

31.12.2016

# Plan- og gjennomføringsstrategi for ny metrotunnel og jernbanetunneler gjennom Oslo sentrum

En anbefaling fra Jernbaneverket, Statens vegvesen, Plan- og bygningsetaten, Bymiljøetaten, Byantikvaren, Sporveien og Ruter



## Innhold

<b>1</b>	<b>Innledning .....</b>	<b>3</b>
1.1	Nye tunneltraséer gir grunnlag for tilbudsutvikling i tråd med markedsbehovene .....	3
1.2	KS1 .....	4
<b>2</b>	<b>Fremdriftsplan .....</b>	<b>5</b>
2.1	Prosjektene er utredet i ulik grad.....	5
2.2	Utvikling av knutepunkter med behov for stengninger .....	6
2.3	Koordinering av trafikken i anleggsperiodene legger føringer for fremdriften .....	7
2.4	Koordinerte fremdriftsplaner for metro- og jernbanetunnel .....	7
<b>3</b>	<b>Forslag til organisasjonsmodell.....</b>	<b>9</b>
3.1	Samarbeid som sikrer effektiv planlegging.....	10
<b>4</b>	<b>Anbefalt planprogram .....</b>	<b>11</b>
<b>5</b>	<b>Anbefalinger om rask igangsettelse av videre planarbeid.....</b>	<b>14</b>

# 1 Innledning

Byrådsavdeling for Miljø og Samferdsel har i brev av 30. juni 2016 gitt Ruter i oppdrag å lede en arbeidsgruppe som skal utarbeide en felles plan- og gjennomføringsstrategi (heretter kalt PGS) for ny metrotunnel og jernbanetunnel gjennom Oslo sentrum. Strategien skal inneholde et forslag til fremdriftsplan, forslag til organisering av det videre arbeidet og forslag til gjennomføringsmodell.

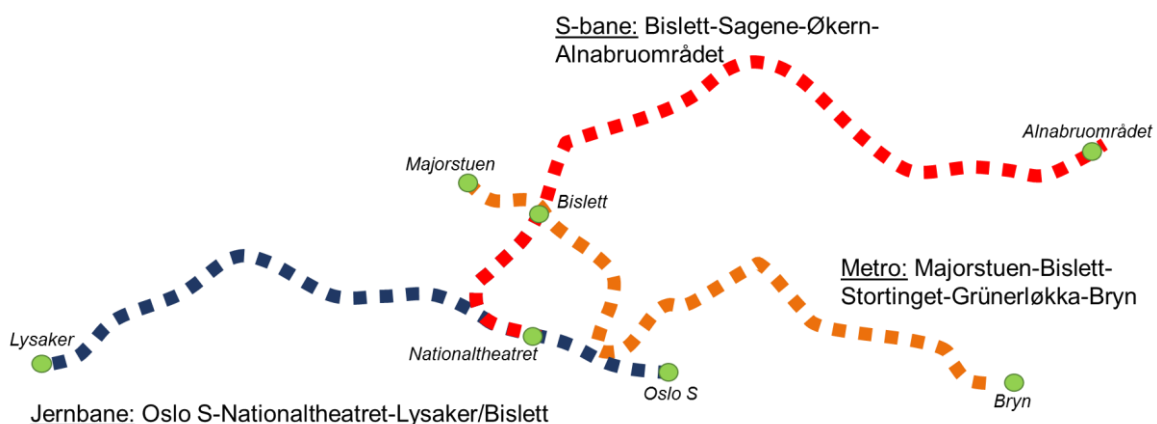
Arbeidsgruppen har bestått av deltakere fra Ruter, Jernbaneverket, Statens vegvesen, Plan- og bygningsetaten, Sporveien, Bymiljøetaten og Byantikvaren. Det er også etablert et Samarbeidsråd på ledernivå for å sikre at arbeidet forankres i de enkelte organisasjoner.

Arbeidet med PGS presenteres i to dokumenter. Det første dokumentet er den anbefalte strategien med forslag til fremdriftsplan, videre organisering og gjennomføringsmodell (PGS). Det andre dokumentet er en grunnlagsrapport som beskriver og begrunner anbefalingene.

## 1.1 Nye tunneltraseer gir grunnlag for tilbudsutvikling i tråd med markedetsbehovene

PGS tar utgangspunkt i anbefalingene fra Konseptvalgutredning for økt transportkapasitet inn mot og gjennom Oslo (KVU Oslo-Navet), og det omfattende utredningsmaterialet som foreligger. De tre tunnelprosjektene som anbefales er:

- Ny metrotunnel fra Majorstuen til Bryn, videre kalt *Metrotunnel*, markert med oransje trasé
- Ny jernbane delvis i tunnel fra Oslo S til Lysaker med avgreining for S-banetunnel til Bislett, videre kalt *Jernbanetunnel*, markert med blå trasé
- S-banetunnel fra Bislett til Alnabruområdet, videre kalt *S-banetunnel*, markert med rød trasé



Figur 1.1: Anbefalt infrastruktur for metro, jernbane og S-bane i KVU Oslo-Navet.

## 1.2 KS1

Arbeidet med KS1 av KVVU Oslo-Navet har foregått parallelt med arbeidet med PGS, og KS1 er planlagt overlevert i februar 2017. Oslo kommune sendte bestilling om PGS for å sikre kontinuitet og fremdrift i planleggingsprosessen, slik at det er mulig å komme raskt i gang med planarbeidet.

Innenfor det statlige beslutningssystemet går KS1-rapporten og tiltakshavers kommentarer til denne til politisk behandling for beslutning om videre plan- og utredningsprosess. Det er naturlig at både KS1-rapporten, merknader til denne og PGS behandles samtidig på politisk nivå i staten, Oslo kommune og Akershus fylkeskommune. Dette for å sikre et godt grunnlag for finansiering og prioritering av prosjektene fremover.

Uten å kjenne innholdet i KS 1 rapporten er det fullt mulig å foreslå en organisering av videre arbeid nå. Utredningsbehov som følge av KS1 rapporten kan innarbeides i planprogram for videre arbeid når denne foreligger. Planprogram etter plan- og bygningsloven kan inneholde elementer og utredningstemaer på overordnet nivå.

For å sikre fremdrift i videre planlegging anbefales det at oppdragsgivere (hvv Oslo kommune og Jernbanedirektoratet) sender bestilling om videre planarbeid etter plan- og bygningsloven parallelt med prosesser for behandling av KS 1.

### 1.2.1 Om Bislett

Et sentralt grep i KVVU Oslo-Navet er anbefalingen om at metrotunnel og S-bane møtes på Bislett. Dette ses på som et viktig element i utvikling av et helhetlig nettverk som vil gi økte reisemuligheter for kundene. Gjennom høringsuttalelsene til KVVU-en har flere virksomheter uttrykt skepsis til en slik løsning, og dette har også vært tema under utarbeidelse av PGS. Det er flere sider ved et mulig knutepunkt på Bislett som må utredes videre, og dette må ses i sammenheng med nærmere utredning av S-baneløsningen. Det vurderes samtidig at nærmere avklaringer om S-bane og mulig knutepunktsløsning på Bislett kan og bør håndteres i videre planarbeid, og at denne usikkerheten således ikke rokker ved anbefalt PGS.

## 2 Fremdriftsplan

Fremdriftsplanen skal som et utgangspunkt være styrt av behovet for å tilpasse kollektivtransporten til forventet markedsutvikling og kundebehov. Dette har vært sentralt i arbeidet med KVVU Oslo-Navet og ligger til grunn for anbefalingen om hvilke prosjekter som bør realiseres og når de bør realiseres. I tillegg er det en viktig premisse at avklaringer om nødvendig og tilstrekkelig kollektivtransportkapasitet og kvalitet skal sikre måloppnåelse på kort og lang sikt, og god kundetilfredshet. Et fremtidig kollektivtrafikksystem vil være avgjørende for om areal- og byutviklingen skjer i en bærekraftig retning, og motsatt bør arealutviklingen bygge opp om de kapasitetssterke kollektivtrafikksystemene. Utvikling av gode knutepunkter er sentralt, og kollektivtrafikksystemet må planlegges og utvikles i forkant av markedsbehovene som følger av byutviklingen.

Anbefalt konsept vil gi ulike og betydelige inngrepskonsekvenser i det sentrale Oslo. Bygging av kompliserte tunnelkonstruksjoner og stasjoner vil kreve åpne byggegrøper og nærføringer til både eksisterende bygg og infrastruktur. Anlegg på overflaten vil kreve betydelige stenginger og omlegginger av transportsystemet og vil påvirke trafikkavviklingen i flere år. Konsekvensene for trafikkavviklingen vil ha direkte påvirkning på gjennomføringen av utbyggingen og hvordan anleggsgjennomføringen deles i faser. Det er viktig at kundenes transportbehov ivaretas i anleggsperiodene.

Metro- og jernbanetunnelen har noen kontaktpunkter med hverandre, med prosjekter på overflaten og med eksisterende tunneler. God koordinering i byggeperiodene er nødvendig for å realisere gevinster i form av reduserte kostnader, bedre kundeløsninger, raskere fremdrift og minst mulig ulemper for byens innbyggere og virksomheter.

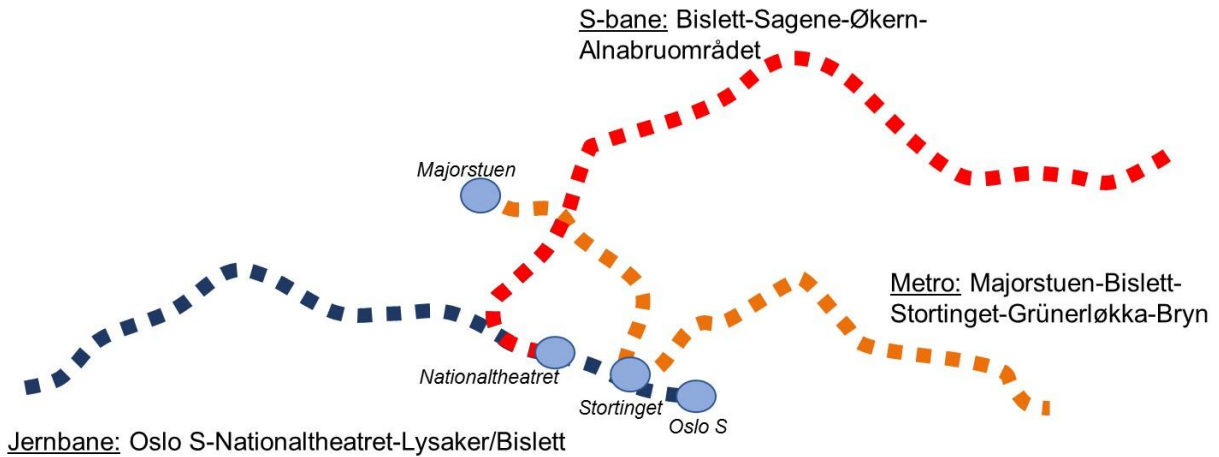
Nedenfor oppsummeres hovedpunkter knyttet til koordinering av tunnelprosjektene, se for øvrig bakgrunnsrapport for detaljer.

### 2.1 Prosjektene har ulik planstatus

Metroitunnelen er juridisk sikret av hensynssone i kommuneplanen av 2015: «Oslo mot 2030» og forholdene ligger dermed godt til rette for å starte reguleringsplanarbeidet. Jernbanetunnelen er markert i kommuneplanens strategidel, men er ikke juridisk sikret. S-banetunnelen ble utviklet gjennom arbeidet med KVVU Oslo-Navet og er ikke innarbeidet i gjeldende kommuneplan. Jernbaneverket har i etterkant av KVVU Oslo-Navet gjennomført en utredning for strekningen Nationaltheatret-Lysaker. Den avklarer mulige løsninger for avgreining til en ny S-bane og gjennomførbare løsninger for jernbanen og Forneubanen fra Lysaker til Skøyen.

## 2.2 Utvikling av knutepunkter som medfører behov for stengninger

Knutepunktene Majorstuen, Nationaltheatret, Stortinget og Oslo S vil i anleggsperiodene medføre behov for stenging av eksisterende metrospor og jernbanespor i kortere og lengre perioder, og vil derfor legge føringer for fremtidig utbyggingsrekkefølge.



Figur 2.1: Knutepunkter som legger føringer for utbyggingsrekkefølge

Utbyggingen av **ny Majorstuen stasjon** vil medføre at dagens metrotunnel må stenges i inntil fem måneder. På **Stortinget** skal eksisterende og ny metrotunnel kobles sammen, noe som vil medføre at trafikken i dagens tunnel må stanses, men det er usikkert hvor lang stengeperiode som kreves.

Etablering av ny jernbanetunnel vil medføre særlige utfordringer ved Oslo S og Nationaltheatret. Påkobling av ny jernbanetunnel til eksisterende jernbanetunnel og sporområdet på **Oslo S** vil i stor grad påvirke trafikken på jernbanen under anleggsperioden. For å redusere den totale anleggstiden, kostnadene og negative konsekvenser for omgivelsene, vil én eller flere sommerstenginger vurderes. Overflatetrafikken ved Jernbanetorget vil også måtte legges om.

Utvidelse av **Nationaltheatret** jernbanestasjon vil være utfordrende. Foreliggende planer innebærer blant annet at metrostasjonen på Nationaltheatret vil måtte stenge i en lengre periode. En stenging av metroen her bør gjøres etter at ny metrotunnel er bygget og satt i drift mellom Majorstuen og Stortinget. Gjennomføringen på Nationaltheatret må skje i faser for å ivareta et akseptabelt metro- og togtilbud i anleggsperiodene. Oppgradering av eksisterende metrotunnel må gjennomføres samtidig med utvidelsen av jernbanestasjonen på Nationaltheatret.

Det er behov for god planlegging, koordinering og effektiv gjennomføring av overstående knutepunkt, slik at stengeperioden(e) blir kortest mulig og konsekvensene for kundene minst mulig.

## 2.3 Koordinering av trafikken i anleggsperiodene legger føringer for fremdriften

For å kunne gjennomføre de store tunnelutbyggingene er det viktig å koordinere planleggingen av trafikkavviklingen. I KVV Oslo-Navet anbefales en forberedende fase der dagens kollektivsystemer utnyttes og forberedes best mulig. **Fornebubanen** og nytt **signal- og sikringssystem for metroen**, samt **kapasitetstiltak i jernbanenettet** (Brynsbakkenpakken/Rutemodell 2027) gjør det mulig å utnytte eksisterende banetunneler maksimalt. **Trikk på Ring 2** gir en kapasitetssterk tverrforbindelse som kan avlaste noe av sentrumstrafikken. I tillegg er det spesielt viktig å sikre **god fremkommelighet** for buss, trikk, gåing og sykling i anleggsperioden.

Gjennomføring av de tre tunnelene vil medføre flere omlegginger av kollektivtrafikken på overflaten. Også andre prosjekter som gjennomføres i sentrale Oslo vil gi konsekvenser for trafikkavviklingen på overflaten. Koordinert planlegging er viktig for å avklare utbyggingsrekkefølgen. Det er behov for å utarbeide detaljerte faseplaner for alle relevante utbyggingsprosjekter for å sikre akseptable forhold for kundene og omgivelsene i anleggsperiodene.

## 2.4 Koordinerte fremdriftsplaner for metro- og jernbanetunnel

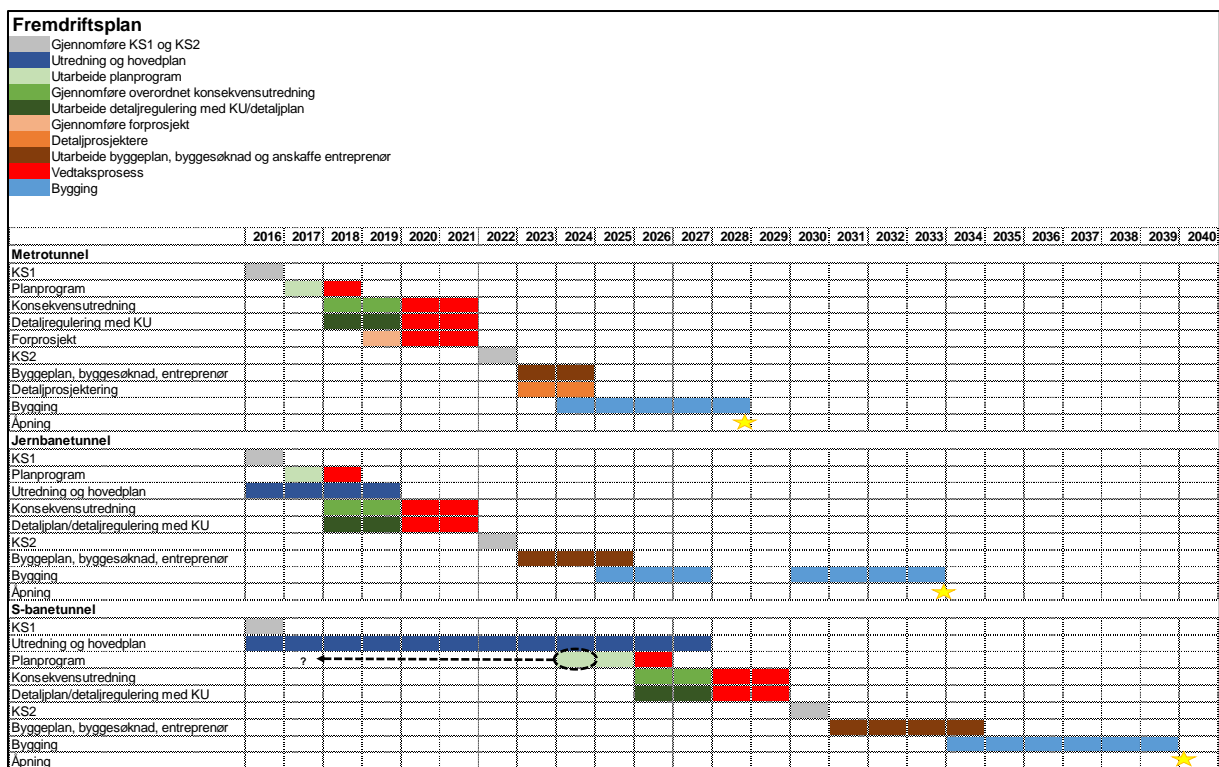
På bakgrunn av behov for å koordinere planlegging av utbyggingsrekkefølge og overflatetrafikken i anleggsperiodene anbefales samtidig planlegging av ny metrotunnel og ny jernbanetunnel.

Jernbaneløst ønsker å utrede S-banekonseptet og mulig trasé videre før oppstart av formell planprosess etter plan- og bygningsloven. Det er likevel viktig å sikre mulige løsninger for S-banen i de formelle planprosessene for jernbane- og metrotunnel. Dette gjelder i første rekke en avgreining ved Nationaltheatret mot Bislett.

For at ny metrotunnel skal kunne åpne som anbefalt, i 2028, må videre planprosess avklares raskt, og flere prosesser må gå parallelt for å unngå forsinkelser allerede i planleggingsfasene.

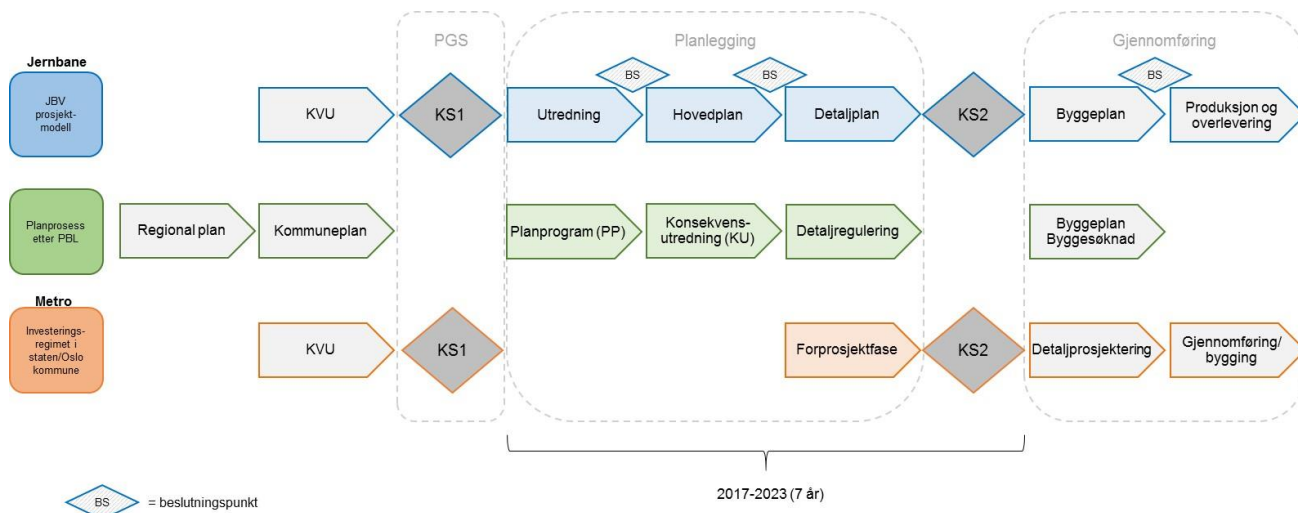
Staten og Oslo kommune må sørge for at bestilling av utarbeidelse av reguleringsplan og forprosjekt kommer til riktig tid. Erfaring viser at det er en stor fordel for videre prosjektering og gjennomføring at byggherre er med på planleggingen, og avklaring av byggherre må derfor skje før eller samtidig med bestilling av forprosjekt for metrotunnelen.

Fremdriftsplanen nedenfor gir en oversikt over fasene frem til ferdigstilling av tunnelene. Planleggingsfasen frem til tunnelene er klare for utbygging er antatt syv år (2017-2023).



Figur 2.2 Fremdriftsplan for de tre tunnelprosjektene

Store infrastrukturprosjekter må både følge ulike faser i investeringsregimet og gjennomføre formelle prosesser etter Plan- og bygningsloven. Figur 2.3 nedenfor viser de ulike stegene tunnelprosjektene må gjennom de nærmeste 7 (8) årene.



Figur 2.3: Illustrasjon av stegene i Investeringsregimet i Staten/Oslo kommune (i oransje), den formelle planprosessen etter Plan- og bygningsloven (i grønt) og JBV's prosjektmodell (i blått).

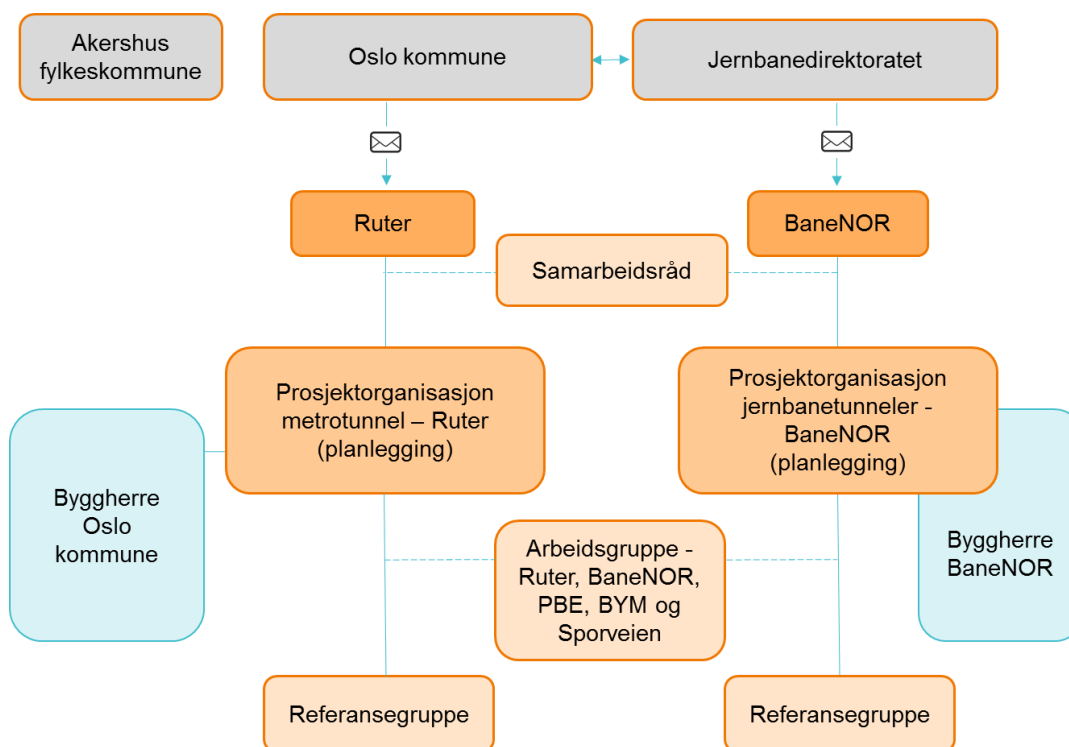


Etter statens og Oslo kommunes investeringsregime (i oransje) vil neste fase, etter behandling av KS1, være bestilling av forprosjekt med utarbeidelse av styringsdokument for metrotunnelen, før det skal gjennomføres en kvalitetssikring 2 (KS2). Med grunnlag i KS2 besluttes det om styringsdokumentet har god nok kvalitet til at det kan foreslås en kostnadsramme og bevilgning i budsjettet. Når kostnadsrammen er fastsatt og bevilgning gitt, tas det en investeringsbeslutning og det bestilles oppdrag om detaljprosjektering og gjennomføring. Jernbaneverkets prosjektmodell (i blått) viser at det skal gjennomføres utredninger, lages hovedplan og detaljplan for jernbanetunnelene før KS2.

Plan- og bygningsloven (i grønt) inneholder en rekke formelle krav som må ivaretas i den videre planleggingen av tunnelene, se figur 2.3.

### 3 Forslag til organisasjonsmodell

For å koordinere planleggingen av metrotunnelen og jernbanetunnelene er det viktig med en organisasjonsmodell som sikrer godt samarbeid og rask og effektiv fremdrift. Organiseringen må synliggjøre hvilket ansvar Ruter, JBV (Jernbanedirektoratet/Bane NOR), Sporveien, Plan- og bygningsetaten, Bymiljøetaten, Byantikvaren og Statens vegvesen har i det videre arbeidet med planlegging og utbygging av tunnelene. I tillegg er det viktig å etablere samarbeidsorganer for ulike delprosjekter som sørger for at ansvarlige aktører samarbeider om felles kontaktpunkter, og at relevante dokumenter blir utarbeidet i fellesskap.



Figur 3.1 Forslag til organisering av videre arbeid

Det anbefales at en bestilling av videre planlegging av metrotunnelen kommer fra Oslo kommune, og at bestilling av videre planlegging av jernbanetunnelene kommer fra det nye Jernbanedirektoratet. Ettersom det er to ulike oppdragsgivere, er det ikke å anbefale at det sendes en felles bestilling av videre arbeid. Likevel er det viktig med koordinert planlegging, og det er naturlig at PGS, sammen med KS1 og merknader til KS1 legges frem på politisk nivå i regjeringen, Oslo kommune og Akershus fylkeskommune. Det er ønskelig at vedtak som gjøres i forbindelse med fremleggelse av KS1 gir klare føringer til videre planlegging, samarbeid og organisering av videre arbeid.

På bakgrunn av bestillingen anbefales det at Ruter og Bane NOR oppretter egne prosjektorganisasjoner for videre planlegging av tunnelprosjektene. Prosjektorganisasjonene må etablere arbeidsgrupper hvor det er naturlig å inkludere representanter fra Plan- og bygningsetaten, Byantikvaren, Bymiljøetaten, Sporveien, Statens vegvesen, Ruter og Bane NOR.

For å sikre gode løsninger anbefales et tett samarbeid med fremtidig byggherre/byggeorganisasjon (blå felt). De siste store utbyggingsprosjektene for metro i Oslo og Akershus (Kolsåsbanen og Lørenbanen) har vært ledet av Sporveien. Grunnet eierskapsrettslige forhold mellom Oslo og Akershus om Fornebubanens infrastruktur, er det valgt en annen gjennomføringsmodell der det er etablert en egen etat i Oslo kommune for å lede arbeidet med utbyggingen. Ny metrotunnel vil gi nytte for innbyggere i både Oslo og Akershus, og det forventes at Akershus fylkeskommune tar eierskap til prosjektets realisering gjennom blant annet bidrag til å sikre fremdrift og finansiering. Ettersom metrotunnelen geografisk er plassert i Oslo kommune er det imidlertid naturlig at Sporveien tildeles ansvaret som byggherre. Sporveien bør allerede fra 2017 samarbeide tett med Ruter i videre planlegging av metrotunnel, og delta på alle nivåer i prosjektorganisasjonen.

Det forutsettes at Bane NOR både får ansvar for planlegging og bygging av jernbanetunnelene. Av den grunn er det blå feltet i organisasjonsskissen koblet sammen med prosjektorganisasjonen for jernbanetunneler.

### **3.1 Samarbeid som sikrer effektiv planlegging**

I arbeidet med PGS har det blitt opprettet et Samarbeidsråd på ledernivå med deltakere fra Jernbaneverket, Statens vegvesen, Plan- og bygningsetaten, Byantikvaren, Bymiljøetaten, Sporveien og Ruter. For å sikre samarbeid, koordinering av kontaktpunktene og dialog rundt porteføljestyring av prosjektene, bør Samarbeidsrådet videreføres. Rollen til Jernbanedirektoratet og Bane NOR avklares nærmere.

I tillegg bør det settes sammen en arbeidsgruppe som skal sikre felles/koordinert planlegging av de kontaktpunkter og knutepunkter som er identifisert i den vedlagte grunnlagsrapporten. I arbeidet med planprogram/KU bør arbeidsgruppen bestå av deltakere fra Ruter, Sporveien, Bane NOR, Bymiljøetaten og Plan- og bygningsetaten. Det anbefales at arbeidsgruppen tidlig vurderer behov for en felles kommunikasjonsstrategi for tunnelprosjektene, og vurderer hvorvidt det kan være

hensiktsmessig å videreføre eller videreutvikle den visuelle profilen som ble utarbeidet i arbeidet med KVV Oslo-Navet.

For å sikre koordinering kan det være aktuelt å etablere referansegrupper hvor andre interessenter inviteres med. Dette vil blant annet være øvrige kommunale etater og ulike typer interesseorganisasjoner og kundegrupper som skal representere mangfoldet av interessenter.

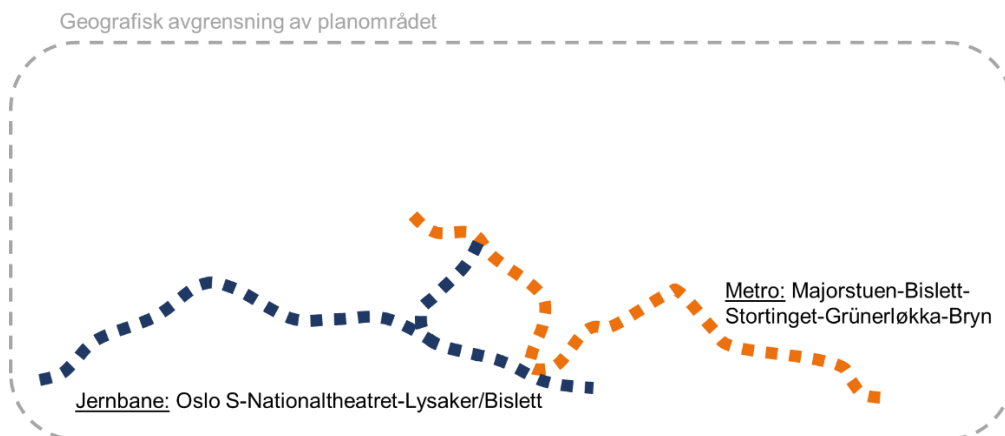
Den skisserte organisasjonsmodellens primærformål er å sikre koordinering av arbeidet knyttet til utarbeidelse av planprogram og reguleringsplaner. I senere faser av arbeidet vil det være naturlig å tilpasse organisasjonsmodellen etter behov.

Det er viktig at det legges opp til en fremdriftsplan med klare beslutningspunkter for politisk eller administrativ behandling. Avgjørende for fremdrift er også finansiering, og behov må spilles inn til relevante budsjettprosesser i tråd med fremdriftsplanen.

## 4 Anbefalt modell for videre planlegging

Planverket sier ikke noe om hvilken type gjennomføringsmodell som vil være hensiktsmessig for planlegging av store prosjekter. I grunnlagsrapporten som vedlegges PGS er det skissert tre prinsipielt forskjellige modeller for gjennomføring av planprosessene. De tre modellene drøftes på bakgrunn av samordningsbehov, sårbarhet, styrker og svakheter.

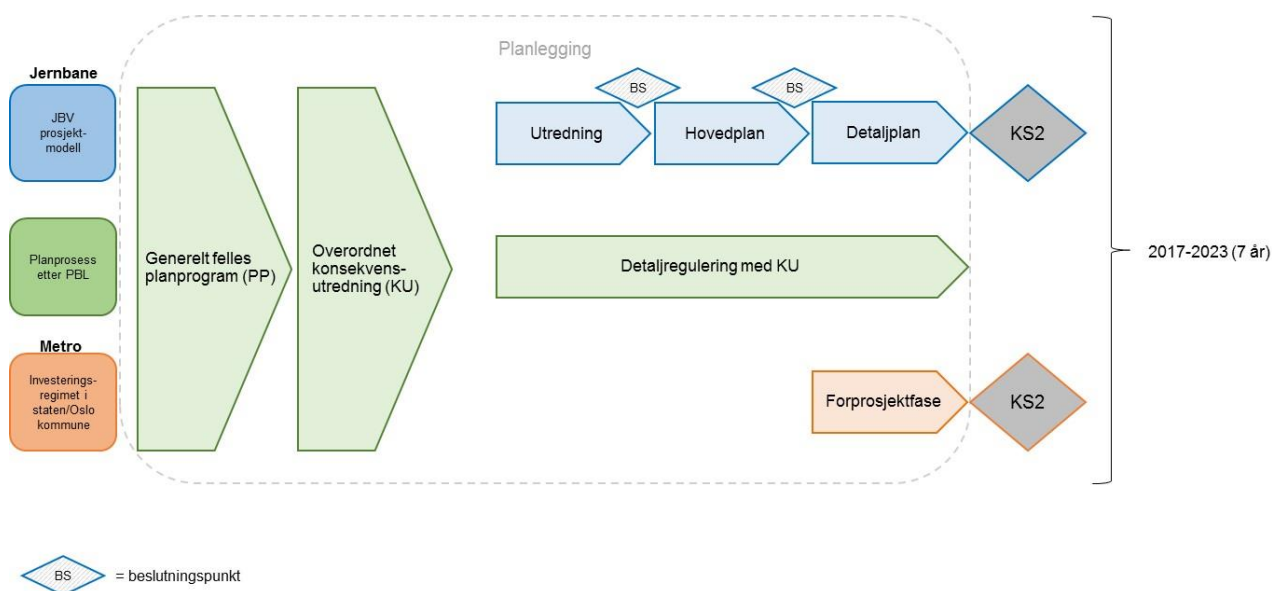
Når det gjelder geografisk avgrensning av planprogrammene tas det utgangspunkt i behovet for å sikre koordinering av videre planlegging, uavhengig av at de tre tunnelene har ulik fremdrift og modenhet per i dag. Det er knyttet usikkerhet til fremtidig trase for S-banetunnelen, og Jernbaneverket vurderer at det er for tidlig å starte opp en formell prosess med planprogram for S-banetunnelen. I videre bestilling av planarbeid for metro- og jernbanetunnel vurderes det derfor som hensiktsmessig med en geografisk avgrensning av området til kun å gjelde ny metrotunnel og ny jernbanetunnel, men inkludert avgreining mot Bislett. Dette for å ivareta samordningsbehov slik at man, gitt konklusjoner fra videre utredninger, er forberedt for å gå videre med denne traseen for S-bane, se figur 4.1 nedenfor.



Figur 4.1: Geografisk avgrensning av det planområdet hvor arbeidet med planprogram og reguleringsplan bør starte nå.

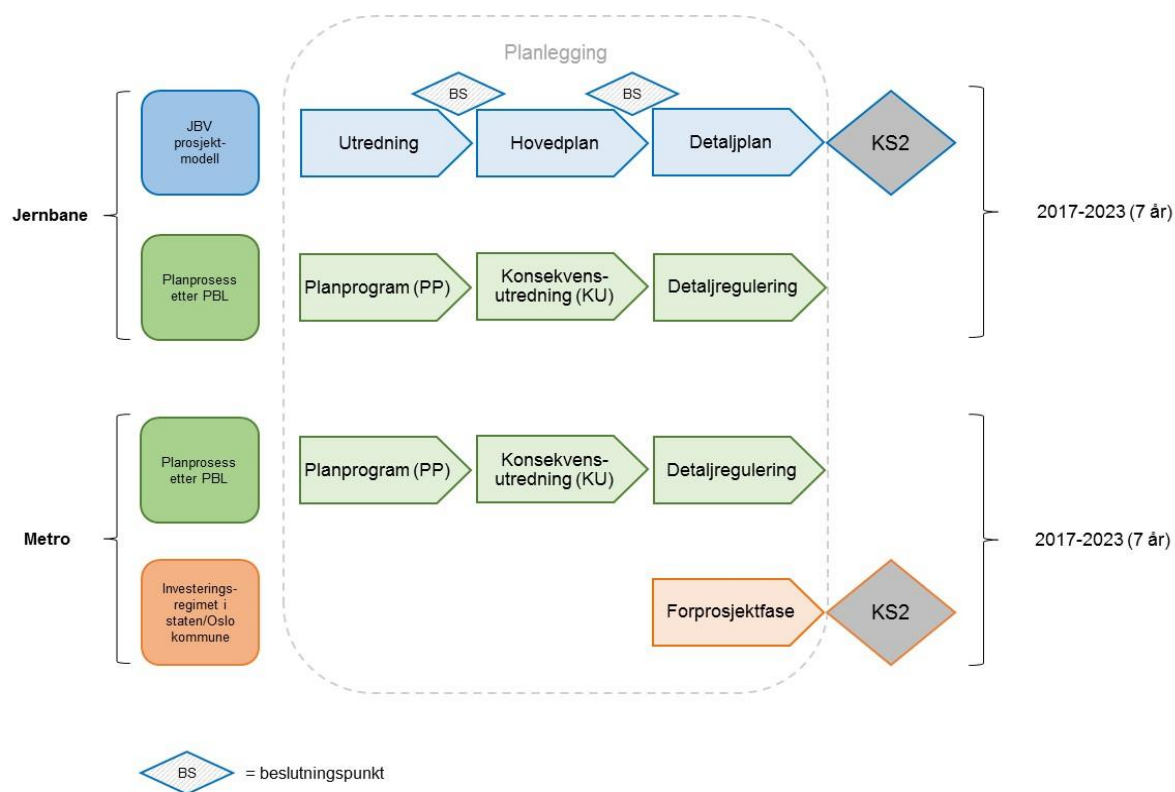
I videre planlegging av metro- og jernbanetunnel er det behov for samarbeid og koordinering av stasjonsopp ganger på Bislett, transport av masser rundt Stortinget, utbyggingsrekkefølge og avvikling av overflatetraffikken i anleggsperioden. Basert på drøftinger dokumentert i bakgrunnsrapporten er det to aktuelle planmodeller som kan ivareta dette koordineringsbehovet, hhv *ett overordnet felles planprogram for metro- og jernbanetunnel*, og en modell der det vil være *separate planprogram med en felles del*.

Ett overordnet felles planprogram for tunnelene er illustrert i figur 4.2 nedenfor. Denne planmodellen sikrer en helhetlig, koordinert og samtidig planlegging. De største ulempene ved denne modellen er at det er krevende å komme raskt i gang grunnet behov for koordinering av bestillinger mellom ulike forvaltningsregimer, og at planlegging av jernbanetunnelen består av flere formelle planfaser sammenlignet med metrotunnelen, se hhv blå og oransje bokser i figur 4.2.



Figur 4.2: Planmodell med felles overordnet planprogram og konsekvensutredning

En modell med separate planprogram er illustrert i figur 4.3 nedenfor. Denne planmodellen gir en klarere rollefordeling og klare ansvarsforhold og dermed en enklere løsning på utfordringen med at det er to ulike oppdragsgivere på forskjellige forvaltningsnivåer som følger forskjellige planleggingsløp. Med separate planprogram er det en risiko for at noen avhengigheter overses, og at noen temaer behandles i flere planprogrammer.



Figur 4.3: Separate planprogram med felles del

Det er enighet om at det er viktig å komme raskt i gang med videre planlegging, og at det haster mest for metrotunnelen hvor markeds- og nyttevurderinger fra KVV Oslo-navet tilsier at den bør ferdigstilles innen 2028. Ettersom det er behov for koordinert planlegging, er det også viktig å komme raskt i gang med planlegging av jernbanetunnelen.

Basert på en samlet vurdering av behov for samordning, fremdrift og minimering av risiko er det anbefalt at arbeidet starter med separate planprogram for metrotunnel og jernbanetunnel, men at det samtidig jobbes med felles utredningstema gjennom en felles del i begge planprogram. Dersom planprogrammene er klare for høring omtrent samtidig, kan de slås sammen og gjennomføre felles høring.

Det anbefales at Oslo kommune så raskt som mulig sender Ruter en bestilling om å utarbeide forslag til planprogram for ny metrotunnel, og tilsvarende at Jernbanedirektoratet bestiller videre planarbeid for jernbanetunnelen fra Bane NOR.

## 5 Anbefalinger om rask igangsettelse av videre planarbeid

For å sikre nødvendig fremdrift for realisering av nye tunneler gjennom Oslo må flere prosesser gjennomføres parallelt, og prosjektenes plan- og gjennomføringsløp må koordineres i tid.

Jernbaneverket, Plan- og bygningsetaten, Sporveien, Statens vegvesen, Bymiljøetaten, Byantikvaren og Ruter gir følgende anbefalinger for plan- og gjennomføringsstrategi for at ny metrotunnel skal kunne åpne i 2028 og at ny jernbanetunnel skal kunne åpne i 2033, som anbefalt i KVV Oslo-Navet:

- Oslo kommune bør sørge for at bestilling til Ruter av utarbeidelse av plandokumenter og forprosjekt for metrotunnelen, kommer så raskt som mulig.
- Tilsvarende er det ønskelig at staten bestiller utarbeidelse av videre planlegging av nye jernbanetunneler av Bane NOR, for å sikre koordinering mot metrotunnelprosjektet.
- Plan- og gjennomføringsstrategien bør, sammen med KS1-rapporten og merknader til denne, forankres på politisk nivå i staten, Oslo kommune og Akershus fylkeskommune.
- Det bør etableres et formalisert samarbeid med tydelige ansvarsforhold mellom aktørene for å sikre et koordinert planleggingsløp videre.
- Sporveien bør være byggherre for metrotunnelen og Ruter bør invitere Sporveien til å delta i videre planarbeid for metrotunnelen. Bane NOR vil være byggherre for jernbanetunnelen.
- I påvente av bestilling av formelle plandokumenter bør Ruter, Bane NOR og samarbeidspartnerne fortsette samarbeidet på hensiktsmessig måte, med bakgrunn i plan- og gjennomføringsstrategien.