



# Oslopakke 3

## Handlingsprogram 2016–2019

Forslag fra Styringsgruppen for Oslopakke 3

12. mai 2015

Transport i Oslo og Akershus



Statens vegvesen



Jernbaneverket



Oslo kommune



AKERSHUS  
fylkeskommune

## Forord

Styringsgruppen for Oslopakke 3 legger med dette frem sitt syvende handlingsprogram for Oslopakke 3, med forslag til prioriteringer for årene 2016–19 som vil gi grunnlag for budsjettarbeidet for 2016.

I arbeidet med handlingsprogrammet er det tatt utgangspunkt i Revidert avtale for Oslopakke 3, statsbudsjettet for 2015, Nasjonal transportplan 2014–2023 og handlingsprogrammene til Statens vegvesen og Jernbaneverket for 2014–2017.

Det er etablert et porteføljestyresystem for Oslopakke 3 som innebærer blant annet at handlingsprogrammet revideres hvert år. Mål og resultatstyringsystemet (MRS) er en viktig del av grunnlaget for porteføljestyringen.

Investeringer i jernbaneinfrastrukturen i Oslo og Akershus er en viktig del av Oslopakke 3. Disse er beskrevet i handlingsprogrammet og fullfinansieres av staten.

*Styringsgruppen ber om at Oslo kommune og Akershus fylkeskommune har en lokalpolitisk behandling av forslag til handlingsprogram innen 1. juli 2015.*

Regjeringen vil presentere rammer og prioriteringer av statlige midler og bompenger til tiltak i Oslopakke 3 i 2015 i Prop. 1 S (2015–16) i oktober.

Akershus fylkeskommune og Oslo kommune vil fatte vedtak om prioritering av hhv fylkeskommunale og kommunale midler, samt bruk av bompenger fra Oslopakke 3, i forbindelse med behandling av budsjett og økonomiplan for 2016–19 før årsskiftet 2015–16.

Anette Solli  
Fylkesordfører i  
Akershus

Guri Melby  
Byråd for miljø og  
samferdsel i Oslo

Elisabeth Enger  
Jernbanedirektør

Lars Aksnes  
Fung. Vegdirektør og  
leder av Styringsgruppen  
for Oslopakke 3

# Innhold

## FORORD

### SAMMENDRAG

<b>1</b>	<b>MÅL OG STYRING AV OSLOPAKKE 3</b>	<b>1</b>
1.1	LOKALT INITIATIV OG BREDT SAMARBEID	1
1.2	ÅRLIG BESLUTNINGSPROSESS	2
1.3	GOD FREMKOMMELIGHET OG KLIMAMÅL ER SIDEORDNETE HOVEDMÅL	2
1.4	PORTEFØLJESTYRING AV OSLOPAKKE 3	5
<b>2</b>	<b>STATUS OG GJENNOMFØRTE TILTAK I OSLOPAKKE 3</b>	<b>7</b>
2.1	BEHANDLING AV HANDLINGSPROGRAM 2015–18	7
2.2	RESSURSBruk OG GJENNOMFØRTE TILTAK 2014	7
2.3	ANVENDELSE AV OSLOPAKKE 3-MIDLER 2008–14	11
<b>3</b>	<b>MÅLOPPNÅELSE I OSLOPAKKE 3</b>	<b>13</b>
3.1	OPPSUMMERING	13
3.2	FREMKOMMELIGHET VEG- OG KOLLEKTIVTRAFIKK	18
3.3	NULLVEKSTMÅLET FOR PERSONBILTRAFIKK	24
3.4	MÅLOPPNÅELSE 2013–14	28
<b>4</b>	<b>ØKONOMISKE FORUTSETNINGER FOR HANDLINGSPROGRAM 2016–19</b>	<b>32</b>
4.1	ØKONOMISKE RAMMER BASERES PÅ NULLVEKST I PERSONBILTRAFIKKEN	32
4.2	BOMPENGEPROGNOSER	33
4.3	LÅNEBEHOV 2016–19	33
4.4	BYMILJØAVTALE OG BELØNNINGSORDNINGEN	36
4.5	MERVERDIAVGIFT I OSLOPAKKE 3	38
<b>5</b>	<b>FORSLAG TIL PRIORITERINGER I HANDLINGSPROGRAM 2016–19</b>	<b>40</b>
5.1	HOVEDPRIORITERINGER OG FELLES FORUTSETNINGER	40
5.2	PRIORITERINGENE ER BASERT PÅ PRINSIPPER FOR PORTEFØLJESTYRING	41
5.3	RIKSVEGTILTAK	45
5.4	LOKALE TILTAK I ÅKERSHUS	60
5.5	LOKALE TILTAK I OSLO	63
5.6	FORNEBUBANEN – SAMARBEIDSPROSJEKT MED FLERE FINANSIERINGSKILDER	70
5.7	JERNBANETILTAK	72
<b>6</b>	<b>FORVENTET MÅLOPPNÅELSE AV HANDLINGSPROGRAM 2016–19</b>	<b>77</b>

**VEDLEGG 1:** Årsrapport 2014

**VEDLEGG 2:** Prosjektark

**VEDLEGG 3:** Økonomiske rammer 2008–19

**VEDLEGG 4:** Kollektivandel og fylkesfordeling bompenger 2008–19

**VEDLEGG 5:** Status på tiltak i Oslopakke 3

**VEDLEGG 6:** Økonomisk oversikt

## Sammendrag

### Hovedpunkter

Handlingsprogrammet for Oslopakke 3 gir en samlet oversikt over planer for utvikling av transportsystemet i Oslo og Akershus i perioden 2016–19.

Styringsgruppens forslag til Handlingsprogram 2016–19 er utarbeidet i samsvar med prinsippene for porteføljestyring. Dette innebærer at tiltak er prioritert etter en samlet vurdering av tiltakenes planstatus, bidrag til måloppnåelse, kapasitet på planlegging og gjennomføring samt finansiering.

Hovedvekten er lagt på satsing på kollektivtrafikk, økte bevilgninger til lokale vegtiltak og en kraftig økning av bevilgninger til sykkeltiltak. Det bevilges midler til rasjonell fremdrift på igangsatte riksvegprosjekter. Videre er det lagt til grunn statsmidler til Follobanen og andre tiltak på jernbanenettet som forbedrer togtilbudet i Oslo og Akershus.

#### Nøkkeltall Handlingsprogram 2016–19 Oslopakke 3

- 2,3 mrd kr til T-bane
- 1,0 mrd kr til trikkeinfrastruktur
- 3,2 mrd kr til drift og mindre investeringer i kollektivtrafikk
- 5,8 mrd til riksvegprosjekt
- 2,3 mrd til fylkesveger i Akershus
- 2,4 mrd kr til kommunale vegprosjekt i Oslo inkl sykkel

**Sum: 17,0 mrd kr (uten jernbane)**

Handlingsprogramforslaget innebærer at lokal andel av Fornebu-banen på 50 prosent er finansiert i perioden 2016–19 med bompenger og avtalt grunneierbidrag. Styringsgruppen for Oslopakke 3 legger til grunn at det inngås avtaler om nye private bidrag for å fullfinansiere Fornebu-banen. Det er forutsatt at det inngås en Bymiljø-/Utviklingsavtale mellom Staten og lokale parter som dekker resterende 50 prosent. Innenfor Bymiljøavtalen legges det også til grunn statlige midler til kollektivtiltak og gang- og sykkeltiltak på riksveg.

I prioriteringen av lokale kollektivtiltak i Oslopakke 3, er det forutsatt at ordningen med Belønningsmidler til Oslo og Akershus videreføres eller innarbeides i Bymiljøavtalen på minimum samme nivå som i 2014 for hele perioden.

Lørenbanen ferdigstilles i handlingsprogramperioden. Innenfor rammen til Store kollektivtiltak Oslo prioriteres oppgradering av Østernsøysjøbanen, oppstart på nytt signal- og sikringsanlegg for T-bane samt oppgradering av en rekke trikkestraséer. Målet er at trikkenettet er klart til innfasing av nye støysvake og universelt utformede trikker. Styrkingen av kollektivtilbudet i regionen videreføres med høy frekvens på en rekke buss- og T-banelinjer. En rekke andre kollektivtiltak som bussfelt, holdeplassoppgraderinger og knutepunktutvikling skal gjennomføres innenfor rammer avsatt til formålet. I forslag til Handlingsprogram 2016–19 går 62 prosent av forventede bompenger til kollektivtiltak.

Det er noe økte rammer til lokale vegtiltak Oslo i perioden 2016–19. Innenfor samlet ramme på om lag 2,4 mrd kr i perioden, prioriteres sykkel og oppgradering av trikkegater. Om lag 1,14 mrd kr er forslått satt av til kommunale sykkelprosjekt i Oslo i denne fireårsperioden. Det er en betydelig økning sammenlignet med gjeldende budsjett og økonomiplan 2015–18 for Oslo kommune.

Akershus fylkeskommune har foretatt en rammeoverføring fra 2015, og dermed økt sitt bidrag i 2016 med 100 mill kr. I tillegg er det i tråd med revidert avtale foreslått å øke bompenger til fylkesveger i Akershus med om lag 100 mill kr pr år sammenlignet med 2015. I sum er det satt av om lag 2,3 mrd kr til fylkesveger i fireårsperioden. Midlene skal blant annet gå til økt satsing på trygge skoleveger og utvikling av kollektivknutepunkt.

Flere større riksvegprosjekter fullfinansieres innenfor Oslopakke 3 og ferdigstilles i denne planperioden. Dette gjelder prosjektene E18 Bjørvika, E18 Sydhavna og rv. 22 Lillestrøm – Fetsund. Det foreslås videre midler til rasjonell utbygging av E16 Sandvika – Wøyen og midler til planlegging og grunnverv for E18 Vestkorridoren.

Det tas ikke stilling til bevilgninger til E18 Filipstad, rv. 191 Adkomst Alnabru, E6 lokk ved Furuset eller Røatunnelen nå, da disse prosjektene krever mer utredninger og analyser før nødvendig beslutningsgrunnlag foreligger.

Jernbanesatsingen i regionen fortsetter der Follobanen er det viktigste enkeltprosjektet. Det er satt av midler til blant annet å videreføre fornyelse av innerstrekningene i Oslopakke 3-området, samt tiltak for stasjonsoppgradering, knutepunktutvikling og signalanlegg.

Etter Styringsgruppens syn, innebærer forslaget til handlingsprogram at tiltak som understøtter hovedlinjene i det pågående arbeidet med en felles areal- og transportplan for Oslo og Akershus prioriteres.

Styringsgruppen er innforstått med behovet for å foreta en ny revidering av gjeldende avtale for Oslopakke 3 i løpet av 2016 for å håndtere de langsiktige utfordringene. Aktuelle spørsmål som er under vurdering er for eksempel økt kapasitet for kollektivtrafikk gjennom sentrum (KVU Oslo-navet er planlagt ferdig juni 2015), forberedelser til neste Nasjonal transportplan 2018–2027 og arbeidet med en felles areal- og transportplan for Oslo og Akershus.

Styringsgruppen har gitt Oslopakke 3-sekretariat i oppgave å utrede fremtidig trafikantbetalingssystem og bruk av veginfrastruktur. Utredningene ferdigstilles i mai 2015, og vil inngå som grunnlagsmateriale i forberedelsene til ny revidert Oslopakke 3-avtale.

### **Rammer**

Oslopakke 3 hadde en disponibel ramme på nærmere 5,8 mrd kr i 2014. Regnskapet viste at forbruket var på om lag 4,6 mrd kr eller 80 prosent av disponibel ramme. Ved inngangen til 2015 ble det overført om lag 1,2 mrd kr fra 2014 og tidligere år. Av dette utgjorde bompenger om lag 870 mill kr.

## Handlingsprogram 2016–19 Oslopakke 3

For Handlingsprogram 2016–19 legger Styringsgruppen til grunn følgende inntekter:

Tabell 1 Inntekter i Oslopakke 3 i perioden 2016–19. Mill 2016-kr.

Inntekter (mill 2016-kr)	2016	2017	2018	2019	Sum 2016-19
Bompenger*	2 055	2 163	2 133	2 128	<b>8 478</b>
Statlige riksvegmidler	918	998	384	546	<b>2 846</b>
Kommunale midler Oslo	267	332	356	318	<b>1 273</b>
Fylkeskommunale midler Akershus	459	245	245	245	<b>1 193</b>
<b>Sum Oslopakke 3</b>	<b>3 698</b>	<b>3 738</b>	<b>3 117</b>	<b>3 236</b>	<b>13 790</b>
Jernbane (statlige midler)**	4 640	5 057			
<b>Sum Oslopakke 3 inkl jernbane</b>	<b>8 338</b>	<b>8 795</b>			

\* I tillegg kommer årlige lånebehov slik at netto bompenger og lånebehov til sammen summerer seg til 11,7 mrd 2016-kr i perioden 2016–19.

\*\*Jernbaneverkets budsjettforslag 2016 og tall for 2017 er basert på Jernbaneverkets reviderte Handlingsprogram 2014–17

Samlet inntekter i Oslopakke 3 for perioden 2016–19 er om lag 13,8 mrd kr, eksklusiv jernbaneinvesteringene.

Bompenger er hovedfinansieringskilden og utgjør 61 prosent av finansieringen for perioden 2016–19, eksklusiv lån og jernbane.

### Prioriteringer i Handlingsprogram 2016–19

I forslag til Handlingsprogram 2016–19, har Styringsgruppen prioritert midler til rasjonell gjennomføring av igangsatte veg- og baneprosjekter, økt satsing på sykkel og lokale vegtiltak, fullfinansiert lokal andel av Fornebu-banen i perioden samt videreført økte rammer til Ruter for drift og småinvesteringer. Det foreslås midler til E18 Lysaker – Asker i tråd med revidert avtale Oslopakke 3.

Styringsgruppens forslag til prioriteringer 2016–19 innebærer behov for å ta opp lån på inntil 400 mill kr i 2016. For å ivareta Stortingets forutsetninger om årlige nedbetalinger av lån, er netto bompenggebidrag til Oslopakke 3 redusert med et beløp tilsvarende årlige avdrag på Fjellinjens låneportefølje. Netto akkumulert lånesaldo pr utløpet av 2019 forventes å ligge i størrelsesorden 6,7 mrd 2016-kr, hvilket er innenfor lånerammen fastsatt av Stortinget på 6,3 mrd 2013-kr som omregnet til 2016-prisnivå tilsvarer 6,8 mrd 2016-kr.

I Handlingsprogram 2016–19 er det lagt til grunn at salg av tidligere riksveggrunn som er frigitt som følge av rv. 150 Ulvensplitten – Sinsen tilbakeføres til Oslopakke 3. Likeledes er det lagt til grunn at Kolsåsbanen og Lørenbanen realiseres til lavere kostander enn tidligere forventet.

## Handlingsprogram 2016–19 Oslopakke 3

Tabell 2. Styringsgruppens forslag til Handlingsprogram 2016–19 for Oslopakke 3. Mill 2016-kr.

Handlingsprogram Oslopakke 3	2016			2017		2018		2019		Sum 2016-2019		
	Stat/ lokal	Bom	Sum	Stat/ lokal	Bom	Stat/ lokal	Bom	Stat/ lokal	Bom	Stat/ lokal	Bom	Totalt
<b>Riksveg</b>												
E18 Bjørvikaprojektet				36	75					36	75	111
E18 Sydhavna	26	63	89							26	63	89
Rv 22 Lillestrøm - Fetsund	17	136	153							17	136	153
E16 Sandvika - Wøyen	570	350	920	390	435	103	560		600	1 063	1 945	3 008
E18 Vestkorridoren (Lysaker - Ramstadsletta)	106		106	476		184	59	450	59	1 215	118	1 333
Programområder	199	146	345	97	154	97	154	97	154	489	607	1 096
<b>Sum riksveg</b>	<b>918</b>	<b>695</b>	<b>1 613</b>	<b>998</b>	<b>664</b>	<b>384</b>	<b>773</b>	<b>546</b>	<b>813</b>	<b>2 846</b>	<b>2 944</b>	<b>5 790</b>
<b>Lokale vegtiltak og programområder</b>												
Akershus	459	287	746	245	287	245	287	245	287	1 193	1 148	2 341
Oslo	267	82	350	332	344	356	436	318	285	1 273	1 147	2 420
<b>Sum lokale vegtiltak og programområder</b>	<b>726</b>	<b>370</b>	<b>1 096</b>	<b>577</b>	<b>631</b>	<b>600</b>	<b>723</b>	<b>562</b>	<b>572</b>	<b>2 466</b>	<b>2 295</b>	<b>4 760</b>
<b>Store kollektivtiltak</b>												
Oslo - t-bane og trikk		489	489		509		509		487		1 993	1 993
Lørenbanen		166	166								166	166
Fornebubanen		312	312				324		426		1 062	1 062
<b>Sum storekollektivtiltak</b>		<b>967</b>	<b>967</b>		<b>509</b>		<b>833</b>		<b>913</b>		<b>3 222</b>	<b>3 222</b>
<b>Drift og småinvesteringer kollektivtrafikk</b>												
Akershus		388	388		388		388		388		1 553	1 553
Oslo		415	415		415		415		415		1 659	1 659
<b>Sum drift og småinvesteringer kollektivtrafikk</b>		<b>803</b>	<b>803</b>		<b>803</b>		<b>803</b>		<b>803</b>		<b>3 212</b>	<b>3 212</b>
<b>Sum Oslopakke 3</b>	<b>1 644</b>	<b>2 834</b>	<b>4 478</b>	<b>1 575</b>	<b>2 606</b>	<b>984</b>	<b>3 132</b>	<b>1 109</b>	<b>3 100</b>	<b>5 312</b>	<b>11 672</b>	<b>16 984</b>

Se vedlegg 6 bakerst i dokumentet for tidligere bevilget midler og totalkostnad for Oslopakke 3-prosjekter.

For 2016 foreslås om lag 1,6 mrd kr til tiltak på riksvegnettet i Oslo og Akershus, fordelt med om lag 1,25 mill kr til store prosjekter og om lag 350 mill kr til planlegging og mindre tiltak innenfor programområdene som for eksempel sykkelveger og ombygging av farlige kryss.

I tillegg til 312 mill kr til Fornebubanen som er et felles prosjekt for Oslo og Akershus, foreslås det om lag 1,1 mrd kr til lokale veg- og kollektivtiltak i Akershus i 2016. Av dette utgjør bompenger 675 mill kr og fylkeskommunale midler 459 mill kroner. Fra 2016 foreslås bompengedraget fra Oslopakke 3 økt i tråd med Revidert avtale med om lag 40 mill til lokale vegtiltak i Oslo og 100 mill 2016-kr til fylkesveger i Akershus pr år sammenlignet med 2015.

Til lokale tiltak i Oslo er tilsvarende beløp i underkant av 1,4 mrd kr, hvorav bompenger utgjør i underkant av 1,2 mrd kr og kommunale midler 267 mill kr. Viktige tiltak i 2016 vil være utbygging av Lørenbanen, oppgraderingen av trikke- og T-banenettet, samt økt satsing på sykkeltiltak.

Basert på det foreslåtte nivået i Handlingsprogram 2016–19, utgjør drift og småinvesteringer til Ruter om lag 38 prosent av netto bompengeinntekter i perioden. Når en også inkluderer infrastrukturtiltak på T-bane, trikk og tiltak for kollektivtrafikk på veg, er kollektivandelen 62 prosent i denne perioden.

### Forventet måloppnåelse av prioriteringer i Handlingsprogram 2016–19

**God fremkommelighet for alle trafikantgrupper, prioritere kollektiv-, nærings-, gang- og sykkeltrafikk.** Tiltak i handlingsprogrammet vil gi bedre fremkommelighet for prioriterte trafikantgrupper. Fremkommelighetstiltak for buss og trikk og oppgradering av T-banen og trikkenettet, bidrar til økt hastighet og punktlighet. Fremkommeligheten for gående,

syklende, næringstrafikk og øvrig personbiltrafikk bedres spesielt der det gjøres tiltak som Fetsund – Lillestrøm, Økernområdet, Bjørvika, Sandvika – Wøyen og nye sykkel- og gangveger.

**Ta veksten i persontransport med kollektivtransport, gåing og sykling.**

Analyser av utviklingen fra 2007 til 2014 tyder på at tiltakene i Oslopakke 3 har gitt et vesentlig bidrag til å nå dette målet for Oslo og Akershus. Trafikken over bomringen i Oslo har gått ned med sju prosent i perioden. Vegtrafikken har hatt nullvekst i Oslo i perioden, men økt noe i Akershus. For hele Oslo og Akershus sett under ett, har det vært fem prosent økning i vegtrafikken i perioden. Tallet inkluderer næringstrafikk som er unntatt nullvekstmålet. I samme periode har befolkningen økt med 14 prosent.

Veksten i persontransportbehovet har først og fremst blitt dekket kollektivt. Det utføres hele 39 prosent flere kollektivreiser i dette området i 2014 sammenlignet med 2007. I samme periode har antall reiser som utføres til fots eller med sykkel økt omtrent i takt med befolkningsveksten.



Figur 1 Oppsummering av utviklingen i Oslo og Akershus 2007–14. Kilde: Ruter, Statens vegvesen, Fjellinjen og SSB

Det forventes at prioriteringene i handlingsprogrammet sammen med andre tiltak innen areal og transport, vil gi grunnlag for å nå denne målsetningen også i årene fremover. Det er ventet at felles regional areal- og transportplan for Oslo og Akershus blir vedtatt i løpet av 2015. En god oppfølging av denne vil bli viktig for å nå målene på lengre sikt.

**Sikkert og universelt utformet transportsystem.** Innenfor programområder på riksveg, fylkesveg i Akershus og kommunal veg i Oslo finansieres en del målrettede tiltak for økt trafiksikkerhet og universell utforming. Eksempler på tiltak er ombygging av farlige kryss og nye høystandard holdeplasser. Rv 22 Lillestrøm – Fetsund og E16 Sandvika – Wøyen innebærer ombygging til møtefrie, trafiksikre veger på disse strekningene. I tillegg vil anskaffelse av nye universelt utformede trikker bidra positivt til måloppnåelsen. Det legges vekt på gode løsninger for trafiksikkerhet og tilgjengelighet i alle store og små tiltak i Oslopakke 3.



**Attraktivt kollektivtilbud.** Om lag to tredeler av bompengeneinntektene i perioden går til tiltak som bidrar til utvikling av et mer attraktivt kollektivtilbud i Oslo og Akershus. Oppgradering av T-banen og trikkenettet, Lørenbanen, Fornebubanen, flere oppgraderte og bedre tilrettelagte knutepunkt og holdeplasser og nye kollektivfelt er eksempler på dette. Det er satt av om lag 3,3 mrd kr i perioden til drift og småinvesteringer som går til blant annet økt frekvens og kapasitet på buss og T-bane. I tillegg bidrar den statlige jernbanesatsingen til økt pålitelighet og styrket frekvens og kapasitet på togtilbudet. Follobanen vil gi et løft i togtilbudet i Sørkorridoren med blant annet halvert reisetid mellom Oslo og Ski.

**Bidra til bedre miljø og by- og tettsteds kvalitet.** Flere store prosjekter innen veg og bane og en rekke tiltak innenfor programområder bidrar til bedre lokalmiljø og ønsket byutvikling. Dette gjelder blant annet E18 Bjørvikaprojektet, E16 Sandvika – Wøyen, Lørenbanen og Fornebubanen. Oppgradering av trikkegater og T-banestrekninger bidrar til økt bymiljøkvalitet og trivsel. Tiltakene gjør det mer attraktivt for utbyggere å satse i områder med godt kollektivtilbud. Dette gir grunnlag for å dekke store deler av fremtidig befolkningsvekst i boligområder med god by- og miljøkvalitet hvor mye av transportbehovet kan dekkes uten bruk av bil. Ny adkomst til Sydhavna og økt kapasitet på Alnabruterminalen styrker sjøvegen og bane som transportform for gods.

# 1 Mål og styring av Oslopakke 3

## 1.1 Lokalt initiativ og bredt samarbeid

Oslopakke 3 finansierer et bredt spekter av tiltak for å bedre transporttilbudet i Oslo og Akershus. Jernbanetiltak fullfinansieres av staten. Prosjekter på riksveg og lokale veg- og kollektivtiltak finansieres i stor grad av bompenger i tillegg til midler fra staten, Oslo kommune og Akershus fylkeskommune. Med Oslopakke 3 ble det innført ny ordning hvor bompenger også benyttes til å styrke kollektivtrafikktilbudet, blant til flere avganger og nye t-banetrogner.

En politisk styringsgruppe med representanter fra Oslo kommune og Akershus fylkeskommune la våren 2006 frem forslag til Oslopakke 3 med en økonomisk ramme på ca 54 mrd 2006-kroner, hvorav ca 20 mrd til kollektivtrafikktiltak. Det lokale forslaget forutsatte bompengeneinnkreving i 20 år for å finansiere en portefølje av veg- og kollektivprosjekter, tiltak på prioriterte programområder og tilskudd til drift av kollektivtilbud. Forslaget ble fulgt opp med vedtak i bystyret i Oslo og fylkestinget i Akershus høsten 2006.

Oslopakke 3 ble lagt frem for Stortinget i to trinn. St.prop. nr. 40 (2007–2008) *Om Oslopakke 3 trinn 1*, som primært omhandler bompengeneordningen, ble behandlet av Stortinget 13. mars 2008. St.meld. nr. 17 (2008–2009) *Om Oslopakke 3 trinn 2*, som ble behandlet 11. juni 2009, formulerer rammer for prioritering av midlene, bl.a. et system for mål- og resultatstyring og hvordan gjennomføringen skal organiseres.

Mållrettet gjennomføring av Oslopakke 3 krever god samhandling mellom lokale myndigheter og staten. For å ivareta dette, ble det etablert en styringsgruppe for Oslopakke 3 som består av byråd for miljø og samferdsel i Oslo, fylkesordføreren i Akershus, jernbanedirektøren og vegdirektøren. Sistnevnte leder styringsgruppen. Hovedoppgaven for styringsgruppen er å sikre god styring og gjennomføring av Oslopakke 3-porteføljen.

Styring av Oslopakke 3 er basert på prinsippet om porteføljestyring med årlig rullering av fireårige handlingsprogrammer. Dette skal bidra til at samlet ressursinnsats og prioritering av tiltak er mest mulig i samsvar med målene for Oslopakke 3. Handlingsprogrammet for Oslopakke 3 gir en samlet oversikt over planer for utvikling av transportsystemet i Oslo og Akershus i perioden. Handlingsprogrammet er basert på lokale vedtak og Stortingets behandling av Oslopakke 3.

I forbindelse med rullering av Nasjonal transportplan hvert fjerde år, er det naturlig at partene i Oslopakke 3 gjør en gjennomgang av pakken. Resultatet av dette arbeidet i 2011/12 resulterte i en Revidert avtale om Oslopakke 3 som ble inngått av et forhandlingsutvalg den 24. mai 2012. Styringsgruppen stilte seg bak den reviderte avtalen. Et stort flertall i Oslo bystyre og Akershus fylkesting sluttet seg denne avtalen.

Den reviderte avtalen innebærer økte bompenger og forlengelse av avtaleperioden fra 2027 til 2032. Det ble forutsatt et årlig statlig bidrag til riksveger på minimum i gjennomsnitt 500 mill 2012-kr (før mva-reform). Avtalen innebar betydelig økt satsing på kollektivtrafikk og

lokale vegtiltak. Dette gir blant annet rom for å oppgradere trikke- og T-banenettet, anskaffe nye trikker og gi god kollektivbetjening av flere byutviklingsområder i regionen. Revidert avtale innebærer at minst 60 prosent av bompengene i Oslopakke 3 for perioden 2008-2032 skal gå til drift og investeringer i kollektivtrafikk. I tillegg forutsettes det statlige midler til jernbanesatsingen i regionen hvor Follobanen er det største prosjektet.

Revidert avtale legger opp til økt satsing på gang- og sykkeltiltak og fullfinansiering av flere større vegprosjekter. For å få gjennomført E18 Vestkorridoren og E6 Manglerudprosjektet, legger revidert avtale til grunn en egen finansieringsløsning. Det forutsettes statlige midler, bidrag fra bomringen i Oslo og fra Bærumssnittet, i tillegg til inntekter fra bomsnitt som settes opp etter at ny veg er åpnet.

Den reviderte avtalen for Oslopakke 3 var grunnlaget for forslag til Handlingsprogram 2013–16 som ble lagt frem i 2012. Gjennom Stortingets behandling av Prop. 1S (2012–2013), ble økonomiske rammer, takstøkning i bomringen og forslag til prioriteringer for 2013 vedtatt. Nasjonal transportplan 2014–2023 (Meld. St. 26 (2012–2013)) legger den reviderte avtalen for Oslopakke 3 til grunn for det videre arbeidet med Oslopakke 3. Handlingsprogrammene for 2014–17 og 2015–18 bygde videre på disse forutsetningene. Det samme gjør foreliggende forslag til Handlingsprogram 2016–19.

### 1.2 Årlig beslutningsprosess

På forsommeren fremmer Styringsgruppen et forslag til handlingsprogram for Oslopakke 3 som blir lokalpolitisk behandlet i Akershus fylkeskommune og Oslo kommune i løpet av sommeren. Dette danner ett viktig grunnlag for omtale av Oslopakke 3 i Regjeringens forslag til statsbudsjett i Prop 1S i oktober. Her presenterer Regjeringen rammer og prioriteringer av statlige midler og bompenger i Oslopakke 3.

På grunnlag av vedtatt statsbudsjett i Stortinget, fatter så Akershus fylkeskommune og Oslo kommune endelige vedtak om prioritering av fylkeskommunale og kommunale midler i forbindelse med behandling av sine budsjett og økonomiplaner før årsskiftet.

### 1.3 God fremkommelighet og klimamål er sideordnede hovedmål

NTP 2014–2023 legger til grunn at mål- og resultatstyringssystemet (MRS) for Oslopakke 3 videreutvikles løpende for enda bedre resultatoppfølging. Styringsgruppen for Oslopakke 3 gjennomførte en revisjon av mål- og resultatstyringssystemet for Oslopakke 3 i løpet av vinteren 2012/2013 som omtalt under. Det legges opp til ny gjennomgang av mål- og resultatstyringssystemet for Oslopakke 3 i forbindelse med arbeidet med Bymiljøavtale/Utviklingsavtale og NTP 2018–2027.

Ifølge St.meld. nr. 17 (2008-2009) *Om Oslopakke 3 trinn 2* er et hovedmål med Oslopakke 3 å sikre god fremkommelighet for alle trafikanter i hovedstadsregionen. Viktige delmål under dette hovedmålet er:

- Å redusere rushtidsforsinkelsene, med prioritering av nærings- og kollektivtransport.
- Å øke fremkommeligheten for gående og syklende.

For å nå fremkommelighetsmålene slås det fast at veksten i biltrafikken må begrenses og andelen av reiser med kollektiv, sykkel og til fots må økes.

Stortingsmeldingen viser til at reduksjon av klimagassutslipp fra transport skal være et sentralt premiss for videre arbeid med Oslopakke 3. I forbindelse med Stortingets behandling av Klimameldingen (Meld. St. 21 (2011–2012)) i juni 2012, ble det satt et mål om å ta veksten i persontransport i storbyene med kollektivtransport, sykkel og gange, og at kollektivformål og sykkeltiltak skal gis prioritet. Gjennom Stortingets behandling av statsbudsjett for 2013 (Prop 1 S (2012–13)), ble det presisert at dette målet også gjelder for Oslopakke 3.

Styringsgruppen legger til grunn at målet om å ta veksten i persontrafikk med kollektivtransport, sykling og gåing er et sideordnet hovedmål på linje med god fremkommelighet for alle trafikantgrupper. Oslopakke 3 skal sammen med øvrige tiltak og virkemidler bidra til å oppnå god fremkommelighet for alle trafikantgrupper på en slik måte at en samtidig oppnår målet om at forventet vekst i persontransport skal håndteres av miljøvennlige transportformer.

For å nå de overordnede målene, må prioriteringene i Oslopakke 3 samordnes med andre areal- og transportpolitiske virkemidler. Samordnet utvikling av arealbruk og transportsystem skal ifølge St. meld. nr. 17 (2008–2009) sikre en gradvis strukturell endring som bidrar til å redusere transportbehovet. Oslo og Akershus følger opp dette gjennom Plansamarbeidet hvor målet er vedtatt felles regional areal- og transportplan i løpet av 2015.

I tillegg skal Oslopakke 3-prosjektene bidra til å overholde lovfestede krav til luftforurensing, støy, universell utforming og redusere antall drepte og hardt skadde. Utover disse kravene skal det fremtidige transportsystemet bidra til ønskelig by- og tettstedsutvikling og nasjonale mål om lokal miljøkvalitet. Samfunnsøkonomisk lønnsomhet skal inngå i kriteriene for prioritering av tiltak.

### ***Overordnet mål for Oslopakke 3:***

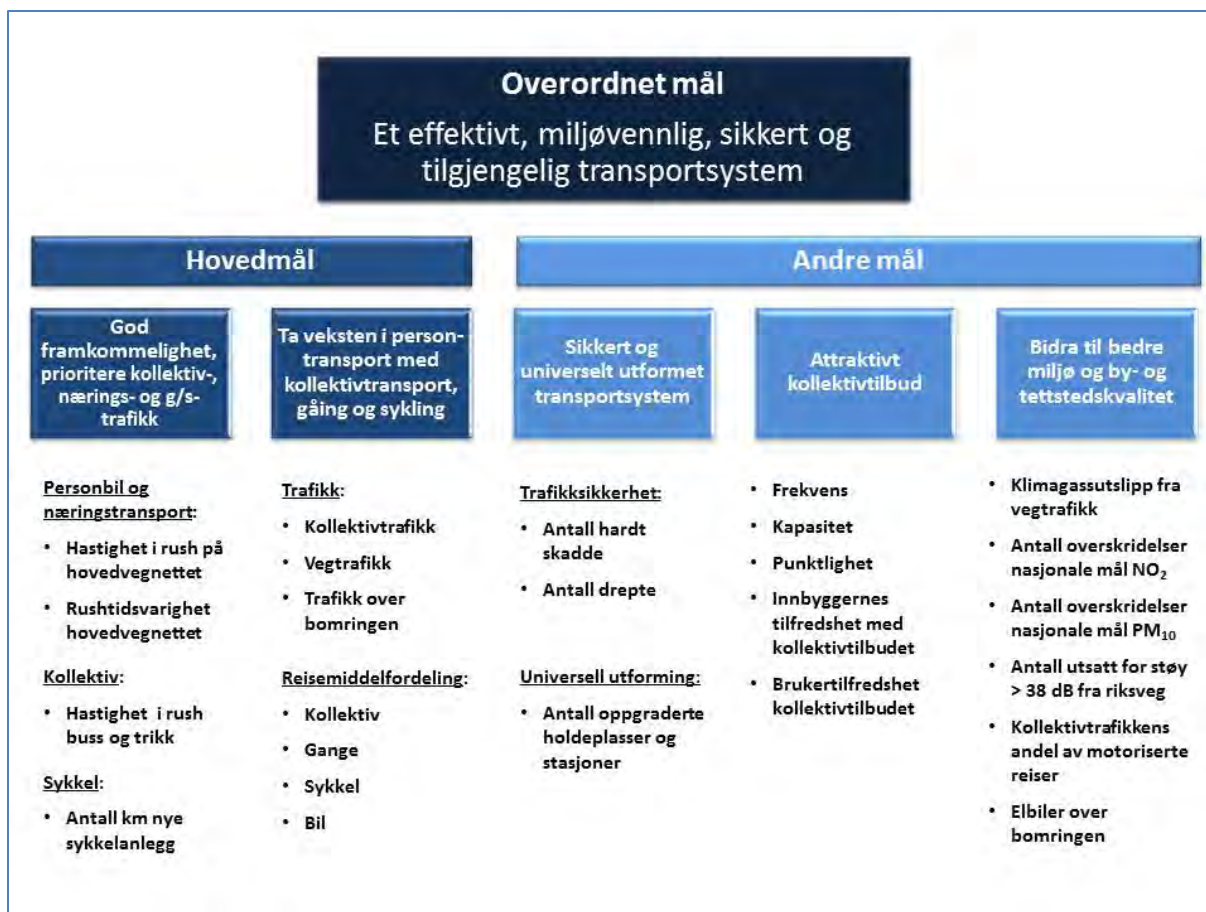
#### **Et effektivt, miljøvennlig, sikkert og tilgjengelig transportsystem**

##### ***Hovedmål:***

- *God fremkommelighet for alle trafikantgrupper, prioritere kollektiv-, nærings-, gang- og sykkeltrafikk*
- *Ta veksten i persontransport med kollektivtransport, gåing og sykling*

##### ***Andre mål:***

- *Sikkert og universelt utformet transportsystem*
- *Attraktivt kollektivtilbud*
- *Bidra til bedre miljø og by- og tettstedskvalitet*



Figur 2 Målbilde for Oslopakke 3 med overordnet mål (øverst), hovedmål (blå bakgrunn) og andre mål (lyseblå bakgrunn) samt indikatorer under hvert mål.

Alle målene er effektmål, det vil si at de måler effekter for transportbrukere eller effekter av transport. En rekke indikatorer er valgt for å kunne følge opp de ulike målene i Oslopakke 3. I størst mulig grad er det valgt indikatorer som brukes i målstyring av de ulike virksomhetene som samarbeider om Oslopakke 3 og som gir sammenlignbarhet med andre bypakker. Det er ikke identifisert mulige indikatorer for å måle effekter for by- og tettsteds kvalitet og -miljø utover de som inngår i figuren over. For å følge opp dette, er det behov for kvalitative vurderinger og egne undersøkelser.

Vedtatte mål for Akershus fylkeskommune og Oslo kommune er i tråd med målene for Oslopakke 3. I Oslo er de overordnede målene å ha et godt bymiljø og effektive og miljøvennlige infrastrukturtenester. Oslos strategi inneholder blant annet følgende elementer:

- Veksten i persontransport skal tas av kollektivtrafikk, sykling og gange
- Sykkelandelen i Oslo skal øke
- Mer miljøvennlig godstransport
- Oslo skal redusere sine klimagassutslipp med 50 prosent i forhold til 1991 nivå innen 2030, og bli klimagassnøytral innen 2050. (Klima- og energistrategi/energihandlingspakke for Osloregionen, vedtatt av bystyret 22. juni 2005, og Byøkologisk program 2011–2026 vedtatt 23. mars 2011)

- Handlingsplan for lokal luftkvalitet i Oslo, fremmet til behandling i Oslo bystyre mai 2015

Akershus fylkeskommune har utarbeidet ny samferdselsplan 2016–25. Samferdselsplanen legger til grunn overordnede målsettinger om et arealeffektivt utbyggingsmønster basert på flerkjernet utvikling, bundet sammen av et rasjonelt og miljøvennlig transportsystem som er tilgjengelig for alle og med lavest mulig behov for biltransport. Følgende strategier skal følge opp målene:

- Utvikle et helhetlig transportsystem for Oslo og Akershus som bygger opp om regional struktur
- Utvikle transportløsninger i prioriterte vekstområder som bidrar til gange og sykling, kollektivreiser og bykvalitet
- Utnytte eksisterende og planlagt transportinfrastruktur
- Møte veksten med kapasitetssterk kollektivtransport
- Utvikle et godstransportsystem som gir mer gods på sjø og jernbane og avlaster tettbygde områder for unødig tungtransport
- Videreutvikle et differensiert transporttilbud som gir mobilitet for alle
- Ivareta trafiksikkerhet i alle deler av samferdselssystemet
- Legge til rette for et drosjetilbud som sikrer trygg og forutsigbar transport når folk trenger det. Drosjetilbudet må ses i sammenheng med kollektivtilbudet.
- Stimulere til bruk av kjøretøy som er energieffektive, har lave klimautslipp, og gir lite støy og lokal luftforurensing
- Sikre at transportsystemet er robust i avvikssituasjoner, og redusere sårbarhet for kritiske hendelser

### 1.4 Porteføljestyling av Oslopakke 3

Porteføljestyling innebærer at tiltak prioriteres på grunnlag av en helhetlig vurdering av følgende elementer:

- Bidrag til måloppnåelse i Oslopakke 3
- Finansiering/disponible midler
- Samfunnsøkonomisk lønnsomhet
- Planstatus
- Kapasitet på planlegging og gjennomføring

Alle store samferdselspakker vil ha en viss grad av usikkerhet. Prosjekter kan få økte kostnader og forsinket fremdrift, og bompasseringer kan gå ned og gi reduserte inntekter. Etter Styringsgruppens oppfatning håndteres denne usikkerheten på en tilfredsstillende måte i Oslopakke 3. Dette skjer gjennom årlig rullering av fireårige handlingsprogrammer og ved større revidering/reforhandlinger av avtalen etter behov. Det gir oppdatert beslutningsgrunnlag og mulighet til å korrigere kursen ved behov.

Styringsgruppen mener at mål- og resultatstyringssystemet skal være et viktig underlag for arbeidet med langsiktige prioriteringer og fireårige handlingsprogrammer. Dette innebærer at det er nødvendig å vurdere hvordan ulike tiltak bidrar til oppfyllelse av målene for

Oslopakke 3. Samtidig må det være rom for å gjøre lokalpolitiske vurderinger som er nødvendige for å skape aksept for bompenginnkreving og enighet om tiltak.

Måloppfyllelse så langt i Oslopakke 3 beskrives i kapittel 3. Styringsgruppens forslag til prioriteringer i Handlingsprogram 2016–19 er gjort på grunnlag av porteføljestyringssystemet for Oslopakke 3. Dette er det nærmere redegjort for i kapittel 5.2. Forventet måloppnåelse ved å gjennomføre prioriterte tiltak i Oslopakke 3 i årene fremover er beskrevet under omtale av de enkelte prosjektene og rammer til investeringer og drift i kapittel 5. Forventet samlet effekt av tiltakene oppsummeres i kapittel 6.

Resultatene følges opp og rapporteres i handlingsprogram for Oslopakke 3 hver vår og i statsbudsjettet hver høst. Det er lagt vekt på regelmessig kontroll av økonomi, fremdrift og eventuelle avvik i de store prosjektene. Kapittel 2, Vedlegg 1 og Vedlegg 6 rapporterer på status og bruken av midlene i Oslopakke 3.

Styringsgruppen viser til at forhold som ligger utenfor Oslopakke 3 også vil kunne påvirke måloppnåelsen. Dette gjelder blant annet utvikling i arealbruk, parkeringspolitikk, og økonomisk og teknologisk utvikling som påvirker reisemønster og konsekvenser av transporten på ulike måter. I tillegg vil innholdet i eventuelle nye avtaler om Belønningsmidler og Bymiljømidler være viktig for samlet måloppnåelse. Det er viktig å få til et godt samspill mellom tiltak og virkemidler innenfor Oslopakke 3, og andre finansieringskilder, virkemidler og planprosesser som ulike aktører har ansvar for.

Det er viktig å sikre fortsatt god koordinering mellom Oslopakke 3 og regionalt plansamarbeid. I Plansamarbeidet har ulike alternative utbyggingsmønstre og transportsystem vært vurdert ut fra overordnede mål. Gjennom en bred og omfattende prosess er det utarbeidet forslag til felles regional areal- og transportplan for Oslo og Akershus. Endelig plan er ventet vedtatt i løpet av 2015. Planen skal ligge til grunn for kommunenes arealplanlegging, samt for fylkeskommunale og statlige prioriteringer innen areal- og transport.

## 2 Status og gjennomførte tiltak i Oslopakke 3

### 2.1 Behandling av Handlingsprogram 2015–18

Styringsgruppen la frem sitt forslag til Handlingsprogram 2015–18 for Oslopakke 3 den 8. mai 2014. Et enstemmig fylkesting i Akershus og bredt flertall i Oslo bystyre ga sin tilslutning til handlingsprogrammet gjennom vedtak hhv 16. og 18. juni 2014.

Oslo bystyre vedtok samtidig flere merknader knyttet til blant annet E18 Vestkorridoren, E6 lokk ved Furuset, sykkelstasjon og fordeling av bompenger mellom Oslo og Akershus. Dette er besvart der det er mulig og relevant i årets forslag til handlingsprogram.

I forbindelse med behandling av statsbudsjettet for 2015 (Prop. 1S (2014–2015)), vedtok Stortinget økonomiske rammer (inkludert lånebehov) og prioriteringer for 2015 basert på Styringsgruppens forslag til Handlingsprogram 2015–18.

### 2.2 Ressursbruk og gjennomførte tiltak 2014

Tabell 3 under viser at Oslopakke 3-aktørene hadde en disponibel ramme på om lag 5,8 mrd kr i 2014 (eksklusiv jernbane) som er sum bevilgninger for 2014 og overførte midler fra tidligere år.

Forbruket var på ca 4,6 mrd kr, hvorav 1,3 mrd kr i statlige og lokale midler, og 3,3 mrd kr i bompenger. Av totale disponible midler viser regnskapet et forbruk på 79 prosent. For statlige og lokale midler var andelen 80 prosent og for bompenger 79 prosent.

Ved inngangen til 2015 ble det overført om lag 1,2 mrd kr fra 2014 og tidligere år. Av dette utgjorde bompenger om lag 870 mill kr og statlige/lokale midler om lag 300 mill. kr. Mindreforbruket på bompenger var ved utgangen av 2014 redusert med 42 mill kr sammenlignet med inngangen til 2014, mens tilsvarende tall for statlige/lokale midler er 183 mill kr. For øvrig vises til Årsrapport i vedlegg 1.



## Handlingsprogram 2016–19 Oslopakke 3

Tabell 3 Disponible midler i 2014, forbruk og overførte midler til 2015 Oslopakke 3.

	Disponibelt 2014			Forbruk 2014			Overføres 2015		
	Stat/ lokal	Bom	Totalt	Stat/ lokal	Bom	Totalt	Stat/ lokal	Bom	Totalt
<b>Riksveg</b>									
Store prosjekter	430	816	<b>1 247</b>	426	762	<b>1 188</b>	4	54	<b>58</b>
Programområder	581	421	<b>1 002</b>	388	243	<b>630</b>	194	178	<b>372</b>
<b>Sum riksveg</b>	<b>1 012</b>	<b>1 237</b>	<b>2 249</b>	<b>814</b>	<b>1 005</b>	<b>1 818</b>	<b>198</b>	<b>232</b>	<b>430</b>
<b>Lokale vegtiltak</b>									
<i>Oslo</i>	350	323	<b>673</b>	111	290	<b>402</b>	239	32	<b>271</b>
<i>Akershus</i>	279	331	<b>610</b>	391	205	<b>597</b>	-112	126	<b>14</b>
<b>Sum lokale vegtiltak</b>	<b>630</b>	<b>654</b>	<b>1 283</b>	<b>502</b>	<b>496</b>	<b>998</b>	<b>127</b>	<b>158</b>	<b>285</b>
<b>Lokale kollektivtiltak</b>									
Store prosjekter	-59	1 619	<b>1 560</b>	-59	1 139	<b>1 080</b>	-0	480	<b>480</b>
Drift og småinvesteringer		729	<b>729</b>		725	<b>725</b>		4	<b>4</b>
<b>Sum lokale kollektivtiltak</b>	<b>-59</b>	<b>2 348</b>	<b>2 289</b>	<b>-59</b>	<b>1 864</b>	<b>1 805</b>	<b>-0</b>	<b>484</b>	<b>484</b>
<b>Sum Oslopakke 3</b>	<b>1 582</b>	<b>4 238</b>	<b>5 821</b>	<b>1 257</b>	<b>3 364</b>	<b>4 621</b>	<b>325</b>	<b>874</b>	<b>1 199</b>

### Riksveg

Statens vegvesen hadde et forbruk på 1,8 mrd kr på riksveg. Av disse utgjorde statlige midler 814 mill kr og bompenger 1005 mill kr. Regnskapet viser et forbruk på 81 prosent av disponible midler, resterende overføres til 2015. Mindreforbruket på riksveg er størst for programområdene, hvor 37 prosent av disponibel ramme overføres til 2015.

Mindreforbruket er først og fremst knyttet til forsinket fremdrift på prosjektene. Noen forsinkelser skyldes for liten kapasitet på planlegging og byggherre, noen skyldes lengre tid til lokalpolitisk behandling av reguleringsplaner enn forutsatt, mens andre er knyttet til nye forhold som krever revurdering av prosjekter.

Det har vært anleggsvirksomhet på følgende store riksvegprosjekter i 2014:

- E18 Bjørvika
- Rv 150 Ring 3 Ulven – Sinsen
- E18 Sydhavna
- Rv 22 Lillestrøm – Fetsund
- E16 Sandvika – Wøyen (forberedende arbeid)

Totalt var det om lag 1,0 mrd kr til disposisjon til programområdetiltak på riksveg i Oslo og Akershus i 2014. Av disse ble 630 mill kr brukt, hvorav 458 mill kr i Oslo og 172 mill kr i Akershus. Av forbrukte midler er 172 mill kr brukt på tiltak for å gjøre det mer attraktivt å gå og sykle.

Det ble totalt i Oslo og Akershus åpnet 11,4 km sykkelveg i 2014.

### **Lokale vegtiltak**

Innenfor lokale vegtiltak i Oslo og Akershus var forbruket på 1,0 mrd kr i 2014. Dette utgjorde 78 prosent av disponible midler dette året.

På programområdene til fylkesveger i Akershus var det 610 mill kr disponibelt til bruk i 2014. 597 mill kr ble brukt, hvor det blant annet gikk 121 mill kr til tiltak for gående og syklende, 66 mill kr ble brukt på trafiksikkerhetstiltak og 180 mill kr på tiltak for kollektivtrafikk og universell tilgjengelighet. Det ble blant annet bygget 6,3 km ny gangveg/fortau, og det er etablert 4 nye bussholdeplasser og 44 holdeplasser er utbedret.

På programområdene brukte Bymiljøetaten i Oslo i alt 402 mill kr av 673 mill kr disponibelt. 130 mill kr ble brukt på tiltak for kollektivtrafikk og universell utforming og 124 mill kr på gang og sykkelveger. Det er ferdigstilt 2,1 km av hovedsykkelvegnettet i 2014. Det nærmer seg ferdigstilling av Bogstadveien og det har vært svært god effekt av fremkommelighetstiltak for trikken i Thereses gate.

Mindreforbruket på lokale vegtiltak er i hovedsak knyttet til forsinket oppstart av sykkelprosjektet på Ring 2 (Blinderveien – Vogts gate) og andre prosjekter i Oslo. I Akershus er mindreforbruket nesten borte, mens det fremdeles ligger et betydelig mindreforbruk i Oslo som overføres til 2015. Det er gjort tiltak i årets handlingsprogram for å tilpasse bevilgningene bedre til hva som er realistisk å få gjennomført hvert enkelt år.



*Bogstadveien er oppgradert med ny skinnegang, holdeplasser og bredere fortau. Foto Knut Opeide*

### Lokale kollektivtiltak (T-bane, trikk og drift)

For lokale kollektivtiltak var det i 2014 et forbruk på 1,8 mrd kr i bompenger, hvor de store kollektivtiltakene utgjorde ca 1,1 mrd kr og midler til drift og småinvesteringer ca 700 mill kr. Regnskapet viser et forbruk på 79 prosent. Eksempler på kollektivtiltak som fikk midler i 2014 var:

- *Kolsåsbanen* – Banen ble åpnet frem til Kolsås stasjon i oktober.
- Byggingen av Lørenbanen. Planlagt åpning er våren 2016.
- *Store kollektivtiltak Oslo – T-bane og trikk:*
  - Forprosjekt nytt signal- og sikringsanlegg
  - Oppgradering T-banen
  - Oppgradering trikkestraséer
- Planlegging av *Fornebubanen*
- Midlene til *drift og småinvesteringer* fra Oslopakke 3
  - Økt frekvens på Grorud-, Røa- og Furusetbanen (videreføring)
  - Økt kapasitet og frekvens på busstilbudet i Akershus og Oslo
  - Mindre oppgraderingstiltak på T-bane og trikkenettet

Mindreforbruket er knyttet til senere fremdrift på Østensjøbanen, Nydalen stasjon og Prinsensgate og andre trikkeprosjekter enn tidligere forutsatt. I tillegg ble 100 mill kr i kostnader på Kolsåsbanen forskjøvet til 2015.

### Jernbane

I 2014 var budsjettet på 2,85 mrd kr til jernbaneinvesteringer i Oslo og Akershus. Av dette ble 2,3 mrd brukt. Mindreforbruket var primært knyttet til Follobanen.

I tillegg til midler til Follobanen, nyanlegg for øvrig (nytt signalanlegg av typen ERTMS), planlegging (Alnabruterminalen) og programområder, ble det i 2014 brukt midler på å tilrettelegge for ny grunnrute, og på fornyelsesprosjektet Stor-Oslo som innebærer oppgradering av jernbanen på innerstrekningene i Oslo. Fremover vil prosjektet arbeide seg videre utover på lokaltogbanen i vestkorridoren og senere i de andre korridorene.

Tabell 4. Budsjett og forbruk i 2014 for Jernbaneverket (mill 2014-kroner).

Jernbanetiltak	Budsjett	Forbruk
	2014	2014
Follobanen m/Ski stasjon og Ski hensetting (Post 31)	1475	1119
Prosjekt Stor-Oslo for fornyelse innerstrekningene (Post 30)	150	68
Nyanlegg for øvrig (post 30)	60	48
Planlegging og grunnnerverv (Post 30)	25	8
<b>Sum store prosjekt</b>	<b>1710</b>	<b>1243</b>
Nye tog / ny ruteplan	694	669
Kapasitetsøkende tiltak	31	26
Stasjoner og knutepunkter	195	156
Sikkerhet og miljø	216	206
<b>Sum programområder</b>	<b>1136</b>	<b>1057</b>
<b>Sum Oslo &amp; Akershus</b>	<b>2846</b>	<b>2300</b>

## 2.3 Anvendelse av Oslopakke 3-midler 2008–14

Siden oppstarten av Oslopakke 3 i 2008 og til og med 2014, har det i sum vært brukt i overkant av 26 mrd kr (løpende kroneverdi) i bompenger og statlige og lokale midler til vegprosjekt og lokale kollektivtiltak. Figur 3 viser fordelingen av midlene til ulike kategorier av tiltak.

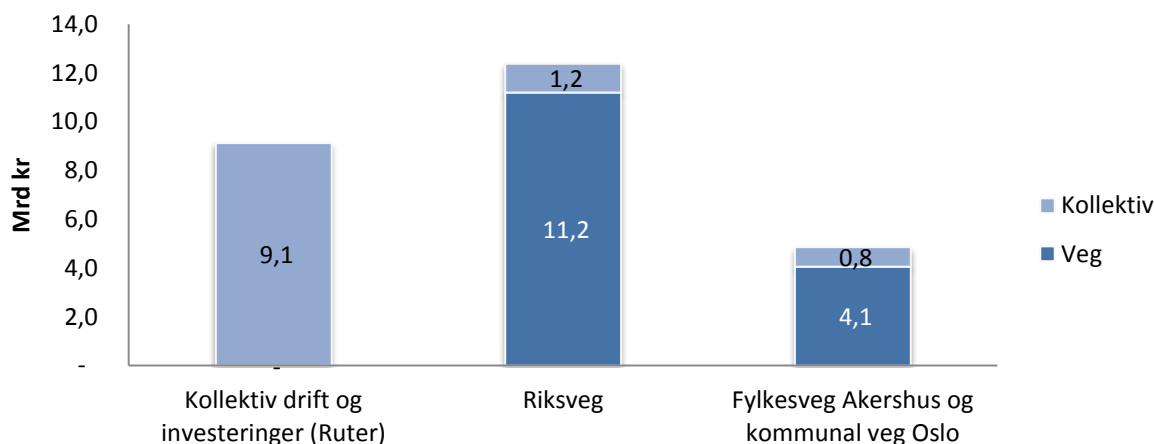
I denne perioden er om lag 11 mrd kr brukt på lokale kollektivtiltak (sum investeringer og driftstiltak). Dette inkluderer blant annet Kolsåsbanen, Lørenbanen, oppgradering av T-bane og trikkenettet i Oslo og økt frekvens og kapasitet på mange buss- og T-banestrekninger. Det har også vært benyttet midler til nye T-banevogner og innføring av et forenklet felles takst- og sonesystem for Oslo og Akershus.



*E16 Wøyen – Bjørnum ble fullført i 2009 med midler fra Oslopakke 3. Foto Øystein Skotte*

Drøyt 12 mrd kr fra Oslopakke 3 er investert i riksvegnettet i Oslo og Akershus. Viktige store prosjekt har vært ferdigstillelse av E6 Vinterbro – Assurtjern og E16 Wøyen – Bjørnum (bildet over), og snart fullførte anlegg som E18 Bjørvikaprojektet og Ring 3 forbi Økern. Parallelt har det vært investert i mange små og mellomstore tiltak innenfor programområder som gang- og sykkelveger, trafiksikkerhet og kollektivtiltak. Av de drøye 12 mrd kr har litt over 1 mrd kr gått til kollektivtiltak på riksveg som bussfelt, holdeplassoppgraderinger og knutepunktutvikling i denne perioden.

## Fordeling av midler i Oslopakke 3 2008–14



Figur 3 Samlet ressursbruk på veg- og kollektivtiltak i Oslopakke 3 i perioden 2008–2014 (sum bompenger, statlige og lokale midler) i mrd kr (løpende kroneverdi), eksklusiv jernbane. Datagrunnlag Oslopakke 3-sekretariatet.

Om lag 5 mrd kr er investert i lokale vegtiltak i Oslo og Akershus i denne perioden, hvorav i underkant av 1 mrd er brukt til kollektivtiltak. Vegtiltak omfatter strekningsvise tiltak og programområdetiltak som for eksempel sykkelveger og kollektivfelt. Fv 164 Løkkeåstunnelen, fv 154 Søndre tverrvei og Bogstadveien er eksempler på strekningsvise tiltak. I Oslo er midlene i hovedsak brukt på tiltak for kollektivtrafikk, gåing og sykling.

I tillegg har staten investert i om lag 10 mrd kr på jernbane i Oslo og Akershus i perioden. Fullføringen av nytt dobbeltspor Lysaker – Asker var det største enkelttiltaket som ble ferdigstilt i perioden.

Vedlegg 6 gir en mer detaljert oversikt over forbruk på ulike tiltak.



Ny Lysaker stasjon (2009) med fire spor til plattform og nye dobbeltspor Lysaker – Sandvika (2011) har gitt økt togkapasitet. Foto: Jernbaneverket

### 3 Måloppnåelse i Oslopakke 3

Under følger en oppsummering av måloppnåelse for Oslopakke 3 siden starten i 2008 og frem til 2014. I tillegg er det en mer detaljert gjennomgang av fremkommelighet (kapittel 3.2), nullvekstmålet (3.3) og utvikling i indikatorene det siste året (3.4). For å få med effekter av tiltak i Oslopakke 3 fra 2008, er det valgt å bruke 2007 som referanseår.

#### 3.1 Oppsummering

Gjennom å finansiere et bredt spekter av viktige transporttiltak, og ved å påvirke konkurranseforholdet mellom kollektivreiser og bilreiser, ser det ut til at en har klart å opprettholde fremkommeligheten for kollektiv- og næringstrafikk i en region i sterk vekst og samtidig klart å ta veksten i persontrafikk med kollektivtrafikk, gåing og sykling.

#### Utvikling Oslo og Akershus 2007-14



Figur 4 Utvikling i befolkning, kollektiv- og vegtrafikken i Oslo og Akershus 2007-2014. Indeks 2007=100. Datagrunnlag: Ruter, Statens vegvesen, Fjellinjen og SSB

Tilgjengelig datagrunnlag tyder på at fremkommeligheten på hovedvegnettet er opprettholdt i perioden 2007–14 til tross for relativt sterk vekst i befolkning, arbeidsplasser og økonomi. Fremkommelighetsregistreringer for busser og trikker viser at samlet reisehastighet inkludert oppholdstid på holdeplass er på omtrent samme nivå for bybuss og trikk nå som for sju år siden, mens den langsiktige trenden på regionbussene er negativ (se kapittel 3.2 for mer detaljer). Det er behov for flere typer tiltak fremover dersom en skal oppnå bedre fremkommelighet.

Figur 4 viser at det har vært en nedgang i antall passeringer over bomringen i Oslo på sju prosent fra 2007 til 2014 (inkludert elbiler). Statistikk for vegtrafikken i hele Oslo viser tilnærmet nullvekst fra 2007 til 2014, mens vegtrafikkveksten i Akershus var på sju prosent. Til sammenligning økte antall kollektivreiser i Oslo med 35 prosent og i Akershus med 47 prosent i samme periode. Samtidig økte befolkningen i Oslo og Akershus med 14 prosent.

Kollektivtrafikken har dermed tatt betydelige markedsandeler fra bil i Oslo og Akershus siden Oslopakke 3 startet.

Befolkningsøkning og utvikling i næringslivet innebærer normalt at både persontransport og næringstransport øker. Målet i Klimaforliket er knyttet til å ta veksten i *persontransport* med kollektivtrafikk, sykling og gåing. I vegtrafikk-tallene omtalt over, inngår næringstrafikk. Det foreligger ikke god nok kunnskap til å slå fast hvor stor del næringstrafikk utgjør av samlet vegtrafikkarbeid og veksten i denne. Dette vil Statens vegvesen arbeide videre med.

En annen kilde til kunnskap om persontrafikk er reisevaneundersøkelser. Ruter gjennomfører hvert år intervjuer blant 6000 bosatte i Oslo og Akershus. Disse undersøkelsene viser at *andelen* av alle reiser som skjer med bil på hverdager er redusert med åtte prosent, mens andelen kollektivreiser har økt med 28 prosent<sup>1</sup>. Det er mindre endringer i andelen av turene som foregår til fots eller med sykkel (som hovedtransportmiddel). Gange/sykling til/fra holdeplasser regnes som en del av en kollektivreise. Siden befolkningen har økt og flere reiser kollektivt, betyr det at også gang- og sykkeltrafikken i byområdet har økt i perioden.

Resultatene over tyder på at en har oppnådd målet fra klimaforliket om å ta trafikkveksten med kollektivtrafikk, gåing og sykling i Oslo og Akershus fra 2007 til 2014. En mer detaljert gjennomgang følger i kapittel 3.3 under.



*Trikketraséen i Storgata er oppgradert med Oslopakke 3-midler. Foto Knut Opeide*

Tiltakene gjennomført i Oslopakke 3 siden oppstarten i 2008 og frem til nå har bidratt til positiv utvikling på en rekke av målene for Oslopakke 3. Grorud-, Lambertseter og Kolsåsbanen er oppgradert. Økt frekvens på en rekke buss- og T-banelinjer gir et mer

---

<sup>1</sup> Grunnen til at antall kollektivreiser har økt mer enn reisevaneandelen har trolig mest sammenheng med befolkningsøkning (RVU viser hvor mye hver enkelt person reiser i gjennomsnitt), og at besøkende og pendlere utenfor Akershus ikke er med i RVU-tallene, selv når disse reiser i Oslo og Akershus.

attraktivt kollektivtilbud. Mange holdeplasser, knutepunkt og trikkestraséer er pusset opp og nye kollektivfelt etablert. Tiltak for trikk og sykkel gir resultater, men full effekt ventes først når hele trikkenettet er oppgradert og et godt sammenhengende sykkelvegnett er etablert.



Oppgradering av Kolsåsbanen og nye T-banetrog inngår i Oslopakke 3. Foto Knut Opeide.

Ett nytt dobbeltspor mellom Asker og Lysaker er fullført i perioden og har gitt økt hastighet og kapasitet. Ytterligere effekt oppnås mot slutten av 2015 etter fullføring av Høvik stasjon og videre innfasing av nye, lengre tog. Dette innebærer blant annet fast timinutters frekvens mellom Asker, Sandvika, Lysaker, Skøyen og Nationaltheatret og kvartersavganger med lokaltog på mange mindre jernbanestasjoner. Oppgradering av innerstrekningene på jernbanen skal gi bedre punktlighet.



Nøstvettunnelen på E6 Assurtjern – Vinterbro. Foto: Anders Haakonsen

På vegsiden var åpning av prosjektene E16 Wøyen – Bjørum og E6 Assurtjern – Vinterbro (bilde) i 2009 viktig for fremkommelighet og trafiksikkerhet på disse strekningene. E18 Bjørvikaprojektet har bygd nytt hovedvegssystem og arbeidet med gatenettet, sykkelfelt og ny trikkestrasé er i slutfasen. Prosjektet har vært en avgjørende forutsetning for en konsentrert byutvikling i dette sentrumsnære området hvor hoveddelen av fremtidig persontransport til bydelen vil skje til fots, med sykkel eller kollektivtransport.

På Økern ble gjennomgangstrafikken lagt om til nytt hovedvegssystem i 2013 og to nye tunneler ble tatt i bruk; Lørentunnelen og Økerntunnelen. Prosjektet Ring 3 Ulven – Sinsen har medført betydelig miljøgevinst i området. Etablering av nytt lokalvegssystem med blant annet buss- og sykkelfelt

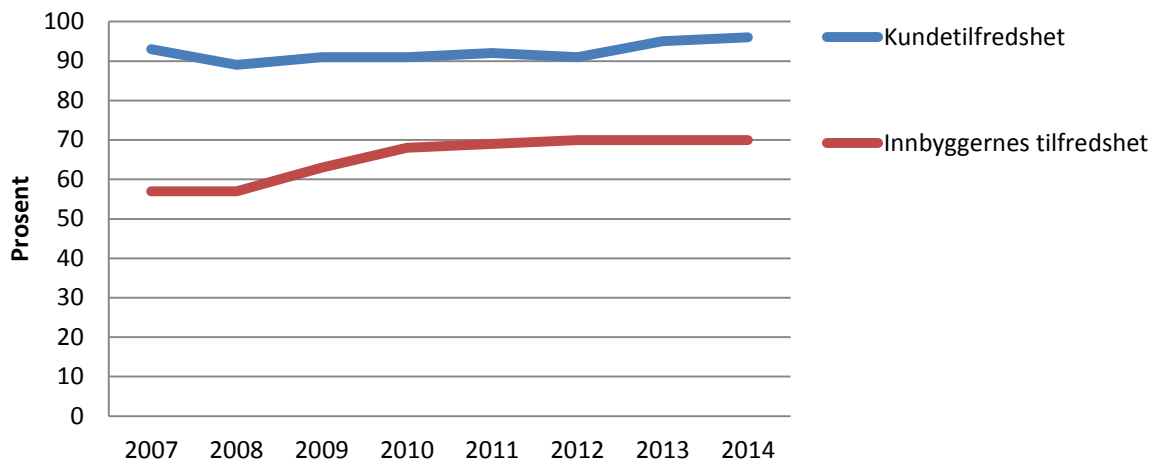


er planlagt fullført 2015/16. Prosjektet gir bedre trafiksikkerhet og har lagt grunnlag for byutvikling på Løren og Økern.

Innføring av Oslopakke 3 i 2008 medførte økte bomtakster, nytt bomsnitt på bygrensa i vest og bortfall av periodekort for bomringen. Samme år satte Oslo kommune ned prisen på månedskort i Oslo fra 720 til 550 kr. I 2011 ble et forenklet takst- og sonesystem innført i Oslo og Akershus, delvis finansiert av Oslopakke 3. Dette innebar utvidelse av Oslosonen til å omfatte blant annet Fornebu og hele T-banenettet i Bærum. Antall soner ble kraftig redusert. For mange innebar endringene at det ble enklere og billigere å reise kollektivt i regionen.

Økt tilskudd til drift av kollektivtrafikken i Oslo og Akershus har bidratt til blant annet å finansiere nye T-banvogner med økt frekvens og økt kapasitet. En del av midlene har gått til å styrke buss- og båttilbudet utover det som ville vært mulig innenfor ordinære budsjett. Oslo og Akershus har i samme periode opprettholdt og dels økt sine ordinære tilskudd til kollektivtrafikk som forutsatt i Oslopakke 3.

### Tilfredshet med kollektivtilbudet



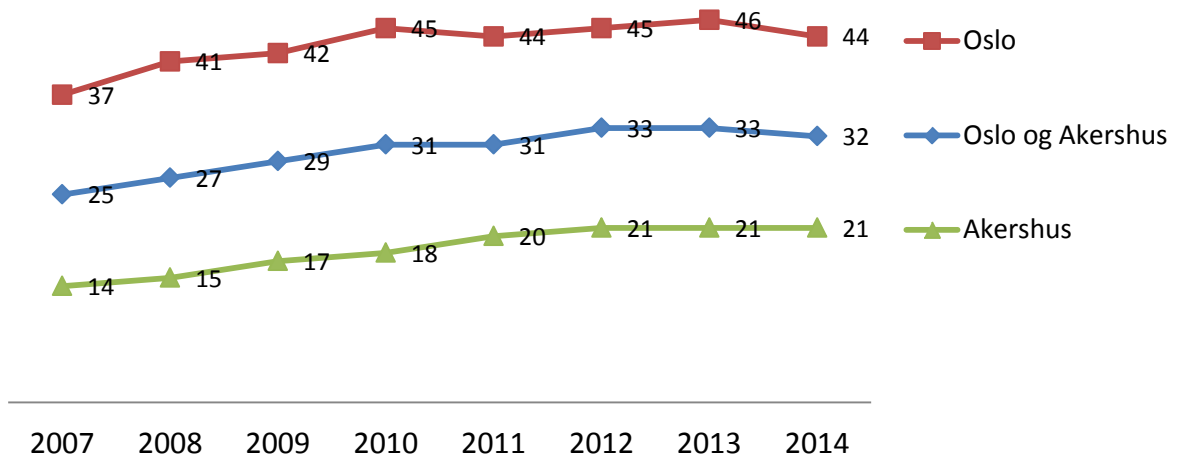
Figur 5 Utvikling i kollektivtrafikanternes tilfredshet med siste reise og hele befolkningens tilfredshet med kollektivtilbudet generelt. Datagrunnlag: Ruter (MIS)

Andelen av befolkningen som er tilfreds med kollektivtilbudet har økt med 12 prosentpoeng siden Ruter og Oslopakke 3 ble etablert i 2008, og ligger nå på om lag 70 prosent (Figur 5). Brukertilfredsheten har ligget stabilt på et høyt nivå og nådde en «all-time-high» i 2014. Hele 96 prosent av alle kollektivtrafikanterne var fornøyd med den siste kollektivreisen de foretok. I en situasjon hvor stadig flere reiser kollektivt, og det til tider er trengsel i kollektivsystemet og ulemper i anleggsfasen, er dette et svært positivt resultat.

Figur 6 viser at kollektivtransportens andel av den motoriserte trafikken har økt kraftig siden 2007 i Oslo og Akershus da 1 av 4 motoriserte reiser foregikk med kollektivtransport. Nå skjer om lag 1 av 3 motoriserte reiser med kollektivtrafikk i regionen. Dette bidrar positivt til bedre miljø og by- og tettsteds-kvalitet og andre mål for Oslopakke 3. Andelen har økt både i

Oslo og Akershus. Nivået er høyest i Oslo hvor nesten halvparten av de motoriserte turene nå foregår kollektivt, mot en av fem i Akershus.

### Kollektivandel av motorisert trafikk



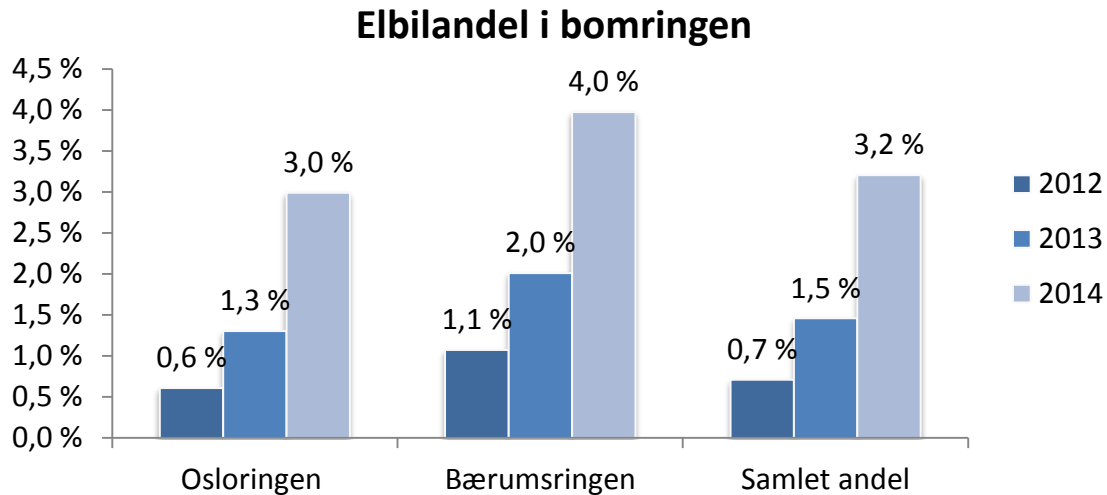
Figur 6 Utvikling i andelen av alle motoriserte reiser som foregår med kollektivtrafikk i Oslo og Akershus 2007-2014. Datagrunnlag: Ruter (MIS)

Nedgangen i figuren over for motorisert kollektivandel i Oslo i 2014 skyldes trolig tilfeldige statistiske utslag som kan skje ved utvalgsundersøkelse og stemmer ikke med øvrige tall for utvikling i veg- og kollektivtrafikken omtalt over. Dette understøttes også av resultater fra første kvartal 2015 hvor motorisert kollektivandel i Oslo er på hele 49 prosent, Akershus på 21 prosent og Oslo/Akershus samlet på 34 prosent.

Økt andel elbiler over bomringen i Oslo og Bærum er positivt for det lokale miljøet og bidrar positivt til klimamålet når det erstatter kjøretøy på fossilt drivstoff. Totaltrafikken (inkludert elbiler) over bomringen har gått ned med syv prosent etter innføringen av Oslopakke 3. Som figuren under viser, er elbilandelen blitt doblet hvert år siden 2012 og utgjorde 3,2 prosent av alle bomplasseringer i 2014.

Kombinasjonen av økt bompenger, relativt lave kollektivtakster og et styrket kollektivtilbud med økt frekvens, kapasitet og kvalitet, samt mer konsentrert arealbruksutvikling, er trolig sentrale årsaker til god måloppnåelse i Oslopakke 3 så langt.

Viktige utfordringer fremover blir å videreføre denne positive utviklingen ved å gjøre kollektivtrafikk, gåing og sykling enda mer attraktivt, sammen med ytterligere forbedringer innen trafiksikkerhet, miljø og byutvikling, og samtidig sørge for god fremkommelighet for alle trafikanter med prioritering av næringstrafikk og kollektiv-, gang- og sykkeltrafikk.



Figur 7 Utvikling i andelen elbiler av alle passeringer i bomringen i Oslo og Bærum 2012–14. (Datagrunnlag: Fjellinjen)

### 3.2 Fremkommelighet veg- og kollektivtrafikk

PROSAM<sup>2</sup> har gjennomført årlige GPS-registeringer av fremkommelighet på et utvalg ruter i Oslo og Akershus i lang tid. Datagrunnlaget for hver rute har vært begrenset til om lag åtte registreringer over en toukersperiode hver høst ([www.prosam.org](http://www.prosam.org)). Dataene viser en reduksjon på 3 prosent i gjennomsnittsfart fra 2007 til 2013 for morgen- og ettermiddagsrush på hverdager mandag–torsdag på hovedvegnettet som fremgår av kartet i Figur 8 under.

I 2013 installerte Statens vegvesen et nytt system for kontinuerlig overvåking av hastighet på hovedvegnettet i Oslo og Akershus. Dette brukes til å vise fremkommelighet i sanntid i ulike kanaler ([www.reisetider.no](http://www.reisetider.no)) og til statistikkformål. Systemet baserer seg på anonymisert bruk av Autopassbrikker.

Det nye systemet gir langt bedre datagrunnlag og mulighet til å rapportere på rushtidsvarighet. Styringsgruppen har derfor valgt å bruke datagrunnlaget fra Reisetidsprosjektet for to indikatorer for fremkommelighet på hovedvegnettet i Tabell 5 side 28.

Systemet utvides til stadig nye vegstrekninger. For å gjøre dataene sammenlignbare fra år til år, er det valgt ut én hovedrute i hver korridor samt E18 gjennom sentrum og Ring 3 vist i Figur 8. Dataene er hentet ut for september hvert år og høstferiedager for Oslo og Akershus er tatt ut (uke 40).

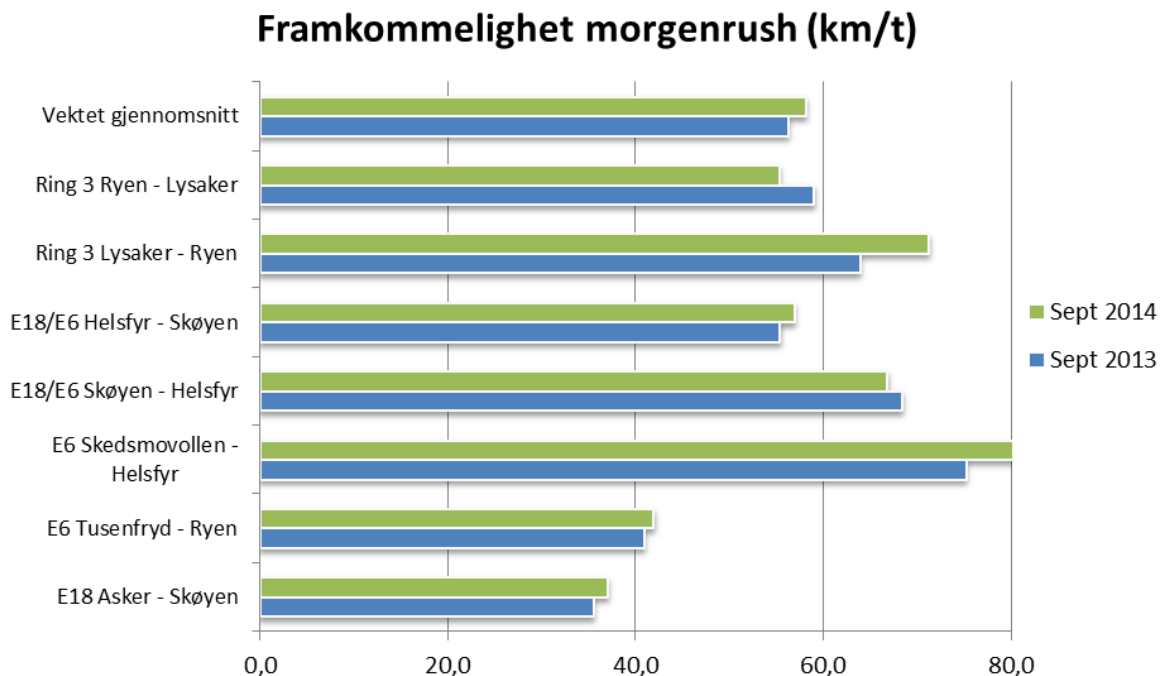
<sup>2</sup> Prognosesamarbeidet Oslo og Akershus [www.prosam.org](http://www.prosam.org).



Figur 8 Nettet som inngår i datagrunnlaget for indikatorer i Oslopakke 3 for fremkommelighet på hovedvegnettet. Skjermdump fra [www.reisetider.no](http://www.reisetider.no) i et typisk morgenrush.

Resultatet av disse målingene viste betydelige forbedringer i fremkommelighet fra september 2013 til september 2014. Gjennomsnittlig hastighet på dette nettet i rushperiodene 0700-0900 og 1500-1700 på hverdager økte med 2,7 prosent fra 51,6 til 53,0 km/t. Samtidig gikk rushtidsvarigheten ned med 13 minutter eller 9 prosent. Det vil si at perioden av døgnet hvor reisetiden var mer enn 30 prosent lengre på hovedvegnettet enn når det er fri flyt, gikk ned fra 2 timer og 23 minutter til 2 timer og 10 minutter (sum begge veger).

Det er store forskjeller mellom de ulike korridorene. Figurene 9–13 under viser mer detaljert situasjon på de ulike strekningene.

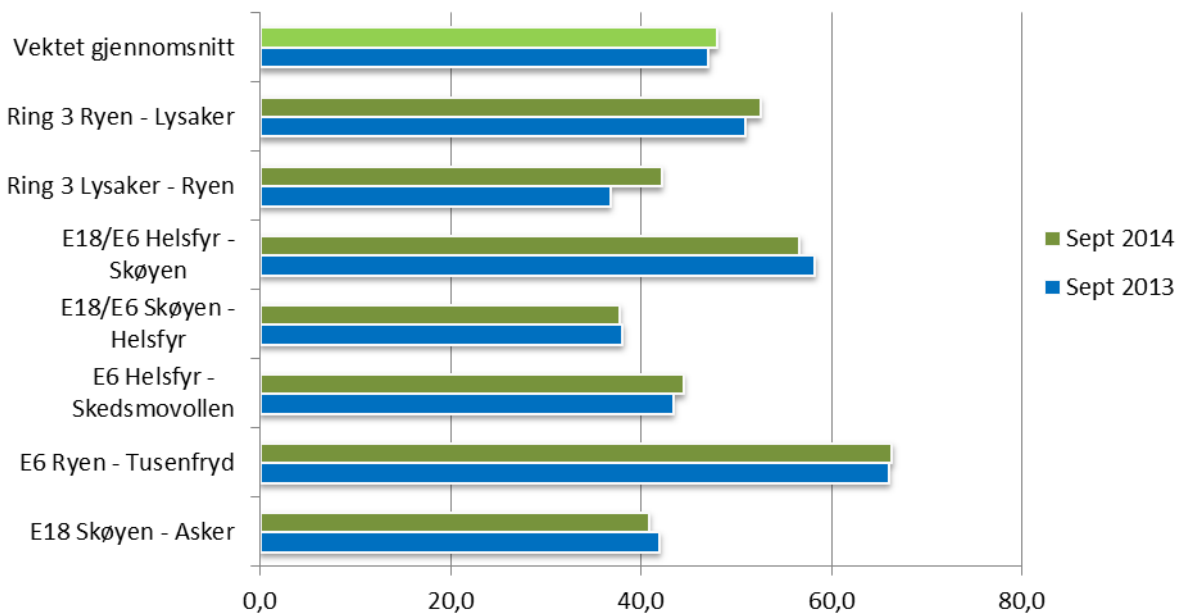


Figur 9 Gjennomsnittshastighet morgenrush 0700-0900 september 2014. Datagrunnlag Reisetidsprosjektet.

Gjennomsnittshastigheten på hovedvegnettet vist i Figur 9 var 58 km/t i morgenrush i september 2014. Det er mest kø på E18 vest og E6 sør inn mot Oslo med gjennomsnittlig hastighet på hhv 37 og 42 km/t. E6 nordfra, østgående på Ring 3 samt Skøyen mot Helsfyr utmerker seg med god fremkommelighet i morgenrushet. Øvrige strekninger ligger på rundt 60 km/t. Størst forbedring fra 2013 til 2014 finner vi på Ring 3 Lysaker – Ryen og E6 nord, men hastigheten har også økt på E6 sør og E18 vest.

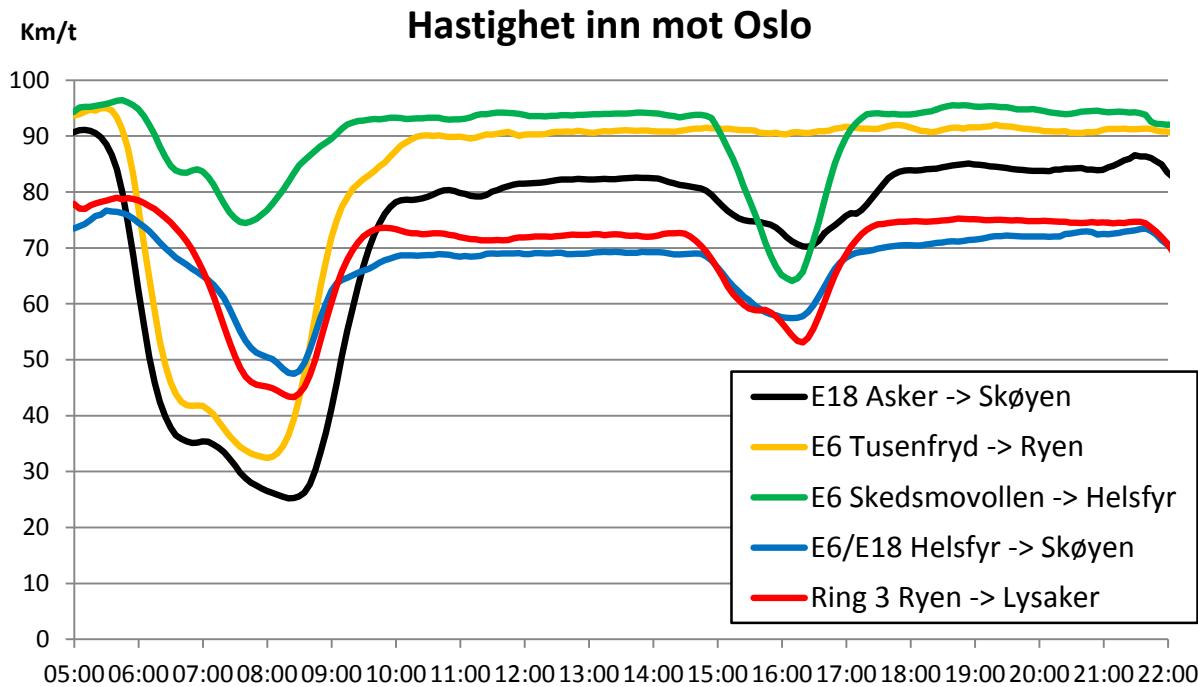
I ettermiddagsrushet (figur under) er situasjonen annerledes. Hastighetsnivået er gjennomgående litt lavere og lå på 48 km/t i september 2014. På ettermiddagen viser dette datagrunnlaget at det er relativt god flyt på E6 sørover fra Ryen, mens det er lavest gjennomsnittshastighet østover på E18 gjennom sentrum og Ring 3 Lysaker – Ryen samt på E18 Skøyen – Asker. Størst forbedring fra 2013 til 2014 finner vi på Ring 3 hvor snitthastigheten økte i begge retninger.

### Framkommelighet ettermiddagsrush (km/t)



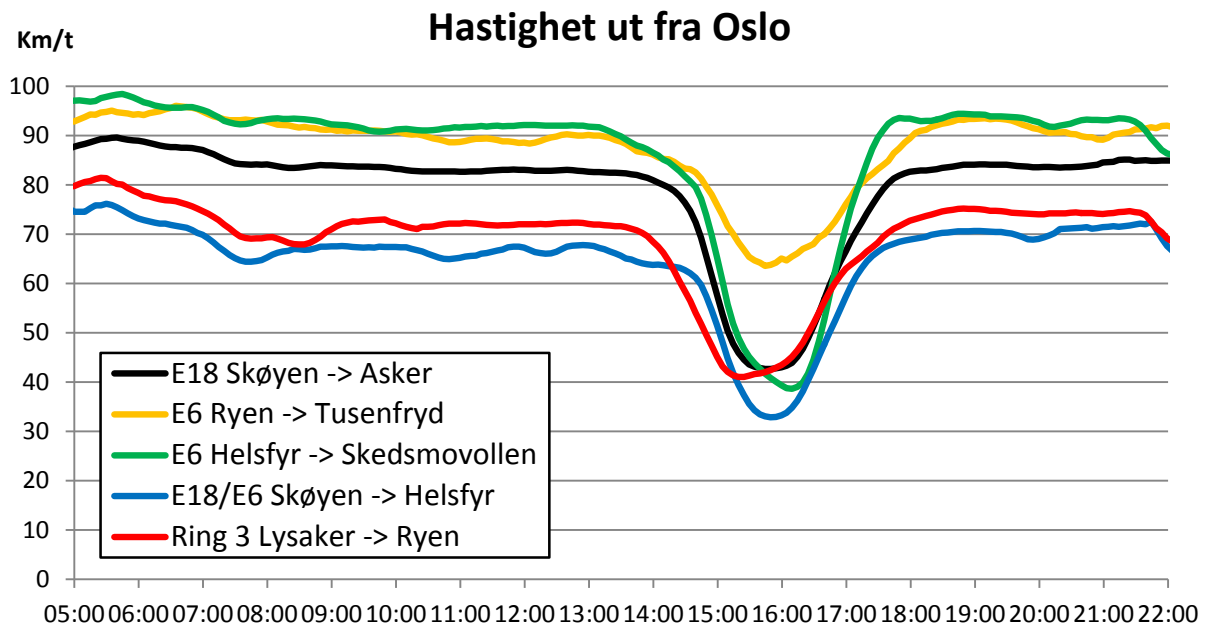
Figur 10 Gjennomsnittshastighet ettermiddagsrush 0700-0900 september 2014. Datagrunnlag Reisetidsprosjektet.

Figurene under viser hvordan hastigheten varierer på de ulike strekningene fra kl 0500 til 2200 på hverdager mandag til torsdag. Morgenrushet starter tidligst og varer lengst på E18 vestkorridoren. E6 fra Skedsmovollen mot Helsfyr er minst berørt av forsinkelser i morgenrushet. Denne strekningen har et mer markert dropp i hastighet i ettermiddagsrushet inn mot Oslo. Alle rutene med unntak av E6 sørfra har redusert fart inn mot Oslo også i ettermiddagsrushet.



Figur 11 Gjennomsnittshastighet på hverdager mandag til torsdag inn mot Oslo sentrum og på Ring 3 fra Ryen til Lysaker. Datagrunnlag Reisetidsprosjektet september 2014.

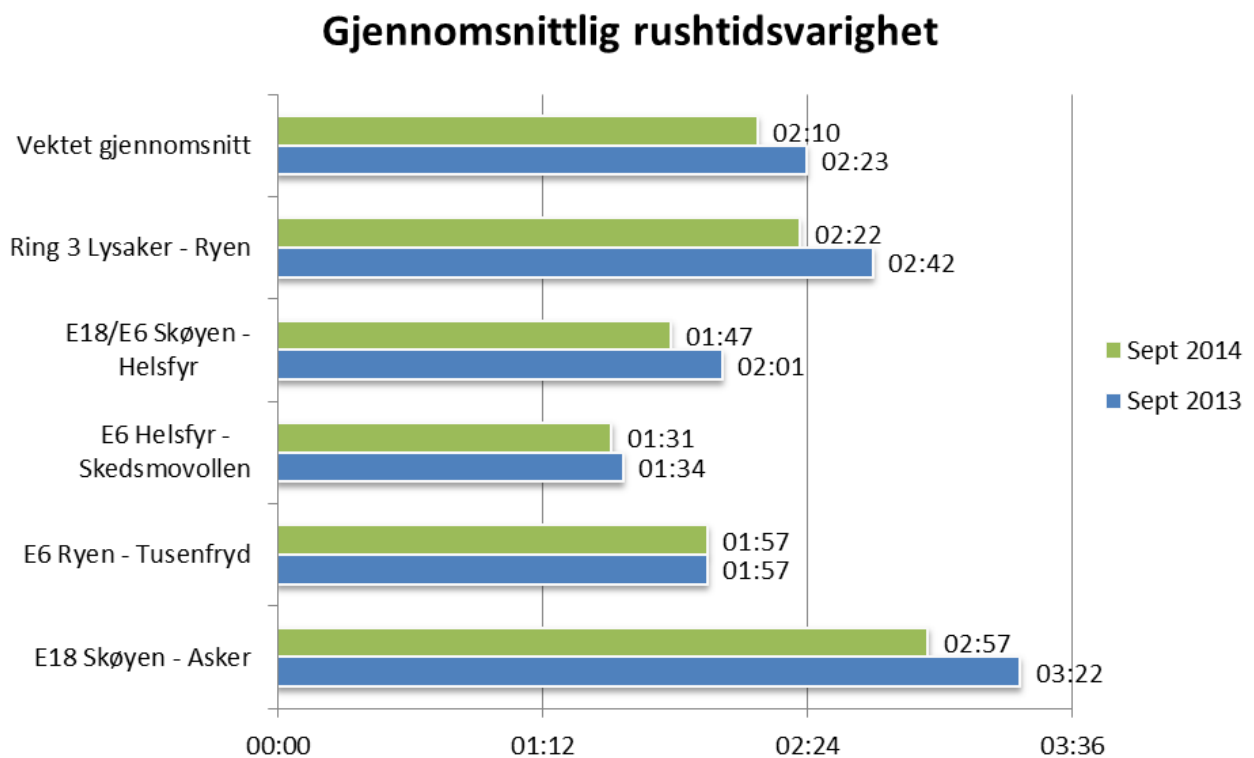
Som figuren under viser, er det lite kø i morgenrush *ut* fra Oslo og trafikken følger stort sett skiltet hastighet. Om ettermiddagen har alle rutene redusert hastighet ut av Oslo og østgående på Ring 3. Lavest hastighet er det på strekningen Skøyen – Helsefyr, mens E6 mot sør har høyest fartsnivå.



Figur 12 Gjennomsnittshastighet på hverdager mandag til torsdag ut fra Oslo sentrum og på Ring 3 fra Lysaker til Ryen september 2014. Datagrunnlag: Reisetidsprosjektet.

Figuren under viser at gjennomsnittlig rushtidsvarighet<sup>3</sup> ble redusert med 13 minutt fra september 2013 til september 2014. Størst forbedring finner vi på E18 Vestkorridoren (25 minutter), Ring 3 Lysaker – Ryen (20 minutter) og E18/E6 Skøyen – Helsfyr (14 minutter).

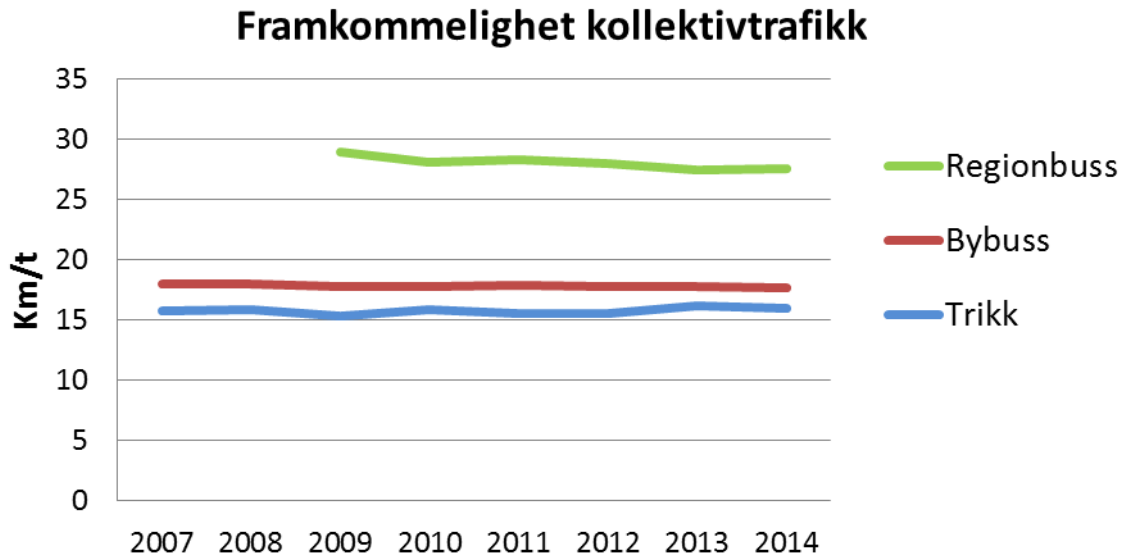
Bedringer i fremkommelighet på Ring 3 kan trolig knyttes til ferdigstillelse av hovedvegnettet på Sinsen – Ulven. Løren- og Økerntunnelen åpnet i oktober 2013. For E18 Skøyen – Asker er trolig forsterket kollektivtilbud med økt frekvens og kapasitet på jernbanen, hyppigere avganger på flere bussruter og gjenåpning av Kolsåsbanen viktige forklaringsfaktorer. NSB og Ruter har opplevd stor økning i antall kollektivtrafikanter i vestkorridoren, mens trafikken forbi bomstasjonene og tellepunkter på vegnettet i vest viser noe trafikkreduksjon.



Figur 13 Rushtidsvarighet. Antall timer og minutter i døgnet hvor reisetiden er 30 prosent eller mer enn normalt. Sum begge retninger. Datagrunnlag Reisetidsprosjektet.

For kollektivtrafikken foreligger det omfattende datagrunnlag for fremkommelighet tilbake fra 2007 (2009 for regionbuss) fra sanntidsinformasjonssystemet (SIS).

<sup>3</sup> Gjennomsnittlig antall timer og minutter på hverdager hvor kjøretiden minst 30 % eller lengre enn ved fri flyt. Tallet er sum begge veger begge rush og eventuelle helligdager og feriedager er tatt ut av datagrunnlaget.



Figur 14 Utvikling i reisehastighet (inkludert oppholdstid på holdeplasser) for ulike driftsarter vektet for antall avganger på de ulike rutene. Datagrunnlag: SIS/Ruter. Foreligger ikke tilstrekkelig datagrunnlag for Regionbuss for 2007 og 2008.

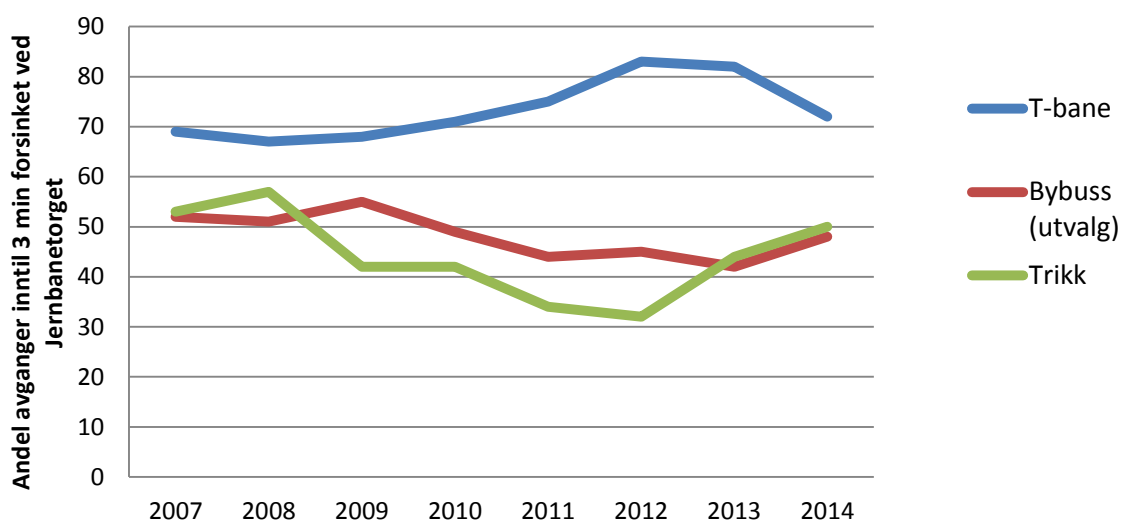
Det er gjennomført en rekke mindre tiltak innenfor programområdene for økt fremkommelighet for kollektivtrafikk på statlig og lokalt vegnett siden 2007. Dette har bidratt til raskere og mer attraktivt kollektivtilbud der det har vært gjennomført tiltak. Samtidig er kollektivnettet omfattende, og det skal mye til for å slå ut på statistikken. I tillegg har antall kollektivtrafikanter økt kraftig og medvirket til lengre oppholdstid på holdeplasser. Det har bidratt til at samlet reisehastighet inkludert oppholdstid på holdeplass er omtrent på samme nivå for bybuss og trikk, mens den langsiktige trenden på regionbussene er negativ (jf. Figur 14).

Figur 15 viser utvikling i punktlighet 2007–14 for ulike driftsarter i Oslo målt som andel avganger i rush som er mindre enn tre minutter forsinket ved passering Jernbanetorget. T-banen har hatt en positiv utvikling frem til 2012. Osloapakke 3 har finansiert mange viktige oppgraderingstiltak på T-banen som har resultert i økt pålitelighet og færre strekninger med nedsatt hastighet. De to siste årene har imidlertid T-banens punktlighet gått ned, trolig knyttet til anleggsarbeid på Lørenbanen og utfordringer knyttet til gammelt signalanlegg.

Bybuss og trikk har hatt en lengre periode med redusert punktlighet, en del av dette er knyttet til omfattende anleggsarbeid på trikkenettet. Utviklingen har snudd de siste årene, og andelen som var i rute da de passerte Jernbanetorget økte med seks prosentpoeng i 2014 sammenlignet med 2013. Det gjenstår fortsatt omfattende anleggsarbeid for å oppgradere resterende deler av trikkenettet. Det er ventet at dette, sammen med planlagte fremkommelighetstiltak, vil gi bedre punktlighet over tid.



## Punktligheit kollektivtrafikk



Figur 15 Utvikling i punktligheit 2007-2014 for ulike driftsarter. Figuren viser andel som er Inntil 3 min forsinket ved passering Jernbanetorget på hverdager kl 6:30-9:30 og 14:30-17:30. Datagrunnlag: Ruter (SIS)

Det er behov for å gjennomføre flere tiltak for å bedre fremkommelighet og punktligheit for kollektivtrafikken. I Oslo er en plan for «Kraftfulle fremkommelighetstiltak» under gjennomføring. Akershus fylkeskommune har satt i gang tilsvarende arbeid for å hjelpe regionbussene raskere frem.

### 3.3 Nullvekstmålet for personbiltrafikk

Det har vært tilnærmet nullvekst i vegtrafikken i Oslo i perioden 2007–14. I Akershus har vegtrafikkveksten i samme periode vært på sju prosent. I sum for Oslo og Akershus har vegtrafikken økt med fem prosent de siste sju årene, mens antall kollektivreiser har økt med hele 39 prosent i samme periode.

I tallene for vegtrafikk inngår både person- og næringstrafikk (lette og tunge). I en situasjon med vekst i befolkning, arbeidsplasser og økonomi, vil det normalt være vekst i næringstrafikk knyttet til vare- og godstransport og ulike tjenesteytende næringer innen bygg og anlegg, vektere, hjemmesykepleie, renhold mv. Siden næringstrafikk er unntatt fra nullvekstmålet, må en i tillegg se på andre datakilder for å få et bilde av måloppnåelsen. En slik datakilde er reisevaneundersøkelser.

Hvert fjerde år gjennomfører TØI nasjonale reisevaneundersøkelser (NRVU) blant personer som er 13 år og eldre og dekker alle dager i året. Utvalget varierer fra gang til gang avhengig av lokal finansiering<sup>4</sup>. Ruter gjennomfører årlig intervjuer av rundt 6000 innbyggere i Oslo og

<sup>4</sup> Utvalget i 2014-undersøkelsen var på om lag 13 800 personer i Osloregionen, og i 2009 på om lag 2600 personer.

Akershus som også omfatter reisevaner, men da kun for hverdager (mandag–fredag) og personer 15 år og eldre. Resultatene inngår i Ruters Markeds- og informasjonssystem (MIS)<sup>5</sup>.

Det er vanlig å skille mellom korte/daglige reiser og lange reiser (over 100 km) i en reisevaneundersøkelse (RVU). Det er de daglige reisene som er mest relevant for å vurdere trafikale endringer i et byområde over tid.

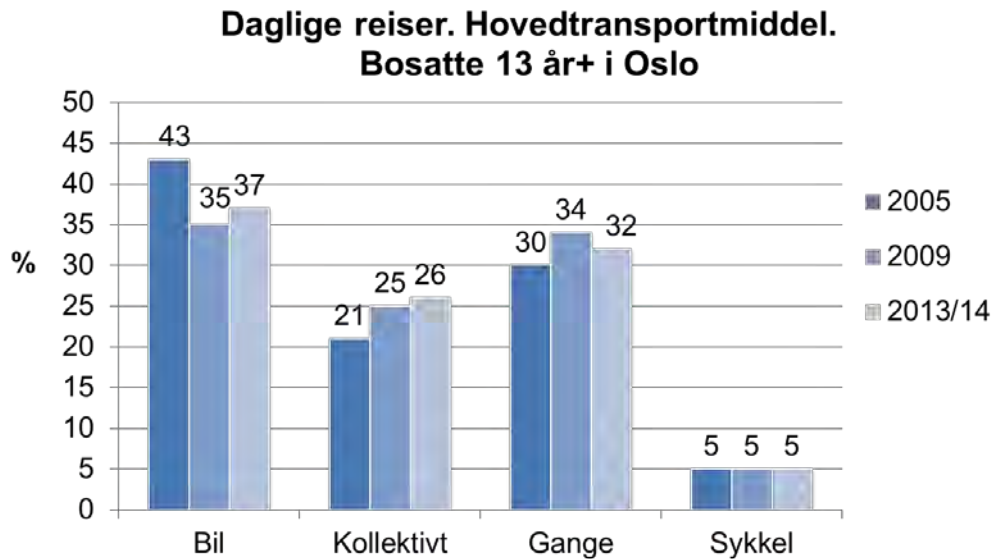
Reisemiddelfordeling fra RVU viser hvilken andel de ulike reisemidlene har – uavhengig av reisens varighet, formål eller lengde (inntil 100 km). En reise regnes som avsluttet når en har nådd bestemmelsesstedet eller stopper for å utføre ærend. Gange og sykkel regnes som transportmidler kun når de er hovedtransportmiddel på en reise. Det vil si at når en går eller sykler til/fra en holdeplass og reiser kollektivt, vil det regnes som en kollektivreise. De fleste har kortere veg til en parkeringsplass enn til kollektivtilbudet. Det betyr at økt kollektivandel innebærer normalt også at befolkningen går og sykler mer i løpet av en vanlig dag enn det som fanges opp i en RVU.

Dersom ikke gjennomsnittlig reiselengde for de ulike transportmidlene endrer seg, gir dette også et godt bilde av persontransporten som *bosatte* utfører i et byområde, gitt at utvalg og representativitet er i varetatt. MIS inkluderer ikke reiselengde. Det gjør derimot NRVU, og det er mulig å ta ut tall for gjennomsnittlig reiselengde (er ikke gjort kun for Osloregionen ennå). Samtidig vil også en del reiser i et byområde utføres av besøkende og pendlere fra andre steder i inn- og utland som ikke inngår i RVU, men inngår i persontrafikken og dermed også klimamålet. Det betyr at vi ikke kun kan legge vekt på RVU-tall, men også må se på statistikk for veg- og kollektivtrafikk som omtalt i kapittel 3.1.

Siden Oslopakke 3 ble etablert mellom to NRVU-undersøkelser, må en ta med de tre siste undersøkelsene for å få med effekten av oppstarten av Oslopakke 3 (endringer i bomsystemet kom i 2008). Figur 16 viser at kollektivandelen blant bosatte i Oslo har økt hele perioden. Samlet bilandel gikk ned med hele åtte prosentpoeng fra 2005 til 2009 for siden å øke to prosentpoeng. Samlet utvikling fra 2005 til 2013/14 viser en nedgang på 6 prosentpoeng. Det har vært mindre endringer i sykkel og gangandel i perioden.

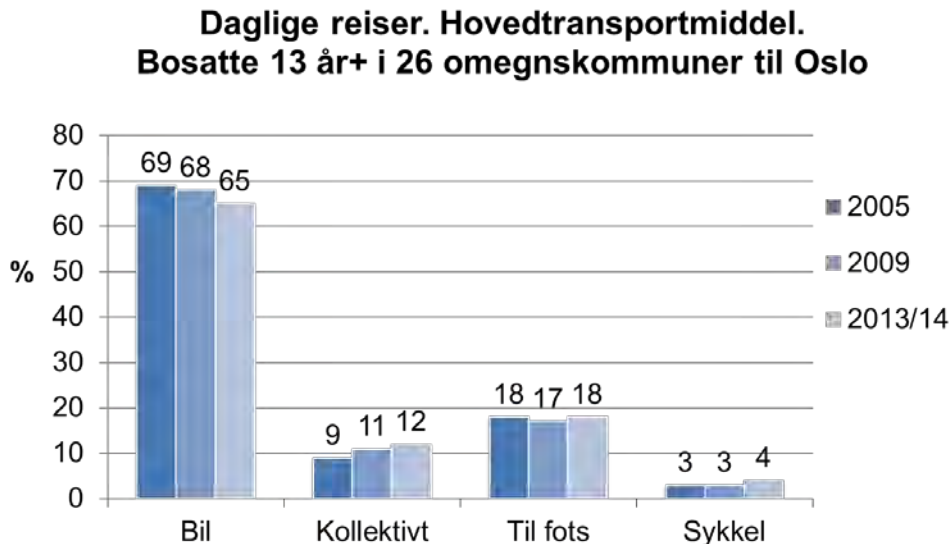
---

<sup>5</sup> Både MIS og NRVU gjennomføres som telefonintervjuer av et representativt utvalg av befolkning fordelt over hele året. NRVU sender i tillegg informasjonsbrev med reisedagbok i forkant av telefonintervjuet. PROSAM har gjort en sammenligning av siste tilgjengelige tall fra NRVU (2009) med MIS for samme år. Her er helgereiser og reiser utført av 13- og 14-åringer tatt ut av NRVU for å gjøre det sammenlignbart (PROSAM-rapport 202). Resultatet viser relativ små forskjeller.



Figur 16 Reisemiddelfordeling blant bosatte i Oslo. Datagrunnlag: Nasjonale reisevaneundersøkelser/TØI

Figur 17 viser tilsvarende resultater for 26 omegnskommuner som omfatter de fleste i Akershus og noen flere utenfor med stor innpendling til Oslo. Her har bilandelen blant bosatte gått ned i alle tre undersøkelsene, og det har vært en relativ sterk vekst i kollektivandelen. Undersøkelsen omfatter også reiser som bosatte foretar i Oslo og andre områder.



Figur 17 Reisemiddelfordeling blant bosatte i 26 omegnskommuner til Oslo. Datagrunnlag: Nasjonale reisevaneundersøkelser/TØI

Det er to forskjeller mellom MIS og NRVU. For det første spør MIS kun om reiser på hverdager, mens NRVU inkluderer også lørdager og søndager. Hverdagstrafikken er imidlertid dimensjonerende for transportsystemet og utgjør de største miljøutfordringene, slik at dette vurderes som mest relevant for målene i Oslopakke 3. En annen viktig forskjell er at MIS spør personer som er 15 år og eldre, mens NRVU også intervjuer 13- og 14-åringer. Siden reisemønsteret til de yngste ungdommene er forskjellig fra øvrige befolkningsgrupper,

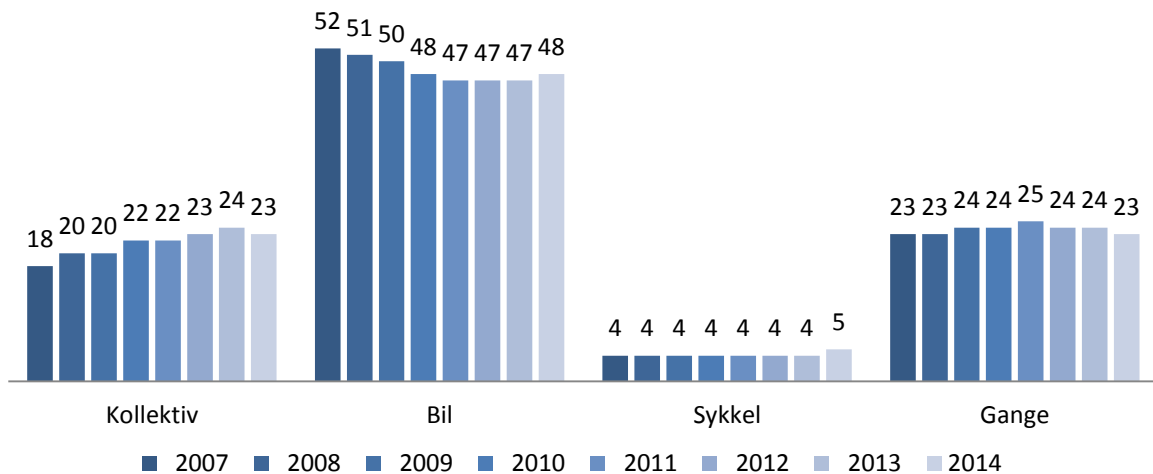
vil dette kunne påvirke samlet reisemiddelfordeling i MIS sammenlignet med NRVU om en ikke tar ut denne gruppen av tallene for NRVU. Det er imidlertid en liten gruppe og slår neppe mye ut i totaltallene eller for endringer over tid.

Oslopakke 3 bruker NRVU for å vise samlet reisemiddelfordeling over hele uka. Siden denne bare gjennomføres hvert fjerde år, brukes MIS for årlig oppfølging av hverdagstrafikken som representerer den viktigste utfordringen i Oslo og Akershus. På denne måten kan en hvert fjerde år undersøke om helgetrafikken utvikler seg annerledes enn hverdagstrafikken og om og reisevaner blant tretten- og fjortenåringene utvikler seg annerledes enn blant personer over fjorten år. Slike analyser er foreløpig ikke utført. Her vises totaltallene.

Resultatene for Oslo og Akershus fra MIS vises i Figur 18. Disse undersøkelsene viser at andelen av hverdagsreiser i Oslo og Akershus som utføres med bil har sunket med åtte prosent i perioden, mens andelen utført med kollektivtransport har økt 28 prosent. Andelen av alle reiser som foregår til fots og med sykkel har økt enkelte år, men ligger nå på om lag samme nivå som i 2007. Gang- og sykkeltrafikken målt som antall reiser har likevel økt siden befolkningen har økt i samme periode.

Dette er også en viktig forklaring, sammen med at også næringstrafikk inngår i vegtrafikkindeksen som omtalt over, på at andelen av alle personreiser som utføres med bil er redusert mer enn tall for vegtrafikken gir inntrykk av.

### Reisemiddelfordeling Oslo og Akershus



Figur 18 Utvikling i reisemiddelfordeling i Oslo og Akershus 2007–2014. Alle reiser bosatte 15 år og eldre i Oslo og Akershus som utføres mandag til fredag. Datagrunnlag Ruter (MIS)

Oslopakke 3 har vært en sentral bidragsyter til denne utviklingen, dels ved finansiering av en rekke tiltak for kollektivtrafikk, gåing og sykling, og dels gjennom å påvirke prisforholdet mellom bilreiser og kollektivreiser ved økte bompenger og bidrag til forenkling av takstsystemet for kollektivtrafikken.

### 3.4 Måloppnåelse 2013–14

Tabellen nedenfor gir en oversikt over hvordan utviklingen har vært for de ulike indikatorene for Oslopakke 3 siste året.

Tabell 5 Indikatorer for Oslopakke 3 og rapportert måloppnåelse i 2013 og 2014.

Mål	Indikator	2013	2014	Endring 2013-14
<b>God fremkommelighet</b>				
Personbil og næringstrafikk	Hastighet i rush på hovedvegnettet (km/t)	51,6	53,0	2,7 %
	Rushtidsvarighet (timer:minutt)	02:23	02:10	-9,1 %
Kollektivtrafikk	Reisehastighet i rush (km/t)			
	- Regionbuss	27,5	27,6	0,4 %
	- Bybuss	17,8	17,7	-0,6 %
	- Trikk	16,2	16,0	-1,2 %
Gang og sykkel	Antall km nye sykkelanlegg			
	- Riksveg (Oslo og Akh)	3,0	3,0	3,0 km
	- Fylkesveg Akershus	2,1	6,3	6,3 km
	- Kommunal veg Oslo:	3,8	2,1	2,1 km
	- Sum:	8,9	11,4	11,4 km
<b>Ta veksten i persontransport med kollektivtransport, gåing og sykling</b>				
Kollektivtrafikk (mill reiser)	- Oslo	232	239	3,3 %
	- Akershus	77	80	3,5 %
	- Oslo og Akershus	309	319	3,4 %
Vegtrafikk (mill. kjøretøykm)	- Oslo	3670	3706	1,0 %
	- Akershus	5335	5410	1,4 %
	- Oslo og Akershus	9005	9116	1,2 %
Bompasseringer/døgn (ÅDT én retning)	Osloringen	243 281	242 228	-0,4 %
	Bærumsringen	67 775	67 409	-0,5 %
	Sum	311 056	309 637	-0,5 %
Reisemiddelfordeling (hverdager bosatte i Oslo og Akh. 15 år +)	Kollektiv	24 %	23 %	-1 %-poeng
	Gange	24 %	23 %	-1 %-poeng
	Sykkel	4 %	5 %	+1 %-poeng
	Bil	47 %	48 %	+1 %-poeng
<b>Sikkert og universelt utformet transportsystem</b>				
Trafikksikkerhet alle transportformer	Antall hardt skadde:	137	107	-21,9 %
	Antall drepte:	17	15	-11,8 %
Universell utforming	Antall holdeplasser og stasjoner oppgradert pr år	135	140	140 hpl/stasjoner

## Handlingsprogram 2016–19 Oslopakke 3

Mål	Indikator	2013	2014	Endring 2013-14
<b>Attraktivt kollektivtilbud</b>				
Frekvens (ant. minutter mellom hver avgang)		n/a	n/a	n/a
Tilbudt kapasitet:	- Buss, T-bane og trikk (plasskm):	7 868	8 275	5,2 %
	- Tog (setekm):	3 505	3 504	0 %
Punktlighet*	- T-bane	82 %	72 %	-10 %-poeng
	- Bybuss (utvalg)	42 %	48 %	+6 %-poeng
	- Trikk	44 %	50 %	+6 %-poeng
	- Tog	91 %	91 %	0 %
Innbyggernes tilfredshet med kollektivtilbudet		70 %	70 %	0 %
Brukertilfredshet kollektivtilbudet		95 %	96 %	+1 %-poeng
<b>Bidra til bedre miljø og by- og tettsteds kvalitet</b>				
Klimagassutslipp fra vegtrafikk (1 000 tonn CO <sub>2</sub> -ekvivalenter)		1 704	n/a	n/a
Antall timer med overskridelser nasjonale mål NO <sub>2</sub>		187	79	-58 %
Antall døgn overskridelser nasjonale mål PM <sub>10</sub>		73	39	-47 %
Antall personer utsatt for støy > 38 dB fra riksveg		3 453	3 877	12 %
Kollektivtrafikkens andel av motoriserte reiser		33 %	32 %	-1 %-poeng
Elbiler over bomringen i Oslo og Bærum (ÅDT en retning)		4 541	9 930	119 %

*n/a: ikke tilgjengelige eller anvendbare data*

*\*Punktlighet for tog defineres som under 4 min forsinkelse ved endestasjon hele døgnet, for T-bane, trikk og buss er kravet under 3 min forsinkelse ved passering av Jernbanetorget i rush.*

### **God fremkommelighet for alle trafikantgrupper**

Fra 2013 til 2014 økte fremkommeligheten på hovedvegene i Oslo og Akershus. Gjennomsnittshastigheten i rushtidene økte med om lag tre prosent og rushtidsvarigheten ble redusert med hele ni prosent på europavegene mellom Asker, Skedsmovollen og Vinterbro og hele Ring 3.

Fullt så positivt var det ikke for kollektivtrafikken. Her gikk reisehastigheten ned med om lag én prosent for trikk og bybuss, mens regionbuss økte med 0,5 prosent. Tallet inkluderer oppholdstid på holdeplasser. Flere reisende bidrar til lengre av- og påstigningstid.

Den siste indikatoren under dette hovedmålet er antall km ferdigstilte sykkelanlegg langs fylkesveg i Akershus, kommunal veg i Oslo og riksveger i området. I 2014 ble i alt 11,4 km nye sykkelanlegg ferdigstilt. Dette er 2,5 km flere enn i 2013.

### **Ta veksten i persontransport med kollektivtransport, gåing og sykling**

Antall kollektivreiser i Oslo og Akershus økte med 10 millioner eller 3,4 prosent i 2014. Dette er tre ganger så høy vekst som økningen i vegtrafikken (inkludert næringstrafikk) i Oslo og Akershus. Antall passeringer over bomringen pr dag gikk ned med 0,5 prosent fra 2013 til 2014.

Ser en på reisemiddelfordelingen samlet for Oslo og Akershus, viser Ruters data (MIS) basert på intervjuer av 6000 bosatte hvert år i Oslo og Akershus små endringer fra 2013 til 2014. Sykkel og bil økte med ett prosentpoeng, mens kollektiv og gange ble tilsvarende redusert. Det er usikkert om endringene er statistisk signifikante. Det er aktuelt å følge opp dette neste år.

De siste årene har under halvparten av reisene i Oslo og Akershus skjedd med bil. Kollektivtrafikk og gange stod for om lag en fjerdedel av reisene hver. Sett over hele året hadde sykkel en andel på fem prosent av alle reisene i 2014.

### ***Sikkert og universelt utformet transportsystem***

I 2014 omkom 15 personer i trafikkulykker i Oslo og Akershus. Det to færre enn året før. Antall hardt skadde gikk ned med over 20 prosent i 2014 sammenlignet med 2013 (sum for alle transportformer). I 2014 ble 135 holdeplasser og stasjoner oppgradert eller nybygd og det bidrar positivt til målet om universell utforming.

### ***Attraktivt kollektivtilbud***

Kapasitet er en viktig egenskap ved et attraktivt kollektivsystem. Også i 2014 økte kapasiteten betydelig og er en viktig forutsetning for å kunne nå målet om at kollektivtransporten skal ta veksten i persontransport sammen med gåing og sykling. Ruter økte tilbudt plasskm<sup>6</sup> med 5 prosent. NSB hadde ikke økning i setekapasiteten i 2014, men i 2013 økte den med hele 15 prosent.

Buss og trikk ble mer presise i 2014 målt ved passering av Jernbanetorget, mens T-banen ble mer forsinket enn før. Det har trolig sammenheng med anleggsarbeid på Lørenbanen og utfordringer knyttet til gammelt signalanlegg.

Sju av ti innbyggere i Oslo og Akershus var fornøyd med kollektivtilbudet i 2014. Dette er uendret fra året før. Dersom en bare ser på dem som reiste kollektivt, var tilfredsheten hele 96 prosent i 2014, som er ny rekord. Det jobbes med å fremskaffe et tilfredsstillende datagrunnlag for rapportering på frekvens på kollektivtilbudet. Dette vil bli rapportert når det foreligger.

### ***Bidra til bedre miljø og by- og tettstedskvalitet***

Det foreligger nå beregnet tall for fylkesvise utslipp av klimagasser fra vegtrafikk for årene 2009–13 fra SSB. Resultatet for 2014 vil bli offentliggjort senere. I 2013 var utslippet i Oslo og Akershus tilnærmet uendret sammenlignet med 2012 (-0,2 prosent).

Rapportering av NO<sub>2</sub>-nivåer over nasjonale mål baseres på målestasjoner langs vegnettet. Det oppgis antall målte overskridelser av nasjonale mål på den målestasjonen med høyest antall overskridelser i løpet av ett år. Det er målestasjonen ved E18 Hjortnes som er grunnlaget for rapporteringen de fire siste årene. Her var det 79 timer med overskridelser over nasjonalt mål for NO<sub>2</sub>, som er mer enn en halvering sammenlignet med året før. Også for PM<sub>10</sub> var det en svært positiv utvikling siste året. Antall døgn med svevestøvutslipp over nasjonalt mål ble nesten halvert og var på 39 i 2014. Det er behov for å sette inn ytterligere

---

<sup>6</sup> Plasskm er antall sitte- og ståplasser i kollektivtransportmidlene multiplisert med hvor langt de kjører i løpet av ett år.

tiltak for å nå målene for luftkvaliteten i Osloområdet. Oslo kommune holder på å lage en handlingsplan for lokal luftkvalitet i Oslo som er ventet vedtatt før sommeren 2015. Den vil bli fulgt opp i Oslopakke 3.

Antall bosatte utsatt for innendørs støy over 38 dB fra riksveg er ifølge utførte beregninger økt med om lag 12 prosent fra 2013 til 2014. Dette gjelder nå nærmere 3900 personer i Oslo og Akershus.

Ruters spørreundersøkelse viste at 32 prosent av alle motoriserte personreiser i Oslo og Akershus på hverdager ble utført med kollektivtransport i 2014. Dette er omtrent uendret fra 2013. Det er stor forskjell mellom Oslo og Akershus. I Oslo utføres nærmere halvparten av alle motoriserte reiser med kollektivtrafikk. Dette bidrar positivt til miljø og by- og tettstedskvalitet.

Antall elbiler over bomringen i Oslo og Bærum gir et bilde på utviklingen i kjøretøyparkens miljøegenskaper. Også fra 2013 til 2014 ble antallet mer enn doblet. I 2014 kjørte gjennomsnittlig nesten 10 000 elbiler forbi Fjellinjens bomstasjoner pr dag (én retning), noe som utgjør 3,2 prosent av alle bompasseringer.



## 4 Økonomiske forutsetninger for Handlingsprogram 2016–19

### 4.1 Økonomiske rammer baseres på nullvekst i personbiltrafikken

For handlingsprogramperioden 2016–19 legger Styringsgruppen til grunn følgende økonomiske rammer før låneopptak:

Tabell 6 Inntekter i Oslopakke 3 i perioden 2016–19. Mill 2016-kr.

Inntekter (mill 2016-kr)	2016	2017	2018	2019	Sum 2016-19
Bompenger*	2 055	2 163	2 133	2 128	<b>8 478</b>
Statlige riksvegmidler	918	998	384	546	<b>2 846</b>
Kommunale midler Oslo	267	332	356	318	<b>1 273</b>
Fylkeskommunale midler Akershus	459	245	245	245	<b>1 193</b>
<b>Sum Oslopakke 3</b>	<b>3 698</b>	<b>3 738</b>	<b>3 117</b>	<b>3 236</b>	<b>13 790</b>
Jernbane (statlige midler)**	4 640	5 057			
<b>Sum Oslopakke 3 inkl jernbane</b>	<b>8 338</b>	<b>8 795</b>			

\* I tillegg kommer årlige lånebehov slik at netto bompenger og lånebehov til sammen summerer seg til 11,7 mrd 2016-kr i perioden 2016–19.

\*\*Jernbaneverkets budsjettforslag 2016 og tall for 2017 er basert på Jernbaneverkets reviderte Handlingsprogram 2014–17

Som Tabell 6 viser, er samlet inntekter i Oslopakke 3 om lag 13,8 mrd i handlingsprogramperioden når jernbaneinvesteringene holdes utenom. For perioden 2016–19 utgjør bompengene 61 prosent av inntektene. Når jernbaneinvesteringene tas med, er bompengandelen 25 prosent i 2016.

Forventede netto bompenger fra Fjellinjen i 2016-kroner er basert på konsumprisjustering av satsene og nullvekst over bomringen i perioden. Videre er det forutsatt en vekst i elbiltrafikken i 2016.

I tråd med Revidert avtale inngått våren 2012, legges det til grunn at takstene i bomringen for personbil øker med én krone innen 1. juli 2016 i bomringen i Oslo og femti øre over Bærumsringen. Dette kommer i tillegg til ordinær konsumprisjustering. Ordningen med at takst for tunge kjøretøy over 3 500 kg er tre ganger takst for personbil videreføres. Økt proveny som følge av forutsatt takstøkningen i 2016 er beregnet inn i de forventede netto bompengene i Tabell 6. Det er forutsatt et samlet bompengebidrag på om lag 8,5 mrd kr i planperioden.

Forslag til statsmidler til riksveger i tabellen over er basert på Statens vegvesens forslag til budsjett 2016 og Handlingsprogram 2014–17 for riksveger. Det er forutsatt at 2017-nivået på programområder er videreført i 2018 og 2019 i tråd med Revidert avtale.

For fylkeskommunale midler fra Akershus er rammene i økonomiplan 2015–18 for fylkesveger lagt til grunn, med videreføring av realnivå for 2018 og 2019. I tillegg foretar fylkeskommunen en rammeoverføring fra 2015 som innebærer at det fylkeskommunale bidraget øker med 100 mill kr i 2016. Tilskuddet blir da 459 mill kr i 2016. Beløpet inkluderer

momskompensasjon fra staten som fylkeskommunen får tilbakebetalt for investeringer i fylkesvegnettet. Tilskuddet fra Oslo kommune er forutsatt videreført på samme nivå og inkluderer også beregnet momskompensasjon av samferdselsinvesteringene.

## 4.2 Bompengeprognoser

Netto bompengebidrag er basert på prognoser fra Fjellinjen for brutto bompengeinntekter fratrukket forventede driftskostnader og investeringer, samt nedbetaling av gjeld og rentekostnader. Forventede bompengebidrag er justert ned med hhv 62 mill kr i 2016 og ca 25 mill kr pr år for resten av planperioden 2017–19 som følge av at tunnelrehabiliteringsprosjektet i Oslo vil gi redusert kapasitet og dermed færre passeringer forbi flere bomstasjoner de neste årene.

I tillegg er utviklingen av elbiler og konsekvensene for bompengeproveny analysert. Dagens takst-, avgifts- og fordelsregime for elbiler er lagt til grunn. I forslaget til Handlingsprogram er det forutsatt at andel elbilpasseringer blir ca. 7 % i Osloringen og ca. 9 % i Bærumssnittet i 2016. Bompengebesparelsen for elbiltrafikanter vil da utgjøre om lag 200 mill. kr i 2016

På grunn av stor usikkerhet om rammevilkår og teknologiutvikling for elbiler i årene fremover, er det ikke foretatt noen konkret vurdering av utviklingen i andel elbiler over bomsnittene i 2017–19. Det er foreløpig lagt til grunn samme andel bomplasseringer for disse årene som i 2016. Dette vil bli vurdert i forkant av neste rullering av handlingsprogrammet og i forberedelsene til reforhandling av Oslopakke 3-avtalen.

Det pågår også utredninger av fremtidig bompengesystem (takst og evt. nye bomsnitt) samt bruk av veginfrastrukturen. Disse utredningene er ikke hensyntatt i rulleringen av Handlingsprogram 2016–19, men vil være viktig grunnlagsmateriale i forberedelsene til reforhandling av Oslopakke 3-avtalen vinteren 2015/16.

## 4.3 Lånebehov 2016–19

Styringsgruppens forslag til prioriteringer i perioden 2016–19 innebærer at det er behov for å ta opp lån for å sikre rasjonell fremdrift på store prosjekter og samtidig ha et nivå som gir grunnlag for å videreutvikle eksisterende infrastruktur og kollektivtilbud. Dette omfatter midler til lokale veg- og kollektivtiltak inkludert driftsmidler, samt programområder.

Det foreslås en bompengbevilgning i 2016 på 2 834 mill kr. Forventet netto bompengebidrag i 2016 er 2 055 mill kr. Det er forutsatt at om lag 400 mill kr av differansen mellom foreslått bevilgning og forventet bompengebidrag i 2016 dekkes gjennom følgende elementer:

- Inntekter fra salg av tidligere riksveggrunn som er frigitt som følge av rv. 150 Ulvensplitten – Sinsen-prosjektet tilbakebetales til Oslopakke 3. Salget inngår i finansieringen av prosjektet og gir noe redusert bompengenebehov i forhold til tidligere forutsetninger.

## Handlingsprogram 2016–19 Oslopakke 3

- Lavere finanskostnader enn tidligere beregnet som følge av blant annet redusert behov for midler til Kolsåsbanen i 2015 og oppdatert prognose for mindreforbruk i 2015.
- Regjeringen har i Meld. St. 25 (2014–2015) blant annet presentert forslag til reformer i bompengesektoren der en tar sikte på å redusere antall bompengeselskaper og foreta endringer i rentekompensasjonsordningen for bompengeselskaper. Det er lagt til grunn at Oslopakke 3 ved Fjellinjen vil bli omfattet av den foreslåtte ordningen.

For årene 2017–19 er det forutsatt at differansen mellom foreslåtte bompengebevilgninger og forventede bompengetilskudd hvert år dekkes av rentekompensasjonsordningen for bompengeselskaper med 100 mill kr årlig.

Fjellinjen hadde ved utgangen av 2014 samlet lån på 4,3 mrd kr. Oslopakke 3 er innrettet slik at Fjellinjen vil være gjeldfri ved utgangen av 2032 som er gjeldende avtaleperiode for Oslopakke 3.

Gjeldsforpliktelsen på om lag 600 mill kr i mellomfinansiering av kundefordringer, som er en del av Fjellinjens totale gjeld på 4,3 mrd kr, vil derimot ligge fast i perioden. Som følge av etterskuddsvis fakturering av bompaseringer, vil denne gjelden bli nedbetalt i 2033. Rentekostnadene for denne gjeldsforpliktelsen blir håndtert som en reduksjon av det årlige bompengetilskuddet som er til disposisjon for Oslopakke 3, på samme måte som med andre lån.

Styringsgruppen foreslår et låneopptak i 2016 på inntil 400 mill kr. Tabell 7 gir en oversikt over forventet utvikling i *brutto lånebehov* i Oslopakke 3 i perioden. Med en forutsetning om bompengetilskudd på 8,5 mrd kr, er det anslått et brutto lånebehov for årene i handlingsprogrammet 2016–19 på inntil 2,9 mrd.

Tabell 7 Prognose for brutto lånebehov 2016–19 i Oslopakke 3. Alle tall i mill 2016-kr.

Låneberegning	2016	2017	2018	2019	HP 2016-19
Forslag til bompengetilskudd	2 834	2 606	3 132	3 100	11 672
Prognose for netto bompenger	2 055	2 163	2 133	2 128	8 478
<i>Behov utover bompengetilskuddet</i>	780	443	998	973	3 194
Lånebehovreduserende tiltak	-400	-100	-100	-100	-700
<b>Finansieringsbehov</b>	<b>380</b>	<b>343</b>	<b>898</b>	<b>873</b>	<b>2 494</b>
Rentekostnad	8	25	54	97	185
Avdrag	0	24	50	122	197
<i>Sum finansielle kostnader</i>	8	49	105	219	381
<b>Brutto lånebehov</b>	<b>388</b>	<b>393</b>	<b>1 003</b>	<b>1 092</b>	<b>2 876</b>

Tabell 8 viser anslag for forventet utvikling i *netto lånebehov*, dvs forventet utvikling i lånesaldo der en tar hensyn til løpende nedbetaling av lån. Dette er årsaken til forskjellen mellom beløp for brutto lånebehov i planperioden (2876 mill kr, se Tabell 7) og netto låneopptak i samme periode (1620 mill kr, se Tabell 8).

## Handlingsprogram 2016–19 Oslopakke 3

Forventet lånesaldo ved utgangen av 2015 er på om lag 5,1 mrd kr forutsatt at lånerammen på om lag 800 mill kr for 2015 benyttes fullt ut. Forventet netto lånesaldo ved utgangen av planperioden er i overkant av 6,7 mrd kr, hvilket er innenfor lånerammen fastsatt av Stortinget på 6,8 mrd 2016-kr (6,3 mrd 2013-kr).

Tabell 8 Prognose for utvikling i netto lånesaldo i Oslopakke 3. Alle tall i mill 2016-kr.

Gjeldsutvikling	2015	2016	2017	2018	2019	Totalt
<b>Nye lån*</b>		<b>388</b>	<b>393</b>	<b>1 003</b>	<b>1 092</b>	<b>2 876</b>
Nedbetaling nye lån			-24	-50	-122	<b>-197</b>
Nedbetaling gamle lån		-265	-265	-265	-265	<b>-1 060</b>
<i>Sum nedbetaling nye og gamle lån</i>		-265	-289	-315	-387	<b>-1 256</b>
<b>Netto låneopptak pr år</b>		<b>124</b>	<b>104</b>	<b>688</b>	<b>705</b>	<b>1 620</b>
<b>Netto lånesaldo pr 31.12</b>	<b>5 100</b>	<b>5 224</b>	<b>5 327</b>	<b>6 015</b>	<b>6 720</b>	

\* Lånebehov 2016 (ca.400 mill. kr.) gjelder kun lån til prosjekter og tiltak som bevilges i statsbudsjettet for 2016.

\* Lånebehov for finansiering av mindreforbruk fra tidligere år (bevilgede midler som ikke er rekvirert) kommer i tillegg (874 mill. kr.).

Fjellinjen låner i obligasjonsmarkedet fra institusjonelle investorer. Lånene løper uten løpende nedbetaling i en nærmere avtalt låneperiode før de forfaller til betaling eller helt eller delvis rulleres videre. For å sikre at de lån som til enhver tid tas opp av Fjellinjen «nedbetales løpende», reduseres bompengbidraget hvert år med et beløp tilsvarende beregnet avdrag og renter for lån tatt opp av Fjellinjen i tidligere år. Dette er illustrert i tabellen over ved at bompengbidraget reduseres tilsvarende 1256 mill kr i perioden 2016–19 («sum nedbetaling nye og gamle lån») som i realiteten bidrar til å reduseres årlige låneopptak i Fjellinjen. Så lenge Fjellinjen er i en opplåningsfase er denne praksisen vurdert å være i tråd med Stortingets forutsetninger om gjeldshåndtering i Oslopakke 3, jfr. Prop 1S (2013-14).

Total rentekostnad for lån i Oslopakke 3 er på om lag 250 mill kr pr år i perioden 2016–19.

## 4.4 Bymiljøavtale og Belønningsordningen

En ny ordning med helhetlige bymiljøavtaler for å oppnå mål for samferdselspolitikken i byområdene ble vedtatt gjennom behandlingen av NTP 2014–2023. Stortinget legger til grunn at det inngås en helhetlig bymiljøavtale med Oslo og Akershus i løpet av den første fireårsperioden (2014–2017) som vil gjelde for perioden frem til 2023.

Det er satt av totalt 16,9 mrd 2013-kr til helhetlige bymiljøavtaler for perioden 2015–2023, hvorav 3,1 mrd kr i perioden 2015–2017. I tillegg er det satt av 9,2 mrd kr til belønningsordningen for perioden 2014–2023, dvs. totalt 26,1 mrd kr (inkl. mva). Det er forutsatt at ordningene slås sammen på sikt.

En Bymiljøavtale vil inneholde statlige midler til kollektivtrafikk- og gang- og sykkeltiltak innenfor riksvegansvaret og til fylkeskommunal kollektivinfrastruktur av stor nasjonal betydning, f. eks til skinnegående kollektivtrafikk eller høykvalitets bussløsninger. Dette innebærer at en bymiljøavtale kan inneholde tilskudd til for eksempel Fornebubanen, bane til A-hus og ny sentrumstunnel for T-bane.

I Statens vegvesen sitt Handlingsprogram 2014–2017 er det ikke satt av ordinære riksvegmidler til nye kollektivtiltak på riksveg i Oslo og Akershus (kun til pågående, bundne tiltak). Det er forutsatt at disse skal finansieres innenfor bymiljøavtalen. For nye sykkeltiltak, er det derimot satt av midler i Statens vegvesen sitt handlingsprogram. I tillegg åpnes det for ytterligere midler til sykkeltiltak på riksveg innenfor en bymiljøavtale.

NTP 2014–2023 inneholder ikke fordeling av bymiljømidlene til ulike typer tiltak og byområder. Det vil bli avgjort gjennom kommende forhandlinger med aktuelle byområder. Samferdselsdepartementet sendte ut et rammeverk for helhetlige bymiljøavtaler i 2014.

I prioriteringen av konkrete tiltak i Oslopakke 3, er det forutsatt at Oslo kommune og Akershus fylkeskommune oppnår midler gjennom en Bymiljøavtale med staten for perioden 2015–2023. I prioriteringene av midler i Oslopakke 3 i planperioden er det lagt til grunn at en bymiljøavtale bidrar til å finansiere følgende tiltak:

- 50 prosent til Fornebubanen. Resterende 50 prosent dekkes av Oslopakke 3 og grunneierbidrag (se omtale kapittel 5.6)
- Bidrag til nytt signal- og sikringsanlegg for T-banen. KVU og KS1 er gjennomført. Det anbefales å investere i kommunikasjonsbasert teknologi (CBTC) med delvis automatisert drift som gir økt kapasitet, robusthet og punktlighet for hele nettet.
- Økt statlig satsing på kollektivtiltak på riksveg sammenlignet med tidligere nivå med prioritering av fremkommelighetstiltak på Ring 1, Ring 3, og de tre korridorene inn mot Oslo, holdeplassoppgraderinger, knutepunktutvikling og innfartsparkering.
- Forsert statlig satsing på fullføring av hovedsykkelvegnettet og standardheving

Statens vegvesen Region øst har i samarbeid med Oslopakke 3-partene samt Ruter og Sporveien, utarbeidet forslag til prioritering av tiltak for kollektivtrafikk, gåing og sykling som kan være aktuelle i en Bymiljøavtale for Oslo og Akershus. Prioriteringene tar hensyn til planfremdrift og mulighet for anleggsstart og er koordinert med tiltak som finansieres

## Handlingsprogram 2016–19 Oslopakke 3

gjennom Oslopakke 3 og Belønningsmidler. Tabell 9 oppsummerer aktuelle tiltak som ble presentert på møte med partene 9. april 2015. Tallene er foreløpige.

Tabell 9 Oppsummering av aktuelle kollektivtiltak på riksveg i Oslo og Akershus innenfor en fremtidig bymiljøavtale. Alle tall i mill 2015-kr. Status pr 9. april 2015.

Kollektivtrafikktiltak og universell utforming	Kostnads-overslag	2016	2017	Sum 2016-17	Behov etter 2017
Fremkommelighetstiltak Ring 1	471	0	0	0	471
Fremkommelighetstiltak Ring 3	3399	13	0	13	3386
Fremkommelighetstiltak Nordøstkorridoren	1654	15	5	20	1634
Fremkommelighetstiltak Vestkorridoren	0	0	0	0	0
Fremkommelighetstiltak Sørkorridoren	100	10	60	70	30
Knutepunktutvikling (Storo m.fl.)	635	0	0	0	635
Holdeplassoppgr. og universell utforming	450	40	40	80	370
Innfartsparkering	75	5	20	25	50
<b>Sum</b>	<b>6784</b>	<b>83</b>	<b>125</b>	<b>208</b>	<b>6576</b>

Gang- og sykkelvegtiltak er foreløpig ikke prioritert opp mot kollektivtiltak. Siden det kun ligger midler til bundne kollektivtiltak i det stadfestede handlingsprogrammet for riksveg, anbefales det at kollektivtiltakene prioriteres høyere enn gang- sykkelvegtiltakene i en førstegenerasjons Bymiljøavtale for Oslo og Akershus.

Tabell 10 Oppsummering av aktuelle tiltak for sykling og gåing knyttet til riksvegansvaret i Oslo og Akershus innenfor en fremtidig bymiljøavtale. Alle tall i mill 2015-kr. Status pr 9. april 2015.

Gang- og sykkeltiltak	Kostnads-overslag	2016	2017	Sum 2015-17	Behov etter 2017
Sammenhengende hovedsykkelvegnett Oslo	150	3	47	50	100
Standardheving hovedsykkelvegnett Oslo	787	0	0	0	787
Gang/sykkelveger Akershus	599	25	70	95	554
<b>Sum</b>	<b>1536</b>	<b>28</b>	<b>117</b>	<b>145</b>	<b>1441</b>

Tabell 11 under viser tildeling fra belønningsordningen pr år 2006–2014 med fordeling på enkelttiltak etter lokale prioriteringer. I alt har Osloområdet mottatt 834,1 mill. kr fra belønningsordningen disse årene. Negative tall i 2010 skyldes intern omprioritering etter ønske om raskere gjennomføring av tiltak og tidlig realisering av nytte.

Det var årlige tildelinger etter søknad fra 2006 til og med 2011. I 2012 fikk ikke Oslo og Akershus tildelt midler. I september 2013 ble det inngått en fireårig avtale for 2013–16 for hovedstadsområdet. Ved Stortingets budsjettbehandling høsten 2014 ble rammene for Belønningsmidler økt med 325 mill kr i 2015 til i alt 1300,6 mill kr.

Samferdselsdepartementet har invitert ni byområder til å komme med forslag til hvordan midlene kan anvendes. Departementet legger vekt på at midlene vil fordeles til de byområdene hvor de vil gi størst nytte. Siden det er de største byområdene som har de

## Handlingsprogram 2016–19 Oslopakke 3

største utfordringene knyttet til fremkommelighet og miljø, oppgir departementet at de vil fordele forholdsvis mer av den økte rammen til de største byområdene siden det vil gi størst nytte og bygge mest opp under målsettingene for Belønningsordningen. Oslo og Akershus sender felles søknad om midler som er samordnet med prioriteringene i Oslopakke 3.

Tabell 11 Tildelt Belønningsmidler til Oslo og Akershus 2006–14. Alle tall i mill. kr løpende kroneverdi.

Kilde: Ruter

Tiltak	Beløp i mill kr løpende kr-verdi	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Sum
Stambuss		6,2									6,2
Graffiti		6,8									6,8
Sanntidsinformasjon på busser i Akershus		11,0									11,0
Kolsåsbanen i Akershus, drift og oppgradering		5,0									5,0
Frekvensøkning stambusslinjer Akershus		2,0									2,0
Lilleakerbanen, oppgradering		14,0	23,0	23,0	21,0						81,0
Sanntidsinformasjonssystem på T-banen		15,0	23,0	10,0	20,0						68,0
Vedlikeholds nivå stasjoner, knutepunkter, vogner			8,0			-2,0					6,0
Økt tilbud sentrale strenger Akershus			8,0								8,0
Innfartsparkering, inkl Rosenholm			1,0	1,0	4,0	-1,0					5,0
Regionale busspendler				19,0		-7,0					12,0
Ny pris- og sonestruktur				8,0		12,0	28,1				48,1
Stasjonsvedlikehold, pilotprosjekt				5,0		-2,0					3,0
Nasjonal takstsamordning					1,5						1,5
Områdekampanjer og utvikling av salgsnett					1,5						1,5
Trafikantinformasjon og designprogram (TID)					30,0			20,0	30,0		80,0
Ekebergbanen, oppgradering					2,0	20,0	32,0		103,0	78,0	235,0
Toveis trikk Prinsens gt og påkobling Dronning Eufemia									40,0	105,0	145,0
Kraftfulle fremkommelighetstiltak, Oslo									12,0	10,0	22,0
Brygge Fornebu										10,0	10,0
Innfartsparkering Akershus										8,0	8,0
Frekvens og kapasitetsøkning bybuss									5,0	15,0	20,0
Kapasitetsstyrking for trikkelinjene ved bussupplering										7,0	7,0
Frekvens- og kapasitetsøkning regionbuss Nedre Romerike										15,0	15,0
Harmonisering av buss- og togtilbudet										12,0	12,0
Styrking av båttilbudet: Ny båtrute Fornebu										15,0	15,0
<b>SUM</b>		<b>60</b>	<b>63</b>	<b>66</b>	<b>80</b>	<b>20</b>	<b>60,1</b>	<b>-</b>	<b>180</b>	<b>305</b>	<b>834,1</b>

I utarbeidelsen av handlingsprogrammet for Oslopakke 3, har det vært lagt vekt på god samordning mellom prioriteringer av tiltak innen Oslopakke 3 og foreslått prioriteringer i Bymiljøavtaler og Belønningsmidler. Det gir gode løsninger for utvikling av et helhetlig og attraktivt transporttilbud som skal dekke forventet vekst i persontrafikken de neste årene med kollektivtrafikk, gåing og sykling.

### 4.5 Merverdiavgift i Oslopakke 3

Momsreformen som ble innført fra 1.1.2013, innebærer at alle samferdselsinvesteringer blir ilagt full merverdiavgift (mva). Begrunnelsen var å forenkle fakturering og redusere administrativt arbeid. Staten forpliktet seg samtidig til å kompensere for merkostnadene dette innebærer.

Reformen innebærer også full mva på investeringer i det kommunale og fylkeskommunale vegnettet. Samtidig mottar både Oslo kommune og Akershus fylkeskommune mva-refusjon fra staten for samferdselsinvesteringer. Disse midlene tilbakeføres til vegformål ved at både

## Handlingsprogram 2016–19 Oslopakke 3

Oslo og Akershus legger til mva-refusjonen på sine avsatte lokale midler til Oslopakke 3. Mva-refusjonen inngår med andre ord i kommunale og fylkeskommunale midler i handlingsprogrammet.

I henhold til mva-regelverket, er det ikke mva på investeringer og drift i kollektivtrafikken, det betyr at bompenger fra Oslopakke 3 til Ruter og Sporveien rekvireres uten mva.

Det er forutsatt at momsreformen og ulikt rekvireringsopplegg ikke skal gi økonomisk effekt totalt sett for Oslopakke 3.



## 5 Forslag til prioriteringer i Handlingsprogram 2016–19

### 5.1 Hovedprioriteringer og felles forutsetninger

Styringsgruppens forslag til Handlingsprogram 2016–19 er basert på prinsipper for porteføljestyring omtalt i kapittel 1.4. Vurderingene som ligger til grunn for prioriteringene gjennomgås i kapittel 5.2 under. Grunnlaget for vurderingene er blant annet oppdatert status på tiltak og inntekter i Oslopakke 3, samt Revidert avtale for Oslopakke 3 og NTP 2014–2023.

Tabell 12 Styringsgruppens forslag til Handlingsprogram 2016–19 for Oslopakke 3. Mill 2016-kr.

Handlingsprogram Oslopakke 3	2016			2017		2018		2019		Sum 2016-2019		
	Stat/ lokal	Bom	Sum	Stat/ lokal	Bom	Stat/ lokal	Bom	Stat/ lokal	Bom	Stat/ lokal	Bom	Totalt
<b>Riksveg</b>												
E18 Bjørvikaprojektet				36	75					36	75	111
E18 Sydhavna	26	63	89							26	63	89
Rv 22 Lillestrøm - Fetsund	17	136	153							17	136	153
E16 Sandvika - Wøyen	570	350	920	390	435	103	560		600	1 063	1 945	3 008
E18 Vestkorridoren (Lysaker - Ramstadsletta)	106		106	476		184	59	450	59	1 215	118	1 333
Programområder	199	146	345	97	154	97	154	97	154	489	607	1 096
<b>Sum riksveg</b>	<b>918</b>	<b>695</b>	<b>1 613</b>	<b>998</b>	<b>664</b>	<b>384</b>	<b>773</b>	<b>546</b>	<b>813</b>	<b>2 846</b>	<b>2 944</b>	<b>5 790</b>
<b>Lokale vegtiltak og programområder</b>												
Akershus	459	287	746	245	287	245	287	245	287	1 193	1 148	2 341
Oslo	267	82	350	332	344	356	436	318	285	1 273	1 147	2 420
<b>Sum lokale vegtiltak og programområder</b>	<b>726</b>	<b>370</b>	<b>1 096</b>	<b>577</b>	<b>631</b>	<b>600</b>	<b>723</b>	<b>562</b>	<b>572</b>	<b>2 466</b>	<b>2 295</b>	<b>4 760</b>
<b>Store kollektivtiltak</b>												
Oslo - t-bane og trikk		489	489		509		509		487		1 993	1 993
Lørenbanen		166	166								166	166
Fornebubanen		312	312				324		426		1 062	1 062
<b>Sum storekollektivtiltak</b>		<b>967</b>	<b>967</b>		<b>509</b>		<b>833</b>		<b>913</b>		<b>3 222</b>	<b>3 222</b>
<b>Drift og småinvesteringer kollektivtrafikk</b>												
Akershus		388	388		388		388		388		1 553	1 553
Oslo		415	415		415		415		415		1 659	1 659
<b>Sum drift og småinvesteringer kollektivtrafikk</b>		<b>803</b>	<b>803</b>		<b>803</b>		<b>803</b>		<b>803</b>		<b>3 212</b>	<b>3 212</b>
<b>Sum Oslopakke 3</b>	<b>1 644</b>	<b>2 834</b>	<b>4 478</b>	<b>1 575</b>	<b>2 606</b>	<b>984</b>	<b>3 132</b>	<b>1 109</b>	<b>3 100</b>	<b>5 312</b>	<b>11 672</b>	<b>16 984</b>

Se vedlegg 6 bakerst i dokumentet for tidligere bevilget midler og totalkostnad for Oslopakke 3-prosjekter.

Det er lagt vekt på å fullfinansiere pågående prosjekter for å sikre rasjonell fremdrift. Dette gjelder følgende store kollektiv- og vegprosjekt:

- Lørenbanen
- Oppgradering Østensjøbanen (finansieres innenfor ramme til «Store kollektivtiltak Oslo T-bane og trikk»)
- E18 Bjørvika
- E18 Sydhavna
- Rv. 22 Lillestrøm – Fetsund

I tillegg til prosjektene omtalt over, settes det av om lag 1,1 mrd til programområder på riksveg og 4,8 mrd kr til tiltak på fylkesveger i Akershus og kommunale veger i Oslo. Dette omfatter blant annet fremkommelighetstiltak for kollektivtrafikk, nye sykkelveger og tiltak for økt trafiksikkerhet, tilgjengelighet og bedre miljø.

Videre foreslås det satt av om lag 6,4 mrd kr i perioden til andre store kollektivtiltak og drift av kollektivtrafikk i Oslo og Akershus. Dette skal gå til blant annet Fornebu-banen, oppgradering av viktige deler av trikke- og T-banenettet, fortsette anskaffelsesprosessen for nye trikker og andre tiltak for å styrke kollektivtilbudet i regionen.

I prioriteringen av konkrete tiltak i Oslopakke 3 er det forutsatt at det oppnås enighet mellom staten, Oslo kommune og Akershus fylkeskommune om en bymiljøavtale for perioden 2015–23. Det er videre forutsatt at ordningen med Belønningsmidler videreføres på minimum 2014-nivå for Oslo og Akershus' vedkommende for perioden 2016–19.

### 5.2 Prioriteringene er basert på prinsipper for porteføljestyring

Som omtalt i kapittel 1.4 og 5.1, er Styringsgruppens forslag til handlingsprogram basert på prinsipper for porteføljestyring. I dette kapitlet gjennomgås vurderingene som er lagt til grunn for prioriteringene. Vurderingene er basert på oppdatert status på store prosjekt, programområder og øvrige rammer for investeringer og drift i Oslopakke 3 samt prognoser for bompengainntekter. I tillegg utgjør faglige utredninger som er gjennomført blant annet i forbindelse med Revidert avtale og NTP et viktig grunnlag for porteføljestyring.

#### *Disponible midler*

En viktig forutsetning for Oslopakke 3 er at prioriteringer gjøres innenfor disponible midler og innenfor lånerammen fastsatt av Stortinget i forbindelse med NTP 2014–2023. Det er forventet om lag samme nivå på statlige og lokale midler til disposisjon i Oslopakke 3 som forutsatt i forrige handlingsprogram, men noe lavere nivå på bompenger. Dette har sammenheng med blant annet elbilutviklingen og forventede trafikale effekter av tunnelrehabilitering (jf kapittel 3).

Styringsgruppen legger til grunn at igangsatte prosjekt finansieres slik at anleggsarbeidet gjennomføres på en rasjonell og effektiv måte. Dette gjelder for eksempel Lørenbanen og E16 Sandvika – Wøyen. Det er ulikt omfang av bundne midler innenfor rammer til veg- og kollektivtiltak. Innenfor drift og småinvesteringer til kollektivtrafikk er det stor andel bundne midler. Det er blant annet inngått langsiktige avtaler om økt busstilbud og vognleie av nye T-banevogner. Innenfor *Store kollektiv Oslo*, programområder og lokale vegtiltak, er det først og fremst fullføring av igangsatte tiltak som gir bindinger de neste årene. Det betyr at handlingsrommet øker utover i handlingsprogramperioden.

Det er etter Styringsgruppens vurdering rom for å planlegge for anleggsstart på Fornebu-banen i Handlingsprogramperioden, forutsatt at det inngås en Bymiljøavtale med Staten som finansierer 50 prosent av kostnadene. I tillegg foreslås det satt av midler E18 Lysaker – Ramstadsletta i tråd med Revidert avtale Oslopakke 3 og NTP 2014–2023. Det arbeides med et eget finansieringsopplegg for dette prosjektet som vil bli politisk behandlet lokalt før det fremmes for Stortinget.

#### *Måloppnåelse*

Det er gjort en vurdering av måloppnåelse for alle prosjekt og rammer for investeringer og drift i kapittel 5.3 til 5.4.2. Programområder og lokale veg- og kollektivtiltak gir gjennomgående god måloppnåelse i Oslopakke 3. Pågående kollektivtiltak som Lørenbanen

og Østsjøbanen, flere avganger på buss og bane, samt oppgradering av T-bane- og trikkenettet er helt sentrale tiltak for å nå målet om nullvekst i personbiltrafikken.

De pågående vegprosjektene gir økt fremkommelighet for alle trafikantgrupper, bedre trafiksikkerhet og legger til rette for ønsket byutvikling blant annet i Bjørvika og på Økern. Utbyggingen av E16 Sandvika – Wøyen vil fjerne en viktig flaskehals og gi økt fremkommelighet og trafiksikkerhet, bedre lokalmiljø og gi grunnlag for omfattende byutvikling i området i tråd med overordnede målsetninger for arealutviklingen.

Styringsgruppen foreslår å sette av midler til Forneubanen i Handlingsprogram 2016–19. Denne banen vil gi en kapasitetssterk, punktlig og attraktiv kollektivbetjening av Fornebu som bidrar til god måloppnåelse på flere av målene i Oslopakke 3. Prosjektet vil gi godt grunnlag for ytterligere byutvikling på Fornebu, Lysaker, Vækerø og Skøyen som er en forutsetning for å få full effekt av investeringene.

I E18 Vestkorridoren inngår høystandard busstrasé og knutepunkt. Prosjektet reduserer antall støyplagede, gir bedre lokale miljøforhold flere steder og legger til rette for omfattende byutvikling. For første parsell Lysaker – Ramstadsletta gjelder dette særlig Høvik. Det legges til grunn at dette potensialet utnyttes til kollektivorientert byutvikling.

For å nå målene for Oslopakke 3 om å tilby et effektivt og miljøvennlig transportsystem og ta trafikkveksten med kollektivtransport, gåing og sykling, er det behov for styring og regulering av transportkapasitet og samordnet areal- og transportplanlegging. Styringsgruppen legger til grunn at virkemiddelbruken for å oppnå disse målene avklares i den videre planleggingen.

### **Samfunnsøkonomi**

Det er gjennomført transportanalyser av samlet virkninger av de tiltakene i Revidert avtale Oslopakke 3 som kan legges inn i en transportmodell. Virkningene er sammenlignet med en referansesituasjon i år 2030 hvor det var forutsatt at pågående prosjekter som rv 22 Lillestrøm – Fetsund, Lørenbanen, E16 Sandvika – Wøyen og Follobanen er fullført.

Gjennomført nytte-kostnadsanalyse viser at tiltakene i Revidert avtale Oslopakke 3 gir god samfunnsøkonomi. Nettonytte er beregnet til 41 mrd 2013-kr og netto nytte pr budsjettkrone (NNB) er 2,43. Hoveddelen av beregnet nytte tilfaller kollektivtrafikantene, men tiltakene gir også nytte for godstransport på veg, tjenestereiser med bil og for øvrige vegtrafikanter.

Det foreligger ikke egne nytte-kostnadsanalyse for hver enkelt ramme til programområder og lokale veg- og kollektivtiltak. Programområdetiltak er mindre tiltak for å supplere og forbedre eksisterende infrastruktur som for eksempel kollektivfelt, sykkelveg, støyskjerming og trafiksikkerhetstiltak. Erfaringsmessig gir slike tiltak høy nytte i forhold til kostnad, særlig fremkommelighetstiltak for kollektivtrafikk og trafiksikkerhetstiltak.

Urbanet Analyse har gjennomført beregninger som viser at det tilskuddet som kollektivtrafikken i Oslo og Akershus får over lokale budsjett og fra Oslopakke 3 er samfunnsøkonomisk lønnsomt. Samfunnsnyten er beregnet til 1,80 kr pr tilskuddskrone (Fritzen og Norheim 2010).

## Handlingsprogram 2016–19 Oslopakke 3

Det er gjennomført en egen nytte-kostnadsanalyse for E18 Lysaker – Slependen som viser at anbefalt alternativ (Alt. 4) har en negativ netto nytte på 3,6 mrd 2013-kr og netto nytte pr budsjettkrone på -0,18.

Prosjektet legger imidlertid til rette for omfattende byutvikling som ikke inngår i de samfunnsøkonomiske beregningene. Det legges til grunn at Bærum kommune i den videre planleggingen utnytter mulighetene de store veginvesteringene gir til en kollektivorientert byutvikling som støtter opp om de overordnede målsetningene for Oslopakke 3 og Plansamarbeidet.

### Planstatus

Det er viktig at nødvendige planer foreligger i tide til å kunne gjennomføre tiltak som prioriteres de enkelte årene i handlingsprogrammet. Tabellen under viser planstatus for tiltak som inngår i porteføljevurderingen i dette handlingsprogrammet.

Tiltak	Planstatus
Fornebubanen	Inngår i KVU/KS1 for Oslopakke 3, ventet vedtatt reguleringsplan i Bærum i 2015 og Oslo i 2016.
Ahusbane	KVU planlagt ferdigstilt før sommeren 2015.
Sentrumstunnel T-bane	KVU planlagt ferdigstilt før sommeren 2015.
E18 Lysaker–Slependen	Inngår i KVU/KS1 for Oslopakke 3, vedtatt kommunedelplan i 2014 og ventet vedtatt reguleringsplan i 2016.
E18 Filipstad	Arbeid med teknisk detaljplan/detaljreguleringsplan er i slutfasen, avventer godkjenning fra Vegdirektoratet. Vedtatt reguleringsplan tidligst våren 2016.
E18 Framnes–Lysaker	Inngår i KVU/KS1 for Oslopakke 3. Pågår mulighetsstudie, forventet ferdig medio 2015.
E 6 Manglerudprosjektet	Inngår i KVU/KS1 for Oslopakke 3. Planprogram sendes på høring medio 2015. Reguleringsplan for etappe 1 med KU for hele prosjektet vil foreligge medio 2017, forventet planvedtak 2018
E6 lokk Furuset	Gjennomført mulighetsstudie.
Rv. 191 Adkomst Alnabru	Pågår forprosjekt som ser på mulige strakstiltak - forventet ferdig medio 2015.
Rv. 4 Trondheimsveien/rv. 163 Østre Aker veg med diagonal(er)	Arbeid med planprogram startet våren 2015 – planlagt sendt på høring våren 2016.
Røtatunnel	Arbeid med KVU er i slutfasen.
Programområder riksveg	Består av mange tiltak med varierende planstatus.
Lokale vegtiltak Oslo	Består av mange tiltak med varierende planstatus.
Lokale vegtiltak Akershus (fylkesveger)	Består av mange tiltak med varierende planstatus.
Store kollektivtiltak Oslo – T-bane og trikk	Mest oppgradering som normalt ikke krever ny reguleringsplan.
Drift og småinvesteringer Oslo	Tiltakene krever ikke reguleringsplan.
Drift og småinvesteringer Akershus	Tiltakene krever ikke reguleringsplan.

En rekke prosjekter har ikke kommet langt nok i planleggingen til at en kan ta stilling til dem i dette handlingsprogrammet. Dette gjelder blant annet Ahusbane, ny sentrumstunnel, E18

Filipstad, E18 Framnes – Lysaker, E6 Manglerudprosjektet, E6 lokk Furuset, rv. 191 Adkomst Alnabru, rv. 4 Trondheimsveien med diagonal og Røatunnel.

Foreslåtte rammer til lokale vegtiltak i Oslo (inkl sykkel og kollektivtiltak) er i dette handlingsprogrammet tilpasset forventet planfremdrift på tiltakene. Det innebærer at nivået går ned i 2016 sammenlignet med 2015 og øker mot slutten av handlingsprogramperioden. Det er ventet at nødvendige planavklaringer vil foreligge i tide til å gjennomføre tiltak innenfor foreslåtte rammer til programområder riksveg og fylkesveger i Akershus samt lokale kollektivtiltak.

### **Kapasitet på planlegging og gjennomføring**

Tiltak innenfor «Store kollektivtiltak Oslo» og «Drift og småinvesteringer» har avklart planstatus og god kapasitet på gjennomføring. Innenfor programområder på riksveg og lokale vegtiltak er det en del utfordringer knyttet til planlegging av tiltak, vedtak på reguleringsplaner og nok kapasitet på byggherresiden for ønsket fremdrift på alle tiltak.

Tiltak	Kapasitet på planlegging og gjennomføring
Fornebubanen	Prosjektet er under organisering, forventes tilstrekkelig kapasitet på planlegging og gjennomføring.
E18 Lysaker-Slependen	God. Egen prosjektorganisasjon etablert.
Programområder riksveg	Forventes tilstrekkelig kapasitet på planlegging og byggherre for rasjonell fremdrift på tiltak fremover
Lokale vegtiltak Oslo	Det er en utfordring å sikre nok kapasitet på planlegging og byggherre for ønsket fremdrift på alle tiltak
Lokale vegtiltak Akershus (fylkesveger)	Det er en utfordring å sikre nok kapasitet på planlegging og byggherre for ønsket fremdrift på alle tiltak
Store kollektivtiltak Oslo – T-bane og trikk	God. Mange tiltak krever ikke formelle planvedtak. Sporveien har kapasitet til å gjennomføre prioriterte tiltak
Drift og småinvesteringer Oslo	God. Tiltakene krever normalt ikke formelle planvedtak. Ruter og Sporveien har kapasitet for å gjennomføre prioriterte tiltak
Drift og småinvesteringer Akershus	God. Tiltakene krever normalt ikke formelle planvedtak. Ruter og Sporveien har kapasitet for å gjennomføre prioriterte tiltak

Statens vegvesen og Bymiljøetaten har som mål å ha tilstrekkelig kapasitet på planlegging og bygging til å kunne gjennomføre tiltak innenfor foreslåtte bevilgninger i Handlingsprogram 2016-19 til programområder riksveg og lokale vegtiltak i Oslo og Akershus.

### **Samlet vurdering porteføljestyling Oslopakke 3**

Ut fra en samlet vurdering av forhold i gjennomgangen over basert på prinsipper for porteføljestyling av Oslopakke 3, legger med dette Styringsgruppen frem et forslag til Handlingsprogram 2016–19 hvor bundne tiltak og Fornebubanen finansieres for rasjonell gjennomføring, samt at kollektivsatsingen og tiltak for gåing og sykling samt trafikksikkerhet, miljø og universell utforming videreføres i perioden. I tillegg settes det av bidrag til E18 Vestkorridoren i handlingsprogrammet i tråd med Revidert avtale for Oslopakke 3. I sum gir handlingsprogrammet etter Styringsgruppens syn et godt grunnlag for å nå målene satt for Oslopakke 3.

Styringsgruppen er innforstått med behovet for å foreta en ny revidering av gjeldende avtale for Oslopakke 3 i løpet av ett års tid for å håndtere langsiktige utfordringer. Aktuelle spørsmål som er under vurdering er for eksempel økt kapasitet for kollektivtrafikk gjennom sentrum (KVU planlagt ferdig juni 2015), forberedelser til neste Nasjonal transportplan 2018–2027 og arbeidet med felles areal- og transportplan for Oslo og Akershus. Styringsgruppen har bestilt utredninger av mulige endringer i trafikantbetalingsordningen og alternativ bruk av veginfrastruktur som ferdigstilles i mai 2015.

Etter Styringsgruppens vurdering bør en avvente resultatene fra blant annet disse utredningene og avklaringer om Bymiljøavtaler, for å skaffe et godt grunnlag for ny revidering av Oslopakke 3.

### 5.3 Riksvegtiltak

For 2016 foreslås stilt til disposisjon om lag 1,6 mrd 2016-kr til tiltak på riksvegnettet i Oslo og Akershus. Dette er fordelt på litt over 900 mill kr i statlige midler og i underkant av 700 mill kr i bompenger. Store prosjekter har et forventet finansieringsbehov på om lag 1,3 mrd kr i 2016 mens 345 mill kr er satt av til planlegging og tiltak innenfor programområdene som for eksempel kollektivfelt, sykkelveger og trafikksikkerhetstiltak. I tillegg bevilges det statsmidler utenom Oslopakke 3 til fornyelsestiltak for å ta igjen vedlikeholdsetterslepet på riksvegnettet i Oslo og Akershus.

#### 5.3.1 Store pågående riksvegprosjekter

Tabell 12 viser forslag til prioritering av midler til store vegprosjekter i 2016–19. Alle tall er i 2016-kr og inkludert full mva (omtale av mva-reformen i kapittel 4.5).

##### *E18 Sydhavna*



*Nytt Sydhavna kryss sett fra nord. Illustrasjon: Statens vegvesen/Vianova*

Hovedmålet med prosjektet er å gi ny og mer effektiv adkomst til Sydhavna fra E18 Mosseveien. Byggingen pågår og anlegget er forventet åpnet for trafikk i 2015. Havna får etter ferdigstilling adkomst både sydover og nordover på E18 Mosseveien mot tidligere bare nordover. Bygging av 1,8 km kollektivfelt og 1,5 km gang- og sykkelveg (del av sammenhengende hovednett for sykkel) inngår i prosjektet sammen med to universelt utformede bussholdeplasser.

I januar 2015 hadde E18 Sydhavnaprojektet nytt anslag som viste en kostnadsøkning på 60 mill 2016-kr. Dette er hovedsakelig som følge av økte sikkerhetskrav for arbeid nær jernbanen og endrete forutsetninger for når anleggsarbeid var tillatt over sporene. Det foreslås satt av 26 mill kr i statsmidler og 63 mill kr i bompenger som sluttfinansiering av prosjektet i 2016. Prosjektprognosen er nå på 704 mill kr som er innenfor vedtatt kostnadsramme på 708 mill kr 2016-kr for prosjektet (Prop 1S (2014–2015)).

Prosjektet har en meget god samfunnsøkonomi, også etter siste kostnadsøkning. Beregningene viste en nettonytte pr budsjettkrone på hele 24 kr.

### **E18 Bjørvika**



*Det nye Bjørvika med Dronning Eufemias gate med eget bussfelt med høystandard holdeplasser. Foto Knut Opeide.*

E18 Bjørvika-prosjektet hadde byggestart høsten 2005. Operatunnelen ble åpnet for trafikk september 2010. Mye av lokalvegsystemet i området er fullført, men byggingen av Bispegata er avhengig av utbyggingen av Follobanen og vil ikke bli fullført før 2017–2018.

Det nye gatenettet gir adkomst fra hovedvegnettet til Oslo S og bussterminalen og øvrige deler av den nye bydelen. Fremkommelighet for buss og trikk prioriteres. Det legges vekt på gode løsninger for gående og syklende med sykkelfelt og brede fortau. Gatenettet vil være en del av byutviklingen i Bjørvika, og det legges vekt på høy estetisk kvalitet og universell utforming.

Totalkostnaden på prosjektet er på om lag 7,7 mrd 2016-kr. Det er hittil vurdert ikke å være behov for midler i 2016. Prosjektet har behov for restbevilgning på om lag 111 mill kr i 2017.

### ***Rv 150 Ulvensplitten – Sinsen***



*Lørentunnelen på rv 150 Ulven – Sinsen åpnet for trafikk i 2013 og har gitt bedre lokalmiljø. Nå pågår ombygging av tidligere Ring 3-trasé tilpasset ny funksjon med bedre løsninger for sykkel, gange og buss. Bildet er fra Sinsen. Foto Knut Opeide*

Prosjektet er i all hovedsak ferdigstilt. Lørentunnelen og Økerntunnelen åpnet for trafikk i 2013. Etter åpning av tunnelene har det pågått arbeid med ferdigstilling av lokalvegnettet og gang/sykkelveger. Det er satt av midler innenfor programområder i Statens vegvesens handlingsprogram 2014-2017 til ombygging av Dag Hammarskjølds veg (tidligere Ring 3) tilpasset ny funksjon med kollektivfelt og bedre sykkelløsninger, samt ny bussrampe fra Ring 3 mot Økern kollektivknutepunkt.

Kostnadsrammen for prosjektet er på om lag 4,5 mrd 2016-kr. Det har vært bevilget i alt 1443 mill 2016-kr i statlige midler til prosjektet. Salget av tidligere riksveggrunn er ventet slutført i 2016. Inntektene fra salget tilbakeføres prosjektet, først da blir endelig sluttsum av bompenger til prosjektet avklart.



### *Rv 22 Lillestrøm – Fetsund*



*Rv. 22 bygges om til firefelts veg med midtdeler mellom Fetsund og Lillestrøm. Foto Knut Opeide*

Anleggsarbeidet startet i mai 2013 og det tas sikte på åpning høsten 2015. Prosjektet omfatter utvidelse av eksisterende veg til fire felt med midtdeler, samt gang/sykkelveg. Etter åpning antas vegen å gi god fremkommelighet for personer og gods uten etablering av kollektiv- eller sambruksfelt. Hvis det oppstår fremkommelighetsproblemer for bussen, vil Statens vegvesen vurdere å reservere felt for prioriterte trafikantgrupper.

Prosjektet vil gi bedre fremkommelighet og trafiksikkerhet. Støy og lokal luftforurensing er ventet redusert som følge av prosjektet, men det er beregnet økt klimagassutslipp.

Prosjektet er samfunnsøkonomisk lønnsomt. Netto nytte er beregnet til 800 mill kr.

I Prop 1S (2014–2015) er kostnadsrammen for prosjektet oppgitt til 723 mill 2016-kr, prognose for forventet sluttkostnad var 657 mill 2016-kr og forventet restbehov pr 1.1.2016 var 34 mill 2016-kr. Forventet sluttkostnad har økt med om lag 120 mill kr og er nå på om lag 777 mill 2016-kr. Kostnadsøkningen skyldes blant annet høyere prosjekteringskostnader, økte kostnader til oppfølging i anleggsfasen, samt økte kostnader til trafikkavvikling i byggefasen enn opprinnelig forutsatt.

I 2016 er det behov for totalt 153 mill 2016-kr, fordelt på 17 mill kr stat og 136 mill kr i bompenger.

I forbindelse med prosjektet vil det bygges ny rundkjøring som erstatter eksisterende lyskryss ved Fetsund. En ny rundkjøring vil legge til rette for bedre trafikkflyt og trafikkavvikling på rv. 22 mellom Kringen og Garderveien, også for kollektivtrafikken. Rundkjøringen bygges i forbindelse med sluttarbeidene på rv. 22 og forventes ferdigstilt høsten 2015. Kostnadene til rundkjøringen finansieres over programområder riksveg.

### *E16 Sandvika – Wøyen*



*Illustrasjon av ny E16 fra kryss med Bærumsveien sett sydover mot Sandvika. Ill: Statens vegvesen, Aas Jakobsen/Via Nova*

Prosjektet hadde anleggsstart januar i 2015, og tar sikte på ferdigstilling i 2020. Ny E16 vil gi økt fremkommelighet og bedre trafiksikkerhet ved at dagens tofeltsveg uten midtrekkverk erstattes med en 1,2 km ny firefelts motorveg i dagen og 2,3 km toløpstunnel. Den midlertidige rundkjøringen på E16 ved Wøyenenga fjernes. Bjørnegårdstunnelen er forberedt for å kunne kobles til en fremtidig E18 i tunnel under Sandvika.

Bjørnegårdsvingen er i dag hovedtrasé for gang-, sykkel- og busstrafikk til og fra Sandvika. I det nye vegsystemet overføres busstrafikken til gamle E16, hvor det bygges nye holdeplasser og kollektivfelt inn mot Sandvikaringen. Bjørnegårdsvingen blir en ren gang- og sykkelveg, og det bygges ny gang- og sykkelbro over Sandvikselva.

Foreløpig kostnadsbehov for prosjektet i 2016 er om lag 920 mill kr, hvorav 570 statlige midler og 350 mill bompenger. For hele handlingsprogramperioden foreslås det satt av ca. 3,0 mrd 2016-kr til prosjektet, hvorav 1,1 statsmidler og 1,9 bompenger. Prosjektet har en styringsramme på omlag 3,95 mrd. 2016-kr og en vedtatt kostnadsramme på ca. 4,3 mrd 2016-kr.

Støy og lokal luftforurensing vil bli redusert mellom Sandvika og Franzefoss der ny E16 bygges i tunnel. Prosjektet bidrar til bedre overvannshåndtering med rensebassenger, fjerner forurensede masser ved Franzefoss og vil redusere flomproblemene langs Sandvikselva. Planen omfatter dessuten tiltak som ivaretar laksefiskbestanden og det biologiske mangfoldet i området.

Det forventes reduserte kjøproblemer som vil gi reduserte utslipp pr kjøretøykm. Dette motvirkes av forventet trafikkvekst som følge av tiltaket, slik at beregnet netto effekt av prosjektet er ca 1800 tonn CO<sub>2</sub>/år.

Det er gjennomført en nytte-kostnadsanalyse av prosjektet som viser at prosjektet ikke er samfunnsøkonomisk lønnsomt. Netto nytte er beregnet til -2,7 mrd 2014-kr og netto nytte pr budsjettkrone -0,79 kr. Samtidig gir prosjektet betydelig ikke-prissatt nytte knyttet til byutvikling og utbedring langs Sandvikselva. Det legges til grunn at kommunen i den videre planlegging i korridoren legger vekt på å utnytte potensialet til en kollektivorientert byutvikling.

### 5.3.2 Store riksvegprosjekt under planlegging

#### *E18 Vestkorridoren*

Kommunedelplan for E18 Lysaker – Slepden ble godkjent i Bærum kommunestyre i juni 2014. Det arbeides nå med reguleringsplan for parsell Lysaker – Høvik. En mulig videre fremdrift er godkjent reguleringsplan våren 2017, Stortingsbehandling av bompengeproposisjon våren 2018 (det er forutsatt egen finansieringsløsning for prosjektet med etterskuddsvis bompengeskatt i tillegg til statlige midler og bidrag fra Oslopakke 3) og mulig byggestart sent i 2018.

Kommunedelplan for E18 Slepden – Drengsrud i Asker planlegges oversendt Asker kommune høsten 2015 og planen antas å bli vedtatt i løpet av første halvår 2016.

Styringsgruppen foreslår å sette av i om lag 1,3 mrd 2016-kr som bidrag til planlegging, grunnverv og oppstart på E18 Lysaker – Ramstadsletta i handlingsprogramperioden i tråd med Revidert avtale Oslopakke 3, NTP 2014–2023 og Statens vegvesen sitt Handlingsprogram 2014–17. Om lag 120 mill kr er bompenger, resterende er statlige midler. Det vil trolig bli behov for ytterligere midler til grunnverv i perioden. Styringsgruppen vil komme tilbake til hvordan dette kan håndteres på et senere tidspunkt når behovet er klarlagt.

Vegsystemet vestfra til Oslo har store forsinkelser i rushtrafikken, og vegen er en stor belastning for nærmiljøet. Samtidig er det dårlig punktlighet og kapasitet på deler av kollektivsystemet. For å kunne håndtere forventet vekst i transportetterspørsel på en effektiv og miljøvennlig måte, er det et mål å øke kollektivandelen. I videre planlegging vil det derfor legges stor vekt på å styrke kollektivtransport i konkurranse med bil.

#### E18 Lysaker – Slepden

Ny E18 i Bærum vil gi økt kapasitet og vegstandard gjennom hele kommunen, med forbedrede løsninger for bil, næringstransport og spesielt kollektivtrafikk og sykkel, sammenlignet med i dag.

Utbygging ihht. kommunedelplanen for E18 Lysaker – Slepden oppfyller målene om bedre tilgjengelighet, reduserte reisetider og reduksjon i lokale miljøproblemer. Det vedtatte alternativet har lokk ved Nedre Stabekk og tunnel fra Strand til Ramstadsletta. E18 legges i

tunnel under Sandvika med påkobling til ny tunnel på E16 og tverrforbindelse i tunnel mellom Gjønnes og E18.



Kartskisse av ny E18 Lysaker–Slependen med tverrforbindelse mot Gjønnes. III: Statens vegvesen

Det inngår også en egen bussveg på hele strekningen og videreutvikling av Lysaker til et mer kompakt kollektivknutepunkt hvor bussene i begge retninger stopper rett ved dagens jernbanestasjon for enkel omstigning. I tillegg legges det vekt på god samordning med planlagt Fornebubane slik at dette blir et attraktivt og velfungerende kollektivknutepunkt.

Et tungt belastet sekundærvegnett vil bli avlastet, og det vil bli bedre koblinger mot blant annet E16, Fornebu og Bekkestua, samt for buss mellom Lysaker og Fornebu. Gjennomgående høystandard sykkelveg (sykkelekspressveg) sørger for sikrere og raskere vilkår for syklistene.

Mindre trafikk i dagen gir bedre lokale miljøforhold og legger til rette for tettstedsutvikling flere steder, spesielt på Høvik og i Sandvika. Styringsgruppen for Oslopakke 3 legger til grunn at dette potensialet utnyttes til kollektivorientert byutvikling.

Den foreslåtte utbygging vil på kort sikt gi bedre fremkommelighet for bilreiser i E18-korridoren og avlaste øvrig vegnett i Bærum for trafikk. På lengre sikt vil imidlertid økt kapasitet legge til rette for mer biltrafikk, som kan gi samme eller dårligere fremkommelighet enn i dag, dersom ikke veksten bremses.

For å nå målene i NTP, Oslopakke 3 og Klimameldingen om å tilby et effektivt og miljøvennlig transportsystem og ta trafikkveksten med kollektivtransport, gåing og sykling, påpeker Statens vegvesen at det ikke tilstrekkelig med utbygging av ny infrastruktur. Det er behov for styring og regulering av transportkapasitet og samordnet areal- og transportplanlegging.

Hensyn til fremkommelighet og forutsigbare reisetider med bil, og til lokalmiljø og vedtatte klimamål, tilsier at det må tas i bruk sterke virkemidler for å bremse veksten i biltrafikken. Lokale myndigheter har i stor grad ansvaret for å iverksette nødvendige restriksjoner, som for eksempel strengere parkeringsregulering og trafikantbetaling. Statens vegvesen mener at utbygging av bedre kollektivtilbud med tog, bane og buss sammen med fortetting rundt viktige knutepunkter, legger til rette for å kunne ta i bruk sterkere restriksjoner på bruk av bil. Dette blir sentrale temaer i den videre planleggingen av prosjektet og ved utforming av finansieringsopplegget slik at en samlet sett oppnår god måloppnåelse.

### E18 Slependen – Drengsrud

Utvikling av E18-korridoren i Asker skal gi bedre fremkommelighet for alle trafikantgrupper. E18 utvides til seks bilfelt. Kapasitetsøkningen gir bedre avvikling til og fra Asker sentrum og på Røykenveien (rv 167) og bedre kapasitet på E18 fra Asker sentrum mot Bærum og Oslo.

Kollektivtrafikken prioriteres med egen bussveg gjennom korridoren. Asker stasjon er en av de mest trafikkerte jernbanestasjonene i Norge. Det planlegges ny bussterminal nær stasjonen med prioritering av matebusser. Planen omfatter sykkelveg langs hele traséen. I dag er det dårlig tilrettelagt for sykling på strekningen.

Ny E18 planlegges i stor grad lagt i tunnel forbi Asker sentrum. Dette vil redusere lokale miljøproblemer og gi grunnlag for fortetting og byutvikling i Asker sentrum. Prosjektet vil gi økt biltrafikk hvis det ikke iverksettes tiltak for å begrense trafikken. Foreløpig er det lagt opp til at lokalvegen gjennom Asker skal ha fire bilfelt, men fordeling av vegkapasitet mellom ulike transportmidler må vurderes i den videre prosessen.

Det legges vekt på å utvikle et sikkert transportsystem med universell utforming. Målet om økt sikkerhet er en av grunnene til økt kapasitet for biltrafikk og er delvis i konflikt med målet om å stoppe veksten i persontransport med bil. Omkjøringsvegene bygges med fire bilfelt for å ivareta trafikkavvikling ved ulykker og hendelser i tunnelene.

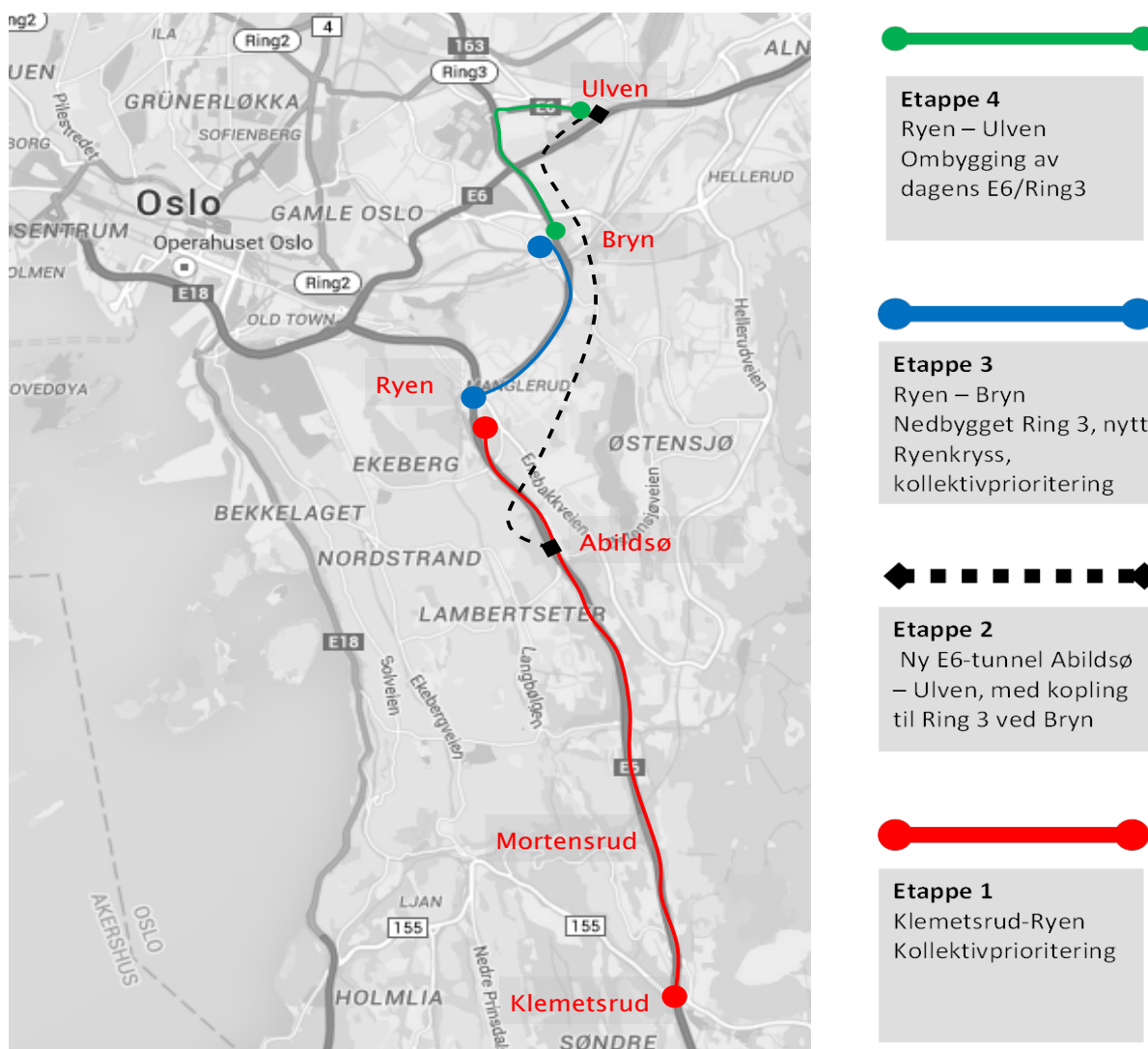
Som for E18 gjennom Bærum, blir virkemidler for å nå mål knyttet til klima og fremkommelighet sentrale temaer i den videre planleggingen av prosjektet og ved utforming av finansieringsopplegget, slik at en samlet sett oppnår god måloppnåelse.

### ***E6 Manglerudprosjektet***

E6 mellom Klemetsrud og Ulven har lav standard, høy trafikkbelastning og høy andel tungtransport. Sterk trafikkvekst, spesielt etter 2009, har gitt økt belastning for lokalmiljøet langs vegen og redusert fremkommelighet. Hovedmålene for prosjektet er å redusere støy- og luftforurensing, spesielt i området Ryen – Manglerud – Teisen, bedre fremkommeligheten for kollektiv-, gang- og sykkeltrafikk, samt en mer forutsigbar avvikling av godstrafikken.

I Fylkesdelplan for transportsystemet i sørkorridoren (1999) var anbefalt strategi å utbedre E6 som felles trasé fra Vinterbro til Ryen, og bygge ned Mosseveien. Dette ble fulgt opp i Sørkorridorutredningen (juni 2009). I Manglerudprosjektet er det lagt til grunn at E6 skal ta trafikkveksten, at E18 Mosseveien blir nedklassifisert til riksveg, og at E6/E18 får felles trasé mellom Vinterbro og Abildsø.

På strekningen Klemetsrud – Ryen skal vegen oppgraderes med kollektivfelt, alternativt tungbilfelt. Ny E6-tunnel tar av ved Abildsø og føres via Bryn til Ulven. Ring 3 mellom Ryen og Bryn vil bygges om til mer bymessig standard når E6-tunnelen mellom Abildsø og Bryn er ferdigstilt. Når tunnelen mellom Bryn og Ulven er ferdig, kan Ring 3 mellom Bryn og Ulven samt deler av dagens E6-trasé i Ulvenområdet bygges om, blant annet Teisenkrysset og Ulvensplitten.



Etapper i E6 Manglerudprosjektet. Illustrasjon Statens vegvesen

Prosjektet skal bygge opp om et nytt regionalt knutepunkt på Bryn for overgang buss-T-bane-tog, samt kollektivknutepunktene på Mortensrud, Skullerud og Ryen. Langs hele strekningen skal det etableres sammenhengende kollektivfelt mellom sørkorridoren og Bryn, og videre langs Ring 3 mot Økern og mot nordøstkorridoren. Høystandard sykkelveg inngår på hele stekningen. Prosjektet vil sees i sammenheng med mulighetene for byutvikling og fortetting i knutepunktene på strekningen

Planprogram for hele strekningen Klemetsrud – Ryen – Ulven sendes på høring medio 2015. Reguleringsplan for etappe 1 med konsekvensutredning for hele prosjektet vil foreligge medio 2017, med planvedtak for 1. etappe medio 2018 og byggestart tidligst i 2019.

Prosjektet vil gi økt fremkommelighet og forutsigbarhet for kollektivtrafikken og en høystandard sykkeløsning. Både næringstrafikk og øvrig trafikk vil dra fordel av økt vegstandard, blant annet med bredere vegskuldre, som vil gi økt trafikksikkerhet og redusert sårbarhet ved hendelser i trafikken. E6 er svært viktig for godstransport mellom Oslo og Follo og videre sørover til Østfold og Sverige. Etablering av eventuelt tungbilfelt vil gi økt fremkommelighet for både gods- og busstrafikk.

Forbedret kollektivtilbud og oppgradering av dagens sykkelvegnett skal sammen med andre virkemidler bidra til nullvekst i persontransport med bil i korridoren.

I NTP 2014–2023 er kostnadene for E6 Manglerudprosjektet anslått til 6 mrd. kr. I Statens vegvesen sitt handlingsprogram 2014–2017(2023) er prosjektet prioritert med 0,2 mrd. kr stat og 0,8 mrd. bom i perioden 2018–2023. Prosjektet forutsettes delfinansiert med egen bompengoordning i tillegg til midler fra Oslopakke 3.

I februar 2015 ble det gjennomført et grovt kostnadsestimat som viser en total kostnad på om lag 9,7 mrd. 2016-kr for hele prosjektet. Det er knyttet svært stor usikkerhet til dette estimatet (mer enn 40 pst.). For etappe 1 Klemetsrud – Ryen er kostnadsoverslaget på nesten 1,9 mrd. 2016-kr (usikkerhet +/- 40 pst.).

#### ***Rv. 191 Adkomst Alnabruterminalen trinn 1***

Reguleringsplan for terminalen med riksvegtilknytning fra Nedre Kalbakkvei ble vedtatt i februar 2010. Prosjektet omfatter firefelts riksveg fra rv 191 Nedre Kalbakkvei via Alfasetveien til jernbaneterminalens kontrollsoner (ACA). Prosjektet består av to byggetrinn:

- 1) Forlengelse av dagens riksveg fra Alfasetveien til ACA (erstatter privat veg med lav standard)
- 2) Utvidelse av Alfasetveien til fire felt

Prosjektet inngår i reguleringsplan for del av Alnabruterminalen, vedtatt 17.2.2010. Arbeid med teknisk detaljplan for «Trekantområdet» er slutført. Det er igangsatt et forprosjekt som også ser på mulige strakstiltak på dagens private adkomstveg. Gjennomføring av strakstiltak er avhengig av avtale med veg-/grunneiere og er aktuelt tidligst i 2017. Når forprosjektet er slutført medio 2015, vil både gjennomføringen av strakstiltak og oppstart av reguleringsplanarbeid for trinn 1 vurderes.

I handlingsprogrammet for NTP 2014–2023 er byggetrinn 1 prioritert med 150 mill. stat og 260 mill. bom i perioden 2018–2023. Byggetrinn 1 er kostnadsberegnet til 364 mill. 2016-kr.

Ny riksvegadkomst (trinn 1) må ses i sammenheng med Jernbaneverkets planer for Alnabru Containerterminal. Det anses derfor ikke aktuelt med ny riksvegadkomst før i slutten av NTP-perioden 2018–2023. Prosjektet inngår som en del av det langsiktige arbeidet med å legge til rette for overføring av gods fra veg til bane. Kortsiktig vil det legges til rette for mer effektiv utnyttelse av terminalen og kan initiere andre forbedrings- og utviklingstiltak på terminalområdet. Kjøremønstre for godstransport inne på området vil forbedres.

#### ***Rv. 4 Trondheimsveien/rv. 163 Østre Aker veg med diagonal(er)***

Det er store utfordringer knyttet til støy og luftforurensing langs dagens rv- 4-trasé i Oslo på hele strekningen fra bygrensa til Sinsenkrysset, spesielt på strekninger der boligblokkene ligger tett ved vegen. Det samme gjelder de tverrgående bolig gatene mellom Rv. 4 og rv. 163 som benyttes som gjennomfartsåre for tungtrafikk og annen biltrafikk i mangel av en sammenhengende riksvegforbindelse på tvers av Groruddalen. Ruter har foreslått en løsning

med midtstilt trikk i Trondheimsveien fra Sinsen til Tonsenhagen. Denne har Statens vegvesen innsigelser til, inntil trafikkbelastningen er redusert og vegen ombygd for å ivareta blant annet hensyn til trafiksikkerhet.

Arbeid med planprogram for ny riksvegdiagonal mellom rv. 4 Trondheimsveien og rv. 163 Østre Aker vei startet våren 2015. Planprogrammet vil bli sendt på høring våren 2016. Prosjektet skal se på løsninger der rv. 4 Trondheimsveien, rv. 163 Østre Aker vei og rv. 191 Nedre Kalbakkvei-Tvetenveien inngår sammen med aktuelle nye diagonaler i en helhetlig vurdering av riksvegsystemet i Groruddalen. Både Bredtvet- og Fossumdiagonal inngår i det videre utredningsarbeidet.

E6 vil fortsatt være den viktigste nasjonale og regionale transportåren for gods i Groruddalen, og forutsettes opprettholdt med dagens standard. Det er samtidig viktig å utvikle et robust riksvegssystem til/fra Alnabruterminalen som nasjonalt nav for godstransport, der både rv. 191 Nedre Kalbakkvei – Tvetenveien, rv. 163 Østre Aker vei og ny riksvegdiagonal vil inngå som viktige lenker i dette hovedvegssystemet.

Ny riksvegdiagonal er et viktig tiltak i «Tungtransportplan for Groruddalen». Hensikten med diagonalen er å avlaste Trondheimsveien og dagens boliggater mellom Trondheimsveien og Østre Aker vei for gjennomgangstrafikk. Når diagonalen er etablert, kan Trondheimsveien bygges ned fra der diagonalen vil ta av til Østre Aker vei (Fossum eller Bredtvet), og inn mot Sinsenkrysset.

Den nedbygde strekningen forutsettes omklassifisert fra riksveg til kommunal veg, og kan utformes som hovedveg/gate med kryss i plan og skiltet hastighet 50-60 km/t. Både redusert trafikkmengde og redusert hastighet vil redusere miljøulempene langs vegen, redusere vegens barrierevirkning og muliggjøre midtstilt trikkestrasé mellom Sinsen og Bjerke.

Planarbeidet legger til grunn at samlet vegkapasitet inn mot Ring 3 og indre by ikke skal økes, og at all vekst i persontransport skal tas med miljøvennlig transport. Næringstransporten er imidlertid ventet å øke i takt med befolkningsveksten. Nedre deler av Groruddalen med knutepunktene Økern, Helsefyr, Bryn og Breivoll er i forslag til kommuneplan «Oslo mot 2030» utpekt som viktige transformasjons- og fortettingsområder. Det er derfor viktig at riksvegnettet opprettholdes som hovedtransportårer for næringstransport til/fra de nye byutviklingsområdene, samtidig som det legges vekt på tiltak for å skjerme nye utbyggingsområder for unødig støy og luftforurensing.

Vinteren 2015 ble det utarbeidet et grovt kostnadsestimat for prosjektet. Kostnadene for ombygging av Trondheimsveien, oppgradering av Øste Aker vei og Nedre Kalbakkvei samt ny Fossumdiagonal er stipulert til om lag 5,9 mrd 2016-kr. Av dette er kostnaden for Fossumdiagonal stipulert til ca. 1,8 mrd 2016-kr.

### ***Rv. 4 Hagantunnelen (løp nr. 2)***

Rv. 4 er alternativ rute til E6 mellom Oslo og Mjøsbrua. En stor andel av trafikken er lokalskapt, men strekningen har også stor regional betydning for næringslivet og pendlere i regionen. Hagantunnelen er 2,6 km lang og går fra Gjelleråsen til Slattum. Tunnelen har i dag



ett løp med ett kjørefelt i hver retning og ÅDT på om lag 14000. I tunnelforskriften av 2007 er det krav om parallelle redningstunneler i alle tunneler over 500 meter med en årsdøgntrafikk på mer enn 8000. På bakgrunn av tunnelsikkerhetsforskriftens bestemmelser og EU-krav er det behov for å bygge et nytt løp med rømmingsveger mellom løpene.

Arbeidet med en reguleringsplan for nytt løp og tilgrensende vegsystem Gjelleråsen/Hagan/Fossum er under oppstart våren 2015. Prosjektet er prioritert i siste del av inneværende NTP-periode 2014-23 med kun statlige midler.

### ***E18 Filipstad***

Det er planer om omfattende byutvikling på Filipstad når dagens havneareal blir frigjort. Oslo kommune ønsker at det bygges lokk over dagens E18-trasé forbi området for å få redusert lokal luftforurensning og støy fra E18.

Av trafikale og trafiksikkerhetsmessige grunner er et langt lokk eller tunnel uaktuelt på strekningen. Det som har vært utredet er en 420 m lang kulvert mellom dagens Hjortneskryss og Operatunnelen. Prosjektet forutsetter en forlengelse av dagens Ring 1 som blir liggende oppe på lokket, med østvendte ramper ned i tunnelen. Tiknytning til/fra vest skjer via ramper ved Frognerstranda. Det er lagt til rette for trikk til Filipstad og over til Drammensveien. Trikken skal krysse på bru over ny Ring 1 ved Hjortnesrundkjøringen.

Forlengelsen av Operatunnelen med kort lokk er en forutsetning i Oslo kommunes forslag til områderegulering for Filipstad. En forlengelse av Operatunnelen krever godkjenning i Vegdirektoratet. Arbeid med teknisk detaljplan/detaljreguleringsplan er i slutfasen, men Statens vegvesen Region øst avventer godkjenning fra Vegdirektoratet før planarbeidet kan slutføres. Vedtak av reguleringsplan er forventet tidligst våren 2016, med byggestart tidligst 2017/-18.

Et kostnadsoverslag fra Holte Consulting høsten 2012 anslo byggekostnad til 1,6 mrd kr inkl. Ring 1, som tilsvarer 2,1 mrd 2016-kr (+/- 40 pst.) inkludert full mva. Dette er ikke kvalitetssikret av Statens vegvesen. Statens vegvesen har høsten 2014 gjennomført et foreløpig anslag med utgangspunkt i teknisk detaljplan. Det viser en total kostnad på omlag 2,6 mrd 2016-kr inkl trikk, og ca 2,3 mrd 2016-kr uten trikk. I Revidert avtale om Oslopakke 3 (mai 2012) er det i perioden 2018–2023 satt av 700 mill 2015-kr i bompenger til prosjektet, resten er forutsatt finansiert av grunneierne.

Et lokk på E18 mellom Hjortneskrysset og dagens Operatunnel vil legge til rette for sentrumsnær byutvikling når containerhavna legges ned. Lokkets effekt er først og fremst mindre støy og luftforurensning i områdene nær dagens E18 slik at de kan utnyttes til boliger. Tiltaket vil også redusere miljølempene for eksisterende bebyggelse på nordsiden av E18 (Frogner) og gjøre det mer attraktivt å gå og sykle. Trasé for en mulig fremtidig Fjordtrikk inngår i planene.

### ***E18 Framnes – Lysaker***

Med unntak av et kort lokk ved Sjølyst, danner E18 på strekningen Framnes – Lysaker en barriere mellom byen og fjorden og gir lokal luftforurensning og støy. Strekningen forbi

Bygdøyløkket gir en del trafikale utfordringer på grunn av høydebegrensninger for tunge kjøretøy, manglende kollektivfelt og dårlig trafiksikkerhet.

Det er derfor satt i gang arbeid med en mulighetsstudie for hele strekningen fra Framnes til Lysaker som skal være ferdig juni 2015. Hensikten med arbeidet er å vurdere mulige løsningsprinsipper for at strekningen skal kunne utvikle seg til et effektivt, miljøvennlig, sikkert og tilgjengelig transportsystem. I mulighetsstudien vurderes ulike løsningsprinsipper med fokus på kollektivtrafikk, syklende og gående, og på oppgradering av dagens veg kombinert med lokk/tunneler i ulike lengder. Grunnet planer om lokk på Filipstad som omtalt over, er det ikke aktuelt med tunnel langs Frognerstranda.

Strekningen E18 Lysaker – Vækerø må ses i sammenheng med bussterminalløsning på Lysaker. Det vurderes oppstart av reguleringsplanarbeid for Vækerø – Framnes høsten 2015. Kostnadsoverslag vil bli utarbeidet i forbindelse med slutføring av mulighetsstudien.

Prosjektet er ikke prioritert i NTP 2014–2023. I Revidert avtale Oslopakke 3 ble det satt av 2,6 mrd 2016-kr til tiltak på strekningen Framnes – Lysaker i perioden 2018–2032.

### **Bussterminal i Oslo**

Bussterminalen på Vaterland ble oppgradert i 2009 og første fase av gateterminal i Schweigaards gate ble ferdigstilt i 2011. Dette har gitt noe økt kapasitet, men ikke tilstrekkelig til å møte forventet vekst. På bakgrunn av utredninger av ulike alternative lokaliseringer, anbefalte Ruter i 2010 en løsning over sporområdet på Oslo S. En slik lokalisering er gunstig for tilknytning til tog, T-bane, trikk og bybuss. Overgangen mellom tog og regionbuss er liten.

Byrådet vedtok områdeprogram for Oslo S i 2012. Områdeprogrammet anbefaler en lokalisering av ny bussterminal i nær tilknytning til Oslo S. Byrådsavdelingen for miljø- og samferdsel i Oslo kommune bestilte deretter en konseptvalgutredning (KVU) for ny bussterminal ved Oslo S. KVU er gjennomført av Ruter i dialog med Jernbaneverket, Statens vegvesen, Rom eiendom, Bymiljøetaten og Plan- og bygningsetaten i Oslo. KS1 er under arbeid

Planprogrammet for nye Oslo S ble fastsatt tidlig i 2015 og utredningsarbeidet pågår. Arbeidet vil blant annet se nærmere på utfordringene som knyttes til overbygging av et travelt sporområde. Det vil også bli gjennomført grundigere trafikkanalyser av økt busstrafikk.

Ny bussterminal på tvers over sporområdet vil gi et kompakt kollektivknutepunkt med gode overgangsmuligheter og bedre kapasitet for buss enn i dag. Ny terminal gir også et grunnlag for ønsket byutvikling i nærområdet til Oslo S

Det er satt av om lag 260 mill 2016-kr i statlig bidrag i NTP 2014–23 i siste seksårsperiode.

### 5.3.3 Programområder riksveg

Transportsystemet vil også i årene fremover i stor grad bestå av dagens vegnett. Det vil derfor være stort behov for tiltak for å videreutvikle og supplere eksisterende veginfrastruktur. Slike tiltak finansieres innenfor programområdene. Dette omfatter en rekke små og mellomstore tiltak for blant annet trafiksikkerhet, miljø, kollektivtrafikk, gåing og sykling.

Programområdetiltak settes inn mot områder med spesielle problemer og gir generelt høy nytte i forhold til kostnader. Satsing på programområder bidrar til god måloppnåelse i Oslopakke 3 innen fremkommelighet, mer attraktivt kollektivsystem, universell utforming, økt trafiksikkerhet og bidrar til å redusere miljøproblemer. Et attraktivt kollektiv- og gang/sykkeltilbud gir lavere bilandel og dermed mer avlastning av vegnettet enn om disse tiltakene ikke hadde vært gjennomført.

I 2016 foreslås det satt av 345 mill kr til disposisjon til slike typer tiltak på riksveger i Oslo og Akershus (inkludert planlegging), hvorav 199 mill kr i statsmidler og 146 mill kr i bompenger. For hele perioden 2016–2019 foreslås det satt av om lag 1,1 mrd 2016-kr til formålet, hvorav 489 mill kr i statsmidler og 607 mill kr i bompenger.

Statens vegvesens vedtatte handlingsprogram for perioden 2014–17 er lagt til grunn for prioriteringer i Oslopakke 3 sitt handlingsprogram for perioden 2016–2019. I tillegg til disse midlene, kan Oslo og Akershus også få midler til kollektivtiltak og gang- og sykkelvegtiltak gjennom den nye ordningen med bymiljøavtaler omtalt i kapittel 4.4.

#### **Gang- og sykkelveger**

Hoveddelen av midlene på dette programområdet går til utbygging av et sammenhengende sykkelvegnett. Resten av rammen er i hovedsak disponert til forbedring av eksisterende sykkelveger etter sykkelveginspeksjoner. I Statens vegvesens handlingsprogram 2014–17 er det blant annet satt av midler til sykkelveg på følgende strekninger:

##### Oslo

- E6 Ole Deviksvei – Teisenveien
- E6 Gamle Brennavei
- Rv. 163 Veitvet – Grorud stasjon
- Rv. 163 Lørenskog – Grorud

##### Akershus

- Fv. 454 Trondheimsveien (alternativ rute for E6 Kløfta – Jessheim)
- Fv. 152 Vevelstadveien – Smedsrudveien (alternativ til E6)
- Fv. 156 Markveien – Gml. Drammensvei (alternativ til E18)
- Fv. 383/260 Trondheimsveien: Kjellerholen – Hekseberg (alternativ til E6)



*Sykkelveg langs Ring 3 forbi Gaustad er et eksempel på nylig gjennomført programområdetiltak.  
Foto: Olav Fosli*

### **Trafikksikkerhetstiltak**

Trafikksikkerhetstiltak omfatter en rekke ulike tiltak for å redusere ulykker, for eksempel midtrekkverk på to- og trefelts veger, tiltak mot utforkjøringsulykker, kryssombygging, utbedring av gangfelt mv.

### **Miljøtiltak**

Dette omfatter tiltak for å ivareta biologisk mangfold, oppfølging av vanddirektivet og tiltak for å redusere støyplager fra vegtrafikk for å oppfylle kravene i forskrift til forurensingsloven.

### **Kollektivtrafikktiltak**

Tiltakene omfatter oppgradering av holdeplasser og kollektivknutepunkter, etablering av kollektivfelt og andre fysiske tiltak som gir bedre fremkommelighet for kollektivtransport på riksveg og økt tilgjengelighet til kollektivtilbudet. Prinsippet om universell utforming legges til grunn for planlegging av tiltakene. I 2016 foreslås det i Oslo midler til kollektivfelt på E6 Sandstuveien – Ryen (utgående). I Akershus foreslås det bl.a. midler i 2017 til kollektivtiltak på ramper og kryss på E6 Hvam – Skedsmovollen.

### **Utbedringstiltak**

Innenfor dette programområdet er det satt av statlige midler til mindre oppgradering av vegstandard, blant annet breddeutviding, bedre kurvatur, utbedring av tunneler og bruer og rehabilitering av vegutstyr. I tillegg er det opprettet en ny underpost *Fornyng* som skal finansiere tiltak for å ta igjen vedlikeholdsetterslepet på riksveg. Handlingsprogram for Oslopakke 3 omfatter ikke prioritering av fornyingstiltak.

### **Planlegging**

Det er satt av midler til planlegging av aktuelle Oslopakke 3-tiltak på riksvegnettet. For eksempel har det vært gjennomført en mulighetsstudie for lokk over E6 i Groruddalen og planarbeid for E6 Manglerudprosjektet vil videreføres i perioden. Det pågår arbeid med detaljplan for regulering for lokk på E18 ved Filipstad og en mulighetsstudie for E18 Framnes

– Lysaker. Våren 2015 startet arbeidet med planprogram for ny riksvegdiagonal i Groruddalen for å bidra til at tungtransportplanen for Groruddalen kan realiseres.

I Akershus pågår blant annet planarbeid for diverse kollektivtiltak og gang- og sykkelveger. I tillegg er arbeid med kommunedelplan for ny bru over Glomma på rv. 22 i slutfasen og behandles av kommunen høsten 2015. Arbeidet med en reguleringsplan starter opp i 2016.

## 5.4 Lokale tiltak i Akershus

I Handlingsprogram 2016–19 for Oslopakke 3 er det foreslått å sette av totalt ca 3,9 mrd 2016-kr i fireårsperioden til lokale veg- og kollektivtiltak i Akershus. I tillegg kommer midler til Fornebubanen som omtales i kapittel 5.6. I 2016 er beløpet om lag 1,1 mrd kr, hvorav bompenger utgjør 675 mill kr og fylkeskommunale midler 459 mill kr. I tillegg bevilger fylkeskommunen om lag 816 mill kr over eget budsjett til drift av kollektivtransport inkludert drift av kollektivterminaler.

Det fylkeskommunale bidraget til Oslopakke 3 fastlegges i forbindelse med fylkestingets behandling av økonomiplan 2016–19 og budsjett for 2016. Spesifiseringen mellom strekningsvise investeringer og de ulike programområdene gjøres i fylkeskommunes handlingsprogram for samferdsel 2016–19.

For midler til fylkesvegtiltak tilsvarer finansieringsbidragene fra Akershus fylkeskommune og bompengene et beløp som tilsvarer brutto kostnader (dvs at beløpene er inkl mva). For midler til lokale baner, samt midler til drift og småinvesteringer, tilsvarer finansieringsbidraget fra Akershus fylkeskommune og Oslopakke 3 netto utgifter til tiltakene (dvs ekskl. mva). Årsaken til disse forskjellene skyldes mva-regelverket.

Rekvireringen av bompengemidler gjøres av henholdsvis Statens vegvesen (for fylkesvegtiltak) og av Sporveien (lokale baner) og av Ruter (drift og småinvesteringer).

Som omtalt i kapittel 4.5, er det ikke moms på tiltak som Ruter og Sporveien gjennomfører, men for fylkesvegtiltakene. Dette gir imidlertid ikke økonomisk effekt totalt sett for Akershus fylkeskommune. Dette fordi fylkeskommunen får mva-kompensasjon fra Staten som tilsvarer beløpet for mva-betalingen som inngår i beløpet som Statens vegvesen rekvirerer. Refundert mva for fylkesvegtiltak inngår i finansieringsbidraget fra Akershus fylkeskommune i Tabell 8.

### 5.4.1 Fylkesveger inkl kollektivtiltak og gang/sykkelveger

Akershus fylkeskommune har foretatt en rammeoverføring fra 2015, og dermed økt sitt bidrag i 2016 med 100 mill kr. I alt er det lagt til grunn 459 mill 2016-kr i fylkeskommunale midler i 2016 og 245 mill kr pr år de påfølgende årene i handlingsprogrammet. Det er forutsatt 287 mill. kr pr år i bompenger til fylkesveger i Akershus. Sammenlignet med 2015, innebærer dette at bompengebidraget økes med om lag 100 mill kr pr år. Prioritering av prosjekt for perioden 2016–19 vil i hovedsak bygge på gjeldende samferdselsplan.

### ***Strekningsvise vegtiltak***

I gjeldende samferdselsplan (SP 2015–18) er det satt av 235,1 mill 2015-kroner til strekningsvise tiltak. Aktuelle tiltak i handlingsprogramperioden er fv. 35 Nordbyveien Ski sentrum, fv. 33 Feiring – Oppland grense (Eidsvoll) og fv. 152 Måna – Gislerud (Frogn).

### ***Mindre utbedringer***

I SP 2015–18 er det satt av 330,3 mill 2015-kr til mindre utbedringer. Vegforsterkning (146 mill) og utbedringer av bruer og tunneler er de dominerende postene.

### ***Gang- og sykkelveger***

I SP 2015–18 er det satt av 758,1 mill 2015-kr til gang- og sykkelvegprosjekter for å følge opp vedtatt plan om å sikre skolevegene i Akershus. Det er også satt av mindre sekkeposter til sykkelbysatsing m.v. Kostnadene varierer mye, fra om lag 20 mill kr pr km for et prosjekt i Aurskog–Høland til om lag 65 mill kr/km langs Røykenveien i Asker.

### ***Trafikksikkerhetstiltak***

I SP 2015–18 er det satt av 212,1 mill 2015-kr til trafikksikkerhetstiltak. Det arbeides med en rekke enkeltprosjekter (bl.a. kryssutbedringer,). I tillegg kommer Aksjon skoleveg, en tilskuddsordning til kommunene, og tiltak etter TS-revisjoner.

### ***Miljø- og servicetiltak***

I SP 2015–18 er det satt av 81,9 mill 2015-kr til miljø- og servicetiltak. Dette omfatter blant annet miljøgater og støyskjerming.

### ***Kollektivtrafikktiltak***

I SP 15–18 er det satt av 487 mill 2015-kr til kollektivtrafikktiltak som kollektivfelt, knutepunktutvikling og holdeplassoppgradering. Eksempel på større prosjekter som er helt eller delvis finansiert innenfor denne posten i perioden, er oppgradering Heggedal kollektivknutepunkt, ny gateterminal Ski og flere innfartsparkeringsprosjekter.

### ***Planlegging***

I SP 2015–18 er det satt av 42,5 mill 2015-kr pr år til planlegging av lokale tiltak i Akershus. Etter innspill fra Akershus fylkeskommune, ble dette beløpet økt med 10 mill kr pr år i perioden 2015–18 for å øke planleggingskapasiteten.

### ***Måloppnåelse fylkesvegtiltak***

Lokale strekningsvise vegtiltak og mindre tiltak som gjennomføres innenfor de ulike programområdene bidrar til god måloppnåelse for Oslopakke 3. Kollektivtiltak bidrar til økt fremkommelighet, økt standard og tilgjengelighet til holdeplasser og knutepunkt. Bygging av nye gang- og sykkelveger legger til rette for økt sykling og gange, gir bedre fremkommelighet og tryggere skoleveger. Midler til trafikksikkerhet rettes først og fremst mot ulykkespunkter og andre tiltak som gir bedret trafikksikkerhet.



*Pågående prosjekt med oppgradering av Heggedal kollektivknutepunkt er et samarbeid mellom Akershus fylkeskommune (fylkesvegen legges om for å fjerne en planovergang) og Jernbaneverket (oppgradering av bane, stasjon, og ny gangforbindelse). Ill: Jernbaneverket.*

#### **5.4.2 Kolsåsbanen**

Kolsåsbanen ble gjenåpnet til Kolsås i oktober 2014. Bane og stasjoner er blitt totalfornyet basert på gjeldende krav til universell utforming og sikkerhet. Den nye Kolsåsbanen har et kapasitetssterkt og attraktivt trafikktilbud som gir grunnlag for videre fortetting og byutvikling langs traséen.

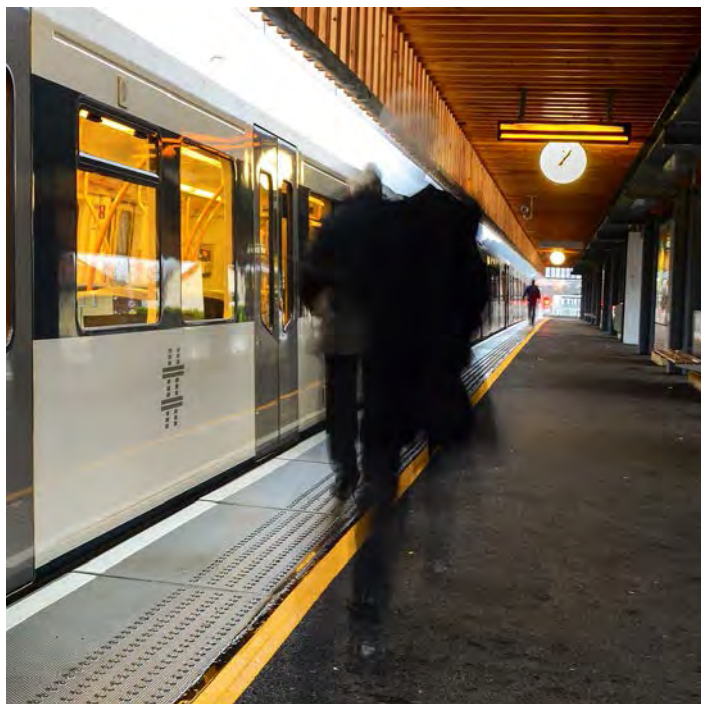
Oppgraderingen av banestrekningen i Bærum er finansiert med Oslo-pakke 3-midler og har kostet om lag 2,3 mrd kr (i løpende kroneverdi). Når en inkluderer Oslodelen av banen fra Sørbyhaugen til Bjørnsletta, er samlet kostnad om lag 2,9 mrd kr. I alt 12,2 km bane og 13 stasjoner er oppgradert. Prosjektet har gått etter planen og er levert til avtalt tid og ca. 50 mill kr lavere enn kostnadsrammen. Det forventes at den økonomiske delen av prosjektet avsluttes høsten 2015.

#### **5.4.3 Drift og småinvesteringer kollektivtrafikk**

Tilskuddet fra Oslo-pakke 3 til drift og småinvesteringer er gradvis trappet opp frem til 2016. Dette har gitt muligheter til å styrke kollektivtrafikktilbudet i Akershus. I 2016 er beløpet foreslått økt til 388 mill 2016-kr og videreført på dette nivået i hele handlingsprogramperioden.

I Revidert avtale var tilskuddet opprinnelig tatt ned i 2017, men Akershus fylkeskommune har prioritert å videreføre 2016-nivået for å opprettholde et styrket kollektivtrafikktilbud, som er viktig for å nå målene i Oslo-pakke 3. Med dette utgjør andelen av disponible bompenger som går til drift av kollektivtrafikken i Akershus i handlingsprogramperioden 38 prosent.

Om lag halvparten av driftstilskuddet fra Oslopakke 3 går til hyppigere frekvens på busstilbudet enn det som ville vært mulig innenfor fylkeskommunens eget budsjett. En fjerdedel brukes til å finansiere drift på Kolsåsbanen og dobbel frekvens på T-banen til Østerås, samt trikketilbud til Bekkestua. Resterende fjerdedel går til å finansiere en forenklet pris- og sonestruktur, til ferjedrift mellom Nesodden og Aker Brygge og andre tiltak.



Nye T-banetog med full lengde på oppgradert infrastruktur til Kolsås og økt frekvens på banen til Østerås, samt nye ferjer på Nesoddensambandet, gir god måloppnåelse med hensyn til et attraktivt og universelt utformet kollektivtrafikktilbud, økt kollektivandel og reduserte miljøproblemer.

Kolsåsbanen har nå etter oppgraderingen 50 prosent flere reisende enn sist banen gikk til Kolsås. Erfaring viser at et mer attraktivt kollektivtrafikktilbud bidrar positivt til fortetting og byutvikling. I sum bidrar tiltakene til god måloppnåelse for Oslopakke 3.

*Oslopakke 3 bidrar til blant annet til drift av Kolsåsbanen.  
Foto fra Kolsås stasjon: Knut Opeide.*

## 5.5 Lokale tiltak i Oslo

I Handlingsprogram 2016–19 for Oslopakke 3 er det foreslått å bruke i overkant av 6,2 mrd 2016-kr på lokale tiltak i Oslo i perioden. I tillegg kommer Fornebubanen som er et felles prosjekt for Oslo og Akershus. For 2016 innebærer forslaget at det settes av ca 1,4 mrd kr. Av dette utgjør bompenger i underkant av 1,2 mrd kr og det kommunale bidraget 267 mill kr. I tillegg bevilger Oslo kommune 1,7 mrd kr i tilskudd til Ruter i 2015 og noe midler til investeringer i det kommunale vegnettet utenom Oslopakke 3.

Momsreformen fra 1.1.2013 innebærer at det er full mva også for investeringer på det kommunale vegnettet. Mva er inkludert for alle lokale vegtiltak i Oslopakke 3. Oslo kommune mottar mva-refusjon fra staten for samferdselsinvesteringer. Tilsvarende beløp legges som inntektskrav på investeringsbudsjettet til Bymiljøetaten. Momsrefusjonen er inkludert i de kommunale midlene til Oslopakke 3 omtalt over. For investeringer i T-bane og trikkenettet samt drift- og småinvesteringer i kollektivtrafikken, skal det imidlertid ikke betales mva (jf kapittel 4.5).



Den endelige prioriteringen av kommunale rammer og prosjekter på det lokale transportnettet i Oslo vil skje gjennom Oslo bystyres behandling av budsjett 2016 og økonomiplan for 2016–19.

### 5.5.1 Kommunal vegar inkludert sykkel- og kollektivtiltak

Det foreslås satt av 2 420 mill 2016-kr i Oslopakke 3 i 2016–19 til strekningsvise prosjekter og programområdetiltak på det overordnede kommunale vegnettet i Oslo inkludert sykkelanlegg og Bymiljøetatens del av oppgradering av trikkegater. Av dette utgjør bompenger om lag halvparten av midlene og kommunale midler resten.

Midlene i handlingsprogrammet er periodisert på grunnlag av forventet fremdrift på tiltak som Bymiljøetaten har planlagt å gjennomføre disse årene. Totalt sett innebærer forslaget at det bevilges i gjennomsnitt 40 mill kr pr år mer i bompenger enn i 2015.

To sentrale prosjekter på det lokale vegnettet som kommunen har eller vil få ansvaret for, er for tiden knyttet til hovedvegutbyggingen i Bjørvika og Ulven–Sinsen som bygges ut i regi av Statens vegvesen. Finansieringen av det nye lokalvegnettet i Bjørvika inngår i Oslopakke 3, mens det ved Økern er delvis finansiert av bykassen.

Trikketraséen i Dronning Eufemias gate står ferdig, men kan først knyttes til Ekebergbanen via Bispegata i siste del av handlingsprogramperioden som følge av arbeid med Follobanen. Den skal føres inn til Oslo S i kulvert under Bispegata, og permanent trikketrasé kan først anlegges etter at kulverten står ferdig.

Oslo kommune vil i handlingsprogramperioden prioritere Oslopakke 3-midlene til tiltak under programområdene *Gang-/sykkelveger* og *Kollektivtrafikk*. Oppgraderinger og tilrettelegging av byrom som gir økt fremkommelighet og tilgjengelighet for gående i sentrum vil også bli prioritert.



Ring 2 ved Folkehelseinstituttet. Illustrasjon: Bymiljøetaten/Cowi

Tiltak under programområdene *Trafikksikkerhet*, *Miljø* og *Mindre utbedringer* vil bli vurdert nærmere i forbindelse med utarbeidelse av Oslo kommunes budsjett.

Under følger en omtale av de enkelte programområdene:

### **Gang-/sykkelveger**

Plan for hovedsykkelvegnettet og sykkelstrategien ligger til grunn for prioriteringer av tiltak for å gjøre det mer attraktivt og trygt å gå eller sykle i Oslo.

Det planlegges å gjennomføre små og store sykkeltiltak for til sammen om lag 1,14 mrd kr i perioden 2016–19. Eksempler på etapper av hovedsykkelvegnettet og andre tiltak som er under planlegging eller planlegges bygget i handlingsprogramperioden er:

- Tvetenveien (Haugerudvn - Innspurten)
- Hoffsvæien (Monolittveien - Harbitzalleen)
- Maridalsveien (Kjelsåsveien - Carl Kjelsens vei)
- Ekebergveien (Ljabrubakken - Tallbergveien)
- Kongsveien (inkl. ny trikkestrasé)
- Ring 2 (Blindervn - Vogts gt, inkl. kollektivfelt)
- Dr. Blancas vei (Folkemuseet - Bygdøylokket)
- Andre sykkeltiltak (parkering, utbedring mv)

### **Kollektivtrafikk**

#### Samlet plan for oppgradering av trikkeinfrastruktur

I forbindelse med konseptvalgutredning for trikkeanskaffelse har Bymiljøetaten i samarbeid med Sporveien utarbeidet en samlet plan for oppgradering av trikkeinfrastrukturen. Tiltakene i planen skal gi høykvalitets trikkestraséer som er trafiksikre, universelt utformet, ha god fremkommelighet og gi bytilpassede løsninger med økt steds kvalitet.

Sporveien har ansvar for infrastruktur for trikken som skinnegang, strømforsyning mv, mens vegholder (i hovedsak Bymiljøetaten) har ansvar for øvrige deler av gata (kjørefelt, fortau mv). Det er derfor behov for nært samarbeid mellom virksomhetene for å koordinere arbeidet med oppgraderingen av trikkenettet. Tiltakene er kostnadsberegnet og fordelt mellom Bymiljøetaten og Sporveien. Bymiljøetatens andel av kostnadene på om lag 0,9 mrd kr i 2016–19 finansieres over «*lokale vegtiltak Oslo*», mens Sporveiens andel (om lag 1,1 mrd kr) finansieres i stor grad under posten «*Store kollektivtiltak Oslo – T-bane og trikk*» i Oslopakke 3 (se kapittel 4.5.2).

Det er utarbeidet en samlet plan for å finansiere tiltakene gjennom Oslopakke 3 med delfinansiering fra Belønningsordningen. Det forutsettes at Oslo og Akershus får videreført avtale om Belønningsmidler etter 2016. Oslo kommune vil arbeide videre med å lage en fremdrift- og finansieringsplan for en samlet oppgradering av trikkenettet som koordineres med anskaffelse av nye trikker.



*Illustrasjon av Prinsens gate.*

Et viktig tiltak som er planlagt ferdigstilt i handlingsprogramperioden er Søndre kollektivstreng. Prosjektet innebærer full oppgradering av Prinsens gate med tovegs trikk og fjerning av skinner og etablering av ny holdeplass for tovegs bussbetjening i Tollbugata. Dette er i tråd med revidert prinsipplan for gatebruken i Oslo sentrum fra 2011. Sent i perioden utføres også tiltak på Nordre kollektivstreng, Tinghuset – Tullinløkkaprojektet. Tiltakene vil gi bedre fremkommelighet og kapasitet for trikk og buss og bidra til bedre tilgjengelighet, hyggeligere bymiljø og økt sikkerhet.

#### Prosjekt kraftfulle fremkommelighetstiltak

Arbeidet med planlegging og gjennomføring av fremkommelighetstiltak for trikk og buss er høyt prioritert i Oslo kommune. Bymiljøetaten og Ruter har utarbeidet en plan med om lag 100 fremkommelighetstiltak. Noen tiltak er gjennomført. Det er utarbeidet planer for og satt av midler til å videreføre tiltakspakken fram til 2017.

#### Økt tilgjengelighet og oppgradering av holdeplasser

Arbeidet med å oppgradere holdeplasser videreføres i henhold til krav om universell utforming i perioden. Tiltakene gir økt tilgjengelighet og standard og bidrar i mange tilfeller til økt kapasitet og et mer attraktivt kollektivtilbud.

#### **Planlegging**

Oslopakke 3-midlene til lokale vegtiltak inkluderer også midler til planlegging. Det er behov for å planlegge en rekke større og mindre tiltak innenfor programområdene nevnt over. Aktuelle tiltak er Røatunnel, Vinderenkrysset, Bryn kollektivterminal og Bygdøy allé.

#### **Tiltakene bidrar til god måloppnåelse i Oslopakke 3**

Lokale strekningsvise vegtiltak og programområdetiltak bidrar til god måloppnåelse for Oslopakke 3. Kollektivtiltak bidrar til økt fremkommelighet og mer tilgjengelig kollektivtilbud med økt standard på holdeplasser og knutepunkt. Et attraktivt kollektivtilbud styrker

kollektivtrafikkens konkurranseevne og er en forutsetning for å nå målet om nullvekst i personbiltrafikken.

Nye sykkelanlegg og oppgraderte gater og fortau bidrar til økt fremkommelighet for gående og syklende og er viktig for å få flere til å gå og sykle. Også nærings- og persontransporten med bil vil normalt få bedre fremkommelighet etter at tiltak er gjennomført. Midler til trafiksikkerhet rettes først og fremst mot ulykkeskryss og gir god uttelling der det gjennomføres tiltak. Også strekningsvise tiltak bidrar til økt trafiksikkerhet. Mange tiltak bidrar på ulike måter til reduserte miljøproblemer.

### 5.5.2 Store kollektivtiltak Oslo – T-bane og trikk

I forslag til Handlingsprogram 2016–19 er det satt av om lag to mrd 2016-kr til omfattende oppgraderinger og nyinvesteringer i trikke- og T-banenettet i Oslo over posten «Store kollektivtiltak Oslo – T-bane og trikk» i Oslopakke 3. I tillegg er det forutsatt at midler som har gått til Lørenbanen fra denne posten tidligere, blir tilbakebetalt i 2016 (om lag 107 mill 2016-kr).

I perioden prioriteres verdibevarende oppgradering og standardheving av eksisterende T-baneinfrastruktur og trikkestraséer, samt oppstart på utskifting av signal- og sikringsanlegg.

Vedlikehold- og oppgraderingsbehovet for infrastrukturen til trikk og T-bane er kostnadsberegnet til om lag 7,5 mrd 2015-kr (inkl Østensjøbanen og nytt signalanlegg). I tillegg kommer nye årlige reinvesteringsbehov på ca 1 mrd kr for å opprettholde infrastrukturens standard og verdi.

I perioden 2016–19 planlegges det å gjennomføre følgende større tiltak innenfor avsatt ramme til «Store kollektivtiltak Oslo – T-bane og trikk»:

- Oppgradering av Østensjøbanen inkl stasjoner, fullføres i 2016 – ca 0,2 mrd kr i 2016, totalt ca 0,8 mrd kr
- Oppstart nytt signal- og sikringsanlegg for T-banen – ca 0,8 mrd kr, av totalt behov 2,5 mrd kr. Oslo kommune forutsetter delbidrag fra Bymiljøavtaler/ Belønningsmidler (se kapittel 4.4).
- Modernisering av trikkenettet for økt standard og punktlighet og tilpasset nye trikker – ca 1,0 mrd kr. (I tillegg kommer kostnader til oppgradering av øvrige deler av gatetverrsnittet innenfor Bymiljøetatens ansvarsområde finansiert under «Lokale vegtiltak Oslo» på ca 0,9 mrd kr jfr. side 65).

Den endelige prioriteringen foretas av Oslo kommune.

Fornyelse av signal- og sikringsanlegget planlegges slik at Forneubanen kan bygges med nytt signalanlegg. Den økte kapasiteten som et nytt delvis automatisert signalanlegg gir, vil gjøre det mulig å kjøre to avganger i kvarteret fra Fornebu gjennom sentrum uten å snu andre tog på Majorstuen.

Oppgraderingen av trikkenettet planlegges ferdigstilt i tide til nye trikker kan fases inn i trafikk. Nye universelt utformede trikker vil gi økt kapasitet og komfort. Modernisering av trikkenettet er forutsatt delfinansiert gjennom den statlige Belønningsordningen (se kapittel 0). Trikkeprogrammet arbeider med en koordinert fremdrifts- og finansieringsplan for oppgradering av trikkenettet og anskaffelse av nye trikker.

### 5.5.3 Lørenbanen inkl oppgradering av stasjonene Romsås, Stovner og Vestli

Bygging av Lørenbanen startet opp våren 2013. Det er god styring med økonomi og fremdrift. Planlagt åpning er april 2016. Kostnadsramme for prosjektet er 1658 mill 2016-kr og styringsramme (forventet kostnad) på 1601 mill 2016-kr.

Prosjektet ligger an til å bli gjennomført for om lag 120 mill kr mindre enn tidligere forutsatt. Det foreslås satt av 166 mill kr i 2016 for fullfinansiering av banen. Beløpet inkluderer tilbakebetaling av om lag 107 mill kr som ble midlertidig lånt fra «Store kollektivtiltak Oslo T-bane og trikk» frem til og med år 2013 for å sikre rasjonell fremdrift (se omtale under kapittel 5.5.2 over).

Banen og den nye stasjonen på Løren vil knytte et viktig byutviklingsområde til T-banenettet. Når banen står ferdig, kan tog kjøre direkte mellom Grorudbanen og Ringbanen. Prosjektet muliggjør doubling av frekvensen på Østensjøbanen uten økt belastning av fellestunnelen. Oppgradering av Østensjøbanen pågår og er planlagt ferdigstilt slik at dobbel frekvens innføres når Lørenbanen åpner.



Løren stasjon. Illustrasjon: Sporveien.

Prosjektet har også omfattet modernisering av de tre innendørsstasjonene Romsås, Stovner og Vestli og andre tiltak på Grorudbanen som har vært hensiktsmessig å gjennomføre mens banen har vært stengt som følge av anleggsarbeid på Lørenbanen.

Prosjektet er samfunnsøkonomisk lønnsomt. En viktig del av samfunnsnyten er knyttet til at prosjektet gir økt kapasitet som skal brukes til å øke kollektivtrafikktilbudet på Østensjøbanen.

### 5.5.4 Drift og småinvesteringer kollektivtrafikk

Stortinget har forutsatt at minimum 25 prosent av bompengene i Oslo skal gå til å styrke driften av kollektivtrafikken. Det foreslås at det årlige bidraget fra bompengene i Oslo til drift og småinvesteringer i Oslo er på 415 mill 2016-kr i handlingsprogramperioden. Dette tilsvarer en andel på 37 prosent av disponible bompenger til tiltak i Oslo i perioden. Midlene gjør det mulig å videreføre iverksatt kollektivtrafikktilbud, betjene Lørenbanen og øke tilbudet på Østensjøbanen fra 2016 og starte anskaffelsesprosessen for nye trikker og andre tiltak for å styrke kollektivtilbudet.

Bruken av driftsmidlene har gradvis dreid mot styrking av T-banetilbudet, særlig gjennom anskaffelsen av nye vogner og økt frekvens. Nye T-banepark og base på Avlås har vært finansiert ved låneopptak, der renter og avdrag finansieres med driftsmidler fra Oslopakke 3.

Følgende driftstiltak dekkes innenfor Oslos andel av midler fra Oslopakke 3 til drift og småinvesteringer:

- Mindre tiltak på T-baneinfrastrukturen og trikkenettet for økt kvalitet, hastighet og pålitelighet.
- Anskaffelse og drift av ny og utvidet T-banepark som blant annet benyttes til:
  - 7,5 minutters rute på Grorudbanen (fra 2008) og Furusetbanen (fra 2010)
  - Økt bruk av full tog lengde (doble togsett) fra 2010/2011
  - 7,5 minutters rute på Røabanen fra Østerås fra desember 2012
  - Drift av Lørenbanen og 7,5 minutters rute på Østensjøbanen fra april 2016
- Ny base for T-banepark på Avlås
- Styrket busstilbud i Oslo sentrum fra 2009 og Søndre Nordstrand fra 2011/2012

Erfaringene så langt tyder på at Oslopakke 3 har bidratt til en betydelig passasjervekst gjennom å finansiere forbedret infrastruktur og tilbud i kollektivtrafikken. Dette har vært en sentral forutsetning for å ta veksten i motorisert trafikk i Oslo.

Driftstiltakene omtalt over har bidratt til økt frekvens og kapasitet på T-bane og buss. Nye T-banepark og oppgradert infrastruktur representerer et kvalitetsmessig løft som har bidratt positivt til å styrke T-banens attraktivitet og økt kundetilfredshet.

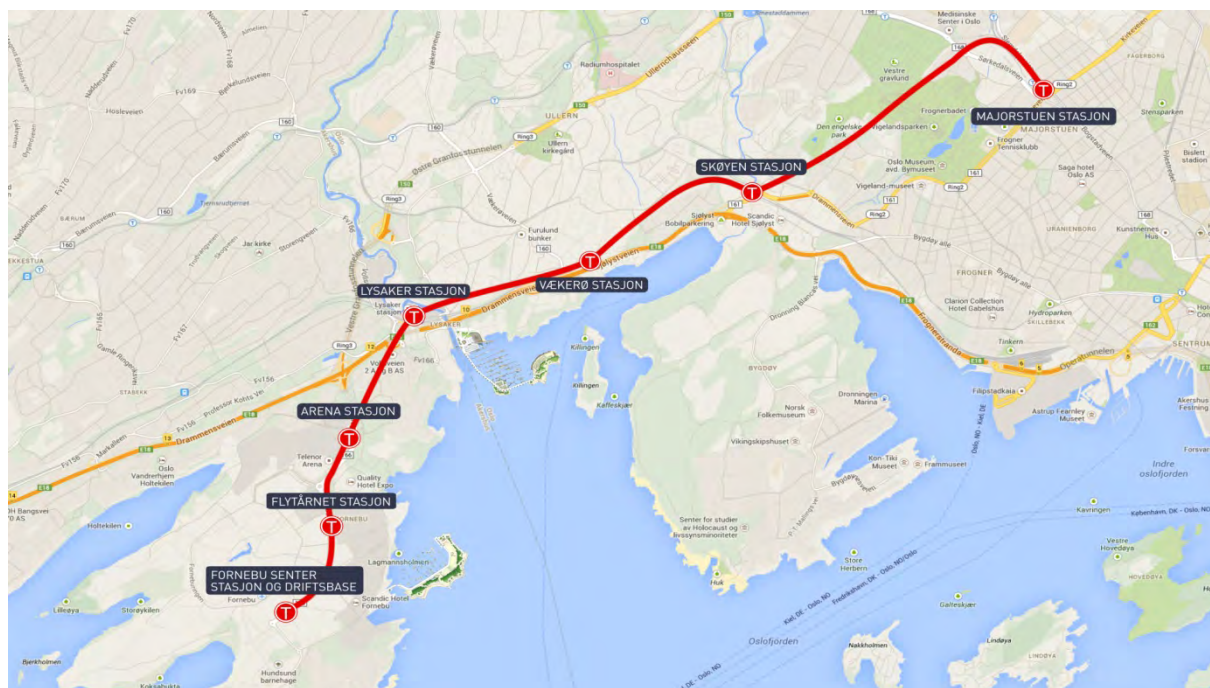
Gjennom økningen i driftsmidler fra 2014 og planlagt opptrapping fra 2020, som ligger i Revidert avtale Oslopakke 3, legges det til rette for tilsvarende fornyelse av

trikkevognparken. Det er forventet at nye trikker vil gi økt kapasitet, bedre komfort, pålitelighet og attraktivitet. Ikke minst vil utskifting av de eldste trikkene uten trinnfri adkomst (SL79) være et viktig skritt mot et universelt utformet transportsystem.

I sum bidrar disse tiltakene til å gi god måloppnåelse for Oslopakke 3. For å kunne ta forventet økt persontrafikk med kollektivtrafikk, sykkel og gange i årene fremover, er det viktig å fortsette arbeidet med en effektiv, sikker og tilgjengelig kollektivtransport. Erfaring viser også at et mer attraktivt kollektivtrafikktilbud bidrar positivt til bymiljø, trafikksikkerhet og til en bærekraftig byutvikling.

## 5.6 Fornebubanen – samarbeidsprosjekt med flere finansieringskilder

Ruter har utredet alternative løsninger for kollektivbetjening av Fornebu på felles oppdrag fra Oslo og Akershus. Fylkestinget vedtok 17.12.2012 å gå videre med en T-baneløsning fra Fornebu til Lysaker og videre via Vækerø og Skøyen til Majorstua. Bystyret i Oslo fattet 5.6.2013 vedtak som anbefaler samme trasé. Det forventes vedtatt reguleringsplan for banen i Bærum kommune sommeren 2015 og i Oslo kommune sommeren 2016. Forberedelser for utarbeidelse av et forprosjekt for hele strekket med en påfølgende KS2 er igangsatt. Mulig fremdrift er byggestart i 2017 og ferdigstilling i 2021.



Planlagt trasé for Fornebubanen. Illustrasjon: Ruter

Et foreløpig kostnadsanslag for hele banestrekningen fra Majorstuen til Fornebu er 10 mrd kr i 2013-kr. Kostnadsanslaget inkluderer ny driftsbasis på Fornebu. Kostnadene vil bli utredet nærmere i forprosjektet og skal kvalitetssikres gjennom KS2. Kostnader for en eventuell ny Majorstuen stasjon kommer i tillegg.

Etablering av Fornebubanen vil gi en kapasitetssterk, punktlig og attraktiv kollektivbetjening av Fornebu. Den skal kunne ta fremtidig trafikkvekst, bidra til å redusere trafikkbelastningen på overflatenettet i Oslo og samtidig legge til rette for byutvikling langs hele traséen. Dagens bussbaserte betjening har nådd kapasitetsgrensen, og vil ikke kunne dekke fremtidige økte behov som følge av planlagt byutvikling og utvikling av områdene på Fornebu. En god kollektivløsning vil bedre kollektivtilbudet på Fornebu, Lysaker, Vækerø og Skøyen, knytte disse områdene til resten av T-banesystemet og bidra til høyere kollektivandel.

En T-baneløsning vil gi et universelt utformet og trafiksikkert transportsystem med få miljøulemper. Banen vil hovedsakelig gå i tunnel og dermed ikke forårsake støy for omgivelsene.



*Mulig stasjonsløsning for Fornebubanen i tunnel ved Lysaker. Illustrasjon: Ruter*

Ruters utredning har vært underlagt en ekstern kvalitetssikring. Den støtter Ruters anbefaling, forutsatt at følgende krav stilles til fremtidig kollektivbetjening av Fornebu:

- redusere belastningen på overflatenettet i Oslo
- ha kapasitet til å ta fremtidig trafikkvekst på Fornebu
- gi grunnlag for byutvikling langs traséen

Dette vil være sentrale rammebetingelser for videre plan- og prosjekteringsarbeid. Neste steg er bestilling av forprosjekt som innebærer utforming av detaljløsning det skal arbeides videre med og rammer for det videre utredningsarbeidet. I forprosjektfasen skal det blant annet fastsettes et planprogram, det skal utarbeides en konsekvensutredning (KU) i tråd med planprogrammet og det skal utarbeides et planforslag. Videre skal det utarbeides et styringsdokument og et kostnadsestimat som underlegges ekstern kvalitetssikring (KS2).

For å sikre god fremtidig kollektivbetjening av byutviklingsområdene på Fornebu og langs traséen fra Lysaker til Majorstuen, er det viktig at planlegging av ny E18 samordnes med Fornebubanen. Utvikling av et godt kollektivknutepunkt på Lysaker og Skøyen for enkel omstigning mellom regional og lokal kollektivtrafikk blir særlig viktig. I tillegg er det nødvendig å få en god kollektivløsning på Vækerø som gir godt grunnlag for fremtidig kollektivorientert byutvikling i området.

Fornebubanen vil gi størst nytte dersom togene pendler gjennom sentrum. Det vil gi færre omstigninger og mindre trengsel på Majorstuen og økt kapasitet på fellesstrekningen gjennom sentrum og på østlige grenbaner som Fornebutogene pendler til. Nytt delvis automatisert signal- og sikringssystem for T-banen vil gi en kapasitetsøkning i



sentrumstunnelen som gjør dette mulig uten å måtte snu andre tog på Majorstuen. Fornebubaneutbyggingen koordineres med anskaffelse av nytt signalanlegg for øvrige deler av T-banenettet (omtalt i kapittel 5.5.2).

Det må anskaffes flere tog for å trafikkere Fornebubanen. Siden dagens basekapasitet er fullt utnyttet, vil det bli behov for å bygge ny base til parkering og vedlikehold. Ruters analyser viser at det vil være mest hensiktsmessig å legge den på Fornebu.

Det legges til grunn at 50 prosent av kostnadene for Fornebubanen finansieres gjennom den nye statlige ordningen Bymiljø-/Utviklingsavtaler (se kapittel 4.4). Resterende er forutsatt finansiert gjennom Oslopakke 3 og private bidrag/grunneierbidrag. Det foreligger en avtale om grunneierbidrag på 500 mill kr (Oslo kommune og Statsbygg). I Handlingsprogram 2016–19 er det lagt til grunn at dette beløpet inngår i finansiering av prosjektet i 2017. Styringsgruppen foreslår å sette av i alt 1062 mill 2016-kr i bompenger fra Oslopakke 3 til Fornebubanen i handlingsprogramperioden. Med disse forutsetningene er periodisert kostnadsanslag for Fornebubanen fullfinansiert i perioden.

Investeringsanslaget for Fornebubanen er mottatt fra Ruter. Dette har betydelig usikkerhet. Det er foreløpig lagt til grunn en fordeling av bompengene til Fornebubanen på 60 prosent til Oslo og 40 prosent til Akershus i handlingsprogramperioden. Den endelige fordelingen bestemmes senere.

Akershus fylkeskommune og Oslo kommune samarbeider om å lage en felles plan for organisering, finansiering og gjennomføring av hele baneprosjektet. Styringsgruppen for Oslopakke 3 legger til grunn at det inngås avtaler om nye private bidrag for å fullfinansiere Fornebubanen.

### 5.7 Jernbanetiltak

Styringsgruppen legger til grunn revidert versjon våren 2015 av første periode i Jernbaneverkets Handlingsprogram 2014–2017 for prioritering av investeringer i jernbanenettet. I de årlige budsjettprosessene gjøres nye vurderinger av rammer og prioriteringer frem mot budsjettvedtak.

I Oslopakke 3-sammenheng er jernbaneprosjektene avgrenset til strekningene Eidsvoll – Spikkestad, Gjøvikbanen til Stryken, Kongsvingerbanen til Sæterstøa, Østfoldbanen vestre linje til Sonsveien og østre linje til Skotbu. Pågående utbygging av dobbeltspor mellom Eidsvoll og Hamar (som er koordinert med utbygging av E6), regnes som utenfor Oslopakke 3-området.

For 2015 ble det foreslått bevilget 11 175 millioner kroner til jernbaneinvesteringer i Norge, en økning på 11,7 pst. fra saldert budsjett 2014 (s. 142 Prop. 1 S). Tabellen under viser hovedposter for jernbaneinvesteringer i 2015 og de neste to årene i Oslopakke 3-området.

Tabell 13. Forslag til saldert budsjett 2015, forslag og anslag i forbindelse med revisjon av Jernbaneverkets Handlingsprogram 2014–2023 i mars 2015 for investeringer i jernbanenettet i Oslopakke 3-området (mill. 2015-kroner, kun statsmidler).

Jernbanetiltak i Oslopakke 3-området (mill 2015-kr)	2015	Forslag 2016	Anslag 2017	Sum 2015-17
Follobanen m/Ski stasjon og Ski hensetting (Post 31)	3 135	4 082	4 191	11 408
Prosjekt Stor-Oslo for fornyelse innerstrekningene (Post 30)	215			215
Nyanlegg for øvrig (post 30)	57			57
Planlegging og grunnnerverv (Post 30)	86	76	77	239
<b>Sum store prosjekt</b>	<b>3 493</b>	<b>4 158</b>	<b>4 268</b>	<b>11 919</b>
Tiltak for nye tog og ny ruteplan	254			254
Kapasitetsøkende tiltak	69	88	135	292
Stasjoner og knutepunkter	240	167	410	817
Sikkerhet og miljø	149	104	111	364
<b>Sum programområder</b>	<b>713</b>	<b>360</b>	<b>656</b>	<b>1 729</b>
<b>Sum Oslo og Akershus</b>	<b>4 206</b>	<b>4 518</b>	<b>4 924</b>	<b>13 648</b>

## 5.7.1 Store prosjekter

### *Follobanen*

Nytt dobbeltspor Oslo – Ski, inklusive ny Ski stasjon og vendeanlegg, er det største jernbaneprosjektet i Oslopakke 3-området. Prosjektet vil gi økt kapasitet, kortere reisetid (fra dagens 22 til 12 minutter for knutepunktstoppende tog) og bedre punktlighet på en av Norges tettest trafikkerte jernbanestrekninger. Det foreslås satt av om lag 4,1 mrd kr til prosjektet i 2016. Fremdriftsplanen legger opp til banen tas i bruk fra desember 2021 (Prop. S 1, s. 161).

Prosjektet er ventet å gi gode resultater for mål om økt fremkommelighet, mer attraktivt kollektivsystem, økt kollektivandel og vil bidra positivt til mål om økt trafikksikkerhet og reduserte miljøproblemer.

### *Prosjekt Stor-Oslo for fornyelse innerstrekningene*

Totalfornyelsen på strekningen Lysaker – Etterstad inkludert Oslo S og Oslotunnelen ble ferdigstilt i 2014. I siste del av planperioden gjennomføres fornyelser for strekningene Etterstad – Lillestrøm, Lysaker – Spikkestad, og Oslo – Ski. Etter 2015 fortsetter fornyelsesarbeidet med vedlikeholdsmidler.

### *Nyanlegg for øvrig*

Jernbaneverket skal innføre det felles Europeiske signalsystemet ERTMS. Østfoldbanen Østre linje er erfaringsstrekning for ERTMS. Det innebærer at erfaringene herfra vil danne grunnlag for videre utrulling av ERTMS. I perioden 2014 – 2017 skal det brukes totalt 790 mill kr på erfaringsstrekningen, hvorav 461 mill kr til ERTMS stasjonstiltak. Jernbaneverket antar at 20 prosent av kostnadene er innenfor Oslopakke 3 området. Som del av budsjettet for fornyelser, skal det brukes om lag 1 mrd kr på innføring av ERTMS på øvrige strekninger i perioden 2014–2017. Videre utbygging av ERTMS i Oslopakke 3-området er planlagt ferdigstilt fra 2023 og senere.

### ***Planlegging og grunnerverv (Alnabruterminalen, Ringeriksbanen)***

Utvikling av Alnabru godsterminal er en forutsetning for å oppnå målsetninger om mer gods på skinner. Østfoldbanen og Kongsvingerbanen er viktige jernbaneforbindelser til utlandet. Det er et stort potensial for overføring av gods fra veg til disse banestrekningene. Det er også et viktig potensial for overføring på innenlandstrekingene. Mer gods på bane vil bidra positivt til målene i Oslopakke 3 om økt fremkommelighet, trafiksikkerhet og bedre miljø.

Det har pågått utrednings- og planarbeid på Alnabru siden 2001. I perioden 2008–10 ble det gjennomført enkelte tiltak. Parallelt pågikk et omfattende planarbeid, og hovedplan for det såkalte byggetrinn 1 forelå våren 2010. Departementet ba om en ekstern gjennomgang av prosjektet, og denne forelå våren 2012. Det foreligger nå en rapport for kortsiktige tiltak på Alnabru for gjennomføring i perioden 2015–2017. Kortsiktige tiltak innebærer supplering av pågående vedlikehold og fornyelse - ca 40 mill pr år (se O3 prosjektark). De kortsiktige tiltakene skal bidra til å forbedre driftsstabiliteten på terminalen. Det tas sikte på byggestart i 2015. I Nasjonal transportplan 2014–2023 er det avsatt 214 mill. kr i første fireårsperiode til utviklingen av Alnabru (Prop. 1 S, s. 150). Det pågår utredning av langsiktige tiltak. Målsetningen er å identifisere tiltak for å håndtere en dobling av godsvolumet over terminalen til 1,1 mill TEU pr år. I NTP er det foreslått 3,4 mrd i perioden 2018–23 for de langsiktige tiltakene for utvikling av terminalen.

Det er et økende kortsiktig fornyelsesbehov på Alnabru. Utbygging kan erstatte deler av dagens anlegg, men på kort sikt er det den tekniske tilstanden på anleggene som er avgjørende for når anleggene må skiftes. I NTP 2014–2023 er det prioritert å starte fornyelse av de mest kritiske delene – særlig sikringsanleggene.

Ny dobbeltsporet Ringeriksbane mellom Sandvika i Akershus og Hønefoss i Buskerud er prioritert i Nasjonal transportplan med 1,5 mrd kr i siste del av planperioden. Strekingen mellom Sandvika og Hønefoss som er om lag 41 km. Etter Stortingets NTP-behandling i 2013, inngår den nå blant InterCity-strekningene. I løpet av 2014 ble det i samarbeid med Statens Vegvesen gjennomført utredning for avklaring av trasé for Ringeriksbanen.

I 2015 igangsettes planarbeid med investeringsmidler for en ny omformerstasjon i sentralt i Oslo.

## **5.7.2 Programområder – mindre tiltak for å forbedre eksisterende infrastruktur**

### ***Tiltak for nye tog og ny ruteplan***

I desember 2014 ble det innført et nytt og forbedret togtilbud på Østlandet, med noen justeringer på grunn av forsinket fremdrift i ombyggingen av Høvik stasjon.

Innenfor dette programområdet er det prioritert tiltak for fullføring av nødvendig infrastruktur for ny grunnrute og innfasing av nytt materiell. Infrastrukturen skal være i stand til å ta i mot totalt 66 Flirt-togsett som er under levering til NSB (inkluderer

hensetting/vending i Lodalen, Lillestrøm, Høvik og Eidsvoll, samt banestrøm og andre kapasitetsøkende tiltak).

I dette programområdet inngår også prosjektet Oslo S – Lysaker – kapasitetsøkende tiltak, som har som mål at fremføringskapasiteten i Oslostunnelen økes til 24 tog i timen hver retning. Blant tiltakene inngår etablering av flere hensettingsanlegg.



*Ny stasjon med innfartsparkering og anlegg for å vende tog er under bygging på Høvik. Det blir tre midtstilte spor for vending og hensetting av tog, to gjennomgående spor med 220 m lange sideplattformer og støyskjermingstiltak. Ill: Jernbaneverket/Norconsult*

### **Kapasitet og gods**

Tiltak i Osloområdet innenfor programområdet «Kapasitet og gods» har som mål å gjøre togtilbudet mer robust og mindre sårbart for forsinkelser og avvik. Det foreslås 88 mill. kr til dette formålet i Oslopakke 3-området i 2016.

Tiltakene i programområdet skal også bidra til å øke kapasiteten for godstransport med 20–50 prosent i NTP-perioden. NSB har planer om ytterligere anskaffelser av togsett for å kjøre dobbeltsett på flere avganger, og fornyelse av togparken. Flytoget har planer om å anskaffe mer materiell for å kunne kjøre lengre tog. For å imøtekomme dette, er det satt av midler i første og andre periode for å realisere flere hensettingsanlegg på Østlandet.

Med ny grunnrute blir det flere tog som stiller større krav til banestrømforsyning. Det er etablert mobile statiske omformere på Holmlia og Alnabru. Planlegging startes og etablering av en permanent omformer i Oslo igangsettes i 2017–18. Det er også satt av midler til nye kryssingsspor i andre periode.

I programområdet inngår også «tekniske tiltak» som GSM-R nettet, transmisjon (telefoni- og datatjenester), IKT for kjørevegen, detektor-/overvåkningssystemer, mobildekning og internett i tog, trafikkstyringssentraler og ny fjernstyring.

### **Stasjoner og knutepunkter**

Tiltak under dette programområdet omfatter i prioritert rekkefølge plattformforlengelser, universell utforming/tilgjengelighet og knutepunktutvikling. Prosjekter i Oslopakke 3-

området som vil bli fullført i første fireårsperiode, er utvikling av jernbanestasjonen til Terminal 2-utbyggingen på Gardermoen, ombygging av Sørumsand stasjon på Kongsvingerbanen, plattformtiltak på Nerdrum, Fetsund og Årnes samt en rekke tilgjengelighetstiltak på Oslo S og andre stasjoner.

ERTMS-oppgradering av stasjonene på Østfoldbanen inngår i programområdet. Stasjonene Kråkstad, Tomter, Spydeberg, Askim og Mysen skal tilpasses ERTMS for totalt 432 millioner. Etter Ski er Kråkstad og Skotbu eneste stasjoner på Østre linje i Oslo og Akershus. Vi antar derfor at 20 prosent vil bli brukt innenfor Oslopakke 3-området.

### ***Sikkerhet og miljø***

«Sikkerhet og miljø» omfatter tiltak mot sammenstøt og avsporing, ras, flom, planoverganger, tiltak i tunneller og miljøtiltak som støyreduksjon, avfallshåndtering og tiltak mot dyrepåkørsler. Alle midlene er ikke geografisk fordelt.

### ***Innfartsparkering***

Akershus fylkeskommune har i samarbeid med Oslo kommune, Statens vegvesen og Jernbaneverket utarbeidet en omforent strategi for innfartsparkering i Oslo og Akershus. Formålet med strategien har vært å avklare målsettinger og prinsipper for videre utvikling av parkeringstilbudet, samt å bidra til en tydeligere ansvarsdeling. Strategien har vært på høring og ble vedtatt i Fylkestinget 22.september 2014.

Tiltak for utvikling av innfartsparkering skjer i samarbeid mellom flere etater. I Oslo og Akershus er tiltakene ofte helt eller delvis finansiert med midler fra programområdene for riksveger eller fylkesveger. Når Jernbaneverket bygger nye stasjoner eller gjør store endringer på eksisterende stasjoner, er det vanlig å etablere parkeringsplasser som del av jernbaneanlegget.

## 6 Forventet måloppnåelse av Handlingsprogram 2016–19

I dette kapitlet gis det en vurdering av hvordan større prosjekt, rammer til investeringer i veg og kollektivtrafikk og midler til styrket kollektivtilbud er forventet å bidra til å oppnå vedtatt mål for Oslopakke 3 i handlingsprogramperioden. Det vises også til omtalen av de enkelte tiltakene i kapittel 4 og prosjektark (Vedlegg 2).

### ***God fremkommelighet for alle trafikantgrupper, prioritere kollektiv-, nærings-, gang- og sykkeltrafikk***

Tiltakene som prioriteres i handlingsprogrammet er ventet å bidra til bedre fremkommelighet for prioriterte trafikantgrupper. Det settes av midler til fremkommelighetstiltak for buss og trikk. Oppgradering av T-banen og trikkenettet bidrar til bedre punktlighet og færre strekninger med redusert hastighet. Fremkommeligheten for gående, syklende, næringstrafikk og øvrig personbiltrafikk bedres spesielt der det gjøres tiltak. I handlingsprogramperioden gjelder dette særlig Fetsund – Lillestrøm, Bjørvika, Sandvika – Wøyen og der nye sykkelveger og gangveger åpnes langs fylkesveger i Akershus, kommunale veger i Oslo og langs riksveger i begge fylker.

### ***Ta veksten i persontransport med kollektivtransport, gåing og sykling***

I Handlingsprogram 2016–19 er målet om å ta veksten i persontransport med kollektivtransport, sykling og gåing videreført. I beregningene av inntektene fra bomringen er det forutsatt nullvekst i antall passeringer med personbil i årene fremover.

En fortsatt prioritering av en rekke tiltak for kollektivtrafikk, gåing og sykling i Handlingsprogram 2016–19 gir grunnlag for å klare å nå dette målet fremover. I tillegg arbeider Oslo og Akershus målbevisst med andre virkemidler innen arealplanlegging og parkeringspolitikk som bidrar positivt til denne målsetningen – ikke minst gjennom Plansamarbeidet. Det er et mål om å få vedtatt en felles regional areal- og transportplan i løpet av 2015.

Arbeidet med å fullføre hovednett for sykkel og bygging av andre anlegg for gåing og sykling i Oslo og Akershus fortsetter i denne handlingsprogramperioden. Dette er tiltak som forventes å bidra til økte gang- og sykkelandeler. I tillegg legges det vekt på å få til gode løsninger som gjør det mer attraktivt å gå og sykle som en del av alle store vegprosjekter.

I Oslo vil åpningen av Lørenbanen i 2016 være viktig for å gi god kollektivbetjening av et viktig byutviklingsområde rundt ny Løren stasjon. Denne banen er også en forutsetning for å kunne tilby to avganger i kvarteret også på Østensjøbanen uten å belaste fellestrekingen mer enn i dag. Midler til Drift og småinvesteringer gir et styrket kollektivtilbud og grunnlag for å starte anskaffelsesprosessen for nye trikker for økt pålitelighet, kapasitet og standard. I perioden skal det investeres flere milliarder kroner for økt kvalitet i jernbane, trikke- og T-baneinfrastrukturen.

I Akershus vil Fornebu-banen, Follo-banen og økt tog- og busstilbud bli viktige tiltak som støtter opp om målet om nullvekst i biltrafikken. Dette vil bli svært krevende å nå i Akershus som følge av mer spredt arealbruk og enklere tilgjengelighet med bil enn i Oslo.

### ***Sikkert og universelt utformet transportsystem***

Innenfor programområder på riksveg, fylkesveg i Akershus og kommunal veg i Oslo finansieres en del målrettede tiltak for økt trafikksikkerhet og universell utforming. Eksempler på tiltak er ombygging av farlige kryss og nye høystandard holdeplasser. Rv 22 Lillestrøm – Fetsund og E16 Sandvika – Wøyen innebærer ombygging til møtefrie, trafikksikre veger på disse strekningene. I tillegg vil anskaffelse av nye universelt utformede trikker bidra positivt til måloppnåelsen. Det legges vekt på gode løsninger for trafikksikkerhet og tilgjengelighet i alle store og små tiltak i Oslopakke 3.

### ***Attraktivt kollektivtilbud***

Om lag to tredeler av bompengeneinntektene i Oslopakke 3 i handlingsprogramperioden går til tiltak som bidrar til utvikling av et mer attraktivt kollektivtilbud. Oppgradering av trikkenettet, Østensjøbanen og øvrige deler av T-banen, Lørenbanen, flere oppgraderte og bedre tilrettelagt knutepunkt og holdeplasser og nye kollektivfelt er eksempler på dette. Oslopakke 3 bidrar med over tre mrd kr i perioden til Ruter for å styrke kollektivtilbudet. Dette gir økt frekvens, kapasitet og standard utover det som ville vært mulig innenfor Oslo og Akershus egne budsjett. Blant annet er det blitt flere avganger med buss og T-bane og nye ferger er satt inn på Nesoddensambandet. Den statlige jernbanesatsingen er ventet å gi økt pålitelighet og styrket frekvens og kapasitet på mange reiserelasjoner. Follobanen vil gi et løft i togtilbudet i Sørkorridoren med blant annet halvert reisetid mellom Oslo og Ski.

### ***Bidra til bedre miljø og by- og tettstedskvalitet***

Flere store prosjekter innen veg og bane og en rekke tiltak innenfor programområder bidrar til bedre lokalmiljø og ønsket byutvikling. Dette gjelder blant annet E18 Bjørvikaprojektet, E16 Sandvika – Wøyen, Lørenbanen og Fornebubanen. Oppgradering av trikkegater og T-banestrekninger bidrar til økt bymiljøkvalitet og trivsel. Tiltakene gjør det mer attraktivt for utbyggere å satse i områder med godt kollektivtilbud. Dette gir grunnlag for å dekke store deler av fremtidig befolkningsvekst i boligområder med god by- og miljøkvalitet hvor mye av transportbehovet kan dekkes uten bruk av bil. Det legges vekt på gode løsninger for gåing, sykling og kollektivtrafikk slik at økt transportbehov kan dekkes uten økt bruk av bil.

Ny adkomst til Sydhavna og planlagt oppgradering av godsterminalen på Alnabru er viktige forutsetninger for å kunne ta mer gods på sjø og bane som alternativt ville vært transportert på veg. Dette bidrar positivt på flere miljøområder.

VEDLEGG 1

# Årsrapport 2014 – Oslopakke 3

Årsrapporten gir en oversikt over status og forbruk på ulike tiltak i Oslopakke 3 i 2014.

## RIKSVEG – STORE PROSJEKTER I OSLO OG AKERSHUS

### E18 Bjørvika

**Hovedmålsettinger** Omlegging av E18 i Bjørvika og bygging av veger i den nye bydelen skal legge til rette for byutvikling og mindre miljøbelastninger.

Økonomi	Overført fra 2013		Bevilgning 2014		Disponibelt 2014		Forbruk 2014		Overføres	
	Stat	Bom	Stat	Bom	Stat	Bom	Stat	Bom	Stat	Bom
	-	112,5	18,0	42,0	18,0	154,5	17,9	177,0	0,1	-22,5

**Fremdrift/milepæler** I 2014 åpnet Kong Håkon 5s gate, Langkaia og Dronning Eufemias gate for trafikk. Den offisielle åpningen vil finne sted i juni 2015. Det som gjenstår er arbeider i Bispegata (kommunal gate) hvor fremdrift og åpning er usikker.

**Avvik** Merforbruket på 22,5 mill. kr i forhold til disponibel ramme skyldes kun periodisering, og vil ikke innvirke på sluttprognosen.

**Resultater** Bygging av nytt vegnett med samlet lengde 0,8 km. Ny E18 lagt i tunnel under Bjørvika: 1,1 km, herav 0,67 km senketunnel.

### E18 Sydhavna

**Hovedmålsettinger** Bedre adkomst til og fra havneterminal på Sydhavna og samtidig gi bedre framkommelighet for kollektivtrafikk, gående og syklende i området.

Økonomi	Overført fra 2013		Bevilgning 2014		Disponibelt 2014		Forbruk 2014		Overføres	
	Stat	Bom	Stat	Bom	Stat	Bom	Stat	Bom	Stat	Bom
	2,7	7,0	70,0	100,0	72,7	107,0	93,9	106,0	-21,2	1,0

**Fremdrift/milepæler** Prosjektet forventes ferdigstilt i november 2015.

**Avvik** Årsaken til merforbruket i forhold til disponibel ramme på om lag 20 mill. kr skyldes spesielt økte kostnader til vakthold for arbeid nær jernbane.

**Resultater** Nytt kryss på E18 Mosseveien som gir adkomst til/fra Sydhavna i begge retninger på Mosseveien. Bygging av 1,6 km kollektivfelt og 1,7 km gang- og sykkelveg og to bussholdeplasser.



## Rv 150 Ulvensplitten – Sinsen

Hovedmålsettinger Økt trafikk sikkerhet, bedre trafikkavvikling og redusert støy og luftforurensing og tilrettelegge for bolig- og næringsutvikling.

Økonomi

Overført fra 2013		Bevilgning 2014		Disponibelt 2014		Forbruk 2014		Overføres	
Stat	Bom	Stat	Bom	Stat	Bom	Stat	Bom	Stat	Bom
24,6	45,9	203,0	201,0	227,6	246,9	183,4	82,0	44,2	164,9

Bevilget stat 2014 var opprinnelig 135 mill kr, men prosjektet fikk tilført 68 mill kr i løpet av året.

Fremdrift/milepæler Prosjektet åpnet for trafikk i 2014.

Avvik Prosjektet har et mindreforbruket på om lag 209 mill. kr. Dette representerer en besparelse i forhold til tidligere kostnadsoverslag. Midlene kan omdisponeres til andre vegtiltak.

Resultater Ring 3 i 1,2 km tunnel mellom Økern og Sinsen (Lørentunnelen), Østre Aker vei i 0,65 km betongtunnel forbi Økern, 9,5 km veg på overflaten, nytt kollektivknutepunkt ved Økern T-banestasjon, 2,87 km gang- og sykkelveg, 2,1 km kollektivfelt.

## Rv 22 Lillestrøm – Fetsund

Hovedmålsettinger Bedre framkommelighet og sikkerhet på strekningen og på tilstøtende vegnett.

Økonomi

Overført fra 2013		Bevilgning 2014		Disponibelt 2014		Forbruk 2014		Overføres	
Stat	Bom	Stat	Bom	Stat	Bom	Stat	Bom	Stat	Bom
-2,6	-	30,0	160,0	27,4	160,0	42,1	233,2	-14,7	-73,2

Fremdrift/milepæler Prosjektet skal fullføres i løpet av 2015.

Avvik Prosjektet har et merforbruk på 87,9 mill. kr. Dette skyldes en forsering av arbeidene for å kunne ferdigstille prosjektet som forutsatt i 2015. I tillegg er det rapportert en kostnadsøkning som skyldes blant annet høyere prosjekteringskostnader, økte kostnader til oppfølging i anleggsfasen, samt økte kostnader til trafikkavvikling i byggefasen enn opprinnelig forutsatt i 2014.

Resultater Utbygging av 5,3 km firefeltsveg fra Lillestrøm til Fetsund.

## E16 Sandvika – Wøyen

**Hovedmålsettinger** Bedre fremkommelighet og økt trafiksikkerhet. Miljøforbedring ved redusert støy og luftforurensning og tilrettelegging for byutvikling. Legge til rette for framtidig kopling med ny E18 under Sandvika.

**Økonomi**

Overført fra 2013		Bevilgning 2014		Disponibelt 2014		Forbruk 2014		Overføres	
Stat	Bom	Stat	Bom	Stat	Bom	Stat	Bom	Stat	Bom
-0,6	19,2	52,0	23,0	51,4	42,2	91,8	92,2	-40,4	-50,0

**Fremdrift/milepæler** Prosjektet har i 2014 utført støytiltak, forberedende arbeider, høyspentarbeider, grunnverv og prosjektering. Anleggsstart var januar 2015. Hovedveien forventes åpnet i 2019, mens sidevegsnettets antas fullført i 2020.

**Avvik** Merforbruk på om lag 90 mill kr. skyldes i hovedsak at prosjektet hadde mindre midler i 2014 enn nødvendig behov.

**Resultater** Utbygging av firefeltsveg på strekningen Sandvika – Wøyen, hvorav 2,3 km i toløpstunnel og 1,3 km i dagen.

## E18 Vestkorridoren

**Hovedmålsettinger** Utvikle transportsystemet i Vestkorridoren for bedre tilgjengelighet til viktige reisemål og legge til rette for økt bruk av miljøvennlige transportformer som alternativ til bil. Tiltakene skal redusere trafikkskapte miljøproblemer og legge til rette for ønsket arealutvikling.

**Økonomi**

Overført fra 2013		Bevilgning 2014		Disponibelt 2014		Forbruk 2014		Overføres	
Stat	Bom	Stat	Bom	Stat	Bom	Stat	Bom	Stat	Bom
-11,0	-5,0	45,0	102,0	34,0	97,0	-2,2	71,0	36,2	26,0

Bevilgning stat var opprinnelig 5 mill kr, men prosjektet fikk tilført 40 mill i november 2014.

**Fremdrift/milepæler** Kommunedelplan E18 Lysaker – Slependsen ble godkjent juni 2014. Arbeid med reguleringsplan for parsellen Lysaker – Ramstadsletta, som en del av strekningen Lysaker – Slependsen startet opp. Det ble i oktober 2014 inngått kontrakt for reguleringsplan med opsjon på byggeplan. Forslag til reguleringsplan forventes ferdigstilt juni 2016.

**Avvik** Mindreforbruket på om lag 62 mill kr skyldes bl.a. at prosjektet fikk tildelt 40 mill. kr til grunnverv som ikke ble brukt i 2014, samt utsettelse av utbetalinger i forbindelse med arbeider ved Høvik stasjon.

**Resultater** Kommunedelplan Lysaker – Slependsen omfatter 9,5 km motorveg med 6 gjennomgående felt, hvorav ca 2/3 i tunnel, med parallelført bussveg/kollektivfelt og sykkelekspressveg, ombygging av dagens veg til

## Årsrapport 2014 Oslopakke 3

hovedsamleveg, samt forbindelser til Fornebu og Gjøannes.

Kommunedelplan Slepden – Drengsrud omfatter 7,7 km ny/utvidet E18 i 4-6 felt, delvis i tunnel med parallelført bussveg/kollektivfelt og sykkелеkspressveg, arm mot Røykenveien og Slemmestadveien, samt omlegging av veg/gatenettet i Asker sentrum.

### RIKSVEG PROGRAMOMRÅDER – OSLO

#### Gang- og sykkelveier

Overført fra 2013		Bevilgning 2014		Disponibelt 2014		Forbruk 2014		Overføres	
Stat	Bom	Stat	Bom	Stat	Bom	Stat	Bom	Stat	Bom
2,5	48,4	32,1	79,1	34,6	127,5	29,5	68,6	5,1	58,9

Avvik: Det var i 2014 et totalt mindreforbruk på om lag 64 mill.kr i forhold til disponible midler. Fordelingen mellom stat og bom vises i tabellen over.

Mindreforbruk i 2014 skyldes bl.a. gang-sykkelveg Rv163 Lørenskog – Grorud med ca. 40 mill. Mindreforbruk skyldes forsinkelse pga. mer omfattende prosjektering enn tidligere forutsatt.

Eksempler på tiltak: Rv163 Lørenskog – Grorud

Resultater/virkninger: 2,2 km sykkelveg ble ferdigstilt i 2014.

#### Trafikksikkerhetstiltak

Overført fra 2013		Bevilgning 2014		Disponibelt 2014		Forbruk 2014		Overføres	
Stat	Bom	Stat	Bom	Stat	Bom	Stat	Bom	Stat	Bom
29,7	26,1	46,7	-	76,4	26,1	40,9	9,8	35,5	16,3

Avvik: Det var et mindreforbruk på om lag 51,8 mill.kr i forhold til disponible midler, fordelingen mellom stat og bom vises i tabellen over.

Mindreforbruk skyldes bl.a. E6/Ring 3 Ryen – Teisen (Manglerud-Bryn) med om lag 48 mill. kr, fordelt med ca. 36,8 mill. kr i statsmidler og 11,7 mill. kr i bompenger. Mindreforbruk skyldes forsinket oppstart. Tiltaket måtte delvis omprosjekteres for å unngå betydelig kostnadsøkning.

Eksempler på tiltak: Diverse gangfelt som inkl. bl.a. opphøyning av gangfelt, opprusting av fortau, legging av fartsdumper mm.

#### Miljø- og servicetiltak

Overført fra 2013		Bevilgning 2014		Disponibelt 2014		Forbruk 2014		Overføres	
Stat	Bom	Stat	Bom	Stat	Bom	Stat	Bom	Stat	Bom
7,0	8,2	12,6	-	19,6	8,2	7,1	2,1	12,5	6,1

Avvik: Mindreforbruk på om lag 18,6 mill.kr i forhold til disponible midler, fordelingen mellom stat og bom vises i tabellen over.

## Årsrapport 2014 Oslopakke 3

Mindreforbruk skyldes i hovedsak forsinket fremdrift i forbindelse med variable visningsskilt, pga. lang prosjekterings- og leveringstid på denne type systemer. I tillegg er det noe mindreforbruk av midler bevilget til støytiltak enn opprinnelig forutsatt.

Eksempler på tiltak: E6 Overvåkning av Gjersrudtjern

### Tiltak for kollektivtrafikk og universell tilgjengelighet

Overført fra 2013		Bevilgning 2014		Disponibelt 2014		Forbruk 2014		Overføres	
Stat	Bom	Stat	Bom	Stat	Bom	Stat	Bom	Stat	Bom
11,5	94,1	23,8	42,4	35,3	136,5	58,9	112,8	-23,6	23,7

Avvik: Mindreforbruk på om lag 0,1 mill.kr i forhold til disponible midler, fordelingen mellom stat og bom vises i tabellen over.

Nedbygging av Dag Hammarskjøldsvei har et merforbruk på om lag 41,6 mill. kr pga. forsering. Dette dekkes inn i 2015. Mindreforbruk av bompenger skyldes bl.a. forsinket oppstart av enkelte tiltak pga. manglende planavklaringer.

Eksempler på tiltak: Ring 3 Nedbygging Dag Hammarskjøldsvei.

Resultater/virkninger: 3,25 km kollektivfelt ble ferdigstilt i 2014.

### Mindre utbedringer

Overført fra 2013		Bevilgning 2014		Disponibelt 2014		Forbruk 2014		Overføres	
Stat	Bom	Stat	Bom	Stat	Bom	Stat	Bom	Stat	Bom
75,3	-	-	-	75,3	-	1,8	-	73,5	-

Avvik: Mindreforbruk på om lag 73,5 mill.kr i forhold til disponible midler, fordelingen mellom stat og bom vises i tabellen over.

Rehabilitering Brynstunnelen har et mindreforbruk på om lag 13,1 mill. kr. Mindreforbruk skyldes for en stor del oppsparte midler som vil bli benyttet i forbindelse med tunnelrehabilitering de kommende årene.

Eksempel på tiltak: Rehabilitering Brynstunnelen

### Planlegging

Overført fra 2013		Bevilgning 2014		Disponibelt 2014		Forbruk 2014		Overføres	
Stat	Bom	Stat	Bom	Stat	Bom	Stat	Bom	Stat	Bom
1,2	-2,0	64,0	-	65,2	-1,8	66,0	0,3	-0,8	-2,1

Avvik: Tabellen viser et merforbruk på 2,9 mill kr. Avviket mellom tabellen over og rapportering fra Vegavdelingen skyldes noe økt forbruk til planlegging av riskvegtiltak i Oslo enn opprinnelig forutsatt.

Resultater/vedtatte planer:

Vegavdeling Oslo fikk reguleringsplan vedtak på følgende prosjekter i 2014:

- GSV Teisen-Ole Deviksvei

## Årsrapport 2014 Oslopakke 3

- GSV E6 Enebakkveien, Ryen-Konowsgate
- Kollektivfelt ekspressbuss rv 4 Sinsen-Bjerke

Vegavdelingen har følgende reguleringsplaner liggende til behandling i Plan- og bygningsetaten i Oslo kommune:

- Kollektivfelt Ring 1 Munkedamsveien, Nasjonalteateret stasjon-Filipstad
- Gang-sykkelveg Veitvedt skole-Grorud stasjon
- Storokrysset kollektivknutepunkt
- Gang-sykkelveg Enebakkveien ved Gamle Brennavei
- Gang-sykkelveg Munkedamsveien-Rådhusplassen
- Gang-sykkelveg Nydalen-Storo, etappe 2

### Fornyng

Overført fra 2013		Bevilgning 2014		Disponibelt 2014		Forbruk 2014		Overføres	
Stat	Bom	Stat	Bom	Stat	Bom	Stat	Bom	Stat	Bom
		56,4	-	56,4	-	60,5	-	-4,1	-

Avvik: Merforbruk på om lag 4,1 mill.kr i statlige midler i forhold til disponible midler.

Bl.a. skyldes merforbruket Tunnelrehabiliteringsprosjektet som har økt forbruk av midler til konsulent og forberedende arbeider.

Eksempler på tiltak: Tunnelrehabilitering i Oslo.

## RIKSVEGER PROGRAMOMRÅDER – AKERSHUS

### Gang- og sykkelveger

Overført fra 2013		Bevilgning 2014		Disponibelt 2014		Forbruk 2014		Overføres	
Stat	Bom	Stat	Bom	Stat	Bom	Stat	Bom	Stat	Bom
23,9	35,4	31,3	17,2	55,2	52,6	33,6	40,6	21,6	12,0

Eksempler på tiltak: Mindreforbruk skyldes bl.a. Fv.454 Kløfta-Jessheim (alternativ til E6) med om lag 24,5 mil. kr pga. noe senere anleggsstart enn opprinnelig forutsatt.

Avvik: Mindreforbruk på om lag 33,6 mill. kr i forhold til disponible midler, fordelingen mellom stat og bom vises i tabellen over.

Resultater/virkninger: 0,8 km gang- og sykkelveg ble ferdigstilt i 2014.

### Trafikksikkerhetstiltak

Overført fra 2013		Bevilgning 2014		Disponibelt 2014		Forbruk 2014		Overføres	
Stat	Bom	Stat	Bom	Stat	Bom	Stat	Bom	Stat	Bom
4,9	14,0	7,9	-	12,8	14,0	9,4	0,2	3,4	13,8

Avvik: Mindreforbruk på om lag 17,2 mill. kr i forhold til disponible midler.

## Årsrapport 2014 Oslopakke 3

Mindreforbruk skyldes i hovedsak veglys og rekkverk til rv. 23 Oslofjordforbindelsen, samt diverse ITS-tiltak som begge er utsatt til 2015.

Eksempler på tiltak: Div. ITS-tiltak

### Miljø- og servicetiltak

Overført fra 2013		Bevilgning 2014		Disponibelt 2014		Forbruk 2014		Overføres	
Stat	Bom	Stat	Bom	Stat	Bom	Stat	Bom	Stat	Bom
15,3	18,4	2,8	-	18,1	18,4	2,8	4,2	15,3	14,2

Avvik: Mindreforbruk på omlag 29 mill. kr i forhold til disponible midler.

Støyskjerm Brendsrud-Måsan står for om lag 12,1 av det totale mindreforbruket. I tillegg er det noe mindreforbruk knyttet til diverse miljøtiltak innen vann og støy.

Eksempler på tiltak: Støyskjerm Brendsrud-Måsan

### Tiltak for kollektivtrafikk og universell tilgjengelighet

Overført fra 2013		Bevilgning 2014		Disponibelt 2014		Forbruk 2014		Overføres	
Stat	Bom	Stat	Bom	Stat	Bom	Stat	Bom	Stat	Bom
7,2	34,5	2,0	-	9,2	34,5	0,6	0,5	8,6	34,0

Avvik: Mindreforbruk Kollektivtrafikktiltak om lag 42,6 mill. kr i forhold til disponible midler.

Rv. 22 Rundkjøring Fetsund står for om lag 22,1 mill. kr av det totale mindreforbruket. Midler ble disponert til dette tiltaket høsten 2014, med anleggsstart 2015. I tillegg er det noe mindreforbruk knyttet til holdeplassoppgradering pga. forsinket avklaring av tiltak.

Eksempler på tiltak: Rv. 22 Rundkjøring Fetsund

Resultater/virkninger: 2 universelt utformede holdeplasser ble ferdigstilt i 2014

### Mindre utbedringer

Overført fra 2013		Bevilgning 2014		Disponibelt 2014		Forbruk 2014		Overføres	
Stat	Bom	Stat	Bom	Stat	Bom	Stat	Bom	Stat	Bom
38,0	-	-	-	38,0	-	8,5		29,5	-

Avvik: Mindreforbruk på om lag 29,5 mill. kr i statelige midler i forhold til disponible midler.

Mindreforbruket er i hovedsak knyttet til drensssystem E6 Hvam-Gardermoen pga. forsinket oppstart i 2014.

Eksempler på tiltak: E6 Hvam-Gardermoen

Resultater/Virkninger: E16 Rehabiliteirng av Avtjern bru.

## Årsrapport 2014 Oslopakke 3

### Planlegging

Overført fra 2013		Bevilgning 2014		Disponibelt 2014		Forbruk 2014		Overføres	
Stat	Bom	Stat	Bom	Stat	Bom	Stat	Bom	Stat	Bom
4,2	3,8	12,0	-	16,2	3,8	19,2	3,5	-3,0	0,3

Avvik: Merforbruket skyldes noe økt planleggingsaktivitet i 2014 for å få frem nødvendig planer.

Resultater/vedtatte planer: 1 reguleringsplan på rv. ble vedtatt i 2014.

- Rv. 22 Gamle Fetveien

I tillegg ble kommunedelplan for Rv. 4 Kjøl-Åneby sør vedtatt av Nittedal kommune, mars 2014 (innsigelse på planen ble avgjort av Kommunal- og moderniseringsdepartementet, januar 2015).

### Fornyng

Overført fra 2013		Bevilgning 2014		Disponibelt 2014		Forbruk 2014		Overføres	
Stat	Bom	Stat	Bom	Stat	Bom	Stat	Bom	Stat	Bom
		67,0	-	67,0	-	48,9		18,1	-

Avvik: Mindreforbruk på om lag 18,1 mill. kr i statlige midler i forhold til disponible midler.

Mindreforbruk skyldes forsinket oppstart av tiltaket E6 dremsystemer Hvam-Gardermoen, samt forsinket oppstart av rehabiliterings E6 Nordbytunnelen pga. forsinkelser i leveranser fra konsulent og lang leveringstid av materiell.

Eksempler på tiltak: E6 dremsystemer Hvam-Gardermoen

## FYLKESVEG AKERSHUS – STREKNINGSVISE TILTAK OG PROGRAMOMÅDER

### Strekningsvise tiltak

Overført fra 2013		Bevilgning 2014		Disponibelt 2014		Forbruk 2014		Overføres	
Lokal	Bom	Lokal	Bom	Lokal	Bom	Lokal	Bom	Lokal	Bom
24,0	6,0	14,3	-	38,3	6,0	135,8	1,0	-97,5	5,0

Eksempler på tiltak:

- Fv. 35 Ombygging av Nordbyveien (Ski)
- Fv. 380 Omlegging av Bråteveien (Skedsmo)
- Fv. 152 Måna-Gislerud (Frogn)

Avvik:

Flere prosjekter pågår, avvikene er knyttet til:

- Fv. 35 Nordbyveien, mindreforbruk pga. noe forsinket oppstart
- Fv. 164 Løkkåstunnelen, mindreforbruk, sluttoppgjør ikke avklart.

## Årsrapport 2014 Oslopakke 3

Utestående forskutteringer fra kommunene

Resultater/virkninger:

Det er ikke ferdigstilt strekningsvise tiltak i 2014.

### Gang- og sykkelveier

Overført fra 2013		Bevilgning 2014		Disponibelt 2014		Forbruk 2014		Overføres	
Lokal	Bom	Lokal	Bom	Lokal	Bom	Lokal	Bom	Lokal	Bom
1,8	36,1	44,4	80,5	46,2	116,6	58,8	61,9	-12,6	54,7

Eksempler på tiltak:

Fv. 115 Hjellebøl – Løken (Aurskog-Høland)

Fv. 527 Åsgreina: Austaddalsvegen – Damvegen (Nannestad)

Fv. 120 Bråtesletta – Ask (Gjerdrum)

Fv. 167 Løvhaugen – Guiveien (Asker)

Fv. 156 Rørveien: Torget – Fjordvangen (Nesodden)

Avvik:

Mindreforbruket skyldes i hovedsak at flere prosjekter har hatt noe forsinket oppstart. De største avvikene er knyttet til:

Fv. 115 Hjellebøl – Løken (Aurskog-Høland), merforbruk

Fv. 527 Åsvegen, merforbruk

Fv. 167 Marie Lillesethsvei – Røyken grense, mindreforbruk

Fv. 167 Løvhaugen – Guiveien (Asker), mindreforbruk

Fv. 502 Bårlidalen, mindreforbruk. Forsinket gjennomføring, uavklart løsning.

Resultater/virkninger:

5,3 km er ferdigstilt innenfor 4 km fra skoler og 6,3 km er ferdigstilt totalt (inkl. fortausløsninger):

Fv. 6 Brevikveien (Vestby) 0,37 km

Fv. 165 Hampenga-Buskerud grense (Asker) 0,65 km

Fv. 459 Ringveien Jessheim (Ullensaker) 1,2 km sykkelfelt/portau

Fv. 115 Hjellebøl-Løken (Aurskog-Høland) 4,1 km

### Trafikksikkerhets-tiltak

Overført fra 2013		Bevilgning 2014		Disponibelt 2014		Forbruk 2014		Overføres	
Lokal	Bom	Lokal	Bom	Lokal	Bom	Lokal	Bom	Lokal	Bom
20,7	2,0	60,0	-	80,7	2,0	64,1	2,0	16,6	-

Eksempler på tiltak:

Fv. 176 Møllerstad ved Moreppen (Nannestad)

Div. TS-tiltak

Avvik:

Fv. 176 Møllerstad ved Moreppen, mindreforbruk - senere oppstart enn planlagt pga. krevende grunnerverv

Fv. 170 Bjørkelangen, rundkjøring (Aurskog-Høland), mindreforbruk – prosjektet er avsluttet og hadde en noe lavere kostnad enn forventet.

Resultater/virkninger:

Aksjon skolevegtiltak er gjennomført av kommunene med bidrag fra



## Årsrapport 2014 Oslopakke 3

fylkeskommunen.  
Diverse TS-tiltak.

### Miljø- og servicetiltak

Overført fra 2013		Bevilgning 2014		Disponibelt 2014		Forbruk 2014		Overføres	
Lokal	Bom	Lokal	Bom	Lokal	Bom	Lokal	Bom	Lokal	Bom
-9,7	-	10,0	-	0,3	-	3,5		-3,2	-

Eksempler på tiltak:

Fv. 171 Miljøgate Lørenfallet (Sørum).

Oppfølging av forurensningsloven og støvforskriften.

Avvik:

Fv. 171 Miljøgate Lørenfallet (Sørum), merforbruk pga. forsert arbeid med byggeplan.

Resultater/virkninger:

Innkjøp av målestasjoner for luftkvalitet, én mobil stasjon og én fast målestasjon.

Diverse støytiltak utført.

### Tiltak for kollektivtrafikk og universell tilgjengelighet

Overført fra 2013		Bevilgning 2014		Disponibelt 2014		Forbruk 2014		Overføres	
Stat	Bom	Stat	Bom	Stat	Bom	Stat	Bom	Stat	Bom
-5,2	115,1	52,8	53,0	47,6	168,1	73,6	106,5	-26,0	61,6

Eksempler på tiltak:

Heggedal knutepunkt (Asker)

Fv. 120 Kollektivfelt Åsenhagen (Skedsmo)

Div. innfartsparkering og busslommer

Avvik:

Fv. 120 Kollektivfelt Åsenhagen (Skedsmo), mindreforbruk pga. forsinket grunnerverv og derav forsinket oppstart.

Heggedal knutepunkt, merforbruk pga. forsert aktivitet og merbehov.

Resultater/virkninger:

Det er bygget 4 nye og 44 busslommer/-stopp er utbedret. Tiltak for UU er utført på 1 terminal og 7 busstopp. 33 busslommer har fått nye skilt. UU legges til grunn ved utbedring og nybygg.

### Mindre utbedringer

Overført fra 2013		Bevilgning 2014		Disponibelt 2014		Forbruk 2014		Overføres	
Stat	Bom	Stat	Bom	Stat	Bom	Stat	Bom	Stat	Bom
22,1	-	41,5	-	63,6	-	49,7		13,9	-

Eksempler på tiltak:

Fv. 82 Forsterkning Tusse – Holtbråten (Frogn)

Fv. 29 Ustvet bru (Ski)

## Årsrapport 2014 Oslopakke 3

### Avvik:

De vesentlige avvikene er knyttet til:

Fv. 82 Forsterkning Tusse – Holtbråten, mindreforbruk (forsinket gjennomføring pga. arkeologisk utgraving).

Tunnelutbedring, mindreforbruk – kartlegging av behov for tiltak i 2015.

### Resultater/virkninger:

Fv. 450 Rassikring Rogndalsbekken

Om lag 7 km veg er forsterket med midler fra forsterkningsprogrammet.

## Planlegging

Overført fra 2013		Bevilgning 2014		Disponibelt 2014		Forbruk 2014		Overføres	
Stat	Bom	Stat	Bom	Stat	Bom	Stat	Bom	Stat	Bom
0,8	7,1	-	31,5	0,8	38,6	5,6	34,0	-4,8	4,6

### Eksempler på tiltak:

Omfattende arbeid med plangrunnlag for trygging av skoleveger i Akershus, bl.a. skisseprosjekter og div. reguleringsplaner.

Fv. 33 Byrudberga (rassikring).

Bistand til planer for tiltak i tettstedene i Akershus, herunder Veg- og gateplan Ski og Veg- og gateplan Ås.

### Avvik:

Det var et merforbruk knyttet til planlegging i 2014. Det er små mer-/mindreforbruk knyttet til mange prosjekter, samt vesentlig høyere aktivitet enn forutsatt i budsjettet på tettstedsprosjektene og planer for trygging av skoleveg-prosjekter.

### Resultater/virkninger:

Reguleringsplaner vedtatt i 2014:

- Fv. 279 Ny Gardervei (Fet)
- Fv. 177/181 Odalsvegen: Vilberg – Finnbråteveien (Eidsvoll)
- Fv. 477 Hvamsmovegen: Neskollen – Hvam/Tomteråsen (Nes)
- Fv. 380 Bråteveien: Nordens veg til fv. 22 (Skedsmo)
- Fv. 156 Torvet – Fjordvangen (Nesodden)
- Fv. 163 Kirkeveien: Haslum kirke – Kirkedalsveien (Bærum)

## Lokale vegtiltak Oslo – programområder

### Gang og sykkelveier

Overført fra 2013		Bevilgning 2014		Disponibelt 2014		Forbruk 2014		Overføres	
Stat	Bom	Stat	Bom	Stat	Bom	Stat	Bom	Stat	Bom
177,2	-25,7	80,0	12,0	257,2	-13,7	104,9	18,9	152,3	-32,6

Eksempler på tiltak: Gjenstående etapper av hovedsykkelveinettet prioriteres. Aktuelle tiltak er bl.a.:

- Torggata, sykkelprioritert gate
- Sognsveien, Miljøgate med sykkelfelt
- Nordstrandveien, sykkelfelt

## Årsrapport 2014 Oslopakke 3

- Tvetenveien, sykkelvei med fortau
- Sykkelparkering
- Holmenkollveien – Apehaugveien – Gressbanen
- Ring 2 – Blindernveien – Vogts gate

Avvik: Forsinket oppstart av Ring 2, Blindernveien – Vogts gate.

Resultater/virkninger: Ferdigstilt 2,1 km av hovedsykkelveinettet.

### Trafikksikkerhetstiltak

Overført fra 2013		Bevilgning 2014		Disponibelt 2014		Forbruk 2014		Overføres	
Stat	Bom	Stat	Bom	Stat	Bom	Stat	Bom	Stat	Bom
24,6	-	25,0		49,6	-	20,2		29,4	-

Eksempler på tiltak:

- Trafikksikkerhetstiltak ved skoler
- Utvikling og etablering av app til kartlegging av reiser til skolen og behovet for trafikksikkerhetstiltak
- Utbedring av ulykkesbelastede kryss

Resultater/virkninger: Økt trafikksikkerhet gjennom utbedring av ulykkeskryss og trafikksikkerhetstiltak ved skoler.

### Miljø- og servicetiltak

Overført fra 2013		Bevilgning 2014		Disponibelt 2014		Forbruk 2014		Overføres	
Stat	Bom	Stat	Bom	Stat	Bom	Stat	Bom	Stat	Bom
1,1	-0,4	15,0		16,1	-0,4	3,9		12,2	-0,4

Eksempler på tiltak: Tiltak for å redusere støyplager i form av støyskjermer og vindusutskiftning på bygninger.

Resultater/virkninger: Færre støyplagede.

### Tiltak for kollektivtrafikk og universell tilgjengelighet

Overført fra 2013		Bevilgning 2014		Disponibelt 2014		Forbruk 2014		Overføres	
Stat	Bom	Stat	Bom	Stat	Bom	Stat	Bom	Stat	Bom
39,8	-15,0	56,0	110,0	95,8	95,0	47,6	82,2	48,2	12,8

Eksempler på tiltak:

ASP/SIS  
Prinsens gate/Søndre kollektiv streng.  
Bogstadveien  
Kraftfull fremkommelighet  
Thereses gate  
Holdeplassoppgradering  
Galgeberg terminal

Avvik: Avviket gjelder hovedsakelig store prosjekter som ikke var klare til oppstart, og som var foreslått periodisert til 2015. Flere mindre prosjekter er også utsatt til 2015.

## Årsrapport 2014 Oslopakke 3

### Resultater/virkninger:

#### ASP/SIS:

Det er gjennomført tiltak i forbindelse med utbedring og etablering av kollektivprioritering vha SIS i de kommunale signalanleggene.

Det er skiftet styreutrustning i 8 signalanlegg, og det er etablert prioritering ved hjelp av SIS i 8 lyskryss (etter omlegging av regionsbusser til Sars gate).

Det er også anskaffet SIS-utstyr som benyttes i forbindelse med prioritering av kollektivtrafikken. Og det er satt opp varselskilt i Oslogate for varsling av bom i drift.

#### Prinsensgate/Søndre kollektivstreng:

Toveis trikk: Arbeidene med toveis trikk i Prinsens gate startet i desember 2014.

#### Bogstadveien:

Siste etappe i Bogstadveien ble gjennomført i 2014. Mindre arbeider som beplantning, resterende belysning, møblering og gatevarme gjennomføres i 2015.

#### Kraftfull fremkommelighet:

Prosjektet Kraftfulle fremkommelighetstiltak, med 100 tiltak, ble etablert i 2013. I 2014 ble det arbeidet med gjennomføring av de 17 tiltakene i Kraftpakke 1. Det er etablert tilfartskontroll på Frogner plass for å prioritere linje 20, utført justeringer i lyskryss og etablering av kollektivfelt nederst i Tøyenbekken, innført venstresvingforbud i Trondheimsveien ved Heimdalsgata og Jens Bjelkes gate, flytting av regionbuss fra Storgata over i alternativ trasé Sars gate og optimalisering av holdeplassavstander på linje 21. Og utarbeidet Kraftpakke 2 som består av ni tiltak for linje 11 og 10 tiltak for linje 20, samt 3 systemtiltak for kollektivtrafikken. Bakgrunnen for at det i Kraftpakke 2 satses på linjevise tiltak er at det har vist seg vanskelig å måle effekten av enkeltstående tiltak i Oslo sentrum.

#### Thereses gate:

2014 har Bymiljøetaten fjernet 124 p-plasser i Thereses gate for å gi bedre fremkommelighet for trikken. Denne gaten stod for 1 av 4 trikkestans i Oslo som skyldtes feilparkeringer. Tiltaket har gitt svært gode resultater for trikken. Langvarig trikkestans fra feilparkering og kollisjon med parkert kjøretøy er betraktelig redusert. I tillegg kjører trikkene jevnere i rushtiden. Dette gir bedre forutsigbarhet for 13500 trikkepassasjerer i Thereses gate hver dag. I tillegg reduseres de negative ringvirkningene trikkestans har for trikkens passasjerer i hele byen.

### Mindre utbedringer

Overført fra 2013		Bevilgning 2014		Disponibelt 2014		Forbruk 2014		Overføres	
Stat	Bom	Stat	Bom	Stat	Bom	Stat	Bom	Stat	Bom
-0,2	-	10,0	-	9,8	-	6,9	-	2,9	-

#### Eksempler på tiltak:

- Diverse gate- og veiutbedringer
- Åmot bro

## Årsrapport 2014 Oslopakke 3

Resultater/virkninger: Midlertidig sikring av Åmot bro og heving av standard på lokalveinettet.

### Planlegging

Overført fra 2013		Bevilgning 2014		Disponibelt 2014		Forbruk 2014		Overføres	
Stat	Bom	Stat	Bom	Stat	Bom	Stat	Bom	Stat	Bom
-1,6	29,3	3,0		1,4	29,3	7,4	5,5	-6,0	23,8

Eksempler på tiltak:

KVU Røa tunnelen  
RVU Osloområdet  
KVU Vindernkrysset  
KVU Bryn  
O3 Sekretariat

Resultater/virkninger: Oppstart, planlegging av prosjekter nevnt over.

### Strekningsvise tiltak

Overført fra 2013		Bevilgning 2014		Disponibelt 2014		Forbruk 2014		Overføres	
Stat	Bom	Stat	Bom	Stat	Bom	Stat	Bom	Stat	Bom
-79,6	104,5	-	108,0	-79,6	212,5	-79,6	183,7	-	28,8

Eksempler på tiltak: Dronning Eufemias gate inkl krysset Prinsens gate/Strandgata.

Resultater/virkninger:

Dronning Eufemias gate bygges av Statens vegvesen, og bygging vil pågå frem til gaten står ferdig i 2016. Statens vegvesen fakturerer Bymiljøetaten a konto slik at det blir periodiseringsavvik i forhold til budsjett. Det er mindre forsinkelser i forbindelse med ferdigstilling og klargjøring for trikk i Strandgata/Prinsensgate uten at dette skal ha vesentlig betydning for prosjektets ferdigstilling i 2016.

## STORE KOLLEKTIVPROSJEKTER

### Kolsåsbanen

**Hovedmål** Oppgradere Kolsåsbanen til moderne T-banestandard helt ut til Kolsås for å gi et kapasitetssterkt, punktlig og attraktivt kollektivtilbud i korridoren.

Økonomi	Overført fra 2013		Bevilgning 2014		Disponibelt 2014		Forbruk 2014		Overføres	
	Lokal	Bom	Lokal	Bom	Lokal	Bom	Lokal	Bom	Lokal	Bom
	-60,0	71,1	-	425,0	-60,0	496,1	-60,0	360,0	-	136,1

**Fremdrift/milepæler** Kolsåsbanen ble ferdigstilt til åpningen 12. oktober 2014. etter åpning fokuseres det på å lukke mindre feil og mangler.

**Avvik** Alle avviksmeldinger er besvart. Risikogjennomgangene i prosjektet er fullført uten avvik.

**Resultater** Kolsåsbanen har levert innenfor mål på både økonomi og kvalitet.

### Kollektivbetjening Fornebu

**Hovedmål** Gode kollektivløsninger for Fornebu. Planlegging av bane til Fornebu og bygging av bussfelt på Fornebu inn mot Lysaker.

Økonomi	Overført fra 2013		Bevilgning 2014		Disponibelt 2014		Forbruk 2014		Overføres	
	Lokal	Bom	Lokal	Bom	Lokal	Bom	Lokal	Bom	Lokal	Bom
	0,9	30,9		13,5	0,9	44,4	1,2	19,3	-0,3	25,1

**Fremdrift/milepæler** Reguleringsplan i Bærum er ferdigstilt og det arbeides med reguleringsplanen i Oslo. Neste fase vil være forprosjekt.

### Lørenbanen

**Hovedmål** Gi god kollektivbetjening av et viktig byutviklingsområde på Løren, gi mulighet til direkte reiser mellom Grorudbanen og Ringbanen og økt kapasitet i T-banenettet.

## Årsrapport 2014 Oslopakke 3

Økonomi	Overført fra 2013		Bevilgning 2014		Disponibelt 2014		Forbruk 2014		Overføres	
	Lokal	Bom	Lokal	Bom	Lokal	Bom	Lokal	Bom	Lokal	Bom
				459,0	-	459,0		449,0	-	10,0
Fremdrift/ milepæler	Bygging av Lørenbanen pågår for fullt og prosjektet går etter planen. Planlagt åpning er våren 2016.									
Avvik	Ingen.									
Resultater	Gir økt kapasitet i T-banenettet og mulighet for å reise direkte mellom Grorudbanen og Ringbanen.									

### **Store kollektivtiltak – T-bane og trikk Oslo**

Hovedmål Oppgradere og videreutvikle T-bane og trikkenettet.

Økonomi	Overført fra 2013		Bevilgning 2014		Disponibelt 2014		Forbruk 2014		Overføres	
	Stat	Bom	Stat	Bom	Stat	Bom	Stat	Bom	Stat	Bom
	-	139,0	-	460,0	-	599,0		289,8	-	309,2

Fremdrift/  
milepæler Oppgraderingsprosjektene Østensjøbanen og Nydalen stasjon er planlagt og godt forberedt for bygging i 2015. Forprosjekt for nytt signal- og sikringsanlegg er i gang og vil fortsette i 2015. Oppgradering av enkelte trikkestraseer/strekninger i henhold til samlet plan pågår.

Avvik Mindreforbruk store kollektiv Oslo skyldes i hovedsak at byggingen av Østensjøbanen og Nydalen stasjon først vil starte i 2015, samt forsinket fremdrift i oppgraderingsprosjektet for trikkeinfrastrukturen på øvre del av Grünerløkka.

Resultater Bedre sikkerhet, hastighet og punktlighet, økt kapasitet og attraktivitet på de strekninger og stasjoner/holdeplasser som vedlikeholdes og oppgraderes.

### **KOLLEKTIV – Drift og småinvesteringer Oslo og Akershus**

T-bane Drift og små- investeringer	Overført fra 2013		Bevilgning 2014		Disponibelt 2014		Forbruk 2014		Overføres	
	Stat	Bom	Stat	Bom	Stat	Bom	Stat	Bom	Stat	Bom
		11,6		407,0	-	418,6		415,0	-	3,6

Eksempler på tiltak/resultater:

**Drift Akershus:** Kolsåsbanen til Avløs og Kolsås, samt Røabanen til Østerås

**Drift Oslo:** Vognleie MX 3000, økt frekvens Grorudbanen, Furusetbanen og Røabanen, full toglangde linje 4/6, Kolsåsbanen Åsjordet/Jar, endret drift Holmenkollbanen og frekvensøkning ferier/helger.

## Årsrapport 2014 Oslopakke 3

Småinvesteringer:

**Investering Oslo:** Akutte tiltak og brannsikringstiltak.

Trikk  
Drift og små-  
investeringer

Overført fra 2013		Bevilgning 2014		Disponibelt 2014		Forbruk 2014		Overføres	
Stat	Bom	Stat	Bom	Stat	Bom	Stat	Bom	Stat	Bom
			45,0	-	45,0		45,0	-	-

Eksempler på tiltak/resultater:

**Drift Akershus:** Trikkedrift til Bekkestua

**Investering Oslo:** Akutte tiltak trikk

Buss  
Drift

Overført fra 2013		Bevilgning 2014		Disponibelt 2014		Forbruk 2014		Overføres	
Stat	Bom	Stat	Bom	Stat	Bom	Stat	Bom	Stat	Bom
			156,0	-	156,0		156,0	-	-

Eksempler på tiltak/resultater:

**Drift Akershus:** Opprettholdelse og/eller tilbudsforbedringer i Asker/Bærum, Follo og Romerike.

**Drift Oslo:** Økt frekvens og kapasitet på sentrumslinjer og Søndre Nordstrand.

Båt  
Drift

Overført fra 2013		Bevilgning 2014		Disponibelt 2014		Forbruk 2014		Overføres	
Stat	Bom	Stat	Bom	Stat	Bom	Stat	Bom	Stat	Bom
			20,0	-	20,0		20,0	-	-

Eksempler på tiltak/resultater:

**Drift Akershus:** Nesoddbåten

Plan-,  
informasjons- og  
pristiltak

Overført fra 2013		Bevilgning 2014		Disponibelt 2014		Forbruk 2014		Overføres	
Stat	Bom	Stat	Bom	Stat	Bom	Stat	Bom	Stat	Bom
			89,0	-	89,0		89,0	-	-

Eksempler på tiltak/resultater:

**Akershus:** Ny pris- og sonestruktur, overgangsbillett, enkeltbillett og to soners rød periode billett, samt utrednings- og planleggingstiltak.

**Oslo:** Utrednings- og planleggingstiltak, samt drift av sanntidsinformasjonssystemet.



## VEDLEGG 2

# Prosjektark for tiltak i Oslopakke 3

### Riksveg

- E18 Bjørvikaprojektet
- E18 Sydhavna
- Rv 22 Lillestrøm - Fetsund
- E16 Sandvika - Wøyen
- E18 Vestkorridoren (Lysaker – Slependen)
- E18 Vestkorridoren (Slependen – Drengsrud)
- E18 Filipstad
- E6 Manglerudprosjektet
- Rv 191 Adkomst Alnabruterminalen
- Programområder riksveg

### Lokale vegtiltak og programområder

- Lokale vegtiltak Oslo
- Fylkesveger Akershus

### Store kollektivtiltak

- Store kollektivtiltak Oslo - T-bane og trikk
- Lørenbanen
- Fornebubanen
- Ahusbanen


### Drift og småinvesteringer kollektivtrafikk

- Oslo
- Akershus


### Jernbane

- Tilrettelegging for forbedret togtilbud
- Prosjekt Stor-Oslo
- Follobanen
- Alnabru godsterminal

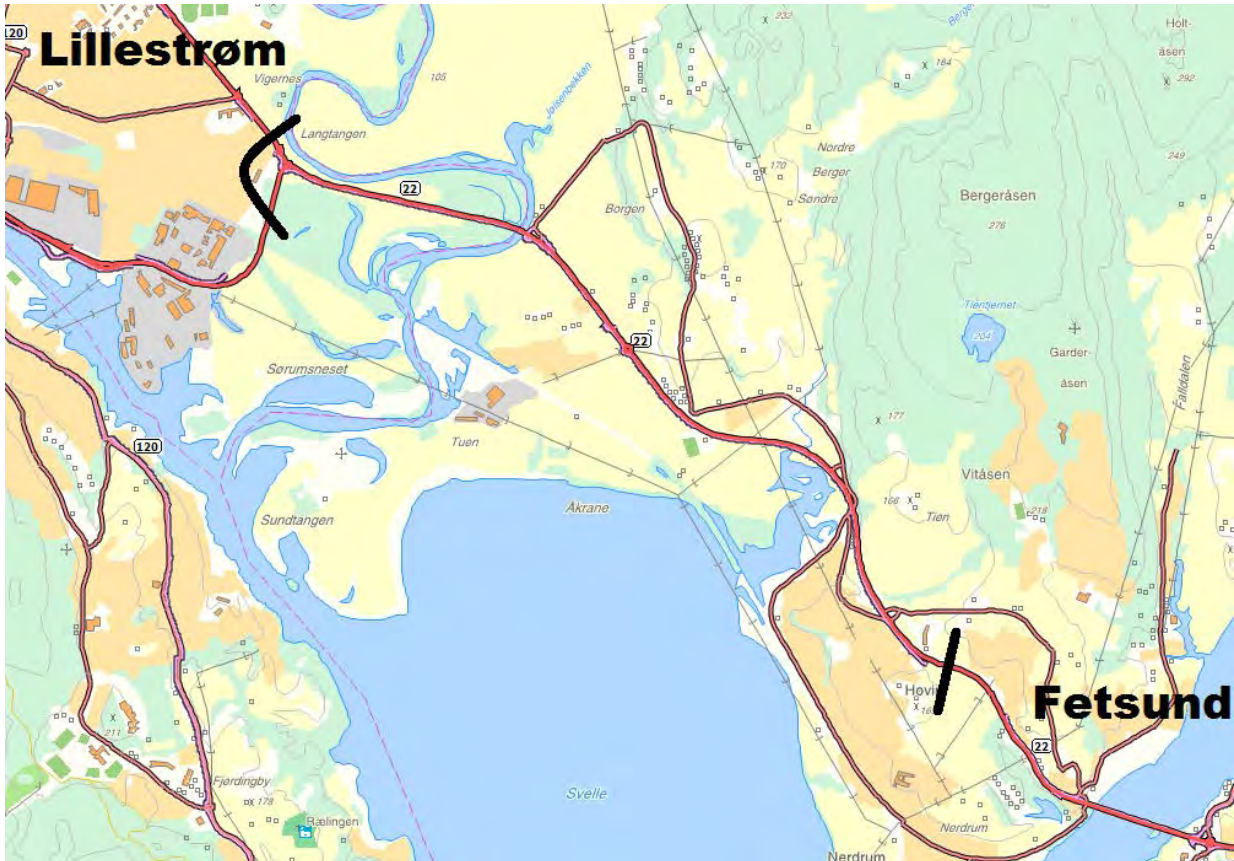
## Prosjektark Oslopakke 3

<p><b>Tiltak:</b> <b>E18 Bjørvika-prosjektet</b></p>	<p><b>Tiltakshaver:</b> <b>SVRØ</b></p>
<p><b>Beskrivelse:</b></p> <p>E18 Bjørvika-prosjektet er en viktig forutsetning for å realisere Fjordby-planen. Fjerning av barrieren som E18 utgjorde mellom by og fjord og bygging av nytt gatenett, har gitt grunnlag for en omfattende byutvikling med bolig, næring, kultur og rekreasjon. En stor del av det framtidige transportbehovet i den nye sentrale bydelen kan dekkes med kollektivtrafikk, gåing og sykling.</p> <p>Prosjektet omfatter omlegging av E18 under Bjørvika og bygging av nytt gatenett hvor det er lagt vekt på å utvikle gode byrom med brede fortau. Det reserveres egne felt for buss og trikken får midtstilt grønn trasé. I tillegg vil det bli anlagt sykkelfelt i flere gater og en sammenhengende havnepromenade og allmenninger.</p> <p>Prosjektet har gitt redusert støy og lokal luftforurensing og dessuten bidratt til renere Oslofjord. Forurenset masse fra sjøbunn og på land er fjernet og den rene leiren som ble gravd ut i forbindelse med senketunnelen, er brukt som tildekkingslag over forurenset sjøbunn i Bjørvika, Bispevika og Pipervika.</p>	
<p><b>Det nye Bjørvika med Dronning Eufemias gate til venstre, nye Deichmanske bibliotek i midten, og Operaen til høyre i bildet. Illustrasjon: Statens vegvesen/Vianova</b></p>	
	
<p><b>Kostnad:</b> Totalt kostnaden er ca 7,7 mrd 2016-kr.</p>	
<p><b>Nytte/kostnad:</b> Er beregnet ikke samfunnsøkonomisk lønnsomt, men byutviklingseffektene inngår ikke i beregningene.</p>	
<p><b>Prosjektstatus:</b> E18 Bjørvika-prosjektet hadde byggestart høsten 2005. Første etappe gikk ut på å binde sammen Festningstunnelen i vest og Ekeberg tunnelen i øst, med en 1 100 meter lang senketunnel. Etter at tunnelen åpnet for trafikk høsten 2010, og Nordenga bru åpnet i august 2011, kunne arbeidene med de nye bygatene begynne. Det nye hovedvegnettet skal stå ferdig sommeren 2015. Siste del med bygging av Bispegata er avhengig av utbyggingen av Follobanen, og kan ikke bygges ferdig før i 2017–2018.</p>	


## Prosjektark Oslopakke 3

<b>Tiltak:</b> <b>E18 Sydhavna</b>	<b>Tiltakshaver:</b> <b>SVRØ</b>
<b>Beskrivelse:</b> <p>En forutsetning for utviklingen av Fjordbyen i Oslo er at godstrafikk til Oslo havn konsentreres til Sydhavna mellom Kongshavn og Ormsund. Med nytt konsentrert havneområde på Sydhavna oppstod behovet for ny adkomstløsning..</p> <p>Prosjektet omfatter ca. 900 meter av E18 ved Kongshavn hvorav toplanskryss med ramper og rundkjøring på et lokk over E18. I tillegg inngår en 185 meter lang bru over jernbanen ned til havneområdet.</p> <p>Den nye atkomstløsningen gir adkomst både sydover og nordover på E18 Mosseveien, mot tidligere bare nordover. Bygging av 1,8 km kollektivfelt og 1,5 km gang- og sykkelveg (del av sammenhengende hovednett for sykkel) inngår i prosjektet sammen med to bussholdeplasser som er universelt utformet.</p>	
<b>Nytt Sydhavna kryss sett fra nord. Illustrasjon: Statens vegvesen/Vianova</b> 	
<b>Kostnad:</b> Kostnadsberegnet til 704 mill 2016-kr.	
<b>Nytte/kostnad:</b> Prosjektet er beregnet til svært samfunnsøkonomisk lønnsomt. Nettonytte pr budsjettkrone er 24 kr.	
<b>Prosjektstatus:</b> Bystyret vedtok reguleringsplanen 27.01.2010. Anleggsarbeidet startet i 2013 og forventet ferdigstilling er ultimo 2015.	


## Prosjektark Oslopakke 3

<p><b>Tiltak:</b> <b>Rv 22 Lillestrøm – Fetsund</b></p>	<p><b>Tiltakshaver:</b> <b>SVRØ</b></p>
<p><b>Beskrivelse:</b></p> <p>Ombygging av en 5 km lang to/trefeltsveg mellom Fetsund og Lillestrøm til en firefeltsveg med midtrekkverk og fartsgrense 80 km/t. Vegen har over 20 000 i ÅDT og kryss i plan. Det er store rushtidsproblemer på strekningen og behov for å bedre trafiksikkerheten. Prosjektet omfatter også bygging av ny gang/sykkelveg.</p> <p>Det er forventet at fremkommeligheten vil bli tilfredsstillende etter utbyggingen, også for buss. Hvis det oppstår framkommelighetsproblemer, vil Statens vegvesen vurdere å reservere felt for prioriterte trafikantgrupper.</p>	
<p><b>Planskisse:</b></p> 	
<p><b>Kostnadsoverslag:</b> Om lag 776 mill 2016-kr</p>	
<p><b>Nytte/kostnad:</b> Prosjektet er samfunnsøkonomisk lønnsomt. Beregnet nettonytte er 800 mill kr og nettonytte pr budsjettkrone er 1,74 kr.</p>	
<p><b>Prosjektstatus:</b> Anleggsstart var mai 2013, planlagt åpning høsten 2015.</p>	

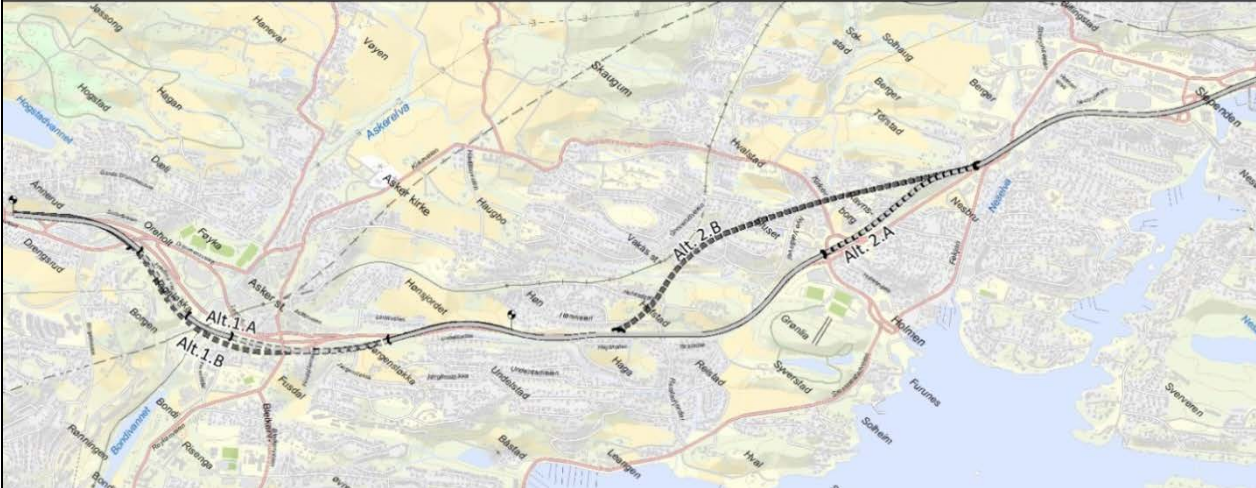
## Prosjektark Oslopakke 3

<p><b>Tiltak:</b> <b>E16 Sandvika – Wøyen</b></p>	<p><b>Tiltakshaver:</b> <b>SVRØ</b></p>
<p><b>Beskrivelse:</b> Den 3,5 km lange vegstrekningen mellom Sandvika og Wøyen bygges om til firefelts motorveg. Den nye vegen vil erstatte en av Norges mest trafikkerte tofeltsveger, med ÅDT på om lag 35 000 kjøretøy/døgn. Det er i dag store framkommelighetsproblemer i rushtidene og behov for å bedre trafiksikkerheten.</p> <p>Ny E16 legges i en ny 2,3 km lang tunnel fra E18 i Sandvika til Bærumsveien ved Franzefoss. Tunnelen forberedes for framtidig kobling med ny E18 i tunnel under Sandvika. Den midlertidige rundkjøringen ved Vøyenenga fjernes. Dagens E16 går gjennom sentrale deler av Sandvika og danner en barriere som medfører støy og luftforurensing. Prosjektet legger til rette for byutvikling i blant annet Sandvika og Franzefoss.</p> <p>Etter at ny E16 er bygget, er det forventet at framkommeligheten langs ny og gammel E16 blir tilfredsstillende, slik at det ikke er behov for kollektivprioritering med unntak av en kort strekning inn mot rundkjøringen mellom «gamle E16» og Sandvikaringen.</p>	
<p><b>Planskisse:</b></p> 	
<p><b>Kostnad:</b> Det er store kostnader knyttet til uvanlig kompliserte fjellforhold på tunnelstrekningen og svært dårlige grunnforhold på dagstrekningen. Forventet sluttkostnad om lag 3,9 mrd. 2016-kr med en vedtatt kostnadsramme på om lag 4,3 mrd 2016-kr.</p>	
<p><b>Nytte/kostnad:</b> Prosjektet er ikke samfunnsøkonomisk lønnsomt. Beregnet netto nytte er -2,7 mrd 2014-kr og netto nytte pr budsjettkrone på -0,79 kr. Prosjektet gir samtidig betydelig ikke-prissatt nytte knyttet til byutvikling og utbedring langs Sandvikselva.</p>	
<p><b>Prosjektstatus:</b> Anleggsstart var januar 2015, planlegges fullført i 2020.</p>	

## Prosjektark Oslopakke 3

<p><b>Tiltak:</b> <b>E18 Vestkorridoren Lysaker – Slependen</b></p>	<p><b>Tiltakshaver:</b> <b>SVRØ</b></p>
<p><b>Beskrivelse:</b></p> <p>Ny E18 i Bærum fra Lysaker til Slependen, har vært delt opp i følgende parseller:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Lysaker – Ramstadsletta</li> <li>2. Ramstadsletta – Slependen</li> </ol> <p>Kommunedelplan for E18 Lysaker – Asker grense for alternativet med et lokk vest for Lysaker og tunnel Strand – Høvik ble godkjent av Bærum kommunestyre i juni 2014. Prosjektet inneholder følgende hovedelement:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gjennomgående 3+3 bilfelt og gjennomgående vekslingsfelt</li> <li>• E18 i tunnel forbi Sandvika, og kobling i tunnel E18/E16 i tunnel fra/til i retning Oslo</li> <li>• Nye eller ombygde kryss ved Holtekilen, Høvik, Blommenholm, Gyssestad og Slependen</li> <li>• Tunnel forbi Høvik</li> <li>• Tverrforbindelser fra E18 mot Fornebu og Gjøannes/Bekkestua</li> <li>• Gjennomgående kollektivtrasé</li> <li>• Ny kompakt bussterminal på Lysaker hvor også inngående busser stopper ved jernbanestasjonen</li> <li>• Busstunnel Lysaker – Fornebu nord</li> <li>• Gjennomgående sykkelveg</li> <li>• Ny lokalveg gjennom Sandvika inkl. ny bro over Sandvikselva</li> </ul> <p>Det arbeides med reguleringsplan for E18 Lysaker – Ramstadsletta.</p>	
<p><b>Planskisse</b></p> 	
<p><b>Kostnadsoverslag:</b></p> <p>Kostnadene basert på kommunedelplan er beregnet til 20 mrd. 2015-kr. Planen er siden noe endret og det vil utarbeides nytt overslag våren 2015</p>	
<p><b>Nytte/kostnad:</b></p> <p>NN/K beregnet til -0,18. Stor usikkerhet pga. svært komplekst system.</p>	
<p><b>Prosjektstatus/planlagt framdrift:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kommunedelplan vedtatt Bærum kommune juni 2014</li> <li>• Reguleringsplan Lysaker – Slependen oversendes kommunen juni 2016</li> <li>• Godkjent reguleringsplan og lokale vedtak om bompengefinansiering våren 2017</li> <li>• Bompengeproposisjon vedtas i Stortinget våren 2018</li> <li>• Tidligst mulig anleggsstart sent 2018, åpning 2023</li> </ul>	

## Prosjektark Oslopakke 3

<p><b>Tiltak:</b> <b>E18 Vestkorridoren Slependen – Drengsrud</b></p>	<p><b>Tiltakshaver:</b> <b>SVRØ</b></p>
<p><b>Beskrivelse:</b></p> <p>Ny E18 i Asker fra Slependen til Drengsrud, delt opp i følgende parseller:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Drengsrud – Høn</li> <li>2. Høn – Slependen, inkl. omlegging nordre del av fv. 165 Slemmestadveien</li> <li>3. Røykenveien (Lensmannslia – FUSDALKRYSSET)</li> </ol> <p>Det er flere alternativer, alle med en viss andel tunnel. Statens vegvesen utarbeider kommunedelplan for Slependen – Drengsrud. Prosjektet inneholder følgende hovedelementer:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• E18 i tunnel eller tunnel/bro kombinasjon forbi Asker sentrum.</li> <li>• Bedre kapasitet på E18. Gjennomgående 3+3 bilfelt fra Asker sentrum til Slependen.</li> <li>• Nye eller ombygde kryss ved Slependen, Nesbru, Holmen, FUSDAL og Oreholt</li> <li>• Korte lokk i betong på delstrekninger kan bli aktuelt.</li> <li>• Røykenveien omlagt utenfor Asker sentrum i tunnel eller oppgradert løsning med kollektivfelt.</li> <li>• Slemmestadveien legges utenom Holmen.</li> <li>• Gjennomgående separat kollektivtrasé.</li> <li>• Ny kompakt bussterminal i Asker sentrum.</li> <li>• Gjennomgående sykkelveg fra Asker sentrum til Slependen.</li> <li>• Ny løsninger for lokalveier i Asker sentrum og Holmen.</li> </ul>	
<p><b>Illustrasjon:</b></p> <p>Alternativer for ny E18 - oversiktskart</p>  <p> <span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; border: 1px solid black; background-color: white; margin-right: 5px;"></span> E18 i tunnel  <span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; border: 1px solid black; background-color: gray; margin-right: 5px;"></span> E18 i dagen     </p>	
<p><b>Kostnadsoverslag:</b> 14 mrd. 2014-kr (Nytt anslag gjøres juni 2015)</p>	
<p><b>Nytte/kostnad:</b> Under arbeid</p>	
<p><b>Prosjektstatus/planlagt framdrift:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Forslag til kommunedelplan (KDP) til Asker kommune høsten 2015</li> <li>• Godkjent kommunedelplan våren 2016</li> <li>• Tidligst mulig godkjent reguleringsplan 2018</li> </ul>	

## Prosjektark Oslopakke 3

**Tiltak:**

**E18 Filipstad**

**Tiltakshaver:**

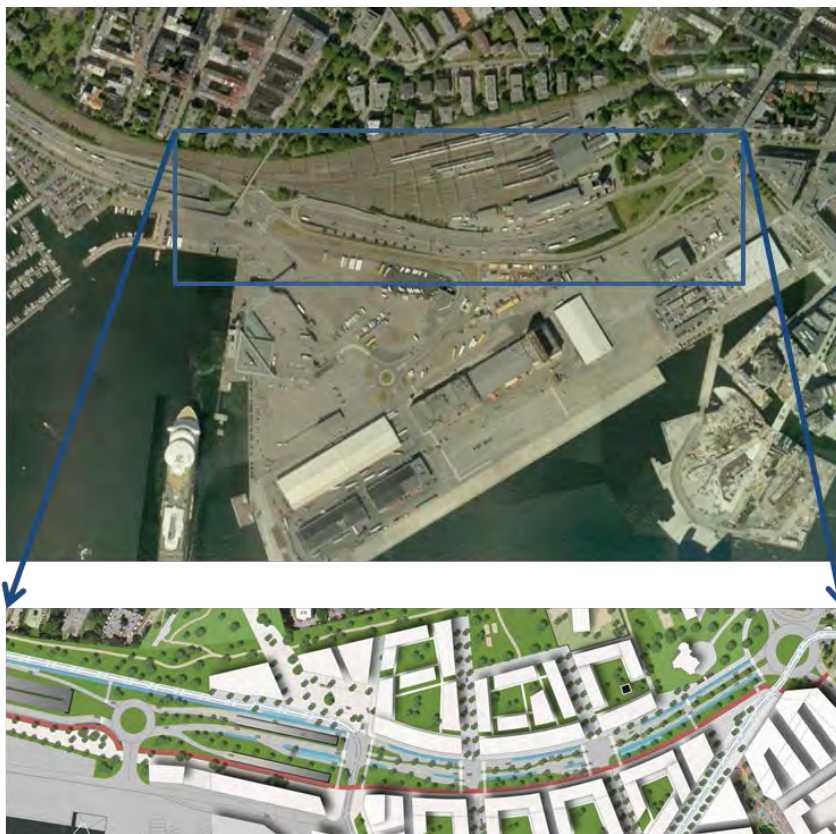
**SVRØ**

**Beskrivelse:**

Prosjektet omfatter lokk over E18 (lengde ca 420 m) mellom dagens Hjortneskryss og Operatunnelen, og ny Ring1 liggende oppe på lokket med østvendte ramper ned i tunnelen. Tilknytning til/fra vest skjer via ramper ved Frognerstranda. Det er planlagt at trikken skal krysse på bru over Ring 1 ved Hjortnes-rundkjøringen. Prosjektet er foreslått av Oslo kommune som et byutviklingsprosjekt. SVRØ overtok ansvaret for prosjektering/detaljregulering av veganlegget i 2013.

Oslo kommune har gitt følgende data: Grovt kostnadsoverslag: 1,3 mrd kr. Nytt anslag fra Holte Consulting høsten 2012 er på 1,6 mrd. 2012-kr inkl Ring 1. Omregnet til 2016-kr og inkludert full moms, utgjør dette 2,1 mrd. 2016-kr. Tilskudd fra Oslopakke 3 i henhold til Revidert avtale er 700 mill 2015-kr, resten er forutsatt dekket via grunneierbidrag.

**Illustrasjon:**



**Kostnadsoverslag:**

SVRØ har gjennomført et foreløpig anslag høsten 2014. Dette viser en kostnad på 2,6 mrd. (inkl. trikk og mva) i 2016-kr. Uten trikk er kostnaden beregnet til 2,3 mrd. 2016-kr (inkl. mva).

**Nytte/kostnad:**

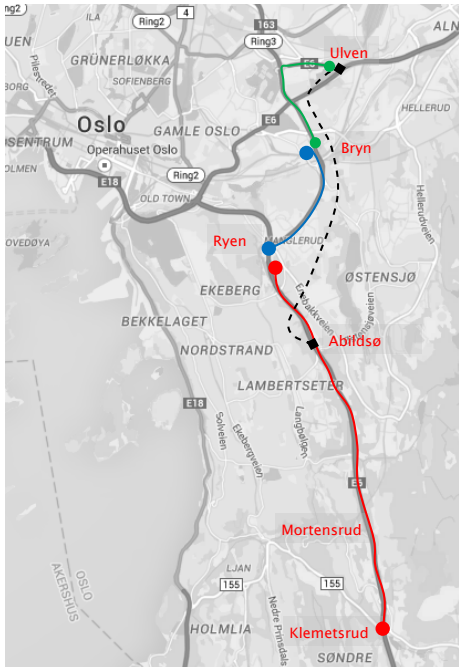
Foreligger ikke nyttekostnadsanalyse.

**Prosjektstatus/planlagt framdrift:**

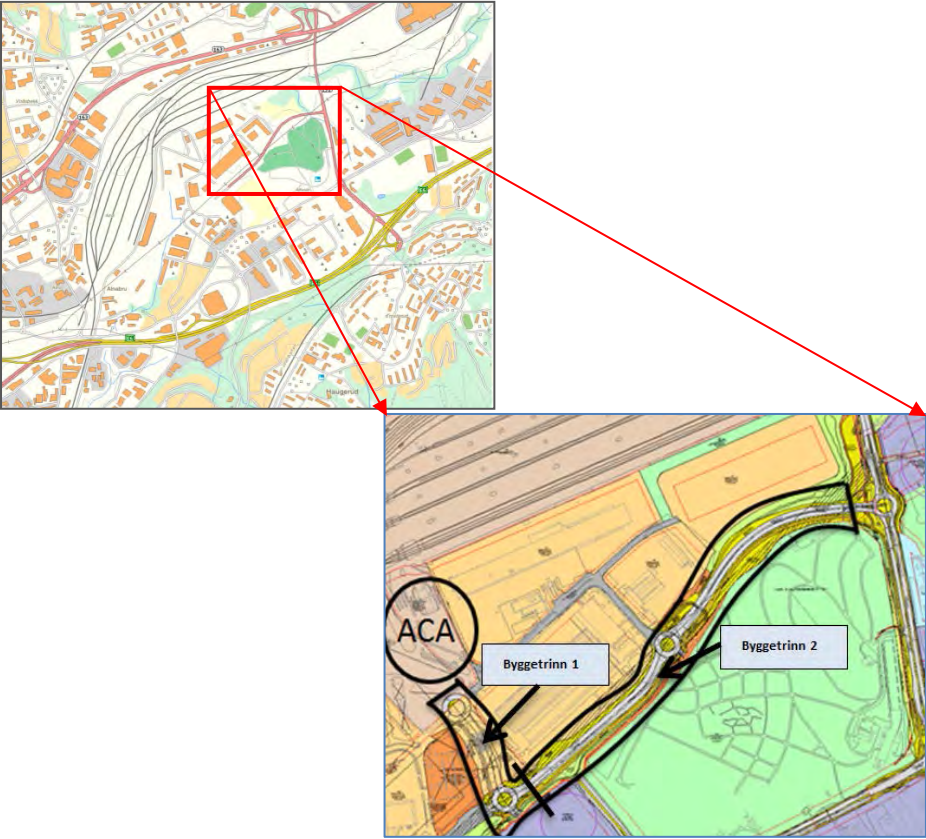
Arbeid med teknisk detaljplan/detaljreguleringsplan er i sluttfasen. Det ventes svar på fravikssøknader fra Vegdirektoratet i 2015. Det må gis sikkerhetsgodkjenning for hele Operatunnelen. Vedtak om reguleringsplan er forventet tidligst våren 2016. Tidligst mulig byggestart er 2017/18.



## Prosjektark Oslopakke 3

<p><b>Prosjekt:</b> <b>E6 Manglerudprosjektet</b></p>	<p><b>Tiltakshaver:</b> <b>SVRØ</b></p>
<p><b>Beskrivelse:</b></p> <p>E6 mellom Klemetsrud og Ulven har lav standard, høy trafikkbelastning og høy andel tungtransport. Sterk trafikkvekst, spesielt etter 2009, har gitt økt belastning for lokalmiljøet langs vegen og redusert framkommelighet. Hovedmålene for prosjektet er å redusere støy- og luftforurensing, spesielt i området Ryen-Manglerud-Teisen, bedre framkommeligheten for kollektiv-, gang- og sykkeltrafikk, samt en mer forutsigbar avvikling av godstrafikken. I Fylkesdelplan for transportsystemet i sørkorridoren (1999) var anbefalt strategi å oppgradere strekningen fra Vinterbro til Ryen som felles trasé for E6 og E18, og nedbygge Mosseveien. Dette ble fulgt opp i Sørkorridorutredningen (juni 2009). I Manglerudprosjektet er det lagt til grunn at E6 skal ta trafikkveksten, at E18 Mosseveien blir nedklassifisert til riksveg, og at E6/E18 får felles trasé mellom Vinterbro og Abildsø.</p> <p>På strekningen Klemetsrud-Ryen skal vegen oppgraderes med kollektivfelt, alternativt tungbilfelt. Ny E6-tunnel tar av ved Abildsø og føres via Bryn til Ulven. Ring 3 mellom Ryen og Bryn bygges om til mer bymessig standard når E6-tunnelen mellom Abildsø og Bryn er ferdigstilt. Når tunnelen mellom Bryn og Ulven er ferdig, kan Ring 3 mellom Bryn og Ulven samt andre deler av dagens E6 i Teisen-/Ulven-området bygges om (bl.a. Teisenkrysset og Ulvensplitten). Prosjektet skal bygge opp om nytt regionalt knutepunkt på Bryn, samt kollektivknutepunktene Mortensrud, Skullerud og Ryen. Langs hele strekningen skal det etableres sammenhengende kollektivfelt som binder sammen sørkorridoren og Bryn, og langs Ring 3 mot Økern og mot nordøstkorridoren. Høystandard sykkelveg inngår på hele strekningen.</p>	
<p><b>E6 Manglerudprosjektet, Klemetsrud – Ryen – Ulven (13 km)</b></p>  <ul style="list-style-type: none"> <li><b>Etappe 4</b> Ryen – Ulven Ombygging av dagens E6/Ring3</li> <li><b>Etappe 3</b> Ryen – Bryn Nedbygget Ring 3, nytt Ryenkryss, kollektivprioritering</li> <li><b>Etappe 2</b> Ny E6-tunnel Abildsø – Ulven, med kopling til Ring 3 ved Bryn</li> <li><b>Etappe 1</b> Klemetsrud-Ryen Kollektivprioritering</li> </ul>	
<p><b>Kostnadsoverslag:</b> Etappe 1: Klemetsrud – Ryen 1,9 mrd. 2016-kr (usikkerhet ±40 %) Etappe 2-4: 7,8 mrd. 2016-kr (estimat med svært stor usikkerhet).</p>	
<p><b>Nytte/kostnad:</b> Det er ikke foretatt samfunnsøkonomisk analyse for dette prosjektet (vil inngå i konsekvensutredningen)</p>	
<p><b>Prosjektstatus/planlagt framdrift:</b> Planprogram for hele strekningen Klemetsrud – Ryen – Ulven sendes på høring medio 2015. Reguleringsplan for etappe 1 med konsekvensutredning for hele prosjektet vil foreligge medio 2017, med planvedtak medio 2018 og byggestart tidligst 2019.</p>	

## Prosjektark Oslopakke 3

<b>Tiltak:</b> <b>Rv 191 Adkomst Alnabruterminalen</b>	<b>Tiltakshaver:</b> <b>SVRØ</b>
<b>Beskrivelse:</b> <p>Hele projektet omfatter regulert 4-felts riksvegadkomst fra rv. 191 Nedre Kalbakkvei via Alfasetveien til jernbaneterminalens kontrollone (ACA). Prosjektet består av to byggetrinn:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Forlengelse dagens riksveg fra Alfasetveien til ACA (erstatter privat veg av lav standard og tilrettelegger for mer effektiv bruk av terminalen)</li> <li>2. Utvidelse av Alfasetveien til 4 felt</li> </ol>	
<b>Planskisse:</b> 	
<b>Kostnadsoverslag:</b> Kostnadsoverslag for trinn 1 pr. mai 2012 er 365 mill 2016-kr.	
<b>Nytte/kostnad:</b> Nytte/kostnad er foreløpig ikke beregnet.	
<b>Prosjektstatus:</b> Området inngår i reguleringsplan for del av Alnabruterminalen, vedtatt 17.2.2010. Arbeid med teknisk detaljplan for «Trekantområdet» er slutført. Det er igangsatt et forprosjekt som også ser på mulige strakstiltak på dagens private adkomstveg. Dette er aktuelt tidligst i 2017. Når forprosjektet er slutført medio 2015, vil oppstart av reguleringsplanarbeid for trinn 1 vurderes. Ny riksvegadkomst (trinn 1) må ses i sammenheng med Jernbaneverkets planer for Alnabu Containerterminal og det er derfor ikke aktuelt med større tiltak før i slutten av NTP-perioden 2018–2023.	

## Prosjektark Oslopakke 3

<p><b>Tiltak:</b> <b>Programområder riksveg Oslo og Akershus</b></p>	<p><b>Tiltakshaver:</b> <b>SVRØ</b></p>
<p><b>Beskrivelse:</b></p> <p>Programområder omfatter små og mellomstore tiltak for gåing, sykling, trafikkikkerhet, miljø, planlegging og andre tiltak. I handlingsprogramperioden 2016–2019 er det satt av i alt om lag 1,1 mrd 2016-kr til denne type tiltak på riksvegnettet i Oslo og Akershus. I tillegg forventes det statlige midler til kollektivtiltak og sykkeltiltak på riksveg innenfor Bymiljøavtaler.</p> <p>Aktuelle tiltak innenfor programområder riksveg i Oslo og Akershus i perioden 2016–2019 er:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Gang/sykkeltiltak:</i> Gjenstående parseller på hovedsykkelvegnettet i Oslo prioriteres, samt viktige statlige sykkelruter i Akershus (delvis langs fylkesveg). Eksempler på aktuelle tiltak er:             <ul style="list-style-type: none"> <li>– Fv 383/260 Trondheimsvn, Kjellerholen – Hekseberg</li> <li>– Fv 454 Kløfta – Jessheim (alternativ til E6)</li> <li>– Fv 152 Vevelstadveien – Smedsrudveien (alternativ til E6)</li> <li>– E6 Ole Deviksvei – Teisenveien</li> <li>– E6 Gamle Brennavei</li> <li>– Rv 150 Gaustad – Ris skole (etappe 1) og Ris skole – Holmenveien (etappe 2)</li> <li>– Rv 150 Rv 150 Ullevål, kryssing og rv 150 Nydalen – Storo inkl. kollektivfelt</li> <li>– Nydalen-Storo inkl. kollektivfelt</li> <li>– Rv 163 Veitvet – Grorud stasjon og Lørenskog – Grorud</li> <li>– E6 Konows gate: Ryen – Ekebergtunnelen</li> <li>– E18 Munkedamsveien – Rådhusplassen (parsell 1) og Rådhusplassen – Skippergata (parsell 2)</li> </ul> </li> <li>• <i>Trafikkikkerhet:</i> Bl a midtrekkeverk og ombygging av ulykkesutsatte kryss (kun statlige midler).</li> <li>• <i>Miljøtiltak:</i> Støyskjerming og støytiltak på boliger utgjør den største delen (kun statlige midler).</li> <li>• <i>Servicetiltak:</i> Utvidelse av døgnhvileplasser utgjør den største delen (kun statlige midler).</li> <li>• <i>Utbedringstiltak:</i> Omfatter ombygging av kryss rv 22/Gamle Fetvei. (kun statlige midler).</li> <li>• <i>Fornyng:</i> Omfatter i hovedsak tunnelrehabilitering (kun statsmidler).</li> <li>• <i>Planlegging og grunnerv</i> – midler til kjøp av grunn og planlegging av riksvegtiltak</li> <li>• <i>Kollektivtiltak:</i> Fullføring av igangsatte/bundne prosjekt. Nye kollektivtiltak på riksveg er forutsatt finansiert gjennom Bymiljøavtaler.</li> </ul>	
<p><b>Illustrasjoner:</b> Bildene illustrerer ulike type tiltak innenfor programområdene.</p>	
	
<p><b>Kostnadsoverslag:</b> I 2016–2019 er det foreslått om lag 1,1 mrd 2016-kr til dette formålet</p>	
<p><b>Nytte/kostnad:</b> NKA foreligger normalt ikke for små og mellomstore tiltak.</p>	
<p><b>Prosjektstatus/planlagt framdrift:</b> Består av mange ulike prosjekter med ulik planstatus, noen er igangsatt, andre har vedtatt reguleringsplan og klare til oppstart, og andre er under planlegging.</p>	


## Prosjektark Oslopakke 3

<p><b>Tiltak:</b> <b>Lokale vegtiltak Oslo</b></p>	<p><b>Tiltakshaver:</b> <b>Bymiljøetaten</b></p>
<p><b>Beskrivelse:</b></p> <p>I handlingsprogramperioden 2016–19 er det satt av om lag 2,4 mrd 2016-kr i Oslopakke 3 til lokale vegtiltak i Oslo. Dette omfatter en rekke små og mellomstore tiltak på det kommunale vegnettet i Oslo. Aktuelle tiltak 2016-19 er:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Kollektivtiltak:</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Oppgradering av en rekke trikkegater som Prinsens gate, Tollbugata, Grefsenveien, Storgata, Tinghuset-Tullinløkka, Thorvald Meyers gate og Storo. Sporveien har ansvaret for trikkeinfrastrukturen som finansiers i stor del over «Store kollektivtiltak Oslo – T-bane og trikk» (se eget prosjektark). Kostnader for oppgradering av øvrige deler av trikkegatene (vegbane, fortau mv) har Bymiljøetaten ansvar for (dette prosjektarket)</li> <li>– Fremkommelighetstiltak for buss og trikk som kollektivfelt og aktiv signalprioritering. Omfatter oppfølging av planen for Kraftfulle fremkommelighetstiltak.</li> <li>– Oppgradering/universell utforming av holdeplasser og knutepunkter</li> </ul> </li> <li>• <i>Gang/sykkeltiltak:</i> Gjenstående etapper av hovedsykkelveinettet prioriteres. Aktuelle tiltak er bl a: <ul style="list-style-type: none"> <li>– Ring 2 (Blindernveien – Vogts gate)</li> <li>– Ekebergveien (Ljabrubakken - Tallbergveien)</li> <li>– Dronning Blancas vei (Folkemuseet – Kongsgården – Bygdøylokket)</li> <li>– Kongsveien(Sjømannsskolen – Konows gate)</li> <li>– Hoffsveien(Monolitten – Harbitzalleen)</li> <li>– Maridalsveien(Kjelsåsveien – Carl Kjelsens vei)</li> <li>– Slemdalsveien(Slemdal – Ring3)</li> </ul> </li> <li>• <i>Miljøtiltak:</i> Tiltak for å redusere støyplager</li> <li>• <i>Trafikksikkerhet:</i> tiltak for å utbedre farlige kryss mv</li> <li>• <i>Mindre utbedringer:</i> oppgradering av eksisterende veginfrastruktur</li> <li>• <i>Planlegging</i> – planleggingsmidler for samferdselstiltak i Oslo</li> </ul>	
<p><b>Illustrasjoner:</b> Bildene under illustrerer ulike type tiltak innenfor programområdene.</p>	
<div style="display: flex; justify-content: space-around;">    </div>	
<p><b>Kostnadsoverslag:</b> I handlingsprogramperioden 2016–19 er det satt av i alt om lag 2,4 mrd 2016-kr</p>	
<p><b>Nytte/kostnad:</b> Foreligger normalt ikke for denne type tiltak, men er erfaringsmessig god.</p>	
<p><b>Prosjektstatus/planlagt framdrift:</b> Består av mange ulike prosjekter med ulik planstatus, noen er igangsatt, andre har vedtatt reguleringsplan og klare til oppstart, og andre er under planlegging.</p>	

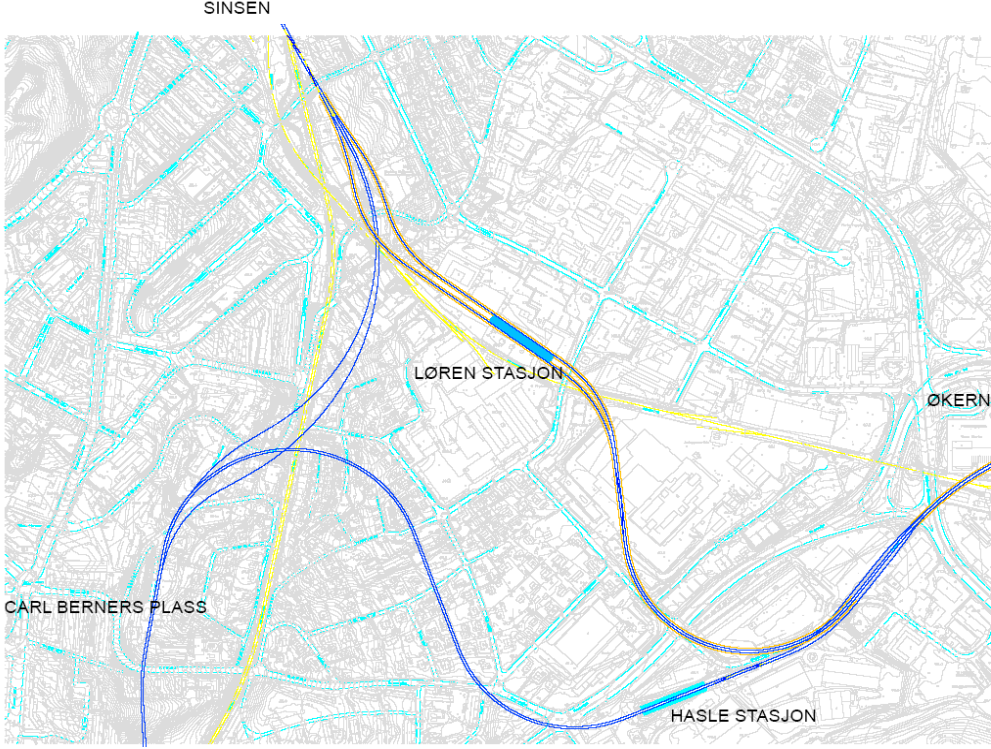
## Prosjektark Oslopakke 3

<b>Tiltak:</b> <b>Lokale vegtiltak Akershus</b>	<b>Tiltakshaver:</b> <b>Akershus fylkeskommune</b>
<b>Beskrivelse:</b> <p>I handlingsprogramperioden 2016–19 er det satt av i alt om lag 2,3 mrd 2016-kr fra Oslopakke 3 til lokale vegtiltak i Akershus, hvorav bompenger utgjør om lag halvparten. Dette finansierer strekningsvise tiltak på fylkesvegnettet og en rekke små og mellomstore tiltak innen programområder samt planlegging. Aktuelle tiltak 2016-19 er:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Strekningsvise tiltak:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Fv 35 Nordbyveien, Ski sentrum</li> <li>– Fv 33 Feiring – Oppland grense (Eidsvoll)</li> <li>– Fv 152 Måna – Gislerud (Frogn)</li> </ul> </li> <li>• <b>Programområder</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>– <i>Kollektivtiltak:</i> Tiltak for økt fremkommelighet og forbedret tilgjengelighet og standard på holdeplasser og knutepunkter. Innfartsparkering for bil og sykkel inngår. Planlagte større tiltak i perioden er kollektivfelt på fv 352 Visperud – Solheim, fullføring av Heggedal kollektivknutepunkt, samt ny gateterminal og øvrige tiltak i Ski tettsted.</li> <li>– <i>Gang/sykkeltiltak:</i> Etablering av sikre gang/sykkelveger til skoler og tettsteder i Akershus prioriteres, bl.a. langs fv 167 Røykenveien (Asker), fv 168 Griniveien (Bærum), fv 156 Røerveien (Nesodden), fv 152 Trolldalen (Frogn), og fv 120 i Gjerdrum og Rælingen</li> <li>– <i>Trafikksikkerhet:</i> planlagte tiltak er bl.a. utbedringer av kryss, tiltak etter trafikksikkerhetsrevisjoner, og Aksjon skolevei-tiltak</li> <li>– <i>Miljøtiltak:</i> Miljøgate Lørenfallet (Sørum), grøntanlegg og tiltak mot støy mv.</li> <li>– <i>Mindre utbedringer:</i> omfatter tiltak for oppgradering av eksisterende veginfrastruktur, i første rekke bruer, tunneler og forsterkning av veg.</li> <li>– Tiltak for universell utforming inngår ved mange av tiltakene.</li> </ul> </li> <li>• <b>Planlegging</b> – midler til planlegging av fylkesvegtiltak.</li> </ul>	
<b>Illustrasjoner:</b> Bildene under illustrerer ulike type tiltak innenfor programområdene.	
   	
<b>Kostnadsoverslag:</b> I perioden 2016-19 er det satt av ca 2,3 mrd 2016-kr til dette formålet.	
<b>Nytte/kostnad:</b> Foreligger normalt ikke for denne type tiltak, men er erfaringsmessig god. Programområdetiltakene er bl.a. viktige for å bidra til målene om økt andel kollektivreiser, sykkelbruk og gange.	
<b>Prosjektstatus/planlagt framdrift:</b> Består av mange ulike prosjekter med ulik planstatus, noen er under planlegging, andre har vedtatt reguleringsplan og klare til oppstart av byggeplan/konkurransegrunnlag, og andre igjen er under bygging.	

## Prosjektark Oslopakke 3

<p><b>Tiltak:</b> <b>Store kollektivtrafikktiltak Oslo – T-bane og trikk</b></p>	<p><b>Tiltakshaver:</b> <b>Ruter</b></p>
<p><b>Beskrivelse:</b></p> <p>I 2016 er det satt av 489 mill 2016-kr til å gjennomføre tiltak for oppgradering og utvikling av trikke- og T-banenettet i Oslo. Målet er å modernisere trikkenettet i tide til innfasing av nye trikker samtidig som viktige tiltak på T-banenettet finansieres. Det er satt av om lag to mrd 2016-kr i perioden 2016–19.</p> <p>Ruter utarbeider i samarbeid med Sporveien og andre berørte virksomheter forslag til prioriteringer. Endelig prioritering vedtas av Oslo kommune. Følgende prioriteringer foreslås ut fra foreliggende kunnskap:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Oppgradering av Østensjøbanen inkludert stasjoner (samlet kostnadsanslag 0,8 mrd kr, 0,2 mrd kr i 2016), i tide til Lørenbanen åpner i 2016 og muliggjør to avganger i kvarteret på Østensjøbanen. Økt frekvens på Østensjøbanen bidrar til samfunnsøkonomisk lønnsomhet for Lørenbanen.</li> <li>• Oppgradering av trikkeinfrastrukturen for tilrettelegging for nye standardtrikker 2015–19 i tide til innfasing av nye trikker ca år 2020.</li> <li>• Fornyelse og delvis automatisert signalanlegg T-bane, implementeres fra 2018. Viktige deler planlegges ferdigstilt før åpning av Forneubanen for å gi økt kapasitet (totalt 2,5 mrd kr - ikke fullfinansiert).</li> <li>• Nye årlige reinvesteringsbehov i infrastrukturen er på ca. 1 mrd kr pr. år.</li> </ul>	
<p><b>Illustrasjoner:</b> Oppgradering av T-bane og trikkenettet, og tiltak for økt kapasitet, f eks ny trikketrasé fra Aker Brygge til Jernbanetorget via Vippetangen – Fjordtrikk øst (høyre bilde):</p>	
	
<p><b>Kostnadsoverslag:</b> Oppgradering T-banen: 5,5 mrd 2016-kr inkludert nytt delvis automatisert signal- og sikringsanlegget på 2,5 mrd. Oppgradering trikkenettet: om lag 1,8 mrd kr.</p>	
<p><b>Nytte/kostnad:</b> Foreligger ikke for oppgraderingstiltak. Metodiske utfordringer knyttet til beregninger. Dersom oppgradering ikke foretas, vil en i første omgang måtte sette ned hastigheten, redusere frekvensen og i verste fall stenge banestrekninger. Oppgradering vil derfor normalt gi god nytte/kost. For nye, større prosjekter gjøres normalt nytte-kostnadsanalyser.</p>	
<p><b>Prosjektstatus/planlagt framdrift:</b> Oppgraderingsbehov for T-bane og trikk er dokumentert i Sporveiens rapport «Oppgraderings- og kapitalbehov 2014 trikk og t-bane» og Bymiljøetatens rapport «Samlet plan for oppgradering av trikkeinfrastruktur». Omfattende vedlikeholdsprosjekter krever vanligvis ikke ny reguleringsplan, mens oppgraderingsprosjekter, spesielt for trikk, kan utløse behov for det.</p>	

## Prosjektark Oslopakke 3

<p><b>Tiltak:</b> <b>Lørenbanen inkl oppgradering av Vestli, Romsås og Stovner på Grorudbanen</b></p>	<p><b>Tiltakshaver:</b> <b>Ruter</b></p>
<p><b>Beskrivelse:</b></p> <p>Ny 1,6 km T-bane hovedsakelig i tunnel mellom Økern og Sinsen med ny underjordisk stasjon på Løren. Strekningen gir en direkte forbindelse mellom Grorudbanen og T-baneringen som gir mulighet til å doble frekvensen på Østensjøbanen uten økt belastning i fellestunnelen. Økt frekvens gir økt kapasitet og redusert ventetid. Prosjektet vil gi en god kollektivbetjening av den omfattende byutviklingen som skjer på Løren. Banen gir også redusert reisetid mellom stasjoner langs Grorudbanen og Ringen.</p> <p>I tillegg omfatter prosjektet oppgradering av innendørsstasjonene Vestli, Romsås og Stovner samt andre nødvendige tiltak på Grorudbanen det er hensiktsmessig å gjøre i perioden hvor banen likevel er stengt som følge av anleggsarbeid på Lørenbanen. Ruter er tiltakshaver og Sporveien byggherre på vegne av Oslo kommune.</p>	
	
<p><b>Kostnadsoverslag:</b> Styringsramme (forventet kostnad): 1598 mill 2016-kr og kostnadsramme: 1654 mill 2016-kr.</p>	
<p><b>Nytte/kostnad:</b> Prosjektet er beregnet samfunnsøkonomisk lønnsomt når økt frekvens på Østensjøbanen inkluderes.</p>	
<p><b>Prosjektstatus/planlagt framdrift:</b> Anleggsstart var våren 2013, og planlagt åpning er april 2016. Tiltakene på Grorudbanen inkl. stasjonsoppgraderingene er gjennomført.</p>	

## Prosjektark Oslopakke 3

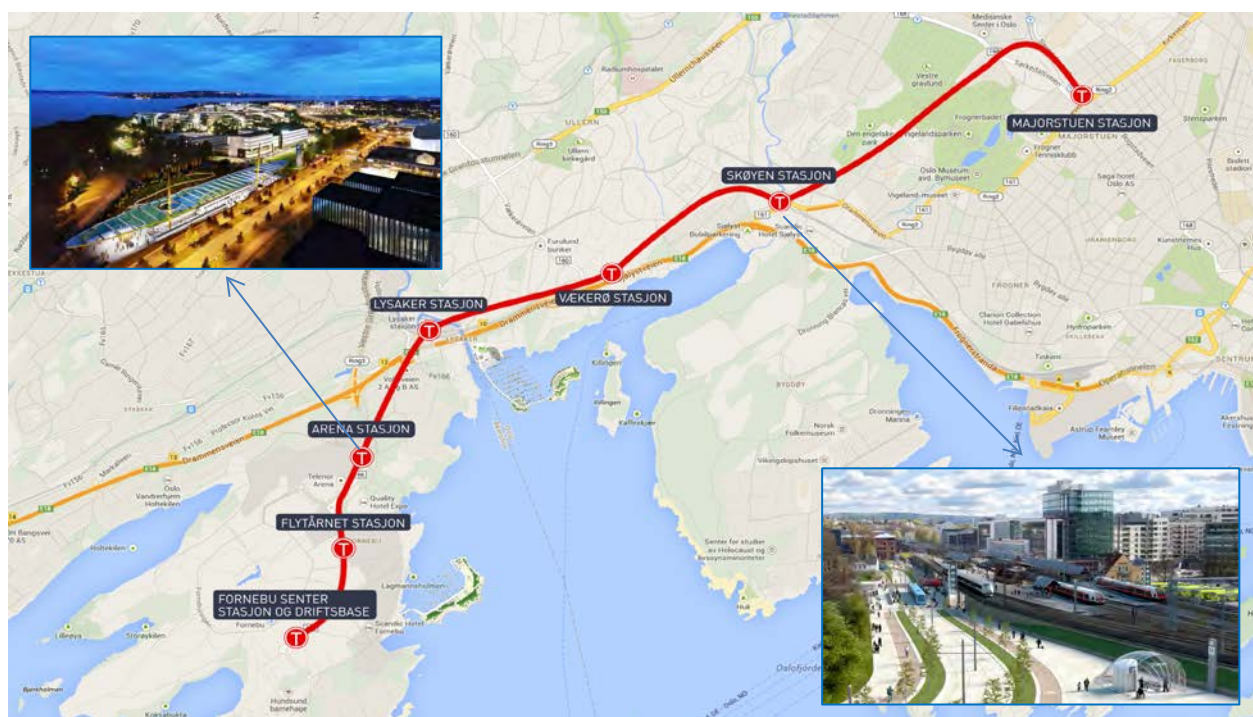
<p><b>Tiltak:</b> <b>Fornebubane via Skøyen til Majorstuen</b></p>	<p><b>Tiltakshaver:</b> <b>Akershus fylkeskommune og Oslo kommune</b></p>
--	---

### Beskrivelse:

Ny 8,3 km T-bane i hovedsak i tunnel mellom Fornebu og Majorstuen med stasjoner på Lysaker, Vækerø og Skøyen i tillegg til tre på Fornebulandet. Reisetiden vil bli på 12 minutter fra Fornebu senter til Majorstuen og det legges opp til to avganger i kvarteret.

Banen vil gi god kollektivbetjening av store byutviklingsområder og gi gode forbindelser til det øvrige T-banenettet. Det legges vekt på å utvikle gode kollektivknutepunkter som tilrettelegger for effektiv omstigning ved Lysaker og Skøyen. Tiltaket koordineres med nytt delvis automatisert signalanlegg for økt kapasitet og pålitelighet.

Det er lagt til grunn en egen finansieringsløsning for prosjektet hvor staten bidrar med 50 %, og Oslopakke 3 og private bidrar med resten.



### Kostnadsoverslag:

Om lag 10 mrd 2013-kr, med betydelig usikkerhet. Akershusdelen er kostnadsberegnet på nytt, men ikke Oslodelen. Kostnadene for strekningen i Akershus er her lagt til grunn for strekningen i Oslo.

### Nytte/kostnad:


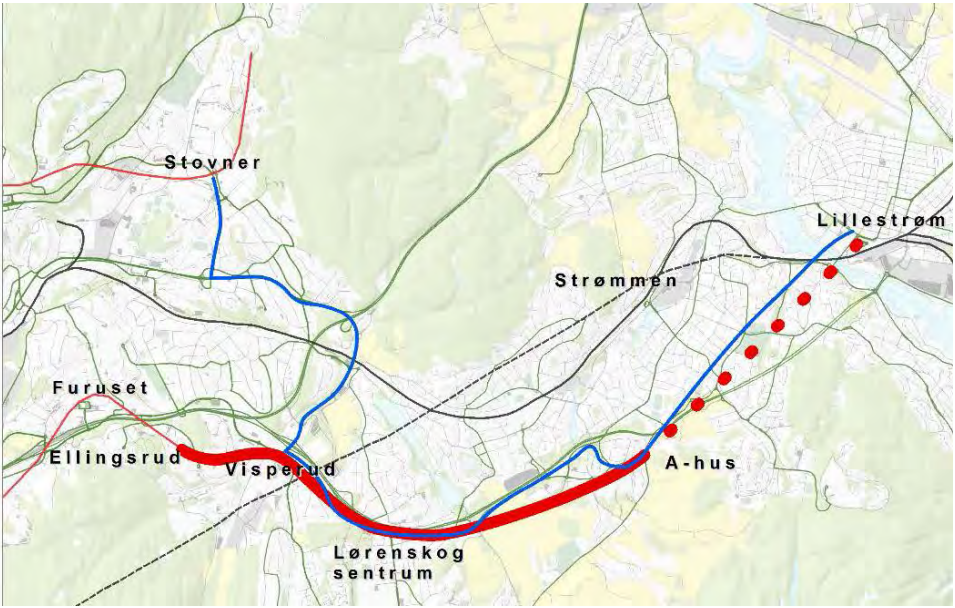
Det er gjennomført NKA av Fornebubanen som viser positiv samfunnsøkonomisk nytte når Fornebubanen kobles på det øvrige T-banenettet slik at togene kan fortsette mot sentrum.

### Prosjektstatus/planlagt framdrift:


Det er ventet vedtak av reguleringsplan for banen i Bærum sommeren 2015 og i Oslo sommeren 2016. Akershus og Oslo utreder eierskap, gjennomføringsmodell, finansieringsmodeller og andre aspekter ved utbyggingen. Det må regnes med 4 års byggetid. Mulig byggestart 2017 og ferdigstillelse i 2021.



## Prosjektark Oslopakke 3

<p><b>Tiltak:</b> <b>Bane til Ahus</b></p>	<p><b>Forslagsstiller:</b> <b>Akershus fylkeskommune</b></p>
<p><b>Beskrivelse:</b></p> <p>Forlengelse av Furusetbanen med 5 km fra Ellingsrudåsen til Ahus. På grunn av størrelsen på prosjektet utarbeides det en konseptvalgutredning (KVU), med tilhørende kvalitetssikring (KS1). En KVU gir mer forutsigbar og effektiv framdrift i de videre plan- og prosjekteringsarbeidene.</p> <p>Studieområdet strekker seg fra nordre del av Groruddalen til Lørenskog, og ser samtidig på tilknytning til T-banenettet i Oslo og mulige trafikkløsninger til Skedsmo kommune.</p> <p>Det legges til grunn en egen finansieringsløsning for prosjektet, hvor staten bidrar med minst 50 % og resten finansieres lokalt gjennom Oslopakke 3 og private bidrag.</p> <p>Akershus fylkeskommune er tiltakseier og oppdragsgiver for arbeidet med KVUen. Ruter er oppdragstager og prosjektleder for arbeidet. En gruppe med deltagelse fra Ruter, Statens vegvesen og Oslo, Skedsmo og Lørenskog kommuner har utarbeidet prosjektplan for gjennomføring av KVU-arbeidet. KS1 er planlagt gjennomført til mai 2015.</p>	
<div style="display: flex;"> <div style="flex: 1;"> <p><b>Konsept:</b> <b>A1 T-bane</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="color: red;">—</span> T-bane</li> <li><span style="color: red;">●</span> Mulig framtidig T-banetrasé</li> <li><span style="color: blue;">—</span> Kompletterende busstilbud</li> </ul> <p><b>Eksisterende kollektivnett</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="color: black;">—</span> Jernbane</li> <li><span style="color: black;">- - -</span> Jernbane, tunnel</li> <li><span style="color: red;">—</span> T-bane</li> <li><span style="color: green;">—</span> Buss</li> </ul> <p> osplan viak</p> </div> <div style="flex: 2;">  </div> </div>	
<p><b>Kostnadsoverslag:</b> Ca. 6 mrd 2016-kr basert på enhetskostnader. Stor usikkerhet.</p>	
<p><b>Nytte/kostnad:</b> Nyttekostnadsanalyser innarbeides i KVUen.</p>	
<p><b>Prosjektstatus/planlagt framdrift:</b> Det utarbeides en KVU/KS1 som skal være ferdig i 2015.</p>	


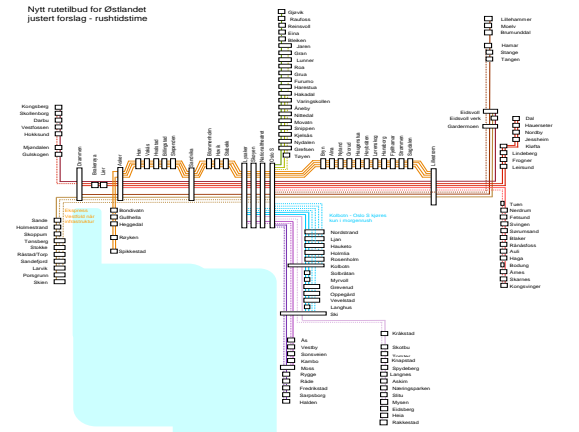
## Prosjektark Oslopakke 3

<p><b>Tiltak:</b> <b>Drift og småinvesteringer kollektivtrafikk Oslo</b></p>	<p><b>Tiltakshaver:</b> <b>Ruter</b></p>
<p><b>Beskrivelse:</b></p> <p>Hvert år overføres det bompenger fra Oslopakke 3 til Ruter for å styrke kollektivtrafikktilbudet i Oslo. Fra 2016 er det årlige beløpet 415 mill 2016-kr. I Ruters strategiplan K2012, og senere oppdatert i H2015, foreslås midlene fordelt på følgende måte:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Styrket drift T-bane:             <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Anskaffelse/drift av 45 nye vogner (MX opsjon 2) og ytterligere 96 vogner fra 2012 (MX opsjon 3)</li> <li>○ Videreføre 7,5 min rute Grorudbanen og Furusetbanen</li> <li>○ Økt bruk av 6-vognstog (full tog lengde) på de fleste linjer</li> <li>○ Videreføre økt frekvens for T-banen på kveldstid i ferier og helger</li> <li>○ Ny rutemodell T-bane fra desember 2012 med bedre takting/jevne frekvens</li> <li>○ 7,5 minutters rute på Røabanen fra desember 2012</li> <li>○ Drift av Kolsåsbanen til Åsjordet/Jar (gjenåpnet i 2011)</li> <li>○ Drift av Lørenbanen mellom Sinsen og Økern fra april 2016</li> <li>○ Dobbel frekvens, 7,5 min rute, på Østensjøbanen fra april 2016</li> </ul> </li> <li>• Styrket busstilbud i sentrum og Søndre Nordstrand</li> <li>• Vedlikehold og oppgradering infrastruktur T-bane og trikk</li> </ul> <p>Fra 2020 foreslås overført 67 mill 2016-kr pr år ekstra fra Oslopakke 3 for å bidra til finansiering av anskaffelse og drift av nye trikker.</p> <p>Ruter utarbeider i samarbeid med Sporveien og andre berørte virksomheter forslag til prioritering. Endelig prioritering vedtas gjennom årlig budsjettbehandling.</p>	
<p><b>Illustrasjoner:</b> Oslopakke 3-midler bidrar til finansiering av nye T-banvogner, økt busstilbud, oppgraderingstiltak på infrastruktur for trikk og T-bane – og fra ca år 2020 – nye trikker.</p>	
	
<p><b>Kostnadsoverslag:</b> Det foreslås overført ca. 1,7 mrd 2016-kr fra Oslopakke 3 til Ruter i fireårsperioden 2016-19.</p>	
<p><b>Nytte/kostnad:</b> Ruters samfunnsregnskap, som COWI utarbeidet i 2014, viser at tilskudd til kollektivtrafikken i Oslo og Akershus er samfunnsøkonomisk lønnsomt. For hver krone som har vært gitt i tilskudd, har samfunnsnyttien vært 4,50 kroner.</p>	
<p><b>Prosjektstatus/planlagt framdrift:</b> God framdrift. Tiltakene krever normalt ikke reguleringsplan.</p>	


## Prosjektark Oslopakke 3

<b>Tiltak:</b> <b>Drift og småinvesteringer Akershus</b>	<b>Tiltakshaver:</b> <b>Ruter</b>
<b>Beskrivelse:</b> <p>Hvert år overføres det bompenger fra Oslopakke 3 til Ruter for å styrke kollektivtrafikktilbudet i Akershus. Fra 2016 er det årlige beløpet 388 mill 2016-kr. I alt utgjør dette om lag 1,5 mrd 2016-kr til drift og småinvesteringer i 2016-19. I Ruters strategiplan K2012, og senere oppdatert i H2015, foreslås midlene fordelt på følgende måte (med prosentvis andel av totalbeløpet i parentes):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Styrking av busstilbudet (49 %)</li> <li>• Drift T-bane og trikk (20 %)             <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Kolsåsbanen (T-bane og trikk)</li> <li>○ 7,5 min frekvens Østerås (innført fra desember 2012)</li> </ul> </li> <li>• Plan, informasjon og taksttiltak, inkludert tilskudd til omlegging til forenklet takst- og sonesystem (22 %)</li> <li>• Oppgradering infrastruktur (4 %)</li> <li>• Båtdrift (Nesodden) (5 %)</li> </ul> <p>Endelig prioritering av midlene skjer i samarbeid med Ruter, som innspill til arbeidet med og behandlingen av Samferdselsplanen og budsjettet i Akershus fylkeskommune.</p>	
<b>Illustrasjoner:</b>    	
<b>Kostnadsoverslag:</b> Ca 1,6 mrd 2016-kr fra Oslopakke 3 i handlingsprogramperioden 2016–19.	
<b>Nytte/kostnad:</b> Ruters samfunnsregnskap, som COWI utarbeidet i 2014, viser at tilskudd til kollektivtrafikken i Oslo og Akershus er samfunnsøkonomisk lønnsomt. For hver krone som har vært gitt i tilskudd, har samfunnsnyttien vært 4,50 kroner.	
<b>Prosjektstatus/planlagt framdrift:</b> God framdrift. Tiltakene krever normalt ikke reguleringsplan.	

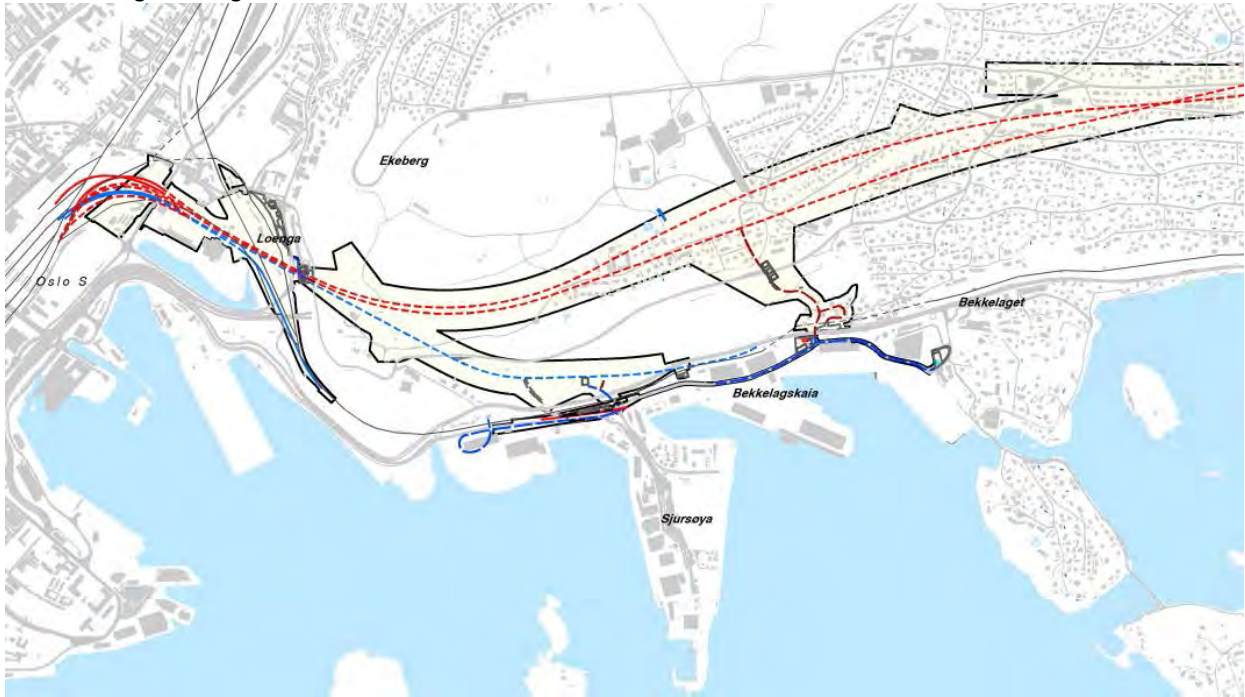
## Prosjektark Oslopakke 3

<p><b>Tiltak:</b> <b>Tilrettelegging for forbedret togtilbud</b></p>	<p><b>Tiltakshaver:</b> <b>Jernbaneverket</b></p>
<p><b>Beskrivelse:</b></p> <p>Ferdigstillelsen av dobbeltsporet Lysaker–Asker og dobbeltsporparceller på Vestfoldbanen har sammen med NSBs innkjøp av 50 nye togsett, gitt et grunnlag for betydelige forbedringer i rutetilbudet på Østlandet.</p> <p>For innføring av nye tog og for å iverksette et nytt og forbedret rutetilbud i Oslo-området, blir det gjennomført et bredt spekter av supplerende kapasitetsøkende tiltak. Tiltakene omfatter økt kapasitet for hensetting av tog, plattformforlengelser, vendeanlegg, mobile enheter for strømforsyning og annen oppgradering av stasjoner. På Kongsvingerbanen blir det tilrettelagt for nye tog med timesfrekvens.</p> <p>Vendeanlegget på Høvik er viktig for å håndtere flere lokaltog vest for Oslo. I Oslostunnelen gjennomføres tiltak i signalanlegget og i sporarrangementet slik at dagens kapasitet for inntil 19 tog per retning per time kan økes til 24. Hovedelementer i det nye togtilbudet er:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Knutepunktstoppende tog med faste 10 min intervall mellom Asker og Lillestrøm. Inkluderer pendlene Drammen–Lillehammer, Skien–Eidsvoll, Eidsvoll–Dal (30 min frekvens), Asker–Kongsvinger og Kongsberg–Eidsvoll.</li> <li>• Lokaltog med 15 min frekvens for Asker–Lillestrøm (to avganger er forlenget til 30 min frekvens på Spikkestadbanen)</li> <li>• Rutetilbudet i sørkorridoren blir omtrent som i dag fram til Follobanen er ferdigstilt, men kan nyte godt av materiell som blir ledig etter innfasing av nye tog på andre banestrekninger.</li> </ul>	
<p><b>NSBs nye Flirt-togsett og linjeplan for nytt togtilbud på Østlandet</b></p>  	
<p><b>Kostnadsoverslag:</b></p> <p>Om lag 3 mrd kr for tiltak på jernbanenettet som tilrettelegger for nye tog og ny grunnrute. Opp mot 90 % av kostnadene er knyttet til tiltak i Oslo og Akershus. Det er satt av 1670 mill kr i Jernbaneverkets handlingsprogram 2014–17 for å slutføre arbeidet.</p>	
<p><b>Nytte/kostnad:</b></p> <p>Nødvendige tiltak for innføring av ny grunnrute og nytt materiell gjør det mulig å tilby et langt bedre togtilbud som utnytter de store investeringene og gir stor trafikantnytte. Setekapasitetsøkningene som følge av flere og lengre tog går opp med i størrelsesorden 28 % i de tre korridorene mot Oslo S.</p>	
<p><b>Planstatus/planlagt framdrift:</b></p> <p>En del av tiltakene er gjennomført. Vendeanlegget på Høvik er forsinket som følge av forsinket leveranse av signal- og sikringsanlegg. Planlagt åpning er nå 2. kvartal 2015.</p>	

## Prosjektark Oslopakke 3

<p><b>Tiltak:</b> <b>Prosjekt Stor-Oslo (Etterstad–Lysaker/Innerstrekningene)</b></p>	<p><b>Tiltakshaver:</b> <b>Jernbaneverket</b></p>
<p><b>Beskrivelse:</b> «Prosjekt Stor-Oslo» startet opp i 2009, og har hatt som oppgave å modernisere strekningen mellom Lysaker og Etterstad inkludert Oslotunnelen og stasjonene Skøyen, Nationaltheatret og Oslo S. Prosjektets mål er å øke oppetiden på strekningen til 99,4 prosent.</p> <p>I 2015 er det planlagt å bruke 215 mill kr til prosjektet fra investeringsbudsjettet (post 30). Etter 2015 fortsetter fornyelsen innenfor Stor-Oslo med vedlikeholdsmidler (post 23).</p> <p>Totalfornyelsen på strekningen Lysaker–Etterstad inkludert Oslo S og Oslotunnelen ble ferdigstilt i 2014. Strekningen Lysaker–Sandvika ble også fullført i 2014. Denne strekningen ble koordinert med Høvik-prosjektet, som omfatter stasjonsområdet med vendesløyfe og hensettingsspor. I siste del av planperioden gjennomføres tilsvarende fornyelse for strekningene Sandvika–Asker–Spikkestad, Etterstad–Lillestrøm og Oslo–Ski.</p>	
<p><b>Nye sviller og skinner på Oslo S</b></p>	
	
<p><b>Kostnadsoverslag:</b> Av bevilgning på ca 2,1 mrd over investeringsbudsjettet til fornyelse i Osloområdet fra 2009 (Prosjekt Stor-Oslo) og fremover, var ca 1,7 mrd kr avsatt for strekningen Lysaker – Etterstad.</p>	
<p><b>Nytte/kostnad:</b> Fra Hovedplan for Etterstad-Lysaker prosjektet er det beregnet at fornyelsen av strekningen Oslo S – Lysaker vil gi netto nytte på ca 250 mill 2009-kr som følge av reduserte forsinkelseskostnader. Alle strekningene innenfor Stor-Oslo forutsettes utbygget før en kan oppnå full effekt på 99,4 % oppetid.</p>	
<p><b>Planstatus/planlagt framdrift:</b> Etterstad–Lysaker og Lysaker–Sandvika ble ferdigstilt som planlagt i 2014. I siste del av planperioden gjennomføres tilsvarende fornyelse for strekningene Sandvika – Asker – Spikkestad, Etterstad – Lillestrøm og Oslo S – Ski.</p>	

## Prosjektark Oslopakke 3

<p><b>Tiltak:</b> <b>Follobanen</b></p>	<p><b>Tiltakshaver:</b> <b>Jernbaneverket</b></p>
<p><b>Beskrivelse:</b></p> <p>I følge NTP 2014–2023, er nytt dobbeltspor mellom Oslo og Ski, inklusive Ski stasjon, det viktigste enkelttiltaket som iverksettes i planperioden for å forbedre togtilbudet. Prosjektet vil gi økt kapasitet, kortere reisetid (fra dagens 22 til 11 minutter for knutepunktstoppende tog) og bedre punktlighet på en av Norges tettest trafikkerte jernbanestrekninger. Follobanen er en del av lokaltrafikken i Oslo-området og en viktig forutsetning for Oslopakke 3. Den inngår i IC-strategien, og er en forutsetning for å satse på økt godstrafikk fra Sverige og Europa.</p> <p>Ny Follobane planlegges med innføring til/fra Oslo S via Klypen og vil deretter gå rett inn i Ekebergåsen. Det vil være sammenhengende tunnel i to løp som vil komme ut rett nord for Ski stasjon.</p>	
<p><b>Follobanen og innføring til Oslo S</b></p>  <p>The map illustrates the proposed rail corridor from Oslo S station in the west to Ski station in the east. The route is shown with solid and dashed lines in red, blue, and black. Key locations marked include Ekberg, Loenga, Bekkelagskaia, Bekkelaget, and Sjursoya. The map shows the route crossing the water of the Oslofjord and following the Ekebergåsen valley.</p>	
<p><b>Kostnad:</b> Prosjektet har en styringsramme på 24,4 mrd 2014-kr og kostnadsramme på 26,3 mrd 2014-kr.</p>	
<p><b>Nytte/kostnad:</b> Nyten av store jernbaneinvesteringer, slik som Follobanen avhenger av utviklingen i jernbanenettet, tilbudet for øvrig og arealbruken. Det legges opp til at investeringen utnyttes til å gi et raskere, mer punktlig og kapasitetssterkt togtilbud i korridoren som gir stor trafikantnytte.</p>	
<p><b>Planstatus/planlagt framdrift:</b> Prosjektet er under bygging og planlagt ferdigstilling innen 2021.</p>	

## Prosjektark Oslopakke 3

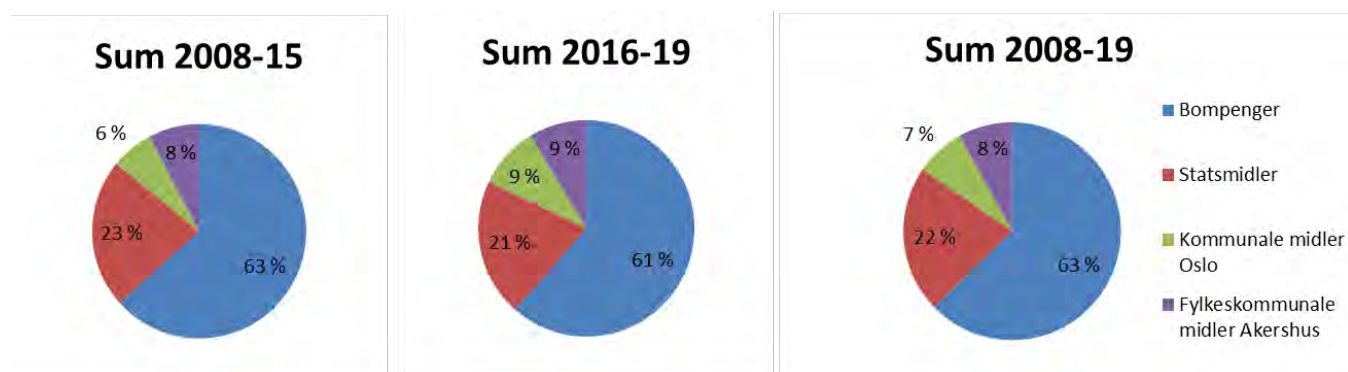
<p><b>Tiltak:</b> <b>Alnabru godsterminal</b></p>	<p><b>Tiltakshaver:</b> <b>Jernbaneverket</b></p>
<p><b>Beskrivelse:</b> Økt punktlighet og forutsigbarhet er sterkt etterspurt av godstransportørene. Ifølge NTP 2014–2023 er dagens terminal gammel og nedslitt, og på sikt vil kapasiteten på terminalen være en begrensende faktor for vekst i godstransport på jernbanen. Det legges til grunn en dobling av dagens kapasitet. Alnabruterminalen er under utredning. Det skal utvikles løsninger som tar hensyn til en mulig plassering av Politiets beredskapssenter på Alnabru, men Grønmo er fortsatt et alternativ. I perioden 2015–2017, tas det sikte på å gjennomføre kortsiktige organisatoriske, driftsstabiliserende og effektiviserende straktiltak. For 2018–23 er det satt av midler til langsiktige tiltak og fornyelse av terminalen. Det pågår utredning for identifisering av langsiktige tiltak som skal gjennomføres.</p>	
<p><b>Flyfoto av Alnabru godsterminal</b></p> 	
<p><b>Kostnadsoverslag:</b> De kortsiktige tiltakene skal gjennomføres i perioden 2015–2017. I NTP 2014–2023 er det avsatt 214 mill kr i første fireårsperiode til de kortsiktige tiltakene. I tillegg skal det gjennomføres annen fornyelse på terminalen for omtrent 160 mill kr. I andre del av perioden (2018–23) er det satt av 3,4 mrd kr til langsiktige tiltak.</p>	
<p><b>Nytte/kostnad:</b> Fordi Alnabru er navet i godstransporten i Norge, er det essensielt å øke kapasiteten nettopp her. Nytte og kostnader må også ses i sammenheng med det potensialet som foreligger for mer gods på skinner på den enkelte banestrekning. Samlet sett vil tilrettelegging for mer gods på skinner kreve store investeringskostnader, men samtidig medføre store besparelser for miljø, klima, og ulykker på vei. Dette kan også bidra til å redusere behovet for veginvesteringer på parallelle strekninger.</p>	
<p><b>Planstatus/planlagt framdrift:</b> Det er gjennomført en sammenstilling av tidligere planleggingsarbeid for effektivisering av Alnabru containerterminal. Arbeidet ble kvalitetssikret eksternt i 2012. I pågående utredningsarbeid er det identifisert kortsiktige tiltak som skal gjennomføres i perioden 2015–17. Det arbeides videre med utredning av større og mer langsiktige tiltak.</p>	

## VEDLEGG 3

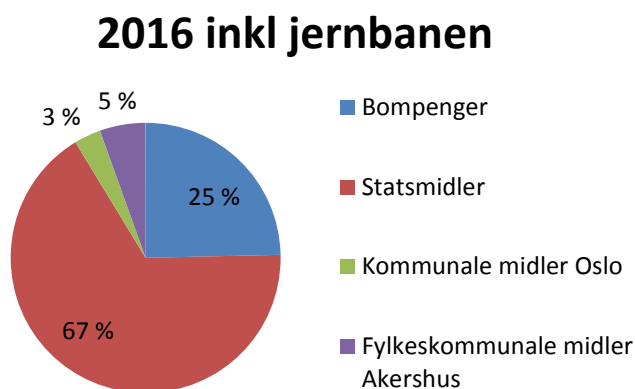
# Økonomiske rammer 2008–2019

Tabellen under viser økonomiske rammer for ulike finansieringskilder i Oslopakke 3 for perioden 2008–15, for forslag til Handlingsprogram Oslopakke 3 2016–19 og sum for Oslopakke 3 (2008–19). Alle tall i millioner 2016-kr og inkl mva. Alle tall uten jernbane.

Finansieringskilder	Sum 2008-15	Sum 2016-19	Sum 2008-19
Bompenger	17 190	8 478	25 668
Statsmidler	6 090	2 846	8 936
Kommunale midler Oslo	1 741	1 273	3 014
Fylkeskommunale midler Akershus	2 092	1 193	3 285
<b>Sum Oslopakke 3</b>	<b>27 113</b>	<b>13 790</b>	<b>40 903</b>



Inkludert jernbanen ser fordelingen for 2016 slik ut:





## To reformer påvirker tallgrunnlaget over

### **Forvaltningsreformen**

En rekke riksveger ble overført til fylkeskommunene og Oslo kommune fra 1.1.2010. Samtidig ble midler som staten tidligere hadde brukt til dette vegnettet overført til fylkeskommunene og Oslo kommune gjennom det statlige rammetilskuddet. Oslo kommune og Akershus fylkeskommune har valgt å la disse midlene inngå i lokale midler til Oslopakke 3 i tabellen over.

### **Momsreformen**

For å forenkle fakturering og administrativt arbeid, ble alle samferdselsinvesteringer på riksveg og lokalt vegnett ilagt full merverdiavgift fra og med 1.1.2013. Staten forpliktet seg samtidig til å kompensere for merkostnadene dette innebærer ved økte statsmidler og momskompensasjon til lokale vegtiltak som inngår i lokale midler i tabellen over.

## VEDLEGG 4

# Kollektivandel og fylkesfordeling bompenger i Oslopakke 3 2008–19

Fordeling av bompenger inkl lån for perioden 2008–15 og for 2016–19 til tiltak i Oslo og Akershus. Dette omfatter tiltak på riksveg, fylkesveg i Akershus og kommunal veg i Oslo samt bompenger til infrastruktur og drift av lokal kollektivtransport i Oslo og Akershus. Av tabellene framgår også hvor stor andel av disse midlene som går til kollektivtiltak.

Oslo	2008-2015	2016	2017	2018	2019	HP 2016-19	Sum 2008-19
<b>Fylkesfordeling</b>							
Mill. kr	13 589	1 490	1 434	1 646	1 534	6 104	19 693
Prosent	62 %	53 %	55 %	53 %	49 %	52 %	59 %
<b>Kollektivandel</b>							
Mill. kr	7 536	1 304	1 066	1 293	1 278	4 941	12 477
Prosent	55 %	88 %	74 %	79 %	83 %	81 %	63 %

Akershus	2008-2015	2016	2017	2018	2019	HP 2016-19	Sum 2008-19
<b>Fylkesfordeling</b>							
Mill. kr	8 202	1 344	1 172	1 485	1 566	5 568	13 769
Prosent	38 %	47 %	45 %	47 %	51 %	48 %	41 %
<b>Kollektivandel</b>							
Mill. kr	5 391	602	478	608	648	2 336	7 727
Prosent	66 %	45 %	41 %	41 %	41 %	42 %	56 %

Oslo og Akershus samlet	2008-2015	2016	2017	2018	2019	HP 2016-19	Sum 2008-19
<b>Kollektivandel</b>							
Mill. kr	12 927	1 906	1 544	1 901	1 926	7 277	20 204
Prosent	59 %	67 %	59 %	61 %	62 %	62 %	60 %

Kollektivandelen er beregnet ut fra sum bompenger inkl lån som går til investeringer og drift av lokal kollektivtransport samt midler til kollektivtiltak på programområder på riksveg, fylkesveg i Akershus og kommunal veg i Oslo. Det er ikke beregnet kollektivandel av de store riksvegprosjektene i perioden 2008–2019.

*Bompenger til drift og småinvesteringer i kollektivtrafikk til Ruter i forslag til handlingsprogram for Oslopakke 3 2016–19. Tall i mill 2016-kr og som andel av netto bompenger.*

	2016	2017	2018	2019	Sum 2016-19
<b>Oslopakke 3</b>					
Mill. kr	803	803	803	803	3 212
Prosent	39 %	37 %	38 %	38 %	38 %
<b>Oslo</b>					
Mill. kr	415	415	415	415	1 659
Prosent	38 %	35 %	37 %	39 %	37 %
<b>Akershus</b>					
Mill. kr	388	388	388	388	1 553
Prosent	40 %	40 %	38 %	36 %	38 %

## VEDLEGG 5

# Status på tiltak i Oslopakke 3

Gjennomførte tiltak siden oppstart av Oslopakke 3 i 2008, tiltak som inngår i Revidert avtale fra mai 2012 og jernbaneprosjekt i Oslopakke 3-området:

Tiltak	Status
<b>RIKSVEG</b>	
E16 Wøyen – Bjørum	Åpnet 2009
E6 Assurtjern – Vinterbro	Åpnet 2009
Rv 150 Ulvensplitten – Sinsen	Nytt hovedvegnett Sinsen – Økern med tilhørende tunneler ble tatt i bruk i 2013. Gjenstår noe arbeid med lokalvegnettet tilpasset ny funksjon.
E18 Bjørvikaprojektet	Operatunnelen åpnet i 2010, Havnelagerkrysset i 2012. Lokalvegnettet planlagt fullført 2016/17
E18 Sydhavna	Anleggsstart 2013, planlagt åpnet høsten 2015
Rv 22 Lillestrøm – Fetsund	Anleggsstart 2013, planlagt åpnet høsten 2015
E16 Sandvika – Wøyen	Anleggsstart 2015, planlagt fullført i 2020
E18 Vestkorridoren Lysaker – Asker	Kommunedelplan (KDP) for Lysaker – Slependsen vedtatt av Bærum kommune 2014. Reguleringsplan planlagt oversendt kommunen juni 2016. Forventer godkjent reguleringsplan og lokale vedtak om bompengefinansiering i 2017 og i Stortinget 2018. Forslag til KDP Slependsen – Drengsrud planlagt oversendt til Asker 2015, forventet godkjent våren 2016 og tidligst mulig godkjent reguleringsplan 2018.
E18 Filipstad	Pågår arbeid med teknisk detaljplan/reguleringsplan. Forventet vedtatt reguleringsplan tidligst 2016 og byggestart tidligst 2017/18
E6 Manglerudprosjektet	Planprogram for hele strekningen Klemetsrud – Ulven sendes på høring medio 2015. Reguleringsplan for etappe 1 Klemetsrud – Ryen med konsekvensutredning for hele prosjektet vil foreligge medio 2017, med forventet planvedtak medio 2018 og byggestart tidligst 2019.
E18 Framnes – Lysaker	Mulighetsstudie planlagt ferdig sommeren 2015. Skal avklare bl a standard, tunneler, kollektiv- og sykkeløsninger.
Programområder riksveg	Løpende, jf prosjektark i Vedlegg 2
<b>LOKALE VEG- OG KOLLEKTIVTILTAK</b>	
Fylkesvegtiltak Akershus	Løpende, jf prosjektark i Vedlegg 2
Lokale vegtiltak Oslo	Løpende, jf prosjektark i Vedlegg 2
Drift og småinvesteringer kollektivtrafikk Oslo og Akershus	Løpende, jf prosjektark i Vedlegg 2
Kolsåsbanen	Fullført til Kolsås i oktober 2014
Lørenbanen	Anleggsstart 2013, planlagt åpning april 2016
Store kollektivtiltak Oslo – T-bane og trikk	Løpende, inkluderer blant annet oppgradering av Lambertseterbanen (ferdig), Østensjøbanen (pågår) og trikkenettet (pågår).
Fornebubanen	Forventer vedtatt reguleringsplaner i Bærum i 2015 og Oslo i 2016. Det arbeides med plan for finansiering-, organisering og gjennomføring. Mulig byggestart 2017 og ferdigstilling i 2021.
<b>JERNBANE</b>	
Programområder jernbane	Løpende, jf omtale i kapittel 5.7.2. Inkluderer blant annet oppgradering av stasjoner og signalanlegg (ERMTS)
Dobbeltspor Sandvika – Lysaker	Lysaker stasjon åpnet i 2009, Lysaker – Sandvika åpnet i 2011
Prosjekt Stor-Oslo	Delvis utført, planlagt fullført i 2015. Inkl fornyelse Etterstad–Lysaker
Tilrettelegging for ny grunnrute	Delvis utført, planlagt fullført i 2015. Inkl Vendeanelegg Høvik
Follobanen	Anleggsstart i 2015, planlagt ferdigstilt 2021
Alnabru godsterminal	Kapasitetsøkende tiltak og fornyelse gjennomføres 2008–23

## VEDLEGG 6

# Økonomisk oversikt over tiltak i Oslopakke 3

Oversikt over hvor mye midler som er brukt på gjennomførte tiltak i Oslopakke 3, hvor mye som er satt av i Handlingsprogram for Oslopakke 3 2016–19 og i Revidert avtale for Oslopakke 3. Alle beløp i mill. 2016-kr inkl mva.

Tiltak i Oslopakke 3	T.o.m.				Sum
	2007	2008-15	2016-19	2020-32	
<b>Oslo</b>					
E18 Bjørvikaprojektet <sup>1</sup>	3 048	4 445	111		7 604
E18 Sydhavna		602	89		691
Rv 150 Ulvensplitten - Sinsen <sup>2</sup>	965	3 490			4 456
Programområder riksveg		2 051	658	1 953	4 661
Lokale vegtiltak Oslo		2 826	2 420	7 833	13 079
Kolsåsbanen (Oslodelen)	673				673
Lørenbanen		1 344	166		1 510
Store kollektivtiltak T-bane og trikk		2 371	1 993	5 032	9 396
Drift og småinvesteringer kollektivtrafikk		2 644	1 659	6 254	10 557
<b>Sum Oslo</b>	<b>4 686</b>	<b>19 773</b>	<b>7 095</b>	<b>21 072</b>	<b>52 627</b>
<b>Akershus</b>					
Rv 22 Lillestrøm - Fetsund		626	153		779
E16 Wøyen - Bjørum	1 033	667			1 700
E6 Assurtjern - Vinterbro	455	1 147			1 602
E16 Sandvika - Wøyen		575	3 008	359	3 943
E18 Vestkorridoren <sup>3</sup>		195	1 333	4 290	5 819
Programområder riksveg		916	438	1 302	2 656
Fylkesvegtiltak Akershus		3 534	2 341	6 910	12 785
Kolsåsbanen (Akershusdelen)		2 564			2 564
Drift og småinvesteringer kollektivtrafikk		2 416	1 553	5 046	9 015
<b>Sum Akershus</b>	<b>1 488</b>	<b>12 640</b>	<b>8 826</b>	<b>17 909</b>	<b>40 863</b>
<b>Fellesprosjekter - kollektivinfrastruktur</b>					
Fornebubanen <sup>4</sup>		12	1 062	1 909	2 983
<b>SUM</b>	<b>6 174</b>	<b>32 425</b>	<b>16 984</b>	<b>40 889</b>	<b>96 472</b>

<sup>1</sup> Inkl 370 mill. kr. fra salg av riksveggrunn.

<sup>2</sup> Inkl 62 mill. kr. fra salg av riksveggrunn.

<sup>3</sup> Det resterende forutsettes finansiert av nye statsmidler og bomsnitt (kostnadsanslag 34 mrd kr).

<sup>4</sup> Det resterende på ca 7,6 mrd kr forutsettes finansiert av staten gjennom Bymiljøavtale og grunneierbidrag/bompenger.