

Revidert Østlandspakke

- Innspill til Nasjonal transportplan 2018-2027

Versjon 2015-01-22

Innledning

Østlandspakka er et felles samferdselspolitisk dokument for de åtte fylkeskommunene som deltar i Østlandssamarbeidet: Akershus, Buskerud, Hedmark, Oppland, Oslo, Telemark, Vestfold og Østfold. Østlandspakka ble første gang utarbeidet i 1999, som innspill til de statlige transportetatene i deres arbeid med Nasjonal transportplan (NTP) 2002–2011. Østlandspakka er siden blitt revidert hvert fjerde år, sist i forbindelse med transportetatenes arbeid med NTP 2014-2023.

Hovedmålet med Østlandspakka er et opplegg for forsert samferdselsutbygging på Østlandet, med sikte på å oppnå reduksjon i ulykker, bedre framkommelighet for næringslivet og reduserte miljøulemper. Østlandspakka har helt siden 1999 bygget på en felles strategi for regional utvikling – med en balansert utvikling basert på byer i flerkjernestruktur og utbygging av viktige transportkorridorer.

Østlandssamarbeidets kontaktutvalg og fagpolitisk utvalg for samferdsel har sluttet seg til et arbeidsopplegg der høringsutkast til Revidert Østlandspakke 2018-2027 skal behandles i kontaktutvalget 6. mars 2015. Etter høring i fylkeskommunene er det lagt opp til sluttbehandling i kontaktutvalget 5. juni 2015.

Arbeidsopplegget sikrer at vesentlige momenter fra kontaktutvalgets behandling i mars 2015 da kan oversendes til de statlige transportetatene, som innspill til deres arbeid med etatenes forslag til NTP 2018-2027. Opplegget sikrer også sluttbehandling av revidert Østlandspakke i siste møte i nåværende kontaktutvalg, før fylkestingsvalget høsten 2015.

Den vedtatte tidsplanen gjør at det ikke fullt ut vil være mulig å ta hensyn til de mange utredninger, inkl. konseptvalgutredninger (KVU), som nå er i gang som del av arbeidet med ny NTP 2018-2027.

Fagpolitisk utvalg for samferdsel har derfor lagt til grunn at sentrale elementer fra utredninger og KVU-er må kunne innarbeides i Revidert Østlandspakke etter hvert som resultatene blir offentliggjort.

Østlandspakka 2018-2027 har fokus på jernbane og veg, som er de områdene innen samferdsel fylkeskommunene mener det er viktigst å stå sammen om. Luftfart og sjøtransport blir i mindre grad omtalt spesifikt.

Innhold

Innledning.....	2
1. Store utfordringer	5
1.1. Nasjonale utfordringer gjelder også på Østlandet	5
1.2. Befolkningen på Østlandet vil øke sterkt	5
1.3. God transportinfrastruktur viktig for regionforstørring.....	6
1.4. Behov for bedre framkommelighet.....	7
1.5. Godstrafikken forventes å øke kraftig	7
1.6. Finansieringen er alltid en utfordring	7
2. Transport er grensekryssende.....	8
2.1. Transportsystemet på Østlandet er viktig for hele landet	8
2.2. Globalisering.....	9
2.3. EUs transportpolitikk.....	9
3. InterCity-utbyggingen og andre jernbaner på Østlandet	11
3.1. Statlige mål og forutsetninger for jernbaneutbyggingen	11
3.2. InterCity-strekningene	12
3.3. Ny Oslostunnel.....	14
3.4. Andre jernbanestrekninger på Østlandet	15
4. Mer effektiv og miljøvennlig godstransport.....	17
4.1. Ambisjoner for vekst i godstrafikk på bane.....	17
4.2. Nedgangen i godstrafikk på bane må snus til vekst.....	18
4.3. Terminaler	19
4.4. Godstrafikk på IC- strekningene.....	20
4.5. Utenlandstrafikk	20
4.6. Havner og jernbane.....	21
4.7. Tømmer	21
5. Utbygging av vegene fortsatt viktig	23
5.1. Klare forbedringer, men fortsatt stort utbyggingsbehov	23
5.2. Statlige riksvegbevilgninger til Østlandet må økes	24
5.3. Oslopakke 3 og andre bypakker	25
5.4. Hovedprioriteringer i Østlandspakka (utenom Oslopakke 3)	25
5.5. Vegprosjekter i Oslo og Akershus (Oslopakke 3).....	28
5.6. Trafikksikkerhet.....	28
5.7. Finansieringen av fylkesvegene må bli bedre.....	28
6. Kollektivtrafikken må styrkes vesentlig.....	30

6.5	Ulike utfordringer i byene og distriktene	30
6.6	Kollektivtrafikken må gjøres attraktiv.....	31
6.7	Organisering og ansvar	31
6.8	Effektive knutepunkter er nødvendig for et godt kollektivtilbud.....	32
6.9	Belønningsordningen og bymiljøavtaler	33
6.10	Ekspressbussene – en viktig medspiller.....	33
6.11	Finansiering er den største utfordringen	34
7	Transport og klima – gjensidige utfordringer	35
7.5	Transportsektoren gir store utslipp av klimagasser	35
7.6	Klimaendringene har store konsekvenser for transportsektoren	36
7.7	Klimahensyn må tillegges vekt i framtidig transportpolitikk.....	36

1. Store utfordringer

1.1. Nasjonale utfordringer gjelder også på Østlandet

Norge står foran en sterk vekst i befolkningen. Sammen med videre økonomisk vekst vil dette føre til økt behov for transport av personer og gods, samtidig som knappheten på areal i byer og tettsteder øker. Det er forventet at befolkningen vil vokse mest i de største byene, noe som innebærer at de største utfordringene for transportsystemet vil komme der presset allerede er stort. Hvis mer av denne befolkningsveksten kan reise med kollektive transportmidler, vil behovet for nye arealer til transportformål reduseres. Samtidig vil vi få bedre lokalmiljø og redusere miljøskadelige utslipp.

Klimaforliket i 2008 og Nasjonal transportplan 2014-2023 har lagt vesentlige føringer for den nasjonale transportpolitikken – som blant annet:

- Veksten i persontransport i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange.
- Økning i belønningsordningen for kollektivtrafikk.
- Styrke jernbanens rolle i transportsystemet. Investeringer i jernbanen skal økes, særlig rundt de største byene.
- Legge fram en samlet godsstrategi, hvor det bl.a. legges til rette for overgang fra godstransport på veg til transport på sjø og bane.

1.2. Befolkningen på Østlandet vil øke sterkt

Statistisk sentralbyrå (SSB) anslår i sin befolkningsprognose juni 2014 (middelalternativet) at det i 2030 vil bo ca. 3 millioner innbyggere i de åtte Østlandsfylkene – en vekst på 17 prosent eller nesten 450.000 flere mennesker mer enn i 2014. Det er mer enn dagens befolkning i Kristiansand, Stavanger, Trondheim, Bodø og Tromsø til sammen. I Oslo og Akershus forventes veksten å bli over 20 prosent. I perioden 2030-2040 forventes befolkningen på Østlandet å øke med ytterligere 200.000.

Tabell 1: Framskrevet befolkning 2014-2040 (alternativ MMMM)

	2014	2020	2025	2030	2040	Økning	
						2014-2030	2014-40
01 Østfold	284 962	303 546	318 928	333 427	357 216	48 465	72 254
02 Akershus	575 757	624 204	661 983	696 724	752 511	120 967	176 754
03 Oslo	634 463	699 267	741 473	776 057	828 820	141 594	194 357
04 Hedmark	194 433	200 462	206 434	212 504	222 063	18 071	27 630
05 Oppland	187 820	193 471	198 492	203 631	211 769	15 811	23 949
06 Buskerud	272 228	292 642	308 823	323 716	347 606	51 488	75 378
07 Vestfold	240 860	254 340	265 766	276 552	293 959	35 692	53 099
08 Telemark	171 469	176 237	180 810	185 281	191 906	13 812	20 437
ØSTLANDET	2 561 992	2 744 169	2 882 709	3 007 892	3 205 850	445 900	643 858
NORGE	5 109 056	5 450 104	5 710 613	5 948 156	6 323 562	839 100	1 214 506

Kilde: SSB/Statistikkbanken

MMMM: middelalternativ for fruktbarhet, levealder, innenlandsk flytting og innvandring

Hvilke forutsetninger som skal legges til grunn for befolkningsprognosene, kan diskuteres, men middelalternativet er det mest brukte. Det er også dette alternativet nasjonale myndigheter legger til grunn for sine trafikkprognoser.

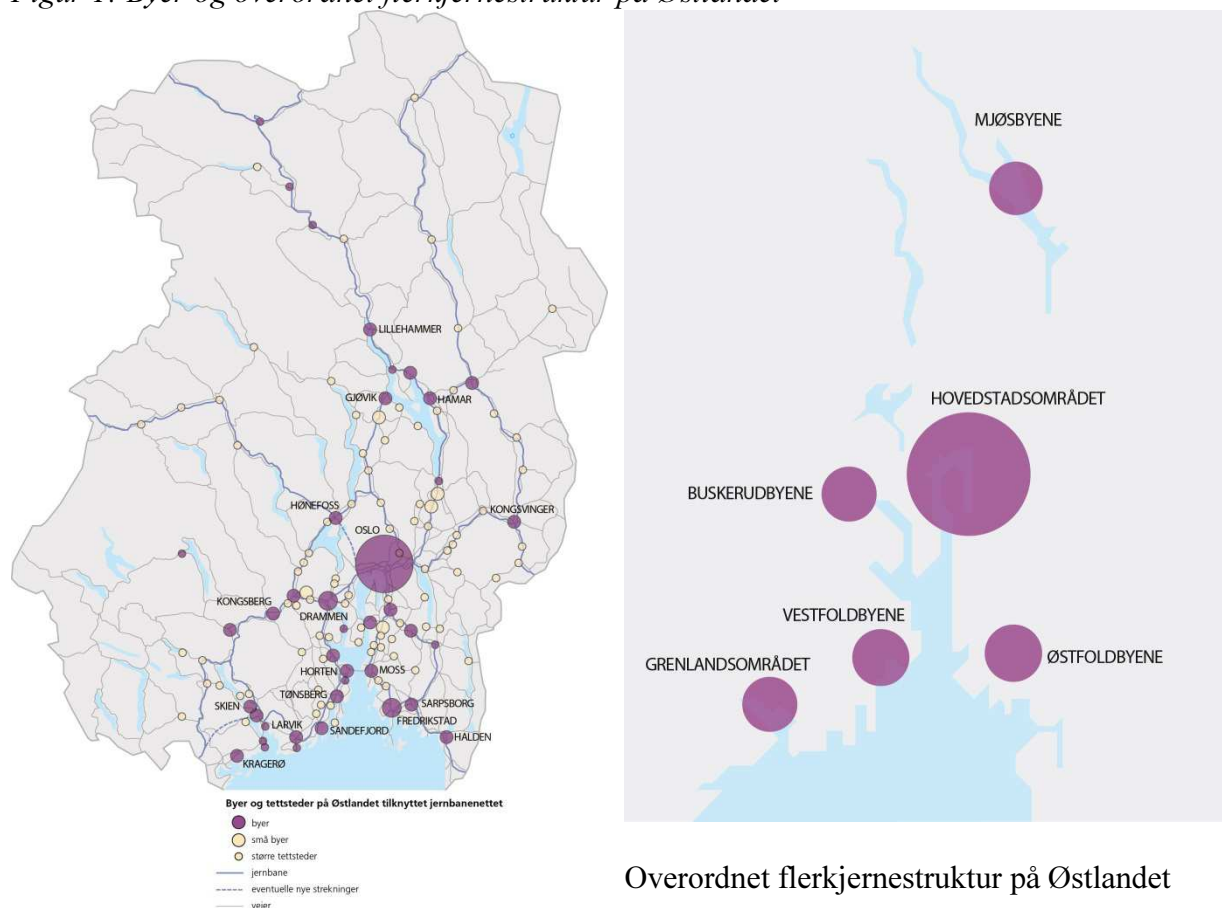
1.3. God transportinfrastruktur viktig for regionforstørring

Reisetid og antall arbeidsplasser er avgjørende for å utvide arbeidsmarkeder. Statistikk over yrkesaktive med heltidsarbeid etter reisetid fra bosted til arbeidssted viser at antallet yrkesaktive faller raskt når reisetiden fra bosted til arbeidssted øker. Ny transportinfrastruktur som reduserer reisetid øker mulighetsrommet, men det er en grense for hvor lang tid den enkelte arbeidstaker vil bruke på å pendle. Økt komfort kan øke akseptabel reisetid for pendling, eksempelvis når man reiser med tog istedenfor buss eller bil.

Potensialet for økt mobilitet i arbeidsmarkedet med kollektivtransport er avhengig av tett arealutnyttelse, mange arbeidsplasser og boliger nær kollektivknutepunkt. Bilen er det mest hensiktsmessige transportmidlet for å øke mobiliteten i distriktene, mens kollektivtransport har størst potensial i, rundt og mellom de største byområdene.

Trekk ved samfunnsutviklingen tilsier at pålitelighet i transportnettverkene vil få økt betydning, fordi nettverkene blir mer sammenknyttede og komplekse. I samme retning trekker krav om mer just-in-time i produksjons- og fordelingsystemene. Globaliseringen øker behovet for pålitelige internasjonale transportnettverk.

Figur 1: Byer og overordnet flerkjernestruktur på Østlandet



Østlandssamarbeidet er opptatt av å legge til rette for en flerkjernet utvikling som støtter opp under en videre utvikling av bo- og arbeidsmarkedsregionene. Dette forutsetter at det er god mobilitet mellom 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

bykjernene 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 bo- og arbeidsmarkedsregionene bindes tettere sammen og legge grunnlaget for større og mer mangfoldige arbeidsmarkeder innen store deler av Østlandsområdet og i grenseregionene mellom Värmland og Østfold/Hedmark. Dette vil være et positivt bidrag til næringslivets konkurransekraft. Bedriftenes mulighet til å rekruttere den kompetansen de behøver, øker i takt med størrelsen på det markedet de rekrutterer fra. Tilsvarende øker arbeidstakernes muligheter for å skaffe seg interessante jobber.

1.4. Behov for bedre framkommelighet

Videre økonomisk vekst vil, sammen med den forventede veksten i folketallet, føre til økt etterspørsel etter både person- og næringstransport, og i flere byområder er det alt store miljø- og kapasitetsproblem. Dårlig framkommelighet gir økte transportkostnader for næringslivet, tidstap for de reisende, mindre pålitelig kollektivtrafikk og økte kostnader for kollektivselskapene og myndighetene.

Det har de siste tiårene blitt gjort betydelige forbedringer i transportinfrastrukturen på Østlandet. Det er viktig at denne utviklingen fortsetter. 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. I tillegg må det tilrettelegges for ytterligere forbedringer og nye utfordringer. Mer ekstremvær med flom og ras har de siste årene ført til store skader på infrastrukturen både for veg og jernbane.

1.5. Godstrafikken forventes å øke kraftig

Fram til 2030 forventes godstrafikken på Østlandet å øke minst på linje med befolkningsveksten, men sannsynligvis vil den øke vesentlig mer – kanskje med 25 prosent. 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 samlasterne, logistikkjenester og servicevirksomhet - bør inngå i en samlet planlegging. I denne sammenheng er det avgjørende med statlig engasjement og deltakelse.

1.6. Finansieringen er alltid en utfordring

Etter forvaltningsreformen i 2010 fikk fylkeskommunene overført ansvaret for 17.000 km med tidligere riksveger. Vedlikeholdsetterslepet på disse vegene var stort, og sammen med vedlikeholdsetterslepet på tidligere fylkesveger, er etterslepet totalt for fylkesvegene anslått til 45-75 milliarder kr, og derav 10-17 milliarder for fylkene på Østlandet. Det er også et betydelig etterslep i investeringer på fylkesvegene, for å bringe dem opp ønsket standard.

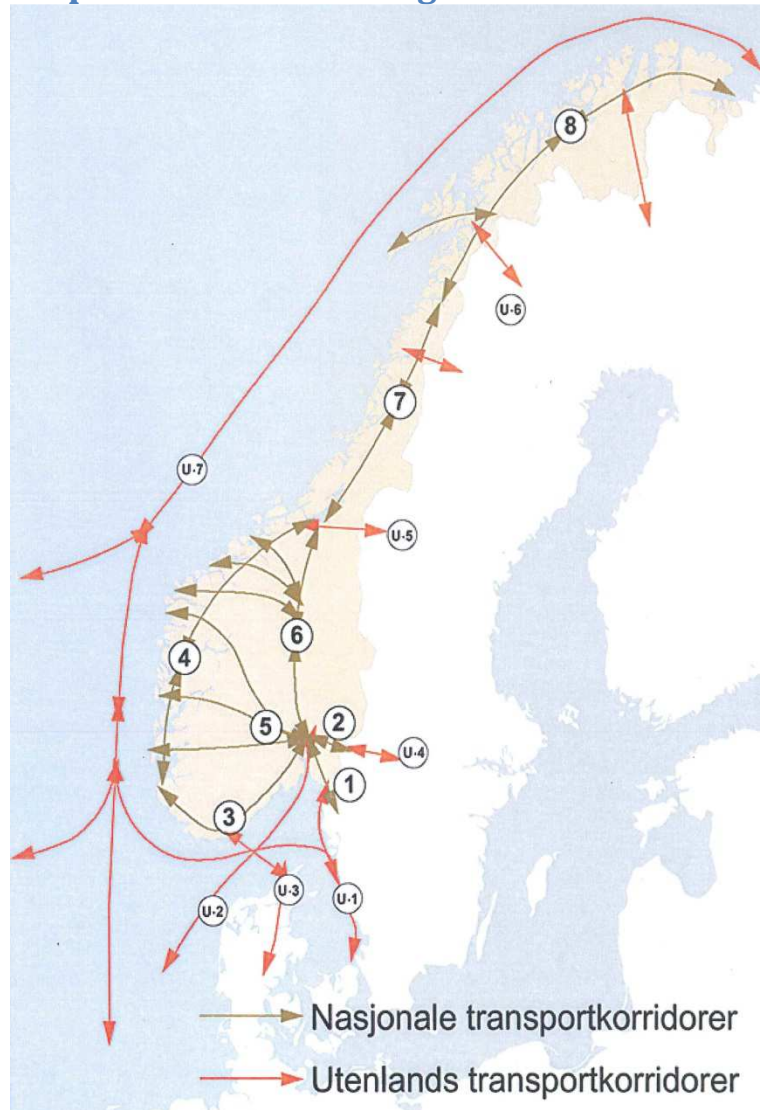
Fylkeskommunene har ansvar for lokal og regional kollektivtrafikk med buss, båt, sporvogn og forstadsbaner. Økning i kollektivtrafikken er nesten aldri bedriftsøkonomisk lønnsom. De ambisiøse målene for økning i kollektivtrafikken vil kreve store økninger i økonomisk tilskudd, både til investeringer og drift av kollektivtrafikken. For driften av kollektivtrafikken er også forutsigbarhet i finansieringen avgjørende. De nasjonale målene om økt gang- og sykkeltrafikk vil også kreve betydelige investeringsmidler.

2. Transport er grensekryssende

2.1. Transportsystemet på Østlandet er 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 næringslivet og befolkningen i de andre landsdelene vil kapasiteten i transportsystemet på Østlandet være av stor betydning. Flaskehalsen på Østlandet gir negative virkninger i form av lengre transporttid til og fra de andre landsdelene. Stenging av Dovrebanen etter flom og ras i 2012 og 2013 er et illustrerende eksempel på dette.

InterCity-utbyggingen vil gi redusert reisetid til Bergen, Trondheim og Göteborg. 50 minutter raskere til Lillehammer er også 50 minutter raskere til Trondheim. Ringeriksbanen vil redusere reisetiden til Bergen med 60 minutter. Framtidig sammen-knytning med Sørlandsbanen vil redusere reisetiden og binde deler av Agder, nedre Telemark og Vestfold sammen til én region.



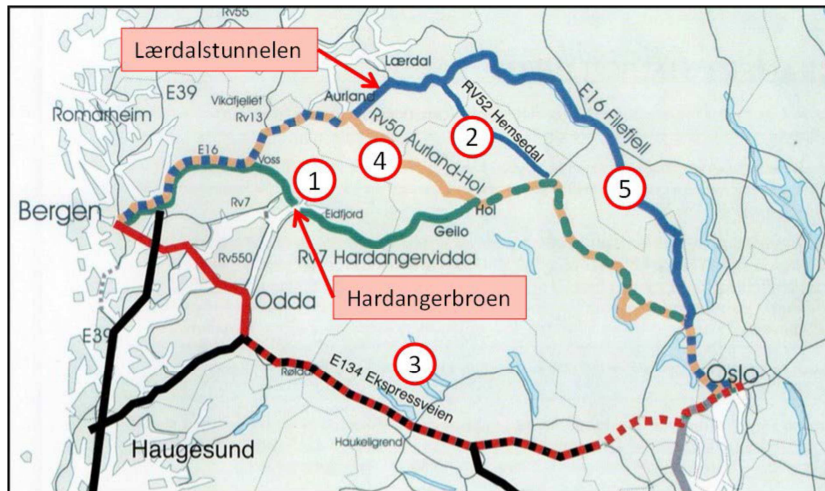
Figur 2: Hovedkorridorer i nasjonal transportplan.
Kilde: NTP 2014-2023.

Utbedring av jernbanen fra Halden til svenskegrensa og videre opprustning til Öxnered i Sverige, vil gi store forbedringer både for gods- og persontrafikk til og fra Sør-Sverige og Kontinentet.

Som en del av grunnlaget for Nasjonal transportplan 2018-2027 er det i mars 2014 satt i gang en overordnet utredning om øst-vest-forbindelsene i sør-Norge. Fem ulike tverrforbindelser inngår i utredningen, jf. illustrasjon på neste side.

Den norske og den svenske regjeringen har besluttet å samarbeide om utviklingen av grensekryssende jernbane. For de internasjonale vegforbindelsene i Sør-Norge er utfordringen først og fremst å få til et felles syn på vegstandard på E16/Rv2 og E18 på begge sider av grensen. Videre må en få et felles syn på utviklingen av Rv 2 mellom Kongsvinger og grensen.

Nordic Link er et transportnettverk og et transportsamarbeid for mer effektiv godstransport gjennom Jylland, både sør til Tyskland og nord til Sverige og Norge. Dette er en transportkorridor som kan få økt betydning for framtidig godstransport til Sør-Norge, og dermed utgjøre en avlastning for godstransport over Svinesund.



Figur 3: Alternativer tverrforbindelser Oslo - Bergen:

1. Rv7 over Hardangervidda
2. Rv7/Rv52 over Hemsedal
3. E134 over Haukeli
4. Rv 50 Hol-Aurland
5. E 16 over Filefjell

Kilde: Statens vegvesen 2014

2.2. Globaliseringen

Globalisering innebærer økende økonomisk integrasjon mellom land. Bak dette ligger det faktorer som teknologisk utvikling med kraftig fallende transportkostnader, reduksjoner i toll og andre hindre mot handel, økt kapitalflyt over landegrensene og utvikling innen IKT. En voksende verdensøkonomi med inntektsvekst globalt og en sterkere internasjonal spesialisering og arbeidsdeling er en sterk drivkraft for økt handel og økt gods- og persontransport. Verdenshandelen er femdoblet de siste 30 årene.

Økt spesialisering og lokalisering av produksjon til mange land øker transportomfanget og påvirker hele logistikksystemet. De store internasjonale logistikkbudriftene har stadig blitt større og har en strategi for å være tilstede i flere markedssegmenter. Bedre veger bidrar til at distribusjon foregår over stadig lengre avstander. I Norge har det vært en sterk sentralisering av engroshandelen til Osloregionen.

Oslofjorden er dominerende som importsted for konsumvarer som kommer med skip. En økende andel kommer imidlertid med bil over svenskegrensa. Fra 2004 til 2013 er vogntogtrafikken over Svinesund økt med 40 prosent – til nær 2500 lastebiler per døgn. På E18 over Ørje er tilsvarende tall ca 1000, og på Rv 2 over Magnor passerer nå 600 lastebiler pr døgn.

2.3. EUs transportpolitikk

EUs hvitbok om transport, som ble lagt fram i 2011, er gyldig mot 2020 og beskriver visjonen, målene og tiltakene for transportsektoren innen alliansen. De overordnede målene er et transportsystem som understøtter økonomisk framgang, bidrar til økt konkurransedyktighet, sikrer mobilitet av høy kvalitet og utnytter ressursene effektivt. Målet er å redusere oljeavhengigheten og redusere klimagassutslipp, samtidig som mobiliteten ikke reduseres. Transportsektoren skal gjøres langt mer miljøvennlig, og EU har som mål at klimautslippene fra transport skal være kuttet med 60 prosent i 2050 i forhold til 1990.

Det er stort sammenfall mellom de transportpolitiske målene i Norge og EU, men ordbruken varierer noe. Mens Norge er opptatt av reduserte avstandskostnader i og mellom regioner og landsdeler, er EU opptatt av å lage ett felles transportområde med effektive forbindelser internt og til omverdenen. Trafikksikkerhet, reduserte utslipp og høy framkommelighet for person- og godstransport er felles transportpolitiske mål. EUs delmål er i større grad enn de norske indikatorene tidfestet og har måltall for hva som skal oppnås.

Innen EU arbeides det med utvikling av et felles kjernenettverk som holder en god standard og som bidrar til økt samhandling mellom nasjonene. Nettverket har spesielt fokus på ni prioriterte korridorer og skal fjerne flaskehalser, oppgradere infrastrukturen og strømlinjeforme grensekryssende transport for personer og gods. En av disse korridorene, som også er hovedkorridoren for godstransport til og fra Norge, går fra Skandinavia til Middelhavet. I tillegg til kjernenettverket, arbeides det også med et utvidet nettverk.

EU har også fastsatt standardkrav for jernbane, med noe forskjellig ambisjonsnivå for kjernenettverket og det utvidede nettverket. For godstrafikken med tog er dette spesielt viktig, i og med at transportene som regel går over lange avstander og krysser flere nasjonsgrenser.

3. InterCity-utbyggingen og andre jernbaner på Østlandet

InterCity-utbyggingen innebærer samfunnsbygging for mange tiår framover. Utbyggingen vil gi større og mer funksjonelle bo- og arbeidsmarkeder, økt konkurransevne for bedriftene gjennom bedre tilgang på kvalifisert arbeidskraft og mer pålitelig godstransport, bedre miljø både lokalt og nasjonalt og en mer balansert og bærekraftig utvikling på Østlandet.

InterCity-utbyggingen vil gi effekter langt utenfor Østlandet. 50 minutter raskere til Lillehammer er også 50 minutter raskere til Trondheim. Ringeriksbanen vil redusere reisetiden mellom Oslo og Bergen med 60 minutter. Framtidig sammenknytning med Sørlandsbanen vil redusere reisetiden og binde deler av Agder, nedre Telemark og Vestfold sammen til én region. Utbedring av jernbanen fra Halden til svenskegrensa og videre i Sverige vil gi store forbedringer i jernbanetrafikken til og fra Kontinentet.

Det er også viktig at man raskt får til et bedre trafikktilbud på Gjøvikbanen, Kongsvingerbanen, Sørlandsbanen og Østfoldbanens østre linje. Disse banene betjener byer og sentra som er viktige for å utvikle flerkjernestrukturen på Østlandet, og banene har stor pendlertrafikk.

Østlandssamarbeidet mener:

- InterCity-utbyggingen må forseres slik at den blir fullført innen 2027. Regjeringen og Stortinget må snarest fatte nødvendige vedtak slik at planarbeid og utbygging tilpasses en slik framdriftsplan.
- Nødvendige tiltak må iverksettes når KVU-en for Oslo-Navet foreligger våren 2015, slik at Oslotunnelen ikke blir en flaskehals etter at InterCity-utbyggingen er fullført.
- 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 minutt-tall i rushtidene. Dette vil forsterke utviklingen av et helhetlig og effektivt kollektivtrafikk-systemet.
- Økt persontransport med jernbane er avhengig av at kapasitet, pålitelighet og regularitet bedres. Dette betinger økt satsing på vedlikehold og fornyelse, i tillegg til utbygging av nye dobbeltspor.

3.1. Statlige mål og forutsetninger for jernbaneutbyggingen

Utbyggingen av InterCity-strekningene er klart prioritert i NTP 2014 – 2023 og i grunnlaget for utviklingen av NTP 2018 – 2027. Ringeriksbanen er tatt inn som en del av InterCity-nettet. NTP 2014-23 legger opp til at InterCity-strekningene mellom Oslo og Hamar, Tønsberg og Seut ved Fredrikstad skal være ferdig utbygd innen 2024. Utbyggingen skal videreføres til Lillehammer, Skien og Halden innen 2030.

For de andre banene på Østlandet (Kongsvinger, Gjøvik, Kongsberg) er det i NTP 2014 – 2023 ført opp begrensede midler i siste del av perioden – til visse kapasitetsøkende tiltak og fornyelsestiltak.

3.2. InterCity-strekningene

For tiden pågår bygging på fire InterCity (IC)-strekninger:

- Langset – Kleverud, 17 km nytt dobbeltspor som åpnes oktober 2015
- Holm - Holmestrand – Nykirke, 14 km nytt dobbeltspor som åpnes 2016
- Farriseidet – Porsgrunn, 22 km nytt dobbeltspor som åpnes 2018
- Follobanen, 22 km nytt dobbeltspor som åpnes 2021

De 230 kilometerne av InterCity-nettet som ikke er bygget ut eller er under utbygging, skal planlegges. De nye banene skal:

- Legge til rette for et tilbud som møter etterspørselen etter transport i takt med befolkningsveksten.
- Gi korte reisetider, hyppige avganger og god regularitet.
- Bidra til utviklingen av en flerkjernestruktur langs strekningene og avlastning av Oslo-området.
- Utvikles med velfungerende knutepunkter og dermed bidra til at flest mulig får nytte av satsingen.
- Ha nok kapasitet til å frakte mer gods.

Figur 4: InterCity-utbyggingen



Utbyggingsstrategi

Jernbaneverkets utbyggingsstrategi for IC-strekningene ble offentliggjort 27. oktober 2014. Strategien bygger på de føringer som er lagt i NTP 2014-2023, bl.a. foreslått bevilgningstakt og hvilke deler av infrastrukturen som skal være ferdigstilt til ulike tidspunkter.

Samferdselsdepartementet har bl.a. gitt følgende føringer i oppdragsbrev til Jernbaneverket:

- To avganger/time/retning innen 2023 til Hamar, Tønsberg og Fredrikstad
- Dobbeltspor innen 2024 til Hamar, Tønsberg og Seut (nord for Fredrikstad)
- Dobbeltspor og to avganger/retning/time til Sarpsborg i 2026
- To avganger/time /retning til Skien i 2026, én dobbeltsporparsell mellom Stokke og Sandefjord
- God tilrettelegging for gods på Dovrebanen og Østfoldbanen, noen infrastrukturtiltak innen 2026
- Planlegging med sikte på ferdig utbygging innen 2030 til Lillehammer, Skien og Halden
- Det er ikke satt av midler til bygging sør for Seut (Østfoldbanen) og Tønsberg (Vestfoldbanen) eller nord for Hamar (Dovrebanen) i planperioden (t.o.m. 2023)
- Ringeriksbanen planlegges med byggestart så tidlig som mulig i perioden 2018-23

Traseene for ny infrastruktur på IC-strekningene tilrettelegges for 250 km/t der det ikke innebærer vesentlige merkostnader sammenliknet med hastighet på 200km/t. Parallelt med

InterCity-prosjektet pågår det også andre utbygginger og utredninger – herunder KVVU for Oslo-navet og bred samfunnsanalyse av godstransporten.

Trafikktilbud

IC- utbyggingen har som mål å redusere kjøretidene vesentlig og å gi en stor kapasitetsøkning. Målene for trafikktilbudet er referert i etterfølgende tabell.

Tabell 2: Mål for kjøretider og frekvenser på IC- strekningene

	Strekning	Reisetid - time:min			Frekvens - tog pr time		
		2014	2023	2030	2014	2023	2030
Sør-vest	Oslo – Tønsberg	1:22	1:00	1:00	1(2 rush)	2	2?
	Oslo – Skien	2:46	2:24	1:45	1(2 rush)	1/2 rush	2?
Øst	Oslo – Fredrikstad	1:09	0:47	0:47	1	2	2 til Sarp
	Oslo – Halden	1:46	1:24	1:08	1	2	2?
	Oslo – Göteborg	3:50	3:30	3:10	4 pr dag	?	?
Nord	Oslo – Hamar	1:19	0:55	0:55	1	2	2?
	Oslo – Lillehammer	2:15	1:50	1:23	1	2	2?
	Oslo – Trondheim	6:40	6:15	5:50	4 pr dag	?	?
Vest	Oslo – Hønefoss	1:30	0:30	0:30	5 pr dag	1/ 2?	2?
	Oslo – Bergen	6:35	5:35	5:35	4 pr dag	?	?

For reisetider i 2023 og 2030 refereres det til Jernbaneverkets plandokumenter for IC-utbyggingen. Disse plandokumentene sier at man regner med 2 tog pr time i 2023 der hvor dobbeltsporene er utbygget, men sier lite om frekvens (antall tog) i 2030. Dokumentene sier at det er kapasitet til 4 tog pr time. For Vestfoldbanen har NSB opplyst at man vil kjøre rushekspressstog fra/til Tønsberg i tillegg til 2 ordinære tog pr time. Frekvens er i stor grad opp til hvilke avtaler som inngås mellom Samferdselsdepartementet og NSB/trafikkoperatøren på strekningen. For at jernbanen skal kunne ta sin del av ønsket økning i kollektivtrafikken i årene som kommer, er det avgjørende at det også avsettes tilstrekkelige midler til offentlig kjøp av persontransport med tog.

IC- utbyggingen har prioritet når det gjelder jernbaneutbygging på Østlandet. Den er en forutsetning for å utvikle flerkjernestrukturen i landsdelen og for å bedre forholdene for pendlerne. Den vil også bety mye for jernbanetilbudet på hovedlinjene til Bergen, Trondheim, Göteborg og etter hvert også til Kristiansand og Stavanger.

Raskere utbygging er mulig og bør tilstrebes

På grunn av den store betydningen for Østlandet, for hovedstrekningene til andre landsdeler og til utlandet, er det vesentlig at IC- strekningen bygges ut så raskt som mulig. Det er viktig at de positive effektene kan realiseres raskt, og at utbygging av øvrig infrastruktur kan legge IC- utbyggingen til grunn.

Østlandssamarbeidet mener at hele InterCity-nettet bør være ferdig utbygget i 2027. Jernbaneverkets ledelse bekreftet på InterCity-konferansen 2014 at dette bør være mulig, og det samme har samferdselsministeren uttalt¹. Dette krever imidlertid en snarlig beslutning om å forsere utbyggingen i forhold til de tidsplaner som er angitt i NTP 2014-2023, og at dette følges opp med nødvendige bevilgninger over statsbudsjettet eller gjennom vedtak om prosjektfinansiering.

¹ På Dagsnytt atten 27. oktober 2014

Så langt er det ikke noe som tilsier at planprosessene skal være til hinder for en slik forsering. I Jernbaneverkets utbyggingsstrategi er det allerede antydnet flere nye strekninger hvor det synes mulig å få til byggestart før 2018; dvs. før framdriftsplanen i henhold til NTP 2014-2023. Kunnskapen om hvor det vil være mulig å korte inn planleggingstiden øker også etter hvert som planarbeidet går framover. Det er viktig med kontinuitet i både i planlegging utbygging for å utnytte kapasiteten i organisasjonen, og slik at samfunnsnyttene av prosjektene kan tas ut så tidlig som mulig.

Jernbaneverket har lagt opp til dialog og samarbeid med kommuner, fylkeskommuner og andre interessenter for å sikre raske og gode planprosesser. En samarbeidsgruppe – med Jernbaneverkets ledelse, en ordfører og en fylkesordfører for hver banestrekning og én fylkesmann – ble høsten 2014 reetablert for å fungere som en gjensidig informasjonsarena og et forum for å medvirke til raske og effektive planprosesser.

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 framdrift og kostnadskontroll. Jernbaneverket har skilt ut utbyggingen av IC- strekningene i en egen intern organisasjonsenhet for utbygging av store prosjekter. Østlandssamarbeidet anbefaler at IC-organisasjonen videreutvikles som en selvstendig enhet i den kommende omorganisering av jernbanevirksomheten i Norge.

Det er videre avgjørende for et godt resultat at byggingen blir prosjektfinansiert med statlige midler eller på annen måte sikres nødvendig og forutsigbar finansiering. 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.

Prosjektfinansiering er vesentlig for å få til en raskest mulig utbygging, i og med at framdriften i en viss grad kan frikobles fra tidspunktene for bevilgninger. Dette fordrer at det er fattet et bindende vedtak om utbyggingen.

3.3 Ny Oslotunnel

Det arbeides med en KVVU for økt transportkapasitet inn mot og gjennom Oslo (KVVU Oslo-Navet). KVVU-en skal svare ut om målet om at veksten i passasjertrafikken skal tas av kollektivtrafikk, sykling og gåing kan nås, og hvilke tiltak det i så fall er behov for. Dette omfatter blant annet vurderinger av kapasitetsbehov og kapasitetsøkende tiltak for T-banen og jernbanen.

Det er mulig å øke tilbudt kapasitet i jernbanetrafikken uten ny tunnel. Ny grunnrutemodell for jernbanen i 2014/15, sammen med de tiltak som er gjort for å gjennomføre denne, vil gi en økning i tilbudt kapasitet på om lag 25 prosent. Jernbaneverket arbeider med rutemodell R2027 der det ses på en ytterligere utnyttelse av Oslo S og Oslotunnelen. Med disse tiltakene antas det at “taket er nådd” med tanke på antall tog gjennom dagens system. I KVVU Oslo-Navet blir det vurdert en bedre utnyttelse av den kapasiteten som finnes, utover hva som blir vurdert i R2027. Begge utredningsarbeidene viser at Oslonavet uten en ny tunnel vil sette en begrensning på antall tog som kan trafikere IC-strekningene inn mot og gjennom Oslo.

Tidspunkt for når kapasiteten blir en begrensning, vil avhenge av veksten i både lokal og regional togtrafikk. I prosjektstyringsdokument for KVVU Oslo-Navet, datert 10. juni 2014, sies det følgende om dette:

«Det er anslått et behov for et kapasitetsløft i løpet av de neste 10-20 årene. Kapasiteten i T-banens fellestunnel antas å bli fullt utnyttet før 2030, jernbanetunnelen noe senere, i følge prosjektplanen.»

KVVU Oslo-Navet skal levere sin anbefaling 1. mai 2015. Den vil inneholde en begrunnelse for om og eventuelt når det er behov for en ny jernbanetunnel gjennom Oslo. Den vil også beskrive hvilke andre tiltak som kan gjøres for å utsette behovet for en ny tunnel og samtidig ivareta kapasiteten på jernbanen.

Det er viktig at Oslo-Navet ikke blir en flaskehals for togtrafikken etter at InterCity-utbyggingen er fullført. Østlandssamarbeidet forutsetter at nødvendige tiltak blir iverksatt når KVVU-en foreligger, slik at jernbanen kan ta hånd om de økte trafikkmengdene som vil komme.

3.4 Andre jernbanestrekninger på Østlandet

Det er viktig at man raskt får til et bedre trafikktilbud på Gjøvikbanen, Kongsvingerbanen, Sørlandsbanen til Kongsberg og Østfoldbanens østre linje. Disse banene betjener byer og sentra som er viktige for å utvikle flerkjernestrukturen. Banene har stor pendlertrafikk.

I siste del av NTP 2014 – 2023 er det ført opp en del midler til kapasitetsøkende tiltak og tekniske fornyelser på disse banene. Østlandssamarbeidet ønsker at deler av disse midlene flyttes fram til de første 4 årene i NTP-perioden 2018-2021. Det kan være tale om flytting av et sted mellom 1 til 2 mrd kr. Disse midlene må brukes til forsert utbygging av kryssingsspor og stasjonstiltak og enkelte andre tiltak. Derved kan man oppnå 60 min frekvens hele driftsdøgnet og 30 min frekvens vesentlige deler av hverdagene. Videre kan man oppnå mindre, men viktige kjøretidsreduksjoner. Tiltakene vil også bedre forholdene for godstrafikken.

Viktig for kollektivtransporten

Innføring av halvtimesruter på faste minutt-tall – både på IC- strekningene og de andre banene – må sees som en forutsetning for å videreutvikle en effektiv kollektivtransport i og rundt byene og tettstedene på Østlandet. Øvrig kollektivtransport er avhengig av god og sikker korrespondanse med jernbanen for også å kunne betjene gjennomgående trafikk og derved kunne oppfylle målet om at trafikøkning i stor grad skal tas med kollektive transportmidler.

Parallele baner til IC- strekningene

Det vises til etterfølgende kapittel om godstrafikk. Det er der forutsatt at IC- strekningene bygges ut også med sikte på kjøring av godstog. Det er likevel klart ønskelig å beholde de banene som går parallelt med IC- strekningene, slik at man har reservestrekninger for gods- og persontog ved driftuhell og vedlikeholdsarbeider. Disse banene bør vedlikeholdes slik at de kan benyttes både for persontrafikk og godstrafikk. Det vil bety en styrking av jernbanen som transportform og gi jernbanenettet den nødvendige robusthet.

Elektrifisering av Røros- og Solørbanen

Elektrifisering av og utbygging av full fjernstyring på Røros- og Solørbanen er ønskelig både for å ha en effektiv reservestærkning for Dovrebanen, og for å få rasjonell og effektiv tømmertransport. Dovrebanen har hatt og kan få mye driftsavbrudd pga. flom- og rasproblemer, og i forbindelse med utbygging av nytt dobbeltspor til Hamar og Lillehammer.

Kostnadene ved elektrifisering av Røros- og Solørbanen er stipulert til 3,5 mrd. kr. En form for prosjektfinansiering bør være interessant for dette prosjektet.

Opprusting av Gjøvikbanen Oslo - Roa

Gjøvikbanen har stor betydning for trafikken mellom Nittedal, Hadeland og Vest-Oppland og Oslo. Banen har også stor betydning for kjøring av godstog mellom Oslo og Bergen. I de kommende årene vil banens betydning øke både for person- og godstrafikk. Banen må bygges ut slik at den får større kapasitet og at kjøretidene kan reduseres vesentlig. Deler av banen bør få dobbeltspor. Arbeidet med mulighetsstudie for ny trase mellom Oslo og Roa er i gang og skal foreligge i juni 2015. Togtilbudet bør også bedres på kort sikt. Dette nødvendiggjør utbygging av kryssingsspor, enkelte stasjonstiltak og bedret strømforsyning. Jernbaneverket har utredet hvordan dette kan gjøres.

KVU for Grenlandsbanen

Jernbaneverket fikk i 2014 i oppdrag å starte arbeidet med en KVU for sammenkobling av Sørlandsbanen og Vestfoldbanen (Grenlandsbanen). En mulig ny bane vil gi muligheter for et bedre togtilbud mellom Oslo, Kristiansand og Stavanger, og bidra til at Vestfold, Grenland og Agder utvikles til én felles bo- og arbeidsmarkedsregion. En sammenkobling er også interessant for godstransport med jernbane. KVUen (konseptvalgutredningen) skal gi anbefalinger om hvordan transportutfordringene i denne korridoren best kan løses i et langsiktig perspektiv.

Jernbaneverkets utredningsarbeid startet opp høsten 2014, og det tas sikte på at KVUen skal ferdigstilles innen 1. april 2016, for å bli vurdert som prosjekt i NTP 2018-2027.



Figur 5: Grenlandsbanen

4 Mer effektiv og miljøvennlig godstransport

Stor befolkningsvekst, økt levestandard og endret næringsstruktur gjør at veksten i godstrafikken anslås til 25 % fram til 2030. Hovedutfordringen er å redusere veksten i lastebiltransport og frakte mer gods på sjø og bane.

For å snu nedgangen i langdistanse godstransport med bane, er det avgjørende med økte midler til vedlikehold for å redusere de mange driftsavbruddene. Videre må det i påvente av nye dobbeltspor bygges ut nødvendige kryssingsspor. Økt pålitelighet og regularitet er avgjørende for at jernbanen skal styrke sin stilling innen godstransport.

Alnabru sammen med Oslo havn er navet for godstransport på Østlandet og Norges viktigste omlastingssted for godstransport på jernbane. En oppgradering og utbygging av jernbaneterminalen på Alnabru bør starte raskt og skje i takt med forventet vekst. Samtidig vil veksten i godstransporten være så sterk at kapasiteten på Alnabru om noen år vil være overskredet. Når KVVU-en om terminaler i Oslofjordområdet er ferdig, bør man på fylkes-/kommunenivå ta sikte på en avklaring av aktuelle arealer til avlastningsterminaler.

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

Østlandssamarbeidet mener:

- Økt godstransport med jernbane er helt avhengig av at påliteligheten og regulariteten til jernbanen økes. I tillegg til InterCity-utbyggingen er det nødvendig med økt satsing på vedlikehold og utbygging av kryssingsspor.
- Arbeidet med oppgradering av Alnabruterminalen bør starte umiddelbart, og terminalen bør utbygges i takt med forventet behov.
- Når KVVU-en om godsterminaler i Oslofjordområdet foreligger, må det igangsettes prosesser for å sikre arealer til nødvendige avlastningsterminaler til Alnabru.
- Elektrifisering av gjenstående jernbanestrekninger vil bidra til mer effektiv og klimavennlig godstransport – ikke minst vil dette være viktig for den økende tømmertransporten.

4.1 Ambisjoner for vekst i godstrafikk på bane

Godstransport på jernbane omfatter kombitransport av forbruksvarer mellom de store byene, frakt av jernmalm (Ofofbanen skiller seg klart ut mengdemessig), tømmer, noen varestrømmer med kalkstein, kjemikalier og noen andre mellomprodukter til industrien (til/ fra Sverige). Det er særlig for kombitransportene og tømmertransportene det er aktuelt med overføring fra veg til bane.

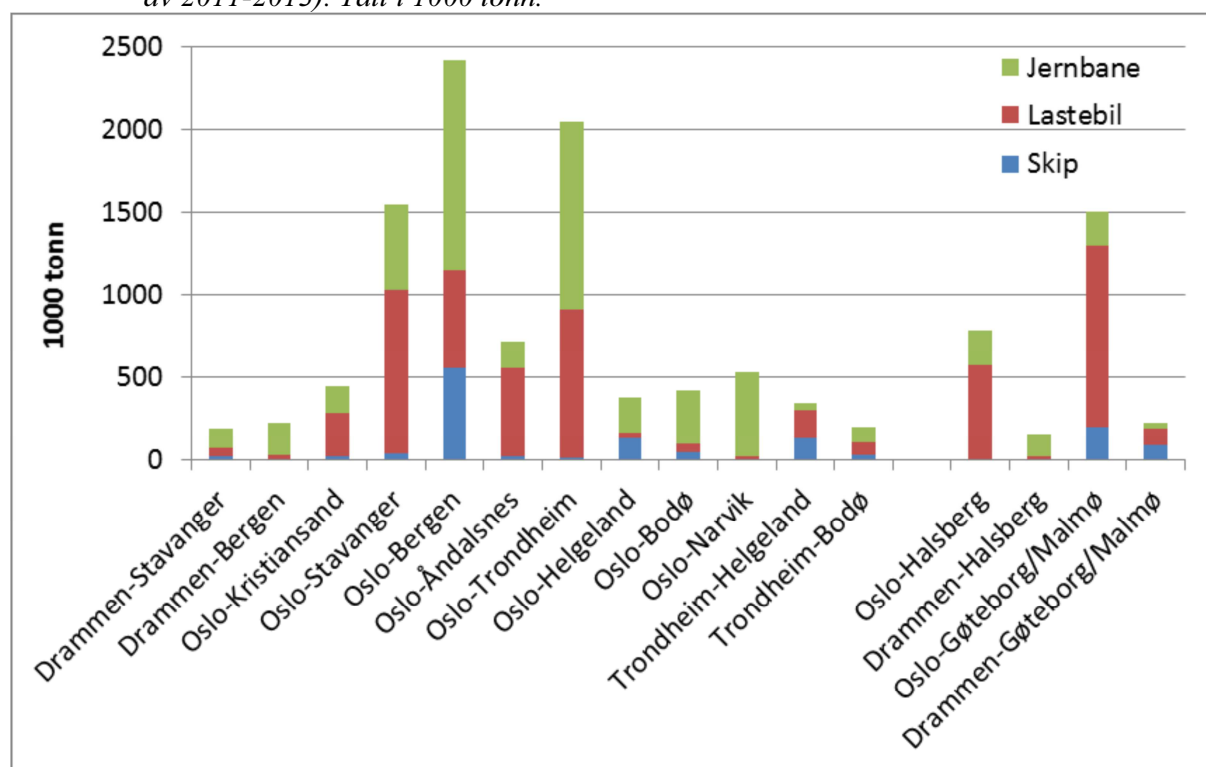
Det er et mål både for Staten og for Østlandssamarbeidet at langdistanse godstransport overføres fra veg til jernbane og sjø. Dette vil gi positive miljøeffekter. Hvis man ikke lykkes med dette, vil man etter hvert få behov for utbygging av flere hovedvegstrekninger enn det man ser som nødvendig i dag. Det kan f.eks. etter hvert bli aktuelt med seks felt på deler av E6 og E18 sørover fra Oslo.

For å få en pekepinn om transportbehovet framover, kan man anta at forbruksvare delen av godstrafikken vil øke med i størrelsesorden 1,5 ganger befolkningsøkningen. Dette kan bety 25 % økning av denne delen av godstrafikken fram til 2030.

4.2 Nedgangen i godstrafikk på bane må snus til vekst

I årene fram til 2008 steg jernbanens godstransporter mellom Oslo og de andre store byene i Norge. Gjennomsnittlig hadde man da i størrelsesorden 50 % markedsandel på strekningene mellom Oslo og Stavanger, Bergen og Trondheim.

Figur 6: Transportmiddelfordelt transportmengde på jernbanens hovedrelasjoner (gjennomsnitt av 2011-2013). Tall i 1000 tonn.



Kilde: TØI rapport 1363/2014: Godstransportmarkedets sammensetning og utvikling.

I de senere årene har jernbanen mistet markedsandeler når det gjelder langdistanse godstransport. Mellom Oslo og Trondheim har også volumene blitt redusert vesentlig. Ved siden av konkurranse fra (særlig østeuropeiske) trailere, skyldes dette mange driftsavbrudd på jernbanen, både uforutsette og planlagte.

Overføring av langdistanse godstrafikk fra veg til bane kan realiseres dersom:

- Driftsavbruddene på jernbane reduseres vesentlig
- Tempoet i utbygging av flere og lengre kryssingsspor økes (i tillegg til utbyggingen av dobbeltspor på IC-strekningene)
- Terminalenes kapasitet bygges ut
- Jernbaneselskapene effektiviserer sin virksomhet

For at man skal få mer (og ikke enda mindre) langdistanse godstrafikk på bane, mener Østlandssamarbeidet at det er nødvendig at driftsavbruddene på bane raskt reduseres. Dette betinger vesentlig bedre vedlikehold. Bevilgningene til vedlikehold og fornyelser må derfor

økes. Samtidig er det nødvendig at Jernbaneverket bestreber seg på å utføre vedlikehold og nyanlegg uten mange og lange driftsavbrudd. Langdistanse godstrafikk omfatter i stor grad forbruksvarer der leveringssikkerhet og punktlighet ofte betyr mer enn pris.

På kort sikt er det særlig innen terminalvirksomhet og distribusjon man må finne muligheter for videre effektivisering. Innen togframføringen ligger det et potensiale for økt lønnsomhet hvis man kan øke lengden på godstogene. Dette er blant annet avhengig av lange kryssingsspor, lange spor på terminalene og ekstra trekraft på noen «bratte» togstrekninger.

Det kan være grunn til å tro at konkurransen fra utenlandske trailere vil bli noe lettere i årene som kommer pga. høyere kostnader for biltransport generelt, høyere levestandard og sjåførlønninger i øst-Europa, bedre oppfølging av utenlandske trailere i Norge og klimapolitiske avgifter i forhold til veg-, bane- og sjøtransport.

4.3 Terminaler

Alnabru er ”navet” for godstransport på bane i Norge. Dette skyldes både at dette er den største jernbaneterminalen i landet og, ikke minst, at samlastere og andre transportkjøpere har konsentrert sin virksomhet i og rundt Alnabru-området. Mye gods som skal til eller fra andre deler av landet lastes om på og i nærheten av Alnabru. Kort avstand mellom jernbaneterminal og samlasternes og transportørens terminaler er en forutsetning for å få lønnsomme jernbanetransporter. Dette medfører at det er mest kostnadseffektivt og uten tvil vil medføre mest gods på bane om man fortsatt baserer godstrafikken på bruk av Alnabru-området så langt det går kapasitetsmessig.

Dette medfører blant annet at en oppgradering og utbygging av jernbaneterminalen på Alnabru bør starte raskt og skje i takt med forventet vekst. Det betyr også at utbygging av samlastterminaler bør skje på eller så nær Alnabru som mulig.

På lang sikt vil området på Alnabru få kapasitetsproblemer. Det vil da bli nødvendig med et mindre antall avlastningsterminaler på Østlandet. Disse må omfatte jernbane-combi-terminaler og plass nok for et antall samlast- og transportørterminaler. Det er vanskelig å si når kapasiteten på Alnabru vil bli sprengt. Dette vil blant annet være avhengig av hvordan Alnabru-området vil bli utnyttet, om trafikken kan spres mer over døgnet og når godsoperatørene finner det lønnsomt også å satse på avlastningsterminaler.

Den brede samfunnsanalysen av godstransporten, som ble oppstartet høsten 2013 og skal avsluttes sommeren 2015, skal belyse problemstillinger omkring framtidig terminalstruktur generelt og terminaler i et utvidet Oslofjordområde spesielt. Den vil bli etterfulgt av en KVVU om terminaler i Oslofjordområdet. KVVU-en vil ikke være ferdig før høsten 2015. Som et foreløpig innspill, inntil KVVU-en blir ferdig, fremmes etterfølgende synspunkter.

Fordi det stadig blir vanskeligere å skaffe egnede terminalarealer, er det viktig at arealer sikres rimelig raskt, selv om utbyggingen ligger et stykke fram i tid. Følgende steder har vært nevnt i forskjellige sammenheng og kan vurderes:

- Sør for Oslo: Vestby, også sett i sammenheng med Moss havn.
- Sør-vest for Oslo: Drammensområdet. I regi av Jernbaneverket ble det i 2012 gjort en KVVU som konkluderte med at man burde velge mellom Ryggkollen, Skoger og Semsmyra.
- Nord for Oslo: Gardermo-området.

- Øst for Oslo: Kongsvinger-området.

Andre steder enn disse kan selvfølgelig også være aktuelle, eksempelvis Kopstad i Vestfold. Telemark og Vestfold fylkeskommuner samarbeider om en regional plan for intermodal godstransport, hvor man også vurderer arealer for mulige terminaler. I praksis vil samlastere og transportører, ut fra sine driftsopplegg og økonomiske vurderinger, ha mye å si for om og når nye avlastningsterminaler kan bli tatt i bruk.

Når KVVU-en om terminaler i Oslofjordområdet er ferdig, vil Østlandssamarbeidet anbefale at man på fylkes-/kommunenivå tar opp spørsmålene med sikte på en avklaring av aktuelle arealer.

4.4 Godstrafikk på IC- strekningene

For å få til en rask og effektiv kjøring av godstog, mener Østlandssamarbeidet at det er viktig at de nye IC-strekningene benyttes til godstrafikk, også der hvor man har mer eller mindre parallelle baner. Dette nødvendiggjør at IC-strekningene bygges ut med forbikjøringsspor med visse mellomrom, slik at relativt saktegående godstog kan kjøre til siden for raske persontog. Dette må derfor inngå i arealplanleggingen for de nye IC-strekningene. Samtidig er det avgjørende at noen viktige kryssingsspor blir utbygget i påvente av nye dobbeltspor.

I NTP 2014-2023 slås det fast at det skal tilrettelegges for mer gods på Dovrebanen og Østfoldbanen innen 2026. Med sammenhengende dobbeltspor sør for Hamar i 2023, bedres godskapasiteten betraktelig. Hvilke tiltak som bør prioriteres for tilrettelegging for økt godstrafikk mellom Hamar og Lillehammer er under vurdering, inkl. nytt kryssingsspor mellom Moelv og Lillehammer. Videre er det i NTP 2014-23 forutsatt avsatt 2 mrd. kr til tiltak som fortrinnsvis skal bedre godskapasiteten på Dovrebanen fram til 2026.

På Østfoldbanen skal det også tilrettelegges for økt godskapasitet, ut over dobbeltsporet til Sarpsborg i 2026. Dette vil i hovedsak være infrastrukturtiltak sør for Sarpsborg, som vil være viktig for godstrafikken fram til dobbeltspor mellom Sarpsborg og Halden er ferdigstilt.

4.5 Utenlandstrafikk

Jernbanetrafikken over Kornsjø er svært lav sammenlignet med over Kongsvinger. Samtidig er trailertrafikken på E6 over Svinesund svært stor, med høy miljøbelastning til følge. Østlandssamarbeidet mener det er viktig at deler av trailertrafikk overføres til bane og sjø.

I de senere årene er mye trafikk mellom Gøteborg havn og mange steder i Sverige overført fra veg til bane. Det bør være grunnlag for en tilsvarende overføring mellom Gøteborg og Oslo. Det bør også være mulig å overføre trailertrafikk fra steder sør i Sverige og på Kontinentet til bane.

Nye dobbeltspor, som vil gi mulighet for lengere tog og raskere framføring, og dermed bedre lønnsomhet for jernbanetransport, ligger en del fram i tid. Østlandssamarbeidet reiser derfor spørsmålet om man i mellomtiden kan gjennomføre driftstiltak som kan kompensere for manglende investeringer. Kan eksempelvis bruk av ekstra lokomotiv i Tistedalsbakken opp fra Halden og Brynsbakken opp fra Loenga bidra til at man kan kjøre lengere tog i påvente av utbygging på disse strekningene? Slike tiltak må være konkurransenøytrale i forhold til de forskjellige godstogsoperatørene. Dersom slike tiltak ligger utenfor Jernbaneverkets

fullmakter i dag, bør spørsmålet kunne tas opp politisk. Østlandssamarbeidet anbefaler at det arbeides videre med disse utfordringene.

Det arbeides for tiden med spørsmålet om å skape en effektiv godskorridor for intermodal trafikk mellom Kontinentet og Norge via Jylland og havner vest for Oslo. En slik korridor vil ha betydning for næringslivet og import- og eksportvirksomheter på Sørlandet, Vestlandet og Østlandet (særlig områdene vest for Oslo). En slik korridor vil også være verdifull som en avlastning av godstrafikken gjennom Sverige og inn i Norge via Østfold.

Østlandssamarbeidet ser positivt på at en slik korridor etableres.

4.6 Havner og jernbane

Det arbeides med flere prosjekter for å overføre godstrafikk fra veg til sjø. Noen av disse gjelder raske ro – ro-forbindelser mellom Nord- Europa/ Skandinavia og Norge. Hvis slike forbindelser kan realiseres, vil de åpenbart gi avlastning av hovedvegene inn til Norge. Dette vil være positivt.

Det er en del oppmerksomhet omkring banetilnytning til havner både for å få til gjennomgående godstransporter bane – skip og for å lokalisere samlast- og transportørterminaler som kan nyttes både for sjøtransport og banetransport.

Betydningen av å legge til rette for gjennomgående transportertog – skip øker nå i forbindelse med økt eksport av tømmer og massevirke. Særlig vest for Oslo er skognæringen nå blitt avhengig av slike kombinerte transportertog fordi mye virke må eksporteres, og fordi dette må skje via jernbane og skip for å ha tilstrekkelig lave kostnader.

En utvikling av gjennomgående transportertog og av felles nye terminaler for land- og sjøtransport kan enklest skje via utbygging av bestående havner. Østlandssamarbeidet mener det er viktig at havnene utvikles og at bestående jernbanespor til havner på Østlandet beholdes for å kunne utvikle slike miljøvennlige transportertog.

Det vises for øvrig til den pågående utredning av havner og terminaler på Østlandet i forbindelse med NTP 2018 – 2027.

4.7 Tømmer

Bruk av jernbane er kostnadsmessig avgjørende for å kunne eksportere tømmer til utlandet. Etter at vesentlige deler av treforedlingsindustrien på Østlandet er blitt nedlagt, er kostnadseffektiv transport av massevirke til Sverige og andre land avgjørende for at tømmerrelatert virksomhet i Norge kan fortsette på en økonomisk sunn måte. Både fra områdene øst og vest for Oslo er det i dag aktuelt med tømmertransport på bane direkte til svenske fabrikker. Fra områdene vest for Oslo er det i tillegg aktuelt med banetransport til egnede havner og omlasting til skip for videre transport til Kontinentet eller Sverige. I begge tilfelle gir bruk av bil så høye kostnader at det blir meget vanskelig å få solgt tilstrekkelig med tømmer til utlandet.

En del mindre tiltak som utbygging av sporkapasitet og enkle terminaler er nødvendige for å effektivisere transportene og senke transportkostnadene. Forslag til en del slike tiltak er nå under bearbeiding av Jernbaneverket, tømmerorganisasjonene og lokale myndigheter.

Særlig vest for Oslo er det også viktig at havner utbygges for å få en direkte og rasjonell omlasting fra tog til skip.

Østlandssamarbeidet mener at man må få en rask gjennomføring av de mest aktuelle tiltakene.

5 Utbygging av vegene fortsatt viktig

Østlandet har tettest biltrafikk i Norge. 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.

Østlandssamarbeidet støtter derfor en nasjonal strategi for riksvegutbygging som prioriterer hovedårer mellom regioner og landsdeler med vekt på veger med mange ulykker og køproblemer. Fjerning av flaskehalsar for tungrtransporten er også viktig.

Målet for Østlandspakka er på lengre sikt firefelts motorveger og andre former for møtefrie veger (to- og trefeltes veger) i alle de fem nasjonale transportkorridorene og i øvrige deler av riksvegnettet på Østlandet.

Østlandssamarbeidet mener:

- Utbygging av hovedvegane i de nasjonale transportkorridorene på Østlandet må fullføres av hensyn til trafikksikkerhet og framkommelighet.
- Staten må ta ansvar for minst 50 % av finansieringen av bompengeprosjekter på Østlandet (utenom Oslopakke 3). Ved kostnadsøkninger må Statens forholdsmessige andel av finansieringen opprettholdes.
- At følgende riksvegutbygginger bør prioriteres:
 - o Hovedvegane i de fem nasjonale transport-korridorene gjennom Østlandet
 - o Gode transportårer utenom Oslo
 - o Økte rammer for å styrke trafikksikkerhet
- Etter forvaltningsreformen er fylkeskommunene blitt landets største vegeier. Fylkeskommunene må settes økonomisk i stand til i løpet av 10-15 år å ta igjen etterslep både i investering og vedlikehold av fylkesveger overtatt fra staten.

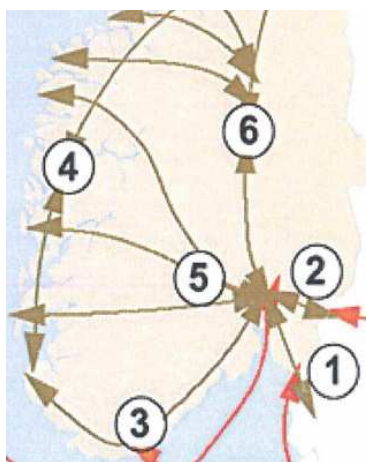
5.1 Klare forbedringer, men fortsatt stort utbyggingsbehov

Østlandet har drøyt halvparten av landets innbyggere, men mer enn 60 % av biltrafikken. Østlandet med Oslo er navet i det nasjonale hovedvegnettet. I tillegg til landsdelens egen trafikk, har Østlandet betydelig Oslorettet trafikk fra andre landsdeler og gjennomgangs- trafikk fra andre landsdeler til utlandet. Det siste gjelder ikke minst den sterkt økende godstransporten på veg. God og trafikksikker framkommelighet på hovedvegane på Østlandet har stor betydning ikke bare for Østlandet, men for hele landet.

Østlandssamarbeidet står fast ved tidligere prioriteringer når det gjelder riksveg:

1. Hovedvegane i de fem nasjonale transportkorridorene som går radielt gjennom Østlandet
2. Gode transportårer på tvers og utenom Oslo
3. Økte rammer for å styrke trafikksikkerheten

Figur 7: Transportkorridorer gjennom Oslo og Østlandet



Fem av de nasjonale transportkorridorene går gjennom Oslo og Østlandet:

1. Oslo – Svinesund/Kornsjø
2. Oslo – Ørje/Magnor
3. Oslo – Grenland – Kristiansand – Stavanger
5. Oslo – Bergen/Haugesund, med arm via Sogn til Florø
6. Oslo – Trondheim med armer til Måløy, Ålesund og Kristiansund

I NTP 2018 – 2027 bør bompengeneinntektene ikke dekke mer 50 % av de samlede riksveg-investeringer på Østlandet (utenom Oslopakke 3, som har en vesentlig høyere bompengandelen). For flere av de nye vegprosjektene i det sentrale Østlandet er bompengandelen i dag oppe i 60 – 70 %. For å få ned bompengandelen må Staten ta et større ansvar for finansieringen av riksvegutbyggingen.

Etter forvaltningsreformen er fylkeskommunene blitt landets største vegeier.

Fylkeskommunene i hele landet må settes økonomisk i stand til i løpet av 10-15 år 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 midtrekkverk og kollektivfelt.

Fylkeskommunene sitter i dag med garantiansvaret for låneopptak ved bompengeprosjekter, også ved riksveger. Som en konsekvens av den varslede reformen, med sammenslåing av en rekke bompengeselskaper til noen få, mener Østlandssamarbeidet at staten må overta garanti-ansvaret for riksvegene.

5.2 Statlige riksvegbevilgninger til Østlandet må økes

Utbyggingen av riksvegnettet på Østlandet har i senere år blitt finansiert med offentlig midler og ved trafikantbetaling. Dette har gitt klare forbedringer på en rekke strekninger. Men trafikken fortsetter å vokse og behovet er derfor fortsatt stort. Statlige bevilgninger må trappes opp både til riksveginvesteringer og til oppgradering og vedlikehold av fylkesvegnettet.

Østlandet har de siste fem årene fått ca. 50 % av statlige midler til riksveginvesteringer i Norge. Disse har gradvis blitt trappet opp siden 2010, og de siste par år har bevilgningen for Østlandets del kommet opp i drøyt 5,5 mrd. kroner per år. Sammen med 7,5 mrd. kroner i bompenger er riksveginvesteringene på Østlandet i dag i størrelsesorden 13 mrd. kr årlig.

Fylkeskommunene på Østlandet har gått svært langt i å foreslå delvis trafikantbetaling for å forsere utbyggingen av et riksvegnett, som er et statlig ansvar. Fylkeskommunene har påtatt seg en betydelig politisk belastning ved dette. Den økonomiske belastningen for de fleste trafikanter synes hittil å ha vært «til å leve med». Men det er viktig at dette også vil gjelde for fremtiden, slik at ikke belastningen ved hver passering blir så høy at bompengordningen mister sin legitimitet hos trafikantene.

Bompengandelen til riksveger på Østlandet har de siste fem år ligget på 58 % samlet sett (25,5 mrd. kr i bompengebidrag), mens den for resten av landet har vært på 30 % (6,9 mrd. kr

i bompengebidrag). Østlandssamarbeidet forutsetter at en slik skjevfordeling kompenseres ved en sterk statlig satsing på jernbaneutbygging på Østlandet.

Østlandssamarbeidet mener at bompengandelen for landsdelen ikke bør overskride 50 %. For både å få bompengandelen ned på et slikt nivå, og for at utbyggingsmålene for veger i Østlandspakka skal nås innen 2027, må statlige riksvegbevilgninger trappes opp. Ved kostnadsøkninger i vedtatte bompengeprosjekter må Statens forholdsmessige andel av finansieringen opprettholdes.

På grunn av mindre trafikk i de ytre områdene av Østlandet, kan bilistene måtte betale urimelig store bompengebeløp pr tur. Dette vil innebære en ekstra belastning for næringslivet i disse områdene. Staten må derfor spesielt øke sin andel av finansieringen på disse riksvegene – til et nivå på linje med andre landsdeler i Norge, dvs. minst 70 % statlig andel. Det er også viktig at Statens vegvesen i plassering av bomstasjoner og ved utforming av innkrevningssystemer tar hensyn til den lokale trafikken, slik at helt urimelige kostnader og kjøreruter for lokale trafikanter unngås.

5.3 Oslopakke 3 og andre bypakker

Oslopakke 3 er en plan for vegutbygging, drift og utbygging av kollektivtrafikk i Oslo og Akershus. Tidshorisonten er 2008 til 2032. Oslopakke 3 har en økonomisk ramme på 75 mrd. kr (2013-prisnivå) for perioden 2013–2032. Finansieringen av Oslopakke 3 skjer gjennom bompenger (70 %) og bevilgninger fra staten, Oslo kommune og Akershus fylkeskommune. I tillegg kommer de statlige jernbaneinvesteringene i regionen. Handlingsprogrammet for 2015 – 2018 har en ramme på drøyt 15 mrd. kr.

Øvrige bypakker som er vedtatt lokalt er Buskerudbypakke 2, samt bypakker for Nedre Glomma, Moss, Grenland og Tønsberg. Det er viktig at staten følger opp med forpliktelser om framdrift og statlige investeringsbidrag i disse prosjektene, som i tillegg til lokale prosjekter også omfatter viktige vegforbindelser i Østlandssammenheng.

5.4 Hovedprioriteringer i Østlandspakka (utenom Oslopakke 3)

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 2018-2027.

Transportkorridor 1

RV 22 og RV 111: Utbygging av Rv 22 til firefelts veg mellom Lillestrøm og Fetsund er i henhold til NTP 2014-2023 forutsatt fullført i første fireårsperiode. Det er lagt opp til å gjennomføre en KVVU for RV 22/Rv 111 Fetsund – Sarpsborg – Fredrikstad. I tillegg til at vegen har mye lokal og regionaltrafikk, er dette en alternativ rute til E6 nord ved Lillestrøm og E6 sør ved Fredrikstad og således en østre del av en «Ring 4» rundt Oslo..

Transportkorridor 2

Riksgrensen/Ørje – Oslos grense (E18 øst): Dette er en del av Det nordiske triangel i EUs transportnettverk TEN-T og Norges nest mest trafikkerte utlandsforbindelse. Ifølge gjeldende NTP kan hele strekningen stå ferdig som møtefri veg innen 2027 med Vinterbro - Mysen i fire felt og Mysen riksgrensen i 2(3) eller fire felt.

Riksgrensen/Magnor – Kløfta (E16 øst og Rv2): Dette er også en viktig utlandsforbindelse, og ifølge gjeldende NTP vil hele strekningen Kløfta - Kongsvinger stå ferdig i fire felt innen 2027. Viktige strekninger videre er Rv2 Kongsvinger - Riksgrensen/Magnor.

Tverrforbindelser vest og nord for Oslo (Rv35 og E16): Strekningen Hokksund-Jessheim på Rv35 og E16 danner deler av en "Ring 4" rundt Oslo på vest- og nordsiden. Ifølge gjeldende NTP skal strekningen Eggemoen - Jevnaker - Olum stå ferdig som møtefri tofelts veg innen 2023. Østlandssamarbeidet mener at parsellene Rv35 Hokksund - Vikersund og E16 Hønefoss - Roa bør bygges ut innen 2027. Viktige prosjekter videre er strekningen Hokksund - Hønefoss.

Transportkorridor 3

Oslo – Aust-Agder grense (E18 sør): Dette er hovedtransportåren i en del av landet med sterk utvikling i befolkning og næringsliv. Forbindelsen videre til Kristiansand og Jylland kan være en avlastning av utlandsforbindelsen E6 over Svinesund. Strekningen Bommestad-Sky i Vestfold er under bygging og ifølge NTP 2014-2023 vil strekningen Rugtvedt - Dørdal i Telemark stå ferdig innen 2023. Østlandssamarbeidet mener at strekningen Langangen-Rugtvedt må bygges innen 2027, slik at E18 fra Oslo til Dørdal i Bamble vil få sammenhengende fire felt. Viktige prosjekter videre er strekningen fram til Aust-Agder grense i fire felt.

Tverrforbindelsen sør for Oslo: Rv23 med Oslofjordforbindelsen ved Drøbak er en del av "Ring 4" rundt Oslo. Ifølge gjeldende NTP skal gjenstående strekningen Dagslett til kryss med E18 i Lier bygges ut til fullgod standard fire felt innen 2023. KVVU for kryssing av Oslofjorden konkluderer med behov for kryssing på to steder; en søndre med bro eller tunnel Moss - Horten og en nordre med bro eller tunnel ved Håøya. Den søndre er en langsiktig løsning, mens den nordre krever rask avklaring og bygging fordi dagens tunnel ikke tilfredsstiller tunnelforskriftene til EU. Østlandssamarbeidet mener at kryssingen ved Håøya må stå ferdig i NTP-perioden 2018-2027 og at en kryssing Moss – er viktig på lengre sikt.

Transportkorridor 5

Drammen – Hordaland grense (E134): Dette er en viktig forbindelse for næringstrafikk mellom Østlandet og Sør-Vestlandet. Ifølge gjeldende NTP skal parsellen forbi Kongsberg samt Gvammen-Århus og Seljord-Åmot i Telemark stå ferdig innen 2019, og Haukelitunnelene innen 2023. Østlandssamarbeidet mener at hele strekningen Drammen - Mjøndalen må få fire felt innen 2027 samt prosjekter på strekningen Kongsberg - Gvammen og Seljord – Vinjesvingen. Viktige prosjekter videre er videreføring i fire felt til Hokksund og gjenværende strekning fram til Haukeli.

Sandvika – Sogn og Fjordane grense (E16 vest): Dette er dagens hovedveg Oslo - Bergen. Ifølge gjeldende NTP skal strekningen Bjørum i Akershus til Skaret i Buskerud bygges ut i fire felt innen 2023. I Valdres vil strekningene Bagn - Bjørge og Fagernes - Hande stå ferdig innen 2023. Østlandssamarbeidet mener at innen 2027 må hele strekningen Fagernes - Oppland grense bygges ut samt at hele strekningen Sandvika - Hønefoss må stå ferdig med fire felt i tråd med samferdselsministerens utsagn om behov for forsering av planprosessen og parallell utbygging av E16 og Ringeriksbanen. Viktige prosjekter videre er øvrige deler av E16 mellom Hønefoss og Fagernes.

Rv36: I Telemark er Rv36 en viktig tverrforbindelse mellom E18 og E134. Ifølge gjeldende NTP skal strekningen Skyggestein - Skjelbredstrand i Skien bygges ut innen 2023. Østlandssamarbeidet mener at hele strekningen Porsgrunn - Seljord må utbedres innen 2027.

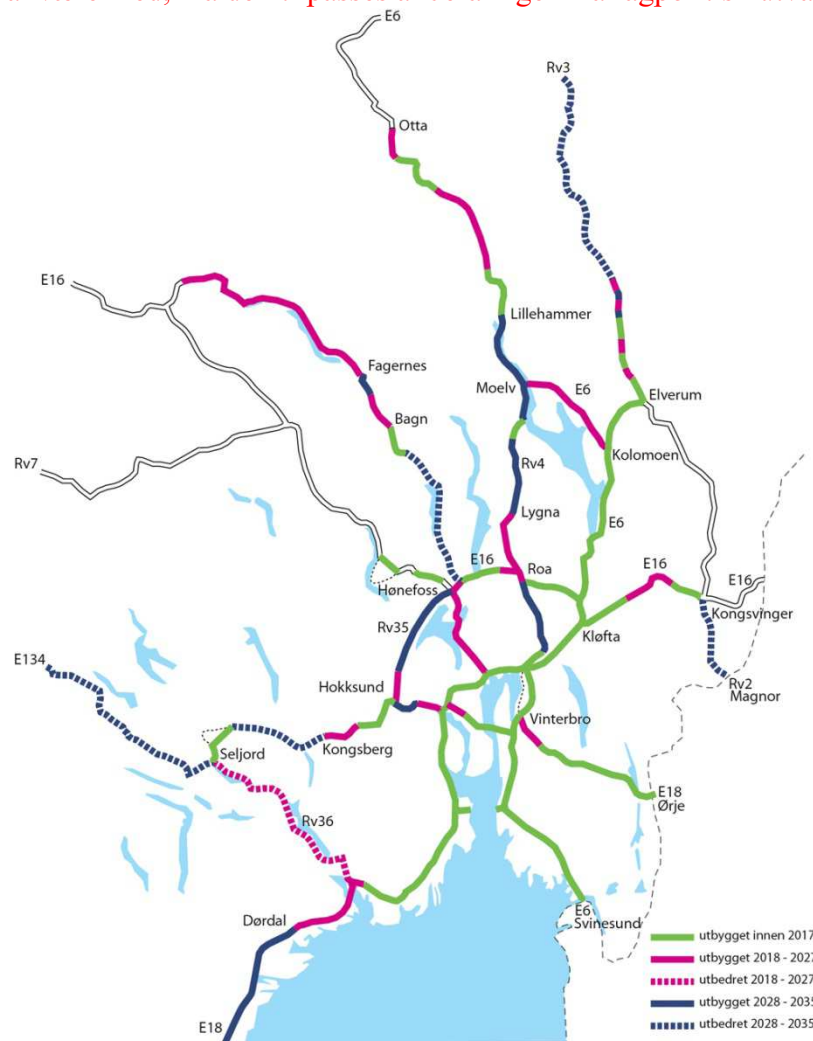
Ny strategisk utredning om øst-vest forbindelsene:

Det er knyttet stor nasjonal og lokal interesse til hvilke forbindelser mellom Østlandet og Vestlandet som det er viktigst at satse på. Tidligere utredninger har konstatert at det ikke er direkte konkurranse mellom vegnettet sør og nord for Hardangervidda, dvs. mellom E134 og de andre forbindelsene. Det betyr at E134 ikke kan erstatte forbindelsene lengre nord, og at forbindelsene lengre nord ikke kan erstatte E134.

I mars 2014 ble det igangsatt arbeid med en ny strategisk utredning om øst-vest forbindelsene. Hensikten med utredningen er å analysere hvilken betydning og funksjon de ulike øst-vest forbindelsene har nå og vil få fram mot 2050. Resultatene fra utredningen ble presentert 21. januar 2015. Statens vegvesen anbefaler at E134 over Haukeli og Rv 52 over Hemsedal bør bli de nye hovedforbindelsene mellom Østlandet og Vestlandet.

Figur 8: Forslag til utbygging av riksvegnettet fram til ca. 2035

(Om figuren skal være med, må den tilpasses anbefalingen fra fagpolitisk utvalg)



Transportkorridor 6

Oslo – Sør-Trøndelag grense (E6, Rv4 og Rv3/Rv25): Dette er de viktigste vegene mellom Østlandet og Midt-Norge.

Ifølge gjeldende NTP skal E6 videreføres i fire felt Kolomoen - Brumunddal og strekningen Ringebu - Otta i møtefri 2(3) felt stå ferdig innen 2023. Østlandssamarbeidet mener at innen 2027 må hele strekningen fram til Biri inklusive ny Mjøsbru i fire felt stå ferdig, samt møtefri veg videre til Ringebu. Viktige prosjekter videre er firefelts E6 Biri - Lillehammer.

Ifølge gjeldende NTP skal Rv4 bygges med fire felt Roa - Jaren og med møtefri tofelts veg videre til Eina. Østlandssamarbeidet mener at denne utbyggingen må videreføres fram til Reinsvoll innen 2027. Viktige prosjekter videre er Rv4 innen med fire felt mellom Gjøvik og Mjøsbrua og mellom Gjelleråsen i Oslo og Roa i Lunner.

Ifølge gjeldende NTP skal strekningen Løten – Elverum på Rv3/25 fullføres innen i 2018. For å binde Mjøsbyene sammen mener Østlandssamarbeidet at gjenstående strekningen på Rv 25 Hamar – Løten må bygges ut innen 2027. Viktige prosjekter videre er Rv 25 strekningen Elverum – Riksgrensen og Rv3 gjennom Østerdalen.

5.5 Vegprosjekter i Oslo og Akershus (Oslopakke 3)

Oslo og Akershus er navet i riksvegnettet, og Oslopakke 3 inneholder flere vegprosjekter som er svært viktige for hele Østlandet. Handlingsprogrammet 2015 – 2018 for riksvegprosjekter i Oslopakke 3 har en ramme på 5 mrd. kr. samlet for bompenger og statlige og kommunale midler. De viktigste prosjektene er Rv 22 Lillestrøm – Fetsund og E16 Sandvika - Wøyen, begge som firefelts veg, samt oppstart av ny E18 i Vestkorridoren. Prioritering av vegprosjekter fram til 2027 og 2032 vil styringsgruppen for Oslopakke 3 komme tilbake til i senere handlingsprogram.

5.6 Trafikksikkerhet

Trafikksikkerhetsarbeidet i Norge er basert på en visjon om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte og hardt skadde i vegtrafikken – nullvisjonen. Statens vegvesen lanserte i mars 2014 en nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet 2014-17, sammen med Politiet, Helsedirektoratet, Utdanningsdirektoratet, Trygg Trafikk, landets fylkeskommuner og sju storbykommuner. Planen inneholder målrettede tiltak som skal bidra til at antall drepte og hardt skadde på norske veger reduseres med minst 20 prosent innen 2018. Denne målsettingen er et delmål mot regjeringens mål i NTP 2014-2023 om at det i 2024 skal være maksimalt 500 drepte og hardt skadde i vegtrafikken.

Det er behov for økte rammer til programområder for trafikksikkerhet, spesielt med tanke på breddeutvidelser av smale riksveger med mye tungtrafikk og etablering av midtrekkverk på tofelts veger som sikring mot møteulykker i påvente av full utbygging til firefelts veger som ligger et stykke fram i tid.

NTP 2014-2023 legger opp til at veksten i persontrafikk ved de større byene skal tas med kollektivtrafikk, gange og sykkel. Dette vil kreve ekstra midler i de kommende år for å ivareta framkommeligheten for gående og syklister.

5.7 Finansieringen av fylkesvegene må bli bedre

Fylkeskommunene, som etter forvaltningsreformen er blitt landets 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 midtrekkverk og kollektivfelt.

Statens vegvesen har i 2014 gjort en oppdatering av tidligere kartlegging av vedlikeholdsetterslepet på fylkesvegene. Kartleggingen tilsier at vedlikeholdsetterslepet ved inngangen til planperioden 2018-2027 ikke vil være vesentlig redusert i forhold til kartleggingen som ble gjort i perioden 2010-2012 og fortsatt ligge mellom 10 og 20 mrd. kroner.

Tabell 3: Estimert vedlikeholdsetterslep og tilhørende oppgradering på fylkesvegene ved inngang til planperioden 2018-2027 (mill. 2014-kr)

Fylke	Tunnel	Drenering	Vegfundament og vegdekke	Vegutstyr	Bru og kai	Sum (spenn grunnet usikkerhet)	
Østfold	0	100	620	260	600	1 580	(1 250–2 100)
Akershus	130	120	150	360	130	890	(700–1 180)
Hedmark	0	390	1 250	330	120	2 090	(1 630–2 750)
Oppland	10	150	1 600	220	40	2 020	(1 600–2 690)
Buskerud	170	200	1 610	360	520	2 860	(2 250–3 820)
Vestfold	40	290	170	240	80	820	(640–1 060)
Telemark	120	540	1 760	390	280	3 090	(2 430–4 100)

Fylkeskommunene på Østlandet arbeider aktivt for å redusere vedlikeholdsetterslepet på fylkesvegene slik at dette med nødvendige statlige bidrag kan tas igjen i løpet av 10 – 15 år.

Fylkeskommunene må også få nødvendige midler for å oppruste tidligere riksveger i byene, blant annet for å sikre god framkommelig for busstrafikken internt i byene og til togstasjonen, og derved bidra til en effektiv flerkjernerstruktur for byene på Østlandet.

6 Kollektivtrafikken må styrkes vesentlig

Klimaforliket i 2008 og Nasjonal transportplan 2014-2023 har lagt vesentlige føringer for den nasjonale transportpolitikken. Det forutsettes at veksten i persontransport i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange.

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. Et godt kollektivtilbud må utvikles ved at flere linjer bindes sammen i knutepunkter. Det gir flere reisemuligheter, hyppigere frekvens og et mer synlig kollektivtilbud.

Staten har ansvaret for kollektivtrafikk på og langs riksveg, og for persontransport med tog. Fylkeskommunene har ansvar for drift av lokal kollektivtransport utenom jernbane, og for infrastruktur for kollektivtransport tilknyttet fylkesvegene og lokale baneløsninger – som T-bane, trikk og bybane.

Staten har et overordnet ansvar for å sikre fylkeskommunene en økonomi som gjør dem i stand til å løse de oppgavene de er tillagt. Økt tilbud i kollektivtransporten vil kreve økte offentlige tilskudd. Slik finansieringsordningene er utformet, og ser ut til å bli utformet gjennom ordningen med nye bymiljøavtaler, er det særlig en del mellomstore byområder som vil komme dårlig ut om ikke fylkeskommunene får bedre kompensasjon for kostnadene ved økt kollektivtrafikk. På Østlandet gjelder dette spesielt for Vestfoldbyene, Moss i Østfold og byene rundt Mjøsa.

Østlandssamarbeidet mener:

- Ordningen med gjensidig forpliktende, langsiktige bymiljøavtaler må utvides til å omfatte flere byområder enn de ni det er lagt opp til i dag. Avtalene må tilpasses forholdene avhengig av bystørrelse og konkrete utfordringer.
- Fylkeskommunene må få nødvendige midler til å opprettholde og styrke kollektivtilbudet i distriktene og i og mellom byer/tettsteder som ikke omfattes av bymiljøavtaler.
- Fylkeskommunene anbefales å ta et sterkere ansvar enn tidligere for utviklingen av kollektivknutepunktene, men det forutsetter at fylkeskommunene settes økonomisk i stand til å gjennomføre sitt utvidete ansvar for kollektivtrafikk og knutepunktutvikling.
- Kommunene må i samarbeid med fylkeskommunene og andre relevante aktører sørge for at bolig- og næringsutbygging i størst mulig grad skjer tilknyttet kollektivknutepunktene.

6.5 Ulike utfordringer i byene og distriktene

I de store byområdene er hovedutfordringen å utvikle kollektivtilbudet i takt med befolkningsutviklingen og målene i Klimaforliket. Hvis ikke miljø- og køproblemer skal øke drastisk, er det en forutsetning at kollektivtransporten tar det meste av økningen i trafikkveksten. I byområdene må arealbruk, boligbygging, parkeringspolitikk og drift og investeringer i kollektivtransporten ses i sammenheng.

Kollektivtransporten i distriktene har helt andre utfordringer enn i byene. Det er ikke trengsel og trafikkvekst som kjennetegner transporthverdagen. Den viktigste funksjonen til kollektivtilbudet i distriktene er å bidra til bedre velferd gjennom et økt mobilitetstilbud også for de som ikke kjører bil. Bortfall av ordningen med tilskudd til kollektivtransport i distriktene (KID-ordningen) fra 2016 forutsettes kompensert med styrking i rammeoverføringene til fylkeskommunene.

6.6 Kollektivtrafikken må gjøres attraktiv

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.

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.

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
- enklere og bedre overgangsmuligheter

Det er viktig at kundene i minst mulig grad opplever grenser mellom ulike forvaltningsnivåer, virksomheter og transportmidler innen kollektivtrafikken. Det pågår flere prosjekter for å gjøre kollektivtrafikken mer kundevennlig. Eksempelvis gjennom prosjektet «Sømløst i Sør» hvor NSB, Ruter og Østfold fylkeskommune har satt seg som mål å forbedre samordningen for kundene på strekningen Oslo – Østfold. Gode løsninger i dette prosjektet kan ha overføringsverdi til andre områder innen Østlandet. Østlandssamarbeidet deltar aktivt i det nasjonale arbeidet som nå gjøres for å få til gjennomgående billettering for kollektivreiser som krysser fylkesgrensene.

6.7 Organisering og ansvar

Staten har et overordnet ansvar for den samlede transportpolitikken, inkludert å utvikle og fastsette rammebetingelsene for kollektivtransporten. Staten har videre et overordnet ansvar for å sikre fylkeskommunene en økonomi som gjør dem i stand til å løse de oppgavene de er tillagt, gjennom ansvaret for inntektssystemet og rammetilskuddet til kommunesektoren. Staten sitt ansvar for jernbanen inkluderer investeringer, drift og vedlikehold av infrastruktur og kjøp av persontransporttjenester med tog.

Staten har også ansvar for infrastrukturiltak for kollektivtransporten langs riksvegnettet. I

tillegg har staten ved Samferdselsdepartementet tilskuddsordninger som kommer kollektivtransporten til gode, med «Belønningsordningen for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk i byområdene» som hittil den mest omfattende.

Fylkeskommunene har ansvar for drift av lokal kollektivtransport utenom jernbane, og for infrastruktur for kollektivtransport tilknyttet fylkesvegene og lokale baneløysinger – som T-bane, trikk og bybane. Fylkeskommunene tildeler dessuten løyve til ekspressbussruter og har ansvar for skoletransport og annen tilrettelagt transport (TT-transport).

Kommunene har ansvar for infrastruktur for kollektivtransport på det kommunale vegnettet. De har også ansvar for areal- og parkeringspolitikken, som har avgjørende innvirkning både på utfordringene og løsningene i transportpolitikken. En areal- og parkeringspolitikk som legger til rette for effektive kollektivtransportløsninger, kan holde kostnadene til kollektivtransporten nede og er et viktig element for å bedre konkurranseforholdet mellom personbil og kollektivtransport.

6.8 Effektive knutepunkter er nødvendig for et godt 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 reisemuligheter, hyppigere frekvens og et mer synlig kollektivtilbud. Knutepunktene gir tilgang til ulike kollektivtilbud (tog, buss, trikk, bane, båt) eller overgangsmuligheter 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 som 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.

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 og som oftest Statens vegvesen, Jernbaneverket, NSB og Rom Eiendom.

Utvikling av gode knutepunkter krever at alle berørte instanser blir involvert tidlig i plan- og utviklingsprosessen. Alle involverte parter må ”spille på lag”. I stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan 2014-2023 er fylkeskommunene gitt et spesielt koordineringsansvar i forbindelse med knutepunkter og tilliggende områder:

Fylkeskommunene har ansvar for store deler av kollektivtransporttilbudet, og de har en viktig rolle i arealplanleggingen. De bør derfor ha et overordnet ansvar for å peke ut de viktigste stamrutene for kollektivtransport og de viktigste knutepunktene, mens kommunene bør legge til rette for hensiktsmessig arealutvikling, og særlig at det fortettes rundt kollektivknutepunktene. Knutepunktstrategier bør inngå i arbeidet med regionale planstrategier og planer. Fylkeskommunene bør også ha et overordnet ansvar for rolleavklaring ved utviklingen av knutepunktene og tilliggende områder. I finansiering og

utvikling av det enkelte knutepunkt vil den etablerte ansvarsdelingen mellom forvaltningsnivåene ligge til grunn.

Østlandssamarbeidets fagpolitiske utvalg for samferdsel etablerte i 2014 en egen arbeidsgruppe for å følge opp anbefalingen i NTP 2014-2023. I gruppas rapport, som ble avlevert i januar 2015, anbefales det at fylkeskommunene tar et sterkere ansvar enn tidligere for utviklingen av kollektivknutepunktene. Fylkeskommunen har et særlig ansvar for å initiere samarbeid der hvor lokal busstrafikk er involvert.

Fylkeskommunen har en viktig rolle som koordinator og pådriver i de innledende fasene av arbeidet med knutepunktutvikling. Det betyr ikke at fylkeskommunen behøver å være prosessansvarlig. Dette ansvaret kan godt tillegges kommunen eller den av de andre partene som er mest engasjert i den konkrete knutepunktutviklingen.

Arbeidsgruppa understreker i sin rapport at det er nødvendig at fylkeskommunen settes økonomisk i stand til å gjennomføre sitt utvidete ansvar for kollektivtrafikk og knutepunktutvikling.

6.9 Belønningsordningen og bymiljøavtaler

Belønningsordningen for bedre kollektivtransport og mindre bruk av bil er en insentivordning for å oppnå økt konkurransekraft for kollektivtransporten. Samferdselsdepartementet har inngått fireårige belønningsavtaler med åtte av de ni byområdene som på landsbasis inngår i ordningen. Innen Østlandet er det for perioden 2013-2016 inngått avtale med Oslo/Akershus på til sammen 1 020 mill. kr og med Grenlandsområdet på i alt 215 mill. kr. For perioden 2014-2017 er det inngått fireårig avtale med Nedre Glomma-regionen og Buskerudbyen på henholdsvis 215 og 308 mill. kr.

Belønningsordningen og helhetlige bymiljøavtaler skal etter hvert utgjøre en samlet ordning. Formålet med bymiljøavtalene er å få en mer samordnet og målrettet virkemiddelbruk. Investeringsstøtten i bymiljøavtalene er avgrenset til de fire største byområdene, dvs. Oslo/Akershus, Bergensområdet, Trondheimsområdet og Stavangerregionen. Som aktuelle prosjekt har Samferdselsdepartementet angitt Fornebubanen i Oslo og Akershus, Bybane til Åsane i Bergen, Superbussløsning i Trondheim og Bussvei 2020 i Stavanger.

For byområdene Kristiansand, Grenland, Fredrikstad/Sarpsborg, Buskerudbyen og Tromsø mener Samferdselsdepartementet at passasjergrunnlaget for kollektivtransporten er mer begrenset, og byområdene kan ikke forvente støtte til større infrastrukturprosjekter.

Alle byområder som inngår bymiljøavtaler, vil være aktuelle for tildeling av midler til programområdetiltak, som er ulike investerings tiltak langs riksveg. Slike tiltak kan bidra til bedre framkommelighet og mer punktlig busstrafikk.

6.10 Ekspressbussene – en viktig medspiller

Stoppesteder 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 i vesentlig grad 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. Østlandsamarbeidet mener at en framtidig bussterminal, fortsatt med beliggenhet nærmest mulig Oslo S, Jernbanetorget (trikk og T-bane) og lokal busstrafikk, er avgjørende for et sømløst reisetilbud.

6.11 Finansiering er den største utfordringen

Økt tilbud i kollektivtransporten vil som oftest føre til økt behov for tilskudd. Billettinntektene fra kollektivtransporten er normalt lavere enn utgiftene ved økning i tilbudet, ikke minst i rushtid. Som oftest er det bedriftsøkonomisk ulønnsomt å øke tallet på avganger. Samtidig vil økt frekvens gi gevinst for passasjerene, bidra til bedre framkommelighet og bedre miljø, og slik sett være samfunnsøkonomisk lønnsomt.

Slik finansieringsordningene er utformet, og ser ut til å bli utformet gjennom ordningen med nye bymiljøavtaler, er det særlig en del mellomstore byområder som vil komme dårlig ut om ikke fylkeskommunene får bedre kompensasjon for kostnadene ved økt kollektivtrafikk. På Østlandet gjelder dette spesielt for Vestfoldbyene, Moss i Østfold og byene rundt Mjøsa.

I Samferdselsdepartementets retningslinjer for bymiljøavtalene (datert 02.06.2014) sies det: «Det er viktig at byområdene ikke gjør seg avhengig av å bruke bompenger til driftstiltak for kollektivtransport.» Samtidig viser utredninger for transportetatene i forbindelse med analyse- og utredningsfasen i NTP 2018-2027 at for de ni største byområdene i Norge må det til store midler både til investeringer og drift om kollektivtrafikken sammen med gange og sykkel skal ta veksten i persontrafikken i disse områdene.

Analysen² viser etterfølgende kostnadene for de ni byområdene, avhengig av hvilke tiltak de gjennomfører:

1. **Restriktiv bilpolitikk (scenario A):** Den mest kostnadseffektive satsingen vil være gjennom utnytting av ledig kapasitet, og hvor nye kollektivreiser kommer som følge av en restriktiv bilpolitikk, f.eks. ved økte kostnader på bruk av bil. Ved en slik strategi vil de årlige kostnadene øke med 7,1 mrd. frem til 2030 og 9,5 mrd. kr frem til 2050.
2. **Offensiv kollektivsatsing (scenario B1):** Den minst kostnadseffektive satsing vil være en strategi som utelukkende satser på positive virkemidler, med økt satsing på kollektivtransport uten å kombinere dette med arealplaner eller andre tiltak som kan bygge opp under trafikkgrunnlaget. Ved en slik strategi vil de årlige kostnadene øke med 24,0 mrd. frem til 2030 og 36,9 mrd. kr frem til 2050.
3. **Målrettet arealstrategi (scenario C):** En kombinasjon av disse ytterpunktene vil være en målrettet arealstrategi med all ny boligbygging som fortetting og redusert parkeringsdekning. Ved en slik strategi vil de årlige kostnadene øke med 18 mrd. fram til 2030 og 23 mrd. kr i 2050, det vil si at kostnadene blir mindre enn i scenario B.

Til tross for disse høye tallene, viser tidligere analyser at en bilbasert trafikkvekst vil kreve omtrent dobbelt så høye investeringer som en miljøbasert vekst.

² Rapport 50/2014 fra Urbanet Analyse

7 Transport og klima – gjensidige utfordringer

Transport er hovedkilden til klimagassutslipp på Østlandet. Et mer miljøvennlig transportsystem vil være viktig for å innfri nasjonale mål for klimagassutslipp. Veksten i godstransport og den relative utslippsøkningen fra tunge biler kan tilsi et sterkere fokus på å redusere utslipp fra denne kjøretøygruppen. Transportbehovet for personer og gods må søkes redusert gjennom konsentrert arealbruk og bruk av virkemidler for å stimulere til miljøvennlig transport.

Klimaendringene skaper utfordringer for veg- og jernbanenettet og annen infrastruktur i transportsektoren. Økt hyppighet av flom og skred skaper utfordringer for drift, vedlikehold og beredskap.

Østlandssamarbeidet mener:

- Nasjonale mål om at økningen i persontransporten skal kunne tas med kollektivtrafikk sykkel og gange må tillegges stor vekt i areal- og transportutviklingen.
- Utbygging av infrastruktur for el-biler er viktig, samt utvikling og bruk av alternativt drivstoff som biogass og hydrogen.
- Tilpasningstiltak for klimaendringer må innarbeides innen all planlegging, prosjektering, bygging, drift og vedlikehold av infrastruktur.

7.5 Transportsektoren gir store utslipp av klimagasser

Norge har et mer spredt bosettingsmønster og mer desentralisert næringsutvikling enn de fleste land i Europa. Avstanden til markedene i resten av Europa er stor. Det er i tillegg store avstander og krevende topografi innenlands, noe som gjør transport av personer og gods energiintensiv. Som følge av et desentralisert bosettingsmønster og høy velstand – med tilhørende høyt bilhold – har Norge generelt lav andel kollektivtransport og den høyeste andel personbilkilometer i Europa. I tillegg kommer en høy andel av de lange reisene med fly, både innenriks og til utlandet. Fossile drivstoff utgjør det meste av energiforbruket til transport.

I 2012 var klimagassutslippene fra innenlands transport ca. 13,8 millioner tonn CO₂-ekvivalenter, tilsvarende ca. 26 % av totale nasjonale utslipp omfattet av Kyotoprotokollen. Persontransporten utgjorde om lag 8 millioner tonn og gods om lag 6 millioner tonn. Siden 1990 har utslippene fra transport økt med 27 %, mens Norges samlede utslipp har økt med 5 %.

Vegtrafikken står for omlag 70 % av utslipp fra transport i Norge og har økt med 30 % siden 1990. Det har vært stor økning i godstransport, der i overkant av 50 % går på veg. Vegsektorens hovedutfordringer for å nå klimamålene er særlig knyttet til å redusere det samlede transportbehovet gjennom mer konsentrert arealbruk, få til overgang til miljøvennlige transportformer gjennom kollektivtrafikk, sykling og gange og redusere utslipp fra kjøretøyparken.

Elektrisk jernbane i Norge medfører normalt ingen direkte klimagassutslipp, og overføring av transportarbeid fra mer utslippsintensive transportformer til jernbane er et klimatiltak i seg selv.

Det er et betydelig engasjement i fylkeskommunene i forhold til transport og utslipp av klimagasser. I Østfold satses det på biogass. Fra 1. juli 2013 er det satt inn 100 nye busser som skal drives med biogass, og det etableres fyllestasjoner i Fredrikstad og Sarpsborg. I Grenland blir det biogass på 50 prosent av rutetilbudet fra 1.7 2016. Fra samme dato blir det biogass på 70 prosent av rutetilbudet i Tønsberg og omegn. Ruter har mål at i 2020 skal det kun brukes fornybar energi til framføring av alle kollektive transportmidler i Oslo og Akershus.

7.6 Klimaendringene har store konsekvenser for transportsektoren

Klimaendringene skaper utfordringer for veg- og jernbanenettet og annen infrastruktur i transportsektoren. Det vil bli mer nedbør, og nedbøren vil oftere komme med større intensitet. Økt hyppighet av flom og skred skaper utfordringer for drift, vedlikehold og beredskap. Dette er i stor grad kjente utfordringer, men de vil komme i større omfang, med høyere hyppighet og andre steder enn det man er vant med.

Det er derfor behov for justering av krav og regler og vurdering av tilstand i forhold til nye påkjenninger. Nye tilpasningstiltak må innarbeides innen planlegging, prosjektering, bygging, drift og vedlikehold av infrastruktur. Dette gjelder i forhold til flom- og erosjonssikring, skred, tilstandsutvikling på veg- og banenett, utfordringer for vinterdrift og beredskap.

Samfunnets sårbarhet knyttet til transportsystemets funksjonalitet demonstreres stadig oftere. Klimautviklingen fører til økte kostnader ved nyanlegg, men ikke minst til vedlikehold og forebygging i eksisterende transportsystemer.

7.7 Klimahensyn må tillegges vekt i framtidig transportpolitikk

Veksten i godstransport og den relative utslippsøkningen fra tunge biler kan tilsi et sterkere fokus på å redusere utslipp fra denne kjøretøygruppen. Jernbanen drives i all hovedsak av elektrisitet. For å redusere de gjenværende klimagassutslippene fra jernbane, er elektrifisering et aktuelt tiltak. Elektrifisert jernbane legger grunnlag for en mer effektiv, fleksibel, rimeligere og mer konkurransedyktig produksjon av togtransport, som i sin tur kan bidra til økt overføring av transportarbeid fra veg.

Transportbehovet for personer og gods må søkes redusert gjennom konsentrert arealbruk og bruk av virkemidler for å stimulere til miljøvennlig transport. Nasjonale mål om at økningen i persontransporten skal kunne tas med kollektiv, sykkel og gange bør tillegges stor vekt ved ny arealbruk. For å stimulere til økt kollektivtransport er det ønskelig at infrastruktur for jernbane kan bygges ut i forkant av, eller samtidig med parallelle vegsystemer.

Utbygging av infrastruktur for å stimulere til overgang fra «vanlige biler» til el-biler og andre lavutslippsbiler er et viktig bidrag for reduserte utslipp. Fylkeskommunene på Østlandssamarbeidet er i betydelig grad engasjert i utvikling og bruk av alternativt drivstoff – som biogass og hydrogen – og i utbygging av infrastruktur for el-biler.