

# Revidert avtale om Oslopakke 3 24. mai 2024

Denne avtalen er inngått mellom Oslo kommune og Akershus fylkeskommune (heretter kalt partene). Avtalen omfatter enighet om takstendringer innenfor rammene av gjeldende bompengeproposisjon, og i tillegg enighet om en forlengelse av Oslopakke 3-avtalen til og med 2045. Det er også enighet om en justert prosjektportefølje.

## 1. Innledning

Partene har i dag inngått en revidert avtale om Oslopakke 3. Avtalen innebærer både enighet om justeringer innenfor rammene av gjeldende bompengeproposisjon (86 S (2016-2017)), og enighet om forlengelse av avtalen til og med 2045. Med mindre annet er bestemt eller endret i denne avtalen, gjelder fortsatt bestemmelsene i tidligere avtaler for Oslopakke 3.

Avtalte takstendringer er innenfor rammene av Prop. 86 S (2016-2017), som gjelder fram til 2036, og vil, etter lokalpolitiske vedtak i Oslo bystyre og Akershus fylkesting, sendes til behandling i Vegdirektoratet.

Forslag til forlengelse av avtaleperioden til og med 2045 krever utarbeidelse av ny proposisjon til Stortinget. Det tas sikte på stortingsbehandling av en ny proposisjon i løpet av 2026. Inntil ny proposisjon er vedtatt, er gjeldende proposisjon førende for innretning og rammene for bruk av bompenger.

Vegdirektøren har ledet forhandlingene, men staten er ikke part i avtalen.

## 2. Mål

Gjeldende mål for Oslopakke 3

Oslopakke 3 bidrar til finansiering av infrastruktur, drift av kollektivtrafikk, til regulering av trafikk og til reduserte klimagassutslipp. Målene i dagens Oslopakke 3-avtale er nedfelt i St. meld. Nr. 17 (2008-2009) og Prop. 86 S (2016-17). Oslopakke 3 skal utvikle et effektivt, miljøvennlig, sikkert og tilgjengelig transportsystem. Pakken skal sikre god fremkommelighet for alle trafikantgrupper, prioritere gang- og sykkeltrafikk, kollektivtrafikk og næringstrafikk og ta veksten i persontransport med kollektivtransport, sykkel og gange.

Trafikantbetalingssystemet i Oslopakke 3 bidrar til å nå klima- og transportmål på flere måter:

- Takstene bidrar til å redusere biltrafikken
- Takstene bidrar til å vri kjøretøyparken i en klimavennlig retning
- Takstene bidrar med inntekter til viktige samferdselsprosjekter som er nødvendige for å nå mål om nullvekst, klimakutt, og miljø, by- og tettsteds kvalitet.

Modernisering av målstrukturen i en forlenget avtale

Partene er enige om å vurdere en modernisering av målstrukturen i Oslopakke 3 slik at den bedre ivaretar partenes felles mål for samarbeidet, og for å ta bedre hensyn til lokale og nasjonale trafikk- og klimamål. Stortinget har gjennom Parisavtalen og klimaloven mål om å redusere klimagassutslipp i Norge med 55 % i 2030 og 95 % i 2050. Oslo og Akershus har også ambisiøse klimamål som innebærer at fossil transport skal fases ut mot 2030. Innretningen på Oslopakke 3 skal også bidra slik at disse målene nås, i tillegg til målene fra St. meld. nr. 17 (2008-2009) og Prop. 86 S (2016-17). Partenes arbeid med å modernisere målstrukturen i Oslopakke 3 vil inngå i en ny proposisjon til Stortinget om Oslopakke 3.

Effekt av revidert avtale

Partene vurderer at tiltakene i revidert avtale vil redusere de samlede klimagassutslippene fra Oslo og Akershus. Det samlede takstopplegget vil bidra til å nå nullvekstmålet, og gir betydelig reduserte klimagassutslipp, blant annet fordi det innføres:

- Takstfritak for el-lastebiler, hydrogen og biogass til og med 2030 kombinert med økning for tunge fossile kjøretøy fra 2026.
- Takstfritak for varebiler på el og hydrogen til og med 2030.
- Dobbel takst for nye fossile personbiler innføres i løpet av 2026, forutsatt at Stortinget har åpnet for et slikt virkemiddel.
- Et takstopplegg for personbiler med moderate økninger for både fossile og elektriske kjøretøy.

Det gjøres ikke takstendringer ut over konsumprisindeksen i 2027.

### 3. Portefølje

Nullvekstmålet og målene i Oslo og Akershus legger føringer for hvilke prosjekter og tiltak som partene vil prioritere innenfor rammen av Oslopakke 3. Tiltak som bidrar til redusert bilbruk og økt bruk av kollektivtransport, sykkel og gange, og andre tiltak som reduserer utslipp fra veitrafikk, er virkemidler som vil bidra til å utvikle transportsystemet i en miljøvennlig retning.

For å sikre måloppnåelse er det behov for å gjennomføre flere større og mindre prosjekter innen avtaleområdet, og det er behov for økte midler til å ta vare på og utvide kollektivtilbudet. Partene legger gjennom denne avtalen opp til at en rekke viktige prosjekter og tiltak prioriteres med bompenger i perioden 2025 – 2045.

I tillegg til bruk av bompenger, prioriterer partene også betydelige lokale midler til drift og vedlikehold av kollektivsystemet, samt lokale veitiltak for å sikre måloppnåelse. Partene legger også til grunn finansiering gjennom private grunneierbidrag og at staten bidrar med midler gjennom byvekstavtalen for Osloområdet.

Vedlegg 1 gir en samlet oversikt over bompengeprioriteringene som er lagt til grunn.

#### **Hovedprioriteringene er som følger:**

I prioritering av tiltak og prosjekter er det lagt vekt på å gjennomføre igangsatte prosjekter, ta vare på den infrastrukturen vi har og å prioritere midler til å styrke kollektivtilbudet i regionen.

Fornebubanen inkludert nye vogner, nytt signalsystem (CBTC) for T-banen og oppgradering av Majorstuen stasjon ferdigstilles etter planen i 2029. Fornebubanen vil gi en kapasitetssterk, punktlig og attraktiv kollektivbetjening av Fornebu og bidra til bedre kollektivbetjeningen av Groruddalen. Banen skal kunne ta fremtidig trafikkvekst og bidra til å redusere trafikkbelastningen på overflatenettet. Med nytt signalsystem får T-banen et moderne digitalt system for sikring og halvautomatisk styring av trafikken, som gjør at kapasiteten på infrastrukturen øker.

Reinvestering og vedlikehold av T-bane og trikk er avgjørende for å sikre en pålitelig og effektiv transportløsning og dra full nytte av investeringene i ny infrastruktur. Partene er enige om at vi skal ta vare på det vi har, og prioritere verdibevarende vedlikehold av eksisterende infrastruktur. Det settes av betydelige bompenger for å dekke behov knyttet til dagens bane- og trikkenett.

Det prioriteres også midler til vedlikehold av Fornebubanen når den kommer i drift. Bompenger fra Akershus satt av til vedlikehold av Fornebubanen skal øremerkes dette formålet. I den grad midlene midlertidig omdisponeres til vedlikehold av dagens infrastruktur, skal det føres et løpende regnskap for dette. Regnskapet skal synliggjøre hva Akershus har betalt inn til vedlikeholdet av Fornebubanen,

plan for tilbakeføring av midlene, og skal synliggjøres i de årlige handlingsprogrammene. Oslo har også satt av tilstrekkelig med midler til vedlikehold av Fornebu-banen og det øvrige T-banenettet.

Samlet skal dette ivareta at vedlikeholdsetterslepet ikke øker.

Vedlikeholdsbehovet for Fornebu-banen fordeles 50/50 mellom partene inntil avtale om fordeling av vedlikehold av Fornebu-banen er inngått. Partene vil komme tilbake til hvordan reinvesteringer skal håndteres i et langsiktig perspektiv når det foreligger mer kunnskap om de konkrete behovene.

Satsing på drift av kollektivtransporten er viktig både for å utvikle kollektivtilbudet og utnytte eksisterende infrastruktur. Kostnadene for drift av kollektivtilbudet vil øke som følge av Fornebu-banen og den nye kapasiteten som nytt signalsystem for T-banen gir. I Akershus prioriteres i tillegg økte midler til drift for å kunne videreutvikle et godt kollektivtilbud, samt sørge for høyere frekvens og bedre rutetilbud. I Oslo prioriteres midler til å øke busstilbudet i Groruddalen. I tillegg prioriteres midler til å øke transporttilbudet på det eksisterende trikke- og T-banenettet. Det legges opp til økt tilbud på Kolsås/Lambertseterbanen med 17 nye vognsett i 2032.

Det er behov for å øke kapasiteten på T-banesystemet gjennom Oslo sentrum. Ny T-banetunnel gjennom Oslo sentrum er et 50/50-prosjekt i Byvekstavtalen og NTP. I forbindelse med videre planlegging av dette prosjektet, vil det være behov for å gjøre en helhetlig vurdering av om behovet for økt T-banekapasitet gjennom sentrum kan løses på en enklere og billigere måte. Partene ønsker en helhetlig utredning av fremtidig løsning for T-baneinfrastrukturen hvor det sees på mulige nye forbindelser. Utredningen vil sees i sammenheng med Oslo kommunes arbeid med grønn mobilitetsplan, og kunnskapsgrunnlaget/byutredningen som skal utarbeides i forbindelse med reforhandling av byvekstavtale, jf. forslag til NTP 2025-2036. Endelig beslutning om konsept tas på et senere tidspunkt.

Det prioriteres midler til videre planlegging av T-baneforlengelse til Visperud/Skårer. T-baneforlengelsen skal bidra til byutvikling i Lørenskog, oppfyllelse av nullvekstmålet og til at tunge reisestrømmer til Oslo flyttes fra buss til bane for å avlaste korridoren og Oslo sentrum for busstrafikk. Endelig valg om realisering av tiltaket tas på et senere tidspunkt.

I Oslo settes det av midler til realisering av Ensjøsvingen. Ensjøsvingen medfører at man øker frekvensen på Furusetbanen, og muliggjør en direktelinje mellom Ensjø og Carl Berners plass. Dette kan bidra til en fremtidig realisering av T-baneforlengelse til Visperud/Skårer, og til at også Furusetbanen får økt kapasitet. Ved en fremtidig realisering av T-baneforlengelsen skal finansiering av Ensjøsvingen inngå i beregningen av Oslos bidrag til prosjektet.

Det avsettes midler til videre planlegging og utbygging av høystandard kollektivtrasé Oslo grense – Kjeller. Prosjektet er et viktig bidrag til nullvekstmålet som vil øke bussens konkurransefortrinn. Prosjektet innebærer en høystandard buss-streng og fremtidig trasé for baneløsning. Strekningen er delt opp i parseller, og det legges opp til en trinnvis gjennomføring av arbeidet med traséen.

Det settes av midler til trikk til Bjerke i Groruddalen (Tonsenhagen/Hovinbyen). Arbeidet med reguleringsplan er startet opp, og må fortsette i 2025. Denne avtalen sikrer finansiering slik at gjennomføring kan starte så snart planarbeidet er ferdigstilt.

Det settes av midler til lokale veiltak. I Oslo prioriteres midler til å styrke sykkeltilretteleggingen, trappe opp trafikksikkerhetsarbeidet og Røatunnel. Et forprosjekt for Røatunnelen skal være igangsatt 2025, og prosjektet skal realiseres så raskt som mulig. Det forutsettes at det tas utgangspunkt i eksisterende konseptutredninger ved valg av konsept før igangsettelse av forprosjekt.

Lokale tiltak i Akershus avsettes hovedsakelig til prosjekter som bedrer trafiksikkerheten og bidrar til at gange, sykkel og kollektiv utgjør en større andel av persontransporten.

Det prioriteres planleggingsmidler til blant annet følgende kollektiv- og veiltak:

- Oppgradering av rv. 4 Trondheimsveien, med mål om å redusere den lokale trafikk-, støy – og forurensningsbelastningen for beboere langs Trondheimsveien mellom Sinsen og Grorud. Prosjektet skal inkludere trikk til Bjerke i Groruddalen (Tonsenhagen/Hovinbyen). Det skal sees i sammenheng med løsninger som tar hensyn til avvikling av næringstrafikk og gjennomgangstrafikk. Planleggingen skal gjennomføres i dialog med Akershus fylkeskommune og nabokommuner.
- E6 Oslo øst: Fortsette planleggingen av et miljølokk/tunnel på Manglerud for å redusere trafikk-, støy- og forurensningsbelastningen for beboere og legge til rette for byutvikling. Nye konsepter skal vurderes.
- Kollektivløsning Gjersrud – Stensrud: Vurdere løsninger som muliggjør utviklingen av den nye bydelen Gjersrud-Stensrud, og som ivaretar meklingsresultatet fra 2016 knyttet til bærekraftig byutvikling, klima og transport.

Det forutsettes at prosjektene planlegges i samråd med partene i Oslopakke 3.

Planleggingen av etappe 2 Vestkorridoren skal fortsette som forutsatt i revidert avtale av 2016, blant annet med en forutsetning om reduserte kostnader og at veikapasiteten inn til Oslo ikke økes.

Oslo vil fortsette planleggingen av lokk over Filipstad, finansiert med lokale midler.

Partene forventer at staten bidrar med planleggingsmidler til videreutvikling av riksveinettet i regionen.

Det er enighet om at bompengene samlet skal fordeles med 60 % til Oslo og 40 % til Akershus. Som grunnlag for beregning av samlet fordeling av bompengene har Oslo og Akershus lagt til grunn fordelingsbrøker knyttet til bruken av bompenger i den fremforhandlede prosjektporteføljen i denne avtalen. Fordelingsbrøkene vises i vedlegg 1, og gjelder fram til avtalen revideres.

Partene legger til grunn at staten følger opp forpliktelsene i gjeldende byvekstavtale og tilskuddet til Majorstuen stasjon som ligger inne i NTP 2022-2033. Partene mener at også T-baneforlengelse til Lørenskog og ny Majorstuen stasjon skal tas inn som prosjekter for statlig medfinansiering i byvekstavtalen.

#### 4. Takster

For å sikre måloppnåelse og nødvendig finansiering av porteføljen er partene blitt enige om et nytt takstopplegg i Oslopakke 3. Det er enighet om en trinnsvis takstjustering basert på en gjennomsnittstakst på 13,2 mai-2024-kr. Tabellen i vedlegg 2 viser nye takster som innføres 1. januar 2025, 1. januar 2026, og 1. januar 2028. De nye takstene skal prisjusteres til aktuell kroneverdi før de innføres, i tråd med tidligere praksis.

Enigheten innebærer en gradvis økning i prosentsats for elbil fra 2025 til 2028, med en noe mindre forskjell i rush enn utenom rush. Partene mener det er viktig å ivareta en insentivstruktur for elbil som bidrar til å nå klimamålene. Samtidig må inntektsnivået til Oslopakke 3 sikres for fremtiden. Det er derfor enighet om å foreta en ny vurdering av takstforskjellen mellom el-biler og fossile biler ved revidering av avtalen.

Det skal være nullsats for tunge nullutslipps- og gasskjøretøy i bomringene til og med 2030, kombinert med økning for tunge fossile kjøretøy fra 2026.

Det skal være nullsats for lette el-varebiler i bomringene til og med 2030.

Hvis nullsatsene ikke videreføres etter 2030, skal partene foreta en nærmere vurdering av miljødifferensieringen mot fossile kjøretøy.

Dobbel takst for nye fossile personbiler innføres i løpet av 2026, forutsatt at Stortinget har åpnet for et slikt virkemiddel.

Det gjøres ikke takstendringer ut over konsumprisindeksen i 2027.

I forbindelse med arbeidet med ny stortingsproposisjon skal det bes om mulighet for å opprette en ny takstgruppe for varebiler, herunder tunge og lette varebiler.

Ytterligere insentiver for å endre varebilparken fra fossil til nullutslipp skal vurderes videre i avtaleperioden.

Partene er enige om å vurdere differensierte bomtakster mellom Indre ring og Osloringen i forbindelse med arbeidet med en ny bompengeproposisjon.

Partene har som ambisjon å opprettholde gjennomsnittstaksten på 13,2 2024-kr for å sikre et årlig proveny på om lag 4,3 mrd. 2024-kr.

Alle beløp som omtales i denne avtale er 2024-kr. Partene er innforstått med at disse beløpene omregnes til 2025-kr i Handlingsprogrammet for 2025-2028

De nye bompengetakstene skal prisjusteres til aktuell kroneverdi før de innføres, med utgangspunkt i konsumprisindeks fra mai 2024.

Ved faktisk endring av bompengesatsene, skal styringsgruppen drøfte disse med ytterligere to representanter fra henholdsvis Oslo og Akershus slik at et bredt politisk flertall er representert.

## 5. Beslutningsprosess

Avtalen er fremforhandlet av representanter for Oslo kommune og Akershus fylkeskommune. Avtalen legges fram for Oslo bystyre og Akershus fylkesting i løpet av juni 2024.

Partene forutsetter at styringsgruppen for Oslopakke 3 legger denne avtale til grunn for utformingen av Handlingsprogrammet for 2025-2028.

Avtalen skal legges til grunn for det arbeidet Oslo kommune og Akershus fylkeskommune og staten sammen må gjennomføre for å forberede en ny bompengeproposisjon for Stortinget.

Oslo, 24. mai 2024

For Oslo kommune



Marit Veia (V)



Mehmet Kaan Inan (H)



Abdullah Alsabeehg (AP)

For Akershus fylkeskommune



Anette Solli (H)



Solveig Schytz (V)



Hoda Imad (AP)

## Porteføljen til Oslopakke 3 for perioden 2025-2045

Tabell 1: Fordeling av bompenger 2025-2045 i henhold til revidert avtale om Oslopakke 3 24. mai 2024.

Tiltak	Bompenger 2025-2045			Fordeling av bompenger	
	Totalt	Oslo	Akershus	Oslo	Akershus
Fornebubanen	4 942	2 204	2 738	45 %	55 %
Nytt signalsystem (CBTC) for T-banen	2 701	2 161	540	80 %	20 %
Oppgradering Majorstuen stasjon	249	187	62	75 %	25 %
E18 Vestkorridoren (bidrag fra O3)	2 570	0	2 570	0 %	100 %
Lokale tiltak Oslo, inkl. Røatunnelen	5 250	5 250	0	100 %	0 %
Lokale tiltak Akershus	3 297	0	3 297	0 %	100 %
Drift kollektivtrafikk - dagens tilbud	20 580	10 290	10 290	50 %	50 %
Drift kollektivtrafikk - økt tilbud i Akershus	7 100	0	7 100	0 %	100 %
Drift kollektivtrafikk - Forneubanen inkl. vogner og CBTC	4 420	2 210	2 210	50 %	50 %
Drift kollektivtrafikk - økt tilbud Kolsås-/Lambertseterbanen inkl. vogner	3 825	1 913	1 913	50 %	50 %
Drift kollektivtrafikk - baseleie økt tilbud Kolsås-/Lambertseterbanen	600	300	300	50 %	50 %
Drift kollektivtrafikk økt tilbud trikk (samlet plan)	1 000	1 000	0	100 %	0 %
Drift kollektivtrafikk økt tilbud Groruddalen	399	399	0	100 %	0 %
Ramme til T-bane og trikk - dagens infrastruktur	28 515	25 664	2 852	90 %	10 %
Ramme til T-bane - Forneubanen Akershus	1 000	0	1 000	0 %	100 %
Ramme til T-bane - CBTC	520	416	104	80 %	20 %
Høystandard kollektivtrase Oslo grense-Kjeller	1 919	0	1 919	0 %	100 %
Ensjøsvingen - investering	1 500	1 500	0	100 %	0 %
Trikk Bjerke - investering	1 900	1 900	0	100 %	0 %
Planleggingsmidler kollektiv- og veiltak	400	400	0	100 %	0 %
Planleggingsmidler T-baneforlengelse til Visperud/Skårer	200	40	160	20 %	80 %
Planleggingsmidler ny T-baneinfrastruktur og ny T-banetunnel Oslo sentrum	300	225	75	75 %	25 %
<b>Sum</b>	<b>93 187</b>	<b>56 058</b>	<b>37 130</b>	<b>60 %</b>	<b>40 %</b>

## Takster

Tabell 1-6 viser nye takster som innføres 1. januar 2025, 1. januar 2026 og 1. januar 2028. De nye bompengetakstene skal prisjusteres til aktuell kroneverdi før de innføres, med utgangspunkt i konsumprisindeks fra mai 2024.

Tabell 1: Nye bomtakster som innføres fra 1. januar 2025, mai-2024-kr

	Lette kjøretøy (<3500 kg)				Tunge kjøretøy (>3500 kg)		
	Bensin/ladbar hybrid	Diesel	Elbil	Elvarebil	Euro 5 og eldre	Euro 6	Nullutslipp + gass
Utenom rush	36	40	19	0	113	62	0
I rush	43	46	23	0	150	91	0

Tabell 2: Nye bomtakster som innføres fra 1. januar 2025 med AutoPASS-brikkerabatt for lette kjøretøy, mai-2024-kr

	Lette kjøretøy (<3500 kg)			
	Bensin/ladbar hybrid	Diesel	Elbil	Elvarebil
Utenom rush	28,8	32,0	15,2	0
I rush	34,4	36,8	18,4	0

Tabell 3: Nye bomtakster som innføres fra 1. januar 2026, mai-2024-kr

	Lette kjøretøy (<3500 kg)				Tunge kjøretøy (>3500 kg)		
	Bensin/ladbar hybrid	Diesel	Elbil	Elvarebil	Euro 5 og eldre	Euro 6	Nullutslipp + gass
Utenom rush	37	41	20	0	156	105	0
I rush	45	48	25	0	216	157	0

Tabell 4: Nye bomtakster som innføres fra 1. januar 2026 med AutoPASS-brikkerabatt for lette kjøretøy, mai-2024-kr

	Lette kjøretøy (<3500 kg)			
	Bensin/ladbar hybrid	Diesel	Elbil	Elvarebil
Utenom rush	29,6	32,8	16,0	0
I rush	36,0	38,4	20,0	0

Tabell 5: Nye bomtakster som innføres fra 1. januar 2028, mai-2024-kr

	Lette kjøretøy (<3500 kg)				Tunge kjøretøy (>3500 kg)		
	Bensin/ladbar hybrid	Diesel	Elbil	Elvarebil	Euro 5 og eldre	Euro 6	Nullutslipp + gass
Utenom rush	40	44	23	0	162	111	0
I rush	50	53	30	0	226	167	0

Tabell 6: Nye bomtakster som innføres fra 1. januar 2028 med AutoPASS-brikkerabatt for lette kjøretøy, mai-2024-kr

	Lette kjøretøy (<3500 kg)			
	Bensin/ladbar hybrid	Diesel	Elbil	Elvarebil
Utenom rush	32,0	35,2	18,4	0
I rush	40,0	42,4	24,0	0