

# REVIDERT AVTALE OSLOPAKKE 3

Effektiv, sikker og miljøvennlig transport for en region i vekst



Ruter/Catchlight Fotostudio



Foto: Knut Oppeide



Foto: Knut Oppeide



Foto: Knut Oppeide



Ruter/Catchlight Fotostudio



Foto: Knut Oppeide



Oslo kommune



AKERSHUS  
fylkeskommune

24. MAI 2012

## *Revidert avtale Oslopakke 3*

### **1. Innledning**

Daværende Styringsgruppe for Oslopakke 3 la den 29. mai 2006 fram forslag til bompengefinansierte samferdselstiltak i Oslo og Akershus for perioden 2008-2027 (heretter omtalt som "Lokalt forslag").

I 2011 ble det gjennomført en omfattende vurdering av status for prosjektene i Oslopakke 3 med henblikk på å sikre et best mulig faglig beslutningsgrunnlag for langsiktige og helhetlige prioriteringer i det videre arbeid med tiltak innenfor Oslopakke 3 ("GLP-rapporten av 21. desember 2011").

Rapporten avdekket en betydelig kostnadsøkning for enkelte prosjekter som er omfattet av Lokalt forslag. Det ble også gjennomført grundige vurderinger av de prosjekter og tiltak som er omfattet av Lokalt forslag og foreslått nødvendige prioriteringer som vil bidra til å sikre at målsettingene med Oslopakke 3 oppnås.

Partene legger til grunn at klimamålet for transportsektoren er et viktig grunnlag for arbeidet med nasjonal transportplan (NTP) i henhold til det nasjonale Klimaforliket av 17. januar 2008 (jfr. St.meld. nr. 34 (2006-2007)). Klimaforliket er fulgt opp lokalt med vedtak i hhv Oslo kommune (Handlingsplan 2012-2015) og Akershus Fylkeskommune (Klima- og energiplan 2011-2014) med en målsetting om å redusere klimautslippene med 50% innen 2030 basert på 1991-nivå.

Dette legger føringer på hvilke tiltak som prioriteres innenfor rammen av Oslopakke 3. Tiltak som bidrar til økt kollektivbruk, sykkel- og gangtrafikk, og andre tiltak som reduserer utslipp fra veitrafikk, er virkemidler som vil bidra til å utvikle transportsystemet i en miljøvennlig retning. Samtidig bidrar disse tiltak til å etablere et transportsystem der målet er at fremtidig vekst i persontrafikken skal skje gjennom kollektivtrafikk, gange eller sykling.

Med dette som bakgrunn, har de undertegnende politiske partiene fremforhandlet følgende løsning for hvorledes en fremtidig Oslopakke 3 realiserer viktige prosjekter og tiltak for på best mulig måte å løse de transportutfordringer regionen står overfor innenfor rammen av disponible midler, der partene legger til grunn at staten øker sine bidrag vesentlig.

## 2. Målsetninger og grunnlag for Revidert avtale for Oslopakke 3

Hovedstadsregionen står overfor betydelige utfordringer i tiden som kommer. Forventet befolkningsvekst, behov for god areal- og næringsplanlegging så vel som fremtidig bosettingsmønstre og nye miljøkrav, stiller klare krav til fremtidig utforming av kollektivsystemene. Transportløsningene må legge til rette for by- og stedsutvikling som gjør det mulig å etablere store nye boligområder i nær tilknytning til kollektivknutepunkter.

Gjennom behandlingen av St. meld. Nr. 17 (2008-2009) har Stortinget klargjort at hovedmålene med Oslopakke 3 er å sikre god framkommelighet for alle trafikantgrupper, herunder:

- Redusere rushtidsforsinkelser i byområdet, med prioritet på kollektiv- og næringslivstransport.
- Øke framkommelighet for gående og syklende
- By- og stedsutvikling som gjør det mulig å etablere store nye boligområder

For å legge til rette for effektiv og målrettet gjennomføring av Oslopakke 3, er det stilt krav til porteføljestyring der en ønsker etablert et system for mål- og resultatrapportering til Stortinget, bystyret og fylkestinget av planlagte tiltak innenfor Oslopakke 3 på basis av etterprøvbare og målbare indikatorer.

For Oslopakke 3 er bompengene i eksisterende bomring en hovedinntektskilde. Det forventes at innkrevingsoppgaven løses på en mest mulig kostnadseffektiv måte. Partene legger til grunn at denne effektiviseringen vil redusere innkrevingselskapets driftskostnader over tid.

Revidert avtale for Oslopakke 3 prioriterer kollektivtiltak. Betydelige midler er disponert for å møte de utfordringer som kollektivsystemet står overfor, samtidig som sentrale investeringer i vei også blir i varetatt. E18 Vestkorridoren (Framnes-Asker) er det største enkeltstående investeringsprosjektet, hvor anslagsvis 30 prosent av investeringskostnadene vil gå til kollektivtiltak. På bakgrunn av ulik planstatus i Oslo og Akershus, er det naturlig at gjennomføringen av Oslo-delen og Akershus-delen gjøres separat. Inntektene fra de nye bomsnittene i Asker og Bærum skal gå til utbyggingen i disse kommunene. Oslo-delen av E 18 ved Filipstad og vestover fra Bygdølokket vil være en viktig del av byutviklingen. Dette vil også skape grunnlag for betydelige grunneierbidrag.

Oslo og Akershus er enige om en kraftig satsning og opptrapping av midler til kollektivtiltak i regionen. Betydelig midler til håndtering av baneoppgradering, drift og vedlikehold, ny Lørenbane, og fornyelse av trikkeparken er vesentlige elementer i satsningen. Rammen for Oslopakke 3, hvor hovedutfordringen er å finansiere flest mulig av prosjektene i Lokalt forslag fra 2006. Partene er enige om at av de udisponerte midler i Oslo settes av kr. 500 mill. til ny Metrotunnel. For å kunne realisere det svært store og viktige kollektivtiltaket en ny T-banetunnel vil være, er det avgjørende at Stortinget legger prosjektet inn i NTP. Statens Vegvesen, Jernbaneverket og Ruter gjennomfører for tiden en felles KVV for henholdsvis ny jernbanetunnel og metrotunnel som skal være ferdig i 2014. Videre framdrift i prosjektet og finansiering av dette må avklares mellom Oslo kommune, Akershus fylkeskommune og staten.

De prosjekter og tiltak som er omfattet av Revidert avtale sikrer at kollektivtiltak prioriteres. På basis av Revidert avtale går om lag 60 prosent av bompengemidlene til kollektivtiltak, mens om lag 40 prosent brukes til rene vegformål. En oversikt over hvilke kollektivtiltak som prioriteres følger vedlagt i Tabell 1

Forvaltningsreformen i 2010 innebar at mange av de tidligere riksveiene nå er fylkesveier/kommunale veier. I Revidert avtale ligger det en betydelig økning av rammene til hhv Oslo og Akershus til kommunale/fylkeskommunale veier i Oslo og Akershus. Det forutsettes at Oslo kommune og Akershus fylkeskommune selv prioriterer midler til lokale vegtiltak, se pkt. 3) nedenfor. Dette sikrer lokal styring og gir rom for å gjennomføre en rekke lokale vegtiltak som er omfattet av Lokalt forslag.

Jernbanen er grunnstammen for store deler av kollektivtrafikktilbudet i Oslo og Akershus. De tiltakene for økt kapasitet på jernbanenettet, som staten finansierer, er derfor en svært viktig forutsetning for å kunne øke kapasiteten på det samlede kollektivtilbudet. I særlig grad gjelder det Follobanen, som er av avgjørende betydning for å gi befolkningen i Follo et godt kollektivtilbud og få en større andel av godstransporten, til og fra utlandet, over på bane.

Et viktig mål i Revidert avtale har vært å sikre at en får gjennomført prosjekter og gi et vesentlig bidrag til de kollektivutfordringer som hovedstadsregionen står overfor. Skal man lykkes med å få til prosjekter og tiltak innenfor en rimelig tidshorisont, er det etter partenes oppfatning behov for en takstøkning i bomringen utover ordinær prisstigning (Oslo og Bærumssnittet), grunneierbidrag og bidrag fra statlige midler. I tillegg bygger Revidert avtale på å forlenge bompengeperioden med 5 år (2032).

### 3. Avtalen baserer seg på følgende prinsipper:

- Bomringen og Bærumsnittet videreføres. Prisen i bomringen og Bærumsnittet økes utover ordinær prisstigning. I løpet av første kvartal 2013 blir takstene hhv. kr. 30,- i Oslo og kr. 15,- i Bærumsnittet for lettbil, samtidig som brikkerabatten reduseres fra 20 prosent til 10 prosent. Fra 2016 økes takstene til hhv. kr. 31,- i Oslo og kr. 15.50 i Bærumsnittet. fra 1.juli 2016. Bominntektene fordeles mellom de to fylkene med 60 prosent til Oslo og 40 prosent til Akershus.
- I Lokalt forslag ble det lagt til grunn at staten skulle bidra med rundt 30% av finansieringen av riksvegtiltak, slik som det f.eks. er gjort på E 18 Bjørvika. Det legges til grunn at dette videreføres og at staten vesentlig øker sitt bidrag til tiltak i Oslopakke 3 til f.eks. E 18 Vestkorridoren, E 6 Manglerudtunnelen, Fornebubanen, Ahus-banen.

Midler som brukes til kollektivtrafikk og tiltak som bidrar til å begrense biltrafikken og ulempene av den, herunder gang- og sykkelveier, trafikksikkerhetstiltak, miljøtiltak, innfartsparkering, terminaler og holdeplasser finansieres gjennom Programområde Riksveg og tilskudd fra Akershus og Oslo. Partene har i Lokalt forslag forutsatt at minst 50 % av bompengene skal benyttes til slike tiltak. I det praktiske opplegget for Revidert avtale, er det lagt opp til at om lag 60 prosent av bompengene benyttes til kollektivtiltak, jfr. Tabell 1. I tillegg er det foreslått betydelige midler innenfor Programområde Riksveg til ovennevnte formål. I Tabell 2 følger en oversikt over midler avsatt til Programområde Riksveg og de områder som prioriteres.

- Inntektene fra bomringen og Bærumsnittet skal finansiere både investeringer til vei, samt investeringer og drift av kollektivtrafikk. I Akershus skal bidraget fra bompenger til drift av kollektivtrafikk økes til 35% i Handlingsplanperioden 2013-2016. Oslo planlegger å øke andel av bompenger til Drift og småinvesteringer med 7% i Handlingsplanperioden.

- Innenfor programområdene «Fylkesvegtiltak Akershus», «Lokale vegtiltak Oslo», «Akershus – drift og småinvesteringer kollektivtrafikk» og «Oslo – drift og småinvesteringer kollektivtrafikk», skal Oslo kommune og Akershus fylkeskommune hver for seg prioritere sine egne lokale prosjekter innenfor den ramme denne avtalen regulerer.
- Avtalen fra 2006 er bygd på et omfattende kompromiss mellom partiene som var med og forhandlet den frem, og som senere bekreftet den gjennom vedtak i Oslo Bystyre og Akershus Fylkesting. Avtalen bygde også på en enighet om at ingen elementer i avtalen kunne endres med mindre det var bred enighet om slike endringer. I den reforhandling og justering det legges opp til her, er det gjort enkelte slike endringer i en del elementer av den opprinnelige avtalen. Veitunnelen mellom Økern og Bispelokket er tatt ut av avtalen. En realisering av Manglerudtunnelen vil åpne for at deler av trafikken som i dag går på Mosseveien kan ledes inn på E6. Dette muliggjør en nedgradering av Mosseveien til lokalvei uten en tunnelløsning. En del av prosjektene i 2006-avtalen har behov for ytterligere utredning. Det gjelder Fossumdiagonalen og Nydalskrysset. Disse prosjektene er ikke konkretisert i det 4-årige handlingsprogrammet som nå stadfestes. Partiene som står bak denne avtalen forplikter seg til å arbeide videre med konkret planlegging av dem.

Røa-tunnelen var i 2006-avtalen planlagt med oppstart i perioden 2014-17. Det forutsettes at planleggingsarbeidet for Røa tunnelen settes i gang slik at prosjektet igangsettes og finansieres med Oslopakke-3 midler fra 2016. Det forutsettes videre at tilsvarende planarbeid igangsettes for E6-lokket ved Furuset/Alna. Her må det avklares hvor stor del av de statlige riksveimidler som skal gå til dette prosjektet. Siden dette prosjektet innebærer at store arealer kan frigjøres til utbyggingsformål, er det også viktig at mulighetene for grunneierbidrag avklares. Innenfor dette programområdet er det også lagt inn tiltak i Groruddalen tidlig i perioden.

For Akershus sitt vedkommende innebærer forvaltningsreformen at dette vil gjelde for f.eks. Fv. 120 Skedsmokorset-Berger, Fv. 152 Follo, Fv 154 Nordbyveien-Jernbaneveien , Fv. 156 Bråtan-Tusse og Fv 169 Stensrud-rv.22. I denne sammenheng er det også naturlig å innarbeide tiltak for Rv. 4 Rotnes sentrum.

- Det legges opp til egne finansieringsløsninger for E18 Vestkorridoren og E6 Manglerud-prosjektet. Disse vil delvis finansieres med egne bomsnitt, hvor pengene som blir krevet inn skal være øremerket til det spesifikke prosjektet, og ikke være underlagt krav om 60/40 fordeling mellom Oslo og Akershus. Det forutsettes at denne innkrevingen vil foregå



etterskuddsvis. I NTP 2014-2023 foreslås det statlig bidrag til store vegprosjekter (f.eks. E 18 Vestkorridoren, E6 Manglerudtunnelen ). Tilsvarende finansiering har vært benyttet til store riksvegprosjekter innenfor Oslopakke 3 tidligere, f.eks. E 18 Bjørvika. I Revidert avtale legges det til grunn at staten følger opp NTP-forslagene og bidrar til at prosjektene i Oslopakke 3 realiseres. Partene legger til grunn at E18 Vestkorridoren (Framnes-Asker) skal uansett finansieringsløsning bygges så snart kommunale planprosesser tillater det. Eventuelle kostnadsøkninger utover prisstigningen skal dekkes i samsvar med gjeldende retningslinjer for bompengeprosjekter. Dette innebærer at kostnadsøkning opp til kostnadsrammen skal dekkes med statlige midler og bompenger etter samme prosentvise fordeling som innenfor styringsrammen. Eventuelle overskridelser utover kostnadsrammen er staten sitt ansvar og dekkes med statlige midler.

- Følgende bundne prosjekter avsluttes innen 2016: E18 Bjørvika, Rv150 Ulvensplitten – Sinsen, E18 Sydhavna, Bussbetjening Fornebu og Kolsåsbanen.
- Følgende nye prosjekter startes opp i 2013: Lørenbanen, E16 Sandvika – Vøyen og Rv22 Lillestrøm – Fetsund.
- Følgende nye prosjekter starter i tidsrommet 2014-17: E18 Vestkorridoren, E18 Filipstad og Alnabru Byggetrinn 1.
- Følgende nye prosjekter starter i tidsrommet 2018-23: Fornebubanen, A-Husbanen og E6 Manglerudtunnelen.
- Fremdriften av de kommunale planprosessene knyttet til de forskjellige utbyggingsprosjektene vil være avgjørende for når oppstart av prosjektene kan finne sted.
- I utkast til NTP 2014-2023 foreslås det satt av statlige midler for å sikre at Oslo og Akershus skal være i stand til å tilby et høykvalitets kollektivtrafikktilbud til hovedstadsregionen i tråd med målsetningen om at fremtidig trafikkvekst skal tas av kollektivtrafikken. Innenfor store kollektivtiltak i Oslo satses det på oppgradering og modernisering av T-banenettet, nytt og delvis automatisert signalanlegg for T-banen og forsert oppgradering og modernisering av trikkenettet samt ny vognpark. I Revidert avtale er det lagt inn en årlig økning på 21% for midler til Store kollektivtiltak ( i alt kr. 7.6 mrd. i perioden 2013-2032). Partene forutsetter at

staten følger opp de forslag til bruk av statlige midler til kollektivtilbudet som ligger inne i NTP 2014-2023.

- Eget programområde for riksveier beholdes. Innenfor potten miljøtiltak åpnes det for et engasjement for å legge til rette for utslippsfrie kjøretøy. Det forutsettes videre at staten bruker dette programområde aktivt til å utvikle regionale gang- og sykkelveger, andre miljøtiltak, trafiksikkerhet, kollektivtrafikktiltak osv., jfr. Tabell 2 vedlagt. Det forutsettes at det etableres en ordning med jevnlig rapportering til Oslo bystyre og Akershus fylkesting over hva midlene er brukt til og planlagt brukt til.
- Igangsatte prosjekter skal ferdigstilles og tiltak skal sikres en rasjonell fremdrift og en sunn økonomisk gjennomføringsevne innen avtaleperioden
- Lånefinansiering gjennomføres i den grad det er nødvendig for å sikre rasjonell fremdrift av prosjekter. Det legges til grunn at nedbetaling skjer gjennom løpende annuitet i avtaleperioden.

4. Alle beløp som omtales i Revidert avtale er 2012-kr. Partene er inneforstått med at disse beløpene omregnes til 2013-kr. i Handlingsprogrammet for 2013-2016.

## **5. Fremtidig styringsstruktur**

Styringsstrukturen beholdes med Fylkesordføreren i Akershus, Byråden for miljø og samferdsel, Vegdirektøren og Jernbanedirektøren som medlemmer. Ved behandlingen av større prinsipielle saker, og spørsmål som gjelder hovedlinjene i Oslopakke 3, skal styringsgruppen drøfte disse med ytterligere to representanter fra hvert av fylkene. Politisk referansegruppe beholdes.

## **6. Beslutningsprosess**



Revidert avtale er fremforhandlet av representanter for følgende partier: Oslo (Venstre, Høyre, Arbeiderpartiet) og Akershus Fylkeskommune (Høyre, Arbeiderpartiet). Det forutsettes behandling og tilslutning til Revidert avtale fra hhv. Oslo bystyre og Fylkestinget i Akershus i løpet av juni 2012.

Partene forutsetter at Styringsgruppen for Oslopakke 3 legger Revidert avtale til grunn for utformingen av Handlingsprogrammet for 2013-2016.

Oslo, 24.mai 2012

For Oslo kommune



Ola Elvestuen



Rune Gerhardsen



Eirik Lae Solberg

For Akershus Fylkeskommune



Nils Aage Jørgstad



Siri Hov Eggen



Anette Solli

## Tabell 1: Kollektivandel og fylkesfordeling bompenger i forslag til revidert Oslopakke 3

Tabellen under viser kollektivandel og fylkesfordeling av *bompenger* fra Oslopakke 3 (bomringen i Oslo og Bærumssnittet) for følgende perioder: 2008–12; for handlingsprogramperioden 2013–16; for perioden 2008–16; og for hele Oslopakke 3 (2008–32).

Øverste tabell viser tall i prosent, nederste tall i millioner 2013-kr.

Prosent	2008-12	2013	2014	2015	2016	HP 2013-16	Sum 2008-16	Sum 2008-32
<b>Fylkesfordeling bompenger</b>								
Andel Oslo	63 %	54 %	60 %	60 %	56 %	57 %	60 %	60 %
Andel Akershus	37 %	46 %	40 %	40 %	44 %	43 %	40 %	40 %
<b>Kollektivandel</b>								
Kollektivandel Oslo	46 %	57 %	63 %	80 %	85 %	70 %	58 %	65 %
Kollektivandel Akershus	71 %	58 %	57 %	39 %	37 %	50 %	58 %	54 %
<b>Samlet kollektivandel</b>	<b>55 %</b>	<b>58 %</b>	<b>61 %</b>	<b>63 %</b>	<b>64 %</b>	<b>61 %</b>	<b>58 %</b>	<b>60 %</b>

Mill. kr	2008-12	2013	2014	2015	2016	HP 2013-16	Sum 2008-16	Sum 2008-32
<b>Fylkesfordeling bompenger</b>								
Andel Oslo	6 619	2 064	2 223	1 685	1 497	7 469	14 088	36 301
Andel Akershus	3 818	1 794	1 494	1 142	1 178	5 609	9 428	25 112
<b>Sum bompenger i O3</b>	<b>10 437</b>	<b>3 858</b>	<b>3 718</b>	<b>2 828</b>	<b>2 675</b>	<b>13 078</b>	<b>23 516</b>	<b>61 413</b>
<b>Bompenger til kollektivtiltak</b>								
Kollektivtiltak i Oslo	3 032	1 180	1 405	1 345	1 270	5 199	8 232	23 624
Kollektivtiltak i Akershus	2 708	1 045	847	450	439	2 780	5 488	13 510
<b>Sum til kollektivtiltak</b>	<b>5 740</b>	<b>2 225</b>	<b>2 252</b>	<b>1 795</b>	<b>1 709</b>	<b>7 980</b>	<b>13 720</b>	<b>37 134</b>

Tabell 2 - Midler til programområder riksveg. Tall i mill 2013-kr.

Programområder - riksveg	2013			2014			2015			2016			HP 2013-16		
	Stat	Bom	Sum	Stat	Bom	Sum	Stat	Bom	Sum	Stat	Bom	Sum	Stat	Bom	Sum
Mindre utbedringer	57		57												
Gang- og sykkelveger	49	83	132												
Trafikksikkerhetstiltak	6	26	32												
Miljø- og servicetiltak	13	45	58												
Koll. tiltak og universell utforming	18	44	61												
Planlegging	5	11	16												
<b>SUM</b>	<b>148</b>	<b>208</b>	<b>356</b>	<b>236</b>	<b>133</b>	<b>369</b>	<b>236</b>	<b>133</b>	<b>369</b>	<b>236</b>	<b>133</b>	<b>369</b>	<b>856</b>	<b>607</b>	<b>1463</b>

Prioritering av midler og tiltak innenfor programområdene i årene 2014 til 2016, vil først være avklart når Statens vegvesens Handlingsprogram for 2014-2017 foreligger høsten 2013.

### *Mindre utbedringer*

Mindre utbedringer omfatter blant annet forsterking av veg, oppgradering av tunneler og bruer og rehabilitering av vegutstyr.

### *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 sykkelveginspeksjoner. 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, samt rv 120 Kirkeveien: Vestvollveien – Leirsundveien.

### *Trafikksikkerhetstiltak*

Trafikksikkerhetstiltak omfatter en rekke ulike tiltak for å redusere ulykker, for eksempel midtrekkverk på to- og trefelts veger, tiltak mot utforkjøringsulykker, kryssombygging mv. I 2013 foreslås midler blant annet til midtdeler på E18 Ringnes – Mastemyr.

### *Miljø- og servicetiltak*

Dette omfatter blant annet støyskjermingstiltak, ivaretagelse av biologisk mangfold og oppfølging av vanddirektivet. En stor del av midlene er planlagt brukt til støyskjermingstiltak for å oppfylle kravene i forskrift til forurensingsloven.

### *Kollektivtrafikktiltak*

Tiltakene omfatter oppgradering av holdeplasser og kollektivknutepunkter, etablering av kollektivfelt og andre fysiske tiltak som gir bedre framkommelighet for kollektivtransport på riksveg og økt tilgjengelighet til kollektivtilbudet. Prinsippet om universell utforming legges til grunn for planlegging av tiltakene. I 2013 foreslås midler blant annet til kollektivfelt på E6 Sandstuveien – Ryen, Innfartsparkering E18 Herregårdskrysset, gangadkomst rv 163 Alna stasjon – Vollebakk. Det settes også av midler til utbedring/oppgradering av flere holdeplasser.

# Tiltak i forslag til revidert Oslopakke 3

Tabellen viser kostnad 2008-32, restbehov pr 1.1.2013 og midler satt av i Oslopakke 3 til tiltak og rammer for investeringer og drift og i forslag til revidert Oslopakke 3. Høyre kolonne viser hva som er forutsatt finansiert på annen måte, ved statlige midler, grunneierbidrag og/eller trafikantbetaling fra nye bomsnitt.

	Kostnad 2008-32	Restbehov pr 1.1.2013	2013-17	2018-23	2024-27	2028-32	Sum O3 2013-32	Annen finansiering
<b>Oslo</b>								
<b>Riksveg</b>								
<b>Igangsatte og ferdigstilte vegprosjekter</b>								
E18 Bjørvikaprojektet	5 343	704	704				704	
Rehabilitering Festningstunnelen (ferdigstilt)	280							
Rv 150 Ulvensplitten - Sinsen	3 659	565	565				565	
E18 Sydhavna	552	366	366				366	
<b>Planlagte veiprosjekter</b>								
Rv 191 atkomst Alnabruterminalen, trinn1	276	276	184	92			276	
E18 Filipstad	1 330	1 330	51	614			665	665
E18 Oslo vest	2 455	2 455		358	1 523	574	2 455	
E6 Manglerudprosjektet	5 422	5 422		51	614	358	1 023	4 399
Programområder, inkl planlegging	5 185	4 414	1 139	1 326	884	1 105	4 453	
<b>SUM riksveg Oslo</b>	<b>24 502</b>	<b>15 532</b>	<b>3 009</b>	<b>2 441</b>	<b>3 021</b>	<b>2 037</b>	<b>10 507</b>	<b>5 025</b>
<b>Lokalveg Oslo</b>								
Strekningvisse tiltak, programområder og planl.	10 178	8 819	2 282	2 645	1 764	2 205	8 896	
<b>SUM</b>	<b>10 178</b>	<b>8 819</b>	<b>2 282</b>	<b>2 645</b>	<b>1 764</b>	<b>2 205</b>	<b>8 896</b>	
<b>Kollektivtiltak Oslo</b>								
Oppgradering av T-bane og trikk	8 702	7 766	2 305	2 353	1 432	1 790	7 880	
Drift og småinvesteringer	9 796	8 446	1 894	2 547	1 780	2 225	8 446	
Lørenbanen	1 535	1 535	1 535				1 535	
Fornubanen (Oslo delen)	2 302	2 302		588			588	1 714
<b>SUM</b>	<b>22 335</b>	<b>20 049</b>	<b>5 734</b>	<b>5 488</b>	<b>3 212</b>	<b>4 015</b>	<b>18 449</b>	<b>1 600</b>
<b>SUM Oslo</b>	<b>57 015</b>	<b>44 400</b>	<b>11 025</b>	<b>10 574</b>	<b>7 997</b>	<b>8 257</b>	<b>37 852</b>	<b>6 548</b>
<b>Akershus</b>								
<b>Riksveg</b>								
<b>Ferdigstilte vegprosjekter</b>								
Vinterbro - Assurtjern	922							
Wøyen - Bjørum	520							
<b>Planlagte veiprosjekter</b>								
Rv 22 Lillestrøm - Fetsund	479	479	479				479	
E16 Sandvika - Vøyen	2 762	2 762	2 092	670			2 762	
E18 Lysaker - Asker	18 700	18 700	626	2 578	1 010	1 157	5 371	13 329
Programområder, inkl planlegging	3 457	2 943	759	884	589	736	2 969	
<b>SUM riksveg Akershus</b>	<b>26 840</b>	<b>24 884</b>	<b>3 956</b>	<b>4 132</b>	<b>1 599</b>	<b>1 893</b>	<b>11 581</b>	<b>13 303</b>
<b>Lokalveg Akershus</b>								
Strekningvisse tiltak, programområder og planl.	10 120	8 293	1 987	2 560	1 706	2 133	8 386	
<b>SUM</b>	<b>10 120</b>	<b>8 293</b>	<b>1 987</b>	<b>2 560</b>	<b>1 706</b>	<b>2 133</b>	<b>8 386</b>	
<b>Kollektivtiltak Akershus</b>								
Kolsåsbanen	2 354	1 006	1 121				1 121	
Drift og småinvesteringer	7 345	6 221	1 617	1 841	1 228	1 535	6 221	
Bane og bussframmømelighet Fornebu	2 313	2 302	63	588			651	1 651
Bane til Ahus	1 279	2 500		308	971		1 279	1 221
<b>SUM</b>	<b>13 291</b>	<b>12 029</b>	<b>2 801</b>	<b>2 737</b>	<b>2 199</b>	<b>1 535</b>	<b>9 272</b>	<b>2 757</b>
<b>SUM Akershus</b>	<b>50 251</b>	<b>45 206</b>	<b>8 744</b>	<b>9 429</b>	<b>5 504</b>	<b>5 561</b>	<b>29 239</b>	<b>15 967</b>
Akkumulerte ikke-disponerte midler							2 300	
Finansieringskostnader <sup>1</sup>							4 100	
<b>SUM Oslopakke 3</b>	<b>107 267</b>	<b>89 606</b>	<b>19 769</b>	<b>20 003</b>	<b>13 501</b>	<b>13 818</b>	<b>73 500</b>	<b>22 515</b>

<sup>1</sup>Finansieringskostnader for nye lån i perioden 2013-32 og nedbetaling av 300 mill kr som Fjellinjen har tatt opp (jf kap 3.3)