



# OSLOPAKKE 3

## Sammendrag

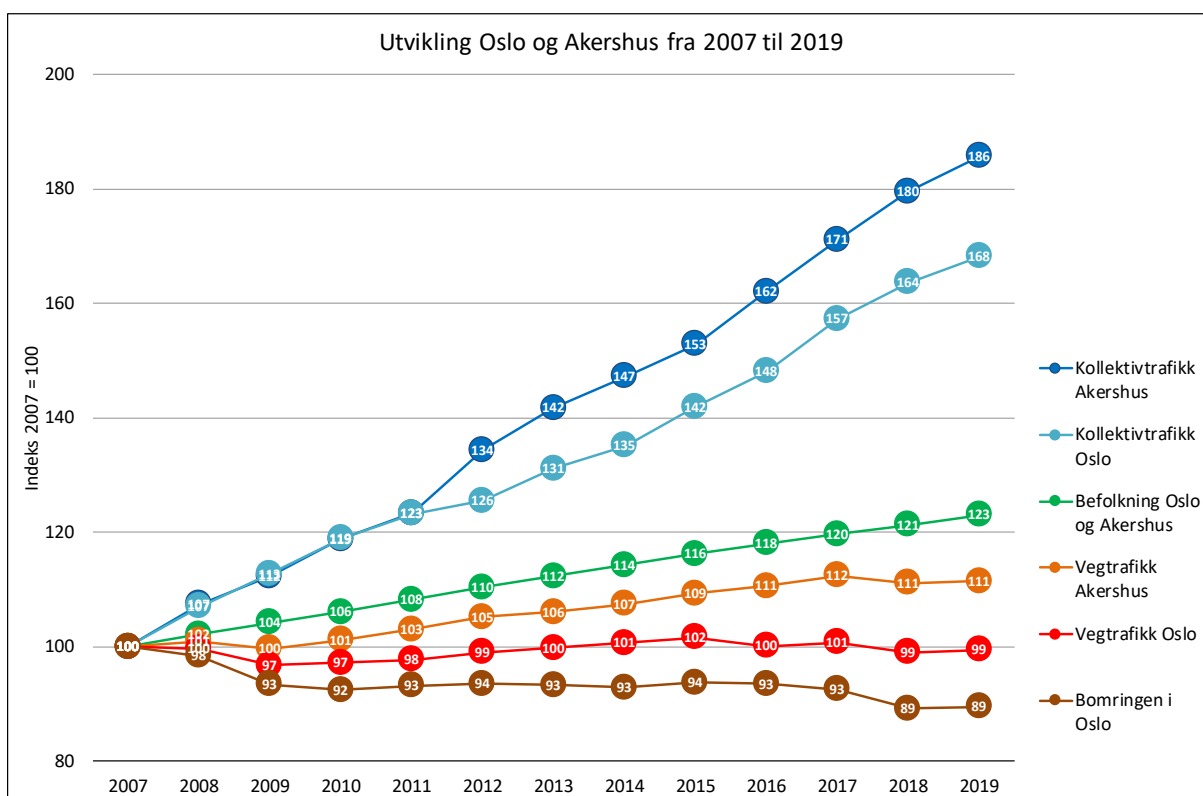
## Handlingsprogram 2021 – 2024

Forslag fra Styringsgruppen for Oslopakke 3

## Sammendrag

### Hovedpunkter

Styringsgruppen har utarbeidet forslag til handlingsprogram for perioden 2021-2024. Forslaget angir en prioritering av prosjekter og tiltak basert på dagens trafikantbetalings-system. Det er lagt til grunn at trinn 3 av bomtakstendringer gjennomføres med virkning fra senest 1.januar 2021. Fra samme tidspunkt innføres det takstfritak for lette elektriske varebiler. Forslaget legger videre til grunn at partene gjennomfører en fornyet vurdering av den langsiktige porteføljen og behovet for økt finansiering senest i løpet av 2022.



Forslaget til handlingsprogram for perioden 2021-2024 bygger bl.a. på Bymiljøavtalen om 50 % statlige midler til Fornebu-banen, statlige midler til kollektivtiltak og gang- og sykkeltiltak på riksveg og belønningsmidler i perioden frem til og med 2023.

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.

Styringsgruppen legger til grunn oppstart av utbygging av Fornebu-banen høsten 2020. Fornebu-banen er fullfinansiert i planperioden og frem til ferdigstillelse i 2027. Dette innebærer at nye bevilgninger til prosjekter og tiltak for øvrig må reduseres. Den gjeldende lånerammen er utnyttet fullt ut til 2026 med unntak av om lag 500 mill. kr til dekning av mindreforbruk av tidligere bevilgninger. Oslo og Viken er enige om nødvendigheten av økt finansiering av porteføljen gjennom reforhandling av Oslopakke 3-avtalen senest i løpet av 2022.

Styringsgruppen i Oslopakke 3 vil derfor arbeide videre med en langsiktig strategi i den videre porteføljestylingen 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 Viken er 93 % og samlet for Oslo og Viken 97 % i handlingsprogramperioden.

Midler til ferdigstilling av E16 Sandvika-Wøyen hentes fra ubenyttede bompengbevilgninger fra tidligere år. Det bevilges bompenger til videre planlegging av blant annet rv.4 Kjul – Rotnes. Av kollektivprosjekter prioriteres Fornebubanen samt fullføring av Samlet plan for trikk i Oslo, inkl. innkjøp av nye trikker, samt midler til oppgradering og vedlikehold av T-banenettet. I tillegg bevilges investeringsmidler til Nytt signalsystem (CBTC) for T-banen, samt midler til planlegging av Ny T-banetunnel Oslo sentrum, inkl. Majorstuen stasjon.

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

For Ny T-banetunnel Oslo sentrum, inkl. Majorstuen stasjon og Bane/kollektivløsning Nedre Romerike er det knyttet stor usikkerhet til tidspunkt for innfasing av prosjektene. På det nåværende tidspunkt foreligger det ikke kostnadsanslag for disse prosjektene.

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 inner-strekningene i Oslopakke 3-området, samt tiltak for stasjonsoppgradering, knutepunkt-utvikling og signalanlegg (ERTMS). Stasjonsoppgraderingene skal legge til rette for nye lokaltogsett som skal tas i bruk fra 2024, først på Østfoldbanen.

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 2021–2024 er dette bidraget forutsatt å utgjøre 168 mill. 2021-kr pr år.

Styrkingen av kollektivtilbudet i regionen videreføres med høy frekvens på en rekke buss- og T-banelinjer. I 2021 er det satt av i størrelsesorden 900-1000 mill. kr av bompengene og 280 mill. kr. i belønningsmidler hvert år til drift og småinvesteringer innen kollektivtrafikk.

I tillegg bevilger Oslo kommune tilskudd til Ruter over eget budsjett på om lag 2,3 mrd. kr. pr år. Tilsvarende bevilgning til drift av kollektivtrafikk fra Viken fylkeskommune er på om lag 900 mill. kr.

Styringsgruppen ønsker å styrke satsingen på fremkommelighet for kollektivtrafikken på kommunale, fylkeskommunale og statlige veier i bybåndet. Styringsgruppen er enig om et felles oppdrag til Ruter, Oslo, Viken, Jernbanedirektoratet og Statens vegvesen om å utrede tiltak for å bedre fremkommelighet for kollektivtransport, om nødvendig på bekostning av privatbiler, herunder bruk av smart trafikkstyring. Kommunene inviteres til å delta i arbeidet. Det skal utarbeides en felles handlingsplan for fremkommelighetstiltak. Første leveranse skal foreligge innen 1. februar 2021.

### **Rammer**

Oslopakke 3 hadde en disponibel ramme på om lag 7,0 mrd. kr i 2019. Regnskapet viste at forbruket var på om lag 5,3 mrd. kr av disponibel ramme. Ved inngangen til 2020 ble det overført om lag 1,7 mrd. kr fra 2019 og tidligere år, hovedsakelig som følge av endret fremdrift på prosjekter og tiltak. Fornebubanen meldte om mindre behov i 2019 og det medførte at staten trakk tilbake 305 mill. kr i ny saldering budsjett 2019. Disse midlene vil bli bevilget på nytt i 2021. Bymiljøavtalemidlene til gang-, sykkel- og kollektivtiltak på riksveg har lavere forbruk enn bevilgninger. I tillegg er det et stort mindreforbruk på lokale vegtiltak både i Oslo og Viken, samt på Oslo T-bane og trikk. For 2021 er det i fordelingen av bompenger til prosjekter forutsatt at mindreforbruket skal ytterligere reduseres. Det vil si at de økonomiske rammene er større enn hva bevilgning av nye midler tilsier.

Netto bompenggebidrag i 2021 forventes å utgjøre 3,120 mrd. kr (etter nedbetaling av gjeld og dekning av driftsutgifter). Bompenggebidraget forventes å synke til om lag 2,7 mrd. kr i 2024, hovedsakelig på grunn av økningen i andel nullutslippsskjøretøy.

Det legges til grunn at takstene for lette nullutslippsskjøretøy økes med virkning fra senest januar 2021. (Trinn 3). Fra samme tidspunkt innføres takstfritak for lette elektriske varebiler.

I forslaget til bevilgninger for 2021 er det lagt til grunn at staten bevilger 890 mill. kr til Fornebubanen, 342 mill. kr til kollektiv og gange/sykkeltiltak riksveg, samt belønningsmidler til drift- og småinvesteringer i kollektivsystemet med 280 mill. kr. I tillegg foreslås det statlig bevilgning på 153 mill. kr, til planlegging og programområder hvorav 113 mill. kr. foreslås bevilget til videre planleggingsarbeid på E6 Oslo øst.

Et kollektivbidrag på 168 mill. kr fra Ruters økonomi forutsettes i tråd med Revidert avtale fra 2016 og allokteres til nytt signalsystem (CBTC) for T-banen og Fornebubanen.

Det legges til grunn tilskudd fra Oslo kommune og Viken fylkeskommune i 2021 på henholdsvis 336 mill. kr og 400 mill. kr til lokale veitiltak og programområder.

Estimatet for statens investeringer i jernbane i Oslopakke 3-området for perioden 2021-2024 er 13,8 mrd. 2021-kr. Estimatet er basert på Jernbanedirektoratets handlingsprogram for 2018-2029. Anslaget er usikkert pga. store endringer i forutsetningene for handlingsprogrammet. Handlingsprogrammet har heller ikke angivelse av årlige beløp for 2024 og seinere. Det er derfor gjort estimat over hvilke andeler av beløpene som kan ligge i 2024.

Ifølge Meld. St. 17 (2019–2020) er det usikkert når Follobanen kan ferdigstilles og at det ikke vil være mulig å slutføre prosjektet uten å øke kostnadsrammen vesentlig. Bane NOR vurderer at det vil kunne bli behov for å øke kostnadsrammen med inntil 5 mrd. kr. Dette er ikke lagt inn i investeringsestimater. Follobanen har utgjort en vesentlig del av investeringene i Oslo-området. Handlingsprogrammet hadde som forutsetning avslutning av prosjektet i 2021 med avtagende bevilgninger.

## Handlingsprogram Oslopakke 3 2021-2024 - Sammendrag

For Handlingsprogram 2021-2024 legger Styringsgruppen til grunn følgende inntekter:

*Inntekter i Oslopakke 3 i 2021-2024, mill. 2021-kr.*

<b>Inntekter (mill. 2021-kr)</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>	<b>Sum 2021-24</b>
Bompenger <sup>1</sup>	3 120	3 000	2 850	2 710	<b>11 680</b>
Bymiljøavtale – kollektiv- og sykkeltiltak på rv. <sup>2</sup>	342	550	367	-	<b>1 259</b>
Bymiljøavtale 50/50-prosjekter <sup>3</sup>	890	1 497	1 682	1 644	<b>5 713</b>
Belønningsmidler	280	280	280		<b>840</b>
Billettinntekter / kollektivbidrag	168	168	168	168	<b>672</b>
Grunneierbidrag	-	85	85	85	<b>255</b>
Vognselskapet – bidrag til nytt signalsystem (CBTC)	-	253	95	186	<b>534</b>
Statlige riksvegmidler	153	90	90	90	<b>423</b>
Kommunale midler Oslo	326	321	302	306	<b>1 265</b>
Fylkeskommunale midler Viken	400	262	242	242	<b>1 145</b>
<b>Sum Oslopakke 3</b>	<b>5689</b>	<b>6 505</b>	<b>6 160</b>	<b>5 431</b>	<b>23 785</b>
Jernbane (statlige midler) <sup>4</sup>	3 980				13 800
<b>Sum Oslopakke 3 inkl. jernbane</b>	<b>9 669</b>				<b>37 585</b>

<sup>1</sup> Netto bompengeproveny, etter nedbetaling av gjeld og driftskostnader

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

<sup>3</sup> Statens tilskudd til Fornebubanen under Bymiljøavtalen

<sup>4</sup> Statlige midler til jernbane basert på Jernbanesektorens handlingsprogram 2018-2029.

Samlede inntekter i Oslopakke 3 for perioden 2021-2024 forventes å være om lag 23,8 mrd. kr, etter fradrag for nedbetaling av gjeld og renter og eksklusiv statlige midler til jernbanen. Jernbaneinvesteringene er på om lag 13,8 mrd. kr. og er fullfinansiert av statlige midler.

Bompenger er hovedfinansieringskilden og utgjør om lag 49 % av finansieringen for perioden 2021-2024, eksklusiv jernbane.

### **Prioriteringer i 2021**

I forslag til handlingsprogram 2021–2024, har Styringsgruppen prioritert midler til rasjonell gjennomføring av igangsatte veg- og baneprosjekter, satsing på sykkel og lokale vegtiltak, byggestart Fornebubanen, samlet plan for trikkeutbygging i Oslo, og nytt signalsystem (CBTC) for T-banen.

I Styringsgruppens forslag til handlingsprogram for 2021–2024 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. Netto akkumulert lånesaldo pr utløpet av 2024 forventes å ligge i størrelsesorden 5,4 mrd. kr, hvilket er innenfor gjeldsrammen fastsatt av Stortinget.

## Handlingsprogram Oslopakke 3 2021-2024 - Sammendrag

### Styringsgruppens forslag til handlingsprogram 2021-2024 for Oslopakke 3, mill. 2021-kr.

	2021			2022			2023			2024			Sum 2021-2024			
	Stat/ lokal	Bom	Annet	Stat/ lokal	Bom	Annet	Stat/ lokal	Bom	Annet	Stat/ lokal	Bom	Annet	Stat/ lokal	Bom	Annet	Totalt
2021-kr																
<b>Inntekter Oslopakke 3</b>																
Bompenger		3 120			3 000			2 850			2 710				11 680	11 680
Bymiljøavtale - kollektiv- og sykkeltiltak på rv.	342				550			367							1 259	1 259
Bymiljøavtale 50/50-Fornebubanen	890				1 497			1 682			1 644				5 713	5 713
Belønningsmidler	280				280			280							840	840
Billettinntekter / kollektivbidrag			168			168			168			168				672
Grunneierbidrag						85			85			85				255
Vognselskapet bidrag til nytt signalsystem (CBTC)						253			95			186				534
Stat	153				90			90			90				423	423
Oslo	336				321			302			306				1 265	1 265
Viken	400				262			242			242				1 145	1 145
<b>Sum inntekter Oslopakke 3</b>	<b>2 401</b>	<b>3 120</b>	<b>168</b>	<b>3 000</b>	<b>3 000</b>	<b>506</b>	<b>2 962</b>	<b>2 850</b>	<b>348</b>	<b>2 281</b>	<b>2 710</b>	<b>439</b>	<b>10 644</b>	<b>11 680</b>	<b>1 461</b>	<b>23 785</b>
<b>Riksveg</b>																
E16 Sandvika - Wøyen <sup>1</sup>																
E18 Vestkorridoren								35			58			93		93
Rv 4 Kjøl - Rotnes			10			10		10			10			40		40
E6 Oslo Øst	113												113			113
Bymiljøavtale - kollektiv- og sykkeltiltak på rv.	342				550			367					1 259			1 259
Øvrige programråder inkl. planlegging	40				90			90			90		310			310
<b>Sum riksveg</b>	<b>495</b>	<b>10</b>			<b>640</b>	<b>10</b>		<b>457</b>	<b>45</b>		<b>90</b>	<b>68</b>	<b>1 682</b>	<b>133</b>		<b>1 814</b>
<b>Lokale vegtiltak og programråder</b>																
Viken	400	150		262	150		242	150		242	150		1 145	600		1 745
Oslo	336	205		321	145		302	67		306	82		1 265	499		1 764
<b>Sum lokale vegtiltak og programråder</b>	<b>736</b>	<b>355</b>		<b>583</b>	<b>295</b>		<b>544</b>	<b>217</b>		<b>547</b>	<b>232</b>		<b>2 410</b>	<b>1 099</b>		<b>3 509</b>
<b>Store kollektivtiltak</b>																
Oslo T-bane og trikk			748			681			432			412			2 273	2 273
Fornebubanen	890	253	84	1 497	1 328	169	1 682	1 513	169	1 644	1 416	228	5 713	4 510	650	10 872
Nytt signalsystem (CBTC) for T-banen		41	84		103	337		291	179		664	186		1 099	786	1 885
Ny T-banetunnel Oslo sentrum <sup>2</sup>								60			60			120		120
Majorstua stasjon		70			70			25				25		165	25	190
Bane-/kollektivløsning Nedre Romerike					26			46			50			121		121
<b>Sum store kollektivtiltak</b>	<b>890</b>	<b>1 112</b>	<b>168</b>	<b>1 497</b>	<b>2 208</b>	<b>506</b>	<b>1 682</b>	<b>2 366</b>	<b>348</b>	<b>1 644</b>	<b>2 602</b>	<b>439</b>	<b>5 713</b>	<b>8 288</b>	<b>1 461</b>	<b>15 462</b>
<b>Drift og småinvesteringer kollektivtrafikk</b>																
Viken	112	438		112	438		112	438			443		336	1 757		2 093
Oslo	168	550		168	551		168	551			541		504	2 192		2 696
<b>Sum drift og småinvesteringer kollektivtrafikk</b>	<b>280</b>	<b>988</b>		<b>280</b>	<b>989</b>		<b>280</b>	<b>989</b>			<b>984</b>		<b>840</b>	<b>3 949</b>		<b>4 789</b>
<b>Sum prosjekter Oslopakke 3</b>	<b>2 401</b>	<b>2 465<sup>3</sup></b>	<b>168</b>	<b>3 000</b>	<b>3 501</b>	<b>506</b>	<b>2 962</b>	<b>3 617</b>	<b>348</b>	<b>2 281</b>	<b>3 886</b>	<b>439</b>	<b>10 644</b>	<b>13 469</b>	<b>1 461</b>	<b>25 574</b>

<sup>1</sup> Midler til ferdigstilling av E16 Sandvika-Wøyen, 83 mill. kr i 2021, hentes fra ubenyttede bompengerbevilgninger fra tidligere år

<sup>2</sup> Det er kun satt av nye planleggingsmidler til ny T-banetunnel Oslo sentrum i årene 2023 og 2024. For planlegging i 2021 og 2022 forutsettes det at Ruter benytter tidligere bevilgede midler.

<sup>3</sup> I 2021 foreslås det å bevilge totalt 2 465 mill. kr av bompengene til prosjektene, og at eventuelt overskudd benyttes til dekning av tidligere års mindreforbruk og/eller ekstraordinær nedbetaling av gjeld.

For 2021 foreslås 505 mill. kr til tiltak på riksvegnettet i Oslo og Viken. Dette er fordelt med 113 mill. kr. til fortsatt planlegging av E6 Oslo øst, 40 mill. kr til tiltak innen øvrige programområder inkl. planlegging og 342 mill. kr til tiltak på riksveg innenfor Bymiljøavtalen. Det benyttes 10 mill. kr av bompenger til fortsatt planlegging av rv.4 Kjøl – Rotnes. I tillegg til de foreslåtte 505 mill.kr forutsettes det at 83 mill. kr til ferdigstilling av E16 Sandvika-Wøyen tas fra tidligere bevilgede bompenger på allerede ferdigstilte prosjekter.

Til Fornebubanen foreslås 890 mill. kr fra stat, 253 mill. kr fra bompenger og 84 mill. kr øremerket fra Ruters økonomi for 2021.

Det prioriteres 550 mill. kr til lokale veg- og kollektivtiltak i Viken i 2021. Av dette utgjør bompenger 150 mill. kr og fylkeskommunale midler 400 mill. kr.

Til lokale tiltak i Oslo prioriteres 1484 mill. kr, hvorav bompenger utgjør 1064 mill. kr, kommunale midler 336 mill. kr og 84 mill. kr til nytt signalanlegg (CBTC) for T-banen øremerket fra Ruters økonomi for 2021. Midlene går blant annet til Oslo T-bane og trikk, til styrket utbygging av sykkelvegnettet og til lokale veitiltak. Oslo kommune prioriterer gjennomføring av samlet plan for oppgradering av trikkeinfrastrukturen tilpasset innfasing av nye trikker fra 2021 og økt drift av kollektivtransporten. Det foreslås bevilgninger til planlegging av Ny T-banetunnel Oslo sentrum inkl. Majorstuen stasjon.

For 2021 utgjør forslag til bevilgning av bompenger til drift og småinvesteringer 40 % av total bompengbevilgning. Kollektivandelen (inkl. sykkel) utgjør 96 % når en også inkluderer infrastrukturtiltak på T-bane, trikk og tiltak for kollektivtrafikk på veg.

For 2021 er det fordeling av bompenger på 70 % til Oslo og 30 % til Viken. Tilsvarende er fordelingen 63 %/37 % for perioden 2021 – 2024, og 62 %/38 % for perioden 2008 – 2024.

Fordelingen av bompenginntektene vil i handlingsprogramperioden bli 63 % til Oslo og 37 % til Viken. Oslopakke 3-avtalen innebærer at bompengefordelingen over hele avtaleperioden samlet skal være 60 % til Oslo og 40 % til Viken. Det er i dette handlingsprogrammet lagt til grunn at den avtalte bompengefordelingen skal ivaretas gjennom fordelingen av midler senere i avtaleperioden og dersom det frigjøres bompenger gjennom økte statlige finansieringstilskudd eller revideringer av avtalen.

### ***Forventet måloppnåelse av Handlingsprogrammet***

Forslaget er ventet å gi god måloppnåelse.

#### *God fremkommelighet*

Ferdigstilling av lokalveinett tilhørende E16 Sandvika – Wøyen i 2021 vil øke fremkommeligheten for kollektivtrafikken og lokaltrafikken.

Tiltakene som er finansiert i handlingsprogrammet gjennom Bymiljøavtaleprosjekter på riksveg og 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 Fornebu-banen, 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.

#### *Ta veksten i persontransport med kollektiv, gange og sykkel*

Partene i Oslopakke 3 har et felles mål om at veksten i persontransport i Oslo og Akershus skal tas med kollektivtransport, gange og sykkel. Oslo kommune har videre et mål om å redusere all biltrafikk i Oslo med 20 % i løpet av perioden 2019–2023, noe som også krever bruk av andre trafikkreduserende virkemidler i tillegg til trafikantbetalingssystemet.

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

Arbeidet med å realisere et mer finmasket sykkelvegnett og bygging av andre anlegg for gange og sykkel i Oslo og Akershus 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 persontransport videreføres gjennom midler til drift- og småinvesteringer i handlingsprogramperioden.

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. Økt tog- og busstilbud er viktige forutsetninger for at kollektivtrafikken kan ta en økende andel av persontransporten fremover.

### *Sikkert og universelt utformet transportsystem*

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

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

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

### *Attraktivt kollektivtilbud*

Over 97 % av bompengene i Oslopakke 3 i handlingsprogramperioden går til tiltak som bidrar til utvikling av et mer attraktivt kollektivtilbud og sykkelinfrastruktur.

Oslopakke 3 inkludert belønningsmidler bidrar med om lag 4,8 mrd. kr i handlingsplanperioden til drift og småinvesteringer for å styrke kollektivtilbudet. Dette gir økt frekvens, kapasitet og standard utover det som ville vært mulig innenfor Oslo og 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.

### *Bidra til bedre miljø og by- og tettsteds kvalitet*

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

Problemene med lokal luftforurensning vil bli noe redusert med økt andel av el-biler som bidrar til redusert utslipp av CO<sub>2</sub> og NO<sub>x</sub>.

## Vedlegg

**VEDLEGG 1:** Årsrapport 2019

**VEDLEGG 2:** Måloppnåelse 2019

**VEDLEGG 3:** Økonomiske rammer 2008–2024

**VEDLEGG 4:** Kollektivandel og fylkesfordeling bompenger 2008–2024

**VEDLEGG 5:** Bymiljøavtaleprosjekter 2017-2023



VEDLEGG 1

Årsrapport 2019 - Oslopakke 3

Årsrapporten gir en oversikt over status, avvik og forbruk på ulike tiltak i Oslopakke 3 i 2019.

Alle tall er i løpende mill. kr.

	Overført fra 2018				Bevilget 2019				Disponibelt 2019				Forbruk 2019				Overføres 2020			
	Stat/ lokal	Bom	Annet	Totalt	Stat/ lokal	Bom	Annet	Totalt	Stat/ lokal	Bom	Annet	Totalt	Stat/ lokal	Bom	Annet	Totalt	Stat/ lokal	Bom	Annet	Totalt
<b>Riksveg</b>																				
E18 Bjørvika	0	35		36	0	0	0	0	0	35	0	36	0	0	0	0	0	35	0	35
Rv. 150 Ulven-Sinsen	-17	-		-17	0	0	0	0	-17	0	0	-17	-14	0	0	-14	-2	0	0	-2
E18 Sydhavna	2	6		7	0	0	0	0	2	6	0	7	2	1	0	2	0	5	0	5
E16 Sandvika - Wøyen	47	-220		-173	0	460	0	460	47	240	0	287	96	240	0	336	-50	0	0	-50
Rv. 22 Lillestrøm - Fetsund	-1	17		16	0	0	0	0	-1	17	0	16	-1	4	0	3	0	13	0	13
Nytt trafikantbetalingssystem	0	87		88	0	110	0	110	0	197	0	198		117	0	117	0	81	0	81
Bymiljøavtale - kollektiv og sykkeltiltak på rv.	152	41		193	235	0	0	235	387	41	0	428	261	15	0	276	126	26	0	152
Programområder	94	91		185	178	0	0	178	272	91	0	363	203	56	0	260	68	35	0	103
<b>Sum riksveg</b>	<b>277</b>	<b>58</b>	<b>-</b>	<b>335</b>	<b>413</b>	<b>570</b>	<b>0</b>	<b>983</b>	<b>689</b>	<b>628</b>	<b>0</b>	<b>1 317</b>	<b>547</b>	<b>433</b>	<b>0</b>	<b>979</b>	<b>143</b>	<b>195</b>	<b>0</b>	<b>338</b>
<b>Lokale vegtiltak</b>																				
<i>Oslo</i>	144	230		374	336	320		656	480	550		1 030	326	356	0	682	155	194	0	348
<i>Akershus</i>	179	168		347	328	237		565	507	405		912	538	155	0	693	-31	250	0	219
<b>Sum lokale vegtiltak</b>	<b>324</b>	<b>397</b>	<b>-</b>	<b>721</b>	<b>664</b>	<b>557</b>	<b>0</b>	<b>1 221</b>	<b>988</b>	<b>954</b>	<b>0</b>	<b>1 942</b>	<b>864</b>	<b>511</b>	<b>0</b>	<b>1 375</b>	<b>124</b>	<b>443</b>	<b>0</b>	<b>568</b>
<b>Lokale kollektivtiltak</b>																				
Fornebubanen	58	146		204	86	24	161	271	144	170	161	475	114	91	161	366	30	79	0	109
T-bane og trikk	0	654		654	0	868		868	0	1 522	0	1 522	0	1 294		1 294	0	228	0	228
Nytt signalsystem (CBTC) for T-banen	0	125		125	0	42		42	0	167	0	167	0	80		80	0	87	0	87
Ny T-banetunnel Oslo sentrum inkl Majorstua stasjon	0	10		10	0	100	0	100	0	110	0	110	0	20	0	20	0	90	0	90
Drift og småinvesteringer	7	86		93	0	894	0	894	7	980	0	987	26	883	0	909	-19	97	0	78
<b>Sum lokale kollektivtiltak</b>	<b>64</b>	<b>1 021</b>	<b>-</b>	<b>1 086</b>	<b>86</b>	<b>1 928</b>	<b>161</b>	<b>2 175</b>	<b>150</b>	<b>2 949</b>	<b>161</b>	<b>3 261</b>	<b>139</b>	<b>2 368</b>	<b>161</b>	<b>2 668</b>	<b>11</b>	<b>581</b>	<b>0</b>	<b>592</b>
<b>Belønningsmidler</b>	206			206	280			280	486			486	321			321	165			165
<b>Sum Oslopakke 3</b>	<b>871</b>	<b>1 477</b>	<b>-</b>	<b>2 347</b>	<b>1 443</b>	<b>3 055</b>	<b>161</b>	<b>4 659</b>	<b>2 314</b>	<b>4 531</b>	<b>161</b>	<b>7 006</b>	<b>1 871</b>	<b>3 311</b>	<b>161</b>	<b>5 343</b>	<b>443</b>	<b>1 220</b>	<b>0</b>	<b>1 663</b>

## A. Riksveg

	Disponibelt 2019				Forbruk 2019				Overføres 2020			
	Stat/ lokal	Bom	Annet	Totalt	Stat/ lokal	Bom	Annet	Totalt	Stat/ lokal	Bom	Annet	Totalt
<b>Riksveg</b>												
E18 Bjørvika	0	35	0	<b>36</b>	0	0	0	<b>0</b>	0	35	0	<b>35</b>
Rv. 150 Ulven-Sinsen	-17	0	0	<b>-17</b>	-14	0	0	<b>-14</b>	-2	0	0	<b>-2</b>
E18 Sydhavna	2	6	0	<b>7</b>	2	1	0	<b>2</b>	0	5	0	<b>5</b>
E16 Sandvika - Wøyen	47	240	0	<b>287</b>	96	240	0	<b>336</b>	-50	0	0	<b>-50</b>
Rv. 22 Lillestrøm - Fetsund	-1	17	0	<b>16</b>	-1	4	0	<b>3</b>	0	13	0	<b>13</b>
Nytt trafikantbetalingssystem	0	197	0	<b>198</b>		117	0	<b>117</b>	0	81	0	<b>81</b>
Bymiljøavtale - kollektiv og sykkeltiltak på rv.	387	41	0	<b>428</b>	261	15	0	<b>276</b>	126	26	0	<b>152</b>
Programområder	272	91	0	<b>363</b>	203	56	0	<b>260</b>	68	35	0	<b>103</b>
<b>Sum riksveg</b>	<b>689</b>	<b>628</b>	<b>0</b>	<b>1317</b>	<b>547</b>	<b>433</b>	<b>0</b>	<b>979</b>	<b>143</b>	<b>195</b>	<b>0</b>	<b>338</b>

### 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. Kostnadsfordelingen mellom prosjektet og Oslo kommune ble avklart i løpet av 2018 og et tilskudd på 51 mill. kr ble overført til kommunen (Bispegata). Det ble også inngått forlik med Hotel Opera (1,0 mill.kr), samt sluttoppgjør med Hafslund (fikk tilbake 4,5 mill. kr). I mars 2019 ble 39 mill. kr statsmidler tilbakeført. Restmidler på prosjektet er 35,5 mill. kr. (bompenger) pr 31.12.2019. I 2020 gjenstår det kun noen kostnader vedrørende arkeologi (konservering). Om lag 34 mill. kr (bompenger) kan deretter omdisponeres.

### A.2 Rv 150 Ulven – Sinsen

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

**Fremdrift/milepæler:** Prosjektet ble åpnet for trafikk i 2014. Det ventes totalt rundt 220 mill. kr i inntekter fra salg av riksveggrunn. 100 mill. har blitt innbetalt til prosjektet til og med 2019. Disse ble varig omdisponert til E16 Sandvika – Wøyen i juli 2019. Resten, om lag 120 mill. kr, er forventet å komme i 2020.

### 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 5,0 mill. kr (bompenger) kan omdisponeres.

**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:** Merforbruk på totalt 49,5 mill. kr statsmidler. Dette skyldes at resterende salg av riksveggrunn Sinsen – Ulven ble utsatt fra 2019 til 2020. Prosjektet fikk tilført 100 mill. kr fra Rv. 150 Ulven-Sinsen i 2019, mens det var planlagt at beløpet skulle være 200 mill. kr.

**Fremdrift/milepæler:** Hovedveien åpnet 9.oktober 2019, mens ombygging av gamle E16 til lokalvegssystem startet opp august 2019 og planlegges fullført sommeren 2021.

#### *A.5 Rv 22 Lillestrøm – Fetsund*

**Målsetning:** Bedre fremkommelighet og sikkerhet på strekningen og på tilstøtende vegnett.

**Årets resultat:** Prosjektet har et mindreforbruk på om lag 13 mill. kr. Forhandlinger om sluttoppgjør for prosjektet førte ikke frem. I 2019 ble det avholdt rettsmøte i juni/juli og mekling høsten 2019. Rettsaken kommer opp i 2020 og det forventes at de resterende 13 mill. kr må utbetales i etterkant av denne.

**Fremdrift/milepæler:** Prosjektet ble åpnet i desember 2015.

#### *A.6 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 31.12.2019 er på 81,2 mill.kr. Det forventes at nærmere 75 mill. kr kan omdisponeres i 2020 etter at sluttoppgjøret er utbetalt.

## ***A.7 Bymiljøavtale – kollektiv- og sykkeltiltak***

### Bymiljøavtalemidler Oslo (mindreforbruk 68,0 mill. kr)

Mindreforbruket er hovedsakelig knyttet til:

- Gang- og sykkelveg Ryenkrysset – Konows gate (mindreforbruk 24,1 mill. kr). Bygging må utsettes til 2020 fordi den planlagte riggplassen ikke er tilgjengelig.
- E18 Gang- og sykkelveg Munkedamsvegen - Rådhusplassen (mindreforbruk 18,2 mill. kr). Statsbygg er forsinket med sitt arbeid, i tillegg har behandlingen av byggesøknaden hos Oslo kommune tatt lenger tid enn forutsatt. Vil ikke bli ferdige med hele anlegget før i 2020. Kun 0,15 km av måltallet på 0,3 km blir ferdigstilt i 2019.
- Rv.150 Gangbruer Ullevål stadion (mindreforbruk 17,4 mill. kr). Fortsatt usikkerhet knyttet til grunnervet.

I Oslo er følgende prosjekter ferdigstilte i 2019:

- 3,0 km sykkelveg med fortau fra Veitvet til Grorud.
- 1,4 km ny gang- og sykkelvegbru ved Ullevål.
- 0,7 km sykkelveg med fortau ved Herregårdskrysset.
- 0,15 km gang- og sykkelveg Munkedamsveien – Rådhusplassen (Dr. Mauds gate). Her vil ytterligere 0,15 km bli ferdigstilt i 2020.
- 0,1 km gang- og sykkelveg ved Økern (gjelder privat utbygger jfr. rekkefølgekrav).

I tilknytning til flere av gang- og sykkelvegprosjektene ble 7 holdeplasser universelt utformet i 2019.

### Bymiljøavtalemidler Akershus (mindreforbruk 84,2 mill. kr)

Mindreforbruket er hovedsakelig knyttet til:

- Fv. 152 Stenfeldt – Greverud (mindreforbruk 6,0 mill. kr). Prosjektet startet på byggeplan januar 2019. Mindreforbruket skyldes forsinkelse grunnet manglende byggherrebehandling. Forventet byggestart medio 2021. Planlagt slutført i 2023.
- E18 Sykkelveg Prof. Kohts vei (mindreforbruk 55,4 mill.kr). Prosjektet skrev kontrakt med entreprenør mars 2018, men arbeidet kom ikke skikkelig i gang før august 2018. Denne forsinkelsen gjenspeiles også i mindreforbruket i 2019. Prosjektet har fått tilført flere oppgaver i forbindelse med tilpasninger mot E18 Vestkorridoren. Det har ført til at sluttfrist er skjøvet til desember 2020.
- E6 Tiltak på ramper og kryss Hvam/Skedsmovollen (mindreforbruk 9,5 mill.kr). Prosjektet var ikke klart til overføring fra planavdelingen før sommeren 2018. Oppstart byggeplan oktober 2018 med bygging planlagt i 2020 og 2021. Nytt anslag høsten 2019.

I Akershus er følgende prosjekt ferdigstilt i 2019:

- 1,2 km GSV langs fv. 152 Langhus: Vevelstadveien – Smedsrudveien (riksveg rute).

## A.8 Programområder

### A.8.1 Oslo

	Disponibelt 2019			Forbruk 2019			Overføres 2020		
	Stat/ lokal	Bom	Totalt	Stat/ lokal	Bom	Totalt	Stat/ lokal	Bom	Totalt
<b>Programområder</b>									
Strekningssvise tiltak	0	-	<b>0</b>	-	-	-	0	-	<b>0</b>
Mindre utbedringer vegavd. Oslo	4	-	<b>4</b>	-	-	-	4	-	<b>4</b>
Gang/sykkelveger	38	37	<b>75</b>	38	37	<b>74</b>	0	-	<b>0</b>
Trafikksikkerhet	15	0	<b>15</b>	12	-	<b>12</b>	3	0	<b>3</b>
Miljø og service	14	-	<b>14</b>	10	-	<b>10</b>	5	-	<b>5</b>
Kollektivtiltak	7	-	<b>7</b>	10	-	<b>10</b>	-3	-	<b>-3</b>
Planlegging vegavdeling Oslo	101	12	<b>113</b>	97	1	<b>98</b>	4	11	<b>15</b>
<b>Total Oslo</b>	<b>180</b>	<b>48</b>	<b>229</b>	<b>166</b>	<b>38</b>	<b>204</b>	<b>14</b>	<b>11</b>	<b>25</b>

#### Strekningssvise tiltak

Ingen midler i 2019.

#### Mindre utbedringer (mindreforbruk 4,0 mill. kr fra tidligere år)

Ikke noe forbruk i 2019

#### Gang- og sykkelveger

Det har blitt ferdigstilt totalt 5,35 km gang- og sykkelveg i 2019.

Alle disse har også midler fra Bymiljøavtalen og er omtalt under A.7.

#### Trafikksikkerhetstiltak (mindreforbruk 3,0 mill.kr)

I 2019 har tildelte midler i hovedsak blitt brukt til oppsetting av flere VTS-kameraer, driftsåpninger, bom i midtdele og rekkverkstiltak etter TS-inspeksjoner.

#### Miljø- og servicetiltak (mindreforbruk 5,0 mill.kr)

I 2019 har tildelte midler i hovedsak blitt brukt til utbedring av støyskjerm ved E6 Kleiva.

Mindreforbruk fra tidligere år er midler som skal brukes til støy- og forurensningslovstiltak.

Det gjøres beregninger flere ganger årlig for å avdekke behov for støytiltak og forurensningstiltak. Midlene vil bli brukt når behov for slike tiltak avdekkes.

Kollektivtiltak (merforbruk 3,2 mill. kr)

I 2019 startet arbeidet med ny holdeplass på rv. 4 Veitvet, denne ble ikke ferdigstilt i 2019 som forutsatt, men ferdigstilles i 2020. I tilknytning til flere av gang- og sykkelvegprosjektene ble også flere holdeplasser universelt utformet i 2019:

- 2 holdeplasser på Ring 3 ved Ullevål, en i østgående og en i vestgående retning.
- 1 holdeplass ved E18 Herregårdskrysset.
- 2 holdeplasser i Dronning Eufemiasgate i Bjørvika.
- 2 holdeplasser på rv. 163 Veitvet/Grorud.

Planlegging (mindreforbruk 14,7 mill.kr – 4,2 mill. kr stat og 10,5 mill.kr bom)

Midlene har i 2019 hovedsakelig gått til:

- Planlegging av programområdetiltak innenfor sykkel og gange, samt kollektivtiltak og rv.4 Utvikling av riksvegnettet i Groruddalen
- Planlegging av E6 Oslo øst (Manglerudprosjektet)

Programområdetiltakene hadde et mindreforbruk på 20,7 mill. kr. 5,7 mill. kr av dette beløpet er knyttet til prosjektet rv. 4 Utvikling av riksvegnettet i Groruddalen, hvor planlegging ikke ble satt i gang som forutsatt. Dette fordi Vegdirektoratet vurderte prosjektet som for lite modent til å søke Samferdselsdepartementet om tillatelse til oppstart av arbeidet med reguleringsplan. Ellers skyldes mindreforbruket i hovedsak forsinket fremdrift på flere prosjekter fordi planprosessen var mer komplisert og krevende enn forutsatt, samt manglende ressurser.

E6 Oslo øst hadde et merforbruk på 16 mill. kr. Dette skyldes at de fikk for lite tildelte planmidler i forhold til behovet i 2019, og derfor fikk tillatelse til et merforbruk.

Oslo sin andel av planlegging O3-sekretariatet har et mindreforbruk på 0,6 mill. kr.

I tillegg ble det bevilget 9,6 mill. kr av bompenger til planlegging i 2018. Disse midlene er ikke brukt i 2019. Dette følges opp i 2020.

## A.8.2 Akershus

	Disponibelt 2019			Forbruk 2019			Overføres 2020		
	Stat/ lokal	Bom	Totalt	Stat/ lokal	Bom	Totalt	Stat/ lokal	Bom	Totalt
<b>Programområder</b>									
Strekingsvise tiltak	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Mindre utbedringer vegavd. Ak	20	-	<b>20</b>	13	-	<b>13</b>	6	-	<b>6</b>
Gang/sykkelveger	15	20	<b>35</b>	9	18	<b>27</b>	6	2	<b>8</b>
Trafikksikkerhet	26	-	<b>26</b>	7	-	<b>7</b>	19	-	<b>19</b>
Miljø og service	1	8	<b>9</b>	1	0	<b>2</b>	-0	8	<b>8</b>
Kollektivtiltak	1	8	<b>9</b>	-	-	-	1	8	<b>9</b>
Planlegging Akershus	28	7	<b>35</b>	7	1	<b>7</b>	22	7	<b>28</b>
<b>Total Akershus</b>	<b>91</b>	<b>43</b>	<b>134</b>	<b>37</b>	<b>19</b>	<b>56</b>	<b>54</b>	<b>24</b>	<b>79</b>

### Mindre utbedringer (mindreforbruk 6,3 mill.kr)

Midlene er hovedsakelig brukt på tovegsregulering på E16 Skui – Brennetunnelen. I tillegg har det kommet inn et grunneierbidrag på 36 mill.kr i forbindelse med rekkefølgebestemmelser for vegtiltak ved etableringer i Gardermoen næringspark. Disse midlene er bundet til tiltak på vegsystemet i tilknytning til Gardermoen Næringspark.

Det ligger inne et stort merforbruk på 29,6 mill. kr knyttet til E16 tovegsregulering Skui-Brennetunnelen (dette er etter en omdisponering på 11,7 mill.kr). Merkostnader skyldes mangler i prosjektert materiale, samt at det har vært behov for å bytte ut flere skilt enn forutsatt. Det er også etablert ny skiltstyring for tilpasning mellom gammelt og nytt anlegg. Dette har kommet som tillegg til det opprinnelige prosjektet. Kontrakt med Aventi ble inngått i april 2018. Merforbruket på E16 dekkes inn ved ny bevilgning på 42 mill. kr i 2020.

### Gang- og sykkelveger (mindreforbruk 8,4 mill.kr)

Det har blitt ferdigstilt totalt 1,2 km gang- og sykkelveg i 2019:

- Fv. 152 Vevelstadveien – Smedsrudveien; 1,2 km

Det ble utbedret 4 km sykkelruter i 2019. Dette var belysningstiltak langs fv. 401 i Nittedal og noe utbedring langs rv. 22 i Lillestrøm.

Mindreforbruket er i all hovedsak knyttet til:

- Fv. 152 Vevelstadveien – Smedsrudveien (mindreforbruk 11 mill. kr). Oppstart av prosjektet var i mai 2018. Det har vært utfordringer med sprengningsarbeid, VA, nærhet til naboer og utfordring i fjell. Entreprenør har varslet større krav pga. irrasjonell drift. Det ligger dermed an til et merforbruk på prosjektet når sluttoppgjøret er avgjort. Prosjektet har også midler fra bymiljøavtalen.

### Trafikksikkerhetstiltak (mindreforbruk 19,2 mill.kr)

Det ble utført noen ITS-tiltak på rute 6A (E6 Oslo mot Trondheim).

Mindreforbruket er i hovedsak knyttet til:

- E6 Taraldrud kontrollstasjon (mindreforbruk 8 mill. kr). På grunn av uklare retningslinjer om hvordan kontrollstasjoner skal/bør utstyres har det vært lite aktivitet her i 2019.
- Diverse ITS-tiltak (mindreforbruk 11,5 mill.kr). Det har tatt lengre tid enn planlagt å utarbeide anbudsgrunnlaget. Dette skyldes behov for en del prinsipielle avklaringer underveis. Kontrakt ble derfor ikke underskrevet før i september 2019 og leveranse, og kostnader, vil da først komme i 2020.

#### Miljø- og servicetiltak (mindreforbruk 7,7 mill.kr)

Mindreforbruket skyldes at det er midler til miljøtiltak vann og støy, men i 2019 har det ikke vært planer for tiltak.

#### Kollektivtiltak (mindreforbruk 9,0 mill. kr)

Mindreforbruket skyldes at det i 2019 ikke er utført noen holdeplassoppgraderinger på riksveg. Det har blitt prioritert tiltak på fylkesveg.

#### Planlegging (mindreforbruk 28,1 mill. kr - 21,5 mill. kr stat og 6,6 mill. kr bom)

Plan Akershus er tildelt mer midler til planlegging enn innmeldt behov. Totalt mindreforbruk vegavdeling Akershus er 21,5 mill. kr. Det skyldes hovedsakelig kostnadsavklaringer som har stoppet fremdriften på to større prosjekter;

- Rv. 22 Bru over Glomma. Kommunedelplanen (KDP) for Glommakryssingen ble oversendt Fet kommune i juni 2019. Fet kommune rakk ikke å sluttbehandle kommunedelplanen høsten 2019, og den må derfor behandles i nye Lillestrøm kommune som Fet ble en del av fra 1.1.2020. Deretter kan reguleringsplan påbegynnes.
- Rv. 4 Kjøl – Rotnes. Forsinket framdrift for oppstart av reguleringsplan. Det pågår avklaringer knyttet til standardvalg og omfang på prosjektet ut fra regionale og nasjonale mål. Anslag på teknisk forprosjekt for en løsning med omlegging av veien og tiltak for kollektivtrafikken ligger over kostnadsrammen som er lagt til grunn i tidligere handlingsprogram.

Akershus sin andel av planlegging O3-sekretariatet har et mindreforbruk på 0,2 mill. kr.

I tillegg ble det bevilget 6,4 mill. kr av bompenger til planlegging i 2018. Disse midlene er ikke brukt i 2019. Dette følges opp i 2020.



## B. Lokale vegtiltak inkl. sykkeltiltak og kollektivtiltak på veg

### B.1 Oslo

	Disponibelt 2019			Forbruk 2019			Overføres 2020		
	Stat/ lokal	Bom	Totalt	Stat/ lokal	Bom	Totalt	Stat/ lokal	Bom	Totalt
<b>Lokale vegtiltak</b>									
Strekningvisse tiltak	133	10	<b>144</b>	4	-3	<b>1</b>	129	13	<b>143</b>
Mindre utbedringer	0	-	<b>0</b>	-	-	-	0	-	<b>0</b>
Gang/sykkelveger	163	189	<b>353</b>	160	162	<b>322</b>	4	27	<b>31</b>
Trafikksikkerhet	4	7	<b>11</b>	-	3	<b>3</b>	4	4	<b>8</b>
Miljø og service	0	-0	<b>-0</b>	-	-	-	0	-0	<b>-0</b>
Kollektivtiltak	180	327	<b>507</b>	162	180	<b>342</b>	18	147	<b>165</b>
Planlegging Oslo	0	16	<b>16</b>	-	14	<b>14</b>	0	2	<b>2</b>
<b>Total Oslo</b>	<b>480</b>	<b>550</b>	<b>1 030</b>	<b>326</b>	<b>356</b>	<b>682</b>	<b>155</b>	<b>194</b>	<b>348</b>

#### Strekningvisse tiltak (mindreforbruk 143 mill. kr)

Eksempler på tiltak er planlegging av Røa-tunnelen. Forprosjektet på Røa-tunnelen har blitt forsinket pga. kapasitet i etaten.

#### Gang/sykkelveger (mindreforbruk 31 mill. kr)

Eksempler på tiltak er:

- Ulike tiltak for gange og sykkel på fremtidig sykkelveinett, f.eks:
  - o Sykkelfelt Kongsveien og Ekebergveien fra bomstasjonen til Sæter
  - o Prøveprosjekt med sykkelfelt i Bygdøy allé.
  - o Sykkelfelt i Maridalsveien fra Kristoffer Aamots gt. til Blåsbortveien og Kaj Munks vei til Carl Kjelsens vei.
  - o Bentsebrugata til Sandakerveien til Maridalsveien.
- Sykkeltiltak Ring 2
- Belysning gang- og sykkelveier
- Diverse bydelstiltak
- Åkebergveien (under bygging)
- Sognsveien

Dette har resultert i 14 km med ny tilrettelegging og 6,2 km med oppgradering av eksisterende anlegg i 2019.

Mindreforbruket skyldes i hovedsak to enkelttiltak: Sykkeltiltak i Langbølgen er forsinket og Kongsveien er stoppet (midlene omdisponeres til andre tiltak). Resten skyldes periodiseringsavvik på flere av tiltakene. Aktiviteten videreføres i 2020.

Trafikksikkerhet (mindreforbruk 7,8 mill.kr)

Eksempler på tiltak er:

- Trafikkstyringstiltak

Det er foretatt oppgradering av trafikkellepunkt og tiltak i signalanlegg.

Kollektivtiltak (mindreforbruk 165 mill. kr)

Eksempler på tiltak:

- Samlet plan for trikkeoppgradering
  - o Tinghuset – Tullins gate (ferdigstilt)
  - o Storgata (bygging)
  - o Thorvald Meyers gate (bygging)
  - o Grefsenveien (bygging)
  - o Bispegata (bygging)
- Oppgradering av belysning i kollektivtraséer
- Bryn kollektivterminal (planlegging)
- Ljabruveien kollektivtrase Enebakkveien-Nedre Prinsdal (planlegging)
- Huk snuplass og holdeplass

Mindreforbruket skyldes blant annet:

- Grefsenveien, forskyvning i fremdrift.
- Thorvald Meyers gate, forskyvning i fremdrift.
- Storgata, forskyvning i fremdrift.
- Bispegata, forskyvning i fremdrift.
- Huk snuplass og holdeplass, forsinket fremdrift i forprosjekt.

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

Planlegging (mindreforbruk 2,0 mill. kr)

Det er et mindreforbruk på 1,2 mill. kr i midlene som går med til å finansiere kostnadene til O3-sekretariatet.

Det er et mindreforbruk på 0,8 mill.kr på midlene som Oslo kommune disponerer utenom dette.

Midlene (forbruk i 2019 på 12,0 mill.kr) er i hovedsak brukt til å dekke stillinger i Plan- og bygningsetatens for prioritering av prosjekter innenfor Oslopakke 3. En effektiv behandling av disse prosjektene er vesentlig for fremdriften av tiltakene i pakken.

**B.2 Akershus**

	Disponibelt 2019			Forbruk 2019			Overføres 2020		
	Stat/ lokal	Bom	Totalt	Stat/ lokal	Bom	Totalt	Stat/ lokal	Bom	Totalt
<b>Lokale vegtiltak</b>									
Strekingsvise tiltak	203	161	<b>364</b>	249	24	<b>273</b>	-46	137	<b>91</b>
Mindre utbedringer	118	-	<b>118</b>	100	-	<b>100</b>	17	-	<b>17</b>
Gang/sykkelveger	106	104	<b>210</b>	137	83	<b>221</b>	-31	21	<b>-10</b>
Trafikksikkerhet	23	-	<b>23</b>	13	-	<b>13</b>	10	-	<b>10</b>
Miljø og service	0	-	<b>0</b>	1	-	<b>1</b>	-0	-	<b>-0</b>
Kollektivtiltak	44	88	<b>132</b>	30	13	<b>43</b>	14	76	<b>89</b>
Planlegging vegavdeling Akershus	0	33	<b>33</b>	8	33	<b>41</b>	-8	-	<b>-8</b>
Planlegging AFK	14	19	<b>33</b>	-	2	<b>2</b>	14	18	<b>32</b>
<b>Total Akershus</b>	<b>507</b>	<b>405</b>	<b>913</b>	<b>538</b>	<b>155</b>	<b>693</b>	<b>-31</b>	<b>250</b>	<b>219</b>

Kolonnene «disponibelt 2019» og «overføres 2020» er for bompengene basert på de opprinnelige investeringsrammene for 2019. Det er kun for de fylkeskommunale midlene det er tatt høyde for nedjusteringen av investeringsbudsjettet på til sammen 51,5 mill. kr som ble vedtatt av fylkestinget høsten 2019. Alle de nedjusterte midlene skal re-budsjetteres i 2020 til samme programområde og prosjekt som de hadde i 2019.

Strekingsvise tiltak (mindreforbruk 90,6 mill. kr, inkluderer merforbruk fylkeskommunale midler 45,9 mill. kr og mindreforbruk bompenger 136,5 mill. kr)

Eksempler på tiltak med bompengefinansiering er Nye Frogner bru og Storgata Lillestrøm. Tiltak med finansiering med AFK-midler er blant annet Fv. 169 Ny Gardervei og Fv. 169 Omlegging Fjellsrud-Stensrud

Nye Frogner bru er ferdig og rivning av gammel bru pågår.

Merforbruket fylkeskommunale midler er hovedsakelig knyttet til:

- Fv. 279 Ny Gardervei. Merforbruk 2019 skyldes et omtvistet forserings- og plunder og heftkrav fra entreprenøren. Ferdigstillelsesdato er ikke endret, men det forventes en merkostnad totalt. Veien er tenkt åpnet sommer/høst 2020.
- Fv. 169 Omlegging Fjellsrud – Stensrud. Merbehov 2019 skyldes forsering av entrepris. Ferdigstillelsesdato og totalprognose er ikke endret og veien er tenkt åpnet sommeren 2020.

Mindrebruk bompenger skyldes at bevilgningene på til sammen 130 mill. kr til Kirkeveien i Asker og Skårersletta i Lørenskog ikke har blitt brukt i 2019.

Mindre utbedringer (mindreforbruk 17,4 mill. kr fylkeskommunale midler)

Det ble nedjustert 22 mill. kr høsten 2019 i fylkeskommunale midler. Disse vil bli re-bevilget i 2020 og øke mindreforbruket tilsvarende.

## Vedlegg 1 – Årsrapport 2019

Tiltak som har vært prioritert er fv. 29 Ustvedt bru i Ski kommune og Bekkestuatunnelen. 13 km fylkesveg ble utbedret i forsterkningsprogrammet. Fv. 29 Ustvedt bru ble ferdig i november 2019.

Mindreforbruket er hovedsakelig knyttet til forsinket fremdrift på flere prosjekter.

### Gang- og sykkelveger (merforbruk 10,4 mill.kr, inkluderer merforbruk fylkeskommunale midler 31,4 mill. kr og mindreforbruk bompenger 21 mill. kr)

Eksempler på tiltak er:

- Fv. 1582 Finstadveien (1,1 km)
- Fv.107 og fv.156 Nesodden (1,4 km)

Det ble ferdigstilt 2,5 km sykkelveg i 2019 med bruk av bompenger og fylkeskommunale midler.

Mindreforbruk bompenger er i hovedsak knyttet til diverse sykkelbyprosjekter og sykkelinspeksjoner.

Merforbruk fylkeskommunale midler skyldes blant annet at hele den tilsendte fakturaen på sluttoppgjøret fv.156 og fv.107 Gang- og sykkelveger på Nesodden ble belastet i 2019 mot forventet i 2020. Den vil bli redusert i 2020 etter av sluttoppgjøret er avsluttet. I tillegg kommer omstridte fakturaer som følges opp av utbyggingsavdelingen.

### Trafikksikkerhet (mindreforbruk 9,8 mill. kr fylkeskommunale midler)

Det ble nedjustert 24 mill. kr høsten 2019 i fylkeskommunale midler. Disse vil bli re-bevilget i 2020 og øke mindreforbruket tilsvarende.

Midlene har blant annet blitt brukt til Aksjon skolevegtiltak. Det har blitt utført diverse strakstiltak på fortau/gangfelt langs fylkesveg. Eksempel på tiltak er belysning, rekkverk, fortau, fartshumper m.m. Dette har gitt økt trafikksikkerhet på de prioriterte strekningene.

Mindreforbruket er i hovedsak knyttet til:

- Fv. 177 Vormsundvn. X fv. 173 Hvamsvn. Prosjektet skal forlenges ned mot Årnes bru. Dette gjorde at forarbeidet tok noe lenger tid enn tidligere planlagt og dermed ble oppstartstidspunktet også noe forsinket. Manglende kapasitet på byggeledelse har ytterligere forsinket prosjektet.

### Miljø- og sikkerhet (merforbruk 0,3 mill. kr)

Ingen større avvik i 2019. Det har blitt utført noen støytiltak langs fylkesvei. Merforbruket i 2019 skyldes en feilpostering som vil bli korrigert.

### Kollektivtiltak (mindreforbruk 89,4 mill.kr, inkluderer mindreforbruk fylkeskommunale midler 13,8 mill. kr og bompenger 75,5 mill. kr)

Det ble nedjustert 5,5 mill. kr høsten 2019 i fylkeskommunale midler. Disse vil bli re-bevilget i 2020 og øke mindreforbruket fylkeskommunale midler tilsvarende.

Tiltak som har vært prioritert i 2019:

- Gateterminal Lillestrøm
- Holdeplassoppgradering Romerike
  
- Oppgradering sykkelparkering Nesoddtangen er under planlegging og kommer til gjennomføring i 2020.

Totalt er 13 sentrale holdeplasser kartlagt vedrørende universell utforming i 2019. Lørenskog bussterminal er ferdig.

Mindreforbruket er hovedsakelig knyttet til fremkommelighetstiltak, utsatt anskaffelse av nytt trafikantinformasjonssystem og diverse holdeplassoppgraderinger. Mindreforbruket skyldes også universell utforming av sentrale holdeplasser. Her er kartlegging utført, men ombygging er ikke ferdig.

Planlegging (mindreforbruk 23,7 mill. kr, inkluderer merforbruk 8,0 mill. kr fra vegavd Akershus og mindreforbruk 31,8 mill. kr fra AFK)

*Vegavdeling Akershus (Statens vegvesen)*

Fv.156 Bråtan – Tusse og fv. 152 Regulering av fylkesgater i Ski er de største tiltakene i 2019.

Merforbruket er fordelt på mange prosjekter. Her er noen av de største:

- Fv. 156 Bråtan – Tusse. Avklaringer i mars 2019 knyttet til regulering av flere gang- og sykkelvegstreknings i prosjektet. Regulering av gang- og sykkelveg ble lyst ut i egen kontrakt
- Fv. 152 Regulering av fylkesgater i Ski. Merbehov pga. ekstra runder med avklaringer/omprosjektering.

*Planlegging Akershus fylkeskommune*

Mindreforbruket skyldes prosjekter som ikke har hatt ønsket fremdrift. Regionreformen har redusert fremdriften. Dette vil bli fokusert etter hvert som Viken normaliseres.

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

	Disponibelt 2019				Forbruk 2019				Overføres 2020			
	Stat/ lokal	Bom	Annet	Totalt	Stat/ lokal	Bom	Annet	Totalt	Stat/ lokal	Bom	Annet	Totalt
<b>Lokale kollektivtiltak</b>												
Fornebubanen	144	170	161	<b>475</b>	114	91	161	<b>366</b>	30	79	0	<b>109</b>
T-bane og trikk	0	1 522	0	<b>1 522</b>	0	1 294		<b>1 294</b>	0	228	0	<b>228</b>
Nytt signalsystem (CBTC) for T-banen	0	167	0	<b>167</b>	0	80		<b>80</b>	0	87	0	<b>87</b>
Ny T-banetunnel Oslo sentrum inkl												
Majorstua stasjon	0	110	0	<b>110</b>	0	20	0	<b>20</b>	0	90	0	<b>90</b>
Drift og småinvesteringer	7	980	0	<b>987</b>	26	883	0	<b>909</b>	-19	97	0	<b>78</b>
<b>Sum lokale kollektivtiltak</b>	<b>150</b>	<b>2 949</b>	<b>161</b>	<b>3 261</b>	<b>139</b>	<b>2 368</b>	<b>161</b>	<b>2 668</b>	<b>11</b>	<b>581</b>	<b>0</b>	<b>592</b>

### C.1 Fornebubanen

Bystyret og fylkestinget 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. Detaljprosjektering pågår. Den første entreprisen, Fornebu grunnentreprise, er planlagt å starte i september 2020.

Det er et totalt mindreforbruk på 109 mill. kr i forhold til hva som er bevilget tidligere år (statsmidler pluss bompenger). I tillegg har staten trukket tilbake 305 mill. kr i ny saldering budsjett 2019. Dette vil bli re-budsjettert i 2021. Mindreforbruket skyldes endret plan for anleggsgjennomføring. Det meste av forberedende arbeider på Skøyen, Lysaker og Koksa på Fornebu er nå lagt inn i hovedentrepriser som starter opp i 2020 og 2021. Grunnet senere oppstart av forberedende arbeider er også byggherrekostnadene lavere enn budsjettert. I tillegg går prosessen med grunnerverv saktere enn forventet.

### C.2 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. Byggearbeidene er i gang for strekningen Tinghuset-Tullins gate, Storgata, Grefsenveien, Thorvald Meyers gate, Bispegata og Majorstuen. I tillegg gjennomføres oppgradering av trikkebasene på Holtet og Grefsen, samt flere mindre tiltak for å justere trikkespor, trasédekke og holdeplasser.

T-banestrekningen mellom Etterstad og Hellerud har behov for oppgradering, og i 2019 ble detaljprosjektering gjennomført og forberedende sporarbeider satt i gang. Byggearbeidene planlegges gjennomført i 2020-2022. I 2019 ble det også gjennomført diverse oppgraderings- og vedlikeholdstiltak på strekningen Helsefyr-Majorstuen og på flere grenbaner, byggearbeidene på Ryen base ble satt i gang og det ble anskaffet nye skinnegående arbeidsmaskiner.

Mindreforbruket på til sammen 228 mill. kr er relatert til endrede fremdriftsplaner og for optimistisk budsjettering, særlig for prosjekter som går på utbedring av trikkeinfrastrukturen.

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***

Dagens signalsystem er gammelt og teknologien er utdatert. Det nye signalsystemet skal styre togene og optimalisere hastigheten og avstanden mellom togene.

Det er gjennomført KVU, KS1, forprosjekt, KS2 og en revidert KS2. Prosjektet fikk investeringsbeslutning og vedtatt kostnadsramme i 2019. Sporveien utlyste anskaffelsen som en totalleveranse og gjennomfører konkurransen med forhandlinger i to trinn. Først er det en kvalifisering av interesserte leverandører og så vil de som er kvalifiserte bli invitert til å delta i konkurransen. Etter planen skal Sporveien inngå kontrakt med valgt leverandør i midten av 2021. Signalsystemet forventes ferdig innført innen utgangen av 2027.

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 87 mill. kr pr 31.12.2019 skyldes at det er forsinket fremdrift. Budsjetteringen for 2019 var for optimistisk.

### ***C.4 Lørenbanen***

Banen ble åpnet i 2016. Det siste sluttoppgjøret ble avsluttet høsten 2019 og prosjektet er nå avsluttet.

### ***C.5 Ny T-banetunnel gjennom Oslo sentrum inkl. Majorstuen stasjon***

Hovedmål for prosjektet er å bygge ny Majorstuen stasjon med fire spor 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 fremtidig etterspørsel. Det gir mulighet for høyere frekvens/flere avganger på grenbanene og ringbanen, samt bedre kollektivtrafikkbetjening av nye områder i indre by.

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. Utredning av alternative stasjonsløsninger for fremtidig T-baneknutepunkt ble gjennomført i 2019.

Mindreforbruket på 90 mill. kr pr 31.12.2019 skyldes blant annet at i fremdriftsplanen for ny T-banetunnel var det forventet at fastsettelse av planprogrammet skulle skje våren 2018, men dette skjedde først i juli 2019. Høsten 2019 ble Sporveien utpekt som byggherre og vil få ansvaret for forprosjektet. Ruter og Sporveien vil koordinere arbeidet med reguleringsplan, KU og forprosjekt. Det planlegges å lyse ut et deloppdrag i 2020 og så et større oppdrag når forprosjektet på Majorstuen stasjon har kommet godt i gang. Mindreforbruket fra 2019 vil benyttes i 2020 og 2021 og det er derfor ikke spilt inn behov for nye midler til ny T-banetunnel hverken i 2020 eller 2021.

## D. Drift og småinvesteringer

	Disponibelt 2019			Forbruk 2019			Overføres 2020		
	Stat/ lokal	Bom	Totalt	Stat/ lokal	Bom	Totalt	Stat/ lokal	Bom	Totalt
<b>Oslo</b>									
<b>Drift og småinvesteringer</b>									
T-bane	-	307	307	-	307	307	-	-	-
Trikk	-	92	92	-	92	92	-	-	-
Buss	-	18	18	-	18	18	-	-	-
Plan-, informasjons- og pristiltak	-	8	8	-	8	8	-	-	-
<b>Total Oslo</b>	<b>0</b>	<b>425</b>	<b>425</b>	<b>-</b>	<b>425</b>	<b>425</b>	<b>0</b>	<b>-0</b>	<b>-0</b>
<b>Akershus</b>									
<b>Drift og småinvesteringer</b>									
T-bane	-	90	90	-	90	90	-	-	-
Trikk	-	14	14	-	14	14	-	-	-
Buss	-	281	281	-	241	241	-	40	40
Plan-, informasjons- og pristiltak	-	81	81	-	81	81	-	-	-
Båt	-	32	32	-	32	32	-	-	-
Drift kollektiv Akershus fylkeskommune	7	58	64	26	-	26	-19	58	39
<b>Total Akershus</b>	<b>7</b>	<b>555</b>	<b>562</b>	<b>26</b>	<b>458</b>	<b>484</b>	<b>-19</b>	<b>97</b>	<b>78</b>
<b>Total Drift og småinvesteringer</b>	<b>7</b>	<b>980</b>	<b>987</b>	<b>26</b>	<b>883</b>	<b>909</b>	<b>-19</b>	<b>97</b>	<b>78</b>

### D.1 Oslo

- T-bane: Vognleie MX 3000, økt frekvens på Grorudbanen, Furusetbanen og Røabanen, full tog lengde 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, vendetiltak, fornyelse og revisjon av vekslere og drivmaskiner, oppgradering av nedre del av Grefsenveien, samt mindre tilpasningstiltak for nye trikker. Drift av trikkebaser Grefsen og Holtet.
- Buss: Økt frekvens og kapasitet på sentrumslinjer og Søndre Nordstrand.
- Plan-, informasjons- og pristiltak: Utrednings- og planleggingstiltak, samt drift av sanntidsinformasjonssystemet.

### D.2 Akershus

- T-bane: Kolsåsbanen og Røabanen til Østerås. I tillegg utbedring av mindre elementer på bane og stasjoner, samt elektro- tele- og automasjonstiltak.
- Trikk: Trikkedrift til Bekkestua.
- Buss: Opprettholdelse og/eller tilbudsforbedringer i Asker/Bærum, Follo og Romerike. Mindreforbruk (40 mill.kr) planlegges benyttet i 2020.
- Båt: Drift Nesoddbåten.
- Plan-, informasjons- og pristiltak: Ny pris- og sonestruktur, overgangsbillett, enkeltbillett og to soners rød periodebillett, samt utrednings- og planleggingstiltak.
- Drift kollektiv Akershus fylkeskommune: Innfartsparkering for bil og sykkel (mindreforbruk 39 mill. kr). Mindreforbruket skyldes blant annet at det er lavere kapasitet i hele produksjonskjeden (fra planlegging til ferdig anlegg) enn det som var forventet i budsjettprosessene.



## 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 bymiljøavtalen har Vegdirektoratet overtatt ansvaret for utbetaling av belønningsmidler.

For 2019 er 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 Akershus i 2019. I årets tabell har vi endret navn på tiltaksområdene slik at de samsvarer bedre med rapporteringen fra Ruter.

I Oslo og Akershus har 41 % av det totale forbruket i 2019 vært knyttet til drift av kollektivtransport (styrking av tilbudet).

Tiltak/tiltaksområder	Overført fra 2018	Bevilget 2019	Disponibelt 2019	Forbruk 2019	Overføres til 2020
Styrking av tilbudet	7	130	<b>137</b>	131	6
Pålitelighet, reisehastighet og oppgradert infrastruktur	138	90	<b>228</b>	100	128
Informasjonstiltak og markedsaktiviteter	28	44	<b>72</b>	69	3
Bærekraftige løsninger og nye mobilitetstjenester	33	16	<b>49</b>	21	28
<b>Sum (mill. kr)</b>	<b>206</b>	<b>280</b>	<b>486</b>	<b>321</b>	<b>165</b>

## VEDLEGG 2

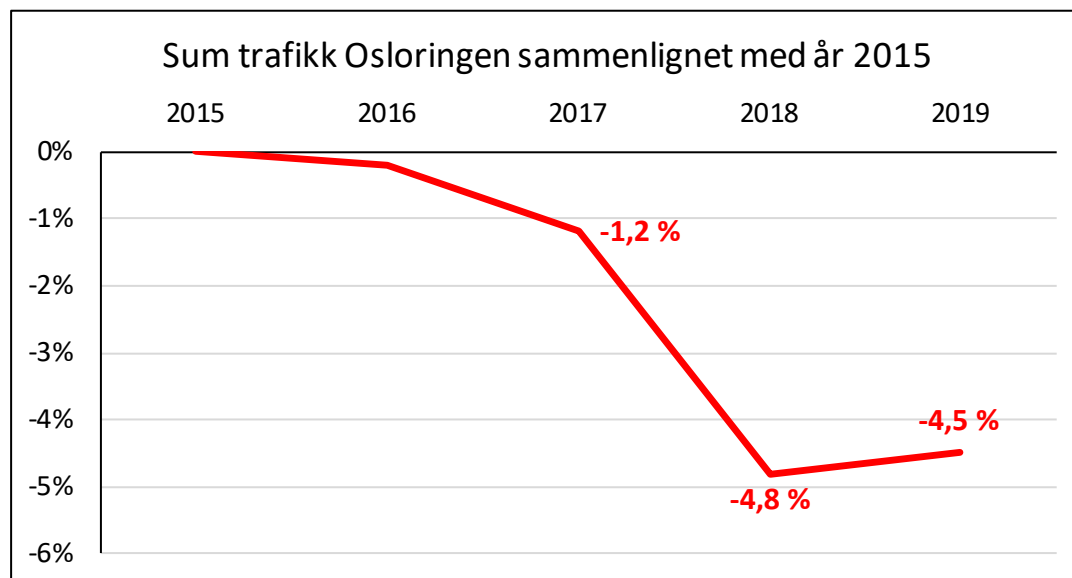
## Måloppnåelse i Oslopakke 3

Partene i Oslopakke 3 har et felles mål om at veksten i persontransport i Oslo og Viken (tidligere Akershus) skal tas med kollektivtransport, gange og sykkel.

I Nasjonal transportplan er det satt et krav om å ta veksten i persontransport i storbyene med kollektivtransport, sykkel og gange (nullvekstmålet), og at kollektivtrafikkformål og sykkelformål skal gis prioritet.

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 tredel 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. Per utgangen av 2019 er biltrafikken over Osloringen redusert med 4,5 % og med 4,3 % inkludert Bærumssnittet. Figur 6 viser at hoveddelen av reduksjonen har skjedd etter innføring av trinn 1 i bomsystemet oktober 2017.

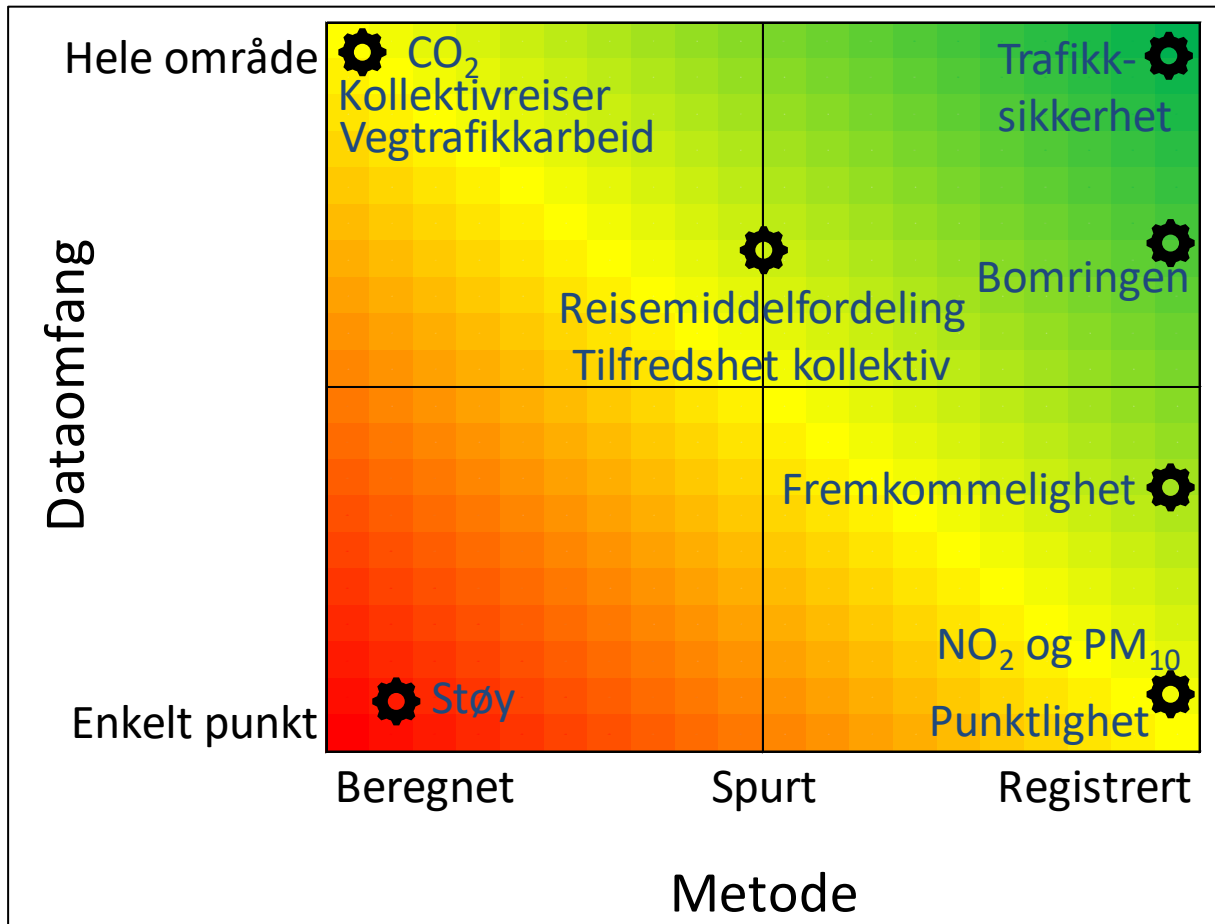


Figur 1: Trafikkutvikling for biltrafikk over Osloringen fra år 2015.

## 1 Indikatorer for måloppnåelse

Det har ikke vært noen endringer i indikatorene i 2019 fra forrige år. I handlingsprogrammet rapporteres det kun på indikatorene til Oslopakke 3. Indikatorene i Bymiljøavtalen/ den kommende Byvekstavtalen rapporteres ikke her.

De ulike indikatorene til Oslopakke 3 har ulik forklaringskraft. Figur 2 viser en forenklet vurdering av forklaringskraften til de ulike indikatorene basert på metode for innsamling av data og dataomfang. Forklaringskraften er vurdert fra dårligst (rødt) til best (grønt).



Figur 2: Forklaringskraft/kvalitet på de ulike indikatorene for utviklingen i hele Oslo og Akershus.

Det er også viktig å huske på at utviklingen kan være riktig selv om absolutte tall er beheftet med usikkerhet.

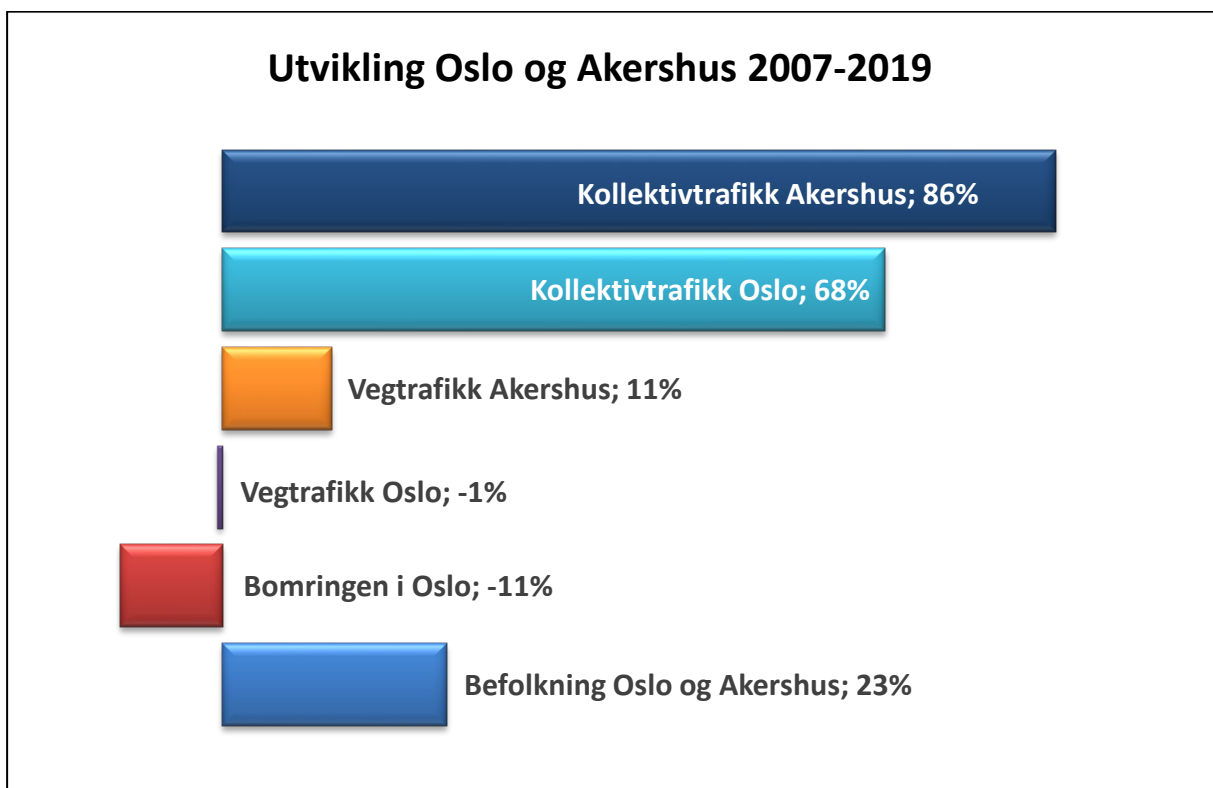
## 2 Måloppnåelse 2019

### 2.1 Generelt

1. juni 2019 ble trinn 2 av endringene i bomsystemet i Oslo innført. Trinn 2 medførte blant annet nye bomsnitt (Bygrensen fra Follo og Romerike og Indre Ring). Tallene for 2019 er dermed en blanding av trinn 1 og trinn 2 i bomsystemet.

Kollektivtrafikken fortsetter å styrke sin markedsposisjon. I 2019 hadde Ruter og NSB 398 millioner påstigninger, 11 millioner flere enn året før. Dette representerer en økning på 3 % fra 2018.

Befolkningsveksten fra 2018 til 2019 i Oslo og gamle Akershus-kommuner inkludert Rømskog, Røyken og Hurum kommuner, var 1,5 %.



Figur 3: Utvikling i befolkning, kollektiv- og vegtrafikken i Oslo og Akershus 2007-2019.

Kilder: Ruter, Statens vegvesen, Fjellinjen og SSB.

Den historiske utviklingen fra 2007 vist i figur 8 viser fortsatt en positiv utvikling. Kollektivtrafikken har hatt en formidabel vekst sammenlignet med befolkningsveksten. I Oslo er trafikkarbeidet på veg om lag på samme nivå som i 2007. I Akershus er befolkningsveksten større enn veksten i trafikkarbeidet på veg.

## 2.2 God fremkommelighet for alle trafikantgrupper

Tabell 1: Måloppnåelse for god fremkommelighet for alle trafikantgrupper i 2019.

Mål / indikator		2018	2019	Endring 2018 – 2019
Personbil og næringsstrafikk	Hastighet i rush på hovedvegnettet (km/t)	55,8	53,4	-4,3 %
	Rushtidsvarighet (timer:minutt)	02:22	02:09	-9,2 %
Kollektivtrafikk	Reisehastighet i rush (km/t)			
	- Regionbuss	27,7	27,6	-0,4 %
	- Bybuss	16,7	16,6	-0,8 %
	- Trikk	16,0	15,5	-3,4 %
Gang og sykkel	Nye sykkelanlegg i Oslo og Akershus (km)	24,0	23,1	23,1 km

### Personbil og næringsstrafikk

Det er viktig å huske at indikatoren for fremkommelighet for personbil og næringsstrafikk benytter data for september måned. Hastigheten i hovedvegnettet har samlet sett blitt noe redusert, registrert hastighet i 2018 var imidlertid den høyeste som er registrert siden 2013. Rushtidsvarighet er noe redusert, og nå tilbake på nivået registret i 2017.

### Kollektivtrafikk

Fra 2017 til 2018 var det en vesentlig nedgang i hastigheten. Vi ser dessverre at nedgangen har fortsatt fra 2018 til 2019. Det er variasjon fra linje til linje men nedgangen har vært på alle driftsarter og størst for trikken.

Vurdering av mulige grunner til endringene:

- For trikkelinjene utenom linje 18 og 19, går hastigheten ned. Det skyldes trolig veiarbeider og omkjøring i Oslo sentrum. At hastigheten har økt på linje 18 og 19, kan skyldes at det ikke lenger kjøres enkeltspor ved Holtet, og at nytt bomanlegg er kommet på plass.
- Det har til tider vært svært store framkommelighetsproblemer i Oslo sentrum for bussene, særlig i Vika, Bjørvika, Jernbanetorget, Bussterminalen, men også litt lenger ute som Majorstuaakrysset, Carl Berners Plass, Grefsenplatået og Ryen. Noen forhold har likevel bidratt positivt på hastigheten som:
  - Traséen for bybussene gjennom sentrum ble lagt om fra Rådhusgata til Tollbugata.
  - Linje 54: Ganske god fremkommelighet i omkjøringstraseen, og færre busser på Jernbanetorget.
  - Linje 81: Er blitt forlenget til Fornebu, noe som medfører at en større del av linjen kjøres på motorvei.
- Regionbussene rammes av de samme problemene i Oslo sentrum. I tillegg er det blitt stadig mer trafikk i flere andre områder (som Nittedal, Olavsgaard, Gardermoen, Jessheim, Lillestrøm, Fetsund m.fl.), og det gir lavere fart. Men også her er det forhold som har bidratt positivt:

- På E18 vestfra har det blitt bedre flyt fra Holmen og innover til Sentrum etter innføring av restriksjoner for elbil i kollektivfeltet i rush.
- E16 prosjektet har kommet lenger og har åpnet opp for flere påkjøringer til E16. Det betyr færre biler på småveiene i området Kolsås og Sandvika.
- Over tid ser vi at økt andel elbiler i kollektivfelt medfører økte forsinkelser for bussene på flere strekninger. I samarbeid med Ruter pågår eget arbeid for å dokumentere dette.

### **Gang og sykkel**

I Akershus er det ferdigstilt 3,7 km gang- og sykkelveg langs fylkesveger i Akershus. Det er bygget 1,2 km langs fv. 152 Langhus: Vevelstadveien – Smedsrudveien (rv-rute), 1,1 km langs fv. 503 Finstadvegen på strekningen Skyttseter – Kvennveien og 1,4 km på Nesodden langs fv. 107 og fv. 156.

I Oslo har Statens vegvesen gjennomført inspeksjoner av alle sine nasjonale sykkelruter. Utbedringstiltak gjennom hvert år er tilpasset de årlige bevilgninger. I Akershus ble det i 2019 gjennomført utbedringstiltak etter sykkelinspeksjoner på 4 km sykkelveg.

I Oslo har Statens vegvesen åpnet 5,4 km nye gang- og sykkelveger, blant annet 3 km fra Veitvet til Grorud, 1,4 km ny gang- og sykkelvegbru ved Ullevål og 0,7 km ved Herregårdskrysset.

Oslo kommune bygde 14 km ny infrastruktur i 2019, Bymiljøetaten har i tillegg oppgradert 6,2 km på eksisterende anlegg.

*Tabell 2: Antall km sykkelanlegg – riksveg/fylkesveg (Oslo og Akershus) og kommunal veg Oslo. Kilde: Statens vegvesen, Oslo kommune*

	2019	
	Nye anlegg	Oppgradert
Akershus (riks- og fylkesveg)	3,7	-
Oslo (riksveg)	5,4	1,3
Oslo (kommunal veg)	14,0	6,2
Sum	23,1	7,5

## 2.3 Ta veksten i persontransport med kollektivtrafikk, gange og sykkel

Tabell 3: Måloppnåelse for ta veksten i persontransport med kollektivtrafikk, gange og sykkel i 2019.

Mål / indikator		2018	2019	Endring 2018 – 2019
Kollektivtrafikk (mill. reiser)	Oslo	289	297	2,8 %
	Akershus	98	101	3,5 %
	Sum	387	398	3,0 %
Vegtrafikk (mill. kjøretøy-km)	Oslo	3 642	3 659	0,5 %
	Akershus	5 592	5 609	0,3 %
	Sum	9 234	9 268	0,4 %
Bompasseringer /døgn (ÅDT én retning)	Oslo ringen mot sentrum <sup>1</sup>	232 662	233 523	0,3 %
	Bærumssnittet (bygrense)	64 593	64 471	-0,2 %
	Sum <sup>1</sup>	297 255	297 994	-0,2 %
Andel elbiler i bomsystemet	Andel i bomsystemet for Oslo og Bærum	17,6	21,1 %	3,5 %-poeng
Reisemiddelfordeling for bosatt i Oslo og Akershus (15 år +) på hverdager	Kollektiv	28 %	29 %	1,3 %-poeng
	Gange	22 %	22 %	-0,1 %-poeng
	Sykkel	5 %	5 %	-0,1 %-poeng
	Bil	45 %	44 %	-0,8 %-poeng

<sup>1</sup> På grunn av endringene i bomsystemet 1. juni 2019 er ikke tallene helt sammenlignbare med 2018, endringen er beregnet for de bomstasjonene som er sammenlignbare.

### Kollektivtrafikk

Fra 2018 til 2019 har antall kollektivreiser økt med 11 millioner påstigninger som tilsvarer en vekst på 3 %. Buss har hatt en vekst på 12 millioner påstigende i 2019, for de øvrige driftsartene har det kun vært mindre endringer fra 2018 til 2019.

Bussene transporterte flest passasjerer med 180 millioner påstigninger i 2019. Deretter kommer T-banen med 119 millioner, trikken med 53 millioner, jernbanen med 42 millioner og båt med 4,4 millioner.

Både NSB og Ruter økte tilgjengelig kapasitet i 2019 i forhold til 2018. Ruter hadde en økning på 0,7 % i plass-km, mens NSB økte sin setekapasitet med 4,3%.

### Vegtrafikk

Trafikkarbeidet som benyttes i Oslopakke 3 er beregnet på bakgrunn av vegtrafikkindeks og beregninger av hvor stor andel av trafikkarbeidet som foregår på kommunalt vegnett. Trafikkarbeidet blir årlig justert basert på regionale og nasjonale tall fra vegtrafikkindeksen. Det er betydelig usikkerhet i beregning av trafikkarbeidet.

Tallene viser en liten økning i trafikkarbeid fra 2018 til 2019. Økningen er noe større i Oslo enn i Akershus, men betydelig lavere enn befolkningsveksten. Økningen skyldes trolig endringene med trinn 2 i bomsystemet.

### Bompasseringer

Endringene i bomsystemet 1. juni 2019 gjør at trafikktallene for 2019 ikke er helt sammenlignbare med 2018. Det er i hovedsak to endringer:

- Osloringen nordøst (Groruddalen),  
Trafikken i bomstasjonen i Alfaset 3. Industrivei inngår i sum trafikk (ÅDT) for Osloringen for 2019 men ikke for 2018. ÅDT beregnet for denne veien for hele 2019 er basert på trafikken som er registrert i bomstasjonen etter at den ble satt i drift 1. juni 2019.
- Osloringen sør (Ekeberg)  
Flere bomstasjoner fikk endret plassering 1. juni 2019. I sum trafikk (ÅDT) for Osloringen for 2019 inngår sum av all trafikk over bomsnittet delt på 365 dager uavhengig av plassering av bomstasjonene.

Endringen i trafikk fra 2018 til 2019 er kun beregnet for de bomstasjonene som er sammenlignbare.

I tallene som er presentert er det korrigert for innkjøringsproblemer for de nye bomstasjonene vedrørende bruk av signalkode 8.

For de nye bomsnittene som kom i 2019, Bygrensen fra Romerike og Follo samt Indre Ring, er det ikke mulig å beregne ÅDT for 2019. Tallene for 2020 kommer i neste handlingsprogram.

### **Elbiler**

Det er tidligere benyttet beregnet ÅDT for elbiler over bomstasjonene i Osloringen og Bærumssnittet. Dette er basert på totalt antall registrerte elbiler i CS-systemet til Fjellinjen. Systemet klarer ikke å skille antallet elbiler for de ulike bomringene uten større beregninger. Det er derfor valgt å rapportere på andel elbiler gjennom bomsystemet i 2019, da dette er mer sammenlignbart.

I 2018 utgjorde elbiler 17,6 % av alle bompasseringer (sum tunge og lette kjøretøy) i bomringen i Oslo og Bærum, hvis det kun ses på lette kjøretøy utgjorde elbilene en andel på 18,9 %.

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 %.

### **Reisemiddelfordeling**

Reisemiddelfordelingen viser en økt kollektivandel i 2019 i hovedsak på bekostning av andel som reiser med bil.

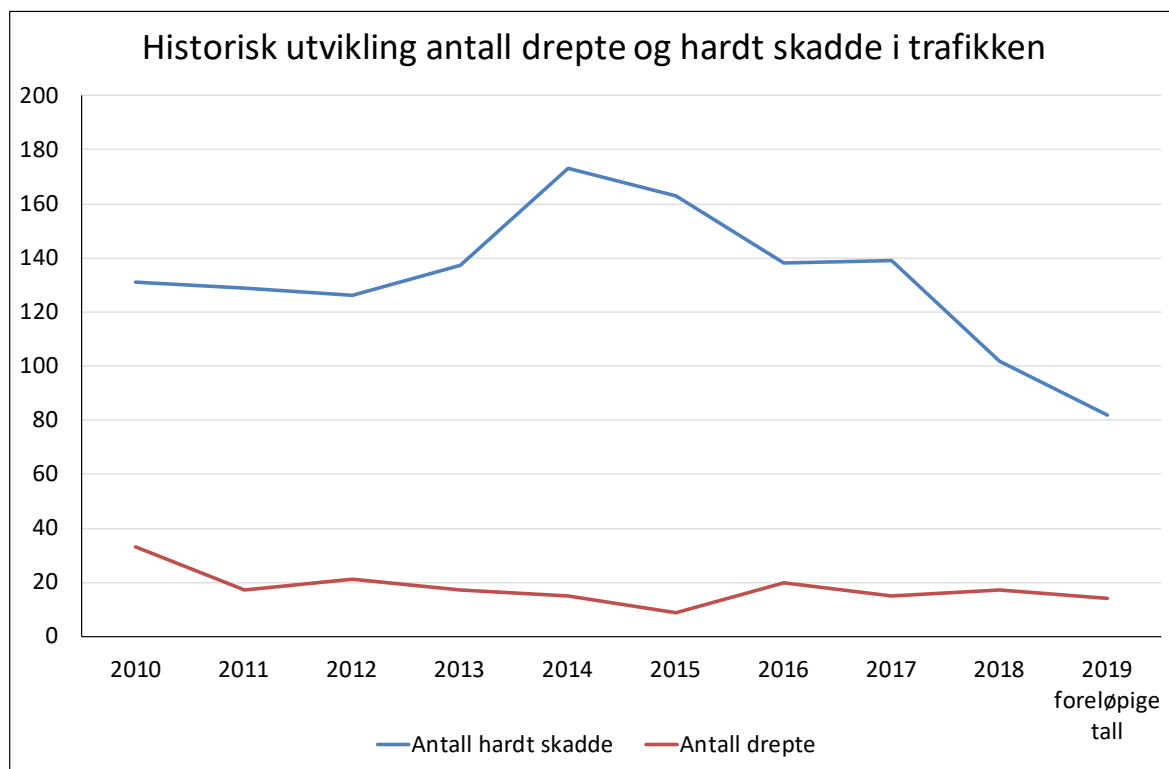


## 2.4 Sikkert og universelt utformet transportsystem

Tabell 4: Måloppnåelse for sikkert og universelt utformet transportsystem i 2019.

Mål / indikator		2018	2019	Endring 2018 – 2019
Trafikksikkerhet alle transportformer	Antall hardt skadde	102	82	-19,6 %
	Antall drepte	17	14	-17,6 %

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



Figur 4: Historisk utvikling i antall drepte og hardt skadde i trafikken i Oslo og Akershus.

Antall hardt skadde for 2018 er endret fra 88 rapportert i forrige handlingsprogram (foreløpige tall der for 2018 var fra 1. mai 2019), til endelig tall på 102 for 2018. Økningen skyldes flere skadde i vegtrafikken. Det etterforskes to dødsfall på jernbanen i 2018 som mulig selvmord.

Tallene for 2019 viser en foreløpig nedgang i antall hardt skadde, det gjelder i hovedsak ulykker i vegtrafikken (foreløpige tall for 2019 er per 16. april 2020). Det må forutsettes at tallene blir endret når offisielle tall for 2019 foreligger.

Tall for jernbanen varierer med svært lave tall for hele landet. Risikoen er generelt lav, og ny infrastruktur gir en ytterligere forbedring. Tredjepersons adferd, enten det er ulovlig ferdsel eller selvmord, er dominerende årsak. Dette mønsteret er nok ekstra tydelig i sentrale

områder. I 2019 hadde vi en tragisk ulykke på Filipstad der en omkom og to ble hardt skadet etter å ha kommet i kontakt med strømførende kontaktledning inne på jernbaneområdet.

## 2.5 Attraktivt kollektivtilbud

Tabell 5: Måloppnåelse for attraktivt kollektivtilbud i 2019.

Mål / indikator		2018	2019	Endring 2018 – 2019
Punktlighet i rush	T-bane	68 %	69 %	1 %-poeng
	Bybuss (utvalgte)	51 %	45 %	-6 %-poeng
	Trikk	49 %	48 %	-1 %-poeng
	Tog	82 %	80 %	-2 %-poeng
Innbyggernes tilfredshet med kollektivtilbudet		75 %	74 %	-1 %-poeng
Brukertilfredshet med kollektivtilbudet		97 %	97 %	-

### Punktlighet

NSB 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.

Bybusser har hatt størst nedgang i punktlighet. Dette skyldes i hovedsak de samme årsakene som for framkommelighet for kollektivtrafikk.

Trikken har redusert punktlighet for tredje året på rad, dette skyldes trolig anleggsarbeidene som følge av Samlet plan for trikk.

## 2.6 Bidra til bedre miljø og by- og tettstedskvalitet

### Klimagassutslipp fra vegtrafikk

Tabell 6: Klimagasser fra vegtrafikk Oslo og Akershus 2009-2018 (1 000 tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter). Kilde: Miljødirektoratet

	2009	2011	2013	2015	2016	2017	2018	Endring 2017- 2018
Akershus	1166	1134	1117	1105	1044	923	992	7,6 %
Oslo	730	714	706	697	656	580	616	6,2 %
Totalt	1896	1848	1823	1802	1700	1503	1608	7,0 %

Nye tall for klimagassutslipp gjengis sammen med historiske data i tabell 6. Det bemerkes at siste tall gjelder for 2018 (ikke 2019) og at de historiske tallene for 2017 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 gamle Akershus kommuner inkludert Rømskog i Aurskog-Høland samt Røyken og Hurum kommuner i Asker.

De beregnede utslippstallene for 2018 (CO<sub>2</sub>-ekvivalenter) viser at det har vært en negativ utvikling fra 2017 til tross for redusert trafikkarbeid i 2018. Økning i klimagassutslipp skyldes i hovedsak endringen i bioinnblandingen i drivstoff. For diesel er det en reduksjon fra 24 % i 2017 til 14 % i 2018 for hele landet, totalt er bioinnblanding redusert fra 16 % i 2017 til 12 % 2018.

### Lokal luftforurensning – NO<sub>2</sub> og PM<sub>10</sub>

Tabell 7: Årsmiddel (µg/m<sup>3</sup>) for NO<sub>2</sub> (år). Nasjonalt mål er 40 µg/m<sup>3</sup>

	2018	2019	Endring 2018-2019
Smestad	31	29	-6,5 %
Manglerud	37	35	-5,4 %
Kirkeveien	24	21	-12,5 %
Bygdøy Allé	34	32	-5,9 %
Hjortnes	36	35	-2,8 %
Alna senter	40	39	-2,5 %

Tabell 8: Årsmiddel (µg/m<sup>3</sup>) for PM<sub>10</sub> (år). Nasjonalt mål er 20 µg/m<sup>3</sup> og grenseverdi i forurensningsforskriften er 25 µg/m<sup>3</sup>.

	2018	2019	Endring 2018-2019
Smestad	18	15	-16,7 %
Manglerud	22	19	-13,6 %
Kirkeveien	14	14	-
Bygdøy Allé	21	19	-9,5 %
Hjortnes	24	22	-8,3 %
Alna senter	19	18	-5,3 %

Målestasjonene for lokal luftforurensning har samme plassering i 2019 som i 2018. I 2017 ble det generelt målt lavere konsentrasjoner av luftforurensning, sammenlignet med den siste tiårsperioden. Reduksjonen gjelder særlig NO<sub>2</sub>, men også til dels svevestøv (PM<sub>10</sub> og PM<sub>2,5</sub>).

Fra 2018 til 2019 var det en ytterligere reduksjon i årsmiddelkonsentrasjonen for NO<sub>2</sub> ved alle seks målestasjonene. Dette følger den samme, positive trenden som året før. PM<sub>10</sub> er også redusert fra 2018 til 2019, men PM<sub>10</sub> følger antakelig ikke den samme nedadgående trenden som NO<sub>2</sub>. Nivåene for 2019 er for eksempel ikke lavere enn i 2017. Siden PM<sub>10</sub> avhenger mer av meteorologiske forhold, veidrift, piggdekkandel mm. og mindre av eksosutslipp vil nivået sannsynligvis kunne fortsette å fluktuere.

Grenseverdiene for årsmiddel i forurensningsforskriften er overholdt for både NO<sub>2</sub> og PM<sub>10</sub> ved samtlige målestasjoner i 2019. Disse grenseverdiene gjelder all utendørs luft, og er juridisk bindende.

Ettersom nasjonale mål for luftkvalitet for NO<sub>2</sub> er lik forskriftsfestet verdi finner vi heller ingen overskridelser av de nasjonale målene. Målestasjonen på Hjortnes ligger imidlertid 10 % over det nasjonale målet for PM<sub>10</sub> som er på 20 µg/m<sup>3</sup>. Nasjonale mål er helsebaserte og angir et langsiktig nasjonalt ambisjonsnivå for lokal luftkvalitet og er fastsatt av regjeringen.

## Støy

Tabell 9: Måloppnåelse for antall personer utsatt for innendørs støy fra riksveg i 2019.

Mål / indikator	2018	2019	Endring 2018 – 2019
Antall personer utsatt for innendørs støy > 38 dB fra riksveg	4218	4213	-0,1 %

Vegtrafikkstøy er den største støykilden utendørs, og årsak til nesten 80 % av den totale støyplagen hos befolkningen. Både jevn støy fra høytrafikkerte veger og støytopper ved forbi-passering kan være årsak til støyplage, og støy fra vegtrafikk kan påvirke både helse og trivsel.

Basert på innrapporterte tiltak etter regelverket i Forurensningsforskriften og prosjekter som følger støyretningslinjen T-1442 i 2018, så var det én bolig med to boenheter med totalt 5 personer som hadde over 38 db innendørs i et eller flere rom til støyfølsomt bruk som fikk tiltak i Akershus. Dette er fem personer som har fått det merkbart bedre innendørs. I 2019 ble det satt i gang arbeider med å gjennomføre støytiltak på et større antall boliger i Oslo og Akershus etter en kartlegging av innendørs støynivå for alle boliger langs riks- og fylkesveger. Disse tiltakene vil bli ferdigstilt i løpet av 2020.

Trafikken i Oslo og Akershus har totalt sett forandret seg lite fra 2018 til 2019, Dette er basert på at vegtrafikkindeksen for Oslo viser +0,5 %, vegtrafikkindeksen for Akershus viser +0,1 %, mens Byindeksen for Oslo og Akershus viser -0,3 %. Eksempelvis basert på beregninger i Vstøybasene for Oslo og Akershus vil en nedgang på 1 % i trafikken kunne redusere antall personer utsatt for over 38 dB innendørs med 2 % i Oslo og om lag 1 % i Akershus. Dette vil da være marginale reduksjoner som følge av boliger som ligger rett rundt grenseverdien havner under den og ikke fordi de faktisk får det merkbart bedre. Derfor er det mer ønskelig å rapportere kvalitativt på de som i 2018 hadde over 38 dB innendørs og som har fått støyskjermingstiltak og fått støynivået innendørs merkbart redusert i løpet av 2019.

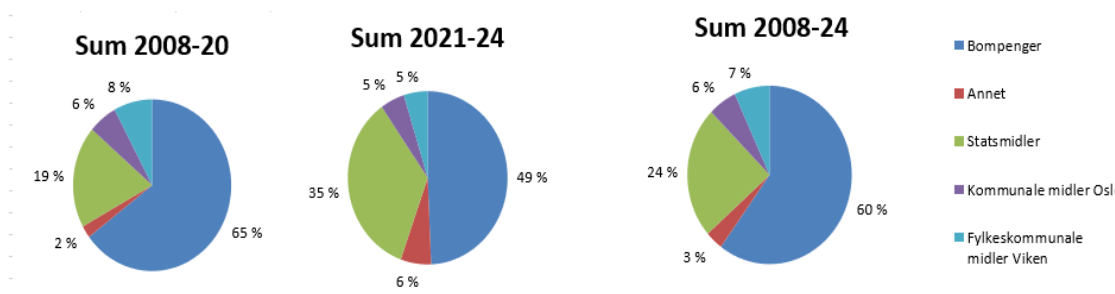
## VEDLEGG 3

# Økonomiske rammer 2008–2024

### Fordeling økonomiske rammer uten jernbanen

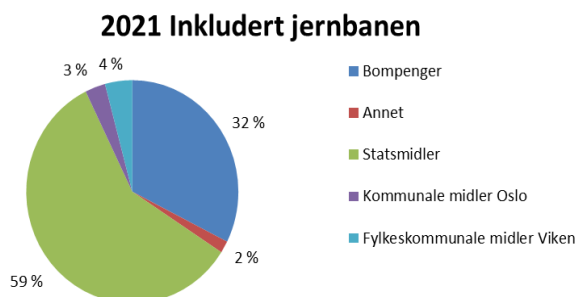
Tabellen under viser økonomiske rammer for ulike finansieringskilder i Oslopakke 3 for perioden 2008–2020, for forslag til handlingsprogram Oslopakke 3 2021–2024 og sum for Oslopakke 3 (2008–2024). Alle tall i løpende millioner kr og inkl. mva. Alle tall i tabellen er uten jernbane.

Finansieringskilder	Sum 2008-20	Sum 2021-24	Sum 2008-24
Bompenger	35 606	11 680	47 286
Annet	1 273	1 461	2 734
Statsmidler	10 570	8 234	18 804
Kommunale midler Oslo	3 234	1 265	4 499
Fylkeskommunale midler Viken	4 331	1 145	5 476
<b>Sum Oslopakke 3</b>	<b>55 014</b>	<b>23 785</b>	<b>78 799</b>



### Fordeling økonomiske rammer med jernbanen

Inkludert jernbanen	2021
Bompenger	3 120
Annet	168
Statsmidler	5 645
Kommunale midler Oslo	336
Fylkeskommunale midler Viken	400
<b>Sum Oslopakke 3</b>	<b>9 669</b>



Av statsmidlene utgjør jernbanen 3 980 mill. kr i 2021.

## VEDLEGG 4

## Kollektivandel og fylkesfordeling bompenger i Oslopakke 3 2008–2024

Fordeling av bompenger inkl. lån for perioden 2008–2020 og for 2021–2024 til tiltak i Oslo og Viken. Dette omfatter tiltak på riksveg, fylkesveg i Viken og kommunal veg i Oslo samt bompenger til infrastruktur og drift av lokal kollektivtransport i Oslo og Viken. Av tabellene framgår også hvor stor andel av disse midlene som går til kollektivtiltak. Tall i løpende kroner.

### Fylkesfordeling

Fylkesfordeling	2008-2020	2021	2022	2023	2024	Sum 2021-2024	Sum 2008-2024
Oslo	21 881	1 716	2 214	2 150	2 372	8 452	30 333
Viken	13 725	749	1 288	1 467	1 514	5 018	18 743
Sum Oslo og Viken	35 606	2 465	3 501	3 617	3 886	13 469	49 076
Andel Oslo	61 %	70 %	63 %	59 %	61 %	63 %	62 %
Andel Viken	39 %	30 %	37 %	41 %	39 %	37 %	38 %

### Kollektivandel inkludert sykkeltiltak:

Kollektiv inkl. sykkel	2008-2020	2021	2022	2023	2024	Sum 2021-2024	Sum 2008-2024
Oslo	15 597	1 695	2 199	2 143	2 364	8 402	23 998
Viken	7 552	681	1 220	1 372	1 403	4 676	12 229
Sum Oslo og Viken	23 149	2 377	3 419	3 516	3 766	13 078	36 227
Andel Oslo	71 %	99 %	99 %	100 %	100 %	99 %	79 %
Andel Viken	55 %	91 %	95 %	94 %	93 %	93 %	65 %
Andel sum Oslo og Viken	65 %	96 %	98 %	97 %	97 %	97 %	74 %

Kollektivandelen er beregnet ut fra sum bompenger inkl. lån som går til investeringer og drift av lokal kollektivtransport samt midler til kollektivtiltak på riksveg, fylkesveg i Viken og kommunal veg i Oslo.

## Vedlegg 4 – Kollektivandel og fylkesfordeling

Bompenger til drift og småinvesteringer i kollektivtrafikk til Ruter i forslag til handlingsprogram for Oslopakke 3 2021–2024. Tall i mill. 2021-kr og som andel av netto bompenger.

	2021	2022	2023	2024	Sum 2021-2024
<b>Sum Oslo og Viken</b>					
Mill. kr	988	989	989	984	3 949
Prosent	40 %	28 %	27 %	25 %	29 %
<b>Oslo</b>					
Mill. kr	550	551	551	541	2 192
Prosent	32 %	25 %	26 %	23 %	26 %
<b>Viken</b>					
Mill. kr	438	438	438	443	1 757
Prosent	58 %	34 %	30 %	29 %	35 %

## VEDLEGG 5

# Bymiljøavtaleprosjekter 2017–2023

Tabellene under viser hva som er fordelt av statlige midler til tiltak for kollektivtrafikk, sykling og gåing i Bymiljøavtale prosjekter i 2017 – 2020, foreslått i 2021, og hva som er foreløpige behov frem til 2023. Det vises i tillegg sum behov for 2021 – 2023), 2017 – 2023 (avtaletid for bymiljøavtale) og anslått behov etter 2023.

Prosjekter foreslått bevilget i 2021 er markert med grått, ferdigstilte prosjekter er markert med grønt

### Total Viken og Oslo

	2017-2020	2021	2022	2023	2021-2023	2017-2023	Behov etter 2023
Sum Viken	293	198	243	157	598	891	2701
Sum Oslo	442	144	307	210	661	1102	3213
<b>Totalt Viken og Oslo</b>	<b>735</b>	<b>342</b>	<b>550</b>	<b>367</b>	<b>1259</b>	<b>1993</b>	<b>5914</b>
Andel Viken	40 %	58 %	44 %	43 %	48 %	45 %	46 %
Andel Oslo	60 %	42 %	56 %	57 %	52 %	55 %	54 %

### Viken

	2017-2020	2021	2022	2023	2021-2023	2017-2023	Behov etter 2023
<u>Kollektivtiltak</u>							
E16 Kollektivfelt Sandvika- Wøyen (avlastet veg), Binding	5	5	0	0	5	10	0
E6 Tiltak på ramper/kryss (Hvam/Skedsmovollen), Binding	29	61	53	0	114	143	0
E6 Kollektivfelt Oslo grense - Hvam etter 2023 (etablering av stopplommer i 2020/21), Binding	3	8	0	0	8	11	600
Innfartsparkering Akershus (samlepott), Binding	5	5	2	0	7	12	0
Holdeplassoppgradering Akershus (samlepott)	10	0	5	10	15	25	0
E6/fv. 381 KT/GSV Sagdalen-Nitelva bru	0	0	55	60	115	115	35
Rv 22. Fremkommelighetstiltak på Kjeller (rv. 120 til x fv. 120). Byutvikling Lillestrøm	0	0	5	20	25	25	95
Rv. 22 Fremkommelighetstiltak for buss Olavsgaard (rv.22 Trondheimsveien og Fetveien)	0	0	0	0	0	0	56
Rv 22 Kollektivfelt Hvam - Vigernes. Byutvikling Lillestrøm.	0	0	0	0	0	0	300
E6 Midlertidig innfartsparkering/kollektivfelt (sør og nord)	0	0	0	0	0	0	125



## Vedlegg 5 – Bymiljøavtaleprosjekter

	2017-2020	2021	2022	2023	2021-2023	2017-2023	Behov etter 2023
<b>Gang- og sykkeltiltak</b>							
E6/Fv. 152 GSV Langhus, Vevelstadveien-Smedsrudveien, Binding	65	8	0	0	8	73	0
E6/fv. 152 GSV Stenfelt-Greverud, Binding	20	40	70	22	132	152	0
E18/Fv 605 GSV Prof. Kohts vei - Markveien - Gamle Drammensvei, Binding	156	51	0	0	51	207	0
Fv. 120 GSV/KT Storgata Lillestrøm (50/50 stat og fylke)	0	20	51	15	86	86	0
E18 GSV As-Holstad	0	0	2	30	32	32	50
E18 GSV Engelsrud terrasse - Lier grense	0	0	0	0	0	0	66
E18/Fv. 153 GSV Sandviksveien, Slependen-Sandvika	0	0	0	0	0	0	42
E18 GSV Asker sentrum - Holmen	0	0	0	0	0	0	135
E18/Fv 201 GSV Holmenbukta - Billingstadveien	0	0	0	0	0	0	100
Fv. 203 GSV Kirkeveien, Otto Valstadsvei x Kirkeveien	0	0	0	0	0	0	25
GSV E16 Kongsvinger - Kløfta (fra Nybakk til Hedmark gr)	0	0	0	0	0	0	30
E6/Fv. 454 GSV Trondheimsveien, Cathinka Gulbergsvei-Jessheim	0	0	0	0	0	0	157
E6 GSV Høystandard sykkelvei Solheim-Oslo, er delt inn i følgende delparseller:							
- Delparsell 1: Oslo grense-Nordliveien	0	0	0	0	0	0	785
- Delparsell 2: Nordliveien-Lørensrudveien							
- Delparsell 3: Lørensrudveien-Strømmen							
- Delparsell 4: Strømmen stasjon-Sagdalen							
E6 GSV Hilton ved Kløfta sør	0	0	0	0	0	0	100

## Oslo

	2017-2020	2021	2022	2023	2021-2023	2017-2023	Behov etter 2023
<b>Kollektivtiltak</b>							
Rv 4 Oppgradering av bussholdeplasser ved Veitvet, Binding	0	0	0	0	0	0	0
E6 Kollektivfelt Mortensrud-Skullerud (kollektivtiltak Brynstunnelen) - Binding	5	0	0	0	0	5	0
Rv 150 Oppgradering av holdeplasser Ullern-Ullevål stadion (10 stk, 3 av disse bygges i 2020), Binding	6	11	0	0	11	17	0
Oppgradering eller utskifting av prioriteringssytem for signalanlegg	5	3	0	0	3	8	0
E6 Kollektivtiltak Ulvenveien-Strømsveien	0	2	12	0	14	14	0
Rv 150 Kollektivfelt og gsv Silurveien-Vækerøveien	0	30	20	0	50	50	0
Holdeplassoppgradering Oslo (samlepott)	16	0	10	10	20	36	75
Mindre fremkommelighetstiltak/flaskehalseser/knutepunktstiltak på riksvegnettet (samlepott)	16	0	25	25	50	66	125
E6 Tiltak midlertidige kollektivfelt Oslo	0	0	0	0	0	0	20
Rv 4 Bussfremkommelighet Sinsenkrysset (ønske fra BYM)	0	0	0	0	0	0	30
Rv 163 Vollebekk bussholdeplass	0	0	0	0	0	0	0
Rv 162 Kollektivfelt Ring 1 Lybekkergata	0	0	0	0	0	0	0
E6 Holdeplass ved Furuset, lav bruhøyde (ønske fra BYM)	0	0	0	0	0	0	0

## Vedlegg 5 – Bymiljøavtaleprosjekter

	2017-2020	2021	2022	2023	2021-2023	2017-2023	Behov etter 2023
<b>Gang- og sykkeltiltak</b>							
E6 Ensidig sykkelfelt (2m) Konowsgate, del 3 Valhalveien-Konowsgate	3	0	0	0	0	3	0
E18 Sykkelveg med fortau (3+2m) Herregårdskrysset, Binding	26	0	0	0	0	26	0
E18 GSV Maxbo-Maritim, Binding	4	0	0	0	0	4	0
Rv 150 GSV Gaustad-Holmenveien, Binding	22	0	0	0	0	22	0
E6 GSV Ole Deviksvei-Teisenveien, Binding	4	0	0	0	0	4	0
Rv 150 Nydalen-Storo (kollektiv og gsv), Binding	10	0	0	0	0	10	0
E6 Sikring av eksisterende GSV-bru i Teisenveien, Binding	21	0	0	0	0	21	0
Rv 150 GSV-bru ved Ullevål, Binding	118	0	0	0	0	118	0
Rv 163 Sykkelveg med fortau (3+2m) Veitvet-Grorud stasjon, Binding	65	0	0	0	0	65	0
E6 Sykkelveg med fortau (3-2m) Konowsgate, del 1 Ryenkrysset-Simensbråtveien, Binding	44	0	0	0	0	44	0
E18 Sykkelveg (3m) Munkedamsveien-Rådhusplassen (Dr.Maudsgate), delparsell 1, Binding	34	0	0	0	0	34	0
E18 Strakstiltak Dronning Eufemiasgate, Håkon V/Langkaigata, Binding	10	0	0	0	0	10	0
E18 Sykkelveg med fortau (4+2m) Maxbo-Drammensveien (Lysaker-Maxbo)	2	0	0	0	0	2	0
E18 Tosidig sykkelfelt Griniveien fra Røakrysset til bygrensa, Binding	0	10	80	5	95	95	0
E18 Sykkelveg med fortau (4+2,5m) Skøyen-Dr.Blancasvei, Binding	0	17	19	0	36	36	0
E6 Enebakkeveien, del 1 Øststasjonsveien-Ryen, tosidig sykkelfelt (2,2m). Del 2 Sandstuveien-Øststasjonsveien, tosidig sykkelfelt (1,8m).	15	44	60	21	125	140	0
Strakstiltak sykkel på riksveger i Oslo	17	10	20	19	49	66	100
E18 Sykkelfelt (standardheving) Mosseveien bak Shellstasjon	0	5	0	0	5	5	0
Rv 150 Sykkelveg med fortau (4+2) Bru Universitetskrysset	0	5	13	2	20	20	0
E18 Forkjøringsregulering av sykkelveg fra Lysaker til kryss Munkedamsveien/Sjøgata	0	7	0	0	7	7	0
E6 Konowsgate, del 2 Simensbråtveien-Valhalveien, ensidig sykkelfelt (1,5 m)	0	0	3	14	17	17	0
Rv 150 Sykkelveg med fortau (4+2,5m) Gaustadalleen-Rektorhaugen, parsell 1 Universitetskrysset-Sognsveien	0	0	18	0	18	18	0
Rv 150 Sykkelveg med fortau (4+2,5) Gaustadalleen-Rektorhaugen, parsell 2 Sognsveien-Bergkrysset	0	0	20	0	20	20	0
Rv 4 Sykkelveg med fortau (4+2,5m) Årvoll-Sinsen	0	0	7	70	77	77	25
Rv 150 Sykkelveg med fortau (4+2,5m) Holmenveien-Dalsveien (kollektiv og gang- og sykkel)	0	0	0	10	10	10	289
E18 GSV Utbedre undergang ved Bygdøylokket	0	0	0	34	34	34	0
E18 Sykkelveg med fortau (3+2m) Mosseveien, Ulvøybrua-Ormsundveien	0	0	0	0	0	0	205
E18 Sykkelveg med fortau (4+2,5m) Drammensveien-Franshebråtveien	0	0	0	0	0	0	155
E18 Sykkelveg med fortau (3+2m) Sørkedalsveien, parsell Smedstad-Majorstua (inkl. Griniveien-Røahagen)	0	0	0	0	0	0	246
E6 Sykkelveg med fortau Trosterudkrysset-Ikea	0	0	0	0	0	0	117
Rv 150 Sykkelveg med fortau (4+2,5m) Monolittveien-Radiumhospitalet (2025-nettet) inkl. holdeplass Husebyveien vest.	0	0	0	0	0	0	173
E6 Sykkelveg med fortau (4+2,5m) Strømsveien ved Ikea-Jerikoveien	0	0	0	0	0	0	151
E6 Sykkelveg med fortau (4+2,5m) Strømsveien, parsell Innspurten-Ensjøvegen (2025-nettet)	0	0	0	0	0	0	102
E6 Sykkelveg med fortau (4+2,5) E6 Solheim kollektivterminal - Teisen (ekskl. parsell Strømsveien, Ikea-Jerikoveien)	0	0	0	0	0	0	1400
Rv 150 Sykkelveg med fortau (4+2m) Sinsen-Storo inkl. bru ved Hans Nilsen Haugesgate (2025-nettet)	0	0	0	0	0	0	0
E6 Bredeutvidelse gsv Teisenveien-Tvetenveien	0	0	0	0	0	0	0
E18 Regional gsv-forbindelse Hvervenbukta-Bygrensa (2025-nettet)	0	0	0	0	0	0	0
E18 Sykkelveg med fortau (3+2) Håkon Vs gt	0	0	0	0	0	0	0
E18 Regional gsv-forbindelse Bærumsveien, Vækerøveien til bygrensa	0	0	0	0	0	0	0
Rv 4 Reginal gsv-forbindelse Sinsen-Carl Berners plass (2025-nettet)	0	0	0	0	0	0	0
Rv 4 GSV tverrforbindelse rv 4 til rv 163 Nedre Kalbakkvei	0	0	0	0	0	0	0
Rv 163 GSV-bru/undergang ved Vollebekk	0	0	0	0	0	0	0
Rv 163 GSV-bru/undergang ved Risløkka	0	0	0	0	0	0	0
Rv 163 Standardheving til sykkelveg med fortau Veitvet skole-Lindeberg skole	0	0	0	0	0	0	0
Rv 163 GSV-tilkobling til Økern	0	0	0	0	0	0	0