

# 14 Utvikling av transportsystemene i storbyene

Utviklingen de siste 20 årene viser en klar urbanisering med sterk vekst i storbyregionene, både for befolkning og næringsliv. Storparten av landets befolkning bor nå i byregioner. Veksten skaper store utfordringer for helse, levekår, boligpolitikk og næringsutvikling. Flere innbyggere og arbeidsplasser betyr sterk vekst i reiseaktiviteten som mange steder fører til store problemer knyttet til miljø, trafiksikkerhet og framkommelighet. Mye tyder på at sentraliseringen vil fortsette, og at vi får videre vekst i arbeidsinnpendling til storbyene. Figur 14.1 viser pendlingsområdet i Bergen i 1950, 1990 og forventet situasjon 2005, hvor veksten i befolkningen er størst i byens omland. En lignende utvikling kan registreres også i de andre større byene. Dette er bekymringsfullt siden det er et faktum at befolkningen i omegnskommunene har størst reiseaktivitet i landet, har høy andel bilbruk og i stor grad pendler inn til byen.

*Figur 14.1 Pendlingsområdet i Bergens-regionen*



Kilde: Nasjonal transportplan 2002-2011

Konsentrasjonen av befolkning og næringsvirksomhet i byene fører til stort behov for vare- og godstransporter på et veg- og gatenett som i perioder har betydelige kapasitetsproblemer. Byene er ofte også det naturlige knutepunkt for godshåndtering som betjener hele landsdeler. Det ligger store utfordringer i å organisere og optimalisere godshåndteringen og varedistribusjonene i de store byene.

I rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging er det uttrykt mål om å begrense transportomfanget mest mulig. Areal- og transportpolitikken for de større byene i Norge er i hovedsak basert på en målsetting om å redusere det totale transportomfanget og styrke de miljøvennlige transportformene. Det er stor forskjell i utfordringer og løsninger mellom de største byområdene og de mindre byene. Oslo-regionen, med sine drøyt 1 million innbyggere, er i en særstilling.

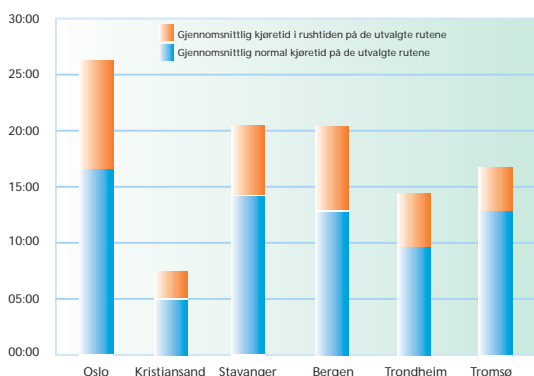
Miljøproblemene på grunn av luftforurensning og støy er i sterkt grad knyttet til de store byene. En stor andel av befolkningen der er utsatt for luftforurensning og støy over grensene i nasjonale mål og forskrifter om støy og lokal luftkvalitet. Staten vil samarbeide med bykommunene om å finne gode virkemidler for å redusere disse problemene. Et sentralt tiltak er å dempe veksten i biltrafikken. I tillegg kan en rekke andre tiltak bidra til å redusere miljøulempene. Disse er nærmere omtalt i kapittel 7

Kjøproblemene i rush, og konsekvensene av disse, er størst i Oslo-regionen. Det er betydelige problemer knyttet til framkommelighet for kollektivtransport på hovedvegnettet. Målinger utført av Statens

vegvesen viser at det stedvis er lav punktlighet selv om forsinkelser ofte er bakt inn i rutetabellen i rush. Lav framkommelighet og dårlig forutsigbarhet for kollektivtransporten innebærer store ulemper for trafikantene, særlig for de som er avhengig av korrespondanse. Forsinkelsene gir også vesentlig økte driftskostnader da bussen eller trikken ikke utnyttes effektivt. Det vises til kapittel 9 for videre omtale av kollektivtransport i by.

Høsten 2002 ble det gjennomført kjøretidsregistreringer med bil i storbyregionene. Målingene viser at de gjennomsnittlige forsinkelsene for personbiltrafikken er relativt begrensede. På enkelte av innfartsårene er imidlertid forsinkelsene store og forutsigbarheten lav ved at forsinkelsene varierer fra dag til dag. Når kapasiteten i vegsystemet er fullt utnyttet, kan selv små hendelser på vegen gi store forsinkelser. I figur 14.2 er gjennomsnittlig forsinkelse i de seks største byene presentert. Forhold som ikke framkommer i figuren er rushperiodens lengde og hvor mange trafikanter som rammes. I tillegg varierer både antall ruter og lengden på de registrerte rutene mellom byene. Oslo-regionen har de største forsinkelsene, men det er store variasjoner mellom de ulike rutene. Størst gjennomsnittlig forsinkelse i rush og variasjon i kjøretid har E 18 fra Asker mot Oslo.

Figur 14.2: Gjennomsnittlig forsinkelse for biltrafikk.



Kilde: Kjøretidsregistreringer for bil i de største byene. Arbeidsdokument fra Statens vegvesen av april 2003

## 14.1 En samordnet areal- og transportstrategi for byene

Virkemidlene innenfor areal- og transportplanleggingen er delt på mange aktører og forvaltningsnivåer. Ingen aktør rår alene over tilstrekkelige virkemidler til å møte utfordringene i byområdene. Derfor må forvaltningsnivåene, bykommunen og områdene rundt byen samarbeide om en felles strategi.

Arealbruksstrategiene for byene innebærer at videre vekst i boligbygging og næringsliv i hovedsak konsentreres til eksisterende sentra og knutepunkter, og langs hovedårene for kollektivtransporten. Et mer konsentrert utbyggingsmønster vil bidra til mindre transport, og at flere kan gå, sykle eller reise kollektivt. I tillegg vil en mer konsentrert byutvikling bidra til mindre press på friluftsområder, landbruksarealer og natur- og kulturmiljøer rundt byen. Transportetatene vil understreke betydningen av arealplanleggingen i framtiden og ønsker å støtte kommunene i dette arbeid.

Samordnet areal- og transportplanlegging omfatter mer enn den fysiske planleggingen. Viktige deler av samordningen er knyttet til driften av transport-systemene, ikke minst av kollektivtrafikken, og til virkemidler som regulerer etterspørselen i form av skatter, avgifter eller prising av transporttjenester.

### Virkemidler for å begrense bilbruken

Faglige analyser viser at ulike former for begrensninger på bilbruk må til for å begrense veksten i biltrafikken. Siden disse virkemidlene vil kunne ramme befolkningens mobilitet er det avgjørende at det føres en areal- og transportpolitikk som bidrar til at gange, sykling og kollektivtrafikk blir gode alternativer til bilen.

Stortinget vedtok i 2001 ny paragraf 7a i vegtrafikkloven om vegprising. Når Regjeringen har fastlagt forskrifter til loven, vil denne tre i kraft. Det er viktig at dette skjer så snart som mulig slik at rammebetingelsene for vegprising ikke er uklare.

Vegprising er et trafikkregulerende virkemiddel som har som hensikt å gjenspeile de kostnader bilreisen påfører samfunnet og andre trafikanter. Biltrafikantene betaler en pris som varierer gjennom døgnet for å benytte bestemte deler av vegnettet. Betalingsordningene for vegprising kan i første omgang bygge på dagens system med bomringer, men bør videreutvikles slik at betalingen i større grad gjenspeiler bruken av vegnettet. Det antas at innen få år vil det finnes tilgjengelige tekniske løsninger som kan bidra til å raffinere og gjøre vegprisingssystemene mer rettferdige ved at brukeren betaler ut fra når, hvor og hvor mye det er kjørt med bilen.

Inntektene skal brukes til transportformål i det berørte området, herunder trafiksikkerhetstiltak, miljøtiltak, drift og vedlikehold av infrastrukturen og til investeringer, drift og materiell innen kollektivtrafikken. I henhold til lovverket kan ikke vegprising og ordinære bompengeprosjekter benyttes i samme område. Vegprising i sentrumsområder bør imidlertid kunne kombineres med bompengeprojekter i byens omland.

Takstretningslinjene for ordinære bompengeprojekter åpner for bruk av tidsdifferensierte takster. Dette gjelder for prosjekter der høy trafikk i rushtiden er hovedårsaken til behovet for vegutbygging. På denne måten kan et element av trafikkregulering tas inn i eksisterende bompengoordninger. Disse kan endres til ordinær vegprising når avtalefestet innkreving av bompenger opphører. Både Trondheim og Nord-Jæren har prisdifferensiering i etablerte bompengesystem.

Parkeringsreguleringer har stor påvirkning på bilbruken. Reisevaneundersøkelser viser en klar sammenheng mellom valg av transportmiddel og parkeringsmuligheter. I dag har mange, også i de største byene, et relativt godt parkeringstilbud. For kommuner som ønsker å skjerpe sin parkeringspolitikk, er det en utfordring at mange av parkeringsplassene er på privat grunn og at kommunene ikke kan påvirke bruken av disse plassene. Det er

viktig at kommunale parkeringsnormer, det vil si hvor mange parkeringsplasser som må etableres i forbindelse med nybygging, vurderes i lys av overordnede mål. Flere av bykommunene har nylig revidert og skjerpet sine parkeringsnormer. Kommunene i et byområde konkurrerer ofte med hverandre om å få arbeidsplasser og handel i egen kommune. Derfor kan ikke kommune alene innføre strenge parkeringsrestriksjoner. Det er stort behov for regionale grep for parkeringspolitikken i byområdene. Her er også verdt å nevne at dagens skatteregler favoriserer arbeidstakere med gratis parkeringsplass framfor de som mottar andre ytelser fra arbeidsgiver, for eksempel gratis kollektivreiser, som skattelegges.

### **Utvikling av vegsystemet**

I de siste tiårene er det lagt vekt på utbygging av et hovedvegnett i de største byområdene. Dette har latt seg gjøre ved hjelp av delvis bompengefinansiering. En god del av vegnettet er utbygd, men det gjenstår fortsatt store oppgaver i utviklingen av hovedvegnettet i byområdene. I tillegg til hovedvegutbyggingen har det også skjedd betydelig utbygging av kollektivtiltak, gang- og sykkelveger og trafiksikkerhetstiltak.

Utviklingen av hovedvegnettet i de største byene har vært basert på en strategi hvor hensikten har vært å avlaste bolig- og sentrumsområder for tunge biltrafikkstrømmer, og å bedre framkommeligheten på vegnettet. Vegutbyggingen har mange steder gitt vesentlige gevinster i form av bedret trafiksikkerhet, lokalmiljø og framkommelighet både for bil og kollektivtransporten,

En stor del av veginvesteringene har bidratt til økt vegkapasitet med mindre kø og kortere reisetider som resultat. Hovedvegutbyggingen har bidratt til å gjøre byenes omland mer attraktive for både bolig- og næringsetableringer i områder som ikke så lett kan betjenes med kollektive transportmidler. Bedre framkommelighet på veg har også endret konkurranseflaten til kollektivtrafikken, som ikke har hatt like store forbedringer i samme tidsperiode.

På den måten har et kapasitetssterkt hovedvegnett sannsynligvis bidratt til sterkere vekst i biltrafikken enn den hadde vært uten slike investeringer. Hvor stor denne økningen har vært, er imidlertid vanskelig å tallfeste.



Det er ofte verken miljømessig eller samfunnsøkonomisk riktig å bygge ut et hovedvegnett som fjerner bilkøene i rushtiden. Å fjerne en flaskehals i byen kan føre til at køen flytter seg til et annet område. Videreutvikling og fullføring av et balansert hovedvegnett bør videreføres. Den videre strategien for hovedvegutbyggingen må fortsatt være å bidra til bedre miljø og trafiksikkerhet og tilrettelegging for byutvikling. Det er viktig at eventuelle kapasitetsøkninger i hovedvegnettet gjøres ut fra systembetragtninger og i tråd med overordnede mål knyttet til å dempe biltrafikkveksten.

### Utvikling av miljøvennlige transportformer

Den fysiske aktiviteten i befolkningen er synkende. Dette har negative virkninger for folkehelsen og koster samfunnet store summer. I transportsektoren har utviklingen gått i en retning av at stadig færre går og sykler for å utføre daglige gjøremål. De aller fleste reiser starter og slutter med en gangtur og det er i de største byene folk går lengst. Tilrettelegging for gående er viktigst i lokalmiljøene og i

sentrumsområdene i storbyområdene. Fortau, gågater og bedre kryssingsmuligheter er eksempler på viktige tiltak for å tilrettelegge for gående. I den videre arealplanleggingen er det av stor betydning å sikre at flest mulig i framtiden kan gå til nødvendige gjøremål.

Det er i byområdene at gange og sykkel har størst potensial i konkurranse med bilen. Tilsvarende gjelder kollektivtrafikken. I kapittel 9 og 10 er kollektivtransport og nasjonal sykkelstrategi nærmere omtalt.

## 14.2 Forpliktende helhetlige avtaler kan sikre samordning og finansiering

En vesentlig hindring for samordning og dosering av de ulike virkemidlene i en areal- og transportstrategi er at løsningene har sterke bindinger til finansieringskilde. Dette gjelder særlig utviklingen og finansieringen av kollektivtransporten, men også sammenhengen mellom den videre utvikling av arealbruken og utviklingen av infrastrukturen. Gjennom søknadene om forsøk med alternativ organisering av forvaltningen har flere av de større byområdene uttrykt ønske om å prøve ulike modeller for å overvinne disse hindringene. Større endringer i forvaltningen av transportsektoren bør avvente erfaringer fra disse forsøkene.

Det er lite sannsynlig at man, selv ved større endringer i den offentlige forvaltning, kan samle alle virkemidlene innenfor samordnet areal- og transportplanlegging til én besluttende myndighet. Derfor vil det alltid være behov for ulike former for samarbeid. Flere av de norske byområdene har, i samarbeid med staten, etablert avtaler i forbindelse med etablering av nye bompengerordninger. Det har den senere tid skjedd en dreining fra rene bompengeavtaler for finansiering av veginfrastruktur til avtaler som også omfatter spesielle tiltak for kollektivtransport, gang- og sykkelveger samt trafiksikkerhets- og miljøtiltak.

Transportetatene mener at det ved etablering av nye avtaler i byområdene bør innholdet utvides til også å omfatte arealbruk, drift av kollektivtransport og ulike former for restriksjoner på bilbruk. Det er viktig å sikre at de driftsoppgaver som krever kontinuerlig innsats sikres finansielt etter at avtalen avsluttes. Siden avtalene foreslås å omfatte mer enn økonomiske virkemidler, og at aktørene ikke vil kunne forplikte seg på forhånd i forhold til årlige budsjettbehandlinger, må avtalene baseres på intensjoner om gjensidig nytte, felles ambisjoner og ønsker om å lykkes i areal- og transportpolitikken.

Stortinget og Regjeringen har ved flere anledninger uttrykt behov for forpliktende samarbeid for å endre utviklingen i byområdene. Samferdselsdepartementet har, med utgangspunkt i St.meld. nr. 26 (2001-2002) Bedre kollektivtransport, gått inn for å etablere en insentivordning med sikte på innføring i 2004. Denne skal belønne byområder som gjennomfører konkrete tiltak for å fremme en overgang fra personbil til kollektivtransport, eller som kan dokumentere at satsingen på kollektivtransport har redusert veksten i biltrafikk. Hvilken betydning en slik ordning vil ha, er selvsagt avhengig av størrelsen på premieren. Minst like viktig er varigheten av ordningen. Stabile rammer til kollektivtrafikken er pekt på som en av de viktigste rammebetingelsene for å lykkes med kollektivsatsingen, og er antakelig en forutsetning for mer grunnleggende endringer i den lokale areal- og transportplanleggingen. En insentivordning basert på årlige søknader kan på dette punkt ikke sammenlignes med en langsiktig og mer forpliktende avtale.

### 14.3 Strategiske areal- og transportanalyser for de seks største byene

I forarbeidene til revisjonen av Nasjonal transportplan 2006-2015 ble de seks største byene, Oslo, Bergen, Trondheim, Stavanger, Kristiansand og Tromsø, utfordret til å gjennomføre strategiske areal- og transportanalyser. Disse analysene har synliggjort viktige utfordringer i byområdene sett

fra lokale myndigheters ståsted. Byområdenes forslag til mål og hovedstrategier, samt den lokalpolitiske behandlingen av disse, er i hovedsak lagt til grunn for de statlige transportetatenes videre planarbeid. Det er imidlertid to viktige områder hvor det er avvik mellom lokale vedtak og statlige forslag. Det ene er reguleringer av bilbruk, hvor de statlige etatene anbefaler å etablere eller skjerpe virkemiddelbruken. Det andre området er statlig innsats til investeringer, hvor ønskene fra byene langt overskrider dagens økonomiske handlingsrom.

Som grunnlag for plandokumentet ble de statlige etatene i byområdene bedt om å skrive byomtaler basert på de strategiske areal- og transportanalyser. Byomtalene drøfter og foreslår strategier for virkemiddelbruk på tvers av forvaltningsnivåer. I alle byområdene er dette gjort i samråd med lokale myndigheter. Noen byområder har valgt å gi byomtalene lokalpolitisk behandling.

Byomtalene peker spesielt på behovene for å bedre kollektivtilbudet og forholdene for gående og syklende. Omtalene fokuserer i varierende grad på behovene for felles arealbrukspolitikk. Noen byområder oppfattes å ha en slik politikk på plass, mens andre peker på dette som et av de viktigste virkemidlene. I alle byområder drøftes ulike former for avtaler hvor aktørene går sammen for å løse utfordringene. Bergen og Nord-Jæren har nettopp inngått avtaler som også er behandlet i Stortinget. Tromsø har lokal tilslutning til en videreføring av eksisterende ordning med innkreving av drivstoffavgift. Oslo og Kristiansand vil i løpet av de neste årene avvikle eksisterende bompengerordninger og det er gitt lokalpolitisk åpning for å drøfte ulike former for nye avtaler. Også Trondheim vil avvikle sin bompengerordningen om noen år. Her foreligger det foreløpig ikke tilsvarende lokalt initiativ.

Samtlige avtaler eller skisser til avtaler forutsetter relativt store statlige investeringer, både på stamvegnettet, øvrige riksveger og til dels på jernbanen. Den statlige planrammen gir i liten grad mulighet

for økte statlige bevilgninger til infrastruktur til de store byene. Også andre byer, utover de seks største, har eller drøfter mulighetene for samferdselspakker med delvis lokal finansiering. Også disse byene må basere seg på relativt beskjedne statlige bidrag med de økonomiske rammer som foreløpig er gitt.

## 14.4 Oslo-regionen

Oslo og Akershus har i mange år hatt en kraftig vekst i befolkning, arbeidsplasser og innpendling fra omkringliggende fylker. Denne utviklingen forventes å fortsette fram mot 2015, og gir store utfordringer til den videre utviklingen av utbyggingsmønster og transportsystem. Blant annet som følge av denne veksten har biltrafikken økt kraftig. Uten begrensninger på bilbruk er det beregnet at biltrafikken vil vokse med omtrent 20 prosent fram mot 2015. Dette vil medføre lengre perioder med dårlig avvikling på hovedvegnettet og økt biltrafikk på lokalvegnettet i de periodene hovedvegnettet er overbelastet. Også i kollektivtrafikken er det registrert økning i passasjertall i Oslo og Akershus gjennom 1990-tallet.

Oslo er et nasjonalt og regionalt mål- og knutepunkt for både person- og godstransport. Samtidig er det de store mengdene lokal transport i og mellom Oslo og Akershus som dominerer transportsystemet, både på veg og i kollektivtransporten. Biltrafikken fra fylker utenfor Akershus utgjør bare drøyt ti prosent på bygrensen til Oslo. I kollektivtransportssystemet er denne andel høyere. Dette betyr at ulike tiltak som skal lede trafikk utenom Oslo-regionen knapt vil ha effekt i Oslo.

Det er den lokale biltrafikken som skaper de store og økende kapasitetsproblemene. Næringstrafikk og ekstern trafikk utgjør et betydelig antall kjøretøy, men andelen i forhold til lokaltrafikk er liten. Terminalene i Oslo er viktig både lokalt, regionalt og nasjonalt. Økende kapasitetsproblemer med lenger rushperioder vil begrense muligheten for å unngå de vanskeligste periodene for næringstransportene. Det er derfor viktig å sikre en

utvikling i korridorene inn mot og gjennom Oslo som ivaretar hensynet til næringstransportene.

I tråd med konklusjonene fra den strategiske analysen, utkast til Akershus fylkesplan 2004-2007 og Oslo kommuneplan 2004 bør den videre vekst i boligbygging og besøksintensivt næringsliv i hovedsak konsentreres til sentrumsområdene i Oslo, kollektivknutepunktene og langs de viktigste kollektivtransportårene. Utviklingen i Akershus de siste tiårene, med stor vekst også utenfor disse områdene synliggjør et behov for løpende oppfølging slik at de regionale arealbruksstrategiene.

### Balansert utvikling av hovedvegnettet

Utviklingen av hovedvegnettet må baseres på prinsipper om kapasitetsmessig balanse. Dette betyr at faste strukturer, som vanskelig kan utvides, gir rammer for hvilken trafikkøkning som kan skje på øst-/vest-forbindelsene mellom bykorridorene. Festningstunnelen på E 18 og Tåsentunnelen på Ring 3 er to slike snitt. Kapasiteten på de østre delene av Ring 3 tilsier at biltrafikkveksten inn fra nord-øst må begrenses. Det må ikke bygges ut for mer kapasitet i bykorridorene enn det som lar seg utvikle innenfor praktisk kapasitet på de nevnte strekningene. For å sikre framkommelighet i vegnettet betyr dette også at biltrafikken må dempes særlig i rushtimene.

Dagens bomring er grunnlaget for Oslopakke 1, som sammen med statlige bevilgninger har finansiert hovedvegutbyggingen og enkelte tiltak for kollektivtransporten i Oslo-regionen. Gjeldende bompengeaftale innebærer at bomringen skal utvikles i 2007. Samtidig har Oslo kommune, gjennom en politisk viljeserklæring i forbindelse med St.meld. nr. 28 (2001-2002) Utvikling av Bjørvika, godtatt en biltrafikkantavgift for å finansiere Bjørvika-prosjektet. Hoveddelen av inntektene i dagens bomring i 2006 og 2007 er bundet opp i allerede planlagte tiltak og nedbetaling av gjeld.

Utover hovedvegutbyggingen gjenstår andre viktige oppgaver på veg- og gatenettet. Det er lokalt

drøftet ønsker om å gjennomføre tiltak på vegnettet i viktige knutepunkter for å legge til rette for bolig- og næringsutvikling. Dette vil kunne støtte opp under arealbruksstrategien for Oslo-regionen blant annet ved å frigjøre trafikkbelastede arealer, legge til rette for gående og syklende samt for kollektivtrafikken inn mot kollektivtrafikkknutepunktene. Det gjenstår også fortsatt mange tiltak for å fullføre hovednettet for sykkel i Oslo og Akershus. Også trafikksikkerhetstiltak foreslås prioritert høyt fra lokalt hold.

## **Oslopakke 2 – ramme for utviklingen av kollektivtransportssystemet**

Med grunnlag i Stortingets behandling av St.prp. nr. 64 (1999-2000) Om delvis bompengefinansiering av forsert kollektivutbygging i Oslo og Akershus ble takstene i bomringen økt med 2 kr høsten 2001. Samtidig ble det innført en ekstra trafikanbetaling, 75 øre per kollektivreise. Disse midlene utgjør sammen med statlige bevilgninger i jernbane og vegnett, samt lokale bidrag, grunnlaget for kollektivtrafikkstatsingen i regionen. Ekstra inntekter fra bilistene vil opphøre i 2007, med mindre en ny biltrafikanavgift etableres. Ekstra trafikanbetaling i kollektivtrafikken skal avvikles i 2011.

Prinsipper for ny nettstruktur for kollektivtransporten i Oslo-regionen er basert på intensjonene i Oslopakke 2 med bane som ryggrad i kollektivtransportssystemet, med fullføring av dobbeltsporutbyggingen i sør og vest og fullføring av T-baneringen, og en samordning av de ulike driftsartene. Dette betyr et samlet og integrert kollektivtransportnett i hele regionen, hvor de ulike driftsartene samordnes og markedstilpasses. Det legges også opp til tiltak for å gi økt kjørehastighet og frekvens på et definert stamnett. Analyser av framtidig driftskostnader i dette systemet viser potensial for store effektiviseringsgevinster. Det er derfor nødvendig å fortsette samarbeidet lokalt for å konkretisere og løpende vurdere muligheter for endringer i nettstrukturen. Eventuelle besparelser bør fortrinnsvis brukes til tilbudsforbedringer.

Hvis det etableres en ny biltrafikanavgift bør deler av inntektene sikre økte driftstilskudd til kollektivtrafikken.

En ny nettstruktur planlegges lagt til grunn for prioriteringer av infrastrukturtiltak. For jernbanenetttet innebærer dette en komplettering av kjørevegen innenfor Lillestrøm - Asker - Ski basert på fire spor i hver korridor med tilhørende stasjons- og knutepunktinfrastruktur. Dette vil øke den samlede transportkapasiteten på sporet ved at den gir mulighet for å separere framføringen av tog med ulike transportoppgaver. Med jernbanenettets utpregede stjerneform ut fra Oslo og pendelstrukturen gjennom Oslo er den målsatte forbedrede framkommeligheten i jernbanenetttet i Oslo-regionen også av vital betydning for togtilbudet til andre deler av landet.

På det øvrige kollektivtilbudet prioriteres tiltak som forbedrer framkommeligheten for bybane og buss. Framkommeligheten på veg- og gatenettet er mangelfull flere steder. Det er viktig at vegnettet disponeres slik at kollektivtransporten sikres regularitet, særlig i rushtrafikken, ved gjennomgående kollektivfelt innenfor stamnettet og signalprioritering, spesielt i indre by. Dette vil kunne medføre ytterligere begrensning av biltrafikkens framkommelighet. Framkommelighetssatsingen kombineres med enkelte nøkkelprosjekter i T-banesystemet samt satsing på opprustning og utbygging av kollektivknutepunktene. Disse tiltakene prioriteres i utgangspunktet før nye baneforlengelser.

I St.meld. nr. 46 (1999-2002) Nasjonal transportplan 2002-2011 er statlige midler til en skinnegående kollektivløsning til Fornebu forutsatt finansiert over jernbanens budsjetter. I St.meld. nr. 26 (2001-2002) Bedre kollektivtransport er det forutsatt at det varslede statlige bidraget på inntil 600 mill. kr kun skal gjelde infrastrukturinvesteringer, og at det vil bli tildelt gjennom ordningen med alternativ bruk av riksvegmidler. Det er ikke prioritert statlige midler til dette formålet i Statens vegvesens handlingsprogram for perioden 2002-2011,

og det er heller ikke rom for dette innenfor planrammen for perioden 2006-2015. Akershus fylkeskommune har anbefalt en løsning med automatbane fra Fornebu til Lysaker i kombinasjon med å legge om T-banen (dagens Kolsåsbane) slik at denne ender på Lysaker. Saken er oversendt Samferdselsdepartementet for endelig avgjørelse.

### Reguleringer

Det er nødvendig med sterkere virkemidler om biltrafikkveksten i Oslo og Akershus skal begrenses i tråd med lokale ønsker. Strategiene for arealbruk, kollektivtrafikk og vegnett vil alene bare i mindre grad kunne dempe veksten. Både parkeringspolitikken, spesielt i Oslos utkanter og i Akershus, og en ny biltrafikanbetaling etter 2007 er mulige virkemidler. Dette vil også kunne bidra til en effektiv utnyttelse av vegsystemet og sikre kundegrunnlag for kollektivtransporten. Transportetatene mener at vegprising bør være en del av innholdet i transportpolitikken for Oslo-regionen. Analyser av tidsdifferensierte takster i dagens bomring, kombinert med parkeringsrestriksjoner i områder med god kollektivdekning, viser at det er mulig å nå en tilnærmet nullvekst (målt i kjøretøykilometer) i biltrafikken i et 15-årsperspektiv når de kombineres med delstrategiene for arealbruk og transport. Analysene viser også at en slik strategi er samfunnsøkonomisk lønnsom og vil kunne øke antall kollektivreisene med 30 prosent sammenlignet med i dag, forutsatt at deler av biltrafikanntekter benyttes til driftstilskudd til kollektivtrafikken. Å benytte etablert bomring, eventuelt med mindre justeringer av bomstasjoner, med tidsdifferensierte takster som en vegprisingsløsning, er en nærliggende mulighet.

### Lokalpolitisk behandling av foreslått strategi

Akershus fylkeskommune ved fylkesutvalget og byrådet i Oslo kommune har gitt støtte til den skisserte areal- og transportstrategien. Det åpnes også for videre drøfting om en ny biltrafikanbetaling etter 2007. Det tas imidlertid forbehold om økte statlige bevilgninger som følge av dette. Både Oslo

kommune og Akershus fylkeskommune understreker betydningen av å bygge miljøtunneler inkludert kollektivfelt for å bedre bo- og nærmiljøene langs E 18 i syd og vest. Det forutsettes videre i de lokale vedtakene at staten bygger dobbeltspor på jernbanestrekningene Skøyen - Asker og Oslo - Ski. Det gis også støtte til de prinsipper som er skissert for utviklingen av en nettstruktur for kollektivtransporten, men det understrekes samtidig at det må arbeides videre med en konkretisering og konsekvensvurdering.

Planrammer for perioden 2006-15 gir begrensinger på hva staten i denne perioden kan bidra med til infrastrukturtiltak. Det må imidlertid understrekes at staten bidrar med store midler i Oslo-regionen allerede, både til investeringer i veg og jernbane og til offentlig kjøp av persontransporttjenester på jernbanen. Staten bruker også store resurser til drift og vedlikehold av den statlige infrastrukturen.

Det bør arbeides videre for å få til en avtale som legger til rette for en biltrafikanavgift etter 2007. I denne sammenheng bør det drøftes hvordan trafikkveksten kan begrenses og hvilke støttetiltak som bør iverksettes, spesielt i kollektivtrafikken.

### Oslo havn og Alnabruterminalen

Oslo-regionen har en viktig funksjon som nasjonalt knutepunkt for godstransporter. De to store terminalene er Oslo havn og Alnabruterminalen. En nedbygging av disse terminalene, til fordel for videre byutvikling, vil svekke sjø- og jernbanetransportens konkurransekraft. Dette vil igjen medføre økt vegtransport. Gjennom Oslos Fjordbyvedtak planlegges det for at all containervirksomhet skal flyttes ut innen 2011.

Det finnes per i dag ikke realistiske alternativer til Alnabruterminalen og Oslo havn. Selv på lang sikt kan det bli vanskelig å finne egnede løsninger og finansiering. En eventuell flytting av Oslo havn vil ha betydelige konsekvenser for øvrig transportinfrastruktur og for transportstrømmene på land. De statlige transportetatene bør derfor få en sentral

rolle i det videre arbeid i regi av Viken Havneselskap som skal utrede mulige havneløsninger i indre Oslofjord. Oslo kommune har gjennom Kommuneplan 2004 tatt initiativ til et regionalt samarbeid om logistikk-løsninger i regionen. De statlige transportetatene vil støtte et slikt samarbeid.

Oslo havn har gjennom arbeidet med konsekvensutredning for framtidig containerterminal på Sjursøya uttrykt behov for utbedringer av atkomst til E 18 Mosseveien. Framtidig bruk av området, også etter eventuell utflytting av havnevirksomhet, må klargjøres før det tas stilling til eventuelle større statlige bevilgninger. Dette må koordineres gjennom arbeidet med transportetatenes handlingsprogrammer.

### **Statlige prioriteringer**

I planrammene for stamvegutbygging er det forutsatt at prosjektene E 6 Vinterbro - Assurtjern, E 18 Bjørvikaprojektet, Rv 150 Ulven - Sinsen og E 16 Wøyen - Bjørum i Sandvika ferdigstilles i første fireårsperiode som oppfølging av Oslo-pakke 1. Etter realisering av disse prosjektene, vil transportstandarden bli forbedret både langs E 6 og Rv 150 (Ring 3). E 18 i tunnel under Bjørvika er først og fremst et byutviklingsprosjekt og bidrar i liten grad til endring av transportkapasiteten.

Gjennom de foreslåtte fylkesfordelte rammene til Oslo og Akershus er det tatt høyde for å følge opp statens andel av kollektivsatsingen innenfor Oslo-pakke 2. Se også omtale i kapittel 15.

Fortsatt vil det være store utfordringer i transportsystemet i Oslo og Akershus. De største problemene er knyttet til forsinkelser for næringstrafikk og busser samt miljøproblemer som følge av stor biltrafikk. Selv med tiltak som begrenser biltrafikkveksten vil det fortsatt være behov for tiltak i vegnettet.

Flere større vegtiltak er under planlegging i Oslo-regionen. De lokale ønskene om utvikling av hovedinnfartsårene ved utbygging av E 18 Vestkorridoren, E 18 Mossevei i tunnel og Fossum-

diagonal, kombinert med nedbygging av Rv 4 Trondheimsveien, må planlegges i tråd med strategien for utviklingen av vegnettet med balansert kapasitet. Det er ikke mulig å fullfinansiere disse prosjektene eller andre ønskede tiltak i hovedvegnettet innenfor statlige bevilgninger i perioden 2006-2015. Prosjektenes gjennomføring er derfor avhengig av at det blir tilslutning til en ny biltrafikanavgift i Oslo-regionen.

I siste seksårsperiode gir planrammene først rom for å igangsette større utbedringer eller prosjekter på stamvegnettet dersom det blir tilslutning til en ny biltrafikanavgift med relativt høy andel brukerfinansiering.

Jernbaneverket prioriterer videreføring av påbegynt utbygging til fire spor i Vestkorridoren, med tilhørende stasjoner/kollektivknutepunkter. Investeringsbeløp i planperioden er 2,4 mrd. kr. Det legges opp til at strekningen Lysaker - Asker skal være fullfinansiert og kunne fullføres i løpet av planperioden. Utbyggingen omfatter ombygging og utvidelse av stasjonene Lysaker og Asker med kunderettede fasiliteter og sporplanløsninger som følger av firesporsutbyggingen.

Utbygging til fire spor i Sørkorridoren, med tilhørende stasjoner/kollektivknutepunkter, prioriteres også. Investeringsbeløp i planperioden er 4,1 mrd. kr. Det legges opp til at strekningen Kolbotn - Ski skal være fullfinansiert og kan stå ferdig i løpet av planperioden. Strekningen fra Kolbotn mot Oslo kan påbegynnes. Utbyggingen omfatter ombygging/utvidelse av stasjonene Ski og Kolbotn med kunderettede fasiliteter og sporplanløsninger som følger av firesporsutbyggingen.

Det er foreslått et investeringsbeløp i planperioden på 154 mill. kr til ombygging og modernisering av en del av Alnabru godsterminal. Tiltaket er en tilpasning til strukturendringer i godstransportmarkedet, som har gått i retning av mer containertransport og mindre vognlasttrafikk. Dagens Alnabru-terminal er designet for både vognlasttrafikk, med

tilhørende skiftespor for sammensetning og deling av godstogstammer, og for containertrafikk med tilhørende oppstillingsspor og lastegater. Behovet for terminaldrift knyttet til vognlasttrafikken er redusert og behovet for terminaldrift i containertrafikken er økt. Den planlagte ombyggingen består i å omdisponere arealer og effektivisere terminaldriften på det eksisterende terminalområdet.

Investeringer til utvikling av andre stasjoner og kollektivknutepunkter i eksisterende infrastruktur prioriteres, koordinert med prosjekter og tiltak prioritert gjennom Oslopakke 2.

## 14.5 Bergens-regionen

Bergens-regionen vokser i antall bosatte og arbeidsplasser. Den store veksten har kommet i nabokommunene til Bergen kommune. Denne utviklingen har, sammen med hovedvegutbyggingen og den generelle samfunnsutviklingen, bidratt til sterk biltrafikkvekst. Dette vil med all sannsynlighet fortsette fram mot 2015. Flere av Bergens omegnskommuner vil kunne vokse enda mer når bompengerekkningen avvikles på hovedvegforbindelsene. Dette har skjedd på Sotra og tilsvarende trender vil kunne inntreffe på Askøy og i Nordhordland om tre til fire år når bompengerekkningen avvikles. På Sotrabrua er trafikken nå blitt så stor at det snarlig bør drøftes hvilke tiltak som kan løse kapasitetsproblemene.

Bergen har hatt en sterk nedgang i kollektivtrafikken gjennom hele 1990-tallet, blant annet som følge av reduserte driftstilskudd. Denne utviklingen har fortsatt også de senere år, samtidig som biltrafikken har økt kraftig.

Bergen er et knutepunkt for godstransport. Bergen og Omland havnevesen har som målsetning å forbli en av de ledende intermodale havnene i Norge. Bergen havnedistrikt er en av Europas største målt i godsvolum, hvor oljeterminalene i regionen er av stor betydning. Bergen havn har også en viktig funksjon for turistnæringen.

Utviklingen i Bergens-regionen, med sterkt vekst utenfor Bergen kommune, innebærer at det må settes fokus på utviklingen av utbyggingsmønsteret i regionen sett under ett. Det er viktig at veksten i Bergens omland skjer i tråd med intensjonene for samordnet areal og transportplanlegging. De regionale transportetatene bør i samarbeid med fylkeskommunen og kommunene i Bergens-regionen videreutvikle strategier for hvordan denne utviklingen skal håndteres.

### Bergensprogrammet

Gjennom Stortingets behandling av St.prp. nr. 76, 2001-2002, Bergensprogrammet, er innkreving av bompenger videreført. Gjennom Bergensprogrammet er strategien for utviklingen av transportsystemet innen Bergen kommune lagt. Programmet har en investeringsprofil der midlene er fordelt på tiltak for trafikksikkerhet, miljø, kollektiv, herunder bybane, større vegprosjekter og rehabilitering av riksvegnettet i sentrum.

Bergensprogrammet har som overordnet mål å dempe biltrafikkveksten og oppnå at kollektivtransporten tar en større del av persontransporten. For utviklingen av kollektivtrafikken er det satt særlig fokus på persontransport mellom sentrum og de største boligkonsentrasjonene. Som ledd i dette er det foreslått å finansiere bygging av bybane mellom Bergen sentrum og Nesttun med riksvegmidler og bompenger. Samferdselsdepartementet skal ta stilling til om prosjektet oppfyller kravene til alternativ bruk av riksvegmidler. Det er også viktig å forbedre busstilbudet på de andre innfartene. Det bør utarbeides en samlet plan for dette som grunnlag for prioriteringer av framkommelighetstiltak for kollektivtransporten.

Tilskuddene til kollektivtransporten i Bergens-regionen er lave. Uten økte tilskudd vil nytten av investeringstiltakene, blant annet som følge av Bergensprogrammet, bli beskjedne. Det er derfor en stor utfordring for Bergens-regionen å sikre finansiering av et oppgradert kollektivnett. Dette må vies stor oppmerksomhet i det videre planarbeid.

Det er behov for tiltak både på stamvegnettet og øvrig riksvegnett i storbyområdet utover det som ligger i Bergensprogrammet. Hovedstrategien for de ytre delene av Bergens-regionen er å sikre tilfredstillende standard på transportsystemene til og i hovedknutepunkter, herunder både gang- og sykkelnett, vegnett og utvikling av kollektivnett. En rekke prosjekter både på veg og jernbane er ønskelig å få gjennomført.

Det pågående utredningsarbeidet knyttet til E 16 vegtunnel gjennom Ulriken og ny jernbanetunnel mellom Bergen sentrum og Arna må klargjøre beslutningsgrunnlaget for hvilke tiltak som senere bør prioriteres. Dette forutsetter utstrakt lokalt og regionalt samarbeid.

### **Reguleringer på bilbruk for å dempe biltrafikkveksten**

En av hovedutfordringene i Bergens-regionen er å håndtere biltrafikkveksten. Den etablerte bomringen som følger av Bergensprogrammet vil alene ikke kunne påvirke veksten nevneverdig. Bomstasjonene utenfor Bergen kommune, som i de nærmeste årene vil avvikles, vil kunne bidra til ytterligere biltrafikkvekst. Det er derfor av stor betydning at det i tråd med blant annet Bergensprogrammet arbeides videre med å finne hvordan biltrafikkveksten og arealutviklingen utenfor Bergen skal håndteres. Parkeringspolitikk, og etter hvert videreutvikling av etablert bomring, slik at de bedre tilpasses et formål om å regulere trafikken bør drøftes lokalt.

### **Statlige prioriteringer**

På stamvegnettet i Bergens-regionen er stort behov for å utbedre E 39 på strekningen mellom Os og Bergen. Det er funnet rom for å starte opp E 39 Svegatjørn – Rådal i Os kommune i siste seksårsperiode, eventuelt fullfinansiert dersom det blir tilslutning til delvis bompengefinansiering. Denne strekningen har stor trafikk og lav standard. Strekningen har mye randbebyggelse og går gjennom tettstedene Søfteland og Nesttun, noe som medfører lokale støy- og miljøproblemer. I tillegg er

det foreløpig forutsatt å bygge prosjektet Vågsbotn – Hylkje på E 39 ved Åsane nord for Bergen. Det forutsettes videre at statens bidrag i Bergensprogrammet følges opp gjennom fylkesfordelt ramme til øvrig riksvegnett for Hordaland. Se også omtale i kapittel 15.

Jernbaneløst går inn for å øke framføringskapasiteten på strekningen Bergen - Voss Dette gjøres for å styrke konkurransekraften i nærtrafikken mellom Bergen sentrum og Arna, regiontrafikken Bergen - Voss og godstrafikken til/fra den kombinerte bil- og jernbaneterminalen på Nygårdstangen. Av større investeringer innenfor rammen prioriteres utbygging til to spor på strekningen Bergen stasjon - Fløen.

## **14.6 Trondheims-regionen**

Trondheims-regionen har vokst og arbeidsinnpendlingen har økt. Trondheim er nå det viktigste arbeidsmarkedet i de fire nærmeste nabokommunene. Det er også stadig flere som pendler inn fra Innherred. Biltransporten har en dominerende rolle, særlig i Trondheims nabokommuner. Antall kollektivreiser har den senere tid vokst noe, men ikke nok til å øke sin markedsandel.

I Trondheims-regionen er arealbruksstrategier i stor grad avklart. Gjennom fylkesdelplan med retningslinjer for kommunal areal- og transportplanlegging, er prinsippene om fortetting, effektiv arealutnyttelse og lokalisering av arbeidsplasser og viktige servicefunksjoner langs de tyngste kollektivaksene forankret. I Trondheim kommunes forslag til kommuneplan er disse prinsippene konkretisert. Det knytter seg imidlertid utfordringer til utformingen av transportsystemet som følge av arealplanene i sentrale deler av Trondheim. Trondheim kommune har over lengre tid arbeidet med en restriktiv parkeringspolitikk i sentrum og for nybygg.

Stortinget vedtok gjennom behandlingen av St.prp. nr. 129 (1988-1989) om hovudvegnettet i Trond-

heims-området grunnlaget for en forsert utbygging av hovedvegnettet i Trondheim. Gjennom denne bompengepakken blir store deler av hovedvegnettet i Trondheim, blant annet Omkjøringsvegen og Nordre avlastingsveg, utbygd. Bompengerevningen skal avvikles i 2005. Ved etableringen av bomringen ble biltrafikken redusert med 5-10 prosent i ringens åpningstid og kollektivtransporten økte merkbart. Når bomringen legges ned i 2005 må vi forvente en trafikkvekst som sammen med den generelle biltrafikkveksten vil kunne resultere i 20 til 25 prosents økning i de mest trafikkerte periodene av dagen i Trondheim i planperioden. Dette vil forsterke køsituasjonen på vegnettet i rush.

Det er fortsatt behov for investeringer på deler av stamvegnettet i Trondheim for å avlaste sentrum og forbedre trafiksikkerhet og framkommelighet. I de sentrale delene av Trondheim, kalt kollektivbuen, legges det opp til en strategi med tilrettelegging spesielt for gående, sykkeltrafikk og kollektivtrafikken. Kollektivtransporten må prioriteres på hovedvegnettet og utvikling av stasjoner, holdeplasser og nye knutepunkt må utvikles.

Strategien for jernbane omfatter kapasitetsøkning i jernbaneinfrastrukturen for å kunne ta mer kollektiv- og godstrafikk. Hensikten er å styrke konkurransekraften i byområdet nærtrafikknett, regiontrafikken i aksene Støren/Melhus – Trondheim - Steinkjer, tilbringertrafikken til Værnes lufthavn, og å forbedre framkommeligheten for godstrafikken.

Kollektivtrafikken i Trondheim og Trondheimsregionen har i mange år slitt med sviktende finansiering, noe som har gitt seg utslag i sterke prisøkninger og nedgang i antall kollektivpassasjerer. Trondheim kommune har blant annet gjennom søknad om deltakelse i forsøk med endret forvaltningsorganisering, uttrykt ønsker om alternativ anvendelse av riksveginvesteringer. En forsøksordning vil gjøre dette mulig, men med de økonomiske planrammer i Nasjonal transportplan vil antakelig kun deler av problemet være løst. En

justert utgave av etablert bompengering vil kunne fungere som vegprising, og gi en mer varig og stabil inntekstkilde for driften av kollektivtransporten. En slik strategi vil også bygge opp under lokale målsetninger om å begrense biltrafikkveksten i sentrale deler av Trondheim, kunne finansiere tilrettelegging for gående og syklende og framkommelighetstiltak for kollektivtrafikken.

På basis av den strategiske areal og transportanalysen har de regionale statlige transportetatene gjennom storbyomtalen for Trondheim foreslått en anbefalt strategi som inneholder fullføring av det avlastende hovedvegnettet og oppbygging av et intercity-konsept. Videre inneholder strategien en fast styring av arealbruken, en målrettet vegprising innenfor kollektivbuen, en finansieringspakke som ivaretar både investeringer og drift av kollektivsystemet, tilrettelegging for næringstransportene for å få mer effektiv drift og mindre miljøbelastning på midtbyen og regelendringer som muliggjør tilstrekkelig kontroll og overvåking av trafikken. En slik strategi vil samlet kunne øke bruken av miljøvennlige transportmidler og reduksjon av antall personskadeulykker.

### Statlige prioriteringer

Innenfor foreslått stamvegramme er det forutsatt å fullføre Nordre avlastingsveg som forutsettes startet opp i perioden 2002-2005. I tillegg er det foreslått utbygging av E 6 Nidelv bru – Grilstad, med delvis bompengefinansiering innenfor eksisterende bompengeordning for E 6 øst. For å fullføre utbygging av hovedvegnettet i Trondheim, er det behov for investeringer på stamveggringen mellom Sluppen og Marienborg og på strekningen sørover fra Tonstad ved Heimdal. En forsering av de nevnte prosjektene er avhengig av at det blir tilslutning til en ny brukerfinansiering.

Jernbaneverket går inn for å styrke den regionale togtrafikken i aksene Støren/Melhus – Trondheim - Steinkjer, inkludert tilbringertrafikken til Værnes lufthavn. Største investeringstiltak innenfor planrammen er Gevingåsen tunnel som gir linje-

forkortelse og ny linjeføring på et avsnitt av Nordlandsbanen mellom Hommelvik og Hell. Dette er prioritert med 418 mill. kr innenfor rammen, med sikte på fullføring i planperioden. Investeringsmidler i programpakke for utvikling av stasjoner/knutepunkter foreslås også prioritert.

I samarbeid med kommunen, fylkeskommunen og NSB har Jernbaneverket utredet muligheter for å utnytte jernbaneinfrastrukturen til et utvidet kollektivtilbud i Trondheim. Tilbudskonseptet som er lagt til grunn i utredningen - Bytoget - er beregnet å gi økt kollektivtrafikk, men bare en del av økningen vil være overført trafikk fra bil til kollektiv. Det vil være nødvendig å bearbeide tilbudsutformingen videre for å kunne vurdere nytten av infrastrukturtiltak som er knyttet til et bytogkonsept i Trondheim.

## 14.7 Stavanger-regionen

Området på Nord-Jæren er et av landets sterkeste vekstområder. Parallelt med befolkningsveksten har regionen utviklet seg i økende grad til en felles bo- og arbeidsmarkedsregion. Befolkningsveksten har sammen med veksten i pendling på kryss av kommunegrensene medført vekst i transportbehovet, ikke minst på vegnettet. Dette vil kreve nytenking når det gjelder sikringen av tilgjengeligheten for befolkning og næringsliv i regionen. Dagens tilgjengelighet i regionen er i stor grad bilbasert og kollektivtrafikken dekker kun mindre deler av transportmarkedet.

De ulike aktørene i regionen har i lengre tid samarbeidet om å finne felles strategier for å overføre en større andel av det totale transportarbeidet til mer miljøvennlige alternativer samt få til gode transportløsninger for næringslivet.

Nord-Jæren er, sammen med Bergens-regionen, et tungt knutepunkt for godstransporter på Vestlandet. Utviklingen av E 39 Kyststamvegen, Sørlandsbanen/Jærbanen og de viktige terminalene på Nord-Jæren er sentrale elementer i forhold til å videre-

utvikle transportkorridorene til og fra og Nord-Jæren. Risavika, utenfor Stavanger, har potensial som intermodal storhavn for godstransporter og kan få en viktig posisjon i en ny havnestruktur. Muligheten for intermodalitet må imidlertid vurderes blant annet i lys av planene for godsterminal for jernbanen på Ganddal. For omtale av havnestruktur vises til kapittel 5.3.

Gjennom Fylkesdelplan for langsiktig byutvikling på Jæren er en felles regional arealstrategi i tråd med nasjonal målsetninger forankret. Dette betyr konsentrert arealutvikling langs bevisst valgte kollektivakser og sterk satsing på et godt kollektiv-, gang- og sykkeltilbud. En vesentlig del av den nye byutviklingen de neste tiårene vil komme i aksene Stavanger – Sandnes. Det er behov for et nytt kapasitetsterkt kollektivtilbud for å lykkes med arealbrukstrategien.

### Utvikling av transportsystemet

De strategiske prinsippene som ligger til grunn for infrastrukturutbyggingen er å utvikle et attraktivt kollektivtransportsystem. Dette krever gjennomføring av et bredt spekter av ulike tiltak. Utbygging av dobbeltspor mellom Stavanger og Sandnes står sentralt i denne strategien. Videre er det lagt til grunn å utforme et funksjonelt overordnet vegnett i kombinasjon med trafikkdpendende tiltak på det øvrige vegnettet. Dette vil bedre trafikkavviklingen og miljøforholdene. Det er behov for å bygge ut et sammenhengende gang- og sykkelvegnett, samt turvegnett og utvikling av grøntstrukturen. Videre er det behov for investeringer for å utbedre ulykkespunkter og iverksette miljøtiltak.

Fra nyttår 2003 er en ny rutestruktur for buss-trafikken på Nord-Jæren iverksatt. Prinsippene for omleggingen har vært en konsentrasjon om færre og mer høyfrekvente hovedruter i de tettest befolkede områdene, sentrumsrettet rutestruktur supplert med materuter, enklere rutestruktur og satsing på pendelruter. Det er også etablert eget bybussnett i Sandnes og tilbudet i de lavt befolkede områdene er markedstilpasset. Den nye rute-

strukturen må danne utgangspunkt for prioriteringer av investeringer for kollektivtrafikken.

Med utgangspunkt i forventet byutvikling i aksene Stavanger – Sandnes er satsing på dobbeltspor på Jærbanen viktig. I tillegg vil det være behov for etablering av et forbedret kollektivtilbud i de områdene som ligger utenfor jernbanens influensområde. I enn nylig framlagt konsekvensutredning er dette vurdert i form av to alternativer. Det ene alternativet innebærer etablering av bybane som dels benytter dobbeltsporet og som dels går i egen trasé.

Gjennom St.prp. nr. 14 (1998-99) Om delvis bompengefinansiering av prosjekter og tiltak på Nord-Jæren i Rogaland er det etablert et bompengesystem. Systemet har tidsdifferensierte takster. Handlingsplanen knyttet til bompengepakken inneholder forslag til veg-, kollektiv-, trafiksikkerhets-, miljø- og gang- og sykkelprosjekter.

#### **Drift av kollektivtransporten – finansielle utfordringer**

Takstnivået for kollektivtrafikken på Nord-Jæren er etter hvert blitt høyt. I handlingsplanen knyttet til transportplanen for Nord-Jæren er behovet for økt driftstilskudd til kollektivtrafikken vurdert til omlag 20 mill. kr per år. Et forbedret lokaltogtilbud når nye dobbeltspor står ferdig vil også kreve økte tilskudd. Tiltakspakken for Nord-Jæren omfatter imidlertid ikke tiltak for driften av kollektivtransporten.

I den strategiske analysen for Nord-Jæren ble spørsmålet om å på sikt omforme bompengesystemet til et vegprisingssystem for å styrke driften stilt. Dette ble imidlertid avvist både av Stavanger og Sandnes kommune og Rogaland fylkeskommune. Transportetatene vil likevel påpeke at driften av kollektivtransporten er en sentral del av de strategier som det er enighet om på Nord-Jæren. Det må arbeides videre med å finne tiltak som kan bidra til å sikre driften av kollektivtransporten.

#### **Statlige prioriteringer**

Deler av stamvegen gjennom Sandnes og Stavanger har problemer knyttet til framkommelighet og ulykker. Det er lagt opp til å løse en del av disse problemene i løpet av planperioden. Innenfor stamvegrammen vurderes det som aktuelt å gjennomføre Smiene – Harestad E 39 i siste seksårsperiode. Prosjektet vil gi forbedret framkommelighet og bedre trafiksikkerhet på en ulykkesbelastet strekning nord for Stavanger sentrum. I tillegg kan det være aktuelt å bygge Eiganestunnelen E 39 forbi Stavanger sentrum, forutsatt tilslutning til delvis bompengefinansiering. Prosjektet vil avlaste lokalvegnettet for gjennomgangstrafikk. Videre er Stangeland – Sandved E 39 ved Sandnes foreslått prioritert. Det forutsettes at statens bidrag til mindre investeringstiltak i Nord-Jæren-pakken følges opp gjennom fylkesfordelt ramme for Rogaland.

Jernbaneverket prioriterer dobbeltsporprosjektet Stavanger - Sandnes, inkludert nye/oppgraderte stoppesteder, med et investeringsbeløp på 780 mill. kr innenfor planrammen og fullføring i planperioden. For å styrke godstrafikkens konkurransekraft prioriterer Jernbaneverket etablering av ny godsterminal innenfor planrammen, med et investeringsbeløp på 321 mill. kr, med fullføring i planperioden.

## **14.8 Kristiansandsregionen**

Kristiansandsregionen med kommunene Kristiansand, Søgne, Songdalen og Vennesla i Vest-Agder og Birkenes og Lillesand i Aust-Agder vokser raskt. Kristiansand er et tyngdepunkt i Agderbyen og ligger sentralt som transportknutepunkt for både person- og godstransporter. Kristiansand kommune ønsker å videreutvikle sin knutepunktsfunksjon. Dette betyr ønsker om å videreutvikle Kristiansand havn, Euroterminalen for persontransporter samt utvikle infrastrukturen og transporttilbudet ved Kristiansand Lufthavn – Kjevik. For godstransport er Kristiansand havn et sentralt knutepunkt i Nordic Link for trafikk mot Danmark og kontinentet.

Arealstrategien for Kristiansands-regionen legger opp til å fortette og konsentrere veksten i knutepunktene for kollektivtransportsystemet. En slik strategi bør forankres i en regional areal- og transportplan eventuelt i form av en fylkesdelplan for Kristiansands-regionen.

Det er behov for videre utvikling av hovedvegnettet i Kristiansand. I tillegg er det behov for tiltak knyttet til trafiksikkerhet, miljø og infrastruktur for kollektivtransporten i hele regionen samt utbygging av sammenhengende gang- og sykkelvegnettet både for lokal transport og mellom sentra og for nasjonale sykkelruter.

Strategien for videreutviklingen av kollektivtransportsystemet baseres på et bussmetrokonsept og et differensiert busstilbud med god frekvens på de regionale rutene. I tillegg er det foreslått at muligheter for lokaltogtilbud utredes. For utvikling av kollektivtransporten arbeides det lokalt for en ny finansieringsordning for kollektivtransporten i byområdet som sikrer tilstrekkelige og stabile rammer. Det er fra lokalt hold lagt opp til at ekstrasatsingen kan delfinansieres gjennom den varslede statlige insentivordningen for kollektivtransporten jmfør kapittel 14.2.

### **Ny samferdselspakke?**

I forbindelse med de strategiske analysene ble forslag om en ny samferdselspakke gitt lokalpolitisk støtte. På bakgrunn av dette er det nå laget et forslag til en ny bompengepakke for å finansiere infrastruktur for vegtrafikken i Kristiansands-regionen etter at dagens bompengoordning avsluttes i 2007. Pakken er knyttet til Samferdselsdepartementets invitasjon til forsøk med endret forvaltningsorganisering av transportsystemet. Ulike takstnivåer og innkrevingslengde vurderes og den økonomiske rammen spenner fra 2,2 til 3,2 mrd. kr. Forslaget er gitt lokalpolitisk tilslutning i både Aust- og Vest-Agder fylkeskommune og i de mest sentrale kommunene i området.

Forslaget om biltrafikanavgift i Kristiansands-

regionen bør videreutvikles. Det må klargjøres hvordan avgiften kan bidra til å nå lokalt uttalte mål om dempet biltrafikkvekst og økt andel kollektivtransport i området. Dette er ikke minst viktig fordi byen satser på å få økt driftstilskudd til kollektivtrafikken gjennom den varslede insentivordningen. De statlige bevilgninger til stamveg og øvrig riksveg innenfor planrammen vil ikke kunne ligge på det nivå som er skissert i det foreliggende forslag til bompengepakke.

Pågående planarbeid i Kristiansand sentrum knyttet til E 39, Euroterminalen med nødvendig omlegging av sporområdet, havneutbygging og framkommelighetstiltak for kollektivtrafikken må koordineres. Det må klargjøres hvorvidt disse prosjektene har utbyggingsmessige bindninger og eventuelle økonomiske gevinster ved samtidig utbygging.

### **Statlige prioriteringer**

På E 18 forbi Kristiansand, er det behov for utbygging til firefelts veg vestover fra Gartnerløkka til Lunde for å bedre framkommelighet og øke trafiksikkerhet. Det er imidlertid ikke funnet rom til nye store prosjekter i Kristiansands-regionen i planperioden.

I planperioden har Jernbaneverket ingen større investeringsprosjekter i Kristiansands-regionen. Av mindre prosjekter kan det innenfor programpakke for stasjoner/knutepunkter i jernbanenettet bli aktuelt å bruke investeringsmidler som bidrag til fellesterminal i Kristiansand.

## **14.9 Tromsø**

Befolkningen i Tromsø har de siste ti årene vokst. Innbyggertallet i Tromsø kommune er nå over 60 000, hvorav størstedelen bor i Tromsø by. Tromsø er et knutepunkt for både person- og gods-transport i regionen.

Kollektivtransportnettet ble for noen år siden lagt om til et mer sammenhengende nett med høyere frekvens. De siste årene har antall passasjerer økt.

Utviklingen av kollektivtransportsystemet omfatter fullføring av sentrumsterminalen, opprustning av bussterminalen på Kvaløysletta og utbedring av terminalfunksjonene i Breivika. Muligheten for å bedre framkommeligheten for kollektivtrafikken på Tromsøbrua må vurderes videre uavhengig av eventuelle utbedringer på E 8 som det ikke er funnet rom for innenfor planrammen.

Hovedvegnettet i Tromsø har tilfredstillende standard med unntak av Langnestunnelen som i dag er kommunal veg. Denne er stengt for tunge kjøretøy. Ved eventuell innføring av restriksjoner på bilbruken gjennom sentrum vil biltrafikken kunne ledes via Langnestunnelen. Statens vegvesen vil foreslå at Langnestunnelen omklassifiseres til riksveg, men dette forutsetter omfattende utbedringer av tunnelen som foreslås finansiert gjennom Tromsøpakke II.

Stortinget vedtok i 1990 ny paragraf 27a i vegloven for å kunne finansiere deler av utbyggingen av hovedvegnettet i Tromsø gjennom innkreving av en ekstra avgift på salg av drivstoff. Gjennom forskrift ble loven avgrenset til å gjelde utbygging av hovedvegnettet i Tromsø. Avtalen for Tromsøpakke I avsluttes i 2003. Det arbeides lokalt med et opplegg for videreføring av en Tromsøpakke II for perioden 2004-2011. Søknaden planlegges lagt fram for Stortinget i løpet av 2003. Pakken er et spleiselag mellom stat, kommune, fylkeskommune og private samt trafikanter gjennom videreføring av den lokale drivstoffavgiften.

Pakken har en økonomisk ramme på lag 300 mill. kr. Av dette utgjør statlige midler 100 mill. kr og drivstoffavgiften 120 mill. kr. 80 prosent av midlene er foreslått brukt til opprustning av gatenettet i sentrum, støytiltak, utbygging av sammenhengende gang- og sykkelnett, trafikkisikkerhetstiltak og tiltak for kollektivtrafikken på terminalsiden. I tillegg inngår midler til drift som forutsettes dekket av kommunale og fylkeskommunale midler. Tromsø kommune har fattet et nytt vedtak som gjør det mulig å justere utbyggingsprogrammet slik at

ordningen trolig kan videreføres med mindre justeringer av gjeldende regelverk. Det nye vedtaket åpner for at omfattende utbedringer av Langnestunnelen kan finansieres innenfor pakken.

Den lokale drivstoffavgiften belegges med merverdiavgift. For Tromsøpakke I ble denne refundert som øremerket tilskudd på riksvegbudsjettet de første årene, senere som en del av den fylkesfordelte riksvegrammen. Dette er ikke hensiktsmessig. Statens vegvesen vil derfor fremme forslag om at lokal drivstoffavgift fritas for beregning av merverdiavgift på samme måte som ordinære bompenginntekter.

I Tromsø drøftes behovene for ny veg til ny havn i Breivika. Både finansiering og klassifisering er foreløpig uavklart.

### **Statlige prioriteringer**

Det forutsatte statlige bidraget på 100 mill. kr til en Tromsøpakke II i perioden 2004-2011 vil etter Statens vegvesens syn kunne få plass innenfor foreslått investeringsramme til øvrige riksveger i Troms. Se også omtale i kapittel 15. Det forutsettes at det statlige bidraget brukes til tiltak innenfor Statens vegvesens ansvarsområde.