



# Oslopakke 3

Dansk Folketings transportutvalg

Oslo, 4. januar 2012



# Innhold

- Kort om de tidligere Oslopakkene og utviklingen i Oslo/Akershus
- Oslopakke 3
  - bakgrunn og mål
  - styring og organisering
  - handlingsprogram
  - hva brukes pengene til
  - status store prosjekter
  - revisjon av pakken
- Spørsmål



# Oslopakkene

1990

## 1990-2007 Oslopakke 1 – hovedvegpakken

- Etablering av bomring rundt Oslo

## 2001-2007 Oslopakke 2 – kollektivpakken

- 2 kr ekstra pr bompassering i gjennomsnitt
- 75 øre pr kollektivbillett

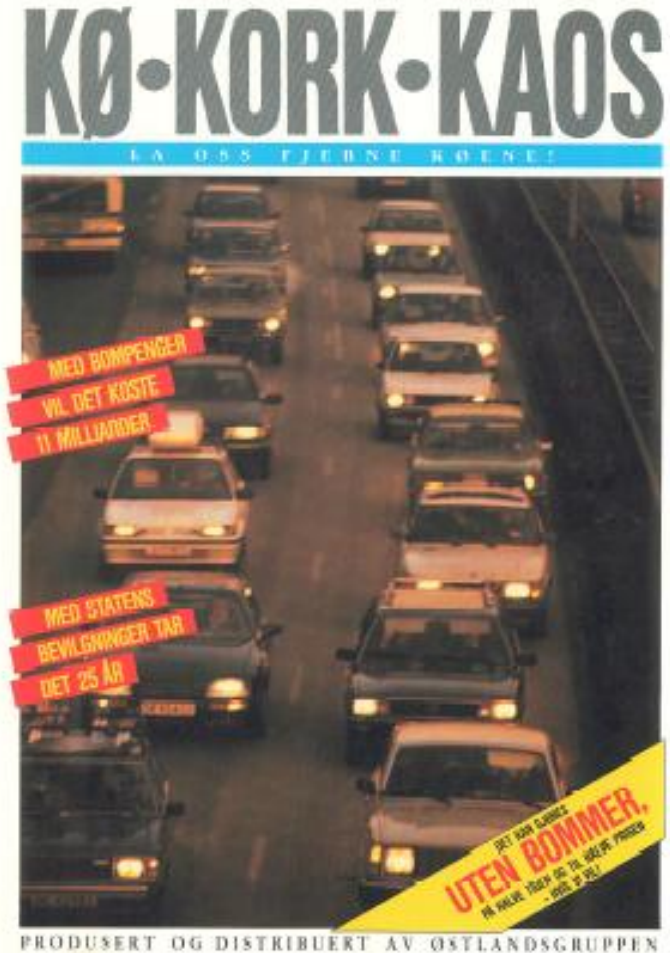
## 2008-2027 Oslopakke 3

- Økte rammer og innføring av midler til drift av kollektivtrafikk

2027

# Oslopakke 1

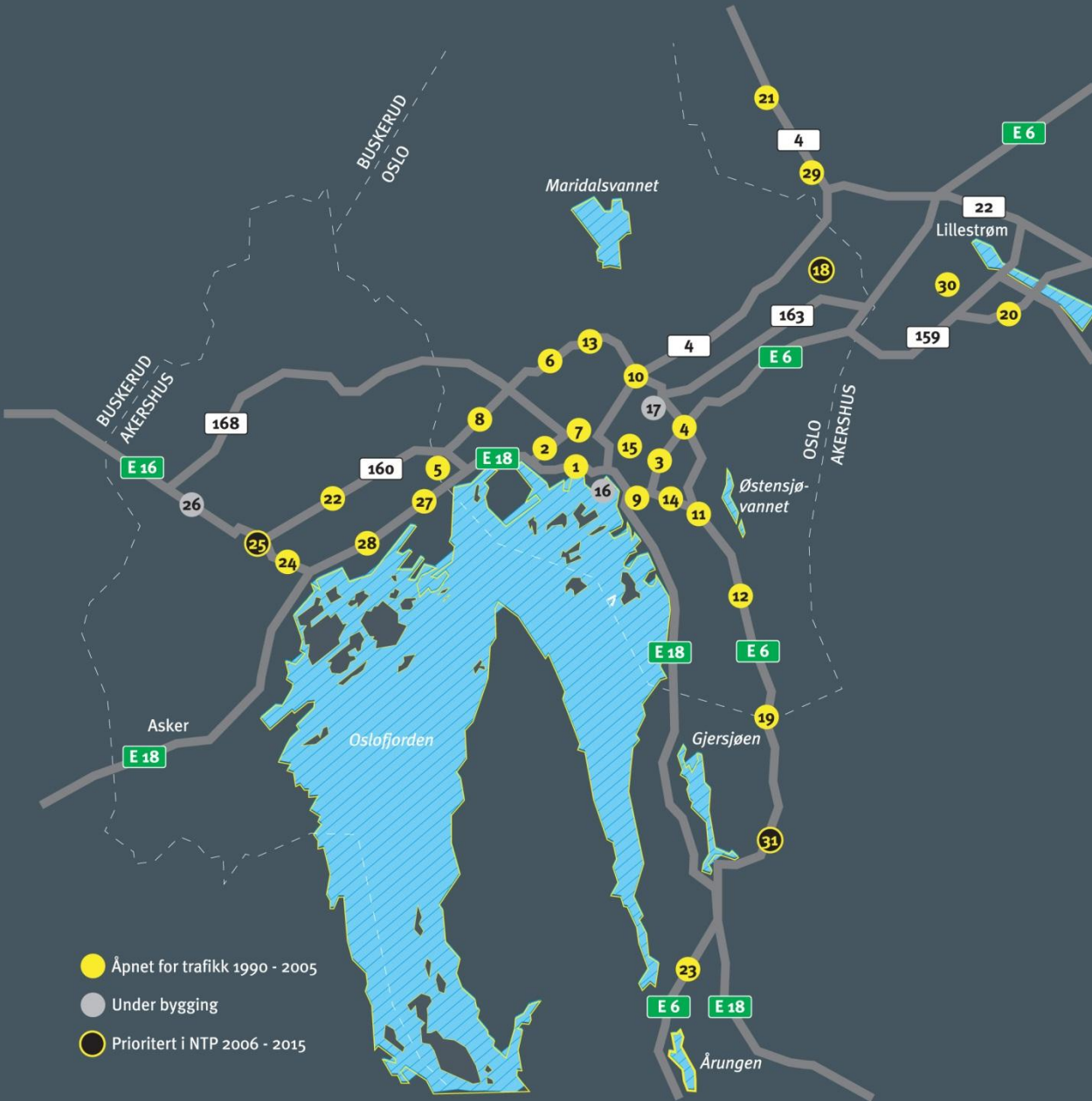
- Felles kriseforståelse:  
Kø, kork og kaos
- Mål:
  - Sikker, effektiv trafikkavvikling
  - Bedre miljø ved vegomlegging
  - Bedre for kollektivtrafikken
- Bomring fra 1.2.1990
- 11 mrd 1987-kr 1990-2001  
45 % stat, 55 % bom
- 20 % til kollektiv infrastruktur  
(ikke jernbane)







# OSLOPAKKE 1 OVERSIKT Oslo Package 1 OVERVIEW



- Åpnet for trafikk 1990 - 2005
- Under bygging
- Prioritert i NTP 2006 - 2015

- 1 Festningstunnelen
- 2 Vestbanekrysset
- 3 Rehabilitering Vålerengatunnelen
- 4 Teisenkrysset
- 5 Granfosstunnelen og Mustadkrysset
- 6 Gaustadkrysset
- 7 Henrik Ibsen-ringen
- 11 Kryss ved Radiumhospitalet
- 8 Ekeberg tunnelen
- 9 Sinsen-Storo
- 10 Ryenkrysset
- 12 Skullerudkrysset
- 13 Tåsentunnelen
- 14 Svartdals tunnelen
- 15 Galgebergforbindelsen
- 16 Bjørvika
- 17 Ulven - Sinsen
- 18 Fossumdiagonalen
- 19 Klemetsrud-Assurtjern
- 20 Knatten - Vigernes
- 21 Slattum - Kjøl
- 22 Bekkestuatunnelen
- 23 Vassum - Vinterbru
- 24 Hamang - Vøyen, to felt
- 25 Hamang - Vøyen, fire felt
- 26 Vøyen - Bjørum
- 27 Lysakerkryssene
- 28 Bygdøy alle - Holmen, tre felt
- 29 Gjelleråsen - Slattum
- 30 Lokalveg i Strømmen
- 31 Assurtjern - Vinterbru

# Oslopakke 2 – ”kollektivpakken”

- Oslo kommune og Akershus fylkeskommune tok initiativ i 1996
- Erkjennelse: trafikkveksten vil ”spise opp” gevinstene av hovedvegutbyggingen i Oslopakke 1
- Mål: Styrke kollektivtrafikken slik at den tar trafikkveksten
- Lokale vedtak sommeren 2001



# Oslopakke 2 – rammer

- Pakke til 15,6 mrd 2002-NOK, finansieringskilder:
  - Ordinære statlige budsjetter
  - Trafikantbetaling
    - 2 NOK ekstra i bomringen
    - 0,75 NOK pr billett
- Økt statlig innsats til jernbane (dobbeltspor jernbane; Asker–Skøyen og Ski–Oslo)

} fra 1.11.01



# KOLLEKTIVPROSJEKTER – Oslopakke 2 Oslo Package 2 OVERVIEW

## SENTRUM & INDRE BY

- 1 Knutepunkter: Nationaltheatret St., Oslo S, Skøyen
- 2 Jernbanetorget
- 3 Homansbyen
- 4 T-baneringen
- 5 Ring 1 busstrasé
- 6 Ring 2 (Frogner plass - Majorstuen)

## VESTKORRIDOR

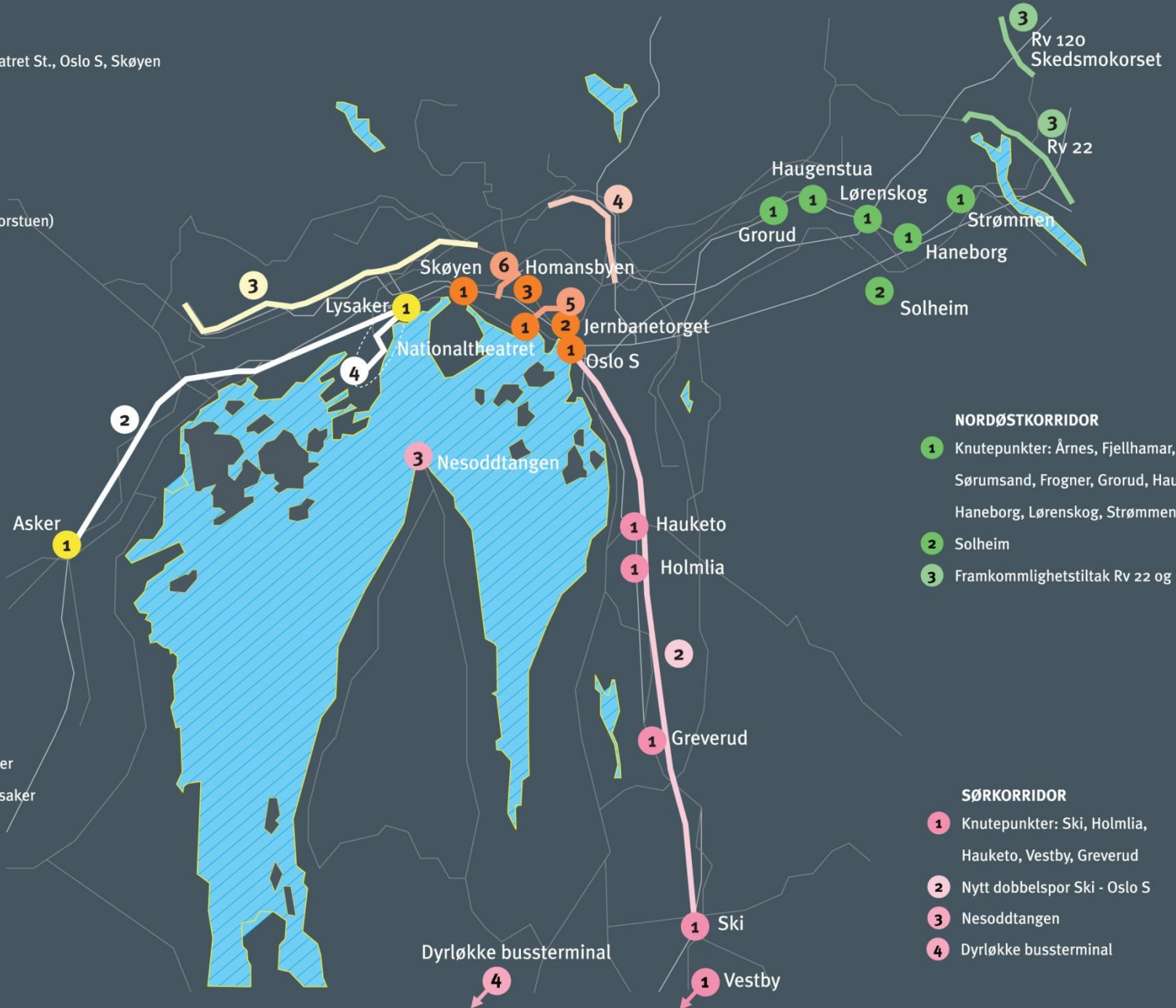
- 1 Knutepunkter: Lysaker, Asker
- 2 Nytt dobbeltspor Asker - Lysaker
- 3 Oppgradering Kolsåsbanen
- 4 Kollektivbetjening Fornebu

## NORDØSTKORRIDOR

- 1 Knutepunkter: Årnes, Fjellhamar, Sørumsand, Frogner, Grorud, Haugenstua, Haneborg, Lørenskog, Strømmen
- 2 Solheim
- 3 Framkomlighetstiltak Rv 22 og Rv 120

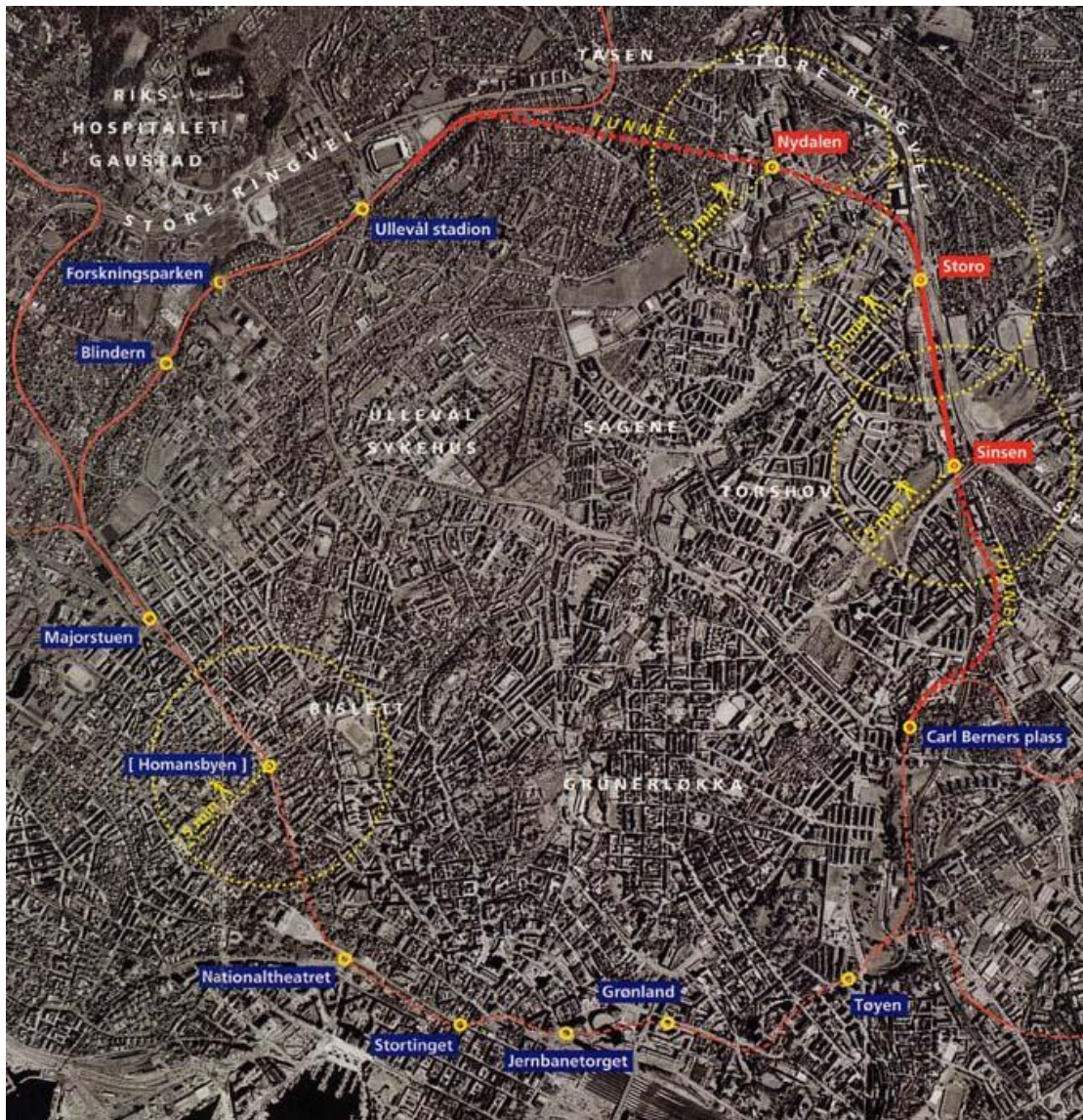
## SØRKORRIDOR

- 1 Knutepunkter: Ski, Holmlia, Hauketo, Vestby, Greverud
- 2 Nytt dobbeltspor Ski - Oslo S
- 3 Nesoddtangen
- 4 Dylrøkke bussterminal





# T-baneringen – flagggprosjekt i O2

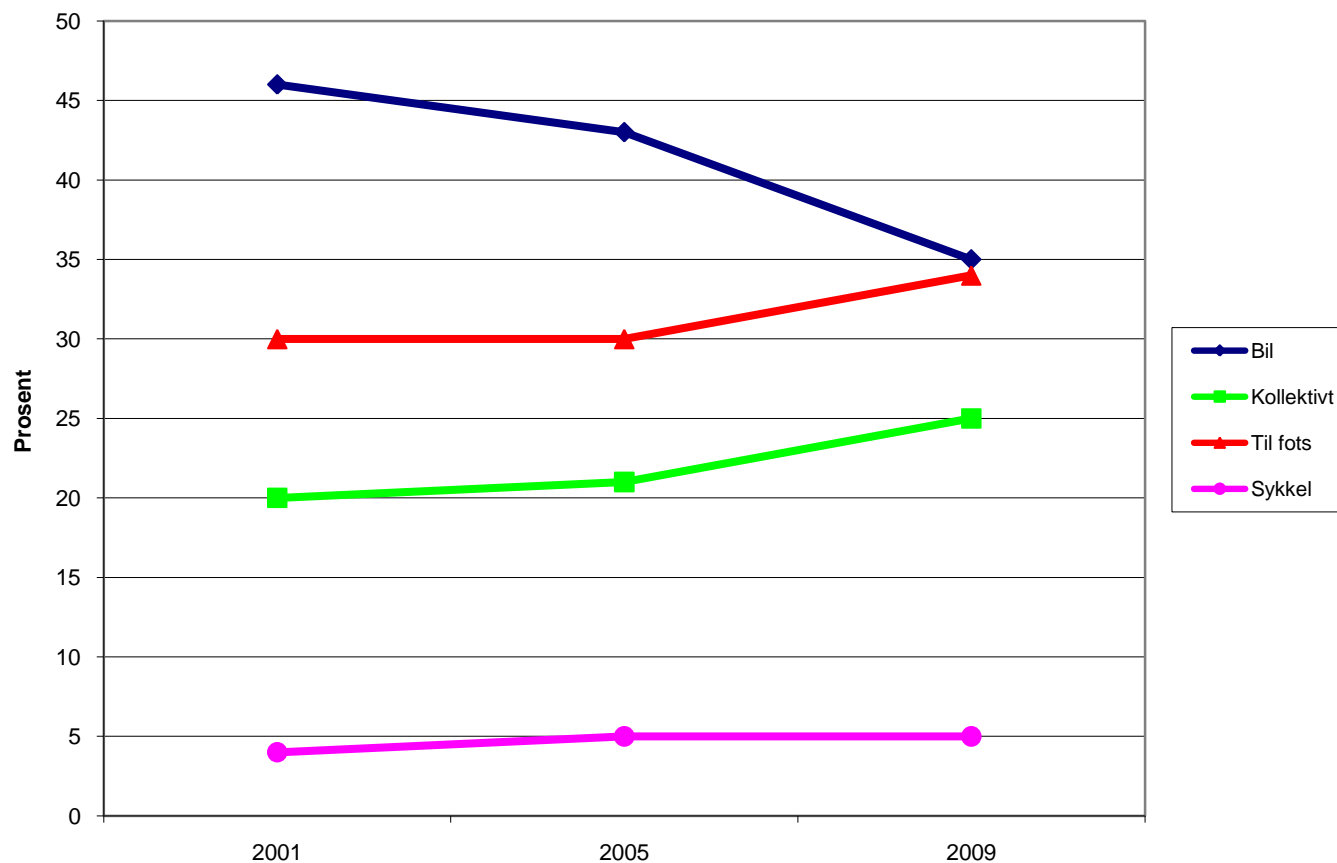


- Ny forbindelse øst-vest
- Kortere reisetid
- Nye knutepunkt
- 5 km
- Kostnad: 1,4 mrd kr
- Byggherre: Samferdselsetaten
- Finansiering:



# Transportmiddelfordeling

Hovedtransportmiddel på reiser i Oslo



# Utfordringer

- Forventet 450 000 flere innbyggere neste 30 år
  - 600.000 nye bilturer hver dag
  - 250.000 flere kollektivreiser
- Kapasitetsproblemer på vei og bane
- Økte investerings- og driftskostnader – omfattende tunnelsystem





# Oslopakke 3 – et spleiselag for effektiv, sikker og miljøvennlig transport

- Finansieringsplan 2008-2028
- Bompenger, statlige og lokale midler til veg og bane
- Samlet ramme ca 60 mrd kroner (2011)
- Økt bompengandelen sammenlignet med Oslo-pakke 1 og 2
- I tillegg statlig bevilgninger til jernbanen, inkl nytt dobbeltspor Oslo – Ski
- Stor lokal innflytelse
- Enighet ved vesentlige endringer





# ”Lokalt forslag” – mai 2006

- Bompengefinansiering 2008-2028
  - automatiserte bomstasjoner
  - økte takster, endret rabattsystem
  - ikke tidsdifferensiering
  - nytt bomsnitt på Oslos grense mot vest

- Forutsatte videreføring av statlige riksvegmidler som i NTP-2006-09

- Prosjektliste og skisse til utbyggingsrekkefølge

- Bompenger til Ruter for styrket kollektivtilbud (supplement)

⇒ Lokale vedtak i Oslo og Akershus 2007

⇒ St.prp. 40 (2007-2008) Om Oslopakke 3 trinn 1, febr 2008



## Kollektivprosjekter

- 1 Fellestunnel mellom Nationaltheatret og Majorstuen. 850 mill.
- 2 Hagesvingen med ny Løren stasjon. Gir mulighet for kobling mellom Økern stasjon på Grorudbanen og Sinsen stasjon på T-baneringen. 400 mill.
- 3 Hornvannbyen stasjon. 700 mill.
- 4 Fornebu-bane. 600 mill.
- 5 Kolsåsbanen i Akershus. Metro til Kolsås med bybane til Bekkestua. 550 mill.
- 6 Baneforlengelse til A-bus. Sannsynligvis forlengelse av Ellingsrud-linjen. Nye T-bane stasjoner på Skårer vest, Solheim og A-bus. 700 mill.

## Vei-prosjekter

- 1 Ny E18 vest for Oslo, mellom Asker og Oslo sentrum. 10 mrd.
- 2 E18 Bjørnvika. Gjelder senketunnel mellom Rv 190 Ekebergtunnelen/E18 Mosseveien og E18 Festnings-tunnelen. 2,3 mrd.
- 3 Mosseveien i tunnel mellom Fiskvollbukta og Loenga. 2 mrd.
- 4 Manglorudtunnelen (E6) mellom Abildsa og Alnabu. 3,8 mrd.
- 5 Fossumdiagonalen. Ny tverrforbindelse mellom rv 163 Østre åker vei og Rv4 Trondheimsveien. 500 mill.
- 6 Rv 163 Bjørnvika-Økern. Tunnel med to løp. 1,2 mrd.
- 7 Rv 150 Nydalskrysset. Knytte bedre til ring 3 og tilrettelegge for syklist. 400 mill.
- 8 E6, Alnabu, nytt kjøresystem. 200 mill.
- 9 Rv 160 Raatunnelen (under Raakrysset). 700 mill.
- 10 Løkk over E6 i Groruddalen mellom Alnabu og Ellingsrud. 1 mrd.
- 11 Rv150, Ring 3, Ulven-Sinsen. Det skal bygges tunnel mellom Ulven og Sinsen. Igangsatt. 1,29 mrd.
- 12 Rv 4 Carl Berners plass. Opprustning av området for å bedre framkommelighet, trafiksikkerhet og miljø. 65 mill.
- 13 Rv 161 Ring 2 Carl Berners plass - Blindernveien. Innebarer tilrettelegging for syklist, opprustning av holdeplasser m.m. 80 mill.
- 14 Rv 168 Bogstadveien. Opprustes for å bli bedre for syklist, bilister og gående mellom Valkyrie plass og Hegdøhaugveien/Parkveien. 85 mill.

# Overordnede mål for Oslopakke 3

St. meld nr. 17 (2008-2009) Om Oslopakke 3 trinn 2

- Sikre god fremkommelighet for alle trafikantgrupper. Viktige delmål er:
  - Rushtidsforsinkelser i byområdet skal reduseres. Næringsliv og kollektivtransport skal prioriteres
  - Framkommeligheten for gående og syklende skal økes
- For å nå fremkommelighetsmålene, vil det være nødvendig å vri transportmiddelfordelingen bort fra bruk av privatbil slik at andelen av kollektivreisende, syklende og gående økes.
- I tillegg må følgende krav oppfylles:
  - Lovens krav om luftforurensing og støy
  - Reduksjon i antall drepte og hardt skadde
  - Lovens krav om universell utforming



# Øvrige forventninger til Oslopakke 3

St. meld nr. 17 (2008-2009) Om Oslopakke 3 trinn 2



- Reduksjon av klimagassutslipp fra transport skal være en sentral premis for det videre arbeidet med Oslopakke 3
- Kollektivknutepunkter utvikles til attraktive områder for bolig- og senterutvikling
- Samfunnsmessig lønnsomhet skal inngå i kriteriene for prioritering av tiltak
- ...det framtidige transportsystemet skal ivareta hensyn til by- og tettstedsutvikling og krav til lokal miljøkvalitet

# Transportsystemet i hovedstadsområdet skal sikre god balanse mellom effektivitet, bykvalitet og miljø

God framkommelighet for alle trafikantgrupper

## Personbil og næringstransport:

- Hastighet i rush på hovedvegnettet
- Rushtidsvarighet

## Kollektiv:

- Hastighet i rush for buss og trikk
- Punktlighet for alle driftsarter

## Gang og sykkel:

- Antall km sammenhengende sykkelvegnett
- Registrert sykkeltrafikk

Større andel av transporten med kollektiv, til fots og på sykkel

- Kollektivtransport som andel av motorisert transport
- Gående og syklende som andel av all transport

Et sikkert transportsystem

- Antall drepte og hardt skadde på alle transportformer

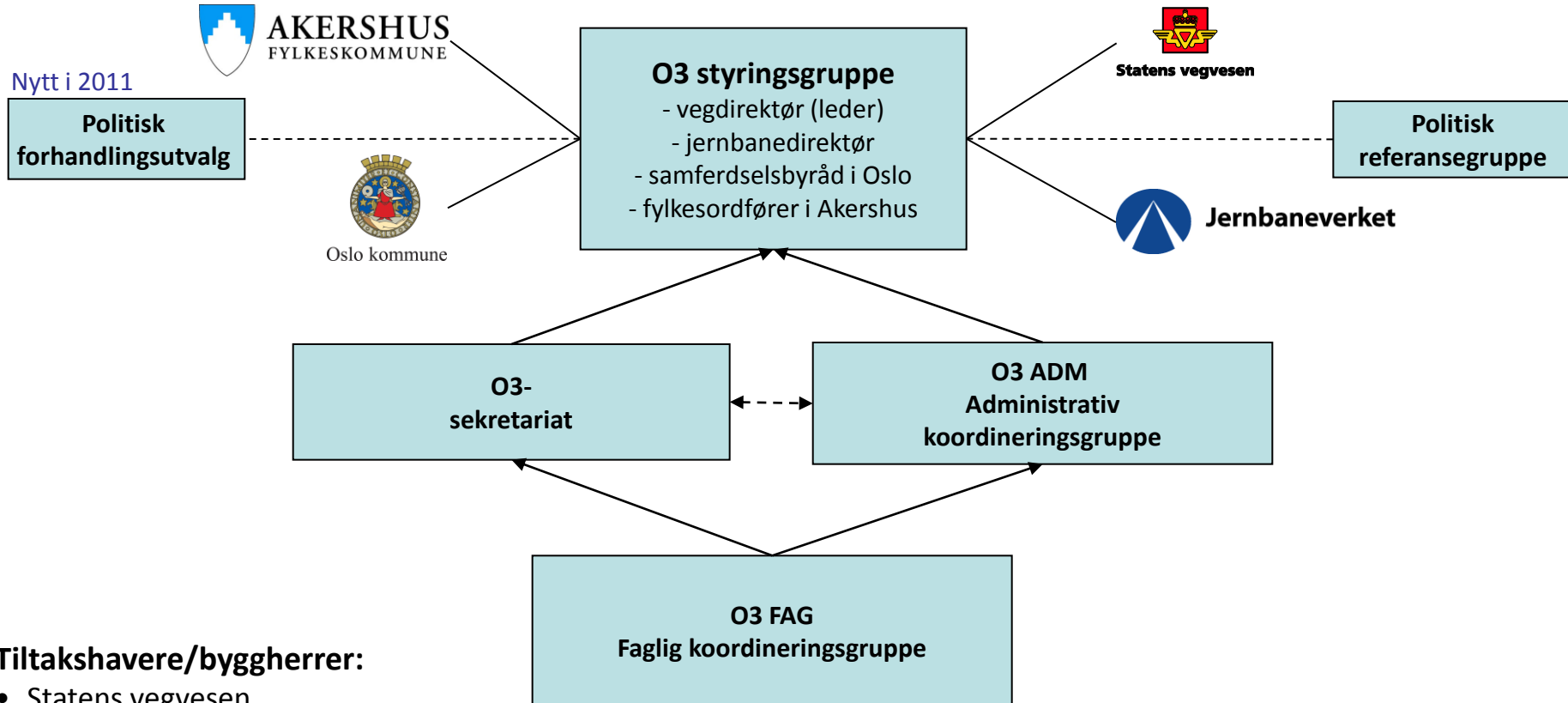
Et attraktivt og universelt utformet kollektivsystem

- Gjennomsnittlig avgangsfrekvens pr stasjon/holdeplass
- Tilbudt kapasitet (plasskm/år)
- Innbyggernes tilfredshet med kollektivtilbudet
- Brukertilfredshet kollektivtilbudet
- Andel holdeplasser og stasjoner som er universelt utformet

Redusere miljøproblemer og bidra til god by- og tettstedskvalitet

- Utslipp av klimagasser målt i CO<sub>2</sub>-ekvivalenter
- Antall personer eksponert for NO<sub>2</sub>
- Antall personer eksponert for svevestøv (PM10)
- Antall personer utsatt for støy
- Trafikkutvikling på riksvegnettet
- Trafikkutvikling på fylkes- og lokalvegnettet

# Organisering av Oslopakke 3



## Tiltakshavere/byggherrer:

- Statens vegvesen
- Samferdselsetaten
- Ruter, KTP  
(Kollektivtransportproduksjon AS)
- Jernbaneverket



# Mandat styringsgruppen

Gitt av Samferdselsdepartementet i 2009

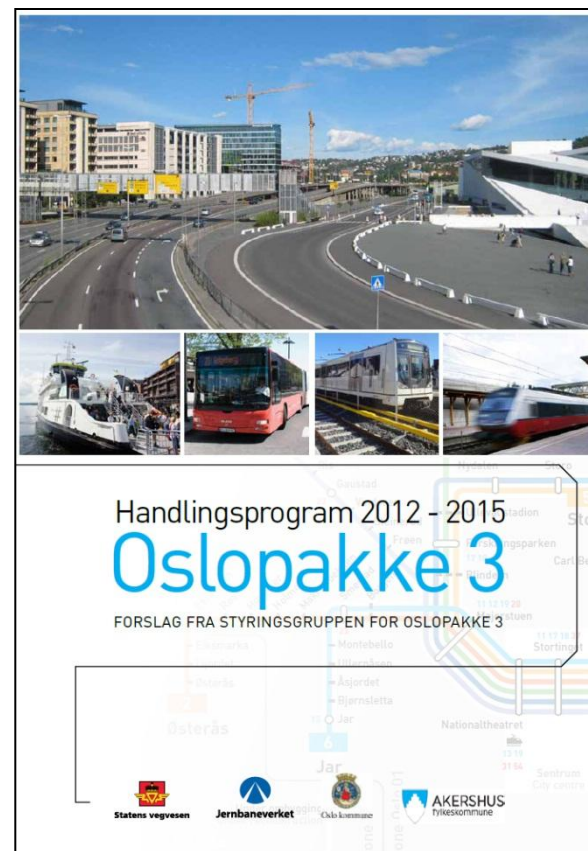
- *Forberede omforente saksframlegg til besluttende organer om prioritering (inkludert rekkefølge for prosjekter) av midlene i Oslopakke 3. (LES: HANDLINGSPROGRAM)*
- *Gi innspill til samordnede statlige og lokale/regionale plan- og budsjettprosesser for å sikre best mulig måloppnåelse for bompengepakken. Det skal også gis innspill til arbeidet med arealplaner.*
- *Overvåke gjennomføring av store prosjekter og innsatsområder og gi råd om tiltak hvis det avdekkes problemer som ikke kan løses i prosjektene.*
- *Bestille og behandle strategiske utredninger som faglig grunnlag for gruppens arbeid med løpende prioriteringer.*

*Det er bystyre, fylkesting og Storting som fatter de formelle vedtak om handlingsprogram og budsjetter.*

*Konsensus i styringsgruppen og lokal enighet er et viktig fundament for Oslopakke 3-arbeidet*

# Styringsgruppens forslag til Handlingsprogram

- Årlig rullering av 4-års handlingsprogram
  - Rapportering aktiviteter tilbakelagt periode
  - Måloppnåelse
  - Forventede rammer neste periode
  - Forslag til prioriteringer og budsjett påfølgende år + 3 år
- Årlig lokalpolitiske vedtak før omtale i forslag til statsbudsjett og vedtak i Stortinget
- Signaler - eksempler:
  - Oppstart av rv 22 Lillestrøm-Fetsund og t-baneforbindelse Økern-Sinsen (Lørensvingen)
  - Ellers ikke prioritert nye, store prosjekter
  - Høyt aktivitetsnivå på igangsatte tiltak
  - Videreføre drift og investeringer kollektiv (40 %)



# Rammer HP 2012-15

(2012-kroner)

2012-kroner	2012	2013	2014	2015	HP 2012-15
<b>Disponibel ramme</b>					
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
<b>Sum disponibel ramme Oslopakke 3</b>	<b>2 730</b>	<b>2 606</b>	<b>2 920</b>	<b>2 756</b>	<b>11 011</b>

I tillegg kommer midler til jernbane over statsbudsjettet



# Pågående og planlagte prosjekter

## Pågående prosjekter

- E18 Bjørvika
- Rv 150 Ulven – Sinsen
- Kolsåsbanen (til Gjønnnes)
- Store kollektivtiltak Oslo
  - Lambertseterbanen
  - Holmenkollbanen
  - m.fl.
- Driftsmidler til Ruter



Høyt aktivitetsnivå

Lånebehov i 2010 og 2011

## Planlagte prosjekter (HP 2012-15)

- E18 Sydhavna
- Rv 22 Lillestrøm – Fetsund
- E16 Sandvika – Wøyen
- E18 Vestkorridoren
- E6 Manglerudtunnel (planlegging)
- Kolsåsbanen (utenfor Bekkestua)
- Lørensvingen



Oppstart når store pågående prosjekter fases ut

Lånebehov i 2013/14 med dagens rammer



# E18 Bjørvikaprojektet





# Rv 150 Ring 3 Ulven-Sinsen





# Kolsåsbanen



- Ferdige stasjoner:
  - Montebello, 2008
  - Ullernåsen, 2008
  - Åsjordet, 2008
  - Bjørnsletta, 2010
  - Jar (trikk og t-bane) 1.12.10
  - **Ringstabekk** (t-bane) 15.08.11
  - **Bekkestua** (trikk og t-bane) 15.08.11
- Planlagt åpning:
  - Gjønnnes, 2012
  - Avløs, 2013
  - Kolsås, 2014

# Store kollektivtiltak Oslo

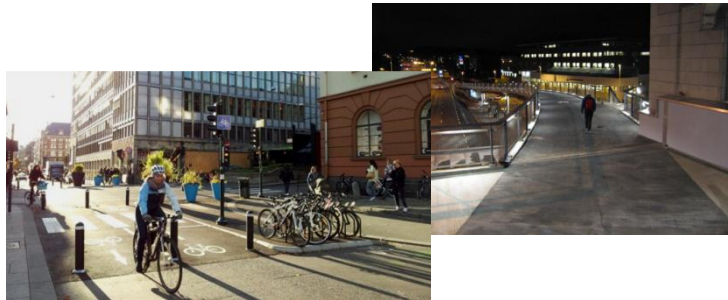


- Ca 300 mill/år til infrastruktur for t-bane og trikk
- Lørensvingen prioriteres i HP 2012-15
- Store behov for oppgraderinger t-bane og trikk
- Pågår arbeid med flere prosjekter, bl a Lambertseterbanen



# Mindre tiltak – programområder

## Gang og sykkel



## Kollektivtiltak



## Miljø og service



## Trafikksikkerhet



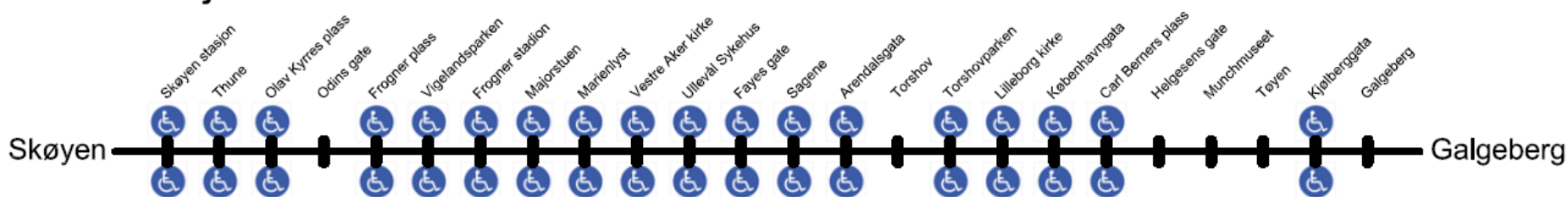
# Universell utforming holdeplasser



- Oppgradering til høystandard holdeplasser som tilfredsstillers krav til universell utforming
- Taktilt varslingsfelt og ledelinjer
- Høyere kantstein – enklere og raskere av og på
- Sanntidsinformasjon (ca 300 hpl i Oslo)



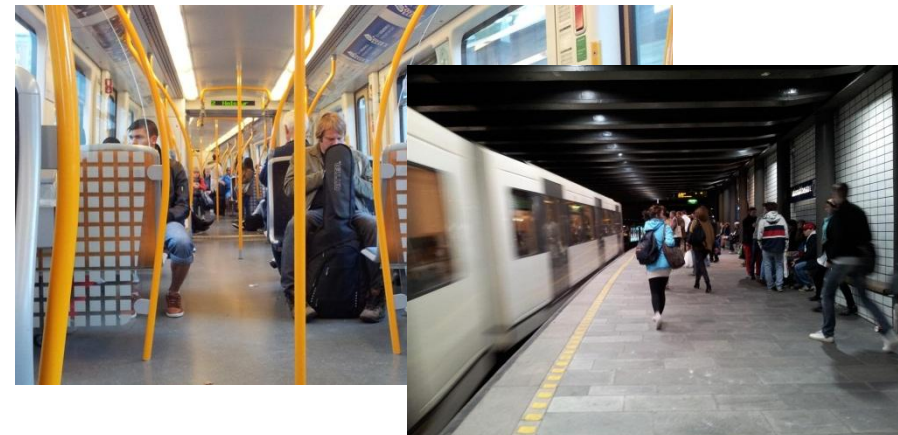
## Linje 20 - 75% ( $\frac{36}{48}$ ) Høystandard holdeplasser



# Drift og småinvesteringer Ruter



- Ca 630 mill/år
- Mindre oppgradering infrastruktur t-bane og trikk
- Nye t-banevogner
- Økt frekvens/tilbud





# Jernbaneinvesteringer (Oslo-Akershus)

Oslo - Ski



Alnabruterminalen



Osloprosjektet

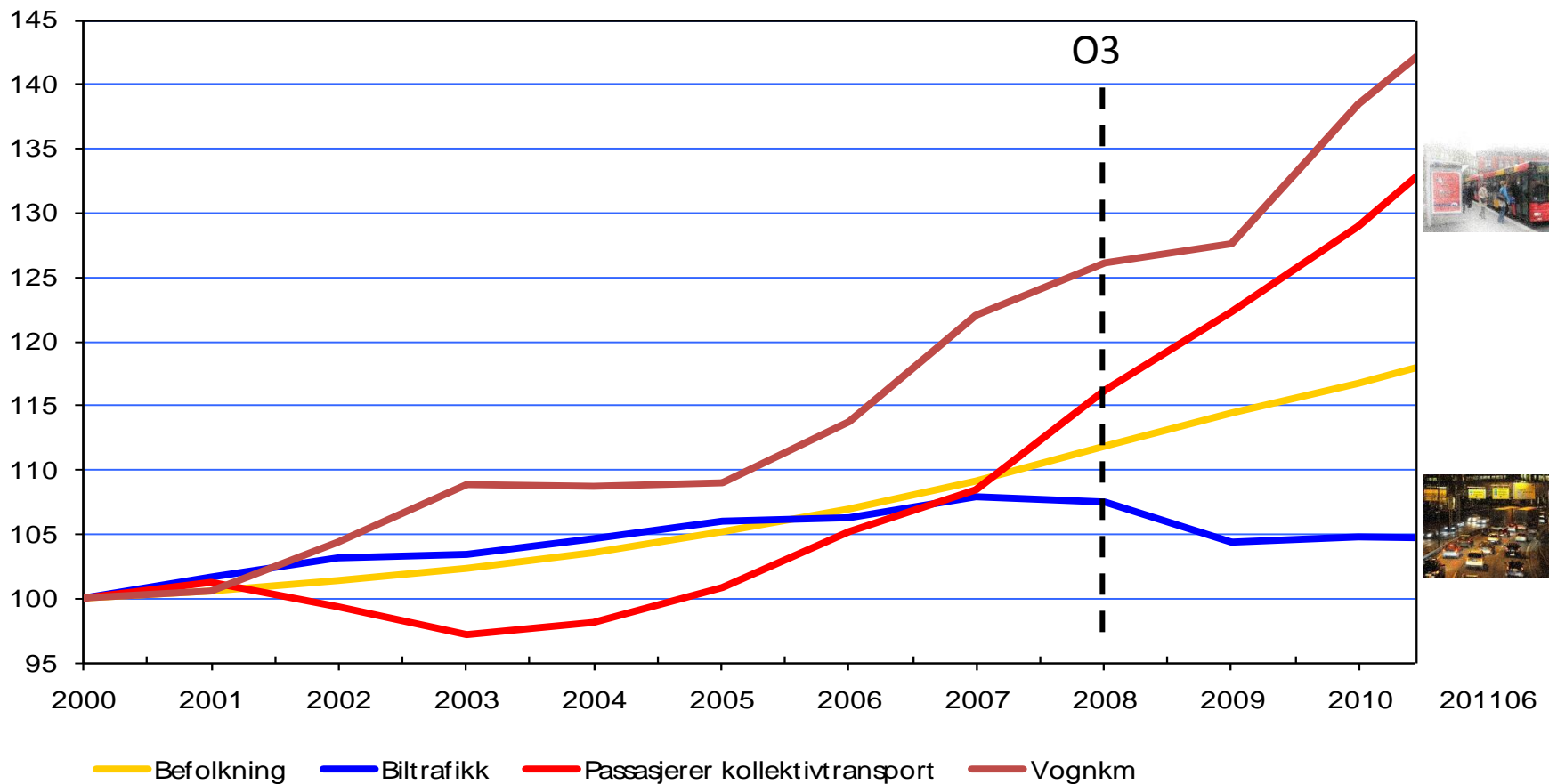


Høvik stasjon



# Kraftig økt kollektivtrafikk – nullvekst i biltrafikk i Oslo

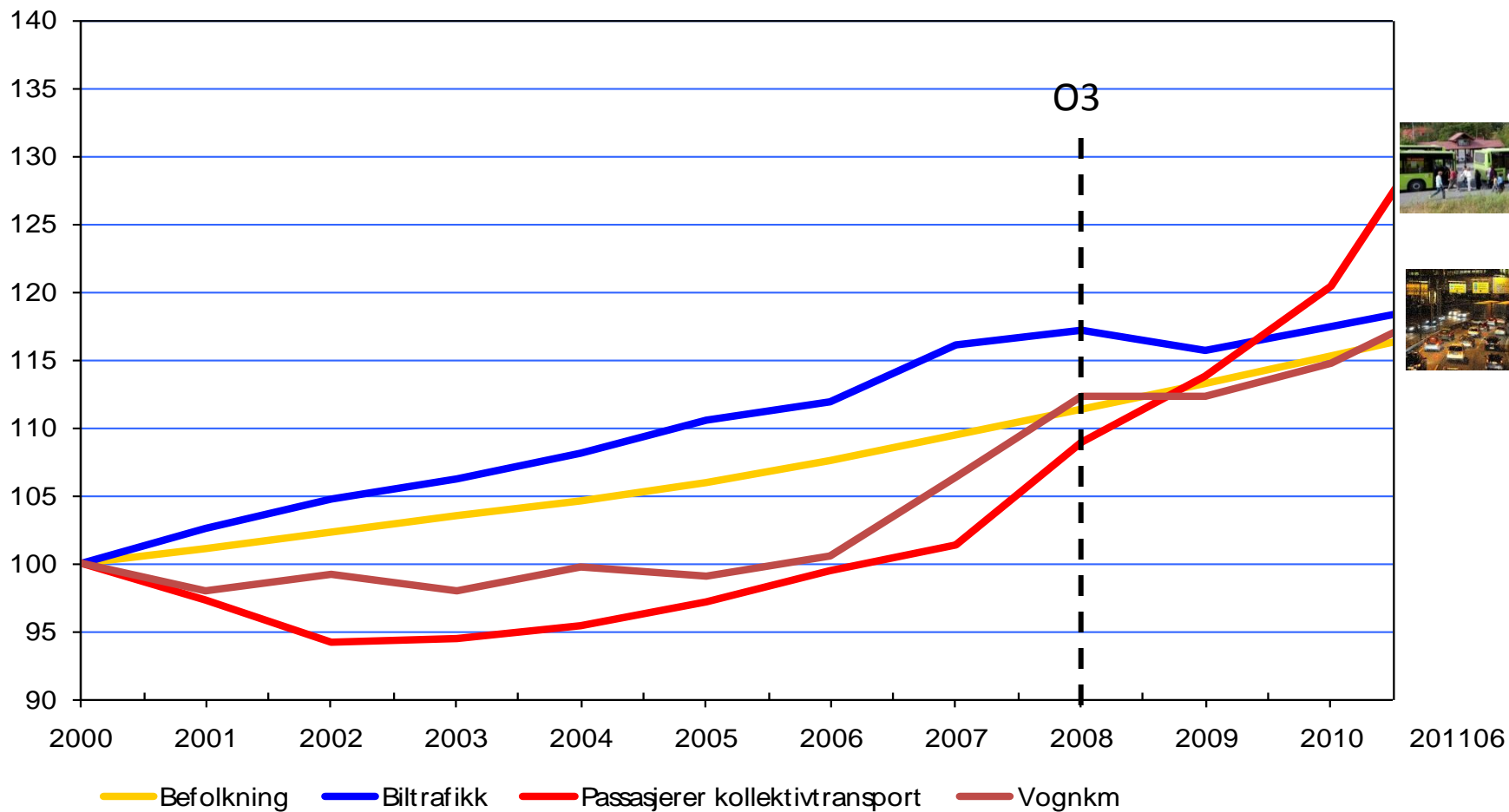
Indeksutvikling Oslo. År 2000=100





# Tilsvarende utvikling i Akershus siden 2008

Indeksutvikling Akershus. År 2000=100



# Årsaker til økt kollektivandel

- Takstomlegging og ny bomring på bygrensen i vest
- Gunstig pris på kollektivmånedskort i Oslo
- Bedre kollektivtilbud:
  - Økt frekvens/tilbud (f eks Grorudbanen)
  - Nye t-banevogner
  - Sanntidsinformasjon på holdeplasser, web og mobil
  - Framkommelighetstiltak
  - Økt standard på holdeplasser, stasjoner og knutepunkt
- Finanskrise (?)



# Utfordringer gjenstår

- Forventet 450 000 flere innbyggere neste 30 år
- Nye behov
- Økte kostnader og finansieringsbehov
- Lange tunneler – sikkerhet og driftskostnader
- Koordinering andre prosesser og øvrig virkemiddelbruk
  - ⇒ grunnlag for langsiktig prioritering Oslopakke 3
  - ⇒ finansielt grunnlag



# Reforhandling av pakken i 2012...



- Status/utfordringer
- Reviderte kostnader
- Alternativt utvikling av pakken og måloppnåelse

- Prognose fremtidige rammer
- Alternativer for å styrke finansiering




# Spørsmål

# Om holdingsundersøkelsen


- Gjennomført årlig siden 1989
- Årets undersøkelse:
  - Utført av TNS Gallup
  - 1 000 over 18 år, bosatt i Oslo og Akh
  - 57 % intervjuet på fasttelefon, 43 % på mobiltelefon
  - Gjennomført 24.11 – 14.12 2010
- Nye spørsmål i 2010:
  - Tilrettelegging for gående
  - Hvordan de ulike trafikantgruppene bør prioriteres
  - Miljødifferensierte takster

RAPPORT 189

Holdningsundersøkelse om bomring, trafikk og kollektivtilbud i Oslo og Akershus 1989-2010



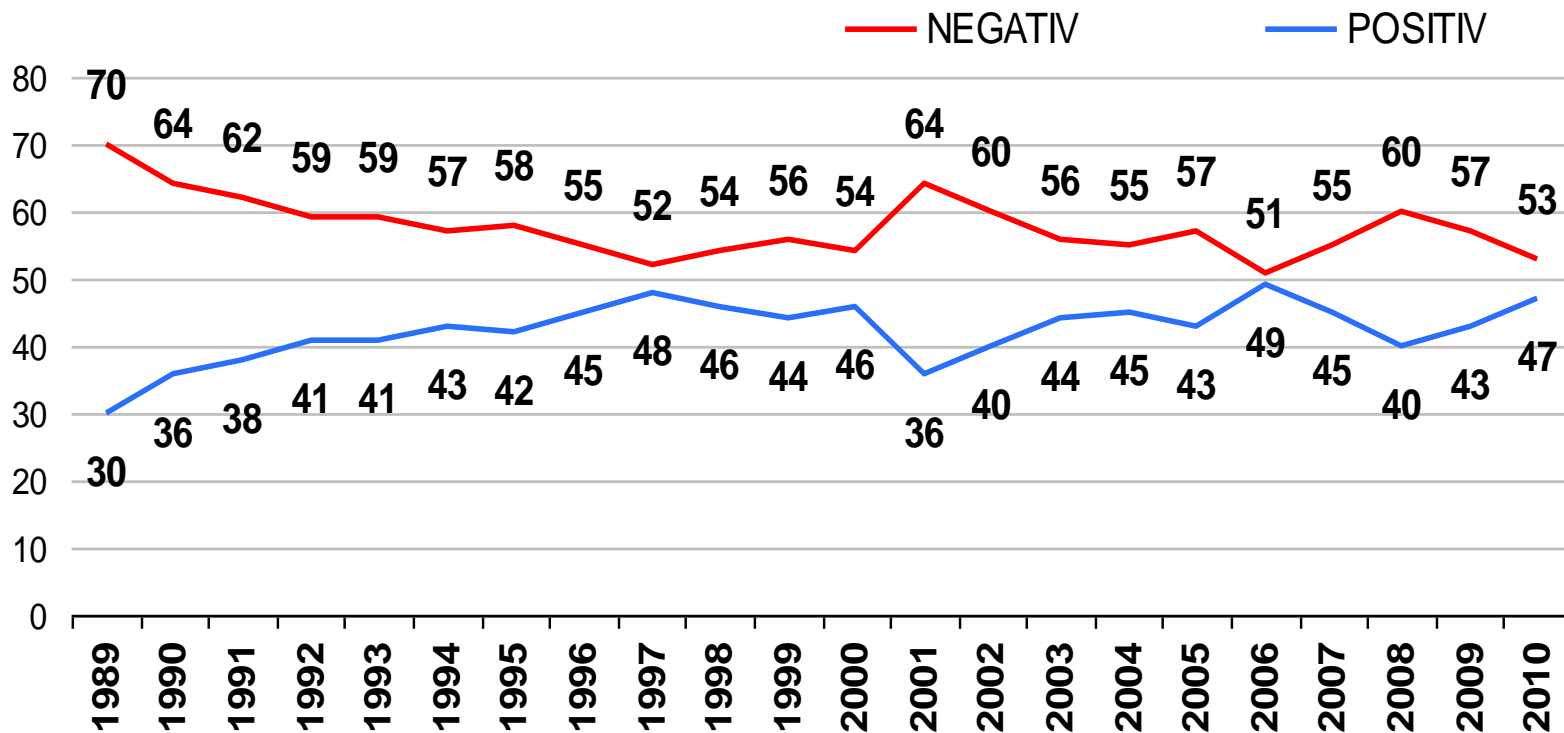
**SAMARBEIDET FOR BEDRE TRAFIKKPROGNOSE I OSLO - OMRÅDET**  
Statens vegvesen Region øst, Statens vegvesen Vegvesenregion Akershus og Region øst, Akershus Fylkeskommune, Oslo kommune, Oslo og byregionstaten, Oslo kommune samferdsledelsen, Ruter AS, NSB AS Persontog



PROSAM

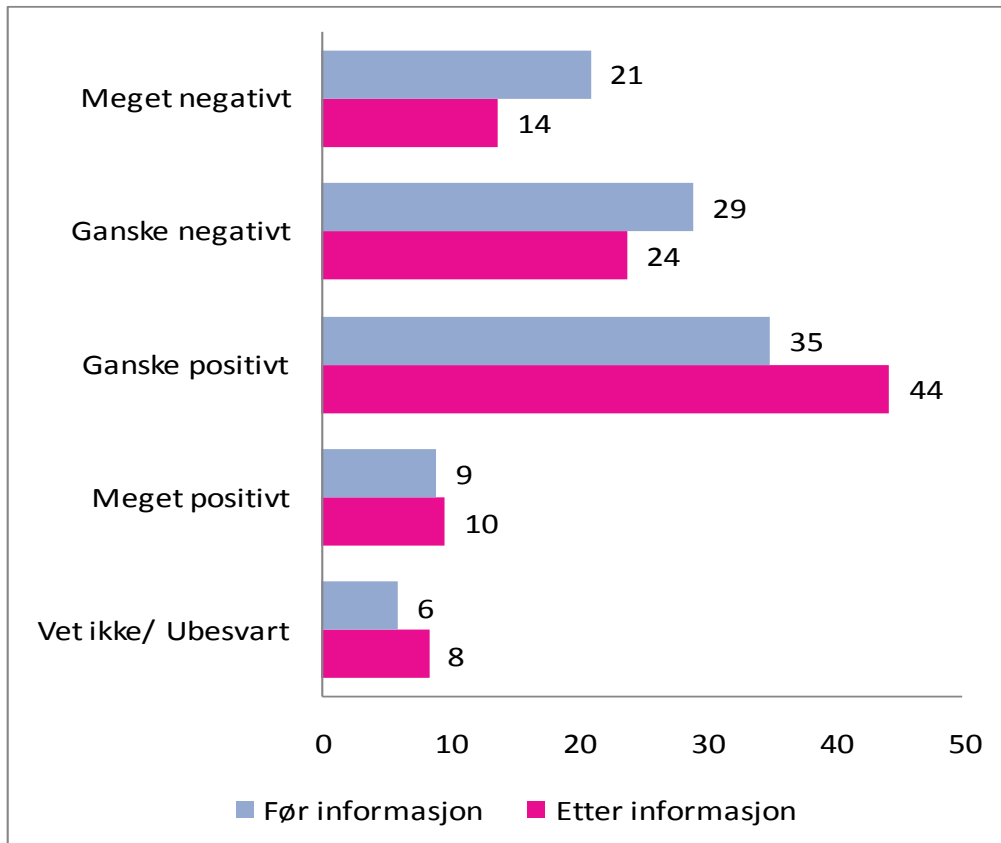
# Andelen som er negative til bomringene reduseres ytterligere fra 2009 til 2010

Q2: Syner du innføringen av bomringer i Oslo-området er et meget negativt, ganske negativt, ganske positivt eller meget positivt tiltak?



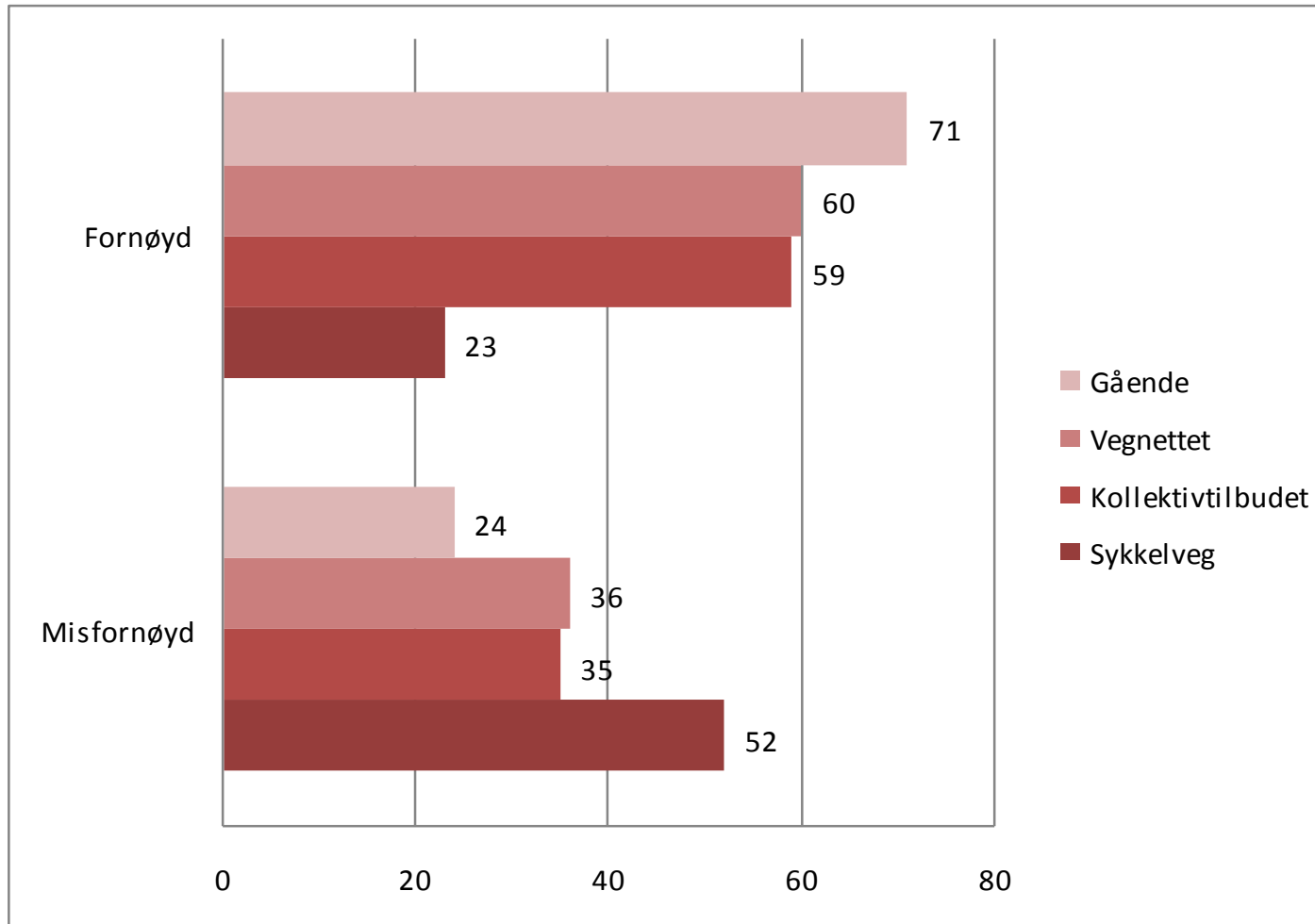
# Med informasjon om hvordan pengene fra bomringene brukes, er ett klart flertall positive

**Q5: Intro: Bompengene brukes sammen med offentlige midler til tiltak i Oslo og Akershus innen vegbygging og kollektivtransport. Eksempler på dette er Festningstunnelen, Bjørvikatunnelen, Ring 3, E6 sørover, E16 i Bærum, Rælingstunnelen, T-baneringen, kollektivfelt og oppgradering av kollektivknutepunkt. Med bakgrunn i hvordan inntektene har blitt brukt til nå, hva synes du om innføringen av bompengeringene i Oslo-området?**

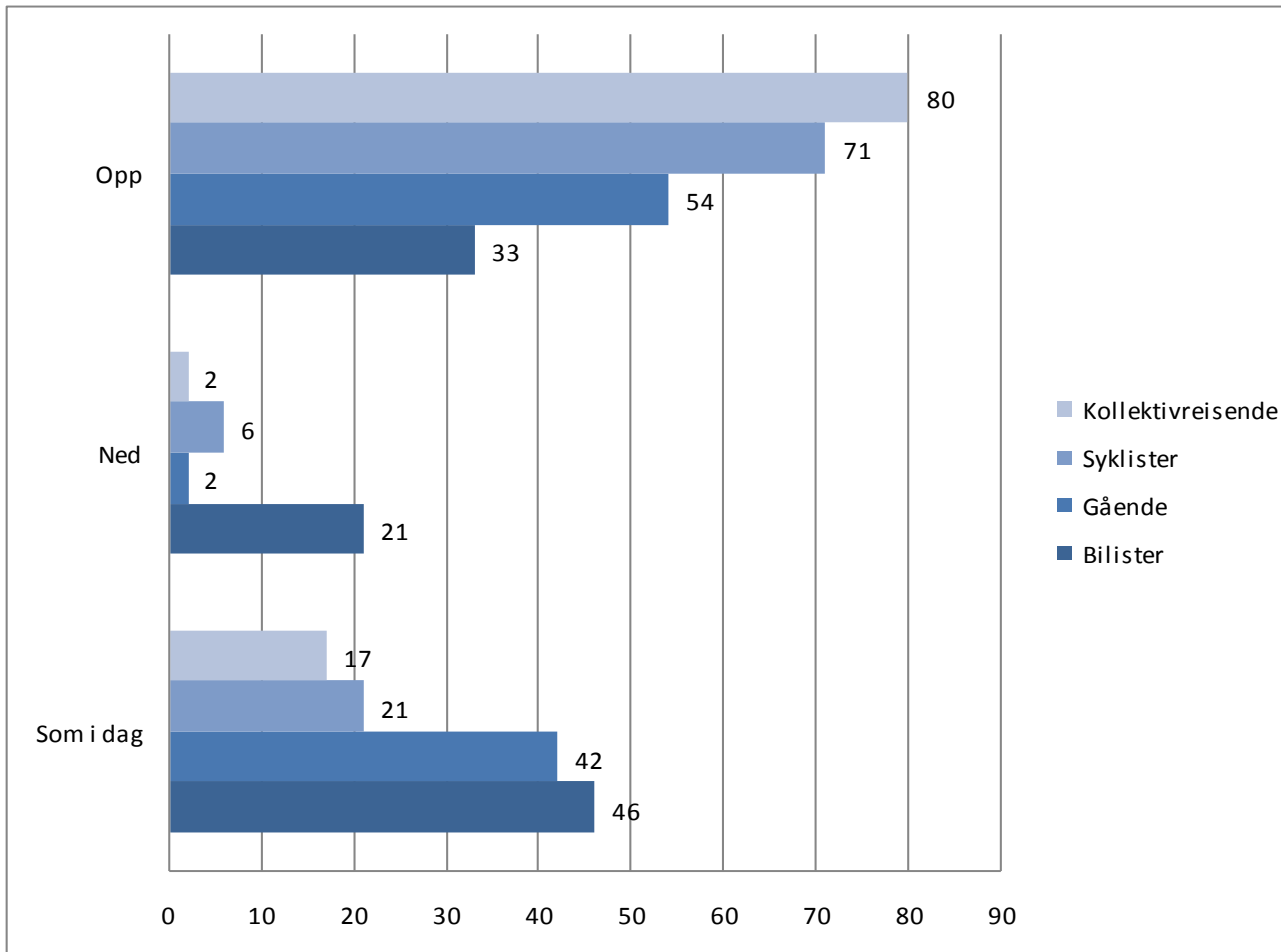




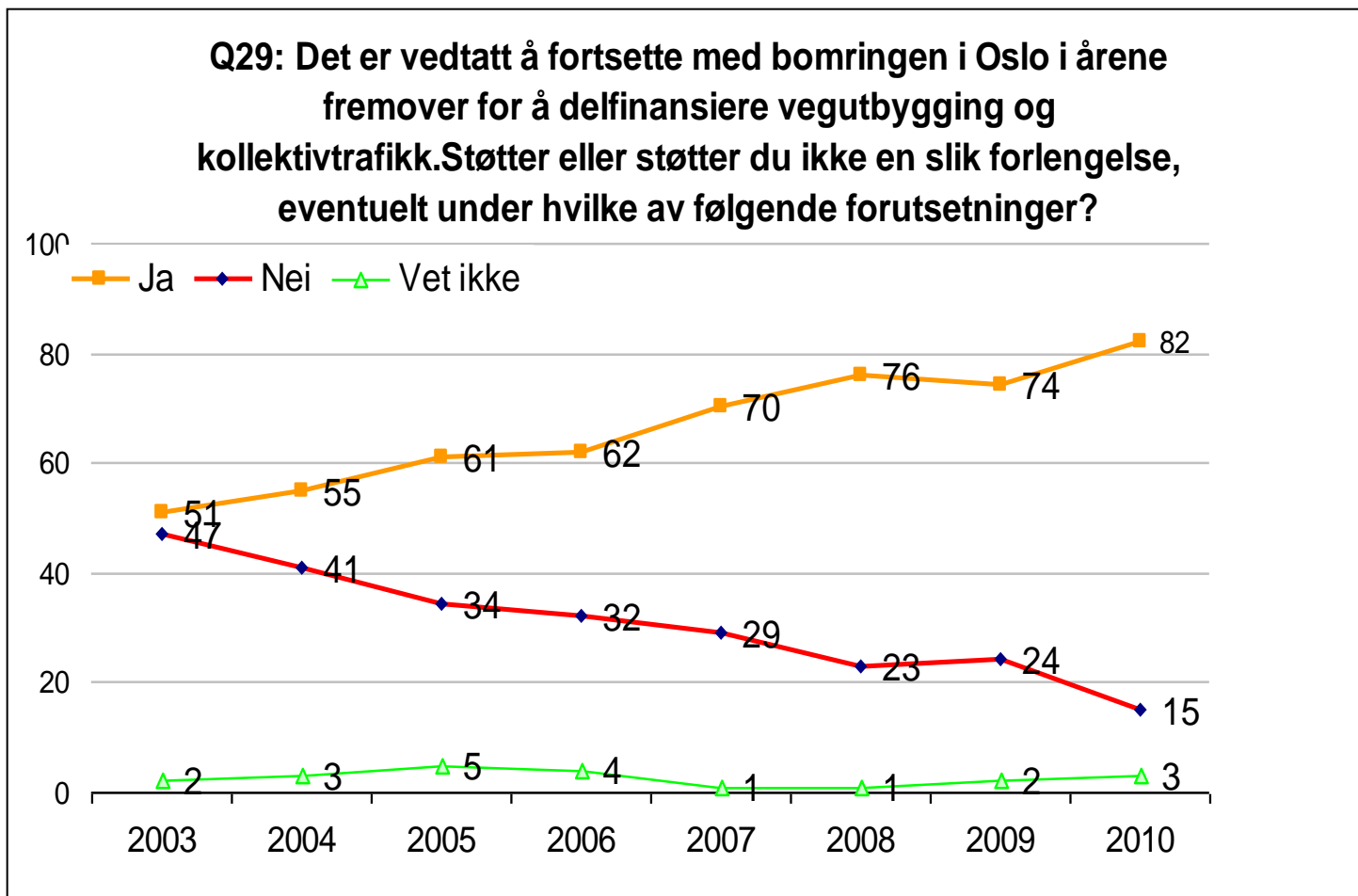
# Oppsummering – tilfredshet med tilbudet til de ulike trafikantgruppene



# Oppsummering – prioritering av de ulike trafikantgruppene

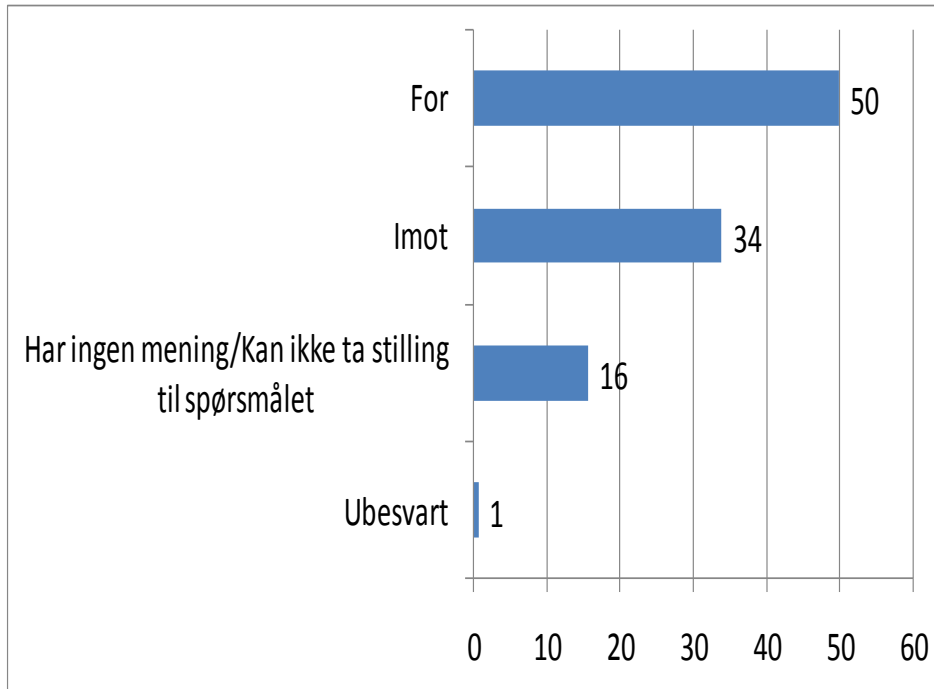


# En gradvis økning i andelen som støtter forlengelse av bomringen



# Halvparten støtter et tidsdifferensiert bompengesystem

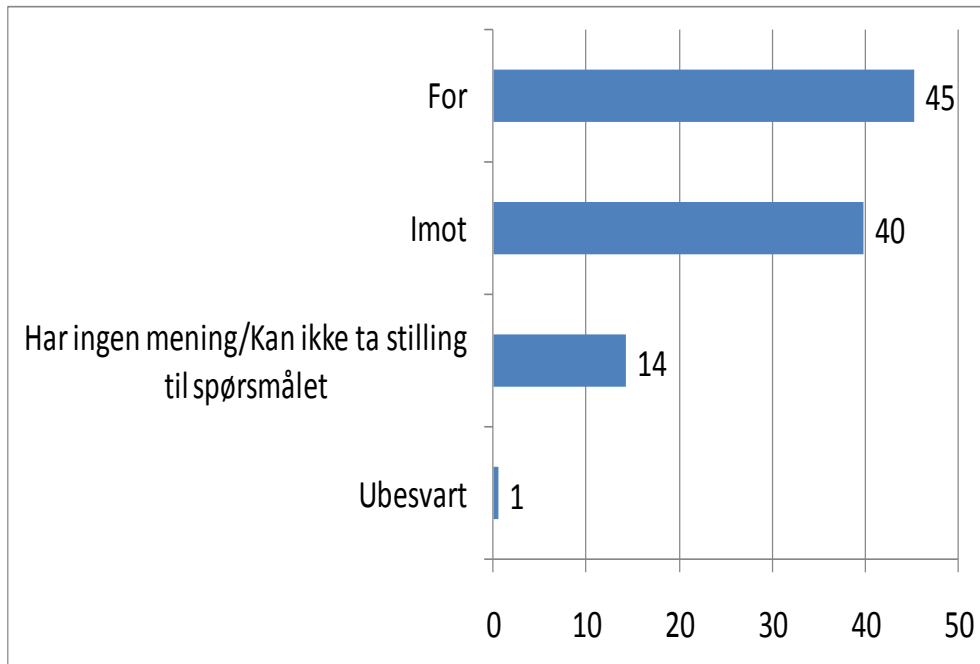
Q 32: I dag er prisen for passering av bomringen den samme hele døgnet. For bedre fremkommelighet i rushtiden og mindre forurensing, kan man tenke seg et takstsystem der prisen er høyere enn dagens pris i rushtiden, lavere utenom rushtiden, og gratis på kvelden





# 45 prosent er for et miljødifferensierte takstsystem

**Q33: For å minske forurensningen kan man istedenfor tenke seg et takstsystem der prisen er høyere enn dagens pris for biler som forurenses mye, og lavere for biler som forurenses lite. Ville du være for eller imot en slik ordning, eller har du ingen mening om det?**



# Oppsummering I

- Flere er positive og færre er negative til innføringen av bomringer i Oslo-området
- Med informasjon om hva inntektene fra bomringene brukes til, øker andelen som er positive til bomringene.
- 8 av 10 støtter forlengelsen av bomringen for å delfinansiere vegutbygging og kollektivtrafikk.
- 2 av 3 mener det er riktig at bompenger skal brukes til kollektivutbygging
- Gjennomsnittsandelen av inntektene som de spurte mener bør brukes til kollektivtiltak er 41 %.
- Kun 6 % av dem med barn 0-6 år trenger å passer bomringene for å levere eller hente i barnehagen

# Oppsummering II

- Flest er fornøyd med tilretteleggingen for gående (71 %), mens sykkelvegnettet er folk mest misfornøyd med (52 %)
- Fornøydheten med hovedvegnettet og kollektivtilbudet er omtrent på samme nivå som 2009 (60 % er fornøyd, 35 % er misfornøyd)
- Folk er mer fornøyd med kollektivtilbudet i 2010 enn tidligere
- 43 % ville ha syklet oftere om det hadde blitt bedre tilrettelagt for syklende.
- Flest vil prioritere opp kollektivreisende (80 %) og syklister (71 %)
- Bilister var den trafikantergruppen flest ville prioritere ned og færrest ville prioritere opp (33 %).
- Halvparten av de spurte er for innføring av tidsdifferensierte takster. 34 % er i mot en slik ordning.
- 45 % er for innføringen av miljødifferensierte takster, mens 40 % er i mot en slik ordning.