



Jernbane-  
direktoratet



Oslo



BÆRUM KOMMUNE



Lillestrøm  
kommune



Nordre Follo  
kommune

---

## Møtereferat

Møte: Administrativ koordineringsgruppe for byvekstavtalen, heretter benevnt  
**Byvekst SG - møte nr 1/2022**

Tid og sted: 17. januar 2022 – Microsoft Teams

Referent: Terje Rognlien, Sekretariatet for Byvekstavtalen i Osloområdet

Møteleder: Ingrid Dahl Hovland – Statens vegvesen

Til stede: Knut Sletta – Jernbanedirektoratet  
Olav Skinnes – Viken Fylkeskommune  
Sirin Hellvin Stav – Oslo kommune  
Hanne Opdan – Nordre Follo kommune  
Jørgen Vik – Lillestrøm kommune  
Lisbeth Hammer Krog – Bærum kommune  
Valgerd Svarstad Haugland – Statsforvalteren i Oslo og Viken

For øvrig møte: Håkon Bjarne Johnsen, Thomas Tvedt og Theis Juell Theisen – Viken fylkeskommune.  
Martin Nielsen, Inger-Anne Ravlum, Tom Alex Hagen og Ellen-Christine Koren – Oslo kommune.  
Beate Nygård og Monica Lysebo – Nordre Follo kommune  
Håvard Mageli, Øyvind Daaland Lesjø og Kari Ovesen Haugland – Lillestrøm kommune  
Arthur Wøhni, Astrid Taklo og Geir Aga – Bærum kommune  
Fred Anton Mykland, Kristin Audestad, Malin Bismo Lerudsmoen og Benedicte Petersen – Statens vegvesen  
Benedicte Bruun-Lie og Paul Runnestø – Jernbanedirektoratet  
Christoffer Gjendem – Statsforvalteren i Oslo og Viken  
Terje Rognlien, Kyrre Gran og Frode Hauglin – Byvekst-sekretariatet  
Sjur Helset – BaneNor (kun på sak 2)

Forfall:

**1/1/22 Dagsorden/referat**

Ingen kommentarer til dagsorden eller saker til eventuelt.  
Ingen kommentarer til referatet.

**Vedtak: Referatet fra Byvekst SG den 14. desember 2021 godkjennes.**

**2/1/22 Forberedelser til handlingsprogram for byvekstsamarbeidet for perioden 2023-2026 – inkludert en kort presentasjon fra BaneNor**

Sjur Helset fra Bane Nor presenterte arbeidet som hadde blitt gjort rundt stasjons- og knutepunktstiltak. Dette skal danne grunnlag for forslag til prioritering av bevilgninger til stasjons- og knutepunktstiltak på jernbanen i Oslo og Akershus. Dette er knyttet opp mot de 340 mill. 2022-kr som ble bevilget til dette i Byvekststalten.

Det er ønskelig med en beslutning på dette i Byvekst SG møtet 17.februar. Det vil i forkant av møtet bli sendt ut detaljert saksinformasjon.

Nordre Follo stilte i møtet to spørsmål som det er ønskelig at BaneNor følger opp:

1. Ny Kolbotn stasjon vil etter nye planer ikke være klar *før tidligst i 2028*. Vi kan ikke ha en så lite tilgjengelig stasjon i alle de årene, vi har allerede måttet vente altfor lenge. Hvilke muligheter ser Bane Nor for å i alle fall få på plass noen midlertidige UU-tiltak på Kolbotn stasjon slik at flere kan bruke stasjonen?

Svar fra BaneNOR:

- Bane NOR vurderer det som urealistisk å kunne etablere midlertidig løsning for Universell Utforming i den midlertidige løsningen. Permanent løsning i 2028 vil blir Universelt Utformet.
- Bane NOR vil i kommunestyret 26/1 redegjøre for utsettelsen på Kolbotn. Dette går i hovedsak på:
  - Krevende anleggsgjennomføring (grunnforhold og plass/nærhet til eksisterende bane), må bruke

sommerstenging 2022 til ytterligere grunnundersøkelser.

- Ikke sportilgang mellom 2022 og 2026
- Ny avtalestruktur som ser hele strekningen(e) i sammenheng/grensesnitt mot ERTMS

2. Når Follobanen åpner, vil regiontogene fra Moss og Mysen begynne å kjøre Blixtunellen. Østfoldbanen mellom Ski og Oslo blir i hovedsak en lokaltogstrekning. Vi ønsker en bekreftelse på at utsettelsen av stasjonstiltakene ikke får betydning for tidligere løfter om kvarters frekvens som grunnrute på strekningen, og at vi kan forvente dette fra desember 2022.

Svar fra Jernbanedirektoratet:

- Stasjonstiltakene vil ikke påvirke planene om å etablere 15-minutters grunnfrekvens på linje L2 fra desember 2022. JDIR har bedt Vygruppen bestille 4 tog pr. time fra desember 2022, og finansiering av dette er spilt inn i statsbudsjettprosessen.

Spørsmål fra Oslo kommune:

Hvordan utnyttes kapasiteten i Oslo-tunnelene i dag, og hvordan er fordelingen mellom ulike togslag pr time gjennom tunnelen – hvor mange flytog, lokaltog, regiontog, godstog pr time?

Svar fra Jernbanedirektoratet (delt på grunnrute (utenfor rush) og i rush):

Grunnrute: maksimalt 22 ruteleier

6 Lokaltog (L1 + L2)

8 Regiontog

5 Flytog

1 Fjerntog

2 Godstog (hvorav 1 er reserveruteleie)

Rush: maksimalt 24 ruteleier

8 Lokaltog (L1 + L2)

9 Regiontog

5 Flytog

1 Fjerntog

1 Godstog

Lillestrøm kommune stilte i møtet to spørsmål som det er ønskelig at BaneNor/Jernbanedirektoratet følger opp:

1. Hva er grunnen til at utvidelse av personkapasiteten til og fra plattformer på Lillestrøm stasjon ikke er en del av Stasjons- og knutepunktstiltakene i byvekstavtalen? Når er tiltakene tenkt gjennomført?

Svar fra Jernbanedirektoratet:

- Utgangspunktet for utvelging av aktuelle stasjoner for tildeling av midler i byvekstavtalens vedlegg 1 var NTP 2018-2029 og Jernbanesektorens handlingsprogram 2018-2029.
  - Stasjoner som ble valgt ut var stasjoner som ikke lå på «sikker plass» i Jernbanesektorens handlingsprogram. Tiltak på Lillestrøm stasjon ble vurdert å ligge på «sikker plass». Tiltakene forventes gjennomført i løpet av avtaleperioden for byvekstavtalen. Nå ligger de inne i Bane NORS planer med byggestart i 2026, men dette kan endre seg.
2. Når fattes det vedtak om KVU for Hovedbanen Nord og KVU for Kongsvingerbanen? Hvordan skal disse vedtakene følges opp?

Svar fra Jernbanedirektoratet:

- Jdir har utarbeidet KVUer Hovedbanen nord og Kongsvingerbanen som er oversendt SD. KS1 av KVU Hovedbanen Nord nærmer seg fullføring, men rapport er ikke offentliggjort. Når det gjelder KS1 for KVU Kongsvingerbanen ble denne offentliggjort i juni 2021. Jdir har foreløpig ikke mottatt oppdrag fra SD om å følge opp anbefalinger fra KVUene.
- Jdir avventer tilbakemelding fra SD og utredningene vil ligge til grunn for arbeidet med rullering av Nasjonal transportplan.

Byvekst-sekretariatet presenterte deretter hvilke hovedprioriteringer de ser for seg at handlingsprogram 2023-2026 vil inneholde. Det ble også presentert et foreløpig utkast til

portefølje 2023-2026, men det mangler fortsatt mange innspill fra partene. Mesteparten av handlingsprogrammet må være ferdigstilt i begynnelsen av april, endelig vedtak vil skje i Byvekst SG møtet 16.mai.

Oslo kommune ba om mer forutsigbarhet fra staten når det gjaldt bevilging av riksveimidler til bruk til kollektiv- gang- og sykkeltiltak på kommunal- og fylkeskommunal vei.

Oslo kommune bekreftet at hovedinnretningen i skisse til handlingsprogram virker fornuftig.

Lillestrøm kommune foreslo at fordelingen av midler til de enkelte kommunene ble synliggjort i posten Lokale midler Viken.

Viken fylkeskommune informerte om at de vil fokusere på å opprettholde %-fordelingen av bompenger i handlingsprogrammet. Det vil si at Oslo får 60 % av bompengene og Viken 40 %.

**Vedtak: Byvekst SG tok presentasjonene til orientering**

**3/1/22 Eventuelt**

Det var ingen saker under eventuelt.