

SAK 46/08 ETABLERING AV REGIONALT VEGSELSKAP I BUSKERUD

Saksopplysning

I brev dat.14.5.2008 rettar Buskerud fylkeskommune ein førespurnad til kommunane i Buskerud om interesse for å vera med i eit regionalt vegselsskap, Buskerud Veg AS. Bakgrunn for saka er fylkesting sitt vedtak i samband med handsaminga av Nasjonal Transportplan 2010 – 2019. Her støtta fylkestinget forslag om etablering av eit regionalt vegselsskap. Hovudføremålet med vegselsskapet skal vera som pådrivar for prioriterte vegprosjekt, med m.a. løysningar knytt til planlegging og ulike typar finansiering. Det blir og peikt på at vegselsskapet kan vera eit felles bompengeselskap.

I denne omgang er dette ein intensjonsførespurnad. Dersom dette syner seg å vera av interesse for kommunane, vil fylkeskommunen arbeide vidare med saka. Aksjekapitalen er antekke at bør vera ca. 2 mill. kr., der fylkeskommunen tek vel 50% og kommunane resten, ca. 4 kr. pr. innbyggjar.

Vurdering

Det er ei kjennsgjerning at det er eit enormt etterslep når det gjeld midlar til vedlikehald og nyinvesteringar på store delar av vegnettet. Dette er noko ikkje minst Hallingdal har merka. At det må takast nye og store grep, dersom situasjonen skal endrast, kan det heller ikkje vera stor tvil om. Fylkeskommunen sitt forslag om å etablere eit eige utviklingsselskap kan vera eit aktuelt verkemiddel. Dette vil kunne setja ekstra trykk på prioriterte prosjekt og ikkje minst få ei meir effektiv planlegging. I tillegg er det utan tvil på høg tid å tenkje alternativt i forhold til finansiering, noko fylkesrådmannen Matz Sandman har vore ein aktiv talsmann for. Ei systemendring må til og det kan sjå ut som det må til ei mobilisering lokalt og regionalt før dette blir meir enn ord. Det arbeidet Buskerud fylkeskommune har sett i gang trur eg er nødvendig og på mange måtar nyskapande. Det krev både kunnskap og ressursar når den ”norske modellen” for investering og vedlikehald av samferdsel skal utfordrast. For å endre det særeigne norske systemet kan det vera at nokon må gå i spiss, og kanskje vil eit regionalt vegselsskap kunne vera eit viktig bidrag. Spørsmålet er likevel, om dette ikkje er ei fylkeskommunal oppgåve, som det bør arbeidast aktivt med, uavhengig av eige selskap.

Kor vidt den einskilde kommune eventuelt skal vera deltakar i vegselsskapet eller ikkje, er etter dagleg leiar sitt syn, fyrst og fremst eit prinsipielt spørsmål. Med kommunane som deltakarar i vegselsskapet er det naturleg at alle er med. Dersom det ikkje er tilfelle kan det fort bli slik at kommunar som er deltakarar i vegselsskapet blir favorisert, noko som i neste omgang kan få uheldige utslag i ei fylkeskommunal prioritering. Det kan og stillast spørsmål ved om det ikkje er naturleg at det skisserte utviklingsselskap er eit reint fylkeskommunalt ansvar. På den andre sida er det positivt at kommunane blir invitert til å vera med, men spørsmålet er om deltaking gjev reell påverking, utover det kommunane har i dag.

I fylkeskommunen sitt brev er det ikkje sagt noko om årlege driftsmidlar, men for at det skal bli kraft i selskapet må det også setjast av ressursar til arbeidet. Fordeling av driftskostnader må avklarast nærare. Og det må klargjerast kva forplikingar som ligg i ei deltaking i vegselsskapet.

Dersom vegselsskapet også kan vera eit felles bompengeselskap, bør det absolutt vurderast. Her bør det kunne vera effektiviseringsgevinstar.

Sjølvs om det etter dagleg leiar sitt syn er ei rekkje uavklarte spørsmål ved denne saka, som må klargjerast nærare, bør kommunane stille seg positive til ideane.

Forslag til vedtak

1. Regionrådet for Hallingdal (eller kommune) ser positivt på at Buskerud fylkeskommune vurderar å etablere eit regionalt vegselskap.
2. Regionrådet (eller kommune) er positiv til ei nærare vurdering av eit vegselskap, der kommunane i Buskerud er deltakarar. Føresetnaden bør vera at alle kommunane er med.
3. Det må gjerast nærare vurderingar av driftskostnader for selskapet og fordeling av desse.
4. Det må avklarast om vegselskapet også kan vera eit regionalt bompengeselskap, og kva økonomiske og driftsmessige konsekvensar dette vil kunne få.
5. Det må avklarast nærare kva som skal vera dei prioriterte oppgåvene for vegselskapet dei komande 4 åra.

Ål 25.8.2008

Knut Arne Gurigard
Dagleg leiar

Vedlegg 1: Brev frå Buskerud fylkeskommune, dat. 14.5.2008

Vedlegg 2: Artikkel i Aftenposten 12.8.2008

Vedlegg 3: Artikkel i Aftenposten 13.8.2008



**Buskerud
fylkeskommune**
Spesialstaben

Vår saksbehandler
Runar Stustad, tlf 32808687

Vår dato
14.05.2008

Deres dato

Vår referanse
2008/1039-1
026

Deres referanse

Gol kommune
3550 Gol

GOL KOMMUNE			
DATE	AVD	SPR	
14.05.08	140	4610	
J.NR	LØPENR		
08/1248-1	3088/08		
P	026		
S		Kass.	

Kopi: ORUF.

Etablering av regionalt vegselskap i Buskerud

I forbindelse med behandlingen av Buskerud fylkeskommunes uttalelse til forslag til Nasjonal Transportplan 2010 – 2019 vedtok fylkestinget følgende (enstemmig):

- 14. Fylkestinget gir sin tilslutning til at det tas initiativ for å etablere et regionalt vegselskap – Buskerud Veg AS – som eies av fylkeskommunen og kommunene. Selskapets hovedformål vil være som pådriver for prioriterte vegprosjekter, herunder arbeide for omforente løsninger knyttet til planlegging, forskuttering, brukerbetaling, finansiering mv. Egen sak forelegges fylkestinget etter at initiativet er forelagt kommunene og andre berørte parter.*

I Buskerud fylke planlegges en rekke store vegprosjekter som er av stor betydning både for lokalsamfunnet, for vår region og for landet. På stamvegnettet er følgende store investeringsprosjekter høyt prioritert (i uprioritert rekke);

- 4 felts veg E 16 til Hønefoss,
- Rv 7 Sokna – Ørgenvika og Ramsrud – Kjeldsberg
- E 134 gjennom Kongsberg,
- Fullføring av Rv 23 (Oslofjordforbindelsen)
- Rv 35 fra Hokksund til Åmot.

I tillegg er det et betydelig investeringsbehov på øvrige riksveier og på fylkesvegnettet.

Buskerud er et fylke med svært mange alvorlige trafikkulykker, og vi har i flere år ligget høyt oppe på de fylkesvise ulykkesstatistikkene. Derfor planlegges også store tiltak knyttet til midtdele, utretting av svinger og andre tiltak for å forbedre sikkerheten.

Køen av prosjekter er lang, og konkurransen om å bli prioritert sterk. Etterslepet både til investeringer og drift/vedlikehold er enormt.

Dersom vi skal få et tjenlig vegnett for næringslivet og beboerne må det, i tillegg til å øke de økonomiske rammene, tas nye grep lokalt og regionalt. Det er, slik fylkeskommunen ser det, behov for et eget utviklingsselskap som skal være pådriver for våre vegprosjekter, som kan bidra med midler til effektiv planlegging, tilrettelegging, låneforskuttering, forsert framdrift, etc. Selskapet vil også kunne bli et felles bompengeselskap for de prosjektene som skal finansieres helt eller delvis med bompenger, og det vil kunne ivareta et tettere samarbeid med næringslivet.

En stor del av vegplanleggingen gjennomføres i kommunene med kommunedelplaner og reguleringsplanarbeide. Kommunene har interesse av å få gjennomført prosjektene samtidig som de også har et stort ansvar for planleggsprosessene sammen med vegholder / tiltakshaver og regionale

POST ADRESSERES TIL AVDELINGEN - IKKE TIL ENKELTPERSONER

Postadresse
BUSKERUD FYLKESKOMMUNE
Fylkeshuset
N-3020 Drammen

Besøksadresse
E-postadresse
Postmottak@bfk.no

Telefon
32 80 85 00

Telefaks

Bankkonto
2200.07.13523
Foretaksregisteret
NO 964 951 373

Vår dato
14.05.2008

Vår referanse
2008/1039 - 1

myndigheter. Det er derfor naturlig at kommunene bør delta i et vegselskap sammen med fylkeskommunen.

Idet et slikt selskap vil betinge medvirkning og avtaler med staten, har vi startet samtaler med Statens Vegvesen.

På denne bakgrunn rettes det med dette en foreløpig henvendelse til kommunene om interessen for å delta i et regional vegselskap – Buskerud Veg AS.

Vi antar at et vegselskaps aksjekapitalbehov vil være ca 2 mill kr, hvorav fylkeskommunen eventuelt kan bidra med litt over halvparten, mens kommunene fordeler resten i forhold til innbyggertall (ca kr 4,- pr innbygger).

Vi ber om foreløpig tilbakemelding så snart som mulig og helst innen 1. juli.

Vi understreker at dette først og fremst er en intensjonsforespørsel. Nærmere enkeltheter vil selvsagt bli utredet og forelagt kommunene når vi vet om det er grunnlag for å gå videre med en slik modell. Saken vil for øvrig bli drøftet med rådmennene i dialogmøte i slutten av mai.

Med hilsen

Matz Sandman
fylkesrådmann



Runar Stustad
samferdselsrådgiver

Gjør opprør mot treg

■ Østlandsfylker gjør opprør mot manglende veisatsing

Det koker i Vei-Norge. Åtte østlandsfylker prøver nå å tvinge Regjeringen til å bygge mer veier og bruke nye finansierings-systemer. Men regjeringstoppene nøler.

GEIR SALVESEN

Rallarvegen

– Det går ikke lenger med denne klattingen man driver på med på veisektoren i Norge, sier fylkesordfører Roger Ryberg (Ap) fra Buskerud. Vi står på den berømte Rallarvegen som ble bygget som anleggsvei under byggingen av Bergensbanen for over hundre år siden. Bergensbanen og Rallarvegen ble den gang finansiert i samarbeid mellom det offentlige og private, lenge før finansieringsformen OPS (offentlig-privat samarbeid) ble et begrep.

Noen steder er dagens stamveier i Norge ikke særlig bredere enn den smale grusstripa som måtte duger for anleggsarbeiderne før bilismen kom til landet.

Ryberg leder nå det såkalte Østlandssamarbeidet som har gått sammen i forbindelse med høringsuttalelser til Nasjonal Transportplan som skal definere målene for veibygging og jernbanesatsing i tiårsperioden 2010–2019. Med seg har han tidligere Ap-statsråd og fylkesrådmann Matz Sandman som praktisk koordinator. Etter planen skal Regjeringen fremlegge Nasjonal Transportplan før jul. Innspillene er i havn. Nå gjelder det å påvirke regjeringstoppene.

Nødvendig storsatsning.

– Dette samarbeidet innbefatter Telemark, Vestfold, Buskerud, Oslo, Akershus, Hedmark, Oppland og Østfold. Her bor over 50 prosent av Norges befolkning. Og området utgjør på vei- og jernbanesektoren 80–85 prosent av Norges transportbehov. Nå må det nemlig skje noe radikalt med måten veibygging blir finansiert og prioritert på. Og vi vil ha mer av alternative finansieringsformer som prosjektfinansiering, offentlig-privat samarbeid og andre måter hvor fylker og kommuner kan gå sammen med private om å få til en hardt tiltrent veisatsing i landet, sier Ryberg.

– **Men det betyr vel mer bompenger og brukerfinansiering?**

– Skal vi få til dette, må brukerne trå til. Statens andel av satsingen på veisektoren er rundt 44 prosent og brukernes 56 prosent. Vi har gått inn for at staten skal ta 60 prosent av kostnadene og bilistene 40 prosent.

– **Men det må jo bety mer penger totalt fra staten hvis bilistenes andel faktisk skal gå ned?**

– En storsatsing *må* komme, fordi alternativet er utenkelig.



– Det må komme en storsatsing på veisektoren i Norge, og nye finansieringsformer må tas i bruk, sier fylkesordfører i Buskerud, Roger Ryberg med den over 100 år gamle Rallarvegen under føttene.

FOTO: GEIR SALVESEN

Det sies at man ikke kan bruke noe av oljeformuen vår. Hvorfor ikke? Det må finnes måter å løse ut noe av formuen. Sverige har gjort det, uten oljepenger. Det vi ikke kan ha lenger, er at Stortinget sitter – like før de går til jule-tallerkenen – og klatrer ett år frem i tiden. En milliard eller to mer eller mindre nå, det monner lite. Det er et helt annet krafttak som må til. Og dette er noe av det som det snakkes mest om i distriktene nå. Men det kan virke som om dette ikke når frem på sentralt hold, mener Ryberg.

Skepsis på toppen. Finansdepartementet med Kristin Halvorsen blir sett på som den store bøygen i denne saken, både ut fra SVs partisyn på bilisme og veibygging, og ut fra hensynet til å ha full kontroll med alle detal-

jer av statsfinansene. På regjeringshold er det også betydelig tvil om hvor hardt trykket egentlig er ute i folket:

– Målinger om hva folk er opptatt av, setter veibygging langt nede på prioriteringslisten, langt etter eldreomsorg, helse og utdanning, sier en sentral kilde.

Statsminister Jens Stoltenberg sier likevel at det er behov for mer penger til samferdsel:

– Ja, det trengs mer penger til samferdsel, og det er behov for å bruke pengene bedre. Jeg kan ikke lekke fra statsbudsjettet. Men dette kan ikke bare bli en debatt om finansieringssystemer. Og denne regjeringen bruker to milliarder mer enn Bondevik II-regjeringen, og da blir det pinlig med kritikken fra Høyre og Frp om manglende satsing, sier han.

OPS – OPS. Forbløffede innbyggere i de to agderfylkene har det siste året sett den nye stamveien mellom Grimstad og Kristiansand bli bygget i noe som ligner rekordfart.

Svære grave- og boremaskiner spiser seg inn i fjellet på nesten hver en knaus mellom de to byene, og den nye parsellen av motorveistandard blir til ved hjelp av en av de nye finansieringsmetodene for veibygging – OPS – eller offentlig-privat samarbeid. Det tyske entreprenørfirmaet Bilfinger Berger og konsortiet CJV E18, som står bak finansiering og utbygging, har folk i sving fra tidlig morgen til sen kveld. Den intense byggingen sparer tid – og penger.

– Dette er en modell som må kunne brukes til mange fremtidsprosjekter, mener ordfører



Hans Antonsen (V) i Grimstad.

– Prosjektene kommer forttere i gang, gjennomføringen går raskere og prislappen er fast. At de utenlandske entreprenørene har gått på en smell på 700 millioner i overskridelser fordi det er dyrere å bygge vei i dette terrenget enn de hadde regnet med, forhindrer ikke at selve ordningen er god. Utbyggingen har en egen økonomisk interesse av å få arbeidet gjort så effektivt som mulig, sier han.

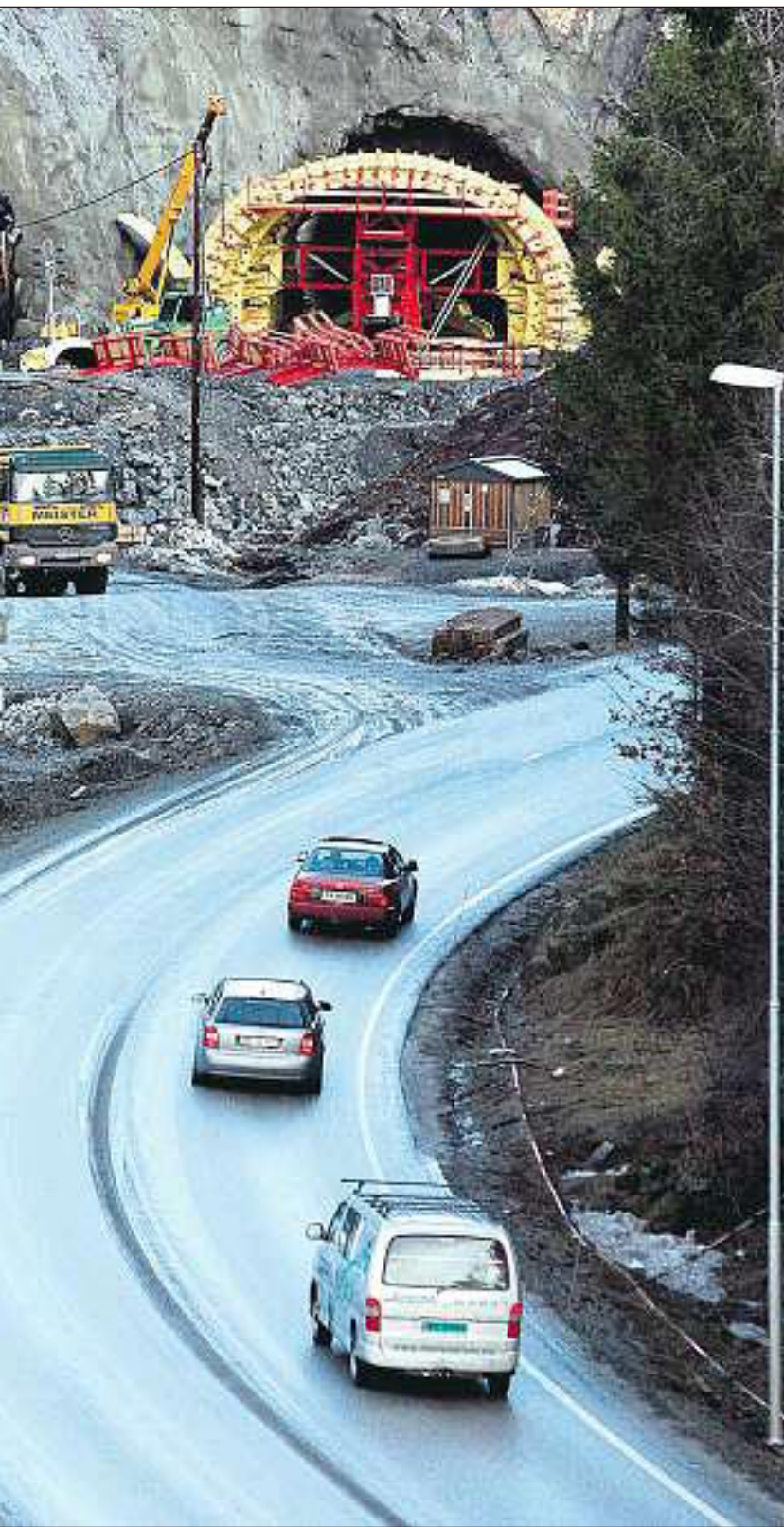
Kristiansandsordfører Per Sigurd Sørensen (H) sier at det er samstemt entusiasme for prosjektet og OPS-ordningen:

– Her er det også andre enn offentlige budsjetter som tar risikoen når overskridelsene kommer, mener han. Alle ideologiske skylapper bør legges til side.

geir.salvesen@aftenposten.no

veibygging

■ Rødgrønn uenighet om lånefinansiering



Nye E18 mellom Grimstad og Kristiansand bygges i rekordfart. De åtte østlandsfylkene krever tilsvarende storsatsing. FOTO: TOM A. KOLSTAD

Offentlig-privat samarbeid (OPS)

Staten betaler over flere år private firmaer for å finansiere, bygge og vedlikeholde offentlige bygg eller veier. De private aktørene påtar seg den økonomiske risikoen. Høyre og Frp presser på for mer bruk av OPS.

Prosjektfinansiering

Regjeringspartiene snuser på statlig lånefinansiering etter svensk modell: Der tilbyr det såkalte Riksgjeldskontoret lån til gunstig rente når staten «tar seg råd» til nødvendige, større og sammenhengende veiprojekter. Man slipper å slåss for finansieringen underveis, i årlige statsbudsjetter. Lånene kan betales tilbake gjennom bompenger.

Aftenposten fakta

Om-kamp om vei-penger

I 2006 sa Regjeringen blankt nei. Men nå pågår omkamp om lånefinansiert veibygging i de rødgrønnes leir.

HALVOR HEGTUN

– Samtlige fylkeslag i Arbeiderpartiet er opptatt av prosjektfinsiansiering. I stortingsgruppen vår er det også stort påtrykk for å få fart på dette, sier Aps samferdselspolitiker Torstein Rudihagen.

Rudihagen sier han venter «med stor spenning» på innstillingen fra en arbeidsgruppe med folk fra Samferdselsdepartementet og Finansdepartementet. Gruppen arbeider på oppdrag fra Statsministerens kontor, og skal utrede ulike former for finansiering av vei- og jernbaneprosjekter.

– Det pågår en bred diskusjon i og mellom regjeringspartiene om rammenivå, prioritering av prosjekter og ulike finansierings- og organiseringsformer, bekrefter statssekretær Erik Lahnstein (Sp) i Samferdselsdepartementet. Avklaringen kommer i forbindelse med Nasjonal Transportplan (NTP) i desember.

I Soria Moria-erklæringen ble det lovet å utrede prosjektfinsiansiering. Ikke minst var Senterpartiet opptatt av det. Men høsten 2006, i dokumentsamlingen som fulgte statsbudsjettet for 2007, ble det sagt ettertrykkelig nei: Rasjonell utforming og fremdrift av samferdselsprosjekter kunne nås «innenfor gjeldende budsjettprinsipper», skrev Regjeringen.

Men i partiene både lokalt og sentralt levde kravene videre. Og i juni kom et felles opprop fra LO og NHO om nye finansieringsordninger og dobbelt så store bevilgninger til vei og bane.

Også finansminister Kristin Halvorsen er opptatt av å sikre sammenhengende utbygging og oppgradering av lange vei- og jernbanestrekninger, men ser ikke behovet for låneopptak i et land som har penger på bok.

– Det handler uansett om å prioritere. Også land som driver lånefinansiering må jo legge lånerammene inn i de årlige budsjettene, sa Halvorsen til Aftenposten i juni.

halvor.hegtun@aftenposten.no

Få mer trafikk fra søk

Bestill bok eller kurs på
www.ap.no/100tips

Aftenposten
forlag

IntraLase™

- siste generasjon lasik
- den skånsomme metoden

RENTEFRI finansiering

- Den mest avanserte metoden
for synskorrigerende behandling
- Økt sikkerhet og presisjon

Ring 67 80 40 10

Sandvika Øyelegesenter

Claude Monets Allé 5, Sandvika Storsenter
www.sandvika-oyelegesenter.no
Gratis parkering - alltid ledig og lett tilgjengelig

Medlem av Nordic Vision Clinics

MELD DEG INN FØR
31. AUGUST!

Siste sjanse for trening til gammel pris*

Trening gir overskudd til
det du har lyst til!

*Gjelder kun nye medlemmer og ved tegning av 12 mnd. privatavtale.
Gjelder ikke i kombinasjon med andre tilbud. 16 års aldersgrense.

Asker	tlf: 66 98 73 00	Kolbotn	tlf: 66 81 75 00
Bekkestua	tlf: 67 12 99 50	Lambertseter	tlf: 22 76 90 70
Carl Berner	tlf: 22 04 64 00	Sandvika	tlf: 67 80 83 50
CC Vest	tlf: 22 73 61 00	Sjølyst	tlf: 23 27 70 00
Colosseum Park	tlf: 23 19 96 30	Årvoll	tlf: 23 37 81 30
Kalbakken	tlf: 22 90 25 50	www.ELIXIA.no	

We get you there

ELIXIA
Trening & Velvære

God morgen!



En uke - en evighet

Tskhinvali var ingen vakker by, men hadde sin egen sjarm. Frukthagen til Izeta Hutsistova (70), der en georgisk granat landet 4. juli, lignet en norsk hage: stikkelsbær, rips, poteter. I tillegg hadde den vinranker. Alle ossetere kan lage vin, sier det. Alle georgiere også. Det var en fin sommerdag, 16. juli. Men som et forvarsel så jeg en ruin etter et nyrevet hus – en som var blitt kjeppjagd fordi han var georgier. Hva er igjen av Tskhinvali nå?

DEL 1 • side 12–13
Ragnar Skre,
frilansjournalist bosatt
i Tbilisi

Dagens nettprat



Stadig flere betaler seg ut av helsekøene. Professor **Steinar Strøm** ved Universitetet i Torino svarer på dine spørsmål om helseforsikring fra kl. 15 på ap.no.

Aftenposten.no

- Går renten opp igjen? Svaret får du når Norges Bank har rentemøte kl. 14.
- Få siste nytt om konflikten mellom Russland og Georgia på ap.no.
- Vi gir deg siste nytt fra OL-arenaene i Kina.

les i Aften

• Omstridte kunsttoaletter

• Moteuken plagg for plagg

• Farlige fotgjengerfelt

Kan fullføre 17 flere

■ Forutsetning: Veiutbygging ut av statsbudsjettet

I 2020 kan bilkøene være historie. I hvert fall på sentrale deler av Østlandet, skal vi tro Østlandssamarbeidets veisatsing.

JENNY SANDVIG
HALVOR HEGTUN

I Aftenposten i går krevde fylkespolitikkerne på Østlandet en ny finansieringsform av vei- og jernbaneutbygging, for å gi utbyggingen et radikalt løft. På den måten vil de ferdigstilte firefelts motorveier på følgende strekninger innen 2020:

- Oslo–Kongsvinger.
- Gardermoen–Mjøsbrua.
- Oslo–Hønefoss.
- Oslo–Ørje, Sverige.
- Oslo–Porsgrunn.

Scenarioet forutsetter en fordobling av de statlige investeringene: 50,4 milliarder kroner innen 2020. I forslaget til Nasjonal transportplan for 2010–2019 er det satt av 13,9 milliarder kroner, basert på samferdselsbudsjettet fra 2007.

– Regjeringen har lagt på 2 milliarder kroner mer enn forrige regjering til samferdselsformål. Men det monner så lite. Derfor ønsker vi en ny finansieringsform, som i Sverige, sier leder for Østlandssamarbeidet, fylkesordfører Roger Ryberg (Ap) fra Buskerud. Svenskene bygger jernbane med statslån, i stedet for årlige bevilgninger over statsbudsjettet.

Får støtte. Statens vegvesen er positivt til prosjektfinansiering av nye anlegg. De tre prøveprosjektene med såkalt OPS-finansiering, to på Sørlandet og ett i Trøndelag, har vært en suksess. – Vi får rasjonell fremdrift og er ikke avhengige av årlige bevilgninger på statsbudsjettene. Men midt oppe i dette er det fortsatt sånn at regningene må betales til slutt. Skal vi ha økt aktivitet, må vi ha mer penger inn i veisektoren totalt sett, uavhengig av finansieringsformene. Dessuten er drift og vedlikehold av eksisterende veier et svært vesentlig område, påpeker utbyggingsdirektør Lars Aksnes. Veimyndighetene har ikke



Forslaget til Østlandspakka 2010–2020

valgt ut nye veiprosjekter som kan egne seg til OPS-finansiering. Men det kan skje ganske raskt hvis politikkerne skulle ønske seg det.

– Vi opplevde god konkurranse om anbudet på de to første OPS-prosjektene, Lyngdal–Flekkefjord og Klett–Bårdshaug, mens det i realiteten bare var to som leverte tilbud på det siste og klart største, på E18 mellom Grimstad og Kristiansand. Det hadde en investeringsramme på 3,3 milliarder kroner. Nå sier vi at det kanskje er prosjekter i størrelsesorden 1,2–1,5 milliarder som vil egne seg best til slike

anbudsrunder, sier Aksnes.

De tre prøveprosjektene med OPS-finansiering ble evaluert av Transportøkonomisk Institutt og Dovre International i fjor. Prosjektfinansiering gjør ikke veibyggingen billigere, men byggetiden blir vesentlig kortere og den samfunnsøkonomiske gevinsten dermed større, ifølge undersøkelsen.

En innvending mot prosjektfinansiering er at myndighetene binder seg med store, faste utgifter gjennom driftsperioder på 25 år.

– I Portugal opplevde de at OPS-prosjektene var blitt så

mange at statens handlefrihet i veipolitikken var blitt borte. Men denne risikoen tror jeg kan unngås ved en fornuftig kombinasjon av bompenger og statlige tilskudd, sier direktør Lasse Fridstrøm ved Transportøkonomisk institutt.

Østlandssamarbeidet vil satse både på vei og bane, og hevder at de taler på vegne av folkedypet.

– Det rører seg et sterkt opprør ute blant folk, uansett partitilhørighet. De forventer at noe må skje med vei- og jernbaneutbygging – nå, sier Ryberg.

jenny.sandvig@aftenposten.no
halvor.hegtun@aftenposten.no

Aftenposten

AUTOMATISK SERVICETELEFON
22 86 44 80

ved forsinket eller uteblitt avis.
Følg anvisningene og få øyeblikkelig svar om det er problemer i dagens distribusjon.

KUNDESENTERET

ABONNEMENT
0 50 40

Telefax: 22 86 40 39
Selvbetjening:
www.aftenposten.no/kundesenter
abonnement@aftenposten.no

Man.-fre kl. 07.00–19.00
Lørdag kl. 08.00–12.00
Søndag kl. 09.00–12.00

ANNONSER

815 000 15

Man.-fre. Kl. 08.00–16.00
Telefax: 22 86 40 98

Privatannonser:

annonse@aftenposten.no
Bestilling av dødsfallannonser:
Mandag-fredag før kl. 12.00
Tlf: 22 86 33 90. Fax 22 33 27 78
E-post: dodsfall@aftenposten.no

TELEFONLISTE ANNONSER

Bil og båt: Fax 22 42 64 13
Eiendom: Fax 22 42 14 21
Detaljist: Tlf. 22 86 43 71
Helse: Tlf. 22 86 43 73
Kjeder/kjøpesentra: Tlf. 22 86 43 67
Merkevare: Tlf. 22 86 43 68
Reiseliv: Tlf. 22 86 43 72
Underholdning: Tlf. 22 86 43 69
Undervisning: Tlf. 22 86 43 70

Jobb/forretnings-
kunngjøringer:

Tlf. 24 14 65 65
Fax 22 86 40 92

stilling@aftenposten.no

TIPSTELEFON REDAKSJONEN

0 22 86

Telefax redaksjon: 22 86 43 60
2286@aftenposten.no

SENTRALBORD
22 86 30 00

Besøksadr.: Biskop Gunnerus' gt. 14.
Postadr.: Boks 1, 0051 Oslo
aftenposten@aftenposten.no

KORRESPONDENTER **Amman:** Per A. Christiansen, tlf. 00962 6 464 3852, per.a.christiansen@aftenposten.no • **Berlin:** Håkon Letvik, tlf. 0049 160 2909 699, hakon.letvik@aftenposten.no • **Brussel:** Alf Ole Ask, tlf. 0032 228 508 69, alf.ole.ask@aftenposten.no • **København:** Odd Inge Skjævesland, tlf. 0045 29420069, ois@aftenposten.no • **London:** Hilde Harbo, tlf. 0044 207 820 7488, hilde.harbo@aftenposten.no • **Moskva:** Mette Risa, tlf. 0074 95 2322 026, mette.risa@aftenposten.no • **Washington:** John Hultgren, tlf. 001 202 785 1460, john.hultgren@aftenposten.no • **Tromsø:** Ole Magnus Rapp, tlf. 77 68 52 24, fax. 77 65 88 48, ole.magnus.rapp@aftenposten.no • **Ålesund:** Arnfinn Mauren, tlf. 70 12 65 58, fax. 70 12 65 59, arnfinn.mauren@aftenposten.no

DAGENS
RUBRIK-
ANNONSER

NYHETER BOLIG 18

KULTUR

DØDSFALL 14
REISELIV 18
BÅT 21
MOTORSYKLER 23

BIL 23
UNDERHOLDNING 24

ØKONOMI

BOLIG FORTS. 11
KUNNGJØRINGER 28
JØBB 28
NÆRINGSEIENDOM .. 28

UTDANNELSE 28
HELSE OG VELVÆRE. . 28
HUS-HJEM-FRITID ... 28
VARER OG TJENESTER 29

veiprosjekter før 2020

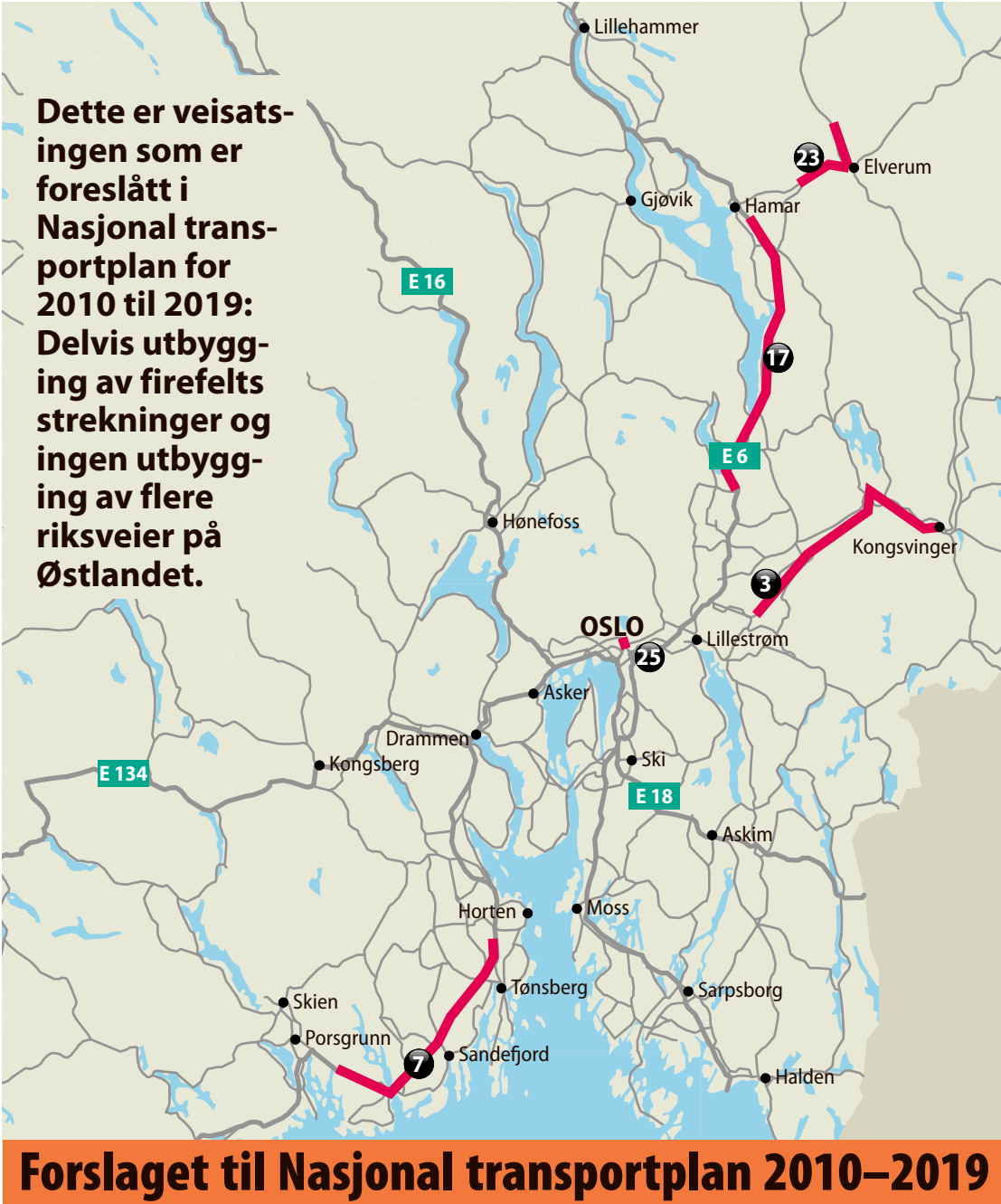
■ Forutsetning: Statlige investeringer dobles

Her er veiene vi kan få

Disse veistrekningene vil bli firefelts eller utbedret innen 2020 etter Østlandssamarbeidets plan (ØP), og etter forslaget til Nasjonal transportplan (NTP):

VEISTREKNINGER	ØP	NTP
1 E18 Oslo – svenskegrensen, Ørje		
Gjennom Østfold.	✓	Delvis
Vinterbro – Østfold fylkesgrense.	✓	✗
E6 Riksgrensen Svinesund–Oslo		
2 Manglerudtunnelen	✓	✗
Rv2 Kløfta – Kongsvinger		
3 Nybakk – Kongsvinger.	✓	Delvis
Rv35 Hokksund – Jessheim		
4 Hokksund – Åmot.	✓	✗
5 Nymoen – Eggemoen, Jevnaker – Olimb.	✓	✗
E18 Oslo – Aust-Agders fylkesgrense		
6 Oslo – Asker (Vestkorridoren).	✓	✗
7 Gulli – Langangen.	✓	✓
Rv23 Oslofjordforbindelsen		
8 Dagslett – Lier.	✓	✗
E134 Drammen – Hordalands fylkesgrense		
9 Damåsen – Saggrenda (Kongsberg).	✓	✗
10 Gvammen – Århus.	✓	✗
Rv36 Porsgrunn – Seljord		
11 Menstad – Skjellbredstrand (Skien).	✓	✗
Rv7/Rv52 Hønefoss – Gol – Sogn og Fj. fylkesgrense		
12 Ramsrud – Jonsrud.	✓	✓
13 Sokna – Ørgenvika.	✓	✗
E16 Sandvika – Sogn og Fj. fylkesgrense		
14 Bjørum – Skaret.	✓	✗
15 Skaret – Hønefoss.	✓	✗
16 Fønhus – Sogn og Fj. fylkesgrense.	✓	Delvis
E6 Oslo – Sør-Trøndelag fylkesgrense		
17 Gardermoen – Kolomoen.	✓	✓
18 Kolomoen – Biri.	✓	✗
19 Øyer – Tretten.	✓	✓
20 Ringeby – Otta.	✓	✗
Rv4 Oslo – Mjøsbua		
21 Omlegging ved Rotnes.	✓	✗
22 Roa – Jaren.	✓	✗
Rv3 Kolomoen – Sør-Trøndelag fylkesgrense		
23 Omangvollen – Elverum.	✓	✗
24 Rena – Sør-Trøndelag fylkesgrense.	✓	✗
25 Oslo		
Ring 3 Ulvensplitten – Sinsen.	✓	✓
Fossumdiagonalen.	✓	✗

Aftenposten grafikk



SV vil bruke bompenger på tog

Bompenger fra bilistene må også kunne brukes til å bygge jernbane, mener SV.

De statlige samferdselsbudsjettene gir ikke noe riktig bilde av hva samfunnet satser på vei og jernbane. Når man tar bompengene med i betraktning, brukes enda langt flere milliarder på vei enn på bane, og det er noe som bekymrer finansminister og partileder Kristin Halvorsen og SVs landsstyre.

– Vi har overoppfyllt Nasjonal Transportplan, og gitt en milliard ekstra både til vei og jernbane hvert år. Men vi må satse mer for at toget skal bli et reelt alternativ til bilen på strekninger som ligger best til rette for det, sier Halvorsen.

Gjennom Oslopakke 3 skal bominntekter fra bilistene også brukes til utbygging og drift av kollektivtrafikk. SV vil prøve det samme flere steder. Blant annet vil partiet ha vurdert om dobbeltspor fra Gardermoen til Hamar kan delfinansiere

res av bominntekter fra E6, og om bompenger fra E18 kan brukes på den planlagte Eidanger-forbindelsen mellom Larvik og Porsgrunn.

De åtte østlandsfylkene som i gårshagens Aftenposten ivret for lånefinansierte krafttak i veisektoren, har også offensive planer for jernbaneutbyggingen. Men dette er ikke tilstrekkelig for jernbaneentusiastene i SV.

– Disse fylkesordførerne våger ikke å prioritere. Skal vi ta klimaforliket i Stor-

tinget alvorlig, må vi gjøre noe mer enn å rope høyt på gigantutbygginger som først og fremst kommer til å øke biltrafikken, sier stortingsrepresentant Hallgeir Langeland. – Flyplassene får inntekter fra brennevinssalg. Veiene får penger fra bomstasjonene. Jernbanen, derimot, får utelukkende penger over statsbudsjettet. Derfor har også SVs stortingsgruppe gått enstemmig inn for lånefinansiering av jernbaneprosjekter, etter svensk modell, sier Langeland.

all inclusive

TYRKIA - SIDE

Hotel Loyal    +

16/8 – 1 uke **2995,-** (før 4995,-)

Alt dette er inkludert!

Frokost – lunsj – middag – lokale drikker – coffee time – midnattssupé
aircondition – solsenger/parasoller – trimrom – badstue.

Pris pr. pers. i dobbeltrom. Avreise fra Oslo. Begrenset antall plasser.

40%
rabatt





www.solia.no 810 67 700 eller kontakt ditt reisebyrå