

Fylkesflak NTP 2018-2029:

## Akershus

I Nasjonal transportplan 2018-2029 er det foreløpig fordelt 25 978 millioner kroner til prosjekter i Akershus. Enkelte sekkeposter som rassikring riksvei, programområdemidler, bysatsing utenom 50/50-ordningen etc. er ennå ikke fordelt mellom fylkene.

Under følger en oversikt over de største prosjektene.

### Bysatsing

Regjeringen legger opp til en betydelig satsing på kollektiv-, gange- og sykkeltiltak i de ni største byområdene, deriblant Oslo og Akershus, i perioden 2018–2029. Det er satt av om lag 66,4 milliarder kroner til bymiljøavtaler, byvekstavtaler og Belønningsordningen. I denne rammen inngår midler til kollektiv-, sykkel og gangetiltak langs riksvei, statlig delfinansiering av store kollektivprosjekter i de fire største byområdene (50/50-ordningen), stasjons- og knutepunktsutvikling langs jernbanen og belønningsmidler. I planperioden er det lagt til grunn et statlig bidrag på 50 prosent av kostnadene for kollektivtransportprosjektene Fornebubanen og ny metrotunnel i Oslo og Akershus. Det er satt av 6 milliarder kroner til Fornebubanen og 8,7 milliarder kroner til metrotunnel i statlige midler til dette.

Statlig bidrag i avtalene avklares gjennom forhandlinger med byområdene og fastsettes av Stortinget i de ordinære budsjettprosessene.

Bymiljøavtale for Oslo og Akershus er fremforhandlet lokalt. Avtalen vil bli inngått etter at den er ferdig behandlet politisk.

### Vei

Følgende veiprosjekter ligger inne i Nasjonal transportplan 2018-2029:

#### Nye prosjekter (i millioner kroner):

Prosjekt	Kostnads-overslag	Statlige midler 2018-2023	Statlige midler 2024-2029	Annen finansiering 2018-2029*
E18 Retvet – Vinterbro	7 200	1 285	3 315	2 600
E18 Lysaker - Strand	9 100	2 250		6 850
E18 Strand - Ramstadsletta - Slependsen	12 500	940	1 860	9 700
Rv 23 Oslofjordforbindelsen	4 500	380	1 250	2 870
Rv 22 Bru over Glomma	2 500		1 200	1 300
E16 Slomarka - Herbergåsen – Nybakk (start)	7 100		300	800
E18 Slependsen - Drengsrud (start)	15 500		550	2 000
<b>Sum</b>	<b>58 400</b>	<b>4 855</b>	<b>8 475</b>	<b>26 120</b>

\* Bompengefinansiering og refusjoner/tilskudd

### **Igangsatte prosjekter som videreføres (i millioner kroner):**

<b>Prosjekt</b>	<b>Restbehov per 1.1.2018</b>	<b>Statlige midler 2018-2023</b>	<b>Statlige midler 2024-2029</b>	<b>Annen finansiering 2018-2029*</b>
E16 Sandvika - Wøyen	1 439	62		1 377
E16 Bjørum - Skaret	4 125	2 165		1 960
E6 Flyplasskrysset, refusjon	142	142		
E6 Minnesund - Skaberud, refusjon	260	260		
<b>Sum</b>	<b>5 966</b>	<b>2 629</b>		<b>3 337</b>

\* Bompengefinansiering og refusjoner/tilskudd

For mer info om prosjektene se <http://www.vegvesen.no/vegprosjekter>

- **E18 Retvet – Vinterbro**

Nå skal denne strekningen i Akershus på hovedveien mellom Oslo og Stockholm bygges. Prosjektet ligger i Ski og Ås kommuner.

Det skal bygges om lag 17 km firefelts vei. Fra Retvet til Nygård legges veien i ny trasé. Videre til Vinterbro skal veien følge eksisterende trasé. Det er planlagt to lengre tunneler på strekningen og kryssing av jernbanen.

Vinterbrokrysset skal bygges om for å bedre trafikksikkerheten og trafikkavviklingen på Vinterbrosletta (E6). Det er også planlagt et nytt planskilt kryss ved Holstad.

Prosjektet er forutsatt fullført i siste del av planperioden, og det er forutsatt tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiering.

- **E18 Vestkorridoren (Lysaker – Strand – Ramstadsletta – Slependen – Drengsrud)**

E18 Vestkorridoren er et Oslopakke 3-prosjekt, og det forutsettes bompenger fra både Oslopakke 3 og en egen bompengoordning. Prioriteringen er betinget av at det blir tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiert utbygging. Det vises også omtale av E18 Vestkorridoren i Prop. 86 S (2016-2017).

#### *Lysaker – Strand (Bærum kommune)*

Strekningen mellom Lysaker og Strand er om lag 2,5 km. Ny E18 vil få tre gjennomgående kjørefelt i retning fra Oslo til Slependskrysset. I retning mot Oslo blir det to felt. I prosjektet inngår høystandard busstrasé, sykkelvei, ny diagonal mellom Gjønnes og E18, Bærumsdiagonalen og ny tverrforbindelse til Fornebu. Bærumsdiagonalen har som formål å redusere trafikken på lokalveier, avlaste boligområder og sikre økt framkommelighet for bussen. Prosjektet reduserer antall personer utsatt for støy og lokal luftforurensning og legger til rette for byutvikling, særlig på Fornebu og Lysaker.

#### *Strand – Ramstadsletta – Slependen*

Strekningen Strand – Ramstadsletta – Slependen er om lag 7 km. Ny E18 vil gå i tunneler forbi Høvik og Sandvika. Forbi Sandvika vil det bli anlagt en ny

lokalvei med rundkjøringer og lyskryss. Dagens E18 vil bli bygget om til lokalvei forbi Høvik. I tillegg kommer bussvei og sykkelekspressvei på hele strekningen. E16 vil bli knyttet til E18 med ramper i retning til/fra Oslo i tunnelen forbi Sandvika. Prosjektet vil gi et mer robust transportsystem med økt samfunnssikkerhet. I tillegg vil områdets attraktivitet og bruksmulighet vil øke og tilgjengeligheten for myke trafikanter forbedres, og det vil bli mulig med tettstedsutvikling i Sandvika.

I den lokalt reviderte avtalen om Oslopakke 3 har lokale myndigheter lagt til grunn at strekningen mellom Lysaker og Strand skal bygges ut som en første etappe av E18 Vestkorridoren. Forslag til reguleringsplan for strekningen mellom Lysaker – Ramstadsletta er til kommunal behandling i Bærum. Statens vegvesen påpeker at en stopp mellom etappe 1 (Strand) og strekningen videre fra Strand til Ramstadsletta vil medføre behov for en rekke tiltak som medfører ulemper for naboene og trafikantene, og som i tillegg påfører prosjektet merkostnader. Regjeringen vil derfor understreke at det legges til grunn en utbygging fra Strand uten opphold, slik at fordyrende løsninger unngås. Regjeringen går inn for en helhetlig og sammenhengende utbygging av E18. Samferdselsdepartementet vil be Vegdirektoratet om å gjennomgå utbyggingsstrategien for strekningen mellom Lysaker – Strand – Ramstadsletta på nytt, og komme tilbake til departementet med saken.

#### *Slependen – Drengsrud*

Prosjektet E18 Slependen – Drengsrud i Akershus innebærer en videreføring utbyggingen fra Lysaker til Slependen. Det settes av statlige midler til oppstart av prosjektet i siste del av planperioden.

- **Rv 23 Oslofjordforbindelsen**

Rv 23 Oslofjordforbindelsen er en alternativ veiforbindelse mellom E6 i Follo i Akershus og E18 ved Lier/Drammen i Buskerud, utenom Oslo. Første byggetrinn ble åpnet for trafikk i 2000. I forbindelse med konseptvalgutredningen for kryssing av Oslofjorden har Statens vegvesen utredet bygging av bru og en ny tunnelløsning som mulige alternativer til nytt tunnellop parallelt med eksisterende tunnellop. Det er ennå ikke tatt stilling til endelig konseptvalg på Oslofjordtunnelen.

I planen er det satt av midler tilsvarende anleggskostnad for bygging av nytt tunnellop med oppstart i første planperiode. Dersom endelig konseptvalg viser seg å bli vesentlig dyrere, må det legges til grunn en oppstart i perioden 2024-2029 med ferdigstilling etter 2029. Prioritering er betinget av at det blir tilslutning til opplegg om delvis bompengefinansiert utbygging.

- **E16 Slomarka - Herbergåsen – Nybakk**

I siste del av planperioden legges det opp til å bruke statlige midler til forberedende arbeider og ev. anleggsstart på prosjektet E16 Slomarka – Herbergåsen – Nybakk i Hedmark og Akershus. Prosjektet forutsettes gjennomført som ett samlet prosjekt i stedet for to delparseller som tidligere forutsatt. Kostnadsoverslaget har økt betydelig i forhold til det som ble lagt til

grunn i Nasjonal transportplan 2014–2023 og dette har hatt betydning for at prosjektet nå er skjøvet ut i tid, sammenlignet med forrige transportplan.

### **Vedlikehold og fornying**

Regjeringen er i ferd med å snu trenden med et stadig økende vedlikeholdsetterslep på riksveinettet. 2015 var et merkeår, da etterslepet ble redusert for første gang på flere tiår. Vedlikehold og fornying er høyt prioritert i ny Nasjonal transportplan. Regjeringen legger opp til å bruke 14,5 milliarder kroner årlig på fornying, drift og vedlikehold m.m. av riksvei i 12-årsperioden. Dette vil komme Akershus til gode. Med dette bevilgningsnivået vil rundt en tredjedel av vedlikeholdsetterslepet fjernes.

### **Programområder og utbedringsstrekninger**

Regjeringen legger opp til å bruke 36,9 milliarder kroner i planperioden til såkalte programområdetiltak. Det er mindre tiltak på veinettet som f.eks. gang- og sykkelstier, utbedring og utskifting av bruer, bygging av midtrekkverk, tiltak mot utforkjøringsulykker, støyreduserende tiltak, bygging av døgnhvileplasser og rasteplasser og universell utforming av blant annet holdeplasser og knutepunkt.

Programområdetiltakene skal konkretiseres i Statens vegvesens handlingsprogram for 2018-2023. Dette vil først være klart tidlig i 2018.

## **Jernbane**

Følgende jernbaneprosjekter ligger inne i Nasjonal transportplan 2018-2029:

### **Nye prosjekter (i millioner kroner):**

<b>Prosjekt</b>	<b>Kostnads- overslag</b>	<b>Statlige midler 2018-2023</b>	<b>Statlige midler 2024-2029</b>
Venjar-Eidsvoll-Langset	4 707	4 377	330
R2027 Østlandet	10 415	4 690	5 725
<b>Sum</b>	<b>15 122</b>	<b>9 067</b>	<b>6 055</b>

### **Igangsatte prosjekter som videreføres (i millioner kroner):**

<b>Prosjekt</b>	<b>Kostnads- overslag</b>	<b>Statlige midler 2018-2023</b>	<b>Statlige midler 2024-2029</b>
Follobanen	26 000	11 027	620
Stasjonsutbedringer Kongsvingerbanen	451	451	
<b>Sum</b>	<b>26 451</b>	<b>11 478</b>	<b>620</b>

For mer info om prosjektene se [Bane Nors hjemmesider](#).

- **Dovrebanen: Venjar-Eidsvoll-Langset**

Utbygging av strekningen Venjar – Langset er nødvendig for å realisere full tilbudsforbedring til Hamar. Når strekningen er bygget ut vil det gi sammenhengende dobbeltspor mellom Oslo og Åkersvika sør for Hamar. Dette gir vesentlig høyere kapasitet på strekningen. Antallet togavganger kan økes betydelig, det blir færre forsinkelser og reisetiden for persontog mellom Oslo og Hamar reduseres med om lag 15 minutter. Det er vedtatt reguleringsplan for prosjektet.

- **R2027 Østlandet**

Jernbanedirektoratets nye rutemodell, Rutemodell 2027 Østlandet, gir en økning i den totale kapasiteten på jernbanenettet i Osloområdet, og gjør det blant annet mulig å hente ut større effekt av Follobanen. Den gir også betydelig frekvensøkning til de største stasjonene på Østlandet. Den nye rutemodellen krever en omlegging av hvordan togene kjører inn til Oslo S, og en annen fordeling av kapasiteten i Oslostunnelen enn i dag. Rutemodell 2027 Østlandet er en relativt moderat investering som antas å gi store forbedringer i tilbudet for mange av de reisende på Østlandet, med en betydelig økning i frekvens på mange forbindelser og redusert vente- og reisetid. Realisering av tiltakene antas å være et viktig bidrag til å nå målet om nullvekst i persontransport med bil i byområdene.

- **Godspakken**

Regjeringen vil sette av betydelige ressurser for å effektivisere godstransporten og legge til rette for en omlegging i mer miljøvennlig retning. På jernbane legges det opp til en satsing på 18 milliarder kroner i planperioden. Godspakken på jernbane inneholder terminaltiltak, kapasitetsøkende tiltak som bygging/forlenging av kryssingsspor og banekoblinger. Prosjektet dekker flere fylker.

### **Vedlikehold og fornying**

Regjeringen er i ferd med å snu trenden med et stadig økende vedlikeholdsetterslep på Jernbanen. Vedlikehold og fornying er høyt prioritert i ny Nasjonal transportplan. Regjeringen legger opp til å bruke 126 milliarder kroner på vedlikehold og fornying av jernbanen i 12-årsperioden, inkludert ERTMS. Dette vil komme Akershus til gode. Dette bevilgningsnivået vil, sammen med antatte gevinster fra jernbanereformen, legge til rette for at om lag tredjedel av vedlikeholdsetterslepet fjernes.

### **Planlegging**

Det settes av 18,76 milliarder kroner til planlegging (reguleringsplan, detaljplan) av nye investeringsprosjekter på jernbanen i planperioden.

For utbyggingen av strekningene definert som InterCity skal Jernbanedirektoratet og Bane NOR SF styre prosjektporteføljen etter målsetninger for det fremtidige persontogtilbudet til og fra Oslo. For utbygging av tiltak i Godspakken og Rutemodell 2027 legger Samferdselsdepartementet opp til at Jernbanedirektoratet sammen med Bane NOR SF og godsnæringen eller andre relevante aktører prioriterer utbyggingsrekkefølgen for tiltakene ut fra hensynet til fremdrift, effekter, effektiv ressursutnyttelse og nytte for samfunnet.

## **Luftfart**

- **Oslo lufthavn**

Ny terminal (T2) skal åpnes 27. april 2017. Avinor vil videre få behov for å øke kapasiteten for flyginger inn og ut av Schengen-området i planperioden. Utover i planperioden vil det ifølge Avinor bli behov for fase to av terminal 2.