

Fylkesflak NTP 2018-2029:

Oslo

I Nasjonal transportplan 2018-2029 er det foreløpig fordelt 35 700 millioner kroner til prosjekter i Oslo. 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 mrd. kr 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 kollektivprosjektene Fornebubanen og ny metrotunnel i Oslo og Akershus.

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 når 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*
E6 Manglerudprosjektet (start)	13 000		400	700

* Bompengefinansiering og tilskudd/refusjoner

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

- **E6 Manglerudprosjektet**

Prosjektet innebærer at E6 mellom Klemetsrud og Ryen bygges ut med kollektivfelt i begge retninger. Mellom Abildsø og Ulven/Alna er E6 forutsatt lagt i tunnel under Manglerud. E6 Manglerudtunnelen er en del av Oslopakke 3, og prioriteringen er derfor betinget av tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiert utbygging av prosjektet. Det forutsettes bompenger både fra Oslopakke 3 og en egen bompengoordning.

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 Oslo til gode. Med dette bevilgningsnivået vil rundt en tredjedel av vedlikeholdsetterslepet fjernes.

Programområder og utbedringsstrekninger

Regjeringen legger opp til å bruke 36,9 milliarder kr 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):

Prosjekt	Kostnads- overslag	Statlige midler 2018-2023	Statlige midler 2024-2029
Ny regiontogtunnel i Oslo	17 500/40 100*	643	15 887
R2027 Østlandet	10 415	4 690	5 725
Sum	27 915/50 515	5 333	21 612

* 40,1 milliarder kroner er kostnadsoverslaget til summen av jernbanetiltak i den anbefalte konseptet i konseptvalgutredningen (KVU Oslo-avet). 17,5 milliarder kroner er kostnadsanslaget til jernbanetunnel Oslo S – Lysaker alene.

Igangsatte prosjekter som videreføres (i millioner kroner):

Prosjekt	Kostnads- overslag	Statlige midler 2018-2023	Statlige midler 2024-2029
Follobanen	26 000	11 647	
Oslo Omformerstasjon	475	475	
Robustiserende tiltak i Oslo-området	Mange mindre tiltak ferdigstilles	80	
Sum	26 475	12 202	

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

- **KVU Oslo-navet: Ny regiontogtunnel i Oslo**
Konseptvalgutredningen for Oslo-navet anbefaler blant annet at jernbaneinfrastrukturen i Oslo bygges ut med en ny jernbaneforbindelse fra Oslo S i øst til Lysaker i vest, med en avgreining til Bislett og ny tunnel for lokaltog/S-bane videre over Sagene til Alna. Det er ikke tatt stilling til endelig konsept for Oslo-navet. Regjeringen legger likevel til grunn en oppstart av arbeidet med ny regiontogtunnel fra Oslo S til Lysaker i planperioden.
- **R2027 Østlandet:**
Jernbanedirektoratets nye rutemodell, Rutemodell 2027 Østlandet, gir en økning i den totale kapasiteten på jernbanenettet i Osloområdet, og gjør det bl.a. 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 Oslotunnelen 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 Oslo 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.