Handlingsprogram 2012 - 2015

Oslopakke 3

FORSLAG FRA STYRINGSGRUPPEN FOR OSLOPAKKE 3

Statens vegvesen

Jernbaneverket

Oslo kommune

AKERSHUS fylkeskommune

Forord

Styringsgruppen for Oslopakke 3 legger med dette frem sitt tredje Handlingsprogram for Oslopakke 3, med forslag til prioriteringer for årene 2012–15.

I 2011 pågår det et stort faglig arbeid under tittelen "Oslopakke 3 – grunnlag for langsiktige prioriteringer" (GLP) for å gi et revidert og best mulig faglig underlag for prioriteringene innenfor Oslopakke 3 de neste 10 årene. Parallelt med arbeidet gjøres det vurderinger av det finansielle grunnlaget for Oslopakke 3.

Innenfor GLP-arbeidet vil det gjøres oppdaterte vurderinger av tiltakene i lokalt forslag, både i forhold til kostnader og samfunnsnytte. Det vises til vedlegg 3 for en oppdatert planstatus for tiltakene i lokalt forslag.

GLP-arbeidet skal legges frem til politisk behandling mot slutten av 2011. Ambisjonen er at man skal ha kommet frem til en lokalpolitisk enighet om prioriteringene innenfor Oslopakke 3 og sikret den finansielle bæreevnen i tide til rullering av Nasjonal Transportplan 2014–23.

I påvente av disse avklaringene har styringsgruppen valgt å ikke ta inn nye prosjekter eller omtale prioritering av framtidige prosjekter. Samtidig ønsker styringsgruppen å opprettholde et høyt aktivitetsnivå på igangværende tiltak og sikre tilstrekkelig med planleggingsmidler, basert på de lokalpolitiske signaler som ble gitt ved behandling av forrige handlingsprogram i Akershus fylkesting og Oslo bystyre.

Styringsgruppen fremmer derfor et forslag til 2012-budsjett med oppstart av prosjekter omtalt i NTP og med konsekvenser for de påfølgende årene. Det er videre lagt vekt på å sikre midler til rasjonell gjennomføring av igangsatte prosjekter og opprettholde midler til drift og investeringer i kollektivtrafikken.

Styringsgruppen peker på at gjennomføring av tiltak innenfor programområder som gang- og sykkelveier har lavere fremdrift enn planlagt - og ønskelig. Styringsgruppen vil derfor ha ekstra fokus fremover på effektiv planlegging av programområdetiltak, slik at overførte midler og fremtidige bevilgninger kommer til anvendelse så raskt som mulig.

Styringsgruppen ser en mulighet for bidrag fra grunneiere knyttet til flere fremtidige tiltak innenfor Oslopakke 3 og ser at tidspunktet for gjennomføring av disse tiltakene kan være avgjørende for omfanget av ekstern finansiering som kan forventes.

For å sikre finansiering av et ønsket aktivitetsnivå for 2012 uten låneopptak ut over det som tidligere er bevilget for 2010 og 2011, totalt 1,6 mrd. kroner, foreslår styringsgruppen at det for 2012 gjøres midlertidige omdisponeringer av tidligere bevilgende bompenger, samt statlige og lokale midler på om lag 575 mill. kroner. Dette er midler som skal tilbakeføres til tiltak som har fått opprinnelig bevilgning, og som det må sikres finansiering av i påfølgende år, dersom man ikke finner grunnlag for permanente omdisponeringer.

Handlingsprogram 2012-15 Oslopakke 3
Forslag fra Styringsgruppen

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

Styringsgruppen ber om innspill til forslag til handlingsprogram innen 1. september 2011.

Regjeringen vil presentere rammer og prioriteringer av statlige midler og bompenger som del av Oslopakke 3 i Prop. 1 S (2011–12) i oktober.

Akershus fylkeskommune og Oslo kommune vil fatte vedtak om prioritering av fylkeskommunale og kommunale midler, samt bruk av bompenger fra Oslopakke 3, i forbindelse med behandling av budsjett og økonomiplan for 2012–15 før årsskiftet 2011–12.

Nils Aage Jegstad Fylkesordfører i Akershus	Jøran Kallmyr Byråd for miljø og samferdsel i Oslo	Elisabeth Enger Jernbanedirektør	Terje Moe Gustavsen Vegdirektør og leder av Styringsgruppen for Oslopakke 3

Handlingsprogram 2012-15 Oslopakke 3
Forslag fra Styringsgruppen

INNHOLD

FORORD
SAMMENDRAG 1
1 KORT OM OSLOPAKKE 3 4
1.1 BAKGRUNN OG ORGANISERING 4
1.2 OVERORDNEDE MÅL FOR OSLOPAKKE 3 5
1.3 SYSTEM FOR MÅLSTYRING 6
2 OSLOPAKKE 3 I 2010 7
2.1 BEHANDLING AV HANDLINGSPROGRAM 2011–14 7
2.2 GRUNNLAG FOR LANGSIKTIGE PRIORITERINGER 7
2.3 ØKONOMISKE NØKKELTALL FOR 2010 7
2.4 RAPPORTERING PÅ MÅLINDIKATORENE 10
3 HANDLINGSPROGRAM 2012–15 12
3.1 FORVENTEDE ØKONOMISKE RAMMER I HANDLINGSPROGRAMPERIODEN 12
3.2 UTGANGSPUNKT FOR STYRINGSGRUPPENS FORSLAG 12
3.3 FINANSIERING AV AKTIVITETSNIVÅ I 2012 – MIDLERTIDIGE OMDISPONERINGER 13
3.4 LÅNEBEHOV I 2013-15 14
4 FORSLAG TIL PRIORITERINGER 15
4.1 RIKSVEG 16
4.1.1 Store prosjekter 16
4.1.2 Programområder riksveg 18
4.2 LOKALE TILTAK I AKERSHUS 19
4.2.1 Veg – store prosjekter og programområder 19
4.2.2 Større kollektivtiltak 20
4.2.3 Tilskudd til drift av kollektivtransport fra Oslopakke 3 21
4.2.4 Planlegging 21
4.2.5 Trafikantbetaling til vognmateriell i Akershus 21
4.3 LOKALE TILTAK I OSLO 22
4.3.1 Veg – store prosjekter 22
4.3.2 Programområder 22
4.3.3 Tilskudd til drift av kollektivtransport fra Oslopakke 3 23
4.3.4 Opprustning T-bane og sporvognsnett 24
4.3.5 Planlegging 24
4.3.6 Trafikantbetaling til vognmateriell i Oslo 24
4.4 JERNBANEPRIORITERINGER I OSLO OG AKERSHUS 24
4.4.1 Store investeringsprosjekter 25
4.4.2 Investeringer i eksisterende jernbaneinfrastruktur 25
4.4.3 Innfartsparkering 26

VEDLEGG 1: Kollektivandel og fylkesfordeling Oslopakke 3

VEDLEGG 2: Prosjektportefølje i lokalt vedtak om Oslopakke 3 høsten 2006

VEDLEGG 3: Planstatus for prosjektportefølje i lokalt vedtak om Oslopakke 2 høsten 2006

VEDLEGG 4: Årsrapport Oslopakke 3 for 2010

Sammendrag

Handlingsprogrammet for Oslopakke 3 gir en samlet oversikt over planer for utvikling av transportsystemet i Oslo og Akershus i perioden 2012-15. Styringsgruppens forslag til handlingsprogram for Oslopakke 3 tar utgangspunkt i lokale vedtak og Stortingets behandling av Oslopakke 3. Et samlet handlingsprogram for Oslopakke 3 skal bidra til at samlet ressursinnsats er mest mulig i samsvar med målene for Oslopakke 3, samt fordele tilgjengelige bompenger mellom lokale myndigheter og staten.

Oslopakke 3 hadde en disponibel ramme på 4,5 mrd. kr i 2010, og et forbruk på 3,4 mrd. kr. Av totale disponible midler viser regnskapet et forbruk på 76 prosent. Ved inngangen til 2011 ble det overført om lag 1,1 mrd. kr fra 2010 og tidligere år. Av dette utgjorde bompenger, inklusive ubrukt låneramme, om lag 740 mill. kr.

For handlingsprogramperioden 2012-15 legger styringsgruppen til grunn følgende disponible ramme før eventuelt låneopptak:

2012-kroner	**2012**	**2013**	**2014**	**2015**	**HP 2012-15**
Disponibel ramme					
Bompenger (før rentekostnader)	1 958	1 964	2 028	1 993	7 942
Stat - riksveg	388	290	540	411	1 629
Oslo - investeringsmidler lokalt hovedveinett	181	181	181	181	724
Akershus - investeringsmidler fylkesveier	203	171	171	171	716
Sum disponibel ramme Oslopakke 3	**2 730**	**2 606**	**2 920**	**2 756**	**11 011**
Stat - jernbane	2 702	-	-	-	-
Sum disponibel ramme Oslopakke 3 inkl. stat - jernbane	**5 432**	**-**	**-**	**-**	**-**

Samlet ramme utgjør altså om lag 11,0 mrd i handlingsprogramperioden eksl. jernbaneinvesteringene. Bompenger er hovedfinansieringskilden til Oslopakke 3 og utgjør for perioden 2012-15 72 pst. av disponibel ramme eksklusive statens bidrag til jernbaneinvesteringer i regionen.

I påvente av avklaringene i 2011/2012 om de langsiktige prioriteringene innenfor Oslopakke 3, inklusive videre finansiering, og den samtidige innføringen av porteføljestyringssystemet, ønsker styringsgruppen å opprettholde et nivå på aktiviteten i 2012 som sikrer rasjonell anleggsdrift av pågående prosjekter og som muliggjør oppstart av prosjektene rv 22 Lillestrøm – Fetsund i Akershus og T-banestrekningen Lørensvingen i Oslo.

Dette mener styringsgruppen kan gjennomføres uten nytt låneopptak i 2012, men gjennom midlertidige omdisponeringer av tidligere bevilgede midler og ubrukt låneramme**.** Foreslått aktivitetsnivå i Handlingsprogram 2011-2014 for Oslopakke 3 i 2012 innebærer et bompengebehov på om lag 2 525 mill. kroner. Dette er om lag 575 mill. kroner høyere enn forventede bompengeinntekter i 2012.

Samtidig vil styringsgruppen legge til rette for at det blir mulig å omgjøre denne vurderingen våren 2012, når man har bedre kunnskap om framdriften på prosjektene. Dette gjøres ved å legge opp til anleggsstart på rv 22 og Lørensvingen høsten 2012. Det vil derfor være mulig å forskyve oppstart av disse prosjektene hvis det blir mindre midler tilgjengelige for midlertidig

omdisponering. Denne endelige vurderingen kan skje i tilknytning til revidert nasjonalbudsjett 2012.

Styringsgruppens forslag til handlingsprogram 2012–15 er en videreføring av handlingsprogram 2011–2014 med konsekvenser for 2015. Det er lagt vekt på å sikre midler til rasjonell gjennomføring av igangsatte prosjekter og realøkonomisk opprettholdelse av rammene til drift og mindre investeringer til kollektivtrafikk (Ruter), store kollektivprosjekter, programområder, samt lokale vei- og kollektivtiltak.

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

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

Følgende tabell gir en oversikt over proriteringene.

2012-kroner	**2012**				**2013**		**2014**		**2015**		**2012-2015***		
	Midl. omdisp	Stat/ lokalt	Bom/ annet	*Sum*	Stat/ lokalt	Bom/ annet	Stat/ lokalt	Bom/ annet	Stat/ lokalt	Bom/ annet	Stat/ lokalt	Bom/ annet	Totalt
Riksveg													
E16 Sandvika - Wøyen			25	*25*	52	273	157	543	143	507	352	1 348	1 700
E18 Bjørvikaprosjektet		50	290	*340*		348					50	638	688
Rv 150 Ulvensplitten - Sinsen		80	205	*285*		358	98	96			178	659	837
Rv 22 Lillestrøm - Fetsund	40		40	*80*		180		180		40		440	440
E18 Sydhavna	75	40	50	*165*	90	100	24	26		8	154	184	338
E6 Manglerudtunnel						10		10		10		30	30
Bussterminal Oslo						10	104		104		208	10	218
E18 Vestkorridor			50	*50*		450		500		500		1 500	1 500
Riksveg - programområder inkl. planlegging	65	218	115	*398*	148	155	157	126	156	203	679	599	1 278
Sum riksveg	**180**	**388**	**775**	*1 343*	**290**	**1 884**	**540**	**1 481**	**403**	**1 268**	**1 621**	**5 408**	**7 029**
Lokale vegtiltak og programområder													
Akershus	84	203	50	*337*	171	134	171	134	171	134	716	452	1 168
Oslo	68	181	50	*299*	181	118	181	118	181	118	724	404	1 128
Planlegging Oslo & Akershus	18		40	*58*		58		58		58		214	214
Sum lokale vegtiltak og programområder	**170**	**384**	**140**	*694*	**352**	**310**	**352**	**310**	**352**	**310**	**1 440**	**1 070**	**2 510**
Store kollektivtiltak													
Akershus - Fornebu			8	*8*		52		10				70	70
Akershus - Kolsåsbanen	115		210	*325*		400		375		50		1 035	1 035
Oslo - T-bane og trikk (inkl. Lørensvingen)	114		187	*301*		301		301		301		1 090	1 090
Sum store kollektivtiltak	**229**		**405**	*634*		**753**		**686**		**351**		**2 195**	**2 195**
Bompenger til drift og småinv. kollektiv													
Akershus			279	*279*		279		279		279		1 116	1 116
Oslo			351	*351*		351		351		351		1 404	1 404
Sum drift og småinvesteringer kollektiv			**630**	*630*		**630**		**630**		**630**		**2 520**	**2 520**
Sum Oslopakke 3	**579**	**772**	**1 950**	***3 301***	**642**	**3 577**	**892**	**3 107**	**755**	**2 559**	**3 061**	**11 193**	**14 254**

** Sum 2012-15 ikke inkl. midlertidige omdisponering i 2012*

Det foreslås stilt om lag 7 mrd. kr til disposisjon til tiltak på riksvegnettet innenfor Oslopakke 3 i perioden 2012-2015. Dette er fordelt med om lag 5,7 mrd. kr til store prosjekter og 1,3 mrd. kr på programområdene.

Det er foreslått å bruke ca. 7,2 mrd. kr på lokale tiltak i Oslo og Akershus, likt fordelt. Av dette utgjør bompenger om lag 5,8 mrd. kroner og egenfinansiering knyttet til investeringer i fylkes-/kommunalvegnettet om lag 1,4 mrd. kroner. Av denne rammen er det lagt til grunn at 630 mill. kr per år benyttes til å styrke driften av kollektivtrafikk i Oslo og Akershus i perioden 2012-15 i form av bompenger til drift og mindre investeringer.

Basert på det foreslåtte nivået utgjør driftsmidlene om lag 32% av netto bompengeinntekter i perioden. Andelen av de totale midlene i handlingsprogramperioden som går kollektivformål er 40%, for 2012 er det tilsvarende tallet 46%. Inkluderes rammen for jernbaneinvesteringer i 2012 er kollektivandelen av totale midler om lag 70%.

Nytt dobbeltspor mellom Oslo og Ski er det største jernbaneprosjektet i Nasjonal transportplan 2010–2019, og er planlagt ferdigstilt i 2018. Av andre prosjekter i perioden 2012-2015 har dobbeltsporutbyggingen mellom Eidsvoll og Hamar prioritet, og det settes av planleggings – og vedlikeholdsmidler til Alnabruterminalen. I tillegg gjøres det investeringer for å legge til rette for nye tog og ny grunnrute, inkl videre planframdrift på vendeanlegget på Høvik.

Styringsgruppens forslag til prioriteringer for perioden 2013–15 er i tråd med styrings-gruppens tidligere forslag til handlingsprogrammer og innebærer betydelig finansierings-behov ut over dagens rammer.

Med en forutsetning om gjennomsnittlig bompengeinntekter på 2,0 mrd. kroner årlig, er det udekkede finansieringsbehovet for årene 2013–15 på om lag 3,2 mrd. kroner. I tillegg vil det være nødvendig for å finansiere tilbakeføring av midlertidige omdisponeringer i 2012 på 575 mill. kroner (eventuelt et redusert beløp dersom man finner grunnlag for permanente omdisponeringer).

Forutsatt full tilbakeføring av omdisponerte midler i handlingsprogramperioden vil dette bety at akkumulert gjeld for Oslopakke 3 ved utgangen av 2015 anslås til å være i om lag 5,4 mrd. kroner, som vil innebære årlige rentekostnader på om lag 250 mill. kroner.

1 Kort om Oslopakke 3

1.1 Bakgrunn og organisering

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

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

Oslopakke 3 er lagt frem for Stortinget i to trinn. St.prp. nr. 40 (2007–2008) *Om Oslopakke 3 trinn 1* som primært omhandler bompengeordningen, 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.

Målrettet 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.

Det er i Oslopakke 3 lagt opp til årlig rullering av 4-årige handlingsprogrammer, som skal gi en samlet oversikt over planer for utvikling av transportsystemet i Oslo og Akershus i perioden. Handlingsprogrammet er basert på de lokale vedtakene og Stortingets behandling av Oslopakke 3. Et samlet handlingsprogram for Oslopakke 3 skal bidra til at samlet ressursinnsats er mest mulig i samsvar med målene for Oslopakke 3, samt fordele tilgjengelige bompenger mellom lokale myndigheter og staten.

Styringsgruppens fremmer på forsommeren forslag til handlingsprogram som blir lokalpolitisk behandlet i Akershus fylkeskommune og Oslo kommune før/etter sommeren. Regjeringen presentere rammer og prioriteringer av statlige midler og bompenger til Oslopakke 3 i Prop 1S (statsbudsjettet) i oktober. Akershus fylkeskommune og Oslo kommune fatter så endelige vedtak om prioritering av fylkeskommunale og kommunale midler i forbindelse med behandling av budsjett og økonomiplaner før årsskiftet.

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

1.2 Overordnede mål for Oslopakke 3

Hovedmålene til Oslopakke 3 fremkommer i St.meld. nr. 17 (2008-2009) om Oslopakke 3. Her slås det fast at Oslopakke 3 skal sikre god framkommelighet for alle trafikantgrupper i hovedstadsregionen, hvor viktige delmål er å

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

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

Utover disse kravene skal det framtidige transportsystemet bidra til ønskelig 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.

Styringsgruppen har, basert på de mål og forutsetninger som fremkommer i St.meld. nr. 17, arbeidet med å videreutvikle målbildet til Oslopakke 3. Arbeidet har resultert i at styringsgruppen har formulert fem hovedmål:

- God fremkommelighet for alle trafikantgrupper
- Større andel av transport med kollektiv, til fots og på sykkel
- Et sikkert transportsystem
- Et attraktivt og universelt utformet kollektivsystem
- Redusere miljøproblemer og bidra til god by- og tettstedskvalitet

Alle hovedmålene faller innenfor kategorien effektmål, enten effekter for brukere eller for samfunnet. For å kunne vurdere måloppnåelsen, er målene operasjonalisert gjennom indikatorer. Indikatorene er valgt ut på bakgrunn av vesentlighet og hvilken informasjon det må være fokus på. For å sikre etterprøvbarhet av måloppnåelsen, har det i arbeidet vært fokus på at indikatorene har tilstrekkelig kvalitet og validitet. Videre har det vært viktig at indikatorene har klare og presise definisjoner for nettopp å sikre at resultatene kan verifiseres i ettertid.

I arbeidet med valg av indikatorer, er det tatt utgangspunkt i eksisterende indikatorer og datagrunnlag som finnes hos partene i Oslopakke 3-samarbeidet. Det har videre vært fokus på å ha sammenheng og konsistens mellom målbildet til Oslopakke 3 på kollektivområdet og Oslo og Akershus sin målstyring av Ruter.

Akershus fylkeskommune har formulert kvalitetsmål for samferdsel og miljø. Det er et mål å stimulere til at flere i Akershus bruker kollektive transportmidler og at færre bruker bil – både for å bedre framkommeligheten på veiene og for å redusere lokale og globale utslipp fra vegtrafikken. Å videreutvikle fylkesvegnettet med vekt på trafikksikkerhet og fremkommelighet er samtidig et viktig fokusområde.

I Oslo er de overordnede målene å ha et godt bymiljø og en effektiv bydrift og effektive og miljøvennlige infrastrukturtjenester. Oslos strategi inneholder blant annet følgende elementer:

- Oslo skal ha et moderne, godt vedlikeholdt og miljøvennlig veinett
- Kollektivandelen av persontransporten i Oslo skal økes ytterligere
- Oslo skal ha en ryddig parkeringssituasjon
- Mer gods skal overføres fra vei til sjø- og togtransport
- Utslippene fra transportsektoren i Oslo reduseres med minst 20 prosent innen 2030

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

1.3 System for målstyring

Styringsgruppen mener at et godt mål- og resultatstyringssystem vil være et viktig underlag for arbeidet med rullering av fremtidige handlingsprogrammer og i langsiktige prioriteringer. Samtidig vil det måtte være rom for å gjøre de lokalpolitiske vurderinger som er nødvendige for å skape aksept for bompengeinnkrevingen og ta hensyn til rullering av en omfangsrik transportpakke i en region med mange samferdselsaktører.

Styringsgruppen vektlegger at mål- og resultatstyringssystemet skal være anvendelig som et styrings- og rapporteringsverktøy for årlig rullering av handlingsprogrammet. Det er lagt opp til en videreføring av de årlige rulleringene av 4-årig handlingsprogram for Oslopakke 3, blant annet av hensyn til årlig rullering av 4-årig økonomiplan i Oslo og Akershus.

Videre vil det være behov for god løpende kontroll av økonomi, fremdrift og eventuelle avvik i de store prosjektene. Rapportering av og redegjørelse for bruk av bompengeinntektene vil være et sentralt element i rapporteringen til staten og de lokale partene.

Styringsgruppen er for øvrig opptatt av at forhold som ligger utenfor Oslopakke 3 også vil påvirke måloppnåelsen. Dette gjelder blant annet utvikling i arealbruksmønster, parkeringspolitikk, og økonomisk og teknologisk utvikling som påvirker reisemønster og konsekvenser av transporten på ulike måter. Det er viktig å få til et godt samspill mellom tiltak og virkemidler innenfor Oslopakke 3, og andre virkemidler som ulike aktører har ansvar for.

I tillegg til å måle den løpende utviklingen i pakken, skal mål- og resultatsystemet fungere som et beslutningsunderlag for prioritering av nye prosjekter. I det pågående arbeidet med grunnlag for langsiktige prioriteringer, har mål- og resultatsystemet en sentral posisjon. Her skal det gjøres en faglig vurdering av hvilke effekter innretningene er forventet å ha på de ulike indikatorene. Dette, sammen med nytte-kost vurderinger, vil ligge til grunn for prioritering i Oslopakke 3 for perioden 2014–2023.

Styringsgruppen er opptatt av gode prosesser for utvelgelse av prosjekter og vil samarbeide tett med politisk forhandlingsutvalg om rammer og prioriteringer innenfor Oslopakke 3 for å sikre videre grunnlag for tverrpolitisk oppslutning.

2 Oslopakke 3 i 2010

2.1 Behandling av Handlingsprogram 2011–14

Styringsgruppen la frem sitt Handlingsprogram for 2011–14 i mai 2010. Flertallet i Akershus fylkesting og Oslo bystyre ga sin tilslutning til prioriteringene i Handlingsprogram for Oslopakke 3 for 2011–14 gjennom vedtak i henholdsvis juni og august 2010. Budsjett og låneopptak for 2011 fikk enstemmig tilslutning i fylkestinget og bystyret.

2011-budsjettet og låneopptak på inntil 0,5 mrd for 2011 ble omtalt i Prop 1S i oktober og fikk Stortingets tilslutning i desember 2010. Stortinget tok ikke stilling til handlings-programmet ut over dette.

2.2 Grunnlag for langsiktige prioriteringer

Høsten 2010 ble det etablert et mål- og resultatstyringssystem for Oslopakke 3. Det vises til eget kapittel om dette. Systemet for mål- og resultatstyring som skal ligge i bunn for de vurderinger som skal gjøres og et verktøy for prioriteringer av tiltak innenfor Oslopakke 3 i perioden 2014–2023.

Utviklingen av mål- og resultatstyringssystemet var første del av arbeidet med et beslutningsgrunnlag for langsiktige prioriteringer (GLP) i Oslopakke 3. Rammene og opplegget for GLP ble detaljert tidlig høst og presentert for den politiske referansegruppen for Oslopakke 3 i september 2010 og fikk tilslutning der.

Et stort faglig utredningsprogram skal gjennomføres og ferdigstilles høsten 2011. Arbeidet skal gjennomføres som et samarbeid mellom Oslopakke 3-partene og involverte transport-etater, og samordnes med NTP-arbeidet 2014–23 og det regionale plansamarbeidet for Oslo og Akershus.

Det foretas en helhetlig vurdering av transportsystemet med fokus på de tre hoved-korridorene inn mot byen og Oslo indre by. Samlet transportbehov og -kapasitet på veg, jernbane og kollektiv, og virkninger av tiltak i korridorene skal vurderes.

Målet er at dette skal gi styringsgruppen og de politiske foraene et bedre grunnlag for å gjøre helhetlige prioriteringer innenfor rammene for Oslopakke 3.

2.3 Økonomiske nøkkeltall for 2010

Oslopakke 3 hadde en disponibel ramme på 4,5 mrd. kr i 2010. Forbruket var på 3,4 mrd. kr, fordelt på 783 mill. kr i statlige og lokale midler, og vel 2,7 mrd. kr i bompenger inkl lån. Av totale disponible midler viser regnskapet et forbruk på 76 prosent. For øvrig vises til Årsrapport 2010 som ligger som vedlegg til Handlingsprogrammet.

Tabell 1 Disponible midler i 2010, forbruk og overførte midler til 2011 i Oslopakke 3.

	Disponibelt			Forbruk			Overføres 2011		
Riksveg	**Stat/ lokalt**	**Bom**	**Totalt**	**Stat/ lokalt**	**Bom**	**Totalt**	**Stat/ lokalt**	**Bom**	**Totalt**
Store prosjekter	453	883	1 335	369	788	1 157	84	95	178
Programområder	305	305	610	164	191	355	141	114	255
Sum riksveg	*757*	*1 188*	*1 945*	*533*	*979*	*1 512*	*225*	*208*	*433*
Lokale vegtiltak									
Strekningsvise prosjekter	24	82	106	4	9	13	19	73	93
Programområder	351	456	807	246	225	471	106	231	336
Sum lokale vegtiltak	*375*	*538*	*913*	*250*	*234*	*484*	*125*	*304*	*429*
Lokale kollektivtiltak									
Store prosjekt		996	996		805	805		191	191
Drift og småinvesteringer		668	668		633	633		35	35
Sum lokale kollektivtiltak		*1664*	*1664*		*1438*	*1438*		*226*	*226*
Sum Oslopakke 3	**1 132**	**3 390**	**4 522**	**783**	**2 652**	**3 434**	**349**	**738**	**1 088**

Riksveg
Statens vegvesen hadde et forbruk på vel 1,5 mrd. kr på riksveg. Av disse utgjorde statlige midler 500 mill. kr, mens bompenger utgjorde vel 1 mrd. kr. Regnskapet viser et forbruk på 78 prosent, resten overføres til 2011. Det har vært fokus på å holde et høyt aktivitetsnivå, hvor det er brukt mye midler på E18 Bjørvika og rv 150 Ulvensplitten–Sinsen. I tillegg har det blitt brukt midler på å sluttføre E6 Vinterbro–Assurtjern, forberedende arbeid på E18 Sydhavna og planlegging av E16 Wøyen–Bjørum.

Av disponibelt beløp på 388 mill. kr til programområdene i Oslo, ble 207 mill. kr brukt. Hoveddelen av disse midlene ble brukt på gang- og sykkeltiltak, trafikksikkerhetstiltak og tiltak for kollektivtrafikk og universell tilgjengelighet. I Akershus ble 145 mill. kr brukt, av 221 mill. kr disponibelt. Her ble det vesentligste av midlene brukt på trafikksikkerhetstiltak og tiltak for kollektivtrafikk og universell tilgjengelighet. Det ble totalt i Oslo og Akershus åpnet 1,3 km kollektivfelt. Det ble videre åpnet 800 m sykkelveg på riksveg i Oslo og Akershus, for eksempel den nye sykkelbroen ved Lysaker. Det kom kollektivfelt på Ring 3 fra Nydalen til Storo og på E18 Bjørvika – Mosseveien.. Den beregnede støyplagen (SPI) langs riksveg ble noe redusert i 2010.

Det vesentligste mindreforbruket finner man på programområdene, hvor 41 prosent overføres til 2011. Det er spesielt innenfor trafikksikkerhetstiltak og mindre kollektivtrafikktiltak at Statens vegvesen har hatt utfordringer med å gjennomføre alle prosjekter som planlagt. Dette skyldes bl.a. forsinkelser i anleggsarbeid og manglende planavklaringer.

Lokale vegtiltak
Innenfor lokale vegtiltak var det et forbruk på 500 mill. kr, likt fordelt på lokale midler og bompenger. Regnskapet viser et forbruk på 53 prosent. Av strekningsvise prosjekter i Akershus var disse prioritert i 2010:

- Fv. 154 Nordbyveien
- Fv. 154 Søndre Tverrvei
- Fv. 164 Løkkeåstunnelen
- Fv. 152 Ottarsrud – Gislerud (utsatt oppstart pga plansituasjonen)

På programområdene brukte Samferdselsetaten i Oslo i alt 237 mill. kr av 341 mill. kr disponibelt. Vel 130 mill. kr ble brukt på tiltak for kollektivtrafikk og universell tilgjengelighet, mens en stor andel av det resterende forbruket gikk til tiltak for gang og sykkel. Det ble etablert sykkelfelt i Ullevållsveien og i Østensjøveien, og brukt midler på planlegging og prosjektering av flere prosjekter. John Colletts plass er under oppføring for å bedre trafikkavviklingen og trafikksikkerheten i området. Aktiv signalprioritering av kollektivtrafikk er implementert i alle trafikklys hvor det går kollektivtrafikk i Oslo.

I Akershus var det 466 mill. kr disponibelt til bruk på programområdene på fylkesveg. 234 mill. kr ble brukt, hvor 104 mill. kr ble brukt på tiltak for gående og syklende, 45 mill. kr ble brukt på trafikksikkerhetstiltak og 43 mill. kr ble brukt på tiltak for kollektivtrafikk og universell tilgjengelighet. Det ble i 2010 bygget 35,7 km gang og sykkelveier i Akershus. Det er under oppføring flere sykkelveger i sykkelbyene Jessheim, Strømmen og Lillestrøm, og det er etablert 150 innfartsparkeringsplasser på Romerike.

Mindreforbruket på lokale vegtiltak er i hovedsak knyttet til strekningsvise prosjekter og programområdene i Akershus. Av de 422 mill. kr som overføres til 2011, er 324 mill. kr knyttet til Akershus-prosjekter. Det er flere årsaker til dette, bl a uavklart plangrunnlag og forsinket framdrift i flere prosjekter.

Lokale kollektivtiltak
For lokale kollektivtiltak var det i 2010 et forbruk på vel 1,4 mrd. kr i bompenger, hvor de store kollektivtiltakene utgjorde 800 mill. kr og midler til drift og småinvesteringer utgjorde 600 mill. kr. Regnskapet viser et forbruk på 86 prosent. Av store kollektivtiltak som fikk midler i 2010 var Kolsåsbanen, Holmenkollbanen og Lambertseterbanen.

Av midlene til drift og småinvesteringer sto metro for vel halvparten av forbruket i 2010. Økt frekvens på Grorud- og Furusetbanen, full toglengde på linje 4/6 mellom Jar og Bergkrystallen via Ringen og økt frekvens i ferie og helger er noe av det midlene har bidratt til. Midlene har videre bidratt til å kunne opprettholde eller øke kapasiteten/frekvensen i busstilbudet på blant annet Romerike, Asker og Bærum, Follo og Slemmestad. Midlene har også bidratt til drift av sanntidsinformasjonssystemet.

Mindreforbruket på de store kollektivtiltakene skyldes i hovedsak forsinket framdrift på noen T-bane- og trikkeprosjekter i Oslo, mens det for drift og småinvesteringer hovedsakelig skyldes at førerromssignalprosjektet i Akershus er utsatt.

Jernbanen
Til jernbaneinvesteringer i Oslo og Akershus var det i 2010 et budsjett på 2,4 mrd. kr, hvor vel 2,3 mrd. ble brukt. I tillegg til midler til nyanlegg og programområder, ble det i 2010 brukt midler på å tilrettelegge for nye tog og ny grunnrute, og fornyelsesprosjektet mellom Lysaker og Etterstad.

2.4 Rapportering på målindikatorene

Som en del av målstyringen vil det bli rapportert årlig på indikatorene i målstyringssystemet og tabellen nedenfor gir en oversikt over nivået i 2010.

Tabell 2. Indikatorer for Oslopakke 3 for Oslo og Akershus.

Mål	Indikator	Rapportering 2010
God framkommelighet for:		
Personbil og næringstrafikk	Hastighet i rush på hovedvegnettet	33,5 km/t
	Rushtidsvarighet	n/a
Kollektiv	Reisehastighet i rush for buss og trikk	21,8 km/t
	Punktlighet*	Buss, trikk og T-bane: 53 % Tog: 85 %
Gang og sykkel	Antall km sammenhengende sykkelvegnett	X
	Antall syklende (% endring fra 2009-10)	14 %
Større andel av transporten med kollektiv, til fots og på sykkel	Kollektivtrafikk som andel av motorisert transport	31
	Syklende og gående som andel av all transport	28
Redusere drepte og hardt skadde	Antall drepte og hardt skadde på alle transportformer (drepte\hardt skadde)	33/131
Et attraktivt og universelt utformet kollektivsystem	Gjennomsnittlig avgangsfrekvens pr stasjon/holdeplass (trikk, T-bane og buss)	1,28 pr time
	Tilbudt kapasitet	Buss, T-bane, trikk: 6486 mill plasskm Tog: 3067 mill. setekm
	Andel av innbyggerne som er fornøyd med kollektivtilbudet (omdømme)	68 %
	Brukertilfredshet kollektivreisende	91 %
	Andel holdeplasser/stasjoner for buss, trikk og T-bane som er universelt utformet, vektet etter antall påstigende.	20%
Redusere miljøproblemer og bidra til god by- og tettstedskvalitet	Utslipp av klimagasser målt i tonn CO_2-ekvivalenter.	1774
	Antall personer eksponert for NO_2 over nasjonalt mål.	32
	Antall personer eksponert for svevestøv (PM10) over nasjonalt mål.	725
	Antall personer utsatt for støy (over 40dB).	873 (kun veg)
	Trafikkutvikling på hovedveger kontra lokale veger.	n/a
	Opplevd kvalitet av by- og tettsted.	n/a

* Punktlighet for buss, trikk og T-bane er definert som mindre enn 3 minutt forsinkelse ved passering Jernbanetorget. For tog er definisjonen mindre enn 4 min forsinkelse ved endestasjonen
n/a: Foregår metodisk utvikling, x: Ikke mottatt grunnlag for 2010.

Det har vært fokus på å innhente tallgrunnlaget for 2010, derfor vises ikke utvikling fra foregående år for de fleste indikatorene i årets rapportering. Dette blir imidlertid en del av rapporteringen neste år. Det gjenstår noe arbeid på å sikre at grunnlaget for indikatorene er likt hos alle aktørene, og det gjenstår noe metodisk utvikling på de tre nyutviklede indikatorene. Det arbeides videre med dette i 2011.

Framkommelighetsmålet er delt opp i tre delmål som igjen har indikatorer under seg. Under delmålet god framkommelighet for personbil og næringstrafikk var det i 2010 en gjennomsnittlig hastighet i rush på hovedvegnettet på 33,5 km/t. Den andre indikatoren under dette delmålet er under utvikling, og skal vise gjennomsnittlig varighet av morgen- og ettermiddagsrushet på hovedvegnettet. Målet er å kunne rapportere på indikatoren i 2011-rapporteringen. Indikatoren som viser reisehastigheten for kollektiv viser en gjennomsnittlig reisehastighet i rush på 21,8 km/t som inkluderer oppholdstid på holdeplass. Gledelig er det å se at indikatoren for sykkel viser at det har vært en økning på 14 prosent i antall syklende i fra 2009 til 2010.

Målet om at større andel av transporten skal skje med de miljøvennlige transportformene har i seg to indikatorer. Kollektivtransport som andel av motorisert transport viser at kollektivandelen i 2010 var 31 prosent, mot 29 prosent i 2009. Sykkel og gange hadde en andel på 28 prosent av all transport i 2010, det samme som i 2009.

Indikatoren under sikkerhetsmålet viser at det ble drept 33 personer på alle transportformer i Oslo og Akershus i 2010, og 131 hardt skadde.

Under målet om et attraktivt og universelt utformet kollektivsystem rapporteres det på fem indikatorer i 2010. Det var i gjennomsnitt 1,28 avganger pr time på hver stasjon/holdeplass for buss, trikk og T-bane i 2010. Det ble tilbudt om lag 6,5 mrd. plasskm på buss, trikk og T-bane og vel tre mrd. setekm på tog. 68 prosent av befolkningen i Oslo og Akershus var fornøyd eller meget fornøyd med kollektivsystemet, mot 63 prosent i 2009. Bruker-tilfredsheten er enda høyere. Hele ni av ti som er intervjuet om bord i kollektivmidlene er fornøyd eller meget fornøyd med kollektivtilbudet. Andelen holdeplasser og stasjoner for buss, trikk og T-bane som er universelt utformet er 20 prosent.

Indikatorene under målet om at Oslopakke 3 skal redusere miljøproblemer og bidra til god by- og tettstedsutvikling viser at det, i henhold til Statistisk sentralbyrå og Ruter, ble sluppet ut 1774 tonn CO_2-ekvivalenter i Oslo og Akershus i 2010. Det var ingen endring i beregnet antall personer eksponert for NO_2 over nasjonalt mål langs europaveg og riksveg. Det var heller ikke beregnet endringer i antall personer eksponert for svevestøv over nasjonalt mål og kun små endringer i antall personer utsatt for støy fra vegtrafikk over 40dB.

3 Handlingsprogram 2012–15

3.1 Forventede økonomiske rammer i handlingsprogramperioden

For handlingsprogramperioden 2012-15 legger styringsgruppen til grunn følgende disponible ramme uten ytterligere låneopptak:

Tabell 3 Disponibel ramme for Oslopakke 3 i perioden 2012-15

2012-kroner	2012	2013	2014	2015	HP 2012-15
Disponibel ramme					
Bompenger (før rentekostnader)	1 958	1 964	2 028	1 993	7 942
Stat - riksveg	388	290	540	411	1 629
Oslo - investeringsmidler lokalt hovedveinett	181	181	181	181	724
Akershus - investeringsmidler fylkesveier	203	171	171	171	716
Sum disponibel ramme Oslopakke 3	**2 730**	**2 606**	**2 920**	**2 756**	**11 011**
Stat - jernbane	2 702	-	-	-	-
Sum disponibel ramme Oslopakke 3 inkl. stat - jernbane	**5 432**	**-**	**-**	**-**	**-**

Samlet ramme utgjør altså om lag 11,0 mrd i handlingsprogramperioden eksl. jernbane-investeringene.

Bompenger er hovedfinansieringskilden til Oslopakke 3 og utgjør for perioden 2012-15 72 pst. av disponibel ramme eksklusive statens bidrag til jernbaneinvesteringer i regionen.

Forventede netto bompenger fra Fjellinjen i 2012-kroner er basert på regelmessig konsum-prisjustering av satsene og 1 pst. trafikkvekst i perioden. Dette gir bompengeinntekter i 4-årsperioden på om lag 7,9 mrd. kroner som tilsvarer et gjennomsnittlig årlig bidrag på rett i underkant av 2,0 mrd. kroner.

For 2012 er statsmidler i Statens vegvesens budsjettforslag for riksveg lagt til grunn. For 2013 er rammen i Statens vegvesens handlingsprogram 2010-13 innarbeidet. For 2014 og 2015 ligger det statlige bidraget på gjennomsnittlig årlig ramme til riksveg i NTP for perioden 2014-19.

For Akershus' del er rammen i økonomiplan 2011-14 for fylkesveier lagt til grunn, med videreføring av realnivå for 2015. For Oslos del er realnivå fra 2011 videreført, som tilsvarer nivået i kommuneproposisjonens rammetilskudd til Oslo (investeringsmidler) for tidligere riksveger.

3.2 Utgangspunkt for styringsgruppens forslag

I påvente av avklaringene i 2011/2012 om de langsiktige prioriteringene innenfor Oslopakke 3, inklusive videre finansiering, og den samtidige innføringen av porteføljestyringssystemet, ønsker styringsgruppen å opprettholde et nivå på aktiviteten i 2012 som sikrer rasjonell anleggsdrift av pågående prosjekter og som muliggjør oppstart av prosjektene rv 22 Lillestrøm – Fetsund i Akershus og T-banestrekningen Lørensvingen i Oslo.

Dette mener styringsgruppen kan gjennomføres uten nytt låneopptak i 2012, men gjennom midlertidige omdisponeringer av tidligere bevilgede midler og ubrukt låneramme, se neste kapittel.

Samtidig vil styringsgruppen legge til rette for at det blir mulig å omgjøre denne vurderingen våren 2012, når man har bedre kunnskap om framdriften på prosjektene. Dette gjøres ved å legge opp til anleggsstart på rv 22 og Lørensvingen høsten 2012. Det vil derfor være mulig å forskyve oppstart av disse prosjektene hvis det blir mindre midler tilgjengelige for midlertidig omdisponering. Denne endelige vurderingen kan skje i tilknytning til RNB 2012.

Styringsgruppen mener at det er mulig å opprettholde rasjonell anleggsdrift for pågående prosjekter uten ytterligere låneopptak. En eventuell oppstart av rv 22 og Lørensvingen vil imidlertid kreve låneopptak etter 2012 dersom dagens finansieringsløsning ikke endres. Styringsgruppen legger til grunn at den politiske behandlingen av "Oslopakke 3 – grunnlag for langsiktige prioriteringer" (GLP) og en finansieringsløsning vil foreligge våren 2012, slik at det også bli mulig å vurdere den videre finansieringen av rv 22 og Lørensvingen sammen med øvrige prosjekter i Oslopakke 3 våren 2012, før framlegging av Revidert Nasjonalbudsjett 2012.

Med dette opplegget mener styringsgruppen at det legges til rette for rasjonell anleggsdrift av pågående prosjekter og oppstart av rv 22 og Lørensvingen i 2012, samtidig som det er en slik fleksibilitet i forslaget at det er mulig å omgjøre opplegget når man har bedre kunnskap om framdriften i pågående prosjekter og når GLP-arbeidet er avsluttet.

3.3 Finansiering av aktivitetsnivå i 2012 – midlertidige omdisponeringer

Foreslått aktivitetsnivå i Handlingsprogram 2011-2014 for Oslopakke 3 i 2012 innebærer et bompengebehov på om lag 2 525 mill. kroner. Dette er om lag 575 mill. kroner høyere enn forventede bompengeinntekter i 2012.

Styringsgruppen mener det er grunnlag for og foreslår at det for 2012 gjøres midlertidige omdisponeringer av tidligere bevilgede midler på om lag 575 mill. kroner. Ved inngangen til 2011 ble det overført om lag 1,1 mrd. kr fra 2010 og tidligere år. Av dette utgjorde bompenger, inklusive ubrukt låneramme, om lag 740 mill. kr.

Etter en overordnet vurdering av bruken av midler i 2011 og 2012 mener styringsgruppen at det er mulig å omdisponere de 575 mill. kr som det er behov for. Risikoen for at det blir et vesentlig høyere aktivitetsnivå i 2011 og 2012 enn i 2010, slik at det ikke blir mulig å omdisponere så mye midler, vurderes som liten.

Midlertidig omdisponerte midler må tilbakeføres til de prosjektene de opprinnelig ble bevilget til. Dette betyr at prosjekter som er tilgodesett med midlertidig omdisponerte midler, i tillegg til bevilgninger for rasjonell framdrift i årene fremover trenger midler for tilbakebetaling av lån fra andre prosjekter.

3.4 Lånebehov i 2013-15

Styringsgruppens forslag til prioriteringer for perioden 2013–15 er i tråd med styrings-gruppens tidligere forslag til handlingsprogrammer og innebærer betydelig finansierings-behov ut over dagens rammer.

Med en forutsetning om gjennomsnittlig bompengeinntekter på 2,0 mrd. kroner årlig, er det udekkede finansieringsbehovet for årene 2013–15 på om lag 3,2 mrd. kroner. I tillegg vil det være nødvendig for å finansiere tilbakeføring av midlertidige omdisponeringer i 2012 på 575 mill. kroner (eventuelt et redusert beløp dersom man finner grunnlag for permanente omdisponeringer).

Forutsatt full tilbakeføring av omdisponerte midler i handlingsprogramperioden vil dette bety at akkumulert gjeld for Oslopakke 3 ved utgangen av 2015 anslås til å være i om lag 5,4 mrd. kroner, som vil innebære årlige rentekostnader på om lag 250 mill. kroner.

Styringsgruppen legger til grunn at de politiske avklaringene om prioritering og finansiering av Oslopakke 3 vil foreligge i tide til rullering av Handlingsprogram 2013–16 og NTP 2014–23.

Selv om styringsgruppen mener at et ytterligere låneopptak i perioden 2013–15 vil være riktig, vurderes det likevel at det er mulig å opprettholde rasjonell anleggsdrift av prosjekter som er igangsatt per i dag og driftsmidler til Ruter uten låneopptak.

4 Forslag til prioriteringer

Styringsgruppens forslag til handlingsprogram 2012–15 er en videreføring av handlingsprogram 2011–2014 med konsekvenser for 2015. Dette er i tråd med styringsgruppens intensjon om årlig, forenklet rullering av handlingsprogrammet.

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

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

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

Alle tall er i oppgitt i 2012-kroner hvor ikke annet er oppgitt.

Tabell 4 Styringsgruppens forslag til Handlingsprogram 2012–15 for Oslopakke 3

2012-kroner	**2012**				**2013**		**2014**		**2015**		**2012-2015***		
	Midl. omdisp	Stat/ lokalt	Bom/ annet	*Sum*	Stat/ lokalt	Bom/ annet	Stat/ lokalt	Bom/ annet	Stat/ lokalt	Bom/ annet	Stat/ lokalt	Bom/ annet	Totalt
Riksveg													
E16 Sandvika - Wøyen			25	*25*	52	273	157	543	143	507	352	1 348	1 700
E18 Bjørvikaprosjektet		50	290	*340*		348					50	638	688
Rv 150 Ulvensplitten - Sinsen		80	205	*285*		358	98	96			178	659	837
Rv 22 Lillestrøm - Fetsund	40		40	*80*		180		180		40		440	440
E18 Sydhavna	75	40	50	*165*	90	100	24	26		8	154	184	338
E6 Manglerudtunnel						10		10		10		30	30
Bussterminal Oslo						10	104		104		208	10	218
E18 Vestkorridor			50	*50*		450		500		500		1 500	1 500
Riksveg - programområder inkl. planlegging	65	218	115	*398*	148	155	157	126	156	203	679	599	1 278
Sum riksveg	**180**	**388**	**775**	*1 343*	**290**	**1 884**	**540**	**1 481**	**403**	**1 268**	**1 621**	**5 408**	**7 029**
Lokale vegtiltak og programområder													
Akershus	84	203	50	*337*	171	134	171	134	171	134	716	452	1 168
Oslo	68	181	50	*299*	181	118	181	118	181	118	724	404	1 128
Planlegging Oslo & Akershus	18		40	*58*		58		58		58		214	214
Sum lokale vegtiltak og programområder	**170**	**384**	**140**	*694*	**352**	**310**	**352**	**310**	**352**	**310**	**1 440**	**1 070**	**2 510**
Store kollektivtiltak													
Akershus - Fornebu			8	*8*		52		10				70	70
Akershus - Kolsåsbanen	115		210	*325*		400		375		50		1 035	1 035
Oslo - T-bane og trikk (inkl. Lørensvingen)	114		187	*301*		301		301		301		1 090	1 090
Sum store kollektivtiltak	**229**		**405**	*634*		**753**		**686**		**351**		**2 195**	**2 195**
Bompenger til drift og småinv. kollektiv													
Akershus			279	*279*		279		279		279		1 116	1 116
Oslo			351	*351*		351		351		351		1 404	1 404
Sum drift og småinvesteringer kollektiv			**630**	*630*		**630**		**630**		**630**		**2 520**	**2 520**
Sum Oslopakke 3	**579**	**772**	**1 950**	***3 301***	**642**	**3 577**	**892**	**3 107**	**755**	**2 559**	**3 061**	**11 193**	**14 254**

** Sum 2012-15 ikke inkl. midlertidige omdisponering i 2012*

4.1 Riksveg

Det foreslås stilt om lag 1,3 mrd. kr til disposisjon til tiltak på riksvegnettet innenfor Oslopakke 3 i 2012. Dette er fordelt med om lag 0,9 mrd. kr til store prosjekter og 0,4 mrd. kr på programområdene.

4.1.1 Store prosjekter

Tabell 4.1 tar utgangspunkt i styringsgruppens handlingsprogram for 2011–14 og viser forslag til prioritering av midler til store prosjekter i 2012. Tabellen viser dessuten bindinger knyttet til igangsatte prosjekter i 2013–15.

E18 Sydhavna
Prosjektet er kostnadsberegnet til 495 mill. kr og omfatter bygging av nytt kryss på E18 Mosseveien med ny bru ned til havna. I tillegg skal om lag 900 m av Mosseveien utvides med kollektivfelt. Reguleringsplan for prosjektet ble vedtatt i januar 2010. I forslag til budsjett 2012 er det satt av 165 mill. kr til prosjektet, hvorav 90 mill. kroner bevilget for 2012 og 75 mill. kroner i form av midlertidig omdisponering. Tidspunkt for ferdigstilling er 2014 eller 2015 avhengig av Oslo kommunes krav knyttet til bebyggelsen i Kongshavn.

E18 Bjørvikaprosjektet
Anlegget ble påbegynt i 2005 og første etappe, Operatunnelen, ble åpnet for trafikk september 2010. Andre etappe, nytt lokalvegsystem i området, er planlagt sluttført i 2013-2014. Totalkostnaden er ca. 6,1 mrd. 2012-kr, og det foreslås bevilget 340 mill. kr til prosjektet i 2012.

Rv 150 Ulven - Sinsen
Anlegget ble påbegynt i 2008 og forventes åpnet for trafikk i 2013. Totalkostnaden er ca. 3,8 mrd. 2012-kr. Ring 3 legges i to parallelle tunnelløp mellom Økern og Sinsen, og Østre Aker vei legges i tunnel forbi Økern. I tillegg bygges flere nye lokalvegforbindelser. Ved å skille lokaltrafikk og gjennomgangstrafikk oppnås bedre trafikkavvikling, økt trafikksikkerhet og bedre nærmiljø. Prosjektet gir gode muligheter for ny bolig- og næringsutvikling i området. Det foreslås bevilget 285 mill. kr til prosjektet i 2012.

E6 Alnabruterminalen
Reguleringsplan for terminalen med riksvegtilknytning fra Nedre Kalbakkvei via Alfasetveien ble vedtatt februar 2010. Oppstart av prosjektet er utsatt i påvente av utredningsarbeid knyttet til ulike alternativer for sydvendt atkomst til E6. Forprosjekt vil foreligge høsten 2011. Dersom det blir aktuelt å gå videre med detaljregulering av ny direkteatkomst til E6, må behovet for firefelts Alfasetvei vurderes på nytt.

Rv 22 Lillestrøm - Fetsund
Prosjektet omfatter utvidelse av eksisterende veg til fire felt med midtdeler. Prosjektet vil gi bedre framkommelighet og trafikksikkerhet på strekningen. Kostnadsanslaget er om lag 470 mill. kr. Byggeplanlegging, grunnerverv og kvalitetssikring av kostnadsanslag pågår. Styrings-gruppen foreslår oppstart i 2012 og at det settes av 80 mill. kr i 2012, hvorav 40 mill. kroner bevilget for 2012 og 40 mill. kroner i form av midlertidig omdisponering. Det tas sikte på åpning i slutten av 2014.

E16 Sandvika - Wøyen
Ny E16 mellom Sandvika og Wøyen vil blant annet bidra til økt trafikksikkerhet og til videre byutvikling i Sandvika. Prosjektet omfatter bygging av 3,2 km ny firefelts veg. Omleggingen av E16 er planlagt slik at den kan kombineres med ulike løsninger for framtidig E18. Reguleringsplan for prosjektet forventes vedtatt juni 2011. Prosjektet har kostnadsanslag 2140 mill kr. I budsjett for Oslopakke 3 for 2012 har styringsgruppen foreslått 25 mill. kr til planlegging av prosjektet, som er 75 mill. lavere enn Statens vegvesens høringsutkast til riksvegbudsjett 2012.

E18 Vestkorridoren
Vegsystemet vestover fra Oslo har store forsinkelser i rushtrafikken. Samtidig er det dårlig punktlighet og kapasitet på deler av kollektivsystemet. For å kunne håndtere forventet vekst i transportetterspørsel på en effektiv og miljøvennlig måte, er det et mål å øke kollektiv-andelen. I videre planlegging vil det derfor legges stor vekt på å styrke kollektivtransport i konkurranse med bil.

Styringsgruppa foreslår å prioritere 50 mill. kr til forberedelser av E18 i Vestkorridoren i 2012. Midlene kan brukes til prosjektering og til grunnerverv. Den videre fremdriften vil bl.a. være avhengig av planbehandlingen i Bærum og Oslo.

E6 ved Manglerud
Statens vegvesens Sørkorridorutredning fra 2009 anbefaler utbedring av E6 fra Klemetsrud forbi Manglerud for å redusere støy, forurensing og barriereeffekter av dagens veg. Statens vegvesen forbereder planarbeid for E6 Klemetsrud–Teisen med sikte på å utarbeide plan-program og gjennomføre konsekvensutredning i 2011–12. Det legges opp til utredning av flere alternativer på strekningen Abildsø–Teisen med både kort, lang og ekstralang tunnel. På strekningen Klemetsrud–Abildsø–Ryen vil det bli utredet kollektiv-/sambruksfelt for å bedre framkommeligheten for kollektivtransport og gods.

Bussterminal i Oslo
Bussterminalen på Vaterland ble renovert i 2009 og første fase av gateterminal i Schweigaards gate er under bygging. Dette vil gi noe økt kapasitet, men ikke tilstrekkelig til å møte forventet vekst.

På bakgrunn av utredninger av ulike alternative lokaliseringer, anbefaler Ruter en løsning over sporområdet på Oslo S. Dette vurderes som gunstig for byutviklingen i Bjørvika, nærhet til Oslo S og kan kobles til en østre stasjonsinngang til Oslo S. Jernbaneverket kan ikke akseptere bussterminal på lokk over sporområdet på vestsiden av Nylandsbrua som låser stasjonens infrastruktur og er skeptiske til en overbygging av det østre sporområdet. Jernbaneverket ser det som svært viktig at det ikke fremmes nye byggeprosjekter over sporområdet og trakt/kulvert som kan medføre ulemper for avvikling av togtrafikken og sette begrensninger for den framtidige utviklingen av jernbanen og Oslo S som landets viktigste kollektivknutepunkt.

Byrådet har lagt fram forslag til områdeprogram for Oslo S som er ventet behandlet i bystyret august 2011. Byrådet støtter Plan- og bygningsetatens og Ruters anbefaling angående lokalisering av bussterminal på lokk over sporområdene på Oslo S. Det anbefales

at mulighetene for dette avklares nærmere i arbeidet med Nasjonal transportplan og Oslopakke 3, i samarbeid mellom de berørte partene. Framdriften som legges til grunn i handlingsprogramforslaget, er avhengig av rask avklaring av områdeprogram, og deretter reguleringsplan.

Styringsgruppen forutsetter nært samarbeid mellom berørte parter og ønsker å prioritere ny bussterminal med god framkommelighet for buss, økt kapasitet og kortere gangavstander for omstigning til annet kollektivtilbud, inkl. jernbane. Det er satt av 200 mill i statlig bidrag i NTP-2010–19 for perioden 2014–19. Styringsgruppen foreslår at det settes av 10 mill til planlegging i 2013 og ca 100 mill. i hhv 2014 og 2015 til prosjektet.

4.1.2 Programområder riksveg

Programområdene omfatter mindre utbedringer, gang- og sykkelveger, trafikksikkerhets-tiltak, miljø- og servicetiltak, kollektivtrafikktiltak og planlegging. Det er i budsjettet for 2012 for riksveger i Oslo og Akershus foreslått nesten 400 mill. kr til disposisjon til slike typer tiltak. Av dette utgjør statlige midler 218 mill. kr.

Tabell 5 Midler til programområder på riksveg. Fordeling av midlene på de enkelte programområdene i 2014 og 2015 vil bli avklart gjennom Statens vegvesens arbeid med Handlingsprogram 2014-17.

2012-kroner	**2012**			**2013**			**2014**			**2015**			**HP 2012-15**		
Riksveg - programområder	Stat	Bom*	***Sum***	Stat	Bom	***Sum***	Stat	Bom	***Sum***	Stat	Bom	***Sum***	Stat	Bom	***Sum***
Mindre utbedringer	134	-	*134*	82	-	*82*									
Gang- og sykkelveger	31	84	*115*	27	48	*75*									
Trafikksikkerhetstiltak	9	13	*22*	1	49	*50*									
Miljø- og servicetiltak	13	25	*38*	3	7	*10*									
Kollektiv og universell utforming	22	44	*66*	30	40	*70*									
Planlegging	9	16	*25*	5	11	*16*									
SUM	**218**	**180**	***398***	**148**	**155**	***303***	**156**	**126**	***283***	**170**	**208**	***378***	**693**	**670**	***1 362***
*Inkl midlertidig omdisponerte midler, jf tabell 4															

Mindre utbedringer

Mindre utbedringer omfatter bl.a. forsterking av veg, oppgradering av tunneler og bruer og rehabilitering av vegutstyr. Tiltak i tunneler, blant annet Brynstunnelen, Hammersborg-tunnelen og Ekebergtunnelen samt rehabilitering av Stubberudmyra bru på E6 i Oslo, utgjør den største andelen i 2012.

Gang- og sykkelveger

Om lag 80 pst. av midlene til dette programområdet er i handlingsprogram riksveg 2010–13 avsatt til sammenhengende sykkelvegnett. Resten av rammen er i hovedsak disponert til forbedring av eksisterende sykkelveger etter sykkelveg-inspeksjoner. I forslaget er det blant annet avsatt midler til sykkelveg på E18 Nygårdskrysset – Vinterbru og Fiskevollbukta – Ulvøybrua, på rv. 150 Vinderen – Gaustad og på E6 Furuset – bygrensa.

Trafikksikkerhetstiltak

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

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

Kollektivtrafikktiltak
Tiltakene omfatter oppgradering av holdeplasser og kollektivknutepunkter, etablering av kollektivfelt og andre fysiske tiltak som gir bedre framkommelighet for kollektivtransport på riksveg og økt tilgjengelighet til kollektivtilbudet. Prinsippet om universell utforming legges til grunn for planlegging av tiltakene. I 2012 foreslås midler til kollektivfelt på E6 Sandstuveien – Ryen og kollektivfelt på rv. 4 Sinsen–Bjerke. Det settes også av midler til utbedring/oppgradering av flere holdeplasser.

4.2 Lokale tiltak i Akershus

I handlingsprogrammet for Oslopakke 3 er det foreslått å bruke ca. 950 mill. kroner på lokale tiltak i Akershus i 2012. Av dette utgjør bevilgede bompenger og midlertidige omdisponeringer om lag 750 mill. kroner og egenfinansiering knyttet til investeringer i det nye fylkesvegnettet om lag 200 mill. kroner. I tillegg bevilger fylkeskommunen om lag 600 mill. kroner til drift av kollektivtransport som også inkluderer drift av kollektivterminaler.

Det fylkeskommunale bidraget til Oslopakke 3 fastlegges i forbindelse med fylkestingets behandling av økonomiplan 2012–15 og budsjettet for 2012. Spesifiseringen mellom strekningsvise investeringer og de ulike programområdene vil bli detaljert i den lokale Samferdselsplanen for Akershus.

4.2.1 Veg – store prosjekter og programområder

Forslag til handlingsprogram 2012–15 legger til grunn årlig bompengebidrag til store prosjekter (strekningsvise tiltak) og programområder på fylkesvegnettet på 134 mill 2012-kroner. Prosjektene for perioden 2012–15 vil bli konkretisert i Lokal samferdselsplan for Akershus 2012–15, nedenfor gis oversikt basert på HP 2011–14. I arbeidet med lokal samferdselsplan legges det til grunn en videreføring av dagens nivå i 2015.

Store prosjekter
I Handlingsprogram for fylkesveger 2011–14 var det satt av 153 millioner 2011-kroner til strekningsvise tiltak. Dette gjaldt fire veglenker:

- Rv 152 Ottarsrud–Gislerud i Frogn, ny adkomstveg til Drøbak fra Oslofjordforbindelsen Rv 23. Prosjektet skulle opprinnelig starte opp i 2011, men er utsatt. Reguleringsplan fra 1997 avvek fra dagens standard og hadde uløste problemer i anleggsperioden. I 2010 ble arbeidet med ny reguleringsplan startet opp. Det tas sikte på anleggsstart i 2014.
- Rv 154 Nordbyveien, miljø og trafikksikkerhet i forbindelse med ny samleveg mot Ski sentrum, ferdigstillelse av 1. etappe og gjennomføring av 2. etappe.
- Rv 164 Løkkåstunnelen, ny tunnel (180 m) ved Sandvika sentrum og ombygging av tilgrensende vegnett. Nytt kostnadsoverslag tilsier kostnadsøkning på 50 mill kr. Plangrunnlaget klart, planlagt anleggsstart i 2011 og ferdigstillelse 2012

- Ny tverrveg i Jessheim, oppstartsbevilgning i 2013. Det er forutsatt 50 % lokal finansiering.

Mindre utbedringer
I Handlingsprogram for fylkesveger 2011–14 var det satt av 114 millioner 2011-kroner til mindre utbedringer, mellom annet for å løse akutte behov for utbedringer av blant annet bruer og tunneler.

Gang- og sykkelveier
I Handlingsprogram for fylkesveger 2011–14 var det satt av 265 millioner 2011-kroner til gang- og sykkelveger. Det er lagt opp til å ferdigstille mange prosjekter i perioden slik at nye prosjekter kan starte opp i 2015. Lokal samferdselsplan gir en detaljert oversikt over prosjektene.

Trafikksikkerhetstiltak
I Handlingsprogram for fylkesveger 2011–14 var det satt av 206 millioner 2011-kroner til trafikksikkerhetstiltak. I perioden 2012–15 vil det arbeides med en rekke enkeltprosjekter (kryssutbedringer, kurveutretting, midtdeler). I tillegg kommer generelle tiltak som Aksjon skolevei (12 mill kr per år) og TS-revisjoner.

Miljø- og servicetiltak
I Handlingsprogram for fylkesveger 2011–14 var det satt av 84 millioner 2011-kroner til miljø- og servicetiltak. Dette omfatter blant annet miljøgater, støyskjerming og støtte til prosjekt ”Hydrogenveien” som skal legge til rette for innføring av hydrogen som energibærer i transportsektoren.

Kollektivtrafikktiltak
I Handlingsprogram for fylkesveger 2011–14 var det satt av 335 millioner 2011-kroner til kollektivtrafikktiltak. Eksempel på større prosjekter i perioden 2011–14 er kollektivfelt Åsenhagen – Skedsmokorset (56 mill. kr) og oppgradering Heggedal kollektivknutepunkt (70 mill kr i tillegg til et tilsvarende beløp over JBVs budsjett). Det tas sikte på å bruke til sammen ca 106 mill 2011-kr til innfartsparkering (inkl 33 mill kr fra eget fond) i perioden 2011–14. Bruken av midler samordnes med tiltak i Jernbaneverkets handlingsprogram.

4.2.2 Større kollektivtiltak

Kolsåsbanen
Kolsåsbanen ble gjenåpnet til Jar stasjon desember 2010. Planlagt åpning av nye stasjoner på Ringstabekk og Bekkestua i august 2011. Bekkestua vil som Jar stasjon, også bli tilrettelagt for trikk som kjører Lilleakerbanen via Skøyen og Solli plass og videre gjennom Oslo sentrum.

Anleggsarbeidet på parsellen Bekkestua–Gjønnes startet opp mars 2011. Ny stasjon på Gjønnes med innfartsparkering er planlagt tatt i bruk i 2012.

Reguleringsplan og konsekvensutredning ble godkjent høst 2010 for strekningen Gjønnes til Haslum og det arbeides med kvalitetssikring av kostnadsanslaget. Planlagt byggestart tidlig 2012 og åpning høsten 2013. For neste delstrekning Haslum til Avløs foreligger det vedtatt reguleringsplan. Planlagt byggestart våren 2012 og åpning sent 2013.

Reguleringsplaner for neste delstrekninger frem til Valler/Gjettum og videre til Kolsås er ventet vedtatt i løpet av 2011. Planlagt byggestart tidlig 2013 og åpning av hele Kolsåsbanen høsten 2014.

På grunnlag av oppdatert framdrift er utbetalingene skjøvet noe ut i tid sammenliknet med fjorårets handlingsprogram. I alt foreslås det satt av 1,15 mrd. i form av bompenger og midlertidige omdisponeringer (i 2012) til prosjektet 2012–15. Styringsgruppen har forutsatt en kostnadsramme på 1 mrd kr på strekningen Bekkestua – Kolsås.

Kollektivbetjening Fornebu
Ruter har utredet alternative løsninger for kollektivbetjening av Fornebu som et felles oppdrag for Oslo og Akershus. Det er anbefalt å gå videre med en tung skinnegående løsning som ikke er fullfinansiert p.t. Det må derfor planlegges tiltak for å sikre god bussbetjening på kort og mellomlang sikt. Det legges til grunn kollektivfelt eller egen trasé på Fornebu. Denne skal kunne knyttes til separat busstrasé som planlegges i E18 vestkorridor-prosjektet.

Foreløpig settes av 70 mill. kr i perioden 2012–14 til kollektivbetjening av Fornebu. Dette inkluderer fremkommelighetstiltak for buss og midler til videre planlegging av langsiktig kollektivløsning. Dette er et usikkert anslag. Det er ventet bedre grunnlag ved neste rullering av handlingsprogrammet. Statens vegvesen planlegger fremkommelighetstiltak for buss. Ruter har satt i gang reguleringsplanarbeid for å sikre en trasé for fremtidig kapasitetssterk kollektivløsning Fornebu–Lysaker. Ruter har lagt opp til at avklaring av driftsart vil skje i forbindelse med behandling av Ruters strategiske kollektivplan K2012. Finansiering og nærmere avklaring av kollektivløsning vil bli behandlet gjennom den tyngre revisjonen av Oslopakke 3 som er planlagt 2011/2012.

4.2.3 Tilskudd til drift av kollektivtransport fra Oslopakke 3

Det er lagt til grunn at 279 mill. kr per år benyttes til å styrke driften av kollektivtrafikk i Akershus perioden 2011–14 i form av økt offentlig kjøp og mindre investeringer iht. Ruters strategiske plan K2010. Deler av tilbudsstyrking i Akershus ble innført allerede fra august 2007, under henvisning til kommende Oslopakke 3-finansiering. Videreføring av disse tiltakene i Oslopakke 3 kommer således ikke til syne som nye tilbudsløft.

Midler fra Oslopakke 3 bidrar til innføring av et samordnet og forenklet pris- og sonesystem for Oslo og Akershus som innføres høsten 2011. Dette vil gjør det enklere å reise kollektivt i hovedstadsområdet. Resultatet blir ventelig økt trafikk og høyere kollektivandel.

4.2.4 Planlegging

Det er lagt til grunn at det skal brukes 29 mill. kr i bompenger til planlegging av lokale tiltak innenfor Oslopakke 3 i Akershus.

4.2.5 Trafikantbetaling til vognmateriell i Akershus

Ordningen med ekstra trafikantbetaling via kollektivbillettene til innkjøp av vognmateriell (”75-øringen”) er en del av Oslopakke 3 til utgangen av 2011. I Akershus har midlene de senere årene gått til å finansiere 15 nye T-banevogner til Kolsåsbanen til ca 240 mill. kr. En

eventuell videreføring av ordningen vil bli avklart i løpet av andre halvdel av 2011 gjennom arbeidet med å bringe Oslopakke 3 i finansiell balanse.

4.3 Lokale tiltak i Oslo

I handlingsprogrammet for Oslopakke 3 er det foreslått å bruke ca. 950 mill. kroner på lokale tiltak i Oslo i 2012. Av dette utgjør bompenger og midlertidige omdisponeringer 770 mill. kroner, mens det lokale bidraget er lik rammetilskuddet til investeringer i det nye kommunalvegnettet og utgjør om lag 180 mill. kr.

I tillegg bevilger Oslo kommune betydelig midler til investeringer i kommunalt vegnettet og infrastruktur samt drift av kollektivtransport. Tilskudd til Ruter utgjør om lag 1,4 mrd. 2011-kroner årlig.

Den endelige prioriteringen av kommunale rammer og prosjekter på det lokale transport-nettet i Oslo vil skje gjennom Oslo bystyres behandling av økonomiplan for 2012–15.

4.3.1 Veg – store prosjekter

Det settes av om lag 300 mill. kr årlig til store prosjekter og programområder. Disse midlene skal brukes på det overordnede kommunale vegnettet.

Store prosjekter på det lokale vegnettet som kommunen har eller vil få 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.

Det foreligger vedtatte reguleringsplaner for Bogstadveien og Ring 2 fra Carl Berner plass til Blindernveien. Bymiljøetaten, divisjon Samferdsel har startet opp byggeplanarbeidet og planlegger byggestart for oppgradering av første etappe av Bogstadveien i 2012. Det er ikke tatt stilling til oppstart av byggeplan for Ring 2. I den opprinnelige porteføljen til Oslopakke 3, ligger disse inne som bundne prosjekter under strekningsvise prosjekter.

4.3.2 Programområder

Kollektivtrafikk

Arbeidet med planlegging og gjennomføring av fremkommelighetstiltak for trikk og buss er høyt prioritert av Oslo kommune. Dette viser seg å gi resultater i reduserte forsinkelser for kollektivtransporten og økte kollektivandeler.

I 2012 vil arbeidet fortsett med å styrke prioriteringen i kryss, bygge kollektivfelt og oppgradering av holdeplasser og knutepunkter. Økt kapasitet og tilgjengelighet i Oslo sentrum og gjennomføring av tiltak som et ledd i oppfølging av gatebruksplanen er viktige satsningsområder.

Det planlegges oppstart for bygging av ny Ensjø T-banestasjon i 2011. Forutsatt vedtatt reguleringsplan planlegges byggestart for første del av Stortorget kollektivknutepunkt i 2012. I løpet av 2012/2013 planlegges kollektivfelt bygget i Tvetenveien mellom Stordamveien og

rampene på Ytre Ringvei. Ny trikketrase i Dronning Eufemias gate forutsetter avtale med SVV og finansiering.

Gang/sykkelveier
Gjennomføring av plan for hovedsykkelveinettet, sykkelstrategien og Samferdselsetatens egne handlingsplaner ligger til grunn for prioriteringer av tiltak innen dette program-området. I de nærmeste årene vil også oppfølging av gatebruksplanen for Oslo sentrum være høyt prioritert, som for eksempel sykkeltiltak i Torggata og Universitetsgata. Eksempler på etapper av hovedsykkelveinettet som planlegges bygges er Hoffsveien, Tvetenveien (Østensjøveien-Trosterud), Ekebergveien, Sognsveien, Dronning Blancas vei og Tåsenveien. I tillegg er det planlagt oppstart av ny gang/sykkelbro over Grenseveien.

Trafikksikkerhet
Samferdselsetaten utarbeider egne handlingsplaner for trafikksikkerhet. Oslo kommune støtter opp om nullvisjonen, og har målsetning om reduksjon av antall drepte og alvorlig skadde. Det er tatt utgangspunkt i denne handlingsplanen ved utarbeidelse av tiltakslister. I løpet av perioden 2012–15 planlegges bl.a. ombygging av Alexander Kiellands plass, tiltak i kryss langs ring 2 og tiltak i krysset Storgata Hausmannsgate.

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

Mindre utbedringer
Programområdet inneholder mindre tiltak for å opprettholde veistandarden. Det er satt av midler til mindre oppgraderinger av bruer som for eksempel Ulvøybroen, bro i Edvard Munchs vei, bro ved Høybråten stasjon og bro i Asperudveien. I tillegg er det satt av midler til utstyr langs veien som for eksempel veilys og master. Det arbeides systematisk med å legge inn UU elementer ved enhver oppgradering av gatenettet, som for eksempel nedsenk av fortau og taktile heller. Det er også satt av noe midler til dette under denne potten.

4.3.3 Tilskudd til drift av kollektivtransport fra Oslopakke 3

Det er i lokalt forslag forutsatt at minimum 25 pst. av bompengeinntektene i Oslopakke 3 skal gå til å styrke driften av kollektivtrafikken. I 2012–15 vil det i Oslo settes av 351 mill. kr pr. år som overføres direkte til Ruter som tilskudd til drift og småinvesteringer.

Bruken av driftsmidlene blir gradvis dreid mot styrking av T-banetilbudet, særlig gjennom anskaffelsen av nye vogner og økt frekvens. I handlingsprogramperioden vil blant annet følgende driftstiltak (inkl. vognleie) søkes dekket innenfor Oslos andel av driftsmidlene:

- Anskaffelse og drift av 45 nye T-banevogner – siste levert i 2010 (MX opsjon 2)
- Anskaffelse og drift av ytterligere 96 nye T-banevogner fra 2012 (MX opsjon 3)
- 7,5 minutters rute på Grorudbanen (fra 2008) og Furusetbanen (fra 2010)
- Full toglengde på linje 4/6 (Bergkrystallen–Jar via Ringen) fra 2010/2011
- Styrket busstilbud linjene 20, 21, 28, 31, inkludert til/fra Fornebu fra 2011
- Frekvensøkning buss Søndre Nordstrand fra 2011/2012

- Ny rutemodell T-bane fra 2013 med bl a bedre takting/jevnere frekvens
- 7,5 minutters rute på Røabanen fra 2014
- Eventuelt Lørensvingen og 7,5 minutters rute på Østensjøbanen fra 2015

4.3.4 Opprustning T-bane og sporvognsnett

I lokalt forslag til Oslopakke 3 er det satt av midler til opprustning av T-banen i Oslo. Også deler av trikkenettet har betydelig oppgraderingsbehov. Ifølge Ruter er fornyelsesbehovet for infrastruktur for trikk kostnadsberegnet til 1,3 mrd og T-bane 5,1 mrd kr, i alt 6,4 mrd 2010-kr.

Bygging av Lørensvingen med stasjon på Løren vil knytte et viktig byutviklingsområde til T-banenettet og gjøre det mulig å kjøre tog direkte fra Grorudbanen ut på Ringbanen. Prosjektet muliggjør dobling av frekvensen på Østensjøbanen uten økt belastning av fellestunnelen. Oslo kommune arbeider etter en framdrift for godkjent reguleringsplan høsten 2011, konsekvensutredning (KU) vinteren 2011/12 og byggestart 2012/2013 med sikte på åpning i 2015. Kostnadsanslaget er 1 mrd kr og netto nytte pr budsjettkrone er beregnet til +1 som viser god samfunnsøkonomi.

I Styringsgruppens forslag til Handlingsprogram 2012–15 er det lagt til grunn et nivå på om lag 300 mill. kr per år til bygging av ny eller oppgradering av gammel infrastruktur for trikk og T-bane i Oslo. Ved prioritering av Lørensvingen, blir det mindre rom for finansiering av oppgradering av T-bane og trikkeinfrastruktur innenfor Oslopakke 3 i denne perioden. I tillegg til Lørensvingen, er midlene tenkt disponert til prosjektene nedenfor. Oslo kommune vil foreta endelig prioritering:

- Oppgradering av eksisterende infrastruktur for trikk og T-bane herunder signal- og sikringsanlegg
- Oppgradering av fellestunnelen, nytt signalsystem og eventuelt automatisering
- Lambertseterbanen, oppgradering av bane og stasjoner
- Østensjøbanen, oppgradering av bane og stasjoner

4.3.5 Planlegging

I Oslo er det lagt til grunn 29 mill. kr til planlegging av lokale tiltak innenfor Oslopakke 3.

4.3.6 Trafikantbetaling til vognmateriell i Oslo

Ordningen hvor deler av inntektene fra kollektivbillettene settes av til innkjøp av vognmateriell (”75-øringen”), er en del av Oslopakke 3 til utgangen av 2011. I Oslo har midlene bidratt til å finansiere nye T-banevogner. En eventuell videreføring av ordningen vil bli avklart i løpet av andre halvdel av 2011 gjennom arbeidet med å bringe Oslopakke 3 i finansiell balanse.

4.4 Jernbaneprioriteringer i Oslo og Akershus

Styringsgruppen legger Jernbaneverkets forslag til prioritering av midler til investeringsprosjekter i jernbanenettet i 2012 til grunn. Forslaget tar utgangspunkt i en forutsetning om en videreføring av rammenivået i 2011. Dette avviker noe fra

Jernbaneverkets handlingsprogram 2010–19. Dette skyldes i hovedsak endringer av tiltak som skal legge til rette for ny og forbedret grunnrute for jernbanetilbud samt behov for plattformforlengelser ved innføring av nye tog.

Det er usikkerhet knyttet til tempoet i gjennomføringen av prosjektene, avhengig bl a av framdrift på planer og bevilgninger. Jernbaneverket prioriterer rasjonell framdrift på igangsatte prosjekter, gjennomføring av tiltak som tilrettelegger for innfasing av nye tog og fornyelse av strekningen Etterstad – Lysaker, inkludert Oslotunnelen.

4.4.1 Store investeringsprosjekter

Nytt dobbeltspor mellom Oslo og Ski er det største prosjektet i Nasjonal transportplan 2010–2019 og er gitt egen budsjettpost. Prosjektet vil gi økt kapasitet, kortere reisetid (fra dagens 22 til 11 minutter for knutepunktstoppende tog) og bedre punktlighet på en av Norges tettest trafikkerte jernbanestrekninger. Prosjektet er planlagt ferdigstilt i 2018. Frem til nå har Jernbaneverket i sitt planarbeid lagt til grunn at bygging av Oslo–Ski kan startes opp i 2013. Som kjent er det knyttet betydelig usikkerhet til planprosessen bl a i Oslo kommune. Dette kan medføre noe senere byggestart. Planlegging av Nye Kolbotn stasjon har også vært prioritert med midler i 2010 og 2011. Videre fremdrift for prosjektet avhenger av endelige budsjettrammer i 2012.

Dobbeltsporutbygging mellom Eidsvoll og Hamar har høy prioritet. Statens vegvesen og Jernbaneverket har i samarbeid utarbeidet kommunedel- og reguleringsplaner samt teknisk grunnlag for strekningen mellom Minnesund og Kleverud. Det skal også være samarbeid om selve byggingen. For å sørge for helhetlig planlegging og utbygging av veg og bane langs Mjøsa, har de to etatene dannet Fellesprosjektet E6–Dovrebanen. Det er midler på 2011-budsjettet til planlegging og grunnerverv, og forslag om videre bevilgninger hvert år frem til 2015 innebærer byggestart i handlingsprogramperioden.

Det er behov for utbygging av Alnabru-terminalen for å dekke framtidige kapasitetsbehov for gods. I utredning av Alnabru Containerterminal er det anbefalt å doble dagens kapasitet innen 2020 ved å gjennomføre byggetrinn 1. Det vil bli gjennomført en sammenstilling av tidligere planleggingsarbeid for effektivisering av Alnabru i løpet av 2011. Dette vil bli gjenstand for kvalitetssikring i 2012. Det avsettes 11 mill kroner til planleggingen av Alnabru containerterminal i 2012. I tillegg er det et økende fornyelsesbehov på Alnabru. Jernbaneverket prioriterer derfor ekstra vedlikeholdsmidler til Alnabru i 2012.

4.4.2 Investeringer i eksisterende jernbaneinfrastruktur

Programområder

Programområdet for kapasitetsøkende tiltak dekker tiltak for økt kapasitet for gods- og persontransport som ikke fanges opp av større nyanlegg. Siktemålet er å bygge ut kapasiteten på hovedstrekningene mellom de store byene slik at godsmengdene kan dobles innen 2020 og tredobles innen 2040.

Programområdet stasjoner og knutepunkter omfatter tiltak for publikumsrettede fasiliteter på stasjoner, holdeplasser og knutepunkter. Det legges vekt på sikkerhet, informasjon, universell utforming og generell standardheving.

Programområdet for sikkerhet og miljø omfatter rassikring, sikring av planoverganger og andre sikkerhetstiltak, samt ulike miljøtiltak inkl. støyskjerming.

Tilrettelegging for nye tog og ny grunnrute
Normalt ville tiltak som må gjennomføres før nytt togmateriell kan tas i bruk, være satt av over programområdene. For å synliggjøre omfanget av tiltak som må være gjennomført før at de nye Flirt-togene NSB har bestilt, kan settes inn i trafikk, er disse skilt ut i denne fremstillingen. Dette omfatter tiltak for økt kapasitet for hensetting av tog, forlengelse av plattformer og annen oppgradering av stasjoner slik at det kan kjøres doble tog-sett på Spikkestadbanen, Hovedbanen og Kongsvingerbanen.

For videre innføring av mindre tilbudsforbedringer og deretter ny grunnrute som innebærer vesentlig bedre togtilbud som utnytter ferdigstilte dobbeltspor, trengs et bredt spekter av kapasitetsøkende tiltak. Av særlig betydning er nytt vendeanlegg på Høvik. Vendeanlegget er viktig for å håndtere flere lokaltog vest for Oslo etter at nytt dobbeltspor Lysaker – Sandvika står ferdig i 2011. Anlegget må stå ferdig før ny grunnrute kan innføres. Videre framdrift er at Jernbaneverket sluttfører detalj- og byggeplan og fremmer reguleringsplan for behandling i Bærum kommune.

Fornyelse i Oslo-området
Til sammen skal det investeres vel to milliarder kroner på fornyelse av jernbanen i Oslo-området frem til 2014. Innen 2014 skal strekningen mellom Lysaker og Etterstad inkludert stasjonene Skøyen, Nationaltheatret og Oslo S og Oslotunnelen, være fullstendig modernisert. Strekningen vil ha ”Gardermobanestandard” når arbeidet er ferdig utført.

For å sikre Alnabruterminalens funksjon med rimelig driftssikkerhet, er det behov for fornyelse i størrelsesorden 60 mill kr de nærmeste årene

4.4.3 Innfartsparkering

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

Tabell 6. Budsjettprioriteringer og forbruk i Oslo og Akershus med Jernbaneverkets investeringsmidler (Nyanlegg i 2012-kroner, resterende i 2011-kroner, alle tall i mill). Forutsatt videreført 2011-rammenivå

	Budsjett 2010	**Forbruk 2010**	**Budsjett 2011**	**Ramme 2012**
Nyanlegg (Post 30)	310	710	449	-31
Planlegging og grunnerverv (Post 30)	425	295	396	813
Oslo – Ski (Post 31)	546	265	366	158
Sum nyanlegg	***1 281***	***1 270***	***1 211***	***940***
Kapasitetsøkende tiltak	*25*	*49*	*3*	*29*
Stasjoner og knutepunkter	*132*	*57*	*77*	*119*
Sikkerhet og miljø	*9*	*4*	*37*	*40*
Sum programområder	***166***	***110***	***112***	***188***
Innfasing av nye tog	*0*	*3*	*110*	*281*
Mindre tilbudsforbedringer	*5*	*2*	*22*	*127*
Ny grunnrute	*418*	*587*	*678*	*596*
Sum ny grunnrute	***423***	***592***	***810***	***1004***
Prosjekt Stor-Oslo (Etterstad-Lysaker/Innerstrekningene)	***557***	***324***	***634***	***570***
Sum Oslo og Akershus	**2 427**	**2 296**	**2 772**	**2 702**

VEDLEGG 1

Kollektivandel og fylkesfordeling Oslopakke 3 (Handlingsprogram 2012-15 og akkumulert)*

	2012	2013	2014	2015		HP 2012-15		Akk. 2008-15
	Sum	Sum	Sum	Sum		Sum		Sum
OSLOPAKKE 3								
Sum kollektiv	**1 476**	**1 593**	**1 521**	**1 203**		**5 793**		**11 903**
Andel kollektiv	46 %	38 %	39 %	37 %		40 %		44 %
Sum Oslo	**1 968**	**2 047**	**1 479**	**1 281**		**6 774**		**12 426**
Andel Oslo	60 %	49 %	37 %	39 %		46 %		45 %
Kollektiv Oslo	1 087	1 089	1 086	1 095		4 348		7 643
Andel kollektiv Oslo	55 %	53 %	73 %	86 %		64 %		62 %
Sum Akershus	**1 333**	**2 173**	**2 521**	**2 034**		**8 060**		**14 885**
Andel Akershus	40 %	51 %	63 %	61 %		54 %		55 %
Kollektiv Akershus	389	504	435	108		1 725		4 541
Andel kollektiv Akershus	29 %	23 %	17 %	5 %		21 %		31 %
TOTALSUM	**3 301**	**4 219**	**3 999**	**3 314**		**14 833**		**27 311**

* Oslopakke 3 er budsjettmessig forutsatt startet opp 1. juli 2008. Relevante riksvegprosjekter i 2008 er inkludert med 50% av 2008-bevilgning i kolonne for akkumulert O3 i perioden 2008-2015.

VEDLEGG 2

Prosjektportefølje i lokalt vedtak om Oslopakke 3 høsten 2006

(utdrag fra saksframlegg lokale vedtak høsten 2006)

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

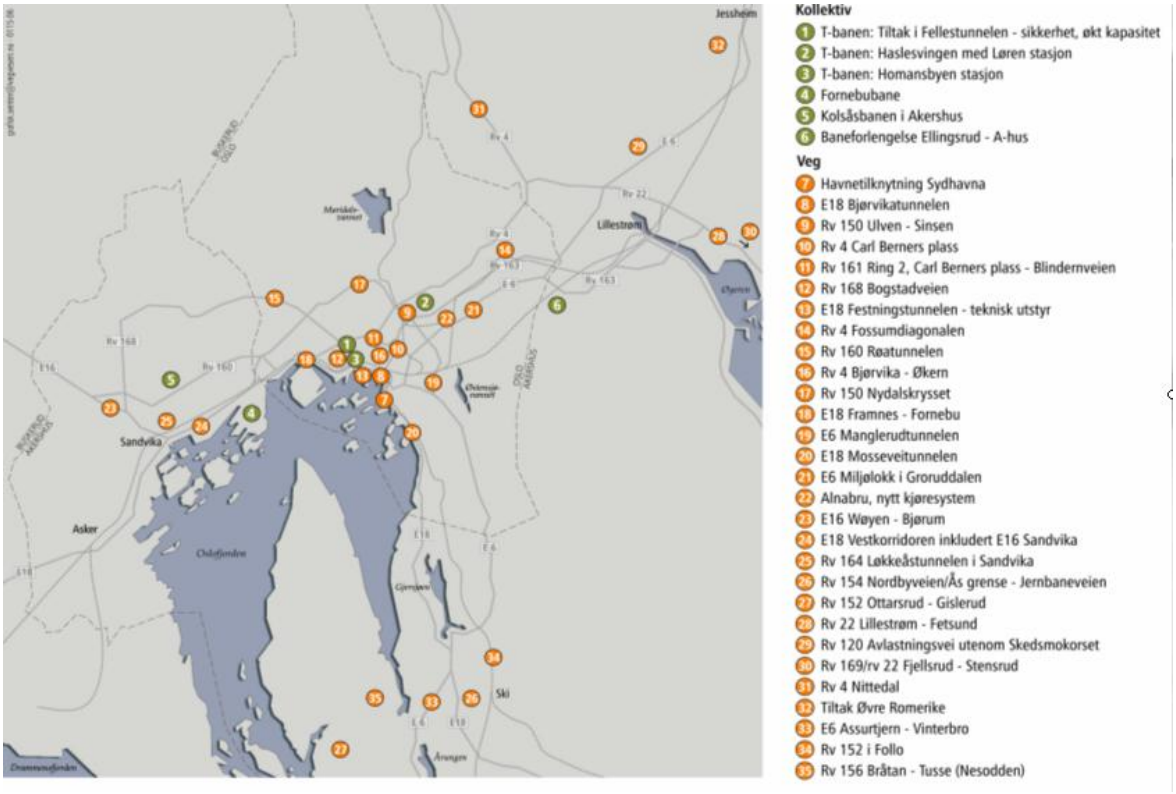


Fig. 1: Kart som viser oversikten over prosjektene i Oslopakke 3 (Kilde: Statens vegvesen)

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

Planperiode 2014-2017
Fullføring av veiprosjektene i henhold til handlingsplan 2010-2013. I tillegg planlegges oppstart av:
E6 Manglerudtunnel
Alnabru nytt kjøresystem
Rv 168 Røatunnel
E18 Lakseberget – Slependen
E18 Asker

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

Planperiode 2018-2027

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

Rv 4 Bjørvika – Økern
Rv 150 Nydalskrysset
E18 Framnes- Fornebu
E18 Mosseveitunnel
E6 Lokk i Groruddalen
Andre prosjekter i Vestkorridoren
Rv 169 til Rv 22
Rv 120 avlastningsvei uten Skedsmokorset
Tiltak Nedre Romerike
Rv 156 Nesodden Bråtan – Tusse

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

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

VEDLEGG 3

Planstatus prosjektporteføljen i lokalt vedtak om Oslopakke 3

	Planstatus mai 2011
Prosjekter i Oslo	
Miljøtunneler/vegprosjekter	
Rv 4 Fossumdiagonalen	Revidert planprogram våren 2012
E6 Manglerudtunnel	Arbeid med planprogram og konsekvensutredning i 2011–12
Alnabru nytt kjøresystem	Forprosjekt for sydvendt atkomst til E6 høsten 2011. Oppstart av godkjent riksvegtilknytning fra Nedre Kalbakkvei via Alfasetveien avventer avklaring av sydvendt adkomst
Rv 168 Røatunnelen	Konsekvensutredning ble utført i 2005. Kommunal veg fra 1.1.2010. Tiltaket inngår i arbeidet med ”Grunnlag langsiktige prioriteringer” jfr. kap. 2.2
Rv 4 Bjørvika - Økern	Tiltaket inngår i arbeidet med ”Grunnlag langsiktige prioriteringer” som pågår gjennom 2011. Jfr. kap. 2.2
Rv 150 Nydalskrysset	Tiltaket inngår i arbeidet med ”Grunnlag langsiktige prioriteringer” som pågår gjennom 2011. Jfr. kap. 2.2
E18 Framnes - Fornebu	Oslo kommune arbeider med område-regulering Filipstad, inkl lokk over E18
E18 Mosseveitunnel	Tiltaket inngår i arbeidet med ”Grunnlag langsiktige prioriteringer” som pågår gjennom 2011. Jfr. kap. 2.2
Bundne vegprosjekter	
E18 Sydhavna	Midler til oppstart i statsbudsjett 2011. Framdrift avhenger av avklaringer om bebyggelsen i Kongshavn
E18 Bjørvika	Under bygging
Rv 150 Ulven-Sinsen	Under bygging
Rv 4 Carl Berners pl	Åpnet høsten 2010
Rv 161 Ring 2 Carl Berners pl - Blindernveien	Vedtatt reguleringsplan Vogts gt – Blindernveien våren 2011. Kommunal veg fra 1.1.2010
Rv 168 Bogstadveien	Vedtatt reguleringsplan. Kommunal veg fra 1.1.2010
E18 Festningstunnelen - nytt teknisk utstyr	Ferdig
Kollektivtransport	
Tiltak i HP 2006-2009	
Kolsåsbanen	Åpnet til Åsjordet i 2008 og Bjørnsletta 2010
Opprusting T-banen:	
Fellestunnelen	Noe mindre arbeid utført, større oppgradering, nytt signalanlegg og ny sentrumstunnel utredes
Materiell	45 nye MX-vogner er anskaffet, inngått kontrakt om ytterligere 96 nye vogner
Homansbyen stasjon	Prosjektet er utredet, vurderes i ”Grunnlag langsiktige prioriteringer” (jfr. kap. 2.2) og Ruters strategiske plan K2012
Haslesvingen med Løren stasjon	Omtales som Lørensvingen. Reguleringsplan ute til offentlig ettersyn, forventet godkjent reguleringsplan høsten 2011.
Stasjonsprogrammet	Delvis gjennomført
Økt tilskudd kollektivtransport	
Drift av kollektivtransport	
Investering i kollektivsystemet	
Andre kollektivtiltak	
Andre investeringstiltak	
E6 Lokk i Groruddalen	Mulighetsstudie lagt fram november 2010. Tiltaket inngår i arbeidet med ”Grunnlag langsiktige prioriteringer” jfr. kap. 2.2
Trafikksikkerhet, gang/sykkelveier, miljøtiltak	

Vedlegg 3 – planstatus prosjektportefølje i lokalt forslag Oslopakke 3

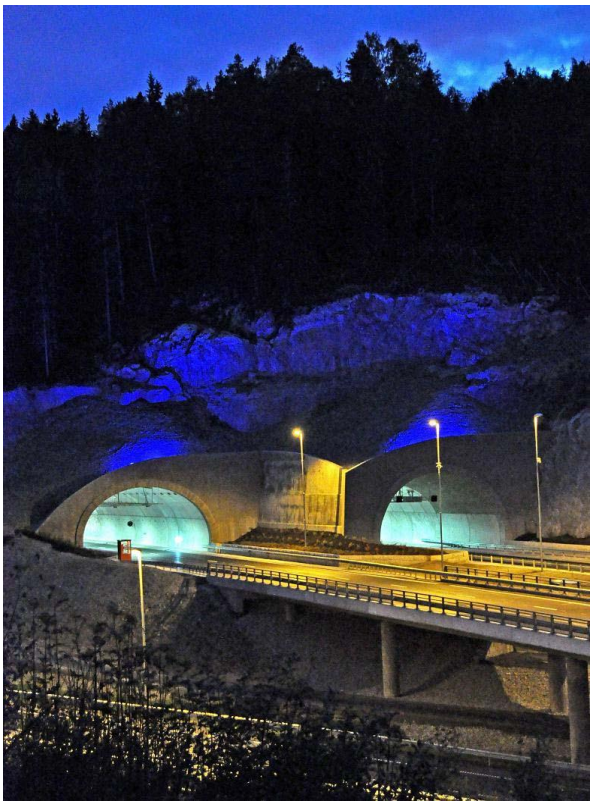
Prosjekter i Akershus	
Miljøtunneler/vegprosjekter	
E18 Vestkorridoren, inkl E 16:	
E16 Sandvika - Wøyen	Reguleringsplan forventes vedtatt juni 2011
Prosjekter i E18-korridoren	Arbeid med kommunedelplan pågår
Miljøtunnel Asker	Planprogram for kommunedelplan på høring
Romerike	
Rv 4 Nittedal	Arbeid med kommunedelplan pågår.
Rv 22 Lillestrøm-Fetsund	Klage på reguleringsplan i Miljøverndepartementet
Rv 169 til rv 22	Forventer vedtatt reguleringsplan i 2011
Rv 120 avlastningsvei utenom Skedsmokorset	Tiltaket inngår i arbeidet med "Grunnlag langsiktige prioriteringer" som pågår gjennom 2011. Jfr. kap. 2.2
Tiltak Øvre Romerike	
Tiltak Nedre Romerike	
Follo	
Rv 152 i Follo	Det pågår arbeid med reguleringsplaner og vegutredninger på delstrekninger, mens andre delstrekninger er klar til bygging
Rv 156 Nesodden Bråtan - Tusse	Vedtatt kommunedelplan
Forskottering av mindre tiltak	
Bundne vegprosjekter	
E16 Wøyen-Bjørum	Åpnet våren 2009
E6 Assurtjern-Vinterbro	Åpnet høsten 2009
Rv 164 Løkkeåstunnelen i Sandvika	Byggestart mai 2011
Rv 154 Søndre tverrvei	Åpnet i 2007. Bevilgninger tom 2010
Rv 154 Nordbyveien/Ås grense - Jernbaneveien	Byggestart 2012
Rv 152 Ottarsrud - Gislerud	Arbeid med ny reguleringsplan startet i 2010
Kollektivtransport	
Tiltak i HP 2006-2009	
Kolsåsbanen Akershus til Kolsås	
Sandhølet bru-Tjernsrud (Jar)	Åpnet i 2010
Kolsåsbanen Tjernsrud-Gjønnes (Bekkestua)	Under bygging, planlagt åpning til Bekkestua august 2011 og Gjønnes 2012
Kolsåsbanen Gjønnes-Kolsås	Under planlegging
Fornebubanen	Under planlegging. Tiltaket inngår i arbeidet med "Grunnlag langsiktige prioriteringer" jfr. kap. 2.2
Baneforlengelse til Ahus	Foreligger forprosjekt. Tiltaket inngår i arbeidet med "Grunnlag langsiktige prioriteringer" jfr. kap. 2.2
Økt tilskudd kollektivtransport	
Andre kollektivtiltak	

VEDLEGG 4

Årsrapport Oslopakke 3 for 2010

STORE PROSJEKTER RIKSVEG

E6 Vinterbro – Assurtjern



Hovedmålsetninger	Økt framkommelighet og trafikksikkerhet, og redusert luftforurensing og støy i boligområder langs avlastet veg.
Økonomi	Bevilgning 2010: 82,0 mill kr stat Totalt disponibelt 2010: 118,3 mill kr stat Forbruk 2010 55,8 mill kr
Fremdrift/milepæler	Prosjektet er i rute og er fullfinansiert med tildelte bevilgninger i budsjett for 2010. Overførte midler brukes til pågående arbeid. Motorveg åpnet september 2009. 2010: Bygging av gang/sykkelveg og støyskjermer langs avlastet veg i 2010 og 2011.
Resultater:	5,5 km 4-felt motorveg, inkludert en 3,7 km lang tunnel, Nøstvet-tunnelen. Gang/sykkelveger på flere strekninger, bl.a. langs gammel E6 fra Stenfelt til Tusenfryd.

E18 Sydhavna

Hovedmålsetninger	Ny atkomst/nytt kryss fra E18 til havneterminal på Sydhavna.
Økonomi	Bevilgning 2010: 20 mill kr bom Totalt disponibelt 2010: 20 mill kr Forbruk 2010: 20,3 mill kr 2010: Forberedende arbeider før åpning av Operatunnelen.
Fremdrift/milepæler	Forventet ferdigstilling: 2014/2015, avhengig av avklaring med Oslo kommune om hus i Kongshavn.

E18 Vegbygging i Bjørvika

Hovedmålsetninger	Omlegging av E18 i Bjørvika og bygging av veger i den nye bydelen skal legge til rette for byutvikling og mindre miljøbelastninger.
Økonomi	Bevilgning 2010: 235 mill kr stat, 230 mill kr bom Totalt disponibelt 2010: 415 mill Forbruk 2010: 397,5 mill kr
Fremdrift/milepæler	2010: Åpning av senketunnelen. Forventet ferdigstilling: 2014
Resultater:	Bygging av nytt vegnett med samlet lengde 8000 m. Ny E18 gjennom Bjørvika: 1100 m, herav 675 m senketunnel.

E16 Wøyen – Bjørum

Hovedmålsetninger	Økt framkommelighet og trafikksikkerhet og redusert luftforurensing og støy i boligområder.
Økonomi	Bevilgning 2010: 63 mill kr stat Totalt disponibelt 2010: 16,7 mill kr Forbruk 2010: 11,5 mill kr
Fremdrift/milepæler	Åpnet mai 2009

Rv. 150 Ulvensplitten - Sinsen

Hovedmålsetninger	Økt trafikksikkerhet, bedre trafikkavvikling og redusert støy og luftforurensing. Tilrettelegge for bolig- og næringsutvikling.
Økonomi	Bevilgning 2010: 335 mill kr stat og 650 mill kr bom Totalt disponibelt 2010: 732 mill kr Forbruk 2010: 655 mill kr. Et mindreforbruk på ca 10 pst av disponible midler pga avvik fra

forutsatt periodisering. Prosjektet er i rute.

Fremdrift/milepæler

2010: Sprengning Lørentunnelens to løp (avsluttet mars 2011).
Forventet ferdigstilling: 2013

Resultater:

Ring 3 i 900 m fjelltunnel mellom Økern og Sinsen (Lørentunnelen), Østre Aker vei i 650 m betongtunnel forbi Økern (Økerntunnelen), 9,5 km veg på overflaten, nytt kollektivknutepunkt ved Økern T-banestasjon, 2,6 kilometer gang- og sykkelveg, 2,1 km kollektivfelt

PROGRAMOMRÅDER – riksveger

Gang og sykkelveier

Bevilgning 2010: 9,7 mill kr stat og 86,1 mill kr bom
Forbruk 2010: 113,6 mill kr.

Mindreforbruk, bl.a. på grunn av utsettelse av to prosjekter i Oslo grunnet framdrift for andre aktørers prosjekter.

Eksempler på tiltak: E18 ved Lysaker og Munkedamsveien, rv 120 Skedsmo.

Åpnet 800 meter sykkelveg i 2010.

Trafikksikkerhetstiltak

Bevilgning 2010: 96,2 mill kr stat
Forbruk 2010: 73,8 mill kr.

Om lag 120 mill kr overført til 2011. Mindreforbruk skyldes bl.a. forsinkelser for midtdeler E18 Ringnes – Mastemyr og to rundkjøringer på rv. 4 i Nittedal (i privat regi med statlig tilskudd).

Eksempler på tiltak: Påbegynt midtdeler E18 Ringnes – Mastemyr, div. rundkjøringer (bl.a. rv. 4 Nittedal rådhus). Utbedringer etter TS-revisjoner E18 vest og E6 nord. Påbegynt midtrekkverk E6 Vinterbro - Østfold grense.

Miljø- og servicetiltak

Bevilgning 2010: 6,6 mill kr stat og 9,8 mill kr bom
Forbruk 2010: 9,7 mill kr.

Innsatsen varierer noe fra år til år. Støytiltak må samles opp til ”pakker” som er store nok til at det blir interessant for entreprenører å gi tilbud.

Eksempler på tiltak: Rv. 120 miljøgate Maura (Nannestad),

	støyskjerming og fasade-isolering. Utbedring av grøntanlegg, f.eks Frognerstranda. Beregnet støyplage (SPI) noe redusert i 2010. Antall personer med støy over 40 dBA inne antas å være redusert i Oslo og ha økt marginalt i Akershus. Antall personer over grenseverdi (time) for NO_2 antas å være svært lavt og uforandret.
Mindre kollektivtrafikktiltak og universell tilgjengelighet	Bevilgning 2010: 9,9 mill kr stat og 49,6 mill kr bom Forbruk 2010: 86,2 mill kr. 97,8 mill kr overført til 2011. Mindreforbruk skyldes manglende reguleringsplan for trikk i Frederiksgate og forsinkelser for adkomst mellom Vollebekk T-banestasjon og Alna jernbanestasjon og for gateterminalen i Schweigaardsgate. Eksempler på tiltak: Kollektivfelt ring 3 Nydalen – Storo og E18 Bjørvika/ Mosseveien. Se ellers pågående prosjekter over. Åpnet 1,3 km bussfelt og én holdeplass med universell utforming. Hastighet buss/trikk i rush i Oslo – 21,8 km/t.
Mindre utbedringer	Bevilgning 2010: 0 mill kr Forbruk 2010: 22,5 mill kr. Merforbruk pr 31.12.2010 er 42,7 mill kr. Eksempler på tiltak: Sluttføring av ombygging av bomstasjoner
Planlegging	Bevilgning 2010: 9,2 mill kr stat og 22,1 mill kr bom Forbruk 2010: 46,3 mill kr

LOKALE VEGTILTAK AKERSHUS
Strekningsvise prosjekter

Prosjektnavn	**Fv. 152 Ottarsrud - Gislerud**
Prosjektets hovedmålsetninger	Ny hovedadkomst til Drøbak fra Oslofjordforbindelsen Rv 23 ved Måna. Øke trafikksikkerhet og framkommelighet.
Økonomi	Bevilgning 2010: 12,5 mill Totalt disponibelt 2010: 21,4 mill Forbruk 2010: 3 mill

Fremdrift/milepæler	Reguleringsplan fra 1997 avvek fra dagens standard og hadde uløste problemer i anleggsperioden. I 2010 ble det startet arbeid med ny reguleringsplan. Bevilgning i 2011 er midlertidig omdisponert.
Prosjektnavn	**Fv. 154 Nordbyveien**
Prosjektets hovedmålsetninger	Ombygging til lokal veg etter at Søndre tverrvei har overtatt som innfartsvei til Ski fra vest. Økt trafikksikkerhet, bedre fremkommelighet for syklister og begrense gjennomgangstrafikk i Nordbyveien. Ombygging av 1670 meter vei med tosidig sykkelfelt, gangvei/fortau, tre nye rundkjøringer, beplantning og støyskjermingstiltak.
Økonomi	Bevilgning 2010: 4,4 mill Totalt disponibelt 2010: 27,6 mill kr Forbruk 2010: 0,5 mill
Fremdrift/milepæler	Byggeplan er planlagt ferdig i mai 2012.
Prosjektnavn	**Fv. 154 Søndre tverrvei**
Prosjektets hovedmålsetninger	Bygging av ny fv. 154 inn til Ski. 2,5 km ny fv. 154 som skal avlaste Nordbyveien som innfartsveg til Ski fra E18 Nygårdskrysset
Økonomi	Bevilgning 2010: 7,3 mill Totalt disponibelt 2010: 1,4 mill kr Forbruk 2010: 1 mill. Stort sett til grunnerverv.
Fremdrift/milepæler	Åpnet i 2007. Grunnerverv fram til 2010.
Prosjektnavn	**Fv. 164 Løkkeåstunnelen**
Prosjektets hovedmålsetninger	Ny tunnel gjennom Løkkeåsen ved Sandvika sentrum og ombygging av tilgrensende vegnett. - Økt trafikksikkerhet for gående og syklende - Bedre fremkommelighet for kollektivtrafikk - Ivareta verdifullt bygningsmiljø og landskapsrom - Fullføre Sandviksringen for å legge til rette for byutvikling

	180 m ny tunnel (2-feltsveg i ett løp), 200 m oppgradert 2-feltsveg med gang-/sykkelveg. Fjerner to trafikkfarlige avkjørsler ved å bygge ny kommunal veg (445 m). Nedbygging av fylkesveg til kommunal veg, 320 m
Økonomi	Bevilgning 2010: 11 mill kr Totalt disponibelt 2010: 48,9 mill kr Forbruk 2010: 9,5 mill kr
Fremdrift/milepæler	Ferdigstillelse av byggeplan og konkurransegrunnlag desember 2010. Nytt kostnadsoverslag tilsier kostnadsøkning på 50 mill kr som dekkes ved midlertidig omdisponering fra Ottarsrud-Gislerud.

PROGRAMOMRÅDER – fylkesveger Akershus

Gang og sykkelveier	Bevilgning 2010: 78,5 mill kr lokalt og 46,5 mill kr bom Forbruk 2010: 103,9 mill kr. Ca 85 mill kr overføres til 2011 pga manglende framdrift i flere små prosjekter, bl.a. i sykkelbyene Jessheim, Strømmen og Lillestrøm. Fv 152 Mastemyrveien, fv. 152 Holstadveien, fv. 167 Guiveien-Løvhaugen, fv. 208 Lihagen – V. Jansrud er alle forsinket, men startet/startes opp i 2010/2011 Eksempler på tiltak: Fv. 160 Jar - Ringstadbekk
Trafikksikkerhetstiltak	Bevilgning 2010: 40 mill kr lokalt Forbruk 2010: 25,8 mill kr. Overførte midler noe lavere enn foregående år. Eksempler på tiltak: Fv 176/504 rundkjøring Sessvoll (Eidsvoll og Ullensaker), rundkjøring Brynsveien x Gml. Lommedalsvei
Miljø- og servicetiltak	Bevilgning 2010: 5,5 mill kr lokalt og 47,3 mill kr bom Forbruk 2010: 23 mill kr. Mindreforbruk skyldes at bompenger Fv 165 miljøgate Vollen ikke rekvireres før i 2011. Eksempler på tiltak: Fv. 353 miljøgate Strømmen

Mindre kollektivtrafikktiltak og universell tilgjengelighet

Bevilgning 2010: 91,2 mill kr bom
Forbruk 2010: 43,1 mill kr.

Om lag 94 mill kr overføres til 2011 pga forsinkelser/sein rekvirering av bompenger for fv. 165 Slemmestadveien, Nesoddtangen kollektivterminal, innfartsparkering/ terminaler på Romerike

Eksempler på tiltak: Rv. 159 Solheim kollektivterminal (Lørenskog), Lørenskog stasjon, 150 innfartsparkeringsplasser Romerike

Mindre utbedringer

Bevilgning 2010: 23,8 mill kr lokalt
Forbruk 2010: 1,3 mill kr.

Nesten 20 mill kr udekket merforbruk fra tidligere år.

Planlegging

Bevilgning 2010: 28 mill kr bom
Forbruk 2010: 16,3 mill kr i bom
1,5 mill kr lokale midler.

AFK disponerte 8 mill kr, mens SVV Akershus disponerte 20 mill. kr.
Mindreforbruk på vel 12 mill kr av bompengedelen.

LOKALE VEGTILTAK OSLO PROGRAMOMRÅDER

Gang og sykkelveier

Bevilgning 2010: Totalt: 64,4 mill
Lokale midler: 44,4 mill
Bompenger: 20 mill

Forbruk 2010: 63,1 mill:
Lokale midler: 43,1 mill.
Bompenger: 20 mill.

Eksempler på tiltak:
Ullevålsveien og Ring 2 Vogtsgate-Fjellgata

Resultater:
Ullevålsveien, etablering av sykkelfelt: Det meste av arbeidet

ferdig 2010, gjenstår noe i 2011.
Ring 2 Vogtsgt til Fjellgata. Anleggstart 2011.
Kommunale midler: Bl-a. Sykkelfelt i Østensjøveien ferdig bygd 2010. Planlegging og prosjektering av div prosjekter.

Trafikksikkerhetstiltak

Bevilgning 2010: Totalt: 28,02 mill
Lokale midler: 16 mill
Bompenger: 12 mill

Forbruk 2010: Totalt 16 mill
Lokale midler: 7,4 mill.
Bompenger: 8,6 mill.

Eksempler på tiltak:
Rundkjøring John Colletsplass, ITS tiltak OG TS revisjoner

Resultater:
John Colletts plass er under oppføring for å bedre trafikkavviklingen og trafikksikkerhet i området.
Aktiv signalprioritering av kollektivtrafikk i signalanlegg er implementert i alle anlegg som trafikkeres av kollektivtrafikk. Kollektivtrafikken får prioritet vha SIS-systemet (Sanntidssystemet for kollektivtrafikk i Oslo og Akershus). Fra 01.01.10 overtok Samferdselsetaten 79 signalanlegg i forbindelse med forvaltningsreformen. Samtlige signalanlegg med kollektivtrafikk har aktiv signalprioritering. Ca 245 signalanlegg har nå aktiv signalprioritering. Arbeidet med å forbedre prioriteringen i signalanleggene ble videreført i 2010.

Miljø- og servicetiltak

Bevilgning 2010: 10,5 mill
Lokale midler: 6,5 mill
Bompenger: 4 mill

Forbruk 2010: 5,01 mill
Lokale midler: 2,9 mill
Bompenger: 2,15 mill

Eksempler på tiltak:
Prosjektering av støyskjermer og forsøk med støysvakasfalt

Resultater:
Prosjektering av 3 støyskjermingstiltak (skjerm eller fasadeisolering). Disse får anleggstart 2011. Støymåling og evaluering av forsøksdekkene med støysvakasfalt skal gjennomføres våren 2011.

Mindre kollektivtrafikktiltak og universell tilgjengelighet

Bevilgning 2010: 163,7 mill
Lokale midler: 86,7mill
Bompenger: 77 mill

Forbruk 2010: 141,42 mill
Lokale midler: 64,6 mill
Bompenger: 76,8 mill

Eksempler på tiltak:
Bygging av ny Munkedamsveien bro, Arendalsgata, holdeplasser og Holmlia kollektivknutepunkt

Resultater:
Det bygges ny bro som vil tilbakeføre linje 21 til sin ordinære rute. Broen står ferdig i sep. 2011 og vil gi bussen bedre fremkommelighet ved at broen kun kan benyttes av buss i rute og ikke annen motorisert trafikk. For å gi økt fremkommelighet for buss, er blant annet gamle skinner i Arendalsgata fjernet og parkeringslommer gjøres dypere for å sikre mot feilparkeringer flere steder i byen.

Kollektivreisende er gitt økt tilgjengelighet ved at det er etablert holdeplasser over Holmlia jernbanebro, som har gir en nærer beliggenhet til stasjonsområdet. Samlokaliseringen gir et bedre byttepunkt. Det er oppgradert opptil 55 bussholdeplasser i 2010, med ledelinje og nedsenk i krysningsområder for fotgjengere, for å sikre trinnfri inngang til transportmidlene og gi økt mulighet for alle å kunne reise kollektivt. Det etableres SIS på de mest trafikkerte holdeplassene, for å vise avvik eller forsinkelser til de reisende.

Mindre utbedringer

Bevilgning 2010: 19.3 mill
Lokale midler: 19,3 mill
Bompenger: 0 mill

Forbruk 2010: 10,8 mill
Lokale midler: 10,8 mill
Bompenger: 0 mill

Eksempler på tiltak:
Diverse små oppgraderinger/investeringer på bro, gatelys og veistrekninger. Økt levetid og reduserte vedlikeholdskostnader på sikt

Planlegging Bevilgning 2010: 28 mill bom
Forbruk 2010: 18 mill

STORE KOLLEKTIVPROSJEKTER

Kolsåsbanen

Hovedmålsetninger KTP er engasjert av Akershus Fylkeskommune som byggherre for Kolsåsbanen fra Oslos grense frem til Bekkestua.

Økonomi Bevilgning 2010: 411 mill i 2010 (bom)
Forbruk 2010: 481 mill

Fremdrift/milepæler 2010: Bygging av banen i Bærum startet juni 2009 og åpnet frem til Jar 1.desember 2010. Bygging frem til Bekkestua pågår. Åpning for etappen frem til Bekkestua er planlagt august 2011.

Forventet ferdigstilling til Gjønnes: desember 2012

Kollektivbetjening Fornebu

Hovedmålsetninger Arbeid med kollektivløsning Fornebu

Økonomi Bevilgning 2010: 1 mill kr i (bom) (planleggingsmidler fra AFK).
Forbruk 2010: 0 kr (2 mill kr er medgått i 2010, men faktureres ikke før i 2011).

Midlene er brukt til konsulenter i forbindelse med utredning av trasè, konsekvenser og planprogram.
Det er også påløpt utgifter til prosjektledelse i Ruter.

T-bane og trikk Oslo

Hovedmålsetninger	Oppgradere og fornye t-bane og trikk. Viktige prosjekter som er prioritert var/er oppgradering av Lambertseterbanen, Holmenkollbanen, stasjonsoppgraderinger i Groruddalen og oppgradering av Grensen for trikk.
Økonomi	Bevilgning t-bane: 370 mill. kr i bom Bevilgning trikk: 25 mill. kr i bom Forbruk t-bane: 319 mill kr Forbruk trikk: 5,7 mill kr Mindreforbruk på 152 mill. kr av disponibelt beløp på t-bane prosjektene. Ved åpning av Holmenkollbanen 6.12.2010 var det fortsatt en rekke arbeider som ikke var ferdig. Ikke kritiske arbeider ble dermed skjøvet til 2011. Mindreforbruk på trikk på omtrent 20 mill. kr som skyldes bl.a. forsinkelse oppgradering av Grensen.
Fremdrift/milepæler	Bl. a. Holmenkollbanen åpnet til Ski-VM.

KOLLEKTIV
Drift og småinvesteringer

Metro Drift og småinvesteringer	Bevilgning 2010: 295 mill kroner Forbruk 2010: 288,2 mill kroner Eksempler på tiltak/resultater: **Drift:** Vognleie MX 3000, Insentiver, Økt frekvens Grorudbanen, Full toglengde linje 4/6, Kolsåsbanen og frekvensøkning ferier/helger **Investering:** Base for økt vognpark (prosjektering og midlertidig tiltak), Oppgraderinger på Holmenkollbanen (inkl TID), akutte tiltak metro, vognsidekamera, stalling av MX (Majorstua),

	elektrotiltak, oppussing av stasjoner (Holmenkollbanen), brannsikringstiltak, fellesstrekninger, Hasletunellen, sporveksel Godlia, overvåkingssystem og strømskinnedeksler
Trikk Drift og småinvesteringer	Bevilgning 2010: 145 mill kroner Forbruk 2010: 96,7 mill kroner Eksempler på tiltak/resultater: **Drift:** insentiver **Investering:** Drammensveien, førerromssignaler (2011/2012), Ekebergbanen, akutte tiltak og Briskeby
Buss Drift	Bevilgning 2010: 105 mill kroner Forbruk 2010: 105 mill kroner Eksempler på tiltak/resultater: **Drift Akershus:** Opprettholdelse eller økt kapasitet/frekvens på Romerike, Asker/Bærum, Follo, Drøbak/Åsenhagen/ Slemmestad og Kløfta-Jessheim **Drift Oslo:** Økt frekvens og kapasitet på sentrumslinjer
Båt Drift	Bevilgning 2010: 20 mill kroner Forbruk 2010: 20 mill kroner Eksempler på tiltak/resultater: **Drift Akershus:** Nesoddbåtene
Plan, informasjon og pristiltak	Bevilgning 2010: 38 mill kroner Forbruk 2010: 38 mill kroner Eksempler på tiltak/resultater: **Akershus:** Overgangsbillett enkeltbillett og to soners rød periodebillett, samt markeds- og planleggingstiltak. **Oslo:** Markeds- og planleggingstiltak **Begge:** Drift av sanntidsinformasjonssystemet