



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

St.meld. nr. 17

(2008–2009)

Om Oslopakke 3 trinn 2

*Tilråding fra Samferdselsdepartementet av 13. mars 2009,
godkjent i statsråd samme dag.
(Regjeringen Stoltenberg II)*

1 Innledning

Stortinget vedtok oppstart av bompengefinansiering av Oslopakke 3 trinn 1 våren 2008, jf. St.prp. nr. 40 (2007–2008) Om Oslopakke 3 trinn 1 og Innst. S. nr. 170 (2007–2008). Oslopakke 3 trinn 1 er også omtalt i St.prp. nr. 59 (2007–2008). Oslopakke 3 trinn 1 ga en kort omtale av økonomiske rammer for Oslopakke 1 og 2, den presenterte viktige prinsipper i det lokalpolitiske forslaget til Oslopakke 3 og den ga en detaljert presentasjon av bompengeprognet for Oslopakke 3. I trinn 1 ble det også redegjort for bruk av inntekter fra Oslopakke 3 i 2008 og 2009.

Oslopakke 3 er en finansieringsplan for forsert utbygging av hovedvegnettet og det lokale kollektivnettet i Oslo-området. Staten legger opp til å koordinere sin innsats på jernbanenettet med utbyggingen av det øvrige transportnettet i regionen gjennom Oslopakke 3.

Det er betydelig usikkerhet knyttet til kostnader og gjennomføring av utbyggingsplanene som ble presentert i det lokale forslaget til Oslopakke 3. For å gi et riktig bilde av kostnader og mulighet for gjennomføring av utbyggingsplanene, er det behov for å detaljere plangrunnlaget for de aktuelle prosjektene, jf. nærmere omtale i kap. 2.

I trinn 2 er det beskrevet et opplegg for videre arbeid med prioritering og gjennomføring av prosjekter finansiert av Oslopakke 3. Dette arbeidet krever god samhandling mellom lokale og statlige myndigheter. I trinn 2 omtales nærmere plan- og kostnadsgrunnlaget for det lokale forslaget, arbei-

det med kvalitetssikring, målsettingen for Oslopakke 3, styringsmodell, finansiering og økonomiske rammer, viktige prosjekter, bruk av bompenger til driftstiltak for kollektivtransport og rapportering.

1.1 Oppfølging av Oslopakke 3 trinn 1

Bompengerevisjonen i Oslopakke 3 ble etablert i 2008. Takstene i eksisterende bomring ble hevet 1. juli 2008 og rabattsystemet ble endret. Det ble etablert et nytt bomsnitt på bygrensen mellom Bærum og Oslo den 1. oktober 2008, som beskrevet i St.prp. nr. 40 (2007–2008).

I forbindelse med etableringen av Oslopakke 3 ble gammelt innkrevingsutstyr og boder i eksisterende bomring erstattet med bomstasjoner for automatisk innkreving i 2008. Frigjort vegareal ved bomstasjonene vil bli satt i stand. Automatiske bomstasjoner er etablert i det nye snittet i Bærum. Selv om antall innkrevingspunkter er vesentlig økt på grunn av det nye snittet og omleggingen for øvrig, er årlige driftskostnader for det nye systemet beregnet å bli om lag på samme nivå som for den tidligere bomringen, dvs. i størrelsesorden 130 mill. kr.

Helautomatiseringen av innkrevingsstasjoner krever avveiiinger mellom effektivitet, forbrukerinteresser og personvern hensyn. I Oslopakke 3 trinn 1 ble det varslet et interdepartementalt samarbeid om anonymitet i helautomatiske bomstasjoner. Samferdselsdepartementet tar sikte på at konklusjonene fra et slikt arbeid kan foreligge innen Data-

tilsynets konsesjonsperiode for Osloringen utløper ved årsskiftet 2009/2010, jf. også omtale i St.meld. nr. 16 (2008–2009) Nasjonal transportplan 2010–2019. Passeringsdata blir behandlet etter rutiner gitt av Vegdirektoratet og i samsvar med gjeldende regelverk, jf. omtale i St.prp. nr. 40 (2007–2008).

Nytt takstsystem for Oslopakke 3 er beskrevet i St.prp. nr. 40 (2007–2008), side 7. Ordningen innebærer rabatt på 20 pst for enkeltpasseringer knyttet til forskuddsavtale med Fjellinjen AS. Alle andre brikkebrukere får en rabatt på 10 pst. Rabattordningen har medvirket til økt brikkeandel i bomringen fra 78 til 82 pst etter at det nye takstsystemet ble innført. Høyere brikkeandel fører til mer effektiv drift av systemet og vil redusere innkrevingskostnadene.

I Oslopakke 3 trinn 1 ble det lagt til grunn rabattordning med forskuddsbetaling med minstebeløp på 500 kr for lette og 1 500 kr for tunge kjøretøy. Det lave beløpet for forskuddsbetaling har vist seg å skape problemer for mange abonnenter. Ifølge Fjellinjen får en gjennomsnittlig månedskortbruker etter overgang til nytt system 2–3 fakturaer pr. måned. Basert på passeringsstatistikk for to måneder foreslår nå bompengeselskapet overfor abonnentene at de betaler inn et forskudd som gir én faktura annenhver måned. Selskapet har registrert en begynnende nedgang i antall fakturaer og mindre behov for lagring av bilder. Dette vil gjøre betalingen enklere for trafikantene og redusere innkrevingskostnadene.

I tråd med Samferdselsdepartementets beslutning i juni 2008, har Vegdirektoratet justert takstsystemet og utarbeidet et opplegg slik at maxitaxi er betaler samme takst som øvrige drosjer. Endringen ble innført samtidig med innføring av nye takster 1. juli 2008.

Det nye takstsystemet innebærer at tunge kjøretøy betaler tre ganger taksten av lette kjøretøy, dvs. henholdsvis 75 kr i bomringen og 37,50 kr i betalingssnittet i vest. Det er ved årsskiftet 2008/2009 ikke registrert endringer i tungbiltrafikkandel på hovedvegnettet i Oslo-området.

Fjellinjen AS har registrert en nedgang på 7–8 pst i antall passeringer i bomringen høsten 2008 sammenliknet med de tre siste månedene i 2007. Det var forventet redusert trafikk som følge av økte priser for bilreiser inn mot sentrale deler av Oslo, men nedgangen er større enn ventet på forhånd. Redusert aktivitet i økonomien og forbedret kollektivtilbud og reduserte kollektivtakster er forhold som påvirker trafikken gjennom bomringen. Trafikkutvikling og årsaken til trafikknedgangen vil følges opp.

2 Plangrunnlag og lokale vedtak

Arbeidet med lokalt forslag til Oslopakke 3 og de lokalpolitiske vedtakene er omtalt i St.prp. nr. 40 (2007–2008). Lokalt forslag består av en rekke veg- og kollektivprosjekter til en økonomisk ramme på om lag 54 mrd. 2006-kr som er tenkt gjennomført over en periode på 20 år.

Tabell 2.1 viser prosjektlisten som er lagt til grunn i det lokale vedtaket i Oslo og Akershus om Oslopakke 3 omregnet til 2009-prisnivå. Summen for den økonomiske rammen for det lokale forslaget er om lag 58 mrd. 2009-kr. Statens vegvesen har i tillegg lagt inn informasjon om planstatus for prosjektene.

Tabellen viser hvilke økonomiske rammer lokale myndigheter la til grunn da de fattet vedtak om bompengepoepplet for Oslopakke 3. Prioritering av prosjekter i lokalt forslag er tilpasset beregnet inntektsgrunnlag fra bompengeskillingen og forventet statlige overføringer til vegformål.

Tabellen viser at plangrunnlaget for prosjektene er svært varierende. Det er derfor vanskelig å estimere faktiske kostnader for å gjennomføre prosjektporteføljen i lokalt forslag med basis i foreliggende planer. Usikkerhet ved kostnader for gjennomføring av prosjektporteføljen er drøftet i kvalitetssikring i tidlig fase (KS1), se kapittel 3.2. Det oppgitte «bevilgningsbehov» for prosjekter uten vedtatte planer er oppgitt med et grovt antatt behov, og viser hvor mye lokale myndigheter høsten 2007 ønsket å prioritere til de ulike prosjektene. Det oppgitte «bevilgningsbehovet» kan ikke sammenliknes med reelle kostnadsoverslag.

Ett eksempel på forskjeller mellom oppgitt «bevilgningsbehov» og kostnader for prosjekter er Kolsåsbanen. I lokalt forslag er det lagt til grunn et «bevilgningsbehov» på 600 mill. kr til hele prosjektet. I 2009 er prosjektet tildelt 200 mill. kr i Oslo og 290 mill. kr i Akershus, og foreløpig kostnadsanslag for opprusting av Kolsåsbanen i Akershus er våren 2009 kalkulert til 2,1–2,5 mrd. kr.

Ett annet eksempel på økt bevilgningsbehov er rv 150 Ulvensplitten – Sinsen. Dette prosjektet er i lokalt forslag oppført med et «bevilgningsbehov» på om lag 1 400 mill. kr. Totalkostnadene for dette prosjektet er våren 2009 kalkulert til om lag 3 690 mill. kr og restbehov fra Oslopakke 3 vil være om lag 2 400 mill. kr pr. 1.1.2010, jf. omtale i kapittel 7.5.2.

I det videre arbeidet med gjennomføring av Oslopakke 3 er det behov for gode prosesser mellom transportetatene, statlige og lokale myndigheter for å utvikle et godt opplegg for prioritering av prosjekter (porteføljestyling) som er i samsvar

med overordnede mål og tilgjengelig finansiering, se nærmere kapittel 3.3 og 4.

Tabell 2.1

	«Bevilgnings- behov» lokalt forslag (Mill. 2009-kr)	Planstatus
Prosjekter i Oslo	33 250	
<i>Miljøtunneler/vegprosjekter</i>	<i>13 630</i>	
Rv 4 Fossumdiagonalen	545	Planprogram er til behandling i Oslo kommune.
E6 Manglerudtunnel	4 140	Delprosjekt i Sørkorridorutredningen. 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	Delprosjekt i Sørkorridorutredningen. Planlegging ikke startet
<i>Bundne vegprosjekter</i>	<i>4 630</i>	
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
<i>Kollektivtransport</i>	<i>11 720</i>	
Tiltak i HP 2006–2009	0	
Kolsåsbanen	0	Åpnet til Åsjordet i 2008. Neste delstrekning er under bygging og skal åpnes i 2010.
Opprusting T-banen:	3000	
Fellestunnelen	925	

	«Bevilgnings- behov» lokalt forslag (Mill. 2009-kr)	Planstatus
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	
Økt tilskudd kollektivtransport	6 540	
Drift av kollektivtransport	3 270	
Investering i kollektivsystemet	3 270	
Andre kollektivtiltak	2 180	
<i>Andre investeringstiltak</i>	<i>3 270</i>	
E6 Lokk i Groruddalen	1 090	Det arbeides med mulighetsstudie for å kartlegge problemomfang og avklare behov
Trafikksikkerhet, gang/sykkelveier, miljøtiltak	2 180	
Prosjekter i Akershus	23 640	
<i>Miljøtunneler/vegprosjekter</i>	<i>9 045</i>	
E18 Vestkorridoren, inkl. E16:	6 865	
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 mellom Asker kommune og Statens vegvesen.
Andre prosjekter i korridoren	3 270	
Romerike	1 195	
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	Vedtatt reguleringsplan må revideres.
Tiltak Øvre Romerike	220	
Tiltak Nedre Romerike	110	

	«Bevilgnings- behov» lokalt forslag (Mill. 2009-kr)	Planstatus
Follo	985	
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	
<i>Bundne vegprosjekter</i>	<i>1 215</i>	
E16 Wøyen-Bjørum	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 Nordbyveien/Ås grense – Jernbaneveien	10	Godkjent reguleringsplan. Byggestart 2009.
Rv 152 Ottarsrud – Gislerud	20	Godkjent reguleringsplan. Byggestart 2009.
<i>Kollektivtransport</i>	<i>10 600</i>	
Tiltak i HP 2006–2009		
Kolsåsbanen Akershus til Kolsås	600	
Sandhølet bru-Tjernsrud (Jar)		Reguleringsplan er godkjent. Byggestart 2009 – åpnes i 2010
Kolsåsbanen Tjernsrud-Gjønnnes (Bekkestua)		Reguleringsplan er godkjent. KS2 gjennomføres våren 2009.
Kolsåsbanen Gjønnnes-Kolsås		Reguleringsplanarbeid pågår.
Fornebubanen	655	Det arbeides med forprosjekt
Baneforlengelse til Ahus	765	Det er gjennomført forprosjekt
Økt tilskudd kollektivtransport	5 230	
Andre kollektivtiltak	3 350	
<i>Andre investeringstiltak:</i>	<i>2 780</i>	
Fellestiltak		
<i>Riving/etablering av betalingsstasjoner</i>	<i>275</i>	
<i>Planlegging</i>	<i>1 090</i>	
Sum Oslopakke 3	58 255	

3 Arbeidet med konseptvalg- utredning (KVU) og kvalitetssikring i tidlig fase (KS1)

3.1 Statens vegvesen og Jernbaneverkets konseptvalgutredning

Samferdselsdepartementet ga i brev av 23. februar 2007 Statens vegvesen og Jernbaneverket i oppdrag å utarbeide en konseptvalgutredning (KVU) for Oslopakke 3. Etatenes KVU for Oslopakke 3 inneholder tre alternative konsepter:

- *Referansealternativ* – er basert på avvikling av bompenggeordningen i 2012 og riksvegbevilgninger i Oslo og Akershus som i Nasjonal transportplan 2006–2015.
- *Lokalt forslag* – er tiltak somforeslått av den lokalpolitiske styringsgruppen og med ny bompenggeordning i perioden 2008–2028. Det brukes bompenger til drift av kollektivtransport.
- *Alternativt konsept* – er utarbeidet av transportetatene med forsterket satsing på kollektivtrafikk, både investeringer og drift av et styrket tilbud. Konseptet omfatter tidsdifferensiert kjøping med toveis betaling, flere betalingsnitt og høyere parkeringsavgifter.

Jernbaneinfrastrukturen planlegges bygget ut, slik at kapasiteten bedres vesentlig i alle hovedkorridorer til og fra Oslo. Nytt dobbeltspor Oslo – Ski og fullføring av utbyggingen til fire spor i Vestkorridoren er lagt inn i prosjektporteføljen for alle de tre konseptene. Mulige alternative prioriteringer av jernbaneinvesteringer inngår ikke i konseptvalgutredningen.

Trafikkberegningene i konseptvalgutredningen indikerer bedre måloppnåelse for Alternativt konsept enn for Lokalt forslag når det gjelder:

- Forbedringer i reisetid
- Kollektivandel
- Redusert trafikk i indre by
- Omfang av køer

Dersom bompenggeordningen fjernes i Lokalt forslag, blir måloppnåelsen kun marginalt bedre enn i Referansealternativet. Verken Lokalt forslag eller Alternativt konsept i nåværende utforming gir noen vesentlig reduksjon i klimagassutslipp sammenliknet med Referansealternativet. Den samfunnsøkonomiske analysen tyder på at Alternativt konsept kan gi større prissatt nytte enn Lokalt forslag, jf. forskjellene i måloppnåelse ovenfor.

Med grunnlag i vurdering av de to konseptene for Oslopakke 3 anbefaler Statens vegvesen og Jernbaneverket at det i videre utvikling og gjen-

nomføring av Oslopakke 3 legges vekt på følgende forhold:

- Vegkapasiteten i korridorene inn mot indre by bør ikke økes
- Trafikantbetalingen bør være tidsdifferensiert
- Nye dobbeltspor på jernbanen er en forutsetning for effektiv transport i en utvidet Osloregion
- Et vegsystem med mange og lange tunneler vil gi store utfordringer knyttet til trafikkavvikling, drift, vedlikehold, risiko og beredskap. Som eksempel vil et tunnelsystem som vist i Lokalt forslag bety at antall kilometer høytrafikkerte tunneler i Oslo og Akershus blir fordoblet. De nye tunnelene vil øke drift- og vedlikeholdskostnadene for vegnettet med anslagsvis 150 mill. kr pr år.
- Det er nødvendig å øke bevilgningene til mindre investeringstiltak som for eksempel trafiksikkerhetstiltak, miljøtiltak, gang- og sykkelveger og framkommelighetstiltak for kollektivtrafikk
- Oslopakke 3 må koordineres med samordnet bruk av virkemidler som ligger utenfor pakken, og være en integrert del av en samlet areal- og transportstrategi

Konseptvalgutredningen viser at det er et betydelig potensial for forbedring av de vurderte konseptene. Tiltak som bør vurderes er:

- Tiltak for å dempe det samlede trafikkarbeidet
- Styrket kollektivtilbud
- Utforming av vegsystemet

3.2 Kvalitetssikring i tidlig fase (KS1)

Dovre International AS og Transportøkonomisk institutt har gjennomført en kvalitetssikring av konseptvalgutredningen på vegne av Samferdselsdepartementet og Finansdepartementet. Konsulentene presenterte sin KS1-rapport i juli 2008. Kvalitetssikringen gir verdifulle bidrag for arbeidet med videre utvikling av Oslopakke 3.

Konsulentene påpeker svakheter ved Lokalt forslag og Alternativt konsept og gir følgende anbefalinger og kommentarer for videre utvikling av Oslopakke 3:

- Behov for omforente mål og prioritering av mål
- Det er stor usikkerhet knyttet til kostnader for prosjektene som inngår i konseptene
- Oslopakke 3 bør ikke besluttes med utgangspunkt i Lokalt Forslag og Alternativt Konsept, men som en prosjektportefølje bestående av investeringer og prisvirkemidler som revideres hvert 4. år

- Forslag til portefølje 2009–2013 er akseptabel fordi det ikke settes i gang nye store prosjekter
- Prisivirkemidler som vegprising og parkeringsrestriksjoner bør ikke utelukkes som virkemidler i videre arbeid med Oslopakke 3
- Behov for å etablere gode prinsipper for styring og organisering

Konsulentene påpeker at det i for liten grad er konkretisert overordnede mål for Oslopakke 3. Det er for mange mål, og målene har innebygde motsetninger slik at helheten av mål neppe kan realiseres. Videre er målene utformet slik at det i ettertid kan bli vanskelig å verifisere om målene er nådd.

De analyserte konseptene er i følge konsulentene ikke tilstrekkelig forankret i behov, mål og krav slik det kreves i opplegget for kvalitetssikring i konseptfasen. Alternativanalysen i konseptvalgutredningen beskriver likevel relative forskjeller mellom alternativene rimelig godt, men det hefter vesentlig usikkerhet ved resultatene av den samfunnsøkonomiske analysen. Konseptvalgutredningen mangler en drøfting av det overordnede usikkerhetsbildet, og av styringsfleksibilitet for konseptforslagene.

Samfunnsøkonomiske analyser gjennomført som ledd i kvalitetssikringen viser at Alternativt konsept står seg best i lys av samfunnsøkonomi, men at ingen av forslagene synes å være lønnsomme når forventet kostnadsvekst for tiltakene legges til grunn.

Analysene viser at prisvirkemidler som vegprising og parkeringsrestriksjoner påvirker reiseadferd, men at det ikke er samfunnsøkonomisk lønnsomt å sette takstene for høyt. Det bør arbeides videre med konkretisering av prisvirkemidler.

I KS1-rapporten kommenterer konsulentene at verken Lokalt forslag eller Alternativt konsept oppfyller nasjonale og lokale klimamål. Det er i første rekke teknologisk utvikling på kjøretøy som gir utslippsreduksjoner i analysene.

KS1-rapporten peker på bruk av drivstoffavgifter som et viktig klimavirkemiddel i transportsektoren, spesielt i byområder. KS1 rapporten sier videre at ved bruk av drivstoffavgift som hovedvirkemiddel for å nå klimamål, kan det forventes større trafikkreduksjonen i Oslo enn i resten av landet fordi tilbudet av alternative transportmidler har god kvalitet. I videre arbeid med prioritering av prosjektporteføljen for Oslopakke 3 bør det gjennomføres analyser av konsepter som i større grad bidrar til å redusere klimautslippene i regionen enn porteføljen beskrevet i Lokalt forslag.

Konseptene mangler styringsfleksibilitet tilpasset det overordnede usikkerhetsbildet. Det er vesentlig usikkerhet ved kostnader og inntekter, og

videre hefter det usikkerhet ved målbildet og utviklingen av samfunns mål over tid. Usikkerhetsanalyser utført av konsulentene indikerer at det er under 10 pst sannsynlighet for at porteføljene i de to alternativene kan realiseres innenfor finansrammen. Det kan forventes en kostnadsvekst på om lag 40 pst og det kan ikke utelukkes at tiltakene som er foreslått som Oslopakke 3 blir dobbelt så kostbare som angitt i konseptvalgutredningen.

Konsulentene påpeker videre at Oslopakke 3 ikke er utformet for å gi valgfrihet i forhold til spørsmålet om videreføring av trafikantbetaling etter 2028.

Konsulentene mener at de to detaljerte tiltakslistene som er beskrevet i konseptvalgutredningen ikke bør legges til grunn, men at Oslopakke 3 bør utvikles som en prosjektportefølje bestående av investeringer og prisvirkemidler hvor tiltakene revideres underveis i gjennomføringen, forslagsvis hvert fjerde år.

Konseptvalgutredningen omtaler i liten grad utfordringer forbundet med overordnet styring av Oslopakke 3. Kvalitetssikringen viser at det er tidskritisk å få på plass en overordnet organisering og å få etablert sentrale styringsprinsipper. Konsulentene anbefaler en etablering av et utredningsorgan og et rådgivende organ for Byrådet i Oslo, Fylkestinget i Akershus og Stortinget.

3.3 Samferdselsdepartementets merknader til kvalitetssikringsarbeidet og forslag til oppfølging

Etatenes KVVU-rapport ble sendt på høring til Oslo og Akershus i desember 2007. Det kom uttalelser fra Akershus, Oslo og fire interesseorganisasjoner.

Fylkestinget i Akershus viser til den lokalpolitiske enigheten i Oslo og Akershus om at kjøprising med differensierte avgifter ikke skal legges inn i Oslopakke 3. Fylkestinget ser på forslaget om kjøprising som hovedforskjellen mellom Lokalt forslag og Alternativt konsept, og påpeker at det er lite hensiktsmessig å gå inn i mer detaljerte vurderinger av et alternativ til Oslopakke 3 som ikke har politisk flertall i Oslo kommune og Akershus fylkeskommune. Fylkestinget viser til at det i Oslopakke 3 er lagt til grunn utbygging av dobbeltspor mellom Asker og Lysaker og mellom Oslo og Ski. Dette er avgjørende, spesielt for å øke kollektivandelen fra Akershus inn mot Oslo i rushtiden. Uttalelsen fra bystyret i Oslo er samordnet med uttalelsen i Akershus. Oslo kommune viser i tillegg til bystyrets vedtak i november 2007 om Oslopakke 3 trinn 1 der det understrekes at pakken er ett prosjekt der finansiering, rekkefølge og prosjektportefølje ut-

gjør en helhet. Vesentlige endringer i denne helheten må partene være enige om. På den bakgrunn kan Oslo kommune ikke akseptere at flere av de største vegprosjektene tas ut, slik etatene har foreslått i sitt alternative konsept.

Kvalitetssikringen av konseptvalgutredningen for Oslopakke 3 har bekreftet at det er betydelig usikkerhet knyttet til kostnader og gjennomføring av utbyggingsplanene presentert i det lokale forslag til Oslopakke 3. For å gi et riktig bilde av kostnader og mulighet for gjennomføring av utbyggingsplanene, er det behov for å detaljere plangrunnlaget for de aktuelle prosjektene. I trinn 2 er det derfor ikke gitt en samlet vurdering av utbyggingsplanene for Oslopakke 3, men det er beskrevet et opplegg for porteføljestyring av Oslopakke 3. Det legges opp til å justere porteføljen i forbindelse med framtidige rullinger av Nasjonal transportplan, oppfølgende handlingsprogram og i de årlige budsjetter. Oslo kommune og Akershus fylkeskommune har i forbindelse med etableringen av styringsgruppa for Oslopakke 3, gitt sin tilslutning til et slikt opplegg.

Det er behov for å utvikle en tydelig målstruktur for Oslopakke 3, jf. Riksrevisjonens rapport om Oslopakke 2, jf. Dok nr. 3:8 (2005–2006) og Innst. S. nr. 67 (2006–2007). Styringen av pakken vil bli vesentlig lettere med rapportering på konkrete mål og etablering av tilhørende indikatorer på måloppnåelse. Framkommelighet er det prosjektutløsende behovet, samtidig som transportsystemet må virke sammen med de nasjonale målene for transportpolitikken, jf. omtale i kapittel 4.2. Gjennom St.meld. nr. 34 (2006–2007) Norsk klimapolitikk og klimaforliket i Stortinget er det understreket at klimahensyn må ligge til grunn for utviklingen av transportsektoren. Nærmere 59 pst av klimagassutslippene i Oslo og Akershus kommer fra vegtrafikken.

4 Målsetting for Oslopakke 3

4.1 Bakgrunnen for Oslopakke 3

Om lag en firedel av Norges befolkning er bosatt i Oslo og Akershus. De kommende 20 år forventes det i følge Statistisk Sentralbyrå (SSB) sine prognoser fra 2003 om lag 230 000 flere bosatte og over 20 pst flere arbeidsplasser i området sammenliknet med i dag. Nyere prognoser fra SSB fra 2008 antyder en ytterligere befolkningsvekst på om lag 160 000 bosatte i regionen. Transportsystemet i området er alt i dag overbelastet morgen og ettermiddag. Veksten i bosatte og arbeidsplasser vil gi en kraftig vekst i transporttetterpørselen. Presset på transportsystemet vil øke ytterligere. Både vekst

i bosatte og sysselsatte vil gi store utfordringer for å gjøre storbyen attraktiv og funksjonell. Utviklingen av transportsystemet må sikre god balanse mellom effektivitet, bykvalitet og miljømål. Dersom det ikke gjennomføres tiltak vil befolkning og næringsliv i regionen påføres uønskede ulemper og økte direkte og indirekte kostnader, og klimagassutslippene vil øke.

Framkommelighets- og trengselsproblemene i rushperiodene gjelder både veg- og kollektivsystemet. Kjøproblemene varierer mellom ulike korridorer og områder i hovedstadsområdet. Oslo sentrum har kapasitetsbegrensinger for vegtrafikk, også for buss og trikk. Vestkorridoren har størst forsinkelser for bilreiser i rush, og rushet varer lengre enn i korridorene i sør og nord. På tog, t-bane og trikk opplever passasjerene i tillegg trengsel, og det er behov for økt kapasitet for å håndtere forventet trafikkvekst. Utenom rush er det god flyt for trafikken på hovedvegnettet for både bil- og kollektivtrafikk. Målinger av gjennomsnittshastigheten i morgenrushet (kl 07.00–09.00) i 2008 ga følgende resultater for biltrafikken på utvalgte strekninger:

- E18 fra Asker sentrum til Bispelokket: 31 km/t
- Rv 4 fra Rotnes i Nittedal til Bispelokket: 40 km/t
- E6 fra Skedsmovollen til Bispelokket: 48 km/t
- E6 fra Ringnes til Bispelokket: 38 km/t
- E18 fra Ringnes til Bispelokket: 31 km/t
- Rv 168 fra Bærums Verk til Smestad: 24 km/t
- Rv 150 (ring 3) fra Ryen til Lysaker: 36 km/t

Gjennomsnittlig hastighet i rush for buss i Oslo og Akershus var 23 km/t i 2007 (inkludert oppholdstid på holdeplasser). Trikken går i større grad i bygater med lavere fartsnivå og hadde en gjennomsnittsfart på 16 km/t. Målinger viser at framkommeligheten for buss og trikk er bedret de siste årene, men det gjenstår fortsatt mange strekninger hvor buss og trikk står i samme kø som biltrafikken.

Verdsetting av framkommelighet varierer. Kjør medfører spesielt høye kostnader for næringslivet (vare- og godstransport og tjenestereiser) og for kollektivtransporten. Anslag som næringen selv har gjort, antyder at de samlede køkostnadene for en enkelt lastebil i Oslo-området kan beløpe seg til mer enn 100 000 kr i året. Bakgrunnen for anslaget er at lastebiler står i kø i mellom en halv og trekvart time om dagen i Oslo-området.

Jernbanen har en viktig rolle i byregionens kollektivsystem. I Sørkorridoren er dagens Østfoldbane sterkt overbelastet, og det er behov for tiltak for å øke kapasiteten både for gods- og persontrafikk.

Det er et betydelig behov for opprusting i infra-

strukturen for både for veg, jernbane og øvrig kollektivtransport. Høy kapasitetsutnyttelse sammen med høy feilfrekvens på baneinfrastrukturen betyr hyppige forsinkelser for tog og baner, særlig i rush-tiden.

I Oslo er det definert et hovedsykkelvegnett på 180 km. Pr. i dag gjenstår å bygge i alt 64 km. Fullføring av hovedsykkelvegnettet vil være et viktig virkemiddel for å nå målsettingene i Nasjonal sykkelstrategi. Etter regjeringsskiftet i 2005 er de statlige bevilgningene til sykkelformål i Oslo trappet kraftig opp fra om lag 20 mill. kr i 2005 til om lag 60 mill. kr i 2009. Det har ved hver budsjettrevisjon blitt bevilget så mye midler til bygging av gang- og sykkelveger som det har vært ferdigregulerte planer for. Det er etablert en egen arbeidsgruppe mellom Oslo kommune og Statens vegvesen for å koordinere arbeidet slik at det blir større framdrift i nødvendige planavklaringer. Samferdselsdepartementet deltar også i denne arbeidsgruppen. Den økte satsingen på kollektivtransport i Oslo har gitt positive utslag for andelen kollektivreisende. Et tilsvarende potensial finnes også for sykkelbruk. Det er derfor viktig at det i det videre arbeidet med Oslopakke 3 fokuseres på forhold som vil ha positiv effekt på andelen av syklende.

Det totale «ulykkesbildet» viser en reell nedgang i ulykkestallene de seneste årene, selv om variasjonene er store. Med økt trafikk innebærer dette en redusert ulykkesrisiko. I Oslo utgjør fotgjenger- og syklistulykker 40 pst av ulykkene med personskade, mens slike ulykker utgjør 15–20 pst i Akershus. På grunn av sammenhengen mellom fart og skadegrad, er alvorlighetsgraden av ulykkene i Akershus i gjennomsnitt større enn i Oslo.

I dag er om lag 125 000 personer plaget av vegtrafikkstøy i Oslo og Akershus og om lag 11 000 plaget av støy fra jernbanen. Over halvparten av de som er plaget av støy fra vegtrafikk i Oslo, bor i indre by (bydel Sentrum med fem omkringliggende bydeler). Om lag 235 000 personer er i dag utsatt for dårligere luftkvalitet enn det som er angitt i nasjonale mål. Også her er problemomfanget betydelig i indre by, og det er særlig svevestøv som skaper problemer.

Både nasjonalt og lokalt er det vedtatt ambisiøse mål om å redusere utslipp av klimagasser. Nærmere 59 pst av klimagassutslippene i Oslo og Akershus kommer fra vegtrafikken. Utslippene fra vegtrafikken var om lag 20 pst høyere i 2003 enn i 1991. I Akershus har utslippene økt med over 40 pst i den samme perioden. Utviklingen har dermed gått i feil retning i forhold til målsettingen om en stabilisering av klimagassutslippet på 1997-nivå innen 2010. Ny teknologi kan redusere utslippene pr.

kjøretøykilometer, men for å nå de klimamålene som er satt både lokalt og nasjonalt, er det helt nødvendig å begrense biltrafikken.

4.2 Overordnede mål for Oslopakke 3

St.meld. nr. 16 (2008–2009) Nasjonal transportplan 2010–2019 fastsetter nasjonale mål for transportpolitikken. Samordnet bruk av areal- og transportpolitiske virkemidler skal bidra til:

- bedre framkommelighet og reduserte avstandskostnader
- færre drepte eller livsvarig skadde
- reduserte miljøskadelige virkninger av transport
- tilgjengelighet for alle

I tillegg skal det utvikles strategier for mer kollektivtransport og flere reiser til fots og med sykkel i byene. Sikkerhet, miljø og tilgjengelighet skal bedres vesentlig gjennom mindre investeringstiltak. I de største byene trengs et samarbeid over forvaltningsgrensene om en politikk for et styrket kollektivtilbud og utbygging av sykkelvegnettet, kombinert med restriksjoner for privat biltransport.

De nasjonale målene og strategiene i Nasjonal transportplan utgjør en del av grunnlaget for prioritering av tiltak som skal finansieres med midler fra Oslopakke 3.

Regjeringens hovedmål for Oslopakke 3 er å sikre god framkommelighet for alle trafikantgrupper i hovedstadsregionen. Viktige delmål er:

- Rushtidsforsinkelser i byområdet skal reduseres. Næringsliv og kollektivtransport skal prioriteres.
- Framkommeligheten for gående og syklende skal økes.

For å kunne oppnå framkommelighetsmålene vil det være nødvendig å følge utviklingen i transportmiddelfordelingen. Transportmiddelfordelingen må vris bort fra bruk av privatbil slik at andelen av kollektivreisende, syklende og gående økes.

I St.meld. nr. 34 (2006–2007) Norsk klimapolitikk og i det tverrpolitiske klimaforliket i Stortinget, er transportsektoren omtalt som et viktig område der det ved en bevisst politikk kan oppnås gode resultater for reduksjon i CO₂-utslipp. Ved behandlingen av St.prp. nr. 40 (2007–2008) Om Oslopakke 3 trinn 1, jf. Innst. S. nr. 170 (2007–2008) hadde flertallet i komiteen følgende merknad:

«Flertallet er fornøyd med at det er inngått et klimaforlik i Stortinget. Dette må få konsekvenser for de vedtak Stortinget skal fatte fremover. Klimaforliket og Regjeringens klimapolitikk

trekker frem transportsektoren som en viktig kilde til CO₂-utslipp, og dermed også en sektor det må kuttes i. Ett av tiltakene som trekkes frem er kombinasjonen av kollektivsatsing og trafikkreduserende tiltak i byområder. Oslopakke 3 inneholder elementer av dette og det er bra. Flertallet mener det i det videre arbeidet med Oslopakke 3 må pakkens klimaeffekt vurderes. Dersom pakken ikke har positiv effekt på klima, mener flertallet pakken etter vurderingen bør justeres. En klar forutsetning for dette er enighet mellom partene.»

Regjeringen viser til at Oslo kommune sammen med Bærum kommune er omfattet av programmet «Framtidens byer». Dette er et nettverk av byer som i fellesskap skal møte klimautfordringene. Videre har Oslo kommune og Akershus fylkeskommune, sammen med Buskerud fylkeskommune vedtatt en egen strategi og klima- og energihandlingspakke for regionen. Hensikten er å sikre et bærekraftig nivå på utslippene av klimagasser, og det tas sikte på å nå Kyoto-målene. Tiltakene er bl.a. konsentrert om transport.

Det ligger altså både nasjonale og lokale/regionale føringer til grunn for det videre arbeidet med reduksjon i klimagassutslipp fra transport i hovedstadsområdet. Reduksjon av klimagassutslipp fra transport skal derfor være en sentral premiss for det videre arbeidet med Oslopakke 3. I tillegg må følgende krav oppfylles:

- Lovens krav om luftforurensing og støy
- Reduksjon i antall drepte og hardt skadde
- Lovens krav om universell utforming

Samtidig skal det framtidige transportsystemet ivareta hensyn til by- og tettstedsutvikling og krav til lokal miljøkvalitet.

I Oslopakke 3 skal utvikling av et samlet transportsystem prioriteres og finansieres. For å nå det overordnede formålet, må prioriteringene i Oslopakke 3 samordnes andre areal- og transportpolitiske virkemidler. Samordnet utvikling av arealbruk og transportsystem må bidra til en reduksjon i bilbruken og sikre en gradvis strukturell endring som bidrar til å redusere transportbehovet, redusere privatbilbruken og å øke andelen som reiser kollektivt, på sykkel eller til fots.

I de neste 20 årene vil de strategisk viktige transporttiltakene i hovedstadsregionen gjennomføres gjennom Oslopakke 3. Transportsystemet må utvikles i en helhet der tiltak i størst mulig grad virker sammen for å dekke framtidig transportbehov og mål om framkommelighet på en trafiksikker og miljøvennlig måte. Jernbanetransport inngår som en naturlig og viktig del av et slikt transportsystem,

og det er et mål at jernbanen skal ta betydelige deler av daglige reiser i hovedkorridorene. Arbeidet må koordineres med arealutviklingen i området, og kollektivknutepunkter bør utvikles til attraktive områder for bolig- og senterutvikling.

4.3 Porteføljestyling og rapportering

For å legge til rette for effektiv og målrettet gjennomføring av Oslopakke 3 må det arbeides videre med et system for mål- og resultatstyring med etterprøvbare mål og indikatorer samt kriterier for prioritering av tiltak. Samfunnsøkonomisk lønnsomhet skal inngå i kriteriene for prioritering av tiltak i Oslopakke 3.

Et mål- og resultatstyringssystem vil være grunnlag for rapportering til Stortinget i budsjettproposisjoner og i framtidige meldinger om Nasjonal transportplan. I et slikt rapporteringssystem vil det også bli lagt vekt på løpende utvikling og forventede effekter av nye tiltak i forhold til klimamål, transportmiddelfordeling, framkommelighet for kollektivtransporten og syklistene i hovedtraseene. Regjeringen vil holde Stortinget orientert om det videre arbeidet med system for mål- og resultatstyring, jf. nærmere omtale om rapportering i kapittel 10.

Som tidligere omtalt inneholder lokalt forslag til Oslopakke 3 en oversikt over aktuelle prosjekter for planperioden 2008–2027. Lokalt forslag inneholder investeringsprosjekter for veg- og kollektivtrafikk, og det er satt av midler til mindre tiltak for kollektivtrafikk, trafiksikkerhetstiltak, miljøtiltak og bygging av gang- og sykkelveger. I tillegg er det satt av midler til drift av kollektivtrafikken. Det største vegprosjektet som er omtalt, er utvikling av E18 fra Asker sentrum til Framnes i Oslo. Som omtalt i kapittel 2 varierer planstatusen for prosjektene. Lokale myndigheter har forståelse for at tiltaksporteføljen vil endres over tid, og i de lokale vedtakene fattet i Oslo bystyre og Fylkesutvalget for Akershus 14. november 2007 heter det:

«Oslopakke 3 er ett prosjekt der finansiering, rekkefølge og prosjektportefølje utgjør en helhet. Vesentlige endringer i denne, må partene være enige om. Oslo kommune forutsetter at bompengesnittet i vest (i Bærum) skal bidra til en vesentlig del av finansieringen av ny E 18 i vest»

Det videre arbeidet med Oslopakke 3 skal ha fokus på å tilrettelegge for et godt opplegg for porteføljestyling for pakken. Både nasjonale og regionale krav til målstyring skal ivaretas, samtidig som det er rom for å gjøre de lokalpolitiske vurderinger

som er nødvendig for å skape aksept for bompenggeinnkrevningen.

En viktig suksessfaktor for porteføljestyring er gode prosesser for utvelgelse av hvilke prosjekter som vil gi best resultater vurdert i forhold til formålet med pakken, lønnsomhet, risiko og tilgjengelige ressurser. For at systemet skal fungere er det i tillegg viktig med effektiv rapportering og kommunikasjon av hvordan ressurser fordeles. Strategier og prioriteringskriterier vil endres over tid. I arbeidet med Oslopakke 3 er det lagt opp til å revidere strategier og prioriteringskriterier i forbindelse med rullering av Nasjonal transportplan og framtidige felles regionale planstrategier i området.

5 Styringsmodell

Oslopakke 3 er en finansieringsplan for forsert utbygging av hovedvegnettet og det lokale kollektivnettet i Oslo-området. I tillegg vil staten koordinere sin innsats på jernbanenettet med resten av transportnettet i regionen gjennom Oslopakke 3, og det er lagt til rette for at bompenger kan brukes til drift av et styrket kollektivtilbud.

5.1 Styringsgruppe for Oslopakke 3

I januar 2009 ble det etablert en styringsgruppe for Oslopakke 3. Styringsgruppen har hovedansvaret for god koordinering av Oslopakke 3-porteføljen. Arbeidet i styringsgruppen skal gi grunnlag for Stortingets, departementets og lokale myndigheters behov for styring og kontroll med bruk av budsjettmidler og bompenger. Forvaltningsreformens overføring av formelt ansvar fra staten til Oslo kommune og Akershus fylkeskommune gir nye forutsetninger med hensyn til styring av Oslopakke 3 i forhold til lokalt forslag til Oslopakke 3. Styringsmodellen må tilpasses til enhver tid gjeldende forvaltningssystem.

Mandat for styringsgruppen for Oslopakke 3:

Styringsgruppen består av Oslo kommune v/byråd for miljø og samferdsel, Akershus fylkeskommune v/fylkesordføreren, Jernbaneverket og Statens vegvesen v/vegdirektøren. Gruppen ledes av staten v/vegdirektøren. Konsensus i styringsgruppen og lokal enighet er et viktig fundament for Oslopakke 3-arbeidet.

Styringsgruppens oppgaver:

- Forberede omforente saksframlegg til beslutende organer om prioritering (inkludert rekkefølge for prosjekter) av midlene i Oslopakke 3

- Gi innspill til samordnete statlige og lokale/regionale plan- og budsjettprosesser for å sikre best mulig måloppnåelse for bompengepakken. Det skal også gis innspill til arbeidet med arealplaner.
- Overvåke gjennomføring av store prosjekter og innsatsområder og gi råd om tiltak hvis det avdekkes problemer som ikke kan løses i prosjektene.
- Bestille og behandle strategiske utredninger som faglig grunnlag for gruppens arbeid med løpende prioriteringer.

Det er bystyret, fylkestinget og Stortinget som fatter de formelle vedtak om handlingsprogram og budsjetter.

Styringsgruppen har ansvar for at det etableres gode systemer for administrativ styring av Oslopakke 3. Gjennomføring av Oslopakke 3 krever godt samarbeid og god ressursstyring internt og på tvers av offentlige organisasjoner. Det er viktig at de ulike etater er bevisst sine roller og ansvar, samtidig som det etableres nødvendige koordineringsfunksjoner og felles prosjekter.

5.2 Regional styring og samarbeid i hovedstadsregionen

Organisering og ansvar i Osloregionen har stått på dagsorden i mange år. Temaet er sist utredet i St.meld. nr. 31 (2006–2007) *Åpen, trygg og skapende hovedstadsregion – Hovedstadsmeldingen*, der det ble foreslått fire ulike modeller for bedre regional styring og samordning i hovedstadsområdet. I Ot.prp. nr. 10 (2008–2009) *Om lov om endringer i forvaltningslovgivningen mv. (gjennomføring av forvaltningsreformen)* har Regjeringen konkludert med en anbefaling om pålagt regionalt plansamarbeid om areal- og transportspørsmål etter bestemmelser i plan- og bygningsloven. Dette har Stortinget sluttet seg til, jf. Innst. O. nr. 30 (2008–2009). Miljøverndepartementet skal lede arbeidet med å etablere retningslinjer for et slikt samarbeid. Dette arbeidet er igangsatt, og representanter fra staten, Oslo kommune og Akershus fylkeskommune deltar. Også representanter fra Akershus-kommunene trekkes med i samarbeidet.

Det legges til grunn at det regionale plansamarbeidet skal koordineres med annet plan- og utviklingsarbeid i hovedstadsområdet. I denne forbindelse er det særlig viktig å få en god samordning med Oslopakke 3-arbeidet for å sikre at arealutvikling og utvikling av infrastrukturen blir sett i sammenheng. Dette er nødvendig dersom målsettin-

gen om bedre framkommelighet og reduserte klimagassutslipp skal nås.

I utformingen av styringssystem og administrativt system for å gjennomføre prosjekter og tilbud finansiert av Oslopakke 3 må det legges til rette for god koordinering og rolleavklaring i forhold til arbeidet med pålagt regionalt plansamarbeid for hovedstadsområdet.

AS Oslo Sporveier og Stor-Oslo Lokaltrafikk a.s. ble fra 1. januar 2008 slått sammen til Ruter As. Dette nye selskapet skal planlegge, bestille og markedsføre kollektivtransport, og sørge for effektiv samordning av kollektivtrafikken i Oslo og Akershus. Etter regjeringens vurdering vil etableringen av Ruter As kunne være positivt bidrag til å etablere en felles kollektivtransportpolitikk mellom Oslo og Akershus når det gjelder kollektivtransport.

6 Finansiering og økonomiske rammer

6.1 Lokale forutsetninger om finansiering og økonomiske rammer for Oslopakke 3

I det lokale forslaget er det anslått et investeringsbehov på om lag 58 mrd. kr til veg og lokal kollektivtransport i en 20 års-periode (2008–2027). Prosjektene i det lokale forslaget var tenkt finansiert med 13 mrd. kr fra staten og 45 mrd. kr i bompenger. I tillegg var det i det lokale forslaget forutsatt en dialog med staten for å sikre nødvendig utbyggingstakt på jernbaneinvesteringer i Vestkorridoren og nytt dobbeltspor Oslo–Ski.

6.2 Foreslått rammetilskudd til Oslopakke 3

Stortingets vedtak om å overføre ansvaret for øvrige riksveger fra stat til fylkeskommuner, jf. St.meld. nr. 12 (2006–2007) *Regionale fortrinn – regional framtid* og Innst. S. nr. 166 (2006–2007) har delvis endret forutsetningene for Oslopakke 3. Staten overfører ansvaret for om lag 40 km vegnett til Oslo kommune og om lag 690 km vegnett til Akershus fylkeskommune. I tillegg vil Oslo kommune og Akershus fylkeskommune ha et selvstendig finansieringsansvar for investeringer i kollektivtransporten. Statlige tilskudd til investeringer på det framtidige fylkesvegnettet og til infrastrukturtiltak for kollektivtransport vil bli finansiert gjennom rammetilskudd fra Kommunal- og regionaldepartementet.

Oslo kommune og Akershus fylkeskommune kan i tillegg ta i bruk rentekompensasjonsordningen til gjennomføring av transporttiltak.

6.3 Inntekter fra bompengerekravet

Inntektene fra bompengerekravet i Oslopakke 3 avhenger både av hvordan trafikantene vil tilpasse seg betalingssystemet og den generelle trafikkutviklingen de kommende 20 år. I lokalt forslag for Oslopakke 3 var netto trafikantbetaling over 20 år anslått til om lag 41 mrd. kr (2006-kr). I St.prp. nr. 40 (2007–2008) er forventet netto årlig bompengereinntekt oppgitt til om lag 1 850 mill. kr fra 2009.

Fjellinjen AS har etter takstøkning i bomringen og oppstart av innkreving i de nye bomstasjonene i vest (Bærumsringen) registrert en nedgang på 7–8 pst i antall passeringer i bomringen sammenliknet med de tre siste månedene i 2007. Nedgangen er noe større enn det som er registrert i Statens vegvesens tellepunkter i de tre korridorene inn mot Oslo. Denne utviklingen vil bety lavere bompengereinntekter på kort sikt. Fjellinjen AS' prognose for selskapets nettoinntekt i 2009 er om lag 1 700 mill. kr.

Det er i 2008 kommet nye befolkningsprognoser fra Statistisk sentralbyrå som viser en vesentlig høyere befolkningsvekst i Oslo-området enn de prognosene som lå til grunn for beregning av inntektsgrunnlag i det lokale forslaget og i St.prp. nr. 40 (2007–2008). Høyere befolkningsvekst vil sannsynligvis føre til høyere trafikkvekst. Foreløpig er det derfor lagt til grunn samme bompengebidrag som i det lokale forslaget, dvs. om lag 45 mrd. kr (2009-kr) over 20 år. Trafikk- og inntektsutviklingen bør følges nøye de kommende år.

Bompenger fra Oslopakke 3 skal finansiere tiltak på framtidig riksvegnett, framtidig fylkes-/kommunalt vegnett, kollektivnettet og driftstiltak for kollektivtrafikken. Årlig fordeling av bompenger på de ulike hovedformålene blir presentert i de årlige statsbudsjettene.

6.4 Statlige midler til Oslopakke 3

Statlige midler til Oslopakke 3 omfatter:

- midler til jernbane i Oslo-området
- midler til riksvegnettet i Oslo og Akershus
- rammetilskudd til fylkesvegnettet i Oslo og Akershus
- rentekompensasjonsordningen til gjennomføring av transporttiltak

6.5 Økonomiske rammer

I St.meld. nr. 16 (2008–2009) Nasjonal transportplan 2010–2019 er det foreslått følgende planrammer til gjennomføring av Oslopakke 3:

Tabell 6.1

	Mill. 2009-kr					
	2010 – 2013		2014 -2019		2010 -2019	
	Statlige midler	Annen finans.	Statlige midler	Annen finans.	Statlige midler	Annen finans.
Jernbane ¹⁾	6 270	0	9 890	0	16 160	0
<i>hvorav Oslo – Ski</i>	2 500	0	9 160	0	11 660	0
Riksveg ²⁾	2 100	4 500	2 800	5 500	4 900	10 000
Bompenger til lokale prosjekter og drifttilskudd til kollektivtrafikk		3 500		8 500		12 000

¹⁾ Oslopakke 3 er her definert som Oslo-Ski, Osloprosjektet, Vestkorridoren, tiltak for godstrafikken på Alnabru. I tillegg kommer tiltak i programområdene for kapasitetsøkende tiltak/gods (kryssningsspor), sikkerhet og tilgjengelighet på stasjoner og i knutepunkter.

²⁾ Inkluderer om lag 500 mill. kr i statlige midler til E18 Bjørvikaprojektet i tillegg til statlige midler omtalt i NTP.

Tabellen viser at Regjeringen prioriterer om lag 16,2 mrd. kr til jernbaneprosjekter i Oslopakke 3-området for perioden 2010–2019. I tillegg kommer tiltak til programområdene for kapasitetsøkende tiltak/gods, sikkerhet og tilgjengelighet på stasjoner og knutepunkter og statens offentlige kjøp av jernbanetjenester i regionen.

Tabellen viser videre at Regjeringen prioriterer 4,9 mrd. kr i statlige midler til riksveginvesteringer innenfor Oslopakke 3 i perioden 2010–2019, inkl. statlige midler til E18 Bjørvikaprojektet. På bakgrunn av forvaltningsreformen kommer i tillegg et statlig tilskudd til fylkesvegnett og lokal kollektivtrafikk i Oslo og Akershus. Dette blir avklart i forbindelse med kommuneproposisjonen som blir lagt fram våren 2009.

I perioden 2010–2019 er det i tråd med lokalt forslag lagt til grunn at det blir stilt til disposisjon totalt 22 mrd. kr i bompenger. Foreløpig er det lagt til grunn om lag 10 mrd. kr til tiltak på riksvegnettet og om lag 12 mrd. kr til økt tilskudd til kollektivtrafikken og investeringer i fylkesveger og kollektivtrafikk. Fordeling av bompenger mellom lokale prosjekter i Oslo og Akershus må avklares i samarbeid med lokale myndigheter. Stortinget har forutsatt at minst 25 pst av bompengeneinntektene og minimum 590 mill. kr årlig skal benyttes til økt tilskudd til kollektivtrafikken (drift og reinvesteringer på T-banenettet). Ved økte bompenger eller økte statlige bidrag, må summen til kollektivformål forholdsvis økes minst like mye.

6.6 Handlingsprogram for 2010 – 2013

Statens forslag til prioritering av riksveg- og jernbaneprosjekter for perioden

2010–2013 framgår av St.meld. nr. 16 (2008–2009) Nasjonal transportplan 2010–2019. Styrings-

gruppen for Oslopakke 3 skal i løpet av våren 2009 legge fram et samlet forslag til Handlingsprogram for Oslopakke 3 for perioden 2010–2013. Dette handlingsprogrammet vil vise prioritering av prosjekter og tiltak for perioden finansiert med statlige midler, bompenger, kommunale og fylkeskommunale midler.

Dagens trafikkutvikling tilsier at bompengedraget blir noe mindre enn forutsatt i lokalt forslag de første årene, og prognosen for netto bompengeneinntekt i 2009 er om lag 1,7 mrd. kr. I arbeidet med handlingsprogram 2010–2013 må styringsgruppen for Oslopakke 3 utarbeide forslag til hvordan staten og lokale myndigheter skal forholde seg til reelt inntektsnivå for perioden, inkludert eventuelle takstøknings.

Planavklaring er en kritisk faktor for gjennomføring av Oslopakke 3. Det åpnes derfor for en fleksibel bruk av planleggingsmidler, slik at styringsgruppen kan sørge for allokering av nødvendige ressurser til de ansvarlige fagetatene i regionen for å gjennomføre Oslopakke 3.

En viktig oppgave for styringsgruppen videre, blir å utarbeide prioriteringskriterier og plangrunnlag for arbeidet med Nasjonal transportplan 2014–2023.

7 Korridorer og viktige prosjekter

I St.prp. nr. 16 (2008–2009) Nasjonal transportplan 2010–2019 er det gitt en omtale av prioriteringene på riksveg- og jernbanenetten i planperioden.

I perioden 2010–2013 prioriteres oppfølging av igangsatte riksveg- og jernbaneprosjekter. I tillegg kommer målrettede tiltak innenfor ulike programområder, både på riksvegnettet og jernbanenetten.

Videre er det foreslått statlige midler til følgende nye større prosjekter:

- Nytt dobbeltspor Oslo – Ski
- E16 Sandvika – Wøyen
- E18 Sydhavna
- E6 Alnabru terminalen
- Alnabru godsterminal
- Oslo-prosjektet (oppgradering av jernbanen i Oslo-området)

Detaljeringen innenfor foreslåtte rammer til Oslopakke 3 for perioden 2014–2019 forutsettes nærmere vurdert og detaljert av styringsgruppen som grunnlag for arbeidet med Nasjonal transportplan 2014–2023.

Styringsgruppen skal løpende vurdere prosjektporteføljen til Oslopakke 3, inkludert utvalgskriterier og kostnadsutvikling i forhold til mål og strategier som trekkes opp for pakken gjennom denne meldingen. Dette vil skje i forbindelse med rullering av Nasjonal transportplan, utarbeidelse av handlingsprogram og i de årlige budsjetter.

7.1 Jernbanens rolle i Oslo-regionen

Jernbaneinfrastruktur er et nasjonalt statlig ansvar og et viktig virkemiddel for å utvikle nasjonale sammenhengende transportnettverk. Jernbaneverkets utbygging i Oslo-området inngår i en større strategi for det sentrale Østlandet. Regjeringen er opptatt av at infrastrukturen skal bygges ut og rustes opp for å binde byene sammen, og sikre en rask og effektiv transport til de største arbeidsplasskonsentrasjonene i Oslo-området. Effektiv jernbanetransport i et utvidet storbyområde vil være avgjørende for å sikre god framkommelighet, redusert biltrafikk, og reduserte klimagassutslipp. Et kapasitetssterkt jernbanesystem gir forutsigbarhet til å utvikle en energieffektiv arealbruk i tilknytning til banen og bidrar til endret transportmiddelfordeling.

Gjennom den kraftige opptrappingen av jernbanebevilgningene i inneværende fireårsperiode er det sikret rask utbygging av ny kapasitet mellom Lysaker og Sandvika som vil stå klar i 2011. Gjennom utbyggingen av nytt dobbeltspor mellom Oslo og Ski vil nok en flaskehals i jernbanenettet inn mot Oslo fjernes. Den største utfordringen for ytterligere vekst på jernbanen i Oslo-området vil da ligge mellom Oslo S og Lysaker. Det er allerede satt i gang et ekstraordinært vedlikeholdsarbeid for å ta igjen forfall gjennom svært mange år, jf. kapittel 7.4.1.

Utbygging av nye dobbeltspor på jernbanen vil i tillegg til redusert reisetid gi mulighet for et vesentlig styrket togtilbud i Oslo-området med høy fre-

kvens. Når dobbeltsporene er bygget ut og eldre anlegg med høy feilprosent er fornyet, vil jernbanen kunne tilby høy transportkvalitet. På kort sikt vil gjenoppbygging av punktlighet og kvalitet på togdriften som tilfredsstillende kundenes krav være første prioritet. Når utbyggingen og moderniseringen av jernbanen i Oslo-området er gjennomført vil reisetidene mellom Oslo sentrum og Sandvika/Asker, Lillestrøm og Ski være 10–15 minutter. I takt med utbyggingen til fire spor vil Samferdselsdepartementet i samarbeid med Jernbaneverket, NSB og Flytoget utvikle rutetilbudet slik at ny kapasitet utnyttes til beste for passasjerene.

NSB AS bestilte i 2008 50 nye motorvognsett. Togsettene vil gi NSB en netto økt kapasitet på mer enn 9 000 seter og er planlagt satt i trafikk fra 2012, hovedsakelig på de lange lokaltoglinjene i Oslo-området og i InterCity-trafikken. Kombinasjonen av ny infrastruktur og nytt materiell gir mulighet for en mer kundetilpasset ruteplan og et vesentlig utvidet togtilbud.

Det er naturlig å avgrense jernbanetiltak i Oslopakke 3-sammenheng til prosjekter innenfor Eidsvoll, Lillestrøm, Ski, Drammen, Hønefoss og Roa.

7.2 Vestkorridoren

7.2.1 Situasjon og utfordringer

Vestkorridoren gjennom kommunene Bærum og Asker har hatt stor vekst i befolkning og arbeidsplasser de siste tiårene. Dette har blant annet ført til sterk vekst i transportetterspørselen. På E18 gjennom korridoren er det forsinkelser for vegtrafikken i rush, spesielt i morgenrush. Framkommeligheten med bil i morgenrushet er dårligst mellom Holmen og Lysaker. Busstrafikken hindres i stor grad av de samme køene som biltrafikken, blant annet på tverrforbindelsene til og fra E18. Manglende samordning mellom Oslo og Akershus om Kolsåsbanen, og manglende avklaringer for banebetjening av Fornebu har ført til at realisering av disse prosjektene trekkes ut i tid, med betydelige ulemper for trafikantene som resultat.

Drammenbanen trafikkeres av tog mellom Oslo og bl.a. Bergen, Stavanger og Vestfoldbyene, i tillegg til lokaltog og flytog. På dagens bane er kapasiteten om lag 12 tog pr. time i hver retning. Etter at strekningen Lysaker-Asker er utvidet til fire spor, økes kapasiteten betydelig. Trafikken skilles slik at godstog og fullstoppende lokaltog bruker de gamle sporene, mens øvrige tog benytter det nye dobbeltsporet. Dette gir en kraftig forbedring av punktligheten i tillegg til at framføringstiden for de raskeste togene reduseres med sju minutter mellom Asker

og Lysaker. Investeringer i nytt materiell og mer midler til drift, vil bedre togtilbudet vesentlig.

Også de neste 20 årene forventes større vekst vest i Akershus enn gjennomsnittlig for de to fylkene. Stor trafikk skaper betydelige miljøproblemer på strekninger med boligbebyggelse langs E18. Støy over grenseverdier og anbefalte nivåer for planlegging av nye boliger og institusjoner representerer det største miljøproblemet, men det forventes også overskridelser av grenseverdier for luftkvalitet. Dagens E18 virker dessuten som en stor barriere som blant annet hindrer by- og stedutvikling i viktige knutepunkter.

7.2.2 Jernbanen

Lysaker – Asker

Prosjektet innebærer nytt dobbeltspor delvis i tunnel mellom Lysaker og Asker. Det nye dobbeltsporet har mulighet for stopp i Sandvika mellom Lysaker og Asker. Utbyggingen er en viktig forbedring av jernbanenettet også i et nasjonalt perspektiv. Byggestart for parsellen Sandvika – Asker fant sted våren 2001, og strekningen ble åpnet i august 2005. Utvidelsen av Lysaker stasjon startet tidlig i 2006 og avsluttes i 2009. Byggestart for Lysaker – Sandvika var våren 2007, og ferdigstillelse er planlagt i 2011.

I St.meld. nr. 16 (2008–2009) Nasjonal transportplan 2010–2019 er det avsatt om lag 915 mill. kr til slutføring av prosjektet i 2010 og 2011. Investeringsrammen for Lysaker – Sandvika, inkl. Lysaker stasjon, er om lag 4,3 mrd. kr.

Utbyggingen i Vestkorridoren gir mulighet for å bygge opp helt nytt ruteopplegg med høy frekvens i stive ruter på knutepunktsstasjonene på strekningen Asker og Lillestrøm.

Kjøretiden mellom Oslo S – Asker vil bli ca. 19 min. inkl. stopp på knutepunktsstasjonene. Kapasiteten for hele strekningen økes betydelig.

Skøyen – Lysaker

For bedre å håndtere flere lokaltog vest for Oslo, planlegges også vendeanlegg for å snu lokaltogene slik at materiellet kan utnyttes optimalt over driftsdøgnet i forhold til transportteterspørselen. Mellom Oslo S og Lysaker arbeides med tiltak som øker kapasiteten gjennom endringer i sporarrangement og signalanlegg. Fornyelse av eksisterende anlegg i Oslo-prosjektet må ses som en del av en helhetlig løsning der nytt og eldre anlegg til sammen bidrar til tilfredsstillende punktlighet og regularitet.

På den ca. 2,5 km lange strekningen mellom

Skøyen og Lysaker planlegges tekniske tilpasninger i spor- og signalanlegg.

Stasjoner og knutepunkter

Skøyen, Heggedal og Spikkestad er blant stasjonene som vurderes i handlingsprogramarbeidet.

7.2.3 Vegsystemet

E16 Wøyen – Bjørum

Ny E16 mellom Wøyen og Bjørum åpnes for trafikk våren 2009. Prosjektet omfatter bygging av ny firefelts veg på en 5,1 km lang strekning. Den nye vegen går utenom dagens boligområder og vil gi bedre bomiljø, økt trafiksikkerhet og bedre trafikkavvikling på strekningen. Prosjektet er ikke fullfinansiert i 2009, og anslått restbehov pr. 1.1.2010 er om lag 70 mill. kr.

E16 Sandvika – Wøyen

Ny E16 mellom Sandvika og Wøyen er et viktig prosjekt blant annet for videre byutvikling i Sandvika. Prosjektet omfatter bygging av 3,2 km ny firefelts veg utenom sentrum. Videre inngår ombygging av dagens E16 som del av et framtidig samlevegssystem i Sandvika. Prosjektet er kostnadsberegnet til om lag 1 400 mill. kr. I St.meld. nr. 16 (2008–2009) Nasjonal transportplan 2010–2019 er det prioritert statlige midler til delfinansiering av prosjektet med sikte på anleggstart i perioden 2010–2013.

E18 Vestkorridoren

For å møte økende transportteterspørsel og ivareta miljøhensyn, må transportsystemet i Vestkorridoren utvikles innenfor en helhetlig strategi med vekt på redusert trafikkvekst og vesentlig økt kollektivandel. Det er viktig å forbedre relativ reisetid mellom bil og kollektivtransport, blant annet ved at bussene sikres framkommelighet uavhengig av køer for biltrafikken og ved god tilgjengelighet til tog og bane. Utvikling av transportsystemet i Vestkorridoren (inkludert tog og lokale baner) må kombineres med andre areal- og transportpolitiske virkemidler som i stor grad forvaltes av lokale myndigheter.

En betydelig andel av midlene i det lokale forslaget til Oslopakke 3 er satt av til ny infrastruktur i Vestkorridoren, med hovedvekt på utvikling av E18 med tverrforbindelser fra Framnes til Slepanden. Satsingen i det lokale forslaget omfatter også ombygging av E18 forbi Asker sentrum for å tilrettelegge for stedsutvikling.

Tiltak i Vestkorridoren er svært høyt prioritert av lokale myndigheter, og det er satt i gang arbeid med en systemanalyse som grunnlag for planprogram for kommunedelplan for E18 med tverrforbindelser gjennom Bærum. Statens vegvesen ser blant annet på løsninger med begrenset omfang av tunneler for å redusere ulemper knyttet til trafikkavvikling og høye kostnader for drift og vedlikehold. I tillegg legges det vekt på å begrense biltrafikken i Oslo indre by. Systemanalysen skal etter planen være ferdig våren 2009, og det legges det opp til en framdrift i planleggingen som muliggjør oppstart av delprosjekter knyttet til E18 korridoren tidlig i perioden 2014–2019.

7.2.4 Kolsåsbanen

Kolsåsbanen er tidligere omtalt i blant annet St.prp. nr. 40 (2007–2008) og St.prp. nr. 1 (2008–2009). Oslo kommune og Akershus fylkeskommune har vedtatt at banen skal oppgraderes til moderne T-banestandard, Oppgraderingen vil gi kortere reisetider, bedre punktlighet og økt kapasitet. Første etappe fra Sørbyhaugen til Åsjordet ble åpnet for trafikk i august 2008. Det foregår arbeid på strekningen Åsjordet – Jar, og denne strekningen forventes åpnet for trafikk høsten 2010.

Det foreligger vedtatt reguleringsplan for strekningen Jar – Bekkestua, og det arbeides med kvalitetssikring av kostnader for strekningen (KS2). I tillegg arbeides det med reguleringsplan for strekningen Bekkestua – Kolsås.

Akershus fylkeskommune er tiltakshaver og har det overordnede økonomiske ansvaret for utbygging av banen i Bærum. Kollektivtransportproduksjon AS (KTP) vil ivareta byggherreansvaret på vegne av fylkeskommunen. Nye kostnadsoverslag tyder på at Kolsåsbanen vil bli vesentlig dyrere enn forutsatt i lokalt forslag til Oslopakke 3. KTP har anslått kostnadene for Kolsåsbanen fra Bærum grense til Gjøannes (Bekkestua) til om lag 1,0 mrd. kr, og kostnader for strekningen Bekkestua – Kolsås er grovt anslått til 1,2 – 1,5 mrd. kr.

En fullføring av prosjektet i Bærum vil få konsekvenser for gjennomføringen av andre prosjekter i Oslopakke 3. Det legges opp til en vurdering av videreføring av Kolsåsbanen fra Jar til Bekkestua og videreføring til Kolsås i arbeidet med handlingsprogram for 2010–2013.

7.2.5 Forneubanen

Akershus fylkeskommune har i mai 2007 vedtatt at Forneubanen skal etableres som regional bybaneløsning, jf. St.prp. nr. 1 (2007–2008), side 82. Ruter As arbeider med et forprosjekt.

7.3 Sørkorridoren

7.3.1 Jernbane

Nytt dobbeltspor Oslo – Ski

Prosjektet innebærer å øke jernbanekapasiteten fra Oslo mot Østfold/Sverige ved å bygge et nytt dobbeltspor mellom Oslo S og Ski stasjon. Hovedplan for prosjektet forelå i 1995, og traseen er lagt inn i vedtatte kommuneplaner for Oppegård i 1996 og Ski i år 2000.

Økte krav, økte kostnader og behovet for å bygge anlegg som har mest mulig robusthet og kapasitet til å ta framtidig trafikk har aktualisert spørsmålet om stoppmønster mellom Oslo S og Ski. Jernbaneverket har gjennomført en omfattende konseptanalyse for å finne en optimal løsning. Målet er å ivareta behov for god flatedekning og stopp på eksisterende bane i kombinasjon med nytt dobbeltspor som i sterkere grad enn tidligere legger vekt på høy hastighet og betjening av de største trafikkstrømmene i Sørkorridoren, men som også skal gi konkurransedyktig tilbud for reisende fra Østfold.

Nytt dobbeltspor vil gi mulighet til å separere togene, der lokaltog på eksisterende bane vil ha god flatedekning og mange stopp, mens region- og InterCity-trafikk på ny bane vil bruke vesentlig kortere tid enn i dag. Trafikkberegninger viser en forventet trafikkøkning på 50–70 pst i rush og om lag 40 pst utenom rush. Et utvidet tilbud med matebuser vil kunne gi en ytterligere økning i trafikken på om lag 10 pst i hele Sørkorridoren. Trafikkutviklingen vil være avhengig av framkommeligheten på vegnettet. Økt trafikk på vegnettet vil kunne føre til betydelig kjøproblemer. Banen vil være et miljømessig og framkommelighetsmessig nødvendig alternativ for å møte framtidig transportetterspørsel. Med utgangspunkt i forventet befolkningsvekst i Sørkorridoren er det viktig at prosjektet inngår i en helhetlig areal- og transportstrategi som legger til rette for best mulig utnyttelse av den nye banekapasiteten.

Nytt dobbeltspor vil gi:

- Økt punktlighet og mulighet for økt frekvens for alle reisende mellom Oslo S og Ski
- Kortere reisetid og bedre tilbud for den øvrige region- og InterCity-trafikken på Østfoldbanen sør for Ski. Reisetiden fra Ski til Oslo S halveres fra 22 til 11 minutter
- Økt kapasitet for godstog på Østfoldbanen, også i rush. Godstog skal kunne benytte både eksisterende og nytt dobbeltspor.

Nytt dobbeltspor Oslo S - Ski er kostnadsberegnet til 11,7 mrd. 2009-kr med alternativet uten stopp på

Kolbotn. Med byggestart i 2013 vil anlegget kunne stå ferdig i 2018 med optimal framdrift. Ulike byggemetoder og konsepter er vurdert; ett dobbeltsporet løp eller to separate enkeltsporede løp. Tunnelen blir ca 18 km lang. Innføring til Oslo S løses via innføring til Loenga. Dette alternativet tar hensyn til installasjoner i Ekebergåsen, veganlegg i dagen og andre arealinteresser. Videre detaljering må gjennomføres i senere planfaser.

Stasjoner og knutepunkter

Holmlia, Kolbotn, Oppegård, Greverud, Solbråtan, Myrvoll og Hauketo er blant stasjonene som vurderes i handlingsprogramarbeidet.

7.3.2 Veg

E6 Vinterbru – Assurtjern

Ny E6 mellom Vinterbru og Assurtjern åpnes for trafikk høsten 2009. Prosjektet omfatter bygging av firefelts veg på en 5,5 km lang strekning i kommunene Ås, Oppegård og Ski, og er siste etappe av utbyggingen av E6 mellom Svinesund og Oslo. Noen restarbeider vil gjenstå til etter 2009, og det er anslått et restbehov pr. 1.1.2010 på om lag 150 mill. kr.

E18 Sydhavna

Gjennom utviklingen av Fjordbyen skal store områder som tidligere har vært disponert til havnevirk-somhet, brukes til byutvikling. Samtidig er Oslo havn en svært viktig havn både nasjonalt og regionalt, og det er vedtatt at havnen skal være hovedhavn for containere i Oslofjorden.

Prosjektet omfatter bygging av nytt kryss på E18 Mosseveien. Fra krysset skal det bygges ny bru ned til havna. I tillegg skal Mosseveien utvides på en om lag 900 meter lang strekning for å få plass til kollektivfelt i begge retninger. Det er utarbeidet forslag til reguleringsplan for prosjektet i tre alternativer, med ulike kryss- og linjeføringer. Kostnadene for de ulike alternativene varierer fra om lag 200 mill. kr til om lag 450 mill. kr. I St.meld. nr. 16 (2008–2009) Nasjonal transportplan 2010–2019 er det prioritert statlige midler til delfinansiering av prosjektet med sikte på gjennomføring i perioden 2010–2013.

7.4 Oslo indre by/sentrum

7.4.1 Jernbane

Oslo-prosjektet

Jernbanen gjennom Oslo har hatt flere større drifts-avbrudd i 2007 og 2008 på grunn av nedslitte an-

legg. Feilene rammer jernbanens kunder langt ut- over Oslo-området, da Oslo S og Oslotunnelen er navet i togproduksjonen i Sør-Norge. Jernbaneinfrastrukturen i Oslo er den mest trafikkerte i Norge med om lag 830 tog pr. døgn på Oslo S og om lag 600 tog pr. døgn gjennom Oslotunnelen.

På initiativ fra Samferdselsdepartementet er det satt inn en ekstraordinær innsats på vedlikeholdet av Oslotunnelen mellom Oslo S og Skøyen der Jernbaneverket i samarbeid med togselskapene velger ut og gjennomfører tiltak som raskt bidrar til å bedre situasjonen. I 2008 og 2009 gjennomføres tiltak som blant annet omfatter rensing av ballasten og komponenter i de elektriske anleggene mellom. Disse tiltakene vil gradvis redusere omfanget av feil i infrastrukturen.

Regjeringen har en ambisjon om å forbedre driftsstabiliteten i Oslo-tunnelen og tilstøtende områder vesentlig. I triangelet Ski/Lillestrøm/Asker – Oslo S er det Regjeringens mål å få en oppetid som tilsvarer dagens kvalitetsnivå på Gardermobanen mellom Oslo S og Eidsvoll.

Dette oppnås ved at hovedtyngden av infrastrukturen fornyes og oppgraderes slik at det at det for de neste 25–30 årene kun vil være behov for ordinært vedlikehold.

Gjennom arbeidet med en hovedplan for prosjektet er det blant annet identifisert behov for full utskifting av sporoverbygning, innføring av akseltellere, utskifting av kabelanlegg og kontaktledningsanlegg på strekningen Lysaker – Oslo S – Etterstad. Innenfor investeringsrammen er det avsatt 2 mrd. kr til denne delen av prosjektet i første fireårsperiode.

Også innerstrekningene mellom Asker, Ski og Lillestrøm, må fornyes ut fra samme prinsipper og systematikk. Dette vil innebære en tilnærmet totalfornyelse av anleggene også på disse strekningene. Innenfor planrammen til drift og vedlikehold er det avsatt i underkant av 1 mrd. kr for hele planperioden.

Oppetiden er i dag 95,7 pst på strekningen Etterstad – Lysaker. Etter at Oslo-prosjektet er gjennomført forventes en oppetid opp mot 99,4 pst. Tiltakene på innerstrekningene for øvrig forventes å gi en tilsvarende oppetid etter hvert som utbyggingen Lysaker – Sandvika og Oslo – Ski er ferdigstilt.

Stasjoner og knutepunkter

Tiltak på Grefsen stasjon vurderes i handlingsprogramarbeidet og i sammenheng med stasjonsby-prosjektet.

Oslo S er Norges viktigste trafikknutepunkt og må utvikles i takt med byutviklingen i området og

de reisendes behov. Jernbaneverket deltar i arbeidet med «Nye Oslo S» som tar sikte på å videreutvikle stasjonene og integrere øvrig næringsareal i et totalkonsept, jf. også omtale av Oslo bussterminal i kapittel 7.4.3.

7.4.2 Veg

E18 Festningstunnelen

Arbeidene med rehabilitering av alt teknisk utstyr i Festningstunnelen ventes fullført sommeren 2009.

Post 35 Vegutbygging i Bjørvika

Første etappe av prosjektet omfatter ny E18 i en om lag 1 200 meter lang tunnel under Bjørvika og Bispevika mellom Festningstunnelen og Ekebergstunnelen, hvorav om lag 700 m som senketunnel. Det skal bygges kryss ved Havnelageret og på Sørenga. I tillegg inngår etablering av en ny vegforbindelse, Østre tangent, i bru over sporområdet ved Oslo S med tilkobling til Schweigaardsgate. I andre etappe skal det bygges nytt lokalt vegsystem i området.

Anleggsarbeidene startet i august 2005. Første etappe ventes åpnet for trafikk i 2010, mens andre etappe etter planen vil stå ferdig i 2013. Restbehov pr. 1. januar 2010 er anslått til om lag 1 700 mill. kr.

7.4.3 Kollektivtrafikk i Oslo

Et systematisk arbeid fra kommunens side har resultert i et vesentlig bedre kollektivtilbud og en betydelig økning i antall kollektivreisende. Regjeringen er opptatt av å få til en best mulig samordning av tilbudet mellom ulike transportformer og mellom de ulike forvaltningsnivåene. Utvikling av gode knutepunkt og noen tunge kollektivakser vil være viktig. På samme måte som det nå foretas en kraftig opprustning av gamle anlegg på jernbanen og settes i gang en vurdering av fremtidig kapasitetsbehov, er det ønskelig med en tilsvarende vurdering av den kollektive infrastrukturen som Oslo og Akershus har ansvar for, som grunnlag for de prioriteringer som skal gjøres innenfor rammen av Oslopakke 3.

Oslo bussterminal

Regjeringen er opptatt av å videreutvikle Oslo S som kollektivknutepunkt. Gode koblinger til t-bane, trikk og buss er viktig. Det skal igangsettes en nærmere vurdering av den langsiktige utviklingen av Oslo S som kollektivknutepunkt. Kapasiteten ved dagens bussterminal er sprengt. Oslo kommune har igangsatt et arbeid for å vurdere hvordan

ny kapasitet kan sikres. Et alternativ som bør vurderes særskilt er en samlokalisering av en ny bussterminal med Oslo S. Statens vegvesen og Jernbaneverket skal bidra aktivt i planleggingen.

Bedre tilrettelegging for ekspressbusser og regionale busser er viktig for å utvikle et bedre transporttilbud og en endret transportmiddelfordeling. I St.meld. nr. 16 (2008–2009) Nasjonal transportplan 2010–2019 er satt av 200 mill. kr i bidrag til kostnader som påløper i forbindelse med en etablering av en ny bussterminal med Oslo S.

7.5 Nordøstkorridoren

7.5.1 Jernbane

Alnabruterminalen

Regjeringen har økt innsatsen til kapasitetsøkende tiltak på jernbanen og foreslår i St.meld. nr. 16 (2008–2009) Nasjonal transportplan 2010–2019 en ytterligere opptrapping. De nye tiltakene vil bidra til en tilnærmet doubling av godstransportkapasiteten på jernbanen. Et viktig element i dette er en utvidelse av kapasiteten for containerhåndtering på Alnabru. Overføring av gods fra veg til bane vil gi positive effekter både for trafikksikkerheten og framkommeligheten på vegnettet.

For tiden pågår en helhetsvurdering av hele Alnabruområdet inkludert terminalen. I St.meld. nr. 16 (2008–2009) Nasjonal transportplan 2010–2019 er det avsatt 1,1 mrd. kr til ombygging av godsterminalen.

Regjeringen ser det som viktig at Oslo kommune gjennom reguleringsarbeidet bidrar til samlokalisering av godsterminaler og samlastarealer, og tilrettelegging for redusert godstransport på veg og overføring av gods til bane.

Stasjoner og knutepunkter

Fetsund, Årnes, Sørumsand, Jessheim og Dal er blant stasjonene som vurderes i handlingsprogramarbeidet.

7.5.2 Veg

Tilknytning til Alnabruterminalen

Bedret atkomst er et delprosjekt i arbeidet med å utvikle Alnabruterminalen til et mer effektivt logistikknutepunkt. Atkomst fra E6 vil på kort og mellomlang sikt være via eksisterende rv 191 Tvetenveien/Nedre Kaldbakkvei og Alfasetveien. Det er bevilget midler til utvidelse av Nedre Kalbakkvei til firefelts veg, men på grunn av manglende planavklaring er arbeidene ennå ikke gjennomført.

Det er også behov for oppgradering av Alfasetveien og etablering av ny en vegarm inn til hovedport for jernbanen. Foreløpige kostnadsanslag for riksvegdelene av prosjektet er om lag 230 mill. kr, basert på Statsbyggs reguleringsplanforslag for terminalområdet. Det er knyttet stor usikkerhet til dette anslaget. I St.meld. nr. 16 (2008–2009) Nasjonal transportplan 2010–2019 er det prioritert statlige midler til delfinansiering av prosjektet, med sikte på gjennomføring i perioden 2010–2013.

Rv 150 Ulvensplitten – Sinsen

Prosjektet er blant annet omtalt i St.meld. nr. 24 (2003–2004) side 143–144, St.prp. nr. 1 (2007–2008) side 71 og St.prp. nr. 40 (2007–2008) side 8–9.

Prosjektet omfatter nytt hovedvegsystem og nytt lokalvegsystem i området. De viktigste elementene er fjelltunnel på Ring 3 mellom Økern og Sinsen (Lørentunnelen) og betongtunnel på Østre Aker vei forbi Økern (Økerntunnelen). Prosjektet omfatter også etablering av ny hovedrute for gang- og sykkelveg mellom Ulven og Sinsen. I tillegg inngår bygging av ny kommunal veg i Hasle-Ulven-Lørenområdet og bygging av ny Ulvenvei som også er kommunal. Økern T-banestasjon utvikles til et viktig kollektivknutepunkt.

De forberedende arbeidene på prosjektet startet i februar 2005. Våren 2006 besluttet Statens vegvesen å avlyse tilbudskonkurransen for tunnelentreprisen på grunn av vesentlig høyere tilbud enn forutsatt. Prosjektet ble derfor omprosjektert og revidert, jf. St.prp. nr. 40 (2007–2008). Anleggsarbeidene på lokalvegene startet i juni 2008. Hovedarbeidene på rv 150 startet høsten 2008. Prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2013.

En ny gjennomgang av kostnadsoverslaget viser store kostnadsøkninger. Økningen skyldes i hovedsak økte enhetspriser. I tillegg har grunnervervskostnadene økt. Etter at oppryddingsarbeider langs Ring 3 er tatt ut av prosjektet for å redusere kostnadene, er prognosen for sluttkostnaden på 3 690 mill. 2009-kr. Dette innebærer en økning på om lag 650 mill. kr i forhold til styringsrammen og om lag 260 mill. kr i forhold til kostnadsrammen for prosjektet. Anslått restbehov pr. 1.1.2010 er på om lag 2 400 mill. kr. Det er ikke tatt stilling til hvordan kostnadsøkningen skal finansieres. Saken vil drøftes i styringsgruppen for Oslopakke 3 og legges fram for lokale myndigheter. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til Stortinget med saken.

7.6 Programområder og andre tiltak

7.6.1 Jernbane

Kapasitetsøkende tiltak på jernbanenettet

For å sikre kapasitet til stadig økende behov for godstrafikk på jernbane, samt å tilrettelegge for bedret persontrafikktilbud når det nye dobbeltsporet i Vestkorridoren står ferdig, må en rekke mindre flaskehalsen i jernbanenettet utbedres.

I Jernbaneverkets handlingsprogram for 2010–2013 vil blant annet følgende tiltak bli vurdert; samtidig innkjør på Kløfta stasjon, ombygging eller evt. flytting av Frogner stasjon inkludert forbikjøringsspor for godstog, økt vendekapasitet i Vestkorridoren og forlengelse av spor 13 på Lillestrøm stasjon og kryssingsspor på Gjøvikbanen.

Generelt om stasjons- og knutepunktstiltak

Mange stasjoner i Oslo og Akershus har et stort oppgraderingsbehov. Tiltak på disse stasjonene spenner fra innfartsparkeringsplasser og tilgjengelighetstiltak til plattformforlengelser og jernbanetekniske oppgraderinger. Prioritering av aktuelle stasjoner vil skje gjennom utarbeidelse av handlingsprogram for Oslopakke 3 for perioden 2010–2013.

7.6.2 Veg

I St.meld. nr. 16 (2008–2009) Nasjonal transportplan 2010–2019 er det prioritert høye statlige rammer til programområdene mindre utbedringer, bygging av gang- og sykkelveger, trafikksikkerhetstiltak, miljø og servicetiltak og kollektivtrafikktiltak. Deler av midlene forutsettes benyttet til slike tiltak på riksvegnettet i Oslo og Akershus, sammen med bompenger fra Oslopakke 3. Prioriteringene forutsettes nærmere avklart gjennom arbeidet med Statens vegvesens handlingsprogram for riksvegnettet og arbeidet med handlingsprogrammet for Oslopakke 3.

I tillegg kommer fylkeskommune/kommunale midler og bompenger til tiltak på fylkesvegnettet og til lokal kollektivtransport. Det absolutte nivået for midler til slike tiltak er i lokalt forslag til Oslopakke 3 noe lavere enn i Statens vegvesens handlingsprogram for Oslo og Akershus i perioden 2006–2009. På denne bakgrunn anbefales det at midler til de ulike programområdene som et minimum holdes på dette nivået i gjennomføring av Oslopakke 3. Konkretisering av prosjekter vil bli gjort ved utarbeidelse av handlingsprogrammet. Dette vil være en sentral oppgave i arbeidet med porteføljestyring av Oslopakke 3.

7.6.3 Evt. forskottering av prosjekter som E18 Vestkorridoren, E6 tunnel/lokk i Groruddalen og E18 Mosseveien

Ved behandlingen av St.prp. nr. 40 (2007–2008) Om Oslopakke 3 trinn 1, jf. Innst. S. nr. 170 (2007–2008) hadde flertallet i komiteen følgende merknad:

«Flertallet viser til at det i forslaget fra de lokale partene tas opp at det er ønskelig å kunne benytte seg av en forskutteringsordning for å realisere store tunge prosjekt som for eksempel E18 Vestkorridoren, E6 tunnel/lokk i Groruddalen og E18 Mosseveien i tunnel tidligere enn forutsatt. En forskutteringsløsning vil kunne gi realiseringstid redusert med flere år. Flertallet finner det ønskelig at mulighetene for denne type finansiering, og skisser for gjennomføring, omtales i fase 2.»

Samferdselsdepartementet vil også påpeke at det er anledning for private utbyggere til å bidra til bygging av veganlegg som følger av en næringsetablering, og som senere overtas eller driftes helt eller delvis av Statens vegvesen. Etter Regjeringens vurdering bør det etableres omforente rammer for prosjektene før eventuelt muligheten for forskottering og økonomiske bidrag fra private utbyggere kan vurderes. For å sikre gjennomføring av disse prosjektene bør det fokuseres på å avklare rammer og gjennomføre nødvendige planprosesser etter plan- og bygningsloven før det tas stilling til finansiering. Det pågår utredningsarbeid for å avklare premisser for framtidig vegsystem i alle de tre korridorrene.

For E18 Vestkorridoren vises til omtale i kapittel 7.1.2.

E6-lokk i Groruddalen er omtalt i St.meld. nr. 31 (2006–2007) Hovedstadsmeldingen. Her vises til at E6-lokk i Groruddalen ligger inne i den lokalt vedtatte prosjektporteføljen, og at dette er et prosjekt som vil dempe miljøproblemene vegtrafikken påfører Groruddalen. En slik lokkløsning, evt. tunnelløsning, vil også kunne åpne muligheter for ny byutvikling og blant annet frigjøre areal til boligutbygging og fritidsaktiviteter. Regjeringen er kjent med at Oslo Bystyre i vedtak 21. juni 2006 har bedt Byrådet ta initiativ til å samle og koordinere relevante aktører som kan delta i et arbeid med sikte på å forskottere byggingen av et E6-lokk. Samferdselsdepartementet har bedt Vegdirektoratet, i dialog med lokale myndigheter, følge opp saken som en del av det videre arbeidet med Oslopakke 3 trinn 2. Statens vegvesen har satt i gang en prosess med sikte på en mulighetsstudie for prosjektet for å kartlegge problemomfang og avklare behov for tiltak.

Det pågår et utredningsarbeid der det drøftes

utfordringer og prioriteringer av tiltak i transportsystemet i Sørrkorridoren. Videre arbeid med tiltak på E18 Mosseveien inngår i dette arbeidet.

8 Bruk av bompenger til drift av kollektivtrafikk

Regjeringen er opptatt av å gi lokale myndigheter flere redskap i arbeidet med å utvikle et mer miljøvennlig og effektivt transportsystem. Muligheten til å bruke bompenger til drift av kollektivtransport er en viktig forutsetning i Oslopakke 3. Stortinget vedtok våren 2008 en endring i vegloven § 27 som åpner for bruk av bompenger til drift av kollektivtrafikk, jf. Ot.prp. nr. 15 (2007–2008), Innst. O. nr. 26 (2007–2008) og St.prp. nr. 40 (2007–2008). Bruk av bompenger til drift skal være basert på helhetlige planer vedtatt av lokalpolitiske myndigheter, og det er lagt til grunn at midlene skal brukes på en slik måte at de bidrar til at målene for Oslopakke 3 blir nådd. Intensjonen bak lovendringen er at bompenger brukt som økt tilskudd til kollektivtransport skal gi en reell styrking av kollektivtilbudet.

Som bakgrunn for lovendringen er det i Ot.prp. nr. 15 (2007–2008) pekt på at styrking av kollektivtransporten er en nødvendig del av en strategi for effektiv og miljøvennlig transport. Det vises videre til at fylkeskommunens økonomi kan være utilstrekkelig til å gi det nødvendige løftet i kollektivtilbudet og til behovet for økt satsing på tiltak utover rene investeringer i kollektivtrafikk.

Samtidig slås det fast at fylkeskommunene er ansvarlige for å finansiere drift av lokal kollektivtransport (unntatt jernbane), og at bruk av bompenger til drift av lokal kollektivtransport skal være et supplement til den ordinære innsatsen over offentlige budsjetter. Det legges således til grunn at bevilgninger til offentlig kjøp av kollektivtjenester over ordinære budsjetter reelt sett blir opprettholdt minst på samme nivå som i dag. Dette prinsippet er også lagt til grunn i St.prp. nr. 59 (2007–2008) og i aksjonæravtalen for Ruter As der det heter at:

«Oslo og Akershus forplikter seg til å opprettholde realverdien pr 2007 av sitt årlige tilskudd for hvert av de enkelte årene 2008–2011 for å sikre økonomisk stabilitet i oppstartfasen.»

I henhold til Ot.prp. nr. 15 (2007–2008) må det for en bompengepakke som også inneholder driftstiltak, være utarbeidet en strategi for håndtering av driftsoppgavene etter opphør av bompengefinansieringen. Videre må det gå fram hva som skal skje ved eventuell svikt i inntektene. Dette er i tråd med det som gjelder generelt for bompengeprosjekter.

Ved Stortingets behandling av St.prp. nr. 40

(2007–2008) Om Oslopakke 3 trinn 1, forutsatte komiteens flertall at minimum 25 pst av de årlige bompengene skal brukes til driftstiltak for kollektivtransport. Det er viktig at det etableres et enkelt og forutsigbart system for overføring av bompenger til drift som muliggjør langsiktig planlegging i Ruter As og hos de enkelte operatørene. Planlagt tildeling av bompenger til Ruter As sitt kjøp av kollektivtransport utgjør med dagens budsjetter om lag 8 pst av selskapets omsetning.

Det er behov for å klargjøre Ruter As sin rolle og fullmakter knyttet til gjennomføring av Oslopakke 3. Ruter As har ansvaret for koordinert transporttilbud i regionen, men det er ulike syn på hvilken rolle Ruter skal ha for midler til vedlikehold, reinvestering og investering i infrastruktur. Eierne; Oslo kommune og Akershus fylkeskommune, må foreta denne klargjøringen.

Ett av elementene i det lokale forslaget til Oslopakke 3 er bruk av bompenger som bidrag til kjøp av jernbanetjenester. Samferdselsdepartementet vil vurdere nærmere hvordan dette skal håndteres videre.

Det er enighet om at bruk av driftsmidlene skal styres gjennom lokalpolitiske vedtak innenfor de rammene som blir lagt av Stortinget. For å gi Stortinget mulighet til å sikre at midlene blir brukt i tråd med forutsetningene i Oslopakke 3 må det etableres rutiner for å redegjøre for planlagt bruk av midlene og for rapportering av faktisk bruk i de årlige statsbudsjettene.

9 Trafikantbetaling til vognmateriell

Som en del av Oslopakke 2 ble det etablert en ordning med trafikantbetaling på kollektivtrafikken («75-øringen»), jf. St.prp. nr. 64 (1999 – 2000) Om delvis bompengefinansiering av forsert kollektivutbygging i Oslo og Akershus (Oslopakke 2). Ifølge St.prp. nr. 64 skal

«Trafikantbetaling på kollektivselskapene innhentes, isoleres og brukes i det enkelte selskap (Oslo Sporveier, NSB og SL). Pengene forutsettes brukt til kjøp av nytt materiell. Innkrevingsperioden vil vare til utgangen av 2011.»

Det er i perioden 2001–2009 samlet inn om lag 1 mrd. kr på T-bane, trikk, buss, båt og tog i Oslo og Akershus. I Oslo inngår midlene i et program for finansiering av nye T-banvogner, mens midlene i Akershus i hovedsak er avsatt til innkjøp av nytt vognmateriell til Kolsåsbanen. NSB har satt i gang et prosjekt for å anskaffe togmateriell for å tilby flere seter for lokaltrafikken i Oslo etter hvert som sporkapasiteten tillater det.

I samråd med lokale myndigheter foreslår Samferdselsdepartementet at ordningen med trafikantbetaling til vognmateriell videreføres som 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 takstpålslag til vognmateriell, eller om det er mer hensiktsmessig å etablere andre ordninger for å sikre nødvendige investeringer i vognmateriell som f. eks. opplegg for vognleie. Samferdselsdepartementet foreslår at ordningen med øremerking av trafikantinntekter til nytt materiell holdes utenfor Oslopakke 3 f.o.m. 2012. Dette betyr i praksis at inntektsgrunnlaget forutsatt i lokalt forslag til Oslopakke 3 reduseres med om lag 2,1 mrd. kroner i perioden 2012 til 2028.

10 Rapporteringssystem

Et tilpasset rapporteringssystem er en viktig forutsetning i arbeidet med porteføljestyring. I tillegg har Samferdselsdepartementet et ansvar for å rapportere og følge opp at bompenger brukes i henhold til Stortingets vedtak. Rapporteringssystemet må tilfredsstille både statens og lokale myndigheters behov for rapportering og innrettes mot årlige budsjetter og en langsiktig rullering av pakken. Opplegg og rutiner for rapporteringssystem må utarbeides i samarbeid med aktørene.

Formål med rapporteringssystemet:

- Det overordnede formålet er å sikre åpenhet og transparens ved gjennomføring av pakken. Den årlige rapporteringen bør være offentlig for å sikre transparens.
- Systemet må gi tilstrekkelig informasjon til en god løpende styring av pakken
 - grunnlag for å følge opp hvordan de totale midlene til Oslopakke 3 brukes
 - grunnlag for å vurdere måloppnåelsen fortløpende og dermed målstyringen av pakken
 - grunnlag for å vurdere partenes oppfølging av pakken over egne budsjetter
 - grunnlag for å vurdere utvikling i trafikantenes bidrag
 - informasjon om viktige avvik
- Systemet må gi tilstrekkelig informasjon til en langsiktig prioritering av tiltak
 - måleparametre til å kunne vurdere måloppnåelse av innretningen på pakken over en periode

Årlig rapporteringssystem

Den årlige rapporteringen bør gi fortløpende informasjon om utviklingen i pakken, slik at Styringsgruppen kan gjennomføre nødvendige justeringer. Det viktigste er en økonomisk rapportering i forhold til budsjetter og handlingsprogram, samt partenes oppfølging av pakken over egne budsjetter. I tillegg må den årlige rapporteringen fange opp avvik, spesielt for større prosjekt. Rapportering bør skje årlig og omtales i statsbudsjettet.

Rapportering på måleparametre

Det bør årlig gjennomføres en rapportering av sentrale måleparametre jf. forslag til målstruktur skissert i kapittel 4 (framkommelighet for alle trafikantgrupper, trafikksikkerhet, miljø, universell utforming). Ikke alle parametre trenger å rapporteres hvert år.

Rapportering hvert 4. år

En mer omfattende rapportering av måloppnåelse bør skje i forbindelse med en rullering av pakken hvert 4. år. Dette gir mulighet for å foreslå endringer i målsettingene for pakken og å gi en grundigere vurdering av hva som skal til for å bedre måloppnåelsen. Dette bør skje som en del av arbeidet med rullering av Nasjonal transportplan.

11 Samferdselsdepartementets vurdering

Om lag en firedel av Norges befolkning er bosatt i Oslo og Akershus. Det er i dag betydelige framkommelighets- og trengselsproblemer i rushperiodene. Dette gjelder både veg- og kollektivsystemet. De kommende 20 år forventes det 230 000 flere bosatte og over 20 pst flere arbeidsplasser i området sammenliknet med i dag. Veksten i bosatte og arbeidsplasser vil gi en kraftig vekst i transportterspørselen, og presset på transportsystemet vil øke ytterligere. Kjøproblemer varierer mellom ulike korridorer og områder i hovedstadsområdet. Oslo sentrum framstår i dag som en flaskehals, også for buss og trikk. Vestkorridoren har størst forsinkelser for bilreiser i rush, og rushet varer lengre der enn i Sør- og Nordøstkorridoren.

Ved behandlingen av St.prp. nr. 40 (2007–2008) er Oslopakke 3 etablert. Pakken er et viktig bidrag for å møte de transportutfordringene som Oslo kommune og Akershus fylkeskommune står overfor. Samferdselsdepartementet legger i likhet med

Oslo kommune og Akershus fylkeskommune til grunn at Oslopakke 3 har en varighet på 20 år.

Oslo kommune og Akershus fylkeskommune har vedtatt et lokalt forslag til Oslopakke 3. Samferdselsdepartementet besluttet at det skulle gjennomføres en kvalitetssikring av pakken. Kvalitetssikringen av Oslopakke 3 har bekreftet at det er betydelig usikkerhet knyttet til både kostnader og gjennomføring av utbyggingsplanene presentert i det lokale forslag til Oslopakke 3. Kvalitetssikringen har også påpekt at det i for liten grad er konkretisert overordnede mål for Oslopakke 3, og det anbefales at pakken utvikles som en prosjektportefølje bestående av investeringer og prisvirkemidler der tiltakene revideres underveis i gjennomføringen – såkalt porteføljestyring.

Samferdselsdepartementet er enig i at det ikke er hensiktsmessig å låse en prosjektportefølje for hovedstadsområdet for de neste 20 årene. Departementet legger til grunn at gjennomføringen av Oslopakke 3 og utvelgelse av prosjekt/tiltak skal skje ved en målrettet styring av pakken. Det åpnes også for at tiltak som ikke ligger inne i det lokale forslaget kan vurderes. I trinn 2 er det derfor ikke gitt en samlet vurdering av utbyggingsplanene for Oslopakke 3, men det er lagt til grunn et opplegg for porteføljestyring. Det er naturlig at revisjon av pakken og porteføljen skjer ved rullering av Nasjonal transportplan, oppfølgende handlingsprogram og i de årlige budsjetter. Oslo kommune og Akershus fylkeskommune har i forbindelse med etableringen av styringsgruppa for Oslopakke 3, gitt sin tilslutning til et slikt opplegg.

Regjeringen har økt satsingen på å tilrettelegge for sykklister. Dette følges opp i St.meld. nr. 16 (2008–2009) Nasjonal transportplan 2010–2019. For å få full effekt av en økt statlig satsing, er det nødvendig at det innenfor arbeidet med Oslopakke 3 legges vekt på sykkeltiltak. Regjeringen ser det også som viktig å styrke tilrettelegging for grensekryssende kollektivtransport særskilt. Utviklingen av et mest mulig sammenhengende transporttilbud med gode knutepunkter og park-and-ride muligheter er viktig.

Det er behov for å utvikle en tydelig målstruktur for Oslopakke 3. Styringen av pakken vil bli vesentlig lettere med rapportering på konkrete mål og etablering av tilhørende indikatorer på måloppnåelse. Etter Samferdselsdepartementets vurdering er framkommelighet det prosjektutløsende behovet, samtidig som transportsystemet må virke sammen med de nasjonale målene for transportpolitikken, jf. omtale i kapittel 4.2. Formålet med Oslopakke 3 er dermed å sikre befolkningens og næringslivets behov for framkommelighet samtidig

som det tas hensyn til gitte krav til støy, luftkvalitet, trafikksikkerhet og universell utforming. Det foreligger også både nasjonale og lokale/regionale føringer for reduksjon i klimagassutslipp fra transport i hovedstadsområdet. Reduksjon av klimagassutslipp fra transport skal derfor være en sentral premiss for det videre arbeidet med Oslopakke 3.

For å legge til rette for effektiv og målrettet gjennomføring og styring av Oslopakke 3, vil det bli arbeidet videre med et system for mål- og resultatstyring med etterprøvbare mål og indikatorer og med kriterier for prioritering av tiltak. Samfunnsøkonomisk lønnsomhet skal inngå i kriteriene for prioritering av tiltak i Oslopakke 3. Samferdselsdepartementet legger til grunn at det i dette arbeidet tas utgangspunkt i at hovedintensjonen med Oslopakke 3 er å bedre framkommeligheten hensyntatt gitte krav til støy, luftkvalitet, trafikksikkerhet og universell utforming. Det må på denne bakgrunn defineres et styrbart framkommelighetsmål og mest mulig presise krav knyttet til de andre hensynene. Et slikt system vil være grunnlag for rapportering til Stortinget i budsjettproposisjoner og i rullering av Nasjonal transportplan. Regjeringen vil holde Stortinget orientert om det videre arbeidet med system for mål- og resultatstyring.

Det er etablert en styringsmodell for Oslopakke 3. Styringsgruppen består av Oslo kommune v/byråd for miljø og samferdsel, Akershus fylkeskommune v/fylkesordføreren, Jernbaneverket og Statens vegvesen v/vegdirektøren. Gruppen ledes av staten v/vegdirektøren. Konsensus i styringsgruppen og lokal enighet er et viktig fundament for Oslopakke 3-arbeidet. Hovedoppgaven for styringsgruppen er å legge til rette for god koordinering av Oslopakke 3-porteføljen. Målstyring av pakken vil være en prioritert oppgave for styringsgruppen for Oslopakke 3, og arbeidet skal gi grunnlag for omforente saksframlegg til besluttede organer om prioritering (inkludert rekkefølge for prosjekter) av midlene i Oslopakke 3, samt grunnlag for statens og lokale myndigheters behov for styring og kontroll med bruk av budsjettmidler og bompenger.

I St.meld. nr. 16 (2008–2009) Nasjonal transportplan 2010–2019 er det totalt foreslått 21,1 mrd. kr i statlige planrammer til jernbane og riksveg i Oslopakke 3 for perioden 2010–2019. I tillegg kommer statlige overføringer gjennom rammetilskudd fra Kommunal- og regionaldepartementet og bompenger. I kapittel 7 omtales prosjekter som anses som bundne, samt de som har oppstart/gjennomføring i perioden 2010–2013. Utvelgelse av prosjekter i siste del av planperioden vil skje på bakgrunn av en målrettet styring av pakken, jf. opplegget for porteføljestyring omtalt i kapittel 4. Fra 2010

er det lagt opp til at ansvaret for store deler av det øvrige riksvegnettet overføres til Oslo kommune og Akershus fylkeskommune. Forvaltningsreformen medfører at Oslo kommune og Akershus fylkeskommune vil få betydelige midler gjennom rammetilskuddet, og Samferdselsdepartementet forutsetter at en overføring av ansvaret for riksvegstrækninger ikke får betydning for finansieringen av prosjekter som er en del av Oslopakke 3.

Lokale myndigheter har i sitt Oslopakke 3-vedtak forutsatt en betydelig andel av midlene i Oslopakke 3 til E18 Vestkorridoren. På bakgrunn av denne forutsetningen, vedtok også lokale myndigheter å etablere et ekstra bomsnitt i Bærum. Samferdselsdepartementet er inneforstått med at forutsetningen om utbygging av E18 Vestkorridoren er en sentral del av den tverrpolitiske enigheten om Oslopakke 3, og legger derfor til grunn at det vil skje en utbygging av E18 i Oslopakke 3. Departementet viser i denne sammenhengen til at det er etablert et ekstra bomsnitt i Bærum, og at det derfor er rimelig at trafikantene som kommer vestfra får noe igjen for den høyere bompengebelastning. Transportsystemet i Vestkorridoren må utvikles innenfor en helhetlig strategi med vekt på redusert trafikkvekst og vesentlig økt kollektivandel. Det er videre et mål å endre reisetidsforholdet mellom bil og kollektivtransport, blant annet ved at bussene sikres framkommelighet uavhengig av køer for biltrafikken og ved god tilgjengelighet til tog og bane. Utvikling av transportsystemet i Vestkorridoren (inkludert tog og lokale baner) må kombineres med andre areal- og transportpolitiske virkemidler som i stor grad forvaltes av lokale myndigheter. Det er satt i gang arbeid med en systemanalyse som grunnlag for planprogram for kommunedelplan for E18 med tverrforbindelser gjennom Bærum.

På bakgrunn av Oslopakke 3 trinn 1, ble det gjort en endring i vegloven § 27 som åpner for bruk av bompenger til driftstiltak for kollektivtransport. Intensjonen bak lovendringen er at bompenger brukt som økt tilskudd til kollektivtransport, skal gi en reell styrking av kollektivtilbudet. Det er viktig at bompenger til driftstiltak til kollektivtransport blir et supplement til den ordinære innsatsen til kollektivtransport over offentlige budsjett, og departementet forutsetter at bevilgninger til offentlige kjøp av kollektivtjenester over ordinære budsjett, reelt sett skal opprettholdes på samme nivå som i dag.

Samferdselsdepartementet legger til grunn at det skal etableres et rapporteringssystem for Oslopakke 3 som gir tilstrekkelig informasjon om utviklingen av pakken. Det skal rapporteres årlig i forbindelse med de årlige budsjettene, samt ved rullering av Nasjonal transportplan hvert fjerde år.

Samferdselsdepartementet

tilrår:

Tilråding fra Samferdselsdepartementet av
13. mars 2009 om Oslopakke 3 trinn 2 blir sendt
Stortinget.
