

# **Handlingsprogram 2011-2014 for Oslopakke 3**

**Forslag fra Styringsgruppen for Oslopakke 3**

## Forord

Styringsgruppen for Oslopakke 3 legger med dette frem sitt forslag til Handlingsprogram for Oslopakke 3 for perioden 2011-2014. Dette er en videreføring av handlingsprogram 2010-2013 med konsekvenser for 2014, i tråd med styringsgruppens intensjon om årlig, forenklet rullering av handlingsprogrammet.

Det er lagt vekt på å sikre midler til rasjonell gjennomføring av igangsatte prosjekter og opprettholde andelen til drift og investeringer i kollektivtrafikken.

Investeringer i jernbaneinfrastrukturen i Oslo og Akershus er synliggjort i handlingsprogrammet og er en viktig forutsetning for Oslopakke 3, men er i sin helhet finansiert av staten og holdes utenfor øvrige prioriteringer innenfor Oslopakke 3.

Styringsgruppen har tatt initiativ til etablering av et plan- og utredningsprogram for Oslopakke 3. Dette skal gi et godt faglig underlag for de langsiktige prioriteringer innenfor Oslopakke 3 etter 2014. Samlet transportbehov og -kapasitet på veg, jernbane og kollektiv per korridor skal vurderes og virkninger av tiltak i korridorene skal utredes.

Ulike tiltak skal vurderes ut fra transport- og miljøvirkninger for hele korridoren og for det regionale transportsystemet. Lokale virkninger for miljø, trafiksikkerhet og stedsutvikling må dessuten vurderes for hvert enkelt tiltak. Konsekvenser av og for arealutviklingen i regionen skal hensyntas.

For å sikre rasjonell gjennomføring av pågående prosjekter og opprettholdelse av rammer til kollektiv og programområder foreslår styringsgruppen et låneopptak for 2011 på om lag 0,5 mrd. kroner.

### ***Styringsgruppen ber om innspill til forslag til handlingsprogram for Oslopakke 3 innen 1. september 2010.***

Regjeringen vil presentere rammer og prioriteringer av statlige midler og bompenger som del av Oslopakke 3 i Prop. 1 S (2010-11) i oktober.

Akershus fylkeskommune og Oslo kommune vil fatte vedtak om prioritering av fylkeskommunale og kommunale midler, samt bruk av bompenger fra Oslopakke 3, i forbindelse med behandling av økonomiplaner for 2011-14 ved årsskiftet 2010-11.

**Nils Aage Jegstad**

Fylkesordfører i  
Akershus

**Jøran Kallmyr**

Byråd for miljø og  
samferdsel i Oslo

**Elisabeth Enger**

Jernbanedirektør

**Terje Moe Gustavsén**

Vegdirektør og leder av  
Styringsgruppen for  
Oslopakke 3

## Innhold:

<b>FORORD</b> .....	<b>2</b>
<b>SAMMENDRAG</b> .....	<b>4</b>
<b>1. INNLEDNING</b> .....	<b>7</b>
1.1 HANDLINGSPROGRAM FOR OSLOPAKKE 3 (2011-14) .....	7
1.2 KORT OM LOKALT FORSLAG OG STORTINGETS BEHANDLING AV OSLOPAKKE 3.....	7
1.3 ARBEIDET MED OSLOPAKKE 3 I 2009/2010.....	8
<b>2. MÅL OG VIRKNINGER</b> .....	<b>10</b>
2.1 OVERORDNEDE MÅL FOR OSLOPAKKE 3 .....	10
2.2 MÅL- OG RESULTATSTYRING .....	11
2.3 VIRKNINGER AV TILTAK I HANDLINGSPROGRAM 2011-14 .....	12
<b>3. ØKONOMISKE RAMMER 2011-2014</b> .....	<b>14</b>
<b>4. FORSLAG TIL PRIORITERINGER</b> .....	<b>15</b>
4.1 RIKSVEGER .....	16
4.2 REGIONALE TILTAK I AKERSHUS.....	19
4.3 REGIONALE TILTAK I OSLO .....	22
4.4 JERNBANEPRIORITERINGER I OSLO OG AKERSHUS .....	24
<b>5. LÅNEBEHOV I OSLOPAKKE 3</b> .....	<b>27</b>
<b>6. UTREDNINGSGRUNNLAG FOR PRIORITERINGER ETTER 2014</b> .....	<b>29</b>

**VEDLEGG 1:** Akkumulert kollektivandel og fylkesfordeling Oslopakke 3

**VEDLEGG 2:** Prosjektportefølje i lokalt vedtak om Oslopakke 3 høsten 2006 og planstatus for prosjektporteføljen som vist i St. meld. nr. 17 (2008-09) Om Oslopakke 3 trinn 2.

## Sammendrag

Oslopakke 3 er en finansieringspakke for raskere utvikling av transporttilbudet i Oslo og Akershus. Oslopakke 3 finansieres i hovedsak av bompenger, men i tillegg brukes statlige midler til riksvegnettet i Oslo og Akershus, samt kommunale/fylkeskommunale midler i Oslo og Akershus. Tiltak på jernbanenettet fullfinansieres av staten

Handlingsprogrammet for Oslopakke 3 gir en samlet oversikt over planer for utvikling av transportsystemet i Oslo og Akershus i perioden 2011-14. Styringsgruppens forslag til handlingsprogram for Oslopakke 3 tar utgangspunkt i lokale vedtak og Stortingets behandling av Oslopakke 3. Forslaget er videre basert på de tre partenes foreliggende forslag til handlingsprogrammer (økonomiplan) for sine deler av transportsystemet.

Et samlet handlingsprogram for Oslopakke 3 skal bidra til at samlet ressursinnsats er mest mulig i samsvar med målene for Oslopakke 3, samt fordele tilgjengelige bompenger mellom lokale myndigheter og staten.

For handlingsprogramperioden 2011-14 legger styringsgruppen til grunn følgende disponible ramme før eventuelt låneopptak.

2010-kroner	2011	2012	2013	2014	HP 2011-2014
<b>Disponibel ramme</b>					
Bompenger	1 966	2 013	2 076	2 152	8 207
Stat - riksveg	537	365	222	500	1 624
Oslo - investeringsmidler tidl. riksveier	173	173	173	173	692
Akershus - investeringsmidler fylkesveier	172	167	167	167	673
<b>SUM DISPONIBEL RAMME</b>	<b>2 848</b>	<b>2 718</b>	<b>2 638</b>	<b>2 992</b>	<b>11 196</b>
Stat - jernbane	1 284	1 278	2 296	3 204	8 062
<b>SUM RAMME - inkl. jernbane</b>	<b>4 132</b>	<b>3 996</b>	<b>4 934</b>	<b>6 196</b>	<b>19 258</b>

Samlet ramme utgjør altså 11,2 mrd i handlingsprogramperioden ekskl. jernbaneinvesteringene og 19,4 mrd. inkl. jernbaneinvesteringene.

Bompenger er hovedfinansieringskilden til Oslopakke 3 og utgjør for perioden 2011-14 nærmere 75 pst. av disponible ramme eksklusive statens bidrag til jernbaneinvesteringer i regionen.

Styringsgruppens forslag til handlingsprogram 2011-2014 er en videreføring av handlingsprogram 2010-2013 med konsekvenser for 2014. Dette er i tråd med styringsgruppens intensjon om årlig, forenklet rullering av handlingsprogrammet.

Det er lagt vekt på å sikre midler til rasjonell gjennomføring av igangsatte prosjekter og opprettholde andelen til drift og investeringer i kollektivtrafikken.

Videre er det lagt til grunn oppstart og rasjonell gjennomføring av prosjekter tatt inn i NTP 2010-13 og tiltak prioritert av styringsgruppen i forrige handlingsprogram som,

- Kolsåsbanen (Bekkestua - Kolsås)
- E18 Vestkorridoren

- E16 Sandvika (Kjørbo) - Wøyen
- Rv 22 Fetveien (Lillestrøm - Fetsund)

For 2013/14 har styringsgruppe foreslått midler til planlegging av E6 Manglerudtunnel med tilstøtende vegnett og oppstart av ny bussterminal i Oslo.

Samlet forslag til prioritering av midler i Oslopakke 3 for perioden 2011-14 er vist i tabellen nedenfor.

2010-kroner	2011			2012			2013			2014			HP 2011-2014		
	Stat/ lokalt	Bom/ annet	Sum	Stat/ lokalt	Bom/ annet	Sum	Stat/ lokalt	Bom/ annet	Sum	Stat/ lokalt	Bom/ annet	Sum	Stat/ lokalt	Bom/ annet	Sum
<b>Riksveg</b>															
E6 Vinterbro - Assurtjern	10	-	10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10	-	10
E18 Bjørvika	139	196	335	-	270	270	-	240	240	-	170	170	139	876	1 015
Rv 150 Ulven - Sinsen	185	340	525	100	290	390	-	300	300	100	100	200	385	1 030	1 415
E18 Sydhavna	40	80	120	40	170	210	-	30	30	-	-	-	80	280	360
E6 Alnabruterminalen	10	-	10	20	30	50	30	70	100	-	70	70	60	170	230
E16 Sandvika - Wøyen	-	10	10	50	50	100	50	230	280	150	400	550	250	690	940
Rv 22 Lillestrøm - Fetsund	-	10	10	-	40	40	-	160	160	-	200	200	-	410	410
E18 Vestkorridor				-	50	50	-	450	450	-	500	500	-	1 000	1 000
Bussterminal Oslo							-	10	10	100	-	100	100	10	110
E6 Manglerudtunnel							-	10	10	-	10	10	-	20	20
Riksveg - programområder	153	276	429	155	158	313	142	148	290	150	121	271	600	703	1 303
<b>SUM RIKSVEG</b>	<b>537</b>	<b>912</b>	<b>1 449</b>	<b>365</b>	<b>1 058</b>	<b>1 423</b>	<b>222</b>	<b>1 648</b>	<b>1 870</b>	<b>500</b>	<b>1 571</b>	<b>2 071</b>	<b>1 624</b>	<b>5 189</b>	<b>6 813</b>
<b>Rammer kollektiv/program/lokalt</b>															
Drift kollektiv (Ruter)	-	603	603	-	603	603	-	603	603	-	603	603	-	2 412	2 412
Store kollektiv Akershus - Kolsåsbanen	-	350	350	-	400	400	-	450	450	-	100	100	-	1 300	1 300
Store kollektiv Akershus - Fornebu	-	2	2	-	8	8	-	50	50	-	10	10	-	70	70
Store kollektivtiltak Oslo	-	288	288	-	288	288	-	288	288	-	288	288	-	1 152	1 152
Akershus - programområder/lokale tiltak	172	61	233	167	128	295	167	128	295	167	128	295	673	445	1 118
Oslo - programområder/lokale tiltak	173	113	286	173	113	286	173	113	286	173	113	286	692	452	1 144
Planlegging	-	78	78	-	78	78	-	78	78	-	78	78	-	312	312
<b>SUM LOKALE TILTAK</b>	<b>345</b>	<b>1 495</b>	<b>1 840</b>	<b>340</b>	<b>1 618</b>	<b>1 958</b>	<b>340</b>	<b>1 710</b>	<b>2 050</b>	<b>340</b>	<b>1 320</b>	<b>1 660</b>	<b>1 365</b>	<b>6 143</b>	<b>7 508</b>
<b>SUM HANDLINGSPROGRAM (HP)</b>	<b>882</b>	<b>2 407</b>	<b>3 289</b>	<b>705</b>	<b>2 676</b>	<b>3 381</b>	<b>562</b>	<b>3 358</b>	<b>3 920</b>	<b>840</b>	<b>2 891</b>	<b>3 731</b>	<b>2 989</b>	<b>11 332</b>	<b>14 321</b>
<b>Jernbane</b>															
Lysaker - Sandvika	362	-	362	(10)	-	(10)	-	-	-	-	-	-	351	-	351
Oslo S - Ski	216	-	216	483	-	483	1 458	-	1 458	1 561	-	1 561	3 718	-	3 718
Alnabru containerterminal	120	-	120	200	-	200	400	-	400	852	-	852	1 572	-	1 572
Høvik - vendeanlegg	94	-	94	113	-	113	-	-	-	-	-	-	207	-	207
Osloprosjektet/fornyelse Oslo	527	-	527	527	-	527	500	-	500	877	-	877	2 431	-	2 431
<b>SUM JERNBANE</b>	<b>1 319</b>	<b>-</b>	<b>1 319</b>	<b>1 313</b>	<b>-</b>	<b>1 313</b>	<b>2 358</b>	<b>-</b>	<b>2 358</b>	<b>3 291</b>	<b>-</b>	<b>3 291</b>	<b>8 280</b>	<b>-</b>	<b>8 280</b>
<b>SUM HP INKL. JERNBANE</b>	<b>2 201</b>	<b>2 407</b>	<b>4 608</b>	<b>2 018</b>	<b>2 676</b>	<b>4 694</b>	<b>2 920</b>	<b>3 358</b>	<b>6 278</b>	<b>4 131</b>	<b>2 891</b>	<b>7 022</b>	<b>11 269</b>	<b>11 332</b>	<b>22 601</b>

Forslaget til handlingsprogram innebærer at akkumulert kollektivandel siden oppstart av Oslopakke 3 er om lag 42 %. Om en tar med jernbanesatsningen, er kollektivandelen i overkant av 60 %. Geografisk fordeling mellom Oslo og Akershus opprettholdes med omtrent samme fordeling som i lokalt forslag.

Etter styringsgruppens vurdering er det ikke grunnlag for å igangsette andre store prosjekter innenfor handlingsprogramperioden. Det er tatt initiativ til etablering av et plan- og utredningsprogram for Oslopakke 3 (se kap. 6), som vil gi et grunnlag for langsiktige prioriteringer innenfor Oslopakke 3 etter 2014.

Styringsgruppen for Oslopakke 3 ser på Jernbaneverkets forslag til handlingsprogram som en forutsetning, og har lagt dette til grunn i felles handlingsprogram for Oslopakke 3.

Styringsgruppen foreslår at det brukes 6,8 mrd. kr på riksvegnettet innenfor Oslopakke 3 i perioden 2011-2014. Dette fordeler seg med 5,5 mrd. kr på store prosjekter og 1,3 mrd. kr på programområdene. I tillegg til prosjektene som er prioritert i St.meld. nr. 16 (2008-2009)

Nasjonal transportplan 2010-19, foreslo styringsgruppen i Handlingsprogram 2010-2013 oppstart av E 18 Vestkorridoren og Rv 22 Lillestrøm - Fetsund.

Det er foreslått å bruke ca. 7,5 mrd. kroner på lokale tiltak i Oslo og Akershus, likt fordelt. Av dette utgjør bompenger 6,1 mrd. kroner og egenfinansiering knyttet til investeringer i det nye fylkes-/kommunalvegnettet om lag 1,4 mrd. kroner. Av denne rammen er det lagt til grunn at 603 mill. kr per år benyttes til å styrke driften av kollektivtrafikk i Oslo og Akershus perioden 2011-14 i form av bompenger til drift og mindre investeringer iht. Ruters strategiske plan K2010.

I perioden 2011-2014 skal det nye dobbeltsporet i vest åpnes for trafikk, nytt vendeanlegg tas i bruk på Høvik og strekningen mellom Lysaker og Etterstad som inkluderer Oslotunnelen, være fullstendig modernisert. Det er planlagt oppstart på containerterminalen på Alnabru og nytt dobbeltspor Oslo-Ski.

Forrige handlingsprogram viste behov for lån på om lag 3,5 mrd. kroner, hvorav om lag 1,0 mrd i 2010. For å unngå redusert anlegg fremdrift for store prosjekter som Kolsåsbanen og Ulven-Sinsen og/eller kutt i rammene til drift av kollektiv og programområder, anbefaler styringsgruppen at låneopptak for 2011 på om lag 0,5 mrd. kroner godkjennes.

Styringsgruppens forslag til handlingsprogram 2011-14 vil medføre en videreføring av låneopptak på om lag 0,7 mrd i 2012, 1,4 mrd i 2013 og 0,9 mrd kroner i 2014. Forslaget innebærer at man ved utgangen av 2014 har en akkumulert lånesaldo på om lag 4,4 mrd. kroner. Styringsgruppen peker på at det foreslåtte låneopptaket medfører en forskuttering som vil gi redusert handlingsrom etter 2015.

I likhet med signalene fra politisk referansegruppe ser styringsgruppen behov for en bredere prosess knyttet til de langsiktige prioriteringene innenfor Oslopakke 3 og ser det som naturlig at finansieringsgrunnlaget for pakken er et hovedelement i disse diskusjonene.

Det er tatt et initiativ til etablering av et plan- og utredningsprogram for Oslopakke 3, som skal gi et godt faglig underlag for de langsiktige prioriteringer innenfor Oslopakke 3 etter 2014. I arbeidet med et utredningsgrunnlag for langsiktige prioriteringer for Oslopakke 3 skal det gjøres en helhetlig vurdering av transportsystemet med fokus på de tre hovedkorridorene; Vestkorridoren, Sørkorridoren og Nord-østkorridoren, samt Oslo sentrum.

Samlet transportbehov og -kapasitet på veg, jernbane og kollektiv per korridor skal vurderes og virkninger av tiltak i korridorene skal utredes. Ulike tiltak skal vurderes ut fra transport- og miljøvirkninger for hele korridoren og for det regionale transportsystemet. Lokale virkninger for miljø, trafiksikkerhet og stedsutvikling må dessuten vurderes for hvert enkelt tiltak. Konsekvenser av og for arealutviklingen i regionen skal hensyntas.

Resultatene fra dette arbeidet bør foreligge sammen med en avklaring av finansieringsgrunnlaget før endelige vedtak om oppstart av nye store prosjekter i 2013/2014 fattes.

## **1. Innledning**

### **1.1 Handlingsprogram for Oslopakke 3 (2011-14)**

Oslopakke 3 er en finansieringspakke for raskere utvikling av transporttilbudet i Oslo og Akershus. Oslopakke 3 finansieres i hovedsak av bompenger, men i tillegg brukes statlige midler til jernbane- og riksvegnettet i Oslo og Akershus, samt kommunale/fylkeskommunale midler i Oslo og Akershus.

Måltrettet gjennomføring av Oslopakke 3 krever god samhandling mellom lokale myndigheter og stat, og det er derfor etablert en styringsgruppe for Oslopakke 3. Styringsgruppen består av byråd for miljø og samferdsel i Oslo, fylkesordføreren i Akershus, jernbanedirektøren og vegdirektøren. Sistnevnte leder styringsgruppen. Hovedoppgaven for styringsgruppen er å legge til rette for god koordinering av Oslopakke 3-porteføljen.

Styringsgruppens forslag til handlingsprogram for Oslopakke 3 er et innspill til statens, Akershus fylkeskommune og Oslo kommune sitt budsjettarbeid.

Forslag til handlingsprogram for Oslopakke legges nå frem til behandling i Oslo kommune og Akershus fylkeskommune. Deretter vil Regjeringen presentere rammer og prioriteringer av statlige midler og bompenger til Oslopakke 3 for 2011 i St.prp. nr. 1 (2010-11). Stortinget skal godkjenne all bruk av bompenger.

Handlingsprogrammet for Oslopakke 3 gir en samlet oversikt over planer for utvikling av transportsystemet i Oslo og Akershus i perioden 2011-14. Styringsgruppens forslag til handlingsprogram for Oslopakke 3 tar utgangspunkt i lokale vedtak og Stortingets behandling av Oslopakke 3. Forslaget er videre basert på de tre partenes foreliggende forslag til handlingsprogrammer (økonomiplan) for sine deler av transportsystemet.

Et samlet handlingsprogram for Oslopakke 3 skal bidra til at samlet ressursinnsats er mest mulig i samsvar med målene for Oslopakke 3, samt fordele tilgjengelige bompenger mellom lokale myndigheter og staten.

Statens innsats på jernbanenettet i Oslo og Akershus er en viktig forutsetning for Oslopakke 3, og relevante deler av Jernbaneverkets handlingsprogram er innarbeidet i handlingsprogrammet for Oslopakke 3.

Akershus fylkeskommune og Oslo kommune vil fatte vedtak om prioritering av fylkeskommunale og kommunale midler i forbindelse med behandling av budsjett og økonomiplaner for 2011-2014 høsten 2010.

### **1.2 Kort om lokalt forslag og Stortingets behandling av Oslopakke 3**

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 milliarder 2006-kroner, herav ca. 20 milliarder til kollektivtransport. 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 er lagt frem for Stortinget i to trinn. St.prp. nr. 40 (2007 - 2008) *Om Oslopakke 3 trinn 1* som primært omhandler bompengoordningen, 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.

I forbindelse med Stortingets behandling av St.prp. nr. 40 (2007 - 2008) *Om Oslopakke 3 trinn 1* ble det presisert at minst 25 pst av de årlige bompengeinntektene skal øremerkes finansiering av drift og mindre vedlikeholdsinvesteringer innen kollektivtrafikken.

Stortinget framhevet i sin behandling av St. meld. nr. 17 (2008 - 2009) *Om Oslopakke 3 trinn 2* og Innst. S. nr. 301 at konsensus i styringsgruppen for Oslopakke 3, samt lokal enighet, er viktige fundament i arbeidet med pakken. Stortinget påpekte at selv om det gis god mulighet for lokale representanter til å følge opp pakken gjennom formelle behandlinger i Akershus fylkesting og Oslo bystyre, så har de lokale partene som sitter i styringsgruppen ansvar for å drive et aktivt forankringsarbeid i de respektive lokale organer. Dette skal sikre at alle partiene som var en del av det opprinnelige kompromisset blir ivaretatt i de løpende prosessene.

For å legge bedre til rette for helhetlig styring av den regionale utviklingen i hovedstadsområdet er det igangsatt et regionalt plansamarbeid for areal og transport. Prioritering av tiltak i Oslopakke 3 må ses i sammenheng med det regionale plansamarbeidet.

### **1.3 Arbeidet med Oslopakke 3 i 2009/2010**

Styringsgruppen la frem sitt Handlingsprogram for 2010-13 i september 2009.

Akershus fylke og Oslo kommune har gitt tilslutning til prioriteringene i Handlingsprogram for Oslopakke 3 for 2010 - 2013 ved vedtak i Fylkestinget 29.10.09 og bystyret 11.11.09. Det er presisert at de lokalpolitiske vedtakene knyttet til låneopptak kun er bindende for 2010, samtidig som det understrekes at flere av tiltakene i Oslopakke 3 er av et slikt omfang at det vil være rasjonelt å videreføre bevilgningen i de påfølgende årene.

I forbindelse med den lokalpolitiske behandlingen høsten 2009 ble det fra lokalt hold signalisert en forventning om økte statlige bidrag, med bakgrunn i at fullfinansiering av store riksvegprosjekter i regionen medfører store finansielle bindinger for Oslopakke 3 i perioden frem til 2013/2014.

For å sikre god lokalpolitisk forankring for prioriteringer i årene fremover har styringsgruppen tatt initiativ til etablering av en politisk referansegruppe, bestående av representanter fra alle partier representert i Oslo bystyre og Akershus fylkesting. Styringsgruppen har hatt flere møter med den politiske referansegruppen som en del av arbeidet med handlingsprogram for 2011-2014.



Styringsgruppen har gjennom 2009 vært støttet av en administrativ koordineringsgruppe med representanter fra partene i samarbeidet. I august 2009 ble det etablert et sekretariat for Oslopakke 3.

I løpet av høsten 2009 ble den praktiske organiseringen av Oslopakke 3-samarbeidet utredet og deretter implementert vinter/vår 2010. Dette innebærer blant annet at det er etablert en faglig koordineringsgruppe som skal kvalitetssikre beslutningsunderlag som fremmes innenfor Oslopakke 3. Gruppen, hvor alle transportetater, Ruter, NSB og flere arealmyndigheter i regionen er representert, vil i tillegg ha en viktig rolle i forhold til det langsiktige plan- og utredningsarbeidet og arbeidet med målstyring av pakken.

## 2. Mål og virkninger

### 2.1 Overordnede mål for Oslopakke 3

I St.meld. nr. 17 (2008-2009) om Oslopakke 3 slås det fast at hovedmål for Oslopakke 3 er å sikre god framkommelighet for alle trafikantgrupper i hovedstadsregionen. Viktige delmål er:

- Rushtidsforsinkelsene skal reduseres. Næringsliv og kollektivtransport skal prioriteres.
- Framkommeligheten for gående og syklende skal økes.

For å nå framkommelighetsmålene må veksten i biltrafikken begrenses og andelen av reiser med kollektiv, sykkel og til fots økes. Reduksjon av klimagassutslipp fra transport skal være et sentral premiss for videre arbeid med Oslopakke 3. I tillegg skal Oslopakke 3-prosjektene bidra til å overholde lovfestede krav til luftforurensing og støy, redusere antall drepte og hardt skadde og å etterleve lovens krav om universell utforming.

Utover disse kravene skal det framtidige transportsystemet bidra til by- og tettstedsutvikling og nasjonale mål om lokal miljøkvalitet. 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.

De nasjonale målene for transportpolitikken sammenfaller i hovedsak med vedtatte mål i overordnede planer og strategier for Oslo og Akershus. Akershus fylkesplan 2004-2007, Oslo kommuneplan 2008, byøkologisk program og strategiske planer for Samferdselsetaten og Ruter AS er sentrale dokumenter i denne sammenheng.

Akershus fylkeskommune har formulert kvalitetsmål for samferdsel og miljø der utbyggingsmønster og transportsystem utpekes som avgjørende for bærekraftig utvikling, herunder reduserte klimagassutslipp. Etablering av et attraktivt og godt koordinert kollektivsystem i Osloregionen og samarbeid med kommunene om etablering av flere innfartsparkeringsplasser er andre elementer i fylkeskommunens strategi.

I Oslo kommuneplan 2008 er det et mål at Oslo skal ha en byutvikling med gode steds- og miljøkvaliteter og et miljøeffektivt transportsystem. Tiltak som fremmer miljøvennlig transport er en viktig del av byøkologisk program. Oslos strategi inneholder blant annet følgende elementer:

- effektiv utnyttelse av både kollektivsystem og vegsystem
- økt satsing på T-banesystemet
- økt framkommelighet for buss og trikk i rush
- fullføre utbyggingen av hovedsykkelvegnettet
- bedre forholdene for gangtrafikken

Ruters strategiske plan 2010-2030 legger opp til en fordobling i kollektivreiser for å kunne ta en vesentlig del av den motoriserte trafikkveksten.

Både bystyret i Oslo og fylkestinget i Akershus har vedtatt ambisiøse mål om å redusere utslipp av klimagasser.

På lengre sikt bør virkningene av samlet innsats for midler fra Oslopakke 3 måles som effekter i større deler av transportnettet. I denne omgang omtaler vi bare profilen av de fire delområdene i handlingsprogrammet (riksveg, jernbane og regionale tiltak i Oslo og Akershus) og formålene med store enkelttiltak.

## **2.2 Mål- og resultatstyring**

Styringsgruppen har under utvikling et rammeverk for porteføljestyling av pakken, der nasjonale og regionale krav til mål- og resultatstyring ivaretas. Samfunnsøkonomisk lønnsomhet vil inngå i kriteriene for prioritering av tiltak.

Styringsgruppen vil utvikle et styrings- og rapporteringsverktøy med måleindikatorer og kriterier for prioritering av tiltak. Samtidig vil det måtte være rom for å gjøre de lokalpolitiske vurderinger som er nødvendige for å skape aksept for bompengedekningen og ta hensyn til rullering av en omfangsrik transportpakke i en region med mange samferdselsaktører.

Dette vil være et viktig underlag for arbeidet med fremtidige handlingsprogrammer og gi et godt grunnlag for oppfølging og styring av pakken. Samtidig vil det gi omverden bedre innsikt og transparenss i styringsgruppens foreslåtte prioriteringer

Styringsgruppen har lagt opp til årlig rullering av et 4-års handlingsprogram for Oslopakke 3, blant annet av hensyn til årlig rullering av 4-årig økonomiplan i Oslo og Akershus. Årlig rullering innebærer at man til enhver tid vil ha en 4-årshorisont i planleggingsarbeidet. Det legges likevel opp til at man gjør en mer helhetlig gjennomgang ved rullering av Nasjonal transportplan hvert fjerde år.

Styringsgruppen er opptatt av gode prosesser for utvelgelse av prosjekter og vil benytte den politiske referansegruppen som en viktig arena for å informere om styringsgruppens vurderinger og sikre et videre grunnlag for tverrpolitisk oppslutning om Oslopakke 3.

Styringsgruppen vil videre vektlegge at rapporteringen fanger opp løpende utvikling og forventede effekter av nye klimamål, transportmiddelfordeling, framkommelighet for kollektivtransporten og syklistene i hovedtraseene, og samfunnsøkonomiske virkninger så langt dette er mulig for det enkelte tiltak.

Videre vil det være behov for god løpende kontroll økonomi, fremdrift og eventuelt avvik i store prosjekter. Rapportering av og redegjørelse for bruk av bompenginntektene vil være et sentralt element i rapporteringen til staten og de lokale partene. Det er under utvikling rutiner for rapportering og kontroll for å sikre at bompenginntektene blir brukt i samsvar med forutsetningene i bompengepakka.

### **2.3 Virkninger av tiltak i handlingsprogram 2011-14**

De store riksvegprosjektene i handlingsprogrammet skal legge til rette for byutvikling i blant annet Bjørvika, Økern/Løren, Manglerud og Sandvika. Prosjektene i tilknytning til Sydhavna og Alnabru sikrer bedre atkomst til terminaler med regional og nasjonal betydning.

Målene med prosjektene i E18 Vestkorridoren og E6 Sørkorridoren er å skjerme nærmiljøet for støy og luftforurensing og bidra til byutvikling. Sammen med andre transporttiltak skal utviklingen av vegsystemet i korridorene, med vekt på kollektivtransport og sykkel, sikre effektiv persontransport i takt med forventet befolkningsvekst.

Bussterminalen på Vaterland er nylig renovert med økt standard og økt kapasitet er planlagt i prosjektet gateterminal Schweigaards gate. Terminalen har, til tross for oppgraderinger, trolig ikke tilstrekkelig kapasitet til å møte forventet vekst. Styringsgruppen for Oslopakke 3 ønsker derfor å prioritere ny bussterminal med god framkommelighet for buss, økt kapasitet og kortere gangavstander for omstigning til annet kollektivtilbud, inkl. jernbane.

Innsatsen på programområdene for riksveger i Oslo og Akershus skal øke framkommelighet og tilgjengelighet til kollektivtrafikken, bidra til universell utforming, økt trafiksikkerhet og sammenhengende sykkelvegnett. I tillegg settes det av midler til mindre utbedringer og ulike miljøtiltak. Dette er tiltak som erfaringsmessig gir stor nytteverdi.

Det er vedtatt at minst 25 prosent av de årlige bomringinntektene i Oslopakke 3 skal øremerkes finansiering av drift og mindre investeringer innen kollektivtrafikken. Forslag til prioritering av midler i handlingsprogram 2011-2014 for Oslopakke 3 viser at 29 prosent av netto bompenginntekter vil gå til slike tiltak for kollektivtrafikken.

Akershus prioriterer å bruke midlene til å sikre høyere frekvens og styrket busstilbud, drift av Kolsåsbanen og til et bedre tilbud på Nesoddbåtene. Videre skal midlene gå til gjennomføring av et forenklet takst- og sonesystem som vil bidra til et mer attraktivt og brukervennlig kollektivtilbud.

Oslo prioriterer å bruke midler til økt frekvens, vognleie og mindre investeringer for trikk og T-bane. Det planlegges blant annet 7,5 minutters frekvens på Furusetbanen fra høsten 2010 og styrket busstilbud på en del tunge linjer inkludert til/fra Fornebu fra 2011.

Det foreslås satt av betydelige midler til modernisering av Kolsåsbanen for å styrke kollektivtilbudet i Vestkorridoren. Banen er under bygging fram til Bekkestua. Planlagt åpning er august 2011. Bekkestua vil bli et viktig knutepunkt hvor både trikk, t-bane og flere busslinjer møtes. Videre utbygging vestover vil fortsette etappevis og planlagt åpning til Kolsås er 2014. Den nye banen vil gi raskere og mer pålitelig, universelt utformet kollektivtilbud med høy kapasitet.

Innenfor programområder for fylkesveg og er det satt av midler til mange typer tiltak. Flere prosjekt gjennomføres for å øke tilgjengelighet til kollektivtilbudet og bedre framkommeligheten, noe som vil bidra til å gjøre kollektivtilbudet mer attraktivt. Det planlegges å etablere 1000-1500 innfartsparkingsplasser hvorav ca 600 langs Kolsåsbanen. I tillegg planlegges bussfelt bl a Åsenhagen - Skedsmokorset og oppgradering av holdeplasser

og knutepunkt som Heggedal. Innsatsen er samordnet med Jernbaneverkets handlingsprogram. Videre prioriteres prosjekter som legger til rett for byutvikling. I perioden 2011-2013 planlegges også ferdigstillelse av i alt 13 km gang/sykkelveger fordelt på 10 lenker.

Innenfor "Store kollektivtiltak Oslo" foreslås å prioritere oppgradering av gamle t-banestrekninger, stasjoner og signalanlegg. Dette vil gi økt tilgjengelighet, standard, sikkerhet og punktlighet på t-banetilbudet. I tillegg prioriteres oppstart på Lørensvingen med Løren stasjon. Dette prosjektet vil gi ny forbindelse og økt kapasitet på t-banenettet samtidig som det gir kollektivbetjening av et stort byutviklingsområde.

Oslo prioriterer å bruke midler innen programområder for kollektivtrafikk, gang/sykkelveger, miljø, trafikksikkerhet og mindre utbedringer. Man satser videre på framkommelighetstiltak for buss og trikk og holdeplassoppgraderinger.. Det settes av midler til ny trikkelinje i Dronning Eufemias gate i Bjørvika. Videre legges det opp til gjennomføring av sykkelprosjekter i tråd med gjeldende sykkelstrategi og plan for hovedsykkelvegnettet. Innen miljøområdet vil en prioritere etablering av snødeponi og støyskjerming.

Jernbaneverkets utbygging i Osloområdet inngår i en større strategi for det sentrale Østlandet. Ved at jernbaneinfrastrukturen bygges ut og rustes opp, bindes byene sammen, og en sikrer raskere og mer effektiv transport mellom viktige knutepunkt. Effektiv jernbanetransport i regionen er et viktig bidrag for å oppnå målet om god mobilitet og redusert støy, lokal forurensning og klimagassutslipp. Et kapasitetssterkt jernbanesystem gir forutsigbarhet til å utvikle en energieffektiv arealbruk i tilknytning til banen.

Utbygging av nye dobbeltspor på jernbanen vil i tillegg til økt punktlighet og redusert reisetid, gi mulighet for et vesentlig styrket togtilbud med høyere frekvens i Oslo-området. De store prosjektene som avsluttes i Vestkorridoren i 2011 legger grunnlaget for stor forbedring i togtilbudet fra 2012. Det legges opp til anleggstart på nytt dobbeltspor Oslo - Ski inkludert Ski stasjon i perioden. Når dobbeltsporene i sør er bygget ut, vil jernbanen kunne tilby høy transportkvalitet i Oslo-området med reisetid 10-15 minutter mellom Oslo sentrum og Sandvika/Asker, Lillestrøm og Ski.

Tiltakene innenfor programområdene på jernbane vil bidra til økt kapasitet, bedre og mer tilgjengelige stasjoner og økt sikkerhet. Flere av disse tiltakene er en forutsetning for planlagt økning i togtilbudet i Oslo-området fra 2012.

### 3. Økonomiske rammer 2011-2014

For handlingsprogramperioden 2011-14 legger styringsgruppen til grunn følgende disponible ramme før eventuelt låneopptak.

2010-kroner	2011	2012	2013	2014	HP 2011-14
<b>Disponibel ramme</b>					
Bompenger	1 966	2 013	2 076	2 152	8 207
Stat - riksveg	537	365	222	500	1 624
Oslo - investeringsmidler tidl. riksveier	173	173	173	173	692
Akershus - investeringsmidler fylkesveier	172	167	167	167	673
<b>SUM DISPONIBEL RAMME</b>	<b>2 848</b>	<b>2 718</b>	<b>2 638</b>	<b>2 992</b>	<b>11 196</b>
Stat - jernbane	1 319	1 313	2 358	3 291	8 280
<b>SUM RAMME - inkl. jernbane</b>	<b>4 167</b>	<b>4 031</b>	<b>4 996</b>	<b>6 283</b>	<b>19 476</b>

Tabell 3.1 Disponibel ramme for Oslopakke 3 i perioden 2011-14 før evt. låneopptak

Samlet ramme utgjør altså 11,2 mrd i handlingsprogramperioden ekskl. jernbaneinvesteringene og 19,5 mrd. inkl. jernbaneinvesteringene.

Bompenger er hovedfinansieringskilden til Oslopakke 3 og utgjør for perioden 2011-14 nærmere 75 pst. av disponible ramme eksklusive statens bidrag til jernbaneinvesteringer i regionen.

Forventede netto bompenger fra Fjellinjen i 2010-kroner er basert på regelmessig konsumprisjustering av satsene og 1 % trafikkvekst fra 2011. Dette gir et samlet proveny i 4-årsperioden på 8,2 mrd. 2010-kroner som tilsvarer et gjennomsnittlig årlig bidrag på 2050 mill i perioden.

I St.meld. nr. 16 (2008-2009) Nasjonal transportplan (NTP) 2010-2019 og St.meld. nr. 17 (2008-2009) *Om Oslopakke 3 trinn 2* er det gitt planrammer for statlige midler og bompenger til gjennomføring av Oslopakke 3 for perioden 2010-2019.

For 2011 er Statens vegvesens foreløpige budsjettforslag for riksveg 2011 lagt til grunn. For 2012 og 2013 er rammen i Statens vegvesens handlingsprogram 2010-13 innarbeidet. Det samme gjelder i 2014 der enkeltprosjekter er nevnt. Gjennomsnittlig statlig bidrag til riksveg i perioden 2014-19 er om lag 470 mill. kroner i NTP 2010-19.

Anslått statlig ramme for statlige jernbaneinvesteringer er basert på Jernbaneverkets handlingsprogram 2010-2019 med justeringer fra Jernbaneverket.

For Akershus' del er rammen i økonomiplan 2010-13 for fylkesveier lagt til grunn, med videreføring av realnivå for 2014. For Oslos del er realnivå fra 2010 videreført, som tilsvarer nivået i kommuneproposisjonens rammetilskudd til Oslo (investeringsmidler) for tidligere riksveger.

#### 4. Forslag til prioriteringer

Styringsgruppens forslag til handlingsprogram 2011-2014 er en videreføring av handlingsprogram 2010-2013 med konsekvenser for 2014. Dette er i tråd med styringsgruppens intensjon om årlig, forenklet rullering av handlingsprogrammet.

Det er lagt vekt på å sikre midler til rasjonell gjennomføring av igangsatte prosjekter og realøkonomisk opprettholdelse av rammene til drift og mindre investeringer til kollektivtrafikk (Ruter), store kollektivprosjekter, programområder, samt lokale vei- og kollektivtiltak.

Videre er det lagt til grunn oppstart og rasjonell gjennomføring av prosjekter tatt inn i NTP 2010-13 og tiltak prioritert av styringsgruppen i forrige handlingsprogram som,

- Kolsåsbanen (Bekkestua - Kolsås)
- E18 Vestkorridoren
- E16 Sandvika (Kjørbo) - Wøyen
- Rv 22 Fetveien (Lillestrøm - Fetsund)

For 2013/14 har styringsgruppe foreslått midler til planlegging E6 Manglerudtunnel med tilstøtende vegnett og oppstart av ny bussterminal i Oslo.

Tabell 4.1 viser samlet forslag til prioritering av midler i Oslopakke 3 for perioden 2011-14.

2010-kroner	2011			2012			2013			2014			HP 2011-2014		
	Stat/ lokalt	Bom/ annet	Sum	Stat/ lokalt	Bom/ annet	Sum	Stat/ lokalt	Bom/ annet	Sum	Stat/ lokalt	Bom/ annet	Sum	Stat/ lokalt	Bom/ annet	Sum
<b>Riksveg</b>															
E6 Vinterbro - Assurtjern	10	-	10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10	-	10
E18 Bjørvika	139	196	335	-	270	270	-	240	240	-	170	170	139	876	1 015
Rv 150 Ulven - Sinsen	185	340	525	100	290	390	-	300	300	100	100	200	385	1 030	1 415
E18 Sydhavna	40	80	120	40	170	210	-	30	30	-	-	-	80	280	360
E6 Alnabruterminalen	10	-	10	20	30	50	30	70	100	-	70	70	60	170	230
E16 Sandvika - Wøyen	-	10	10	50	50	100	50	230	280	150	400	550	250	690	940
Rv 22 Lillestrøm - Fetsund	-	10	10	-	40	40	-	160	160	-	200	200	-	410	410
E18 Vestkorridor	-	-	-	-	50	50	-	450	450	-	500	500	-	1 000	1 000
Bussterminal Oslo	-	-	-	-	-	-	-	10	10	100	-	100	100	10	110
E6 Manglerudtunnel	-	-	-	-	-	-	-	10	10	-	10	10	-	20	20
Riksveg - programområder	153	276	429	155	158	313	142	148	290	150	121	271	600	703	1 303
<b>SUM RIKSVEG</b>	<b>537</b>	<b>912</b>	<b>1 449</b>	<b>365</b>	<b>1 058</b>	<b>1 423</b>	<b>222</b>	<b>1 648</b>	<b>1 870</b>	<b>500</b>	<b>1 571</b>	<b>2 071</b>	<b>1 624</b>	<b>5 189</b>	<b>6 813</b>
<b>Rammer kollektiv/program/lokalt</b>															
Drift kollektiv (Ruter)	-	603	603	-	603	603	-	603	603	-	603	603	-	2 412	2 412
Store kollektiv Akershus - Kolsåsbanen	-	350	350	-	400	400	-	450	450	-	100	100	-	1 300	1 300
Store kollektiv Akershus - Fornebu	-	2	2	-	8	8	-	50	50	-	10	10	-	70	70
Store kollektivtiltak Oslo	-	288	288	-	288	288	-	288	288	-	288	288	-	1 152	1 152
Akershus - programområder/lokale tiltak	172	61	233	167	128	295	167	128	295	167	128	295	673	445	1 118
Oslo - programområder/lokale tiltak	173	113	286	173	113	286	173	113	286	173	113	286	692	452	1 144
Planlegging	-	78	78	-	78	78	-	78	78	-	78	78	-	312	312
<b>SUM LOKALE TILTAK</b>	<b>345</b>	<b>1 495</b>	<b>1 840</b>	<b>340</b>	<b>1 618</b>	<b>1 958</b>	<b>340</b>	<b>1 710</b>	<b>2 050</b>	<b>340</b>	<b>1 320</b>	<b>1 660</b>	<b>1 365</b>	<b>6 143</b>	<b>7 508</b>
<b>SUM HANDLINGSPROGRAM (HP)</b>	<b>882</b>	<b>2 407</b>	<b>3 289</b>	<b>705</b>	<b>2 676</b>	<b>3 381</b>	<b>562</b>	<b>3 358</b>	<b>3 920</b>	<b>840</b>	<b>2 891</b>	<b>3 731</b>	<b>2 989</b>	<b>11 332</b>	<b>14 321</b>
<b>Jernbane</b>															
Lysaker - Sandvika	362	-	362	(10)	-	(10)	-	-	-	-	-	-	351	-	351
Oslo S - Ski	216	-	216	483	-	483	1 458	-	1 458	1 561	-	1 561	3 718	-	3 718
Alnabru containerterminal	120	-	120	200	-	200	400	-	400	852	-	852	1 572	-	1 572
Høvik - vendeanlegg	94	-	94	113	-	113	-	-	-	-	-	-	207	-	207
Osloprosjektet/formyelse Oslo	527	-	527	527	-	527	500	-	500	877	-	877	2 431	-	2 431
<b>SUM JERNBANE</b>	<b>1 319</b>	<b>-</b>	<b>1 319</b>	<b>1 313</b>	<b>-</b>	<b>1 313</b>	<b>2 358</b>	<b>-</b>	<b>2 358</b>	<b>3 291</b>	<b>-</b>	<b>3 291</b>	<b>8 280</b>	<b>-</b>	<b>8 280</b>
<b>SUM HP INKL. JERNBANE</b>	<b>2 201</b>	<b>2 407</b>	<b>4 608</b>	<b>2 018</b>	<b>2 676</b>	<b>4 694</b>	<b>2 920</b>	<b>3 358</b>	<b>6 278</b>	<b>4 131</b>	<b>2 891</b>	<b>7 022</b>	<b>11 269</b>	<b>11 332</b>	<b>22 601</b>

Tabell 4.1. Forslag til prioritering av midler i Oslopakke 3 for perioden 2011-14.

Forslaget til handlingsprogram innebærer at akkumulert kollektivandel siden oppstart av Oslopakke 3 er om lag 42 %. Om en tar med jernbanesatsningen, er kollektivandelen i overkant av 60 %. Geografisk fordeling mellom Oslo og Akershus opprettholdes med omtrent samme fordeling som i lokalt forslag.

Etter styringsgruppens vurdering er det ikke grunnlag for å igangsette andre store prosjekter innenfor handlingsprogramperioden. Det er tatt initiativ til etablering av et plan- og utredningsprogram for Oslopakke 3 (se kap. 6), som vil gi et grunnlag for langsiktige prioriteringer innenfor Oslopakke 3 etter 2014.

Styringsgruppen for Oslopakke 3 ser på Jernbaneverkets forslag til handlingsprogram som en forutsetning, og har ikke drøftet Jernbaneverkets prioriteringer i sitt arbeid med felles handlingsprogram for Oslopakke 3.

#### **4.1 Riksveger**

Styringsgruppen foreslår at det brukes 6,8 mrd. kr på riksvegnettet innenfor Oslopakke 3 i perioden 2011-2014. Dette fordeler seg med 5,5 mrd. kr på store prosjekter og 1,3 mrd. kr på programområdene.

##### **4.1.1. Store prosjekter**

Tabell 4.1 viser forslag til prioritering av midler til store prosjekter i perioden. I tillegg til prosjektene som er prioritert i St.meld. nr. 16 (2008-2009) Nasjonal transportplan 2010-19, foreslo styringsgruppen i Handlingsprogram 2010-2013 oppstart av E 18 Vestkorridoren og rv 22 Lillestrøm - Fetsund.

##### E18 Sydhavna

Prosjektet omfatter bygging av nytt kryss på E18 Mosseveien med ny bru ned til havna. I tillegg skal Mosseveien utvides på en om lag 900 m lang strekning for å få plass til kollektivfelt. Reguleringsplan for prosjektet ble vedtatt i januar 2010. I forslag til handlingsprogram er det satt av 380 mill. kr til gjennomføring av prosjektet med sikte på fullføring i 2013.

##### E18 Bjørvikaprojektet

Anlegget ble påbegynt i 2005 og første etappe, Bjørvikatunnelen, åpnes for trafikk høsten 2010. Andre etappe, nytt lokalvegsystem i området, er planlagt slutført i 2013-2014. Totalkostnaden er ca. 6 mrd. kr, og behovet i perioden 2011-2014 er ca. 1 mrd. kr.

##### Rv 150 Ulven - Sinsen

Anlegget ble påbegynt i 2008 og forventes åpnet for trafikk i 2013. Totalkostnaden er ca. 3,7 mrd. 2010-kr. Ring 3 legges i to parallelle tunnellop mellom Økern og Sinsen, og Østre Aker vei legges i tunnel forbi Økern. I tillegg bygges flere nye lokalvegforbindelser. Ved å skille lokaltrafikk og gjennomgangstrafikk oppnås bedre trafikkavvikling, økt trafiksikkerhet og bedre nærmiljø for svært mange. Prosjektet vil gi gode muligheter for ny bolig- og næringsutvikling i området. Behovet i perioden 2011-2014 er drøyt 1,4 mrd. kr.



### E6 Alnabruterminalen

Reguleringsplan for terminalen med riksvegtilknytning fra Nedre Kalbakkvei via Alfasetveien ble vedtatt februar 2010. I handlingsprogram for Oslopakke 3 for perioden 2011-2014 er det foreslått 230 mill. kr til prosjektet.

### Rv 22 Lillestrøm - Fetsund

Prosjektet omfatter utvidelse av eksisterende veg til fire felt med fysisk midtdeler. Prosjektet vil gi bedre framkommelighet og trafikkikkerhet på strekningen. Kostnadsanslag, inkl forbedring av gang- og sykkelvegnettet på strekningen, er om lag 410 mill. 2010-kr. Styringsgruppen foreslår at prosjektet gjennomføres i perioden 2011-2014.

### E16 Sandvika - Wøyen

Ny E16 mellom Sandvika og Wøyen vil blant annet bidra til økt trafikkikkerhet samt videre byutvikling i Sandvika. Prosjektet omfatter bygging av 3,2 km ny firefelts veg. Omleggingen av E16 er planlagt slik at den kan kombineres med ulike løsninger for framtidig E18. I handlingsprogram for Oslopakke 3 er det foreslått 940 mill. kr til prosjektet i perioden 2011-2014.

### E 18 Vestkorridoren

Vegsystemet vestover fra Oslo har store forsinkelser i rushtrafikken. Samtidig er det dårlig punktlighet og kapasitet på deler av kollektivsystemet. I lokalt forslag til Oslopakke 3 er utvikling av transportsystemet i Vestkorridoren prioritert, bl.a. E18 på strekningen Framnes - Slependen og en mer miljøvennlig løsning for E18 forbi Asker sentrum. For å kunne håndtere forventet vekst i transportetterspørsel på en effektiv og mest mulig miljøvennlig måte, er det et viktig mål å øke kollektivandelen. I videre planlegging vil det derfor legges stor vekt på å styrke kollektivtransport i konkurranse med bil.

Styringsgruppa har på denne bakgrunn foreslått å prioritere 1000 mill. kr til E18 i Vestkorridoren i perioden 2011-2014.

### E6 Manglerudtunnel - Sørkorridoren

Statens vegvesen gjennomførte i 2009 en utredning av transport og vegnett i Sørkorridoren. Sørkorridorutredningen anbefaler utbedring av E6 mellom Klemetsrud og Ryen med kollektivfelt og bygging av Manglerudtunnel for å redusere støy, forurensing og barriereeffekter av dagens veg. Statens vegvesen har startet opp forberedende planarbeid våren 2010 med sikte på å utarbeide planprogram og gjennomføre konsekvensutredning.

Styringsgruppen foreslår at det settes av 10 mill kr i 2013 og 10 mill i 2014 til planlegging av E6 Manglerudtunnel med tilstøtende veganlegg.

### Bussterminal i Oslo

Bussterminalen på Vaterland er nylig renoverert med økt standard og økt kapasitet er planlagt i prosjektet gateterminal Schweigaards gate. Terminalen har, til tross for oppgraderinger, trolig ikke tilstrekkelig kapasitet til å møte forventet vekst.

På bakgrunn av utredninger av ulike alternative lokaliseringer, anbefaler Ruter en løsning over sporområdet på Oslo S. Dette vurderes som gunstig for byutviklingen i Bjørvika, nærhet til Oslo S og kan kobles til en østre stasjonsinngang til Oslo S.

Jernbaneverket kan ikke akseptere bussterminal på lokk over sporområdet på vestsiden av Nylandsbrua som låser stasjonens infrastruktur og er skeptiske til en overbygging av østre sporområdet. Jernbaneverket ser det som svært viktig at det ikke fremmes nye byggeprosjekter over sporområdet og trakt/kulvert som kan medføre ulemper for avvikling av togtrafikken og sette begrensninger for den framtidige utviklingen av jernbanen og Oslo S som landets viktigste kollektivknutepunkt.

Jernbaneverket vil i samarbeid med transportetatene, lokale myndigheter og øvrige aktører igangsette det pålagte utredningsarbeidet så snart som mulig.

Styringsgruppen forutsetter nært samarbeid mellom berørte parter og ønsker å prioritere ny bussterminal med god framkommelighet for buss, økt kapasitet og kortere gangavstander for omstigning til annet kollektivtilbud, inkl. jernbane.

Det er satt av 200 mill i statlig bidrag i NTP-rammen for 2014-19. Styringsgruppen foreslår at det settes av 10 mill til planlegging i 2013 og 100 mill. i 2014.

#### 4.1.2 Programområder riksveg

Programområdene omfatter mindre utbedringer, gang- og sykkelveg, trafiksikkerhets-tiltak, miljø- og servicetiltak, kollektivtrafikktiltak og planlegging. Det er i handlingsprogrammet for 2011-2014 for riksveger i Oslo og Akershus foreslått 1300 mill. kr til programområdene. Av dette utgjør bompenger ca 700 mill. kr.

I forslag til handlingsprogram for Oslopakke 3 er det i 2014 satt av 270 mill. kr til programområder riksveg, herav 120 mill. kr fra bompenger.

2010-kroner	2011			2012			2013			2014			HP 2011-2014		
	Stat/ lokalt	Bom/ annet	Sum	Stat/ lokalt	Bom/ annet	Sum	Stat/ lokalt	Bom/ annet	Sum	Stat/ lokalt	Bom/ annet	Sum	Stat/ lokalt	Bom/ annet	Sum
<b>Riksveg - programområder</b>															
Mindre utbedringer	95	-	95	100	-	100	79	-	79	-	-	-	273	-	273
Gang- og sykkelveger	24	77	101	21	60	81	26	46	72	-	-	-	71	182	254
Trafiksikkerhetsiltak	-	79	79	-	27	27	1	47	48	-	-	-	1	153	154
Miljø- og servicetiltak	8	27	35	6	10	16	2	7	9	-	-	-	16	44	61
Kollektivtrafikktiltak og universell utformin	20	71	91	22	46	68	29	38	67	-	-	-	71	155	226
Planlegging	6	23	29	6	15	21	5	10	15	-	-	-	17	49	66
<b>DELSUM</b>	<b>153</b>	<b>276</b>	<b>429</b>	<b>155</b>	<b>158</b>	<b>313</b>	<b>142</b>	<b>148</b>	<b>290</b>	<b>150</b>	<b>121</b>	<b>271</b>	<b>599</b>	<b>704</b>	<b>1 303</b>

Tabell 4.2. Forslag til prioritering av programområder riksveg i Oslopakke 3 for perioden 2011-14. Delsummer for hvert programområde i HP-perioden hensyntar ikke evt. midler i 2014.

Tabell 4.2 viser fordelingen av midler på de ulike programområdene i de tre første årene basert på Statens vegvesens handlingsprogram 2010-2013. For 2014 foreligger ikke fordeling mellom de ulike programområdene.

#### Mindre utbedringer

Mindre utbedringer omfatter bl.a. forsterking av veg, oppgradering av tunneler og bruer og rehabilitering av vegutstyr. Tiltak i tunneler, blant annet Brynstunnelen, Smestadtunnelen, Hammersborgtunnelen, Ekebergtunnelen og Framnesløkka i Oslo og Kjørbotunnelen i Akershus, utgjør den største andelen.

### Gang- og sykkelveger

Om lag 80 pst av midlene til dette programområdet ble i forslag til handlingsprogram 2010 – 2013 avsatt til utvikling av sammenhengende sykkelvegnett. Resten av rammen ble i hovedsak disponert til forbedring av eksisterende sykkelveger etter sykkelveg-inspeksjoner. Statens vegvesen legger opp til å videreføre denne profilen i 2014.

### Trafikksikkerhetstiltak

Trafikksikkerhetstiltak omfatter en rekke ulike tiltak som er målrettet for å redusere ulykker, for eksempel midtrekkverk på to- og trefelts veger, tiltak mot utforkjøringsulykker, kryssombygginger m.v.

### Miljø- og servicetiltak

Dette omfatter støyskjermingstiltak, ivaretagelse av biologisk mangfold, oppfølging av vanndirektivet m.m. En stor del av midlene er planlagt brukt til støyskjermingstiltak for å ivareta forskriften til forurensingsloven.

### Kollektivtrafikktiltak

Dette omfatter oppgradering av holdeplasser og kollektivknutepunkter, etablering av kollektivfelt og andre fysiske tiltak som gir bedre framkommelighet for kollektivtransport på riksveg og økt tilgjengelighet til kollektivtilbudet. Prinsippet om universell utforming legges til grunn for planlegging av tiltakene.

## **4.2 Regionale tiltak i Akershus**

I handlingsprogrammet for Oslopakke 3 er det foreslått å bruke ca. 3,6 mrd. kroner på regionale tiltak i Akershus. Av dette utgjør bompenger 2,9 mrd. kroner og egenfinansiering knyttet til investeringer i det nye fylkesvegnettet om lag 0,7 mrd. kroner. I tillegg bevilger fylkeskommunen midler til drift av kollektivtransport, om lag 0,5 mrd. kroner årlig (2010).

Det fylkeskommunale bidraget til Oslopakke 3 fastlegges i forbindelse med fylkestingets behandling av økonomiplan 2011-14 og budsjettet for 2011. Spesifiseringen mellom strekningsvise investeringer og de ulike programområdene vil bli detaljert i den lokale Samferdselsplanen for Akershus.

### **4.2.1 Veg - store prosjekter og programområder**

Det er forutsatt et gjennomsnittlig årlig bompenggebidrag til store prosjekter (strekningvise tiltak) og programområder på fylkesvegnettet på 128 mill. kr i perioden 2010-14. På grunn av store bindinger ble beløpet økt i 2010, og balansert med et tilsvarende lavere beløp i 2011 (61 mill. kr). Prosjektene for perioden 2011-14 vil bli konkretisert i Lokal samferdselsplan for Akershus 2011-14, nedenfor gis oversikt basert på HP 2010-13.

#### Store prosjekter

I Handlingsprogram for fylkesveger 2010-2013 var det satt av 98 millioner kroner til strekningsvise tiltak. Dette gjaldt 5 veglenker, hvorav en sluttbevilgning til Fv 154 Søndre tverrveg. De øvrige strekningene omfatter:

- Rv 152 Ottarsrud-Gislerud i Frogn, lokalt miljø- og fremkommelighetstiltak
- Rv 154 Nordbyveien, miljø og trafikksikkerhet i forbindelse med ny samleveg mot Ski sentrum, ferdigstillelse av 1. etappe.
- Rv 164 Løkkåstunnelen i Sandvika, ferdigstillelse i 2011
- Ny tverrveg i Jessheim, oppstartsbevilgning i 2013. Det er forutsatt 50 % lokal finansiering.

#### Mindre utbedringer

I Handlingsprogram for fylkesveger 2010-2013 var det satt av 113 millioner kroner til mindre utbedringer, mellom annet for å løse akutte behov for utbedringer av blant annet bruer og tunneler.

#### Gang- og sykkelveier

I Handlingsprogram for fylkesveger 2010-2013 var det satt av 309 millioner kroner til gang- og sykkelveier. Det vil bli ferdigstilt flere prosjekter i 2010. I perioden 2011-2014 vil det arbeides med ca ti enkeltprosjekter på i alt ca 13 km. Akershus fylkeskommune har i tillegg vedtatt å forskottere to prosjekter som også vil startes i perioden.

#### Trafikksikkerhetstiltak

I Handlingsprogram for fylkesveger 2010-2013 var det satt av 176 millioner kroner til trafikksikkerhetstiltak. I perioden 2011-2014 vil det arbeides med ca 8 enkeltprosjekter (kryssutbedringer, kurveutretting, midtdeler). I tillegg kommer generelle tiltak som Aksjon skolevei (12 mill kr per år) og TS-revisjoner.

#### Miljø- og servicetiltak

I Handlingsprogram for fylkesveger 2010-2013 var det satt av 138 millioner kroner til miljø- og servicetiltak. Dette omfatter blant annet miljøgater, støyskjerming og støtte til prosjekt "Hydrogenveien".

#### Kollektivtrafikktiltak

I Handlingsprogram for fylkesveger 2010-2013 var det satt av 377 millioner kroner til kollektivtrafikktiltak. Eksempel på større prosjekter i perioden 2011-2014 er kollektivfelt mellom Åsenhagen - Skedsmokorset (37 mill. kr) og oppgradering Heggedal kollektivknutepunkt (67 mill kr i tillegg til et tilsvarende beløp over JBVs budsjett). Det tas sikte på å bruke til sammen ca 115 mill kr til innfartsparkering (inkl 30 mill kr fra eget fond). Bruken av midler samordnes med tiltak i Jernbaneverkets handlingsprogram.

### **4.2.2 Større kollektivtiltak**

#### Kolsåsbanen

Oppgradering av T-banen i Akershus fra Lysakerelven til Bekkestua er under gjennomføring, og inkluderer forlengelse av Lilleakerbanen til Bekkestua. Planlagt åpning til Jar stasjon er desember 2010, og til Bekkestua i august 2011.

Parsellen Bekkestua - Kolsås er under utredning og foreslås startet opp med utarbeidelse av byggeplaner i 2011 og anleggsstart i 2012. Det er forutsatt en kostnadsramme på 1 mrd kr på strekningen Bekkestua - Kolsås. Fylkeskommunen legger til grunn en forsering av

strekningen Bekkestua-Gjønnes som del av anleggsfasen fram til Bekkestua med sikte på åpning vinteren 2012.

Restbehov for parsellen Lysakerelven - Bekkestua (t.o.m. Gjønnes), og inkludert planlegging av parsellen Bekkestua-Kolsås, anslås til om lag 350 mill. kr i 2011.

#### Kollektivbetjening Fornebu

Ruter har utredet alternative løsninger for kollektivbetjening av Fornebu som et felles oppdrag for Oslo og Akershus. Det er anbefalt å gå videre med en tung skinnegående løsning som det i dag ikke finnes finansiering til. Det må derfor utredes nødvendige infrastrukturtiltak for å legge til rette for utvidet bussbetjening på mellomlang sikt. I planleggingen legges det til grunn bussbetjening i egen trasé for buss. Egen trasé for buss vurderes også for E18 vestkorridor.

Foreløpig settes av 70 mill. kr i perioden 2011-2014 for tiltak som skal gi økt fremkommelighet for buss (inkludert midler til videre planlegging av fremtidig kollektivbetjening), men dette er et høyst usikkert anslag og må utredes nærmere før neste års revisjon av handlingsprogrammet.

#### **4.2.3 Tilskudd til drift av kollektivtransport fra Oslopakke 3**

Det er lagt til grunn at 267 mill. kr per år benyttes til å styrke driften av kollektivtrafikk i Akershus perioden 2011-14 i form av økt offentlig kjøp og mindre investeringer iht. Ruters strategiske plan K2010. Deler av tilbudsstyrking i Akershus ble innført allerede fra august 2007, under henvisning til kommende Oslopakke 3-finansiering. Videreføring av disse tiltakene i 2008, 2009 og de kommende årene kommer således ikke til syne som nye tilbudsløft.

En av de klare forventningene til bedre kollektivtrafikk ved etableringen av Ruter, var et samordnet og forenklet pris- og sonesystem. Ruter har fremmet et forslag til en sterk forenkling, med fire soner og vesentlig færre billettyper, som vil gjøre det enklere å reise kollektivt i hovedstadsområdet. Resultatet blir ventelig økt trafikk og høyere kollektivandel. Som et nødvendig ledd i forenklingen, må prisnivåene i Oslo og Akershus harmoniseres.

#### **4.2.4 Planlegging**

Det er lagt til grunn at det skal brukes 30 mill. kr per år, hvorav 28 mill.kr i bompenger til planlegging av regionale tiltak innenfor Oslopakke 3 i Akershus.

#### **4.2.5 Trafikantbetaling til vognmateriell i Akershus**

Ordningen med bruk av trafikantbetaling til innkjøp av vognmateriell ("75-øringen") er en del av Oslopakke 3 til utgangen av 2011. Eksisterende avtaler (jf Oslopakke 2 om innkreving, bruk og rapportering av midlene) opprettholdes i denne perioden. Etter 2011 står partene fritt til å vurdere om de fortsatt ser behov for å øremerke et slikt takstpåslag til vognmateriell. Ordningen vil fram t.o.m 2011 bli benyttet til å finansiere innkjøp av 15 nye T-banepålegg til Kolsåsbanen, kostnad ca 240 mill. kr.

### **4.3 Regionale tiltak i Oslo**

I handlingsprogrammet for Oslopakke 3 er det foreslått å bruke ca. 3,6 mrd. kroner på regionale tiltak i Oslo. Av dette utgjør bompenger 2,9 mrd. kroner, mens det lokale bidraget er satt lik rammetilskuddet til investeringer i det nye kommunalvegnettet og utgjør om lag 0,7 mrd. kr.

I tillegg bevilger Oslo kommune betydelig midler til investeringer i kommunalt vegnettet og infrastruktur samt drift av kollektivtransport. Tilskudd til Ruter utgjør om lag 1,4 mrd. kroner årlig (2010).

Den endelige prioriteringen av kommunale rammer og prosjekter på det regionale transportnettet i Oslo vil skje gjennom Oslo bystyes behandling av økonomiplan for 2011-2014.

#### **4.3.1 Veg - store prosjekter**

Det settes av om lag 286 mill. kr årlig til store prosjekter og programområder. Disse midlene skal brukes på det overordnede kommunale vegnettet (tilnærmet fylkesvegnett før 1990).

Store prosjekter på det lokale vegnettet som kommunen har og får ansvaret for, er for tiden knyttet til hovedvegutbyggingen i Bjørvika og Ulven-Sinsen. Lokalvegnettet knyttet til disse hovedvegprosjektene bygges ut i regi av Statens vegvesen, i Bjørvika finansiert av bompenger og ved Økern finansiert av bykassen.

Oslo kommune har ikke tatt endelig stilling til oppstart av andre store vegprosjekter. Ferdig regulerte planer foreligger for Bogstadveien og Ring 2 fra Carl Berner til Blindernveien. Røatunnelen og eventuell ny forbindelse fra Bjørvika til Økern bli tatt opp i senere handlingsplanrullering.

#### **4.3.2 Programområder**

##### Kollektivtrafikk

Arbeidet med planlegging og gjennomføring av fremkommelighetstiltak for trikk og buss er høyt prioritert av Oslo kommune. Dette viser seg å gi resultater i reduserte forsinkelser for kollektivtransporten og økte kollektivandeler. I 2011 vil det arbeides videre med å styrke prioritering i kryss, bygge kollektivfelt og oppgradering av holdeplasser og knutepunkt. Et spesielt satsningsområde er tiltak for å øke kapasitet og tilgjengelighet i Oslo sentrum.

I 2011 planlegges kollektivfelt bygget i Tvetenveien mellom Stordamveien og rampene på Ytre Ringvei, Hans Nielsens Hauges gate, Kierschows gate og på deler av linje 21 mellom Ullevålsveien og Københavngata. Ny trikketrasé i Dronning Eufemias gate er også planlagt ferdigstilt i 2013/2014. Ensjø T-banestasjon vurderes også igangsatt i handlingsprogramperioden.

##### Gang/sykkelveier

Gjennomføringen av plan for hovedsykkelvegnettet, sykkelstrategien og Samferdselsetatens egne handlingsplaner ligger til grunn for prioriteringer av tiltak innenfor dette programområdet.

Det er tre parseller av hovedsykkelveinettet hvor det er vedtatte reguleringsplaner og hvor anleggstart er planlagt i 2011: Parkveien-Wergelandsveien hvor det er planlagt sykkelfelt og rundkjøring, Rute Ring 2 på Skøyen, fra E18 til Thune, og Ring 2 fra Fjellgata/ Jørgen Løvlands gate til Vogts gate.

#### Trafikksikkerhet

Samferdselsetaten utarbeider egne handlingsplaner for trafikksikkerhet. Oslo kommune støtter opp om nullvisjonen, og har målsetning om reduksjon av antall drepte og alvorlig skadde på tross av forventet trafikkvekst. Det er tatt utgangspunkt i denne handlingsplanen ved utarbeidelse av tiltakslistene.

#### Miljø

Oppfølging av byøkologisk program er en viktig del av miljøstrategien. I inneværende handlingsprogramperiode skal det også reguleres og etableres to arealer til snødeponi. Støyskjerming inngår i tiltakslistene innenfor programområdet miljø.

#### Mindre utbedringer

Programområdet inneholder mindre tiltak for å opprettholde vegstandarden. Det er satt av midler til bruer som for eksempel oppgradering av Voksenkollen bro og Brynsengfarete bro. I tillegg er det satt av midler til utstyr langs vegen som for eksempel veglys og vegmaster.

### **4.3.3 Tilskudd til drift av kollektivtransport fra Oslopakke 3**

Det er i lokalt forslag forutsatt at minimum 25 pst av bompenginntektene i Oslopakke 3 skal gå til å styrke driften av kollektivtrafikken. I 2011-2014 vil det i Oslo settes av 336 mill. kr pr. år som overføres direkte til Ruter som tilskudd til drift og småinvesteringer.

Bruken av driftsmidlene blir gradvis dreid mot styrking av t-banetilbudet blant annet gjennom anskaffelsen av nye vogner og gjenåpning av Kolsås- og Holmenkollbanen.

Tilskudd til drift går i Oslo til anskaffelse og drift av 45 nye T-banetrokker som er bestilt og faset inn i løpet av sommeren 2010. Dette gir ca. 30 pst. økt kapasitet på T-banen. I handlingsprogramperioden vil følgende driftstiltak (inkl. vognleie) søkes dekket innenfor Oslos andel av driftsmidlene:

- 7,5 minutters rute på Grorudbanen (innført i 2008)
- Full tog lengde på 4/6 fra 2010/2011
- Kolsåsbanen forlenget til Jar fra 2010/2011
- 7,5 minutters rute på Furusetbanen fra høsten 2010
- Frekvensøkning buss Søndre Nordstrand fra 2011/2012
- Ny rutemodell T-bane fra 2013
- Styrket busstilbud linjene 20, 21, 28, 31, inkludert del av tilbud til/fra Fornebu fra 2011

### **4.3.4 Opprustning T-banen**

I lokalt forslag til Oslopakke 3 er det satt av midler til opprustning av T-banen i Oslo. For 2011-2014 har Oslo lagt til grunn et nivå på om lag 290 mill. kr per år. Anvendelsen av disse

midlene er tenkt disponert på prosjektene nedenfor, men vil bli endelig prioritert av Oslo kommune:

- Oppgradering av eksisterende infrastruktur herunder signal- og sikringsanlegg,
- Lørensvingen (tidligere omtalt som Haslesvingen) med ny Løren stasjon
- Fellestunnelen, nytt signalsystem og utrede automatisering
- Lambertseterbanen, oppgradering av bane og stasjoner
- Østensjøbanen, oppgradering av bane og stasjoner

#### 4.3.5 Planlegging

I Oslo er det lagt til grunn 28 mill. kr til planlegging av regionale tiltak innenfor Oslopakke 3.

#### 4.3.6 Trafikantbetaling til vognmateriell i Oslo

Ordningen med bruk av trafikantbetaling til vognmateriell ("75-øringen") er en del av Oslopakke 3 til utgangen av 2011. Eksisterende avtaler (jfr. Oslopakke 2 om innkreving, bruk og rapportering av midlene) opprettholdes i denne perioden. Etter 2011 står partene fritt til å vurdere om de fortsatt ser behov for å øremerke et slikt takspåslag til vognmateriell I Oslo brukes disse midlene til delfinansiering av nye T-banevogner.

#### 4.4 Jernbaneprioriteringer i Oslo og Akershus

Dette kapitlet viser Jernbaneverkets prioriteringer av midler til store investeringsprosjekter og programområder i Oslo og Akershus, og er basert på Jernbaneverkets foreløpige forslag til handlingsprogram for 2010-19 med forslag til justeringer våren 2010 og regnet om til 2010-kroner.

##### 4.4.1 Store investeringsprosjekter

I perioden 2011-2014 skal det nye dobbeltsporet i vest åpnes for trafikk, nytt vendeanlegg tas i bruk på Høvik og strekningen mellom Lysaker og Etterstad som inkluderer Oslotunnelen, være fullstendig modernisert. Det er planlagt oppstart på containerterminalen på Alnabru og nytt dobbeltspor Oslo-Ski.

2010-kroner	2011	2012	2013	2014	HP 2011-2014
<b>Jernbane</b>					
Lysaker - Sandvika	362	(10)	-	-	351
Oslo S - Ski	216	483	1 458	1 561	3 718
Alnabru containerterminal	120	200	400	852	1 572
Høvik - vendeanlegg	94	113	-	-	207
Osloprosjektet/fornyelse Oslo	527	527	500	877	2 431
<b>DELSUM</b>	<b>1 319</b>	<b>1 313</b>	<b>2 358</b>	<b>3 291</b>	<b>8 280</b>

Tabell 4.3 Store investeringstiltak i jernbanenettet i Oslopakke 3 området, 2010-kroner, mill. kroner (kilde: Foreløpig handlingsprogram for Jernbaneverket 2010 -19 + forslag til justeringer)

#### Vestkorridoren: Nytt dobbeltspor Lysaker - Sandvika

Det 6,7 km lange nye dobbeltsporet mellom Lysaker stasjon og Sandvika skal stå ferdig i 2011 og vil sammen med ny Lysaker stasjon gi en vesentlig kapasitetsøkning, redusert kjøretid og forbedret punktlighet i Vestkorridoren.



### Nytt dobbeltspor Oslo - Ski

Nytt dobbeltspor mellom Oslo og Ski er det største prosjektet i Nasjonal transportplan 2010-2019. Prosjektet vil gi økt kapasitet, kortere reisetid (fra dagens 22 til 11 minutter for knutepunktstoppende tog) og bedre punktlighet på en av Norges tettst trafikkerte jernbanelinjer. Prosjektet er planlagt ferdigstilt i 2018.

### Alnabru Containerterminal

Alnabru er navet for godstransport på bane i Norge. Det er behov for utbygging av terminalen for å dekke framtidige kapasitetsbehov. Dette er et nødvendig ledd i Jernbaneverkets strategi om dobling av godskapasiteten på hovedstrekningene for bane. Det er avsatt 1147 mill kr til utvikling av Alnabru Containerterminal i NTP 2010-2019.

I gjeldende utkast til Jernbaneverkets handlingsprogram er det kun satt av 150 millioner kroner til prosjektet i perioden 2014-2019. Utredning av Alnabru Containerterminal viser at dette ikke er tilstrekkelig. I utredningen anbefales det å doble dagens kapasitet innen 2020 ved å gjennomføre byggetrinn 1 med kostnadsanslag på om lag 5 mrd. kr. Jernbaneverket forutsetter at byggetrinn 1 kan igangsettes i 2014 med kostnadene likt fordelt over byggeperioden.

### Vendeanlegg Høvik

For å håndtere flere lokaltog vest for Oslo etter at nytt dobbeltspor Lysaker-Sandvika står ferdig i 2011, planlegges nytt anlegg på Høvik for å kunne snu flere tog som i dag snur på Skøyen. Anlegget må stå ferdig før ny ruteplan (R2012) med betydelig økt togtilbud i regionen, kan innføres. Det er satt av om lag 200 mill kr til å fullføre prosjektet i 2011-2012.

### Fornyelse i Oslo-området

Jernbanen i Oslo og Akershus har hatt mange driftsavbrudd på grunn av feil i infrastrukturen de siste årene. Jernbaneverket har startet arbeidet med total fornyelse av "innerstrekningene" i Oslo-området. I første omgang er hovedfokus oppgradering av strekningen Etterstad-Lysaker som inkluderer Oslotunnelen. Strekningen vil ha "Gardermobanestandard" når arbeidet er ferdig utført. Prosjektet vil blant annet fjerne mange av årsakene til forsinkelsene i dag som er knyttet til gamle signalanlegg og feil på sporvekslere. Det er i alt satt av om lag 3,8 mrd kr finansiert dels over investeringsbudsjettet (2 mrd) og dels over vedlikeholdsbudsjettet.

#### **4.4.2 Programområder**

Programområdene omfatter små og mellomstore investeringer i eksisterende infrastruktur. Flere av tiltakene er forutsetning for planlagt bedringen i togtilbudet i Osloområdet fra 2012.

### Kapasitet og gods

Dette programområdet dekker tiltak for økt kapasitet for gods- og persontransport som ikke fanges opp av større nyanlegg. Siktemålet er å bygge ut kapasiteten på hovedstrekningene mellom de store byene slik at godsmengdene kan dobles innen 2020 og tredobles innen 2040. For persontrafikken vektlegges i første omgang tilrettelegging for ny ruteplan 2012.

Viktige tiltak i Oslo og Akershus er:

- Lengre kryssingsspor ved Frogner vil bedre kapasiteten på Hovedbanen.
- Forlengelse av spor 13 på Lillestrøm for bedre trafikkavviklingen på Kongsvingerbanen.
- Eidsvoll stasjon - forlengelse av vendespor og mer stillingskapasitet.
- Nytt kryssingsspor på Jensrud og forlengelse av kryssingsspor ved Harestua.

Fra 2014 er det satt av midler til kapasitetstiltak på Hovedbanen og Gjøvikbanen.

#### Stasjoner og knutepunkter

Programområdet stasjoner og knutepunkter omfatter tiltak for publikumsrettede fasiliteter på stasjoner, holdeplasser og knutepunkter. Det legges vekt på sikkerhet, informasjon, universell utforming og generell standardheving. Innføring av ny ruteplan i 2012 vil innebære at det må gjennomføres en del infrastrukturtiltak og plattformtiltak på noen av stasjonene.

Noen av de største prosjektene innen programområdet stasjoner og knutepunkt er ny østre stasjonsinngang til Oslo S, og tiltak på stasjonene Heggedal, Holmlia, Dal og Rånåsfoss.

#### Sikkerhet og miljø

Dette programområdet omfatter rassikring, sikring av planoverganger og andre sikkerhets-tiltak, samt ulike miljøtiltak inkl støyskjerming. I planperioden 2010-2013 er det planlagt å gjøre tiltak på blant annet Drammensbanen og Hovedbanen.

#### **4.4.3 Innfartsparkering**

Tiltak for utvikling av innfartsparkering skjer som regel i samarbeid med andre etater. I Oslo og Akershus er tiltakene ofte helt eller delvis finansiert med midler fra programområdene for riksveger eller fylkesveger. Innenfor disse programområdene har det til nå vært satt av i størrelsesorden 15 millioner per år til innfartsparkering. Når Jernbaneverket bygger nye stasjoner eller gjør store endringer på eksisterende stasjoner, er det vanlig å etablere parkeringsplasser som del av jernbaneanlegget. Innenfor Oslopakke 3-området gjelder dette ved Ski, Høvik og Frogner i denne handlingsprogramperioden.

## 5. Lånebehov i Oslopakke 3

Handlingsprogram 2010-13 viste et behov for låneopptak på om lag 3,5 mrd. kroner, hvorav om lag 1,0 mrd i 2010. Dette var begrunnet i ønske om rasjonell fremdrift av store prosjekter og opprettholdelse av midler til kollektiv og programområder. Det vises til dette handlingsprogram for ytterligere bakgrunn for lånebehov i 2010-13.

Stortinget fattet 15.12.2009 vedtak om at det i 2010 kan tas opp lån på inntil 1,1 mrd. kr jf. Prop. 53 S (2009-2010) Låneopptak for Oslopakke 3 i 2010, etter at låneopptak for 2010 var behandlet lokalpolitisk i Oslo og Akershus.

Styringsgruppen har per mai 2010 grunn til å tro at låneopptaket for 2010 vil bli lavere enn tidligere forutsatt fordi noen prosjekter har hatt noe senere framdrift enn planlagt. Styringsgruppen vil komme med en revidert prognose for låneopptak 2010 ved utgangen av 2. tertial 2010.

For å unngå redusert anleggsfremdrift for store prosjekter som Kolsåsbanen og Ulven-Sinsen og/eller kutt i rammene til drift av kollektiv og programområder, anbefaler styringsgruppen at låneopptak for 2011 på om lag 0,5 mrd. kroner godkjennes.

Styringsgruppens forslag til handlingsprogram 2011-14 vil medføre en videreføring av låneopptak på om lag 0,7 mrd i 2012, 1,4 mrd i 2013 og 0,9 mrd kroner i 2014. Det vil i tilfelle innebære at man ved utgangen av 2014 har en akkumulert lånesaldo på om lag 4,4 mrd. kroner.

Gitt forventet rentenivå vil dette medføre samlede rentekostnader i handlingsprogramperioden på ca. 400 mill. kroner og rundt 200 mill. kroner årlig etter 2014, jfr. tabell 5.1 nedenfor.

2010-kroner	2011	2012	2013	2014	HP 2011-2014
<b>Disponibel ramme</b>					
Bompenger	1 966	2 013	2 076	2 152	8 207
Lån (inkl. dekning renter)	486	738	1 401	903	3 527
Stat - riksveg	537	365	222	500	1 624
Oslo - investeringsmidler tidl. riksveier	173	173	173	173	692
Akershus - investeringsmidler fylkesveier	172	167	167	167	673
<b>SUM DISPONIBEL RAMME</b>	<b>3 333</b>	<b>3 456</b>	<b>4 039</b>	<b>3 895</b>	<b>14 723</b>
Rentekostnader	44	75	119	164	402
Akkumulert lån	1 376	2 070	3 395	4 179	4 417

Tabell 5.1 Disponibel ramme med låneopptak inkl. rentekostnader (ekskl. jernbane)

Låneomfanget har vært tema i møtene i politisk referansegruppe våren 2010 og det er uttrykt bekymring for omfanget av låneopptaket og konsekvenser for gjennomføring av øvrige tiltak som ligger i lokalt forslag.

Styringsgruppen peker på at det foreslåtte låneopptaket medfører en forskuttering som vil gi redusert handlingsrom etter 2015. Styringsgruppen påpeker likevel at man etter ferdig-

stillelse av flere store prosjekter i 2014 vil få noe økt fleksibilitet innenfor de forventede rammene til Oslopakke 3, som vil muliggjøre en gradvis nedbetaling av et slikt låneomfang.

Styringsgruppen ser på det nåværende tidspunkt det ikke som aktuelt å styrke inntektssiden til Oslopakke 3 hva angår bompenginntekter for 2011, ut over å opprettholde realverdien gjennom inflasjonsjustering av bompengetakstene. Inntektssiden kan naturligvis styrkes gjennom økte bevilgninger, men styringsgruppen har foreløpig lagt til grunn kjente rammer fra Nasjonal Transportplan og økonomiplanene til Oslo kommune og Akershus fylkeskommune for perioden 2010-13.

I tråd med signalene fra politisk referansegruppe ser styringsgruppen behov for en bredere prosess knyttet til de langsiktige prioriteringene innenfor Oslopakke 3 og ser det som naturlig at finansieringsgrunnlaget for pakken er et hovedelement i disse diskusjonene.

## 6. Utredningsgrunnlag for prioriteringer etter 2014

Styringsgruppen for Oslopakke 3 har våren 2010 tatt initiativ til etablering av et plan- og utredningsprogram for Oslopakke 3, som skal gi et godt faglig underlag for de langsiktige prioriteringer innenfor Oslopakke 3 etter 2014.

Med en årlig bompengeramme på om lag 2,0 mrd. kroner og i underkant av 1,0 mrd. kroner over ordinære budsjetter, har store riksvegprosjekter i starten av pakkens levetid, som Bjørvika og Ulven-Sinsen (samlet om lag 3,0 mrd. kroner i bompenger i perioden 2010-14) og drift av kollektiv (også om lag 3,0 mrd. kroner i bompenger i samme periode) gitt svært begrensede muligheter til å gjennomføre reelle prioriteringer innenfor Oslopakke 3 i perioden frem til og med 2014.

Etter 2014 har imidlertid ikke nevnte riksvegprosjekter bevilgningsbehov. Det samme gjelder rv 22 og E16 Sandvika - Wøyen (etter 2015). Det ligger med andre ord an til et økt handlingsrom innenfor Oslopakke 3 fra 2015/16.

I arbeidet med et utredningsgrunnlag for langsiktige prioriteringer for Oslopakke 3 skal det gjøres en helhetlig vurdering av transportsystemet med fokus på de tre hovedkorridorene; Vestkorridoren, Sørkorridoren og Nord-østkorridoren, samt Oslo sentrum.

Samlet transportbehov og -kapasitet på veg, jernbane og kollektiv per korridor skal vurderes og virkninger av tiltak i korridorene skal utredes. Ulike tiltak skal vurderes ut fra transport- og miljøvirkninger for hele korridoren og for det regionale transportsystemet. Lokale virkninger for miljø, trafiksikkerhet og stedsutvikling må dessuten vurderes for hvert enkelt tiltak. Konsekvenser av og for arealutviklingen i regionen skal hensyntas.

Målet er at dette skal gi styringsgruppen og politisk referansegruppe et bedre grunnlag for å gjøre helhetlige prioriteringer innenfor rammene for Oslopakke 3, og et fundament for målstyring av Oslopakke 3.

Styringsgruppen vil etablere et mandat med forslag til arbeidsopplegg og starte opp et slikt arbeid høsten 2010, etter at politisk referansegruppe har fått det fremlagt. Resultatet fra arbeidet bør foreligge i løpet av 2011 – i tide til rullering av handlingsprogrammet våren 2012.

Arbeidet skal gjennomføres som et samarbeid mellom Oslopakke 3-partene og involverte transportetater, og må samordnes med NTP-arbeidet 2014-23 og det regionale plan-samarbeidet for Oslo og Akershus både når det gjelder innhold og fremdrift. Videre vil det være viktig at pågående utredningsarbeid i virksomhetene (Ruters K2012, Statens vegvesens veg- og gatenettstrategi, handlingsprogramarbeid, m.fl.) inngår som grunnlag, og at dobbeltarbeid unngås.

Det foreslås at den faglige koordineringsgruppen for Oslopakke 3, hvor transportetatene, Ruter, NSB og flere arealmyndigheter i regionen er representert, får en koordineringsrolle knyttet til plan- og utredningsprogrammet.

VEDLEGG 1

**Kollektivprofil og fylkesfordeling Oslopakke 3**

<i>2010-kroner</i>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>HP 2011-14</b>	<b>Akk. 2008-14</b>
<b>O3 - INKLUSIVE JERNBANE*</b>						
<b>Sum kollektiv</b>	<b>2 838</b>	<b>2 907</b>	<b>4 071</b>	<b>4 609</b>	<b>14 425</b>	<b>22 002</b>
Andel kollektiv	63 %	63 %	66 %	66 %	65 %	61 %
<b>Sum Oslo</b>	<b>2 869</b>	<b>2 954</b>	<b>3 373</b>	<b>4 104</b>	<b>13 300</b>	<b>19 507</b>
Andel Oslo	62 %	62 %	53 %	57 %	58 %	53 %
Kollektiv Oslo	1 847	2 049	2 709	3 587	10 191	14 107
Andel kollektiv Oslo	64 %	69 %	80 %	87 %	77 %	72 %
<b>Sum Akershus</b>	<b>1 662</b>	<b>1 662</b>	<b>2 827</b>	<b>2 839</b>	<b>8 990</b>	<b>16 561</b>
Andel Akershus	36 %	35 %	44 %	40 %	39 %	45 %
Kollektiv Akershus	991	858	1 363	1 022	4 234	7 895
Andel kollektiv Akershus	60 %	52 %	48 %	36 %	47 %	48 %
Planlegging og renter	122	153	197	242	714	819
Andel ikke geografisk allokert	3 %	3 %	3 %	3 %	3 %	2 %
<b>TOTALSUM**</b>	<b>4 652</b>	<b>4 769</b>	<b>6 397</b>	<b>7 185</b>	<b>23 003</b>	<b>36 886</b>

<b>O3 - EKSLUSIVE JERNBANE*</b>						
<b>Sum kollektiv</b>	<b>1 519</b>	<b>1 594</b>	<b>1 713</b>	<b>1 319</b>	<b>6 145</b>	<b>10 214</b>
Andel kollektiv	46 %	46 %	42 %	34 %	42 %	42 %
<b>Sum Oslo</b>	<b>2 114</b>	<b>1 986</b>	<b>1 744</b>	<b>1 595</b>	<b>7 438</b>	<b>12 959</b>
Andel Oslo	63 %	57 %	43 %	41 %	51 %	52 %
Kollektiv Oslo	806	794	804	892	3 295	5 565
Andel kollektiv Oslo	38 %	40 %	46 %	56 %	44 %	43 %
<b>Sum Akershus</b>	<b>1 098</b>	<b>1 318</b>	<b>2 098</b>	<b>2 059</b>	<b>6 572</b>	<b>11 321</b>
Andel Akershus	33 %	38 %	52 %	53 %	45 %	45 %
Kollektiv Akershus	668	766	886	496	2 816	4 585
Andel kollektiv Akershus	61 %	58 %	42 %	24 %	43 %	40 %
Planlegging og renter	122	153	197	242	714	819
Andel ikke geografisk allokert	4 %	4 %	5 %	6 %	5 %	3 %
<b>TOTALSUM**</b>	<b>3 333</b>	<b>3 456</b>	<b>4 039</b>	<b>3 895</b>	<b>14 723</b>	<b>25 098</b>

\* Oslopakke 3 er budsjettmessig forutsatt startet opp 1. juli 2008. Relevante riksvegprosjekter i 2008 er inkludert med 50% av 2008-bevilgning i kolonne for akkumulert O3 i perioden 2008-2014. Dobbeltspor Oslo-Ski er fylkesmessig fordelt 50-50 mellom Oslo og Akershus.

\*\* Totalsum inkl. rentekostnader (ikke inkl. i tabell 4.1).

## VEDLEGG 2

### Prosjektportefølje i lokalt vedtak om Oslopakke 3 høsten 2006 og planstatus for prosjektporteføljen som vist i St. meld. nr. 17 (2008-09) Om Oslopakke 3 trinn 2.

#### Tiltak i Oslopakke 3 (utdrag fra saksframlegg lokale vedtak høsten 2006)

Oslopakke 3 inneholder investeringsprosjekter for både veiutbygging og kollektivtrafikk-utbygging. I tillegg er det satt av midler til drift av kollektivtrafikken. Det største veiprojektet er bygging av ny E18 fra Asker sentrum til Framnes i Oslo, som for øvrig kan bygges i flere tapper.

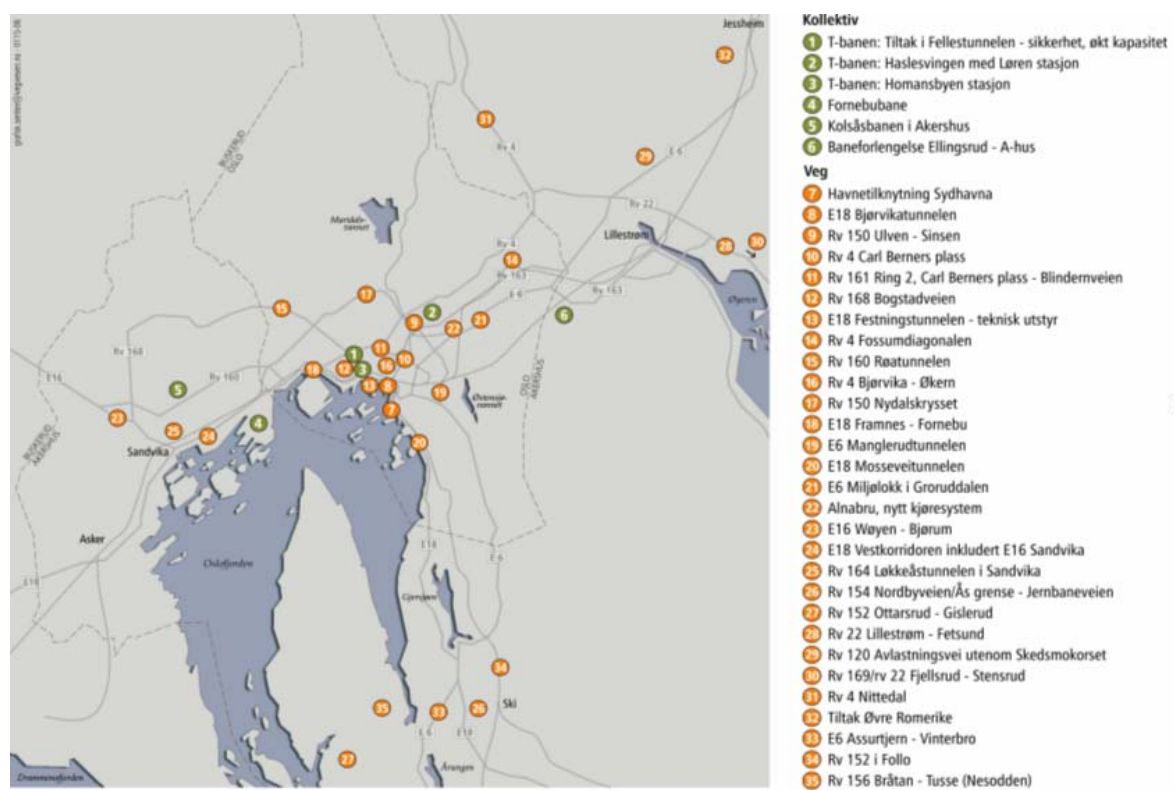


Fig. 1: Kart som viser oversikten over prosjektene i Oslopakke 3 (Kilde: Statens vegvesen)

I tillegg til prosjektlisten i figur 1 er det forutsatt driftsmidler til kollektivtrafikken, 6 mrd. kroner til Oslo og 4,8 mrd. til Akershus, investeringsmidler til mindre vei- og kollektivtiltak samt midler til planlegging.

Skisse til utbygging frem til 2027 følger planperioden til Statens vegvesen på 4 år. Midlene fordeles jevnt utover i perioden. Det er også avsatt i overkant av 5 mrd. kroner til Oslo og Akershus til andre mindre kollektivtiltak som utbedringer av kollektivfelt, holdeplasser osv, som fordeles årlig jevnt utover. Tilsvarende avsatt beløp på veisiden er i overkant av 4,5 mrd. kroner for Oslo og Akershus. Disse midlene er tenkt brukt til trafiksikkerhetstiltak, miljøtiltak og bygging av gang- og sykkelveier.

### ***Planperiode 2008-2009***

Investeringene i denne perioden er knyttet opp til veiprosjekter som er behandlet i handlingsplanen for 2006 – 2009:

E18 Bjørvika  
Rv 150 Ulven – Sinsen  
Rv Carl Berners plass  
Rv 161 Ring 2 Carl Berners plass – Blindernveien  
Rv 168 Bogstadveien  
E18 Festningstunnelen – teknisk utstyr  
E16 Wøyen - Bjørum  
E6 Assurtjern - Vinterbro  
Rv 164 Løkkkeåstunnelen i Sandvika  
Rv 154 Nordbyveien/Ås grense – Jernbaneveien  
Rv 152 Ottarsrud - Gislerud

I tillegg foreslås midler avsatt til Kolsåsbanen i Akershus.

### ***Planperiode 2010-2013***

Fullføring av veiprosjektene i henhold til handlingsplan 2006-2009. I tillegg planlegges oppstart av:

E18 Sydhavna  
Rv 4 Fossumdiagonalen  
E16 Kjørbo – Wøyen  
Rv 4 Nittedal  
Rv 22 Lillestrøm – Fetsund  
Tiltak Øvre Romerike  
Rv 152 i Follo

Opprusting av T-banenettet:  
Fellestunnelen; sikkerhet og kapasitetsøkning  
Materiell  
Haslesvingen m/Løren stasjon  
Stasjonsprogrammet

Utbygging av Kolsåsbanen kan fullføres, samtidig som Fornebubanen bygges ut. Utbygging av Fornebu banen gjøres ved egen finansiering fra Staten og grunneierne. Statens bidrag er tatt med i Oslopakke 3, mens grunneiernes bidrag inngår ikke i pakken.

### ***Planperiode 2014-2017***

Fullføring av veiprosjektene i henhold til handlingsplan 2010-2013. I tillegg planlegges oppstart av:

E6 Manglerudtunnel  
Alnabru nytt kjøresystem  
Rv 168 Røatunnel  
E18 Lakseberget – Slepanden  
E18 Asker



Opprusting av T-banenettet – fullføring av prosjekter. I tillegg planlegges oppstart av:  
Homansbyen stasjon

***Planperiode 2018-2027***

Fullføring av veiprosjektene i henhold til handlingsplan 2014-2017. I tillegg planlegges oppstart av:

Rv 4 Bjørvika – Økern

Rv 150 Nydalskrysset

E18 Framnes- Fornebu

E18 Mosseveitunnel

E6 Lokk i Groruddalen

Andre prosjekter i Vestkorridoren

Rv 169 til Rv 22

Rv 120 avlastningsvei uten Skedsmokorset

Tiltak Nedre Romerike

Rv 156 Nesodden Bråtan – Tusse

I tillegg til dette kommer oppstart av baneforlengelse fra Ellingsrudåsen til A-hus.

De ulike prosjektene og tiltakene som er opplistet ovenfor, jf. figur 1, har ulike utredningsmessig og planleggingsmessig status. Prioritering og utbyggingsrekkefølge må vurderes løpende på grunnlag av videre utredning og planlegging av prosjekter og tiltak.

**Utdrag om planstatus for prosjektporteføljen jf St. meld. nr. 17 (2008 -2009)**  
**Om Oslopakke 3 trinn 2**

	<b>Bevilgningsbehov lokalt forslag (Mill. 2009-kr)</b>	<b>Planstatus</b>
<b>Prosjekter i Oslo</b>	<b>33 250</b>	
<b>Miljøtunneler/vegprosjekter</b>	<b>13 630</b>	
Rv 4 Fossumdiagonalen	545	Planprogram er til behandling i Oslo kommune.
E6 Manglerudtunnel	4 140	Planlegging ikke startet
Alnabru nytt kjøresystem	220	Det arbeides med reguleringsplan for terminalområdet inkl. ny adkomst
Rv 168 Røatunnelen	765	Konsekvensutredning ble utført i 2005. Stat og kommune er uenig i anbefalt alternativ. Kommunal veg fra 1.1.2010
Rv 4 Bjørvika - Økern	1 310	Ikke utredet
Rv 150 Nydalskrysset	435	Ikke planlagt
E18 Framnes - Fornebu	4 035	Systemanalyse som grunnlag for planprogram pågår
E18 Mosseveitunnel	2 180	Planlegging ikke startet
<b>Bundne vegprosjekter</b>	<b>4 630</b>	
E18 Sydhavna	275	Det arbeides med reguleringsplan
E18 Bjørvika	2 535	Bygges
Rv 150 Ulven-Sinsen	1 405	Bygges
Rv 4 Carl Berners pl	70	Bygges
Rv 161 Ring 2 Carl Berners pl - Blindernveien	85	Parsell 1 bygges
Rv 168 Bogstadveien	95	Reguleringsplan er til behandling i Oslo kommune
E18 Festningstunnelen - nytt teknisk utstyr	165	Bygges
<b>Kollektivtransport</b>	<b>11 720</b>	
Tiltak i HP 2006-2009	0	
Kolsåsbanen	0	Åpnet til Åsjordet i 2008. Neste delstrekning er under bygging og skal åpnes i 2010.
<i>Opprusting T-banen:</i>	<i>3000</i>	
Fellestunnelen	925	
Materiell	435	
Homansbyen stasjon	765	Planlegging ikke startet
Haslesvingen med Løren stasjon	655	Det arbeides med teknisk forprosjekt som grunnlag for planlegging etter PBL
Stasjonsprogrammet	220	
<i>Økt tilskudd kollektivtransport</i>	<i>6 540</i>	
Drift av kollektivtransport	3 270	
Investering i kollektivsystemet	3 270	
<i>Andre kollektivtiltak</i>	<i>2 180</i>	
<b>Andre investeringstiltak</b>	<b>3 270</b>	
E6 Løkk i Groruddalen	1 090	Det arbeides med mulighetsstudie for å kartlegge problemomfang og avklare behov
Trafikksikkerhet, gang/sykkelveier, miljøtiltak	2 180	

<b>Prosjekter i Akershus</b>	<b>23 640</b>	
<b>Miljøtunneler/vegprosjekter</b>	<b>9 045</b>	
<i>E18 Vestkorridoren, inkl E 16:</i>	<i>6 865</i>	
E16 Sandvika - Wøyen	1 145	Godkjent kommunedelplan. Det arbeides med reguleringsplan.
E18	1 905	Systemanalyse som grunnlag for planprogram
Miljøtunnel Asker	545	Det foreligger mulighetsstudie utarbeidet i samarbeid med Asker kommune
Andre prosjekter i korridoren	3 270	
<i>Romerike</i>	<i>1 195</i>	
Rv 4 Nittedal	325	Planprogram for kommunedelplan er under arbeid.
Rv 22 Lillestrøm-Fetsund	220	Forslag til reguleringsplan sendes kommunene vår 2009
Rv 169 til rv 22	100	Forslag til reguleringsplan er på offentlig høring.
Rv 120 avlastningsvei utenom Skedsmokorset	220	Reguleringsplan må revideres.
Tiltak Øvre Romerike	220	
Tiltak Nedre Romerike	110	
<i>Follo</i>	<i>985</i>	
Rv 152 i Follo	655	Det pågår arbeid med reguleringsplaner og vegutredninger på delstrekninger, mens andre delstrekninger er klar til bygging.
Rv 156 Nesodden Bråtan - Tusse	220	Kommunedelplan vedtatt
Forskottering av mindre tiltak	110	
<b>Bundne vegprosjekter</b>	<b>1 215</b>	
E16 Wøyen-Bjørnum	205	Bygges. Åpnes våren 2009.
E6 Assurtjern-Vinterbro	925	Bygges. Åpnes høsten 2009.
Rv 164 Løkkeåstunnelen i Sandvika	55	Godkjent regulering. Byggestart 2009
Rv 154 Søndre tverrvei		Ferdig
Rv 154 Nordbyveien/Ås grense - Jernbaneveien	10	Godkjent reguleringsplan. Byggestart 2009.
Rv 152 Ottarsrud - Gisperud	20	Godkjent reguleringsplan. Byggestart 2009.
<b>Kollektivtransport</b>	<b>10 600</b>	
Tiltak i HP 2006-2009		
<i>Kolsåsbanen Akershus til Kolsås</i>	<i>600</i>	
Sandhølet bru-Tjernsrud (Jar)		Reguleringsplan er godkjent. Byggestart 2009 – åpnes i 2010
Kolsåsbanen Tjernsrud-Gjønnnes (Bekkestua)		Reguleringsplan er godkjent.
Kolsåsbanen Gjønnnes-Kolsås		Reguleringsplanarbeid pågår.
<i>Fornebubanen</i>	<i>655</i>	<i>Det arbeides med forprosjekt</i>
<i>Baneforlengelse til Ahus</i>	<i>765</i>	<i>Det er gjennomført forprosjekt</i>
<i>Økt tilskudd kollektivtransport</i>	<i>5 230</i>	
<i>Andre kollektivtiltak</i>	<i>3 350</i>	
<b>Andre investeringstiltak:</b>	<b>2 780</b>	
<b>Fellestiltak</b>		
<b>Riving/etablering av betalingsstasjoner</b>	<b>275</b>	
<b>Planlegging</b>	<b>1 090</b>	
<b>Sum Oslopakke 3</b>	<b>58 255</b>	