2. juni 2021

Handlingsprogram 2022 – 2025

BYVEKSTSAMARBEIDET OG OSLOPAKKE 3

Oslo
VIKEN FYLKESKOMMUNE
Jernbane-direktoratet
Statens vegvesen
BÆRUM KOMMUNE
Lillestrøm kommune
Nordre Follo kommune

Forord

Styringsgruppene for henholdsvis Byvekstavtalen og Oslopakke 3 legger med dette frem felles handlingsprogram med forslag til prioriteringer for årene 2022–2025.

I arbeidet med det foreslåtte handlingsprogrammet er det tatt utgangspunkt i reforhandlet avtale for Oslopakke 3 fra 5. juni 2016 med tilleggsavtale av 13. juni 2017, Meld. St. 33 (2016–2017) Nasjonal transportplan 2018–2029, og handlingsprogrammet til Statens vegvesen for 2018–2029. Tiltakene på jernbanen er basert på forslaget til ny NTP 2022-2033. Handlingsprogrammet er utarbeidet i tråd med Byvekstavtalen mellom Oslo, Viken fylkeskommune, Bærum, Lillestrøm og Nordre Follo kommune og staten av 27. november 2020 og den fremforhandlede Tilleggsavtalen av 2. juni 2021 («Tilleggsavtalen»). Samlet danner dette grunnlaget for partenes arbeid med handlingsprogrammet. Med mindre annet er angitt er kronebeløp oppgitt i 2022-kr.

Det er etablert et porteføljestyringssystem for Byvekstavtalen og Oslopakke 3 som innebærer blant annet at handlingsprogrammet revideres hvert år. Mål- og resultat-styringssystemet er en viktig del av grunnlaget for porteføljestyringen.

Investeringer i jernbaneinfrastrukturen i Oslo og Viken er en viktig del av transport-infrastrukturen i regionen. Disse er beskrevet i handlingsprogrammet og fullfinansieres av staten. Den foreslåtte porteføljen gir god måloppnåelse.

Styringsgruppene ber om at Oslo kommune og Viken fylkeskommune har en lokalpolitisk behandling av forslag til handlingsprogram for perioden 2022-2025 innen 1. juli 2021.

Regjeringen vil presentere rammer og prioriteringer av statlige midler og bompenger til tiltak i Byvekstavtalen og Oslopakke 3 for 2022 i Prp. 1 S (2021–2022) som legges frem i oktober og behandles av Stortinget før årsslutt.

Viken fylkeskommune og Oslo kommune vil fatte vedtak om prioritering av hhv fylkes-kommunale og kommunale midler, samt bruk av bompenger fra Oslopakke 3, i forbindelse med behandling av budsjett 2022 og økonomiplan for 2022–2025 før årsskiftet 2021/22.

For Styringsgruppen for Byvekstavtalen:

Ingrid Dahl Hovland (Statens vegvesen), Hanne Bertnes Norli (Jernbanedirektoratet), Valgerd Svarstad Haugland (Statsforvalteren), Lan Marie Berg (Oslo kommune), Olav Skinnes (Viken fylkeskommune), Lisbeth Hammer Krog (Bærum kommune), Hanne Opdan (Nordre Follo kommune) og Jørgen Vik (Lillestrøm kommune)

For Styringsgruppen for Oslopakke 3:

Ingrid Dahl Hovland (Statens vegvesen), Hanne Bertnes Norli (Jernbanedirektoratet), Lan Marie Berg (Oslo kommune) og Olav Skinnes (Viken fylkeskommune)

Sammendrag

Hovedpunkter

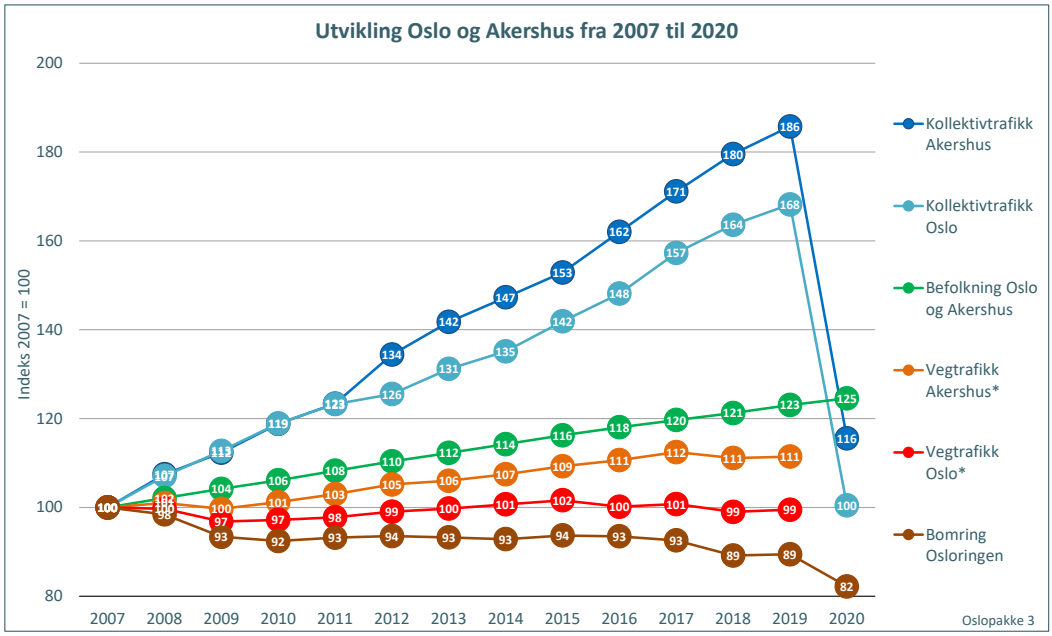
Styringsgruppene for Byvekstavtalen og Oslopakke 3 har utarbeidet forslag til handlingsprogram for perioden 2022-2025. Forslaget viser den satsing partene legger til grunn for videre utvikling av Oslo og Akershus. Partene legger til grunn en prioritert portefølje som er en felles satsing for å redusere klimagassutslipp, kø, luftforurensing og støy ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange og effektiv arealbruk.

Forslaget binder sammen økte statlige tilskudd gjennom Byvekstavtalen med Tilleggsavtale og lokale parters bevilgninger i Oslopakke 3 til en omfattende portefølje av prosjekter og tiltak basert på beslutninger i Byvekstavtalens og Oslopakke 3 sine styringssystemer.

Finansieringen av porteføljen er særdeles utfordrende – særlig fordi forventede bompenge-inntekter er betydelig redusert i forhold til forventningene i Oslopakke 3-avtalen fra 2016. I tillegg er kostnadsanslagene for flere av de store kollektivprosjektene betydelig høyere enn tidligere antatt som følge av at prosjektene modnes gjennom konkret planleggingsarbeid frem mot investeringsbeslutninger.

Det er derfor enighet mellom partene i Oslopakke 3 om at nye forhandlinger om økt finansiering og porteføljegjennomgang i Oslopakke 3-avtalen skal gjennomføres senest i løpet av 2022.

Utviklingen i Oslo og Akershus har vist god måloppnåelse i perioden Oslopakke 3 har vært virksom. Utviklingen i 2020 ble sterkt preget av koronapandemien.



** Statens vegvesen har ikke beregnet tall for veitrafikk (trafikkarbeid) i Akershus og Oslo i 2020.*

Forslaget til handlingsprogram for perioden 2022-2025 legger til grunn statlige tilskudd i henhold til Byvekstavtalen av 27. november 2020 og den fremforhandlede Tilleggsavtalen av 2. juni 2021.

Det foreslåtte handlingsprogrammet 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.

Samlede inntekter for perioden 2022-2025 forventes å være om lag 27,4 mrd. kr, etter fradrag for nedbetaling av gjeld og renter og eksklusiv statlige midler til jernbanen. Jernbaneinvesteringene er på om lag 16,5 mrd. kr og er fullfinansiert av statlige midler.

Netto bompengebidrag i 2022 forventes å utgjøre 2,95 mrd. kr (etter nedbetaling av gjeld og dekning av driftsutgifter). Bompengebidraget forventes å synke i planperioden til om lag 2,5 mrd. kr i 2025, hovedsakelig på grunn av økningen i andel elbiler. Det foreslås å bevilge bompenger til prosjekter og tiltak for 2,554 mrd. kr i 2022.

Oslo kommune og Viken fylkeskommune legger til grunn at bidrag fra Ruters økonomi øremerkes Oslopakke 3-formål som f.eks. Nytt signal- og sikringssystem (CBTC) for T-banen og Fornebubanen. For perioden 2022-2025 er dette bidraget forutsatt å utgjøre 170 mill. kr pr år.

I tillegg bevilger Oslo kommune tilskudd til Ruter over eget budsjett på om lag 2,3 mrd. kr pr år og midler til tiltak på kommunal vei ut over det som fremkommer av handlingsprogrammet. Tilsvarende bevilgning til drift av kollektivtrafikk fra Viken fylkeskommune er på om lag 1,1 mrd. kr pr år.

I forslag til handlingsprogram for 2022–2025 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. Forslaget til handlingsprogram for 2022-2025 viser et merforbruk på om lag 1,5 mrd. kr utover tilgjengelige økonomiske rammer. Netto akkumulert lånesaldo pr utløpet av 2025 forventes å ligge i størrelsesorden 4,6 mrd. kr, hvilket er innenfor gjeldsrammen fastsatt av Stortinget.

Det foreslås fullfinansiering av Fornebubanen i planperioden og frem til planlagt ferdigstillelse i 2027 med vedtatt styringsramme. Fornebubanens gjennomgang av kostnadene fra februar 2021 viser en forventet kostnad (P50) på 17,1 mrd. 2018-kroner. Dette er et avvik på 0,9 mrd. fra vedtatt styringsramme på 16,2 mrd. 2018-kroner. Usikkerhetsavsetning til prosjektet ligger i porteføljestyringen av Oslopakke 3. En beslutning om det ev. skal kuttes i prosjektet (Fornebu base og Vækerø stasjon) eller rammene skal økes, må tas høsten 2022 for basen og våren 2023 for Vækerø stasjon.

Det foreslås videre full finansiering av Nytt signalsystem (CBTC) for T-banen i planperioden frem til ferdigstillelse i 2027. Det legges videre opp til bevilgning av planmidler i 2022 til forprosjekt og reguleringsplan for fremtidig Majorstuen T-baneknutepunkt. Videre planarbeid for Majorstuen i 2023 forutsetter økt finansiering eller omprioritering fra andre poster i handlingsprogrammet. Dette må det tas stilling til i rulleringen av handlingsprogrammet for perioden 2023-2026 neste vår.

Av kollektivprosjekter forøvrig prioriteres fullføring av innkjøp av nye trikker, samt midler til oppgradering og vedlikehold av T-bane- og trikkenettet. Det er imidlertid utfordrende å finne rom for tilstrekkelige midler til vedlikeholdsetterslepet for T-bane og trikk. Dette blir en prioritert oppgave i den videre porteføljestyringen.

I tillegg bevilges noe midler til planlegging av bl.a. Ny T-banetunnel Oslo sentrum og Bane/kollektivløsning Nedre Romerike.

Drift av kollektivtrafikken prioriteres. Belønningsmidler under Byvekstavtalen benyttes blant annet til styrking av drift av kollektivtrafikken.

Det bevilges bompenger til videre planlegging av blant annet rv. 4 Kjul – Rotnes. Behovet for midler til Røatunnelen må vurderes nærmere når bystyret har tatt stilling til valg av konsept. Bompenger bevilges til E18 Vestkorridoren i tråd med Oslopakke 3-avtalen fra 2016.

Sykkelsatsingen fortsetter. Oslo kommune er i samarbeid med Statens vegvesen i gang med å gjennomføre Plan for sykkelveinettet i Oslo. I Viken prioriteres midler til sykkelsatsing i tråd med gjeldende samferdselsplan. Sykkelsatsingen finansieres med både lokale midler fra Oslo og Viken, bompenger samt midler fra Byvekstavtalen og Tilleggsavtalen. I Byvekstavtalen og Tilleggsavtalen er det foreslått bevilgninger til flere kollektiv-, gang- og sykkeltiltak langs riks-fylkes- og kommunal vei, samt noen sekkeposter for mindre tiltak.

Det foreslås 22,5 mill. kr i 2022 til ny bro over jernbanen ved Oppegård stasjon i tråd med stasjons- og knutepunktsutviklingen nedfelt i Byvekstavtalen.

I handlingsprogramperioden er det tung satsing på jernbanen som del av grunnstammen for kollektivtrafikktilbudet i Oslo og Viken. Det pågår omfattende anleggsvirksomhet på Follobanen som etter planen skal åpnes for trafikk i 2022. Det er også satt av midler til fornyelse av innerstrekningene i Oslopakke 3-området, samt tiltak for stasjonsoppgradering, knutepunktutvikling og signalanlegg (ERTMS). Stasjonsoppgraderingene skal legge til rette for nye lokaltogsett som skal tas i bruk fra 2025/2026, først på Østfoldbanen. Det forutsettes også bevilget et betydelig beløp for å sikre et godt lokaltogtilbud, samt få etablert et pris- og billettsamarbeid for kollektivtrafikken i Oslo og Viken.

Partene i samarbeidet vil arbeide 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 99 % til tiltak for kollektivtrafikk, gange og sykkel i handlingsprogramperioden. Tilsvarende tall for Vikens andel av bompenger er 91 % og samlet for Oslo og Viken er andelen 96 % i handlingsprogramperioden. Av statlige midler går 99 % til tiltak for kollektivtrafikk, gange og sykkel i handlingsprogramperioden. For sum av både bompenger, statlige og lokale midler går 96 % til tiltak for kollektivtrafikk, gange og sykkel i handlingsprogramperioden.

Det er ønske om å styrke satsingen på fremkommelighet for kollektivtrafikken på kommunale, fylkeskommunale og statlige veier i bybåndet. En prosjektgruppe vil levere en samlet rapport, inkludert en handlingsplan for fremkommelighetstiltak, i løpet av 2021.

Rammer

Oslopakke 3 hadde en disponibel ramme på om lag 7,1 mrd. kr i 2020. Regnskapet viste at forbruket var på om lag 4,9 mrd. kr av disponibel ramme. Ved inngangen til 2021 ble det overført om lag 2,2 mrd. kr fra 2020 og tidligere år, hovedsakelig som følge av endret fremdrift på prosjekter og tiltak. Fornebubanen hadde mindre behov i 2020 enn planlagt. Byvekstavtalemidlene til gang-, sykkel- og kollektivtiltak på riksvei har lavere forbruk enn bevilgninger. I tillegg er det et stort mindreforbruk på lokale veitiltak både i Oslo og Viken, samt på Ramme T-bane og trikk. For 2022 er det i fordelingen av bompenger til prosjekter forutsatt at mindreforbruket skal reduseres.

Netto bompengebidrag i 2022 forventes å utgjøre 2,95 mrd. kr (etter nedbetaling av gjeld og dekning av driftsutgifter).

I forslaget til bevilgninger for 2022 er det lagt til grunn at staten bevilger 1403 mill. kr til Fornebubanen, og 269 mill. kr til kollektiv-, gang- og sykkeltiltak langs riks-, fylkes- og kommunal vei. Det legges til grunn belønningsmidler i 2022 med 350 mill. kr i henhold til Byvekstavtalen, som benyttes til drift- og småinvesteringer i kollektivsystemet og sykkeltiltak. I tillegg foreslås det statlig bevilgning på 90 mill. kr til øvrige programområder, inkl. planlegging.

Et kollektivbidrag på 170 mill. kr fra Ruters økonomi forutsettes i tråd med Revidert avtale for Oslopakke 3 fra 2016 og allokeres til nytt signalsystem (CBTC) for T-banen og Fornebubanen.

Det forutsettes et bidrag fra vognanskaffelsesfondet til Sporveien på 95 mill.kr i 2022. Dette skal i henhold til vedtak i Oslo bystyre være med på å finansiere nytt signalsystem (CBTC) for T-banen.

Det legges til grunn tilskudd fra Oslo kommune og Viken fylkeskommune i 2022 på henholdsvis 347 mill. kr og 553 mill. kr til lokale veitiltak og programområder. Endelig tilskudd fastsettes av bystyret i Oslo og fylkestinget i Viken gjennom budsjettbehandlingen.

Estimatet for statens investeringer i jernbane i Oslopakke 3-området for 2022 er om lag 5,3 mrd. kr. Estimatet er basert på Meld.St.20 (2020-2021) Nasjonal transportplan 2022-2033 og anslag over hvor stor del av rammen som kan være aktuell i perioden 2022-2025.

I forslag til handlingsprogram 2022-2025 legges det til grunn følgende inntekter:

Inntekter i 2022-2025, mill. 2022- kr.

	Inntekter	2022	2023	2024	2025	Sum 2022-25
Oslopakke 3	Bompenger[1]	2 950	2 800	2 650	2 500	**10 900**
	Billettinntekter / kollektivbidrag	170	170	170	170	**680**
	Vognselskapet bidrag til nytt signalsystem (CBTC)	95	104	174	393	**766**
	Grunneierbidrag	-	87	87	87	**261**
	Kommunale midler Oslo	347	304	324	293	**1 267**
	Fylkeskommunale midler Viken	553	350	228	228	**1 358**
Byvekstavtale	Øvrige programområder inkl. planlegging på rv.	90	90	90	90	**360**
	50/50-Fornebubanen	805	1 341	1 805	1 805	**5 755**
	Kollektiv-, gang- og sykkeltiltak [2].	269	589	589	589	**2 036**
	Stasjon- og knutepunktstiltak jernbanen[3]	23				**23**
	Belønningsmidler	350	350	350	350	**1 398**
	Tilleggsavtale - tilskudd til redusert bompengebelastning og bedre kollektivtilbud	598	598	598	598	**2 392**
	Tilleggsavtale - tilskudd til reduserte kollektivtakster	53	53	53	53	**213**
Sum Inntekter		**6 302**	**6 835**	**7 116**	**7 154**	**27 408**
Jernbane (eks. stasjon og knutepunktstiltak)[4]		5 312				16 459
Sum Inntekter inkl. jernbane		11 614				43 866

[1] Netto bompengeproveny, etter nedbetaling av gjeld og driftskostnader. Bompenger hensyntar den fremforhandlede Tilleggsavtalen og er kompensert med tilskudd til redusert bompengebelastning.

[2]Beløp i 2022: innspill til kollektiv-, gang- og sykkeltiltak. 2023-2025: gjennomsnittlig restbeløp pr år i henhold til Byvekstavtale 2019-2029

[3] Statens tilskudd til bro over jernbanen ved Oppegård stasjon under Byvekstavtalen

[4] Statlige midler til jernbane basert på Meld.St.20 (2020-2021) Nasjonal transportplan 2022-2033

Samlede inntekter for perioden 2022-2025 forventes å være om lag 27,4 mrd. kr, etter fradrag for nedbetaling av gjeld og renter og eksklusiv statlige midler til jernbanen. Jernbaneinvesteringene er på om lag 16,5 mrd. kr. og er fullfinansiert av statlige midler.

Fordeling av finansieringskilder for perioden 2022-2025 eksklusiv jernbanen, er bompenger 40 %, statlige midler 44 % og lokale midler 16 %. Fordelingen inkludert midler til jernbanen for 2022 er bompenger 25 %, statlige midler 65 % og lokale midler 10 %.

Prioriteringer i handlingsprogram 2022

I forslag til handlingsprogram er det i 2022 prioritert midler til rasjonell gjennomføring av igangsatte vei- og baneprosjekter, satsing på sykkel, lokale veitiltak og drift kollektiv.

Forslag til handlingsprogram 2022-2025, mill. 2022-kr.

		2022			2023			2024			2025			Sum 2022-2025			
	2022-kr	Stat	Bom	Lokalt	Stat	Bom	Lokalt	Stat	Bom	Lokalt	Stat	Bom	Lokalt	Stat	Bom	Lokalt	*Totalt*
Oslopakke 3	**Inntekter**																
	Bompenger[1]		2 950			2 800			2 650			2 500			10 900		*10 900*
	Billettinntekter / kollektivbidrag			170			170			170			170			680	*680*
	Vognselskapet bidrag til nytt signalsystem (CBTC)			95			104			174			393			766	*766*
	Grunneierbidrag						87			87			87			261	*261*
	Kommunale midler Oslo			347			304			324			293			1 267	*1 267*
	Fylkeskommunale midler Viken			553			350			228			228			1 358	*1 358*
Byvekstavtale	Øvrige programområder inkl. planlegging på rv.	90			90			90			90			360			*360*
	Byvekst 50/50-Fornebubanen	805			1 341			1 805			1 805			5 755			*5 755*
	Byvekst - kollektiv-, gang- og sykkeltiltak[2]	269			589			589			589			2 036			*2 036*
	Byvekst - belønningsmidler	350			350			350			350			1 398			*1 398*
	Byvekst - stasjon- og knutepunkttiltak jernbanen[3]	23												23			*23*
	Tilleggsavtale - tilskudd til redusert bompengebelastning og bedre kollektivtilbud	598			598			598			598			2 392			*2 392*
	Tilleggsavtale - tilskudd til reduserte kollektivtakster	53			53			53			53			213			*213*
Sum inntekter		**2 187**	**2 950**	**1 165**	**3 020**	**2 800**	**1 015**	**3 484**	**2 650**	**982**	**3 484**	**2 500**	**1 170**	**12 175**	**10 900**	**4 332**	***27 408***
Riksvei																	
E18 Vestkorridoren						35			59			118			212		212
E6 Oslo Øst																	
E18 Filipstad																	
Rv 4 Kjul - Rotnes						10			10			10			30		30
Byvekstavtale - kollektiv-, gang- og sykkeltiltak.[2]		269			589			589			589			2 036			2 036
Øvrige programområder inkl. planlegging		90			90			90			90			360			360
Sum riksvei		**359**			**679**	**45**		**679**	**69**		**679**	**128**		**2 396**	**242**		**2 638**
Lokale tiltak																	
Viken			150	553		150	350		150	228		150	228		600	1 358	1 958
Oslo			237	347		67	304		144	324		20	293		468	1 267	1 735
Sum lokale veitiltak og programområder			**387**	**900**		**217**	**654**		**294**	**551**		**170**	**520**		**1 068**	**2 625**	**3 693**
Store kollektivtiltak																	
Ramme T-bane og trikk			925			840			490			610			2 865		2 865
Fornebubanen		1 403	82	85	1 938	571	172	2 402	950	257	2 402	1 120	87	8 146	2 722	601	11 469
Nye vogner til Fornebubanen												103			103		103
Nytt signalsystem (CBTC) for T-banen			154	180		303	189		429	174		337	563		1 223	1 106	2 329
Ny T-banetunnel Oslo sentrum[4]						60			60			60			180		180
Majorstuen T-baneknutepunkt			93												93		93
Bane-/kollektivløsning Nedre Romerike			5			20			80			100			205		205
Sum store kollektivtiltak		**1 403**	**1 259**	**265**	**1 938**	**1 794**	**361**	**2 402**	**2 009**	**431**	**2 402**	**2 329**	**650**	**8 146**	**7 390**	**1 707**	**17 243**
Drift kollektivtrafikk																	
Viken		21	456		21	448		21	474		21	444		85	1 822		1 907
Oslo		32	452		32	456		32	430		32	524		128	1 862		1 990
Sum drift kollektivtrafikk		**53**	**908**		**53**	**904**		**53**	**904**		**53**	**968**		**213**	**3 684**		**3 897**
Belønningsmidler																	
Viken		140			140			140			140			559			**559**
Oslo		210			210			210			210			839			**839**
Sum belønningsmidler		**350**			**350**			**350**			**350**			**1 398**			**1 398**
Stasjon- og knutepunkttiltak jernbanen[3]		**23**												**23**			**23**
Sum kostnader prosjekter/tiltak		**2 187**	**2 554**	**1 165**	**3 020**	**2 960**	**1 015**	**3 484**	**3 276**	**982**	**3 484**	**3 595**	**1 170**	**12 175**	**12 384**	**4 332**	**28 892**

[1] Netto bompengeproveny, etter nedbetaling av gjeld og driftskostnader. Bompenger hensyntar den fremforhandlede Tilleggsavtalen og er kompensert med tilskudd til redusert bompengebelastning.
[2] Beløp i 2022: innspill til kollektiv- gang- og sykkeltiltak. 2023-2025: gjennomsnittlig restbeløp pr år i henhold til Byvekstavtale 2019-2029
[3] Statens tilskudd til bro over jernbanen ved Oppegård stasjon under Byvekstavtalen
[4] Det er kun satt av nye planleggingsmidler til ny T-banetunnel Oslo sentrum i årene 2023 - 2025. For planlegging i 2022 forutsettes det at Ruter benytter tidligere bevilgede midler.

For 2022 foreslås 359 mill. kr innenfor posten Riksvei. Dette er fordelt med 90 mill. kr. til øvrige programområder inkl. planlegging og 269 mill. kr til kollektiv-, gang- og sykkeltiltak langs riks-, fylkes- og kommunalvei innenfor Byvekstavtalen og Tilleggsavtalen. Det benyttes 10 mill. kr av tidligere bevilgede bompenger og om lag 8 mill. kr av tidligere bevilgede statsmidler til fortsatt planlegging av rv. 4 Kjul – Rotnes.

Det prioriteres 703 mill. kr til lokale vei- og kollektivtiltak i Viken i 2022. Av dette utgjør bompenger 150 mill. kr og fylkeskommunale midler 553 mill. kr.

Til lokale tiltak i Oslo prioriteres 584 mill. kr, hvorav bompenger utgjør 237 mill. kr og kommunale midler 347 mill. kr, til styrket utbygging av sykkelveinettet og til lokale veitiltak.

Til Fornebubanen foreslås 1570 mill. kr, hvorav 1403 mill. kr fra stat (805 mill. kr fra 50/50-prosjekt og 598 mill. kr fra tilskudd til redusert bompengebelastning og bedre kollektiv-tilbud), 82 mill. kr fra bompenger og 85 mill. kr øremerket fra Ruters økonomi for 2022.

Til nytt signalsystem (CTBC) for T-banen foreslås 334 mill. kr, hvorav 154 mill. kr fra bompenger, 85 mill. kr øremerket fra Ruters økonomi og 95 mill. kr fra vognanskaffelsesfondet for 2022.

Til ramme T-bane og trikk prioriteres 925 mill. kr fra bompenger. Det foreslås også bevilgninger til planlegging av nytt Majorstuen T-baneknutepunkt, Ny T-banetunnel Oslo sentrum, samt til Bane/kollektivløsning Nedre Romerike.

For 2022 er det prioritert 908 mill. kr fra bompenger til drift av kollektivtransporten. Med dette utgjør forslag til bevilgning av bompenger til drift 36 % av total bompengebevilgning. Kollektivandelen (inkl. sykkel) utgjør 97 % av bompenger når en også inkluderer infrastrukturtiltak på T-bane, trikk og tiltak for kollektivtrafikk på vei. Kollektivandelen (inkl. sykkel) utgjør 99 % av statlige midler. Kollektivandelen (inkl. sykkel) for sum av både bompenger, statlige og lokale midler utgjør 94 % for 2022.

Oslopakke 3-avtalen innebærer at bompengefordelingen over avtaleperioden 2017-2036 samlet skal være 60 % til Oslo og 40 % til Viken. I dette handlingsprogrammet er fordelingen for 2022 på 73 % til Oslo og 27 % til Viken. For handlingsprogramperioden 2022-2025 er fordelingen 64 % til Oslo og 36 % til Viken, og for perioden 2008-2025 62 % til Oslo og 38 % Viken. Avviket i bompengefordeling de to første årene i handlingsprogramperioden skyldes blant annet at tilleggsavtalen til byvekstavtalen, som kom på plass helt i sluttfasen av arbeidet med handlingsprogrammet og påvirket bompengefordelingen. Det er i dette handlingsprogrammet lagt til grunn at den avtalte bompengefordelingen skal ivaretas gjennom fordelingen av midler ved kommende rulleringer av handlingsprogrammet, og dersom det frigjøres bompenger gjennom økte statlige finansieringstilskudd eller revideringer av avtalen.

Forventet måloppnåelse av handlingsprogrammet

Forslaget er ventet å gi god måloppnåelse. Det er imidlertid usikkerhet hvor preget måloppnåelsen vil bli av koronapandemien og eventuelle mer varige endringer i reisemønsteret i årene som kommer.

Ferdigstilling av Follobanen i desember 2022 vil forbedre og øke kollektivtilbudet i sørkorridoren Dette er en viktig forutsetning for at kollektivtrafikken kan ta en økende andel av persontransporten fremover. Avhengig av gjennomføringen av øvrige tiltak på Østfoldbanen og østre linje vil forbedret tilbud kunne gi opp mot 30 % økt trafikk. Follobanen vil trolig også medføre reduksjon i biltrafikken i sørkorridoren og dermed også bidra til bedre fremkommelighet for næringstrafikk og gjenværende bilister.

Byvekstavtalen med Tilleggsavtalen gir økte midler til gjennomføring av tiltak for kollektiv, gange og sykkel langs riks-, fylkes- og kommunalvei. I tillegg gjennomføres mange lokale

tiltak i Oslo og Akershus. Disse tiltakene vil gi økt fremkommelighet for kollektiv, gange og sykkel og videre bidra til at gange, sykkel og kollektiv skal ta en økt andel av transportbehovet fremover. Tiltakene vil også bidra til økt trafikksikkerhet og universell utforming.

Eksempel på sykkeltiltak med oppgradering til opphøyd sykkelfelt i Åkebergveien, kilde Bymiljøetaten.

Bompenger og belønningsmidler bidrar til drift og småinvesteringer for å styrke kollektivtilbudet. Dette gir økt frekvens, kapasitet og standard utover det som ville vært mulig innenfor Oslo og Viken sine egne budsjetter. Blant annet er det blitt flere avganger med buss og T-bane. Midler til løpende vedlikehold og oppgradering av T-banenettet er imidlertid ikke tilstrekkelig og vil på sikt kunne føre til redusert punktlighet.

Endret sammensetning av kjøretøyparken med stadig flere elbiler vil bidra til å redusere klimagassutslipp fra biltrafikken. Økt andel elbiler bidrar også til redusert utslipp av NO_x. som vil redusere problemene med lokal luftforurensning.

Fornebubanen og Nytt signalsystem for T-banen (CBTC), vil bidra til måloppnåelse i senere handlingsprogramperioder.

Oslo, Viken, Lillestrøm, Nordre Follo og Bærum arbeider målbevisst med andre virkemidler innen blant annet arealplanlegging og parkeringspolitikk som bidrar positivt til ønsket måloppnåelse.

INNHOLD

1 INNLEDNING 15

1.1 STYRINGS- OG BESLUTNINGSPROSESS 15

1.1.1 Byvekstavtale med Tilleggsavtale 15

1.1.2 Oslopakke 3 15

1.1.3 Beslutningsprosess 16

1.1.4 Ansvarfordeling mellom Byvekstavtale og Oslopakke 3 17

1.2 PORTEFØLJESTYRING 18

2 STATUS OG GJENNOMFØRTE TILTAK 19

2.1 BEHANDLING AV HANDLINGSPROGRAM 2021–2024 19

2.2 RESSURSBRUK OG GJENNOMFØRTE TILTAK 2020 19

2.2.1 Riksvei 20

2.2.2 Lokale tiltak inkl. sykkeltiltak og kollektivtiltak 20

2.2.3 Lokale kollektivtiltak (T-bane, trikk og drift) 21

2.2.4 Belønningsmidler 21

2.2.5 Jernbane 22

2.3 ANVENDELSE AV MIDLER 2008–2020 23

3 MÅLOPPNÅELSE 24

3.1 GENERELT 24

3.2 MÅLOPPNÅELSE 2020 26

3.2.1 God fremkommelighet for alle trafikantgrupper 26

3.2.2 Ta veksten i persontransport med kollektivtransport, sykkel og gange 29

3.2.3 Sikkert og universelt utformet transportsystem 33

3.2.4 Attraktivt kollektivtilbud 34

3.2.5 Bidra til bedre miljø og by- og tettstedskvalitet 35

3.2.6 Arealbruk 38

3.2.7 Parkering 43

4 FORUTSETNINGER FOR HANDLINGSPROGRAM 2022–2025 46

4.1 ØKONOMISKE RAMMER 46

4.2 BYVEKSTAVTALE 47

4.2.1 Fornebubanen 50/50 prosjekt 47

4.2.2 Kollektiv-, gang- og sykkelveitiltak 47

4.2.3 Belønningsmidler *47*
4.2.4 Stasjons- og knutepunktutvikling jernbanen *47*
4.2.5 Tilskudd til redusert bompengebelastningen og bedre kollektivtilbud, tilleggsavtale *47*
4.2.6 Tilskudd til reduserte kollektivtakster *47*
4.2.7 Øvrige programområder inkl. planlegging på rv *47*
4.3 OSLOPAKKE 3 48
4.3.1 Bompengeprognoser og betjening av lån *48*
4.3.2 Billettinntekter/kollektivbidrag *49*
4.3.3 Midler fra vognanskaffelsesfondet *49*
4.3.4 Grunneierbidrag *49*
4.3.5 Kommunale midler Oslo og Viken *50*
4.4 INDEKSER 51
5 PRIORITERINGER I HANDLINGSPROGRAM 2022–2025 52
5.1 HOVEDPRIORITERINGER OG FELLES FORUTSETNINGER 52
5.2 PRIORITERINGENE ER BASERT PÅ PRINSIPPER FOR PORTEFØLJESTYRING 54
5.2.1 Disponible midler og bindinger *54*
5.2.2 Måloppnåelse *54*
5.2.3 Samfunnsøkonomi *55*
5.2.4 Planstatus *55*
5.2.5 Kapasitet på planlegging og gjennomføring *57*
5.2.6 Samlet vurdering porteføljestyring Oslopakke 3 ..... *58*
5.3 RIKSVEITILTAK 58
5.3.1 E18 Vestkorridoren *59*
5.3.2 Rv. 4 Kjul – Rotnes *62*
5.3.3 Kollektiv-, gang- og sykkeltiltak i Byvekstavtalen *62*
5.3.4 Øvrige programområder inkl. planlegging på rv *64*
5.3.5 Øvrige prosjekter som foreløpig ikke er prioritert *64*
5.4 LOKALE VEITILTAK OG PROGRAMOMRÅDER 67
5.4.1 Akershus i Viken *67*
5.4.2 Oslo *68*
5.5 STORE KOLLEKTIVTILTAK 70
5.5.1 Store pågående kollektivtiltak *70*
5.5.2 Store kollektivtiltak under planlegging *72*

5.6 DRIFT KOLLEKTIVTRAFIKK 74
5.6.1 Viken 74
5.6.2 Oslo 74
5.7 BELØNNINGSMIDLER 75
5.8 JERNBANETILTAK 76
5.8.1 Stasjons- og knutepunktstiltak under Byvekstavtalen 76
5.8.2 Follobanen 77
5.8.3 IC-utbygging Dovrebanen 77
5.8.4 Infrastruktur for nytt togmateriell 77
5.8.5 Ny rutemodell Østlandet 78
5.8.6 Intercity Ringeriksbanen 78
5.8.7 Ny togtunnel Oslo 78
5.8.8 Alnabru godsterminal 79
5.8.9 Oslo S 79
5.8.10 Banestrømforsyning Østlandet 79
5.8.11 Bedre nettdekning på tog 79
5.8.12 ERTMS 79
5.8.13 Oversikt over Investeringsprosjekter i planperioden 80
6 FORVENTET MÅLOPPNÅELSE AV HANDLINGSPROGRAM 2022–2025 81
6.1 GOD FREMKOMMELIGHET 81
6.2 TA VEKSTEN I PERSONTRANSPORT MED KOLLEKTIV, GANGE OG SYKKEL 81
6.3 SIKKERT OG UNIVERSELT UTFORMET TRANSPORTSYSTEM 82
6.4 ATTRAKTIVT KOLLEKTIVTILBUD 82
6.5 BIDRA TIL BEDRE MILJØ OG BY- OG TETTSTEDSKVALITET 82

VEDLEGG 1: Årsrapport 2020
VEDLEGG 2: Prosjektark
VEDLEGG 3: Økonomiske rammer 2008–2025
VEDLEGG 4: Kollektivandel og fylkesfordeling 2008–2025
VEDLEGG 5: Kollektiv-, gang- og sykkeltiltak i Byvekstavtalen

1 Innledning

1.1 Styrings- og beslutningsprosess

1.1.1 Byvekstavtale med Tilleggsavtale

I juni 2019 fremforhandlet Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet, Fylkesmannen, Oslo kommune, Akershus fylkeskommune samt kommunene Skedsmo, Bærum og Oppegård et forslag til Byvekstavtale for Oslo og Akershus. Forslaget er gitt lokalpolitisk tilslutning gjennom vedtak i berørte kommuner og fylkeskommuner.

Byvekstavtalen ble endelig inngått 27. november 2020 etter at avtalen var godkjent av Regjeringen. Avtalen erstatter tidligere inngåtte Bymiljøavtale og Byutviklingsavtale for Oslo og Viken.

I Byvekstavtalen er samarbeidet mellom partene nærmere regulert. I tillegg inneholder avtalen statlige tilskudd til prosjekter samt krav til porteføljestyring og måloppnåelse.

I Tilleggsavtalen er styringssystemet for byvekstavtalen foreslått nærmere regulert. Det er etablert en styringsgruppe for oppfølging av byvekstavtalen. Styringsgruppen skal i avtale-perioden legge til rette for at partene samarbeider på en strukturert måte med å ivareta avtalens målsettinger gjennom koordinert planlegging av utredninger og annet grunnlag for nye forhandlinger for neste fireårsperiode.

Styringsgruppen skal behandle fireårige handlingsprogram og årlige budsjetter for byvekstavtalen, og er ansvarlig for porteføljestyring av byvekstavtalens ansvarsområde.

Staten representeres av Statens vegvesen, som leder gruppen, og av Jernbanedirektoratet og Statsforvalter i Oslo og Viken. Deltakelse fra de lokale partene ved fylkesråd samferdsel i Viken fylkeskommune, byråd for miljø og samferdsel i Oslo kommune samt ordførere i Nordre Follo kommune, Lillestrøm kommune og Bærum kommune.

Det er videre etablert en politisk styringsgruppe for byvekstavtalen under ledelse av en statssekretær fra Samferdselsdepartementet. Gruppen består også av representanter for politisk ledelse i Kommunal- og moderniseringsdepartementet, Oslo kommune, Akershus fylkeskommune, Bærum kommune, Lillestrøm kommune og Nordre Follo kommune. Den politiske styringsgruppen møtes en gang årlig, og skal få seg forelagt forslag til fireårig handlingsprogram og årlige budsjetter når de lokalpolitiske godkjennelsesprosesser for det fireårige handlingsprogrammet og årsbudsjettet er gjennomført.

1.1.2 Oslopakke 3

Våren 2016 ble Oslopakke 3-avtalen reforhandlet på nytt. Revidert avtale om Oslopakke 3 for 2017–2036 ble inngått av Forhandlingsutvalget den 5. juni 2016. Avtalen ble vedtatt av et bredt politisk flertall i Akershus fylkesting 13. juni og i Oslo bystyre 22. juni 2016.

Avtalen ble supplert med en tilleggsavtale den 13. juni 2017 der bomtakstopplegget og gjennomføringstidspunkter for takstendringene ble justert i tråd med forventet fremdrift. Avtalen ble vedtatt av et bredt politisk flertall i Akershus fylkesutvalg og Oslo bystyre 21. juni 2017.

Målrettet gjennomføring av Oslopakke 3 krever god samhandling mellom lokale myndigheter og staten. For å ivareta dette, er det etablert en styringsgruppe for Oslopakke 3 som består av byråd for miljø og samferdsel i Oslo, fylkesråd samferdsel i Viken, jernbanedirektøren og vegdirektøren. Sistnevnte leder styringsgruppen. Statsforvalteren i Oslo og Viken har observatørstatus i styringsgruppen.

Oslopakke 3 har hovedansvaret for god styring og koordinering av Oslopakke 3-porteføljen, basert på prinsipper om mål- og resultatstyring, og er ansvarlig for å fremme forslag til fireårig handlingsprogram og årlige budsjetter for Oslopakke 3. Arbeidet skal gi grunnlag for omforente saksframlegg til besluttende organer om prioritering av midlene i avtalen.

1.1.3 Beslutningsprosess

Styring av Byvekstavtalen og Oslopakke 3 er basert på prinsippet om porteføljestyring med årlig rullering av fireårige handlingsprogrammer. Dette skal bidra til at samlet ressursinnsats og prioritering av tiltak er mest mulig i samsvar med målene for Byvekstavtalen og Oslopakke 3. Handlingsprogrammet gir en samlet oversikt over de viktigste planene for utvikling av transportsystemet i Oslo og Akershus i perioden.

På forsommeren hvert år fremmer hhv styringsgruppen for Byvekstavtalen og styringsgruppen for Oslopakke 3 et felles forslag til handlingsprogram for hvert sitt ansvars-område. Det forutsettes at handlingsprogrammet samordnes mellom Oslopakke 3 og byvekstsamarbeidet som et ledd i porteføljestyringen og for å sikre best mulig samordnet måloppnåelse.

Handlingsprogrammet blir lokalpolitisk behandlet i Viken fylkeskommune og Oslo kommune. Dette danner et viktig grunnlag for omtale av Byvekstavtalen og Oslopakke 3 i Regjeringens forslag til statsbudsjett i Prp. 1 S i oktober. Her presenterer Regjeringen rammer og prioriteringer av statlige midler og bompenger.

Viken fylkeskommune og Oslo kommune fatter endelige vedtak om prioritering av fylkeskommunale og kommunale midler samt bompenger i forbindelse med behandling av sine budsjett- og økonomiplaner før årsskiftet. Bærum, Lillestrøm og Nordre Follo kommuner fatter endelige vedtak om prioritering av kommunale midler i forbindelse med behandling av sine budsjett- og økonomiplaner før årsskiftet.

1.1.4 Ansvarfordeling mellom Byvekstavtale og Oslopakke 3

Ansvarsforholdet mellom Byvekstavtalen og Oslopakke 3 synliggjøres enklest som følger.

Tabell 1 Ansvarsfordeling mellom Byvekstavtalen og Oslopakke 3.

	Midler	Ansvar
Oslopakke 3	Bompenger	Oslopakke 3
	Billettinntekter / fra Ruters økonomi	Oslopakke 3
	Vognselskapet – bidrag til CBTC	Oslopakke 3
	Grunneierbidrag	Følger prosjekt
	Kommunale midler Oslo	Oslo
	Fylkeskommunale midler Viken	Viken
Byvekstavtale	50/50-prosjekter	Byvekstavtale
	Kollektiv-, gang- og sykkeltiltak	Byvekstavtale
	Stasjons- og knutepunktstiltak jernbanen	Byvekstavtale
	Belønningsmidler	Byvekstavtale
	Tilleggsavtale - tilskudd til redusert bompengebelastning	Oslopakke 3
	Tilleggsavtale - tilskudd til bedre kollektivtilbud	Byvekstavtale
	Tilleggsavtale - tilskudd til reduserte kollektivtakster	Byvekstavtale
	Øvrige programområder inkl. planlegging på rv.	Staten
	Jernbane (eks. stasjon og knutepunktstiltak)	Staten

1.2 Porteføljestyring

Porteføljestyring innebærer at tiltak prioriteres på grunnlag av en helhetlig vurdering av følgende elementer:

- Bidrag til måloppnåelse
- Finansiering/disponible midler
- Samfunnsøkonomisk lønnsomhet
- Planstatus
- Kapasitet på planlegging og gjennomføring

Alle store samferdselspakker har en viss grad av usikkerhet. Prosjekter kan få økte kostnader og forsinket fremdrift, og antall bompasseringer kan gå ned og gi reduserte inntekter. Etter styringsgruppen for Byvekstavtalen og styringsgruppen i Oslopakke 3 sin oppfatning håndteres denne usikkerheten på en tilfredsstillende måte. Dette skjer gjennom årlig rullering av fireårige handlingsprogrammer og ved større revidering/reforhandlinger av avtaler etter behov. Det gir oppdatert beslutningsgrunnlag og mulighet til å korrigere kursen ved behov.

Det legges til grunn at mål- og resultatstyringssystemet skal være et viktig underlag for arbeidet med handlingsprogrammer og langsiktige prioriteringer. Dette innebærer at det er nødvendig å vurdere hvordan ulike tiltak bidrar til oppfyllelse av målene for Byvekstavtalen og Oslopakke 3. Samtidig må det være rom for å gjøre lokalpolitiske vurderinger som er nødvendige for å skape aksept for bompengeinnkreving og enighet om tiltak.

Måloppfyllelse så langt beskrives i kapittel 3. Styringsgruppenes forslag til prioriteringer i handlingsprogram 2022–2025 er gjort på grunnlag av porteføljestyringssystemet. Dette er det nærmere redegjort for i kapittel 5.2. Forventet samlet effekt av tiltakene oppsummeres i kapittel 6.

Resultatene følges opp og rapporteres i handlingsprogrammet hver vår og i statsbudsjettet hver høst. Det er lagt vekt på regelmessig kontroll av økonomi, fremdrift og eventuelle avvik i de store prosjektene. Kapittel 2, Vedlegg 1, 3 og 4 rapporterer på status og bruken av midlene.

Også forhold som ligger utenfor Byvekstavtalen og Oslopakke 3 vil kunne påvirke måloppnåelsen. Dette gjelder blant annet parkeringspolitikk og økonomisk og teknologisk utvikling som påvirker reisemønster og konsekvenser av transporten på ulike måter. Det er viktig å få til et godt samspill mellom tiltak og virkemidler innenfor de ulike finansieringskildene og planprosesser som ulike aktører har ansvar for.

Vedtatt Regional plan for areal og transport for Oslo og Akershus skal legges til grunn for kommunenes arealplanlegging, samt for fylkeskommunale og statlige prioriteringer innen areal og transport. Det innebærer at planen legges til grunn for det videre arbeidet med prioritering av prosjekter og tiltak i Byvekstavtalen og Oslopakke 3.

2 Status og gjennomførte tiltak

2.1 Behandling av handlingsprogram 2021–2024

Styringsgruppen for Oslopakke 3 vedtok sitt forslag til handlingsprogram 2021–2024 for Oslopakke 3 den 10. juni 2020. Et bredt politisk flertall i Viken fylkesting ga sin tilslutning til forslaget til handlingsprogram for Oslopakke 3 den 18. juni 2020. Den 24. juni 2020 ga også et bredt flertall i Oslo bystyre sin tilslutning til forslaget til handlingsprogram. I forbindelse med behandling av statsbudsjettet for 2021 (Prp. 1 S (2020–2021)) vedtok Stortinget økonomiske rammer og prioriteringer for 2021 basert på forslag til handlingsprogram 2021–2024.

2.2 Ressursbruk og gjennomførte tiltak 2020

Tabell 2 viser en disponibel ramme på om lag 7,1 mrd. kr i 2020 (eksklusiv jernbane). Dette var sum bevilgninger for 2020 og overførte midler fra tidligere år. Alle beløp er i løpende kr.

Tabell 2: Disponible midler i 2020, forbruk og overførte midler til 2021.

	Disponibelt 2020				Forbruk 2020				Overføres 2021			
	Stat	Bom	Lokalt	**Totalt**	Stat	Bom	Lokalt	**Totalt**	Stat	Bom	Lokalt	**Totalt**
Riksvei												
E18 Bjørvika	0	1	0	**1**	0	0	0	**0**	0	1	0	**1**
Rv. 150 Ulven-Sinsen	-106	0	0	**-106**	-107	0	0	**-107**	0	0	0	**0**
E18 Sydhavna	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**
E16 Sandvika - Wøyen	54	553	0	**607**	76	275	0	**351**	-21	278	0	**257**
Rv. 22 Lillestrøm - Fetsund	13	17	0	**29**	11	17	0	**28**	1	0	0	**1**
Rv. 4 Kjul-Rotnes	8	0	0	**8**	0	0	0	**0**	8	0	0	**8**
Nytt trafikantbetalingssystem	7	49	0	**56**	5	0	0	**5**	2	49	0	**50**
Byvekstavtale - kollektiv-, gang- og sykkeltiltak på rv.	304	26	0	**330**	214	8	0	**222**	90	18	0	**108**
Øvrige programområder inkl. planlegging	167	22	0	**189**	123	13	0	**136**	44	9	0	**52**
Sum riksvei	447	667	0	**1 114**	323	312	0	**635**	124	355	0	**479**
Lokale tiltak												
Oslo	0	555	522	**1 077**	0	422	322	**744**	0	133	200	**333**
Akershus i Viken	0	455	335	**790**	0	80	385	**465**	0	375	-50	**325**
Sum lokale tiltak	0	1 010	857	**1 867**	0	502	707	**1 209**	0	507	150	**658**
Lokale kollektivtiltak												
Fornebubanen	598	195	82	**875**	375	120	82	**577**	223	76	0	**299**
Ramme T-bane og trikk	0	1 247	0	**1 247**	0	1 157	0	**1 157**	0	90	0	**90**
Nytt signalsystem (CBTC) for T-banen	0	288	82	**370**	0	120	0	**120**	0	168	82	**250**
Ny T-banetunnel Oslo sentrum inkl Majorstuen T-baneknutepunkt	0	140	0	**140**	0	23	0	**23**	0	117	0	**117**
Drift og småinvesteringer	-19	994	0	**975**	0	907	0	**907**	-19	86	0	**67**
Sum lokale kollektivtiltak	579	2 864	164	**3 607**	375	2 327	82	**2 784**	204	537	82	**823**
Belønningsmidler	547	0	0	**547**	292	0	0	**292**	255	0	0	**255**
Sum 2020	1 573	4 540	1 021	**7 135**	990	3 142	789	**4 920**	583	1 400	232	**2 215**

Forbruket i 2020 var på 4 920 mill. kr, hvorav 990 mill. kr i statlige midler, 3 142 mill. kr i bompenger og 789 mill. kr i lokale midler (inkl. 82 mill. kr fra Ruters økonomi).

Ved inngangen til 2020 ble det overført om lag 1,6 mrd. kr fra 2019 og tidligere år. Av dette utgjorde bompenger i overkant av 1,2 mrd. kr, statlige midler om lag 0,4 mrd. kr og lokale midler 0. Mindreforbruket av bompenger var ved utgangen av 2020 økt med ca. 0,2 mrd. kr sammenlignet med inngangen til 2020, mindreforbruket av statlige midler økte med ca. 0,2 mrd. kr og mindreforbruket av lokale midler økte med 0,2 mill. kr. Ved inngangen til 2021 ble det overført i overkant av 2,2 mrd. kr.

Mindreforbruket skyldes dels senere fremdrift på prosjekter enn tidligere forutsatt, dels besparelser på prosjektene. For øvrig vises til Årsrapport i vedlegg 1.

2.2.1 Riksvei

Statens vegvesen hadde et forbruk på i overkant av 630 mill. kr på riksvei. Av disse utgjorde statlige midler om lag 320 mill. kr og bompenger om lag 310 mill. kr. Regnskapet viser et mindreforbruk på om lag 480 mill. kr, som overføres til 2021.

Det samlede mindreforbruket ved utgangen av 2020 er i stor grad knyttet til programområdene, byvekstavtalemidlene og E16 Sandvika-Wøyen. Dette skyldes stort sett forsinket fremdrift på prosjekter.

Det har vært omsatt for om lag 350 mill. kr på E16 Sandvika – Wøyen i 2020. Det er et mindreforbruk på 257 mill. kr i 2020. Dette skyldes blant annet at det ikke ble oppnådd enighet om sluttoppgjøret på Bjørnegårdstunnelen i 2020. I tillegg ble det varig omdisponert 83 mill. kr (bompenger) til prosjektet høsten 2020. Det ble i handlingsprogrammet for 2021-2024 bestemt at restbehovet til prosjektet skulle dekkes gjennom varig omdisponering av restmidler fra avsluttede prosjekter istedenfor å få tildelt nye bompenger. Selve vedtaket om varig omdisponering ble gjort av styringsgruppen i Oslopakke 3 høsten 2020. Dette er midler prosjektet trenger i 2021 til ferdigstillelse av lokal vei og fordi midlene kom noe tidligere enn planlagt øker også mindreforbruket pr 31.12.2020. Midlene vil brukt i 2021.

Siste overføring av midler fra salg av riksveigrunn i Ulven – Sinsen-prosjektet ble gjort til E16-prosjektet i 2020. Overføring i 2020 var på 104 mill. kr, sammen med overføringen i 2019 på 100 mill. kr utgjør det en total overføring på 204 mill. kr til prosjektet

Totalt var det om lag 190 mill. kr til disposisjon til øvrige programområder inkl. planlegging på riksvei i Oslo og Viken i 2020. Av disse ble om lag 135 mill. kr brukt, hvorav 90 mill. kr i Oslo og 45 mill. kr i Viken.

Byvekstavtaleprosjektene på riksvei hadde 330 mill.kr til disposisjon til kollektiv-, gang- og sykkeltiltak i Oslo og Viken i 2020. Av disse ble 222 mill. kr brukt og 108 mill. kr overføres til 2021.

2.2.2 Lokale tiltak inkl. sykkeltiltak og kollektivtiltak

Innenfor lokale tiltak i Oslo og Akershus var forbruket på om lag 1,2 mrd. kr i 2020, av 1,9 mrd. kr til disposisjon. Det ble brukt 446 mill. kr på tiltak for gående og syklende og 421 mill. kr på kollektivtiltak. For øvrig er midlene brukt på strekningsvise tiltak i Akershus, mindre utbedringer og trafikksikkerhetstiltak, samt planlegging i Oslo og Akershus.

Mindreforbruket på lokale tiltak (658 mill. kr) er i all hovedsak knyttet til forsinket fremdrift på prosjekter både i Oslo og Akershus.

2.2.3 Lokale kollektivtiltak (T-bane, trikk og drift)

For lokale kollektivtiltak var det i 2020 et forbruk på 2 327 mill. kr i bompenger. I tillegg var det et forbruk på 375 mill. kr i statlige midler (Fornebubanen) og midler fra Ruters økonomi på 82 mill. kr (Fornebubanen). Til sammen utgjorde dette et totalt forbruk i 2020 på 2 784 mill. kr, hvor de store kollektivtiltakene utgjorde omlag 1 900 mill. kr og midler til drift og småinvesteringer i overkant av 900 mill. kr. Eksempler på kollektivtiltak som fikk midler i 2020 var:

- Ramme T-bane og trikk:
  - Oppgradering T-banen
  - Oppgradering trikketraséer
- Nytt signalsystem CBTC) for T-banen (planlegging)
- Fornebubanen (planlegging og bygging fra desember 2020)
- Ny T-banetunnel gjennom Oslo sentrum inkl. Majorstuen T-baneknutepunkt (planlegging)
- Midler til drift og småinvesteringer:
  - Økt frekvens på Grorud-, Røa- og Furusetbanen (videreføring)
  - Økt kapasitet og frekvens på busstilbudet i Viken og Oslo
  - Mindre oppgraderingstiltak på T-bane og trikkenettet

Mindreforbruket (823 mill. kr) er i hovedsak knyttet til Fornebubanen, Nytt signalsystem (CBTC) for T-banen og oppgraderinger på T-bane og trikk. Prosjektene vil ha behov for disse midlene i årene fremover.

2.2.4 Belønningsmidler

Oslo kommune og Viken fylkeskommune disponerte totalt 547 mill. kr belønningsmidler i 2020. Dette inkluderte en etterbetaling fra 2019 på 38 mill. kr og en etterbetaling fra 2020 på 48,6 mill. kr. Etterbetalingene ble utløst da Byvekstavtalen ble signert i november 2020. Av de disponible 547 mill. kr ble 292 mill. kr benyttet. Aktivitetene som er gjennomført er delt i 4 tiltakspakker.

Tiltakspakke 1: Styrking av tilbudet. Frekvensøkning og økt kapasitet på diverse linjer bybuss i Oslo og regionbuss Nedre Romerike. Benyttet 134 mill. kr i 2020. Overføres 2 mill. kr til 2021.

Tiltakspakke 2: Pålitelighet, reisehastighet og oppgradering av infrastruktur. Kraftfulle fremkommelighetstiltak er gjennomført både i Oslo og Akershus. Bygging av gateterminal Ski stasjon er et eksempel på tiltak for å øke bussfremkommeligheten. Benyttet 108 mill. kr i 2020. Overføres 215 mill. kr til 2021.

Tiltakspakke 3: Informasjonsprogram og markedsaktiviteter. Mye av midlene har gått til TID-prosjektet (trafikantinformasjon og designprogram). Det skal sørge for et lett tilgjengelig og samstemt uttrykk og system for presentasjon av Ruters reisetilbud, og dermed bidra til at flere reiser kollektivt. Benyttet 41 mill. kr i 2020. Overføres 12 mill. kr til 2021.

Tiltakspakke 4: Bærekraftige løsninger og nye mobilitetsløsninger. Midlene er blant annet brukt til utprøving av selvkjørende kjøretøy og en pilot på aldersvennlig transport. Benyttet 10 mill. kr i 2020. Overføres 26 mill. kr til 2021.

Mindreforbruket på 255 mill. kr skyldes stort sett forsinket fremdrift. I tillegg ble det som nevnt tidligere utbetalt kr 86,6 mill.kr på slutten av 2020 (desember) som etterbetaling fra 2019 og 2020. Disse midlene vil bli fordelt på tiltak i 2021/2022.

2.2.5 Jernbane

I 2020 ble det investert for 5,87 mrd. kr i Oslo og Akershus. Follobanen var det dominerende prosjektet med et forbruk på over 4 mrd. kr i 2020. Dette var 589 mill. kr mer enn budsjettert. Merforbruket knyttes bl.a. til mer tidkrevende byggemetoder enn planlagt, økt kompleksitet grunnet flere involverte parter, valutatap, samt ferdigstillelse av tunnel-arbeider i Ekebergåsen og i tillegg kommer jernbaneteknikk og materiell som er anskaffet tidligere enn planlagt.

Kostnadene for Venjar – Eidsvoll har også økt, først og fremt som en følge av høyere entreprenørkostnader i tilbudene, og dels også økte kostnader som en konsekvens av koronapandemien.

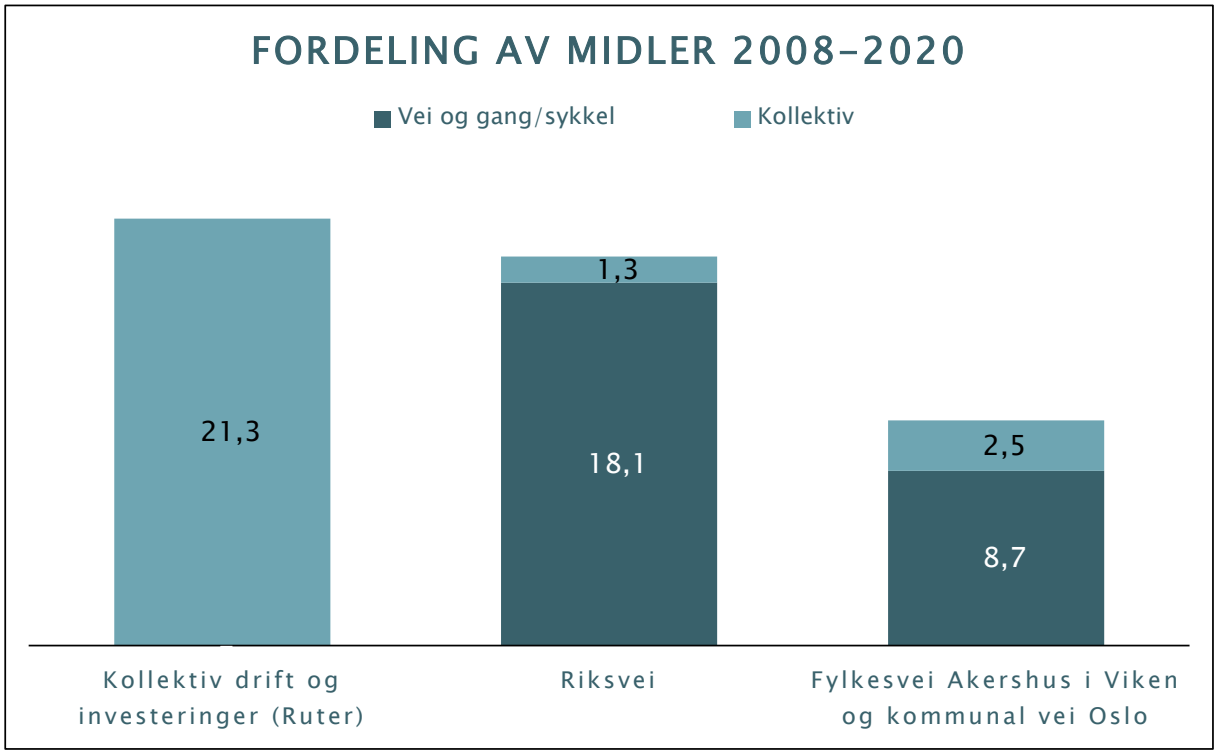
Det ble benyttet 251 mill. kr til planlegging.

Tabell 3: Forbruk i 2020 for Jernbanedirektoratet i Oslo og Akershus (mill. 2020-kroner).

Jernbanetiltak	Forbruk 2020
Hensetting Ski og forbindelse østre linje	49
Hauerseter kombi- og tømmerterminal	9
Bryn lokaltogstasjon	2
Plattformforlengelser L2	15
Lengre tog på L1	11
Asker, Skøyen og Nationalteateret UU	11
Ny jernbanetunnel gjennom Oslo	38
Oslo S Plattformer og personundergang	6
Retningsdrift Brynsbakken	49
L2 Nordstrand – Ljan	12
Banestrømforsyning Osloområdet	48
Sum planlegging	**251**
Nytt dobbeltspor Oslo – Ski	4 022
Alnabru godsterminal – strakstiltak (fase 1)	40
Venjar – Eidsvoll – Langset	1 544
Nittedal stasjon	13
Sum prosjekter	**5 618**
Sum investeringer Oslo og Akershus	**5 869**

2.3 Anvendelse av midler 2008–2020

Siden oppstarten i 2008 og til og med 2020, har det i sum vært brukt om lag 51,9 mrd. kr (løpende kroneverdi) i bompenger og statlige og lokale midler til veiprosjekt og lokale kollektivtiltak. Figur 1 viser fordelingen av midlene til ulike kategorier av tiltak.



Figur 1: Samlet ressursbruk på vei- og kollektivtiltak i perioden 2008–2020 (sum bompenger, statlige og lokale midler, inkl. midler fra Ruters økonomi) i mrd. kr (løpende kroneverdi), eksklusiv jernbane.

I perioden er om lag 21,3 mrd. kr brukt på investeringer og driftstiltak for kollektivtrafikken hos Ruter og Sporveien. Dette inkluderer blant annet Kolsåsbanen, Lørenbanen, oppgradering av T-bane og trikkenettet i Oslo og økt frekvens og kapasitet på mange buss- og T-banestrekninger. Det har også vært benyttet midler til nye T-banevogner og innføring av et forenklet felles takst- og sonesystem for Oslo og Akershus.

Det er investert 19,4 mrd. kr i riksveinettet i Oslo og Akershus. Viktige store prosjekter har vært ferdigstillelse av E6 Vinterbro – Assurtjern og E16 Wøyen – Bjørum, Ring 3 forbi Økern, Sydhavna, E18 Bjørvikaprosjektet og E16 Sandvika - Wøyen. Parallelt har det vært investert i mange små og mellomstore tiltak innenfor programområder inkl. planlegging og kollektiv-gang- og sykkeltiltak under Byvekstavtalen. Av de 19,4 mrd. kr har ca. 1,3 mrd. kr gått til kollektivtiltak på riksvei som bussfelt, holdeplassoppgraderinger og knutepunktutvikling i denne perioden.

11,2 mrd. kr er investert i lokale tiltak i Oslo og Akershus i denne perioden, hvorav 2,5 mrd. kr er brukt til kollektivtiltak og 8,7 mrd. kr er brukt til vei- gang- og sykkeltiltak.

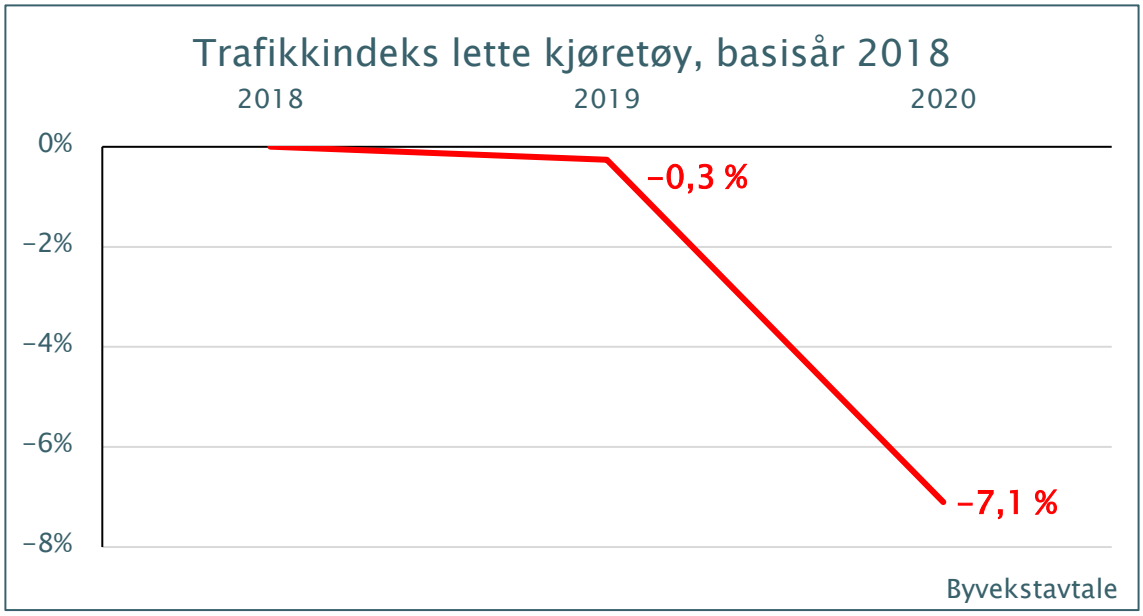
I tillegg har staten investert 43,2 mrd. kr på jernbane i Oslo og Akershus/Viken i perioden. Fullføringen av nytt dobbeltspor Lysaker – Asker er det største enkelttiltaket som ble ferdigstilt i perioden. De siste årene er det bygging av nytt dobbeltspor Oslo – Ski som er den største enkeltkostnaden.

3 Måloppnåelse

3.1 Generelt

I Byvekstavtalen er det lagt til grunn et mål om at veksten i persontransporten skal tas med kollektivtrafikk, sykling og gange. En justert målformulering og nye føringer for måle-metodikk ble fastsatt etter at forhandlingene ble avsluttet, jf. brev av 8. juni 2020 til de ni største byområdene. Følgende mål skal legges til grunn i det videre arbeidet med Byvekstavtalen: *I byområdene skal klimagassutslipp, kø, luftforurensing og støy reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange.*

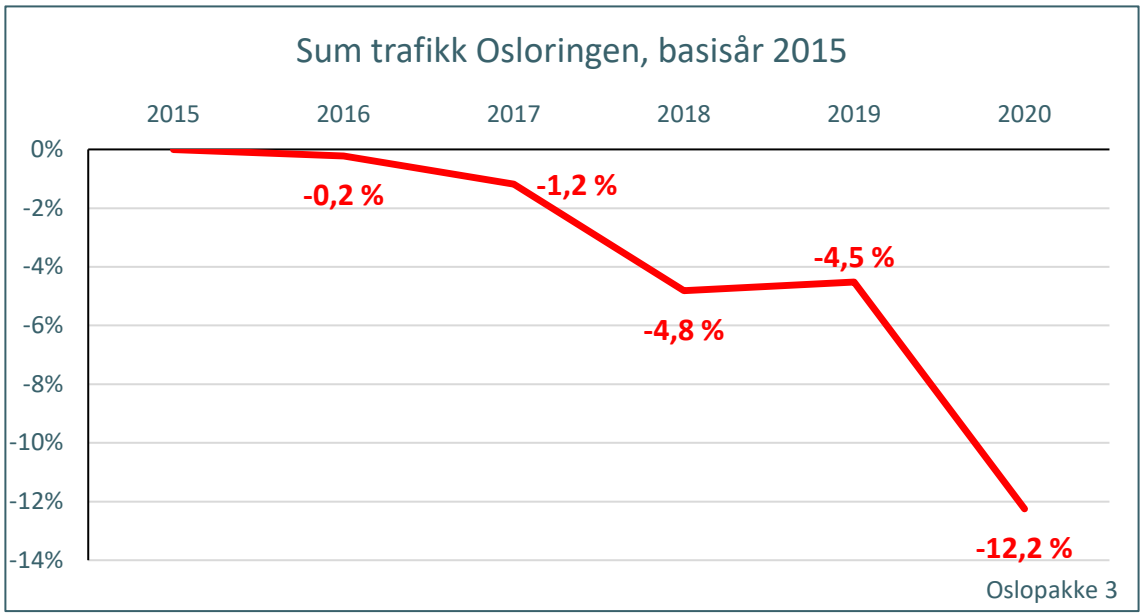
Hovedindikatoren i Byvekstavtalen er utvikling for lette kjøretøy i utvalgte tellepunkt i Oslo og Akershus. Indikatoren har referanseår 2018. 3 års glidende gjennomsnitt kommer først i 2021. Utviklingen i biltrafikk for 2020 er sterkt preget av koronapandemien.



Figur 2: Trafikkindeks lette kjøretøy.

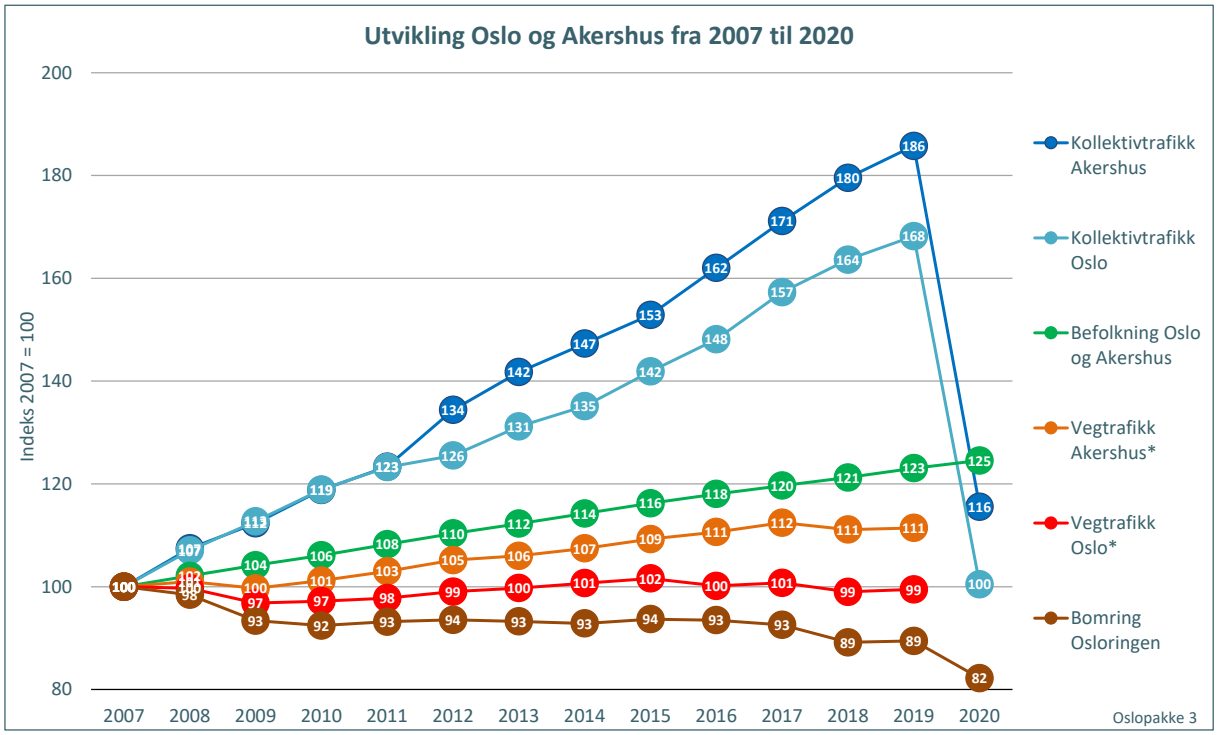
Staten og Viken fylkeskommune legger til grunn at nullvekstmålet gjelder samlet for Oslo og Akershus. Oslo kommune har vedtatt et enda mer ambisiøst mål om å redusere biltrafikken i Oslo med 20 % i løpet av bystyreperioden (2019-2023) og med en tredjedel innen 2030, sammenlignet med år 2015. Det vurderes en rekke virkemidler og tiltak som kan bidra til å nå dette målet. Revidert avtale 2016 for Oslopakke 3 med endringer i bompengesystemet og økt satsing på kollektivtrafikk, sykkel og gange er et vesentlig bidrag. Andre virkemidler er knyttet til blant annet parkeringspolitikk og arealbruk.

Partene er enige om å rapportere på et mål om 15 % nedgang i trafikken samlet over bomsnittene i Oslopakke 3 for 2019 sammenlignet med 2015. Ved utgangen av 2020 er biltrafikken over Osloringen redusert med 12,2 %. Figur 6 viser betydelig reduksjon ved innføring av trinn 1 i bomsystemet oktober 2017. Den kraftige reduksjonen i 2020 skyldes i hovedsak koronapandemien.



Figur 3: Trafikkutvikling for biltrafikk over Osloringen fra år 2015.

Den historiske utviklingen fra 2007 vist i figur 4 viser at koronapandemien har hatt stor betydning på både bil- og kollektivtrafikken i 2020.



Figur 4: Utvikling i befolkning, kollektiv- og veitrafikken i Oslo og Akershus 2007-2020.
Kilder: Ruter, Fjellinjen og SSB.
** Statens vegvesen har ikke beregnet tall for veitrafikk (trafikkarbeid) i Akershus og Oslo i 2020.*

3.2 Måloppnåelse 2020

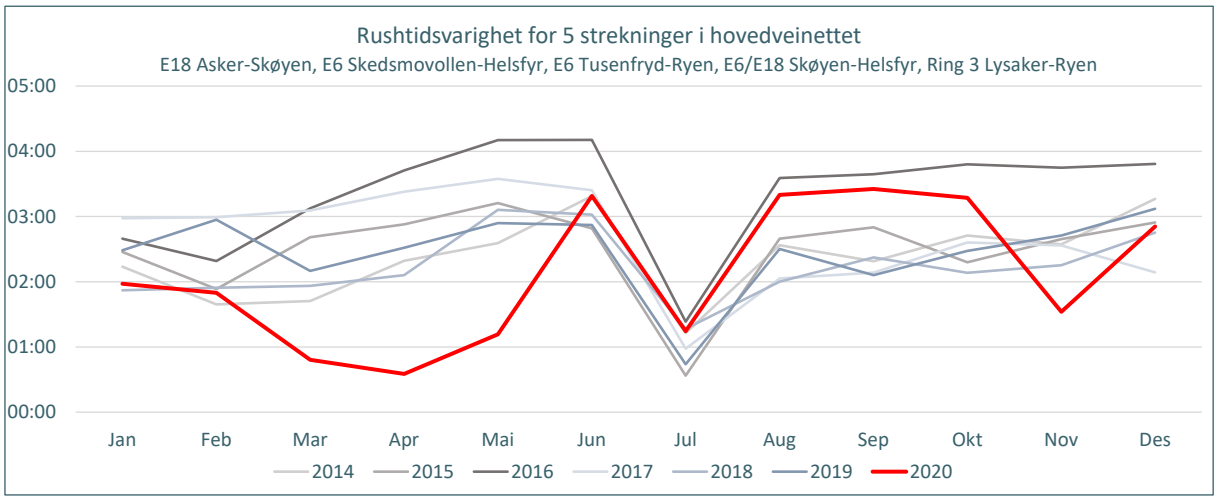
3.2.1 God fremkommelighet for alle trafikantgrupper

Tabell 4: Måloppnåelse for god fremkommelighet for alle trafikantgrupper i 2020.

Mål / indikator		2019	2020	Endring 2019 – 2020
Personbil og næringstrafikk	Hastighet i rush på hovedveinettet (km/t) Rushtidsvarighet (timer:minutt)	53,4 02:06	47,8 03:25	-10,5 % 62,9 %
Kollektivtrafikk	Reisehastighet i rush inkl. oppholdstid (km/t) - Regionbuss - Bybuss - Trikk	 27,6 16,6 15,5	 30,4 17,3 16,7	 10,0 % 3,9 % 7,8 %
Gang og sykkel	Nye sykkelanlegg i Oslo og Akershus (km)	23,1	18,4	18,4

Personbil og næringstrafikk

Indikatoren for fremkommelighet for personbil og næringstrafikk benytter data for september måned. Hastighet og rushtidsvarighet i hovedveinettet har variert mye i løpet av 2020 på grunn av blant annet koronapandemien og rehabilitering av Vålerenga-tunnelen. Variasjonen over året i 2020 avviker i stor grad fra tidligere år, så sammenligning mot tidligere år har liten verdi. Til tross for noe redusert trafikk i morgenrushet på grunn av koronapandemien i 2020, har hastigheten i rush blitt redusert og rushtidsvarigheten økt i september 2020. Det skyldes i hovedsak rehabilitering av Vålerenga-tunnelen som har påvirket hastigheten på flere delstrekninger.



Figur 5 Variasjon i rushtidsvarighet pr måned, 2020 har vært er et unormalt år, hvor korona-pandemien gav betydelig lavere rushtidsvarighet på våren og i november, mens rehabilitering av Vålerengatunnelen ga betydelig økt rushtidsvarighet i august, september og oktober.

Kollektivtrafikk

Ny teknologi for kjøretidsregistreringer ble tatt i bruk fra juli 2019. Data fra nytt system er ikke tilgjengelig enda, og en del linjer mangler derfor data for hele eller deler av 2020. Linjene på Romerike mangler data for hele 2020 og Asker og Bærum for andre halvår. I tillegg har alle el-busser ny teknologi, og Oslo-linjer der noen av avgangene kjøres av el-busser mangler også delvis data.

Selv om de aller fleste linjer har økt hastigheten fra i fjor, vil dette ikke i like stor grad vises igjen når gjennomsnittene beregnes. Det skyldes at linjene som det mangler data for er linjer med hastigheter over snittet, og når de da mangler trekkes gjennomsnittet ned.

Hastigheten for sum alle driftsarter i 2020 er beregnet til 22,9 km/t eks. oppholdstid på holdeplasser og 18,9 km/t inkl. oppholdstid. Generelt har hastighetene økt noe fra 2019 til 2020. Det skyldes i hovedsak koronapandemien som har ført til mindre trafikk, og da særlig at det har vært færre som har kjørt bil til jobb som følge av utstrakt bruk av hjemmekontor. Oppholdstiden på holdeplasser har også gått ned, ca. 15 %, pga. færre reisende med kollektivtrafikken.

Andre forhold har også hatt innvirkning på hastigheten. Det er mest som trekker ned, men også noe som virker i positiv retning:

- Trikk
  - Kjelsåsbanen åpnet igjen i slutten av april. Det har ført til noe høyere snitthastighet for de berørte linjene.
  - Det har vært oppgraderingsarbeid i Thorvald Meyers gate hvor trikkene hadde omkjøring via Trondheimsveien og ikke kjørte gjennom sentrum. Det ga høyere hastighet i ombyggingsperioden.
  - Da Bjørvika ble åpnet for trikk fikk linje 13 og 18 noe endret trasé som påvirket hastigheten. Det har gjort at hastigheten for linje 13 har gått noe opp og tilsvarende noe ned for linje 18.
- Bybuss
  - Veiarbeider ved Majorstua, Frogner plass, Kjelsåsplatået og Solli plass, har i perioder gitt økte forsinkelser.
  - Kollektivfeltet i Bygdøy allé for vestgående trafikk ble gjort om til sykkelfelt. Bussene måtte da kjøre i samme felt som privatbilene, og det skapte til dels store forsinkelser.
  - Forsinkelser i Vika-området som følge av mye kø i, og etter hvert stenging av, Bygdøy allé for biltrafikk. Det har ført til større press i området rundt. Stenging av Løkkeveien har hatt samme effekt.
  - Rehabilitering av Vålerengatunnelen gjorde at biltrafikken flyttet seg til veiene rundt, og særlig linje 32 ble påvirket av det.
  - Omkjøring i forbindelse med ny holdeplass ved Tollboden. Dette medførte også ekstra utfordringer da trikketraséen gjennom Bjørvika åpnet, og buss og trikk til tider skapte framkommelighetsproblemer for hverandre.
  - Byggingen av nye Bispegata og omkjøring i Gamlebyen førte til lavere hastighet for bussene i området. Trafikken gjennom Bjørvika ble også påvirket av det.
- Regionbuss
  - Veiarbeidene i Ski var ferdige og har gitt bedre framkommelighet.

Gange og sykkel

I Akershus er det ferdigstilt 8,9 km gang- og sykkelvei langs fylkesveier i Akershus. Blant annet følgende prosjekter er ferdigstilt fv. 1356 Kolåsveien (0,3 km), fv. 120 Hektnersletta – Grinitajet (2,2 km), fv. 167 Marie Lilleseths vei. (1,5 km), fv. 278 Garderveien (1,8 km) og fv. 169 Fjellsrud – Stensrud (3,1 km). I tillegg er 2,2 km sykkelvei reasfaltert i 2020.

I Akershus har Statens vegvesen ferdigstilt 1,22 km nytt anlegg langs E18 Prof. Kohts vei mellom Markalléen og Gamle Drammensvei.

I Oslo har Statens vegvesen ferdigstilt resterende 0,15 km gang- og sykkelanlegg langs E18 Munkedamsveien-Rådhusplassen (Dr. Mauds gate), 0,15 km ble åpnet i 2019. I tillegg har det vært gjennomført oppgraderinger langs E18 Mosseveien bak Shell stasjonen på 0,25 km, E18 Dronning Eufemias gate 1,6 km (0,8 km tosidig) og E18 Langkaigata 0,5 km (0,25 km tosidig).

Figur 6: Sykkelfelt i Akersbakken ved Uelands gate, kilde Bymiljøetaten.

Oslo kommune har bygd 8,1 km ny infrastruktur i 2020, blant annet sykkelfelt i Rødtvetveien mellom Sletteløkka – Dr. Londons vei, sykkelfelt i Refstadveien mellom Årvollveien – Brobekkveien, sykkelfelt i Treschows gate mellom Bentsebrugata – Sandakerveien og sykkelfelt i Suhms gate mellom Jacob Aalls gate – Gydas vei. Bymiljøetaten har i tillegg oppgradert 2,9 km på eksisterende anlegg, blant annet sykkelfelt i Ytre ringvei mellom Stordamveien - Solbergliveien.

Tabell 5: Antall km sykkelanlegg – riksvei/fylkesvei (Oslo og Akershus) og kommunal vei Oslo. Kilde: Statens vegvesen, Oslo kommune

	2020	
	Nye anlegg	Oppgradert
Akershus (riksvei)	1,2	-
Akershus (fylkesvei)	8,9	2,2
Oslo (riksvei)	0,2	2,4
Oslo (kommunal vei)	8,1	2,9
Sum	18,4	7,5

3.2.2 Ta veksten i persontransport med kollektivtransport, sykkel og gange

Tabell 6: Måloppnåelse for ta veksten i persontransport med kollektivtransport, sykkel og gange i 2020.

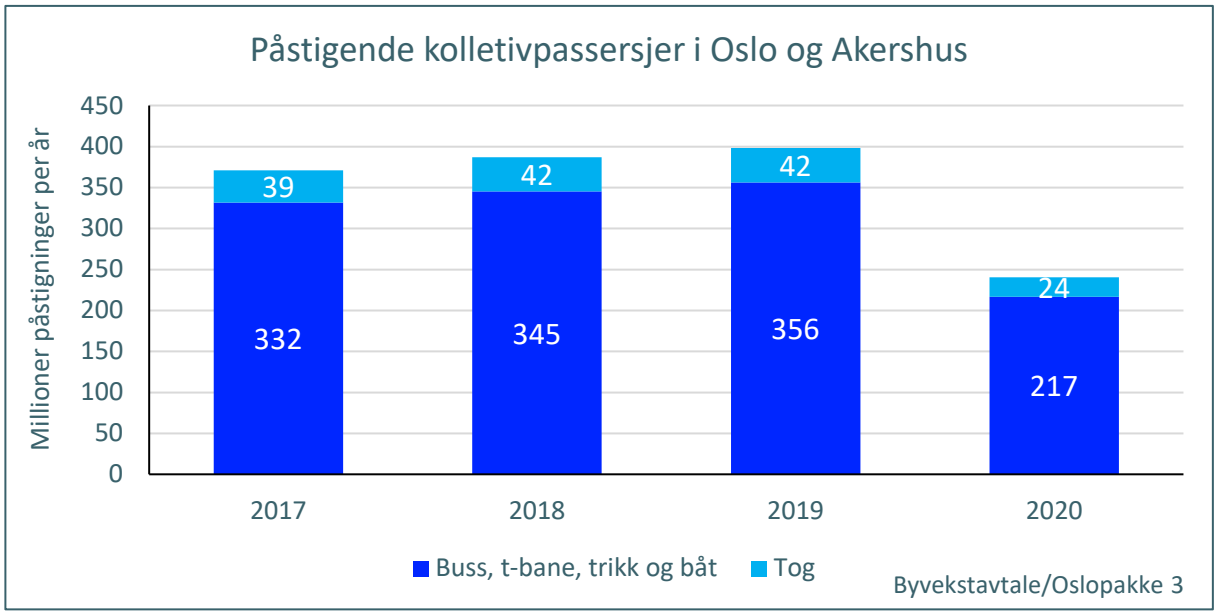
Mål / indikator		2019	2020	Endring 2019 – 2020
Kollektivtrafikk (mill. påstigende)	Oslo Akershus Sum	297 101 398	178 63 240	-40,3 % -37,8 % -39,6 %
Veitrafikk alle fra trafikkindeks (mill. kjøretøy-km)	Oslo Akershus Sum	3 659 5 609 9 268	n/a[1] n/a[1] n/a[1]	
Veitrafikk lette kjøretøy fra RVU (mill. kjøretøy-km)	Oslo Akershus Sum	n/a[1] n/a[1] n/a[1]	n/a[1] n/a[1] n/a[1]	
Byindeks	Tellepunkt Oslo og Akershus	[2]	[2]	-6,9 %
Bompasseringer /døgn (ÅDT én retning)	Osloringen mot sentrum[3] Bærumssnittet (bygrense) Sum[3]	233 523 64 471 297 994	214 895 58 005 272 900	-8,1 % -10,0 % -8,5 %
Bompasseringer /døgn (ÅDT)	Indre ring (toveis) Osloringen (toveis) Bygrensen (mot sentrum) Sum		371 708 428 593 164 641 964 942	
Andel elbiler i bomsystemet	Andel i bomsystemet for Oslo og Bærum	21,1 %	22,9 %	+1,9 %-poeng
Reisemiddelfordeling for bosatt i Oslo og Akershus (15 år +) på hverdager (Ruter)	Kollektiv Gange Sykkel Bil	29 % 22 % 5 % 44 %	19 % 28 % 6 % 46 %	-10 %-poeng + 6 %-poeng + 1 %-poeng + 2 % poeng
Reisemiddelfordeling for bosatt i Oslo og Akershus (13 år +) på ukedager (RVU)	Kollektiv Gange Sykkel Bil Bilpassasjer Annet	23,5 % 24,0 % 4,6 % 38,5 % 8,1 % 1,3 %	n/a[1] n/a[1] n/a[1] n/a[1] n/a[1] n/a[1]	

1. *Statens vegvesen har ikke levert data for indikator.*
2. *Absolutte tall for byindeksen gir ikke mening over et lengre tidsperspektiv og tallene vises ikke. Tallene vil variere for hvert år avhengig av oppetid i tellepunktene for to påfølgende år.*
3. *På grunn av endringene i bomsystemet 1. juni 2019 er ikke tallene helt sammenlignbare med 2020, endringen er beregnet for de bomstasjonene som er sammenlignbare.*

Kollektivtrafikk

Totalt var det 240 millioner påstigninger på transportmiddel i Ruters nettverk i Oslo og Viken i 2020. Det er 158 millioner færre reiser enn i 2019, en nedgang på 40 prosent. Dette skyldes de restriktive tiltakene som har vært satt i verk i forbindelse med koronapandemien, og reiseråd om unngå å reise kollektivt med mindre reisen er nødvendig.

Som i 2019, er det også i 2020 buss som har flest passasjerer, med 118 millioner påstigninger (-35 %). Deretter kommer T-banen med 74 millioner (-38 %), tog 24 millioner (-44 %) og trikk 22 millioner (-58 %). Båt hadde 2,6 millioner påstigninger, en nedgang på 40 %.



Figur 7: Påstigende kollektivpassasjerer siden 2017.

Både Vy og Ruter økte tilgjengelig kapasitet i 2020 i forhold til 2019. Ruter hadde en økning på 11 % i plass-km, mens Vy økte sin setekapasitet med om lag 3 % på Østlandet. Hovedgrunnen til at det er så stor økning i kapasitet hos Ruter, er metodeendring på rapportering av plass-km. på regionbuss. Tidligere er verdien beregnet, men i 2020 er det rapportert faktiske tall, og dermed blir det et metodebrudd. Det har reelt vært en økning i kapasitet, men ikke så stor som tallet viser. For både bybuss og t-bane er det registrert økt antall plass-km. På grunn av kommunesammenslåingen av Asker med Hurum og Røyken, har Ruter også arvet en del busslinjer. I tillegg er det også noen regionbusser som før ble kjørt av singelbusser som nå kjøres av leddbusser.

Veitrafikk

Trafikkarbeid lette kjøretøy basert på RVU

Statens vegvesen har foreløpig ikke levert tall for utviklingen i trafikkarbeidet (kjøretøykilometer) basert på data fra RVU. Det er uvisst når dette vil foreligge.

Trafikkarbeid alle kjøretøy basert på veitrafikkindeks

Trafikkarbeidet som tidligere er benyttet i Oslopakke 3 var beregnet på bakgrunn av veitrafikkindeks og beregninger av hvor stor andel av trafikkarbeidet som foregår på kommunalt veinett. Statens vegvesen har ikke levert tall for 2020 og ønsker ikke å følge opp denne indikatorene videre på grunn av stor usikkerhet i tallene.

Biltrafikkindeks lette kjøretøy

Biltrafikkindeks for lette kjøretøy er hovedindikator i Byvekstavtalen. Nullvekstmålet måles ved at trafikkutviklingen vurderes på et treårs glidende gjennomsnitt, det kommer først i 2021 siden referanseår er 2018. Måloppnåelsen gjelder avtaleperioden sett under ett.

Tabellen nedenfor viser biltrafikkindeksen for hvert år sammenlignet og totalt for 2020 mot år 2018.

Tabell 7: Biltrafikkindeks lette kjøretøy, referanseår 2018.

	2018-2019	2019-2020	2018-2020
Biltrafikkindeks lette kjøretøy	-0,3 %	-6,9 %	-7,1 %

Bompasseringer

Endringene i bomsystemet 1. juni 2019 gjør at trafikktallene for 2019 ikke er helt sammenlignbare med 2020. Endringen i trafikk fra 2019 til 2020 er kun beregnet for de bomstasjonene som er sammenlignbare og hvor trafikken er registrert i hele 2019 og 2020.

De sammenlignbare bomstasjonene for Osloringen og Bygrensen mot Bærum viser om lag 8,5 % lavere trafikk i 2020 sammenlignet med 2018. Reduksjonen skyldes i hovedsak koronapandemien.

Fra 2021 endres indikatorene til å gjelde trafikk mot sentrum over hele bygrensen, toveis trafikk i Osloringen og toveistrafikk i Indre ring. 2020 er første år med fullstendige tall for disse snittene og er vist i tabell 6.

Elbiler

I 2019 utgjorde elbiler 21,1 % av alle bompasseringer (sum tunge og lette kjøretøy) i sum alle bomstasjoner, hvis det kun ses på lette kjøretøy utgjorde elbilene en andel på 22,7 %.

I 2020 utgjorde elbiler 22,9 % av alle bompasseringer (sum tunge og lette kjøretøy) i sum alle bomstasjoner, hvis det kun ses på lette kjøretøy utgjorde elbilene en andel på 24,7 %. Elbil-andelen i 2020 er noe påvirket av koronapandemien som trolig har medført litt lavere andel som følge av mer bruk av hjemmekontor og færre arbeidsreiser.

Reisemiddelfordeling

Alle dager basert på RVU

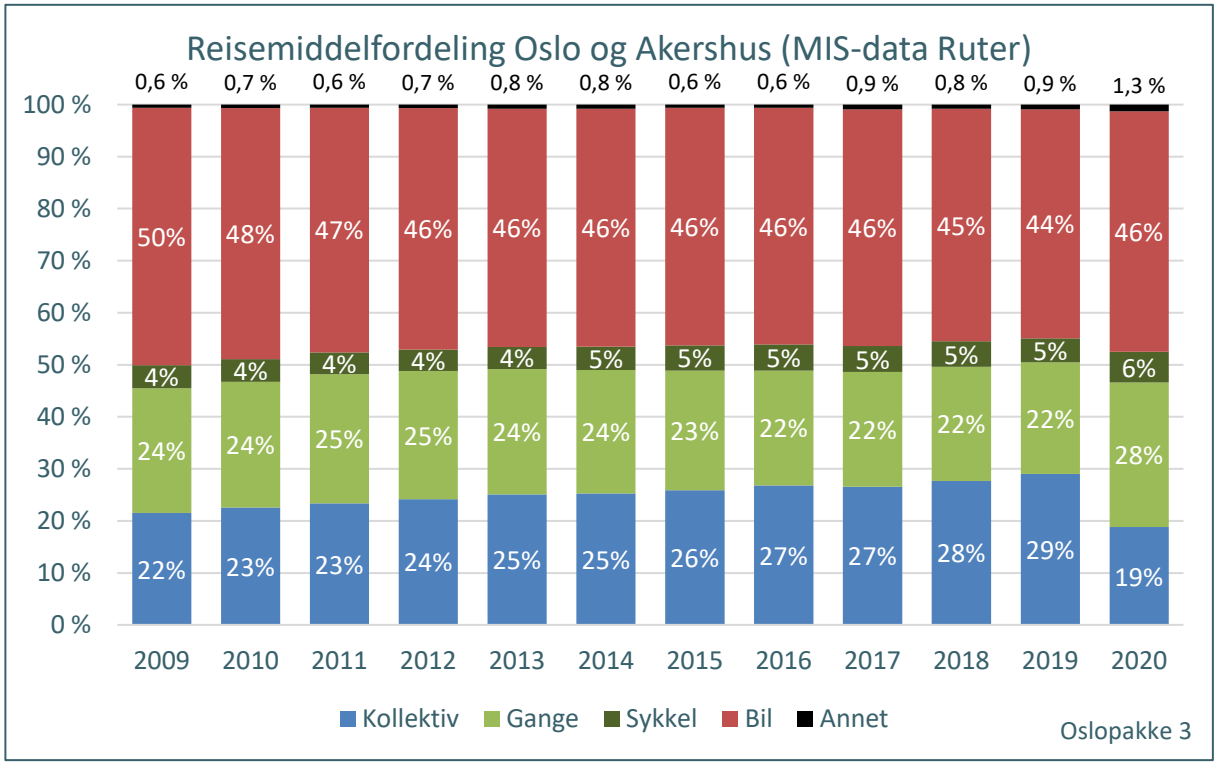
Statens vegvesen har foreløpig ikke levert tall for reisemiddelfordeling i 2020 basert på data fra RVU. Det er uvisst når dette foreligger.

Hverdager basert på MIS-data fra Ruter

MIS-data fra Ruter kartlegger kun hverdager, og det er personer mellom 15 og 89 år som intervjues. Der reisemiddel er bil, registreres det om reisen skjer som sjåfør eller passasjer. Etter kommunesammenslåingene er hele nye Asker og Aurskog-Høland med i grunnlaget.

Antall respondenter (uvektet) i 2020 var 18.495. Svarprosenten er på ca. 7,2 % av alle telefonnummer benyttet (22,1 % nekt og 70,7 % diverse). Antall reiser registrert i 2020 var 44.243 (uvektet).

Koronapandemien har ført til endrede reisevaner, og det vises tydelig i reisemiddel-fordelingen for 2020. Kollektivandelen har gått markant ned mens de andre reisemidlene har økt, særlig gange som har hatt den største veksten. Samtidig vet vi at den totale mobiliteten i samfunnet også har gått betydelig ned dette året slik at en økt andel i fordelingen ikke nødvendigvis betyr økning i antall reiser.



Figur 8: Reisemiddelfordeling i Oslo og Akershus fra 2009, kilde MIS-data Ruter.

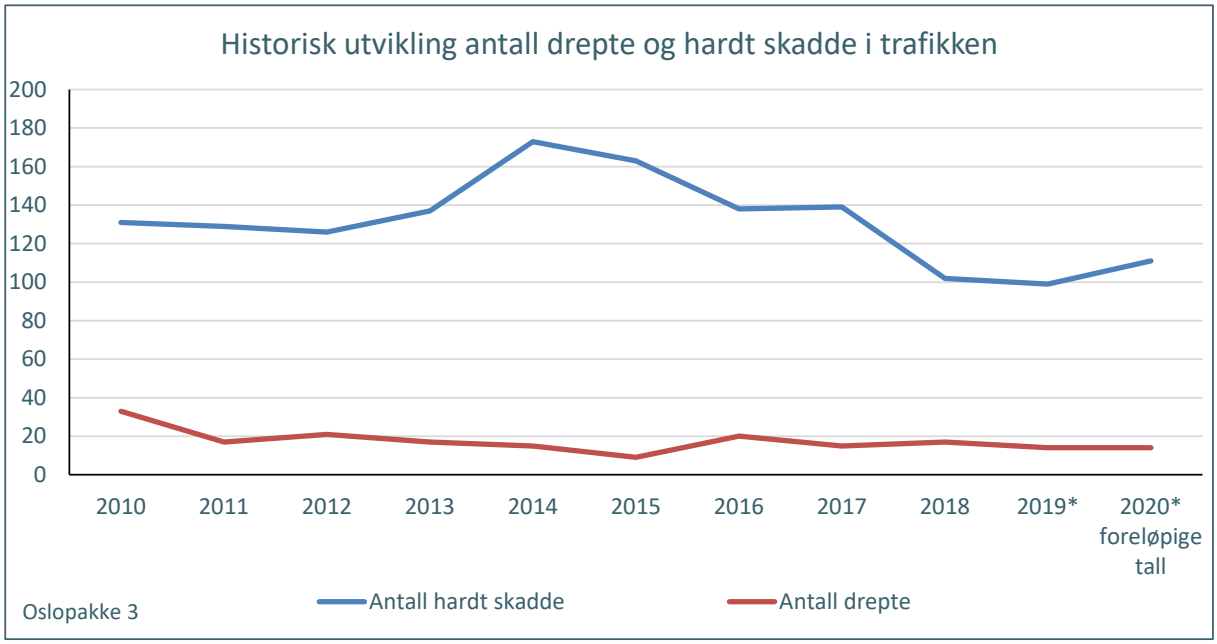
3.2.3 Sikkert og universelt utformet transportsystem

Tabell 8: Måloppnåelse for sikkert og universelt utformet transportsystem i 2020, kilde SSB for veitrafikken, Jernbanedirektoratet for jernbanen og Ruter for egne traséer for trikk og T-bane.

Mål / indikator		2019	2020	Endring 2019 – 2020
Trafikksikkerhet alle transportformer	Antall hardt skadde	99	111	+12,2%
	Antall drepte	14	14	-

Tallene for 2019 er oppdatert til offisielle tall og ikke foreløpig tall som ble rapportert i forrige handlingsprogram. Utvidelse av Aurskog-Høland med Rømskog og Asker med Røyken og Hurum gir et brudd i statistikken, siden SSB rapporterer skadde og drepte på kommune-nivå. Det er derfor valgt å justere tallene for 2019 også til ny kommuneinndeling for sammenligning mot 2020. For 2019 medfører ny kommuneinndelingen 6 flere hardt skadde. Tallene for 2020 er foreløpige og er tatt ut 10. mars 2021.

Tabellen viser samlet antall hardt skadde og drepte i veitrafikken samt jernbanen og egne traséer for trikk og T-bane. Tilfeldig variasjon vil ha stor betydning når man ser på endring fra et år til et annet og kan gi store prosentvise endringer på grunn av små tall. Faktisk utvikling kommer bedre til syne i en lengre tidshorisont.



Figur 9: Historisk utvikling i antall drepte og hardt skadde i trafikken i Oslo og Akershus.

** utvidet område pga. utvidelse av Aurskog-Høland med Rømskog og Asker med Røyken og Hurum*

Tallene for 2020 viser en foreløpig økning i antall hardt skadde, det gjelder i hovedsak ulykker i veitrafikken (foreløpige tall for 2020 er pr 10. mars 2020). Det må forutsettes at tallene blir endret når offisielle tall for 2020 foreligger.

3.2.4 Attraktivt kollektivtilbud

Tabell 9: Måloppnåelse for attraktivt kollektivtilbud i 2020.

Mål / indikator		2019	2020	Endring 2019 – 2020
Punktlighet i rush	T-bane	69 %	83 %	+15 %-poeng
	Bybuss (utvalgte)	45 %	54 %	+9 %-poeng
	Trikk	48 %	65 %	+18 %-poeng
	Tog	80 %	89 %	+9 %-poeng
Innbyggernes tilfredshet med kollektivtilbudet		74 %	77 %	+3 %-poeng
Brukertilfredshet med kollektivtilbudet		97 %	Ikke målt i 2020	-

Punktlighet

Bane Nor rapporter punktlighet under 4 minutters forsinkelse, mens Ruter rapporter på 3 minutters forsinkelse. For alle driftsarter gjelder forsinkelse ved passering Jernbanetorget / Oslo S i rushperioder.

Punktligheten hos Ruter har gått betydelig opp i 2020. For buss og trikk skyldes dette i all hovedsak mindre biltrafikk som følge av koronapandemien. Det har også vært veldig mange færre reisende enn tidligere, noe som gjør at oppholdstiden på holdeplass/stasjon har gått ned. Dette bidrar i noen grad til bedre punktlighet for buss og trikk, mens det er hovedårsaken til økt punktlighet for T-banen.

Bane NOR forklarer den forbedrede punktligheten i 2020 med blant annet at det har blitt kjørt tog med færre passasjerer pga. koronapandemien og det var en mild og snøfattig november og desember i 2020.

Tilfredshet

Innbyggernes tilfredshet med kollektivtilbudet i regionen er økt med 3 %-poeng til tross for koronapandemien. Brukertilfredshet som måles ombord er ikke registrert i 2020 på grunn av koronapandemien.

3.2.5 Bidra til bedre miljø og by- og tettstedskvalitet

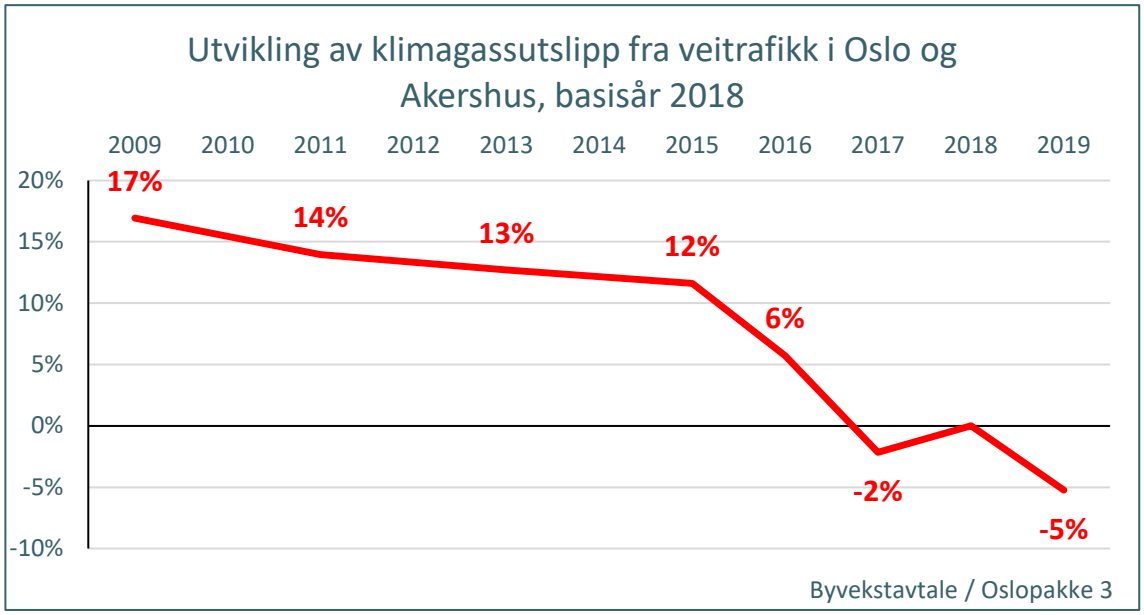
Klimagassutslipp fra veitrafikk

Tabell 10: Klimagasser fra veitrafikk Oslo og Akershus 2009-2019 (1 000 tonn CO_2-ekvivalenter). Kilde: Miljødirektoratet, datert 19. februar 2021.

	2009	2011	2013	2015	2016	2017	2018	2019	Endring 2018-2019
Akershus	1171	1139	1125	1116	1058	980	1006	951	-5,5 %
Oslo	734	718	711	703	665	615	624	594	-4,8 %
Totalt	1905	1857	1836	1818	1722	1594	1629	1544	-5,2 %

Nye tall for klimagassutslipp gjengis sammen med historiske data i tabell 10. Det bemerkes at siste tall gjelder for 2019 (ikke 2020) og at de historiske tallene for 2018 og eldre er noe endret i forhold til tidligere handlingsprogram. Miljødirektoratet har i sin statistikk beregnet klimagassutslipp for dagens kommuneinndeling. For Akershus gjelder tallene sum av alle Akershus kommuner inkludert Rømskog i Aurskog-Høland samt Røyken og Hurum kommuner i Asker.

Personbiler har noe større reduksjon enn busser, varebiler og tunge kjøretøy fra 2018 til 2019. Reduksjonen for personbiler skyldes i hovedsak økning i andelen elbiler. For busser, tunge kjøretøy og varebiler skyldes reduksjonen i stor grad økt innblanding av biodrivstoff. For busser har også introduksjon av elektriske busser betydning.



Figur 10: Utvikling i klimagassutslipp fra veitrafikken i Oslo og Akershus sammenlignet mot 2018.

Lokal luftforurensning – NO_2 og PM_{10}

Tabell 11: Årsmiddel (µg/m³) for NO_2 (år). Grenseverdi i forurensningsforskriften er 40 µg/m³. Nasjonalt mål ble endret fra 40 til 30 µg/m³ oktober 2020.

	2019	2020	Endring 2019-2020
Smestad	29	23	-20,7 %
Manglerud	35	24	-31,4 %
Kirkeveien	21	16	-23,8 %
Bygdøy allé	32	23	-28,1 %
Hjortnes	35	24	-31,4 %
Alna senter	39	21	-46,2 %

Tabell 12: Årsmiddel (µg/m³) for PM_{10} (år). Grenseverdi i forurensningsforskriften er 25 µg/m³. Nasjonalt mål er 20 µg/m³.

	2019	2020	Endring 2019-2020
Smestad	15	15	-
Manglerud	19	20	5,3 %
Kirkeveien	14	12	-14,3 %
Bygdøy allé	19	15	-21,1 %
Hjortnes	22	20	-9,1 %
Alna senter	18	21	16,7 %

De seneste årene har årsmiddelkonsentrasjonen for NO_2 vist en jevn, nedadgående trend ved alle de seks aktuelle målestasjonene. 2019-2020 følger den samme trenden som året før med reduksjoner i gjennomsnitt 30 %. Den raske utskiftningstakten av personbiler til kjøretøy med elektrisk drivlinje har stor betydning for den positive trenden, ettersom eksosutslipp er den helt dominerende kilden til NO_2. Innfasing av tyngre kjøretøy med katalytisk rensing av dieseleksos trekker også i riktig retning.

PM_{10} er også noe redusert de senere årene, men følger ikke den samme tydelige nedadgående trenden som NO_2. Nivåene for 2020 er da heller ikke signifikant lavere enn i 2019. Siden PM_{10} avhenger mer av blant annet meteorologiske forhold og mindre av eksosutslipp vil nivået sannsynligvis kunne fortsette å fluktuere i årene som kommer.

Grenseverdiene for årsmiddel i forurensningsforskriften er overholdt for både NO_2 og PM_{10} ved samtlige målestasjoner i 2020. Disse grenseverdiene gjelder all utendørs luft, og er juridisk bindende.

Nasjonale mål er helsebaserte og angir et langsiktig nasjonalt ambisjonsnivå for lokal luftkvalitet og er fastsatt av regjeringen. Nasjonalt mål for NO_2 ble i oktober 2020 innskjerpet fra 40 til 30 µg/m³. Med de betydelige forbedringene vi har sett i konsentrasjonene av nitrogenoksider det foregående året ville også det nye nasjonale målet blitt overholdt.

Svevestøvverdiene (PM_{10}) på målestasjonen ved E6 Alna senter ligger imidlertid marginalt over det nasjonale målet for PM_{10} som er på 20 µg/m³, men grenseverdien (årsmiddel) er overholdt. De andre fem stasjonene ligger lavere enn nasjonalt mål også for PM_{10}.

Målestasjonene for lokal luftforurensing hadde samme plassering i 2020 som i 2019.

Støy

Tabell 13: Måloppnåelse for antall personer utsatt for innendørs støy fra riksvei i 2020.

Mål / indikator	2019	2020	Endring 2019 – 2020
Antall personer utsatt for innendørs støy > 38 dB fra riksvei	4213	4165	-1,1 %

Veitrafikkstøy er den største støykilden utendørs, og årsak til nesten 80 % av den totale støyplagen hos befolkningen. Både jevn støy fra høytrafikkerte veier og støytopper ved forbipassering kan være årsak til støyplage, og støy fra veitrafikk kan påvirke både helse og trivsel.

Basert på innrapporterte tiltak etter regelverket i Forurensningsforskriften og prosjekter som følger støyretningslinjen T-1442 i 2020, så var det 20 boliger langs riksvei med totalt 48 personer som hadde over 38 db innendørs i et eller flere rom til støyfølsomt bruk som fikk tiltak i Akershus (17 boliger) og Oslo (3 boliger) i 2020. Dette er 48 personer som har fått det merkbart bedre innendørs.

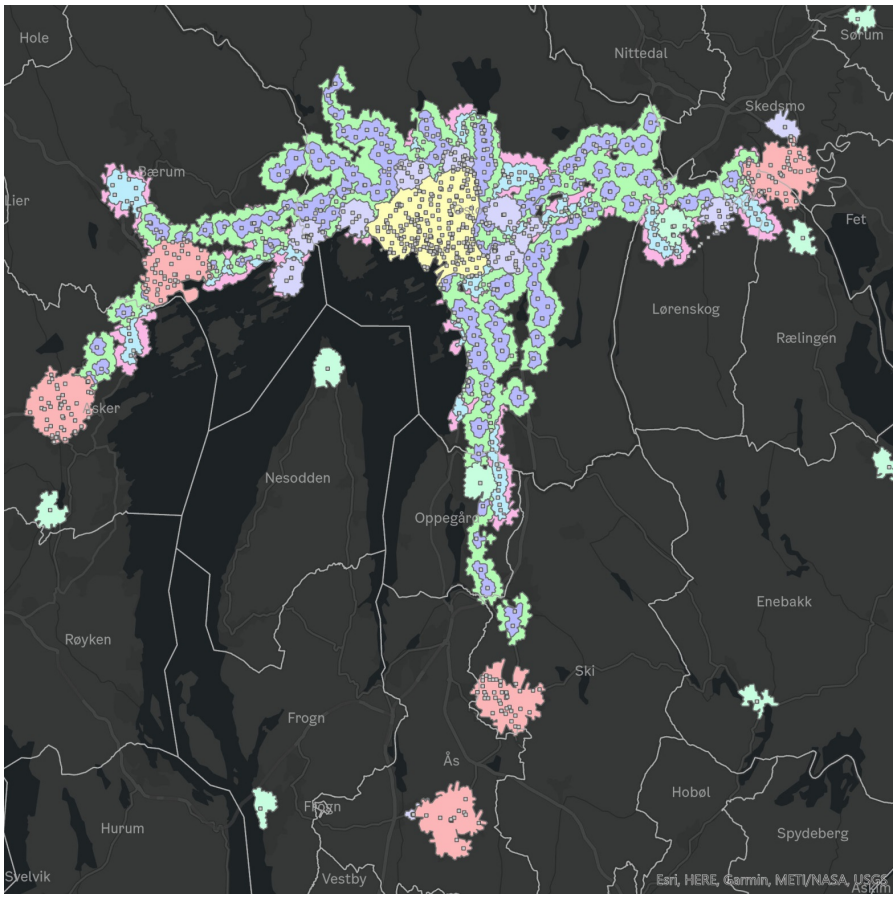
Det er ikke gjort vurderinger av hvilken betydning eventuelt redusert trafikk som følge av koronapandemien har å si for støysituasjonen.

3.2.6 Arealbruk

Indikator for arealbruk rapporteres hvert 2. år med basisår 2017. Dataene er begrenset til avgrensningen av Byvekstavtalen, det vil si at boliger og arbeidsplasser i Rømskog (nå del av Aurskog Høland) og Røyken og Hurum (nå del av Asker) ikke er inkludert.

Beregning av avstand til kun enkelte større sentra eller kollektivknutepunkt kan medføre at utbygging i enkelte områder fremstår som uheldig selv om de ligger nærme andre kollektivknutepunkt. Det er derfor beregnet gjennomsnittlig avstand langs vei basert på beliggenhet til boliger og arbeidsplasser i bydeler og kommuner til nærmeste kollektivknutepunkt. Metodikken er en videreutvikling av indikator for andelen boliger og arbeidsplasser innenfor gangavstand til knutepunkt i Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus[1]. Utvelgelse av knutepunkt er i oppfølgingsarbeidet til den regionale planen basert på planens prioriterte byer og tettsteder samt banestasjoner og holdeplasser for høyfrekvente busstraséer i bybåndet. I forbindelse med beregning av avstand er det supplert med 409 stoppesteder i indre by av Oslo og innenfor de regionale by-sonene, totalt er det benyttet 893 knutepunkt i beregningen av gjennomsnittlig avstand.

Avstand til knutepunkt er beregnet uavhengig av bydel og kommune, det vil si at en bolig/arbeidsplass kan ha nærmeste knutepunkt i en annen kommune enn selve boligen eller arbeidsplassen ligger i.



Figur 11: Knutepunkt i Oslo og deler av Akershus, kilde Plan- og bygningsetaten Oslo kommune.

[1] Se kapitel 3 og vedlegg i indikatorrapport for areal og transport i Oslo og Akershus for videre detaljer [indikatorrapport-oslo-og-akershus_web_des-20.pdf (viken.no)]

Boligens avstand til avtaleområdets større sentra/store kollektivknutepunkter

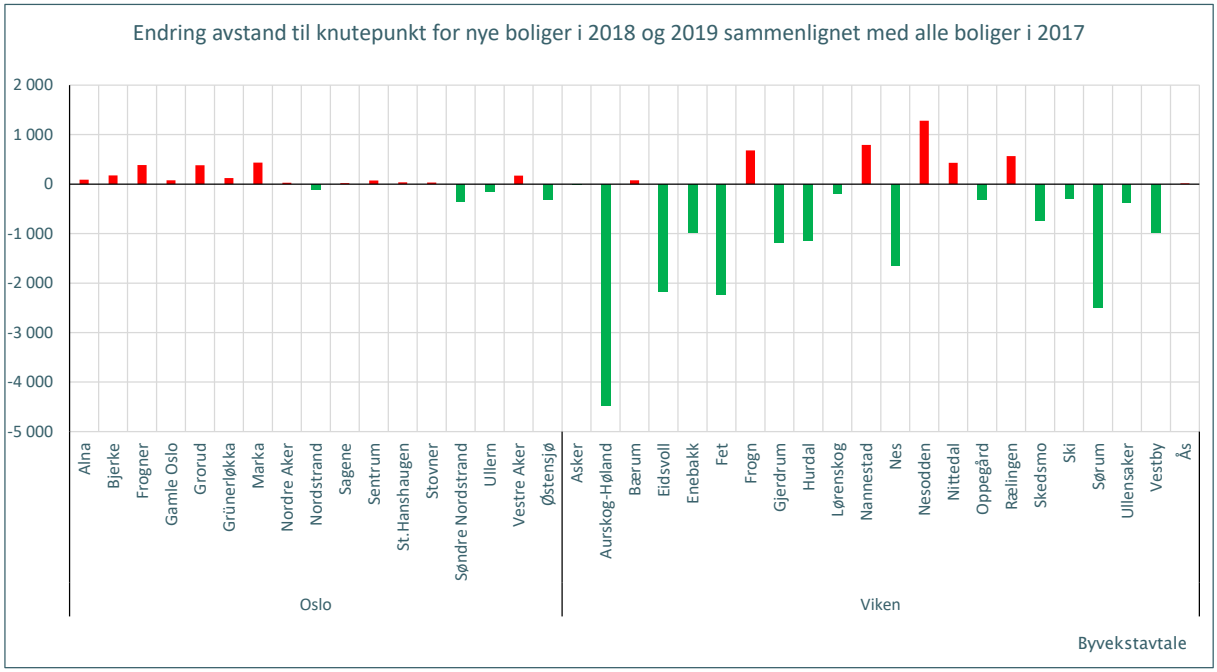
Data er hentet fra matrikkel pr 5.1.2021.

Tabell 14: Avstand for boliger til sentra/kollektivknutepunkter for bydeler og kommuner, meter.

Bydeler/kommuner		2017	Nye i 2018-2019	Endring nye 2018/2019 mot gamle 2017
Oslo	Alna	507	596	90
	Bjerke	429	603	174
	Frogner	300	686	386
	Gamle Oslo	223	300	77
	Grorud	587	970	383
	Grünerløkka	234	357	123
	Marka	5 242	5 675	433
	Nordre Aker	335	362	27
	Nordstrand	522	405	-117
	Sagene	208	227	19
	Sentrum	113	188	75
	St.Hanshaugen	201	236	35
	Stovner	576	609	34
	Søndre Nordstrand	1 110	759	-351
	Ullern	486	343	-143
	Vestre Aker	647	818	171
	Østensjø	639	329	-310
Viken	Asker	1 211	1 204	-7
	Aurskog-Høland	10 785	6 316	-4468
	Bærum	954	1 030	76
	Eidsvoll	4 256	2 078	-2178
	Enebakk	2 992	2 008	-984
	Fet	3 536	1 304	-2232
	Frogn	2 636	3 317	680
	Gjerdrum	2 557	1 377	-1180
	Hurdal	5 613	4 476	-1136
	Lørenskog	527	336	-191
	Nannestad	5 031	5 822	791
	Nes	7 535	5 880	-1654
	Nesodden	4 709	5 991	1281
	Nittedal	3 951	4 382	431
	Oppegård	800	483	-318
	Rælingen	1 201	1 766	564
	Skedsmo	1 659	927	-732
	Ski	1 593	1 294	-299
	Sørum	3 871	1 383	-2487
	Ullensaker	1 655	1 284	-371
	Vestby	6 584	5 603	-982
	Ås	1 662	1 677	15

Tabell 15: Gjennomsnittlig avstand til knutepunkt for nye boliger i 2018 og 2019 sammenlignet med alle boliger i 2017 samlet for Oslo og Akershus, meter.

	2017		Nye 2018-2019		Endring	
	Boliger	Avstand	Boliger	Avstand	Avstand	Relativ, %
Oslo	326 465	421	9 992	385	-36	-8 %
Akershus	243 960	2499	9 711	2127	-372	-15 %
Oslo og Akershus	570 425	1309	19 703	1244	-66	-5 %



Figur 12: Endring gjennomsnittlig avstand til knutepunkt for nye boliger i 2018 og 2019 sammenlignet med alle boliger i 2017 for bydeler i Oslo og kommuner i Akershus, meter.

Av bydeler i Oslo og kommuner i Viken er det flere som har få nye boliger i 2018 og 2019, dette gjelder spesielt marka (8 boliger), sentrum i Oslo (10 boliger) og Hurdal (7 boliger). Få nye boliger kan gi noe tilfeldig variasjon. I sum utgjør nye boliger i 2018 og 2019 kun 3-4 % av sum boliger i 2017.

For Lillestrøm kommune (som består av de gamle kommunene Skedsmo, Fet og Sørum) er gjennomsnittlig avstand for boligene 2362 meter i 2017 og 1057 meter for nye boliger i 2018 og 2019. Det er en reduksjon på 1 305 meter / -55 %.

For Nordre Follo kommune (som består av de gamle kommunene Oppegård og Ski) er gjennomsnittlig avstand for boligene 1 215 meter i 2017 og 714 meter for nye boliger i 2018 og 2019. Det er en reduksjon på 501 meter / -41 %.

Besøks-/arbeidsplassintensive arbeidsplassers avstand til avtaleområdets større sentra/store kollektivknutepunkt

Data er basert på arbeidsplasser i Aa-registeret (Arbeidsgiver- og arbeidstakerregistret) oversendt fra SSB for oktober 2017 og oktober 2019.

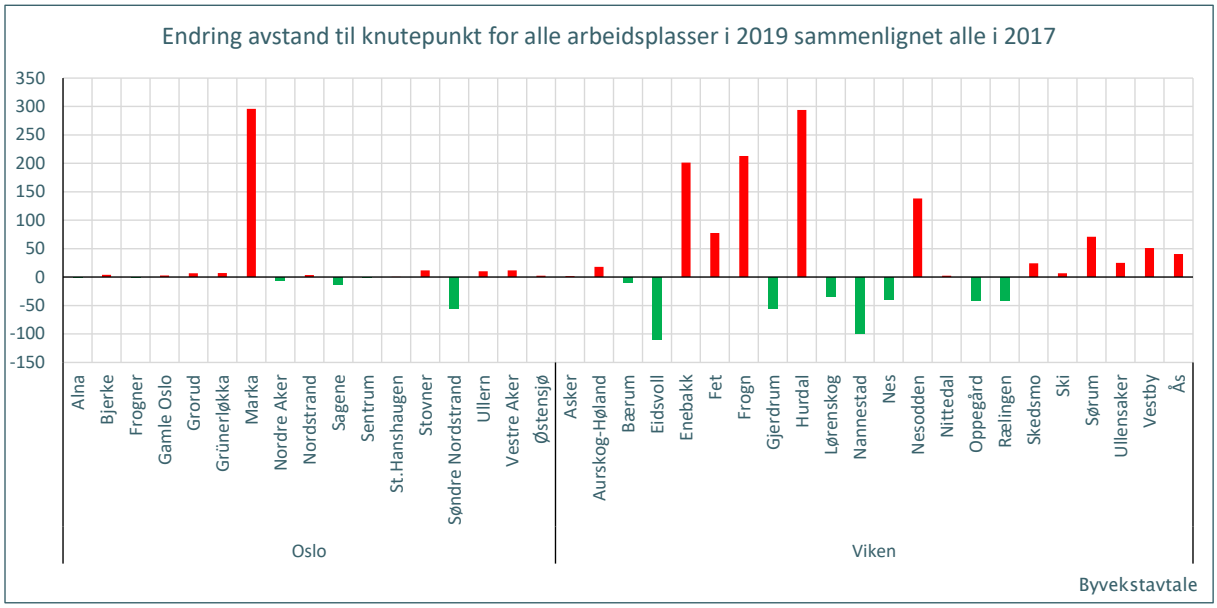
Tabell 16: Avstand for arbeidsplasser til sentra/kollektivknutepunkter, meter.

Bydeler/kommuner		2017	2019	Endring 2019 mot 2017
Oslo	Alna	435	435	0
	Bjerke	442	446	4
	Frogner	239	238	0
	Gamle Oslo	178	181	3
	Grorud	506	513	7
	Grünerløkka	263	270	7
	Marka	3 096	3 392	296
	Nordre Aker	236	231	-5
	Nordstrand	433	436	4
	Sagene	211	198	-13
	Sentrum	144	143	-1
	St.Hanshaugen	167	168	1
	Stovner	485	497	12
	Søndre Nordstrand	1 271	1 216	-55
	Ullern	284	294	10
	Vestre Aker	485	497	12
	Østensjø	484	486	3
Viken	Asker	813	814	2
	Aurskog-Høland	7 830	7 848	18
	Bærum	549	539	-10
	Eidsvoll	3 060	2 951	-109
	Enebakk	5 161	5 363	201
	Fet	2 653	2 730	77
	Frogn	2 281	2 494	213
	Gjerdrum	1 453	1 398	-55
	Hurdal	3 139	3 433	294
	Lørenskog	360	327	-34
	Nannestad	3 789	3 690	-99
	Nes	4 374	4 335	-39
	Nesodden	4 063	4 201	138
	Nittedal	3 283	3 286	2
	Oppegård	773	731	-41
	Rælingen	1 005	964	-41
	Skedsmo	1 506	1 531	24
	Ski	1 033	1 040	7
	Sørum	3 123	3 194	71
	Ullensaker	1 093	1 118	25
	Vestby	3 971	4 022	51
	Ås	1 674	1 715	40

Tabell 17: Gjennomsnittlig avstand til knutepunkt for alle arbeidsplasser i 2019 sammenlignet med alle i 2017 samlet for Oslo og Akershus, meter.

	2017		2019		Endring	
	Arbeids-plasser	Avstand	Arbeids-plasser	Avstand	Avstand	Relativ, %
Oslo	610 385	288	586 569	289	0	-
Akershus	345 972	1514	333 843	1505	-8	-1 %
Oslo og Akershus	956 357	732	920 412	730	-2	-

Som tabellene viser er det kun marginale forskjeller i avstand for arbeidsplasser i 2017 og 2019.



Figur 13: : Endring gjennomsnittlig avstand til knutepunkt for alle arbeidsplasser i 2019 sammenlignet med alle i 2017 for bydeler i Oslo og kommuner i Akershus, meter.

En potensiell feilkilde i dataene er måten arbeidsforhold registreres. SSB henter sine ansatte-data fra Enhetsregisteret som i sin tur henter tall fra NAVs Aa-register, basert på a-ordningen. Rundt 2017 satte NAV inn innsats mot bedrifter for mer nøyaktig registrering av informasjon, blant avsluttede arbeidsforhold. Det er derfor sannsynlighet for at nedjustering i antall ansatte fra 2017 til 2019, i realiteten er mer nøyaktig registrering enn reell nedgang.

I tillegg er det en potensiell feilkilde rundt type ansettelsesform der bedrifter fører ansattstatistikk på vikarer og deltidsansatte, og ved arbeidssted der bedrifter fører ansatte på hovedkontor.

Disse feilkildene kan slå ut på avstandsberegningene.

3.2.7 Parkering

Andel arbeidstakere med fast oppmøtested som har gratis parkeringsplass, disponert av arbeidsgiver

Indikator skal rapporteres hvert 2. år med basisår 2018.

Tabell 18: Andel med gratis parkering hos arbeidsgiver for personer med førerkort og tilgang til bil.

	2018	2019	2020	Endring 2018-2020
Oslo og Akershus	62 %	61 %	n/a	

Statens vegvesen har foreløpig ikke levert tall for gratis parkeringsplass hos arbeidsgiver basert på data fra RVU. Det er uvisst når dette foreligger.

Parkeringsnorm: Antall parkeringsplasser som tillates ved nye besøks- og arbeidsplassintensive virksomheter i ulike områder

Det er tatt utgangspunkt i parkeringsnormer for 2017. Det rapporteres ved endringer i p-norm annethvert år.

Tabell 19: Parkeringsnorm 2017, antall p-plasser for bil pr 100 m^2 utbygging

	Område/knutepunkt	Handel	Kontor
Oslo	Indre by inkl. Skøyen knutepunkt	0,20	0,16
	Tett by inkl. knutepunkt i åpen by[1]	0,54 – 0,90	0,12 – 0,42
	Åpen by	0,91 – 2,45	0,49 – 1,26
Akershus	Asker sentrum (kommuneplan 2018-2030)	0 – 3,33	0 - 1,11
	Sandvika[2] (kommuneplan 2017-2035)	0 – 1,00	0 – 0,25
	Ski (områdeplan ski sentrum)	0 - 1,00	0 - 0,70
	Ås	Ingen parkeringsnorm	
	Lillestrøm (kommuneplan Skedsmo 2015-2026)	0 - 1,00	0 - 0,70
	Jessheim (Byplan 2014)	1,00 – 2,00	0,50 – 1,00

1. Gjelder for følgende knutepunkt: Bryn, Ensjø, Furuset, Grorud stasjon, Hauketo stasjon, Helsfyr, Lysaker stasjon, Majorstuen, Nydalen, Ryen, Sinsen, Smestad, Storo, Ullevål og Økern.
2. Gjelder område med inntil 900 m gangavstand til Sandvika stasjon

Tabell 20: Rapport endring i parkeringsnorm 2019, antall p-plasser for bil pr 100 m^2 utbygging

	Område/knutepunkt	Handel	Kontor
Oslo	Indre by inkl. Skøyen knutepunkt Tett by inkl. knutepunkt i åpen by Åpen by	Ingen endring siden 2017	
Akershus	Asker sentrum	Ingen endring siden 2017	
	Sandvika	Ingen endring siden 2017	
	Ski (kommuneplan 2019-2030)	ingen endring siden 2017	0 - 0,25
	Ås (Områdereguleringsplan Ås sentralområde)	0 - 0,80	0 - 0,80
	Lillestrøm (Kommuneplan 2019-2030)	ingen endring siden 2017	0 - 0,25
	Jessheim	Ingen endring side 2017	

Andel offentlig tilgjengelige parkeringsplasser i avtaleområdets større sentra/store kollektivknutepunkter med tidsbegrensning eller avgift

Indikator rapporteres annethvert år med basisår 2017. Parkeringsdatabasen til Bymiljøetaten og parkeringsregisteret til Statens vegvesen forbedres jevnlig, men det er usikkerhet i tallene.

For knutepunktene i Oslo er det tatt med parkeringsplasser i 500 meter gangavstand fra knutepunktene, utenom Indre by som er en sone for sentrum. For knutepunktene i Viken er det tatt med parkeringsplasser i 2 km avstand fra jernbanestasjonene.

For Viken er ytterligere usikkerhet knyttet til hvilke parkeringsplasser som er tatt med i 2017 og 2019 i ytterkant av 2-km sonen for Sandvika, Ski og Lillestrøm. Det er derfor valgt kun å vise andeler og ikke antall parkeringsplasser.

Tidsbegrensning

Det er kun Oslo som har data for tidsbegrensning i parkeringsdatabasen til Bymiljøetaten, som gjelder for parkeringsplasser på gategrunn. Parkeringsregisteret til Statens vegvesen som Viken benytter, har ikke data om tidsbegrensning.

Tabell 21: Andel av de offentlig tilgjengelige parkeringsplassene som har begrenset parkeringstid (maks 3 timer) for utvalgte knutepunkt.

Knutepunktsoner		2017	2019	Endring 2017 - 2019
Oslo	Indre by	11 %	10 %	-1 %-poeng
	Bryn	7 %	9 %	2 %-poeng
	Ensjø	6 %	6 %	-
	Furuset	0 %	0 %	-
	Grorud stasjon	0 %	0 %	-
	Hauketo stasjon	0 %	0 %	-
	Helsfyr	4 %	3 %	-1 %-poeng
	Lysaker stasjon	0 %	0 %	-
	Majorstuen	19 %	18 %	-1 %-poeng
	Nydalen	0 %	0 %	-
	Ryen	0 %	0 %	-
	Sinsen	1 %	1 %	-
	Skøyen stasjon	5 %	13 %	8 %-poeng
	Smestad	0 %	2 %	2 %-poeng
	Storo	1 %	1 %	-
	Ullevål	0 %	0 %	-
	Økern	0 %	0 %	-

Avgiftsbelagte

Data for Oslo benytter kun parkeringsregisteret til Bymiljøetaten som gjelder for parkeringsplasser på gategrunn. For Viken er det kun benyttet data fra parkeringsregisteret til Statens vegvesen.

Tabell 22: Andel av de offentlig tilgjengelige parkeringsplassene som er avgiftsbelagte for utvalgte knutepunkt.

Knutepunksonert		2017	2019	Endring 2017 - 2019
Oslo	Indre by	64 %	96 %	32 %-poeng
	Bryn	25 %	25 %	1 %-poeng
	Ensjø	71 %	79 %	7 %-poeng
	Furuset	0 %	0 %	-
	Grorud stasjon	0 %	0 %	-
	Hauketo stasjon	0 %	0 %	-
	Helsfyr	49 %	71 %	22 %-poeng
	Lysaker stasjon	44 %	100 %	56 %-poeng
	Majorstuen	95 %	94 %	-1 %-poeng
	Nydalen	0 %	27 %	27 %-poeng
	Ryen	5 %	5 %	-
	Sinsen	1 %	92 %	92 %-poeng
	Skøyen stasjon	27 %	53 %	25 %-poeng
	Smestad	0 %	10 %	10 %-poeng
	Storo	1 %	50 %	48 %-poeng
	Ullevål	0 %	55 %	55 %-poeng
	Økern	0 %	0 %	-
Viken	Asker	98 %	98 %	-
	Sandvika	100 %	99 %	-1 %-poeng
	Ski	95 %	82 %	-13 %-poeng
	Ås	57 %	61 %	4 %-poeng
	Lillestrøm	94 %	90 %	-4 %-poeng
	Jessheim	81 %	74 %	-7 %-poeng

I Oslo er 76 % av all parkering i knutepunktsonene pr 2019 beboerparkering som er en økning fra omtrent 37 % i 2017. Forbedring i databasen til Bymiljøetaten kan være en del av forklaringen på økningen på avgiftsbelagt parkering i perioden, i tillegg til regulering. Cirka 10 % av parkeringsdatabasen er oppdatert eller endret fra 2017 til 2019.

4 Forutsetninger for handlingsprogram 2022–2025

4.1 Økonomiske rammer

Tabell 23 viser økonomiske rammer for handlingsprogramperioden 2022–2025.

Tabell 23: Inntekter i Oslopakke 3 og Byvekstavtalen i perioden 2022–2025, mill. 2022-kr.

Inntekter		2022	2023	2024	2025	Sum 2022-25
Oslopakke 3	Bompenger[1]	2 950	2 800	2 650	2 500	**10 900**
	Billettinntekter / kollektivbidrag	170	170	170	170	**680**
	Vognselskapet bidrag til nytt signalsystem (CBTC)	95	104	174	393	**766**
	Grunneierbidrag	-	87	87	87	**261**
	Kommunale midler Oslo	347	304	324	293	**1 267**
	Fylkeskommunale midler Viken	553	350	228	228	**1 358**
Byvekstavtale	Øvrige programområder inkl. planlegging på rv.	90	90	90	90	**360**
	50/50-Fornebubanen	805	1 341	1 805	1 805	**5 755**
	Kollektiv-, gang- og sykkeltiltak [2].	269	589	589	589	**2 036**
	Stasjon- og knutepunktstiltak jernbanen[3]	23				**23**
	Belønningsmidler	350	350	350	350	**1 398**
	Tilleggsavtale - tilskudd til redusert bompengebelastning og bedre kollektivtilbud	598	598	598	598	**2 392**
	Tilleggsavtale - tilskudd til reduserte kollektivtakster	53	53	53	53	**213**
Sum Inntekter		**6 302**	**6 835**	**7 116**	**7 154**	**27 408**
Jernbane (eks. stasjon og knutepunktstiltak)[4]		5 312				16 459
Sum Inntekter inkl. jernbane		11 614				43 866

[1] Netto bompengeproveny, etter nedbetaling av gjeld og driftskostnader. Bompenger hensyntar den fremforhandlede Tilleggsavtalen og er kompensert med tilskudd til redusert bompengebelastning.

[2]Beløp i 2022: innspill til kollektiv-, gang- og sykkeltiltak. 2023-2025: gjennomsnittlig restbeløp pr år i henhold til Byvekstavtale 2019-2029

[3] Statens tilskudd bro over jernbanen ved Oppegård stasjon under Byvekstavtalen

[4] Statlige midler til jernbane basert på Meld.St.20 (2020-2021) Nasjonal transportplan 2022-2033

Som tabell 23 viser, er samlede inntekter om lag 27,4 mrd. kr i handlingsprogramperioden, inkl. forslag til stasjons- og knutepunktstiltak for jernbanen, men eksklusive jernbane-investeringene for øvrig. For perioden 2022–2025 utgjør bompengene 40 % av inntektene eksklusive jernbaneinvesteringer.

4.2 Byvekstavtale

Bevilgninger under Byvekstavtalen omfatter statlige tilskudd og bidrag unntatt riksveimidler til programområder inkl. planlegging.

4.2.1 Fornebubanen 50/50 prosjekt

Det foreslås et statlig bidrag i 2022 på 805 mill. kr til Fornebubanen. Staten bidrar ikke til å dekke evt. kostnadsøkninger utover det fastsatte statlige bidraget.

4.2.2 Kollektiv-, gang- og sykkelveitiltak

Det settes av 269 mill. kr i statlige midler til tiltak for kollektiv, gange og sykkel for 2022. Rammen i Byvekstavtalen skal justeres for kroneverdi. Siste år i avtalen er 2029. For 2023-2025 er det forutsatt gjennomsnittlig restbeløp pr år i henhold til Byvekstavtalen for perioden 2023-2029.

4.2.3 Belønningsmidler

Belønningsmidler er satt til 350 mill. kr i 2022. Midlene skal justeres for kroneverdi. Midlene fordeles mellom tiltak i Oslo, Viken og kommunene Bærum, Lillestrøm og Nordre Follo etter nærmere avtale mellom partene.

4.2.4 Stasjons- og knutepunktutvikling jernbanen

Staten har i Byvekstavtalen fastsatt et bidrag på 340 mill. kr i perioden 2022-2029. Det foreslås å bevilge 22,5 mill. kr i 2022 til ny bro over jernbanen ved Oppegård stasjon. For 2023-2025 er behov for bevilgninger foreløpig ikke vurdert.

4.2.5 Tilskudd til redusert bompengebelastningen og bedre kollektivtilbud, tilleggsavtale

Staten har i Tilleggsavtalen fastsatt et bidrag på 5,38 mrd. kr i perioden 2021-2029 fordelt likt mellom bidrag til redusert bompengebelastning og bidrag til bedre kollektivtilbud (totalt 598 mill. kr per år). Bidraget til reduserte bompenger er 299 mill. kr i 2022, midlene benyttes til Fornebubanen. Bidrag til bedre kollektivtilbud er 299 mill. kr i 2022 og benyttes til Fornebubanen.

4.2.6 Tilskudd til reduserte kollektivtakster

Staten har i Tilleggsavtalen fastsatt et bidrag på 477 mill. kr i perioden 2021-2029. Bidraget er 53 mill. kr i 2022. Bidraget skal gå til reduserte kollektivtakster og er utgiftsført under «Drift kollektivtrafikk» med en fordeling 60/40 mellom Oslo og Viken.

4.2.7 Øvrige programområder inkl. planlegging på rv.

Midlene fastsettes årlig i statsbudsjettet.

4.3 Oslopakke 3

4.3.1 Bompengeprognoser og betjening av lån

Bompengeprognosen er beregnet ut fra en forutsetning om 2022 blir et normalår.

Netto bompengebidrag er fratrukket Fjellinjens forventede driftskostnader og investeringer, samt nedbetaling av gjeld og rentekostnader, og forventes å utgjøre 2,95 mrd. kr i 2022 inkludert reduksjon som følge av Tilleggsavtalen. Bompengebidraget forventes å synke til om lag 2,5 mrd. kr i 2025, hovedsakelig på grunn av økningen i andel elbiler. Det er lagt til grunn passeringsandel lette elbiler (inkl. lette elektriske varebiler) på 36,3 % over året i 2022 økende til om lag 50 % i 2025 av sum lette kjøretøy. Det understrekes at prognosen for kjøretøyfordeling har betydelig usikkerhet.

I forslaget til prioriteringer i perioden 2022–2025 nedbetales gjelden med årlige avdrag i hele planperioden. Forslaget til prioriteringer innebærer at det er behov for å øke gjeldsbelastningen mot slutten av handlingsprogramperioden for å sikre rasjonell fremdrift på store prosjekter og samtidig ha et nivå som gir grunnlag for å videreutvikle eksisterende infrastruktur og kollektivtilbud. Handlingsprogrammet legger til grunn et låneopptak på 0,4 mrd. kr i 2024 og 1,1 mrd. kr i 2025.

Fjellinjen hadde ved utgangen av 2020 samlet lån på 4,3 mrd. kr. Revidert avtale Oslopakke 3 2017–2036 er innrettet slik at Fjellinjen vil være gjeldfri ved utgangen av 2036 som er gjeldende avtaleperiode for Oslopakke 3.

Gjeldsforpliktelsen på om lag 600 mill. kr i mellomfinansiering av kundefordringer, som er en del av Fjellinjens totale lån, vil derimot ligge fast i perioden. Som følge av etterskuddsvis fakturering av bompasseringer, vil denne gjelden bli nedbetalt i 2037. Rentekostnadene for denne gjeldsforpliktelsen blir håndtert som en reduksjon av det årlige bompengeprovenyet som er til disposisjon for Oslopakke 3, på samme måte som med andre lån.

Det legges til grunn at Fjellinjen vil nedbetale om lag 230 mill. kr av utestående gjeld i 2021. Ved utgangen av handlingsprogramperioden er forventet netto lånesaldo om lag 4,6 mrd. kr hvilket er godt innenfor lånerammen fastsatt av Stortinget, som er på 7,8 mrd. 2022-kr.

Tabell 24 viser anslag for forventet utvikling i lånesaldo der en tar hensyn til løpende nedbetaling av lån og nye låneopptak i 2023-2025.

Tabell 24: Prognose for utvikling i netto lånesaldo i Oslopakke 3. Alle tall i mill. 2022-kr.

Gjeldsutvikling	2022	2023	2024	2025	Totalt
Inngående balanse	4 071				4 071
Nye lån [1]			400	1 100	1 500
Nedbetaling lån	-231	-231	-231	-264	-957
Netto lånesaldo pr 31.12	3 840	3 609	3 778	4 614	4 614

[1] *Lånebehov for finansiering av mindreforbruk fra tidligere år (bevilgede midler som ikke er rekvirert) kommer i tillegg.*

Det forventes at bompengebidraget fra Fjellinjen i 2022 vil bli om lag 2,95 mrd. kr. Det er trukket ut 371 mill. kr i renter (140 mill. kr) og avdrag på lån (231 mill. kr) som tidligere er tatt opp av Fjellinjen, i tillegg til administrasjonskostnader. Det foreslås å bevilge totalt 2 554

mill. kr av bompenger til prosjektene, og at eventuelt overskudd benyttes til dekning av tidligere års mindreforbruk og/eller nedbetaling av gjeld.

4.3.2 Billettinntekter/kollektivbidrag

I Revidert avtale for Oslopakke 3 (2016) er det lagt til grunn delfinansiering av store prosjekter gjennom en ekstra økning av prisen for kollektivtrafikk utover vanlig prisvekst eller bidrag fra Ruters økonomi.

Basert på Revidert avtale (2016) er det lagt til grunn bidrag fra Ruters økonomi eller økning i kollektivprisene på 150 mill. 2016-kr/år for å bidra til finansieringen av store kollektiv-prosjekter. I 2018 ble billettprisene økt tilsvarende 75 mill. 2016-kr og resten kom fra Ruters økonomi. Omregnet til 2022-kr betyr kollektivbidraget 170 mill. kr pr år i økte inntekter for Oslopakke 3.

Tabell 25 gir en oversikt over hva disse midlene er forutsatt benyttet til i handlingsprogram-perioden. Basert på revidert avtale (2016) skulle beløpet i 2024 bidra til å finansiere Ny T-banetunnel gjennom Oslo sentrum, men siden behovet for midler til dette prosjektet foreløpig er lite, er midlene fordelt til Fornebubanen i perioden 2022-2024 og Nytt signalsystem (CBTC) T-banen i 2022, 2023 og 2025.

Tabell 25 Foreslått prioritering 2022–2025 av kollektivbidrag / økte billettinntekter fra kollektivtrafikken til store kollektivtiltak i Oslopakke 3, mill. 2022-kr.

Øremerkede bidrag fra kollektivtrafikken	2022	2023	2024	2025	Sum 2022–25
Fornebubanen	85	85	170	0	**395**
Nytt signalsystem for T-banen (CBTC)	85	85	0	170	**252**
Sum	**170**	**170**	**170**	**170**	**680**

4.3.3 Midler fra vognanskaffelsesfondet

I sak om kostnadsramme for nytt signalsystem (CBTC) for T-banen vedtok bystyret i september 2019 at midler fra Vognanskaffelsesfondet skulle brukes til å delfinansiere signalsystemet (den delen av investeringen som er knyttet til oppgradering av vognene). Beløpet ble beregnet til å utgjøre 923 mill. kr og Sporveien har utarbeidet en fordeling som tilsier at dette vil bli disponibelt i perioden 2022-2026. I 2022 er det forventet at midler fra fondet skal dekke 95 mill. kr av behovet til nytt signalsystem (CBTC) for T-banen.

Tidligere har midlene fra dette fondet blitt brukt til å dekke vognleie. Sporveien forventer at det også i årene fremover vil bli behov for å bruke midler til vognleie. Foreløpig er derfor bompenger til drift av kollektivtrafikken økt med 80 mill. kr pr år fra 2025 og utover. Dette for å kompensere for bortfallet av vognanskaffelsesfondet.

4.3.4 Grunneierbidrag

I Revidert avtale (2016) er det lagt til grunn delfinansiering av store prosjekter gjennom grunneierbidrag.

Dersom utbygging av infrastrukturtiltakene i Oslopakke 3 gir en endret anvendelsesmulighet eller økt arealverdi, legges det i Revidert avtale (2016) til grunn at grunneierne skal bidra til finansiering av tiltaket gjennom innbetaling av grunneierbidrag. Hensikten er å bidra til at

flere viktige infrastrukturprosjekter i regionen kan gjennomføres. Avtale om grunneierbidrag til et gitt infrastrukturprosjekt må inngås før vedtak om prosjektets kostnadsramme fattes. Dette gjelder blant annet for Fornebubanen, E18 Vestkorridoren, E18 Filipstad, E6 lokk Furuset, Ny T-banetunnel gjennom Oslo sentrum/Majorstuen T-baneknutepunkt og Bane/kollektivløsning Nedre Romerike.

I handlingsprogrammet er det forutsatt grunneierbidrag fra bolig-/nærings-utbyggingen på Fornebu på om lag 87 mill. kr pr år i perioden 2023-2025. I tillegg er det forutsatt at grunneierbidrag fra Statsbygg (220 mill. kr) som ble bevilget i 2020, utbetales i 2022.

4.3.5 Kommunale midler Oslo og Viken

For fylkeskommunale midler fra Viken er rammene i vedtatt økonomiplan (ØP) 2021–2024 lagt til grunn. Rammen for 2025 er forutsatt lik som for 2024. Beløpene inkluderer beregnet momskompensasjon fra staten som fylkeskommunen får tilbakebetalt for investeringer i fylkesveinettet.

Tilskuddet fra Oslo kommune er forutsatt videreført på om lag samme nivå som i forrige handlingsprogram. Tilskuddet inkluderer beregnet momskompensasjon av samferdselsinvesteringene.

Momsreformen som ble innført fra 1.1.2013, innebærer at alle samferdselsinvesteringer blir ilagt full merverdiavgift (mva). Begrunnelsen var å forenkle fakturering og redusere administrativt arbeid. Staten forpliktet seg samtidig til å kompensere for merkostnadene dette innebærer.

Reformen innebærer også full mva på investeringer i det kommunale og fylkeskommunale veinettet. Samtidig mottar både Oslo kommune og Viken fylkeskommune mva-refusjon fra staten for samferdselsinvesteringer. Disse midlene tilbakeføres til veiformål ved at både Oslo og Viken legger til mva-refusjonen på sine avsatte lokale midler til Oslopakke 3. Mva-refusjonen inngår med andre ord i kommunale og fylkeskommunale midler i handlingsprogrammet.

Det er forutsatt at momsreformen ikke skal gi økonomisk effekt totalt sett for Oslopakke 3.

4.4 Indekser

I handlingsprogrammet er det benyttet følgende indekser:

- På inntektssiden er det benyttet økning i konsumprisindeksen (prognoser fra SSB, oppdatert mars 2021) for bidrag fra Ruters økonomi eller økning i kollektivprisene og grunneierbidrag fra Fornebu:
    - Fra 2020 til 2021: 2,7 %
    - Fra 2021 til 2022: 1,8 %
- På inntektssiden er det benyttet Finansdepartementets indeks for post 63 og 66 i statsbudsjettet for statlige bidrag eks. jernbanen:
    - Fra 2021 til 2022: 3,1 % (bruker samme indeks som for 2020-2021 i påvente av oppdatert indeks)
- På inntektssiden er det benyttet Finansdepartementets indeks for post 73 i statsbudsjettet for stasjons- og knutepunktutvikling langs jernbanen:
    - Fra 2019 til 2020: 1,0 %
    - Fra 2020 til 2021: 3,2 %
    - Fra 2021 til 2022: 2,6 %
- På kostnadssiden er det benyttet Finansdepartementets forventede budsjettindeks for veianlegg (oppdatert mars 2021). Unntaket er kostnadene til Fornebubanen der Finansdepartementets indeks for post 63 og 66 i statsbudsjettet for statlige bidrag benyttes (se punktet over):
    - Fra 2020 til 2021: 2,8 %
    - Fra 2021 til 2022: 2,8 % (bruker samme indeks som for 2020-2021 i påvente av oppdatert indeks)

5 Prioriteringer i handlingsprogram 2022–2025

5.1 Hovedprioriteringer og felles forutsetninger

Forslag til handlingsprogram 2022–2025 er basert på prinsipper for porteføljestyring omtalt i kapittel 1.5. Vurderingene som ligger til grunn for prioriteringene gjennomgås i kapittel 5.2. Grunnlaget for vurderingene er blant annet oppdatert status på tiltak og inntekter i Byvekstavtalen av 27. november 2020 og den fremforhandlede Tilleggsavtalen av 2. juni 2021, Revidert avtale 5. juni 2016 for Oslopakke 3, inkl. Tilleggsavtale av 13. juni 2017 og Meld. St. 33 (2016–2017) Nasjonal transportplan 2018–2029.

Tabell 26: Forslag til handlingsprogram 2022–2025, mill. 2022-kr.

		2022			2023			2024			2025			Sum 2022-2025			
	2022-kr	Stat	Bom	Lokalt	Stat	Bom	Lokalt	Stat	Bom	Lokalt	Stat	Bom	Lokalt	Stat	Bom	Lokalt	*Totalt*
Oslopakke 3	**Inntekter**																
	Bompenger[1]		2 950			2 800			2 650			2 500			10 900		*10 900*
	Billettinntekter / kollektivbidrag			170			170			170			170			680	*680*
	Vognselskapet bidrag til nytt signalsystem (CBTC)			95			104			174			393			766	*766*
	Grunneierbidrag						87			87			87			261	*261*
	Kommunale midler Oslo			347			304			324			293			1 267	*1 267*
	Fylkeskommunale midler Viken			553			350			228			228			1 358	*1 358*
Byvekstavtale	Øvrige programområder inkl. planlegging på rv.	90			90			90			90			360			*360*
	Byvekst 50/50-Fornebubanen	805			1 341			1 805			1 805			5 755			*5 755*
	Byvekst - kollektiv-, gang- og sykkeltiltak[2]	269			589			589			589			2 036			*2 036*
	Byvekst - belønningsmidler	350			350			350			350			1 398			*1 398*
	Byvekst - stasjon- og knutepunkttiltak jernbanen[3]	23												23			*23*
	Tilleggsavtale - tilskudd til redusert bompengebelastning og bedre kollektivtilbud	598			598			598			598			2 392			*2 392*
	Tilleggsavtale - tilskudd til reduserte kollektivtakster	53			53			53			53			213			*213*
Sum inntekter		**2 187**	**2 950**	**1 165**	**3 020**	**2 800**	**1 015**	**3 484**	**2 650**	**982**	**3 484**	**2 500**	**1 170**	**12 175**	**10 900**	**4 332**	***27 408***
Riksvei																	
E18 Vestkorridoren						35			59			118			212		212
E6 Oslo Øst																	
E18 Filipstad																	
Rv 4 Kjul - Rotnes						10			10			10			30		30
Byvekstavtale - kollektiv-, gang- og sykkeltiltak.[2]		269			589			589			589			2 036			2 036
Øvrige programområder inkl. planlegging		90			90			90			90			360			360
Sum riksvei		**359**			**679**	**45**		**679**	**69**		**679**	**128**		**2 396**	**242**		**2 638**
Lokale tiltak																	
Viken			150	553		150	350		150	228		150	228		600	1 358	1 958
Oslo			237	347		67	304		144	324		20	293		468	1 267	1 735
Sum lokale veitiltak og programområder			**387**	**900**		**217**	**654**		**294**	**551**		**170**	**520**		**1 068**	**2 625**	**3 693**
Store kollektivtiltak																	
Ramme T-bane og trikk			925			840			490			610			2 865		2 865
Fornebubanen		1 403	82	85	1 938	571	172	2 402	950	257	2 402	1 120	87	8 146	2 722	601	11 469
Nye vogner til Fornebubanen												103			103		103
Nytt signalsystem (CBTC) for T-banen			154	180		303	189		429	174		337	563		1 223	1 106	2 329
Ny T-banetunnel Oslo sentrum[4]						60			60			60			180		180
Majorstuen T-baneknutepunkt			93												93		93
Bane-/kollektivløsning Nedre Romerike			5			20			80			100			205		205
Sum store kollektivtiltak		**1 403**	**1 259**	**265**	**1 938**	**1 794**	**361**	**2 402**	**2 009**	**431**	**2 402**	**2 329**	**650**	**8 146**	**7 390**	**1 707**	**17 243**
Drift kollektivtrafikk																	
Viken		21	456		21	448		21	474		21	444		85	1 822		1 907
Oslo		32	452		32	456		32	430		32	524		128	1 862		1 990
Sum drift kollektivtrafikk		**53**	**908**		**53**	**904**		**53**	**904**		**53**	**968**		**213**	**3 684**		**3 897**
Belønningsmidler																	
Viken		140			140			140			140			559			**559**
Oslo		210			210			210			210			839			**839**
Sum belønningsmidler		**350**			**350**			**350**			**350**			**1 398**			**1 398**
Stasjon- og knutepunkttiltak jernbanen[3]		**23**												**23**			**23**
Sum kostnader prosjekter/tiltak		**2 187**	**2 554**	**1 165**	**3 020**	**2 960**	**1 015**	**3 484**	**3 276**	**982**	**3 484**	**3 595**	**1 170**	**12 175**	**12 384**	**4 332**	**28 892**

[1] Netto bompengeproveny, etter nedbetaling av gjeld og driftskostnader. Bompenger hensyntar den fremforhandlede Tilleggsavtalen og er kompensert med tilskudd til redusert bompengebelastning.

[2] Beløp i 2022: innspill til kollektiv- gang- og sykkeltiltak. 2023-2025: gjennomsnittlig restbeløp pr år i henhold til Byvekstavtale 2019-2029

[3] Statens tilskudd til jernbanebro ved Oppegård stasjon under Byvekstavtalen

[4] Det er kun satt av nye planleggingsmidler til ny T-banetunnel Oslo sentrum i årene 2023 - 2025. For planlegging i 2022 forutsettes det at Ruter benytter tidligere bevilgede midler.

Bompengebevilgningene er høyere enn beregnede bompengeinntekter i årene 2022-2025. Samlet er bompengeinntektene for handlingsprogramperioden i størrelsesorden 1,5 mrd. kr lavere enn foreslåtte bevilgninger. Denne underbalansen vil bli håndtert i fremtidige rulleringer av handlingsprogrammet, med utgangspunkt i føringene i revidert avtale 2016 og tilleggsavtalen av 2017, og faktisk utvikling i bompengeinntektene. Det vil arbeides videre med en langsiktig strategi i den videre porteføljestyringen innenfor tilgjengelige økonomiske rammer. Det forventes at Oslopakke 3-avtalen reforhandles senest i løpet av 2022.

Det er forutsatt at Byvekstavtalen med Tilleggsavtalen gir statlige bidrag på om lag 12,2 mrd. kr i årene 2022-2025. Disse midlene er fordelt med om lag 8,1 mrd. kr til Fornebubanen, om lag 2,0 mrd. kr til kollektiv-, gang- og sykkeltiltak, om lag 0,2 mrd. kr til reduserte kollektiv-takster, om lag 1,4 mrd. kr i belønningsmidler og 0,4 mrd. kr i øvrige programområder inkl. planlegging.

Det er forutsatt at lokale midler fra Oslo og Viken og grunneierbidrag bidrar med om lag 4,3 mrd. kr i årene 2022-2025. Disse midlene er fordelt på om lag 2,6 mrd. kr til lokale tiltak, om lag 0,6 mrd. kr til Fornebubanen og om lag 1,1 mrd. kr til Nytt signalsystem (CBTC) for T-banen.

Det er lagt vekt på fullfinansiering av Fornebubanen og Nytt signalsystem (CBTC) for T-banen i planperioden og frem til planlagt ferdigstillelse i 2027. Det legges videre opp til bevilgning av planmidler i 2022 til forprosjekt og reguleringsplan for fremtidig Majorstuen T-baneknutepunkt. Videre planarbeid for Majorstuen i 2023 krever økt finansiering eller omprioritering fra andre poster i handlingsprogrammet.

Av kollektivprosjekter forøvrig prioriteres fullføring av innkjøp av nye trikker, samt midler til oppgradering og vedlikehold av T-banenettet. Det er imidlertid utfordrende å finne rom for tilstrekkelige midler til vedlikeholdsetterslepet for T-bane og trikk. Dette blir en prioritert oppgave i den videre porteføljestyringen. Det bevilges videre noe midler til planlegging av bl.a. Ny T-banetunnel Oslo sentrum og Bane/kollektivløsning Nedre Romerike.

Drift av kollektivtrafikken prioriteres. Belønningsmidler under Byvekstavtalen benyttes til blant annet videreføring av styrket drift av kollektivtrafikken.

Det bevilges bompenger til videre planlegging av blant annet rv. 4 Kjul – Rotnes. Behovet for midler til Røatunnelen må vurderes nærmere når bystyret har tatt stilling til valg av konsept. Bompenger bevilges til E18 Vestkorridoren i tråd med Oslopakke 3-avtalen fra 2016.

Sykkelsatsingen fortsetter. Oslo kommune er i samarbeid med Statens vegvesen i gang med å gjennomføre Plan for sykkelveinettet i Oslo. I Viken prioriteres midler til sykkelsatsing i tråd med gjeldende samferdselsplan. Sykkelsatsningen finansierer med både lokale midler fra Oslo og Viken, bompenger samt midler fra Byvekstavtalen.

I handlingsprogramperioden er det tung satsing på jernbanen som del av grunnstammen for kollektivtrafikktilbudet i Oslo og Viken. Det pågår omfattende anleggsvirksomhet på blant annet Follobanen som etter planen skal åpnes for trafikk i 2022. Realiseringen av ny rutemodell for Østlandet og innføringen av nytt lokaltogmateriell innebærer tiltak på en rekke stasjoner, samt utbyggingen av nytt signalsystem ERTMS. Ny bro over jernbanen ved Oppegård stasjon prioriteres i 2022 i tråd med stasjons- og knutepunktsutviklingen nedfelt i Byvekstavtalen. Opprusting av denne broen vil bidra til fortetting og knutepunktsutvikling i et prioritert utbyggingsområde rundt stasjonen.

5.2 Prioriteringene er basert på prinsipper for porteføljestyring

Som omtalt i kapittel 1.5 og 5.1, er forslag til handlingsprogram basert på prinsipper for porteføljestyring. I dette kapittelet gjennomgås vurderingene som er lagt til grunn for prioriteringene. Vurderingene er basert på oppdatert status for store prosjekter, programområder og øvrige rammer for investeringer og drift, samt prognoser for bompengeinntekter basert på revidert avtale for Oslopakke 3 2017–2036 og erfaringer fra seneste år.

5.2.1 Disponible midler og bindinger

En viktig forutsetning er at prioriteringer gjøres innenfor disponible midler og innenfor lånerammen fastsatt av Stortinget i forbindelse med behandlingen av Nasjonal transportplan (NTP 2018-2029). Disponible midler fremgår av tabell 23.

Det er ulikt omfang av bundne midler innenfor rammer til vei- og kollektivtrafikktiltak. Innenfor drift til kollektivtrafikk er det en stor andel bundne midler. Det er blant annet inngått langsiktige avtaler om økt busstilbud, finansiering av baser og vognleie for nye T-banevogner. Innenfor ramme T-bane og trikk, programområder og lokale veitiltak, er det først og fremst fullføring av igangsatte tiltak som gir bindinger de neste årene, for eksempel samlet plan for trikk og oppgradering av T-banestrekningen Etterstad-Hellerud. Det bevilges midler til utbygging av Fornebubanen i handlingsprogramperioden.

På lengre sikt vil store kollektivprosjekter som for eksempel ny T-banetunnel gjennom Oslo sentrum inkludert Majorstuen T-baneknutepunkt og Bane/kollektivløsning Nedre Romerike medføre betydelige bindinger og et mindre handlingsrom.

5.2.2 Måloppnåelse

Måloppnåelse er et viktig kriterium for hvilke tiltak som skal gjennomføres. Vurdering av måloppnåelse er viktigst når nye prosjekter innlemmes i pakken og ved reforhandling av Byvekstavtalen eller Oslopakke 3-avtalen.

Måloppnåelse vurderes fortløpende av partene ved prioritering av enkeltprosjekter i rammene for byvekstprosjekter for kollektiv, gange og sykkel samt lokale tiltak.

Sammensetning av prosjektporteføljen gir generelt god måloppnåelse. For eksempel gir programområder og lokale vei- og kollektivtrafikktiltak gjennomgående god måloppnåelse. Oppgradering av kollektivnettet og flere avganger på buss og bane er helt sentrale tiltak for å nå målet om nullvekst i personbiltrafikken. Kapitel 6 viser vurdering av måloppnåelse for gjeldende handlingsprogramperiode.

For å nå målene om å tilby et effektivt og miljøvennlig transportsystem og ta trafikkveksten med kollektivtransport, gange og sykkel, er det behov for samordnet areal- og transport-planlegging. Oppfølging av Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus, prioriteringene i handlingsprogram 2022–2025 og bompengesystemet er ventet å bidra til god måloppnåelse.

5.2.3 Samfunnsøkonomi

COWI har tidligere gjennomført en samfunnsøkonomisk analyse av tiltak i revidert avtale for Oslopakke 3 (2016) som kunne beregnes i en transportmodell. Dette omfattet effekter av både prosjektporteføljen og nytt trafikantbetalingssystem. Gjennomført nytte-/kostnads-analyse viser at tiltakene i Revidert avtale gir god samfunnsøkonomi. Nettonytte ble beregnet til 60 mrd. 2016-kr og netto nytte pr investert krone ble 1,20. Hoveddelen av beregnet nytte tilfaller kollektivtrafikantene, men det er også betydelig nytte i form av reduserte miljø- og ulykkeskostnader.

Dovre og TØI har i KS2 av «Bompengeopplegg for Oslopakke 3 trinn 2» vurdert at beregningene til COWI er realistiske med de gitte forutsetningene. Basert på egne beregninger vurderer Dovre og TØI at den positive trafikantnytten for kollektivtrafikken og den negative nytten for bilistene er noe mindre enn beregnet av COWI.

5.2.4 Planstatus

Ved prioritering av midler i handlingsprogrammet til prosjekter og rammer til ulike tiltak, har det vært lagt vekt på at nødvendige planer er forventet å foreligge i tide til å kunne gjennomføre tiltak som prioriteres de enkelte årene. Tabellen under viser planstatus for tiltak som inngår i porteføljevurderingene i dette handlingsprogrammet.

Tabell 27: Planstatus for tiltak.

Tiltak	Planstatus
Fornebubanen	Reguleringsplan for strekningen Fornebu-Lysaker stasjon i Bærum og for Lysaker - Majorstuen i Oslo er vedtatt. Forprosjektet ble ferdigstilt 2. halvår 2018. Arbeidet med detaljprosjekteringen startet opp siste kvartal 2018. Kvalitetssikring av styringsdokumentet og kostnadsanslag (KS2) ble ferdigstilt i januar 2019. Vedtak om kostnadsramme i Oslo bystyre og Akershus fylkesting ble fattet i september 2019. Det var byggestart i 2. halvår 2020. Staten har fastsatt det statlige bidraget gjennom brev datert 13. august 2020.
Ny T-banetunnel gjennom Oslo sentrum	Anbefalt prosjekt i KVU-Oslo-Navet, KS1 av Oslo-Navet er gjennomført. Akershus fylkeskommune har gitt sin tilslutning til anbefalingene i KVU Oslo-Navet. Oslo bystyre vedtok 15. mai 2019 å legge traséen fra Majorstuen via Bislett, Stortinget, Grünerløkka ved Nybrua og til Tøyen til grunn, med mulighet for forlengelse til Bryn. På bakgrunn av bystyrevedtaket fastsatte Plan- og bygningsetaten planprogrammet for ny T-banetunnel gjennom Oslo sentrum 2. juli 2019. I 2020/21 arbeides det videre med traséoptimalisering og sporteknisk påkobling, som forberedelse til reguleringsplan, konsekvensutredning og forprosjekt settes i gang.
Majorstuen T-baneknutepunkt	Sporveien skal utarbeide forslag til ny detaljregulering for en stasjonsløsning på ett plan med fire spor i bredden og forprosjekt. Arbeidet forventes startet i 2021.
Ramme T-bane og trikk	Hovedsakelig oppgraderingstiltak som normalt ikke krever ny reguleringsplan. Tiltakene kan utløse behov for å justere gjeldende reguleringsplaner.

Tiltak	Planstatus
Nytt signalsystem for T-banen (CBTC)	Oslo bystyre vedtok 4. september 2019 kostnadsrammen for nytt signal- og sikringsanlegg for T-banen. Anskaffelsesprosessen pågår og det vil gjennomføres forhandlinger og tilbudsoppdateringer frem til leverandør velges.
Bane/kollektivløsning Nedre Romerike	T-baneforlengelse til Lørenskog: Forstudie utarbeidet, og trasé for videre planlegging ble fastlagt i februar 2021. Forutsetninger for videre arbeid avklares i dialog mellom Viken, Oslo, Lørenskog og Ruter. Kollektivtrasé fra Oslo grense til Kjeller: Det er lagt opp til etappevis planlegging i regi av Viken fylkeskommune med ulikt tidsperspektiv. Parsell langs Solheimsveien er klar til gjennomføring, reguleringsplan for parsellen ferdigstilles i 2021. Andre parseller er under utredning eller planlegging.
E18 Lysaker – Ramstadsletta	Kommunedelplan vedtatt i 2014. Reguleringsplan Lysaker – Ramstadsletta med tverrforbindelser ble vedtatt i Bærum 31. mai 2017 og stadfestet av KMD 8. september 2017. Bompengeproposisjon 38 S med enkelte justeringer i prosjektet ble vedtatt av Stortinget i juni 2020. Det er stilt lokal garanti for et bompengelån gjennom vedtak i Viken fylkeskommune og Bærum kommune høsten 2020. Anleggsstart var 03.11.2020.
E18 Ramstadsletta – Nesbru	Kommunedelplan vedtatt i 2014 i Bærum og i 2016 i Asker med optimalisering på Slependen våren 2017. Oppstart reguleringsplan høsten 2020. Vedtatt reguleringsplan anslås til våren 2023. Prosjektet er ikke prioritert i første seksårsperiode i forslag til NTP 2022-2033.
E18 Nesbru – Drengsrud	Kommunedelplan vedtatt i 2016 i Asker. Oppstart reguleringsplanarbeid planlegges rundt 2023/24. Prosjektet er ikke prioritert i første seksårsperiode i forslag til NTP 2022-2033.
Rv. 4 Kjul–Rotnes	Kommunedelplan for rv. 4 Kjul – Åneby i Nittedal kommune vedtatt i 2015. Teknisk forprosjekt for strekningen Kjul – Rotnes er utarbeidet. Prosjektet er ikke omtalt i forslag til NTP 2022-2033.
Kollektiv-, gang- og sykkeltiltak i Byvekstavtalen	Består av mange gang- og sykkelveitiltak med varierende planstatus. Enkelte kollektivtiltak knyttet til fremkommelighet og holdeplasser. Det er et mål å redusere saksbehandlingstiden for tiltakene.
Lokale veitiltak Oslo og Viken	Består i hovedsak av kollektivtiltak og gang- og sykkelveitiltak med varierende planstatus.
Drift kollektivtrafikk Oslo og Viken	Tiltakene krever normalt ikke reguleringsplan.

5.2.5 Kapasitet på planlegging og gjennomføring

Ved prioritering av midler i handlingsprogrammet er det tatt hensyn til kapasitet på planlegging og gjennomføring av tiltak.

Tabell 28: Kapasitet på planlegging og gjennomføring.

Tiltak	Kapasitet på planlegging og gjennomføring
Fornebubanen	God. Egen etat for gjennomføring etablert.
Nytt signalsystem for T-banen (CBTC)	God. Egen prosjektorganisasjon etablert.
Ny T-banetunnel gjennom Oslo sentrum og nytt Majorstuen T-baneknutepunkt	Middels. Ruter har ansvar for reguleringsplan og konsekvensutredning for ny T-banetunnel, mens Sporveien har fått byggherreansvaret. Forprosjekt og omregulering av Majorstuen T-baneknutepunkt forventes satt i gang i 2021.
Ramme T-bane og trikk	Middels. Mange tiltak krever ikke formelle planvedtak. Sporveien arbeider med å til enhver tid ha tilstrekkelig kapasitet til å gjennomføre prioriterte tiltak.
Bane/kollektivløsning Nedre Romerike	T-baneforlengelse til Lørenskog: Behov og kapasitet avklares i den videre dialogen mellom Viken, Oslo, Lørenskog og Ruter. Kollektivtrase fra Oslo grense til Kjeller: God, dette er prioritert arbeid i Viken fylkeskommune.
E18 Vestkorridoren	Videre planlegging vil bli gjennomført i regi av Statens vegvesen. Rammer for Lysaker kollektivknutepunkt må avklares som grunnlag for videre planlegging og ressursavsetning.
Rv. 4 Kjul–Rotnes	Prosjektet er ikke omtalt i forslag til NTP 2022-2033 og Statens vegvesen har ikke satt av ressurser til videre planlegging av prosjektet. Tiltak vurderes som del av samlet plan for hele strekningen Oslo-Mjøsbrua.
Kollektiv-, gang- og sykkeltiltak i Byvekstavtalen	Det er et mål å sikre nok kapasitet på planlegging og byggherre for å gjennomføre de prioriterte tiltak.
Lokale veitiltak Oslo og Viken	Det er et mål å sikre nok kapasitet på planlegging og byggherre for ønsket fremdrift på alle tiltak. Grunnerverv er tidkrevende.
Drift kollektivtrafikk Oslo og Viken	Tiltakene krever ikke planvedtak. Ruter, Sporveien, Statens vegvesen og Bane NOR har kapasitet til å gjennomføre prioriterte driftstiltak.

5.2.6 Samlet vurdering porteføljestyring Oslopakke 3

Ut fra en samlet vurdering av forhold i gjennomgangen over, basert på prinsipper for porteføljestyring, legges med dette frem et forslag til handlingsprogram 2022–2025 hvor bundne tiltak, Nytt signalsystem (CBTC) for T-banen og Fornebubanen finansieres for rasjonell gjennomføring, samt at kollektivsatsingen, tiltak for gange og sykkel og trafikksikkerhet videreføres i perioden. Det prioriteres samtidig midler til planlegging av større prosjekter som blant annet ny T-banetunnel gjennom Oslo sentrum, Majorstuen T-baneknutepunkt og Bane/kollektivløsning Nedre Romerike. I sum gir handlingsprogrammet et godt grunnlag for å nå målene i Byvekstavtalen og Oslopakke 3.

Figur 14: Trikkeholdeplass på Majorstuen ble flyttet til Bogstadveien i 2020 som del av samlet plan for trikk

5.3 Riksveitiltak

For 2022 foreslås det 359 mill. kr til posten Riksvei, hvorav 90 mill. kr til øvrige programområder inkl. planlegging på riksvei. Det er satt av 269 mill. kr til kollektiv-, gang- og sykkeltiltak innenfor Byvekstavtalen.

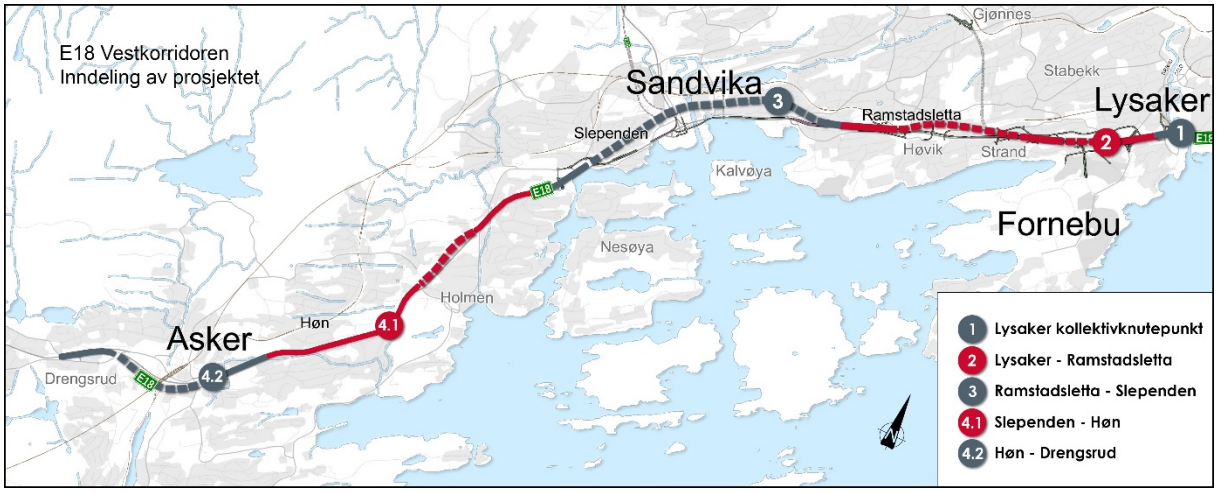
5.3.1 E18 Vestkorridoren

E18 Vestkorridoren omfatter veisystemet fra Lysaker i Oslo, gjennom Bærum og fram til Drengsrud i Asker.

I Meld. St. 33 (2016–2017) Nasjonal transportplan 2018–2029 legges det vekt på sammenhengende utbygging av E18 og følgende etappeinndeling i Vestkorridoren legges til grunn:

- Lysaker – Ramstadsletta
- Ramstadsletta – Nesbru
- Nesbru – Drengsrud

Etappeskille er flyttet fra Slependen til Nesbru, jf. brev fra Samferdselsdepartementet datert 22.02.2021.



Figur 15: Etappeinndeling for E18 Vestkorridoren og Lysaker kollektivterminal.

Tabell 22 viser periodisering av avtalt bompengebidrag fra Viken sin andel i Oslopakke 3 til E18 Vestkorridoren, slik den lå til grunn for Revidert avtale 2016. Bidragene er periodisert mellom 2023 og 2035.

Tabell 29: Periodisering av bidrag fra Oslopakke 3 til E18 Vestkorridoren, mill. 2022-kr.

År	Bidrag fra Oslopakke3	Andel av bidrag
2023	35	1,4 %
2024	59	2,5 %
2025	118	5,1 %
2026	118	5,1 %
2027	177	7,6 %
2028	177	7,6 %
2029	236	10,1 %
2030	236	10,1 %
2031	236	10,1 %
2032	236	10,1 %
2033	236	10,1 %
2034	236	10,1 %
2035	236	10,1 %
Sum	2 334	100,0 %

E18 Lysaker – Ramstadsletta inkludert Lysaker kollektivterminal

E18 Lysaker – Ramstadsletta er første etappe av utbyggingen av E18 i Vestkorridoren. Prosjektet fikk godkjent reguleringsplan 8. september 2017 og lokal tilslutning til bompengefinansiering i Bærum kommune og Akershus fylkeskommune høsten 2018.

Samferdselsdepartementet har gjennom behandling av St. prp. 38 S (2019-2020) fått fullmakt til å gjennomføre prosjektet E18 Lysaker – Ramstadsletta innenfor en kronejustert kostnadsramme på 18,57 mrd. kr. Prosjektets kostnader vil kunne reduseres med om lag 1,6 mrd. kr. Lysaker kollektivterminal inkluderes i prosjektet, med en økonomisk ramme på maksimalt 740 mill. kr. Justeringene omtalt over gir en netto besparelse på omlag 860 mill. kr sammenliknet med den foreslåtte styringsrammen i Prp. 38 S.

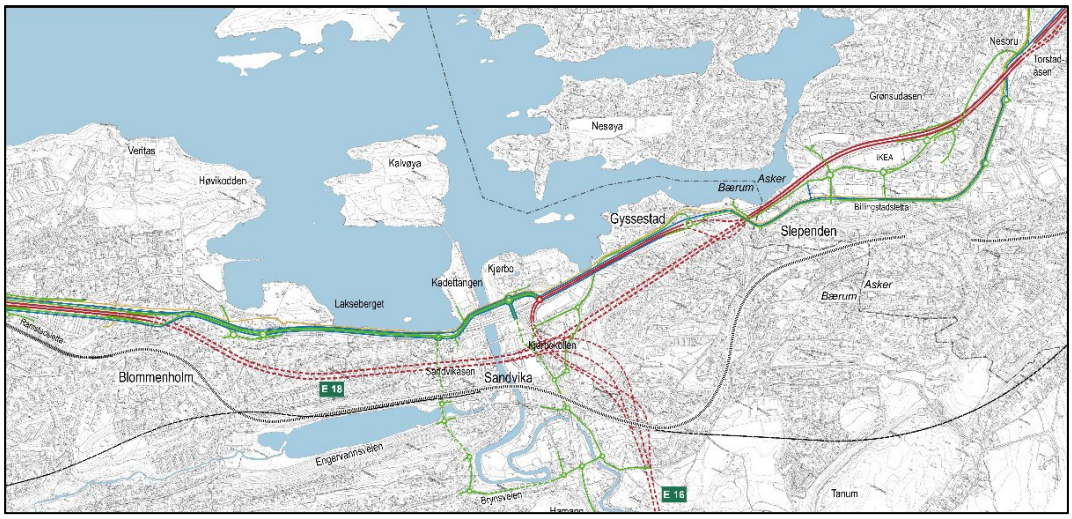
Prosjektet omfatter bygging av om lag 4,2 km ny E18 med to ordinære kjørefelt og ett kollektivfelt i begge retninger. I tillegg omfatter prosjektet hovedsykkelvei og lokalveier på samme strekning. Prosjektet består videre av 3,6 km ny fylkesvei som består av Gjønnestunnelen og ny adkomst til Fornebu som er en forutsetning for videre utbygging der.

Figur 16: På E18 Ramstadsletta skal det bygges ny E18 i dagen som kobler seg på eksisterende E18 omtrent ved Solvikveien. En lokalvei krysser over E18 og sykkelveien er markert med rødt. Illustrasjon: Statens vegvesen.

Anleggsstart var 03.11.2020. E18-delen av prosjektet skal etter planen åpnes for trafikk i 2027, og hele prosjektet ventes ferdigstilt i 2028.

E18 Ramstadsletta – Nesbru

E18 Ramstadsletta – Nesbru er andre etappe av utbyggingen av E18 Vestkorridoren. Prosjektet omfatter bygging av om lag 5 km ny E18. Ny E18 og E16 skal kobles sammen i Sandvika. I tillegg omfatter prosjektet ny hovedsykkelvei, bussløsning og lokalveier på samme strekning.



Figur 17: Systemutforming for E18 Ramstadsletta-Slependen-Nesbru fra vedtatte kommunedelplaner

Kommunedelplanen i Bærum kommune ble vedtatt 18. juni 2014, og kommunedelplanen i Asker kommune ble vedtatt 8. november 2016 med optimalisering på Slependen våren 2017. Det var oppstart av reguleringsplanarbeidet høsten 2020. Reguleringsplanen skal omfatte E18-korridoren fram til og med et lokalveikryss vest for IKEA på E18 for å ivareta lokalveisystemet på Slependen og Billingstad under ett, jf. brev fra Samferdselsdepartementet datert 22.02.2021.

Etter planen skal reguleringsplanen oversendes kommunene til høring og offentlig ettersyn høsten 2022 og det tas sikte på reguleringsplanvedtak våren 2023. Prosjektet kan bygges samtidig som nabo-parsellen, E18 Lysaker-Ramstadsletta, men dette avhenger av finansiering. Prosjektet er ikke prioritert i første seksårsperiode i forslag til NTP 2022-2033, som tilsier statlige midler til bygging tidligst i 2028.

E18 Ramstadsletta – Slependen ligger inne i handlingsprogrammet 2018 – 2023 (2029) til Statens vegvesen med en kostnad på 9,99 mrd. kr. Samferdselsdepartementet har i sitt brev datert 22.02.2021 økt styringsmålet til 11,860 mrd. kr når parsellskillet flyttes fra Slependen til Nesbru.

E18 Nesbru – Drengsrud

E18 Nesbru - Drengsrud er tredje etappe av utbyggingen av E18 Vestkorridoren. Prosjektet omfatter bygging av om lag 6 km ny E18. I tillegg omfatter prosjektet ny hovedsykkelvei, bussløsning og lokalveier på samme strekning.

Kommunedelplan for E18 Slependen – Drengsrud ble godkjent i Asker kommunestyre 8. november 2016.

E18 Slependen - Drengsrud ligger inne i Meld. St. 33 (2016–2017) Nasjonal transportplan 2018–2029 med en ramme på 15,9 mrd. kr når parselldelet er flyttet fra Slependen til Nesbru. I forslag til NTP 2022-2033 er prosjektet kun omtalt ved at det pågår planlegging. Det er ikke satt av statlige midler til bygging av prosjektet i forslag til NTP 2022-2033.

Statens vegvesen planlegger anleggsstart på denne etappen i 2029. Utbyggingstidspunkt vil bli vurdert på nytt på et senere tidspunkt, sett i sammenheng med framdriften på naboparsellene. Det legges opp til å starte opp arbeidet med reguleringsplan på denne strekningen i 2023/2024.

5.3.2 Rv. 4 Kjul – Rotnes

Kommunedelplan for rv. 4 Kjul – Åneby sør i Nittedal kommune ble vedtatt i 2015.

Prosjektet ble prioritert i forbindelse med reforhandlingen av avtalen for Oslopakke 3 og av Stortinget i 2016. Det er i handlingsprogrammet for Oslopakke 3 forutsatt en kostnad for strekningen Kjul – Rotnes på 1003 mill. kr, fordelt mellom stat (201 mill. kr/20 %) og annen finansiering/ bompenger (802 mill. kr/80 %). Den økonomiske rammen muliggjør imidlertid ikke omlegging ved Rotnes slik det er forutsatt.

En gjennomgang av hele strekningen Oslo (Sinsen) – Mjøsbrua basert på verdianalyse vil bli lagt til grunn for videre vurderinger av tiltak på kort og lang sikt. Prosjektet er ikke omtalt i forslag til NTP 2022-2033. I NTP står det at det vil vurderes videre utbygging og utbedringer av veinettet i korridor 6, blant annet på rv. 4, i andre seksårsperiode.

Det er tidligere avsatt blant annet 10 mill. kr i bompenger og om lag 8 mill. kr i statlige midler som ikke er benyttet og som kan benyttes til planarbeid for prosjektet i 2022.

5.3.3 Kollektiv-, gang- og sykkeltiltak i Byvekstavtalen

I Byvekstavtalen som ble inngått 27. november 2020 er det satt av 4,763 mrd. 2019-kr i statlige midler til kollektiv-, gang, og sykkeltiltak i Oslo og Akershus i perioden 2019–2029. Tilleggsavtalen medfører at midler kan benyttes til tiltak hos de lokale partene. Basert på tidligere års bevilgninger er gjenstående ramme fra 2022 beregnet til 4,393 mrd. kr. Forslag til prioriteringer er basert på blant annet planstatus, kapasitet på planlegging og bygging samt måloppnåelse.

Figur 18: Eksempel på tiltak under Byvekstavtale, sykkelfelt i Professor Kohts vei ble ferdigstilt i 2020.

Vedlegg 5 viser oversikt over prioriterte og andre mulige prosjekter. Listen i vedlegg 5 er pr nå ikke fullstendig for hele handlingsprogramperioden og listen vil bli revidert til neste handlingsprogram.

I handlingsprogrammet er det satt av 269 mill. kr til tiltakene i 2022, forutsatt statlig bevilgning. For 4 tiltak benyttes det midler som er varig omdisponert fra avsluttet prosjekt for sykkeltiltak i Prof. Kohts vei, som ble billigere enn forutsatt. Ved å starte opp disse prosjektene i 2022 vil det gi bindinger for to prosjekter i 2023 (E6 utbedring av holdeplass ved Furuset og innfartsparkering, Gjelleråsen g/s- og kollektivtiltak) samt ett prosjekt for 2023 og 2024 (E18 Ås-Holstad g/s-tiltak).

Midlene til gang- og sykkeltiltak vil i hovedsak gå til utbygging av et sammenhengende sykkelveinett. I Oslo prioriteres oppfølging av felles plan for sykkelveinettet som Oslo kommune og Statens vegvesen har utarbeidet. I Viken er det prioritert en rekke traséer som vil inngå i både regionale og lokale sykkelruter.

Kollektivtiltakene omfatter etablering av kollektivfelt, oppgradering av holdeplasser og andre fysiske tiltak som gir mer attraktiv kollektivtransport.

Følgene prosjekter er prioritert i 2022, inkludert prosjekter som benytter omdisponerte midler:

- Oslo
    - E18 Griniveien fra Røakrysset til bygrensen, g/s-tiltak, forutsatt godkjent byggesøknad med dispensasjon fra gjeldende reguleringsplan
    - Rv. 150 Silurveien-Vækerøveien, g/s- og kollektivtiltak
    - E6 Utbedring av holdeplass ved Furuset, kollektivtiltak, i 2022 benyttes omdisponerte midler fra Prof. Kohts vei
    - Strakstiltak sykkel på riksveier i Oslo
    - Holdeplassoppgradering på rv. i Oslo
    - Hellerud – Bryn, g/s-tiltak i dagens t-banetrasé, Oslo kommune
    - Tåsenveien mellom Stavangergata og Ring 3, g/s-tiltak, Oslo kommune
    - Enebakkveien mellom Østensjøveien og Skullerudveien, g/s-tiltak, Oslo kommune
    - Hoffsveien mellom Harbitzalléen og Monolittveien, g/s-tiltak, Oslo kommune
    - Langbølgen mellom Lambertseterveien og Langbølgen 46, g/s-tiltak, Oslo kommune
    - Ytre Ringvei mellom Ulsrud vgs. og Eterveien, g/s-tiltak, Oslo kommune
- Akershus
    - E6/fv. 152 Stenfeldt-Greverud, g/s- og kollektivtiltak
    - Fv. 120 Storgata-Lillestrøm, g/s- og kollektivtiltak, 50 % finansiering fra Viken jfr. kapitel 5.4.1
    - E6 ramper og kryss Hvam/Skedsmovollen, kollektivtiltak
    - E18 Ås-Holstad, g/s-tiltak, i 2022 benyttes omdisponerte midler fra Prof. Kohts vei
    - Innfartsparkering Gjelleråsen, g/s- og kollektivtiltak, i 2022 benyttes omdisponerte midler fra Prof. Kohts vei
    - Innfartsparkering Akershus
    - Mindre sykkeltiltak rv. i Akershus, i 2022 benyttes omdisponerte midler fra Prof. Kohts vei

For perioden 2023-2025 er tiltak ikke prioritert utenom bundne prosjekt som vist i vedlegg 5. For 2023-2025 er det derfor foreløpig forutsatt gjennomsnittlig restbeløp pr år i henhold til Byvekstavtalen for den gjenværende perioden 2023-2029.

5.3.4 Øvrige programområder inkl. planlegging på rv.

I 2022 forslås det satt av 90 mill. kr i statsmidler til øvrige programområder inkl. planlegging på riksveier i Oslo og Akershus.

Tiltak

I henhold til Statens vegvesens handlingsprogram 2018–2023 (2029) er midlene under øvrige programområder knyttet til små og mellomstore tiltak for:

- Trafikksikkerhetstiltak (for eksempel etablering av infotavler, driftsåpninger og utbedringer etter ts-revisjoner)
- Miljøtiltak (i hovedsak støytiltak)
- Utbedringstiltak (for eksempel ledebelysning i tunnel)

Programområdetiltak settes inn mot områder med særskilte utfordringer og gir generelt høy nytte i forhold til kostnader.

Planlegging

Det er satt av midler til planlegging av aktuelle prosjekter på riksveinettet. I perioden planlegges også en rekke tiltak innenfor områdene kollektiv, gange og sykkel knyttet til Byvekstavtalen.

5.3.5 Øvrige prosjekter som foreløpig ikke er prioritert

Prosjektene beskrives kun i kortform siden det ikke er bevilget midler i handlingsprogramperioden til disse prosjektene. Mer utfyllende beskrivelse av prosjektene finnes i prosjektarkene i vedlegg 2.

E6 Oslo øst (Manglerudprosjektet)

E6 Oslo Øst omfatter om lag 15 km av dagens E6 mellom Klemetsrud og Trosterud i Oslo. Statens vegvesen har ferdigstilt et planforslag med reguleringsplan og konsekvensutredning (desember 2020).

Prosjektet er omtalt som følger i forslaget til NTP 2022-2033: «*Regjeringen konstaterer imidlertid at det politiske flertallet i Oslo kommune ikke ønsker å prioritere E6 Oslo øst. Regjeringen vurderer dette som et viktig prosjekt, og legger derfor til grunn at planlegging av prosjektet fortsetter. Dersom det politiske flertallet i Oslo skulle endre seg i perioden fram mot neste rullering av Nasjonal transportplan, vil prosjektet igjen kunne bli aktuelt for prioritering*».

Kostnad er estimert til om lag 20 mrd. kr for hele prosjektet (med kryss i tunnel). Usikkerhet i estimering er på +/- 25 %. Kostnaden er internt godkjent hos Statens vegvesen.

I påvente av avklaringer med hensyn på videre planprosess og finansiering er prosjektet midlertidig satt på vent.

Utvikling av riksveinettet i Groruddalen

Statens vegvesen har utarbeidet en systemanalyse for riksveiene i Groruddalen. Kostnaden for Fossumdiagonal og ombygging av deler av rv. 4 (mellom Grorud senter – Linderud), er grovt anslått til om lag 4,5 mrd. kr (+/- 40 % usikkerhet).

Prosjektet er ikke prioritert i forslag til NTP 2022-2033 og Statens vegvesen har foreløpig stoppet videre planarbeidet. Prosjektet inngår i verdianalyse for hele strekningen Oslo (Sinsen) – Mjøsbrua.

Byutviklingsprosjekter

E6 lokk Furuset

Statens vegvesen gjennomførte i 2016 en mulighetsstudie av et kort lokk på 100 meter og et lokk på 600 meter over E6 ved Furuset. Et grovt kostnadsestimat viser en kostnad på 2,65 mrd. kr for det lengste lokket, og 0,55 mrd. kr for det korte lokket.

Prosjektet er ikke omtalt i forslag til NTP 2022-2033. Videre planarbeid hos Statens vegvesen forutsetter at prosjektet er gjennomførbart og sikret lokal finansiering.

E18 Filipstad

Bystyret vedtok 24.06.2020 tre saker om Filipstad:

- Filipstad områderegulering med konsekvensutredning, E18 og Ring 1 på Filipstad
- Detaljregulering med konsekvensutredning for Fjordtrikken, samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur
- Prinsippavtaler for utbygging av Filipstad. Prinsippavtalene angir at grunneierne delfinansierer lokk over E18 med ca. 1,34 mrd. 2019-kr indeksjustert til 1,43 mrd. kr. Oslo kommune har ansvaret for å skaffe resterende finansiering.

På bakgrunn av bystyrets vedtak i saken om områdereguleringen for Filipstad har Plan- og bygningsetaten og Oslo Havn fått et oppdrag om å utrede strukturen for utenriksfergetransporten i Oslo. Målet er politisk behandling før sommeren 2022.

Foreløpige anslag gjort av Statens vegvesen i 2014 for en ca 500 m lang kulvert mellom dagens Hjortneskryss og Operatunnelen, med en forlengelse av dagens Ring 1 som blir liggende oppe på lokket fra dagens kryss mellom Munkedamsveien/Filipstadveien til Framnes, viste en totalkostnad på om lag 3,1 mrd. kr inkl. trikk, og om lag 2,7 mrd. kr uten trikk.

Prosjektet er ikke omtalt i forslag til NTP 2022-2033.

Bevilgning av statlige planmidler til bygging av lokk over E18 og omlegging av Ring 1 vil bli vurdert som del av en gjennomføringsavtale mellom Statens vegvesen og Oslo kommune når finansieringsløsning for E18 Filipstad-prosjektet er nærmere redegjort for.

E18 Framnes – Lysaker

Hovedstrategien til Statens vegvesen på kort og mellomlang sikt er å gjennomføre utbedringstiltak, med sikte på økt trafikksikkerhet og tiltak for å legge til rette for økt bruk av sykkel, gange og kollektivtransport.

I handlingsprogramperioden er det foreløpig kun g/s-vei Skøyen – Dronning Blancas vei som er prioritert bygget (i 2023) på strekningen. Tiltaket finansieres av midler fra Byvekstavtalen til kollektiv-, gang- og sykkeltiltak langs riksvei, jfr. listen over tiltak i vedlegg 5.

Kollektivknutepunkt Oslo S

Bane NOR har på oppdrag fra Jernbanedirektoratet utarbeidet en samlet plan for Oslo S. Bane NOR ønsker å gå videre med reguleringsplaner for prioriterte delområder, jfr. kapitel 5.8.9.

Oslo kommune vil avslutte arbeidet med planleggingen av bussterminal over Oslo S. I stedet gis Ruter i oppdrag å utarbeide et forslag til fremtidig bussterminalstruktur i Osloområdet basert på anbefalinger i KVU Oslo-navet.

Det er igangsatt en KVU i kommunal regi for veinettet rundt Oslo S samt vurderes konsekvenser av mulig riving av Galleriet hvor dagens bussterminal er plassert.

Det bør etableres et samarbeid mellom berørte parter, som har utgangspunkt i helhetlige strategier og mål der sammenhengen og funksjonaliteten til hele knutepunktet belyses.

5.4 Lokale veitiltak og programområder

5.4.1 Akershus i Viken

I handlingsprogramperioden 2022–2025 er det lagt til grunn om lag 2 mrd. kr til fylkesveitiltak i Akershus. For 2022 er beløpet 703 mill. kr, hvorav bompenger utgjør 150 mill. kr og fylkeskommunale midler 553 mill. kr. Fylkeskommunale midler er i tråd med økonomiplan for Viken fylkeskommune 2021–2024. Fylkeskommunale midler for 2025 er videreført på samme nivå som for 2024. Det fylkeskommunale bidraget fastlegges endelig i forbindelse med behandling av økonomiplan 2022–2025 og budsjett for 2022.

Anslått beløp for refundert mva for fylkesveitiltak inngår i finansieringsbidraget fra Viken fylkeskommune.

Prioriteringen av prosjekter for perioden 2022–2025 tar utgangspunkt i føringene i Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus samt samferdselsstrategi for Viken 2022-2033. Omtalen under er basert på fylkeskommunens økonomiplan 2021–2024.

Strekningsvise veitiltak

Større strekningsvise tiltak i handlingsprogramperioden omfatter:

- Fv. 152 Kirkeveien i Ski (oppstart byggeplan 2021)
- Fv. 120 Storgata Lillestrøm, 50 % finansiering fra staten jfr. kapitel 5.3.4 Byvekstavtalen (forventet anleggsstart vinter 2021 og forventet ferdig 2022/20223)

Det er også satt av midler til diverse by- og tettstedsprosjekter i steder som er prioritert i Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus.

Programområder

Gang- og sykkelveier

Omfatter gang- og sykkelveiprosjekter til skole og tettsteder, herunder også midler til sykkelbysatsingen og oppfølging av sykkelveiinspeksjoner. Eksempler på større prosjekt innenfor denne posten i perioden er fv. 380 Bråteveien og fv. 169 Hølandsveien (Momoen).

Kollektivtrafikktiltak

Omfatter kollektivtrafikktiltak som kollektivfelt, knutepunktutvikling og holdeplass-oppgradering. Eksempel på et større prosjekt innenfor denne posten i perioden er kollektivfelt Solheimsveien ved Visperud. Posten omfatter også midler til innfartsparkering for bil og sykkel og universell utforming av holdeplasser.

Trafikksikkerhetstiltak

Omfatter mindre enkeltprosjekter som kryssutbedringer og tiltak etter TS-revisjoner.

Planlegging

Omfatter midler til planlegging av fylkeskommunale tiltak, samt til støtte til kommunens arbeid med vei- og gateplaner knyttet til sentrumsutvikling i prioriterte byer og tettsteder i Akershus, bl.a. Jessheim, Ski, Ås og Asker. Det benyttes også midler til videre planlegging av bane/kollektivløsning Nedre Romerike.

5.4.2 Oslo

I handlingsprogram 2022–2025 foreslås det å sette av om lag 1,7 mrd. kr til lokale veitiltak i Oslo basert på innspill fra Oslo kommune. For 2022 foreslås satt av 584 mill. kr, hvorav bompenger utgjør 237 mill. kr og kommunale midler samt mva-kompensasjon for bompenger utgjør 347 mill. kr. Anslått beløp for refundert mva inngår i finansieringsbidraget fra Oslo kommune.

Gang- og sykkeltiltak

Oslo kommunes sykkelstrategi 2015-2025 (vedtatt av bystyret i 2015) og Plan for sykkelveinettet i Oslo (vedtatt av bystyret 2018) ligger til grunn for prioriteringer av tiltak i Oslo for å gjøre det mer attraktivt og trygt å gå eller sykle.

Eksempler på tiltak som er aktuelle for bygging i 2022 er:

- Tvetenveien, sykkelvei med fortau fra Ole Deviks vei til Grenseveien (ferdig anlegg 2023)
- Grefsenveien, Disen holdeplass - Midtoddveien (forventet investeringsbeslutning 2021)
- Sars gate og Jens Bjelkes gate
- Stensberggata og Akersbakken
- Sørkedalsveien (Trettebakken – Peder Ankers plass)

I tillegg kommer økt satsning på strakstiltak for utbedring og oppgradering av eksisterende sykkelveinett og sykkelparkering.

Røatunnel

Bymiljøetaten arbeider med å ferdigstille faglig underlag for valg av konsept for Røatunnelen. Arbeidet skal ferdigstilles høsten 2021, og så skal underlaget kvalitetssikres før en sak om valg av konsept legges frem for politisk behandling innen utløpet av 2021.

Kollektivtrafikktiltak

Samlet plan for oppgradering av trikkeinfrastruktur

I forbindelse med konseptvalgutredning for trikkeanskaffelse har Bymiljøetaten i samarbeid med Sporveien utarbeidet en samlet plan for oppgradering av trikkeinfrastrukturen. I 2021 avsluttes de siste prosjektene i regi av Bymiljøetaten, Bispegata og Storgata. Sluttoppgjør vil skje i 2022.

Kollektivprioriteringer

I tillegg til «samlet plan for trikk» gjennomfører Bymiljøetaten også flere andre kollektivtiltak, blant annet:

- Huk snuplass og holdeplass. Snu- og holdeplassen oppgraderes og utbedres for alle trafikantgrupper, med særlig vekt på framkommelighet for buss. Prosjektet innebærer ny plassering for bussholdeplass med av- og påstigningsareal i henhold til vedtatt reguleringsplan. Forventet ferdig anlegg våren 2022.
- Kollektivtrasé Ljabruveien: etablering av kollektivfelt på to delstrekninger i Ljabruveien som følge av rekkefølgebestemmelse i områdereguleringen for Gjersrud-Stensrud. Reguleringsplanen er estimert vedtatt september 2021 og byggestart februar 2024.
- Bryn kollektivknutepunkt: Reguleringsplanen ble vedtatt juni 2019 og omfatter oppgradering av Østensjøveien mellom Tvetenveien og Nils Hansens vei, Brynsengveien og Nils Hansens vei. Ved Brynseng T-banestasjon er det regulert gateterminal for buss. Estimert byggestart 2. halvår 2023.
- Diverse kollektivtiltak: Løpende kollektivtiltak som oppgradering av sanntidsinformasjonssystem og aktiv signalprioritering (ASP) for blant annet å forbedre fremkommeligheten for kollektivtrafikk og diverse andre løpende kollektivtiltak.

I tillegg gjennomfører Bymiljøetaten fremkommelighetstiltak for kollektivtrafikken som finansieres av belønningsmidler over Byvekstavtalen.

Figur 19: Trikken begynte å kjøre via Bispegata i 2020.

5.5 Store kollektivtiltak

5.5.1 Store pågående kollektivtiltak

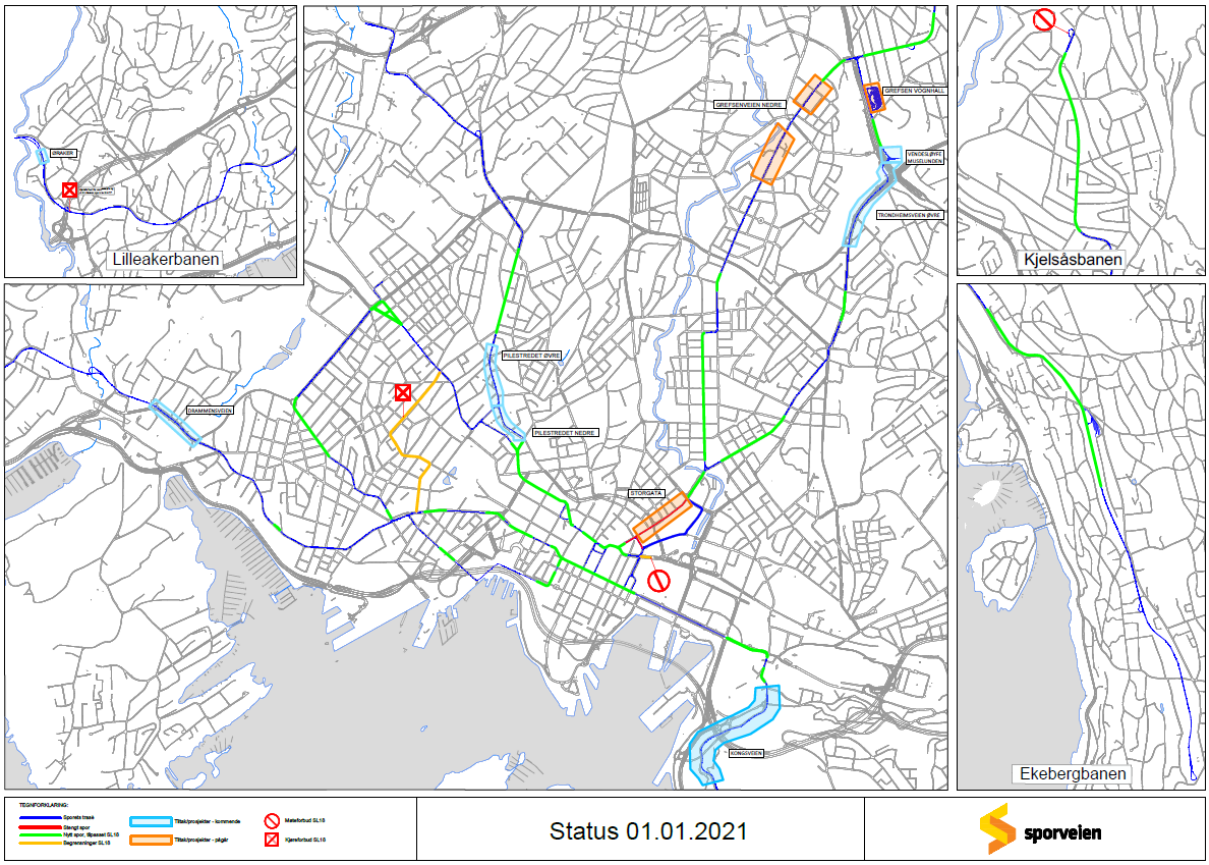
Ramme T-bane og trikk

I forslag til handlingsprogram 2022–2025 er det satt av om lag 2,9 mrd. kr til oppgraderinger og nyinvesteringer i trikke- og T-banenettet i Oslo over posten «*Ramme T-bane og trikk*». Midlene gjelder Sporveiens ansvarsområde.

Verdibevarende oppgradering og standardheving av eksisterende trikketraséer og T-baneinfrastruktur prioriteres. I perioden 2022–2025 planlegges det å gjennomføre følgende større tiltak innenfor avsatt ramme:

- Modernisering av trikkenettet for økt standard og punktlighet og tilpasset nye trikker. I tillegg kommer kostnader til oppgradering av øvrige deler av gatetverrsnittet innenfor Bymiljøetatens ansvarsområde finansiert under «Lokale veitiltak Oslo», jf. kapitel 5.4.2.
- T-bane: Oppgradering av Østensjøbanen mellom Etterstad og Hellerud, Holmenkollbanen, Centrumsbanen, samt oppgradering av Ryen og Etterstad baser for tilrettelegging for CBTC og økt vognpark.

Den endelige prioriteringen foretas av Oslo kommune.

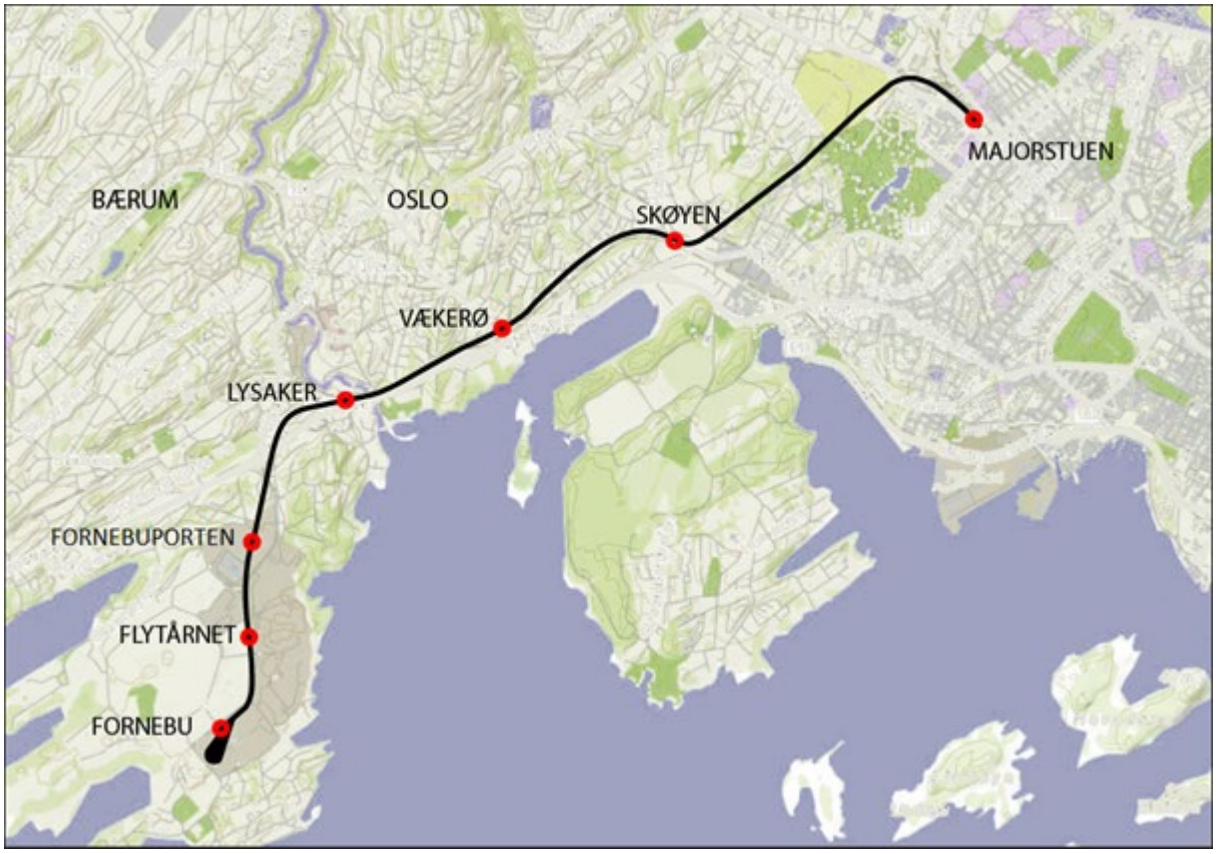


Figur 20: Samlet plan for trikk. Illustrasjon Sporveien.

Oppgraderingen av trikkenettet planlegges ferdigstilt i tide til nye trikker kan fases inn i trafikk fra 2021.

Fornebubanen

Prosjektet omfatter banestrekning i tunnel fra Majorstuen til Fornebu inkludert seks nye stasjoner og en ny driftsbase på Fornebu. Banen knyttes til eksisterende nett med en enkel tilkobling før Majorstuen stasjon. Prosjektet gjennomføres av etaten Fornebubanen i Oslo kommune.



Figur 21: Planlagt trasé for Fornebubanen. Illustrasjon: Fornebubanen

Oslo kommune og Akershus fylkeskommune fattet i september 2019 vedtak om styringsramme (P50) på 16,2 mrd. 2018-kr, eks. mva. og en kostnadsramme (P85) på 18,5 mrd. 2018-kr. Inkludert lønns- og prisstigning er styringsrammen satt til 18,5 mrd. kr og kostnadsrammen til 21,2 mrd. kr.

Fornebubanens gjennomgang av kostnadene fra februar 2021 viser en forventet kostnad (P50) på 17,1 mrd. 2018-kroner. Dette er et avvik på 0,9 mrd. fra vedtatt styringsramme på 16,2 mrd. 2018-kroner. Usikkerhetsavsetning til prosjektet ligger i porteføljestyringen av Oslopakke 3. En beslutning om det ev. skal kuttes i prosjektet (Fornebu base og Vækerø stasjon) eller rammene skal økes, må tas høsten 2022 for basen og våren 2023 for Vækerø stasjon.

Prosjektet inngår i Byvekstavtalen. Det er fastsatt et statlig bidrag til Fornebubanen på 8,1 mrd. 2020-kr. Prisomregnet til 2022-kr er det statlige bidraget på om lag 8,6 mrd. kr. Bidraget er fastsatt på grunnlag av kostnadsberegning i KS2, ekskl. basestasjon utover hensettingsanlegg og besparelser ved flytting av Skøyen stasjon. Resterende er forutsatt finansiert gjennom bompenger, grunneierbidrag og bidrag fra kollektivtrafikantene/Ruters økonomi.

Byggestart for banen var i desember 2020 og planlagt ferdigstillelse er i 2027.

Det foreligger avtale om grunneierbidrag på 500 mill. kr for enkelte eiendommer på Fornebu (Oslo kommune 280 mill. kr og Statsbygg 220 mill.kr). Det er lagt til grunn at grunneierbidraget fra Statsbygg inngår i finansiering av prosjektet i handlingsprogram-perioden, dette er midler som er bevilget tidligere. Det er videre inngått avtaler om bidrag på ca. 2,4 mrd. kr fra grunneiere på Fornebu og ca. 70 mill. kr på Skøyen.

Tabell 30: Finansiering av Fornebubanen i handlingsprogramperioden, 2022-kr.

	2022	2023	2024	2025	2022-2025
Byvekstavtale 50/50-prosjekt	805	1 341	1 805	1 805	5 755
Tilleggsavtale – redusert bompenge-belastning og bedre kollektivtilbud	598	598	598	598	2 392
Bompenger	82	571	950	1 120	2 722
Bidrag fra Ruters økonomi	85	85	170		340
Grunneierbidrag		87	87	87	261
Sum	1 570	2 682	3 610	3 610	11 469

Ramme for statlig bidrag (50/50-prosjekt i Byvekstavtalen) ligger fast, som betyr at Oslo og Viken alene bærer risikoen for eventuelle kostnadsoverskridelser.

5.5.2 Store kollektivtiltak under planlegging

Nytt signalsystem CBTC for T-banen (Communication Based Train Control)

Det er gjennomført KVU, KS1, forprosjekt KS2 og en revidert KS2 for nytt signalsystem CBTC for T-banen. Ved investeringsbeslutning i 2019 ble styringsramme (forventet kostnad, P50) fastsatt til 5,4 mrd. kr og kostnadsramme (P85) til 6,3 mrd. kr inkludert lønns- og prisstigning.

Anskaffelsesprosessen pågår og tilbud ble mottatt i februar 2021. Når leverandør er valgt og kontrakt signert, følger en fase med design av løsningene. Mål for ferdigstilt implementering er 4. kvartal 2027.

I årene 2022–2025 er det satt av om lag 1,2 mrd. kr i bompenger til prosjektet. Det er i tillegg lagt til grunn at 85 mill. kr pr år fra Ruters økonomi for årene 2022 og 2023 og 170 mill. kr i 2025 går til nytt signalsystem, dvs i sum 340 mill. kr. Tiltaket skal også finansieres av bidrag fra vognanskaffelsesfondet, avsatt sum for perioden 2022-2025 er 766 mill. kr.

Ny T-banetunnel gjennom Oslo sentrum

I KVU for Oslo-Navet ble det anbefalt å bygge ny tunnel for T-banen gjennom Oslo sentrum. Akershus fylkeskommune har gitt sin tilslutning til anbefalingene i KVU Oslo-Navet. Bystyret vedtok 15. mai 2019 å legge traséen fra Majorstuen via Bislett, Stortinget, Grünerløkka ved Nybrua og til Tøyen til grunn, med mulighet for forlengelse til Bryn. Ruter har utarbeidet et planprogram, og på bakgrunn av bystyrevedtaket fastsatte Plan- og bygningsetaten planprogrammet for ny T-banetunnel gjennom Oslo sentrum 2. juli 2019.

Ruter er gitt i oppgave å utarbeide reguleringsplan og konsekvensutredning (KU), mens Sporveien har fått byggherreansvaret for ny T-banetunnel. Sporveiens første oppgave vil

være gjennomføring av forprosjekt. Med bakgrunn i tidligere erfaringer om lite effektive planleggingsprosesser, vil det være hensiktsmessig å gjennomføre forprosjekt parallelt med reguleringsplanarbeidet. Ruter arbeider pr i dag med optimaliseringen av traséen.

T-banetunnelen er prioritert innenfor 50/50-ordningen i Byvekstavtalen. I forslag til NTP 2022-2033 er det statlige bidraget foreløpig beregnet til 9,8 mrd. 2021-kr. Det står videre at det vil være aktuelt å prioritere midler i andre seksårsperiode. Styrings- og kostnadsmål er ikke fastsatt ennå, endelig statlig bidrag fastsettes på bakgrunn av styringsmål. Resterende 50 % er forutsatt finansiert gjennom bompenger, grunneierbidrag og kollektivbidrag i tråd med Revidert avtale Oslopakke 3 (2016).

Det er i handlingsprogramperioden satt av 180 mill. kr i bompenger til planlegging. I 2022 er det ikke bevilget nye bompenger da arbeid kan gjennomføres via tidligere års mindreforbruk.

Majorstuen T-baneknutepunkt

Vedtatt reguleringsplan for Fornebubanen inkluderer ny Majorstuen T-banestasjon i to etasjer. KVU Oslo-Navets anbefaling om ny T-banetunnel har en stasjonsløsning med fire spor i bredden. Sporveien er gitt i oppdrag å utarbeide forslag til ny detaljregulering og forprosjekt for en stasjonsløsning i ett plan med fire spor i bredden. Arbeidene planlegges startet i 2021.

Det er satt av 93 mill. kr i bompenger til planlegging av Nytt T-baneknutepunkt Majorstuen i 2022.

I forslag til NTP 2022-2033 foreslår Regjeringen et statlig tilskudd til prosjektet på 500 mill. 2021-kr i første seksårsperiode for å bidra til videre utvikling og framdrift, men det er ikke aktuelt som et nytt 50/50-prosjekt.

Bane/kollektivløsning Nedre Romerike

I regi av Akershus fylkeskommune er det utarbeidet en konseptvalgutredning (KVU) om fremtidig kollektivbetjening av Nedre Romerike som også er kvalitetssikret eksternt (KS1). I behandlingen av saken fattet fylkestinget oppfølgingsvedtak om videre planlegging av T-baneforlengelse til Lørenskog/Skårersletta, planlegging av kollektivtraséer Kjeller-Lillestrøm-Oslo grense, og igangsetting av arbeid med en tiltakspakke for grønn mobilitet.

En forstudie for T-baneforlengelse til Lørenskog/Skårersletta og lokalisering av fremtidig basestasjon/verksted, ble behandlet av fylkestinget i februar 2021. Utredningen tyder på at banen vil kunne få et bra passasjergrunnlag med god retningsbalanse, forutsatt at det i framtida vil være vanskelig å betjene Oslo med ekspressbuss til sentrum. Fylkestinget fastsatte korridor for videre planlegging av T-baneforlengelsen til Lørenskog sentrum, og ba samtidig om at mulige løsninger for videreføring til Lillestrøm og Kjeller blir utredet.

Det pågår planlegging for å fastsette en prioritert kollektivtrasé på strekningen Kjeller–Lillestrøm–Oslo grense. Fylkeskommunen legger opp til en trinnvis gjennomføring av arbeidet med å etablere traséen, og det er satt av midler i slutten av handlingsprogram-perioden knyttet til investeringer i korridoren. Arbeidet med første etappe, langs Solheimsveien i Lørenskog, skal etter planen starte opp i 2021, jfr. kapitel 5.4.1.

Det er utarbeidet et grunnlagsnotat om Tiltakspakke for grønn mobilitet på Nedre Romerike som gjør rede for alternative tilnærminger for å gi rom for byutvikling og samtidig ivareta fremkommelighet for blant annet busstrafikken. Saken følges nå opp gjennom et samarbeid mellom Lillestrøm, Viken og Statens vegvesen om å utrede løsninger for hovedveisystemet i Lillestrøm. Dette arbeidet startet opp høsten 2020.

I handlingsprogramperioden er det satt av 205 mill. kr i bompenger til prosjektet. Av disse er 5 mill. kr avsatt i 2022.

Groruddalen

Groruddalen har om lag 150 000 innbyggere, og det er planer om økt utbygging blant annet i Hovinbyen. Groruddalen har et godt utbygd kollektivtilbud for reiser til og fra sentrum, men det er mindre tilrettelagt for reiser internt i og på tvers av dalen. Byrådet har gitt Ruter i oppdrag å utarbeide en konseptvalgutredning som ser på hvordan framtidige transport-behov i Groruddalen bør løses. KVUen er planlagt oversendt byrådet våren 2021, og skal deretter til ekstern kvalitetssikring (KS1). KVUen tar for seg et stort og komplekst transportsystem, og vil være med på å peke ut hovedretningen i den videre utviklingen av mobilitetsløsninger i området.

5.6 Drift kollektivtrafikk

Flere driftstiltak finansieres ved bruk av bompenger. Drift finansieres i tillegg av egne midler fra Viken og Oslo over egne budsjetter.

5.6.1 Viken

Det foreslås å sette av drøyt 1,8 mrd. kr fra bompenger til drift av kollektivtrafikken i Akershus for perioden 2022 – 2025.

Viken fylkeskommune bevilget om lag 1 070 mill. kr i 2021 over eget budsjett til drift av kollektivtransport i Ruter-området, og dette beløpet forventes videreført i 2022.

Bompenger til drift av kollektivtrafikken i 2022 utgjør 456 mill. kr. Midlene går til følgende:

- Styrking av busstilbudet
- Drift T-bane og trikk, herunder Kolsåsbanen og Østeråsbanen
- Plan, informasjon og taksttiltak
- Båtdrift (Nesodden)

5.6.2 Oslo

Det foreslås å sette av snaut 1,9 mrd. kr i bompenger til drift av kollektivtrafikken i Oslo for perioden 2022 – 2025.

Oslo kommune bevilger i tillegg kommunale midler til Ruter til kjøp av transporttjenester med ca. 2,3 mrd. kr pr år og noe midler til investeringer i det kommunale veinettet utenom handlingsprogrammet. Den endelige prioriteringen av kommunale rammer til tiltak i Oslo vil skje gjennom Oslo bystyres behandling av budsjett 2022 og økonomiplan for 2022–2025.

Bompenger til drift av kollektivtrafikken i 2022 utgjør 452 mill. kr. Midlene går til følgende:

- Videreføre styrket drift T-bane
- Ny base for T-banevogner på Avløs
- Oppgradering av trikkebasene på Grefsen og Holtet
- Videreføre styrking av busstilbudet i sentrum
- Drift av holdeplasser og sanntidsinformasjonssystem.

I tillegg benyttes belønningsmidler til drift av kollektivtrafikken.

5.7 Belønningsmidler

Belønningsmidlene benyttes til prosjekt i følgende tiltakspakker:

- Tiltakspakke 1: Styrking av tilbudet. Frekvensøkning og økt kapasitet på diverse linjer bybuss i Oslo og regionbuss Nedre Romerike.
- Tiltakspakke 2: Pålitelighet, reisehastighet og oppgradering av infrastruktur, blant annet Kraftfulle fremkommelighetstiltak både i Oslo og Akershus og bygging av gateterminal Ski stasjon.
- Tiltakspakke 3: Informasjonsprogram og markedsaktiviteter, blant annet TID-prosjektet (trafikantinformasjon og designprogram). Det skal sørge for et lett tilgjengelig og samstemt uttrykk og system for presentasjon av Ruters reisetilbud, og dermed bidra til at flere reiser kollektivt.
- Tiltakspakke 4: Bærekraftige løsninger og nye mobilitetsløsninger. Midlene er blant annet brukt til utprøving av selvkjørende kjøretøy og en pilot på aldersvennlig transport
- Tiltakspakke 5: Midler til drift av sekretariat for Byvekstavtalen og Oslopakke 3.

På grunn av usikkerheter rundt koronapandemien er det for 2022 foreløpig ikke foretatt noen prioritering av belønningsmidler. Belønningsmidler for 2022 (350 mill. kr) og etterbetalte belønningsmidler for 2019-2021 (løpende 146 mill.kr) vil bli bevilget i løpet av 2021 med en 60/40-fordeling mellom Oslo og Viken.

5.8 Jernbanetiltak

Jernbanetilbudet skal forbedres vesentlig i planperioden. Det viktigste vil være åpningen av Follobanen som er siste del av strategien med å bygge 4 spor i de tre hovedkorridorene inn til Oslo. Tilbudsforbedringen gir cirka 10 minutters reisetid Ski – Oslo S, og økt frekvens. Tilbudet vil utvikles ettersom tiltak gjennomføres. Innfasingen av nytt togmateriell på lokaltogstrekningen fra Ski til Oslo og Lillestrøm til Asker/Spikkestad fra 2025/2026 er også en viktig del av tilbudsforbedringene. De nye togene vil ha vesentlig høyere passasjerkapasitet enn dagens materiell. Togtrafikken i Oslo og Akershus skal settes ut på konkurranse, i første omgang er det utlyst konkurranse om «trafikkpakke 4», som har trafikkstart i desember 2023, denne pakken omfatter følgende strekninger:

- Lokaltog L1 (Lillestrøm – Asker/Spikkestad)
- Lokaltog L2 (Ski – Skøyen/Stabekk)
- L21 Moss – Stabekk
- L22 Skøyen – Mysen/Rakkestad)
- R20 Oslo S – Halden
- L3 Oslo S – Jaren
- R30 Oslo S – Gjøvik

Den øvrige togtrafikken på Østlandet, «trafikkpakke 5» skal etter planen ha trafikkstart desember 2025.

Det er inngått en intensjonsavtale om å etablere et pris- og billettsamarbeid for kollektivtrafikken i Oslo og Viken der det legges opp til at fylkeskommunale priser skal gjelde på tog slik som i Oslo og Akershus

Nedenfor følger omtale av de viktigste tiltakene i handlingsprogramperioden.

5.8.1 Stasjons- og knutepunktstiltak under Byvekstavtalen

Stasjons og knutepunktstiltak inngår i flere investeringskategorier for jernbanen. Både ny rutemodell Østlandet og infrastruktur for nytt togmateriell har tiltak på stasjoner. Det er også et eget programområde for stasjoner og knutepunkter i hele det nasjonale jernbanenettet, hvor tiltak i Oslo og Akershus både innenfor og utenfor Byvekstavtalen inngår. Tiltak utenfor Byvekstavtalen gjelder blant annet tilgjengelighetstiltak på Nationaltheatret, Skøyen, Asker og Lillestrøm.

For tiltak innenfor Byvekstavtalen er det satt av 340 mill. kr til utvikling av knutepunkter og stasjoner i perioden 2019-2029. Ny bro over jernbanen ved Oppegård stasjon som er nødvendig for å utløse fortetting, ble prioritert ved forhandling av avtalen i 2019.

Partene har startet en prosess for i fellesskap å utpeke aktuelle stasjoner eller knutepunkter. Per nå inngår følgende stasjoner i vurderingene:

- Stasjoner med eksisterende planer
    - Oppegård
    - Jessheim
    - Haugenstua
    - Hauketo
    - Vevelstad

- Stasjoner uten eksisterende planer:
    - Eidsvoll
    - Kløfta
    - Lørenskog
    - Ås
    - Vestby
    - Sonsveien
    - Oslo S, kostbart prosjekt som foreslås holdt utenfor prioritering av midler fra Byvekstavtalen.

Foreløpige kostnadsanslag gir et betydelig høyere behov for midler enn hva som er avsatt i Byvekstavtalen, så det må prioriteres hardt. Fordeling av midler pr år og tidspunkt for gjennomføring vil avhenge av planstatus og prosjektmodenhet for de ulike tiltakene.

For 2022 settes det av 22,5 mill. kr til ny bro over jernbanen ved Oppegård stasjon. Det vil sammen med lokale bidrag fullfinansiere bygging av broen.

Det vil arbeides videre med prioritering av aktuelle tiltak i løpet av 2021 fram til neste rullering av handlingsprogrammet.

5.8.2 Follobanen

Prosjektet omfatter bygging av nytt dobbeltspor mellom Oslo S og Ski, som halverer reisetiden fra 22 til 11 minutter og legger til rette for følgende tilbudsforbedringer i korridoren:

- Fra halvtime- til kvartersintervall på lokaltogene mellom Ski og Oslo S.
- Regiontogene mellom Ski og Oslo S kan økes fra 3 til 5 avganger/time i grunnrute, samt 6 til 7 i rush.

Vestsiden av Ski stasjon ble satt i drift i august 2020. De jernbanetekniske arbeidene for innføring Oslo S pågår, med omlegging av Østfoldbanen i august 2021, og frem til Follobanen tas i bruk mot slutten av 2022.

5.8.3 IC-utbygging Dovrebanen

Strekningen Venjar – Eidsvoll – Langset er en del av IC strekningen Oslo – Hamar og er i byggefase. Strekningen med nytt dobbeltspor er planlagt åpnet i desember 2023 og gir en forbedret reisetid mellom Oslo og Hamar. Videre utbygging av dobbeltspor mot Hamar (Åkersvika) skal etter planen startes opp i handlingsprogramperioden. Dette vil muliggjøre to Intercity-avganger i timen mellom Oslo og Hamar i grunnrute.

5.8.4 Infrastruktur for nytt togmateriell

Utviklingen av stasjoner og knutepunkter er en del av det kontinuerlige arbeidet med å forbedre togtilbudet, og sørge for gode overganger mellom tog og andre transportmidler. Viktige mål er å legge til rette for lengre tog når nytt materiell introduseres fra 2024 på lokaltogstrekningen Stabekk–Oslo S–Ski. De nye togene utløser behov for plattformforlengelser på enkelte stasjoner, som også vil gi bedre tilgjengelighet på noen av dem. Dette innebærer tiltak på Nittedal, Bryn, Kolbotn, Langhus, Nordstrand og Ljan stasjoner. Flere tiltak vil også

gjennomføres på strekningen Spikkestad – Oslo S – Lillestrøm. Totalt settes det av 1,5 mrd. kr i planperioden til disse tiltakene.

Stasjonstiltakene må samordnes med utbygging av ERTMS. Noen av Stasjonstiltakene skal inngå i Byvekstavtalen for Oslo og Akershus, jfr. kapitel 5.8.1.

5.8.5 Ny rutemodell Østlandet

Det settes av 2,7 mrd. kr i perioden til ulike tiltak for å legge til rette for ny rutemodell på Østlandet. Ny rutemodell skal optimalisere eksisterende infrastruktur når Follobanen åpner, og innebærer blant annet mulighet for 10 minutters intervall på lokaltogstrekningene i Oslo og Akershus, og gjør Ski stasjon til en del av 10-minutterssystemet for regiontogene rundt Oslo.

Ny rutemodell Østlandet inneholder en rekke større og mindre infrastrukturprosjekter der ombygging av Brynsbakken er det enkelttiltak som har kommet lengst i planleggingen med en estimert kostnad på 1,7 mrd. kr.

Retningsdrift Brynsbakken
Prosjektet omfatter bygging av flere spor i Brynsbakken, mellom Vålerengaparken og Kværnerbyen. Flere spor er en forutsetning for å kunne øke antall avganger på Hovedbanen, Gardermobanen, Follobanen og Østfoldbanen til og fra Oslo S i ny rutemodell på Østlandet (R2027). Prosjektet, sammen med øvrige tiltak, muliggjør de tilbudsforbedringene som kan gjennomføres til og fra Oslo S før kapasiteten mellom Oslo S og Lysaker må utvides. Prosjektet er koordinert med ERTMS-innføringen på Oslo S og er planlagt ferdigstilt i 2025. I mars 2021 ble reguleringsplanen vedtatt. Det skal gjennomføres grunnerverv, ekstern kvalitetssikring og oppstart byggeplan. Det tas sikte på investeringsbeslutning for prosjektet i Revidert nasjonalbudsjett 2021 på grunn av avhengigheten til ERTMS-utbyggingen på Oslo S som medfører stram fremdriftsplan.

5.8.6 Intercity Ringeriksbanen

Ringeriksbanen er i stortingsmeldingen om NTP 2022 – 2033 prioritert med oppstart i handlingsprogramperioden. Den nye jernbaneforbindelsen vil gi om lag én times kortere reisetid Oslo–Hønefoss. Forbindelsen gjør det mulig å øke fra fire avganger daglig til to tog i timen mellom Oslo og Hønefoss, noe som vil forsterke og forstørre bo- og arbeidsmarkedsregionen rundt Ringerike inn mot Asker, Bærum og Oslo.

I forslag til NTP 2022-2033 er det satt av 6,5 mrd. kr i perioden 2022-2027. Totalt kostnadsoverslag for jernbaneprosjektet er 26,3 mrd. Organisering og gjennomføring av fellesprosjektet E16 og Ringeriksbanen er ikke avklart, men Regjeringen vurderer om fellesprosjektet skal overføres til Nye Veier AS.

5.8.7 Ny togtunnel Oslo

Bane NOR har, etter avtale med Jernbanedirektoratet, arbeidet med planlegging av prosjektet Ny togtunnel Oslo. Prosjektet innebærer en utvikling av Oslonavet som vil gi en dobling av kapasiteten på jernbanen gjennom Oslo, og et mer fleksibelt og robust togtilbud for både person- og godstogtrafikken. Planene innebærer nytt dobbeltspor for regiontog fra Oslo S via Nationaltheatret til Lysaker, inkludert tiltak på Oslo S, Nationaltheatret (og ev.

Skøyen) og Lysaker stasjoner, samt nytt vendeanlegg for tog vest for Nationaltheatret stasjon og nytt tredje spor fra Lysaker til Stabekk.

Ny togtunnel Oslo er ikke en del av prosjektene som skal startes opp de første seks årene av NTP 2022-2033, men den er fremdeles del av planene for hva som må utvikles for å møte behovet på lengre sikt. Arbeidet med utarbeidelse av kommunedelplan er stanset. Ny fremdrift for planlegging og eventuell byggestart for ny togtunnel Oslo må konkretiseres i oppfølgingen av NTP 2022-2033 og frem mot neste rullering.

5.8.8 Alnabru godsterminal

Mindre tiltak på Alnabru godsterminal muliggjør økt utnyttelse og effektivitet, før en eventuell senere og mer omfattende ombygging av Alnabru. Tiltakene er etter planen ferdigstilte i løpet av 2022. Dette inkluderer blant annet nye containerkraner som vil bidra til å bedre punktligheten på terminalen, øke antallet togbevegelser terminalen kan håndtere, og bedre utnyttelsen innenfor eksisterende arealer. I tillegg skal signal- og sikringsanleggene oppgraderes.

Det er også behov for bedre veiatkomst til Alnabruterminalen. Dette vurderes i sammenheng med E6 Oslo Øst prosjektet.

5.8.9 Oslo S

I tillegg til planlegging av tiltak for universell utforming på Oslo S, har Bane NOR Eiendom, på grunnlag av utarbeidet samlet plan for Oslo S, startet arbeidet med detaljregulering av stasjonsbygget på Oslo S. Det vil pågå planlegging i planperioden, tiltak vil komme etter 2025.

Dette gjelder endringer av stasjonshallen, ny inngang nord i tillegg til tiltak for universell tilgjengelighet nevnt ovenfor.

5.8.10 Banestrømforsyning Østlandet

Tiltakene skal sikre tilstrekkelig banestrømforsyning og dekke behovet fram mot 2033. Prosjektet består av 6 delprosjekter, og det er satt av 835 mill. kr i planperioden.

5.8.11 Bedre nettdekning på tog

For bedre å benytte digitale nettjenester for togkundene skal det tilbys internettdekning på togstrekningene. Det er gjennomført en KVU og KS1 der det legges opp til en prosjekt-periode på 6 år, med 4 års anleggsperiode. Utviklingen vil gjennomføres som konkurranse mellom ulike tilbydere, og det er ikke fastlagt hvilke strekninger som inngår i de ulike pakkene.

IC-området (herunder Oslo og Akershus) vil antakelig prioriteres høyt med ferdigstillelse innen 2025.

5.8.12 ERTMS

Utbygging av ERTMS betyr en total fornyelse av signalanlegget i jernbanenettet og inngår i drift- og vedlikeholdsbudsjettet. Dette har stor betydning for driftsstabiliteten og

effektiviteten til jernbanetransporten. Utbyggingen av nytt signalanlegg er styrende for framdriften for investeringsprosjektene. Grovt regnet er det satt av +/- 200 mill. kr pr år i Oslo-området. Tabell 33 viser anslagsvis nedbrytning pr strekning.

Tabell 31: Anslagsvis bruk av midler til ERTMS på strekninger, mill. 2021-kr

ERTMS	2022	2023	2024	2025
Drammenbanen	31,6	74,9	70,6	35,0
Østfoldbanen	76,3	17,5	46,9	52,3
Oslo S	57,0	76,8	81,0	118,5
Gjøvikbanen	58,8	4,4	0,0	0,0
Asker-/Spikkestadbanen	0,2	0,2	7,4	0,3
Gardermobanen	0,0	0,0	0,0	0,0
Hovedbanen	0,0	0,0	0,0	0,0
Central Site	9,5	25,8	0,0	3,4
Sum	233,4	199,6	206,0	209,5

5.8.13 Oversikt over Investeringsprosjekter i planperioden

Tabellen er basert på forslag til NTP 2022-2033. Dokumentet angir prioritering av prosjekter med økonomiske rammer fordelt på to seksårs-perioder, 2022-2027 og 2028-2033. Årlige bevilgninger framgår ikke av NTP. I tabellen nedenfor er angitt et estimat over hvor stor del av rammen som kan være aktuell i perioden 2022-2025.

Tabell 32: Jernbanetiltak i Oslo og Akershus mill. 2021-kr

Jernbanetiltak i avtaleområdet	2022	2022-2025
Follobanen	2 451	4 154
Intercity Dovrebanen Venjar-Eidsvoll-Langset	1 228	2 439
Ringeriksbanen	-	1 077
Ny jernbanetunnel gjennom Oslo[1]	-	308
Infrastruktur for nytt togmateriell, inkl. togparkering	666	1 563
Ny rutemodell Østlandet	490	2 770
Banestrømforsyning Østlandsområdet[2]	192	857
Stasjoner og knutepunkter[3]	129	1 162
Signalsystemer – videreutvikling ERTMS[4]	10	137
Bedre nettdekning	10	1 412
Mer gods på bane	157	601
Sum	5 334	16 481

1. *Prosjektet (planlegging av kommunedelplan) er midlertidig stanset, framdrift usikker*
2. *Banestrømforsyning, programområdene Stasjoner og knutepunkter, Signalsystemer, Bedre nettdekning og Mer gods på bane dekker hele landet. Fordeling er ikke spesifisert i NTP.*
3. *Midler til stasjons- og knutepunkttiltak under Byvekstavtalen inngår her*
4. *Dette er investeringer som følge av det store ERTMS prosjektet som er under drift- og vedlikeholdsbudsjettet*

6 Forventet måloppnåelse av handlingsprogram 2022–2025

I dette kapitlet gis det en vurdering av hvordan prioriteringer av tiltak i handlingsprogram 2022–2025 er forventet å bidra til måloppnåelse i perioden. Det vises også til omtalen av de enkelte tiltakene i kapittel 5 og prosjektark (Vedlegg 2).

Forslaget er ventet å gi god måloppnåelse. Det er imidlertid usikkerhet til hvor preget måloppnåelsen vil bli av koronapandemien og eventuelle mer varige endringer i reisemønsteret i årene som kommer.

6.1 God fremkommelighet

Byvekstavtalen med Tilleggsavtalen gir økte midler og større fleksibilitet til gjennomføring av tiltak for kollektiv, gange og sykkel. Disse tiltakene samt lokale tiltak i Oslo og Viken vil gi økt fremkommelighet for kollektiv, gange og sykkel, som er prioriterte trafikantgrupper.

Samlet plan for trikk og tilpasning for nye trikker ferdigstilles i 2021, dette vil bidra til bedre fremkommelighet for trikkene etter flere år med anleggsarbeider.

Midler til løpende oppgradering av T-banenettet er ikke tilstrekkelig og vil på sikt kunne føre til redusert punktlighet.

Midler til de øvrige store kollektivprosjektene vil i hovedsak gå til bygging av Fornebubanen, implementering av Nytt signalsystem for T-banen (CBTC), samt til planlegging av Majorstuen stasjon, Ny T-banetunnel gjennom sentrum og Bane-/kollektivløsning nedre Romerike i planprogramperioden. Disse vil bidra til måloppnåelse i senere handlingsprogramperioder.

6.2 Ta veksten i persontransport med kollektiv, gange og sykkel

Partene 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 2019–2023 og en tredel innen 2025, sammenliknet med 2015, noe som også krever bruk av andre trafikkreduserende virkemidler i tillegg til trafikantbetalingssystemet.

Oslo, Viken, Lillestrøm, Nordre Follo og Bærum arbeider målbevisst med andre virkemidler innen blant annet arealplanlegging og parkeringspolitikk som bidrar positivt til ønsket måloppnåelse.

Arbeidet med å realisere et mer finmasket sykkelveinett og bygging av andre anlegg for gange og sykkel i Oslo og Akershus fortsettes i 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 person-transport videreføres gjennom midler til drift- og småinvesteringer i handlingsprogram-perioden.

I handlingsprogramperioden videreføres anskaffelsesprosessen for nye trikker med høyere standard og kapasitet. De første trikkene er planlagt faset inn i trafikken fra 2021.

Ferdigstilling av Follobanen i desember 2022 vil forbedre kollektivtilbudet i sørkorridoren Dette er en viktig forutsetning for at kollektivtrafikken kan ta en økende andel av

persontransporten fremover. Follobanen vil trolig medføre reduksjon i biltrafikken i sørkorridoren og dermed også bidra til bedre fremkommelighet for næringstrafikk og gjenværende bilister.

6.3 Sikkert og universelt utformet transportsystem

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

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.

På riksvei, fylkesvei i Viken og kommunal vei i Oslo finansieres en del målrettede tiltak for økt trafikksikkerhet og universell utforming. Eksempler på tiltak er ombygging til høystandard holdeplasser og tiltak i ulykkepunkter.

6.4 Attraktivt kollektivtilbud

For sum av både bompenger, statlige og lokale midler går 96 % til tiltak som bidrar til utvikling av et mer attraktivt kollektivtilbud og sykkelinfrastruktur i handlingsprogram-perioden.

Bompenger og belønningsmidler bidrar til drift og småinvesteringer for å styrke kollektivtilbudet. Dette gir økt frekvens, kapasitet og standard utover det som ville vært mulig innenfor Oslo og Viken 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.

6.5 Bidra til bedre miljø og by- og tettstedskvalitet

Endret sammensetning av kjøretøyparken med stadig flere elbiler vil bidra til å redusere klimagassutslipp fra biltrafikken.

Problemene med lokal luftforurensning vil bli noe redusert med økt andel av elbiler som bidrar til redusert utslipp av NO_x.

VEDLEGG 1

Årsrapport 2020

Årsrapporten gir en oversikt over status, avvik og forbruk på ulike tiltak i 2020.

Alle tall er i løpende mill. kr.

	Overført fra 2019				Bevilget 2020				Disponibelt 2020				Forbruk 2020				Overføres 2021			
	Stat	Bom	Lokalt	**Totalt**	Stat	Bom	Lokalt	**Totalt**	Stat	Bom	Lokalt	**Totalt**	Stat	Bom	Lokalt	**Totalt**	Stat	Bom	Lokalt	**Totalt**
Riksvei																				
E18 Bjørvika	0	1	0	**1**	0	0	0	**0**	0	1	0	**1**	0	0	0	**0**	0	1	0	**1**
Rv. 150 Ulven-Sinsen	-106	0	0	**-106**	0	0	0	**0**	-106	0	0	**-106**	-107	0	0	**-107**	0	0	0	**0**
E18 Sydhavna	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**
E16 Sandvika - Wøyen	54	83	0	**137**	0	470	0	**470**	54	553	0	**607**	76	275	0	**351**	-21	278	0	**257**
Rv. 22 Lillestrøm - Fetsund	13	17	0	**29**	0	0	0	**0**	13	17	0	**29**	11	17	0	**28**	1	0	0	**1**
Rv. 4 Kjul-Rotnes	8	0	0	**8**	0	0	0	**0**	8	0	0	**8**	0	0	0	**0**	8	0	0	**8**
Nytt trafikantbetalingssystem	7	49	0	**56**	0	0	0	**0**	7	49	0	**56**	5	0	0	**5**	2	49	0	**50**
Byvekstavtale - kollektiv-, gang- og sykkeltiltak på rv.	124	26	0	**150**	181	0	0	**181**	304	26	0	**330**	214	8	0	**222**	90	18	0	**108**
Øvrige programområder inkl. planlegging	42	22	0	**64**	125	0	0	**125**	167	22	0	**189**	123	13	0	**136**	44	9	0	**52**
Sum riksvei	141	197	0	**338**	306	470	0	**776**	447	667	0	**1 114**	323	312	0	**635**	124	355	0	**479**
Lokale tiltak																				
Oslo	0	192	155	**347**	0	363	367	**730**	0	555	522	**1 077**	0	422	322	**744**	0	133	200	**333**
Akershus i Viken	0	250	-136	**114**	0	205	471	**675**	0	455	335	**790**	0	80	385	**465**	0	375	-50	**325**
Sum lokale tiltak	0	442	19	**461**	0	567	838	**1 405**	0	1 010	857	**1 867**	0	502	707	**1 209**	0	507	150	**658**
Lokale kollektivtiltak																				
Fornebubanen	30	79	0	**109**	568	116	82	**766**	598	195	82	**875**	375	120	82	**577**	223	76	0	**299**
Ramme T-bane og trikk	0	228	0	**228**	0	1 019		**1 019**	0	1 247	0	**1 247**	0	1 157	0	**1 157**	0	90	0	**90**
Nytt signalsystem (CBTC) for T-banen	0	87	0	**87**	0	201	82	**283**	0	288	82	**370**	0	120	0	**120**	0	168	82	**250**
Ny T-banetunnel Oslo sentrum inkl Majorstuen T-baneknutepunkt	0	90	0	**90**	0	50	0	**50**	0	140	0	**140**	0	23	0	**23**	0	117	0	**117**
Drift og småinvesteringer	-19	97	0	**78**	0	897	0	**897**	-19	994	0	**975**	0	907	0	**907**	-19	86	0	**67**
Sum lokale kollektivtiltak	11	581	0	**592**	568	2 283	164	**3 015**	579	2 864	164	**3 607**	375	2 327	82	**2 784**	204	537	82	**823**
Belønningsmidler	218	0	0	**218**	329	0	0	**329**	547	0	0	**547**	292	0	0	**292**	255	0	0	**255**
Sum 2020	370	1 221	19	**1 592**	1 202	3 320	1 002	**5 524**	1 573	4 540	1 021	**7 135**	990	3 142	789	**4 920**	583	1 400	232	**2 215**

Kolonnen «overført fra 2019» inkluderer justeringer i forbindelse med årsoppgjør og omdisponeringer i løpet av 2020 og er ikke direkte sammenlignbar med fjorårets kolonne «overføres 2020»

A. Riksvei

	Disponibelt 2020				Forbruk 2020				Overføres 2021			
	Stat	Bom	Lokalt	**Totalt**	Stat	Bom	Lokalt	**Totalt**	Stat	Bom	Lokalt	**Totalt**
Riksvei												
E18 Bjørvika	0	1	0	**1**	0	0	0	**0**	0	1	0	**1**
Rv. 150 Ulven-Sinsen	-106	0	0	**-106**	-107	0	0	**-107**	0	0	0	**0**
E18 Sydhavna	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**	0	0	0	**0**
E16 Sandvika - Wøyen	54	553	0	**607**	76	275	0	**351**	-21	278	0	**257**
Rv. 22 Lillestrøm - Fetsund	13	17	0	**29**	11	17	0	**28**	1	0	0	**1**
Rv. 4 Kjul-Rotnes	8	0	0	**8**	0	0	0	**0**	8	0	0	**8**
Nytt trafikantbetalingssystem	7	49	0	**56**	5	0	0	**5**	2	49	0	**50**
Byvekstavtale - kollektiv-, gang- og sykkeltiltak på rv.	304	26	0	**330**	214	8	0	**222**	90	18	0	**108**
Øvrige programområder inkl. planlegging	167	22	0	**189**	123	13	0	**136**	44	9	0	**52**
Sum riksvei	447	667	0	**1 114**	323	312	0	**635**	124	355	0	**479**

A.1 E18 Bjørvika

Målsetning: Omlegging av E18 i Bjørvika og bygging av veier i den nye bydelen skal legge til rette for byutvikling og mindre miljøbelastninger.

Årets resultat: Prosjektet er tidligere ferdigstilt.

Fremdrift/milepæler: Den offisielle åpningen av etappe 2 fant sted 14. juni 2015. Gatenettet har blitt åpnet etappevis for trafikk. Den siste delen av Dronning Eufemias gate ble ferdigstilt våren 2015. I 2020 ble 34 mill. kr av restmidlene (bompenger) varig omdisponert.

Restmidler på prosjektet er 1,5 mill. kr. (bompenger) pr 31.12.2020. Disse skal i 2021 brukes til å dekke noen kostnader som gjelder arkeologi (konservering).

A.2 Rv 150 Ulven – Sinsen

Målsetning: Prosjektet skal føre til økt trafikksikkerhet, bedre trafikkavvikling og redusert støy og luftforurensning og tilrettelegging for bolig- og næringsutvikling.

Fremdrift/milepæler: Prosjektet ble åpnet for trafikk i 2014. Opprinnelig var det forventet totalt rundt 220 mill. kr i inntekter fra salg av riksveigrunn. 100 mill. kr har blitt innbetalt til prosjektet til og med 2019. Disse ble varig omdisponert til E16 Sandvika – Wøyen i juli 2019. I 2020 ble det varig omdisponert et beløp på 104 mill. kr til Sandvika – Wøyen etter ytterligere salg av riksveigrunn. Dette var det siste salget slik at totale netto inntekter ble på 204 mill. kr.

Restmidler på prosjektet er 0,4 mill. kr pr 31.12.2020. Disse skal brukes til å fullføre grøntentreprisen i 2021. Mulig behov for noe mer midler før avslutning. Rest-entreprise, konsulent, byggherrekostnader og oppmåling kommer på ca. 1,6 mill. kr.

A.3 E18 Sydhavna

Målsetning: Bedre adkomst til og fra havneterminalen på Sydhavna og samtidig gi bedre fremkommelighet for kollektivtrafikk, gående og syklende i området.

Årets resultat: Prosjektet er ferdigstilt. Resterende midler på 4,985 mill. kr (bompenger) ble varig omdisponert i 2020.

Fremdrift/milepæler: Prosjektet ble offisielt åpnet 13.november 2015.

A.4 E16 Sandvika – Wøyen

Målsetning: Bedre fremkommelighet og økt trafikksikkerhet. Miljøforbedring ved redusert støy og luftforurensning og tilrettelegging for byutvikling. Prosjektet har også lagt til rette for fremtidig kobling med ny E18 under Sandvika.

Årets resultat: Mindreforbruk på totalt 256,8 mill. kr (merforbruk statsmidler: 21,2 mill.kr og mindreforbruk bompenger: 278 mill. kr). Dette skyldes blant annet at det ikke ble oppnådd enighet om sluttoppgjøret på Bjørnegårdstunnelen i 2020. I tillegg ble det varig omdisponert 83 mill.kr (bompenger) til prosjektet høsten 2020. Det ble i HP 2021-2024 bestemt at restbehovet til prosjektet skulle dekkes gjennom varig omdisponering av restmidler fra avsluttede prosjekter istedenfor å få tildelt nye bompenger. Selve vedtaket om varig omdisponering ble gjort av styringsgruppen i Oslopakke 3 høsten 2020. Dette er midler prosjektet trenger i 2021 til ferdigstillelse av lokal vei og fordi midlene kom noe tidligere enn planlagt øker også mindreforbruket pr 31.12.2020. Midlene vil brukt i 2021.

Resterende salg av riksveigrunn Sinsen – Ulven ble gjennomført i 2020. Prosjektet fikk tilført 104 mill. kr fra Rv. 150 Ulven-Sinsen i 2020 og sammen med de 100 mill. kr som ble overført i 2019 utgjør det en total overføring på 204 mill. kr.

Fremdrift/milepæler: Hovedveien åpnet 9.oktober 2019, mens ombygging av gamle E16 til lokalveisystem startet opp august 2019 og planlegges fullført sommeren 2021. Overførte midler fra 2020 skal brukes til ferdigstillelse av E16 Sandvika – Wøyen, inkludert sluttoppgjør på Bjørnegårdstunnelen og ferdigstillelse av lokalveier, inkludert rehabilitering av Hamangtunnelen i 2021. Prosjektet vil ikke trenge ytterligere finansiering i 2022.

A.5 Rv 22 Lillestrøm – Fetsund

Målsetning: Bedre fremkommelighet og sikkerhet på strekningen og på tilstøtende veinett.

Årets resultat: Prosjektet har et mindreforbruk på 1,5 mill. kr (statsmidler) pr 31.12.2020. Et forliksbeløp på 23,3 mill.kr ble utbetalt i 2020. I tillegg ble det brukt 4,7 mill. kr i 2020, hovedsakelig til advokatutgifter (3,4 mill.kr). Til å dekke dette ble det brukt restmidler fra 2019 på 13 mill. kr (bompenger). I tillegg ble det lagt inn en varig omdisponering på 13 mill. kr (statsmidler) og 3,6 mill. kr (bompenger) til prosjektet. Restbeløpet på totalt 1,5 mill. kr kan omdisponeres i 2021

Fremdrift/milepæler: Prosjektet ble åpnet i desember 2015.

A.6 Rv. 4 Kjul – Rotnes

MIndreforbruk pr 31.12.2020 var på 7,8 mill. kr (statsmidler).

Det er i 2020 ikke blitt brukt noen midler. Prosjektet inngår nå i gjennomgang av hele strekningen Oslo (Sinsen) – Mjøsbrua. Dette vil bli lagt til grunn for videre vurderinger av tiltak på kort og lang sikt.

A.7 Nytt trafikantbetalingssystem

Prosjektet «Oslopakke 3 Etablering av nye bomstasjoner i og rundt Oslo» hadde oppstart i januar 2017 og planlagt driftsstart i begynnelsen av 2019. Et tidlig kostnadsanslag viste en prognose på 396 mill. 2019-kr. Etter dialog med markedet ble det besluttet å benytte en 1-portal-løsning, noe som forenklet prosjektet betydelig. Samtidig ble kravet om saldolys og taksttavler fjernet, noe som forenklet prosjektet ytterligere. Dette var en forenkling som var helt nødvendig for å kunne innfri de strenge tidsfristene som var satt til prosjektet. Prognosen ble etter dette redusert til 265,3 mill. 2019-kr.

På grunnlag av dette ble bompengeproposisjon lagt frem og vedtatt 29. mai 2018. Det ble tildelt 150 mill. kr i 2018 og 110 mill. kr i 2019.

Alle kontrakter ble inngått i 2018. Kontrakts-/tilbudsbeløpene var betydelig lavere enn byggherreoverslaget og totalprognosen for prosjektet ble derfor i 2018 ytterligere redusert til 192 mill. 2019-kr.

Trafikantbetalingssystemet ble satt i drift 1.juni 2019.

Mindreforbruket pr 31.12.2020 var på 50,4 mill. kr.

I 2020 har det blitt varig omdisponert 32,015 mill. kr fra prosjektet. Det forventes at ytterligere om lag 43,5 mill. kr kan omdisponeres i 2021 etter at sluttoppgjøret er utbetalt.

A.8 Byvekstavtale – kollektiv-, gang- og sykkeltiltak

<u>Byvekstavtalemidler Oslo (mindreforbruk 67,4 mill. kr, av dette 49,4 mill. kr stat og 18 mill. kr bom)</u>

Mindreforbruket er hovedsakelig knyttet til:

- GSV Ryenkrysset – Konowsgate (mindreforbruk 7,5 mill. kr). Totalentreprise med byggestart i august 2020. Forsinket oppstart pga. sene avklaringer fra Oslo kommune, bl.a. knyttet til overvannssystemet. Prosjektet ferdigstilles i 2021 og midlene vil bli benyttet.
- E18 GSV Munkedamsvegen - Rådhusplassen (mindreforbruk 14,6 mill. kr). Prosjektet ble åpnet for trafikk i desember 2020, restarbeider og sluttoppgjør gjenstår. Mindreforbruket skyldes i hovedsak forsinkelser i fremdrift pga. sene avklaringer fra Oslo kommune. Det antas også at prosjektet blir billigere enn antatt, og at deler av mindreforbruket kan varig omdisponeres til andre tiltak.
- Rv.150 Gangbruer Ullevål stadion (mindreforbruk 38,3 mill. kr av dette 20,3 mill. kr stat og 18 mill. kr bompenger). Prosjektet ble ferdigstilt 2019 og er finansiert med statsmidler og bompenger. Overskjønn for grunnerverv ble avklart første halvår 2020, med varige innsparinger på begge finansieringskilder som resultat. Inntekter på ca. 4 mill. kr forventes innbetalt i 2021. Mindreforbruk statlige midler søkes varig

omdisponert til andre byvekstavtaleprosjekter (bev. 0331). Mindreforbruket bompenger søkes varig omdisponert til andre Oslopakke 3 prosjekter.

- E6 GSV Enebakkveien, Sandstuveien-Østensjøveien (mindreforbruk 12,7 mill. kr). Forsinket oppstart pga. manglende og sene avklaringer fra Oslo kommune samt interne ressursutfordringer har medført at prosjektet ikke antas ferdigstilt før mai 2022. Tildelt 44 mill. kr i budsjett 2021. Disponible midler forventes brukt.
- GSV Griniveien Røa – bygrensen (mindreforbruk 10 mill. kr). Løsning i vedtatt regulering kan ikke bygges. Det har tatt mer tid enn forutsatt å finne frem til ny løsning, som det i 2021 skal utarbeides byggesøknader med dispensasjon fra gjeldende reguleringsplan for.
  Tildelt beløp i 2020 ble først trukket inn, men ble sent på året tilbakeført til prosjektet. Når godkjent byggesøknad med dispensasjon foreligger (antas høst 2021), startes arbeid med byggeplan og grunnerverv. Nødvendig koordinering med VAV i Oslo kommune medfører usikker fremdrift. Tildelt 10 mill. kr i budsjett 2021.

I Oslo er følgende prosjekter ferdigstilte i 2020:

- 1,6 km (0,8 km tosidig) oppgradering sykkelfelt E18 Dronning Eufemias gate.
- 0,5 km (0,25 km tosidig) oppgradering sykkelfelt E18 Langkaigata.
- 0,25 km oppgradering sykkelvei langs Mosseveien bak Shellstasjonen.
- 0,15 km GSV Munkedamsveien – Rådhusplassen (Dr. Maudsgate).

I tilknytning til flere av gang- og sykkelveiprosjektene ble 2 holdeplasser universelt utformet i 2020.

<u>Byvekstavtalemidler Akershus i Viken (mindreforbruk 40,7 mill. kr - bompenger)</u>

Mindreforbruket er hovedsakelig knyttet til:

- E18 Sykkelvei Prof. Kohts vei (mindreforbruk 13,3 mill. kr). Prosjektet pågår. Senere utlysing enn forutsatt pga. behov for avklaringer med Vegdirektoratet og noe kapasitetsutfordring hos entreprenør. Prosjektet har hatt store mindreforbruk i 2018 og 2019 (hhv. 62 og 55 mill. kr). Nye krav om tilpasning til E18 Vestkorridoren, medførte behov for omprosjektering og ytterligere forsinkelser i fremdrift. Dette gjorde at man heller ikke i 2020 klarte å forsere / hente inn hele mindreforbruket fra tidligere år. Prosjektet ble åpnet for trafikk desember 2020. Tildelt 51 mill. kr i budsjett 2021. I Staten vegvesen sin årsrapportering ble det ikke fanget opp at prosjektet antas en varig innsparing på om lag 50 mill. kr. Reduksjonen skyldes flere forhold, bl.a. at konkurransesummen var under Staten vegvesen sitt estimat, mindre uforutsette arbeider enn forventet, noe av arbeidet lå innenfor anleggsbeltet til E18 Vestkorridorprosjektet, samt godt samarbeid mellom byggherre og entreprenør. 13 mill. kr er allerede godkjent varig omdisponert til byvekstavtaleprosjektet «Rv. 4 GSV Årvoll skole-Sinsen», der det i detaljreguleringsfasen har åpnet seg mulighet for tidlig innløsning av en eiendom. Antatt resterende mindreforbruk på om lag 40 mill. kr er forutsatt omdisponert til andre prosjekt når prosjektet er ferdigstilt i 2021.
- Rv. 4 Sinsen – Gjelleråsen strakstiltak (mindreforbruk 9 mill. kr). Prosjektet pågår. Ledige midler fra flere samlepotter (holdeplasser og trafikksikkerhet) er slått sammen

i et prosjekt. Kun deler av tiltaket ferdigstilles i 2020/2021, resten i 2022. Forsinket som følge av interne ressursutfordringer. Prosjektet har også midler på bev. 0344.

- Fv. 120 GSV/KT Storgata i Lillestrøm (mindreforbruk 10 mill. kr). Prosjektet styres av Viken fylkeskommune. Prosjektet har forsinket fremdrift ift. planlagt, men det antas byggestart våren 2021 og ferdigstillelse i 2023. Statens vegvesen delfinansierer. Tildelt beløp i 2020 ble først trukket inn, men ble sent på året tilbakeført til prosjektet. Tildelt 20 mill. kr i 2021.

I Akershus er følgende prosjekter ferdigstilte i 2020:

- 1,22 km GSV langs E18 Prof. Kohts vei mellom Markalleen og Gamle Drammensvei
- 0,2 km kollektivfelt lokalvei Sandvika- Emma Hjorth (avlastningsvei E16 Sandvika – Wøyen).

A.9 Øvrige programområder inkl. planlegging

A.9.1 Oslo

	Disponibelt 2020			Forbruk 2020			Overføres 2021		
	Stat	Bom	**Totalt**	Stat	Bom	**Totalt**	Stat	Bom	**Totalt**
Programområder riksvei									
Strekningsvise tiltak	0	-	**0**	-	-	**-**	0	-	**0**
Utbedringstiltak	4	-	**4**	4	-	**4**	-	-	**-**
Gang/sykkelveier	-1	-	**-1**	1	-	**1**	-2	-	**-2**
Trafikksikkerhet	9	0	**9**	4	-	**4**	5	0	**5**
Miljø og service	8	-	**8**	4	-	**4**	4	-	**4**
Kollektivtiltak	-2	-	**-2**	-3	-	**-3**	1	-	**1**
Planlegging Oslo og Akershus i Viker	60	7	**67**	77	3	**80**	-16	4	**-13**
Total Oslo	**78**	**7**	**85**	**87**	**3**	**90**	**-9**	**4**	**-5**

<u>Strekningsvise tiltak</u>

Ingen midler i 2020.

<u>Utbedringstiltak (merforbruk 0 mill. kr)</u>

I 2020 er det brukt 4,2 mill. kr på ny veiløsning felt 2A Bjørvika – ny brannstasjon.

<u>Gang- og sykkelveier (merforbruk 2,0 mill.kr)</u>

I 2020 er forbruket på 1,0 mill. kr. Dette er brukt på utbedring av sykkelløsning Kongshavn - Mosseveien.

<u>Trafikksikkerhetstiltak (mindreforbruk 5,0 mill. kr)</u>

I 2020 har tildelte midler i hovedsak blitt brukt til utbedring av TS-tiltak etter TS-inspeksjon og diverse ITS tiltak.

Miljø- og servicetiltak (mindreforbruk 4,0 mill. kr)

I 2020 har tildelte midler i hovedsak blitt brukt til tiltak under forurensningsloven.

Mindreforbruk fra tidligere år er midler som skal brukes til støy- og forurensningslovstiltak, hvor beregninger gjøres flere ganger årlig for å avdekke behov. Midlene vil bli brukt når behov for tiltak avdekkes.

Kollektivtiltak (mindreforbruk 0,9 mill. kr)

I 2020 er det betalt tilbake 3,4 mill. kr på tiltaket «rv. 4 Utbedring av holdeplasser» fra en leverandør etter at Statens vegvesen la ut midler i 2019. Deler av midlene har gått med til å dekke merforbruk på flere kollektivtiltak.

Planlegging (merforbruk 12,5 mill. kr – merforbruk 16,4 mill. kr stat og mindreforbruk 3,9 mill. kr bom)

55 mill.kr av planleggingsmidlene ble benyttet til E6 Oslo øst prosjektet (Manglerudprosjektet). Prosjektet er overtatt av Divisjon utbygging fra 2020. Prosjektet hadde i 2020 et merforbruk på 22,5 mill. kr. Dette skyldes at de fikk for lite tildelte planmidler i forhold til behovet i 2020, og derfor fikk tillatelse til et merforbruk. Det er bevilget statlige planleggingsmidler i 2021 for å dekke merforbruket.

Til planlegging av kollektiv-, sykkel- og gangetiltak i Oslo og Akershus er det brukt om lag 20 mill. kr. Midlene er fordelt på en rekke tiltak, som f.eks:

- Strakstiltak sykkel Oslo.
- GSV Årvoll skole – Sinsen.
- GSV Strømsveien ved IKEA/Jerikoveien.
- GSV Drammensveien – Franzebråtveien.

Det er benyttet om lag 6 mill. kr mindre enn tildelt. Mindreforbruket skyldes en utfordrende ressurssituasjon mht. ny organisering, korona, samt utfordringer med sene avklaringer fra Oslo kommune.

A.9.2 Akershus i Viken

	Disponibelt 2020			Forbruk 2020			Overføres 2021		
	Stat	Bom	**Totalt**	Stat	Bom	**Totalt**	Stat	Bom	**Totalt**
Programområder riksvei									
Strekningsvise tiltak	-0	-	**-0**	-	-	**-**	-0	-	**-0**
Utbedringstiltak	63	-	**63**	14	-	**14**	49	-	**49**
Gang/sykkelveier	8	2	**11**	9	2	**12**	-1	-0	**-1**
Trafikksikkerhet	18	-	**18**	13	-	**13**	5	-	**5**
Miljø og service	0	4	**4**	-	4	**4**	0	1	**1**
Kollektivtiltak	0	8	**8**	-	3	**3**	0	4	**4**
Planlegging	-	-	**-**	-	-	**-**	-	-	**-**
Total Akershus i Viken	**89**	**14**	**103**	**36**	**9**	**46**	**53**	**5**	**58**

Utbedringstiltak (mindreforbruk 48,9 mill. kr)

Midlene i 2020 er hovedsakelig brukt på system for toveisregulering E16 Skui -Brenne (12,1 mill. kr).

Mindreforbruket er i hovedsak knyttet opp til at det ble innbetalt tilskudd fra mulige utbyggere i henhold til rekkefølgebestemmelser i 2019. Innbetalingen kom før det forelå avklaring om hva som skal bygges. Planarbeid pågår. Byggeplan og konkurransegrunnlag våren 2021, kontrahering av entreprenør sommeren 2021 og ferdigstillelse sommeren 2022.

Gang- og sykkelveier (merforbruk 0,7 mill. kr)

Midlene i 2020 er brukt på fv. 152 Vevelstadveien – Smedsrudveien.

Trafikksikkerhetstiltak (mindreforbruk 4,8 mill. kr)

Midlene i 2020 ble i hovedsak brukt på ITS-tiltak og tiltak ved kontrollstasjonen på Taraldrud.

Miljø- og servicetiltak (mindreforbruk 0,6 mill. kr)

Midlene i 2020 er hovedsakelig brukt på andre støytiltak under forurensningsloven.

Kollektivtiltak (mindreforbruk 4,3 mill. kr)

Midlene er i 2020 brukt på rv. 4 Utbedring holdeplasser etappe 3.

Planlegging

Se omtale under Oslo.

B. Lokale tiltak inkl. sykkeltiltak og kollektivtiltak på vei

B.1 Oslo

	Disponibelt 2020			Forbruk 2020			Overføres 2021		
	Lokalt	Bom	**Totalt**	Lokalt	Bom	**Totalt**	Lokalt	Bom	**Totalt**
Lokale tiltak									
Strekningsvise tiltak	134	18	**152**	2	2	**4**	132	16	**148**
Mindre utbedringer	9	9	**18**	10	8	**18**	-1	0	**-0**
Gang/sykkelveier	173	188	**362**	155	196	**351**	18	-7	**11**
Trafikksikkerhet	4	4	**8**	2	-2	**-**	2	5	**8**
Miljø og service	0	-0	**-0**	-	-	**-**	0	-0	**-0**
Kollektivtiltak	201	321	**522**	156	204	**361**	45	117	**161**
Planlegging Oslo	0	16	**16**	-4	14	**10**	4	2	**6**
Total Oslo	**522**	**555**	**1 077**	**322**	**422**	**744**	**200**	**133**	**333**

Strekningsvise tiltak (mindreforbruk 147,6 mill. kr)

Tiltak i 2020 gjelder planlegging av Røa-tunnelen. Bymiljøetaten utlyste i juni 2020 på Doffin en konkurranse for «Forprosjekt Røatunnelen med teknisk grunnlag og kostnadsestimering». Konkurransen ble avlyst i oktober, og i mars 2021 ble etaten gitt et revidert oppdrag om et faglig grunnlag for konseptvalg med anbefaling. Prosjektet har derfor et forbruk på 3,9 mill. kr i 2020 mot et godkjent årsbudsjett på 19 mill. kr.

Mindreforbruk fra tidligere år skyldes at oppgradering av Prinsens gate (del av samlet plan for trikkeoppgradering i 2015/16) ble definert som «strekningsvise tiltak». Bymiljøetatens del av prosjektet ble avsluttet med mindreforbruk på ca. 133 mill. kr og blir omdisponert til andre kollektivtiltak i 2021.

Mindre utbedringer (mindreforbruk 0 mill. kr)

Eksempler på tiltak:

- Rehabiliteringsarbeid (veidekke) på Maridalsveien, Brobekkveien og Håvard Martinsens vei

Gang/sykkelveier (mindreforbruk 10,8 mill. kr)

Oslo kommunes sykkelstrategi 2015-2025 (vedtatt av bystyret i 2015) og Plan for sykkelveinettet i Oslo (vedtatt av bystyret 2018) ligger til grunn for prioriteringer av tiltak i Oslo for å gjøre det mer attraktivt og trygt å gå eller sykle.

De største prosjektene etter årsforbruk i 2020 har vært:

- Diverse strakstiltak
- Langbølgen
- Åkebergveien
- Slemdalsveien ved Ring 2
- Refstadveien
- St. Halvards gate-Strømsveien (Schweigaards gate-Ensjøveien)

Dette har resultert i 8,1 km med ny tilrettelegging sykkelinfrastruktur (alle strekningsvise tiltak der det ikke fantes sykkeltilrettelegging fra før) og 2,9 km med oppgradert sykkelinfrastruktur (kvalitetsheving på strekninger der det allerede finnes sykkeltilrettelegging, inkl. rødt dekke, utvidelse og beskyttelse av eksisterende sykkelfelt og ny type løsning for sykkel) i 2020. I tillegg er det satt opp 608 nye og oppgraderte sykkelstativ med Oslostandard.

Mindreforbruket skyldes i hovedsak at investeringsprosjekter har planlagt eller forsinket oppstart, har forsinket fremdrift eller er utsatt i påvente av reguleringsendringer. Strakstiltak i porteføljen ble justert noe ned i mars 2020 pga. koronapandemien og det har av samme årsak også oppstått forsinkelser på flere av de større prosjektene i porteføljen (bl.a. Hoffsveien, Enebakkveien, Tåsenveien, og Sars gate og Jens Bjelkes gate). Noe forsinkelse i entrepriseanskaffelsene skyldes utfordringer knyttet til innføring av nye miljøevalueringskriterer og -maler. Mindreforbruket er delvis motvirket av merforbruk på enkelte andre prosjektet (bl.a. Refstadveien, Treschows gate og St. Halvards gate – Strømsveien).

Trafikksikkerhet (mindreforbruk 7,7 mill. kr)

Det er ikke brukt Oslopakke 3-midler på slike tiltak i 2020. Negativt forbruk av bompenger 2020 på 1,7 mill. kr gjelder avregning av forbruk i 2019.

Kollektivtiltak (mindreforbruk 161,3 mill. kr)

Eksempler på tiltak:

- Samlet plan for trikkeoppgradering
    - Storgata (bygging)
    - Thorvald Meyers gate (ferdigstilt, økonomisk avslutning i 2021)
    - Grefsenveien (ferdigstilt, økonomisk avslutning i 2021)
    - Bispegata (bygging)
- Oppgradering, signalprioritering
- Bryn kollektivterminal (planlegging)
- Ljabruveien kollektivtrase Enebakkveien-Nedre Prinsdal (planlegging)
- Huk snuplass og holdeplass (planlegging)

Mindreforbruket skyldes blant annet:

- Grefsenveien, forskyvning i fremdrift.
- Thorvald Meyers gate, forskyvning i fremdrift.
- Storgata, forskyvning i fremdrift.
- Bispegata, forskyvning i fremdrift.

Fremdriften på Samlet plan for trikkeoppgradering er i tråd med anskaffelsen av nye trikker i Oslo.

Planlegging (mindreforbruk 5,6 mill. kr)

Det er et mindreforbruk på 2,0 mill. kr i midlene som går med til å finansiere kostnadene til O3-sekretariatet.

I tillegg er det et mindreforbruk på 3,6 mill.kr på planleggingsmidlene som disponeres av Oslo.

Midlene (forbruk i 2020 på 10,4 mill. kr) er i hovedsak brukt til å dekke stillinger i Plan- og bygningsetaten for prioritering av prosjekter innenfor Oslopakke 3. En effektiv behandling av disse prosjektene er vesentlig for fremdriften av tiltakene i pakken.

I tillegg dekker midlene saksbehandlerstillinger i Bymiljøetaten.

B.2 Akershus i Viken

	Disponibelt 2020			Forbruk 2020			Overføres 2021		
	Lokalt	Bom	**Totalt**	Lokal	Bom	**Totalt**	Lokalt	Bom	**Totalt**
Lokale tiltak									
Strekningsvise tiltak	99	142	**240**	75	6	**81**	24	136	**160**
Mindre utbedringer	166	-	**166**	188	-	**188**	-23	-	**-23**
Gang/sykkelveier	38	142	**180**	61	34	**95**	-23	108	**85**
Trafikksikkerhet	14	20	**34**	8	1	**9**	7	19	**25**
Miljø og service	-0	-	**-0**	-	-	**-**	-0	-	**-0**
Kollektivtiltak	13	98	**111**	49	12	**60**	-36	87	**50**
Planlegging fylkesvei	6	53	**58**	4	28	**31**	2	25	**27**
KVU Kollektivløsning Nedre Romerike			**-**	-	-	**-**	-	-	**-**
Total Akershus i Viken	**335**	**454**	**790**	**385**	**80**	**465**	**-50**	**374**	**324**

Kolonnene «disponibelt 2020» og «overføres 2021» er for bompengene basert på de opprinnelige investeringsrammene for 2020. Det er kun for de fylkeskommunale midlene det er tatt høyde for nedjusteringen av investeringsbudsjettet på til sammen 136,2 mill. kr som ble vedtatt av fylkestinget høsten 2020. Alle de nedjusterte midlene skal oppjusteres i 2021 til samme programområde og prosjekt som de hadde i 2020.

Mindreforbruket av bompenger må ses i sammenheng med at 2020 var Vikens første virkeår, og det har tatt noe tid å bygge opp gjennomføringskapasiteten i organisasjonen.

Strekningsvise tiltak (mindreforbruk 159,6 mill. kr, inkluderer fylkeskommunale midler 23,5 mill. kr og bompenger 136,1 mill. kr)

Det ble nedjustert 84,8 mill. kr fylkeskommunale midler høsten 2020. Disse vil bli oppjustert i 2021 og øke mindreforbruket fylkeskommunale midler tilsvarende.

Det er gjennomført tre store prosjekter, hvorav to er ferdigstilt. Det gjelder fylkesvei 169 Fjellsrud – Stensrud og fylkesvei 279 Ny Gardervei. I tillegg er fylkesvei 1496 Ny Frogner bru ferdig bygget, men prosjektet er ikke ferdigstilt. Det er startet arbeider med fylkesvei 120 Storgata i Lillestrøm og dette vil pågå fram til 2022.

Tallene inkluderer innfrielse av forskudd ovenfor Ullensaker kommune knyttet til prosjekt Tverrveien i Jessheim.

Mindrebruk bompenger skyldes at bevilgningene på til sammen 130 mill. kr til Kirkeveien i Asker og Skårersletta i Lørenskog ikke har blitt brukt i 2020.

Mindre utbedringer (merforbruk 22,7 mill. kr fylkeskommunale midler)

Det ble oppjustert 23,2 mill. kr fylkeskommunale midler høsten 2020. Disse vil bli nedjustert igjen i 2021 og øke merforbruket fylkeskommunale midler tilsvarende.

I 2020 er fylkesvei 171 Melvold bru utbedret. Videre har rehabilitering og sikring av Bekkestua-tunnelen vært et stort prosjekt i 2020 som ferdigstilles i 2021. Arbeid med fornying Stabekk bru er påbegynt og blir gjennomført i perioden 2020/21

6,5 km fylkesvei ble utbedret i forsterkningsprogrammet i 2020.

Merforbruket skyldes en høyere produksjon enn forutsatt. Dette er bl.a. knyttet til Melvold bru der det under TS-inspeksjon ble avdekket mangler ved GS-rekkverk. Prosjektet er ferdigstilt, og merforbruket er foreslått dekket inn med øvrige varige innsparinger i T1-2021.

Gang- og sykkelveier (mindrebruk 85 mill. kr, inkluderer merforbruk fylkeskommunale midler 23 mill. kr og mindreforbruk bompenger 108 mill. kr)

Det ble nedjustert 15,8 mill. kr fylkeskommunale midler høsten 2020. Disse vil bli oppjustert i 2021 og redusere merforbruket fylkeskommunale midler tilsvarende.

Det er ferdigstilt følgende tiltak:

- Fv. 1356 Kolåsveien (0,3 km)
- Fv.120 Hektnessletta-Grinitajet (2,2 km)
- Fv. 167 Marie Lillesethsvei (1,5 km)

I tillegg er det ferdigstilt 4,9 km gang- og sykkelvei knyttet til strekningsvise tiltak (fv. 169 Fjellsrud – Stensrud 3,1 km, og fv. 279 ny Gardervei 1,8 km).

Til sammen ble det ferdigstilt 8,9 km sykkelvei i 2020.

Mindreforbruk bompenger tilskrives varig innsparing i noen av de ferdigstilte prosjektene, samt noe forsinkelse i fremdrift i pågående prosjekter som følge av at det ventes på planavklaringer.

Trafikksikkerhet (mindreforbruk 25,2 mill. kr inkluderer fylkeskommunale midler 6,5 mill. kr og bompenger 18,7 mill. kr)

Det ble nedjustert 32,1 mill. kr fylkeskommunale midler høsten 2020. Disse vil bli oppjustert i 2021 og øke mindreforbruket fylkeskommunale midler tilsvarende.

Det har i 2020 pågått reguleringsarbeid for kryssutbedring i fv. 167 Bleikerveien i Asker. Arbeidet er ikke ferdig.

Det er gjort forberedende arbeid knyttet til nye veilys på fv. 120/155 Lillestrømveien og Osloveien. Etableringen av 140 nye lyspunkt vil skje i 2021/2022.

Viken brukte 19 mill. kr på Aksjon skolevei i 2020.

Mindreforbruket er bl.a. knyttet til arbeider med kryssutbedring Vormsundveien x fv. 173.

Miljø- og sikkerhet (mindreforbruk 0,0 mill. kr)

Ingen tiltak gjennomført i 2020.

Kollektivtiltak (mindreforbruk 50,4 mill. kr, inkluderer merforbruk fylkeskommunale midler 36,4 mill. kr og mindreforbruk bompenger 86,8 mill. kr)

Det ble nedjustert 27,6 mill. kr fylkeskommunale midler høsten 2020. Disse vil bli oppjustert i 2021 og redusere merforbruket fylkeskommunale midler tilsvarende.

Det er i 2020 satt i gang arbeid med kollektivfelt Solheimsveien ved Visperud, herunder rundkjøring Røykåsveien x Solheimsveien. Prosjektet forventes ferdigstilt i 2021.

I enkeltprosjekter og som en del av byggingen av andre prosjekter er det i Akershus til sammen blitt bygget, utbedret og oppgradert 36 holdeplasser for kollektivtransporten i 2020.

Mindreforbruket bompenger er hovedsakelig knyttet til at gjennomføring av enkelte prosjekter er forskjøvet fra 2020 til 2021/2022. Dette gjelder blant annet Åsveien i Ski og sykkelparkering Nesoddtangen.

Planlegging (mindreforbruk 27,2 mill. kr, inkluderer mindreforbruk fylkeskommunale midler 2,1 mill. kr og mindreforbruk bompenger 25,1 mill. kr)

Det ble ferdigstilt en reguleringsplan i 2020: fv. 253 Eidsvegen i Lillestrøm kommune.

Planarbeider det har vært jobbet med i 2020 omfatter bl.a.:

- Fv. 120 Kollektivtiltak langs Nedre Rælingsveg mot x rv. 159, Rælingen kommune.
- Fv. 152 Kirkeveien i Ski, reguleringsplan. Nordre Follo kommune
- Fv. 610 Fortau Vollsveien, Bærum kommune
- Fv. 31 Fortau Oppegårdveien - fra Dalstunet til Langhusveien, Nordre Follo kommune

Mindreforbruket er bl.a. knyttet til at 2020 var Viken fylkeskommunes første virkeår, og det har tatt noe tid å bygge opp gjennomføringskapasiteten i organisasjonen.

C. Lokale kollektivtiltak (T-bane, trikk og drift)

	Disponibelt 2020				Forbruk 2020				Overføres 2021			
	Stat	Bom	Lokalt	**Totalt**	Stat	Bom	Lokalt	**Totalt**	Stat	Bom	Lokalt	**Totalt**
Lokale kollektivtiltak												
Fornebubanen	598	195	82	**875**	375	120	82	**577**	223	76	0	**299**
Ramme T-bane og trikk	0	1 247	0	**1 247**	0	1 157	0	**1 157**	0	90	0	**90**
Nytt signalsystem (CBTC) for T-banen	0	288	82	**370**	0	120	0	**120**	0	168	82	**250**
Ny T-banetunnel Oslo sentrum inkl												
Majorstuen T-baneknutepunkt	0	140	0	**140**	0	23	0	**23**	0	117	0	**117**
Drift og småinvesteringer	-19	994	0	**975**	0	907	0	**907**	-19	86	0	**67**
Sum lokale kollektivtiltak	579	2 864	164	**3 607**	375	2 327	82	**2 784**	204	537	82	**823**

C.1 Fornebubanen

Oslo Bystyre og Akershus fylkesting vedtok i 2019 en styringsramme (P50) på 16,2 mrd. 2018-kr (eks. mva.) og en kostnadsramme (P85) på 18,5 mrd. 2018-kr (eks mva.) for Fornebubanen.

Det er et totalt mindreforbruk på 299 mill. kr pr 31.12.2020 i forhold til disponible midler (statsmidler, bompenger og bidrag fra økte kollektivpriser). Staten har trukket tilbake 200 mill. kr i revidert budsjett 2020, dette ble det tatt hensyn til i bevilget beløp i 2021.

Mindreforbruket skyldes blant annet at;

- Grunnentreprisen på Fornebu fikk forsinket oppstart grunnet periode med uavklart finansiering for prosjektet i 2020 (utsatt fra okt. til des.). Mindreforbruk ca. 44 mill. kr
- Det var budsjettert med 170 mill. kr i grunnerverv, mens forbruket var på 22 mill. kr. Mindreforbruket på 148 mill. kr skyldes forsinkelser i prosessene med grunnerverv på Lysaker og Skøyen. Dette blir mest sannsynlig gjennomført i 2021
- Byggherrekostnader, som personell og driftskostnader, har et mindreforbruk på om lag 30 mill. kr. Det skyldes primært lavere oppbemanning av byggherre-organisasjonen grunnet senere oppstart av entrepriser enn forutsatt i budsjett.

<u>Status/fremdrift i Prosjektet</u>

Fornebubanen er fra 1. januar 2020 et investeringsprosjekt. Den første entreprisen, Fornebu grunnentreprise, startet 11.desember 2020.

Fornebubanen er fortsatt i detaljprosjekteringsfasen og det jobbes med optimalisering av utforming og løsninger. Prosjektet går for alvor over i byggefase i 2021 med oppstart av bygging av Fornebu base og stasjon i desember 2020 og oppstart av fire tunnelarbeider i 2021. Tunnelarbeider mellom Fornebu og Lysaker er planlagt å starte i april 2021 (ferdig høst 2023), etterfulgt av tverrslag (anleggsadkomst) på Skøyen i mai 2021 (ferdig begynnelsen 2023). I september 2021 er det planlagt oppstart for tverrslag på Lysaker (ferdig vår 2022) og i november 2021 planlegges oppstart av kulvert på Madserud (ferdig sommer 2022).

Prosjektets forventede ferdigstillelse er fortsatt uendret, det vil si januar 2027.

C.2 Ramme T-bane og trikk

Hovedmålet er å oppgradere og videreutvikle T-bane og trikkenettet i Oslo.

Oppgradering av trikkeinfrastruktur i henhold til samlet plan pågår. Flere store prosjekter nærmer seg avslutning i 2021/2022.

Oppgraderingsbehov for T-bane og trikk er dokumentert i Sporveiens rapport «Reinvesterings- og oppgraderingsbehov 2020 Sporveien AS, trikk og T-baneinfrastruktur». Omfattende vedlikeholdsprosjekter, som oppgraderinger av baser og stasjoner krever vanligvis ikke ny reguleringsplan, mens oppgraderingsprosjekter kan utløse behov for det. Eksempel på prosjekt som har krevd ny reguleringsplan er oppgraderingen av Østensjøbanen på strekningen Etterstad-Hellerud, der det planlegges ny trasé i tunnel på deler av strekningen

Mindreforbruket på til sammen 90 mill. kr er relatert til endrede fremdriftsplaner.

Tiltakene resulterer i bedre sikkerhet, hastighet og punktlighet. De gir økt kapasitet og attraktivitet på de strekninger og stasjoner/holdeplasser som vedlikeholdes og oppgraderes.

C.3 Nytt signalsystem (CBTC) for T-banen

Det er gjennomført KVU, KS1, forprosjekt, KS2 og en revidert KS2. Tilbudskonkurransen for CBTC signalsystem ble kunngjort i november 2019, basert på bystyrets investerings-beslutning i september 2019. Tilbud ble mottatt i februar 2021 og tilbudsevaluering pågår, med påfølgende planlagte forhandlinger og tilbudsoppdatering(er), fram til det foreligger minst ett akseptabelt tilbud.

Mål for ferdigstilt CBTC-implementering er 4. kvartal 2027, men kontraktsfestet implementeringsplan avklares i forbindelse med CBTC-anskaffelsen, der Fornebubanens planlagte idriftsettelse i 2027 legger et førende premiss også for CBTC-prosjektets implementeringsplan.

Nytt anlegg vil åpne for økt kapasitet i T-banesystemet slik at Fornebubanen kan kobles på T-banenettets fellesstrekning ved Majorstuen, bedre kundetilbud med flere avganger, større fleksibilitet og pålitelighet samt bedre trafikkflyt. Vedlikeholdsetterslepet på signal- og sikringsanlegget fjernes.

Mindreforbruket på totalt 250 mill. kr pr 31.12.2020 skyldes at det er forsinket fremdrift. Mindreforbruket inkluderer 82 mill. kr fra Ruters økonomi. Det er i styringsgruppen for Oslopakke 3 fattet følgende vedtak den 22.oktober 2020:

«Partene er enige om at den halvdelen av kollektivbidraget til Oslopakke 3 fra Ruter i 2020 som ikke er implementert gjennom økte billettpriser, skal håndteres ved midlertidig omdisponering av bompenger i Oslopakke 3 og ev. gjennom bruk av statlig tilskudd fra tilleggsavtalen i 2021. Ambisjonen er at en videre prisøkning i Ruter ut over KPI på denne måte kan utsettes til Oslopakke 3-avtalen reforhandles i 2022.»

C.4 Ny T-banetunnel gjennom Oslo sentrum inkl. Majorstuen T-baneknutepunkt

Hovedmål for prosjektet er å bygge nytt Majorstuen T-baneknutepunkt og en ny T-banetunnel via Bislett, Stortinget, Nybrua til Tøyen/Ensjø, noe som gir økt kapasitet i hele T-banenettet slik at det blir rustet til å møte kundenes reisebehov om ca. 15 år. Ny tunnel gir et mer robust T-banesystem og bidrar til at en større andel av reisene til og gjennom Oslo sentrum kan foregå under bakken. T-banetunnelen er en forutsetning for tilbudsforbedringer på eksisterende grenbaner, og muliggjør fem-minutters frekvens der trafikkgrunnlaget er størst. Den vil i tillegg gi et bedre kollektivtrafikktilbud på Bislett, Grünerløkka og i sentrum, samt bidra til færre forsinkelser, et mer pålitelig T-banetilbud og bygge opp under ønsket areal- og byutvikling.

Bystyret vedtok 15. mai 2019 at ny T-banetunnel skal planlegges fra Majorstuen via Bislett, Stortinget, Nybrua på nedre Grünerløkka og til Tøyen. Planprogrammet ble fastsatt av Plan- og Bygningsetaten 2. juli 2019. Ruter har gjennomført tilleggsanalyser som tilsier at det ikke er behov for forlengelsen til Bryn. Byrådet har i januar 2021 orientert Bystyret om dette.

Behovet for ny tunnel for T-banen oppstår etter 2030. Delprosjekt for traséoptimalisering ble satt i gang i 2020. Det planlegges å lyse ut et større oppdrag som inkluderer reguleringsplan, konsekvensutredning og forprosjekt når delprosjektet om traséoptimalisering er ferdig. Nytt Majorstuen T-baneknutepunkt kan sees på som første fase av utbyggingen av ny T-banetunnel.

Mindreforbruket på 117 mill. kr pr 31.12.2020 skyldes blant annet endrede fremdriftsplaner.

Deler av mindreforbruket fra 2020 vil benyttes i 2021 og det er derfor ikke spilt inn behov for nye midler til ny T-banetunnel i 2021.

D. Drift og småinvesteringer

	Disponibelt 2020			Forbruk 2020			Overføres 2021		
Oslo	Lokalt	Bom	**Totalt**	Lokalt	Bom	**Totalt**	Lokalt	Bom	**Totalt**
Drift og småinvesteringer									
T-bane	-	331	**331**	-	331	**331**	-	-	**-**
Trikk	-	97	**97**	-	97	**97**	-	-	**-**
Buss	-	13	**13**	-	13	**13**	-	-	**-**
Plan-, informasjons- og pristiltak	-	8	**8**	-	8	**8**	-	-	**-**
Total Oslo	**0**	**449**	**449**	**-**	**449**	**449**	**0**	**-0**	**-0**

	Disponibelt 2020			Forbruk 2020			Overføres 2021		
Akershus i Viken	Lokalt	Bom	**Totalt**	Lokalt	Bom	**Totalt**	Lokalt	Bom	**Totalt**
Drift og småinvesteringer									
T-bane	-	54	**54**	-	54	**54**	-	-	**-**
Trikk	-	14	**14**	-	14	**14**	-	-	**-**
Buss	-	304	**304**	-	267	**267**	-	37	**37**
Plan-, informasjons- og pristiltak	-	81	**81**	-	81	**81**	-	-	**-**
Båt	-	30	**30**	-	30	**30**	-	-	**-**
Drift kollektiv Viken fylkeskommune	-19	62	**43**	-	12	**12**	-19	50	**31**
Total Akershus	**-19**	**545**	**526**	**-**	**458**	**458**	**-19**	**86**	**67**
Total Drift og småinvesteringer	**-19**	**994**	**975**	**-**	**907**	**907**	**-19**	**86**	**67**

D.1 Oslo

Midlene er benyttet til følgende:

- T-bane: Vognleie MX 3000, økt frekvens på Grorudbanen, Furusetbanen og Røabanen, full toglengde på Ringbanen og Grorudbanen, drift Kolsåsbanen Åsjordet/Jar, endret drift Holmenkollbanen, frekvensøkning ferier/helger og drift Lørenbanen, samt renter og avdrag for etablering av Avløs base.
- Trikk: Akutte tiltak og mindre tilpasningstiltak for nye trikker (TNT-tiltak). Drift av trikkebaser Grefsen og Holtet.
- Buss: Tilbudsstyrking og holdeplasstiltak
- Plan-, informasjons- og pristiltak: Utrednings- og planleggingstiltak, samt drift av sanntidsinformasjonssystemet (SIS).

D.2 Akershus Viken

Midlene er benyttet til følgende:

- T-bane: Drift Kolsåsbanen til Bekkestua og økt frekvens Røabanen til Østerås.
- Trikk: Trikkedrift til Bekkestua.
- Buss: Opprettholdelse og/eller tilbudsforbedringer i Asker/Bærum, Follo og Romerike. Mindreforbruk (37 mill.kr) planlegges benyttet i 2021.
- Båt: Drift Nesoddbåten.
- Plan-, informasjons- og pristiltak: Ny pris- og sonestruktur, overgangsbillett, enkeltbillett og to soners rød periodebillett, samt utrednings- og planleggingstiltak.
- Drift kollektiv Viken fylkeskommune: Innfartsparkering for bil og sykkel (mindreforbruk 30,9 mill. kr). Mindreforbruket er knyttet til mangel på konkrete tiltak aktuelle for gjennomføring i 2020.

E. Belønningsmidler

Oslo kommune og Akershus fylkeskommune har fått utbetalt belønningsmidler som inngår i bymiljøavtalen mellom Oslo kommune, Akershus fylkeskommune og staten. Etter inngåelse av byvekstavtalen har Statens vegvesen overtatt ansvaret for utbetaling av belønningsmidler.

Fra og med 2019 ble belønningsmidlene inkludert i handlingsprogrammet for Oslopakke 3.

Tabellen under viser en oversikt over hvilke aktiviteter som er finansiert eller delfinansiert med belønningsmidler i Oslo og Viken (Akershus) i 2020.

I Oslo og Akershus har 46 % av det totale forbruket i 2020 vært knyttet til drift av kollektivtransport (styrking av tilbudet).

Tiltak/tiltaksområder	Overført fra 2019	Bevilget 2020	Disponibelt 2020	Forbruk 2020	Overføres til 2021
Styrking av tilbudet	6	130	**136**	134	2
Pålitelighet, reisehastighet og oppgradert infrastruktur	182	141	**323**	108	215
Informasjonstiltak og markedsaktiviteter	3	50	**53**	41	12
Bærekraftige løsninger og nye mobilitetstjenester	28	7	**35**	9	26
Sum (mill. kr)	**218**	**329**	**547**	**292**	**255**

Mindreforbruket på 255 mill.kr som blir overført til 2021 inkluderer etterbetaling av belønningsmidler på 86,6 mill.kr fra 2019 og 2020 i desember 2020. Denne etterbetalingen skyldes signering av byvekstavtale i november 2020.

Overførte midler skyldes i stor grad forsinket fremdrift og at det er krevende og tar lang tid å gjennomføre.

VEDLEGG 2

Prosjektark

Innhold:

- E18 Vestkorridoren Lysaker – Ramstadsletta
- E18 Vestkorridoren Ramstadsletta – Slependen
- E18 Vestkorridoren Slependen – Drengsrud
- E6 Oslo øst (Manglerudprosjektet)
- Rv 4 Kjul – Rotnes
- Utvikling av riksvegnettet i Groruddalen
- Lokale vegtiltak Akershus
- Lokale vegtiltak Oslo – sykkelprosjekter
- Lokale vegtiltak Oslo – kollektivprioriteringer
- Lokale vegtiltak Oslo – Røatunnelen
- Oslo Trikk
- Oslo T-bane
- Nytt signalsystem (CBTC) for T-banen
- Fornebubanen
- Ny T-banetunnel gjennom Oslo sentrum
- Majorstuen T-baneknutepunkt
- Bane/kollektivløsning Nedre Romerike
- Drift kollektivtrafikk Akershus
- Drift kollektivtafikk Oslo
- Follobanen
- Ny rutemodell for Oslo og Østlandet
- Stasjon- og knutepunktstiltak jernbanen

Prosjektark Oslopakke 3

Tiltak:	Tiltakshaver:
E18 Vestkorridoren Lysaker – Ramstadsletta	**Statens vegvesen**

Beskrivelse:

Prosjektet E18 Lysaker – Ramstadsletta er 1. etappe av E18 Vestkorridoren som omfatter ny E18 mellom Lysaker på grensen til Oslo og Drengsrud i Asker kommune. Etappen består av:

- 4,2 km ny E18
- Høviktunnel på E18 (ca. 1,9 km)
- Gjønnestunnel (ca. 1,9 km)
- Ny adkomst til Fornebu (Vestre lenke)
- Stabekk- og Strandlokkene
- Ny kollektivterminal på Lysaker
- To felt på E18 reserveres til busstrafikk ev. i sambruk med tunge biler
- 4,1 km hovedsykkelveg

Den planlagte utbyggingen for E18 Lysaker – Ramstadsletta skal gi bedre tilgjengelighet, reduserte reisetider og reduksjon i lokale miljøproblemer i korridoren. I planene er det lagt opp til lokk over E18 ved Stabekk og E18 legges i tunnel fra Strand til Ramstadsletta. Tverrforbindelsen mellom Gjønnes og E18 vil redusere trafikk på lokalveger/avlaste boligområdene og sikre framkommelighet for buss. Mindre trafikk på dagens lokalveger gir bedre lokale miljøforhold og legger til rette for fortetting og kollektivorientert tettstedsutvikling. Det bygges ny forbindelse mellom E18 og Fornebu (Vestre lenke). Høystandard sykkelløsning sørger for sikrere og bedre vilkår for syklister.

Planskisse:

På E18 Ramstadsletta skal det bygges ny E18 i dagen som kobler seg på eksisterende E18 omtrent ved Solvikveien.

Kostnad:
Samferdselsdepartementet har gjennom behandling av St. prp. 38 S fått fullmakt til å gjennomføre prosjektet E18 Lysaker – Ramstadsletta innenfor en kronejustert kostnadsramme på 18,57 mrd. 2022-kr. Justeringene i forbindelse med behandlingen av St. prp. 38 S gir en total besparelse på om lag 850 mill. 2022-kr sammenliknet med den foreslåtte styringsrammen i Prp. 38 S.

Nytte/kostnad:
Netto nytte pr budsjettkrone (NNB) er beregnet til -0,3 med bompenger og -0,54 uten bompenger.

Prosjektstatus/planlagt framdrift:

- Reguleringsplan Lysaker–Ramstadsletta med tverrforbindelse til Gjønnes og Fornebu ble vedtatt i Kommunal- og moderniseringsdepartementet den 8. september 2017 etter først å ha blitt vedtatt i Bærum kommune den 31.mai 2017.
- Bompengeproposisjon 38S vedtatt 19.juni 2020.
- Lokale vedtak om bompengefinansiering ble vedtatt høsten 2020 i Viken fylkeskommune og i Bærum kommune.
- Anleggsstart 3. november 2020.
- Åpning av E18 høst 2027.
- Ferdig anlegg i 2028.

Prosjektark Oslopakke 3

Tiltak: **E18 Vestkorridoren Ramstadsletta – Nesbru**	**Tiltakshaver:** **Statens vegvesen**

Beskrivelse:

Prosjektet E18 Ramstadsletta-Nesbru er en del av E18 Vestkorridoren som omfatter E18 mellom Lysaker i Bærum kommune og Drengsrud i Asker kommune.

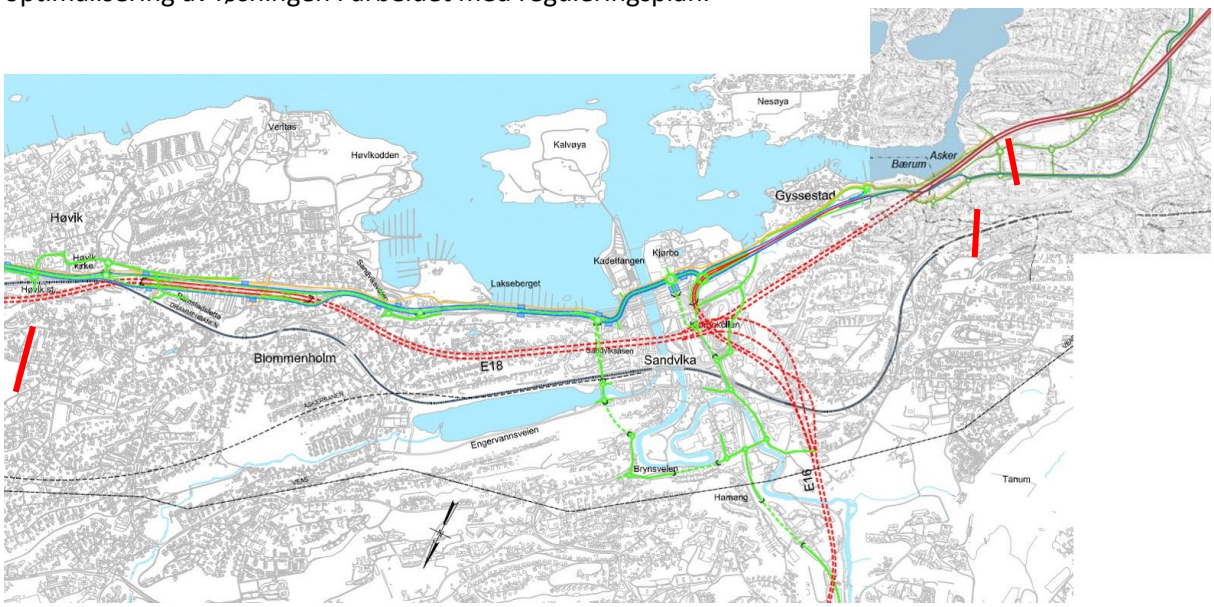
Det skal lages reguleringsplan for strekningen E18 Ramstadsletta-Slependen i Bærum og Asker kommuner med kobling til E16 i Sandvika. Planen i Bærum skal bygge på kommunedelplan med konsekvensutredning for E18 Lysaker – Slependen vedtatt av Bærum kommune 18. juni 2014. Planen i Asker skal bygge på kommunedelplan for E18-korridoren vedtatt i Asker kommune 8. november 2016 og optimalisert på Slependen våren 2017.

Parsellen strekker seg fra Ramstadsletta til Nesbru jfr. Samferdselsdepartementets brev datert 22.2.21. Vedtatte KDP-er innebærer at det skal bygges en 3,6 km lang tunnel fra Ramstadsletta til Slependen. Forbi Slependen til Nesbru vil ny E18 gå i dagen. I tillegg skal det planlegges et lokalvegsystem, gang- og sykkelveg og en gjennomgående bussløsning.

Gjennomføring av prosjektet vil gi:

- Forutsigbar fremkommelighet for kollektiv- og næringstransport
- Bedre forhold for gående og syklende
- Redusere miljøbelastningene
- Redusere vegens barrierevirkning på områdene vegen går igjennom
- Redusere antall ulykker på strekningen.

Planskisse: Planskissen viser løsning fra kommunedelplanene i Asker og Bærum. Det forventes optimalisering av løsningen i arbeidet med reguleringsplan.



Kostnad:
Prosjektet har et fastsatt styringsmål på 11,860 mrd. 2022-kr

Nytte/kostnad:
Effektberegninger utført i 2015 som grunnlag for NTP 2018 – 2029, angir beregnet N/K til -0,36 uten bompengefinansiering.

Prosjektstatus/planlagt framdrift:
Det er usikkerheter knyttet til byggestart og byggetid da vi er tidlig i planleggingen

- Oppstart reguleringsplan høsten 2020.
- Vedtatt reguleringsplan anslås til våren 2023.
- Prosjektet er ikke prioritert i første seksårsperiode i forslag til NTP 2022-2033.

Prosjektark Oslopakke 3

Tiltak:	Tiltakshaver:
E18 Vestkorridoren Nesbru – Drengsrud	**Statens vegvesen**

Beskrivelse:

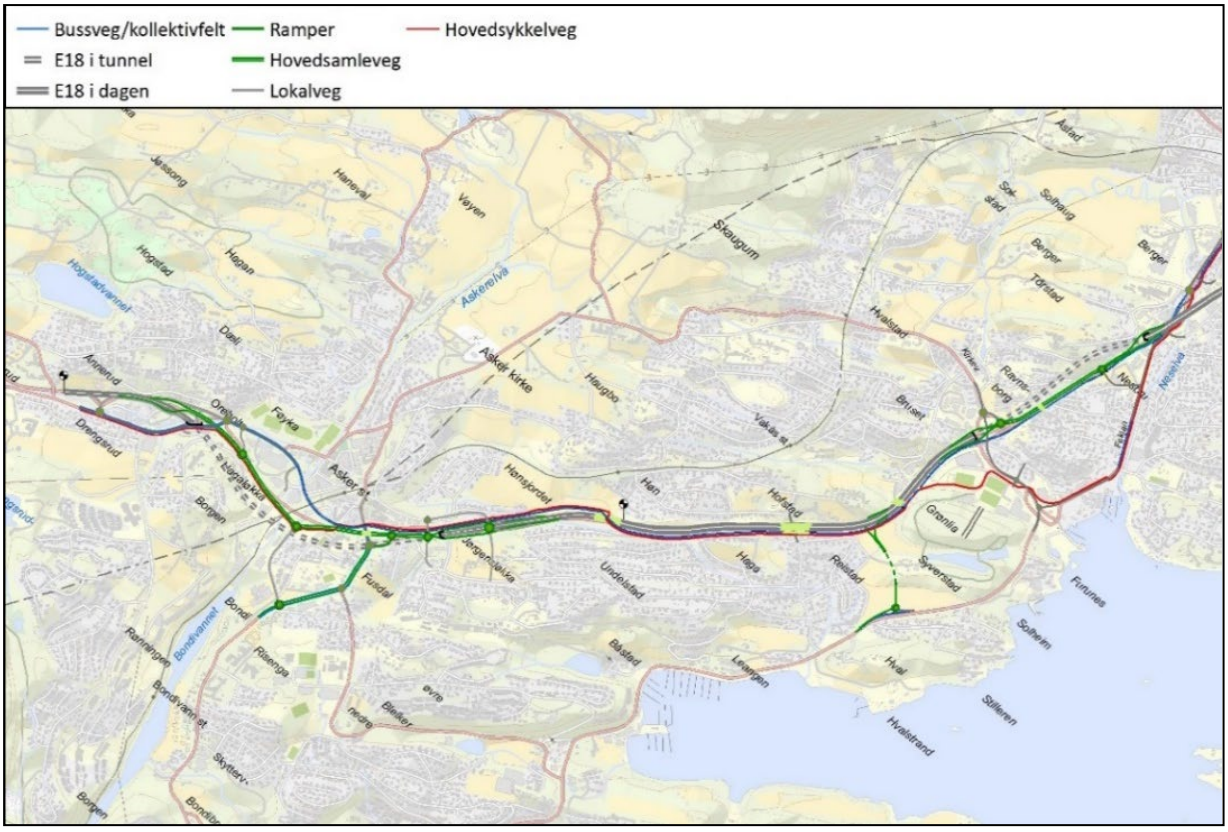
Strekningen er 3. og siste etappe av Vestkorridorutbyggingen som omfatter ny E18- mellom Lysaker på grensen til Oslo og Drengsrud i Asker kommune. Plassering av etappeskillet mellom 2. og 3. etappe er flyttet fra Slependen til Nesbru jf brev Samferdselsdepartementet 22.2.21 som omfatter et nytt lokalvegkryss vest for IKEA og muliggjør det for enklere og billigere løsninger på Gyssestad.

E18 ligger i dag som barriere gjennom Asker, og gir store lokale miljøproblemer og hindrer byutvikling. Det er også miljøproblemer rundt Røykenveien og Slemmestadveien. I E18-korridoren er det dårlig tilrettelagt for buss og sykkel. I rushperodene blir næringstrafikken forsinket.

Ny løsning for E18 skal gi bedre framkommelighet og flyt for næringstrafikken. Ny løsning i E18-korridoren skal sikre god framkommelighet for syklister og buss fram til knutepunkter og parallelt med E18. Ny løsning skal redusere både barrierevirkningen fra veitrafikk og støy- og luftforurensing i korridoren, og den skal legge til rette for byutvikling i Asker sentrum og i Holmen-området.

Ny E18 i Asker fra Nesbru til Drengsrud er delt opp i følgende parseller:

1. Høn – Nesbru, inkl. omlegging nordre del av fv. 165 Slemmestadveien
2. Drengsrud – Høn
3. Røykenveien (Lensmannslia – Fusdalkrysset)



E18-parsellen er ca. 7 km lang og prosjektet inneholder følgende hovedelementer:

- E18 i tunnel forbi Asker sentrum (1,8 km) og Nesbru – Holmen (1,2 km)
- Gjennomgående 3+3 bilfelt fra Asker sentrum til Slependen (vest for IKEA).
- Nye eller ombygde kryss på Nesbru, Holmen, Fusdal og Oreholt.
- Forutsigbar fremkommelighet for buss.
- Bedre forhold for gående og syklende.
- Nye løsninger for lokalveger.

Kostnad:
Det er foreløpig ikke fastsatt styringsmål for E18 Slependen-Nesbru, men etappen har en ramme fra NTP 2018-2029 på 15,62 mrd. 2022-kr. Kostnadene er beregnet med etappeskille på Nesbru.

Nytte/kostnad:
Netto nytte pr budsjettkrone (NNB) beregnet til -0,64 i februar 2017 i forbindelse med Stortingsmeldingen NTP 2018-2029. Det er stor usikkerhet pga et komplekst system og flytting av parselldele til Nesbru.

Prosjektstatus/planlagt framdrift:

- Kommunedelplan for E18 Slependen til Drengsrud ble vedtatt i Asker kommune 8. november 2016.
- I forslag til NTP 2022-2033 er det ikke satt av statlige midler til bygging av prosjektet.
- Oppstart reguleringsplanarbeid planlegges rundt 2023/24.
- Statens vegvesen planlegger anleggsstart i 2029.
- Utbyggingstidspunkt vil bli vurdert på et senere tidspunkt, sett opp mot framdriften på naboparsellene.

Prosjektark Oslopakke 3

Prosjekt:	Tiltakshaver:
E6 Oslo Øst (Manglerudprosjektet)	**Statens vegvesen**

Beskrivelse:

E6 er en viktig nasjonal transportåre og fungerer både som gjennomfartsåre, innfartsåre og intern hovedvei i Oslo. Det er den viktigste landbaserte transportåren til Europa og forbindelse til terminalfunksjoner i Oslo er sentralt for godstransport for hele landet.

E6 mellom Klemetsrud og Ulven har i dag fire felt. Veien har høy trafikkbelastning, høy andel tungtransport og høyt fartsnivå med stor trafikk om natten. Dagens E6 har en standard som ikke samsvarer med vegens funksjon og trafikkmengde, og er en ulykkesbelastet strekning. Det er kollektivfelt kun på enkelte delstrekninger, og på deler av strekningen mellom Skullerud og Ryen mangler det tilbud for gående og syklende.

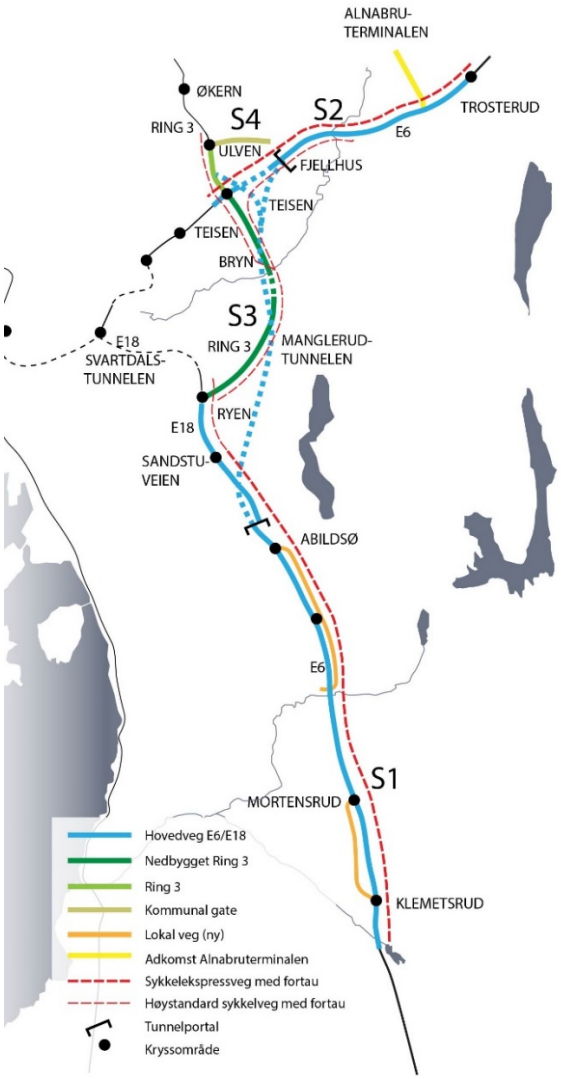
Sterk trafikkvekst de siste 15 årene har medført økt belastning på lokalmiljøet og redusert framkommelighet for både kollektiv- og næringstransport. De trafikkskapte miljøproblemene medfører overskridelser av nasjonale mål for luftforurensing og støy, og mange boliger på Manglerud og Teisen er utsatt for svært høye støynivåer. Det er mange berørte da boligene ligger tett på veien og bolig- og befolkningstettheten er høy. Som følge av sterk befolkningsvekst, er det forventet fortsatt vekst i gods- og annen næringstransport på europavegnettet i Oslo, noe som vil forverre trafikkavviklingen og øke miljøproblemene i korridoren ytterligere.

Prosjektformål

Hensikten med prosjektet er å redusere støy- og luftforurensing i boligområdene langs E6, spesielt i området Ryen-Manglerud-Teisen der boligene ligger tett på vegen. Prosjektet skal gi bedret kapasitet og framkommelighet for kollektiv-, gang- og sykkeltrafikk, og bedret framkommelighet for gods- og annen næringstrafikk på en framtidig felles trasé for E6 og E18 på den siste strekningen inn mot Oslo. Prosjektet skal samtidig bidra til en byutvikling som reduserer transportbehovet og legger til rette for transformasjon og fortetting i viktige kollektivknutepunkt, og bidra til redusert personbilbruk på interne reiser i Oslo og Akershus.

Det planlegges oppgradering og utvidelse av dagens E6 med tungtrafikkfelt (felles for gods- og kollektivtrafikk) mellom Klemetsrud og Abildsø. Det vil gi økt trafikksikkerhet og redusert sårbarhet ved hendelser i trafikken, og bedret fremkommelighet for godstrafikken og kollektivtrafikken på E6. Høystandard kollektivfelt som føres mest mulig friksjonsfritt gjennom kryssene og med få stopp langs E6 skal bidra til at reisetiden med buss kan konkurrere med bil. Det planlegges sykkelekspressveg med løsninger som tilrettelegger for sykling i høy hastighet (30-40 km/t) over lengre strekninger.

E6 Oslo Øst, Klemetsrud – Ryen – Trosterud (15 km)



Ny E6 i tunnel mellom Abildsø og Alna vil avlaste 8-9 km av dagens E6-trasé og gi 1-2 km kortere E6 mellom sør- og nordøstkorridoren i Oslo

Strekningen Klemetsrud - Ryen oppgraderes med tungtrafikkfelt/kollektivfelt, med parallell sykkel-ekspressveg fram til Sandstuveien og nye gang-/sykkelkryssinger som binder sykkelekspressvegen sammen med det lokale gang- og sykkelvegnettet. Ny trase for E6 føres i tunnel fra Abildsø til Fjellhus. Det blir rampe fra E6 tunnelen mot Ring 3 som kommer opp i dagen vest for Teisenkrysset. Det anbefales å bygge strekning 1 og 2 som ett prosjekt, da dette vil være kostnadseffektivt bl.a. ved at tunnel-masse kan benyttes til utbedring av strekningen Klemetsrud - Abildsø. Dette vil også gi størst nytte.

Det ligger også inne en senkning av E6 Strømsveien slik at Ulvenveien og Teisenveien kan kobles sammen. På dette lokket vil det være plass for buss og gange og sykkel. Det ligger også inne kollektivtiltak og sykkelekspressvei langs E6 mellom Teisen og Trosterud og en ny sydvendt atkomst til Alnabruterminalen. Dette korter inn kjøreavstand fra Klemetsrud til Alnabru med 2,8 km.

Ulvensplitten er tenkt fjernet og den funksjonen legges til Teisenkrysset, som da må utvides til å ta alle svingebevegelser. Det gir rom for å utvikle Hovinbyen.

Når ny E6 i tunnel mellom Abildsø og Fjellhus er ferdigstilt og Teisenkrysset er ombygd, kan Ring 3 mellom Ryen – Bryn – Teisen bygges om til en urban utformet riksveg med et bilfelt og et kollektivfelt samt redusert hastighet. Dette vil gi en god atkomst til Bryn kollektivknutepunkt. Redusert hastighet og trafikkbelastning, spesielt for tungtrafikk, vil bidra til redusert støy og lokal luftforurensing i boligområdene langs Ring 3 på strekningen Ryen-Teisen.

Kollektivtiltak og sykkel- og gangveger langs og på tvers av Ring 3 inngår.

Tiltakene langs Ring 3 skal bidra til å styrke kollektivtransporten, redusere barrierevirkningen av vegen og transport-avstandene for gående og syklende internt i prosjekt-området. Tiltakene skal bidra til at flere velger kollektivtransport, sykkel og gange på reiser i Oslo og mellom Oslo og Akershus.

Kostnad:

Kostnad er estimert til 20,249 mrd. 2022-kr for hele prosjektet (med kryss i tunnel). Usikkerhet i estimering er på +/- 25 %. Kostnaden er internt godkjent hos Statens Vegvesen.

Nytte/kostnad:

Samfunnsøkonomisk netto nytte/kostnad (NNB) er beregnet til – 0,51 med ekstra bompenger i forbindelse med beregninger til ny NTP, uten ekstra bompenger er NNB 0,29. NKA vil også inngå i KU.

Prosjektstatus/planlagt framdrift:

Planprogram ble fastsatt 6. sept. 2016. Forslag til reguleringsplan for strekning 1 og 2 med overordnet konsekvensutredning for hele prosjektet forelå i desember 2020. I forslag til NTP 2022-2033 er det ikke avsatt midler i første seksårsperiode. I påvente av avklaringer med hensyn på videre planprosess og finansiering er prosjektet midlertidig satt på vent.

Prosjektark Oslopakke 3

Tiltak:	Tiltakshaver:
Rv.4 Kjul - Rotnes	**Statens vegvesen**

Beskrivelse:
Hensikten med prosjektet er å bygge ut Rv4 på strekningen Kjul – Rotnes (3,3 km) for å sikre fremkommelighet for kollektiv- og næringstransport, og samtidig bidra til økt trafikksikkerhet. Det er ønske om å legge om veien forbi Rotnes for å muliggjøre sentrumsutvikling.

Kommunedelplanen ble vedtatt i 2015 etter innsigelsesbehandling i Kommunal- og moderniseringsdepartementet. I henhold til vedtaket skal veien utvikles i eksisterende trasé (alternativ 2), men vedtaket åpner også for omlegging av rv. 4 ved Rotnes (Mo) (alternativ 1). Svært krevende grunnforhold medfører høyere kostnader bla for å håndtere potensiell flomsituasjon.

Antatt totalkostnad som er lagt inn i Oslopakke 3 er 988 mill. 2021-kr inkl. mva., hvorav 790 mill. kr er forutsatt bompenger og 198 mill. kr statlige midler. I premissene for Oslopakke 3 er det lagt til grunn omlegging ved Rotnes samt løsning for kollektivtrafikken. Omlegging ved Rotnes er en forutsetning for gjennomføring av store deler av kommunedelplan for Rotnes sentrum. Den økonomiske rammen muliggjør imidlertid ikke dette.

Kostnad:
Indeksregulerte beregninger fra teknisk forprosjekt:

- Alternativ 1 med omlegging forbi Rotnes prisjustert til 1 334 mill. 2022-kr
- Alternativ 2 basert på utvikling i dagens trase prisjustert til 1 004 mill. 2022-kr

Nytte/kostnad:
Prosjektet med utvikling i eksisterende trasé (alt. 2) er ikke virkningsberegnet.
Hele strekningen rv. 4 fra Sinsen i Oslo til Mjøsbrua er gjennomgått av ekstern konsulent gjennom en verdianalyse. Nytte/kostnad vurderes i forbindelse med pågående NTP-prosess.

Prosjektstatus:
Prosjektet inngår nå i gjennomgang av hele strekningen Oslo (Sinsen) – Mjøsbrua. Dette vil bli lagt til grunn for videre vurderinger av tiltak på kort og lang sikt. Prosjektet er ikke omtalt i forslag til NTP 2022-2033. I forslag til NTP står det videre at det vil vurderes videre utbygging og utbedringer av veinettet i korridor 6, blant annet på rv. 4, i andre seksårsperiode. Når helhetlig plan for utvikling av rv. 4 er på plass må kostnader på de ulike tiltakene oppdateres.

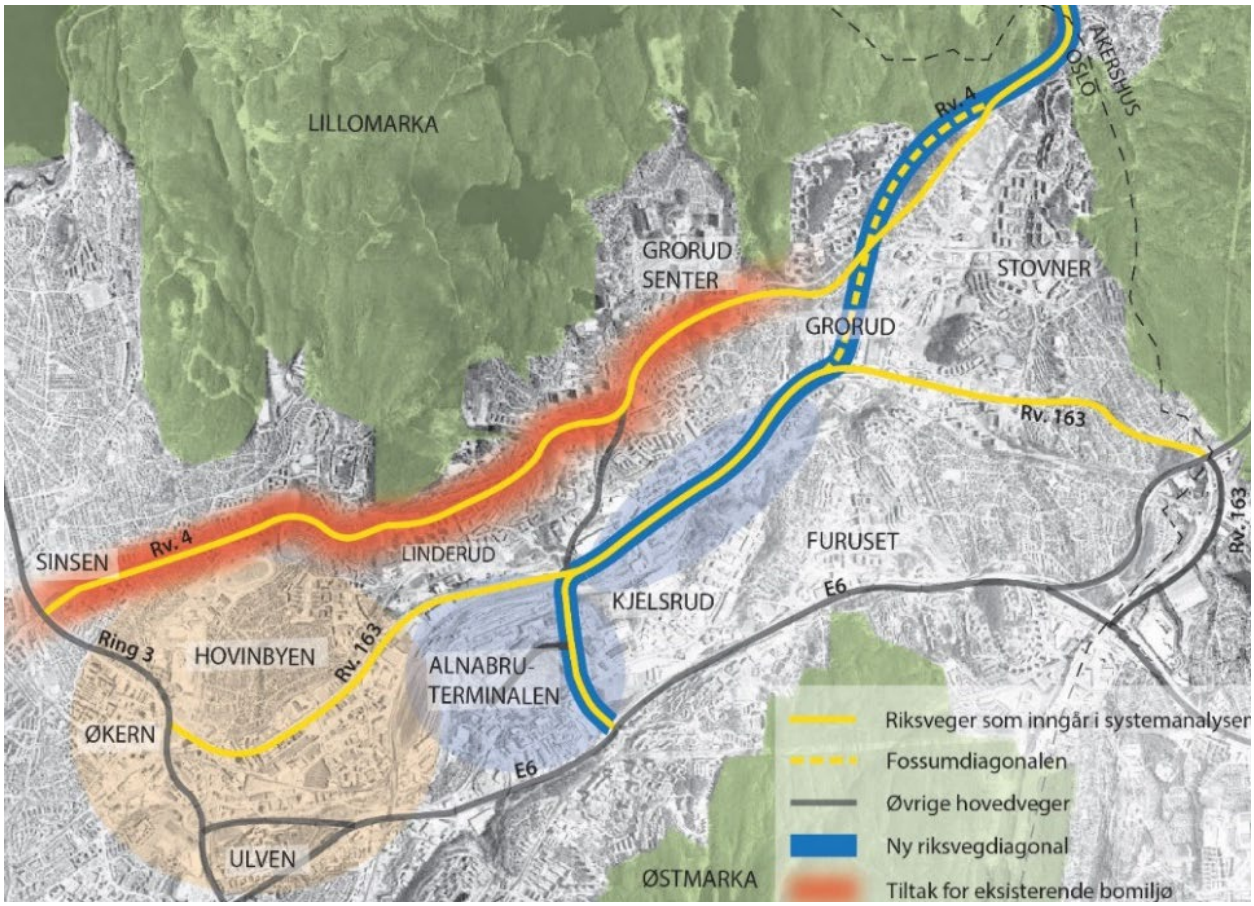
Prosjektark Oslopakke 3

Tiltak:	Tiltakshaver:
Utvikling av riksvegnettet i Groruddalen	**Statens vegvesen**

Beskrivelse:

Hensikten med prosjektet er å redusere miljøbelastningen fra vegtrafikken langs Trondheimsveien der boligene ligger tett på vegen. Prosjektet skal også tilrettelegge for et skiltet tungtransportnett via en ny riksvegdiagonal mellom rv. 4 Trondheimsveien og rv. 163 Østre Aker vei. Dette er viktige grep for å bedre fremkommeligheten for gods- og annen næringstransport samtidig som Trondheimsveien og de kommunale tverrvegene avlastes for tungtrafikk og annen gjennomgangstrafikk, jfr. «Tungtransport i Groruddalen» (2009). Da planen ble behandlet av bystyret i oktober 2013, vedtok bystyret blant annet at arbeidet med å utrede ulike diagonaler mellom Trondheimsveien og Østre Aker vei skulle forseres i regi av Statens vegvesen.

Prosjektet skal samtidig tilrettelegge for bruk av miljøvennlige transportformer som gange, sykkel og kollektivtransport, samt muliggjøre kommunens ønske om byutvikling. I et lengre perspektiv skal prosjektet bidra til å utvikle et mer miljøvennlig, robust og urbant utformet riksvegnett i Groruddalen.



Anbefalt system for riksvegene i Groruddalen (systemanalysen)

Statens vegvesen anbefaler at Fossumdiagonalen legges til grunn for den videre utvikling av riksvegsystemet i Groruddalen. Diagonalen skal avlaste Trondheimsveien for trafikk mellom Grorud senter og Sinsenkrysset. Trondheimsveien kan da gis en mer bymessig utforming med redusert hastighet og sammenhengende kollektivfelt inkl. en mulig trikketrasé mellom Bjerke/Linderud og Sinsen. Redusert trafikk og hastighet vil gi mindre støy og luftforurensing for de som bor langs vegen, samt gjøre forholdene bedre for gående og syklende.

Statens vegvesen mener at det samtidig er viktig å utvikle et robust riksvegsystem til/fra Alnabruterminalen som nasjonalt nav for godstransport. Rv. 191 Nedre Kalbakkvei / Tvetenveien, rv. 163 Østre Aker vei og ny Fossumdiagonal vil dermed inngå som viktig lenke i riksvegsystemet. E6 skal fortsatt være den viktigste nasjonale og regionale transportåren for gods i Groruddalen.

Kostnad:
Kostnaden for Fossumdiagonal og ombygging av deler av rv.4 (mellom Grorud senter – Linderud), er grovt anslått til om lag 4,5 mrd. 2022-kr (+/- 40 % usikkerhet)

Nytte/kostnad:
Det er ikke utarbeidet en nytte/kostanalyse av tiltakene i prosjektet.

Prosjektstatus:
Fossumdiagonalen inngår i prosjektporteføljen i Oslopakke 3, og er omtalt i Meld. St. 33 (2016–2017), i Prp. 1S (2017-2018) samt i Nasjonal transportplan 2018–2029. I forslag til NTP 2022-2033 er prosjektet ikke omtalt. I forslag til NTP står det videre at det vil vurderes videre utbygging og utbedringer av veinettet i korridor 6, blant annet på rv. 4, i andre seksårsperiode. En overordnet løsning for rv. 4 inn til Sinsen bør inngå i dette arbeidet. Som følge av at prosjektet ikke inngår i forslag til NTP, må oppstart av reguleringsplanlegging avklares med departementet hvis det skal gås videre med prosjektet.

Prosjektark Oslopakke 3

Tiltak:	Tiltakshaver:
Lokale vegtiltak Akershus (Viken)	**Viken fylkeskommune**

Beskrivelse:

Innen tidligere Akershus i Viken omfatter dette strekningsvise tiltak på fylkesvegnettet, en rekke små og mellomstore tiltak innen programområder, samt planlegging. Tiltak i økonomiplan 2021-24 for Viken fylkeskommune omfatter:

- **Strekningsvise tiltak**
  - Fv. 152 Kirkeveien i Ski sentrum
  - Fv. 152 gjennom Kolbotn sentrum
  - Fv. 120 Storgata Lillestrøm
  - Diverse mindre by- og tettstedsprosjekter
- **Programområder**
  - *Gang/sykkeltiltak:* Etablering av sikre gang/sykkelveger til skoler og tettsteder prioriteres. Omfatter også sykkelbytiltak. Tiltak med bompengefinansiering omfatter blant annet:
    - Fv. 1611 Preståsveien
    - Fv. 1390 Huseby - Bakkar bru
    - Fv. 120 Lillestrømveien mellom Krona og Holt
    - Fv. 236 Lierfoss - Haneborg skole
    - Fv.169 Hølandsveien, Momoen-Løken
    - Fv. 380 Bråtev.: Tømtev. - J. Svendsensv
    - FV 35 Oppegårdsveien – Vestveien
    - FV 2 Kolåsveien fortau, Son
  - *Kollektivtiltak:* Tiltak for økt fremkommelighet og forbedret tilgjengelighet og standard på holdeplasser og knutepunkter. Innfartsparkering for bil og sykkel inngår. Aktuelle tiltak med bompengefinansiering er:
    - Trafikantinformasjon inkl. sanntidsinformasjonssystem (SIS), samlepost
    - Holdeplassoppgradering (universell utforming), samlepost
    - Fv. 352 kollektivfelt Solheimsveien ved Visperud
    - Fv. 152 Åsveien, Ski tettsted - fremkommelighetstiltak
    - Diverse innfartsparkering og mindre fremkommelighetstiltak
  - *Trafikksikkerhet:* Omfatter bl.a. tiltak etter trafikksikkerhetsrevisjoner Større planlagte tiltak med bompengefinansiering er:
    - Utbedring av kryss fv. 177/173 Hvamsveien
    - Kryssutbedring fv. 167 Bleikerveien
    - Veglys, fv. 120 og fv. 155
- **Planlegging**
  - Midler til planlegging av fylkesvegtiltak

Illustrasjoner: Bildene under illustrerer ulike type tiltak innenfor programområdene.

Kostnad:

I Handlingsprogramperioden 2022–2025 er det satt av om lag 1,96 mrd. 2022-kr til dette formålet, hvorav bompenger utgjør 0,6 mrd. kr.

Nytte/kostnad:

Foreligger normalt ikke for denne type tiltak, men er erfaringsmessig god. Viktige tiltak for bl.a. bidra til målene om økt andel kollektivreiser, sykkelbruk og gange.

Prosjektstatus/planlagt framdrift:

Består av mange ulike prosjekter med ulik planstatus, noen er under planlegging, andre har vedtatt reguleringsplan og klare til oppstart av byggeplan/konkurransegrunnlag, og andre igjen er under bygging.

Prosjektark Oslopakke 3

Tiltak:	Tiltakshaver:
Lokale vegtiltak Oslo - Sykkelprosjekter	**Bymiljøetaten**

Beskrivelse:

Oslo kommunes sykkelstrategi 2015-2025 (vedtatt av bystyret i 2015) og Plan for sykkelvegnettet i Oslo (vedtatt av bystyret 2018) ligger til grunn for prioriteringer av tiltak i Oslo for å gjøre det mer attraktivt og trygt å gå eller sykle. Eksempler på etapper av sykkelvegnettet og andre tiltak som er under planlegging eller planlegges bygget i handlingsprogramperioden er:

I gjennomføringsfase per februar 2021:

- Tvetenveien, sykkelveg med fortau fra Ole Deviks vei til Grenseveien (ferdig anlegg 2023)
- Sars gate og Jens Bjelkes gate
- Stensberggata og Akersbakken
- Sørkedalsveien (Trettebakken - Peder Ankers plass)

I forprosjektfase per februar 2021:

- Grefsenveien fra Åsengata til Grefsenveien 51 (forventet investeringsbeslutning 2024)
- Storokrysset, fra Grefsenveien 51 til Grefsen allé (forventet investeringsbeslutning 2024)
- Grefsenveien, Disen holdeplass - Midtoddveien (forventet investeringsbeslutning 2021)
- Skippergata mellom Rådhusgata og Biskop Gunerius gate (forventet investeringsbeslutning 2022)
- Ytre ringvei, Stordamveien - Ulsrud vgs (forventet investeringsbeslutning 2024)
- Henrik Ibsens gate, fra Solli plass til Ring 1 (forventet investeringsbeslutning 2023)

I konseptvalgfase per februar 2021:

- Tøyenkrysset Ring 2 / Økernveien (forventet oppstart forprosjektfase 2021)

Følgende tiltak er finansiert via kollektiv-, gang- og sykkeltiltak i Byvekstavtalen:

- Ytre Ringvei mellom Ulsrud VGS - Eterveien (ferdig anlegg 2022)
- Langbølgen, sykkelfelt mellom Nordstrandveien og Lambertseterveien (ferdig anlegg 2022)
- Hoffsveien, sykkelfelt mellom Monolittveien og Harbitzalléen (ferdig anlegg 2022)
- Tåsenveien, sykkelfelt mellom Stavangergata og Ring 3 (ferdig anlegg 2023)
- Enebakkveien (ferdig anlegg 2022)
- Sykkelveg med fortau i nedlagt T-banetrasé Hellerud-Bryn (forventet investeringsbeslutning 2021)

I tillegg kommer økt satsning på strakstiltak for utbedring og oppgradering av eksisterende sykkelvegnett og sykkelparkering.

Illustrasjoner: Bildene illustrerer noen aktuelle typer tiltak.

Kostnad: I handlingsprogramperioden 2022–2025 er det foreslått totalt om lag 1,74 mrd. kr til lokale veitiltak og programområder i Oslo. Midlene går til sykkeltiltak og kollektivtiltak.
Nytte/kostnad: Den samfunnsøkonomiske gevinsten av sykkelinvesteringene i Oslo i perioden 2021-2030 er av Bymiljøetaten beregnet til å være ca. 4,0 mrd. kr (Notat 26.02.2020). Bedre tilrettelegging for syklende bidrar til økt sykkelandel. Dette gir helsegevinster og reduserer press på kollektivtrafikken, særlig på korte reiser. Helsegevinsten består både av offentlige besparelser på grunn av redusert sykefravær som gir lavere helseutgifter og mindre produktivitetstap, samt økt velferdsgevinst for den enkelte på grunn av flere kvalitetsjusterte leveår.
Prosjektstatus/planlagt framdrift: Består av mange ulike prosjekter med ulik planstatus, noen er igangsatt, andre har vedtatt reguleringsplan og klare til oppstart, og andre er under planlegging.

Prosjektark Oslopakke 3

Tiltak:	Tiltakshaver:
Lokale vegtiltak Oslo – Kollektivprioriteringer	**Bymiljøetaten**

Beskrivelse:

I tillegg til samlet plan for trikkeoppgradering planlegger og gjennomfører Bymiljøetaten også flere andre kollektivtiltak. De viktigste kollektivtiltakene i handlingsprogramperioden er:

- Huk snuplass og holdeplass. Snu- og holdeplassen oppgraderes og utbedres for alle trafikantgrupper, med særlig vekt på framkommelighet for buss. Det skal etableres nytt dedikert areal til bussholdeplass med av- og påstigningsareal i henhold til vedtatt reguleringsplan. Det er estimert etablering av ca. 220 sykkelparkeringsplasser inkludert Bysykkel samt 12 ladeplasser for el-bil og tilrettelegging av el ladeplass for buss. Forventet ferdig anlegg våren 2022.
- Kollektivtrasé Ljabruveien: etablering av kollektivfelt på to delstrekninger i Ljabruveien som følge av rekkefølgebestemmelse i områdereguleringen for Gjersrud- Stensrud. Det gjennomføres en reguleringsprosess for kollektivfelt i Ljabruveien fra kryss ved Bjørnholt skole til rundkjøring med Enebakkveien og fra kryss ved Mortensrudveien til Hauketo. Reguleringsplanen er estimert vedtatt september2021 og byggestart februar 2024.
- Bryn kollektivknutepunkt: Reguleringsplanen ble vedtatt juni 2019 og omfatter oppgradering av Østensjøveien mellom Tvetenveien og Nils Hansens vei, Brynsengveien og Nils Hansens vei. Ved Brynseng T-banestasjon er det regulert gateterminal for buss. Estimert byggestart 2. halvår 2023.
- Diverse andre kollektivtiltak: Løpende kollektivtiltak som oppgradering av sanntidsinformasjons-system og aktiv signalprioritering (ASP), etablering av nytt prioriteringssystem for å prioritere fremkommeligheten for kollektivtrafikk og diverse andre mindre kollektivtiltak.

Illustrasjon:

Ljabruveien

Huk

Bryn kollektivknutepunkt

Kostnad:

I handlingsprogramperioden 2022–2025 er det foreslått totalt om lag 1,74 mrd. kr til lokale veitiltak og programområder i Oslo. Midlene går til sykkeltiltak og kollektivtiltak. I tillegg kommer belønningsmidler gjennom byvekstavtalen, som også benyttes til kollektivtiltak.

Nytte/kostnad:

- Varierer fra tiltak til tiltak.

Prosjektstatus/planlagt framdrift:

- Består av mange ulike prosjekter med ulik planstatus, noen er igangsatt, andre har vedtatt reguleringsplan og klare til oppstart, og andre er under planlegging. Kollektivtrasé Ljabruveien og Bryn kollektivknutepunkt er i planleggingsfasen, og det er ikke lagt inn midler til gjennomføring i dette handlingsprogrammet.

Prosjektark Oslopakke 3

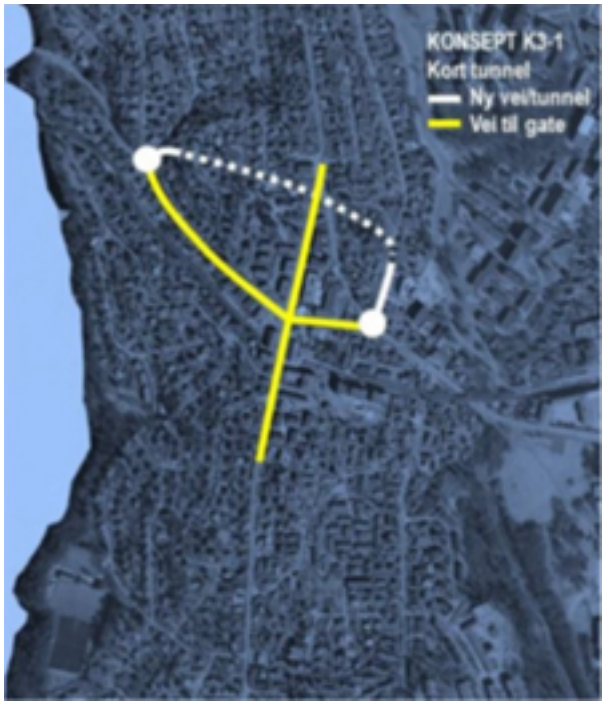
Tiltak:	Tiltakshaver:
Lokale vegtiltak Oslo – Røatunnelen	**Bymiljøetaten**

Beskrivelse:

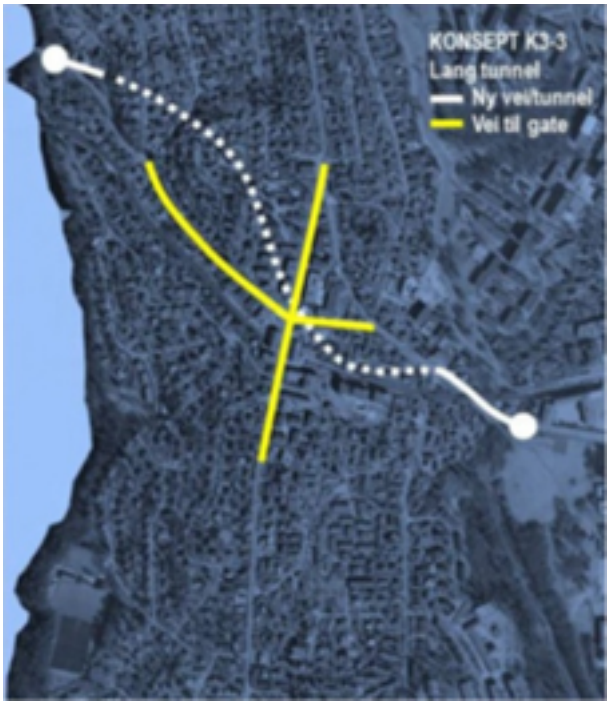
Røatunnelen er et prosjekt i Oslopakke 3. KVU for Røatunnelen var ferdig i januar 2016, og KS1 er gjennomført. Med bakgrunn i KS1 utarbeidet Bymiljøetaten en tilleggsutredning.

Etaten skal utarbeide en rapport med anbefaling av konsept. Målet med utredningen er å komme frem til et bedre beslutningsgrunnlag for valg mellom konsept K3-1 kort tunnel øst-vest og K3-3 lang tunnel øst-vest. Konsept K4 Vei i dagen tas med i utredningen for å ha et godt sammenlikningsgrunnlag.

Illustrasjon:



Konsept K3-1, kort tunnel



Konsept K3-3, lang tunnel

Kostnad:

Avhengig av konsept som velges. Det gjøres kostnadsberegning etter anslagsmetoden.

Fra KS1 (datert 21.11.2016) utarbeidet av Dovre Consulting ble følgende basiskostnader gitt:

- K3-1 (kort tunell): 619 mill. kr
- K3-3 (lang tunell): 790 mill. kr

Tallene er veldig usikre da det ikke ble gjennomført grunnundersøkelser i KVU.

Nytte/kostnad:

Foreløpig ikke vurdert

Prosjektstatus/planlagt framdrift:

Bymiljøetaten skal oversendelse sitt faglige underlag for konseptvalg med anbefaling 1. september 2021. Underlaget skal kvalitetssikres før valg av konsept legges frem for bystyret innen utløpet av 2021.

Prosjektark Oslopakke 3

Tiltak:	Tiltakshaver:
Oslo – Trikk	**Bymiljøetaten og Ruter**

Beskrivelse:

Sporveien har ansvar for trikkens infrastruktur som skinnegang, strømforsyning mv, mens vegholder (i hovedsak Bymiljøetaten) har ansvar for øvrige deler av gata (kjørefelt, fortau mv). Det er derfor behov for nært samarbeid mellom virksomhetene for å koordinere arbeidet med oppgraderingen av trikkegatene. Aktuelle tiltak er bl.a.:

- **Storgata** rustes opp til en gate der kollektivtrafikk og fotgjengere prioriteres. Prosjektet omfatter oppgradering av kollektivtrasé, holdeplasser, gate og byrom på strekningen mellom Nybrua og Nygata. Anleggsarbeidene startet høsten 2018 og vil ferdigstilles i 2021.
- **Bispegata**. Tilrettelegging for buss og trikk i Bispegata, samt sykkel. Øst for krysset Bispegata-Trelastgata er det etablert kollektivgate med høystandard holdeplasser. Oslo torg er rustet opp og binder sammen Middelalderparken og Ruinparken. Anleggsarbeidene startet i 2019 og trikken ble satt i drift fra høsten 2020. Avsluttende arbeid pågår.
- **Holdeplasstiltak.** Prosjektet skal tilpasse eksisterende holdeplasser for nye trikker innenfor avtalt omfang og rammer. Ferdigstillelse er planlagt i 2022.
- **Elektrotiltak** gjennomføres fortløpende på hele trikkenettet for bl.a. å sikre optimal strømforsyning ved økt trikkeproduksjon og nye trikker (omfatter blant annet tiltak på likerettere, vekselstyring og tiltak på kontaktledningsanleggene).
- **Tilpasning nye trikker (TNT)** er et prosjekt bestående av flere tiltak for å utbedre frittromsprofil og bakkeklaring på trikkenettet. Prosjektet startet i 2016 og siste tiltak ferdigstilles høst/vinter 2021 (Grefsenveien Nedre). Det er blant annet gjort tiltak i Thereses gate, Trondheimsveien, Kjelsås, Akersgata, Geitabru og Frognerveien.
- **Pilestredet** mellom Parkveien og Bislett omfatter oppgradering av trikkeinfrastrukturen, inkludert holdeplass og kontaktledningsanlegg. VAV skal samtidig oppgradere eksisterende vann- og avløpsanlegg på strekningen. Det igangsettes forprosjekt og prosjektering i 2021, med planlagt bygging i 2022/23.
- **Øraker (ny vendemulighet Lilleakerbanen).** I forbindelse med at T-banen skal etablere CBTC på Kolsåsbanen, må Øraker etableres som ny vendemulighet på Lilleakerbanen. Tiltaket omfatter etablering av nytt signal- og sikringsanlegg på Vestveien og Øraker, overkjøringsspor og tiltak på Øraker holdeplass. Prosjektet må igangsettes i 2021, med ferdigstillelse i 2023.
- **Vending Muselunden** omfatter etablering av nytt signalanlegg, spor og vekselarrangement samt kontaktledningsanlegg. Det skal etableres fasiliteter for trikkeførere. Prosjektet igangsettes i 2021/22, med planlagt ferdigstillelse i 2024.
- **Kongsveien**. På Ekebergbanen mellom Konows gate og Ekebergparken skal det etableres ny over- og underbygning samt kontaktledningsanlegg. Forprosjekt starter opp i 2022, detaljprosjektering gjennomføres i 2023, og med mulig oppstart av byggearbeidene i 2023/24.
- **Banetiltak** består av flere tiltak på trikkeinfrastrukturen, og omfatter blant annet sporvekselutskifting, gate- og dekketiltak og pakking av spor på forstadsbanene. Tiltakene gjennomføres fortløpende i perioden 2022 til 2025.

- **Pilestredet Nedre del (Holbergs plass - Parkveien).** På denne strekningen er det behov for oppgradering av trikkeinfrastrukturen, inkludert sporveksler, holdeplass og kontaktledningsanlegg. Forprosjekt og detaljprosjektering planlegges startet opp i 2024, med byggestart 2025.
- **Trondheimsveien Øvre (Mailundveien – Muselunden).** På denne strekningen er det behov for oppgradering av trikkeinfrastrukturen, inkludert kontaktledningsanlegget. Forprosjekt og detaljprosjektering planlegges igangsatt i 2024, med mulig byggestart i 2025.
- **Drammensveien (Halvdan Svartes gate - Prinsessealleen).** På denne strekningen er det behov for oppgradering av trikkeinfrastrukturen, inkludert holdeplass og kontaktledningsanlegg. Forprosjekt og detaljprosjektering planlegges igangsatt i 2024, med mulig byggestart i 2025.

Illustrasjoner: Bildene under illustrerer noen aktuelle tiltak.

Storgata

Thorvald Meyers gate

Bispegata

Kostnad:

I handlingsprogramperioden 2022–25 er det foreslått om lag 2,9 mrd. 2022-kr til T-bane og trikk. Bymiljøetatens andel av kostnadene til samlet plan trikk finansieres over «lokale vegtiltak Oslo», mens Sporveiens andel finansieres under posten «ramme T-bane og trikk».

Nytte/kostnad:

Foreligger normalt ikke for denne type tiltak, men er erfaringsmessig god.

Prosjektstatus/planlagt framdrift:

Flere store prosjekter nærmer seg avslutning i 2021/2022. Nye prosjekter vil være i forprosjekt-/prosjekteringsfasen i 2022 og med gjennomføring mot slutten av handlingsprogramperioden.

Prosjektark Oslopakke 3

Tiltak:	Tiltakshaver:
Oslo – T-bane	**Ruter**

Beskrivelse:

Det er stort behov for å oppgradere og videreutvikle T-banenettet. Ruter utarbeider i samarbeid med Sporveien og andre berørte virksomheter forslag til prioriteringer. Endelig prioritering vedtas av Oslo kommune. Følgende prioriteringer foreslås ut fra foreliggende kunnskap:

- Oppgradering og modernisering T-banenettet, estimert behov 2022-2036 ca. 12 mrd. kr for ikke å øke nåværende etterslep.

Aktuelle tiltak:

- Fellesstrekningen Majorstuen-Helsfyr
- Oppgradering Ryen base og Etterstad base
- Fellesstrekningen Etterstad-Hellerud
- Nye arbeidsmaskiner
- Centrumsbanen, Holmenkollbanen, Røabanen, Grorudbanen, Furusetbanen og Sognsvannsbanen
- Oppgraderingsprogram likerettere
- Stasjonsoppgraderinger

Illustrasjon:

Ullevål likeretter

Holmenkollbanen (Skogen), bygget i 1914

Etterstad – Hellerud, tunnelen og ny GS vei

Kostnad:

For hele handlingsprogramperioden 2022-2025 er det foreslått om lag 2,87 mrd. 2022-kr til ramme T-bane og trikk. Årlig finansieringsbehov for T-banen er ca. 805 mill. kr pr år.

Nytte/kostnad:

Foreligger ikke for oppgraderingstiltak. Dersom vedlikehold og oppgradering ikke gjennomføres, vil det i første omgang medføre nedsatt hastighet, redusert frekvens og i verste fall stengte banestrekninger. Oppgradering vil derfor normalt gi god nytte/kost. For nye store prosjekter gjøres nytte-/kostnadsanalyser.

Prosjektstatus/planlagt framdrift:

Oppgraderingsbehov for T-bane og trikk er dokumentert i Sporveiens rapport «Reinvesterings- og oppgraderingsbehov 2020 Sporveien AS, trikk og T-baneinfrastruktur». Omfattende vedlikeholdsprosjekter krever vanligvis ikke ny reguleringsplan, mens oppgraderingsprosjekter kan utløse behov for det. Eksempel på prosjekt som har krevd ny reguleringsplan er oppgraderingen av Østensjøbanen på strekningen Etterstad-Hellerud, der det planlegges ny trasé i tunnel på deler av strekningen.

Prosjektark Oslopakke 3

Tiltak:	Tiltakshaver:
Nytt signalsystem CBTC for T-banen	**Ruter**

Beskrivelse:

Nytt signalsystem CBTC er en stor og viktig modernisering av T-banen i Oslo og Viken. CBTC står for «Communication Based Train Control» eller kommunikasjonsbasert togstyring, og er i dag standard når nye T-baner bygges eller moderniseres. Med det nye systemet får T-banen et moderne digitalt system for sikring og halvautomatisk styring av trafikken.

Sporveien gjennomfører moderniseringen av hovedsakelig tre årsaker:

- Eksisterende signalanlegg har nådd og til dels passert forventet teknisk levealder.
- Et nytt signalsystem er nødvendig for videre utvikling av T-banen og prosjekter som Fornebubanen, ny Majorstuen stasjon og ny T-banetunnel gjennom Oslo sentrum.
- Bidra til kapasitetsøkning og understøtte samfunnets behov for høyere kapasitet, større fleksibilitet og enda bedre trafikkflyt for T-banen.

Illustrasjon:

Kostnad:

Ved investeringsbeslutning i 2019 ble styringsramme (forventet kostnad, P50) fastsatt til 5,4 mrd. 2019-kr og kostnadsramme (P85) til 6,3 mrd. 2019-kr.

Nytte/kostnad:

I KVU'en fra 2013 ble samfunnsnytten av investeringen beregnet til å være vesentlig høyere enn kostnaden. Dette ble bekreftet i revidert KS2 i desember 2018 fra ekstern kvalitetssikrer (EKS): *«EKS vurdering er at det ikke har inntruffet forhold som skulle tilsi endring i konseptvalget om at nytt signal og sikringsanlegg for T-banen i Oslo skal baseres på CBTC teknologi med halvautomatisk drift. EKS mener at utviklingen de siste to årene har bekreftet og forsterket behovet for et nytt signalanlegg for T-banen i Oslo».*

Prosjektstatus/planlagt framdrift:

Det foreligger KVU, KS1, forprosjekt, KS2 og en revidert KS2. Tilbudskonkurransen for CBTC signalsystem ble kunngjort i november 2019, basert på bystyrets investeringsbeslutning i september 2019. Tilbud ble mottatt i februar 2021 og tilbudsevaluering pågår, med påfølgende planlagte forhandlinger og tilbudsoppdatering(er), fram til det foreligger minst ett akseptabelt tilbud.

Mål for ferdigstilt CBTC-implementering er 4. kvartal 2027, men kontraktsfestet implementeringsplan avklares i forbindelse med CBTC-anskaffelsen, der Fornebubanens planlagte idriftsettelse i 2027 legger et førende premiss også for CBTC-prosjektets implementeringsplan.

Prosjektark Oslopakke 3

Tiltak:	Tiltakshaver:
Fornebubanen	**Viken fylkeskommune og Oslo kommune**

Beskrivelse:

Fornebubanen er en ny 8 km lang T-banetunnel mellom Fornebu og Majorstuen. Det blir fire stasjoner i Bærum (Fornebu, Flytårnet, Fornebuporten og Lysaker), to i Oslo (Vækerø og Skøyen) og base til parkering og vedlikehold av T-banevogner på Fornebu. Reisetiden vil bli 12 minutter mellom Fornebu senter og Majorstuen og det legges opp til to avganger i kvarteret når banen åpner.

Etablering av Fornebubanen vil gi en kapasitetssterk, punktlig og attraktiv kollektivbetjening av Fornebu. Banen skal kunne ta fremtidig trafikkvekst og bidra til å redusere trafikkbelastningen på overflatenettet i Oslo. Dagens bussbaserte betjening har nådd kapasitetsgrensen, og vil ikke kunne dekke fremtidig økt behov for persontransport som følge av planlagt byutvikling på Fornebu og langs traséen. En T-baneløsning vil gi et universelt utformet og trafikksikkert transportsystem med få miljøulemper. Banen vil gå i tunnel og dermed forårsake lite støy for omgivelsene. Banen vil gi god kollektivbetjening av store byutviklingsområder og få gode forbindelser til det øvrige T-banenettet. Det legges vekt på å utvikle kollektivknutepunkter med tilrettelegging for effektiv omstigning ved flere stasjoner, hvorav Lysaker blir den viktigste omstigningsstasjonen.

For å sikre god fremtidig kollektivbetjening av byutviklingsområdene på Fornebu og langs traséen fra Lysaker til Majorstuen, er det viktig at planlegging av ny Lysaker kollektivterminal samordnes med Fornebubanen. Utvikling av gode kollektivknutepunkt for enkel omstigning mellom regional og lokal kollektivtrafikk blir særlig viktig. I tillegg er det nødvendig å få en god kollektivløsning på Vækerø som gir grunnlag for fremtidig kollektivtrafikkorientert byutvikling i området.

Fornebubanen planlegges med nytt signal- og sikringsanlegg, CBTC.

Kostnad:

Vedtatt styringsramme er på 16,2 mrd. 2018-kr (P50, eks. mva), inkl. base på Fornebu basert på KS2. Kostnadene inkluderer kun påkobling til T-banenettet ved dagens Majorstuen stasjon.

Nytte/kostnad:

Det ble i reguleringsarbeidet gjennomført en nytte-/kostnadsanalyse av Fornebubanen som viser positiv samfunnsøkonomisk nytte når Fornebubanen kobles på det øvrige T-banenettet slik at togene kan fortsette mot sentrum.

Prosjektstatus/planlagt framdrift:

Fornebubanen, som egen etat i Oslo kommune, har fra 1.1.2017 hatt ansvaret for planlegging og bygging av Fornebubanen. Reguleringsplanen for parsellen i Bærum (Fornebu-Lysaker) ble vedtatt av kommunestyret i 2015 og Lysaker stasjon i 2016. Parsellen i Oslo (Lysaker-Majorstuen) ble vedtatt av bystyret i 2018.

KS2 ble ferdigstilt januar 2019. Endelig vedtak i Oslo kommune og Akershus fylkeskommune om finansiering ble fattet i september 2019. Det er fastsatt et statlig bidrag til Fornebubanen på 8,1 mrd. 2020-kr. Prisomregnet til 2022-kr er det statlige bidraget på 8,6 mrd. kr. Bidraget er fastsatt på grunnlag av KS2, ekskl. basestasjon utover hensettingsanlegg og besparelser ved flytting av Skøyen stasjon.

Prosjektet er blitt optimalisert etter KS2, og det pågår nå flere endringer av reguleringsplaner i Bærum og Oslo.

Offisiell byggestart for Fornebubanen var i desember 2020. Før dette var ble det gjort en del mindre forberedende arbeider. Fornebubanen vil sprenge tunnelen suksessivt fra Fornebu mot Majorstuen. Deretter vil stasjonene bygges, hvor av den første er planlagt med oppstart i 2023. Planlagt åpning av Fornebubanen er i 2027.

Oslo VIKEN FYLKESKOMMUNE Jernbane-direktoratet Statens vegvesen

Prosjektark Oslopakke 3

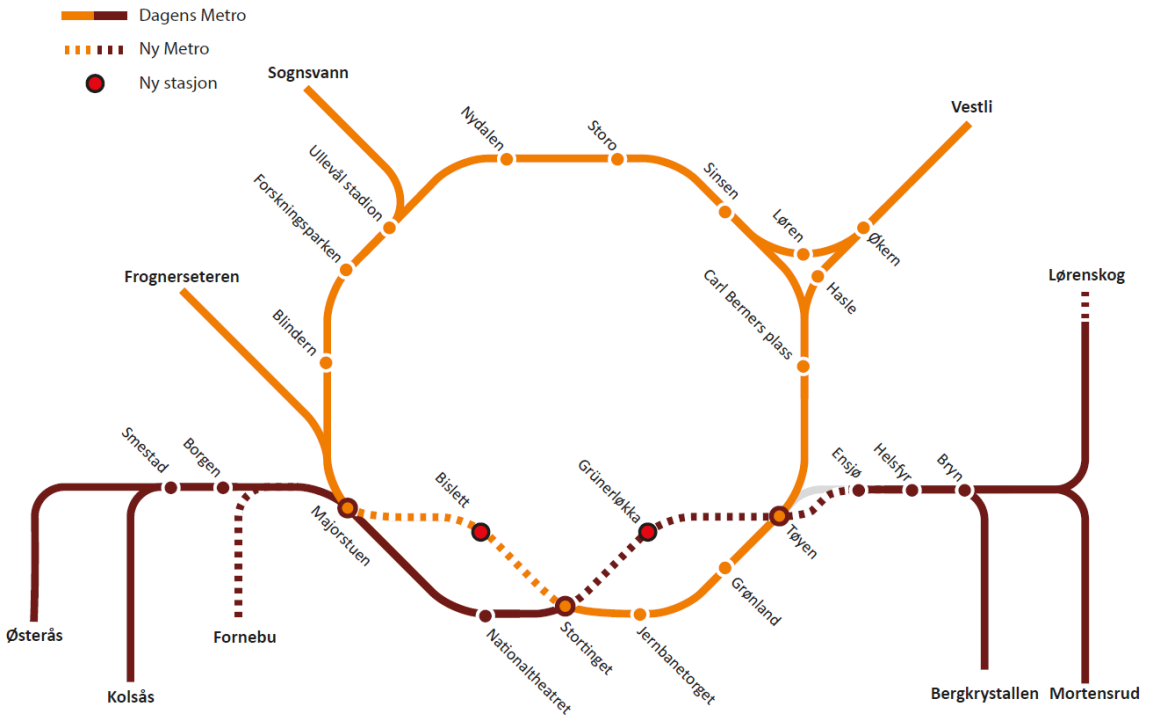
Tiltak:	**Tiltakshaver:**
Ny T-banetunnel gjennom Oslo sentrum	**Ruter**

Beskrivelse:

Ny T-banetunnel gjennom Oslo sentrum er nødvendig for å kunne møte kundenes reisebehov om ca. 15 år. Ny tunnel gir et mer robust T-banesystem og bidrar til at en større andel av reisene til og gjennom Oslo sentrum kan foregå under bakken.

Gjennom arbeidet med konseptvalgutredningen for Oslo-Navet (KVU Oslo-Navet) anbefales det en ny T-banetunnel fra og med Majorstuen stasjon, via Bislett, Stortinget, Grünerløkka og til og med Tøyen stasjon, og med mulighet for forlengelse til Bryn.

T-banetunnelen er en forutsetning for tilbudsforbedringer på eksisterende grenbaner, og muliggjør fem-minutters frekvens der trafikkgrunnlaget er størst. Den vil i tillegg gi et bedre kollektivtrafikktilbud på Bislett, Grünerløkka og i sentrum, samt bidra til færre forsinkelser, et mer pålitelig T-banetilbud og bygge opp under ønsket areal- og byutvikling.



Kostnad:

Om lag 20 mrd. 2021-kr, med betydelig usikkerhet, kilde KVU Oslo-navet (16,2 mrd. 2014-kr). Oppdatert kostnadsanslag ferdigstilles sommeren 2021.

Nytte/kostnad:

Prosjektet inngår i anbefalte konsept i KVU Oslo-navet og er beregnet samfunnsøkonomisk lønnsomt.

Prosjektstatus/planlagt framdrift:
Akershus fylkeskommune har gitt sin tilslutning til anbefalingene i KVU Oslo-Navet. Bystyret vedtok 15. mai 2019 å legge traséen fra Majorstuen via Bislett, Stortinget, Grünerløkka ved Nybrua og til Tøyen til grunn, med mulighet for forlengelse til Bryn. På bakgrunn av bystyrevedtaket fastsatte Plan- og bygningsetaten planprogrammet for ny T-banetunnel gjennom Oslo sentrum 2. juli 2019. Ruter har gjennomført tilleggsanalyser som tilsier at det ikke er behov for forlengelsen til Bryn. Byrådet har i januar 2021 orientert bystyret om dette.

Delprosjekt for traséoptimalisering ble satt i gang i 2020. Det planlegges å lyse ut et større oppdrag som inkluderer reguleringsplan, konsekvensutredning og forprosjekt når delprosjektet om traséoptimalisering er ferdig. Nytt Majorstuen T-baneknutepunkt kan sees på som første fase av utbyggingen av ny T-banetunnel.

Prosjektark Oslopakke 3

Tiltak:	Tiltakshaver:
Majorstuen T-baneknutepunkt	**Ruter**

Beskrivelse:

Nytt spor- og stasjonsanlegg på Majorstuen, med fire spor til plattform, vil gi mulighet for økt frekvens på dagens grenbaner i vest før ny T-banetunnel er ferdig bygget. Det nye sporanlegget er i tillegg en forutsetning for å utnytte kapasiteten som en ny T-banetunnel vil gi. Når Fornebubanen etableres vil Majorstuen styrkes som kollektivknutepunkt, og med ny T-banetunnel kan Majorstuen bli den mest benyttede stasjonen i T-banesystemet. Ny T-banestasjon på Majorstuen foreslås etablert under bakken, slik at de store arealene på bakkenivå kan frigjøres til byutvikling. Et helhetlig byplangrep vil legge til rette for økt byliv, nye gang- og sykkelforbindelser og et bedre knutepunkt.

Vedtatt reguleringsplan for Fornebubanen inkluderer ny Majorstuen stasjon i to etasjer. KVU Oslo-Navets anbefaling er en ny T-banetunnel med en stasjonsløsning med fire spor i bredden.

Illustrasjon:

Kostnad:

Kostnader inngår i pågående arbeid med valg av stasjonsløsninger.

Nytte/kostnad:

Ny Majorstuen stasjon med fire spor vil kunne gi ny kapasitet til de grenbanene som trenger det mest før ny T-banetunnel er ferdig (Kolsåsbanen, Holmenkollbanen og Lambertseterbanen) og gir mulighet for økt frekvens i hele T-banesystemet når ny T-banetunnel åpner.

Prosjektstatus/planlagt framdrift:

Sporveien er gitt i oppdrag å utarbeide forprosjekt og forslag til detaljregulering av en stasjonsløsning på ett plan og fire spor i bredden

Oslo VIKEN FYLKESKOMMUNE Jernbane-direktoratet Statens vegvesen

Prosjektark Oslopakke 3

Tiltak:	**Forslagsstiller:**
Bane/kollektivløsning Nedre Romerike	**Viken fylkeskommune**

Beskrivelse:

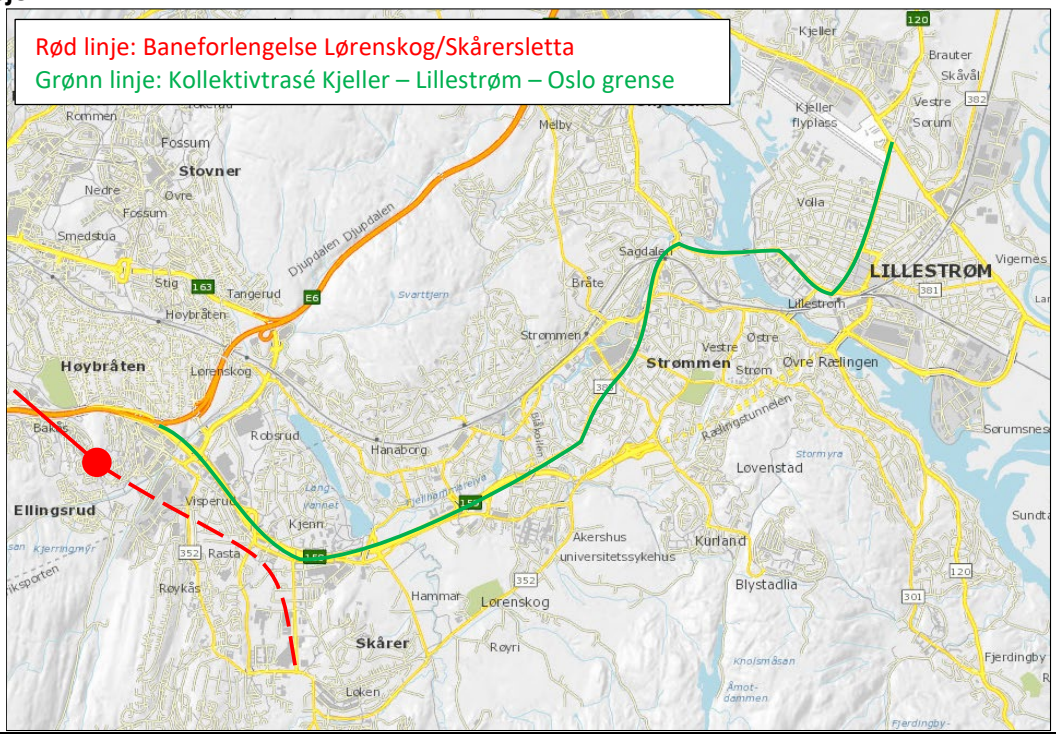
Det er utarbeidet en konseptvalgutredning (KVU) om fremtidig kollektivbetjening av Nedre Romerike som også er kvalitetssikret eksternt (KS1). I behandlingen av saken fattet fylkestinget oppfølgingsvedtak om videre planlegging av T-baneforlengelse til Lørenskog/Skårersletta, og planlegging av kollektivtraséer Kjeller-Lillestrøm-Oslo grense.

En forstudie for T-baneforlengelse til Lørenskog/Skårersletta og lokalisering av fremtidig basestasjon/verksted er behandlet av fylkestinget i februar 2021. Utredningen tyder på at banen vil kunne få et bra passasjergrunnlag med god retningsbalanse, forutsatt at det i framtida vil være vanskelig å betjene Oslo med ekspressbuss til sentrum. Fylkestinget fastsatte korridor for videre planlegging av T-baneforlengelsen til Lørenskog sentrum.

Viken fylkeskommune har satt i gang planlegging for å fastsette en prioritert kollektivtrasé på strekningen Kjeller–Lillestrøm–Oslo grense. Fylkeskommunen legger opp til en trinnvis gjennomføring av arbeidet med å etablere traséen.

Det er utarbeidet et grunnlagsnotat om en Tiltakspakke for grønn mobilitet på Nedre Romerike som har vært på lokal høring fram til mars 2020. Med utgangspunkt i dette er det etablert et samarbeid mellom Lillestrøm, Viken og Statens vegvesen for å utrede løsninger for hovedveinettet som er bedre tilpasset pågående og planlagt byutvikling.

Illustrasjon:



Kostnad:
Forstudien har stipulert en kostnad for T-baneforlengelse til i størrelsesorden 4,5 mrd. 2021-kr. Det er videre stipulert et behov for i størrelsesorden 100 mill. per år, totalt 600 mill. kr (2024 og framover) til oppgradering av kollektivaksen Kjeller- Oslo grense. Det vil være behov for tiltak i hovedveinettet rundt Lillestrøm for å kunne redusere trafikken i sentrum og ivareta framkommelighet for buss, men tiltak og kostnader er foreløpig ikke stipulert.

Nytte/kostnad:
T-baneforlengelse til Lørenskog har stipulert positiv trafikkantnytte, men samlet kost/nytte er negativ.

Prosjektstatus/planlagt framdrift:
Arbeidet med å få bygget kollektivfelt langs Solheimsveien i Lørenskog, som vil utgjøre første parsell i en prioritert busstrasé Kjeller-Lillestrøm-Oslo grense, vil bli startet opp i 2021. Neste parsell, gjennom Sagdalen inn mot Lillestrøm, forventes ferdig regulert i løpet av 2021. Det pågår også arbeid med planlegging av flere andre parseller.

Videre planlegging av T-baneforlengelse til Lørenskog må avklares i dialog med Oslo og Lørenskog kommuner samt Ruter.

Prosjektark Oslopakke 3

Tiltak:	Tiltakshaver:
Drift kollektivtrafikk Akershus (Viken)	**Ruter**

Beskrivelse:
Hvert år overføres det bompenger fra Oslopakke 3 til Ruter for å styrke kollektivtrafikktilbudet i Akershus i Viken. Midlene er i 2021 planlagt benyttet på følgende måte:

- Styrking av busstilbudet
- Drift T-bane og trikk
    - Kolsåsbanen (T-bane og trikk)
    - 7,5 min frekvens Østerås
- Plan, informasjon og taksttiltak
- Båtdrift (Nesodden)

Endelig prioritering av midlene i 2022 og videre skjer i samarbeid med Ruter, knyttet til fylkeskommunens arbeid med økonomiplan.

Illustrasjoner:

Kostnad:
Det er forutsatt drøyt 1,8 mrd. kr i bompenger i handlingsprogramperioden 2022–2025. I 2022 er det forutsatt 456 mill. kr i bompenger. I tillegg kommer belønningsmidler gjennom byvekstavtalen, som også delvis benyttes til drift kollektiv.

Nytte/kostnad:
Ruters samfunnsregnskap, som COWI utarbeidet i 2014, viser at tilskudd til kollektivtrafikken i Oslo og Akershus er samfunnsøkonomisk lønnsomt. For hver krone som har vært gitt i tilskudd, har samfunnsnytten vært 4,50 kroner.

Prosjektstatus/planlagt framdrift:
God framdrift. Tiltakene krever normalt ikke reguleringsplan.

Prosjektark Oslopakke 3

Tiltak:	Tiltakshaver:
Drift kollektivtrafikk Oslo	**Ruter**

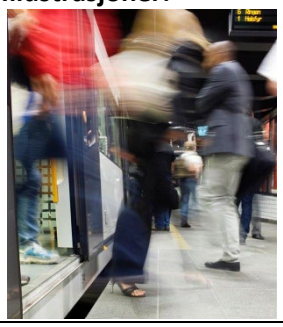
Beskrivelse:

Hvert år overføres det bompenger fra Oslopakke 3 til Ruter for å videreføre styrking av kollektivtrafikktilbudet i Oslo. Midlene foreslås fordelt på følgende tiltak:

- Styrket drift T-bane:
  - Anskaffelse og drift av 141 MX-vogner (vognleie)
  - Videreføre 7,5 min rute Grorudbanen og Furusetbanen
  - Videreføre bruk av 6-vognstog (full toglengde) på de fleste linjer
  - Videreføre økt frekvens for T-banen på kveldstid i ferier og helger
  - Videreføre 7,5 minutters rute på Røabanen (ble innført desember 2012)
  - Videreføre drift av Kolsåsbanen på Oslosiden (gjenåpnet i 2011)
  - Revidert rutemodell T-bane med drift av Lørenbanen mellom Sinsen og Økern og doblet frekvens til 7,5 min rute på Østensjøbanen fra april 2016
- Styrket busstilbud i sentrum
- Renter og avdrag for etablering av Avløs base, samt oppgradering av Grefsen og Holtet baser

Ruter utarbeider i samarbeid med Sporveien og andre berørte virksomheter forslag til prioritering. Endelig prioritering vedtas gjennom årlig budsjettbehandling.

Illustrasjoner:



Kostnad:

Det er forutsatt snaut 1,9 mrd. kr i bompenger i handlingsprogramperioden 2022–2025. I 2022 er det forutsatt 452 mill. kr i bompenger. I tillegg kommer belønningsmidler gjennom byvekstavtalen, som også delvis benyttes til drift kollektiv.

Nytte/kostnad:

Ruters samfunnsregnskap, som COWI utarbeidet i 2014, viser at tilskudd til kollektivtrafikken i Oslo og Akershus er samfunnsøkonomisk lønnsomt. For hver krone som har vært gitt i tilskudd, har samfunnsnytten vært 4,50 kroner.

Prosjektstatus/planlagt framdrift:

I handlingsprogramperioden er det kun videreføring av allerede igangsatte driftstiltak.

Prosjektark Oslopakke 3

Tiltak:	Tiltakshaver:
Follobanen	**Bane NOR**

Beskrivelse:

Bygging av Follobanen gir bedre framkommelighet ved å halvere reisetiden mellom Oslo S og Ski, fra om lag 22 til 11 minutter. Follobanen er også et viktig grunnlag for ny rutemodell Østlandet (jfr. eget prosjektark) og legger til rette for en betydelig tilbudsforbedring for region- og lokaltog mellom Oslo S og Ski, og videre østover sammen med andre prosjekter i korridoren, herunder dobbeltsporutbygging på Vestre linje og planskilt avgrening til Østre linje.

Prosjektet omfatter nytt dobbeltspor på 22 km mellom Oslo S og Ski hvorav 20 km tunnel med to løp fra Ekebergåsen til nord for Ski stasjon. I tillegg skal det foregå ombygging av spor til Østfoldbanen og andre utbedringer ved Oslo S, utvikling av nye Ski kollektivknutepunkt med utvidelse til seks spor, tre plattformer, ny undergang, to reisetorg og ny bro over jernbanen.

Endringsmelding med anbefaling om ett år utsatt åpning av Blix-tunnelene og Ski stasjon til 2022, restarbeider på Oslo S i 2023, samt økt styrings- og kostnadsramme ble godkjent av Jernbanedirektoratet i juni 2020. Økte rammer ble godkjent i Statsbudsjettet 2021.

Jernbanetekniske arbeider for innføring til Oslo S vil fortsette frem til sommerbruddet 2021 når ny inngående strekning på Østfoldbanen er planlagt tatt i bruk. Deretter vil jernbanetekniske arbeider fortsette med sommerbrudd i 2022 for åpning av Blix-tunnelen samt ombygging av Østfoldbanekulverten frem til 2023.

For Tunnel TBM er bygging av fastspor og skinnelegging avsluttet med unntak av noen får soner.

Jernbanetekniske arbeider vil pågå frem til planlagt overlevering av kontrakten EPC TBM høsten 2021.

Arbeidene på østsiden av Ski stasjon har pågått høsten 2020 og vil fortsetter på østsiden av stasjonen med planlagt åpning av ny stasjon sommeren 2022.

Illustrasjon Nye Ski stasjon

Kostnad: Prosjektet har en kostnadsramme 36,5 mrd. 2021-kr. Jfr. Prp. 1 S (2020-2021)
Nytte/kostnad: Prosjektet vil gi økt kapasitet, kortere reisetid (fra dagens 22 til 12 minutter for knutepunktstoppende tog) og bedre punktlighet på en av Norges tettest trafikkerte jernbanestrekninger. Follobanen gir stor trafikantnytte.
Planstatus/planlagt framdrift: Prosjektet er under bygging. Det legges foreløpig opp til at Follobanen ferdigstilles desember 2022.

Prosjektark Oslopakke 3

Tiltak:	Tiltakshaver:
Ny rutemodell Østlandet	**Bane NOR**

Beskrivelse:

Ny rutemodell Østlandet er prioritert for oppstart i første seksårsperiode i forslaget til NTP 2022-2033. Tilbudsforbedringene krever en rekke investeringstiltak som sammen med nytt signalsystem, nytt materiell utgjør en samlet effektpakke. Den skal løse flaskehalser i systemet på Østlandet og åpner for tilbudsforbedringer og bedre utnyttelse av jernbanenettet i Oslo-navet. Effektpakken muliggjør et trafikktilbud som utnytter jernbanenettet i Oslo-navet maksimalt, før en eventuell kapasitetsøkning mellom Oslo S og Lysaker realiseres. *Ny rutemodell Østlandet* vil gjøre det mulig å øke fra tre til fire tog i timen i grunnrute fra Moss, og vil gi redusert reisetid på Østfoldbanen. Lokaltogene fra henholdsvis Ski, Lillestrøm og Asker inn til Oslo S vil kunne gå fra femten- til timinutters-intervall. Ski vil også bli en del av timinutterssystemet for regiontog. Videre blir det mulig med flere rushtidsavganger mellom Oslo S og Moss, Halden, Tønsberg, Drammen, Eidsvoll og Jessheim.

For å realisere tilbudsforbedringene kreves en rekke investeringstiltak i infrastrukturen. Det viktigste er ombygging av Brynsbakken. Prosjektet omfatter bygging av flere spor mellom Vålerengaparken og Kværnerbyen. Flere spor er en forutsetning for å kunne øke antall avganger på Hovedbanen, Gardermobanen, Follobanen og Østfoldbanen til og fra Oslo S. Prosjektet er koordinert med ERTMS-innføringen på Oslo S og er planlagt ferdigstilt i 2025. Reguleringsplanen ble vedtatt i mars 2021, det gjennomføres grunnerverv, ekstern kvalitetssikring og oppstart byggeplan.

Det tas sikte på investeringsbeslutning for prosjektet i Revidert nasjonalbudsjett 2021 på grunn av en stram fremdriftsplan.

Øvrige større tiltak som inngår i ny rutemodell Østlandet:

- Østre linje avgreining
- Infrastruktur for nye og lengre tog på lokalstrekningene for L1 og L2
- Hensetting for tog syd for Ski
- Nittedal stasjon

Flere tiltak må realiseres for å innføre den nye rutemodellen (Brynsbakkenpakken). Tiltak som må gjennomføres i NTP-perioden er utvidelse av Sandvika stasjon, vendespor ved Asker stasjon og pågreining ved Grorud stasjon for nytt spor.

Illustrasjon:

Kostnad:

Tiltakene for å realisere ny rutemodell er fullfinansiert i NTP 2022-2033 med et kostnadsanslag på om lag 10 mrd. 2021-kr. Fram til 2025 er det satt av 2, 7 mrd. kr. Dette er hovedsakelig til Brynsbakken og hensetting syd for Ski og Østre linjes avgrensing.

Nytte/kostnad:

For Ny rutemodell Østlandet er netto nåverdi (NNV) på 5,2 mrd. kr. og Netto nytte per budsjettkrone (NNB) 0,34

Planstatus/planlagt framdrift:

Alle tiltakene er planlagt gjennomført slik at ny ruteplan kan iverksettes i planperioden for NTP 2022-2033.

Prosjektark Oslopakke 3

Tiltak: **Stasjoner og knutepunkter**	Tiltakshaver: **Bane NOR**

Beskrivelse:

Stasjons og knutepunktstiltak inngår i flere investeringskategorier for jernbanen:

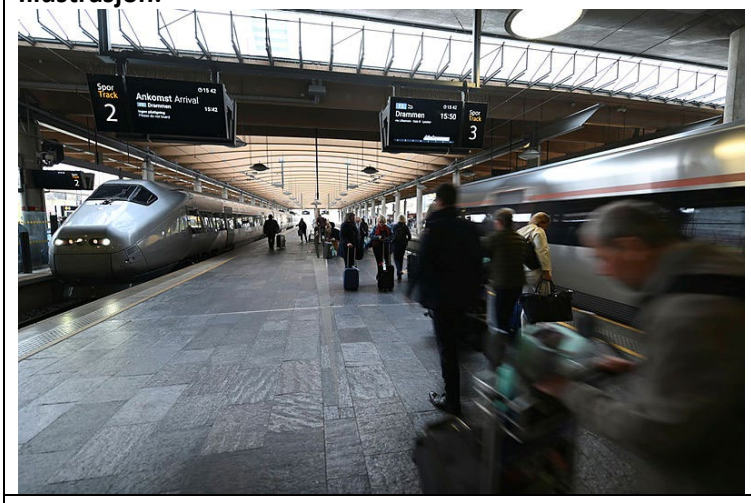
- Ny rutemodell Østlandet (se eget prosjektark)
- Infrastruktur for nytt togmateriell
- Programområde for stasjoner og knutepunkter

Infrastruktur for nytt togmateriell omfatter først og fremst er plattformforlengelser og noen mindre hensettingsanlegg ved stasjoner. Det er behov for stasjons- og plattform-utbedringer for 220 meter lange tog på en del lokaltogstasjoner på linje L1 Spikkestad – Lillestrøm og L2 Ski – Skøyen, inkludert ombygging av Kolbotn og Bryn stasjon.

Programområde for stasjoner og knutepunkter gjelder hele det nasjonale jernbanenettet. Her inngår tiltak i Oslo og Akershus både innenfor og utenfor byvekstavtalen.

- Tiltak utenfor byvekstavtalen omfatter blant annet tiltak på stasjonene Nationaltheatret, Skøyen og Asker for å gjøre disse universelt tilgjengelige, dette innebærer i hovedsak opprusting og heving av plattformer og forbedret atkomst til plattform. Det er også avsatt midler til tilgjengelighetstiltak på Lillestrøm stasjon og Oslo S.
- Tiltak innenfor byvekstavtalen skal gå til tiltak som legger til rette for knutepunktsutvikling. Her er det satt av 340 mill. kr i planperioden 2022-2029. I 2022 er det prioritert midler til ny bro over jernbanen ved Oppegård stasjon.

Illustrasjon:



Kostnad:

For tiltakene under programområde stasjoner og knutepunkter er det satt av 1163 mill. kr i handlingsprogramperioden. I tillegg er det satt av 1563 mill. kr til infrastruktur for nytt togmateriell.

Nytte/kostnad:

Det er ikke beregnet for denne sammensetningen av prosjekter. Det er ikke regnet spesifikt nytte/kostand på disse tiltakene. Tiltakene inngår i ulike kategorier som det er beregnet nytte/kost for.

Planstatus/planlagt framdrift:

Flere av tiltakene er ikke fullfinansiert i perioden.

VEDLEGG 3

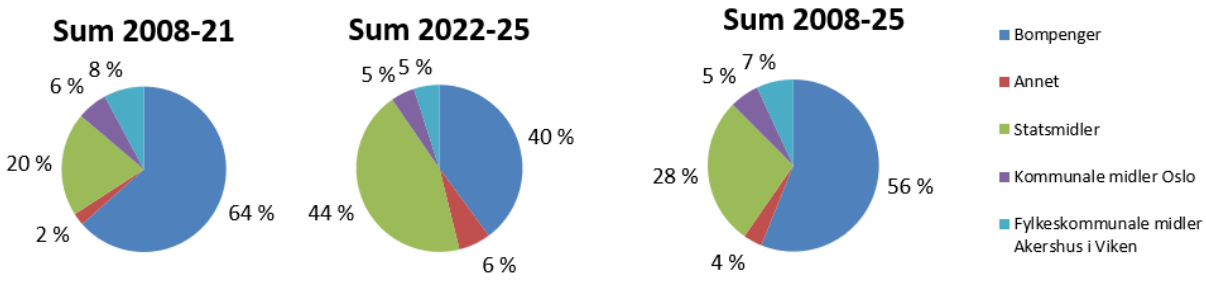
Økonomiske rammer 2008–2025

Fordeling økonomiske rammer uten jernbanen

Tabellen under viser økonomiske rammer for ulike finansieringskilder for perioden 2008–2021, for forslag til handlingsprogram 2022–2025 og sum for 2008–2025. Alle tall i løpende millioner kr og inkl. mva. Kommunale og fylkeskommunale midler inkluderer mva.-kompensasjon. Alle tall i tabellen er eksklusiv jernbane.

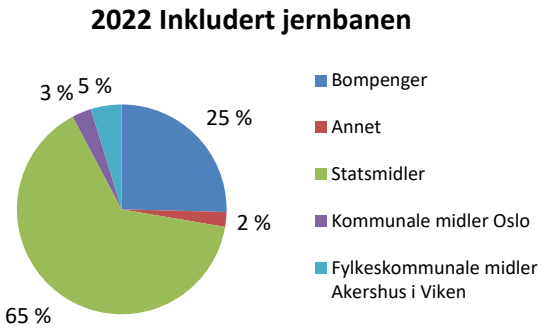
Finansieringskilder	Sum 2008-21	Sum 2022-25	Sum 2008-25
Bompenger	38 071	10 900	48 971
Annet	1 441	1 707	3 148
Statsmidler	12 161	12 175	24 336
Kommunale midler Oslo	3 570	1 267	4 837
Fylkeskommunale midler Akershus i Viken	4 731	1 358	6 089
Sum	**59 974**	**27 408**	**87 382**

Annet inkluderer grunneierbidrag og billettinntekter/kollektivbidrag fra Ruter.
Statsmidler inkluderer 22,5 mill. kr til stasjons- og knutepunktstiltak via Byvekstavtalen.



Fordeling økonomiske rammer med jernbanen

Inkludert jernbanen	2022
Bompenger	2 950
Annet	265
Statsmidler	7 498
Kommunale midler Oslo	347
Fylkeskommunale midler Akershus i Viken	553
Sum	**11 614**



Av statsmidlene utgjør jernbanen 5 312 mill. kr i 2022. I tillegg kommer det 22,5 mill.kr til stasjons- og knutepunktstiltak via Byvekstavtalen.

VEDLEGG 4 – Kollektivandel og fylkesfordeling

Bompenger

Fordeling av bompenger inkl. lån for perioden 2008–2021, 2022–2025 og 2008–2025 til tiltak i Oslo og Akershus. Dette omfatter tiltak på riksvei, fylkesvei i Akershus og riksvei og kommunal vei i Oslo samt bompenger til kollektivinfrastruktur og drift av lokal kollektivtransport i Oslo og Akershus. Av tabellene framgår også hvor stor andel av disse midlene som går til kollektivtiltak. Tall i løpende kroner.

Fylkesfordeling, mill. kr:

Fylkesfordeling	2008-2021	2022	2023	2024	2025	Sum 2022-2025	Sum 2008-2025
Oslo	23 595	1 853	1 953	1 994	2 104	7 903	31 498
Viken	14 477	701	1 007	1 282	1 492	4 481	18 958
Sum Oslo og Viken	38 071	2 554	2 960	3 276	3 595	12 384	50 456
Andel Oslo	62 %	73 %	66 %	61 %	59 %	64 %	62 %
Andel Viken	38 %	27 %	34 %	39 %	41 %	36 %	38 %

Kollektivandel inkludert sykkeltiltak, mill. kr:

Kollektiv inkl. sykkel	2008-2021	2022	2023	2024	2025	Sum 2022-2025	Sum 2008-2025
Oslo	17 290	1 829	1 946	1 979	2 102	7 856	25 146
Viken	8 887	641	913	1 170	1 335	4 058	12 945
Sum Oslo og Viken	26 177	2 470	2 859	3 149	3 437	11 914	38 091
Andel Oslo	73 %	99 %	100 %	99 %	100 %	99 %	80 %
Andel Viken	61 %	91 %	91 %	91 %	90 %	91 %	68 %
Andel sum Oslo og Viken	69 %	97 %	97 %	96 %	96 %	96 %	75 %

Kollektivandelen er beregnet ut fra sum bompenger inkl. lån som går til investeringer og drift av lokal kollektivtransport samt midler til kollektivtiltak på riksvei, fylkesvei i Akershus og kommunal vei i Oslo.

Andel til drift kollektivtrafikk

Bompenger til drift kollektivtrafikk til Ruter i forslag til handlingsprogram for 2022–2025. Tall i mill. 2022-kr og som andel av netto bompenger.

Drift kollektiv		2022	2023	2024	2025	Sum 2022-2025
Sum Oslo og Akershus i Viken	mill. kr	908	904	904	968	3 684
	andel	36 %	31 %	28 %	27 %	30 %
Oslo	mill. kr	452	456	430	524	1 862
	andel	24 %	23 %	22 %	25 %	24 %
Akershus i Viken	mill. kr	456	448	474	444	1 822
	andel	65 %	44 %	37 %	30 %	41 %

Statsmidler

Fordeling av statsmidler eksklusiv jernbane for perioden 2022–2025 til tiltak i Oslo og Akershus. Dette omfatter tiltak på riksvei programområder inkl. planlegging, statsmidler til kollektivinfrastruktur og belønningsmidler til drift og småinvesteringer av lokal kollektiv-transport, kollektiv-, gang- og sykkeltiltak i Byvekstavtalen, samt stasjons- og knutepunktstiltak langs jernbanen (via Byvekstavtalen) og midler fra Tilleggsavtalen vedrørende bidrag til redusert bompengebelastning og bedre kollektivtilbud samt bidrag til reduserte kollektivtakster. Av tabellen framgår hvor stor andel av disse midlene som går til kollektivtiltak inkl. sykkel og gange. Tall i løpende kroner.

Kollektivandel inkludert sykkeltiltak, mill.kr:

	2022	2023	2024	2025	2022-2025
Sum statlige midler	2 187	3 020	3 484	3 484	12 175
Statlige midler til kollektiv inkl. sykkel	2 169	3 002	3 466	3 466	12 104
Kollektivandel inkl. sykkel	99 %	99 %	99 %	99 %	99 %

Kollektivandelen er beregnet ut fra sum statsmidler som går til investeringer og drift av lokal kollektivtransport samt midler til kollektivtiltak på riksveg og stasjons- og knutepunktstiltak langs jernbanen

Sum bompenger, statlige og lokale midler

Bompenger og statlige midler er omtalt tidligere i vedlegget. I tillegg omfatter summen lokale midler til tiltak i Oslo og Akershus. Dette gjelder hovedsakelig sykkel- og kollektivtiltak. I tillegg kommer tiltak på andre programområder og planlegging.

Kollektivandel inkludert sykkeltiltak, mill. kr:

	2022	2023	2024	2025	2022-2025
Sum bompenger, statlige og lokale midler	5 906	6 995	7 742	8 249	28 892
Sum midler til kollektiv inkl. sykkel	5 549	6 705	7 474	7 953	27 680
Kollektivandel inkl. sykkel	94 %	96 %	97 %	96 %	96 %

VEDLEGG 5

Kollektiv- gang- og sykkeltiltak i Byvekstavtalen

I Byvekstavtalen 27. november 2020 er det satt av 4,763 mrd. 2019-kr i statlige midler til kollektiv- og sykkel og gangetiltak innenfor riksvegansvaret i Oslo og Akershus i perioden 2019–2029. Basert på tidligere forbruk er gjenstående ramme fra 2022 anslått til 4,393 mrd. 2022-kr.

Tilleggsavtalen til byvekstavtalen (Regjeringens bompengeavtale) åpner for mer fleksibel bruk av statsmidlene til også bruk til fylkeskommunale og kommunale tiltak. For 2022 er 6 tiltak i Oslo foreslått prioritert.

For foreliggende handlingsprogram har det vært størst fokus på aktuelle tiltak for 2022. Ved neste års rullering av handlingsprogrammet må tiltak vurderes i et lengre tidsperspektiv slik at man får en hensiktsmessig utvikling av porteføljen av tiltak fra planlegging og prosjektering til bygging.

Tabellen på side 2 viser foreløpig prioriterte tiltak. Tall markert med grått anses som bundne midler. Med bundne midler menes tiltak som allerede er startet opp eller vil ha oppstart i løpet av 2021. Det medfører at bundne midler blir lavere jo lenger ut i perioden man ser.

Tabellen på side 3 viser øvrige innmeldte tiltak, men som foreløpig ikke er prioritert. Listen er basert på tiltak som kan ha oppstart i perioden 2022-2025, forutsatt at planprosess ikke blir forsinket. Tiltak som har forventet oppstart i 2026-2029 er ikke med på listen. Usikkerhet knyttet til planprosess, fremdrift og hvilke tiltak som bør prioriteres, øker med tidshorisonten. Tiltak som står på listen kan således bli fjernet og nye tiltak kan bli lagt til ved senere revisjoner.

Foreløpige prioriterte tiltak:

P.-nr	Tiltak	Prosjekt -eier	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
1	E6/fv. 152 Stenfeldt-Greverud, g/s- og kollektivtiltak	SVV	20	53	26,7	0	0	0	0	0
2	Fv. 120 Storgata-Lillestrøm, g/s- og kollektivtiltak	SVV	25	38,1	0	0	0	0	0	0
3	E6 ramper og kryss Hvam / Skedsmovollen kollektivtiltak	SVV	50	25,5	0	0	0	0	0	0
11	E18 Griniveien Røakrysset - bygrensa, g/s-tiltak	SVV	10	20	49,2	0	0	0	0	0
19	Rv 150 Silurvn - Vækerøvn g/s- og kollektivtiltak	SVV	15	31	4,5	0	0	0	0	0
33	Hellerud - Bryn, g/s-tiltak i dagens t-banetrasé	Oslo	10	20	7,2	0	0	0	0	0
34	Tåsenveien (tavangergata - Ring 3) g/s-tiltak	Oslo	53	13	0	0	0	0	0	0
35	Enebakkveien (Østensjøveien - Skullerudveien) g/s-tiltak	Oslo	7	0	0	0	0	0	0	0
36	Hoffsveien (Harbitzalléen - Monolittveien) g/s-tiltak	Oslo	11,3	0	0	0	0	0	0	0
37	Langbølgen (Lambertsetervn. - Langbølgen 46) g/s-tiltak	Oslo	19	0	0	0	0	0	0	0
38	Ytre Ringvei (Ulsrud vgs. - Eterveien) g/s-tiltak	Oslo	23,6	0	0	0	0	0	0	0
8	E18 Ås-Holstad g/s-tiltak	SVV	0	58	26,4	0	0	0	0	0
32	E6 Utbedring av holdeplass ved Furuset	SVV	0	4,3	0	0	0	0	0	0
43	Innfartsparkering, Gjelleråsen g/s- og kollektivtiltak	SVV	0	15,8	0	0	0	0		
6	Mindre sykkeltiltak rv i tidligere Akershus	SVV	0	10	10	10	10	10	10	10
14	Strakstiltak sykkel på riksveger i Oslo	SVV	10	20	20	20	20	20	20	20,5
16	Holdeplassoppgradering på rv i Oslo	SVV	10	18,2	15	15	15	15	15	15
4	Innfartsparkering Akershus	SVV	5	10	10	10	10	9,7	0	0
13	E18 Skøyen-Dr.Blancas vei g/s-tiltak	SVV	0	15	0	0	0	0	0	0
15	Rv 150 Bru Universitetskrysset g/s-tiltak	SVV	0	15,5	0	0	0	0	0	0
17	Oppgradering/utskifting av prioriteringssystem for signalanlegg, kollektivtiltak	SVV	0	2,4	0	0	0	0	0	0
18	E6 Ulvenveien-Strømsveien, kollektivtiltak	SVV	0	13	0	0	0	0	0	0
	Sum bundne midler		**268,9**	**334,6**	**124,0**	**10,0**	**10,0**	**9,7**		

Kommentarer til tiltakene:

11	Avhengig av godkjent byggesøknad med dispensasjon fra gjeldende reguleringsplan
8	Oppstart i 2022 ved bruk av midler fra varig omdisponering fra annet avsluttet prosjekt. Det medfører at prosjektet anses som bundet i 2023 og 2024
32	Oppstart i 2022 ved bruk av midler fra varig omdisponering fra annet avsluttet prosjekt. Det medfører at prosjektet anses som bundet i 2023
43	Oppstart i 2022 ved bruk av midler fra varig omdisponering fra annet avsluttet prosjekt. Det medfører at prosjektet anses som bundet i 2023
6	Bruk av midler fra varig omdisponering fra annet avsluttet prosjekt 2022. Tiltaket anses ikke som bundet i 2023 og utover siden det er sekkepost for mindre tiltak
14/16	Anses ikke som bundet i 2023 og utover siden det er sekkepost for mindre tiltak
4	Anses som bundet i 2023 og utover siden tiltak blant annet dekker leie av tomt for innfartsparkering
13/15/17/18	Bundne prosjekt, men ikke behov for midler i 2022

Innmeldte tiltak, men foreløpig ikke prioriterte, listen er ikke uttømmende.

P.-nr	Tiltak	Prosjekt -eier	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
5	Holdeplassoppgradering på rv i tidligere Akershus	SVV	0	5	5	5	5	5	5	5,5
7	E6/Fv 1533 GSV Sagdalen - Nitelva bru	SVV	0	100	60,6	0	0	0	0	0
39	Fv. 152 Kirkeveien og Langhusveien i Ski	Viken	0	64	59	59	0	0	0	0
40	Fv. 159 Kollektivfelt Olavsgaard-Nordbyveien x 22	Viken	0	35,2	9,9	0	0	0	0	0
9	E18/fv 1436 GSV Engelsrud terrasse-Lier grense	SVV	0	4	40	26	0	0	0	0
21	E6 GSV Konowsgate, del 2 Simensbråtveien-Valhalveien	SVV	0	18	0	0	0	0	0	0
22	Rv 150 GSV Gaustadalleen-Rektorhaugen, del 1	SVV	0	4	15,6	0	0	0	0	0
23	Rv 150 GSV Gaustadalleen-Rektorhaugen, del 2	SVV	0	4	17,9	0	0	0	0	0
30	Mindre fremkommelighets- og knutepunktstiltak på rv i Oslo	SVV	0	15	15	15	15	15	15	15
31	Rv 163 Vollebekk bussholdeplass	SVV	0	5,3	0	0	0	0	0	0
41	Griniveien, parsell 3, Nordveien - Hosletoppen	Viken	0	50	78	0	0	0	0	0
42	Fv. 120 Kollektivtiltak langs Nedre Rælingsveg mot rv 159	Viken	0	22,7	0	0	0	0	0	0
10	E6/fv 1496 GSV Trondheimsv.: Cat. Gulbergsv-Jessheim	SVV	0	0	20	80	70	0	0	0
20	E6 Enebakkveien, del 1 Ryen-Sandstuveien	SVV	0	0	30	100	18,4	0	0	0
24	Rv 4 GSV Årvoll skole - Sinsen	SVV	0	0	4	40	50	14,3	0	0
25	Rv 150 GSV Holmenveien-Dalsveien	SVV	0		70	145,9	100	0	0	0
26	E18 GSV Utbedre undergang ved Bygdøylokket	SVV	0	0	4	40	7	0	0	0
27	E18 GSV Ulvøybrua-Ormsundveien	SVV	0	0	0	50	100	67,2	0	0
28	E18 GSV Drammensveien-Frantzebråtveien inkl. Lysaker-Maxbo	SVV	0	0	0	50	85	103	0	0
29	E6 GSV Strømsveien ved Ikea-Jerikoveien	SVV	0	0	0	50	90	20,6	0	0