

q656.2/.3(481.13) NSB Osl

Oslo pakke

# O2

Forsert  
kollektivtrafikk-  
utbygging i Oslo- og  
Akershusregionen

Oslo pakke 2

Jernbaneverket  
bibliotek

November 1997



# **Oslopakke 2**

Forsert kollektivtrafikkutbygging  
i Oslo- og Akershusregionen

Jernbaneverket  
Biblioteket

november 1997

## Forord

Forslag til Oslopakke 2 Forsert kollektivtrafikkutbygging i Oslo og Akershus, er utarbeidet i samarbeid mellom statlige og lokale myndigheter i Oslo og Akershus. Arbeidet er en oppfølging av Stortingets forespørsel om en slik plan ved behandlingen av St.meld 32 (1995–96) «Om grunnlaget for samferdselspolitikken». Oslopakke 2 kan også sees som en oppfølging av St.meld 46 (1985–86) «Om hovedvegene i Osloområdet», hvor behovet for en samtidig utvikling av kollektivtrafikksystemet ble påpekt som en betingelse for å oppnå full nytte av hovedvegutbyggingen. Forslaget til Oslopakke 2 er utarbeidet av en administrativ styringsgruppe hvor følgende har deltatt:

Vegsjef Ole Christian Torpp,  
Statens vegvesen Oslo (leder)

Vegsjef Stein Fykken,  
Statens vegvesen Akershus

Plandirektør Tor Saghaug,  
Jernbaneverket

Samferdselssjef Ivar Sørli,  
Oslo kommune

Avdelingsdirektør Knut Gabestad,  
Oslo kommune, Samferdselsetaten

Samferdselssjef Tom Granquist,  
Akershus fylkeskommune

Administrerende direktør Trond Bjørgan,  
AS Oslo Sporveier

Administrerende direktør Torstein Teigland,  
Stor-Oslo Lokaltrafikk a.s.

Sjefsinspektør Øyvind Rørslett,  
NSB BA, Persontrafikk

Som støtte for arbeidet er det oppnevnt en rådgivende, politisk referansegruppe:

Leder av miljø- og samferdselskomitéen,  
Svenn E Kristiansen, Oslo kommune

Nestleder av miljø- og samferdselskomitéen,  
Shahbaz Tariq, Oslo kommune

Byrådsleder Fritz Huitfeldt,  
Oslo kommune

Byråd for miljø og samferdsel, Kari E. Eliassen,  
Oslo kommune

Leder av samferdselsstyret Jan M. Vevatne,  
Akershus fylkeskommune

Medlem av samferdselsstyret Rikke Lind,  
Akershus fylkeskommune

Medlem av samferdselsstyret Nils Aasheim,  
Akershus fylkeskommune

Foreliggende forslag til Oslopakke 2 har som formål å bidra til en avklaring av ambisjonsnivå og finansieringsprinsipper for en forsert kollektivtrafikkutbygging i regionen. Planen er basert på vedtatte mål og eksisterende planer for de prioriterte tiltak. Alle tiltak skal gjennom en ordinær planprosess før de realiseres. Dette kan både påvirke utforming og prioritering av tiltak innenfor den foreslåtte finansielle ramme.

Planforslaget sendes nå på lokal høring. Deretter oversendes forslaget sammen med resultatet av høringen til Samferdselsdepartementet, som grunnlag for videre behandling overfor Stortinget.

Oslo, november 1997

Ole Christian Torpp  
(sign)  
Leder av administrativ styringsgruppe

# Innhold

## Forord

### 1 Sammendrag ... 4

### 2 Rammer for arbeidet ... 8

- 2.1 Forsert kollektivtrafikkutbygging: **Bred enighet om behovet** ... 8
- 2.2 Intensjon: **Opprusting innen 2010** ... 8
- 2.3 Oslopakke 2: **Må følges opp med et bedre rutetilbud** ... 10
- 2.4 Framdrift for planarbeidet: **Stortingsmelding våren 1998** ... 10

### 3 utfordringer ... 11

- 3.1 Dagens situasjon: **Trafikk- og miljøproblemene vokser** ... 11
- 3.2 Utvikling de neste 15 år: **Fortsatt sterk transportvekst** ... 12
- 3.3 Oslopakke 2: **Forsterker virkningene av Oslopakke 1** ... 12
- 3.4 Bedret kollektivtrafikktilbud: **Både i sterke og svake markeder** ... 15

### 4 Tiltak i Oslopakke 2 ... 16

- 4.1 Strategi: **Oppnå allerede vedtatte mål** ... 16
- 4.2 Tiltak: **Tre hovedgrupper** ... 17
- 4.3 Tiltak for å videreutvikle infrastrukturen: **Nybygging og opprusting** ... 18
  - Sentrale Oslo: **Høy kollektivandel, færre driftsforstyrrelser** ... 18
  - Vestkorridoren: **Det vesentligste av trafikkveksten kollektivt** ... 20
  - Nordøstkorridoren: **Utnytte Gardermo-rettede investeringer** ... 22
  - Sørkorridoren: **Opprettholde høy kollektivtrafikkandel** ... 24
  - Mindre opprustingstiltak: **Stor nytte, viktig for helheten** ... 26
- 4.4 Materiell: **Flere og mer miljøvennlige vogner** ... 27
- 4.5 Utbygging i to etapper: **1998–2004 og 2005–2010** ... 29

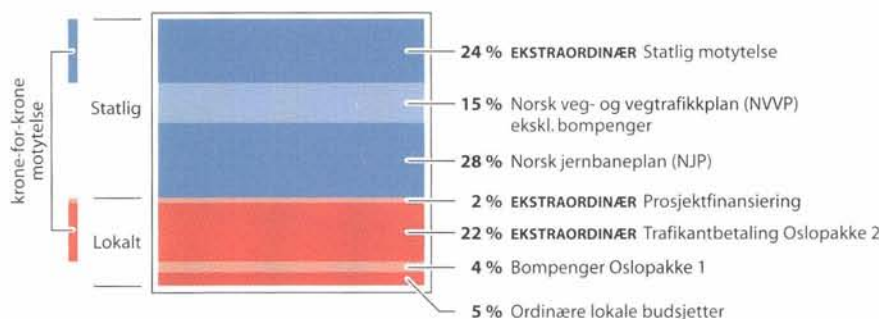
### 5 Finansiering ... 30

- 5.1 Totalt finansieringsbehov: **15,6 milliarder kroner** ... 30
- 5.2 Ekstraordinært finansieringsbehov: **7,8 milliarder kroner** ... 30
- 5.3 Finansieringsløsning: **Felles ekstraordinær innsats krone-for-krone** ... 32
- 5.4 Ekstraordinær finansiering: **Betydelig potensiale i kjente ordninger** ... 34

### 6 Organisering og gjennomføring ... 38



## Finansieringsfordeling



Figur 1.2  
Finansiering inkl. ordinære budsjetter: 2/3 på stat, 1/3 lokalt

### Total investering: **15,6 milliarder kroner**

Oslopakke 2 omfatter tiltak innenfor en anslått kostnadsramme på 15,6 milliarder kroner. Av dette er 8,8 milliarder (56 prosent) knyttet til infrastruktur for jernbane, 5,3 milliarder (34 prosent) til øvrig infrastruktur og 1,5 milliarder kroner (10 prosent) til materiell. Ordinære budsjetter forutsettes å dekke halvparten av de foreslåtte investeringer i perioden 1998–2010. Resten må dekkes ekstraordinært.

### Ekstraordinært finansieringsbehov: **7,8 milliarder kroner**

For å dekke finansieringsbehov ut over ordinære rammer, foreslås en felles dugnad med deltakelse fra både lokale og sentrale myndigheter. Den ekstraordinære innsatsen baseres på at staten stiller opp med en krone-for-krone gjentelse tilsvarende de midler som samles inn ekstraordinært lokalt. Dette prinsippet er kjent blant annet fra Oslopakke 1. Lokalt foreslås det innhentet ekstraordinære midler via:

- **Ekstraordinær trafikantbetaling:** Det foreslås et gjennomsnittlig ekstra påslag på 75 øre for samtlige kollektivtrafikkreiser i regionen og 2 kroner pr bomringpassering. Begge påslag foreslås innført 1. januar 1999. Påslaget for kollektivreisende gjelder hele perioden til og med 2010, mens påslaget på bom-

ringen kun gjelder til bomringen avvikles 31. desember 2007.

- **Prosjektfinansiering:** Store utbyggingsprosjekter, som framtidig utbygging på Fornebu, pålegges å finansiere deler av den kollektivtrafikkutbygging som er nødvendig for å realisere prosjektet.

Med en ekstraordinær krone-for-krone gjentelse fra staten gir dette forslaget nesten en fullfinansiering av Oslopakke 2. Gjenstående udekket finansieringsbehov er knyttet til den foreslåtte jernbaneutbygging. Total fordeling på finansieringskilder av ordinære og ekstraordinære midler er vist i figur 1.2.

### Organisering og gjennomføring: **Bygge videre på dagens ansvarsdeling**

Samferdselsdepartementet har foreslått at det etter mønster av Oslopakke 1 opprettes et samordningsutvalg for Oslopakke 2. Utvalget skal ikke overta ansvar eller myndighet fra dagens organisasjoner. Også andre hensyn tilsier at deltakende parter tar direkte ansvar for planlegging og gjennomføring av tiltak innenfor eget ansvarsområde. Finansiering bør så langt som mulig skje via dagens budsjettssystemer. Trafikkselskapene foreslås tillagt ansvar for innkreving og bruk av ekstraordinær betaling fra de kollektivreisende. Disse midlene skal i henhold til finansieringsforslaget gå til ekstraordinære materiellinvesteringer. Eneste tiltak som krever videre avklaring i forhold til ansvar for utbygging og drift er kombibaner. Alle andre tiltak kan forankres innenfor eksisterende organisasjoner.

Figur 1.3  
Oversikt over tiltakene i Oslopakke 2

**Hele regionen**

- Knutepunkt/holdeplass opprusting
- Mer og miljøvennligrere materiell

- 1 Lysaker knutepunkt
- 2 Nytt dobbeltspor Skøyen-Asker
- 3 Kolsåsbanen opprustes og forlenges
- 4 Kombibane Fornebu
- 5 Kombibane Jar-Lysaker
- 6 Hastighetsøkning Lilleakerbanen
- 7 Lysaker bussfremkommelighet
- 8 Asker og Bærum internt bussnett

**Vestkorridoren**

- 1 Knutepunkter Jernbanetorget og Nationaltheatret
- 2 Knutepunkter kollektivring 2
- 3 Nationaltheatret, Skøyen økt kapasitet
- 4 T-baneringen
- 5 Homansbyen stasjon/knutepunkt
- 6 Hastighetsøkning T-banen
- 7 Kombibane Skøyen-Oslo S
- 8 Trikk/bybane til Blindern/Gaustad
- 9 Bedre framkommelighet trikk/buss
- 10 Kollektivring 2 Skøyen-Bryn

**Sentrum og indre by**

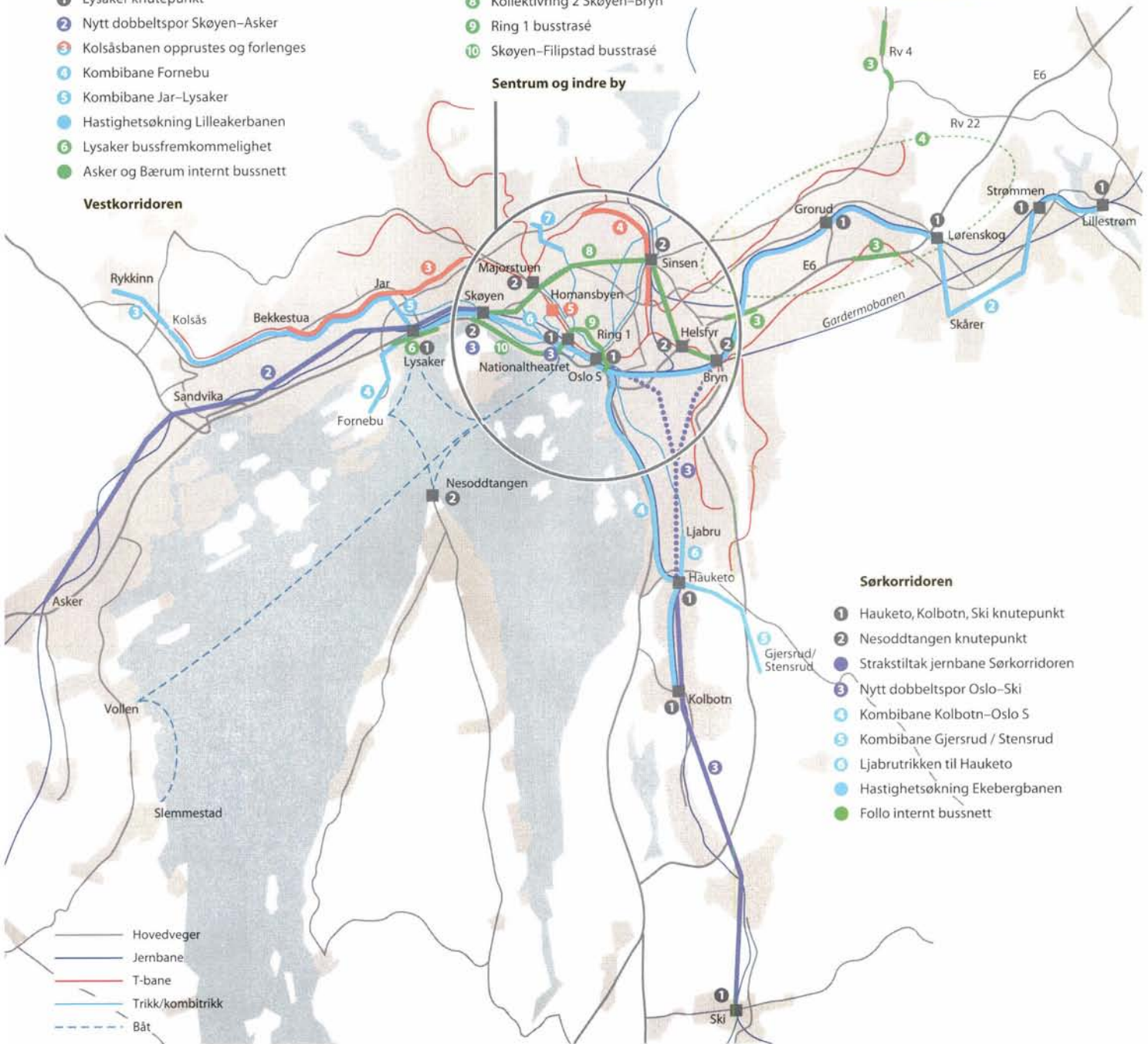
- 1 Grorud, Lørenskog, Strømmen, Lillestrøm og knutepunkter
- 2 Kombibane Skårer og Lillestrøm
- 3 Bussfremkommelighet E6/ Rv4/ Rv22
- 4 Groruddalen bydel bussnett
- 5 Romerike internt bussnett

**Nordøstkorridoren**

**Sørkorridoren**

- 1 Hauketo, Kolbotn, Ski knutepunkt
- 2 Nesoddtangen knutepunkt
- 3 Strakstiltak jernbane Sørkorridoren
- 4 Nytt dobbeltspor Oslo-Ski
- 5 Kombibane Kolbotn-Oslo S
- 6 Kombibane Gjersrud / Stensrud
- 7 Ljabrutrikken til Hauketo
- 8 Hastighetsøkning Ekebergbanen
- 9 Follo internt bussnett

- Hovedveger
- Jernbane
- T-bane
- Trikk/kombitrikk
- - - Båt





## 2

# Rammer for arbeidet

### 2.1

#### Forsert kollektivtrafikkutbygging: **Bred enighet om behovet**

Opprusting av kollektivtrafikksystemet ble allerede i St.meld 46 (1985–86), «Om hovedvegene i Oslo-området», vurdert som en forutsetning for en vellykket hovedvegutbygging. Samtidig satsing på kollektivtrafikksystemet skulle motvirke at økt vegkapasitet ble fylt opp ved at dagens kollektivreisende skiftet fra kollektivtransport til bil. Oslo kommune og Akershus fylkeskommune tok i brev til Stortingets samferdselskomité den 30. september 1996 initiativ for å sette en forsert kollektivtrafikkutbygging på dagsorden. Ved behandlingen av St.meld 32 (1995–96) «Om grunnlaget for samferdselspolitikken», vedtok Stortinget følgende:

«Stortinget vil be Regjeringa i samråd med lokale styresmakter om ein samla plan for forsert kollektivtrafikkutbygging i Oslo- og Akershusregionen. Dette slik at målet om auka kollektivtrafikkandel og berekraftig transport kan bli nådd. Planen må både omfatte infrastruktur og materiellsatsing for ulike kollektive transportformer. Liknande er òg aktuelt i andre større byområde der ein lokalt tek slike initiativ.» (Innst. S. nr. 21 (1996–97), kap. 8, vedtakspunkt 1)

Forslaget til plan for forsert kollektivtrafikkutbygging (Oslopakke 2) tar utgangspunkt i Stortingets vedtak. Forslaget er utarbeidet og framlegges av en administrativ styringsgruppe under ledelse av Statens vegvesen Oslo. Som støtte for arbeidet er det oppnevnt en rådgivende politisk referansegruppe. Både administrativ styringsgruppe og politisk referansegruppe har hatt bred, lokal deltakelse slik figur 2.1 viser.

Oslopakke 2 innebærer en forsterket satsing på kollektivtransport, parallelt med at hovedvegutbyggingen i Oslopakke 1 fullføres. Oslopakke 2 tar ikke stilling til eventuelt utvidet finansieringsbehov knyttet til Oslopakke 1. For slike vurderinger henvises det til den løpende oppfølging av Oslopakke 1.

### 2.2

#### Intensjon: **Opprusting innen 2010**

En hovedidé med Oslopakke 2 er å forsere fram en utbygging av kollektivtrafikksystemet som ellers ville ha tatt ca. 25 år. Innen utløpet av 2010 foreslås det en utbygging som skal gi:

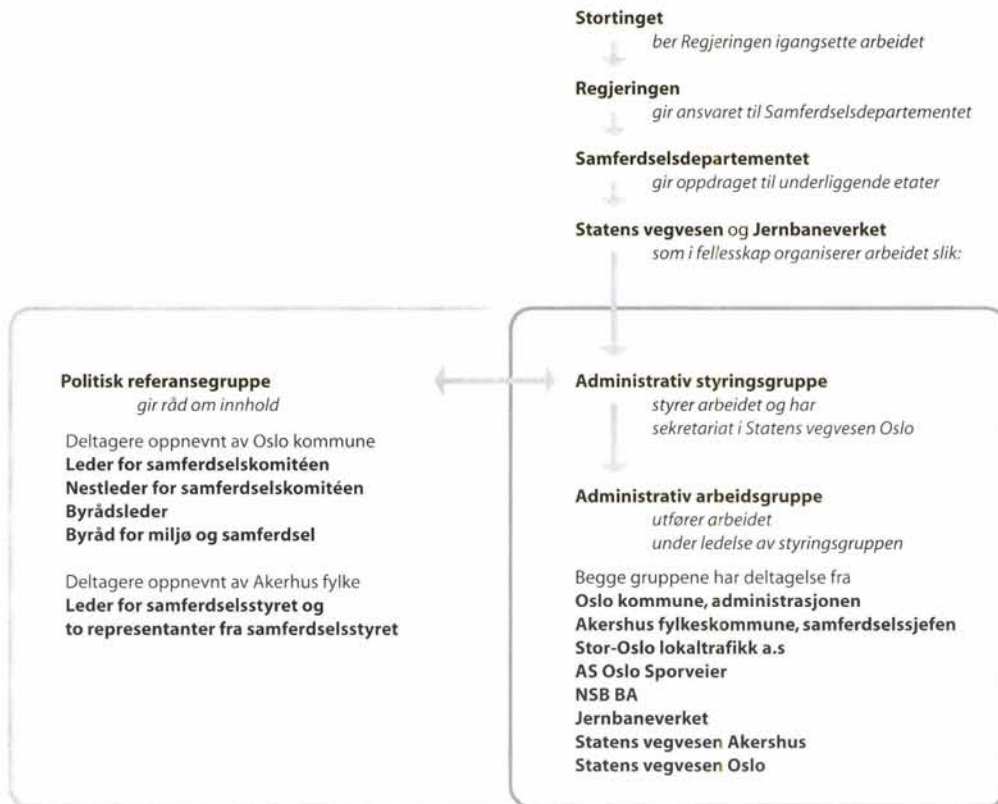
- Et mer attraktivt kollektivtrafikktilbud med kortere reisetider og høyere standard
- Reduserte køproblemer på hovedvegnettet; oppdemming mot økt biltrafikk
- En større mulighet til å legge om transportpolitikken i mer bærekraftig retning

Det er valgt å samle all infrastrukturutbygging for kollektivtrafikk i regionen fra og med 1998 til og med 2010 under ett i Oslopakke 2. Oslopakke 2 omfatter således:

- **Både:** Tiltak innenfor rammen av ordinære budsjetter i perioden, herunder alle kollektivtrafikktiltak i Oslopakke 1 (til og med 2007).
- **Og:** Tiltak ut over dette for å styrke kollektivtrafikkens rolle i transportsystemet.

Arbeidet med å identifisere innholdet i Oslopakke 2 tar utgangspunkt i ulike forslag til tiltak fra de deltakende parter. Tiltakene har deretter





Figur 2.1  
Organiseringen av arbeidet:  
Tett samarbeid mellom Oslo og Akershus

vært gjennom en felles prioritering hvor helheten i kollektivtrafikknettets er tillagt vekt, og hvor omfanget er sett i sammenheng med og balansert i forhold til foreslått finansiering.

Flere av prosjektene i Oslopakke 2 har kommet langt i planprosessen, for eksempel nye dobbeltspor Asker–Ski. Andre tiltak i pakken har kommet vesentlig kortere i prosessen, for eksempel planleggingen av kombibaner. Utformingen av det enkelte tiltak skal gjennom en ordinær behandlingsprosess før de realiseres. I likhet med hva som var tilfelle i tilknytning til Oslopakke 1 (hovedvegpakken), kan videre planlegging medføre andre løsninger enn de

som foreløpig er vist, som grunnlag for å vurdere totalt investeringsbehov. Dette gjelder særlig tiltak som forutsettes realisert sent i utbyggingsperioden, for eksempel kombibane til nye utbyggingsområder i Oslo sør.



Figur 2.2  
Forslag til framdrift: Stortingsmelding våren 1998

### 2.3 Oslopakke 2: **Må følges opp med et bedre rutetilbud**

Oslopakke 2 skal i henhold til Stortingets vedtak omfatte investeringer i infrastruktur og materiell. Dersom kollektivtrafikken skal spille en vesentlig viktigere rolle i transportsystemet enn i dag, må investeringene i Oslopakke 2 følges opp med et økt rutetilbud. Dette kan være mulig innenfor dagens rammer for offentlig kjøp av transporttjenester ved at:

- Infrastrukturtiltak i Oslopakke 2 vil gi reduserte kjøretider og færre forsinkelser, dvs. grunnlag for en mer effektiv utnyttelse av materiell og driftspersonell
- Innkjøp av nytt materiell i Oslopakke 2 gir grunnlag for å øke rutetilbudet
- Et mer attraktivt kollektivtrafikktilbud vil gi flere kunder og dermed økte inntekter
- Generell effektivitetsvekst i selskapene, uavhengig av Oslopakke 2, kan utnyttes som finansielt grunnlag for økt rutevolum

Dette betyr at størst nytte av Oslopakke 2 oppnår man dersom man lar framtidige effektivitetsgevinster forbli i kollektivtrafikksystemet. Både statlige og lokale transportpolitiske tiltak kan bidra til ytterligere styrking av kollektivtrafikken, for eksempel:

- Mer langsiktige rammeavtaler for offentlig kjøp av transporttjenester
- En arealbruksutvikling som tilrettelegger for økt kollektivtransport
- Ny organisering av det regionale kollektivtrafikktilbud (under utredning)
- En mer restriktivt anlagt parkerings- og bilbrukspolitikk

### 2.4 Framdrift for planarbeidet: **Stortingsmelding våren 1998**

Den administrative styringsgruppes forslag til forsert kollektivtrafikkutbygging skal på lokal høring for forslaget oversendes Samferdselsdepartementet tidlig 1998. Foreløpig ansees det som sannsynlig at det må søkes avklaring i Stortinget i to trinn: Først en Stortingsmelding for å avklare ambisjonsnivå og finansieringsprinsipper, deretter en proposisjon for å utdype og avklare nærmere gjenstående spørsmål. Dette er samme framgangsmåte som ved behandlingen av Oslopakke 1. I figur 2.2 er det vist en framdrift med melding våren 1998, og proposisjon våren 1999.

## 3 Utfordringer

### 3.1

Dagens situasjon:

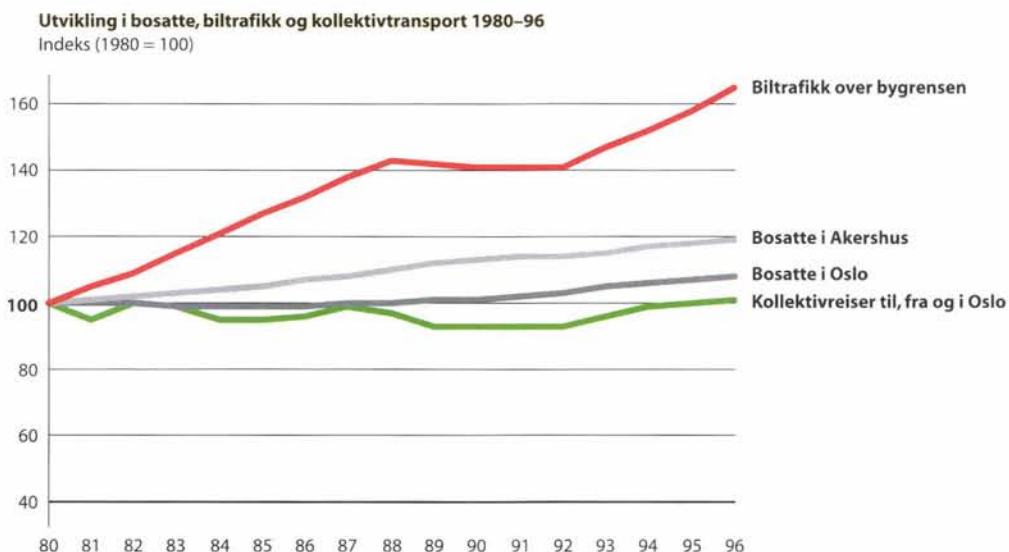
#### Trafikk- og miljøproblemene vokser

##### Biltrafikk over bygrensen økt 40 prosent siden 1984

Planleggingen av Oslopakke 1 (hovedvegutbyggingen) tok utgangspunkt i en vekst i biltrafikken på 40 prosent fra 1984 til 2000. Over bygrensen ble denne veksten nådd ved utgangen av 1996. Antall kollektivtrafikkreiser til, fra og innenfor Oslo ligger på omtrent samme nivå i dag som tidlig på 1980-tallet. Dette betyr at veksten i motorisert transport (bil og kollektiv) når perioden sees under ett, har kommet med bil, slik figur 3.1 viser. Målsettinger om økt kollektivtrafikkandel innebærer derfor en ambisjon om å snu en trend.

##### Store miljøproblemer knyttet til biltrafikk

Biltrafikken skaper betydelige miljøproblemer langs hovedvegene og i de sentrale deler av Oslo. Mer enn halvparten av innbyggerne i Oslo oppgir at de enten er plaget av støy eller luftforurensning. Luftforurensning er det viktigste problemet for denne gruppen. Problemerkene er betydelig større i sentrum og indre by enn i resten av Oslo (kilde: MiTO, «Miljø og trafikk i Oslo», Oslo kommune/Miljøverdepartementet/Transportøkonomisk institutt). Biltrafikken er den største kilden til dårlig luftkvalitet i Oslo. Anslagsvis er 270.000 personer i Oslo og 30–40.000 personer i Akershus utsatt for konsentrasjoner av nitrogen dioksid (NO<sub>2</sub>) eller svevestøv (PM<sub>10</sub>) som overskrider anbefalte luftkvalitetskriterier utarbeidet av Statens foru-



Figur 3.1

Utvikling: Sterk vekst i biltrafikken de siste 15 år

(Kilde: offisiell statistikk)





Figur 3.2  
Antall bosatte sterkt plaget av luftforurensning og støy (Kilde: Statens forurensningstilsyn)

rensningstilsyn/Folkehelsa (kilde: MiTO og fylkesdelplan for miljøvern i Oslo og Akershus).

Figur 3.2 viser antall personer bosatt i Oslo og Akershus som er eksponert for lokal luftforurensning over Statens forurensningstilsyns luftkvalitetskriterier, samt Miljøverndepartementets grenseverdier for utendørs støy etter Plan- og bygningsloven.

Oslopakke 2 skal bidra til å demme opp for videre biltrafikkvekst i regionen. Dette gir grunnlag for en målrettet og kostnadseffektiv opprydding i eksisterende problemer langs vegnettet.

### 3.2 Utvikling de neste 15 år: Fortsatt sterk transportvekst

**Sterk biltrafikkvekst om trenden ikke endres**  
Analyser utført av Oslo kommune i forbindelse med Fylkesdelplan for transportsystemet i Sørkorridoren, viser en sterk vekst i motorisert transportbehov over bygrensen totalt. I figur 3.3 er det vist tre ulike scenarier for biltrafikkutviklingen: All vekst med bil, opprettholdelse av dagens kollektivtrafikkandel og all vekst kollektivt. Utviklingen uten en Oslopakke 2 vil sannsynligvis ligge et sted mellom «All vekst med bil» og «Dagens kollektivtrafikkandel», det vil si en biltrafikkvekst på ca. 40 prosent over bygrensen de kommende 15 år.

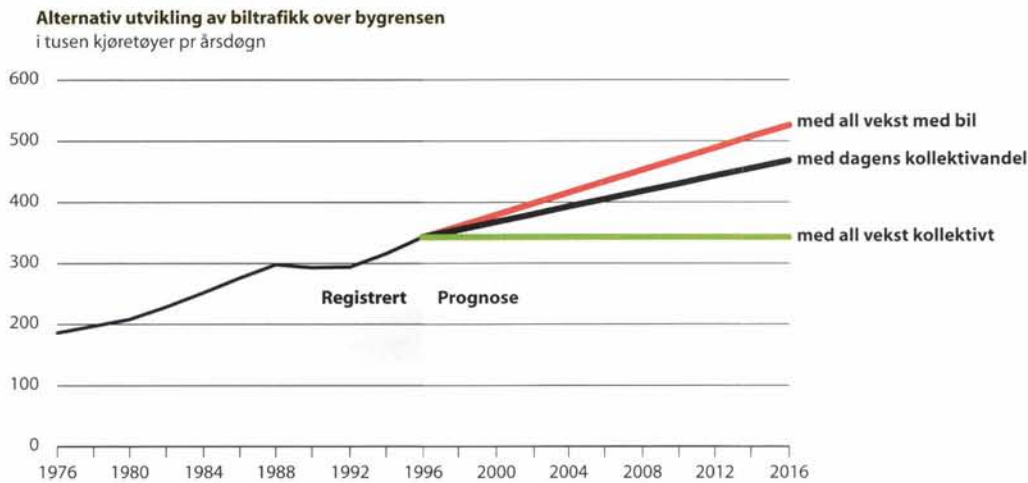
Prognosen for trafikkvekst gir i gjennomsnitt 2,5 prosent vekst i biltrafikken pr. år i perioden. Dette er en relativt moderat vekst i forhold til hva som er registrert biltrafikkvekst i Oslo og Akershus det siste året. Fra august 1996 til august 1997 økte biltrafikken med 4,3 prosent i Oslo og 5,8 prosent i Akershus (kilde: Statens vegvesen).

Prognosen gjengitt i figur 3.3 viser behov for en offensiv holdning med hensyn til å demme opp for fortsatt biltrafikkvekst, både ut fra miljøhensyn og for å beholde en akseptabel framkommelighet på vegnettet.

### 3.3 Oslopakke 2: Forsterker virkningene av Oslopakke 1

Hovedvegutbyggingen, Oslopakke 1, skal i henhold til St.prp 96 (1986–87) «Om hovedvegnettet i Oslo», gi 30–50 prosent høyere kapasitet på hovedvegene i Oslo-området enn før utbyggingen startet. Hovedvegutbyggingen avlaster viktige sentrumsområder (for eksempel bilfri Rådhusplass), og omfordeler trafikk fra bolig-gater til hovedveger (for eksempel Ekeberg/Svartdalstunnelen). Registrert utvikling tyder på at biltrafikken nå er i ferd med å fylle opp den økte vegkapasiteten. Man står således i fare for på ny å oppleve økte køer og at biltrafikk igjen søker alternative ruter utenom ho-





Figur 3.3  
Veksten i biltrafikk truer både miljø og framkommelighet i regionen

vedvegnettet. Forsert kollektivtrafikkutbygging skal bidra til et mer funksjonelt og pålitelig alternativ til bilbruk, slik at økte problemer knyttet til trafikkavvikling, ulykker og miljø kan unngås. Oslopakke 2 søkes innrettet slik at:

- **Kollektivtrafikkbrukerne** får et hurtigere, mer punktlig og kapasitetssterkt tilbud
- **Bilbrukerne** får reduserte køer og økt framkommelighet
- **Næringslivet** får bedre flyt av arbeidskraft, kunder, varer og gods
- **Omgivelsene** får mindre luftforurensning, støy og ulykker
- **Det offentlige** får et mer ressurseffektivt kollektivtrafikksystem

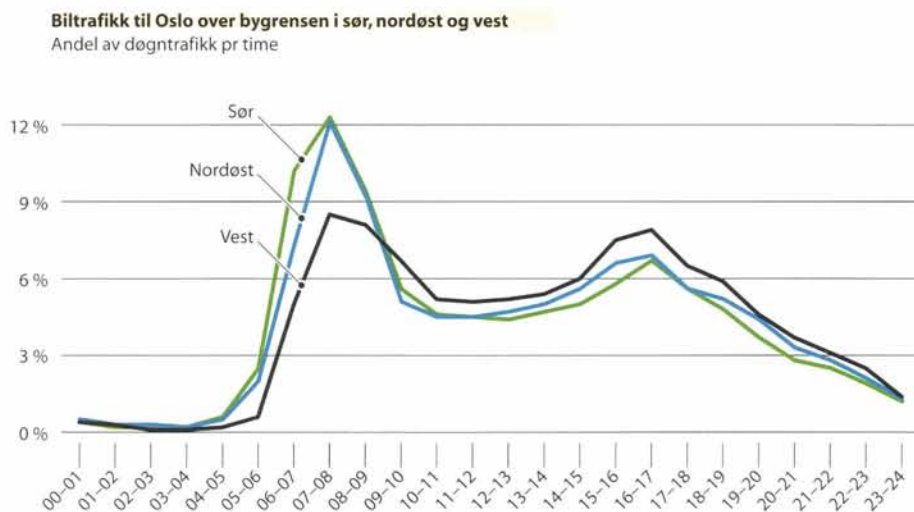
Oslopakke 2 skal altså bidra til å sikre at de positive virkningene av Oslopakke 1 blir varige, samt bidra til et mer robust og framtidsrettet transportsystem i området.

#### Et mer attraktivt kollektivtrafikktilbud

Kollektivtrafikken sliter i dag med en infrastruktur og en vognpark som til tider gir et rutetilbud med unødig lange reisetider, for dårlig kapasitet og for dårlig punktligheit. Tilbudet er

ikke tilstrekkelig attraktivt i konkurranse med bilen, selv på tunge reiserelasjoner som ligger til rette for kollektive transportløsninger.

Tiltakene i Oslopakke 2 vil gi de kollektivtrafikkreisende et mer attraktivt tilbud som har kortere reisetid, bedre punktligheit og høyere kapasitet enn i dagens situasjon. Hvor stor tilbudsforbedringen blir, vil være avhengig av det framtidige rutetilbud. Dette fastlegges ikke i Oslopakke 2, men gjennom de ordinære, årlige rutervisjoner.



Figur 3.4  
Sammenligning av biltrafikkens tidsvariasjon over bygrensen i sør, nordøst og vest

### God framkommelighet på vegnettet

Fortsatt vekst i biltrafikken vil gi en gradvis forverring av køsituasjonen på vegnettet. I alle tre transportkorridorer ligger i dag biltrafikken over vegnettets kapasitet i de mest belastede periodene. Økt biltrafikk vil medføre at køproblemerne sprer seg ut over en større tidsperiode. En indikasjon på dette kan man få ved å sammenligne køsituasjonen over bygrensen i vest med køsituasjonen over bygrensen i nordøst og sør, jfr. figur 3.4.

I vest, hvor trafikkbelastningen over bygrensen er størst i forhold til vegnettets kapasitet, er andelen av døgntrafikken som avvikles i morgenmakstimen (kl 07–08) lavere enn over bygrensen i nordøst og sør (8,5 prosent i vest mot 12,1 prosent i nordøst og 12,3 prosent i sør). En konsekvens av dette er at rushperioden (perioden med store køproblemer) er lengre i vest enn i nordøst og sør. Dersom all vekst i persontransportarbeidet kommer på bil, kan det forventes en tilsvarende utvikling som i vest i nordøst og sør, med forlengede rushperioder som resultat. I vest risikerer man et sammenbrudd i vegsystemet på grunn av små mulighe-

ter for ytterligere spredning av rushtoppene. Resultatet kan bli permanent kø det meste av dagen.

### God flyt av arbeidskraft, kunder og varer

Næringslivet i de sentrale deler av Oslo er avhengig av god tilgang til et regionalt arbeidsmarked. Kollektivtrafikk er den viktigste transportformen for arbeidsplassene i Oslo sentrum. Et bedre kollektivtrafikktilbud vil være av stor betydning for videre næringsutvikling i sentrum.

Reduserte køer for næringslivets transporter var et av hovedargumentene for Oslopakke 1. Opprettholdelse av næringslivets gevinster av Oslopakke 1 er et viktig argument for gjennomføring av Oslopakke 2.

### Mindre luftforurensning, støy og ulykker

Foran er det redegjort for dagens forurensnings- og støyproblemer. En biltrafikkvekst på 40 prosent innen 2010 vil uvegerlig medføre at de som i dag er berørt av disse problemene, vil bli enda hardere belastet, samtidig som problemet vil spre seg også i andre områder. En kol-

lektivtrafikkutbygging som demmer opp for biltrafikkveksten vil både motvirke spredning av problemene, og det vil bli enklere å rydde opp i eksisterende problemer.

#### **Et mer ressurseffektivt kollektivtrafikksystem**

En oppgradert infrastruktur for kollektivtrafikken vil både gi økt kjørehastighet og bedre punktlighet i tilbudet.

Økt kjørehastighet betyr kortere omløpstid pr. rute. Dette vil redusere vogn- og mannskapsbehovet. I forbindelse med Oslo Sporveiers «KomFram»-studie (bedret framkommelighet for trikk og buss i Oslo, juni 1993), ble det påvist et potensiale for 30–40 prosent kortere reisetid gjennom sentrum og indre by for den kollektive overflatetrafikken. Det ble videre anslått at 20 prosent redusert kjøretid for Oslo Sporveiers busser og trikker kunne bety en driftsbesparelse på ca. 100 millioner kr for Oslo Sporveier totalt.

Bedre punktlighet for kollektivtrafikken vil både bety sikrere korrespondansemuligheter og mindre behov for reguleringstid mellom hver avgang. På flere av Oslo Sporveiers ruter er det i dag normalt å legge inn 10–20 prosent av rutetiden som reguleringstid. Redusert reguleringstid vil, på samme måte som økt kjørehastighet, bidra til å redusere vogn- og mannskapsbehovet pr. avgang i dagens ruteopplegg.

### 3.4

#### Bedret kollektivtrafikktilbud:

#### **Både i sterke og svake markeder**

For kollektivtrafikken er det en utfordring både å holde på dagens kunder og vinne nye kunder i et ekspanderende transportmarked. For å oppnå dette er det nødvendig med en målrettet satsing for å:

- a Opprettholde og styrke konkurransekraften i markeder hvor kollektivtrafikken i dag står sterkt:
  - Tunge trafikkstrømmer
  - Sentrumsrettede reiser
  - Reiser i rush
  - Lange reiser
- b Økt konkurransekraft i markeder hvor kollektivtrafikken i dag står svakt, og hvor det forventes betydelig vekst:
  - Motstrømstrafikk i rush
  - Trafikk som går på tvers av dagens radielle kollektivtrafikktilbud
  - Reiser utenom rush, spesielt til sentrum og indre by
  - Intertrafikk på hovedrelasjoner i ytterområdene



## 4

# Tiltak i Oslopakke 2

### 4.1

Strategi:

#### Oppnå allerede vedtatte mål

##### Et vesentlig bedre kollektivtilbud enn i dag

Dersom kollektivsystemet skal spille en viktigere rolle i transportsystemet enn i dag, må tilbudet oppgraderes. Det arbeides med å legge til rette for et tilbud som har vesentlig bedre kapasitet, punktlighet og hastighet enn i dag. I tillegg må den generelle standard på holdeplasser og materiell heves, slik at tilbudet framstår med samme «status» som privatbilen.

##### Eksisterende planer legges til grunn

Forsert kollektivutbygging tar utgangspunkt i de prinsipper for videreutvikling av kollektivtrafikktilbudet som er trukket opp gjennom kommunale og fylkeskommunale planer for areal- og transportutvikling, og i driftsselskaperes strategiske planer. Oslopakke 2 er basert på at banene danner ryggraden i regionens kollektivtrafikksystem, og at denne rollen skal videreutvikles. For å få til dette, er det nødvendig å forbedre jernbanens kapasitet og pålitelighet. For å nå vedtatte mål om økt kollektivtrafikkandel er det også nødvendig å styrke og bygge ut kollektivtrafikktilbudet til områder som ligger utenfor banenes nærområde, det vil si buss- og båttilbudet. Fortsatt utvikling av de kollektive knutepunktene er en sentral del av Oslopakke 2. Det understrekes at alle tiltak skal gjennom en ordinær planprosess før realisering. Dette gjør at foreslåtte tiltak kan bli justert, eventuelt erstattet med andre tiltak i løpet av prosessen slik som i Oslopakke 1.

#### Helhetlig opprusting av nettet er nødvendig

Følgende er lagt til grunn for utvelgelse og vurdering av tiltak i Oslopakke 2:

- a **Gjensidig nytte av et oppgradert kollektivtrafikktilbud.** Kollektivtrafikktilbudet må bedres både i de sentrale deler av Oslo og i ytterområdene. De bosatte i Akershus vil ha nytte av et kollektivtrafikksystem som har bedre punktlighet og områdedekning i Oslo. På samme måte vil Oslo ha nytte av tiltak i Akershus som bedrer hovedstadens regionale tilgjengelighet og bidrar til å øke andelen kollektivreisende inn til byen
- b **Tiltak i de sentrale delene av regionen før tiltak lengre ute i korridorane som hovedregel.** Fullføre
- c **Nye dobbeltspor for jernbane i vest og sør er en forutsetning** for ønsket utvikling av kollektivtrafikksystemet med vekt på å videreutvikle banene som ryggrad i systemet
- d **Mindre tiltak kompletterer de store investeringen.** Dette er nødvendig både for å få full nytte av de store, enkeltstående prosjektene, men også for å oppnå en ønsket heving av kollektivtrafikktilbudets totale standard
- e **Utbyggingen baseres på funksjonelle etapper** der utbygging og finansiering sees i sammenheng, slik at nytten kan hentes ut fortløpende



## 4.2

## Tiltak:

**Tre hovedgrupper**

Oslopakke 2 inneholder tiltak inndelt i tre ulike hovedgrupper:

- Jernbaneutbygging
- Øvrige infrastrukturtiltak
- Materiell

**Jernbaneutbygging:****Nye dobbeltspor og kombibaner**

Oslopakke 2 omfatter ferdigstillelse av nye dobbeltspor på strekningen Asker–Ski. I tillegg inngår fullføring av igangsatt utbygging av nye Nationaltheatret og Skøyen stasjoner, opprusting av eksisterende spor for kombibanetraffikk, samt en standardhevning på eksisterende stasjoner. Kombibaner betyr at banemateriell benytter et opprustet trikkenett gjennom sentrum, eksisterende jernbanetraséer ut i korridorene, deretter eksisterende eller nye forstadsbaner, for eksempel som vist i planene for etterbruk av Fornebu.

**Øvrige infrastrukturtiltak:****Opprusting og utvikling av infrastrukturen**

Gruppen øvrige infrastrukturtiltak omfatter tiltak fordelt på fire undergrupper:

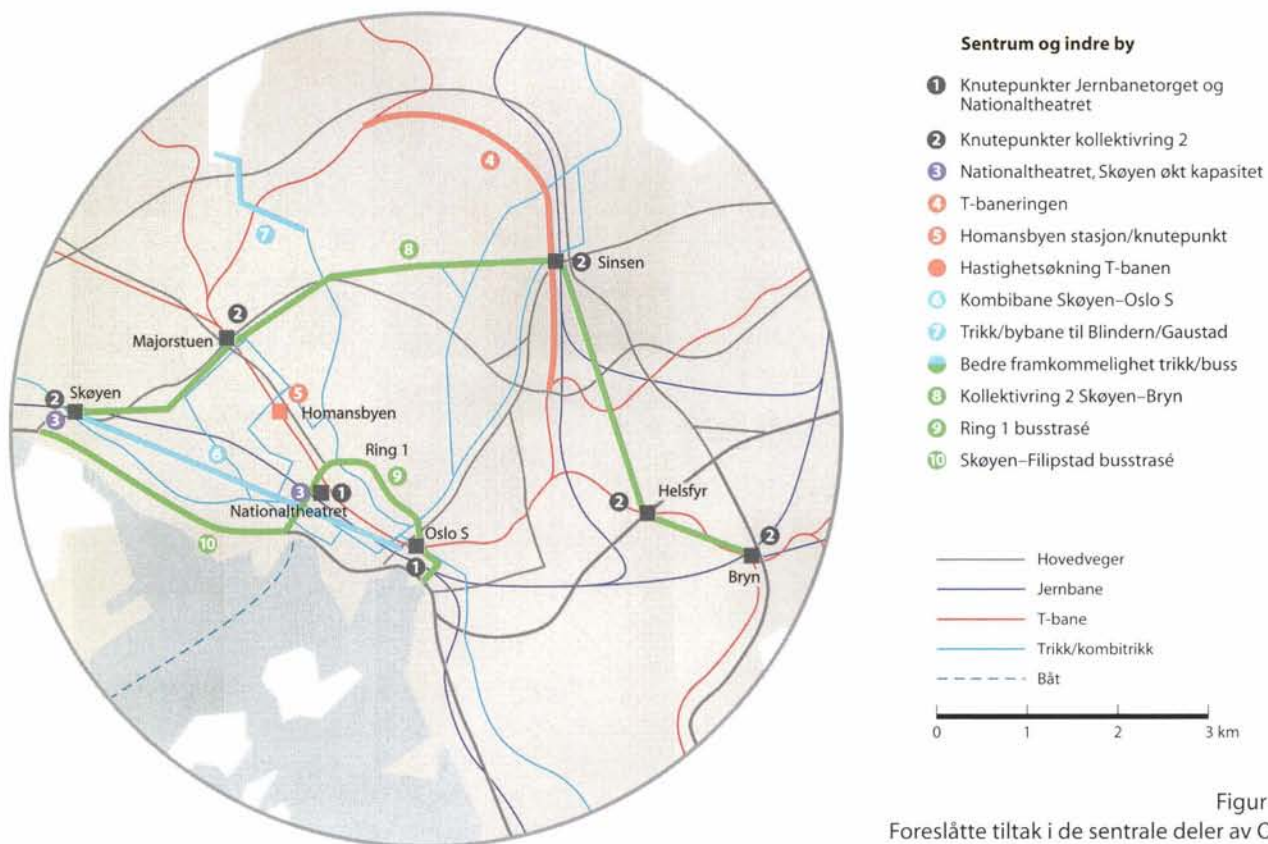
- Videreutvikling av T-banenettet.** Inkluderte tiltak omfatter både nye linjer, nye stasjoner og tiltak for økt hastighet på eksisterende nett
- Videreutvikling av bybanenetten.** Med bybane menes en moderne sporvogn som går med høy framføringshastighet på egen trasé utenom sentrum, og i bygatene med prioritert framkommelighet og høy grad av miljø-

tilpassing. Tiltak omfatter både opprusting av traséene i sentrum, forlengelse og opprusting av eksisterende forstadsbaner, samt etablering av nye banetraséer for kombidrift, jfr. Oslo Sporveiers, Jernbaneverkets og NSBs utførte forstudie av kombibaner (februar 1997)

- Tiltak for busstrafikken.** Denne hovedgruppen omfatter bedre tilrettelegging av traséer for busstrafikken i Oslo sentrum, tiltak for økt framkommelighet på hovedtraséene i korridorene inn mot byen, samt tilrettelegging for et bedre lokalt busstilbud ute i korridorene
- Knutepunkter og stoppesteder.** Tiltakene omfatter planlagte utbedringer av regionale knutepunkter, herunder båtterminaler. I tillegg inngår økt standard på lokale knutepunkter og alle viktige stoppesteder i kollektivtrafikknett

**Materiell:****Økt kapasitet og mer miljøvennlige vogner**

Materiellsatsingen omfatter innkjøp av nytt materiell for å kunne ta i bruk ny infrastruktur, materiell for å øke sitteplassestilbudet, og innkjøp av mer miljøvennlig buss- og båtmateriell.



Figur 4.1  
Foreslåtte tiltak i de sentrale deler av Oslo

### 4.3 Tiltak for å videreutvikle infrastrukturen: **Nybygging og opprusting**

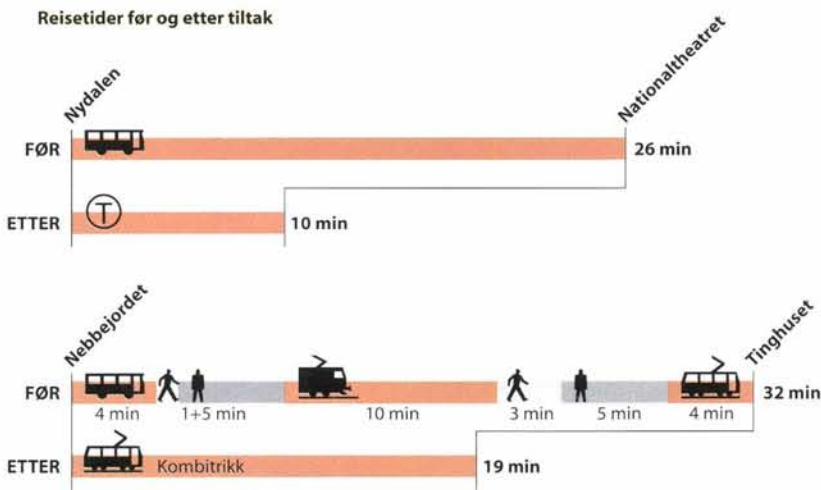
Nedenfor gjennomgås foreslåtte infrastrukturtiltak fordelt på fire områder: De sentrale deler av Oslo, Vestkorridoren, Nordøstkorridoren og Sørkorridoren. Avslutningsvis gjennomgås hvilke mindre opprustingstiltak som er nødvendige for å komplettere de tunge utbyggingstiltakene som er presentert områdevis, samt en oppsummerende vurdering av virkningene av den foreslåtte tiltakspakke.

#### **Sentrale Oslo:**

##### **Høy kollektivandel, færre driftsforstyrrelser**

Det er i dag en høy kollektivtrafikkandel for rushreiser rettet mot sentrum (75 prosent) og indre by (56 prosent) (Kilde: Oslo kommune, Plan og bygningsetaten). Kollektivtrafikken er viktig både for sentrumsområdets tilgjengelighet og for å skjerme sentrum og indre by mot økt biltrafikk. De største problemene for kollektivtrafikken i de sentrale deler av Oslo er dårlig framkommelighet og punktlighet, samt en for dårlig kollektivtrafikkdekning av sentrums randsone og indre by. Veksten i aktivitet i området vil fortsatt øke presset på Oslo sentrum. Samtidig er det et mål å legge til rette for økt boligandel i sentrumsområdet.

Kollektivtrafikktraséer med god framkommelighet og punktlighet, god rutemessig områdedekning og gode knutepunkter er nødvendig for å opprettholde og styrke kollektivtrafikkens



Figur 4.2  
Reisetider før og etter tiltak på utvalgte relasjoner i sentrale Oslo. Ved omstigning er det regnet med 5 minutters ventetid som er gjennomsnittet for dagens reisende i Oslo

konkurransesevne i sentrum og indre by. God punktlighet i sentrum er viktig for hele kollektivtrafikksystemets økonomi, og en forutsetning for god korrespondanse mellom sentrumsrettede ruter og det lokale rutetilbud i Akershus.

Følgende tiltak foreslås gjennomført i de sentrale deler av Oslo:

- Fullføre kapasitetsutbygging på Nationaltheatret og Skøyen stasjoner
- T-baneringen
- Homansbyen stasjon/knutepunkt
- Bytrikk/bybane til Blindern/Gaustad
- Kombibanetrasé gjennom sentrum (Skøyen–Oslo S)
- Kollektivring 2 (buss- eller baneløsning på strekningen Skøyen–Bryn)
- Ny busstrasé Ring 1
- Fullføring av Jernbanetorget, Nationaltheatret og Skøyen knutepunkter
- Knutepunkt Skøyen, Majorstuen, Sinsen og Helsefyr/Bryn

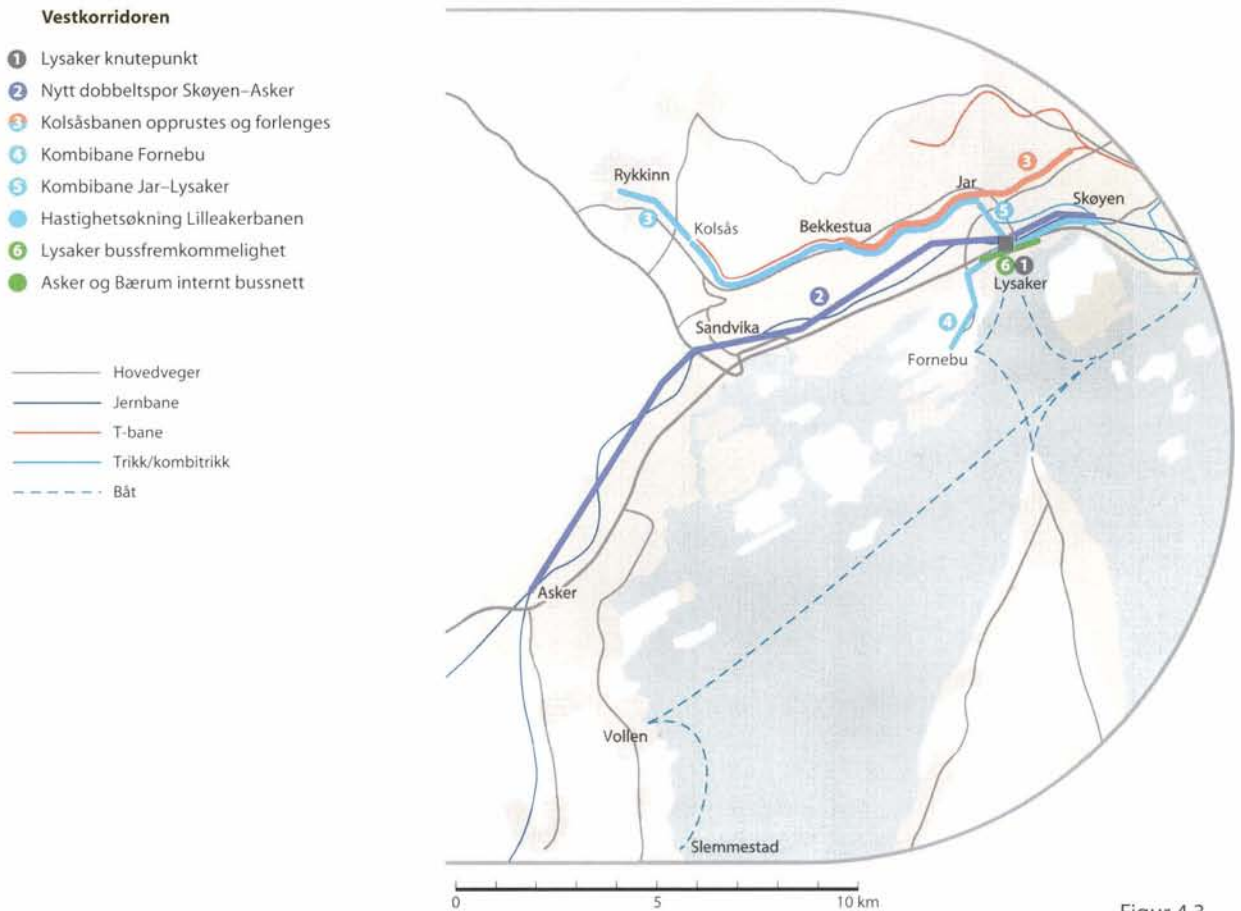
Listen omfatter både tiltak for å utvide banenes rolle i kollektivtrafikksystemet, tiltak for å lette omstigningen mellom ulike ruter i sentrum, og styrking av det tverrgående tilbudet i sentrumsranden og indre by.

I figur 4.2 er det vist eksempler på hvordan tiltakene i Oslo sentrum vil påvirke kollektivreisestiden på to utvalgte relasjoner:

Nydalen–Nationaltheatret, hvor tilbudet endres som følge av T-baneringen, og Nebbejordet i Søndre Nordstrand–Tinghuset, hvor ny kombibanetrasé gjennom sentrum vil gi kortere kjøretid og fjerne behovet for omstigning.

I tillegg til redusert reisetid vil økt frekvens gi kortere ventetid på holdeplassene. På relasjonen Nydalen–Nationaltheatret vil for eksempel T-bane med 3-minutters frekvens erstatte buss med 15 minutters frekvens.





Figur 4.3  
Foreslåtte tiltak i Vestkorridoren

### Vestkorridoren:

#### Det vesentligste av trafikkveksten kollektivt

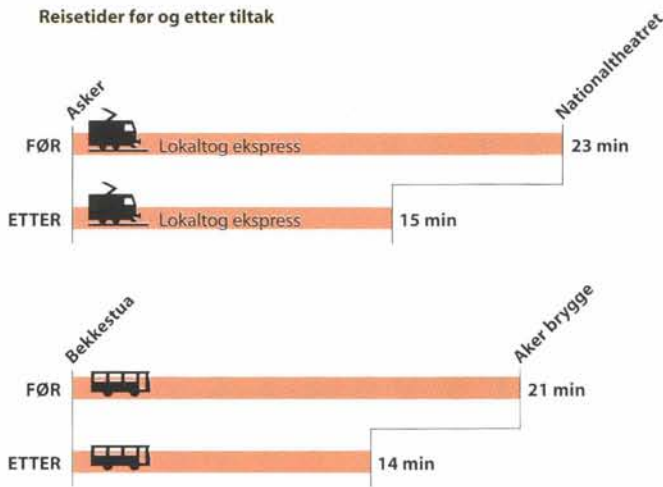
Akershus fylkeskommunes forslag til fylkesdelplan for transportsystemet i Vestkorridoren (juni 1997) drøfter forventet trafikkutvikling, med særlig vekt på bygrensesnittet. På grunn av sterk vekst i både boliger og arbeidsplasser, herunder etterbruk av Fornebu, vil trafikkveksten i vest bli større enn i de andre korridorene. Opprusting av kollektivtrafikksystemet for å ta det vesentligste av trafikkveksten kollektivt framsettes i fylkesdelplanen som et ambisiøst, men nødvendig hovedmål.

Kollektivtrafikkandelen over bygrensen i vest er 23 prosent på døgnbasis i henhold til Stor-Oslo Lokaltrafikks bygrensetelling høsten 1996. Dette er lavere enn i sør, men høyere enn over bygrensen i nordøst. Motstrøms i rushet er kol-

lektivtrafikkandelen 32 prosent over bygrensen i vest. Dette er vesentlig høyere enn i de to andre korridorene. Internt i vestområdet er kollektivtrafikkandelen kun 13 prosent i rush (kilde: Oslo kommune, Plan og bygningsetaten). Dette er vesentlig lavere enn i de to andre korridorene.

Forventet utvikling i aksen Fornebu–Lysaker–Skøyen representerer en utfordring. Både fordi forholdene her kan ligge til rette for å oppnå en høy kollektivtrafikkandel i nye utbyggsområder, men også fordi en lav kollektivtrafikkandel kan gi forverrede miljø- og framkommelighetsproblemer.





Figur 4.4  
Reisetider før og etter tiltak på to utvalgte relasjoner i Vestkorridoren

Følgende tiltak er aktuelle å gjennomføre i Vestkorridoren:

- Nytt dobbeltspor for jernbane Skøyen–Sandvika–Asker
- Tilrettelegging av eksisterende dobbeltspor for kombibanedrift
- Kombibane til Fornebu
- Opprusting og forlengelse av Kolsåsbanen
- Ny bybaneforbindelse Jar–Lysaker
- Bedret framkommelighet for buss gjennom Lysaker og langs E18
- Utbygging av knutepunkt Lysaker
- Bedret infrastruktur for lokale bussruter i Asker og Bærum

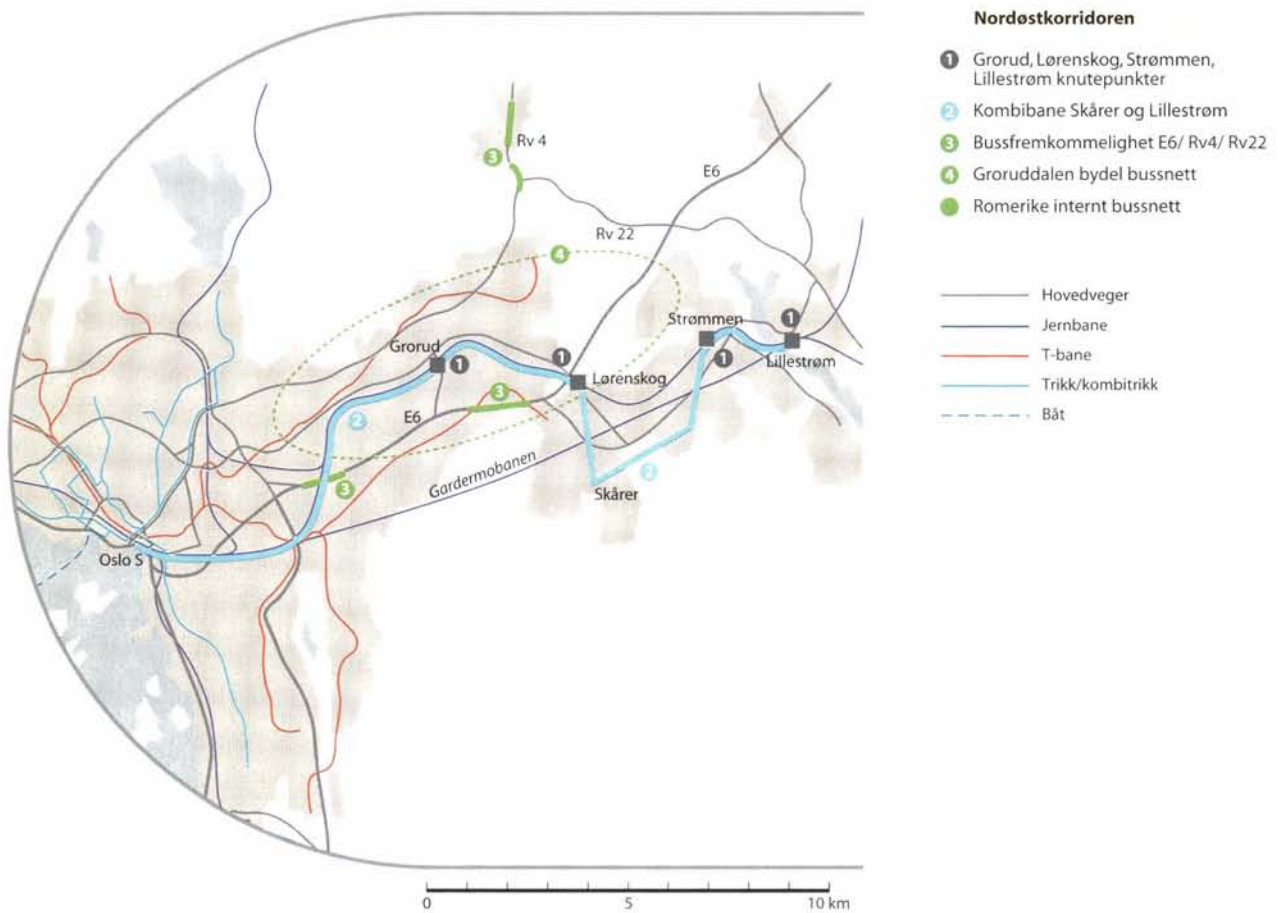
Listen omfatter tiltak både for å styrke og utvide banetrafikken, tiltak for å bedre busstilbudet til og fra områder utenfor banenes nærrområde,

samt tiltak for å styrke kollektivtrafikken internt i Vestregionen.

I figur 4.4 er det vist eksempler på hvordan tiltakene vil påvirke kollektivreisetiden på to utvalgte relasjoner:

Asker–Nationaltheatret, hvor kjøretiden reduseres som følge av nye dobbeltspor, og Bekkestua–Aker brygge, hvor bedre tilrettelegging for buss inn mot og gjennom sentrum gir kortere kjøretid.

Nye dobbeltspor vil i tillegg til bedret kjøretid gi en mindre overbelastet infrastruktur enn i dag. Dette vil gi økt punktlighet og muligheter for flere togavganger pr. time. I Konsekvensutredning fase 2 for bane i Vestkorridoren er gevinsten på grunn av økt punktlighet vurdert som større enn gevinsten som følge av redusert reisetid og økt frekvens.



Figur 4.5  
Foreslåtte tiltak i Nordøstkorridoren

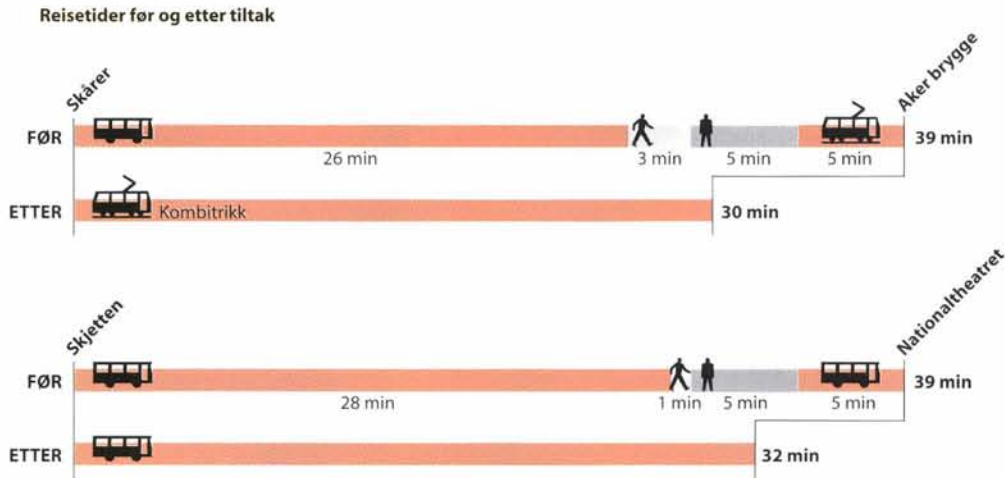
### Nordøstkorridoren:

#### Utnytte Gardermo-rettede investeringer

Flytting av hovedflyplassen til Gardermoen gir økt aktivitet og økt trafikk internt i Nordøstkorridoren. Størst trafikkvekst forventes på relasjoner hvor kollektivtrafikken i dag står svakt; internt på Romerike og motstrøms hovedretningen i rush.

Gardermobanen gir potensiale økt for kollektivtrafikk i korridoren, både ved kortere reisetider og ved frigjort kapasitet på eksisterende spor.

Kollektivtrafikkandelen for reiser over bygrensen i nordøst er 18 prosent på døgnbasis i henhold til Stor-Oslo Lokaltrafikks bygrensetelling høsten 1996. Dette er lavere enn i sør og vest. Kollektivtrafikkandelen for interne reiser i rush er 23 prosent i Akershus Nordøst og 28 prosent internt i Groruddalen (kilde: Oslo kom-



Figur 4.6  
Reisetider før og etter tiltak på to utvalgte relasjoner i Nordøst-korridoren. Ved omstigning er det regnet med 5 minutters ventetid som er gjennomsnittet for dagens reisende i Oslo

mune, Plan og bygningsetaten). Dette er høyere enn i vest, men lavere enn i sør.

Følgende tiltak er aktuelle å gjennomføre i Nordøstkorridoren:

- Tilrettelegging av eksisterende dobbeltspor for kombibane Oslo–Lillestrøm
- Kombibanetrasé Lørenskog/Skårer/Strømmen
- Økt framkommelighet for buss inn mot Oslo (E6, riksveg 4, riksveg 22)
- Bedre infrastruktur for lokale bussnett i Groruddalen og på Romerike
- Opprusting av Grorud, Lørenskog, Strømmen og Lillestrøm knutepunkter

Foreslåtte tiltak rettes mot en videreutvikling av banenes rolle i kollektivtrafikksystemet når Gardermobanen åpner og kapasitet frigjøres på

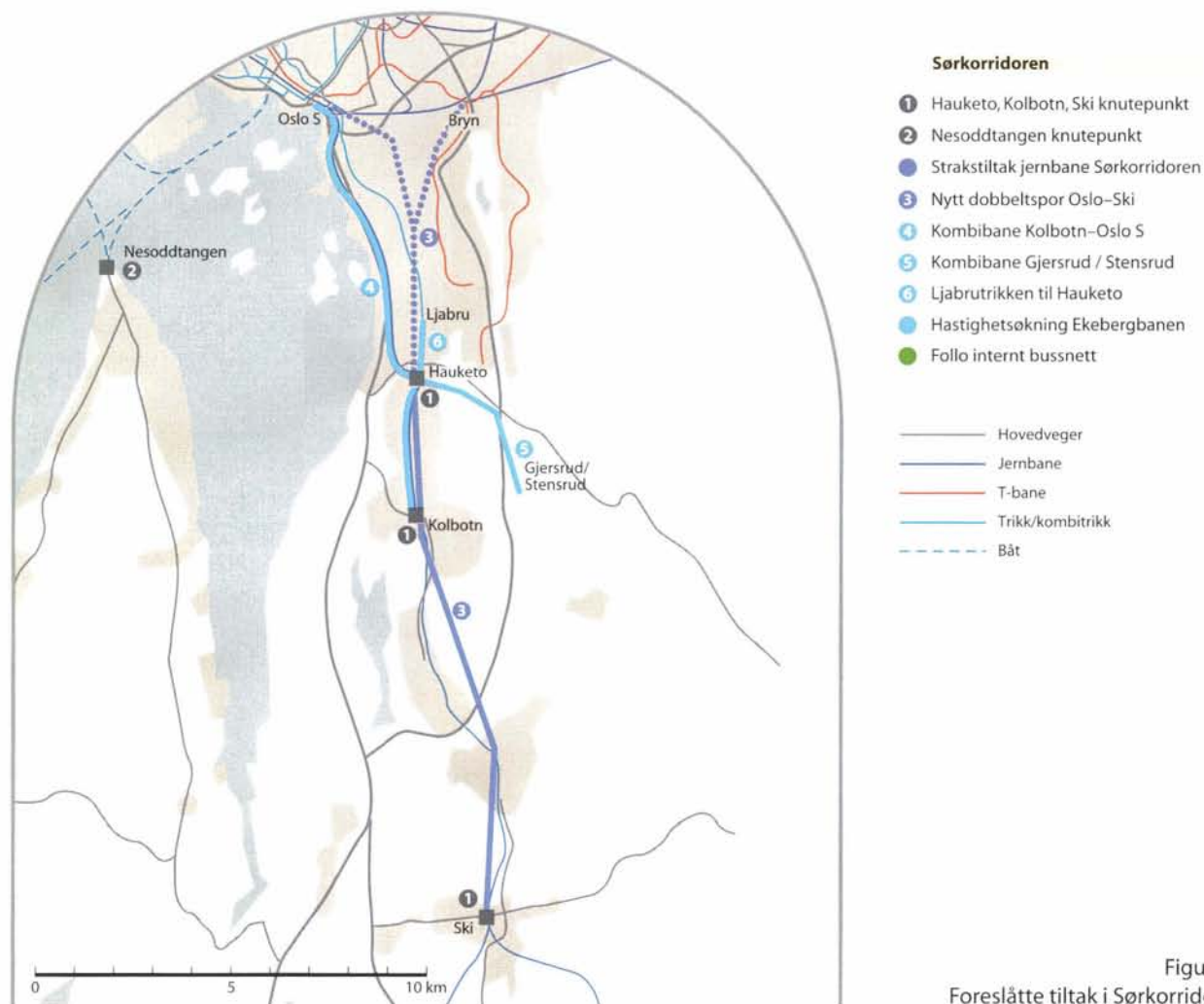
eksisterende spor. Videre vil busstraséene til og fra områder utenfor banenes nærområde bli opprustet.

I figur 4.6 er det vist eksempler på hvordan tiltakene vil påvirke kollektivreisetiden på to utvalgte relasjoner:

Skårer–Aker brygge, hvor kombibane som erstatter buss gir en direkte, hurtig forbindelse, og Skjetten–Nationaltheatret, hvor en opprustet Ring 1 vil gi god framkommelighet og mulighet for nye pendelruter gjennom Oslo sentrum.

Gardermobanen vil redusere reisetiden mellom Lillestrøm og Oslo S med ca 10 minutter.





Figur 4.7  
Foreslåtte tiltak i Sørkorridoren

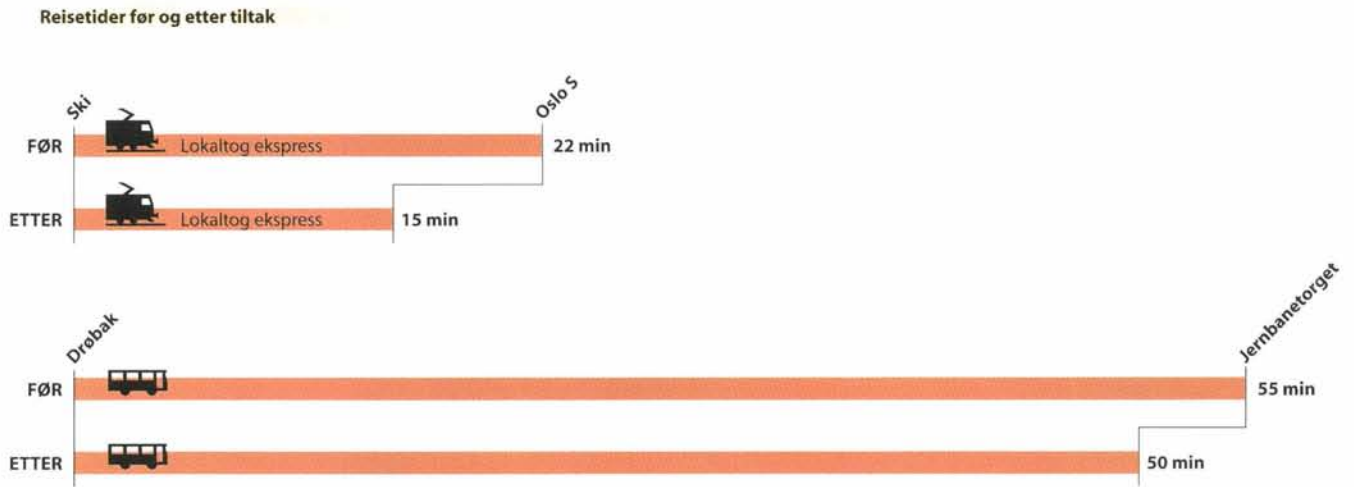
### Sørkorridoren:

#### Opprettholde en høy kollektivtrafikkandel

God banedekning i Sørkorridoren og en høy andel regionale pendlere med arbeidssted i Oslo bidrar til en høyere kollektivtrafikkandel over bygrensen i sør enn i de andre korridorene. Videre arealutvikling i sør forventes både å skje i knutepunktene og i områder som i dag ikke ligger innenfor jernbanens nærområde, for eksempel i Gjersrud/Stensrud-området. Med utgangspunkt i at en vesentlig del av arealutviklingen i sør forventes å komme utenfor jernbanens nærområde, er det en utfordring å

videreutvikle kollektivtrafikktilbudet både for å opprettholde en høy kollektivtrafikkandel og for å opprettholde en høyest mulig baneandel.

Kollektivtrafikkandel over bygrensen i sør er 31 prosent på døgnbasis i henhold til Stor-Oslo Lokaltrafikks bygrensetelling høsten 1996. Dette er vesentlig høyere enn over bygrensen både i vest og nordøst. Internt i Follo er kollektivtrafikkandelen 24 prosent i rush (kilde: Oslo kommune, Plan og bygningsetaten). Dette er omtrent det samme nivå som på Romerike, og altså vesentlig høyere enn i vest.



Figur 4.8  
Reisetid før og etter tiltak på to utvalgte relasjoner i Sørkorridoren

Andelen som benytter tog over bygrensen er høyere i sør enn i de øvrige korridorene. Båttilbudet til Nesodden bidrar sterkt til den høye kollektivtrafikkandelen.

Følgende tiltak er aktuelle å gjennomføre i Sørkorridoren:

- Straktiltak for å bedre jernbanetilbudets standard
- Nytt dobbeltspor for jernbane Oslo–Kolbotn–Ski
- Tilrettelegging for kombibane Kolbotn–Oslo S
- Forlengelse av Ljabrutrikken til Hauketo
- Baner til nye, tunge utbyggingsområder (Gjersrud/Stensrud)
- Økt framkommelighet for buss langs Mosseveien
- Opprusting av busstraséene internt i Folloregionen
- Utvikling av knutepunkt Nesoddtangen og båtruter i indre Oslofjord
- Utvikling av knutepunktene Hauketo, Kolbotn og Ski

De foreslåtte tiltak i sør innebærer en videreutvikling av banene, både ved nybygging av jernbane, tilrettelegging av eksisterende bane for kombibanedrift og bygging av nye banetraséer for å knytte sammen eksisterende baner, og for å nå nye utbyggingsområder med bane. Samtidig foreslås en oppgradering av busstraséene både internt i Folloregionen og inn mot Oslo. Videre inngår knutepunktsutvikling både på Nesoddtangen og i knutepunktstasjonene på de nye dobbeltsporene.

I figur 4.8 er det vist eksempler på hvordan tiltakene vil påvirke kollektivreisetiden på to utvalgte relasjoner:

Ski–Oslo S, hvor nye dobbeltspor vil gi redusert reisetid, og Drøbak–Oslo sentrum hvor nye veglenker og oppgraderte busstraséer både inn mot Oslo og i sentrum vil gi kortere reisetid.

### **Mindre opprustingstiltak:**

#### **Stor nytte, viktig for helheten**

De store investeringene i ny infrastruktur vil fjerne kostnadskrevende flaskehals og gi nye rammebetingelser for utforming av et bedre kollektivtrafikktilbud i regionen. I tillegg er det behov for en rekke mindre, enkeltstående tiltak for å ruste opp eksisterende infrastruktur, både for å fjerne eksisterende flaskehals, og for å løfte standarden til et nivå som gir full nytte av de store, enkeltstående utbyggingstiltakene.

Erfaring tilsier at de små tiltakene gjerne vil ha et høyere målbart nytte/kostnadsforhold enn de store, strukturelle tiltakene. Det har ikke vært hensiktsmessig eller mulig med en komplett opplisting av samtlige opprustingstiltak, både fordi dette blir for omfattende på nåværende stadium i arbeidet, og fordi en del av disse tiltakene må finne sin form og prioritet etterhvert som utbyggingen skrider fram.

Oslopakke 1 inneholder i dag årlig ca. 100 millioner kr til slike tiltak. Disse midlene bakes nå inn i Oslopakke 2, og innsatsen trappes noe opp. Mindre infrastrukturtiltak omfatter:

#### **a Opprusting av eksisterende banetraséer**

I tillegg til større tiltak for å bygge ut og oppgradere det lokale banenettet, settes det av midler for å øke kjørehastigheten på østlige T-baner (opprusting av signalanlegg), samt punktutbedringer på bybanenettet utenfor Oslo sentrum (utbedring av planoverganger, fjerning av flaskehals). Utbedring av bybanenettet sees også i sammenheng med behov knyttet til framtidig kombibanedrift.

#### **b Supplerende framkommelighetstiltak**

I tillegg til de korridorvise tiltakene for å gi busse økt framkommelighet på hovedtraséene inn mot Oslo, settes det av midler for å bedre

driftsforholdene for lokale busser internt i korridoren. Eksisterende og nye traséer tilrettelegges i forhold til et utvidet, lokalt bussnett. Det settes også av midler for å kunne gjennomføre strakstiltak for å øke bussenes framkommelighet etterhvert som endringer i hovedvegnettet og biltrafikken gir behov for dette.

#### **c Opprusting av lokale knutepunkter**

I tillegg til en utbygging av viktige, regionale knutepunkter, settes det også av midler til en opprusting av mer lokalt pregede knutepunkter. Opprustingstiltak vil omfatte adkomstforhold for ulike trafikantgrupper, samt trafikk- og oppholdsarealer i knutepunktet, inkludert tilrettelegging for omstigning. Behovet for innsats må sees i sammenheng med framtidig knutepunktsopplegg og med definerte standardkrav for knutepunkter på ulike nivå i kollektivtrafikksystemet.

#### **d Høyere standard på stoppesteder**

Kundeundersøkelser blant reisende i regionen viser en misnøye med dagens standard på holdeplassen. Også i andre utførte undersøkelser understrekes viktigheten av å ha en god standard på holdeplass, både for å styrke kollektivtrafikkens status og for å øke kollektivtrafikksystemets synlighet. Det settes av midler for en oppgradering av ventearealer, informasjon og visuelle standard på holdeplassene i hele Oslo og Akershus. Oppgraderingen forutsettes å skje i henhold til definerte standardkrav for ulike kategorier holdeplasser, for eksempel etter antall av- og påstigninger pr. holdeplass.



## 4.4

## Materiell:

**Flere og mer miljøvennlige vogner**

Stortinget har bedt om at planen for forsert kollektivtrafikkutbygging omfatter både infrastruktur og materiell for ulike kollektive transportformer.

I dagens situasjon skal materiellinvesteringer i prinsippet finansieres over *den løpende drift*. Stor-Oslo Lokaltrafikk finansierer på denne måten fortløpende en utskifting av bussene etter 12 år. På båt- og banesiden sliter man forløpig med et etterslep i forhold til en ønsket, løpende fornyelse over driften. Trafikkselskaperne arbeider for å komme over i en situasjon hvor løpende fornyelse ivaretas over driften. Dette gir ønsket forutsigbarhet i økonomien, samt en kontinuerlig modernisering av vognparken. Løpende fornyelse av dagens vognpark i forseringsperioden (1998–2010) er anslått å ha et omfang på ca. 9,5 milliarder kroner, – ca. 740 millioner kroner pr år. Dette er midler som fortsatt forutsettes dekket over den ordinær drift, og som ikke trekkes inn i de videre vurderinger av materiell Oslopakke 2.

Forsert kollektivtrafikkutbygging gir behov for en *utvidet vognpark* for å kunne utvide rutetilbudet i henhold til ambisjonen om å ta størstedelen av framtidig trafikkvekst kollektivt. En del av trafikkveksten kan tas ved å utnytte eksisterende ledig kapasitet, eller frigjort kapasitet som følge av bedre driftsforhold med kortere omløpstider. Ut over dette vil det imidlertid være et behov for nytt materiell for å dekke behovet knyttet til videre utbygging av tilbudet på linjer som allerede i dag er overbelastet (økt sitteplassandel), og for å kunne ta i bruk ny infrastruktur på en tilfredsstillende måte.

Det er vurdert innføring av *ny teknologi* i form av kombimateriell, mindre forurensende busser og båter, eventuelt ny hurtigbåtteknologi som en del av Oslopakke 2.

I det videre arbeid er det forutsatt at:

- Materiellinvesteringer skal som hovedprinsipp fortsatt være et lokalt anliggende og tas over den løpende drift
- Det settes av midler i Oslopakke 2 for å initiere videre utbygging av rutetilbudet; utvidet rutenett, økte frekvenser, økt sitteplasstilbud
- 2/3 av forutsatt materiellinvestering skjer i etappe 1
- Den ekstraordinære materiellinnsatsen balanseres i forhold til økte inntekter – primært økt etterspørsel, eventuelt økt offentlig kjøp, – slik at man på sikt kan opprettholde løpende fornyelse gjennom økte inntekter og bedre ressursutnyttelse

Ekstraordinær materiellinnsats ut over løpende fornyelse, men inkludert etterslep som i dag ikke dekkes via ordinære budsjetter er anslått til ca. 5 milliarder kroner. Det foreslås satt av 1,5 milliarder kroner i Oslopakke 2, som et bidrag til å få fortgang i materiellfornyelsen.

Tiltak fordelt på utbyggingsetapper		1998–2004	2005–2010
<b>Jernbane</b>	Nytt dobbeltspor Skøyen–Sandvika	—————	
	Nytt dobbeltspor Sandvika–Asker	—————	
	Strakstiltak sør	—————	
	Nytt dobbeltspor Oslo S–Kolbotn/Rosenholm		—————
	Nytt dobbeltspor Kolbotn/Rosenholm–Ski		—————
	Tilrettelegging kombibane Skøyen–Lysaker	—————	
	Tilrettelegging kombibane Oslo S–Kolbotn		—————
	Tilrettelegging kombibane Oslo S–Lillestrøm	—————	
	Fullføring Nye Nationaltheatret/Skøyen	—————	
	Opprusting av andre stasjoner	—————	—————
<b>T-bane</b>	Ny Homansbyen stasjon	—————	
	T-baneringen	—————	
	Hastighetsøkende tiltak til Bekkestua	—————	
	Økt hastighet på østlige T-baner	—————	
<b>Bybane</b>	Kombibanetrasé Skøyen–Oslo S	—————	
	Kombibane Lysaker–Fornebu	—————	
	Kombibane Lørenskog–Skårer–Strømmen		—————
	Opprusting Bekkestua–Kolsås	—————	
	Baneforlengelse Kolsås–Rykkinn		—————
	Bybane Jar–Lysaker		—————
	Sporvogn/bybane Blindern/Gaustad	—————	
	Bybane Ljabru–Hauketo		—————
	Kombibane Gjersrud/Stensrud		—————
	Bedret framkommelighet Oslo sentrum	—————	—————
Økt hastighet bybaner utenfor sentrum	—————	—————	
<b>Buss</b>	Ny busstrasé Ring 1	—————	
	Høystandard busstrasé kollektivring 2	—————	
	Kompletterende bussfelt Skøyen–Filipstad		—————
	Bydelsnett Groruddalen	—————	
	Økt hastighet øvrige busstraséer Oslo	—————	—————
	Økt hastighet øvrige busstraséer Akershus	—————	—————
<b>Knutepunkter</b>	Oslo (Nationaltheatret/Jernbanetorget/Skøyen/ Bryn/Helsfyr/Sinsen/Grorud/Hauketo)	—————	—————
	Akershus (Lysaker/Lørenskog/Kolbotn/Ski/Lillestrøm/Strømmen)	—————	—————
	Båtterminaler (Nesoddtangen/Aker brygge/Fornebu/Bjørvika)	—————	—————
	Økt standard øvrige knutepunkter/stoppesteder Oslo	—————	—————
	Økt standard øvrige knutepunkter/stoppesteder Akershus	—————	—————
<b>Materiell</b>	Tilbudsoppbygging + ny teknologi	—————	—————

#### 4.5

#### Utbygging i to etapper: 1998–2004 og 2005–2010

Utbyggingen av et forbedret kollektivtrafikknett foreslås basert på følgende prinsipper:

- Riktig utbyggingsrekkefølge: Det tas hensyn til bindinger mellom prosjekter
- Funksjonelle etapper: Det tilstrebes tidligst mulig samlet nytte av investeringene
- Balanse i forhold til finansiering: Etappene utformes under hensyntagen til finansiering, både totalt volum pr. år og fordeling på tiltaksområder

Det er vurdert en utbygging i to etapper: 1998–2004 og 2005–2010. Prioritering av tiltak baseres på at:

- Nye dobbeltspor er en viktig premiss for å videreutvikle hele kollektivtrafikksystemet. De nye dobbeltsporene er blant annet en forutsetning for kombibanedrift
- Tiltak for å forbedre dagens kollektivtrafikksystem i de sentrale delene av regionen prioriteres hovedsaklig foran tiltak ute i korridorene, både fordi dette gir økt konkurransekraft i flere delmarkeder, og fordi dette kan bidra til økt nytte av foreslåtte investeringer i ytterområdene
- Vestområdet prioriteres høyest, både ut fra dagens problemer og ut fra forventet trafikkutvikling

#### Første etappe:

#### Oslo sentrum, Vestkorridoren og opprusting

Forslag til inndeling av tiltak i etapper er vist i tabell 4.9.

I etappe 1 prioriteres en hurtig utbygging av kollektivtrafikktilbudet i Vestkorridoren, samt en videreutvikling og opprusting av tilbudet i de sentrale deler av Oslo. Fullføring av igangsatt kapasitetsutbygging på Nationaltheatret og Skøyen jernbanestasjoner inngår her.

I etappe 2 prioriteres utbygging av dobbeltspor i Sørkorridoren, samt fullføring av nødvendige oppgraderinger av kollektivtrafikksystemets standard. I påvente av utbygging av nye dobbeltspor i sør settes det av midler for å gjennomføre strakstiltak for å bedre togtilbudet, – bedre standard på stasjonene og økt sitteplassestilbud.

Tabell 4.9  
Foreslått etappeinndeling av tiltakene



## 5 Finansiering

### 5.1 Totalt finansieringsbehov: **15,6 milliarder kroner**

Administrativ styringsgruppe foreslår at Oslopakke 2 omfatter investeringer for kollektivtrafikken på totalt 15,6 milliarder kr i perioden 1998–2010. Drøyt halvparten av investeringene går til jernbane. Tabell 5.1 viser investeringer fordelt på ulike hovedgrupper av tiltak og på etapper som beskrevet i punkt 4.5.

Av i alt 8,8 milliarder kroner til jernbane skal 7,7 milliarder gå til utbygging av nye dobbeltspor. De resterende 1,1 milliarder skal gå til fullføring av nye Nationaltheatret og Skøyen stasjoner, samt til opprusting av eksisterende spor og tilrettelegging for kombibanedrift.

Tabell 5.1  
Finansieringsbehov fordelt på hovedgrupper og etapper (millioner kr)

	<b>Totalt</b>	Etappe 1 1998–2004	Etappe 2 2005–2010
Jernbane	<b>8.800</b>	4.800	4.000
T-bane	<b>1.050</b>	1.050	0
Bybane	<b>2.250</b>	850	1.400
Buss	<b>650</b>	350	300
Knutepunkter	<b>1.350</b>	750	600
Materiell	<b>1.500</b>	1.000	500
Totalt	<b>15.600</b>	8.800	6.800

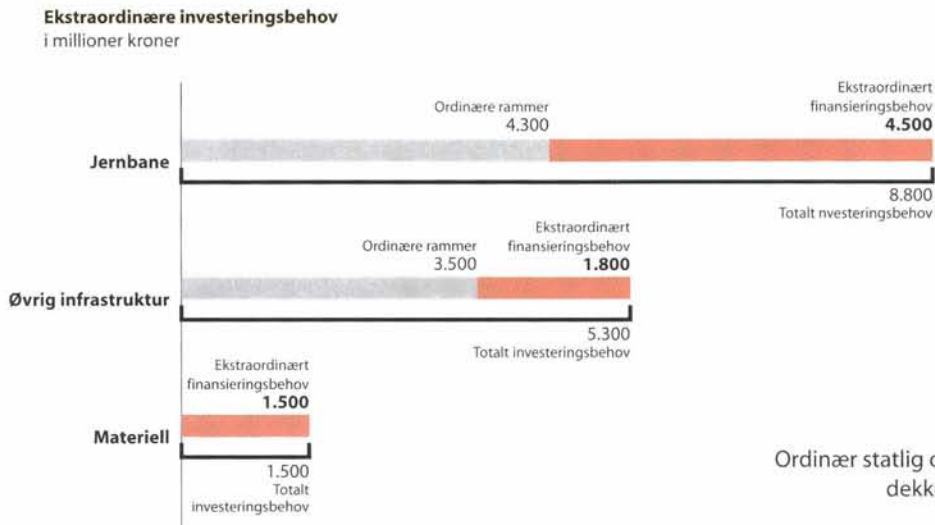
### 5.2 Ekstraordinært finansieringsbehov: **7,8 milliarder kroner**

Den foreslåtte ramme på 15,6 milliarder kroner omfatter både tiltak som skal finansieres over ordinære budsjetter, inkludert kollektivtrafikktiltak i Oslopakke 1, og prosjekter som først kunne ha vært realisert etter 2010 uten Oslopakke 2. I den videre gjennomgang skilles det mellom ordinære finansieringsrammer og ekstraordinær finansiering som kommer i tillegg til de ordinære rammene. I ordinære rammer inngår finansiering via Norsk jernbaneplan (NJP), Norsk veg- og vegtrafikkplan (NVVP) inklusive Oslopakke 1, samt lokale budsjetter.

#### **Ordinære budsjetter dekker halve behovet**

Stortingsmeldingene om NJP, om NVVP og «Om avveininger, prioriteringer og planrammer for transportsektoren 1998–2007», gir forslag til finansielle rammer for utbygging av kollektivtrafikksystemet i Oslo og Akershus de kommende år. Det er i arbeidet med Oslopakke 2 tatt utgangspunkt i Samferdselsdepartementets forslag til rammer for perioden 1998–2007, og at angitte rammer for perioden 2002–2007 forlenges ut perioden 2008–2010.

I tillegg til statlige budsjetter, har Oslo kommune, Akershus fylkeskommune og kommunene i Akershus de siste år investert anslagsvis 55 millioner kroner pr. år i infrastruktur for kollektivtrafikken. Også disse rammene forutsettes videreført i perioden 1998–2010. Dette gir en total, ordinære ramme på 7,8 milliarder kroner, med en fordeling på statlige og lokale budsjetter som angitt i tabell 5.2.



Figur 5.3  
Ordinær statlig og lokal finansiering  
dekker ca. halve behovet

### Oslopakke 1 fullføres som vedtatt

I perioden 1998–2007 forutsettes det investert totalt 7,7 milliarder kroner i Oslopakke 1. Av dette forutsettes 2,2 milliarder (29 prosent) benyttet til tiltak for kollektivtrafikken. Midlene som går til investeringer for kollektivtrafikken i Oslopakke 1 er inkludert som en del av den ordinære rammen i Oslopakke 2. Oslopakke 2 forutsetter ingen endringer i den planlagte hovedvegutbyggingen. Kollektivtrafikktiltakene i Oslopakke 1 har i hovedsak vært rettet mot bedre framkommelighet for kollektivtrafikken på vegnettet, terminaler og knutepunkter. I tillegg er det investert i opprusting og forlengelse

av T-banen. I Oslopakke 2 legges større vekt på baneinvesteringer og innkjøp av materiell.

### Behov for ekstraordinær finansiering: 7,8 milliarder kroner

Med utgangspunkt i ovenstående er det i figur 5.3 vist hvilket finansieringsbehov ut over ordinære rammer som skal dekkes i Oslopakke 2.

Når ordinære finansieringsrammer trekkes fra, ligger ekstraordinært finansieringsbehov (restbehovet) på 7,8 milliarder kroner, fordelt med 4,5 milliarder på jernbane, 1,8 milliarder på øvrige infrastrukturtiltak og 1,5 milliarder kroner på materiell.

Tabell 5.2

Ordinære rammer for kollektivtrafikkutbygging Oslo og Akershus 1998–2010 (millioner kr)

	1998–2001		2002–2007		Forlenget periode 1998–2010
	Perioden	Pr. år	Perioden	Pr. år	
NJP-ramme	1.320	330	1.980	330	4.290
NVVP-ramme 1)	853	213	1.367	228	2.795
Sum NJP/NVVP	2.173	543	3.347	558	7.085
Lokale budsjetter	220	55	330	55	715
Totalt	2.393	598	3.677	613	7.800

1) Inkl. bompenger med 359 millioner kr i perioden 1998–2001 og 218 millioner kr i perioden 2002–2007

### 5.3

#### Finansieringsløsning:

#### **Felles ekstraordinær innsats krone-for-krone**

Den administrative styringsgruppen har ved vurderingene av ekstraordinær finansiering tatt utgangspunkt i en felles «dugnad» med deltakelse fra både lokale og sentrale myndigheter. Dugnaden baseres på et krone-for-krone-prinsipp der det for hver lokalt innsamlede krone gis en tilsvarende gjenytelse fra staten. Tilsvarende prinsipp er kjent blant annet fra Oslopakke 1. Den administrative styringsgruppen legger videre til grunn at en finansieringsavtalen må bygge på gjensidig tillit. Dette er nødvendig for å ha nødvendig fleksibilitet i forhold til eventuelle svingninger i offentlig økonomi, og for å sikre en fullfinansiering av tiltak som man pr. dato kun har grove kostnadsoverslag for.

#### **3,9 milliarder kroner søkes framskaffet lokalt**

Det er ovenfor vist at ordinære budsjetter dekker 7,8 milliarder kroner av et totalt finansieringsbehov på 15,6 milliarder. Med utgangspunkt i krone-for-krone-prinsippet innebærer dette at oppgaven for lokale myndigheter er å framskaffe 3,9 milliarder kroner som bidrag til ekstraordinær finansiering av Oslopakke 2.

#### **Lokale finansieringskilder:**

##### **Trafikantbetaling og prosjektf finansiering**

Ulike lokale finansieringskilder kan være aktuelle. Den administrative styringsgruppen har valgt å ta utgangspunkt i følgende lokale finansieringsbidrag:

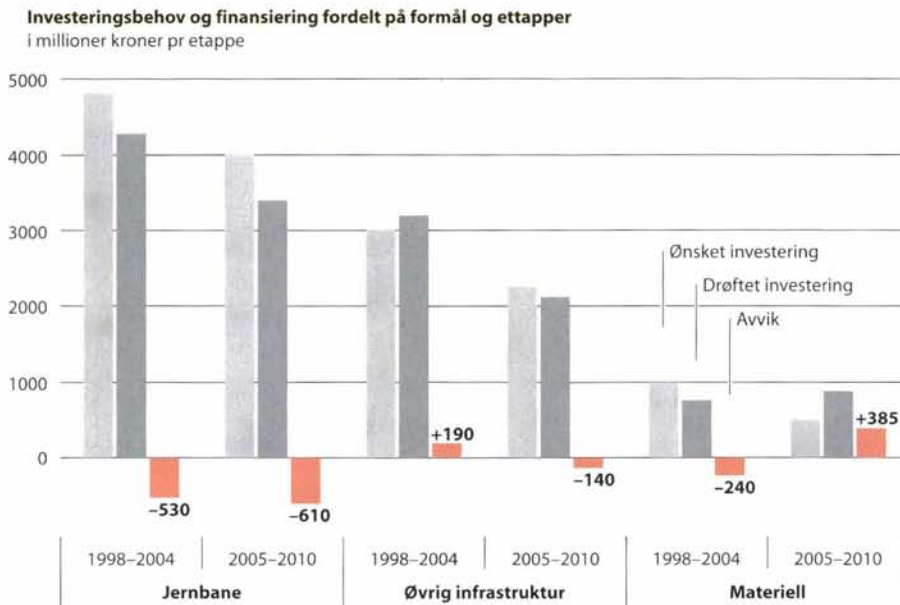
- a **Trafikantbetaling kollektivtrafikkreisende:**  
Alle kollektivtrafikkreisende i Oslo og Akers-

hus får et gjennomsnittlig takstpåslag på 75 øre pr. reise fra 1. januar 1999. For perioden 1999–2010 gir dette et finansieringsbidrag til Oslopakke 2 på 1,65 milliarder kroner

- b **Trafikantbetaling bilreisende:** Biltrafikken som passerer bomringen får fra 1. januar 1999 et gjennomsnittlig påslag på 2 kroner pr. passering. For perioden 1999–2007 tilsvarende dette et finansieringsbidrag til Oslopakke 2 på 1,55 milliarder kroner
- c **Prosjektf finansiering:** Baneutbygging på Fornebu (200 millioner kroner) dekkes inn som en del av infrastrukturkostnadene ved utbyggingen. I tillegg forutsettes finansieringen av baneutbyggingen til Gaustad/Blinde (70 millioner kroner) løst gjennom igangsatte forhandlinger

Totalt gir den foreslåtte ekstraordinære lokale finansieringen et bidrag til Oslopakke 2 på 3,45 milliarder kroner. I tillegg genererer det lokale bidraget forutsetningsvis et tilsvarende finansielt bidrag fra staten (3,45 milliarder). Totalt gir den foreslått løsning 6,9 milliarder kroner, mens behovet er 7,8 milliarder. Det vil si at det totalt sett mangler 0,9 milliarder kroner på en fullfinansiering av drøftet behov.





Figur 5.4  
Jernbane krever finansiering ut over foreslått finansieringsløsning

### Finansiering av ulike formål og etapper: Manglende finansiering av jernbane

Nedenfor er det vist hvorledes den skisserte finansieringsløsning vil fungere når den fordeles på ulike utbyggingsformål. Det er da tatt utgangspunkt i at:

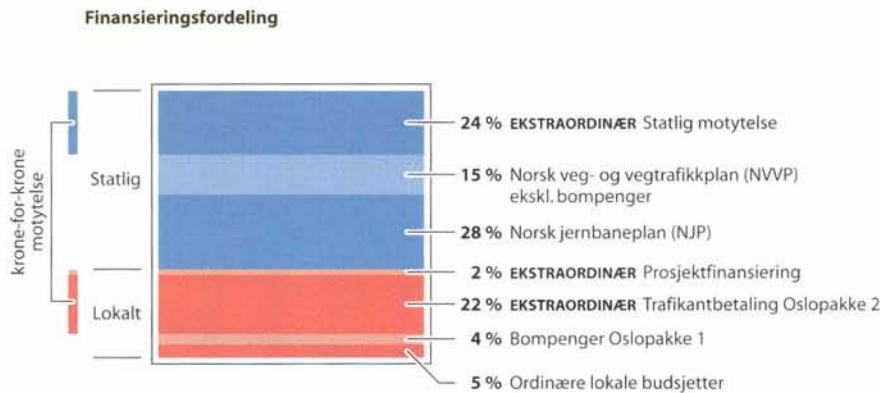
- Nye dobbeltspor finansieres over NJP-budsjettet og av statlig motytelse for den lokale ekstrainsats i form av trafikantbetaling og utbyggerfinansiering
- Fornebubane finansieres med i alt 200 millioner kroner av utbyggere. Finansiering av Gaustadtrikken (70 millioner kroner) forutsettes løst gjennom igangværende forhandlinger
- Materiell finansieres via betaling fra kollektivtrafikantene
- Øvrige infrastrukturtiltak finansieres over NVVP-budsjettet, ordinære lokale budsjetter, samt trafikantbetaling fra de bilreisende.

Ovenfor er det konstatert at det totalt sett mangler 0,9 milliarder kroner på en fullfinansiering av Oslopakke 2 i forhold til foreslått finansieringsløsning. Figur 5.4 viser at når finansiering fordeles på ulike formål som skissert ovenfor vil:

- Jernbaneutbyggingen mangler ca. 1,1 milliarder kroner på fullfinansiering
- Øvrige infrastrukturtiltak kan fullfinansieres ved en justering av etapper
- Finansieringsgrunnlaget for materiell ligger totalt sett noe over skissert behov med en underdekning i 1. etappe

Den administrative styringsgruppen foreslår at manglende total finansiering tas opp til ny vurdering etter at utbyggingen har kommet i gang, for eksempel når 1. etappe er fullført.

Dette gir et forhold mellom investeringsbehov og finansieringsløsning som vist i figur 5.4.



Figur 5.5  
Total finansiering: 2/3 på staten, 1/3 lokalt

#### Total finansieringsfordeling: Staten 2/3, lokale myndigheter 1/3

Figur 5.5 viser den totale finansiering på 14,7 milliarder kroner fordelt på bidragsytere. Bompenger som i framstillingen foran inngår i Norsk veg- og vegtrafikkplan er trukket ut og vist separat (bompenger Oslopakke 1).

Ekstraordinær finansiering er 50/50 fordelt staten/lokalt. Det lokale, ekstraordinære bidrag er trafikantbetalingen i Oslopakke 2 og den forutsatte lokale prosjektfinansiering, mens statlig bidrag er krone-for-krone motytelse til dette.

Når også ordinære budsjetter inkludert Oslopakke 1 trekkes inn, blir fordelingen 2/3 på staten og 1/3 på lokale bidrag.

#### 5.4

Ekstraordinær finansiering:

#### Betydelig potensiale i kjente ordninger

##### Ulike finansieringskilder kan være aktuelle

Ulike ekstraordinære finansieringskilder er vurdert:

- Økte bevilgninger over eksisterende budsjetter
- Ulike former for ny, lokal beskatning; øremerket del av bensinavgifter, øremerket arbeidsgiveravgift, øremerket eiendomsavgift
- Andre typer avgifter, jfr. delfinansieringen av Gardermobanen via en trafikeringsavgift på den nye banestrekningen
- Eiendomsutvikling; kollektivtrafikksekselskapene (særlig jernbanen) eier eiendommer og bygninger som har et potensiale for eiendomsutvikling
- Større utbyggingsprosjekter; både forskuttering og dekning av anleggskostnader fra utbygger og brukere kan være aktuelt (jfr. Fornebu)
- Inntekter fra parkering; øremerke midler fra kommunale parkeringsfond (bruk av en større andel av kommunalt overskudd fra parkering enn i dag), økte parkeringsavgifter

- Lånefinansiering; jfr. Gardermobanen og lånefinansiert forsering av dobbeltsporutbyggingen i vest som Stortinget har skissert
- Reklameinntekter; jfr. forslag om reklamefinansiering av léskur, samt dagens reklame på stasjoner og kollektive transportmidler
- Trafikantbetaling fra kollektivtrafikkreisende; flatt eller prosentvis tillegg pr. reise, ekstra påslag på reiser med høy betalingsvillighet, evt. en kombinasjon
- Trafikantbetaling fra bilister; påslag på dagens bomavgifter (flatt eller i rush), økt andel av bompengene til kollektivtrafikk, forlenget bompengeperiode eller vegprising

#### Lokale myndigheter søker løsninger som overflødiggjør låneopptak

Ovenstående anviser en måte å finansiere Oslopakke 2 på uten at det tas opp lån for å finansiere utbyggingen. Låneopptak er imidlertid vurdert som en mulighet, blant annet ut fra Stortingets skisse til finansiering av utbygging av nye dobbeltspor i vest innen 2004. Lokalt finner man det riktig å gå inn for en finansiering der lånefinansiering som hovedregel søkes unngått da:

- Rentebelastning gir et økt finansieringsbehov som vanskelig kan dekkes uten at dette går ut over ønsket investeringsomfang. Rentebelastningen ved lånefinansiert dobbeltsporutbygging i vest er for eksempel anslått til 1,4 milliarder kroner (utgangspunkt: 7 prosent rente, realisering innen 2004, nedbetaling via ordinære midler fra og med 2005)
- Låneopptak kan gi en lang nedbetalingsperiode hvor midlene er bundet opp slik at nye utfordringer ikke kan løses

Lokale myndigheter har derfor valgt å anbefale en finansieringsløsning og et utbyggingstempo som ikke gjør det nødvendig med låneopptak.

#### Konklusjon: Satse på kjente og aksepterte finansieringsordninger i en dugnad

Den administrative styringsgruppen mener med utgangspunkt i den foreløpige gjennomgangen av aktuelle finansieringskilder at det primært bør satses på kjente finansieringsordninger. Finansiering av Oslopakke 2 bør ut fra dette primært settes sammen som en pakke/dugnad hvor følgende elementer inngår:

- Trafikantbetaling både fra kollektivtrafikanter og bilister
- Supplerende finansiering, for eksempel i tilknytning til større utbyggingsprosjekter
- Økt statlig innsats som motytelse for lokalt innkrevde midler

Betaling fra kollektivreisende må sees i sammenheng med den totale takstpolitikk og eventuell fare for trafikkbortfall og konkurransevidning i forhold til bil. Bidrag fra bilreisende må sees i sammenheng med at bomringen forutsettes avvirket 31. desember 2007.

Nedenfor gjennomgås potensialet for ekstraordinær lokal finansiering knyttet til:

- Økte ordinære lokale budsjetter
- Særskilt utbyggerfinansiering
- Ekstraordinær trafikantbetaling (kollektivtrafikanter og biltrafikanter)

#### Lokale budsjetter:

##### Prioritering av økt driftsvolum

I perioden 1994–97 er det årlig investert ca. 55 millioner kroner i infrastrukturtiltak for kollektivtrafikk over kommunale og fylkeskommunale budsjetter. I tillegg til investeringer i infrastruktur kommer offentlig kjøp av transporttjenester. Grovt sett utgjør offentlig kjøp ca. 1/3 av kollektivtrafikksekskapenes driftsinntekter, mens trafikantene dekker de resterende 2/3. Offentlig kjøp utgjør i dag ca. 1,1 milliarder kroner pr. år, fordelt med 800 millioner på lokale myndigheter og 300 millioner på staten.



## 6

# Organisering og gjennomføring

### Samferdselsdepartementet: **Eget samordningsutvalg for arbeidet**

Samferdselsdepartementet har i brev til Oslo kommune, Akershus fylkeskommune, Vegdirektoratet og Jernbaneverket datert 18. juni 1997 kommet med forslag til retningslinjer for arbeidet med Oslopakke 2. Hovedpunkter i forslaget er:

- Det bør etableres et samordningsutvalg for Oslopakke 2 etter mønster fra hovedvegutbyggingen (Oslopakke 1). Det kan senere bli aktuelt å slå sammen de to utvalgene.
- Utvalgets oppgave er å samordne utredninger, planlegging og beslutningsunderlag. Utvalget skal ikke overta myndighet eller ansvar fra andre
- Deltakere i samordningsutvalget bør være Oslo kommune, Akershus fylkeskommune, Statens vegvesen og Jernbaneverket, som ivaretar henholdsvis politisk og administrativ ledelse. Videre bør trafikkseksjonene AS Oslo Sporveier, Stor-Oslo Lokaltrafikk a.s og NSB BA delta fordi planen også skal omfatte materiell. I tillegg bør det vurderes om AS Fjellinjen bør delta av hensyn til finansieringsløsning. Samferdselsdepartementet bør ha en observatør
- Vegdirektøren, som i dag leder Samordningsutvalget for hovedvegutbyggingen, bør lede utvalget

Adressatene har i hovedtrekk sluttet seg til forslaget. Akershus fylkeskommune har imidlertid bedt departementet vurdere å la Samferdselsdepartementet på statssekretærnivå lede utvalget.

### Planlegging og utbygging av infrastruktur: **Utnytte eksisterende organisasjoner**

Samferdselsdepartementet har i sitt brev av 18. juni 1997 understreket at de deltakende parter i arbeidet selv må ta det formelle ansvar for planlegging og gjennomføring av konkrete tiltak innenfor sine ansvarsområder og budsjetter, og innenfor de rammer som måtte bli stilt til rådighet gjennom ekstraordinære finansieringsordninger.

En forsert kollektivtrafikkutbygging må gjennomføres slik at en løpende klarer å ta ut gevinster så snart prosjekter er fullført. Dette krever et helhetlig perspektiv i gjennomføringsfasen. Samtidig må den finansielle siden være under god kontroll. Tiltakene i Oslopakke 2 er av ulik karakter og av varierende kompleksitet. Dette gir behov for tilgang på ulike former for spisskompetanse som de etablerte organisasjoner besitter. Videre er det behov for å sikre løsninger som fungerer bra også i driftsfasen. Ekstraordinære midler bør søkes kanalisert gjennom dagens budsjettssystemer og stilles til disposisjon for utbygger i takt med avtalt framdrift.

Ut fra ovenstående anbefales oppgaven løst via eksisterende linjeorganisasjoner. Utnyttelse av eksisterende systemer vil være en garanti for at de juridiske sider ved oppgaven ivaretas, samtidig som en ikke mister tid ved å måtte definere nye spilleregler og bygge opp en helt ny organisasjon. Forankring i eksisterende organisasjoner vil også sikre nødvendig kontinuitet i gjennomføringen av en såvidt langvarig og uensartet utbyggingsoppgave. Prosjektorganisering kan imidlertid være en løsning innenfor det enkelte ansvarsområde, hvis oppgavens størrelse og kompleksitet tilsier det.

Finansiering og innkjøp av materiell:

### **Via selskapene**

Finansieringen av ekstraordinært innkjøp av materiell er forutsatt å skje med utgangspunkt i ekstraordinær betaling fra de kollektivreisende. Foreløpig er kun nivå på et gjennomsnittlig påslag for alle kollektivreiser i regionen drøftet. Videre detaljering av ordningen gjenstår.

En måte å følge opp ovenstående forslag om å kanalisere midler via eksisterende budsjetter kan være at:

- Det avtales en finansieringsramme for hvert driftsselskap som følger opp den avtalte totalramme (gjennomsnittlig påslag).
- Modeller for å gjennomføre ekstraordinære takstpåslag innenfor rammen av et helhetlig takstsystem må utarbeides.
- Hvert selskap beholder innkrevde midler. Dette innebærer både ansvar for innkreving av de ekstraordinære midler, og at de ekstraordinære midlene synliggjøres i de løpende regnskaper (både innhentede midler og disponeringen av disse).

Utbygging og drift av kombibaner:

### **Vil bli avklart nærmere**

Kombibanekonseptet forutsetter nytt materiell som kjøres både på jernbanen og på trikkelinjer/bybaner. Det er satt i gang et arbeid for nærmere vurdering av kombibanebetjening av Fornebu. Det forutsettes at dette arbeidet også vil kunne avklare nærmere hvorledes ansvaret for utbygging og drift av kombibanesystemet best kan forankres.

