

Handlingsprogram for Oslopakke 3 2010-2013

Forslag fra Styringsgruppen for Oslopakke 3

Forord

En politisk styringsgruppe med representanter fra Oslo kommune og Akershus fylkeskommune la i 2006 frem et forslag til Oslopakke 3. Forslaget ble fulgt opp med vedtak i bystyret i Oslo og fylkestinget i Akershus høsten 2006, og lagt fram for Stortinget i St.prp. nr. 40 (2007 – 2008) *Om Oslopakke 3 trinn 1* og St.meld. nr. 17 (2008–2009) *Om Oslopakke 3 trinn 2*. Bompengene i Oslopakke 3 ble etablert i 2008.

Hovedfinansieringen av Oslopakke 3 er bompenger. I tillegg er det forutsatt bruk av statlige midler til jernbane- og riksvegnettet i Oslo og Akershus, og fylkeskommunale og kommunale midler til så vel kollektivtransport som utvikling av det regionale vegnettet.

Oslopakke 3 krever god samhandling mellom lokale myndigheter og stat, og det er etablert en Styringsgruppe for Oslopakke 3. Styringsgruppen har utarbeidet et forslag til handlingsprogram for Oslopakke 3 som grunnlag for statens, Akershus fylkeskommune og Oslo kommune sitt budsjettarbeid. Styringsgruppen har i handlingsprogrammet lagt vekt på å holde fast ved viktige prinsipper i det lokale forslaget, samtidig som det har vært nødvendig å justere prosjektporteføljen som følge av blant annet nye kostnadstall for en rekke store prosjekter.

Handlingsprogrammet for Oslopakke 3 viser:

- mål og virkninger
- prioritering av store prosjekter
- prioritering av rammer til programformål for stat, fylkeskommune og kommune
- forslag til fordeling av bompenger mellom stat, fylke og kommune
- opplegg for videre arbeid med porteføljestyling av Oslopakke 3

Våren 2009 presenterte Jernbaneverket og Statens vegvesen forslag til handlingsprogram for 2010 – 2019. Akershus og Oslo har i løpet av sommeren uttalt seg til disse handlingsprogrammene. Handlingsprogrammet for Oslopakke 3 viser en oppsummering av Jernbaneverkets forslag til prioriteringer i Oslo-området og forslag til prioritering av store prosjekter og rammer til programformål for riksvegnettet. I tillegg viser handlingsprogrammet for Oslopakke 3 forslag til økonomiske rammer for regionale Oslopakke 3 prosjekter, dvs. prosjekter som Akershus og Oslo har ansvar for.

På grunn av forvaltningsreformen er detaljeringsgraden mindre i Styringsgruppens forslag til Handlingsprogram for Oslopakke 3 enn i lokalt forslag. I Akershus er de mindre tiltakene vist i forslag til Handlingsprogram for fylkesveier. Oslo kommune vil legge fram mer informasjon om prioriteringer innenfor sitt ansvarsområde i forbindelse med byrådets budsjettforslag og tilleggsinnstilling for 2010.

Styringsgruppen ber om innspill til forslag til handlingsprogram for Oslopakke 3 innen 15. oktober 2009.

Regjeringen vil presentere rammer og prioriteringer av statlige midler og bompenger som del av Oslopakke 3 som et tillegg til St.prp. nr. 1 (2009 – 2010) i november.

Akershus fylkeskommune og Oslo kommune vil fatte vedtak om prioritering av fylkeskommunale og kommunale midler, samt bruk av bompenger fra Oslopakke 3, i forbindelse med behandling av økonomiplaner for 2010 – 2013 ved årsskiftet 2009 – 2010.

Nils Aage Jegstad
Fylkesordfører i
Akershus

Jøran Kallmyr
Byråd for samferdsel,
miljø og næring i Oslo

Elisabeth Enger
Jernbanedirektør

Terje Moe Gustavsen
Vegdirektør og leder av
Styringsgruppen for
Oslopakke 3

Innhold:

FORORD	2
VEDLEGG:	3
SAMMENDRAG	4
1. INNLEDNING	12
1.1. HANDLINGSPROGRAM FOR OSLOPAKKE 3 (2010 – 2013)	12
1.2. LOKALT FORSLAG OG STORTINGETS BEHANDLING AV OSLOPAKKE 3.....	13
2. MÅL OG VIRKNINGER	15
3. ØKONOMISKE RAMMER 2010-2013	18
4. FORSLAG TIL PRIORITERINGER	20
4.1. RIKSVEGER.....	21
4.1.1. Store prosjekter	21
4.1.2. Programområder riksveg	23
4.2. REGIONALE TILTAK I AKERSHUS	25
4.2.1. Veg - store prosjekter og programområder	25
4.2.2. Større kollektivtiltak	26
4.2.3. Tilskudd til drift av kollektivtransport fra Oslopakke 3	26
4.2.4. Planlegging	27
4.2.5. Trafikantbetaling til vognmateriell i Akershus.....	27
4.3. REGIONALE TILTAK OSLO	27
4.3.1. Veg - store prosjekter og programområder	28
4.3.2. Tilskudd til drift av kollektivtransport fra Oslopakke 3	29
4.3.3. Opprustning T-banen	29
4.3.4. Planlegging	29
4.3.5. Trafikantbetaling til vognmateriell i Oslo.....	29
4.4. PRIORITERINGER TIL JERNBANEINVESTINGER I OSLO OG AKERSHUS	30
Vedlikehold av jernbanen i Oslopakke 3 - området	31
5. LÅNEBEHOV I OSLOPAKKE 3	32
6. PORTEFØLJESTYRING OG RAPPORTERING	33
7. OSLOPAKKE 3 ETTER 2013 – FORVENTEDE RAMMER OG BINDINGER...	34

Vedlegg:

Vedlegg A: Prosjektportefølje i lokalt vedtak om Oslopakke 3 høsten 2006 og planstatus for prosjektporteføljen vist i St. meld. nr. 17 (2008 -2009) Om Oslopakke 3 trinn 2

Vedlegg B: Utdrag fra Jernbaneverkets forslag til handlingsprogram for 2010 - 2013

Styringsgruppen gjør oppmerksom på at detaljer knyttet til prioritering av prosjekter innenfor Akershus fylkeskommunes ansvarsområde er presentert i Akershus forslag til Handlingsprogram for fylkesveier 2010 – 2013. Oslo kommune vil legge fram mer informasjon om prioriteringer innenfor sitt ansvarsområde i forbindelse med byrådets budsjettforslag og tilleggsinnstilling for 2010.

Sammendrag

Styringsgruppen for Oslopakke 3 legger, til tross for store bindinger ved inngangen til perioden, frem et offensivt forslag til handlingsprogram 2010-2013.

Samlet foreslår styringsgruppen at 14,7 mrd. kroner skal investeres i kollektiv- og vegprosjekter i Oslo og Akershus de neste 4 årene. Dette kommer i tillegg til statens jernbaneinvesteringer i Oslopakke 3-området på mer enn 6,2 mrd. kroner i samme periode, som er en viktig forutsetning for Oslopakke 3.

I tillegg til å gjennomføre Bjørvika-prosjektet og strekningen Ulven-Sinsen, foreslår styringsgruppen oppstart av store vegprosjekter som E18 Vestkorridoren, E16 Sandvika - Wøyen og Rv 22 Fetsund - Lillestrøm innen 2013. Styringsgruppen vil også prioritere planlegging av E6 Manglerudtunnel i perioden med målsetning om oppstart i 2015.

Handlingsprogrammet har en sterk kollektivprofil og det foreslås at om lag 6,7 mrd. kroner, 46 pst. av investeringsrammen, går til kollektivtiltak i form av større investeringer, programtiltak, samt tilskudd til drift og mindre investeringer. I Oslo er kollektivandelen 39 pst. i perioden, og i Akershus hele 57 pst. som følge av prioritering av Kolsåsbanen i perioden. Dette kommer i tillegg til 6,2 mrd. kroner i jernbaneinvesteringer. Inkluderes jernbaneinvesteringene utgjør de samlede kollektivtiltakene 12,9 mrd. kroner, om lag 62 pst.

Sett i forhold til netto bompenger utgjør tilskudd til drift og mindre investeringer til Ruter om lag 33 pst. Dette tilskuddet legger til rette for en reell økning og kvalitetsmessig forbedring av kollektivtilbudet i regionen - og en forenkling av takststrukturen.

Handlingsprogrammet har følgende geografisk fordeling og kollektivprofil:

Fordeling mellom kollektiv og veg						
	Oslo		Akershus		Samlet	
	Mill. kr	%	Mill. kr.	%	Mill. kr	%
Kollektivtiltak	3462	39,2 %	3278	56,2 %	6740	46,0 %
Vegtiltak	5221	59,1 %	2410	41,3 %	7631	52,0 %
Planlegging	147	1,7 %	147	2,5 %	294	2,0 %
Totalt	8830	100,0 %	5835	100,0 %	14665	100,0 %

Fordeling mellom Oslo og Akershus						
	Oslo		Akershus		Samlet	
		%		%		%
Kollektiv		51 %		49 %		100 %
Veg		68 %		32 %		100 %
Totalt		60 %		40 %		100 %

Fordelingen mellom kollektiv og veg vil variere i handlingsplanperiodene.

Videre vil styringsgruppen gjennom en betydelig satsning på programområdene - foreslått til opp mot 1,0 mrd. kroner årlig i perioden - sikre øremerkede midler til bl.a. trafiksikkerhetstiltak, gang- og sykkelveger, og miljøtiltak som er helt sentrale for å legge til rette for at flere kan reise kollektivt og med sykkel.

Etter styringsgruppens oppfatning gir prioriteringen av store vegprosjekter, kombinert med en tung kollektivprofil og satsningen på programområdene, god balanse i forhold til de overordnede målsetninger som ligger til grunn for Oslopakke 3.

Styringsgruppens forslag til prioriteringer er større enn forventet disponibel ramme i perioden, og styringsgruppen foreslår at det tas opp lån gjennom Fjellinjen AS for å gjennomføre en ekstraordinær satsing i den første perioden av Oslopakke 3.

En rekke tiltak i lokalt forslag, som lokalpolitikere i Oslo og Akershus fremforhandlet i 2006 og som ligger til grunn for Oslopakke 3, har det ikke vært mulig å prioritere i denne perioden grunnet de store bindingene ved inngangen til perioden. De foreslåtte prioriteringene innebærer at den geografiske fordelingen av investeringene i henholdsvis Akershus og Oslo utgjør en 40/60-fordeling.

Styringsgruppen legger opp til en årlig rullering av handlingsprogrammet.

Styringsgruppen for Oslopakke 3 har utarbeidet et forslag til handlingsprogram for Oslopakke 3 for perioden 2010 – 2013 basert på opprinnelig lokalt forslag og Stortingets behandling av St.prp. nr. 40 (2007 – 2008) *Om Oslopakke 3 trinn 1*, St.meld. nr. 17 (2008–2009) *Om Oslopakke 3 trinn 2* og St. meld. nr. 16 (2008 – 2009) *Nasjonal transportplan 2010-2019*.

Styringsgruppen har i handlingsprogrammet lagt vekt på å holde fast ved viktige prinsipper i det lokale forslaget til Oslopakke 3, samtidig som det har vært nødvendig å justere prosjektporteføljen som følge av blant annet nye kostnadstall for en rekke store prosjekter.

Handlingsprogrammet legges nå frem til behandling i Oslo kommune og Akershus fylkeskommune. Deretter vil Regjeringen presentere rammer og prioriteringer av statlige midler og bompenger som del av Oslopakke 3 som et tillegg til St.prp. nr. 1(2009 – 2010). Storting og departement har ansvar for å følge opp vedtak om innkreving, takstnivå og bruk av bompenger på offentlig veg, samt å godkjenne at retten til å kreve inn bompenger kan pantsettes.

Hovedfinansieringen av Oslopakke 3 er bompenger. I tillegg er det forutsatt bruk av statlige midler til jernbane- og riksvegenettet, og fylkeskommunale og kommunale midler til så vel kollektivtransport som utvikling av det regionale vegnettet.

Akershus fylkeskommune og Oslo kommune vil fatte vedtak om prioritering av fylkeskommunale og kommunale midler, samt fordele tildelte bompenger innenfor sine budsjettområder, i forbindelse med behandling av budsjett og økonomiplaner for 2010 – 2013 ved årsskiftet 2009 – 2010. *Akershus og Oslo tar ved behandling av styringsgruppens forslag til samlet handlingsprogram for Oslopakke 3 stilling til fordeling av bompengemidler mellom Akershus, Oslo og staten.*

Det er en stor utfordring å sikre befolkningens og næringslivets behov for framkommelighet samtidig som det tas hensyn til gitte krav til miljø, trafikksikkerhet og universell utforming i en periode med sterk befolkningsvekst i regionen. Lokale politikere har erkjent at samferdselssektoren er underfinansiert med ordinære statlige, fylkeskommunale og kommunale midler. Det ble derfor tatt initiativ til en ny bompengordning knyttet til en prosjektportefølje. Det er lite trolig at dette investeringsprogrammet er tilstrekkelig for å løse alle trafikk- og miljøproblemer i regionen. Reduksjon av klimagassutslipp fra transport vil for eksempel kreve andre virkemidler i tillegg til Oslopakke 3. Samordnet utvikling av arealbruk og transportsystem skal ifølge St.meld. nr. 17 (2008-2009) sikre en gradvis strukturell endring

som bidrar til å redusere transportbehovet, redusere privatbilbruken og å øke andelen som reiser kollektivt, på sykkel eller til fots. De nasjonale målene for transportpolitikken sammenfaller i hovedsak med vedtatte mål i overordnede planer og strategier for Oslo og Akershus.

Økonomiske rammer og forslag til prioriteringer

Tabell I viser økonomiske planrammer for statlige midler og forventede bompengainntekter til gjennomføring av Oslopakke 3 for perioden 2010 – 2019, gitt i St.meld. nr. 16 (2008-2009) Nasjonal transportplan 2010-2019 og St.meld. nr. 17 (2008–2009) *Om Oslopakke 3 trinn 2.*

Tabell I. Økonomiske rammer til Oslopakke 3 gitt i St.meld. nr. 16 (2008-2009) Nasjonal transportplan 2010-2019 og St.meld. nr. 17 (2008–2009) Om Oslopakke 3 trinn 2.

	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
• hvorav Oslo – Ski	2 500	0	9160	0	11660	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, Prosjekt Oslo, Vestkorridoren, tiltak for godtrafikken 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 E 18 Bjørvikprosjektet i tillegg til statlige midler omtalt i NTP.

Som følge av oppdaterte tall for passeringer gjennom bomringen er finansieringsbidrag fra bompenger for 2010 redusert til om lag 1 800 mill kr i handlingsprogrammet for Oslopakke 3. Det er holdt fast på et forventet netto finansieringsbidrag på om lag 2 000 mill kr per år for 2011 – 2013.

Styringsgruppens forslag til handlingsprogram for Oslopakke 3 er basert på en forutsetning om at Akershus og Oslo prioriterer sitt rammetilskudd til investeringer i det nye fylkes- og kommunalvegnettet, jf. St.prp. nr. 68 (2008-2009) Kommuneproposisjonen 2010, til Oslopakke 3. I Kommuneproposisjonen 2010 har Regjeringen tatt hensyn til at fylkeskommunens økonomi ved overføring av dagens øvrig riksvegnett må styrkes, slik at det over tid gis rom for å innhente etterslepet på vegnettet som overføres. Denne rammen er omtalt som vekst i frie inntekter, og for 2010 er vekst i frie inntekter for Akershus og Oslo på henholdsvis 67 mill. kr og 55 mill. kr. Akershus og Oslo står fritt til å vurdere hvordan denne rammen skal brukes, og når og hvordan det eventuelt er hensiktsmessig å gjennomføre tiltak for å innhente etterslepet. Tabell II viser nøkkeltall fra Kommuneproposisjonen for Akershus og Oslo.

Tabell II Nøkkeltall fra tabell 6.1 i St.prp. nr. 68 (2008-2009) Kommuneproposisjonen 2010

Mill. 2009-kroner	Akershus	Oslo
Km veg som blir overført til fylkeskommunene	690	40
Drift og vedlikehold	174	31
Investeringer	127	168
Sum drift, vedlikehold og investeringer	301	199

I handlingsprogrammet for Oslopakke 3 er rammetilskudd til investeringer er satt til henholdsvis 130 mill. kr per år for Akershus og 170 mill. kr per år for Oslo. I tillegg er det for Akershus lagt til grunn en foreløpig forutsetning om at Akershus fylkesting vil bruke vekst i frie inntekter på 67 mill.kr per år til tiltak på det regionale transportnettet. Det presiseres at Akershus fylkesting og Oslo kommune skal fastsette hvor stor del av rammetilskuddet som faktisk skal gå til Oslopakke 3 i forbindelse med behandling av budsjett og økonomiplaner for 2010 – 2013.

I forslag til handlingsprogram er det lagt vekt på å sikre midler til rasjonell gjennomføring av igangsatte prosjekter. Som en konsekvens er betydelige deler av planrammen bundet opp ved inngangen til den nye planperioden.

I forbindelse med Stortingets behandling av St.prp. nr. 40 (2007 – 2008) *Om Oslopakke 3 trinn 1* ble det presisert at minst 25 pst av de årlige bompenginntektene skal øremerkes finansiering av drift og mindre vedlikeholdsinvesteringer innen kollektivtrafikken. Forslag til prioritering av midler i handlingsprogram for Oslopakke 3 viser at 31 pst av netto bompenginntekter vil gå til drift av kollektivtrafikk. Det foreslås videre at om lag 6,7 mrd. kroner, 46 pst. av investeringsrammen, går til kollektivtiltak i form av større investeringer, programtiltak, samt tilskudd til drift og mindre investeringer.

Igangsatte prosjekter og øremerkede bompenger til drift av kollektivtransport tar om lag 60 pst. av planrammen for 2010 – 2013.

Styringsgruppen for Oslopakke 3 anbefaler at følgende nye, store investeringsprosjekter prioriteres i første del av Oslopakke 3:

- Kolsåsbanen (Bekkestua – Kolsås)
- E18 Vestkorridoren
- E16 Sandvika (Kjørbo) – Wøyen
- E6 Manglerudtunnelen
- Rv. 22 Fetveien (Lillestrøm – Fetsund)

Tabell III viser Styringsgruppens forslag til prioritering av midler til riksveg, lokale veg- og kollektivtiltak, samt økt driftstilskudd til kollektivtrafikk for perioden 2010-2013. I tillegg til store prosjekter er det avsatt midler til mindre tiltak innenfor programområdene (mindre utbedringer, gang- og sykkelveger, trafikksikkerhetstiltak, miljø- og servicetiltak og kollektivtrafikktiltak). Tiltakene innenfor programområdene settes inn målrettet for å supplere de store investeringsprosjektene der det er spesielle problemer i dagens transportnett. De antas å gi stor nytte sammenlignet med kostnadene.

Tabell IV viser forslag til investeringsrammer for store jernbaneprosjekter i Oslo og Akershus i henhold til utkastet til Jernbaneverkets handlingsprogram for perioden 2010-2013.

I utkast til Jernbaneverkets handlingsprogram er det i tillegg foreslått å bruke om lag 750 mill. kroner til investeringstiltak innenfor Jernbaneverkets programområder for ”kapasitet og gods”, ”stasjoner og knutepunkter” og ”sikkerhet og miljø” i Oslopakke 3-området. Flere av disse tiltakene er en forutsetning for bedringen i togtilbudet i Oslo-området som skal iverksettes i 2012.

Utbygging av nye dobbeltspor på jernbanen vil i tillegg til redusert reisetid gi mulighet for et vesentlig styrket togtilbud med høy frekvens i Oslo-området. De store prosjektene som

Handlingsprogram 2010-2013 Oslopakke 3
Forslag fra Styringsgruppen

avsluttes i Vestkorridoren i 2011 legger sammen med en ny togproduksjonsmodell grunnlaget for stor forbedring i togtilbudet fra 2012. Når dobbeltsporene er bygget ut, vil jernbanen kunne tilby høy transportkvalitet i Oslo-området med reisetid 10-15 minutter mellom Oslo sentrum og Sandvika/Asker, Lillestrøm og Ski.

Tabell III. Forslag til prioritering av midler til riksveg og lokale tiltak i Oslo og Akershus for perioden 2010 - 2013.

Handlingsprogram 2010-13 Oslopakke 3															
Mill. 2010-kroner															
	2010			2011			2012			2013			Sum 2010-2013		
	Stat/ lokalt	Bom/ annet	Sum	Stat/ lokalt	Bom	Sum	Stat/ lokalt	Bom	Sum	Stat/ lokalt	Bom	Sum	Stat/ lokalt	Bom/ annet	Sum
RIKSVEG															
Store prosjekter Oslo	585	1050	1635	360	660	1020	205	710	915	30	600	630	1180	3020	4200
Store prosjekter Akershus	155		155	20	20	20	50	140	190	50	840	890	255	1000	1255
Programområder inkl. planlegging	118	239	357	152	258	410	144	137	281	154	117	271	569	751	1320
SUM RIKSVEG	858	1289	2147	512	938	1450	399	987	1386	234	1557	1791	2004	4771	6775
Lokale tiltak Oslo															
Store prosjekter og programområder	173	113	286	173	113	286	173	113	286	173	113	286	690	452	1142
Tilskudd kollektivtransport		336	336		336	336		336	336		336	336		1343	1343
Større kollektivtiltak - opprustning T-banen		395	395		288	288		288	288		288	288		1260	1260
Planlegging		28	28		28	28		28	28		28	28		111	111
SUM Oslo	173	872	1044	173	765	937	173	765	937	173	765	937	690	3166	3856
Lokale tiltak Akershus															
Store prosjekter og programområder	197	196	393	197	61	258	197	128	325	197	128	325	788	514	1302
Tilskudd kollektivtransport		267	267		267	267		267	267		267	267		1068	1068
Større kollektivtiltak - Kolsåsbanen/Fornebu		412	412		465	465		317	317		359	359		1554	1554
Planlegging		28	28		28	28		28	28		28	28		111	111
SUM Akershus	197	903	1100	197	821	1018	197	740	937	197	783	980	788	3246	4034
Oppsummering HP 2010-2013															
Oslo	758	1922	2679	533	1425	1957	378	1475	1852	203	1365	1567	1870	6186	8056
Akershus	352	903	1255	197	841	1038	247	880	1127	247	1623	1870	1043	4246	5289
Ikke fordelt (progomr RV)	118	239	357	152	258	410	144	137	281	154	117	271	569	751	1320
SUM	1228	3063	4291	882	2523	3405	769	2492	3261	604	3104	3708	3482	11183	14665

Tabell IV. Forslag til prioritering av midler til store jernbaneprosjekter i Oslo og Akershus for perioden 2010 - 2013.

Store investeringsprosjekter i Oslo-området 2010-2013 Tall i mill. 2009-kr	Styrings- ramme/ kostnads- overslag	Rest etter 2009	2010	2011	2012	2013	Sum 2010- 2013	2014- 2019
Lysaker stasjon *	1 145	15	15				15	
Lysaker – Sandvika **	3 100	975	633	352	-10		975	
Oslo S – Ski (inkl. Ski stasjon)	11 660	11 583	78	214	747	1 418	2 457	9 126
Alnabru Containerterminal			68	117	195	389	769	150
Osloprosjektet	2000	2 000	487	513	513	487	2 000	
<i>Sum store investeringsprosjekter</i>			1 280	1 196	1 445	2 294	6 215	9 276

* prognose 1 195

** -10 mill. i år 2012 er salg av eiendommer

Disponibel ramme - nødvendig låneopptak

Styringsgruppens forslag til prioritering for perioden 2010 – 2013 viser at det bør bevilges mellom 3,3 mrd. kroner og 4,3 mrd. kroner årlig til lokale veg- og kollektivprosjekter og riksvegprosjekter i Oslo og Akershus, mens tabell V viser at disponibil ramme er vesentlig lavere.

Tabell V Disponibel ramme til regionale veg- og kollektivprosjekter og riksvegprosjekter i Oslo og Akershus for perioden 2010 – 2013

Disponibel ramme Oslopakke 3					
	2010	2011	2012	2013	Sum
Netto bompenger før rentekostnader	1808	2000	2000	2000	7808
Statlige midler til riksveg	865	700	452	264	2282
Annet	185				185
Økning i rammetilskudd:					
- Investeringsmidler, Akershus	130	130	130	130	522
- Frie inntekter (veg) Akershus	67	67	67	67	267
- Investeringsmidler, Oslo	173	173	173	173	690
SUM Disponibelt (før rentekost.)	3228	3070	2822	2634	11753

I St.prp. nr. 40 (2007 – 2008) *Om Oslopakke 3 trinn 1*, ble det åpnet for midlertidige lån for å sikre rasjonell fremdrift i planlegging og gjennomføring av prosjekter. Dette vil i tilfelle skje ved låneopptak i Fjellinjen AS med fremtidige bompenginntekter som sikkerhet.

Styringsgruppen for Oslopakke 3 foreslår at den årlige underdekningen i handlingsprogramperioden 2010-2013 lånefinansieres. Dette låneopptaket begrunnes med at det ved inngangen til perioden er store økonomiske bindinger knyttet til prosjekter under bygging, som for eksempel Rv 150 Ulvensplitten – Sinsen, E18 Bjørvika og Kolsåsbanen. Videre medfører kravet om at minst 25 pst av de årlige bompenginntektene skal øremerkes finansiering av drift og mindre vedlikeholdsinvesteringer innen kollektivtrafikken at om lag 2,0 mrd. i perioden er øremerket. Styringsgruppen er også av den oppfatning at det er viktig å videreføre nivået på programområdene, da dette er treffsikre tiltak som settes inn i problemområder og derfor gir stor effekt pr krone

Anslått lånebehov for å finansiere foreslåtte aktiviteter i 2010 er om lag 1,1 mrd. kroner før finansieringskostnader. Gitt foreslått investeringsprofil og dekning av løpende finansieringskostnader i Fjellinjen AS vil lånebehovet øke til 3,5 mrd. kroner ved utgangen av 2013. Låneopptaket i perioden 2010-2013 vil innebære at rundt 175 mill. kroner av årlig disponibil ramme er bundet i form av rentekostnader ved inngangen til 2014-2019. Rasjonell gjennomføring av prosjekter som planlegges igangsatt i slutten av perioden 2010-2013, kan komme til å kreve ytterligere låneopptak i starten av perioden 2014-2019.

Porteføljestyling og rapportering

Styringsgruppen ser betydningen av gode prosesser for utvelgelse av prosjekter, vurdert i forhold til formålet med pakken, lønnsomhet, risiko og tilgjengelige ressurser.

Styringsgruppen for Oslopakke 3 vil i løpet av høsten 2009 ha etablert et eget sekretariat som vil ha som en hovedoppgave å etablere og følge opp et system for mål- og resultatstyring. Målsetningen er at dette skal gi god informasjon om utvikling av pakken og grunnlag for styringsgruppens prioriteringer.

I praksis vil porteføljestylingen skje ved en forenklet årlig rullering av handlingsprogrammet for Oslopakke 3 og de årlige budsjetter, og en mer helhetlig gjennomgang ved rullering av NTP hvert fjerde år.

Konseptvalgutredning (KVU) og påfølgende kvalitetssikring av konseptvalg (KS1) av Oslopakke 3 ble gjennomført i 2007/2008. Styringsgruppen vil i løpet av 2010 igangsette nødvendige planprosesser og samordne dette med det regionale plansamarbeidet, for å sikre best mulig grunnlag for prioriteringer og innspill til NTP 2014-2023.

Oslopakke 3 etter 2013 – forventede rammer og bindinger

Styringsgruppen legger til grunn en planramme for Oslopakke 3 basert på videreføring av økonomiske rammer for perioden 2010 – 2013. Forslaget til handlingsprogram for 2010-13 innebærer at man ved utgangen av 2013 har en gjeldsforpliktelse i Fjellinjen AS på om lag 3,5 mrd. kr. Uten ytterligere låneopptak eller nedbetaling vil dette innebære om lag 175 mill. kr i årlige rentekostnader. Spørsmål om nedbetaling av gjeld må vurderes ved framtidig rullering av handlingsprogram.

Forutsetningen om at minst 25 pst av de årlige bompenginntektene er øremerket finansiering av drift og mindre vedlikeholdsinvesteringer innen kollektivtrafikken gir en årlig binding på i overkant av 500 mill. kr. Videre mener styringsgruppen at rammen for programområdene bør videreføres på samme nivå som i planprogramperioden, dvs. rundt 1 000 mill. kr pr år. Dette er viktig fordi dette er treffsikre tiltak som settes inn i problemområder og derfor gir stor effekt pr krone. Tiltak finansiert med disse midlene er helt sentrale for å legge til rette for at flere kan reise kollektivt og med sykkel.

Styringsgruppen for Oslopakke 3 anbefalte i juni 2009 at Kolsåsbanen (Bekkestua – Kolsås), E18 Vestkorridoren, E16 Sandvika (Kjørbo) – Wøyen, E6 Manglerudtunnelen og R. 22 Fetveien (Lillestrøm – Fetsund) skal prioriteres i første del av Oslopakke 3. En slik prioritering gir betydelige bindinger for perioden etter 2013.

I St.meld. nr. 17 17 (2008 – 2009) Om Oslopakke 3 trinn 2 står det blant annet følgende om E18 Vestkorridoren:

”Ved behandling av St. prp. nr. 40 (2007-2008) Om Oslopakke 3 trinn 1, jf. Inst. S. nr. 170 (2007-2008) hadde flertallet i komiteen følgende merknad:

”Flertallet viser 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 er innforstått med forutsetningene om utbygging av E18 Vestkorridoren er en sentral del av den tverrpolitiske enigheten om Oslopakke 3, og legger til grunn at det vil skje en utbygging av E18 i Oslopakke 3”.

Styringsgruppen viser til ovenstående, og foreslår at E18 Vestkorridoren startes opp i perioden 2010 – 2013 og vil komme tilbake med endelig kostnadsrammer. Utredning av tunnel/lokk over E6 i Groruddalen vil bli behandlet i neste handlingsprogram. Ved rulleringen av handlingsprogrammet vil også oppstart av E18 Mosseveien i tunnel bli vurdert.

I St.meld.nr.16 og 17 (2008-2009) er 200 mill. kr av den statlig rammen til Oslopakke 3 i perioden 2014 – 2019 satt av til delfinansiering av en ny bussterminal ved Oslo S.

1. Innledning

1.1. Handlingsprogram for Oslopakke 3 (2010 – 2013)

Oslopakke 3 er en finansieringspakke for forsert utvikling av transporttilbudet i Oslo og Akershus. Hovedfinansieringen av Oslopakke 3 er bompenger. I tillegg er det forutsatt bruk av statlige midler til jernbane- og riksvegnettet i Oslo og Akershus, samt økt statlig rammetilskudd i forbindelse med overføring av øvrige riksveger til Oslo og Akershus.

Måltrettet gjennomføring av Oslopakke 3 krever god samhandling mellom lokale myndigheter og stat, og det er derfor etablert en styringsgruppe for Oslopakke 3. Styringsgruppen består av byråd for miljø og samferdsel i Oslo, fylkesordføreren i Akershus, jernbanedirektøren og vegdirektøren. Sistnevnte leder styringsgruppen. Hovedoppgaven for styringsgruppen er å legge til rette for god koordinering av Oslopakke 3-porteføljen. Målstyring av pakken vil være en prioritert oppgave for styringsgruppen for Oslopakke 3, og arbeidet skal gi grunnlag for omforente saksframlegg til besluttede organer.

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

Forslag til handlingsprogram for Oslopakke legges nå frem til behandling i Oslo kommune og Akershus fylkeskommune. Deretter vil Regjeringen presentere rammer og prioriteringer av statlige midler og bompenger til Oslopakke 3 for perioden 2010 -2013 som et tillegg til St.prp. nr. 1 (2009 – 2010). Stortinget skal godkjenne all bruk av bompenger.

Handlingsprogrammet for Oslopakke 3 gir en samlet oversikt over planer for utvikling av transportsystemet i Oslo og Akershus i perioden 2010 – 2013. Styringsgruppens forslag til handlingsprogram for Oslopakke 3 tar utgangspunkt i lokale vedtak og Stortingets behandling av Oslopakke 3, jf kap 1.2 og 2. Forslaget er videre basert på de tre partenes (Oslo kommune, Akershus fylkeskommune og staten) foreliggende utkast/forslag til handlingsprogrammer for sine deler av transportsystemet. Formålet med et samlet handlingsprogram for Oslopakke 3 er todelt:

- Å bidra til at samlet ressursinnsats er mest mulig i samsvar med målene for Oslopakke 3
- Å fordele tilgjengelige bompenger mellom lokale myndigheter og staten

Ifølge St.meld. nr. 17 (2008-2009) Om Oslopakke trinn 2 legger Staten opp til å koordinere sin innsats på jernbanenettet med utbygging av det øvrige transportnettet i regionen gjennom Oslopakke 3. Jernbaneverkets handlingsprogram som allerede har vært på høring, er derfor integrert i forslag til handlingsprogram for Oslopakke 3 selv om jernbaneprosjekter ikke skal finansieres med bompenger.

Statens vegvesen sitt forslag til handlingsprogram for riksveg har sammen med forslag til riksvegbudsjett for 2010 vært på høring i Oslo og Akershus. Høringskommentarene er ivare tatt gjennom styringsgruppens arbeid med et samlet handlingsprogram for Oslopakke 3.

Som følge av forvaltningsreformen overføres eierskapet til en del av vegnettet som er tiltenkt midler fra Oslopakke 3 fra staten til kommune og fylkeskommune. Gjennom rammetilskuddet til investeringer i det nye fylkes- og kommunalvegnettet, jf. St.prp. nr. 68 (2008-2009)

Kommuneproposisjonen 2010, skal det overføres midler fra staten til å finansiere dette. Oslo og Akershus lager nå handlingsprogrammer innenfor rammen av Oslopakke 3. Forslag til handlingsprogram for Akershus er på høring til kommunene med høringsfrist 1. oktober.

Akershus fylkeskommune og Oslo kommune vil fatte vedtak om prioritering av fylkeskommunale og kommunale midler i forbindelse med behandling av budsjett og økonomiplaner for 2010-2013 ved årsskiftet 2009-2010. Fordeling av bompengemidlene i Oslopakke 3 tar imidlertid Oslo og Akershus stilling til i sin behandling av styringsgruppens forslag til samlet handlingsprogram for Oslopakke 3.

Etter at Storting, Akershus fylkesting og Oslo bystyre har behandlet budsjett og økonomiplaner for 2010 vil handlingsprogrammet oppdateres. Det legges opp til årlig rullering av et fireårig handlingsprogram for Oslopakke 3.

1.2. Lokalt forslag og Stortingets behandling av Oslopakke 3

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

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

Det lokale forslaget til Oslopakke 3 er basert på et hovedprinsipp om at alle investeringstiltak på riksveg i Oslo og Akershus skal prioriteres innenfor rammen av pakken. Som hovedregel finnes det følgelig ikke statlige midler til samferdselsinvesteringer i Oslo og Akershus utover statsbudsjettets bidrag til Oslopakke 3. Unntak fra dette prinsippet er utbygging av E6 nord for Gardermoen og rv. 2 mellom Kløfta og Kongsvinger som finansieres gjennom egne bompengeneordninger utenfor Oslopakke 3. E16 Bjørnum - Skaret planlegges også som eget bompengeprojekt.

Som følge av forvaltningsreformen vil dagens øvrige riksveger fra 1.1.2010 overtas av Akershus fylkeskommune og Oslo kommune. Dette betyr at prioriterte prosjekter på det overførte vegnettet må finansieres av bompenger og midler fra fylkeskommunens og kommunens budsjetter. På samme måte som for Oslopakke 1 og 2 kan midlene i Oslopakke 3 finansiere investeringer i infrastruktur for lokal kollektivtransport, hovedsykkelvegnettet og viktige programområder på det regionale transportnettet.

St.meld. nr. 17 (2008-2009) angir statlig bidrag og bompenger til Oslopakke 3 for perioden 2010 – 2013 og foreslår prioritering av store prosjekter på jernbane- og riksvegnettet. Det ble varslet at styringsgruppen for Oslopakke 3 skulle legge fram et samlet forslag til handlingsprogram for Oslopakke 3 våren 2009. Styringsgruppen har utsatt fullføring av

arbeidet til høsten 2009, blant annet fordi økt rammetilskudd ved overføring av øvrige riksveger først ble vedtatt i juni 2009.

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

For å legge bedre til rette for helhetlig styring av den regionale utviklingen i hovedstadsområdet er det igangsatt et regionalt plansamarbeid for areal og transport, under ledelse av Miljøverndepartementet, med hjemmel i Plan- og bygningsloven, jf. Ot. prp. nr. 10 (2008-2009) Om lov om endringer i forvaltningslovgivningen mv. Målet er å sikre mer helhetlige løsninger på tvers av kommune- og fylkesgrenser og på tvers av forvaltningsnivåene, ved at både kommuner, fylkeskommune og statlige instanser deltar direkte i det felles planarbeidet.

Partene er enige om at det i fellesskap utarbeides regionale strategier i en bred medvirkningsprosess. Regional planstrategi skal godkjennes av regjeringen. Prioritering av tiltak i Oslopakke 3 må samordnes med det regionale plansamarbeidet.

2. Mål og virkninger

Ifølge St.meld. nr. 17 (2008-2009) om Oslopakke 3 skal det utvikles et mål- og resultatstyringssystem for prioritering av midlene i Oslopakke 3. Mål- og rapporteringssystemet skal ta utgangspunkt i de nasjonale målene i NTP 2010 - 2019 og tilpasses utfordringene i Oslo og Akershus. Mål, indikatorer og rapporteringssystem for Oslopakke 3 bør samordnes med eksisterende mål- og rapporteringssystemer nasjonalt og regionalt.

Styringsgruppa for Oslopakke 3 skal løpende vurdere målene og kan om nødvendig foreslå endringer underveis i gjennomføringen. Det er naturlig at dette skjer i forbindelse med rullering av NTP og ved utforming av regionale planstrategier for Oslo og Akershus.

Det foreligger pr i dag ikke et eget system for mål- og resultatstyring med utvalgte indikatorer for Oslopakke 3. Dette må utvikles fram til rullering av handlingsprogram og økonomiplaner høsten 2010. De foreslåtte prioriteringene i dette første handlingsprogrammet for Oslopakke 3 tar derfor utgangspunkt i det lokale forslaget til Oslopakke 3, hovedmål i St.meld. nr. 16 (2008-2009) Nasjonal transportplan 2010-19 (NTP 2010–2019) med de presiseringer som er gitt i St.meld. nr. 17 (2008-2009) om Oslopakke 3 trinn 2.

I St.meld. nr. 16 (2008-2009), om Nasjonal transportplan 2010-2019, har regjeringen angitt følgende nasjonale mål for transportpolitikken:

- Bedre framkommelighet og reduserte avstandskostnader
- Færre drepte eller livsvarig skadde
- Reduserte miljøskadelige virkninger av transport
- Tilgjengelighet for alle

I de store byområdene er ambisjonen å øke kollektivandelen gjennom en kombinasjon av bedre kollektivtilbud og begrense personbilbruken. Areal- og transportpolitikken må innrettes slik at transportbehovet reduseres, og at transporten kan overføres til mindre klima- og miljøbelastende transportmidler. Denne strategien kan ivareta klima- og miljøhensyn samtidig som den er i tråd med målet om å redusere næringslivets rushtidsforsinkelser og å sikre punktligheten for kollektivtransport.

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

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

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

Utover disse kravene skal det framtidige transportsystemet bidra til by- og tettstedsutvikling og nasjonale mål om lokal miljøkvalitet. For å nå de overordnede målene, må prioriteringene i Oslopakke 3 samordnes med andre areal- og transportpolitiske virkemidler. Samordnet utvikling av arealbruk og transportsystem skal ifølge St.meld. nr. 17 (2008-2009) sikre en

gradvis strukturell endring som bidrar til å redusere transportbehovet, redusere privatbilbruken og å øke andelen som reiser kollektivt, på sykkel eller til fots.

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

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

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

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

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

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

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

I forbindelse med Stortingets behandling av St.prp. nr. 40 (2007 – 2008) *Om Oslopakke 3 trinn 1* ble det presisert at minst 25 pst av de årlige bompenginntektene skal øremerkes finansiering av drift og mindre vedlikeholdsinvesteringer innen kollektivtrafikken. Forslag til prioritering av midler i handlingsprogram for Oslopakke 3 viser at 31 pst av netto bompenginntekter vil gå til drift av kollektivtrafikk. Ser man på kollektivtiltakene utenom jernbanesatsingen samlet (drift og investeringer, inklusive tiltak innenfor programområdene), utgjør dette 46 pst av styringsgruppens forslag til Oslopakke 3-tiltak i perioden (6,7 mrd. av 14,6 mrd kr).

De store riksvegprosjektene skal sikre adkomst til godsterminaler med regional og nasjonal betydning (Sydhavna og Alnabruterminalen) og legge til rette for byutvikling i Bjørvika, ved Sinsen og i Sandvika. Utbygging av rv. 22 mellom Lillestrøm – Fetsund vil redusere køproblemer i rush og bedre trafikksikkerheten på denne strekningen. En ny E18 i Vestkorridoren vil bidra til redusert rushtidsforsinkelse, redusert støy og støvplager og bidra

til en miljøeffektiv byfornyelse i Asker, Sandvika og Oslo. Prosjektet fører også til økt framkommelighet for buss.

Innsatsen på programområdene gir mulighet for bedre framkommelighet og punktlighet for kollektivtransport, redusere ulykker og å bygge ut hovednett for sykkel. Bruk av bompenger til drift av kollektivtransport bidrar til et styrket kollektivtilbud og et enklere takstsystem.

Nesten 40 pst av rammen til lokale tiltak i Akershus er foreslått til oppgradering av Kolsåsbanen til T-banestandard for å styrke kollektivtilbudet i Vestkorridoren. I Akershus er det meste av rammen til fylkesveger satt av til mindre tiltak innenfor programområdene. Om lag 40 pst av disse midlene skal etter planen brukes til kollektivtiltak. Denne satsingen omfatter innfartsparkering, nye bussfelt og oppgradering av Røabanen. Innsatsen er samordnet med Jernbaneverkets handlingsprogram.

Mesteparten av bompengene til drift av kollektivtransport vil bli benyttet til å sikre høyere frekvens og styrket busstilbud, drift av Kolsåsbanen og til et bedre tilbud på Nesoddbåtene. Videre skal midlene gå til gjennomføring av et forenklet takst- og sonesystem som antas å bidra til et mer attraktivt og brukervennlig kollektivtilbud.

Det skal brukes betydelige midler til T-banen for å innhente vedlikeholdsetterslep, forbedre regularitet og oppgradere stasjoner. Innen 2014 er det et mål at 80 pst av holdeplassene på stambusslinjer og trikkenettet skal ha høy standard. Bompenger til drift av kollektivtransport skal finansiere økt frekvens, vognleie og mindre investeringer for trikk og T-bane. Det settes av midler til trafikksikkerhetstiltak for å nå kommunens mål om færre drepte og hardt skadde.

Jernbaneverkets utbygging i Oslo-området inngår i en større strategi for det sentrale Østlandet. Ved at infrastrukturen bygges ut og rustes opp bindes byene sammen, og en rask og effektiv transport til de største arbeidsplasskonsentrasjonene i Oslo-området sikres. 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.

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

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

3. Økonomiske rammer 2010-2013

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

Tabell 3.1 Økonomisk planramme til gjennomføring av Oslopakke 3 for perioden 2010 – 2019 jf tabell 6.1 s 13 i St. meld. nr. (2008-2009) *Om Oslopakke 3 trinn 2*

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
• hvorav Oslo – Ski	2 500	0	9160	0	11660	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, Prosjekt Oslo, Vestkorridoren, tiltak for godstrafikken på Alnabru. I tillegg kommer tiltak i programområdene for kapasitetsøkende tiltak/gods (kryssingsspor), sikkerhet og tilgjengelighet på stasjoner og i knutepunkter.

2)Inkluderer om lag 500 mill. kr i statlige midler til E 18 Bjørvikaprojektet i tillegg til statlige midler omtalt i NTP.

Som følge av oppdaterte tall for passeringer gjennom bomringen er finansieringsbidrag fra bompenger for 2010 redusert til om lag 1 800 mill. kr i handlingsprogrammet for Oslopakke 3. Det er holdt fast på et forventet netto finansieringsbidrag på om lag 2 000 mill. kr per år for 2011 – 2013.

Styringsgruppens forslag til handlingsprogram for Oslopakke 3 er basert på en forutsetning om at Akershus og Oslo prioriterer sitt rammetilskudd til investeringer i det nye fylkes- og kommunalvegnettet, jf. St.prp. nr. 68 (2008-2009) Kommuneproposisjonen 2010, til Oslopakke 3. I Kommuneproposisjonen 2010 har Regjeringen tatt hensyn til at fylkeskommunens økonomi ved overføring av dagens øvrig riksvegnett må styrkes, slik at det over tid gis rom for å innhente etterslepet på vegnettet som overføres. Denne rammen er omtalt som vekst i frie inntekter, og for 2010 er vekst i frie inntekter for Akershus og Oslo på henholdsvis 67 mill. kr og 55 mill. kr. Akershus og Oslo står fritt til å vurdere hvordan denne rammen skal brukes, og når og hvordan det eventuelt er hensiktsmessig å gjennomføre tiltak for å innhente etterslepet. Tabell 3.2 viser nøkkeltall fra Kommuneproposisjonen for Akershus og Oslo.

Tabell 3.2 Nøkkeltall fra tabell 6.1 i St..prp. nr. 68 (2008-2009) *Kommuneproposisjonen 2010*

Mill. 2009-kroner	Akershus	Oslo
Km veg som blir overført til fylkeskommunene	690	40
Drift og vedlikehold	174	31
Investeringer	127	168
Sum drift, vedlikehold og investeringer	301	199

I handlingsprogrammet for Oslopakke 3 er rammetilskudd til investeringer satt til henholdsvis 130 mill. kr per år for Akershus og 170 mill. kr per år for Oslo. I tillegg er det for Akershus lagt til grunn en foreløpig forutsetning om at Akershus fylkesting vil bruke vekst i frie inntekter på 67 mill.kr per år til tiltak på det regionale transportnettet. Det presiseres at

Akershus fylke og Oslo kommune skal fastsette hvor stor del av rammetilskuddet som faktisk skal gå til Oslopakke 3 i forbindelse med behandling av budsjett og økonomiplaner for 2010 – 2013.

Tabell 3.3. oppsummerer hvilken planramme som er lagt til grunn for arbeidet med prioritering av investeringer i riksvegnett og det regionale transportnettet, samt tilskudd til drift av kollektivtransport, i arbeidet med handlingsprogram for Oslopakke 3.

Tabell 3.3 Planramme til investeringer i riksvegnett og det regionale transportnettet, samt tilskudd til drift av kollektivtransport for perioden 2010 – 2013 (bompenger, statlig bidrag over riksvegbudsjett og rammetilskudd til Oslopakke 3 fra Akershus og Oslo)

Mill. 2010-kroner					
Disponibel ramme Oslopakke 3					
	2010	2011	2012	2013	Sum
Netto bompenger før rentekostnader	1808	2000	2000	2000	7808
Statlige midler til riksveg	865	700	452	264	2282
Annet	185				185
Økning i rammetilskudd:					
- Investeringsmidler, Akershus	130	130	130	130	522
- Frie inntekter (veg) Akershus	67	67	67	67	267
- Investeringsmidler, Oslo	173	173	173	173	690
SUM Disponibelt (før rentekost.)	3228	3070	2822	2634	11753

4. Forslag til prioriteringer

Det lokale forslaget til Oslopakke 3 vedtatt høsten 2006 inneholder en oversikt over aktuelle prosjekter for planperioden 2008-2027, se vedlegg A. Lokalt forslag inneholder større investeringsprosjekter for veg- og kollektivtrafikk, og det er satt av midler til mindre tiltak på prioriterte programområder som kollektivtrafikk, trafikksikkerhetstiltak, miljø og gang- og sykkelveger. I tillegg er det satt av midler til drift av kollektivtrafikken. Plangrunnlag og kostnadsanslag for de ulike tiltakene har svært varierende kvalitet og usikkerhet. Dette, sammen med den lange perioden for gjennomføring av pakken, betyr at det vil være behov for å endre tiltaksporteføljen løpende etter hvert som tiltakene utredes nærmere.

I styringsgruppens forslag til handlingsprogram er det lagt vekt på å sikre midler til rasjonell gjennomføring av igangsatte prosjekter. Dette fører til at en stor del av forventet disponible midler til større investeringsprosjekter for veg- og kollektivtrafikk for perioden 2010 – 2013 er bundet opp. I tillegg har styringsgruppen foreslått å prioritere om lag 600 mill. kr per år til drift av et forbedret kollektivtilbud i Oslo og Akershus og til mindre investeringer for opprusting av infrastruktur for kollektivtransport i Oslo. Dette er vesentlig mer enn føringer gitt ved Stortingets behandling av St.prp. nr. 40 (2007 – 2008) *Om Oslopakke 3 trinn 1*, der det ble forutsatt at minst 25 pst av nettoinntektene fra bompengene skulle øremerkes økt tilskudd til kollektivtrafikken.

Igangsatte prosjekter og øremerkede bompenger til drift av kollektivtransport tar om lag 60 pst. av planrammen for 2010 – 2013.

Styringsgruppen for Oslopakke 3 anbefaler at følgende nye, store investeringsprosjekter prioriteres i første del av Oslopakke 3:

- Kolsåsbanen (Bekkestua – Kolsås)
- E18 Vestkorridoren
- E16 Sandvika (Kjørbo) – Wøyen
- E6 Manglerudtunnelen
- Rv. 22 Fetveien (Lillestrøm – Fetsund)

I tillegg til store (strekningsvise) prosjekter er det i Oslopakke 3 avsatt midler til mindre tiltak på de såkalte programområdene. Disse tiltakene settes inn målrettet der det er spesielle problemer i dagens transportnett og antas å gi stor nytte sammenlignet med kostnadene. Ifølge St.meld. nr. 17 (2008-2009) bør midlene til programområdene opprettholdes på minst samme nivå som i perioden 2006-2009. Styringsgruppen har på denne bakgrunn lagt vekt på å sette av midler til mindre investeringer innenfor programområdene og større kollektivtiltak/opprusting av T- banen, selv om en del store prosjektene ser ut til å bli vesentlig dyrere enn antatt i det lokale forslaget til Oslopakke 3.

Styringsgruppen for Oslopakke 3 ser på Jernbaneverkets forslag til handlingsprogram for 2010 – 2013 som en forutsetning, og har ikke drøftet Jernbaneverkets prioriteringer i sitt arbeid med felles handlingsprogram for Oslopakke 3. Fullføringen av nye dobbeltspor i Vestkorridoren vil gi redusert reisetid og mulighet for et vesentlig styrket togtilbud med høy frekvens i Oslo-området. I tillegg er det viktig at tiltak innenfor Statens vegvesen, Oslo kommune og Akershus fylkeskommune sine ansvarsområder koordineres med Jernbaneverkets programområde ”Stasjoner og knutepunkter”.

Tabell 4.1 viser samlet forslag til prioritering av midler til riksveg og lokale tiltak i Oslo og Akershus for perioden 2010 – 2013. Tallene for 2010 viser styringsgruppens forslag til rammer for riksveginvesteringer og fordeling av bompenger som innspill til Statsbudsjett for 2010.

Tabell 4.1. Forslag til prioritering av midler til riksveg og lokale tiltak i Oslo og Akershus for perioden 2010 - 2013.

Handlingsprogram 2010-13 Oslopakke 3															
	2010			2011			2012			2013			Sum 2010-2013		
	Stat/ lokalt	Bom/ annet	Sum	Stat/ lokalt	Bom	Sum	Stat/ lokalt	Bom	Sum	Stat/ lokalt	Bom	Sum	Stat/ lokalt	Bom/ annet	Sum
RIKSVEG															
Store prosjekter Oslo	585	1050	1635	360	660	1020	205	710	915	30	600	630	1180	3020	4200
Store prosjekter Akershus	155		155		20	20	50	140	190	50	840	890	255	1000	1255
Programområder inkl. planlegging	118	239	357	152	258	410	144	137	281	154	117	271	569	751	1320
SUM RIKSVEG	858	1289	2147	512	938	1450	399	987	1386	234	1557	1791	2004	4771	6775
Lokale tiltak Oslo															
Store prosjekter og programområder	173	113	286	173	113	286	173	113	286	173	113	286	690	452	1142
Tilskudd kollektivtransport		336	336		336	336		336	336		336	336		1343	1343
Større kollektivtiltak - T-banen		395	395		288	288		288	288		288	288		1260	1260
Planlegging		28	28		28	28		28	28		28	28		111	111
SUM Oslo	173	872	1044	173	765	937	173	765	937	173	765	937	690	3166	3856
Lokale tiltak Akershus															
Store prosjekter og programområder	197	196	393	197	61	258	197	128	325	197	128	325	788	514	1302
Tilskudd kollektivtransport		267	267		267	267		267	267		267	267		1068	1068
Større kollektivtiltak - Kolsåsbanen/Førnebu		412	412		465	465		317	317		359	359		1554	1554
Planlegging		28	28		28	28		28	28		28	28		111	111
SUM Akershus	197	903	1100	197	821	1018	197	740	937	197	783	980	788	3246	4034
Oppsummering HP 2010-2013															
Oslo	758	1922	2679	533	1425	1957	378	1475	1852	203	1365	1567	1870	6186	8056
Akershus	352	903	1255	197	841	1038	247	880	1127	247	1623	1870	1043	4246	5289
Ikke fordelt (progomr RV)	118	239	357	152	258	410	144	137	281	154	117	271	569	751	1320
SUM	1228	3063	4291	882	2523	3405	769	2492	3261	604	3104	3708	3482	11183	14665

4.1. Riksveger

Styringsgruppen foreslår at det bør brukes 6,8 mrd. kr på riksvegnettet innenfor Oslopakke 3 i perioden 2010 - 2013. Dette fordeler seg med 5,5 mrd. kr på store prosjekter og 1,3 mrd. kr på programområdene.

4.1.1. Store prosjekter

Tabell 4.2 viser forslag til prioritering på store prosjekter i perioden. I tillegg til prosjektene som er prioritert i St.meld. nr. 16 (2008-2009) Nasjonal transportplan 2010-19, foreslår styringsgruppen oppstart av E 18 Vestkorridoren og rv. 22 Lillestrøm – Fetsund i perioden 2010 – 2013.

E6 Vinterbru – Assurtjern og E16 Wøyen – Bjørnum er åpnet for trafikk i 2009. Beløpene i tabellen omfatter restfinansiering av prosjektene.

Tabell 4.2 Forslag til prioritering av riksvegmidler i Oslo og Akershus i perioden 2010 - 2013

Handlingsprogram 2010-13 Oslopakke 3															
	2010			2011			2012			2013			Sum 2010-2013		
	Stat/ lokal	Bom/ annet	Sum	Stat/ lokal	Bom	Sum	Stat/ lokal	Bom	Sum	Stat/ lokal	Bom	Sum	Stat/ lokal	Bom/ annet	Sum
RIKSVEG															
Store prosjekter Oslo	585	1050	1635	360	660	1020	205	710	915	30	600	630	1180	3020	4200
E18 Sydhavna		20	20	50	120	170	40	120	160		30	30	90	290	380
E18 Bjørvikprosjektet (inkl. post 35)	235	380	615	130	200	330	45	270	315		200	200	410	1050	1460
Rv 150 Ulvensplitten - Sinsen	350	650	1000	170	340	510	100	290	390		300	300	620	1580	2200
E6 Alnabruterminalen				10		10	20	30	50	30	70	100	60	100	160
Store prosjekter Akershus	155		155		20	20	50	140	190	50	840	890	255	1000	1255
E6 Vinterbru - Assurtjern		92	92										92		92
E16 Wøyen - Bjørum	63		63										63		63
E16 Sandvika - Wøyen					20	20	50	50	100	50	230	280	100	300	400
Rv 22								40	40		160	160		200	200
E18 Vestkorridoren								50	50		450	450		500	500
Programområder inkl. planlegging	118	239	357	152	258	410	144	137	281	154	117	271	569	751	1320
Mindre utbedringer	78	0	78	75	0	75	74	0	74	65	0	65	291	0	291
Gang- og sykkelveger	10	86	96	25	76	101	23	54	77	17	36	54	75	253	327
Trafikksikkerhetstiltak	19	71	90	22	58	80	9	22	31	20	28	48	70	179	249
Miljø- og servicetiltak	3	10	13	13	34	47	6	10	16	6	4	9	28	58	86
Mindre kollektivtrafikktiltak	9	50	58	18	67	84	32	36	68	47	38	86	106	190	296
Planlegging	0	22	22	0	23	23	0	15	15	0	10	10	0	71	71
SUM RIKSVEG	858	1289	2147	512	938	1450	399	987	1386	234	1557	1791	2004	4771	6775

E18 Sydhavna

Prosjektet omfatter bygging av nytt kryss på E18 Mosseveien. Fra krysset skal det bygges en ny bru ned til havna. I tillegg skal Mosseveien utvides på en om lag 900 m lang strekning for å få plass til kollektivfelt. Det foreligger forslag til reguleringsplan for prosjektet med tre ulike alternativer. I handlingsprogrammet er det foreslått 380 mill. kr til gjennomføring av prosjektet i 2010 – 2013.

E18 Bjørvikprosjektet

Anlegget ble påbegynt i 2005 og første etappe, Bjørvikatunnelen, åpnes for trafikk høsten 2010. Andre etappe, nytt lokalvegsystem i området, er planlagt sluttført i 2013-2014. Totalkostnaden er ca. 6 mrd. kr, og behovet i perioden 2010 – 2013 er ca. 1,5 mrd. kr.

Rv 150 Ulvensplitten – Sinsen

Anlegget ble påbegynt i 2008 og forventes åpnet for trafikk i 2013. Totalkostnaden er ca. 3,8 mrd. kr. Hovedgrepene i det nye vegsystemet er at Ring 3 legges i to parallelle tunneløp mellom Økern og Sinsen, Østre Aker vei legges i tunnel forbi Økern, og det etableres flere nye lokalvegforbindelser for å forbedre trafikkavviklingen internt på Økern. I det nye vegsystemet vil lokaltrafikk og gjennomgangstrafikk skilles, noe som vil gi bedre trafikkavvikling og økt trafiksikkerhet. Bomiljøet vil forbedres betraktelig for svært mange som følge av at gjennomgangstrafikken i hovedsak legges under jorden. Prosjektet vil gi gode muligheter for ny bolig- og næringsutvikling i området. Behovet i perioden 2010-2013 er ca. 2,2 mrd. kr.

E6 Alnabruterminalen

Prosjektet omfatter oppgradering av Alfasetveien og etablering av ny vegarm inn til hovedport for jernbanen. Adkomstløsningen vil bli avklart gjennom reguleringsplan for terminalområdet. I handlingsprogrammet er det foreslått 160 mill. kr til oppstart av prosjektet i perioden 2010 – 2013.

Rv 22 Lillestrøm – Fetsund

Prosjektet omfatter utvidelse av eksisterende veg fra to til fire felt med fysisk midtdeler (tre på del av strekningen som har sambruksfelt). Prosjektet vil gi bedre framkommelighet og trafiksikkerhet på strekningen. Kostnadsanslag for bygging av fire felts veg og forbedring av gang- og sykkelvegnettet på strekningen er om lag 400 mill. 2009-kr. Styringsgruppen foreslår 200 mill. kr til oppstart av prosjektet i perioden 2010 – 2013. Styringsgruppen er kjent med at det kan være mulig å forsere prosjektet, men har per i dag ikke nok dokumentasjon om kostnadsoverslag og framdrift med mer for prosjektet. Styringsgruppen vil vurdere eventuell forsering av prosjektet i forbindelse med neste rullering av handlingsprogrammet.

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. Omleggingen av E16 er planlagt slik at den kan kombineres med ulike løsninger for framtidig E18 forbi Sandvika. I handlingsprogrammet er det foreslått 400 mill. kr til oppstart av prosjektet i perioden 2010 – 2013.

E 18 Vestkorridoren

Vegsystemet vestover fra Oslo har store forsinkelser i rushtrafikken. Samtidig er det dårlig regularitet og kapasitet på kollektivsystemet. I lokalt forslag til Oslopakke 3 er utvikling av transportsystemet i Vestkorridoren prioritert, bl.a. E18 på strekningen Framnes – Slepden og en mer miljøvennlig løsning for E18 forbi Asker sentrum.

For å kunne håndtere forventet vekst i transportterspørsel på en effektiv og mest mulig miljøvennlig måte er det et viktig mål å øke kollektivandelen i Vestkorridoren. I videre planlegging vil det derfor legges stor vekt på å styrke kollektivtransport i konkurranse med bil, herunder å legge til rette for et attraktivt kollektivtilbud til og fra Fornebu. Nytt dobbeltspor på jernbanen mellom Lysaker og Asker og oppgradering av Kolsåsbanen vil bidra til et bedre kollektivtilbud i korridoren.

Styringsgruppa har på denne bakgrunn foreslått å prioritere 500 mill. kr til oppstart av E18 i Vestkorridoren i slutten av perioden 2010 - 2013. For perioden etter 2013 er det i lokalt forslag anslått en ramme på 5 600 mill. kroner.

4.1.2. Programområder riksveg

Det er i handlingsprogrammet for 2010-2013 for riksveger foreslått 1320 mill. kr på programområdene innenfor Oslopakke 3. Av dette utgjør bompenger ca 750 mill. kr.

Programområdene på riksveg omfatter mindre utbedringer, gang- og sykkelveger, trafiksikkerhetstiltak, miljø- og servicetiltak, kollektivtrafikktiltak og planlegging. Tabell 4.3 viser fordelingen av midler på de ulike programområdene.

Tabell 4.3 Forslag til prioritering av midler til ulike programområder på riksveg i Oslo og Akershus i perioden 2010 – 2013 (mill. kr)

Handlingsprogram 2010-13 Oslopakke 3															Mill. 2010-kroner
	2010			2011			2012			2013			Sum 2010-2013		
	Stat/ lokalt	Bom/ annet	Sum	Stat/ lokalt	Bom	Sum	Stat/ lokalt	Bom	Sum	Stat/ lokalt	Bom	Sum	Stat/ lokalt	Bom/ annet	Sum
Programområder inkl. planlegging	118	239	357	152	258	410	144	137	281	154	117	271	569	751	1320
Mindre utbedringer	78	0	78	75	0	75	74	0	74	65	0	65	291	0	291
Gang- og sykkelveger	10	86	96	25	76	101	23	54	77	17	36	54	75	253	327
Trafikksikkerhetstiltak	19	71	90	22	58	80	9	22	31	20	28	48	70	179	249
Miljø- og servicetiltak	3	10	13	13	34	47	6	10	16	6	4	9	28	58	86
Mindre kollektivtrafikktiltak	9	50	58	18	67	84	32	36	68	47	38	86	106	190	296
Planlegging	0	22	22	0	23	23	0	15	15	0	10	10	0	71	71

Mindre utbedringer:

Mindre utbedringer omfatter bl.a. forsterkning av veg, oppgradering av tunneler og bruer og rehabilitering av vegutstyr. Tiltak i tunneler utgjør den største andelen på 162 mill. kr i perioden. Av tunneler som oppgraderes kan nevnes Brynstunnelen, Kjørbotunnelen, Smestadtunnelen og Ekeberg tunnelen.

Gang- og sykkelveger

Innenfor dette programområdet er ca 80 pst av rammen foreslått til tilrettelegging av sammenhengende sykkelnett. Resten er i all hovedsak foreslått til tiltak i etterkant av sykkelveginspeksjoner, dvs forbedringer av eksisterende sykkelnett. Tiltakene som er foreslått bidrar til at det blir tilrettelagt ca 24 km sykkelnett.

Trafikksikkerhetstiltak

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

Miljø- og servicetiltak

Dette omfatter støyskjermingstiltak, ivaretagelse av biologisk mangfold, oppfølging av vanndirektivet m.m. Ca 60 pst av midlene er foreslått til støyskjermingstiltak for å ivareta forskriften til forurensingsloven. Ca 120 boliger vil bli støyskjernet som følge av tiltakene som er foreslått.

Kollektivtrafikktiltak

Dette omfatter oppgradering av holdeplasser og kollektivknutepunkter, kollektivfelt og andre fremkommelighetstiltak for kollektivtrafikk. Prioriteringene i første fireårsperiode vil føre til at anslagsvis 125 holdeplasser og 7 knutepunkter blir oppgradert. I tillegg vil ca 4 km kollektivfelt bli bygd.

4.2. Regionale tiltak i Akershus

I handlingsprogrammet for Oslopakke 3 er det foreslått å bruke 4035 mill. kr på regionale tiltak i Akershus. Av dette utgjør bompenger 3246 mill. kr og egenfinansiering knyttet til investeringer i det nye fylkesvegnettet om lag 790 mill. kr. I tillegg bevilger fylkeskommunen midler til det gamle fylkesvegnettet og til drift av kollektivtransport. Tabell 4.4 viser forslag til fordeling av midler på ulike lokale tiltak. Det fylkeskommunale bidraget til Oslopakke 3 fastlegges i forbindelse med fylkestingets behandling av økonomiplan 2010-13 og budsjettet for 2010.

Tabell 4.4 Forslag til rammer for store prosjekter, programområder og tilskudd til kollektivtrafikk på det regionale transportnettet Akershus har ansvar for i perioden 2010 – 2013 (mill. kr)

Handlingsprogram 2010-13 Oslopakke 3															
	2010			2011			2012			2013			Sum 2010-2013		
	Stat/ lokalt	Bom/ annet	Sum	Stat/ lokalt	Bom	Sum	Stat/ lokalt	Bom	Sum	Stat/ lokalt	Bom	Sum	Stat/ lokalt	Bom/ annet	Sum
Lokale tiltak Akershus															
Store prosjekter og programområder	197	196	393	197	61	258	197	128	325	197	128	325	788	514	1302
Tilskudd kollektivtransport		267	267		267	267		267	267		267	267		1068	1068
Større kollektivtiltak - Kolsåsbanen/Fornebu		412	412		465	465		317	317		359	359		1554	1554
Planlegging		28	28		28	28		28	28		28	28		111	111
SUM Akershus	197	903	1100	197	821	1018	197	740	937	197	783	980	788	3246	4034

4.2.1. Veg - store prosjekter og programområder

Store prosjekter

Det er forutsatt et gjennomsnittlig årlig bompengebidrag til store prosjekter (nye veglenker) og programområder på fylkesvegnettet på 128 mill. kr. På grunn av store bindinger forutsettes det en skjevfordeling mellom 2010 og 2011, slik at det i budsjettet for 2010 legges til grunn et beløp på 196 mill. kr, mens det i 2011 legges til grunn 61 mill. kr.

Det er foreslått å sette av i alt 113 mill. kr i perioden 2010-13 til fem veglenker, hvorav tre er bundne prosjekter.

- Rv 154 Søndre Tverrveg som legger til rette for utvikling av Ski sentrum, sluttbevilgning (7 mill. kr).
- Rv 152 Ottarsrud-Gislerud i Frogn, lokalt miljø- og fremkommelighetstiltak (42 mill. kr).
- Rv 154 Nordbyveien 1. etappe, miljø og trafiksikkerhet i forbindesel med ny samleveg mot Ski sentrum (9 mill. kr).
- Rv 164 Løkkåstunnelen i Sandvika, antatt rest behov på 32 mill. kr etter oppstartsbevilgning på 42 mill. kr i 2009, i alt 74 mill. kr.
- Ny tverrveg i Jessheim, oppstartsbevilgning 20 mill. kroner i 2013, med et antatt restbehov i 2014 på 30 mill. kr. Det er forutsatt 50 % lokal finansiering.

Mindre utbedringer

Det foreslås å bruke 114 mill. kr i perioden 2010-13 for å løse et akutt behov for utbedringer av blant annet bruer og tunneler.

Gang- og sykkelveier

I Akershus forslag til handlingsprogram for fylkesveier er det foreslått å bevilge 296 mill. kr gang- sykkelveier. Forslaget omfatter 23 km nye sykkelveier.

Trafikksikkerhetstiltak

I Akershus forslag til handlingsprogram for fylkesveier er det foreslått å bevilge 248 mill. kr til trafikksikkerhetstiltak.

Miljø- og servicetiltak

I Akershus forslag til handlingsprogram for fylkesveier er det foreslått å bevilge 146 mill. kr til miljø- og servicetiltak som for eksempel fullføring av miljøgater, støytiltak og støtte til "Hydrogenveien".

Kollektivtrafikktiltak

I Akershus forslag til handlingsprogram for fylkesveier er det foreslått å bevilge 537 mill. kr til kollektivtiltak knyttet til det nye fylkesvegnettet, inkludert utvikling av innfartsparkering og kollektivknutepunkter i 2010 - 2013. Bruken av midlene skal samordnes med tiltak i Jernbaneverkets handlingsprogram. Eksempel på større prosjekter er kollektivfelt mellom Åsenhagen- Skedsmokorset (37 mill. kr) og langs Gamle Ringeriksvei i Bærum (34 mill. kr), oppgradering og universell utforming av Heggedal kollektivknutepunkt og oppgradering av Røabanen fra bygrensen til Østerås.

4.2.2. Større kollektivtiltak

Kolsåsbanen

Kolsåsbanen vil være ferdig oppgradert til T-bane med metrostandard på Oslosiden i år 2010.

Videre oppgradering av T-banen i Akershus fra Lysakerelva til Bekkestua er under gjennomføring, og inkluderer forlengelse av "Jartrikken" til Bekkestua. Planlagt åpning til Jar stasjon er desember 2010, og til Bekkestua i august 2011. Restbehov for parsellen Lysaker – Bekkestua anslås til om lag 770 mill. kr i 2010 - 2011.

Parsellen Bekkestua – Kolsås er under utredning og foreslås startet opp i perioden 2010 – 2013. Med bakgrunn i økonomiske rammer for Oslopakke 3, anbefaler Styringsgruppen for Oslopakke 3 at det arbeides for å finne løsninger for gjennomføring av oppgradering på strekningen Bekkestua – Kolsås innenfor en kostnadsramme på 1,0 mrd. kr.

Kollektivbetjening Fornebu

Ruter utreder alternative løsninger for kollektivbetjening av Fornebu som et felles oppdrag for Oslo og Akershus, rapport vil foreligge høsten 2009. Styringsgruppen for Oslopakke 3 foreslår at det settes av 65 mill. kr i 2010 – 2013 til framkommelighetstiltak og planlegging for kollektivtrafikk.

4.2.3. Tilskudd til drift av kollektivtransport fra Oslopakke 3

Det er i lokalt forslag forutsatt at minimum 25 pst av bompengeneinntektene i Oslopakke 3 skal gå til å styrke driften av kollektivtrafikken. Akershus fylkeskommune legger til grunn at

opprinnelig avsatt beløp for Akershus (240 mill. kr per år) indeksreguleres, slik at om lag 270 mill. kr per år benyttes til å styrke driften av kollektivtrafikk i perioden 2010-13.

Deler av tilbudsstyrking i Akershus ble innført allerede fra august 2007, under henvisning til kommende Oslopakke 3-finansiering. Videreføring av disse tiltakene i 2008, 2009 og de kommende årene kommer således ikke til syne som nye tilbudsløft.

En av de klare forventningene til bedre kollektivtrafikk ved etableringen av Ruter var et samordnet og forenklet pris- og sonesystem. Ruter har fremmet et forslag til en sterk forenkling, med fire soner og vesentlig færre billettyper, som vil gjøre det enklere å reise kollektivt i hovedstadsområdet. Resultatet blir økt trafikk og høyere kollektivandel. Som et nødvendig ledd i forenklingen må prisnivåene i Oslo og Akershus harmoniseres. I praksis betyr dette reduksjon av nivået i Akershus i størrelsesorden 100 mill kr i året. Det er lagt opp til at deler av denne harmoniseringen finansieres gjennom O3.

4.2.4. Planlegging

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

4.2.5. Trafikantbetaling til vognmateriell i Akershus

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

Ordningen vil fram t.o.m 2011 bli benyttet til å finansiere innkjøp av 15 nye vogner til Kolsåsbanen, kostnad ca 240 mill. kr.

4.3. Regionale tiltak Oslo

I arbeidet med handlingsprogram for Oslopakke 3 for 2010 - 2013 er det foreslått å bruke om lag 3855 mill.kr til regionale tiltak i Oslo. Av dette utgjør bompenger 3165 mill. kr, mens det lokale bidraget er satt lik rammetilskuddet til investeringer i det nye kommunalvegnettet, jf. St.prp. nr. 68 (2008-2009) Kommuneproposisjonen 2010 og utgjør om lag 690 mill. kr. I tillegg bevilger Oslo kommune betydelig midler til investeringer i kommunalt vegnettet¹ og infrastruktur samt drift av kollektivtransport. Den endelige prioriteringen av kommunale rammer og prosjekter på det regionale transportnettet i Oslo vil skje gjennom Oslo bystyres behandling av økonomiplan for 2010 - 2013.

Tabell 4.5 Forslag til rammer for store prosjekter, programområder og tilskudd til kollektivtrafikk på det regionale transportnettet Oslo har ansvar for i perioden 2010 - 2013

Handlingsprogram 2010-13 Oslopakke 3															
	2010			2011			2012			2013			Sum 2010-2013		
	Stat/ lokalt	Bom/ annet	Sum	Stat/ lokalt	Bom	Sum	Stat/ lokalt	Bom	Sum	Stat/ lokalt	Bom	Sum	Stat/ lokalt	Bom/ annet	Sum
Lokale tiltak Oslo															
Store prosjekter og programområder	173	113	286	173	113	286	173	113	286	173	113	286	690	452	1142
Tilskudd kollektivtransport		336	336		336	336		336	336		336	336		1343	1343
Større kollektivtiltak - opprustning T-banen		395	395		288	288		288	288		288	288		1260	1260
Planlegging		28	28		28	28		28	28		28	28		111	111
SUM Oslo	173	872	1044	173	765	937	173	765	937	173	765	937	690	3166	3856

¹ I tillegg til Oslopakke 3 settes det av ca 100 mill. kr per år som skal dekke investeringsbehov for hele det kommunale vegnettet.

4.3.1. Veg - store prosjekter og programområder

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

Store prosjekter

Store prosjekter på det lokale vegnettet som kommunen har og får ansvaret for er for tiden knyttet til hovedvegutbyggingen i Bjørvika og Ulven-Sinsen. Lokalvegnettet knyttet til disse hovedvegprosjektene bygges ut i regi av Statens vegvesen, i Bjørvika finansiert av bompenger og ved Økern finansiert av bykassen. Oslo kommune har ikke endelig tatt stilling til oppstart av andre store vegprosjekter. Ferdig regulerte planer foreligger for Bogstadveien og Ring 2 fra Carl Berner til Blindernveien. Ved neste handlingsplanrullering vil Røtatunnelen og eventuell ny forbindelse fra Bjørvika til Økern bli tatt opp.

Programområder

Handlingsprogrammet har følgende inndeling i programområder

- Kollektivtrafikk
- Gang/sykkelveger
- Miljø
- Trafikksikkerhet
- Mindre utbedringer

Kollektivtrafikk på veg

Oppgradering av Grensen vil videreføres (Stortorvet og Tinghuset). En oppgradering av Storgata mellom Kirkeristen og Hausmannsgate er under planlegging, og vil kunne startes opp i slutten av perioden. Trikk i Dronning Eufemias gate er også planlagt ferdigstilt i 2013/2014.

Holdeplasser og viktige knutepunkt skal oppgraderes med tanke på tilgjengelighet og fremkommelighet. I 2010 vil kollektivterminal på Holmlia være ferdigstilt. Det planlegges oppgraderinger av knutepunktene på Bryn, Skøyen og Tveita

Gang/sykkelveier

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

Trafikksikkerhet

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

Miljø

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

Mindre utbedringer

Programområdet inneholder mindre tiltak for å vedlikeholde vegstandarden. Det er satt av midler til bruer som for eksempel oppgradering av Holmenkollen og Tveten bru. I tillegg er det satt av midler til utstyr langs vegen som for eksempel veglys og vegmaster.

4.3.2. Tilskudd til drift av kollektivtransport fra Oslopakke 3

Det er i lokalt forslag forutsatt at minimum 25 pst av bompengeneinntektene i Oslopakke 3 skal gå til å styrke driften av kollektivtrafikken. I 2010-2013 vil det i Oslo settes av 336 mill. kr per år som overføres direkte til Ruter som tilskudd til drift og småinvesteringer. Tilskudd til drift går i Oslo til anskaffelse og drift av 45 nye T-banvogner som er bestilt og under innfasing. Dette gir ca 30 pst. økt kapasitet på T-banen. Da alle 45 vogner ennå ikke er faset inn, er det ennå ikke behov for 150 mill. kr pr år til dette. Resterende midler går til reinvesteringer i infrastruktur der behovet er stort. I 2010 går 150 mill kr til opprustning av Holmekollbanen.

4.3.3. Opprustning T-banen

I lokalt forslag til Oslopakke 3 er det satt av midler til opprustning av T-banen under kategoriene:

- Fellestunnelen
- Materiell
- Haslesvingen med ny Løren stasjon
- Homansbyen stasjon
- Stasjonsprogrammet

Oslo kommune har spilt inn et behov i 2010 på 395 mill.kr til ulike tiltak for oppgradering av T-banenettet og trikketraser i 2010. For 2011-2013 har Oslo lagt til grunn et nivå på om lag 290 mill. kr per år. Disse midlene tenkes disponert på følgende prosjekter:

- Lørensvingen (tidligere omtalt som Haslesvingen med ny Løren stasjon)
- Fellestunnelen, nytt signalsystem og utrede automatisering
- Lambertseterbanen, oppgradering av bane og stasjoner
- Moderniseringsprogram Metro
- Østensjøbanen, oppgradering av bane og stasjoner

I lokalt forslag er det satt av midler 600 mill. 2006-kr. til Haslesvingen under potten investeringer i T-banesystemet. Det er gjennomført konseptvurdering og teknisk forprosjekt, som gir samfunnsøkonomisk nytte for etablering av Lørensvingen med ny Løren stasjon. Dette alternativet er en variant av opprinnelig alternativ (Haslesvingen). Planlagt oppstart av prosjektet er i 2013. Totalkostnad er estimert til 800 mill. kr hvorav 170 mill. kr settes av i 2013.

4.3.4. Planlegging

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

4.3.5. Trafikantbetaling til vognmateriell i Oslo

Ordningen med bruk av trafikantbetaling til vognmateriell ("75-øringen") er en del av Oslopakke 3 til utgangen av 2011. Eksisterende avtaler 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 takspålegg til vognmateriell

I Oslo brukes disse midlene til delfinansiering av nye T-banvogner.

4.4. Prioriteringer til jernbaneinvesteringer i Oslo og Akershus

Prioriteringene i Jernbaneverkets utkast til handlingsprogram bygger på Jernbaneverkets strategi om at nettet i første omgang skal bygges ut der jernbanens markedsgrunnlag er størst, det vil si rundt de største byene og i InterCity-området på Østlandet. Godstransport på bane prioriteres ved at det i 10-årsperioden legges til rette for doblet godskapasitet på hovedstrekningene. Jernbaneverkets utkast til handlingsprogram har i sommer vært på offentlig høring. Endelig prosjektportefølje drøftes nå i Jernbaneverket, og det kan fortsatt komme endringer i hvilke prosjekter som blir prioritert i perioden 2010 - 2013. Handlingsprogrammet for Oslopakke 3 viser en oppsummering av Jernbaneverkets forslag til prioriteringer i Oslo-området.

I Oslopakke 3-sammenheng er det naturlig å avgrense jernbanetiltak til prosjekter innenfor Oslo og Akershus. Tiltak utenfor Oslo og Akershus som har betydning for togtilbudet i Oslo og Akershus er ikke omtalt i dette handlingsprogrammet for Oslopakke 3.

Nedenfor gis en oversikt over investeringsrammer for Jernbaneinvesteringer i Oslopakke 3 området basert på Jernbaneverkets utkast til handlingsprogram. En mer detaljert omtale av hovedprioriteringer i dette handlingsprogrammet er gitt i Vedlegg B.

Innen investeringsrammer til store prosjekter i Oslo og Akershus er det i utkastet til Jernbaneverkets handlingsprogram for perioden 2010-2013 satt av midler til ferdigstilling av Lysaker stasjon (15 mill.kr), ferdigstilling av dobbeltsporet Lysaker – Sandvika (975 mill.kr), Oslo – Ski inkl. Ski stasjon (2460 mill.kr), Alnabru Containerterminal (770 mill.kr) og Osloprosjektet (2 000 mill.kr). Tabell 4.6 viser forslag til prioritering av store prosjekter i Oslo og Akershus.

Tabell 4.6 Store investeringstiltak i jernbanenettet i Oslopakke 3 området (kilde:Utkast til handlingsprogram for Jernbaneverket 2010 -19)

Store investeringsprosjekter i Oslopakke 3-området 2010-2013 Tall i mill. 2009-kr	Styrings-ramme/ kostnads-overslag	Rest etter 2009	2010	2011	2012	2013	Sum 2010-2013	2014-2019
Lysaker stasjon *	1 145	15	15				15	
Lysaker – Sandvika **	3 100	975	633	352	-10		975	
Oslo S – Ski (inkl. Ski stasjon)	11 660	11 583	78	214	747	1 418	2 457	9 126
Alnabru Containerterminal			68	117	195	389	769	150
Osloprosjektet	2000	2 000	487	513	513	487	2 000	
<i>Sum store investeringsprosjekter</i>			<i>1 280</i>	<i>1 196</i>	<i>1 445</i>	<i>2 294</i>	<i>6 215</i>	<i>9 276</i>

* prognose 1 195

** -10 mill. i år 2012 er salg av eiendommer

De store investeringsprosjektene suppleres av programområdene ”kapasitet og gods”, ”stasjoner og knutepunkter” og ”sikkerhet og miljø”. Forslag til prosjekter innen programområdene innenfor Oslo og Akershus er kostnadsberegnet til henholdsvis 515 mill.kr, 195 mill.kr og 5 mill.kr. For hvert programområde er det i tillegg midler som ennå ikke er fordelt geografisk. Vedlegg B omtaler forslag til prioritering av programområder i Oslo og Akershus.

Vedlikehold av jernbanen i Oslopakke 3 - området

Vedlikeholdsinnsatsen på jernbane økes i handlingsprogramperioden. Dersom jernbanen skal være et attraktivt tilbud til de reisende, må punktligheten ligge stabilt på et høyere nivå enn i dag, spesielt i Oslo-området. Deler av de tekniske anleggene har høy alder og en tilstand som medfører at det oppstår feil. Den store trafikkmengden, særlig i rushtrafikken i Oslo-området, gjør at konsekvensene av feil som oppstår blir store. For å bedre driftsstabiliteten og legge grunnlaget for en bedre regularitet og punktlighet i togtrafikken omfatter NTP en kraftig økning i vedlikeholdsnivået i årene framover, med en årlig ramme til vedlikehold på 1 895 mill. kr. Den økte vedlikeholdsinnsatsen retts spesielt mot fornyelsestiltak, og Oslo-området får høy prioritet i første fireårsperiode.

5. Lånebehov i Oslopakke 3

I Handlingsprogrammet for Oslopakke 3 er det foreslått å investere 14,7 mrd. kr i perioden 2010-2013. I samme periode er disponibel ramme fra offentlige bevilgninger og bompenger forventet å være 11,8 mrd. kr.

I handlingsprogrammet er estimert finansieringsbidrag fra bompenger for 2010 redusert til 1 808 mill kr, mens det er holdt fast på et netto finansieringsbidrag på om lag 2 000 mill kr per år for 2011 – 2013. Dette innebærer altså en underfinansiering på om lag 2,9 mrd. kr.

I St.prp. nr. 40 (2007 – 2008) *Om Oslopakke 3 trinn 1*, ble det åpnet for midlertidige lån for å sikre rasjonell fremdrift i planlegging og gjennomføring av prosjekter. Dette vil i tilfelle skje ved låneopptak i Fjellinjen AS med fremtidige bompenginntekter som sikkerhet.

Styringsgruppen for Oslopakke 3 foreslår at den årlige underdekningen i handlingsprogramperioden 2010-2013 lånefinansieres gjennom opptak av lån i Fjellinjen AS. Låneopptaket begrunnes med at det ved inngangen til perioden er store økonomiske bindinger knyttet til prosjekter under bygging.

Bindinger knyttet til veg- og kollektivprosjekter igangsatt ved inngangen til perioden, som Ulven – Sinsen, Bjørvika og Kolsåsbanen, utgjør om lag 4,7 mrd. kr for perioden 2010-2013. Videre medfører kravet om at minst 25 pst av de årlige bompenginntektene skal øremerkes finansiering av drift og mindre vedlikeholdsinvesteringer innen kollektivtrafikken at om lag 2,0 mrd. i perioden er øremerket. Styringsgruppen er også av den oppfatning at det er viktig å videreføre nivået på programområdene, da dette er treffsikre tiltak som settes inn i problemområder og derfor gir stor effekt pr krone. Tiltak finansiert med disse midlene er helt sentrale for å legge til rette for at flere kan reise kollektivt og med sykkel.

Anslått lånebehov for å finansiere foreslåtte aktiviteter i 2010 er i 1,1 mrd. kr før finansieringskostnader. Lånebehovet vil gjennom perioden øke til om lag 3,5 mrd. kr ved utgangen av 2013, forutsatt at finansieringskostnadene bæres løpende av Fjellinjen med reduserte overføringer til Oslopakke 2 som resultat.

Styringsgruppen erkjenner at en slik forskuttering vil begrense handlingsfriheten i senere perioder. Låneopptaket i perioden 2010-2013 vil innebære at rundt 175 mill. kroner av årlig disponibel ramme er bundet i form av rentekostnader etter 2013, forutsatt uendret lån.

Forslag om oppstart av flere store prosjekter som E18 Vestkorridor, E16 Sandvika - Wøyen, Rv 22 Lillestrøm - Fetsund i slutten av handlingsprogrammets periode vil legge betydelige bindinger for perioden etter 2013. Oppstart av disse prosjektene, samt ønske om å starte opp E6 Manglerudtunnelen i perioden 2014-2019 kan gi behov for låneopptak etter 2013.

Styringsgruppen vil ved fremtidig årlig rullering av handlingsprogrammet for Oslopakke 3 synliggjøre konsekvenser av akkumulert låneopptak og komme med anbefalinger i forhold til eventuelt videre låneopptak og foreslått tilbakebetalingsprofil.

6. Porteføljestyring og rapportering

I St.meld. nr. 17 (2008-2009) heter det ”*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.*”

Styringsgruppen ser betydningen av gode prosesser for utvelgelse av prosjekter, vurdert i forhold til formålet med pakken, lønnsomhet, risiko og tilgjengelige ressurser.

Styringsgruppen for Oslopakke 3 vil i løpet av høsten 2009 ha etablert et eget sekretariat som vil ha som en hovedoppgave å etablere og følge opp et system for mål- og resultatstyring. Målsetningen er at dette skal gi god informasjon om utvikling av pakken og grunnlag for styringsgruppens prioriteringer.

I praksis vil porteføljestyringen skje ved en forenklet årlig rullering av handlingsprogrammet for Oslopakke 3 og de årlige budsjetter, og en mer helhetlig gjennomgang ved rullering av NTP hvert fjerde år.

Konseptvalgutredning (KVU) og påfølgende kvalitetssikring av konseptvalg (KS1) av Oslopakke 3 ble gjennomført i 2007/2008. Styringsgruppen vil i løpet av 2010 igangsette nødvendige planprosesser og samordne dette med det regionale plansamarbeidet, for å sikre best mulig grunnlag for prioriteringer og innspill til NTP 2014-2023.

Som en et vesentlig element i arbeidet med porteføljestyring vil det bli utviklet et opplegg og rutiner for rapportering, både for løpende styring av pakken og som innspill til årlige budsjettprosesser. Dette vil utarbeides i samarbeid med aktørene og tilfredsstillende både statens og lokale myndigheters behov.

Nasjonale mål i NTP utgjør en del av grunnlaget for prioritering av tiltak som skal finansieres med midler fra Oslopakke 3. Et hovedmål for Oslopakke 3 er å sikre god framkommelighet for alle trafikantgrupper i hovedstadsregionen og viktige delmål er:

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

Målsetningen er at rapporteringen skal gi et godt grunnlag for å vurdere måloppnåelse på disse områdene. Styringsgruppen vil videre vektlegge at rapporteringen fanger opp løpende utvikling og forventede effekter av nye tiltak i forhold til klimamål, transportmiddelfordeling, framkommelighet for kollektivtransporten og syklistene i hovedtraseene, og samfunnsøkonomiske virkninger så langt dette er mulig for det enkelte tiltak. Videre vil det være behov for god løpende kontroll med pakken i forhold til økonomi, fremdrift og eventuelt avvik i store prosjekter.

Rapportering av og redegjørelse for bruk av bompenginntektene vil være et sentralt element i rapporteringen til staten og de lokale partene.

7. Oslopakke 3 etter 2013 – forventede rammer og bindinger

Det legges til grunn at handlingsprogrammet for Oslopakke 3 årlig skal gjennomgå en enkel rullering parallelt med utarbeiding av statsbudsjett og økonomiplan for Oslo og Akershus.

I forbindelse med rullering av Nasjonal transportplan hvert 4. år er det aktuelt med en grundigere gjennomgang av mål, resultater og prioritering av tiltak i Oslopakke 3.

Styringsgruppen legger ikke frem et planprogram for 2014-2019 i denne omgang, men synliggjør forventede rammer og bindinger etter 2013.

Styringsgruppen vil igangsette en prosess for overordnede prioriteringer av Oslopakke 3-porteføljen med sikte på politisk behandling i forbindelse med rullering av handlingsprogrammet høsten 2010. Dette arbeidet vil være et viktig grunnlag for transportetatens arbeid med forslag til Nasjonal transportplan 2014-2023.

Planramme etter 2013

Med forutsetning om årlige netto bompengainntekter på 2,0 mrd. kr. i 2011-2013 legger styringsgruppen til grunn en årlig trafikkvekst i perioden etter 2013 på 1 pst. For perioden 2014-2019 gir dette et forventet bompengebidrag på 12,4 mrd. kr., som tilsvarer et gjennomsnittlig årlig bidrag på 2,1 mrd. kr. i perioden.

I tråd med St.meld. nr. 17 (2008-2009) er bidrag over riksvegbudsjettet i perioden 2014-19 anslått til 2,9 mrd. kr., som gir en gjennomsnittlig årlig ramme etter 2013 på om lag 0,5 mrd. kr.

Det forutsettes at Akershus fylkeskommune og Oslo kommune årlig vil prioritere til sammen om lag 370 mill. kr av rammetilskuddet til Oslopakke 3.

Samlet gir dette en forventet årlig ramme for tiltak på riksveg og det regionale transportnettet i Oslopakke 3 på i overkant av 2,9 mrd. kr. Dette innebærer en videreføring av de økonomiske rammene for perioden 2010 – 2013.

Rammen til jernbaneinvesteringer i Oslopakke 3-området i perioden 2014-2019 er på 10,2 mrd. kr

Bindinger etter 2013

Forslaget til handlingsprogram for 2010-13 innebærer at Oslopakke 3 ved utgangen av 2013 har en gjeldsforpliktelse i Fjellinjen AS på om lag 3,5 mrd. kr. Uten ytterligere låneopptak eller nedbetaling vil dette innebære om lag 175 mill. kr i årlige rentekostnader.

Forutsetningen om at minst 25 pst av de årlige bompengainntektene er øremerket finansiering av drift og mindre vedlikeholdsinvesteringer innen kollektivtrafikken gir en årlig binding i overkant av 500 mill. kr.

Videre mener styringsgruppen at rammen for programområdene bør videreføres på samme nivå som i perioden 2010-2013, dvs. rundt 1 mrd. kr pr år. Dette er viktig fordi dette er treffsikre tiltak som settes inn i problemområder og derfor gir stor effekt pr krone. Tiltak finansiert med disse midlene er helt sentrale for å legge til rette for at flere kan reise kollektivt og med sykkel.

Styringsgruppen for Oslopakke 3 anbefaler at følgende nye, store investeringsprosjekter prioriteres i første del av Oslopakke 3:

- Kolsåsbanen (Bekkestua – Kolsås)
- E18 Vestkorridoren
- E16 Sandvika (Kjørbo) – Wøyen
- E6 Manglerudtunnelen
- Rv 22 Fetveien (Lillestrøm – Fetsund)

Oppstart av disse prosjektene gir betydelige kostnader også etter 2013.

Tabell 7.1 Kostnader etter 2013 til fullføring av prosjekter som startes opp i 2010 – 2013

	Mill. kr	Grunnlag for kostnadsoverslag
E18 Bjørvika	170	NTP 2010 - 2019
Rv 150 Ulvensplitten - Sinsen	200	NTP 2010 - 2019
E 16 – Sandvika -Wøyen	1100	NTP 2010 - 2019
E6 Alnabruterminalen	70	NTP 2010 - 2019
Rv 22 Lillestrøm - Fetsund	200	Forslag til reguleringsplan 2009
Kolsåsbanen	300	Styringsruppens forslag jf. kap 4.2.2
E18 Vestkorridoren	5600	Lokalt forslag

I lokalt forslag er det lagt til grunn en samlet ramme for E6 Manglerudtunnelen på 4 250 mill. kr.

I St.meld. nr.16 og 17 (2008-2009) er 200 mill. kr av den statlig rammen til Oslopakke 3 i perioden 2014 – 2019 satt av til delfinansiering av en ny bussterminal ved Oslo S.

Prosjektportefølje som i saksframlegg for lokale vedtak om Oslopakke 3 høsten 2006 og planstatus for prosjektporteføljen som vist i St. meld. nr. 17 (2008 -2009) Om Oslopakke 3 trinn 2

Utdrag fra saksframlegg lokale vedtak høsten 2006

Tiltak i Oslopakke 3

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

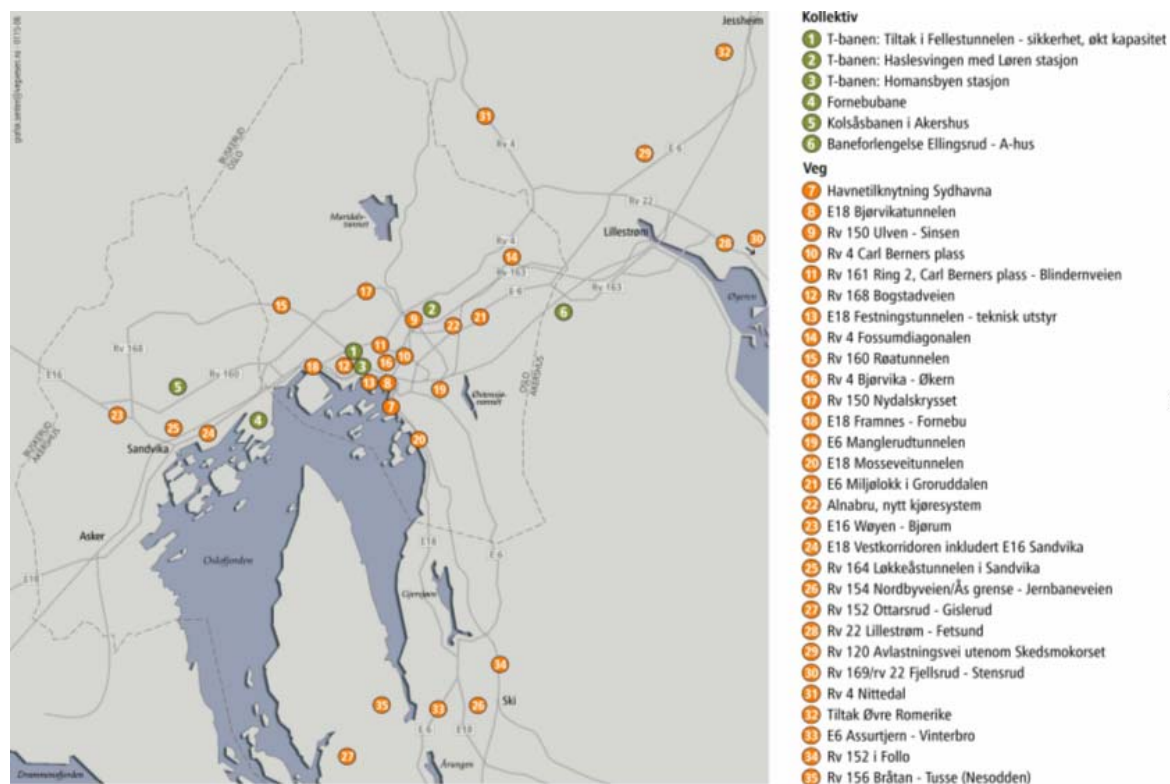


Fig. 1: Kart som viser oversikten over prosjektene i Oslopakke 3 (Kilde: Statens vegvesen)

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

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

Planperiode 2008-2009

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

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

I tillegg foreslås midler avsatt til Kolsåsbanen i Akershus.

Planperiode 2010-2013

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

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

Opprusting av T-banenettet:

Fellestunnelen; sikkerhet og kapasitetsøkning
Materiell
Haslesvingen m/Løren stasjon
Stasjonsprogrammet

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

Planperiode 2014-2017

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

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

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

Planperiode 2018-2027

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

Rv 4 Bjørvika – Økern

Rv 150 Nydalskrysset

E18 Framnes- Fornebu

E18 Mosseveitunnel

E6 Løkk i Groruddalen

Andre prosjekter i Vestkorridoren

Rv 169 til Rv 22

Rv 120 avlastningsvei uten Skedsmokorset

Tiltak Nedre Romerike

Rv 156 Nesodden Bråtan – Tusse

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

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

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

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

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

Utdrag fra Jernbaneverkets forslag til handlingsprogram for 2010-19

Handlingsprogram for Jernbaneverket 2010 – 19 er Jernbaneverkets oppfølging av Nasjonal Transportplan 2010 – 19. Handlingsprogrammet retter seg etter den hierarkiske målstrukturen som er ledd i styringen av transportpolitikken og retningslinjer fra Samferdselsdepartementet for utarbeidelse av transportetatenes handlingsprogrammer 2010 – 13. I utkast til Jernbaneverkets handlingsprogram, og på grunnlag av innkomne høringskommentarer til utkastet, er det i dette vedlegget vist hvordan Jernbaneverket per 15. september 2009 prioriterer midler til store investeringsprosjekter, programområder samt drift og vedlikehold i Oslo og Akershus. Handlingsprogrammet drøftes fortsatt i Jernbaneverket, så det kan komme endringer i hvilke prosjekter som blir prioritert i perioden 2010 – 2013. Tiltak utenfor Oslo og Akershus som har betydning for togtilbudet i Oslo og Akershus er ikke omtalt i dette vedlegget.

B.1 Store investeringsprosjekter

I handlingsprogramperioden 2010 – 19 skal anleggende i Vestkorridoren ferdigstilles og Osloprosjektet skal videreføres. Det er planlagt oppstart av arbeid med Alnabru Containerterminal og nytt dobbeltspor Oslo – Ski (se Tabell B.1). I tillegg er det fordelt investeringsmidler til prosjekter som delvis ligger innenfor Oslopakke 3 - området. Dette gjelder dobbeltsporutbyggingen Eidsvoll – Hamar (Langset – Kleverud og Kleverud - Steinsrud) som ligger inne med totalt 2 000 millioner kroner for perioden 2010 – 13 og 4 524 millioner kroner for perioden 2014 -19, og det gjelder Ringerinksbanen som ligger inne med 577 millioner i perioden 2014 – 19.

Tabell B.1 Store investeringstiltak i jernbanenettet i Oslopakke 3 området (kilde: Utkast til handlingsprogram for Jernbaneverket 2010 -19)

Store investeringsprosjekter i Osloslopakke 3-området 2010-2013 Tall i mill. 2009-kr	Styrings-ramme/ kostnads- overslag	Rest etter 2009	2010	2011	2012	2013	Sum 2010- 2013	2014- 2019
Lysaker stasjon *	1 145	15	15				15	
Lysaker – Sandvika **	3 100	975	633	352	-10		975	
Oslo S – Ski (inkl. Ski stasjon)	11 660	11 583	78	214	747	1 418	2 457	9 126
Alnabru Containerterminal			68	117	195	389	769	150
Osloprosjektet	2000	2 000	487	513	513	487	2 000	
<i>Sum store investeringsprosjekter</i>			<i>1 280</i>	<i>1 196</i>	<i>1 445</i>	<i>2 294</i>	<i>6 215</i>	<i>9 276</i>

* prognose 1 195

** -10 mill. i år 2012 er salg av eiendommer

Vestkorridoren: Lysaker stasjon og nytt dobbeltspor Lysaker – Sandvika

Ny Lysaker stasjon er lagt til 1,2 km parsell. Stasjonen ferdigstilles med fire spor til plattform og ny kollektivterminal. Overgangsmulighetene til annen transport bedres i et regionalt kollektivknutepunkt med om lag 20.000 arbeidsplasser innen en radius på 800 meter fra stasjonen. Arbeidene sluttføres i 2009, men fordi finansieringen strekker seg inn i 2010 er prosjektet en del av handlingsprogrammet for 2010-2013. Nytt dobbeltspor mellom Sandvika og Asker ble åpnet i 2005, og ny 6,7 km lang dobbeltsporet strekningen mellom Lysaker stasjon og Sandvika, hovedsaklig i tunnel, skal stå ferdig i 2011. Nye Lysaker stasjon og nytt dobbeltspor Lysaker – Sandvika gir en vesentlig kapasitetsøkning, resusert kjøretid og forbedret punktlighet i Vestkorridoren. Raske, knutepunktstoppende tog skal kjøre de nye

dobbeltsporene, ”Askerbanen”, mens lokaltog og saktegående godstog vil benytte Drammenbanen.

Nytt dobbeltspor Oslo – Ski

Dagens Østfoldbane er en flaskehals for person- og godstrafikk til Oslo. Kapasiteten er mer enn 100 % utnyttet, og uten nytt dobbeltspor kan det ikke kjøres flere tog på strekningen enn i dag. Nytt dobbeltspor mellom Oslo og Ski er det største prosjektet i Nasjonal transportplan 2010-2019. Ved å utvide fra to til fire spor blir det økt kapasitet, kortere reisetid (fra dagens 22 til 11 minutter for knutepunktstoppende tog) og bedre punktlighet på en av Norges tettest trafikkerte strekninger. Utbyggingen av Sørkorridoren vil stå ferdig mot slutten av NTP-perioden 2010-2019, og komplettere og fullføre et fire spors linjesystem i Oslo og Akershus.

Alnabru Containerterminal

Alnabru er navet for godstransport på bane i Norge. Ny lastegate og utvidelse og ombygging av jernbanespor ga 30% økning i kapasiteten ved containerterminalen på Alnabru nord i 2008. I 2009 utvides kapasiteten på inn- og utkjøring fra terminalområdet for vegtransport. Ytterligere utbygging av atkomstområdet og en større utbygging av terminalområdet med sikte på å etablere nødvendig kapasitet for å dekke framtidige behov skal gjennomføres i NTP-perioden 2010-2019. Dette er et nødvendig ledd i Jernbaneverkets strategi om dobling av godskapasiteten på hovedstrekningene for bane. Utbyggingsprosjektet er ikke ferdig planlagt.

Osloprosjektet

Jernbanen gjennom Oslo har hatt mange driftsavbrudd på grunn av feil i infrastrukturen de siste to-tre årene. Feilene rammer jernbanens kunder også langt utenfor Osloområdet, og nødvendige fornyelsesarbeid er igangsatt. Gjennom Osloprosjektet samarbeider Jernbaneverket med togselskapene om tiltak for å bedre påliteligheten i jernbaneinfrastrukturen i Osloområdet, på strekningen fra Etterstad til Lysaker. I 2008 og 2009 gjennomfører Jernbaneverket kortsiktige tiltak som har gitt positiv effekt i togtrafikken gjennom Oslotunnelen. De langsiktige tiltakene i perioden 2009-2013 omfatter en tilnærmet total fornyelse av dagens anlegg. Det er avsatt to mrd. kr over investeringsbudsjettet til forserte fornyelser i Osloområdet i perioden 2010-2013.

B.2 Programområdene

De store investeringsprosjektene suppleres av programområdene ”kapasitet og gods”, ”stasjoner og knutepunkter” og ”sikkerhet og miljø”. Programområdene omfatter små og mellomstore investeringer i eksisterende infrastruktur. Flere av tiltakene er en forutsetning for bedringen i lokaltogtilbudet i Osloområdet som skal iverksettes i 2012. Prosjektene innen programområdene innenfor Oslo og Akershus er kostnadsberegnet til henholdsvis totalt 513 mill.kr, 197 mill.kr og 5 mill.kr.

For hvert programområde er det i tillegg avsatt midler som ikke er fordelt på korridorer, henholdsvis totalt 270, 612 og 363 millioner på landsbasis innen ”kapasitet og gods”, ”stasjoner og knutepunkter” og ”sikkerhet og miljø”. Ikke fordelte midler innen programområde ”kapasitet og gods” skal brukes til utvikling av togtelefonsystemet GSM-R, tømmerterminaler, markedsmessige tiltak og en ikke fordelt reserve. For Stasjoner og knutepunkter skal de ikke fordelte midlene brukes til tiltak for å ivareta myndighetskrav (plattformutbedringer), eksterne samarbeidsprosjekter og publikumsinformasjon.

Programområde kapasitet og gods dekker tiltak for utbygging av kapasitet for økt godstransport og persontrafikk som ikke fanges opp av større nyanlegg. I Jernbaneverkets strategi for godstransport på bane legges det opp til å ha spesiell oppmerksomhet på kombinerte transport (intermodale transport) mellom Alnabru og store omlastingsterminaler i Norge og Sverige. Siktemålet er å bygge ut kapasiteten på hovedstrekningene mellom de store byene slik at godsmengdene kan dobles innen 2020 og tredobles innen 2040. Dette betyr at mange kryssingsspor må forlenges, noe som også vil komme persontransporten til gode.

For persontrafikken vektlegges i første omgang tilrettelegging for ny ruteplan innen Østlandsområdet etter ferdigstilling av nytt dobbeltspor Lysaker - Sandvika (Ruteplan 2012). De viktigste tiltakene rettet mot Ruteplan 2012 innenfor programområdet er vendekapasitet i Vestkorridoren og kryssingssporforlengelse på Frogner.

I planperioden 2010-2013 omfatter programområde kapasitet og gods følgende tiltak i Oslopakke 3-området:

- Forlengelse av spor 13 på Lillestrøm for bedre trafikkavviklingen for lange tog til og fra Kongsvingerbanen.
- Vendelegg på Drammenbanen for persontog som skal tilbake gjennom Oslostunnelen. Vendelegget forutsettes bygget før omfattende ruteendring iverksettes i 2012.
- Eidsvoll stasjon – forlengelse av vendespor og mer stallingskapasitet skal bedre lokaltrafikkavviklingen.
- Lengre kryssingsspor ved Frogner vil bedre kapasiteten på Hovedbanen.
- Nytt kryssingsspor på Jensrud og forlengelse av kryssingsspor + stasjonstiltak ved Movatn vil bedre kapasiteten på Gjøvikbanen.

Programområde stasjoner og knutepunkter omfatter tiltak for å forbedre publikumsrettede fasiliteter på stasjoner, holdeplasser og knutepunkter, herunder kundeinformasjon, med vekt på sikkerhet, informasjon, universell utforming/tilgjengelighet for alle samt annen service. Innføring av ny ruteplan i 2012 vil innebære at det må gjennomføres en del infrastrukturtiltak og plattformtiltak på noen av stasjonene.

En rekke av tiltakene i programområde "Stasjoner og knutepunkter" er prosjekter hvor også Statens vegvesen har planer for eksempelvis ombygging i vegnettet nær stasjonene, tiltak for bedring av tilgjengeligheten til stasjonsområdene og innfartsparkering. Det er viktig med god koordinering mellom Statens vegvesen og Jernbaneverket i disse tilfellene.

I planperioden 2010-2013 omfatter programområdet følgende tiltak i Oslopakke 3-området, der tiltakene merket *** har tilknytning til prosjekter i Statens vegvesen og Oslopakke 2 / 3 med ansvars- og kostnadsfordeling som beskrevet i "Kollektivtiltak i Oslopakke 3. Prosjektkatalog for planperioden 2010-2013":

- Holmlia (Østfoldbanen): Atkomst fra bru til plattform, nytt dekke og generell oppgradering. ***
- Kolbotn(Østfoldbanen): Tilgjengelighet for alle ved bygging av heis. ***
- Oslo S: Ny stasjonsinngang mot øst, atkomst fra stasjonsallmenningen til plattformer.
- Heggedal (Spikkestadbanen): To nye sideplattformer, gangbro med atkomst til plattformer og parkering. ***
- Sørumsand: Plattformtiltak/planskilt kryssning, bedret adkomst (universell).

- Dal (Hovedbanen): Forlengelse og heving av side- og mellomplattformer, begrunnet i universell utforming og nødvendig i forbindelse med innføring av ny ruteplan i 2012. ***
- Gardermoen: Kapasitetsøkende tiltak på plattformer (rulletrapper mv) i forbindelse med bygging av stasjonshall terminal 2.
- Rånåsfoss: Forlengelse og heve mellomplattform, samt tilrettelegge for systemkrysning i forbindelse med R2012.
- Jessheim Fase 1: Tilrettelegge for systemkrysning i forbindelse med R2012. Dette gir trolig fremskynding av planlagt plattformtiltak og mulig undergang¹. ***

¹ Jessheim er kommet inn som et viktig prosjekt i forbindelse med R 2012. Det lå inne i utkastet til Jernbaneverkets handlingsprogram, men etter 2013. En Jessheim fase 1 foreslås prioritert inn i første periode. Endelig prosjektportefølge drøftes nå i Jernbaneverket, og det er foreløpig ikke avklart hvilke prosjekter som blir prioritert i første handlingsprogramperiode.

Programområde sikkerhet og miljø dekker tiltak mot ras og utglidning av masse i spor (klimarelaterte tiltak), sikkerhetstiltak på planoverganger og tiltak for å hindre kryssing av og opphold i spor, sikkerhetstiltak mot sammenstøt mellom to tog / tog og annet objekt, miljøtiltak for støyreduksjon, sanering av forurensning, avfallshåndtering, visuelt miljø, sikring av biologisk mangfold og vannforvaltning. I planperioden 2010-2013 omfatter programområde sikkerhet og miljø følgende tiltak i Oslopakke 3-området:

- Rassikring på strekningen Ljan - Hauketo på Østfoldbanen
- Opprydding på Drammenbanen
- Opprydding på Hovedbanen

B3. Innfartsparkering

Tiltak for utvikling av innfartsparkeringsmulighetene i regionen skjer ofte i et samarbeid med andre etater. Tiltakene er ofte helt eller delvis finansiert med midler fra programområdene i Oslopakke 2 og 3. Innenfor programområdene i Oslopakke 2 og 3 har det til nå vært tilgjengelig midler i størrelsesorden 15 millioner per år til utvikling av innfartsparkeringsmulighetene i Oslopakke 3 - området. Oslopakke 3 - samarbeidet og kommunenes engasjement legger til rette for at dagens praksis med samarbeid mellom etatene kan videreføres der det er snakk om utvidelser og oppgraderinger på stasjoner utenom de store knutepunktene.

Når Jernbaneverket bygger nye stasjoner eller gjør store endringer på eksisterende stasjoner, er det vanlig å etablere parkeringsplasser som del av jernbaneanlegget. Innenfor Oslopakke 3 - området gjelder dette de pågående og forestående prosjektene ved Lysaker, Ski, Høvik, Frogner. Ved Lysaker blir det i tillegg bevilget Oslopakke-midler for å utnytte en ny mulighet for å etablere betydelig flere plasser enn opprinnelig planlagt som del av jernbaneanlegget.

Ved mange av dagens stasjoner er det flateparkering på grunnareal som normalt eies av ROM Eiendom as og leies ut til Jernbaneverket ihht. avtaleverk ROM/JBV.