

Sammendrag

Hovedpunkter

Styringsgruppen har utarbeidet forslag til Handlingsprogram for Oslopakke 3 for perioden 2020–2023. Forslaget legger til grunn hovedmålet for Oslopakke 3 om å utvikle et effektivt, miljøvennlig, sikkert og tilgjengelig transportsystem i Oslo og Akershus. Det er videre lagt vekt på lokale mål om redusert biltrafikk og reduserte klimautslipp. Handlingsprogrammet redegjør for de planer og prioriteringer som partene legger til grunn for den videre utvikling av transportsystemet i Oslo og Akershus i perioden 2020–2023.

Som en del av regionreformen vil Akershus, Østfold og Buskerud danne Viken fylkeskommune fra 1. januar 2020. I forslaget til handlingsprogram for Oslopakke 3 for perioden 2020-2023 er det ikke vurdert eventuelle konsekvenser av sammenslåingen for Oslopakke 3. Dette vil en først ta stilling til i forbindelse med neste års rullering av handlingsprogrammet.

Etter Styringsgruppens oppfatning gir dette handlingsprogrammet et godt grunnlag for fortsatt god måloppnåelse for Oslopakke 3. Siden Oslopakke 3 ble etablert, har en klart å nå nullvekstmålet for personbil samlet for Oslo og Akershus, til tross for at det har blitt om lag 20 prosent flere innbyggere i Oslo og Akershus i perioden.



Forslag til handlingsprogram er utarbeidet i tråd med de prioriteringer som lå i opprinnelig Oslopakke 3-avtale (Lokalt forslag fra 2006), endringer gjennom Revidert avtale for Oslopakke 3 fra 2012, ny Revidert avtale av 5. juni 2016, Tilleggsavtale av 13. juni 2017 og senere utvikling i porteføljen.

Meld. St. 33 (2016-2017) Nasjonal transportplan 2018-2029 inneholder føringer som er relevante for handlingsprogrammet for Oslopakke 3, blant annet riksveiprosjekter og statlige bidrag til byvekstavtale. Forslaget til handlingsprogram bygger videre på Bymiljøavtalen

mellom staten og de lokale parter om bl.a. 50 % statlige midler til Fornebubanen, statlige midler til kollektivtiltak og gang- og sykkeltiltak på riksveg og belønningsmidler.

Oslo og Akershus har i 2017 inngått Bymiljøavtale og Byutviklingsavtale med staten for gjensidig forpliktende samarbeid om regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus. Partene forhandler om en Byvekstavtale der partenes forpliktelser i Bymiljø- og Byutviklingsavtalene samles.

Forslag til Handlingsprogram 2020-2023 er utarbeidet i samsvar med prinsippene for porteføljestyring. Dette innebærer at tiltak er prioritert etter en samlet vurdering av bl.a. tiltakenes planstatus, bidrag til måloppnåelse, kapasitet på planlegging og gjennomføring, samt finansiering.

I forslaget til Handlingsprogram 2020-2023 er bompengebevilgningene høyere enn forutsatte bompengeinntekter mot slutten av perioden. Samlet er bompengeinntektene for handlingsprogramperioden i størrelsesorden 1 mrd. kr lavere enn foreslåtte bevilgninger. Denne underbalansen vil bli håndtert av Styringsgruppen for Oslopakke 3 i fremtidige rulleringer av handlingsprogrammet, med utgangspunkt i føringene i revidert avtale 2016 og tilleggsavtalen av 2017, samt konkret kunnskap om effekten på trafikkutvikling og inntekter av trinn 2 og 3 i nytt bomtakstsystem (innføres hhv 1. juni 2019 og 1. mars 2020).

Styringsgruppen i Oslopakke 3 vil arbeide videre med en langsiktig strategi i den videre porteføljestyringen for å sikre at prosjektporteføljen kan realiseres innenfor tilgjengelige økonomiske rammer. Hovedvekten er lagt på satsing på tiltak for kollektivtrafikk og sykkel. Av Oslos andel av bompenger, går 98 % til tiltak for kollektivtrafikk, gange og sykkel i handlingsprogramperioden. Tilsvarende tall for Akershus er 83 % og samlet for Oslo og Akershus 92 % i handlingsprogramperioden.

Det bevilges midler til ferdigstilling av E16 Sandvika-Wøyen i handlingsprogramperioden. Det bevilges statlige midler til videre planlegging av blant annet rv.4 Kjøl – Rotnes og kollektivterminal på Lysaker. Oslo kommune har prioritert planleggingsmidler til E18 Filipstadlokket fra 2021. Av kollektivprosjekter prioriteres fullføring av Samlet plan for trikk i Oslo, inkl. innkjøp av nye trikker, samt nødvendig oppgradering og vedlikehold av T-banenettet. I tillegg bevilges investeringsmidler til Fornebubanen og Nytt signalsystem (CBTC) for T-banen og midler til planlegging av Ny T-banetunnel Oslo sentrum, inkl. Majorstuen stasjon.

Sykkelsatsingen fortsetter. Oslo kommune er i samarbeid med Statens vegvesen i gang med å gjennomføre sykkelplanen som innebærer 100 km nye sykkelanlegg innen 2025. I Akershus prioriteres midler til sykkelsatsing i tråd med gjeldende samferdselsplan.

E18 Vestkorridoren er under planlegging, med forventet byggestart høsten 2021 for første etappe mellom Lysaker og Ramstadsletta.

Fornebubanen og Nytt signalsystem (CBTC) for T-banen påvirker investeringsnivået i inneværende handlingsprogramperiode. For Ny T-banetunnel Oslo sentrum, inkl. Majorstuen stasjon og Bane/kollektivløsning Nedre Romerike er det er knyttet stor usikkerhet til tidspunkt for innfasing av prosjektene og kostnadsanslag for disse.

I handlingsprogramperioden er det tung satsing på jernbanen som del av grunnstammen for kollektivtrafikktilbudet i Oslo og Akershus. Det pågår omfattende anleggsvirksomhet på Follobanen som etter planen skal åpnes for trafikk i 2022. Den vil gi befolkningen i Follo og Østfold et forbedret trafikktilbud. Det er også satt av midler til fornyelse av inner-

strekningene i Oslopakke 3-området, samt tiltak for stasjonsoppgradering, knutepunkt-utvikling og signalanlegg.

Oslo kommune og Akershus fylkeskommune legger til grunn at bidrag fra Ruters økonomi øremerkes Oslopakke 3-formål som Fornebubanen og Nytt signalsystem (CBTC) for T-banen. For perioden 2020–2023 er dette bidraget forutsatt å utgjøre 164 mill. 2020-kr pr år.

Styrkingen av kollektivtilbudet i regionen videreføres med høy frekvens på en rekke buss- og T-banelinjer. I handlingsprogramperioden er det satt av i størrelsesorden 900-1000 mill. kr av bompengene og 280 mill. kr. i belønningsmidler hvert år til drift og småinvesteringer innen kollektivtrafikk. Av bompengene går 72 mill. kr/år i perioden 2021-2023 til finansiering av nye trikker.

I tillegg bevilger Oslo kommune tilskudd til Ruter over eget budsjett på om lag 2 mrd. kr. pr år. Tilsvarende bevilgning til drift av kollektivtrafikk fra Akershus fylkeskommune er på om lag 875 mill. kr.

Rammer

Oslopakke 3 hadde en disponibel ramme på om lag 5,9 mrd. kr i 2018. Regnskapet viste at forbruket var på om lag 3,7 mrd. kr av disponibel ramme. Ved inngangen til 2019 ble det overført om lag 2,2 mrd. kr fra 2018 og tidligere år, hovedsakelig som følge av endret fremdrift på prosjekter og tiltak. Fornebubanen har i 2018 lavere forbruk enn bevilgninger. Tilsvarende gjelder for bymiljøavtalemidlene til gang-, sykkel- og kollektivtiltak på riksveg. I tillegg er det et stort mindreforbruk på lokale vegtiltak både i Oslo og Akershus, samt på Oslo T-bane og trikk. For 2020 er det i fordelingen av bompenger til prosjekter forutsatt at mindreforbruket skal reduseres. Det vil si at de økonomiske rammene er større enn hva bevilgning av nye midler tilsier.

Ved utarbeidelse av forventede bompengeinntekter i handlingsprogrammet, er det lagt til grunn iverksettelse av nytt trafikantbetalingssystem med trinn 2 fra 1. juni 2019. Fra samme tidspunkt foreslås innført bompengebetaling for lette nullutslippsskjøretøy (unntatt hydrogenkjøretøy). Prop. 69S (2017-2018) om nye bomstasjoner, bompengetakster og rabattordninger for trinn 2 ble godkjent av Stortinget 29. mai 2018.

Netto bompengebidrag i 2020 forventes å utgjøre om lag 4,0 mrd. kr (etter nedbetaling av gjeld og dekning av driftsutgifter). Bompengebidraget forventes å synke til om lag 3,5 mrd. kr i 2023 hovedsakelig på grunn av økningen i andel nullutslippsskjøretøy. Det understrekes at effektene av trinn 2 er beheftet med betydelig usikkerhet.

Takstene for lette nullutslippsskjøretøy forslås økt fra 1.3.2020 (Trinn 3). Det foreslås at det fra samme tidspunkt innføres 0 kr i takst for lette elektriske varebiler.

I forslaget til bevilgninger for 2020 er det lagt til grunn at staten bevilger 768 mill. kr til Fornebubanen, 181 mill. kr til kollektiv og gange/sykkeltiltak riksveg, samt belønningsmidler til drift- og småinvesteringer i kollektivsystemet med 280 mill. kr. I tillegg foreslås det statlig bevilgning på 250 mill. kr, til planlegging og programområder hvorav 15 mill. kr. foreslås bevilget til videre planleggingsarbeid på rv. 4 Kjøl – Rotnes og Lysaker kollektivterminal.

Et kollektivbidrag på 164 mill. kr fra Ruters økonomi forutsettes i tråd med Revidert avtale fra 2016 og fordeles mellom Fornebubanen og nytt signalsystem (CBTC) for T-banen.

Det legges til grunn lokale tilskudd fra Oslo kommune og Akershus fylkeskommune i 2020 på henholdsvis 367 mill. kr. og 570 mill. kr.

For Handlingsprogramperioden 2020–2023 legger Styringsgruppen til grunn følgende inntekter:

Inntekter i Oslopakke 3 i perioden 2020–23, mill. 2020-kr

Inntekter (mill. 2020-kr)	2020	2021	2022	2023	Sum 2020-23
Bompenger ¹	4 030	3 891	3 707	3 501	15 129
Bymiljøavtale – kollektiv- og sykkeltiltak på rv. ²	181	624	430	356	1 591
Bymiljøavtale 50/50-prosjekter ³	768	1 320	1 341	1 601	5 029
Belønningsmidler	280	280	280	280	1 120
Billettinntekter / kollektivbidrag	164	164	164	164	656
Grunneierbidrag	570				570
Statlige riksvegmidler	250	260	253	245	1 007
Kommunale midler Oslo	367	353	336	334	1 390
Fylkeskommunale midler Akershus	570	290	251	251	1 362
Sum Oslopakke 3	7 179	7 181	6 762	6 732	27 854
Jernbane (statlige midler) ⁴	7 127				31 809
Sum Oslopakke 3 inkl. jernbane	14 306				59 663

¹ Netto bompengeproveny, etter nedbetaling av gjeld og driftskostnader

² Statens tilskudd til kollektiv- og g/s-tiltak under Bymiljøavtalen

³ Statens tilskudd til Fornebubanen under Bymiljøavtalen

⁴ Statlige midler til jernbane basert på Jernbanesektorens handlingsprogram 2018-2029.

Samlede inntekter i Oslopakke 3 for perioden 2020–2023 er om lag 27,9 mrd. kr, etter fradrag for nedbetaling av gjeld og renter og eksklusiv statlige midler til jernbanen.

Jernbaneinvesteringene er på om lag 31,8 mrd. kr i perioden og er fullfinansiert av statlige midler.

Bompenger er hovedfinansieringskilden og utgjør om lag 54 % av finansieringen for perioden 2020–2023, eksklusiv jernbane.

Prioriteringer i Handlingsprogram 2020–2023

I forslag til Handlingsprogram 2020–2023, har Styringsgruppen prioritert midler til rasjonell gjennomføring av igangsatte veg- og baneprosjekter, satsing på sykkel og lokale vegtiltak, samlet plan for trikkeutbygging i Oslo, nytt signalsystem (CBTC) for T-banen, Fornebubanen samt litt økt rammer til Ruter for drift og småinvesteringer.

I Styringsgruppens forslag til handlingsprogram for 2020–2023 er det forutsatt nedbetaling av eksisterende lån fremover. For å ivareta Stortingets forutsetninger om årlige nedbetalinger av lån, er netto bompengebidrag til Oslopakke 3 redusert med årlige avdrag på Fjellinjens låneportefølje for årene 2020-2022. Netto akkumulert lånesaldo pr utløpet av 2023 forventes å ligge i størrelsesorden 4,3 mrd. kr i tråd med forslag til handlingsprogram for perioden 2020-2023, hvilket er innenfor gjeldsrammen fastsatt av Stortinget.

Styringsgruppens forslag til Handlingsprogram 2020–2023 for Oslopakke 3, mill. 2020-kr.

	2020			2021			2022			2023			Sum 2020-2023			
	Stat/ lokal	Bom	Annet	Stat/ lokal	Bom	Annet	Stat/ lokal	Bom	Annet	Stat/ lokal	Bom	Annet	Stat/ lokal	Bom	Annet	Totalt
2020-kr																
Inntekter Oslopakke 3																
Bompenger		4 030			3 891			3 707			3 501			15 129		15 129
Bymiljøavtale - kollektiv- og sykkeltiltak på rv.	181			624			430			356			1 591		1 591	
Bymiljøavtale 50/50-prosjekter	768			1 320			1 341			1 601			5 029		5 029	
Belønningsmidler	280			280			280			280			1 120		1 120	
Billettinntekter / kollektivbidrag			164			164			164			164		656	656	
Grunneierbidrag			570											570	570	
Stat	250			260			253			245			1 007		1 007	
Oslo	367			353			336			334			1 390		1 390	
Akershus	570			290			251			251			1 362		1 362	
Sum inntekter Oslopakke 3	2 415	4 030	734	3 126	3 891	164	2 891	3 707	164	3 067	3 501	164	11 499	15 129	1 226	27 854
Riksveg																
E16 Sandvika - Wøyen		470		6	47								6	517		523
E18 Vestkorridoren (Lysaker - Ramstadsletta)										32				32		32
Lysaker kollektivterminal ¹	12			10			10			10			42			42
Rv 4 Kjøl - Rotnes	3			4	11		13	38		15	45		34	94		128
E18 Filipstad					50			50			50			150		150
Bymiljøavtale - kollektiv- og sykkeltiltak på rv.	181			624			430			356			1 591		1 591	
Øvrige programområder inkl. planlegging	235			240			230			220			925		925	
Sum riksveg	431	470		883	108		683	88		601	127		2 598	793		3 391
Lokale vegtiltak og programområder																
Akershus	570	209		290	233		251	290		251	351		1 362	1 083		2 445
Oslo	367	363		353	305		336	241		334	230		1 390	1 139		2 529
Sum lokale vegtiltak og programområder	937	572		642	538		587	531		585	581		2 752	2 222		4 973
Store kollektivtiltak																
Oslo T-bane og trikk		1 019			874			584			283			2 760		2 760
Fornebubanen ²	768	116	652	1 320	1 238	82	1 341	1 259	82	1 601	1 519	82	5 029	4 131	898	10 059
Nytt signalsystem (CBTC) for T-banen		201	82		545	82		545	82		597	82		1 888	328	2 216
Ny T-banetunnel Oslo sentrum inkl. Majorstuen stasjon		50			140			140			140			470		470
Sum store kollektivtiltak	768	1 386	734	1 320	2 797	164	1 341	2 528	164	1 601	2 539	164	5 029	9 249	1 226	15 505
Drift og småinvesteringer kollektivtrafikk																
Akershus	112	427		112	427		112	427		112	427		448	1 708		2 156
Oslo	168	465		168	537		168	587		168	587		672	2 175		2 847
Sum drift og småinvesteringer kollektivtrafikk	280	892		280	964		280	1 014		280	1 014		1 120	3 883		5 003
Sum prosjekter Oslopakke 3	2 415	3 319³	734	3 126	4 407	164	2 891	4 160	164	3 067	4 261	164	11 499	16 147	1 226	28 872

¹ Lysaker kollektivterminal har per dags dato ikke avklart finansiering.

² Det forutsettes at lokal andel av finansieringen av Fornebubanen finansieres med 570 mill. kr. grunneierbidrag, 82 mill. kr. fra Ruters økonomi og 116 mill. kr. bompenger i 2020.

³ Grunnet usikkerhet rundt effekten av innføringen av trinn 2 foreslås det i 2020 å bevilge totalt 3 319 mill. kr av bompengene til prosjektene, og at eventuelt overskudd benyttes til dekning av tidligere års mindreforbruk/og eller ekstraordinær nedbetaling av gjeld.

For 2020 foreslås 901 mill. kr til tiltak på riksvegnettet i Oslo og Akershus. Dette er fordelt med 470 mill. kr til E16 Sandvika-Wøyen, 181 mill. kr til tiltak på riksveg innenfor Bymiljøavtalen, 15 mill. kr til fortsatt planlegging av Lysaker kollektivterminal, og rv.4 Kjøl - Rotnes og 235 mill. kr til tiltak innen øvrige programområder inkl. planlegging.

Til Fornebubanen foreslås 768 mill. kr fra stat, 116 mill. kr fra bompenger, 570 mill. kr. fra grunneierbidrag og 82 mill. kr øremerket fra Ruters økonomi for 2020.

I tillegg prioriteres 779 mill. kr til lokale veg- og kollektivtiltak i Akershus i 2020. Av dette utgjør bompenger 209 mill. kr og fylkeskommunale midler 570 mill. kr. Bompengbevilgningen til lokale tiltak i Akershus er redusert med totalt ca 350 mill. kr for hele perioden i forhold til forrige handlingsprogram. Det legges til grunn at dette bl.a. håndteres gjennom bruk av ubenyttede bompengbevilgninger fra tidligere år.

Til lokale tiltak i Oslo er tilsvarende beløp 2082 mill. kr, hvorav bompenger utgjør 1633 mill. kr, kommunale midler 367 mill. kr og 82 mill. kr til nytt signalanlegg (CBTC) for T-banen øremerket fra Ruters økonomi for 2020. Midlene går blant annet til Oslo T-bane og trikk, til styrket utbygging av sykkelvegnettet og til lokale veitiltak. Oslo kommune prioriterer gjennomføring av samlet plan for oppgradering av trikkeinfrastrukturen tilpasset innfasing av

nye trikker fra 2021 og økt drift av kollektivtransporten. Det foreslås bevilgninger til planlegging av Ny T-banetunnel Oslo sentrum inkl. Majorstuen stasjon.

For 2020 utgjør forslag til bevilgning av bompenger til *drift og småinvesteringer* 27 % av total bompengbevilgning. Kollektivandelen (inkl. sykkel) utgjør 82 % når en også inkluderer infrastrukturtiltak på T-bane, trikk og tiltak for kollektivtrafikk på veg.

For 2020 er det fordeling av bompenger på 64 % til Oslo og 36 % til Akershus. Tilsvarende er fordelingen 63 %/37 % for perioden 2020 – 2023, og 62 %/38 % for perioden 2008 – 2023.

Forventet måloppnåelse av Handlingsprogrammet

Gjennomføring av Handlingsprogram 2020–2023 for Oslopakke 3 er ventet å gi god måloppnåelse i perioden. Dette oppsummeres på følgende måte.

Generelt

De siste årene har det vært et mindreforbruk i forhold til disponibel ramme. Ved utgangen av 2018 var mindreforbruket samlet på om lag 2,2 mrd. kr. Mindreforbruket skyldes dels senere fremdrift på prosjekter enn tidligere forutsatt og dels besparelser på prosjektene. Mindreforbruket betyr trolig noe forsinket måloppnåelse, siden enkelte tiltak blir realisert senere enn opprinnelig planlagt.

God fremkommelighet

Trinn 2 i bompengesystemet innføres 1. juni 2019. Det er beregnet at trinn 2 vil gi ytterligere trafikkreduksjon. Trinn 3 som innføres 1. mars 2020 har kun betydning for lette nullutslippsbiler, det er vanskelig å si nå hva dette vil bety for trafikknivået. Trafikkreduksjon vil i prinsippet gi bedre fremkommelighet på vegnettet og redusere forsinkelser for næringstrafikk, buss og øvrig trafikk.

Ferdigstilling av E16 Sandvika – Wøyen i 2020/21 vil øke fremkommeligheten for næringstrafikk og øvrig vegtrafikk på denne strekningen.

Tiltakene som er finansiert i handlingsprogrammet gjennom Bymiljøavtaleprosjekter på riksveg og lokale tiltak i Oslo og Akershus vil gi økt fremkommelighet for kollektiv, gange og sykkel, som er prioriterte trafikantgrupper.

Samlet plan trikk som skal være ferdig i 2021 og løpende oppgradering av T-banenettet, vil bidra til bedre punktlighet og færre strekninger med redusert hastighet.

De store kollektivprosjektene som får investeringsmidler i handlingsprogramperioden vil bidra til måloppnåelse når de fullføres i senere handlingsprogramperioder.

Ta veksten i persontransport med kollektiv, gange og sykkel

Partene i Oslopakke 3 har et felles mål om at veksten i persontransport i Oslo og Akershus skal tas med kollektivtransport, gange og sykkel. Oslo kommune har videre et mål om å redusere all biltrafikk i Oslo med 20 % i løpet av perioden 2015–2019, noe som også krever bruk av andre trafikkreduserende virkemidler i tillegg til trafikantbetalingssystemet.

Trolig blir samlet effekt av trinn 1, 2 og 3 noe lavere enn hva som COWI beregnet i 2016. Det er imidlertid trolig at økning i bompenginntektene vil bidra til reduksjon i biltrafikken spesielt i Oslo. Det innebærer trolig god måloppnåelse av nullvekstmålet.

Prioritering av tiltak som gjør det mer attraktivt å gå, sykle og reise kollektivt i handlingsprogramperioden vil forsterke effekten av endret bompengesystem. I tillegg

arbeider Oslo kommune og Akershus fylkeskommune målbevisst med andre virkemidler innen arealplanlegging og parkeringspolitikk som bidrar positivt til denne målsetningen.

Arbeidet med å realisere et mer finmasket sykkelvegnett og bygging av andre anlegg for gange og sykkel i Oslo og Akershus forsterkes i denne handlingsprogramperioden. Dette er tiltak som er viktig for at sykkel og gange skal ta en økt andel av transportbehovet fremover.

En rekke tiltak som er viktige for at kollektivtrafikken kan ta sin del av veksten i persontransport videreføres gjennom midler til drift- og småinvesteringer i handlingsprogramperioden. Midlene går til blant annet videreføring og styrking av kollektivtilbudet i Oslo og Akershus spesielt i forbindelse med Trinn 2 i bompengesystemet.

I handlingsprogramperioden videreføres anskaffelsesprosessen for nye trikker, som får høyere standard og kapasitet. De første trikkene er planlagt fasett inn i trafikken fra 2021.

Ferdigstilling av Follobanen i desember 2022 vil forbedre kollektivtilbudet i sørkorridoren. Økt tog- og busstilbud er viktige forutsetninger for at kollektivtrafikken kan ta en økende andel av persontransporten fremover.

Sikkert og universelt utformet transportsystem

Det legges vekt på gode løsninger for trafikksikkerhet og tilgjengelighet i alle store og små tiltak i Oslopakke 3.

E16 Sandvika – Wøyen innebærer ombygging av en ulykkesutsatt tofeltsveg til en møtefri og trafikksikker veg.

Nye trikker vil gi økt kapasitet, bedre komfort, pålitelighet og attraktivitet. Ikke minst vil utskifting av de eldste trikkene uten trinnfri adkomst (SL79) være et viktig skritt mot et universelt utformet transportsystem.

Innenfor programområder på riksveg, fylkesveg i Akershus og kommunal veg i Oslo finansieres en del målrettede tiltak for økt trafikksikkerhet og universell utforming. Eksempler på tiltak er ombygging til høystandard holdeplasser og tiltak i ulykkespunkter.

Attraktivt kollektivtilbud

Over 92 % av bompenginntektene i Oslopakke 3 i handlingsprogramperioden går til tiltak som bidrar til utvikling av et mer attraktivt kollektivtilbud og sykkelinfrastruktur. Samlet plan for trikk, oppgradering av eksisterende nett for T-banen, flere oppgraderte og bedre tilrettelagt knutepunkt og holdeplasser og nye kollektivfelt er eksempler på tiltak for kollektivtrafikken.

Oslopakke 3 inkludert belønningsmidler bidrar med om lag 4,9 mrd. kr i handlingsplanperioden til drift og småinvesteringer for å styrke kollektivtilbudet. Dette gir økt frekvens, kapasitet og standard utover det som ville vært mulig innenfor Oslo og Akershus sine egne budsjett. Blant annet er det blitt flere avganger med buss og T-bane.

Follobanen vil gi et løft i togtilbudet i Sørkorridoren med blant annet halvert reisetid mellom Oslo og Ski.

Bidra til bedre miljø og by- og tettsteds kvalitet

Endringene i trafikantbetalingssystemet og andre tiltak i Oslopakke 3 vil gi bedre lokalmiljø og redusere klimagassutslipp som følge av redusert biltrafikk og endret sammensetning av kjøretøyparken. Beregningene til NILU viser at det vil bli bedre luftkvalitet i hele byområdet. Størst forbedring er ventet i Indre by øst, Oslo nord, Oslo nordøst (Hovinbyen og

Groruddalen), Oslo sør, Smestad og Skøyen. Klimagassutslippene fra vegtrafikken i Oslo og Akershus er beregnet av Multiconsult til å bli 4-10 % lavere i 2020 enn i 2014 som følge av trinn 1, 2 og 3 i bompengesystemet.

Problemene med lokal luftforurensning og støy vil bli redusert med redusert biltrafikk. Økt andel av el-biler bidrar til redusert utslipp av CO₂ og NO_x.

I tillegg til endringene i trafikantbetalingssystemet legges det vekt på gode løsninger for gange, sykkel og kollektivtrafikk slik at økt transportbehov kan dekkes uten økt bruk av bil. Oppgradering av trikkegater og T-banestrekninger bidrar til økt bymiljøkvalitet og trivsel. Tiltakene gjør det mer attraktivt for utbyggere å satse i områder med godt kollektivtilbud.