

16. mai 2022

Handlingsprogram 2023 – 2026



BYVEKSTSAMARBEIDET OG OSLOPAKKE 3



Forord

Styringsgruppene for henholdsvis Byvekstavtalen og Oslopakke 3 legger med dette frem felles handlingsprogram med forslag til prioriteringer for årene 2023–2026.

I arbeidet med det foreslåtte handlingsprogrammet er det tatt utgangspunkt i ny Tilleggsavtale til Oslopakke 3 fremforhandlet pr. 29. april 2022, Meld. St. 20 (2020–2021) Nasjonal transportplan 2022–2033, og Statens vegvesens gjennomføringsplan for 2022–2027 pr. januar 2022. Handlingsprogrammet er utarbeidet i tråd med Byvekstavtalen mellom Oslo kommune, Viken fylkeskommune, Bærum, Lillestrøm og Nordre Follo kommuner og staten av 27. november 2020 og Tilleggsavtalen av 1. september 2021. Kronebeløp er oppgitt i 2023-kr, med mindre annet er angitt.

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

Investeringer i jernbaneinfrastrukturen i Oslo og Viken er en viktig del av transportinfrastrukturen i regionen. Disse er beskrevet i handlingsprogrammet og fullfinansieres av staten. Den foreslåtte prioriteringen av midler gir god måloppnåelse.

Styringsgruppene ber om at Oslo kommune og Viken fylkeskommune har en lokalpolitisk behandling av forslag til handlingsprogram for perioden 2023–2026 innen 1. juli 2022.

Regjeringen vil presentere rammer og prioriteringer av statlige midler og bompenger til tiltak i Byvekstavtalen og Oslopakke 3 for 2023 i Prp. 1 S (2022–2023) som legges frem i oktober og behandles av Stortinget før årsslutt.

Viken fylkeskommune og Oslo kommune vil fatte vedtak om prioritering av hhv. fylkeskommunale og kommunale midler, samt bruk av bompenger fra Oslopakke 3 og eventuelle statlige midler, i forbindelse med behandling av budsjett 2023 og økonomiplan for 2023–2026 før årsskiftet 2022/23.

For Styringsgruppen for Byvekstavtalen:

Ingrid Dahl Hovland (Statens vegvesen), Knut Sletta (Jernbanedirektoratet), Valgerd Svarstad Haugland (Statsforvalteren), Sirin Hellvin Stav (Oslo kommune), Olav Skinnes (Viken fylkeskommune), Lisbeth Hammer Krog (Bærum kommune), Hanne Opdan (Nordre Follo kommune) og Jørgen Vik (Lillestrøm kommune)

For Styringsgruppen for Oslopakke 3:

Ingrid Dahl Hovland (Statens vegvesen), Knut Sletta (Jernbanedirektoratet), Sirin Hellvin Stav (Oslo kommune) og Olav Skinnes (Viken fylkeskommune)

Sammendrag

Hovedpunkter

Styringsgruppene for Byvekstavtalen og Oslopakke 3 har utarbeidet forslag til handlingsprogram for perioden 2023-2026. Forslaget viser den satsing partene legger til grunn for videre utvikling av Oslo og Akershus. Partene legger til grunn en prioritert portefølje som er en felles satsing for å redusere klimagassutslipp, kø, luftforurensing og støy ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange og effektiv arealbruk.

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

Pandemien har medført betydelig redusert reiseomfang og andelen personbilturer har økt på bekostning av kollektivreiser. Styringsgruppene ser det derfor som en hovedprioritet å prioritere midler til prosjekter og tiltak som skal bidra til at de reisende velger kollektiv, gange og sykkel, og at andel personbilreiser reduseres. Styringsgruppene legger vekt på at porteføljestyringen innrettes mot god oppnåelse av ambisiøse mål for miljø, reduserte klimautslipp, støy, samt reduksjon av personbiltrafikken.

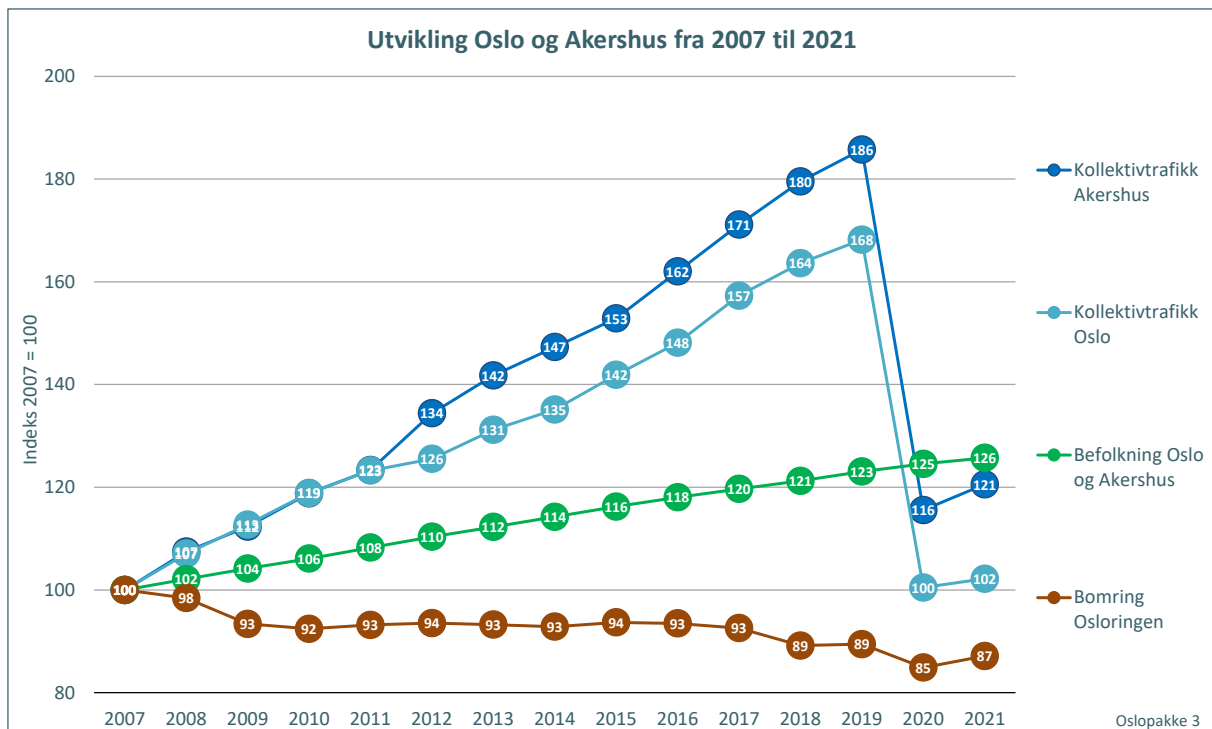
I handlingsprogrammet for 2023-2026 legges det særlig vekt på å prioritere midler til kollektivsatsingen. Det prioriteres midler til Fornebubanen og nytt signalsystem (CBTC) for T-banen. Det settes videre av betydelige midler til vedlikehold av trikke- og T-banenettet, samt til drift. Satsingen på utbygging av sykkelveinettet fortsetter.

Finansieringen av porteføljen er særdeles utfordrende – særlig fordi kostnadsanslagene for flere av de store kollektivprosjektene er betydelig høyere enn tidligere antatt. Nylig har kvalitetssikring av Fornebubaneprosjektet avdekket vesentlig økte kostnader for ferdigstilling av prosjektet, noe som i sterk grad påvirker finansieringen av andre prosjekter og tiltak i porteføljen. Mye skyldes at prosjektene modnes gjennom konkret planleggingsarbeid frem mot investeringsbeslutninger. Høy inflasjon påvirker også prosjektkostnadene negativt.

Samtidig som økt elbilandel er positivt utfra et miljø- og klimaperspektiv, skaper begrenset handlefrihet lokalt i fastsettelse av bomtakster for elbiler utfordringer for finansiering av porteføljen og dermed måloppnåelsen.

Oslo kommune og Viken fylkeskommune har derfor reforhandlet Oslopakke 3-avtalen våren 2022 med sikte på økt finansiering for å sikre god måloppnåelse i tråd med de utfordringer regionen står overfor. Det erkjennes at det fortsatt er utfordrende å få til en god gjennomføringsplan for porteføljen. Derfor er det enighet om å foreta en fornyet gjennomgang av portefølje, måloppnåelse og finansiering senest i løpet av 2024, der forlengelse av avtaleperioden for Oslopakke 3 vil bli tema.

Utviklingen i Oslo og Akershus har sett under ett vist god måloppnåelse i perioden Oslopakke 3 har vært virksom. Imidlertid har pandemien naturlig nok medført endringer i 2020 og 2021, særlig med hensyn til kollektivreiser.



Forslaget til handlingsprogram for perioden 2023-2026 legger til grunn statlige tilskudd i henhold til Byvekstavtalen av 27. november 2020 med Tilleggsavtalen av 1. september 2021.

Det foreslåtte handlingsprogrammet er utarbeidet i samsvar med prinsippene for god porteføljestyring. Dette innebærer at tiltak er prioritert etter en samlet vurdering av bl.a. tiltakenes planstatus, bidrag til måloppnåelse, kapasitet på planlegging og gjennomføring, samt finansiering.

Samlede inntekter for perioden 2023-2026 forventes å være om lag 32,0 mrd. kr, etter fradrag for nedbetaling av gjeld og renter og inkl. forslag til stasjons- og knutepunktstiltak for jernbanen. I tillegg kommer øvrige jernbaneinvesteringer på om lag 18,8 mrd. kr som er fullfinansiert av statlige midler.

Bompengbidraget forventes å øke som følge av økte bomtakster fra den 1. september 2022. Netto bompengbidrag i 2023 forventes å utgjøre 3,7 mrd. kr (etter nedbetaling av gjeld, finanskostnader og dekning av bomselskapets driftsutgifter). I de 3 siste årene av planperioden forventes bompengbidraget å være om lag 3,8-4,0 mrd. kr per år.

Det foreslås å bevilge bompenger til prosjekter og tiltak for 3,549 mrd. kr i 2023.

Det foreslås midler til Forneubanen, med påkobling i Volvattunnelen, frem til planlagt ferdigstilling som forventes i løpet av 2029. Forneubanens kvalitetssikring av kostnadene våren 2022 viser kalkulert styringsramme (P50) på 20,5 mrd. 2018-kr. Dette er et avvik på 4,3 mrd. 2018-kr fra vedtatt styringsramme (P50) på 16,2 mrd. 2018-kroner. En beslutning om videre arbeid med Forneubanen må tas i løpet av juni 2022 av Oslo bystyre og Viken fylkesting.

På bakgrunn av situasjonen med Forneubanen må tiltak på Majorstuen stasjon og behov for planleggingsmidler vurderes nærmere. Eventuelt behov for planleggingsmidler vil bli dekket av belønningsmidler eller omdisponering av tidligere bevilgede bompenger.

Det foreslås videre full finansiering av Nytt signalsystem (CBTC) for T-banen i planperioden frem til ferdigstilling i 2028.

For Bane/kollektivløsning Nedre Romerike foreslås det planleggings- og gjennomføringsmidler til Høystandard kollektivtrasé Oslo grense – Kjeller, samt planleggingsmidler til T-baneforlengelse til Lørenskog.

Bompenger bevilges til E18 Vestkorridoren i tråd med Oslopakke 3-avtalen fra 2016.

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

Det prioriteres bompenger til drift av og oppgradering og vedlikehold av T-bane- og trikkenettet. Også belønningmidler under Byvekstavtalen benyttes blant annet til fortsatt styrking av drift av kollektivtrafikken.

Oslo kommunes tilskudd til Ruter over eget budsjett er på om lag 2,7 mrd. kr pr år, og noe midler til tiltak på kommunal vei ut over det som bevilges i handlingsprogrammet. Tilsvarende bevilgning til drift av kollektivtrafikk fra Viken fylkeskommune er på om lag 1,1 mrd. kr pr år.

Forhandlingsutvalget for Oslopakke 3 foreslår å avvikle bidrag fra Ruters økonomi til Oslopakke 3 fra og med 1. januar 2023. Likeledes har de besluttet å avvikle den statlige posten «øvrige programområder, inkl. planlegging». Heretter vil bevilgninger av slike midler konkretiseres på tiltak i porteføljen i handlingsprogrammet.

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 desember 2022. Det arbeides med å forbedre togtilbudet lokalt på en rekke av strekningene i østlandsområdet. Videre er det satt av midler til fornyelse av innerstrekningene i Oslopakke 3-området, samt tiltak for stasjonsoppgradering, knutepunktutvikling og signalanlegg (ERTMS). En del av stasjonsoppgraderingene skal legge til rette for nye lokaltogsett som skal tas i bruk fra 2025/2026, først på Østfoldbanen. Gjennom programmet for stasjons- og knutepunktutvikling i byvekstsamarbeidet, er det satt av midler til oppgradering for universell utforming på stasjonene Haugenstua, Ås, Hauketo og Jessheim i planperioden.

I forslag til handlingsprogram for 2023–2026 er det forutsatt nedbetaling av eksisterende lån fremover. For å ivareta Stortingets forutsetninger om årlige nedbetalinger av lån, er netto bompengbidrag til Oslopakke 3 redusert med årlige avdrag på Fjellinjens låneportefølje. Forslaget til handlingsprogram for 2023-2026 viser et merforbruk utover tilgjengelige økonomiske rammer. Dette vil bli håndtert i den løpende rulleringen av handlingsprogrammet og gjennom en ny reforhandling av Oslopakke 3-avtalen senest i 2024.

Netto akkumulert lånesaldo pr utløpet av 2026 forventes å ligge i størrelsesorden 5,3 mrd. kr. Dette er innenfor gjeldsrammen fastsatt av Stortinget.

Partene i samarbeidet vil arbeide med en langsiktig strategi i den videre porteføljestyringen for å sikre at prosjektporteføljen kan realiseres innenfor tilgjengelige økonomiske rammer.

Hovedvekten er lagt på satsing på tiltak for kollektivtrafikk og sykkel for å sikre god måloppnåelse. Det vil bli utarbeidet oppdatert kunnskapsgrunnlag frem mot neste reforhandling av Oslopakke 3-avtalen senest i løpet av 2024.

Av Oslos andel av bompenger går 99 % til tiltak for kollektivtrafikk, gange og sykkel i handlingsprogramperioden. Tilsvarende tall for Vikens andel av bompenger er 96 %. Samlet for Oslo og Viken er andelen 98 % i handlingsprogramperioden. Av statlige midler går 100 % til tiltak for kollektivtrafikk, gange og sykkel i handlingsprogramperioden. Kollektivandelen (inkl. sykkel) utgjør 93 % av Oslos andel av lokale midler. Tilsvarende tall for Vikens andel av lokale midler er 80 %. Samlet for Oslo og Viken er andelen 88 % i handlingsprogramperioden. For sum av både bompenger, statlige og lokale midler går 98 % til tiltak for kollektivtrafikk, gange og sykkel i handlingsprogramperioden.

Rammer

Oslopakke 3 hadde en disponibel ramme på om lag 8,2 mrd. kr i 2021. Regnskapet viste at forbruket var på om lag 5,2 mrd. kr. Ved inngangen til 2022 ble det overført om lag 3,0 mrd. kr fra 2021 og tidligere år, hovedsakelig som følge av endret fremdrift på prosjekter og tiltak. Fornebubanen hadde mindre behov for midler i 2021 enn planlagt. Noe av mindreforbruket skyldes at nye midler fra Tilleggsavtalen til Byvekstavtalen, 579,9 mill. kr, ikke var hensyntatt når behovet for midler i 2021 ble meldt inn.

Byvekstavtalemidlene til gang-, sykkel- og kollektivtiltak på riksvei har lavere forbruk enn bevilgninger. I tillegg er det et mindreforbruk på lokale tiltak både i Oslo og Viken, samt på Nytt signalsystem (CBTC) for T-banen. For 2023 er det i fordelingen av bompenger til prosjekter forutsatt at mindreforbruket skal reduseres.

Netto bompenggebidrag i 2023 forventes å utgjøre 3,7 mrd. kr (etter nedbetaling av gjeld og dekning av driftsutgifter). Partene har lagt til grunn at staten har frafalt kravet om reduksjon av bompenggebelastningen i henhold til Tilleggsavtalen til Byvekstavtalen.

I forslaget til bevilgninger for 2023 er det lagt til grunn at staten bevilger 1476 mill. kr til Fornebubanen, og 390 mill. kr til kollektiv-, gang- og sykkeltiltak langs riks-, fylkes- og kommunal vei. Det legges til grunn 362 mill. kr i belønningsmidler i 2023 i henhold til Byvekstavtalen. Midlene benyttes til drift av kollektivsystemet og til sykkeltiltak.

Det forutsettes et bidrag fra vognanskaffelsesfondet til finansieringen av Nytt signalsystem (CBTC) for T-banen på 129 mill. kr i 2023.

I 2023 legges det til grunn tilskudd fra Oslo kommune og Viken fylkeskommune på henholdsvis 325 mill. kr og 155 mill. kr. Midlene benyttes til lokale veitiltak og programområder. Endelig tilskudd fastsettes av bystyret i Oslo og fylkestinget i Viken gjennom den lokale budsjettbehandlingen.

Estimatet for statens investeringer i jernbane i Oslopakke 3-området for 2023 er om lag 4,7 mrd. kr i tillegg til 0,05 mrd. kr til stasjons- og knutepunktstiltak i Byvekstavtalen. Estimatet er basert på Meld.St.20 (2020-2021) Nasjonal transportplan 2022-2033 og anslag over hvor stor del av rammen som kan være aktuell i 2023.

I forslag til handlingsprogram 2023-2026 legges det til grunn følgende inntekter:

Inntekter i 2023-2026, mill. 2023-kr.

Inntekter	2023	2024	2025	2026	Sum 2023-26	
Bompenger ¹	3 700	3 990	3 990	3 840	15 520	
Oslopakke 3	Vognselskapet bidrag til nytt signalsystem (CBTC)	129	207	147	316	799
	Grunneierbidrag	91	181	2	197	471
	Kommunale midler Oslo	325	354	335	335	1 350
	Fylkeskommunale midler Viken	155	155	155	155	620
	50/50-Fornebubanen	1 476	1 960	2 295	739	6 470
Byvekstavtale	Kollektiv-, gang- og sykkeltiltak ² .	390	652	652	652	2 345
	Stasjon- og knutepunktstiltak jernbanen	54	91	72	98	314
	Belønningsmidler	362	362	362	362	1 448
	Tilleggsavtale - tilskudd til redusert bompengebelastning og bedre kollektivtilbud	610	610	610	610	2 440
	Tilleggsavtale - tilskudd til reduserte kollektivtakster	54	54	54	54	217
Sum Inntekter	7 346	8 616	8 675	7 358	31 995	
Jernbane (eks. stasjon og knutepunktstiltak) ³	4 727	4 165	4 356	5 556	18 805	
Sum Inntekter inkl. jernbane	12 073	12 781	13 031	12 914	50 799	

1. Netto bompengeproveny, etter nedbetaling av gjeld og driftskostnader.

2. Beløp i 2023: innspill til kollektiv-, gang- og sykkeltiltak. 2024-2026: gjennomsnittlig restbeløp pr år i henhold til Byvekstavtale 2019-2029

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

Samlede inntekter for perioden 2023-2026 forventes å være om lag 32,0 mrd. kr, etter fradrag for nedbetaling av gjeld og renter og inkl. forslag til stasjons- og knutepunktstiltak for jernbanen. Øvrige jernbaneinvesteringer er på om lag 18,8 mrd. kr. og er fullfinansiert av statlige midler.

Fordeling av finansieringskilder for perioden 2023-2026 eksklusiv jernbanen, er bompenger 49 %, statlige midler 41 % og lokale midler 10 %. Fordelingen inkludert midler til jernbanen for perioden 2023-2026 er bompenger 31 %, statlige midler 63 % og lokale midler 6 %.

Prioriteringer i handlingsprogram 2023

I forslag til handlingsprogram er det i 2023 prioritert midler til rasjonell gjennomføring av igangsatte vei- og baneprosjekter, satsing på sykkel, lokale veiltak og drift av kollektivtrafikk.

Forslag til handlingsprogram 2023-2026, mill. 2023-kr.

	2023			2024			2025			2026			Sum 2023-2026						
	Stat	Bom	Lokalt	Stat	Bom	Lokalt	Stat	Bom	Lokalt	Stat	Bom	Lokalt	Stat	Bom	Lokalt	Totalt			
2023-kr																			
Oslopakke 3	Inntekter																		
	Bompenger ¹	3 700			3 990			3 990			3 840			15 520		15 520			
	Vognselskapet bidrag til nytt signalsystem (CBTC)	129			207			147			316			799		799			
	Grunneierbidrag	91			181			2			197			471		471			
	Kommunale midler Oslo	325			354			335			335			1 350		1 350			
Fylkeskommunale midler Viken	155			155			155			155			620		620				
Byvekstavtale	Byvekst 50/50-Fornebubanen	1 476			1 960			2 295			739			6 470		6 470			
	Byvekst - kollektiv-, gang- og sykkeltiltak ²	390			652			652			652			2 345		2 345			
	Byvekst - belønningsmidler	362			362			362			362			1 448		1 448			
	Byvekst - stasjon- og knutepunkttiltak jernbanen	54			91			72			98			314		314			
	Tilleggsavtale - tilskudd til redusert bompengebelastning og bedre kollektivtilbud	610			610			610			610			2 440		2 440			
	Tilleggsavtale - tilskudd til reduserte kollektivtakster	54			54			54			54			217		217			
Sum inntekter	2 946	3 700	700	3 729	3 990	897	4 045	3 990	639	2 515	3 840	1 003	13 235	15 520	3 240	31 995			
Riksvei																			
E18 Vestkorridoren	34												34		34				
Byvekstavtale - kollektiv-, gange- og sykkeltiltak	390			652			652			652			2 345		2 345				
Sum riksvei	390	34		652			652			652			2 345	34		2 379			
Lokale tiltak																			
Viken	150		155	150		155	150		155	150		155	600		620	1 220			
Oslo	109		325	224		354	150		335	150		335	633		1 350	1 983			
Sum lokale veiltak og programområder	259	480		374	509		300	490		300	490		1 233	1 970	3 203				
Store kollektivtiltak																			
Ramme T-bane og trikk	1 237			998			1 067			1 262			4 564		4 564				
Fornebubanen	1 476			775			91			1 960			1 169			181			
Fornebubanen - tilleggsavtale	610			610			610			610			610			2 440		2 440	
Nytt signalsystem (CBTC) for T-banen	326			129			634			207			648			147			
Ny T-banetunnel Oslo sentrum ³																			
Majorstuen T-baneknutepunkt ⁴																			
T-baneforlengelse til Lørenskog							10			10						20		20	
Høystandard kollektivtrase Oslo grense-Kjeller	20			40			70			100						230		230	
Sum store kollektivtiltak	2 086	2 358	220	2 570	2 851	388	2 905	3 478	149	1 349	4 453	513	8 910	13 140	1 270	23 320			
Drift kollektivtrafikk																			
Viken	22		503	22		488	22		429	22		427	87		1 845	1 932			
Oslo	33		395	33		380	33		481	33		542	130		1 799	1 930			
Sum drift kollektivtrafikk	54	898		54	868		54	910		54	968		217	3 644	3 862				
Belønningsmidler																			
Viken	145			145			145			145			579		579				
Oslo	217			217			217			217			869		869				
Sum belønningsmidler	362			362			362			362			1 448			1 448			
Stasjon- og knutepunkttiltak jernbanen	54			91			72			98			314		314				
Sum kostnader prosjekter/tiltak	2 946	3 549	700	3 729	4 093	897	4 045	4 688	639	2 515	5 721	1 003	13 235	18 051	3 240	34 525			

1. Netto bompengeproveny, etter nedbetaling av gjeld og driftskostnader.
2. Beløp i 2023: innspill til kollektiv- gang- og sykkeltiltak. 2024-2026: gjennomsnittlig restbeløp pr år i henhold til Byvekstavtale 2019-2029
3. Det er ikke satt av nye planleggingsmidler til ny T-banetunnel Oslo sentrum i årene 2023 - 2026. For planlegging i 2023 forutsettes det at Ruter benytter tidligere bevilgede midler.
4. Eventuelt behov for planleggingsmidler til Majorstuen T-baneknutepunkt vil bli dekket av belønningsmidler eller omdisponering av tidligere bevilgede bompenger.

For 2023 foreslås 424 mill. kr innenfor posten Riksvei. Det foreslås 390 mill. kr i statlig tilskudd til kollektiv-, gang- og sykkeltiltak langs riks-, fylkes- og kommunalvei innenfor Byvekstavtalen og tilhørende Tilleggsavtale. Bompenger til E18 Vestkorridoren foreslås bevilget med 34 mill. kr i tråd med Oslopakke 3-avtalen fra 2016.

Det foreslås 305 mill. kr til lokale vei- og kollektivtiltak i Viken i 2023. Av dette utgjør bompenger 150 mill. kr og fylkeskommunale midler 155 mill. kr.

Til lokale tiltak i Oslo foreslås 434 mill. kr i 2023, hvorav bompenger utgjør 109 mill. kr og kommunale midler 325 mill. kr, til styrket utbygging av sykkelveinettet og til lokale veitiltak.

Til Fornebubanen foreslås 2 953 mill. kr, hvorav 2 086 mill. kr fra stat (1 476 mill. kr fra 50/50-prosjekt og 610 mill. kr fra tilskudd til redusert bompengebelastning og bedre kollektiv-tilbud), 775 mill. kr fra bompenger og 91 mill. kr fra grunneierbidrag i 2023.

Til nytt signalsystem (CTBC) for T-banen foreslås 455 mill. kr, hvorav 326 mill. kr fra bompenger og 129 mill. kr fra vognanskaffelsesfondet for 2023.

Til ramme T-bane og trikk prioriteres 1 237 mill. kr fra bompenger i 2023. Til planlegging av Ny T-banetunnel Oslo sentrum foreslås det kun overføring av ubrukte midler fra 2022. Til prosjektet Bane/kollektivløsning Nedre Romerike foreslås bevilget 20 mill. kr til planlegging og gjennomføring av tiltak innenfor porteføljen «Høystandard kollektivtrasé Oslogrense - Kjeller».

Til stasjons- og knutepunktutviklingen foreslås om lag 54 mill. kr i tilskudd fra staten i 2023 til tiltak på stasjonene Ås (45,3 mill. kr), Hauketo (5,2 mill. kr) og Haugenstua (3,1 mill. kr).

For 2023 er det prioritert 818 mill. kr fra bompenger til drift av kollektivtransporten. Redusert bevilgning fra bompenger skyldes avvikling av «Ruter-forpliktelsen» som innebærer at Ruter ikke lenger overfører midler til kollektivprosjekter i Oslopakke 3. Den nye ordningen innebærer at så vel Ruters som Oslopakke 3 sin økonomi er uendret. Det er imidlertid prioritert ekstra bompenger til Ruters arbeid med utprøving av nye pristiltak og fleksible billettløsninger, omlegging til utslippsfri kollektivtransport og omstilling av kollektivtilbudet i Viken i perioden 2023-2025. For 2023 utgjør det 80 mill. kr. Med dette er forslag til bevilgning av bompenger til drift av kollektivtrafikken totalt 898 mill. kr, som utgjør 25 % av total bompengbevilgning.

Kollektivandelen (inkl. sykkel) utgjør 97 % av bompenger når en også inkluderer infrastrukturtiltak på T-bane, trikk og tiltak for kollektivtrafikk på vei. Kollektivandelen (inkl. sykkel) utgjør 100 % av statlige midler. Kollektivandelen (inkl. sykkel) utgjør 87 % av lokale midler. Kollektivandelen (inkl. sykkel) for sum av både bompenger, statlige og lokale midler utgjør 97 % for 2023.

Oslopakke 3-avtalen innebærer at bompengefordelingen over avtaleperioden 2008-2036 samlet skal være 60 % til Oslo og 40 % til Viken. I dette handlingsprogrammet er fordelingen for 2023, handlingsprogramperioden 2023-2026 og perioden 2008-2026 på 63 % til Oslo og 37 % til Viken.

Det er i dette handlingsprogrammet lagt til grunn at den avtalte bompengefordelingen skal ivaretas gjennom fordelingen av midler ved kommende rulleringer av handlingsprogrammet og dersom det frigjøres bompenger gjennom økte statlige finansieringstilskudd eller revideringer av avtalen.

Forventet måloppnåelse av handlingsprogrammet

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

Økningen av bomtakstene fra 1. september 2022 og 1. januar 2024 vil trolig bidra til redusert biltrafikk. Det er estimert en trafikkreduksjon i bomringene i Oslopakke 3 på om lag 10 % i

2024 sammenlignet med 2022. Det er usikkerhet i dette anslaget med hensyn til eventuelle langtidsvirkninger av koronapandemien som følge av blant annet endringer i reisepreferanser.

Ferdigstilling av Follobanen i desember 2022 vil forbedre og øke kollektivtilbudet i sørkorridoren. Dette er en viktig forutsetning for at kollektivtrafikken kan ta en økende andel av persontransporten fremover. Follobanen vil trolig medføre reduksjon i biltrafikken i sørkorridoren og dermed også bidra til bedre fremkommelighet for næringstrafikk og gjenværende bilister.

Byvekstavtalen med Tilleggsavtalen gir økte midler til gjennomføring av tiltak for kollektiv, gange og sykkel langs riks-, fylkes- og kommunalvei. I tillegg gjennomføres mange lokale tiltak i Oslo og Akershus. Disse tiltakene vil gi økt fremkommelighet for kollektiv, gange og sykkel og bidra til at gange, sykkel og kollektiv utgjør en større andel av persontransport-behovet. Tiltakene vil også bidra til økt trafiksikkerhet og universell utforming.

Bompenger og belønningsmidler bidrar til drift og småinvesteringer for å styrke kollektivtilbudet. Dette gir frekvens, kapasitet og standard utover det som ville vært mulig innenfor budsjettene til Oslo kommune og Viken fylkeskommune. Midler til løpende oppgradering av trikke- og T-banenettet vil bidra til å redusere forfallet i infrastrukturen. Dette er viktig for å opprettholde oppetid, regularitet, kjørehastighet og kollektivtrafikkens konkurransekraft mot bil.

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

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

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

INNHold

1	INNLEDNING	15
1.1	STYRINGS- OG BESLUTNINGSPROSESS	15
1.1.1	<i>Byvekstavtale med Tilleggsavtale</i>	<i>15</i>
1.1.2	<i>Oslopakke 3</i>	<i>15</i>
1.1.3	<i>Beslutningsprosess</i>	<i>16</i>
1.1.4	<i>Ansvarfordeling mellom Byvekstavtale og Oslopakke 3</i>	<i>17</i>
1.2	PORTEFØLJESTYRING	18
2	STATUS OG GJENNOMFØRTE TILTAK.....	19
2.1	BEHANDLING AV HANDLINGSPROGRAM 2022–2025	19
2.2	RESSURSBRUK OG GJENNOMFØRTE TILTAK 2021	19
2.2.1	<i>Riksvei.....</i>	<i>20</i>
2.2.2	<i>Lokale tiltak inkl. sykkeltiltak og kollektivtiltak.....</i>	<i>20</i>
2.2.3	<i>Lokale kollektivtiltak (T-bane, trikk og drift)</i>	<i>21</i>
2.2.4	<i>Belønningsmidler.....</i>	<i>21</i>
2.2.5	<i>Jernbane</i>	<i>22</i>
2.3	ANVENDELSE AV MIDLER 2008–2021	23
3	MÅLOPPNÅELSE	24
3.1	GENERELT	24
3.2	MÅLOPPNÅELSE 2021	26
3.2.1	<i>God fremkommelighet for alle trafikantgrupper</i>	<i>26</i>
3.2.2	<i>Ta veksten i persontransport med kollektivtransport, sykkel og gange</i>	<i>28</i>
3.2.3	<i>Sikkert og universelt utformet transportsystem</i>	<i>31</i>
3.2.4	<i>Attraktivt kollektivtilbud.....</i>	<i>31</i>
3.2.5	<i>Bidra til bedre miljø og by- og tettsteds kvalitet.....</i>	<i>32</i>
3.2.6	<i>Arealbruk.....</i>	<i>34</i>
3.2.7	<i>Parkering</i>	<i>34</i>
4	FORUTSETNINGER FOR HANDLINGSPROGRAM 2023–2026.....	37
4.1	ØKONOMISKE RAMMER	37
4.2	BYVEKSTAVTALE	38
4.2.1	<i>Fornebubanen 50/50 prosjekt.....</i>	<i>38</i>
4.2.2	<i>Kollektiv-, gang- og sykkelveitiltak.....</i>	<i>38</i>

4.2.3	<i>Belønningsmidler</i>	38
4.2.4	<i>Stasjons- og knutepunktutvikling jernbanen</i>	38
4.2.5	<i>Tilskudd til redusert bompengebelastningen og bedre kollektivtilbud</i>	38
4.2.6	<i>Tilskudd til reduserte kollektivtakster</i>	38
4.3	OSLOPAKKE 3	38
4.3.1	<i>Bompengeprognoser og betjening av lån</i>	38
4.3.2	<i>Midler fra vognanskaffelsesfondet</i>	39
4.3.3	<i>Grunneierbidrag</i>	40
4.3.4	<i>Kommunale midler Oslo og Viken</i>	40
4.4	INDEKSER	41
5	PRIORITERINGER I HANDLINGSPROGRAM 2023–2026	42
5.1	HOVEDPRIORITERINGER OG FELLES FORUTSETNINGER	42
5.2	PRIORITERINGENE ER BASERT PÅ PRINSIPPER FOR PORTEFØLJESTYRING.....	44
5.2.1	<i>Disponible midler og bindinger</i>	44
5.2.2	<i>Måloppnåelse</i>	44
5.2.3	<i>Samfunnsøkonomi</i>	44
5.2.4	<i>Planstatus</i>	45
5.2.5	<i>Kapasitet på planlegging og gjennomføring</i>	47
5.2.6	<i>Samlet vurdering porteføljestyring Oslopakke 3</i>	47
5.3	RIKSVEILTAK	48
5.3.1	<i>E18 Vestkorridoren</i>	48
5.3.2	<i>Kollektiv-, gang- og sykkeltiltak i Byvekstavtalen</i>	51
5.3.3	<i>Øvrige prosjekter som foreløpig ikke er prioritert</i>	51
5.4	LOKALE VEILTAK OG PROGRAMOMRÅDER	53
5.4.1	<i>Akershus i Viken</i>	53
5.4.2	<i>Oslo</i>	54
5.5	STORE KOLLEKTIVTILTAK	55
5.5.1	<i>Store pågående kollektivtiltak</i>	55
5.5.2	<i>Store kollektivtiltak under planlegging</i>	59
5.6	DRIFT KOLLEKTIVTRAFIKK.....	61
5.6.1	<i>Viken</i>	61
5.6.2	<i>Oslo</i>	61
5.6.3	<i>Tilskudd til reduserte kollektivtakster</i>	61

5.7	BELØNNINGSMIDLER	62
5.8	JERNBANETILTAK	63
5.8.1	<i>Ny Rutemodell Østlandet</i>	<i>63</i>
5.8.2	<i>Bedre togtilbud i sørkorridoren</i>	<i>63</i>
5.8.3	<i>Bedre togtilbud på Gjøvikbanen.....</i>	<i>64</i>
5.8.4	<i>Bedre togtilbud intercity.....</i>	<i>64</i>
5.8.5	<i>Bedre kapasitet og kvalitet på lokaltogene</i>	<i>65</i>
5.8.6	<i>Stasjons og knutepunktstiltak i Oslo/Akershus</i>	<i>65</i>
5.8.7	<i>Ny direktekjøpsavtale for togtilbud på Østlandet.....</i>	<i>67</i>
5.8.8	<i>Gods på jernbane</i>	<i>67</i>
5.8.9	<i>Andre forhold som påvirker forbedringer i togtilbudet.....</i>	<i>68</i>
5.8.10	<i>Oversikt over investeringsprosjekter i planperioden.....</i>	<i>70</i>
6	FORVENTET MÅLOPPNÅELSE AV HANDLINGSPROGRAM 2023–2026	71
6.1	GOD FREMKOMMELIGHET	71
6.2	TA VEKSTEN I PERSONTRANSPORT MED KOLLEKTIV, GANGE OG SYKKEL	71
6.3	SIKKERT OG UNIVERSELT UTFORMET TRANSPORTSYSTEM	71
6.4	ATTRAKTIVT KOLLEKTIVTILBUD	72
6.5	BIDRA TIL BEDRE MILJØ OG BY- OG TETTSTEDSKVALITET	72
6.6	LANGSIKTIG MÅLOPPNÅELSE	72

VEDLEGG 1: Årsrapport 2021

VEDLEGG 2: Prosjektark

VEDLEGG 3: Økonomiske rammer 2008–2026

VEDLEGG 4: Kollektivandel og fylkesfordeling 2008–2026

VEDLEGG 5: Kollektiv-, gang- og sykkeltiltak i Byvekstavtalen

1 Innledning

1.1 Styrings- og beslutningsprosess

1.1.1 Byvekstavtale med Tilleggsavtale

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

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

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

Tilleggsavtalen til Byvekstavtalen ble inngått 1. september 2021. I Tilleggsavtalen er styringssystemet for Byvekstavtalen foreslått nærmere regulert. Det er etablert en styringsgruppe for oppfølging av Byvekstavtalen. Styringsgruppen skal i avtaleperioden legge til rette for at partene samarbeider på en strukturert måte. Styringsgruppen skal ivareta avtalens målsettinger gjennom koordinert planlegging av utredninger og annet grunnlag for nye forhandlinger for neste fireårsperiode.

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

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

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

1.1.2 Oslopakke 3

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

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

Ny Tilleggsavtale (TA2022) til Oslopakke 3-avtalen ble vedtatt 29. april 2022 av Forhandlingsutvalget for Oslopakke 3. Ny Tilleggsavtale vil bli behandlet i Oslo bystyre og Viken fylkesting samtidig med handlingsprogrammet. I handlingsprogrammet er det forutsatt at ny avtale blir vedtatt.

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

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

1.1.3 Beslutningsprosess

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

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

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

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

1.1.4 Ansvarfordeling mellom Byvekstavtale og Oslopakke 3

Ansvarsforholdet mellom Byvekstavtalen og Oslopakke 3 synliggjøres enklest som følger.

Tabell 1 Ansvarfordeling mellom Byvekstavtalen og Oslopakke 3.

	Midler	Ansvar
Oslopakke 3	Bompenger	Oslopakke 3
	Vognselskapet – bidrag til CBTC	Oslopakke 3
	Grunneierbidrag	Følger prosjekt
	Kommunale midler Oslo	Oslo
	Fylkeskommunale midler Viken	Viken
Byvekstavtale	50/50-prosjekter	Byvekstavtale
	Kollektiv-, gang- og sykkeltiltak	Byvekstavtale
	Stasjons- og knutepunktstiltak jernbanen	Byvekstavtale
	Belønningsmidler	Byvekstavtale
	Tilleggsavtale - tilskudd til bedre kollektivtilbud	Byvekstavtale
	Tilleggsavtale - tilskudd til reduserte kollektivtakster	Byvekstavtale
	Jernbane (eks. stasjon og knutepunktstiltak)	Staten

1.2 Porteføljestyling

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

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

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

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

Historisk måloppnåelse beskrives i kapittel 3. Styringsgruppens forslag til prioriteringer i handlingsprogram 2023–2026 er gjort på grunnlag av porteføljestylingssystemet. Dette er det nærmere redegjort for i kapittel 5.2. Forventet samlet effekt av tiltakene oppsummeres i kapittel 6.

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

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

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

2 Status og gjennomførte tiltak

2.1 Behandling av handlingsprogram 2022–2025

Styringsgruppene for Byvekstavtalen og Oslopakke 3 vedtok forslag til handlingsprogram 2022–2025 den 2. juni 2021. Et bredt politisk flertall i Viken fylkesting og Oslo bystyre ga sin tilslutning til forslaget til handlingsprogram den 16. juni 2021. I forbindelse med behandling av statsbudsjettet for 2022 (Prp. 1 S (2021–2022)) vedtok Stortinget økonomiske rammer og prioriteringer for 2022 basert på forslag til handlingsprogram 2022–2025.

2.2 Ressursbruk og gjennomførte tiltak 2021

Tabell 2 viser en disponibel ramme på 8 202 mill. kr i 2021 (eksklusiv jernbane). Dette var sum bevilgninger for 2021 og overførte midler fra tidligere år. Alle beløp er i løpende kr.

Tabell 2: Disponible midler i 2021, forbruk og overførte midler til 2022, mill. kr.

	Disponibelt 2021				Forbruk 2021				Overføres 2022			
	Stat	Bom	Lokalt	Totalt	Stat	Bom	Lokalt	Totalt	Stat	Bom	Lokalt	Totalt
Riksvei												
E18 Bjørvika	0	1	0	1	0	0	0	0	0	1	0	1
Rv. 150 Ulven-Sinsen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
E6 Oslo øst - planlegging	1	0	0	1	1	0	0	1	0	0	0	0
E16 Sandvika - Wøyen	-21	278	0	257	85	163	0	248	-107	115	0	8
Rv. 22 Lillestrøm - Fetsund	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Rv. 4 Kjøl-Rotnes	0	10	0	10	0	0	0	0	0	10	0	10
Nytt trafikantbetalingssystem	2	5	0	7	2	5	0	7	0	0	0	0
Byvekstavtale - kollektiv- gang- og sykkeltiltak på rv.	432	0	0	432	275	0	0	275	157	0	0	157
Øvrige programområder inkl. planlegging	97	70	0	168	-2	8	0	6	99	62	0	162
Sum riksvei	512	365	0	877	362	176	0	538	149	189	0	338
Lokale tiltak												
Oslo	0	338	536	874	0	221	372	594	0	116	163	280
Akershus i Viken	0	524	373	896	0	277	311	588	0	247	62	309
Sum lokale tiltak	0	861	909	1 770	0	499	683	1 182	0	363	225	588
Lokale kollektivtiltak												
Fornebubanen	800	329	704	1 832	405	0	409	814	395	329	295	1 018
Fornebubanen - tilleggsavtale	580	0	0	580	580	0	0	580	0	0	0	0
Ramme T-bane og trikk	0	838	0	838	0	711	0	711	0	127	0	127
Nytt signalsystem (CBTC) for T-banen	52	209	186	447	0	165	20	185	52	44	166	262
Ny T-banetunnel Oslo sentrum	0	72	0	72	0	12	0	12	0	60	0	60
Majorstuen T-baneknutepunkt	0	115	0	115	0	60	0	60	0	55	0	55
Drift og småinvesteringer	0	1 075	-19	1 056	0	921	0	921	0	154	-19	135
Sum lokale kollektivtiltak	1 431	2 638	871	4 940	985	1 869	429	3 283	447	769	442	1 657
Belønningsmidler	615			615	217			217	398			398
Sum Oslopakke 3	2 558	3 864	1 779	8 202	1 564	2 544	1 112	5 220	994	1 321	667	2 982

Forbruket i 2021 var på 5 220 mill. kr, hvorav 1 564 mill. kr i statlige midler, 2 544 mill. kr i bompenger og 1 112 mill. kr i lokale midler (inkl. 84 mill. kr fra Ruters økonomi).

Ved inngangen til 2021 ble det overført om lag 2 930 mill. kr fra 2020 og tidligere år. Av dette utgjorde bompenger 1 400 mill. kr, statlige midler om lag 580 mill. kr og lokale midler i overkant av 950 mill. kr. Mindreforbruket av bompenger var ved utgangen av 2021 redusert med ca. 80 mill. kr sammenlignet med inngangen til 2021. Mindreforbruket av statlige midler økte med ca. 420 mill. kr. Mindreforbruket av lokale midler ble redusert med ca. 300 mill. kr. Ved inngangen til 2022 ble det overført om lag 2 980 mill. kr.

Mindreforbruket skyldes dels senere fremdrift på prosjekter enn tidligere forutsatt, dels besparelser på prosjektene og dels statlige midler fra Tilleggsavtalen til Byvekstavtalen som ikke var hensyntatt når behovet for midler i 2021 ble meldt inn. For øvrig vises det til Årsrapport i vedlegg 1.

2.2.1 Riksvei

Statens vegvesen hadde et forbruk på 538 mill. kr på riksvei. Av disse utgjorde statlige midler 362 mill. kr og bompenger 176 mill. kr. Regnskapet viser et mindreforbruk på 338 mill. kr, som overføres til 2022.

Det samlede mindreforbruket ved utgangen av 2021 er i stor grad knyttet til programområdene og byvekstavtalemidlene for kollektiv-, gang og sykkeltiltak. Dette skyldes stort sett forsinket oppstart og fremdrift på prosjekter.

Det har vært omsatt for om lag 250 mill. kr på E16 Sandvika – Wøyen i 2021. Det er et mindreforbruk på 8 mill. kr i 2021 som overføres til 2022 (merforbruk statsmidler på 106,5 mill. kr og mindreforbruk bompenger på 115 mill. kr). Det ble oppnådd enighet om sluttoppgjøret på Bjørnegårdstunnelen i desember 2021. Bompenger vil i 2022 bli rekvirert for å dekke merforbruket på statsmidler. Midlene i 2021 ble brukt til ferdigstilling av E16 Sandvika – Wøyen, inkludert sluttoppgjør på Bjørnegårdstunnelen og ferdigstilling av lokalveier, inkludert rehabilitering av Hamangtunnelen i 2021. Prosjektet er gjennomført innenfor kostnadsrammen som ble stilt til disposisjon. Styringsrammen (P50) i 2021-kr er på 4 607 mill.kr. Prognose sluttkostnad i 2021-kr er på 4 507 mill.kr (denne prognosen inneholder salg av to eiendommer som pr i dag ikke er solgt, derfor noe usikkerhet rundt salgsinntektene).

Totalt var det 168 mill. kr til disposisjon til øvrige programområder inkl. planlegging på riksvei i Oslo og Viken i 2021. Oslo brukte 39 mill. kr, hovedsakelig på planlegging. I Viken ble det tilført 33 mill. kr i grunneierbidrag (Gardermoen Næringspark). Netto forbruk i 2021 ble dermed på kun 6 mill. kr. Av mindreforbruket på 162 mill. kr er 62 mill. kr knyttet til restmidler bompenger som vil bli varig omdisponert av styringsgruppen i Oslopakke 3 i 2022.

Byvekstavtaleprosjektene på riksvei hadde 432 mill.kr til disposisjon til kollektiv-, gang- og sykkeltiltak i Oslo og Viken i 2021. Av disse ble 275 mill. kr brukt og 157 mill. kr overføres til 2022.

2.2.2 Lokale tiltak inkl. sykkeltiltak og kollektivtiltak

Innenfor lokale tiltak i Oslo og Akershus var forbruket på 1 182 mill. kr i 2021, av 1 770 mill. kr til disposisjon. Det ble brukt 523 mill. kr på tiltak for gående og syklende og 171 mill. kr på kollektivtiltak. For øvrig er midlene brukt på strekningsvise tiltak, mindre utbedringer og trafiksikkerhetstiltak, samt planlegging i Oslo og Akershus.

Mindreforbruket på lokale tiltak (588 mill. kr) er i all hovedsak knyttet til forsinket fremdrift på prosjekter både i Oslo og Akershus. En del av midlene skal brukes til å finansiere tiltak som er i forprosjektfase (for eksempel Ljabruveien kollektivtrasé i Oslo).

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

For lokale kollektivtiltak var det i 2021 et forbruk på 1 869 mill. kr i bompenger. I tillegg var det et forbruk på 985 mill. kr i statlige midler (Fornebubanen), midler fra Ruters økonomi på 84 mill. kr (Fornebubanen), grunneierbidrag på 325 mill. kr (Fornebubanen) og tilskudd på 20 mill. kr fra vognanskaffelsesfondet (CBTC). Til sammen utgjorde dette et totalt forbruk i 2021 på 3 283 mill. kr, hvor de store kollektivtiltakene utgjorde i underkant av 2 400 mill. kr og midler til drift og småinvesteringer i overkant av 900 mill. kr. Eksempler på kollektivtiltak som fikk midler i 2021 var:

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

Mindreforbruket (1 630 mill. kr) er i hovedsak knyttet til Fornebubanen, Nytt signalsystem (CBTC) for T-banen, oppgraderinger og drift av T-bane og trikk. Prosjektene vil ha behov for midlene i årene fremover.

2.2.4 Belønningsmidler

Oslo kommune og Viken fylkeskommune disponerte totalt 615 mill. kr belønningsmidler i 2021. Av de disponible 615 mill. kr ble 217 mill. kr benyttet. Aktivitetene som er gjennomført er delt i 4 tiltakspakker.

Tiltakspakke 1: Styrking av tilbudet. Frekvensøkning og økt kapasitet på diverse linjer bybuss i Oslo og regionbuss Nedre Romerike. Benyttet 147 mill. kr i 2021. Det overføres 0,4 mill. kr til 2022.

Tiltakspakke 2: Pålitelighet, reisehastighet og oppgradering av infrastruktur. Tilpasning til nye trikker (TNT-tiltak) er gjennomført i Oslo og en økt satsing på sykkelinnfartsparkering er gjennomført i Akershus. Bygging av gateterminal Ski stasjon er et eksempel på tiltak for å øke bussfremkommeligheten. I tillegg inkluderer tiltakspakken diverse utredninger. I 2021 har Ruter oppdatert strategi og behovsplan for bussanlegg. Det er benyttet 39 mill. kr i 2021. Det overføres 264 mill. kr til 2022.

Tiltakspakke 3: Informasjonsprogram og markedsaktiviteter. Mye av midlene har gått til TID-prosjektet (trafikaninformasjon og designprogram). Det skal sørge for et lett tilgjengelig og samstemt uttrykk og system for presentasjon av Ruters reisetilbud, og dermed bidra til at flere reiser kollektivt. Benyttet 25 mill. kr i 2021. Overføres 107 mill. kr til 2022.

Tiltakspakke 4: Bærekraftige løsninger og nye mobilitetsløsninger. Midlene er blant annet brukt til utprøving av selvkjørende kjøretøy og et mobilitetspunkt på Ski stasjon. Det er benyttet 5 mill. kr i 2021. Det overføres 27 mill. kr til 2022.

Mindreforbruket på 398 mill.kr blir overført til 2022. Dette er ca. 122 mill. kr høyere enn ved årsskiftet 2020-2021. Overførte midler skyldes i stor grad en avsetning på 100 mill. kr mot koronaepidemien gjort av Viken fylkeskommune og en avsetning på 131,5 mill.kr til sykkelformål gjort av Oslo kommune.

2.2.5 Jernbane

I 2021 ble det investert for 4,853 mrd. kr i Oslo og Akershus. Follobanen var det dominerende prosjektet med et forbruk på over 2,949 mrd. kr i 2021.

Prosjektet Venjar – Eidsvoll ligger under budsjett og sluttprognosen er redusert. Fremdrift er i henhold til plan.

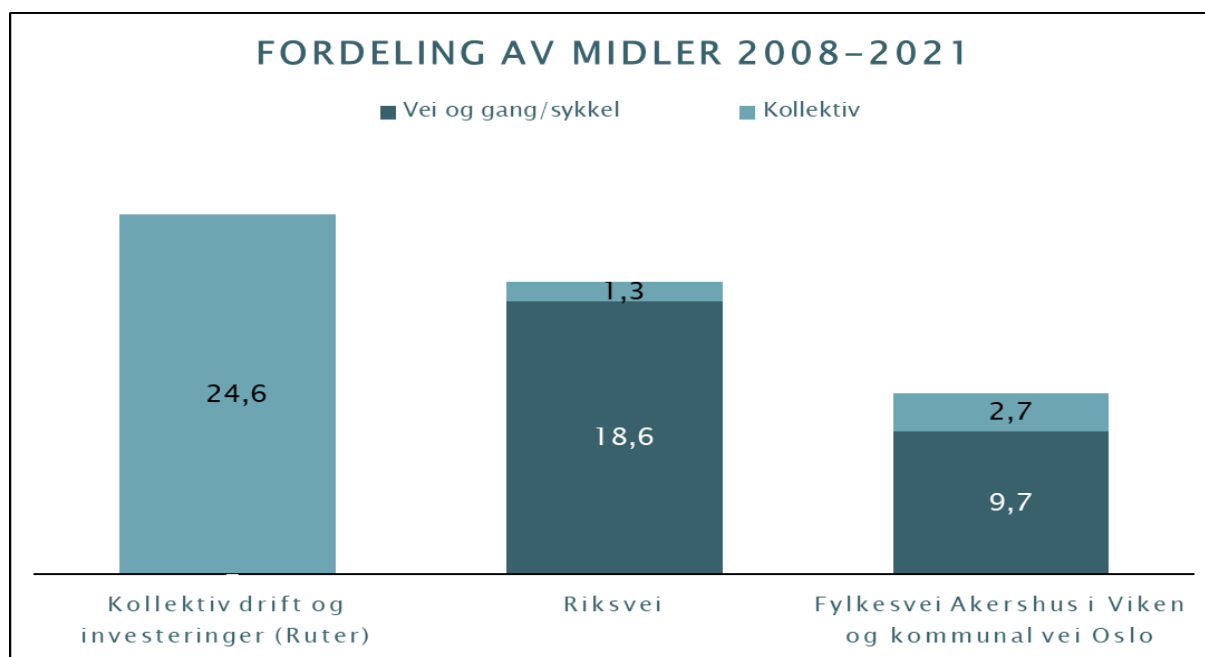
Det ble benyttet 265 mill. kr til planlegging.

Tabell 3: Forbruk i 2021 for Jernbanedirektoratet i Oslo og Akershus (mill. 2021-kroner).

Jernbanetiltak	Forbruk 2021
Retningsdrift Brynsbakken	120
Hensetting av tog Ski syd og ny forbindelse til Østre linje	55
Hakadal & Movatn	25
Grorud stasjon	16
Banestrømforsyning Oslo-området	16
Vendespor Asker	12
Ny togtunnel Oslo	9
Stasjonstiltak L1 og L2	10
Tiltak Kongsvingerbanen	2
Sum planlegging	265
Follobaneprosjektet	2 949
Venjar-Langset	1 258
Alnabru godsterminal - strakstiltak (fase 1)	199
Nittedal stasjon	137
Universell utforming OSL Gardermoen stasjon	36
Sørumsand stasjon	5
Hensettingsplasser Ski syd	4
Sum bygging	4 588
Sum investeringer Oslo og Akershus	4 853

2.3 Anvendelse av midler 2008–2021

Siden oppstarten i 2008 og til og med 2021, har det i sum vært brukt om lag 56,9 mrd. kr (løpende kroneverdi) i bompenger og statlige og lokale midler. Figur 1 viser fordelingen av midlene til ulike kategorier av tiltak.



Figur 1: Samlet ressursbruk på vei- og kollektivtiltak i perioden 2008–2021 (sum bompenger, statlige og lokale midler, inkl. midler fra Ruters økonomi) i mrd. kr (løpende kroneverdi), eksklusiv jernbane.

I perioden er om lag 24,6 mrd. kr brukt på investeringer og driftstiltak for kollektivtrafikken hos Ruter og Sporveien. Dette inkluderer blant annet Kolsåsbanen, Lørenbanen, oppgradering av T-bane og trikkenettet i Oslo, samt økt frekvens og kapasitet på mange buss- og T-banestrekninger. Det har også vært benyttet midler til nye T-banetrokker og innføring av et forenklet felles takst- og sonesystem for Oslo og Akershus.

Det er investert 19,9 mrd. kr i riksveinettet i Oslo og Akershus. Viktige store prosjekter har vært ferdigstillelse av E6 Vinterbro – Assurtjern og E16 Wøyen – Bjørnum, Ring 3 forbi Økern, E18 Sydhavna, E18 Bjørvikaprojektet og E16 Sandvika - Wøyen. Parallelt har det vært investert i mange små og mellomstore tiltak innenfor programområder inkl. planlegging og kollektiv- gang- og sykkeltiltak under Byvekstavtalen. Av de 19,9 mrd. kr har ca. 1,3 mrd. kr gått til kollektivtiltak på riksvei som bussfelt, holdeplassoppgraderinger og knutepunktutvikling i denne perioden.

12,4 mrd. kr er investert i lokale tiltak i Oslo og Akershus i denne perioden, hvorav 2,7 mrd. kr er brukt til kollektivtiltak og 9,7 mrd. kr er brukt til vei-, gang- og sykkeltiltak.

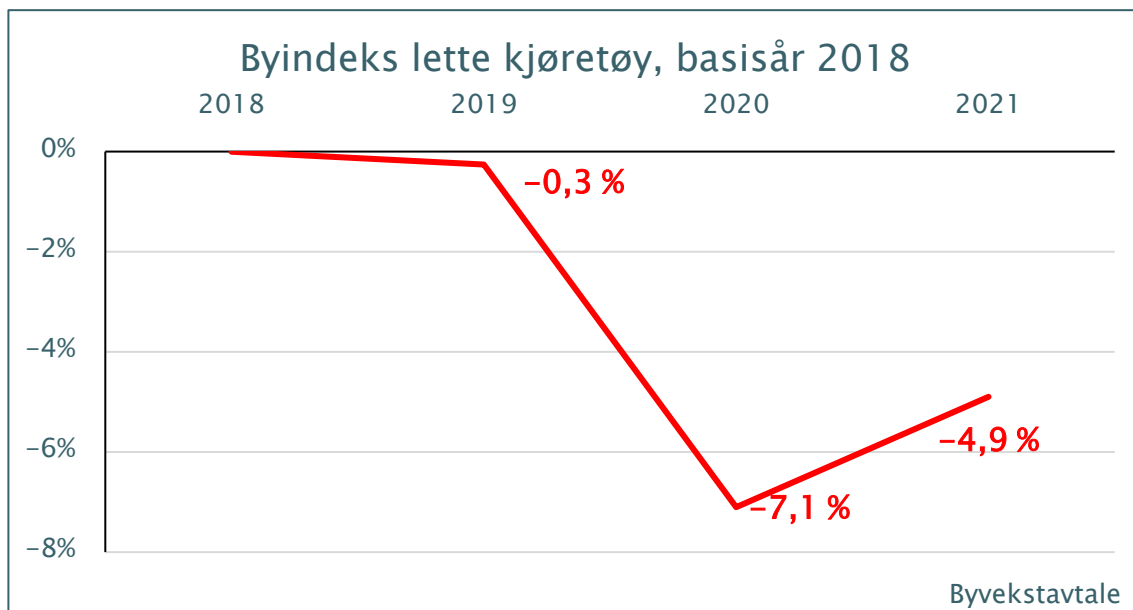
I tillegg har staten investert 48,1 mrd. kr på jernbane i Oslo og Akershus/Viken i perioden. Fullføringen av nytt dobbeltspor Lysaker – Asker er det største enkelttiltaket som ble ferdigstilt i perioden. De siste årene er det bygging av nytt dobbeltspor Oslo – Ski som er den største enkeltkostnaden.

3 Måloppnåelse

3.1 Generelt

I Byvekstavtalen er det lagt til grunn et mål om at klimagassutslipp, kø, luftforurensing og støy skal reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange.

Hovedindikatoren i Byvekstavtalen er utvikling for lette kjøretøy i utvalgte tellepunkt i Oslo og Akershus, som beregnes i en byindeks. Indikatoren har referanseår 2018 og beregnes som årlig endring og 3 års glidende gjennomsnitt. Utviklingen i biltrafikk for 2020 og 2021 er sterkt preget av koronapandemien.

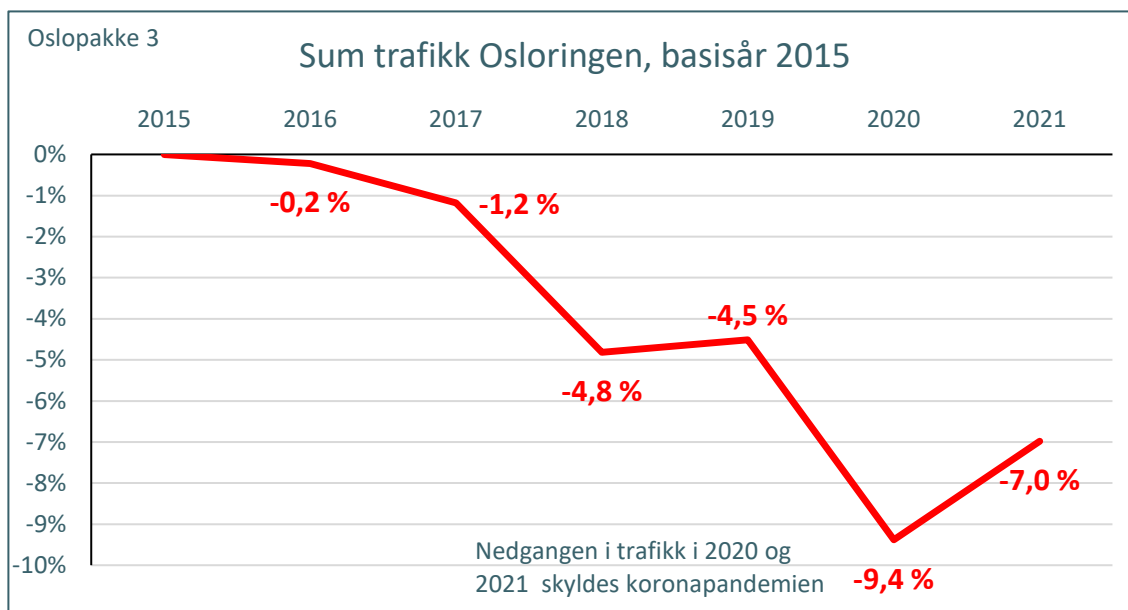


Figur 2: Byindeks lette kjøretøy.

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

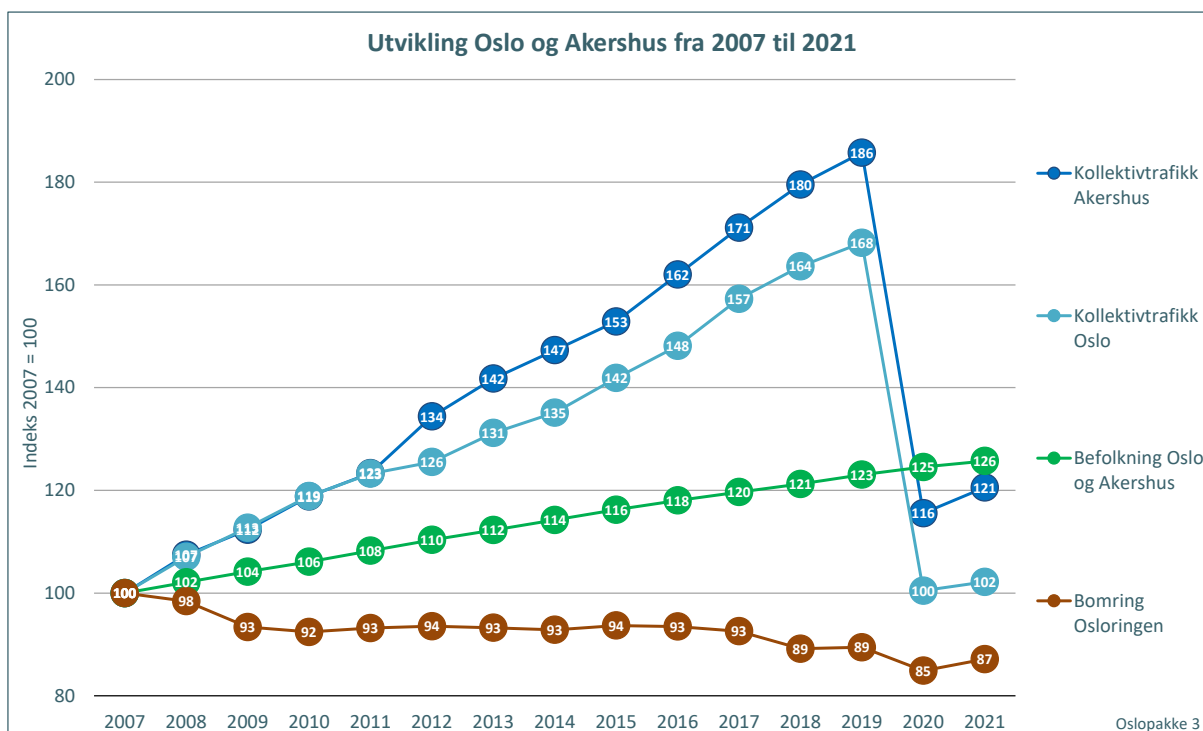
Partene er enige om å rapportere på et mål om 15 % nedgang i trafikken samlet over bomsnittene i Oslopakke 3 sammenlignet med 2015. Ved utgangen av 2021 er biltrafikken over Osloringen redusert med 7 %.

Figur 3 viser betydelig reduksjon ved innføring av trinn 1 i bomsystemet oktober 2017. Den kraftige reduksjonen i 2020 og 2021 skyldes i hovedsak koronapandemien.



Figur 3: Trafikkutvikling for biltrafikk over Osloringen fra år 2015, reduksjonen i 2020 er endret siden forrige Handlingsprogram.

Den historiske utviklingen fra 2007 vist i figur 4 viser at koronapandemien har hatt stor betydning på både bil- og kollektivtrafikken i 2020 og 2021.



Figur 4: Utvikling i befolkning, kollektivtrafikken (antall påstigende) og passeringer i Osloringen 2007-2020. Kilder: Ruter, Fjellinjen og SSB.

3.2 Måloppnåelse 2021

3.2.1 God fremkommelighet for alle trafikantgrupper

Tabell 4: Måloppnåelse for god fremkommelighet for alle trafikantgrupper i 2021.

Mål / indikator		2020	2021	Endring 2020 – 2021
Personbil og næringstrafikk	Hastighet i rush på hovedveinettet (km/t)	47,8	51,2	+7,2 %
	Rushtidsvarighet (timer:minutt)	03:25	2:33	- 25,3%
Kollektivtrafikk	Reisehastighet i rush inkl. oppholdstid (km/t)			
	- Regionbuss	30,4	¹	-
	- Bybuss	17,3	17,3	+0,3 %
- Trikk	16,7	16,7	+0,1 %	
Gang og sykkel	Nye sykkelanlegg i Oslo og Akershus (km)	18,4	13,4	+13,4 km

1. Det er bytte til ny teknologi for kjøretidsregistrering for regionbuss, data fra nytt system er ikke tilgjengelig ennå

Personbil og næringstrafikk

Indikatoren for fremkommelighet for personbil og næringstrafikk benytter data for september måned. Hastighet og rushtidsvarighet i hovedveinettet har variert mye i løpet av 2021 på grunn av blant annet koronapandemien og rehabilitering av Vålerengtunnelen. Situasjonen i september 2021 gjenspeilet en situasjon med delvis gjenåpning av samfunnet og økende biltrafikk.

Kollektivtrafikk

Ny teknologi for kjøretidsregistreringer ble tatt i bruk fra juli 2019. Data fra nytt system er ikke tilgjengelig enda, og en del linjer for regionbuss mangler derfor data for 2021.

I 2021 har biltrafikken variert i takt med hvor strenge smittevernrestriksjonene har vært. Framkommelighet for kollektivtrafikken har vært bedre i perioder med lavere biltrafikk, og omvendt når trafikken har økt. Det har også vært veiarbeider og omkjøringer flere steder, som gir dårligere framkommelighet.

I løpet av 2021 ble kravet om at en må ha minst en passasjer i bilen for at elbiler skal få kjøre i kollektivfelt utvidet. I Oslo gjelder kravet for alle kommunale veier hele døgnet, og i rushtid på alle inn- og utfartsveier i Oslo-området (både riks- og europaveier). Noen steder ser vi at dette har hatt effekt. Andre steder, særlig der kollektivfeltene bare går over korte strekninger, er det vanskeligere å se bedringer for kollektivtrafikken. Det antas at strengere krav har bidratt til at forsinkelsene for kollektivtrafikken ikke har økt, selv om antall elbiler har økt.

Gange og sykkel

Langs fylkesveier i Akershus har Viken fylkeskommune ferdigstilt 1,3 km gang- og sykkelvei, blant annet fv. 380 Bråteveien (0,6 km), fv. 455 Gjerdrumsveien (0,4 km). Viken fylkeskommune har i tillegg reasfaltert 6 km på eksisterende g/s-anlegg.

I Oslo har Statens vegvesen ferdigstilt 190 meter sykkelvei over Rådhusplassen, 140 meter sykkelveg med fortau bak Nasjonalmuseet med kobling til Dr. Mauds gt. og Munkedamsveien, samt 450 meter fortau på en side og sykkelveg med fortau på den andre siden av Enebakkveien (Ryen-Simensbråtveien). Statens vegvesen har oppgradert 600 meter sykkelvei i 2021.

Oslo kommune har bygd 11,3 km ny infrastruktur i 2021, blant annet sykkelfelt i Sandstuveien (Steingrimsvei – Enebakkveien), Grefsenveien (Storo – Disen), Gyldenløves gate (Eckersbergs gate – Niles Juels gate), Slemdalsveien (Apalveien – Kirkeveien) og Prestegårdsveien (John Colletts plass – Blindernveien). Bymiljøetaten har i tillegg oppgradert 9,2 km på eksisterende anlegg, blant annet sykkelfelt med rødt dekke i Nordstrandveien (Ekebergveien – Enebakkveien).

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

	2021	
	Nye anlegg	Oppgradert
Akershus (riksvei)	-	-
Akershus (fylkesvei)	1,3	6,0
Oslo (riksvei)	0,8	0,6
Oslo (kommunal vei)	11,3	9,2
Sum	13,4	15,8



Figur 5: Sykkeltiltak i på Dyvekes bro.

3.2.2 Ta veksten i persontransport med kollektivtransport, sykkel og gange

Tabell 6: Måloppnåelse for å ta veksten i persontransport med kollektivtransport, sykkel og gange i 2021.

Mål / indikator		2020	2021	Endring 2020 – 2021
Kollektivtrafikk (mill. påstigende)	Oslo	178	181	+1,7 %
	Akershus	63	66	+4,4 %
	Sum	241	247	+2,4 %
Veitrafikk lette kjøretøy fra RVU (mill. kjøretøy-km) ²	Oslo og Akershus	1	1	
Byindeks	Tellepunkt Oslo og Akershus	1	1	2,4 %
Bompasseringer /døgn (ÅDT) ³	Indre ring (toveis)	383 900	387 400	+0,9 %
	Osloringen (toveis)	442 600	454 400	+2,7 %
	Bygrensen (mot sentrum)	170 000	172 700	+1,6 %
	Sum	996 600	1 014 500	+1,8 %
Andel elbiler i bomsystemet	Andel i bomsystemet for Oslo og Bærum	22,9 %	26,4 %	+3,4 %-poeng
Reisemiddelfordeling for bosatt i Oslo og Akershus (15 år +) på hverdager (Ruter)	Kollektiv	19 %	17 %	-1,9 %-poeng
	Gange	28 %	30 %	+2,5 %-poeng
	Sykkel	6 %	5 %	-1,0 %-poeng
	Bil	46 %	46 %	+0,2 % poeng
Reisemiddelfordeling for bosatt i Oslo og Akershus (13 år +) på ukedager (RVU) ²	Kollektiv			
	Gange			
	Sykkel			
	Bil			
	Bilpassasjer Annet			

1. Absolutte tall for veitrafikk og byindeksen gir ikke mening over et lengre tidsperspektiv og tallene vises ikke.

Tallene vil variere for hvert år avhengig av oppetid i tellepunktene for to påfølgende år.

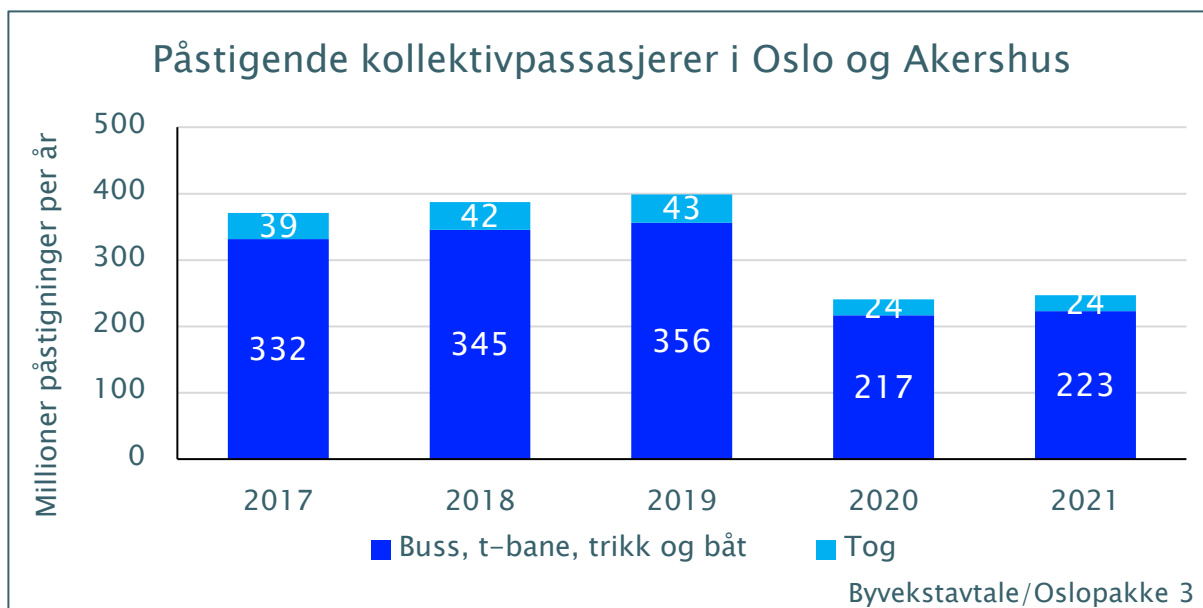
2. Statens vegvesen har foreløpige ikke levert resultater fra RVU. Det er uvisst når det vil foreligge.

3. Tallene for 2020 er kontrollregnet og noe høyere enn vist i forrige handlingsprogram.

Kollektivtrafikk

Totalt var det 246 millioner påstigninger på transportmiddel i Ruters nettverk i Oslo og Viken i 2021. Det er 6 millioner flere reiser enn i 2020, en økning på 2 %. Både 2020 og 2021 er påvirket av de restriktive tiltakene som har vært satt i verk i forbindelse med koronapandemien, og reiseråd om å unngå å reise kollektivt med mindre reisen er nødvendig.

Som tidligere er det buss som har flest passasjerer, med 120 millioner påstigninger. Deretter kommer T-banen med 73 millioner, trikk 28 millioner og tog 24 millioner. Båt hadde 2,6 millioner påstigninger.



Figur 6: Påstigende kollektivpassasjerer siden 2017. Kilde Ruter og Jernbanedirektoratet

Ruter har økt tilgjengelig kapasitet i 2021 i forhold til 2020. Ruter hadde en økning på 3 % i plass-km. Hovedgrunnen til at dette er styrking av regionbusstilbudet i markedsområdene Viken Nordøst og Viken Vest. For Vy har det vært en liten reduksjon på -0,3 % i sete-km fra 2020 til 2021.

Trafikkarbeid lette kjøretøy basert på RVU

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

Byindeks lette kjøretøy

Trafikkutviklingen for persontransport med bil, målt med byindeks er hovedindikator i Byvekstavtalen og ligger til grunn for vurderingen av måloppnåelsen i avtalene (nullvekst). Byindeksen beregner endring i trafikkmengde for byområdet og vurderes på et treårs glidende gjennomsnitt. Måloppnåelsen gjelder avtaleperioden sett under ett.

Tabellen nedenfor viser biltrafikkindeksen for 2021 mot 2020 og totalt for 2021 mot år 2018. Både 2020 og 2021 var sterkt preget av koronapandemien.

Tabell 7: Biltrafikkindeks lette kjøretøy, referanseår 2018.

	2020-2021	Avtaleperiode 2018-2021	Tre års glidende gjennomsnitt 2018-2021
Biltrafikkindeks lette kjøretøy	2,4 %	-4,9 %	-4,9 %

Bompasseringer

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

med 1,8 %. Tallene er vanskelig å sammenligne da både 2020 og 2021 delvis var preget av koronapandemien.

Elbiler

I 2020 utgjorde elbiler 22,9 % av alle bompasseringer (sum tunge og lette kjøretøy) i sum alle bomstasjoner. Hvis det kun ses på lette kjøretøy utgjorde elbilene en andel på 24,7 %.

I 2021 utgjorde elbiler 26,4 % av alle bompasseringer (sum tunge og lette kjøretøy) i sum alle bomstasjoner. Hvis det kun ses på lette kjøretøy utgjorde elbilene en andel på 28,6 %.

Reisemiddelfordeling

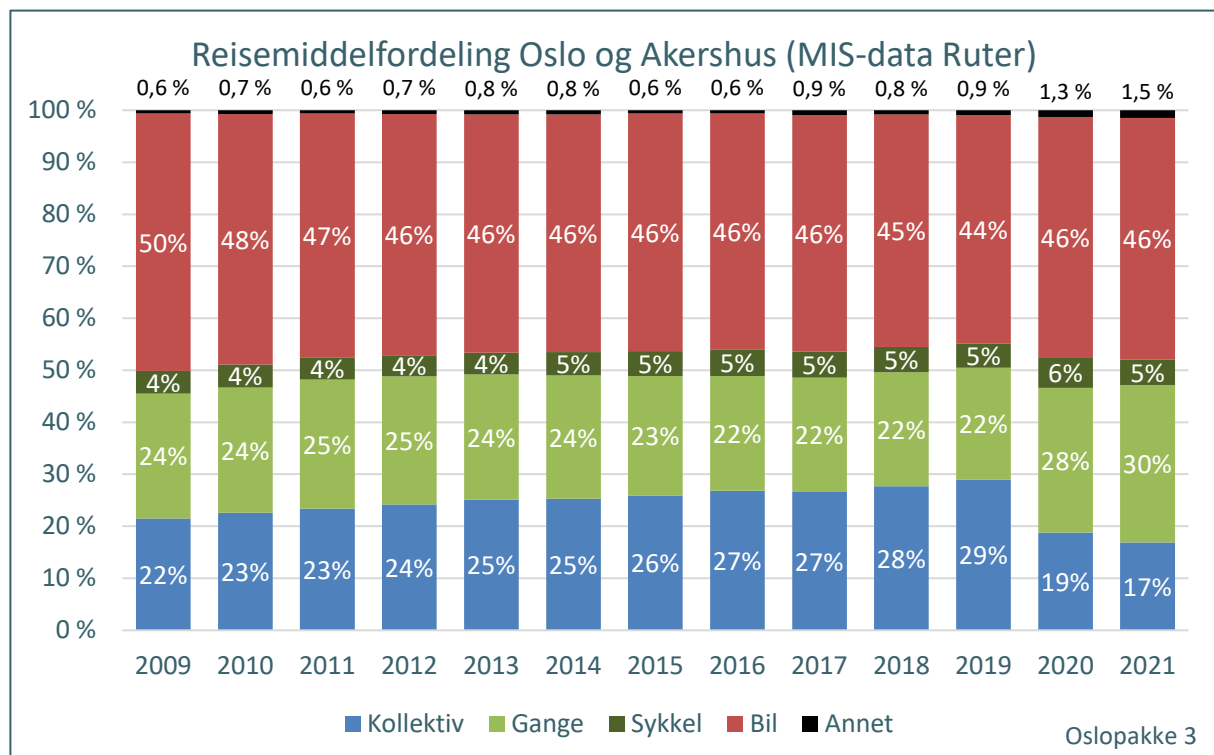
Alle dager basert på RVU

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

Hverdager basert på MIS-data fra Ruter

MIS-data fra Ruter kartlegger kun hverdager og det er personer mellom 15 og 89 år som intervjues. Reisemiddel er bil gjelder både sjåfør og passasjer. Etter kommunesammenslåingene er hele nye Asker og Aurskog-Høland med i grunnlaget.

Koronapandemien har ført til endrede reisevaner og det vises tydelig i reisemiddelfordelingen for 2020 og 2021. Kollektivandelen har gått markant ned, mens gange har hatt stor vekst. Den totale mobiliteten i samfunnet har også gått betydelig ned, slik at en økt andel i fordelingen ikke nødvendigvis betyr økning i antall reiser.



Figur 7: Reisemiddelfordeling i Oslo og Akershus fra 2009, kilde MIS-data Ruter.

3.2.3 Sikkert og universelt utformet transportsystem

Tabell 8: Måloppnåelse for sikkert og universelt utformet transportsystem i 2021, kilde SSB for veitrafikken, Jernbanedirektoratet for jernbanen og Ruter for egne traséer for trikk og T-bane.

Mål / indikator		2020	2021	Endring 2020 – 2021
Trafikksikkerhet alle transportformer	Antall hardt skadde	140	97	-31 %
	Antall drepte	14	14	-

Tallene for 2020 er oppdatert til offisielle tall og ikke foreløpige tall som ble rapportert i forrige handlingsprogram. Antall hardt skadde er blitt justert fra 111 til 140. Tallene for 2021 er foreløpige og er tatt ut 21. mars 2022. Basert på endringen i tallene for 2020 er det foreløpig betydelig usikkerhet i tallene for 2021. Det må forutsettes at tallene blir endret når offisielle tall for 2021 foreligger.

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

3.2.4 Attraktivt kollektivtilbud

Tabell 9: Måloppnåelse for attraktivt kollektivtilbud i 2021.

Mål / indikator		2020	2021	Endring 2020 – 2021
Punktlighet i rush	T-bane	83 %	82 %	-1,3 %-poeng
	Bybuss (utvalgte)	54 %	54 %	+0,2 %-poeng
	Trikk	65 %	65 %	+0,3 %-poeng
	Tog	89 %	85 %	-4,1 %-poeng
Innbyggernes tilfredshet med kollektivtilbudet		77 %	75 %	-1,2 %-poeng
Brukertilfredshet med kollektivtilbudet		Ikke målt i 2020 og 2021 pga. korona		

Punktlighet

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

Punktligheten hos Ruter i 2021 er på om lag samme nivå som i 2020. Punktligheten er noe bedre enn tidligere år som følge av koronapandemien med mindre biltrafikk og færre kollektivpassasjerer, som bidrar til redusert oppholdstid på holdeplasser og stasjoner.

Punktligheten hos jernbanen i 2021 var noe dårligere i 3. tertial sammenlignet med 1. og 2. tertial og 2020 ifølge Bane NOR. Dårligere punktlighet i 3. tertial skyldes blant annet at det ble satt inn flere innsatstog på Østfoldbanen og flere reisende i rushtiden. Den samlede punktligheten for persontog i 2020 var rekordhøy.

Tilfredshet

Innbyggernes tilfredshet med kollektivtilbudet i regionen er redusert med 1 %-poeng fra 2020 til 2021. Dette er fortsatt på et høyere nivå enn før koronapandemien. Bruker-tilfredshet som måles ombord, er ikke registrert i 2021 på grunn av koronapandemien.

3.2.5 Bidra til bedre miljø og by- og tettstedskvalitet

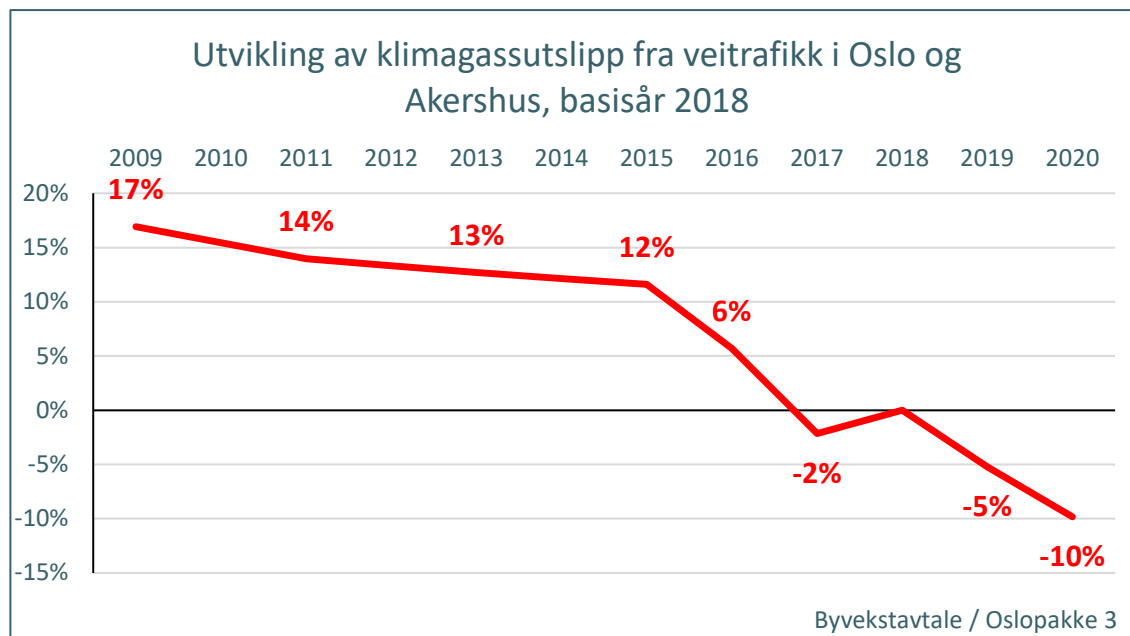
Klimagassutslipp fra veitrafikk

Tabell 10: Klimagasser fra veitrafikk Oslo og Akershus 2009-2019 (1 000 tonn CO₂-ekvivalenter). Kilde: Miljødirektoratet, fra 31. januar 2021.

	2009	2011	2013	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Endring 2019-2020
Akershus	1171	1139	1125	1116	1058	980	1006	951	905	-4,8 %
Oslo	734	718	711	703	665	615	624	594	565	-4,9 %
Totalt	1905	1857	1836	1818	1722	1594	1629	1544	1469	-4,9 %

Nye tall for klimagassutslipp gjengis sammen med historiske data i tabell 10. Det bemerkes at siste tall gjelder for 2020 (ikke 2021). Miljødirektoratet har i sin statistikk beregnet klimagassutslipp for dagens kommuneinndeling. For Akershus gjelder tallene sum av alle Akershus kommuner inkludert Rømskog i Aurskog-Høland samt Røyken og Hurum kommuner i Asker.

Personbiler har noe større reduksjon av klimagassutslipp enn busser, varebiler og tunge kjøretøy fra 2019 til 2020.



Figur 8: Utvikling i klimagassutslipp fra veitrafikken i Oslo og Akershus sammenlignet mot 2018.

Færre kjørte kilometer og en stadig økende andel elbiler og ladbare hybrider er hovedforklaring på nedgangen fra 2019 til 2020.

Lokal luftforurensning – NO₂ og PM₁₀

Tabell 11: Årsmiddel ($\mu\text{g}/\text{m}^3$) for NO₂ (år). Grenseverdi i forurensningsforskriften er 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Nasjonalt mål ble endret fra 40 til 30 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ oktober 2020.

	2020	2021	Endring 2020-2021
Smestad	23	24	4,3 %
Manglerud	24	30	25,0 %
Kirkeveien	16	16	-
Bygdøy allé	23	25	8,7 %
Hjortnes	24	27	12,5 %
Alna senter	30 ¹	32	6,7 %

1. Feil i HP 2021-2025, korrigert fra 21 til 30 $\mu\text{g}/\text{m}^3$

Tabell 12: Årsmiddel ($\mu\text{g}/\text{m}^3$) for PM₁₀ (år). Grenseverdi i forurensningsforskriften ble endret 1. januar 2022 fra 25 til 20 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Nasjonalt mål er 20 $\mu\text{g}/\text{m}^3$.

	2020	2021	Endring 2020-2021
Smestad	15	18	20,0 %
Manglerud	20	21	5,0 %
Kirkeveien	12	13	8,3 %
Bygdøy allé	15	18	20,0 %
Hjortnes	20	24	20,0 %
Alna senter	21	21	-

I perioden 2015-2020 har årsmiddel for NO₂ vist en jevn, nedadgående trend ved alle de seks aktuelle målestasjonene. Det positive trenden snudde derimot i 2021, da viste alle målestasjonene enten samme nivå i årsmiddel for NO₂ eller en svak økning i nivåene i forhold til 2020, med unntak av stasjonen ved Kirkeveien. Grenseverdi i forurensningsforskriften er 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, mens nasjonalt mål for NO₂ ble i oktober 2020 endret fra 40 til 30 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Nasjonale mål er helsebaserte og angir et langsiktig, nasjonalt ambisjonsnivå for lokal luftkvalitet, og er fastsatt av regjeringen. Høyest målte konsentrasjon for NO₂ i 2021 var ved E6 Alna senter med 32 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Dette er innenfor grenseverdien, men overskrider det nye nasjonale målet. På tross av en svak økning i årsmiddel for NO₂ fra 2020 til 2021, ble det ikke observert noen overskridelser av grenseverdien i 2021, og de målte nivåene er lavere enn i 2019.

Årsmiddel av PM₁₀ økte fra 2020 til 2021 ved samtlige målestasjoner, med unntak av stasjonen E6 Alna senter. Grenseverdien i forurensningsforskriften (årsmiddel) for PM₁₀ var 25 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ i 2020 og 2021, og det nasjonale målet er 20 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Årsmiddel av PM₁₀ var høyest ved på målestasjonene E6 Alna senter, Manglerud og Hjortnes i 2021, men innenfor grenseverdien jf. forurensningsforskriften §7-6. Årsmiddel av PM₁₀ ved disse tre målestasjonene lå over det nasjonale målet på 20 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, og over den nye grenseverdien (årsmiddel) på 20 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, som trådte i kraft fra 1. januar 2022. Veitrafikk er den viktigste kilden til PM₁₀, og stammer hovedsakelig fra dekk- og asfaltslitasje samt eksos. En liten fraksjon stammer fra vedfyring. Ettersom PM₁₀ ikke utelukkende stammer fra eksos, og dessuten avhenger av meteorologiske forhold, er det ikke forventet at dette vil forsvinne av

seg selv ved elektrifisering av bilparken, slik tilfellet er for NO₂. Med utgangspunkt i de innstrammede grenseverdiene er det iverksatt tiltak langs noen av de mest forurensede strekningene i Oslo. Disse tiltakene er forventet å redusere fremtidige nivåer av PM₁₀ i luften i kommende år.

Målestasjonene for lokal luftforurensing hadde samme plassering i 2021, som i 2020.

Støy

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

Mål / indikator	2020	2021	Endring 2020 – 2021
Antall personer utsatt for innendørs støy > 38 dB fra riksvei	4165	4165	-

Veitrafikkstøy er den største støykilden utendørs, og årsak til nesten 80 % av den totale støyplagen hos befolkningen. Både jevn støy fra høytrafikkerte veier og støytopper ved forbipassering kan være årsak til støyplage, og støy fra veitrafikk kan påvirke både helse og trivsel. Det er ikke gjennomført støyreducerende tiltak i noen boliger i byvekstområdet i 2021. Det vil gjennomføres støykartlegging i 2022 for å kartlegge boliger som er utsatt for støy, basert på regelverket i Forurensningsforskriften.

3.2.6 Arealbruk

Det er to indikatorer for arealbruk i Byvekstavtalen:

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

Oslo kommune skal i utgangspunktet beregne disse for hele avtaleområdet for å sikre konsistens i beregningene. Oslo kommune har foreløpig ikke levert data. Data vil trolig foreligge høsten 2022.

3.2.7 Parkering

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

Indikator skal rapporteres hvert 2. år med basisår 2018.

Tabell 14: Andel med gratis parkering hos arbeidsgiver for personer med førerkort og tilgang til bil.

	2018	2019
Oslo og Akershus	62 %	61 %

Statens vegvesen har foreløpig ikke levert tall for gratis parkeringsplass hos arbeidsgiver basert på data fra RVU etter 2019. Det er uvisst når dette foreligger.

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

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

Tabell 15: Parkeringsnorm 2017, antall p-plasser for bil pr 100 m² utbygging

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

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

Tabell 16: Rapport endring i parkeringsnorm, antall p-plasser for bil pr 100 m² utbygging

	Område/knutepunkt	Handel	Kontor
Oslo	Indre by inkl. Skøyen knutepunkt	Ingen endring ¹	
	Tett by inkl. knutepunkt i åpen by		
	Åpen by		
Akershus	Asker sentrum	Ingen endring ¹	
	Sandvika	Ingen endring ¹	
	Ski (kommuneplan 2019-2030)	ingen endring ¹	0 - 0,25 ²
	Ås (Områdereguleringsplan Ås sentralområde)	0 - 0,80 ²	0 - 0,80 ²
	Lillestrøm (Kommuneplan 2019-2030)	ingen endring ¹	0 - 0,25 ²
	Jessheim	Ingen endring ¹	0,67 - 1,33 ³

1. Ingen endring i parkeringsnorm siden 2017
2. Endring i parkeringsnorm 2018 – 2019
3. Endring i parkeringsnorm 2020 – 2021

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

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

Oslo kommune har foreløpig ikke levert tall for utviklingen i parkeringsplasser. Data vil trolig foreligge høsten 2022.

Viken har levert data for utvikling i avgiftsbelagte parkeringsplasser, men Viken benytter parkeringsregisteret til Statens vegvesen som ikke har data som gjelder tidsbegrensning.

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

Avgiftsbelagte

For Viken er det benyttet data fra parkeringsregisteret til Statens vegvesen.

Tabell 17: Andel av de offentlig tilgjengelige parkeringsplassene som er avgiftsbelagte for utvalgte knutepunkt.

Knutepunktsone		2017	2021	Endring 2017 - 2021
Viken	Asker	98 %	98 %	-
	Sandvika	100 %	100 %	-
	Ski	95 %	95 %	-
	Ås	57 %	70 %	13 %
	Lillestrøm	94 %	84 %	-10 %
	Jessheim	81 %	85 %	4 %

Grunnen til at andelen avgiftsbelagte p-plasser i Lillestrøm sentrum er redusert er at flere sentrale tomter som tidligere var brukt til privat, avgiftsbelagt parkering er nå bebygget, og disse p-plassene eksisterer derfor ikke lenger.

4 Forutsetninger for handlingsprogram 2023–2026

4.1 Økonomiske rammer

Tabell 18 viser økonomiske rammer for handlingsprogramperioden 2023–2026.

Tabell 18: Inntekter i Oslopakke 3 og Byvekstavtalen i perioden 2023–2026, mill. 2023-kr.

Inntekter	2023	2024	2025	2026	Sum 2023-26
Oslopakke 3					
Bompenger ¹	3 700	3 990	3 990	3 840	15 520
Vognselskapet bidrag til nytt signalsystem (CBTC)	129	207	147	316	799
Grunneierbidrag	91	181	2	197	471
Kommunale midler Oslo	325	354	335	335	1 350
Fylkeskommunale midler Viken	155	155	155	155	620
Byvekstavtale					
50/50-Fornebubanen	1 476	1 960	2 295	739	6 470
Kollektiv-, gang- og sykkeltiltak ² .	390	652	652	652	2 345
Stasjon- og knutepunktstiltak jernbanen	54	91	72	98	314
Belønningsmidler	362	362	362	362	1 448
Tilleggsavtale - tilskudd til redusert bompengebelastning og bedre kollektivtilbud	610	610	610	610	2 440
Tilleggsavtale - tilskudd til reduserte kollektivtakster	54	54	54	54	217
Sum Inntekter	7 346	8 616	8 675	7 358	31 995
Jernbane (eks. stasjon og knutepunktstiltak) ³	4 727	4 165	4 356	5 556	18 805
Sum Inntekter inkl. jernbane	12 073	12 781	13 031	12 914	50 799

1. Netto bompengeproveny, etter nedbetaling av gjeld og driftskostnader.

2. Beløp i 2023: innspill til kollektiv-, gang- og sykkeltiltak. 2024-2026: gjennomsnittlig restbeløp pr år i henhold til Byvekstavtale 2019-2029

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

Som tabell 18 viser, er samlede inntekter om lag 32 mrd. kr i handlingsprogramperioden, inkl. forslag til stasjons- og knutepunktstiltak for jernbanen, men eksklusive jernbaneinvesteringene for øvrig. For perioden 2023–2026 utgjør bompengene 49 % av inntektene eksklusive jernbaneinvesteringer.

4.2 Byvekstavtale

Bevilgninger under Byvekstavtalen omfatter statlige tilskudd og bidrag.

4.2.1 Fornebubanen 50/50 prosjekt

Det foreslås et statlig bidrag i 2023 på 1 476 mill. kr til Fornebubanen. Staten bidrar ikke til å dekke evt. kostnadsøkninger utover det fastsatte statlige bidraget.

4.2.2 Kollektiv-, gang- og sykkelveiltak

Det settes av 390 mill. kr i statlige midler til tiltak for kollektiv, gange og sykkel for 2023. For 2024-2026 er det forutsatt gjennomsnittlig restbeløp pr år i henhold til Byvekstavtalen. Rammen i Byvekstavtalen skal justeres for kroneverdi. Siste år i avtalen er 2029.

4.2.3 Belønningsmidler

Belønningsmidler er satt til 362 mill. kr i 2023. Midlene skal justeres for kroneverdi. Midlene fordeles mellom tiltak i Oslo, Viken og kommunene Bærum, Lillestrøm og Nordre Follo etter nærmere avtale mellom partene.

4.2.4 Stasjons- og knutepunktutvikling jernbanen

Staten har i Byvekstavtalen fastsatt et bidrag på 340 mill. 2022-kr i perioden 2022-2029, som er kronejustert til 350 mill. 2023-kr. Det foreslås å bevilge 54 mill. kr i 2023.

4.2.5 Tilskudd til redusert bompengebelastningen og bedre kollektivtilbud

Staten har i Tilleggsavtalen fastsatt et bidrag på 5,495 mrd. kr i perioden 2021-2029, totalt 610 mill. kr per år. Midlene benyttes til Fornebubanen i 2023. Staten har frafalt kravet om at halvparten av midlene skal benyttes til å redusere bompengebelastningen.

4.2.6 Tilskudd til reduserte kollektivtakster

Staten har i Tilleggsavtalen fastsatt et bidrag på 489 mill. kr i perioden 2021-2029. Bidraget er 54 mill. kr i 2023.

4.3 Oslopakke 3

4.3.1 Bompengeprognoser og betjening av lån

Bompengeprognosen er beregnet ut fra en forutsetning om at 2023 blir et normalår med hensyn til koronapandemien.

Netto bompengebidrag er fratrukket Fjellinjens forventede driftskostnader og investeringer, samt nedbetaling av gjeld og rentekostnader, som utgjør om lag 570 mill. kr i 2023. Netto bompengebidrag forventes å utgjøre 3 700 mill. kr i 2023 og 3 990 mill. kr i 2024 basert på takstene i Tilleggsavtalen til Oslopakke 3 fra 29. april 2022. Bompengebidraget forventes å synke til 3 840 mill. kr i 2026, hovedsakelig på grunn av økningen i andel elbiler. Det er lagt til

grunn passeringsandel lette elbiler (inkl. lette elektriske varebiler) på 41,4 % over året i 2023 økende til om lag 56 % i 2026 av sum lette kjøretøy. Det understrekes at prognosen for kjøretøyfordeling har betydelig usikkerhet.

I 2023 og 2024 er det forutsatt nedbetaling på lån med 200 mill. kr begge årene. Forslaget til prioriteringer innebærer at det er behov for å øke gjeldsbelastningen mot slutten av handlingsprogramperioden for å sikre rasjonell fremdrift på store prosjekter og samtidig ha et nivå som gir grunnlag for å videreutvikle eksisterende infrastruktur og kollektivtilbud. Handlingsprogrammet legger til grunn et netto låneopptak på 650 mill. kr i 2025 og 1 750 mill. kr i 2026.

Fjellinjen hadde ved utgangen av 2021 samlet lån på 3 700 mill. kr. I henhold til Revidert avtale Oslopakke 3 2017–2036 vil Fjellinjen være gjeldfri ved utgangen av 2036.

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

Det legges til grunn at Fjellinjen vil nedbetale om lag 400 mill. kr av utestående gjeld i 2022. Ved utgangen av handlingsprogramperioden er forventet netto lånesaldo om lag 5,3 mrd. kr. Dette er godt innenfor lånerammen fastsatt av Stortinget.

Tabell 19 viser anslag for forventet utvikling i lånesaldo der en tar hensyn til løpende nedbetaling av lån og nye låneopptak i 2023-2025.

Tabell 19: Prognose for utvikling i netto lånesaldo i Oslopakke 3. Alle tall i mill. 2023-kr.

Gjeldsutvikling	2023	2024	2025	2026	Totalt
Inngående balanse	3 300				3 300
Nye lån ¹			700	1 800	2 500
Nedbetaling lån	-200	-200	-50	-50	-500
Netto lånesaldo pr 31.12	3 100	2 900	3 550	5 300	5 300

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

Det forventes at bompengebidraget fra Fjellinjen i 2023 vil bli om lag 3 700 mill. kr. Det er trukket ut om lag 570 mill. kr fordelt på renter (135 mill. kr), avdrag på lån (200 mill. kr) som tidligere er tatt opp av Fjellinjen og administrasjonskostnader og investeringer (238 mill. kr). Det foreslås å bevilge totalt 3 549 mill. kr av bompenger til prosjektene. Et eventuelt overskudd benyttes til dekning av tidligere års mindreforbruk og/eller nedbetaling av gjeld.

4.3.2 Midler fra vognanskaffelsesfondet

I sak om kostnadsramme for nytt signalsystem (CBTC) for T-banen vedtok bystyret i september 2019 at midler fra Vognanskaffelsesfondet skulle brukes til å delfinansiere signalsystemet (den delen av investeringen som er knyttet til oppgradering av vognene). Beløpet ble beregnet til å utgjøre 923 mill. kr. Sporveien har utarbeidet en fordeling som tilsier at dette vil bli disponibelt i perioden 2021-2026. I 2023 er det forventet at midler fra fondet skal dekke 129 mill. kr av behovet til nytt signalsystem (CBTC) for T-banen.

Tidligere har midlene fra dette fondet blitt brukt til å dekke vognleie. Sporveien forventer at det også i årene fremover vil bli behov for å bruke midler til vognleie. Foreløpig er derfor bompenger til drift av kollektivtrafikken økt med om lag 80 mill. kr pr år fra 2026 og utover for å kompensere for bortfallet av vognanskaffelsesfondet.

4.3.3 Grunneierbidrag

I Revidert avtale (RA2016) er det lagt til grunn delfinansiering av store prosjekter gjennom grunneierbidrag.

Dersom utbygging av infrastrukturtiltakene i Oslopakke 3 gir en endret anvendelsesmulighet eller økt arealverdi, legges det i Revidert avtale (RA2016) til grunn at grunneierne skal bidra til finansiering av tiltaket gjennom innbetaling av grunneierbidrag. Hensikten er å bidra til at flere viktige infrastrukturprosjekter i regionen kan gjennomføres. Avtale om grunneierbidrag til et gitt infrastrukturprosjekt må inngås før vedtak om prosjektets kostnadsramme fattes. Dette gjelder blant annet for Forneubanen, E18 Vestkorridoren, E18 Filipstad, E6 lodd Furuset, E6 Oslo øst, Ny T-banetunnel gjennom Oslo sentrum, Majorstuen T-baneknutepunkt og Bane/kollektivløsning Nedre Romerike.

I handlingsprogrammet er det forutsatt grunneierbidrag fra bolig-/næringsutbyggingen på Fornebu på om lag 471 mill. kr i perioden 2023-2026, hvorav 91 mill. kr i 2023.

4.3.4 Kommunale midler Oslo og Viken

For fylkeskommunale midler fra Viken er rammene i vedtatt økonomiplan (ØP) 2022–2025 lagt til grunn. Rammen for 2026 er forutsatt lik som for 2025. Beløpene inkluderer beregnet momskompensasjon fra staten som fylkeskommunen får tilbakebetalt for investeringer i fylkesveinettet.

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

Endelig tilskudd fastsettes av bystyret i Oslo og fylkestinget i Viken gjennom den lokale budsjettbehandlingen.

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

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

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

4.4 Indekser

I handlingsprogrammet er det benyttet følgende indekser:

- På inntektssiden er det benyttet økning i konsumprisindeksen (prognoser fra SSB - konjunkturtendensene, oppdatert mars 2022) for grunneierbidrag fra Fornebu:
 - Fra 2021 til 2022: 3,3 %
 - Fra 2022 til 2023: 1,8 %
- På inntektssiden er det benyttet Finansdepartementets indeks for Kap. 1332 post 63 og 66 i statsbudsjettet for statlige bidrag eks. Byvekst kollektiv-, gange- og sykkeltiltak og jernbanen:
 - Fra 2021 til 2022: 2,6 %
 - Fra 2022 til 2023: 2,6 % (bruker samme indeks som for 2021-2022 i påvente av oppdatert indeks)
- På inntektssiden er det benyttet Finansdepartementets indeks for Kap. 1320 post 30 for Byvekst kollektiv-, gange- og sykkeltiltak.
 - Fra 2021 til 2022: 2,4 %
 - Fra 2022 til 2023: 2,4 % (bruker samme indeks som for 2021-2022 i påvente av oppdatert indeks)
- På inntektssiden er det benyttet Finansdepartementets indeks for post 73 i statsbudsjettet for stasjons- og knutepunktutvikling langs jernbanen:
 - Fra 2021 til 2022: 2,6 %
 - Fra 2022 til 2023: 3,0 %
- På kostnadssiden er det benyttet Finansdepartementets forventede budsjettindeks for veianlegg (Kap.1320 post 30) oppdatert mars 2022. Unntaket er kostnadene til Fornebubanen der Finansdepartementets indeks for Kap. 1332 post 63 og 66 i statsbudsjettet for statlige bidrag benyttes (2,6 % - se punktet under inntektssiden)
 - Fra 2021 til 2022: 2,4 %
 - Fra 2022 til 2023: 2,4 % (bruker samme indeks som for 2020-2021 i påvente av oppdatert indeks)

Indeksene fra 2022 til 2023 er foreløpige. Det tas forbehold om at indeksene kan bli endret.

5 Prioriteringer i handlingsprogram 2023–2026

5.1 Hovedprioriteringer og felles forutsetninger

Forslag til handlingsprogram 2023–2026 er basert på prinsipper for porteføljestyring omtalt i kapittel 1.2. Vurderingene som ligger til grunn for prioriteringene gjennomgås i kapittel 5.2. Grunnlaget for vurderingene er blant annet oppdatert status på tiltak og inntekter i Byvekstavtalen av 27. november 2020 med Tilleggsavtalen av 1. september 2021, ny Tilleggsavtale til Oslopakke 3 fremforhandlet pr. 29. april 2022 (RA 2022) og Meld. St. 20 (2020–2021) Nasjonal transportplan 2022–2033.

Tabell 20: Forslag til handlingsprogram 2023–2026, mill. 2023-kr.

	2023			2024			2025			2026			Sum 2023-2026				
	Stat	Bom	Lokalt	Stat	Bom	Lokalt	Stat	Bom	Lokalt	Stat	Bom	Lokalt	Stat	Bom	Lokalt	Totalt	
Oslopakke 3																	
Inntekter																	
Bompenger ¹		3 700			3 990			3 990			3 840			15 520		15 520	
Vognselskapet bidrag til nytt signalsystem (CBTC)			129			207			147			316			799	799	
Grunneierbidrag			91			181			2			197			471	471	
Kommunale midler Oslo			325			354			335			335			1 350	1 350	
Fylkeskommunale midler Viken			155			155			155			155			620	620	
Byvekstavtale																	
Byvekst 50/50-Fornubanen	1 476			1 960			2 295			739			6 470			6 470	
Byvekst - kollektiv-, gang- og sykkeltiltak ²	390			652			652			652			2 345			2 345	
Byvekst - belønningsmidler	362			362			362			362			1 448			1 448	
Byvekst - stasjon- og knutepunkttiltak jernbanen	54			91			72			98			314			314	
Tilleggsavtale - tilskudd til redusert bompengebelastning og bedre kollektivtilbud			610			610			610			610			2 440	2 440	
Tilleggsavtale - tilskudd til reduserte kollektivtakster			54			54			54			54			217	217	
Sum inntekter	2 946	3 700	700	3 729	3 990	897	4 045	3 990	639	2 515	3 840	1 003	13 235	15 520	3 240	31 995	
Riksvei																	
E18 Vestkorridoren			34												34	34	
Byvekstavtale - kollektiv-, gange- og sykkeltiltak		390			652			652			652				2 345	2 345	
Sum riksvei	390	34		652			652			652			2 345	34		2 379	
Lokale tiltak																	
Viken		150	155		150	155		150	155		150	155		600	620	1 220	
Oslo		109	325		224	354		150	335		150	335		633	1 350	1 983	
Sum lokale veitiltak og programområder		259	480		374	509		300	490		300	490		1 233	1 970	3 203	
Store kollektivtiltak																	
Ramme T-bane og trikk		1 237			998			1 067			1 262			4 564		4 564	
Fornubanen	1 476	775	91	1 960	1 169	181	2 295	1 683	2	739	2 646	197	6 470	6 273	471	13 213	
Fornubanen - tilleggsavtale		610			610			610			610			2 440		2 440	
Nytt signalsystem (CBTC) for T-banen			326	129		634	207		648	147		445	316		2 053	799	2 852
Ny T-banetunnel Oslo sentrum ³																	
Majorstuen T-baneknutepunkt ⁴															20	20	
T-baneforlengelse til Lørenskog					10			10							20	20	
Høystandard kollektivtrase Oslo grense-Kjeller			20		40			70			100				230	230	
Sum store kollektivtiltak	2 086	2 358	220	2 570	2 851	388	2 905	3 478	149	1 349	4 453	513	8 910	13 140	1 270	23 320	
Drift kollektivtrafikk																	
Viken		22	503		22	488		22	429		22	427		87	1 845	1 932	
Oslo		33	395		33	380		33	481		33	542		130	1 799	1 930	
Sum drift kollektivtrafikk	54	898		54	868		54	910		54	968		217	3 644		3 862	
Belønningsmidler																	
Viken		145			145			145			145			579		579	
Oslo		217			217			217			217			869		869	
Sum belønningsmidler	362			362			362			362			1 448			1 448	
Stasjon- og knutepunkttiltak jernbanen		54			91			72			98			314		314	
Sum kostnader prosjekter/tiltak	2 946	3 549	700	3 729	4 093	897	4 045	4 688	639	2 515	5 721	1 003	13 235	18 051	3 240	34 525	

1. Netto bompengeproveny, etter nedbetaling av gjeld og driftskostnader.
2. Beløp i 2023: innspill til kollektiv- gang- og sykkeltiltak. 2024-2026: gjennomsnittlig restbeløp pr år i henhold til Byvekstavtale 2019-2029
3. Det er ikke satt av nye planleggingsmidler til ny T-banetunnel Oslo sentrum i årene 2023 - 2026. For planlegging i 2023 forutsettes det at Ruter benytter tidligere bevilgede midler.
4. Eventuelt behov for planleggingsmidler til Majorstuen T-baneknutepunkt vil bli dekket av belønningsmidler eller omdisponering av tidligere bevilgede bompenger.

Bompengetilgangene er høyere enn beregnede bompenginntekter i årene 2023-2026. Samlet er bompenginntektene for handlingsprogramperioden i størrelsesorden 2,5 mrd. kr

lavere enn foreslåtte bevilgninger. Denne underbalansen vil bli håndtert i fremtidige rullinger av handlingsprogrammet, med utgangspunkt i føringene i Tilleggsavtalen for Oslopakke 3 fra 29. april 2022 og tilgjengelige økonomiske rammer inkludert eventuelt låneopptak. Det forventes at Oslopakke 3-avtalen reforhandles i løpet av 2024.

Det er forutsatt at Byvekstavtalen med Tilleggsavtalen gir statlige bidrag på om lag 13,2 mrd. kr i årene 2023-2026. Disse midlene er fordelt med om lag 8,9 mrd. kr til Fornebubanen, om lag 2,3 mrd. kr til kollektiv-, gang- og sykkeltiltak, om lag 0,2 mrd. kr til reduserte kollektivtakster, om lag 1,4 mrd. kr i belønningsmidler og 0,3 mrd. kr til stasjons- og knutepunkts-tiltak jernbanen.

Det er forutsatt at lokale midler fra Oslo og Viken og grunneierbidrag bidrar med om lag 3,2 mrd. kr i årene 2023-2026. Endelig beløp for 2023 fra Oslo og Viken fastsettes gjennom disse parters budsjettbehandling. Midlene er fordelt på om lag 2,0 mrd. kr til lokale tiltak, om lag 0,5 mrd. kr til Fornebubanen og om lag 0,8 mrd. kr til Nytt signalsystem (CBTC) for T-banen.

Det er lagt vekt på finansiering av Fornebubanen (P50) etter kvalitetssikring av kostnadene våren 2022 og Nytt signalsystem (CBTC) for T-banen i planperioden og frem til planlagt ferdigstilling i 2029.

Av kollektivprosjekter for øvrig prioriteres fullføring av innkjøp av nye trikker, samt midler til oppgradering og vedlikehold av T-banenettet. Det bevilges videre noe midler til planlegging av Høystandard kollektivtrasé Oslo grense – Kjeller og T-baneforlengelse til Lørenskog. Det bevilges ikke midler til planlegging av Ny T-banetunnel Oslo sentrum, eventuell planlegging ny T-banetunnel kan skje ved bruk av tidligere bevilgede midler. Som følge av situasjonen med Fornebubanen må behovet for planleggingsmidler til Majorstuen kollektivknutepunkt i økonomiplanperioden vurderes på nytt. Eventuelt behov for planleggingsmidler vil bli dekket av belønningsmidler eller omdisponering av tidligere bevilgede bompenger.

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

Bompenger bevilges til E18 Vestkorridoren i tråd med Oslopakke 3-avtalen fra 2016 og Prp. 38 S (2019-2020).

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

I handlingsprogramperioden er det tung satsing på jernbanen som del av grunnstammen for kollektivtrafikktilbudet i Oslo og Viken. Det pågår omfattende anleggsvirksomhet på Follo-banen som etter planen skal åpnes for trafikk i desember 2022. Det arbeides med å forbedre togtilbudet lokalt på en rekke av strekningene i østlandsområdet. Videre er det satt av midler til fornyelse av innerstrekningene i Oslopakke 3-området, samt tiltak for stasjonsoppgradering, knutepunktutvikling og signalanlegg (ERTMS). En del av stasjonsoppgraderingene skal legge til rette for nye lokaltogsett som skal tas i bruk fra 2025/2026, først på Østfoldbanen. Gjennom programmet for stasjons- og knutepunktutvikling i byvekstsamarbeidet, er det satt av midler til oppgradering for universell utforming på stasjonene Haugenstua, Ås, Hauketo og Jessheim i planperioden.

5.2 Prioriteringene er basert på prinsipper for porteføljestyring

Som omtalt i kapittel 1.2 og 5, er forslag til handlingsprogram basert på prinsipper for porteføljestyring. I dette kapittelet gjennomgås vurderingene som er lagt til grunn for prioriteringene. Vurderingene er basert på oppdatert status for store prosjekter, programområder og øvrige rammer for investeringer og drift, samt prognoser for bompenginntekter basert på Tilleggsavtalen til Oslopakke 3 fra 29. april 2022 og erfaringer fra tidligere år.

5.2.1 Disponible midler og bindinger

Prioriteringer gjøres innenfor disponible midler og innenfor lånerammen fastsatt av Stortinget i forbindelse med behandlingen av Nasjonal transportplan (NTP 2018-2029). Disponible midler fremgår av tabell 18.

Det er ulikt omfang av bundne midler innenfor rammer til vei- og kollektivtrafikktiltak. Innenfor drift til kollektivtrafikk er det en stor andel bundne midler. Det er blant annet inngått langsiktige avtaler om økt busstilbud, finansiering av baser og vognleie for nye T-banevogner. Innenfor ramme T-bane og trikk, programområder og lokale veiltak, er det først og fremst fullføring av igangsatte tiltak som gir bindinger de neste årene. Det foreslås satt av midler til utbygging av Fornebubanen. Bidrag til E18 Vestkorridoren er også et bundet prosjekt.

5.2.2 Måloppnåelse

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

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

Sammensetning av prosjektporteføljen gir generelt god måloppnåelse. For eksempel gir programområder og lokale vei- og kollektivtrafikktiltak gjennomgående god måloppnåelse. Oppgradering av kollektivnettet er helt sentralt tiltak for å nå målet om nullvekst i personbiltrafikken. Kapittel 6 viser vurdering av måloppnåelse for gjeldende handlingsprogramperiode.

For å nå målet om at klimagassutslipp, kø, luftforurensing og støy skal reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange, er det behov for samordnet areal- og transportplanlegging. Oppfølging av Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus, prioriteringene i handlingsprogram 2023–2026 og bompengesystemet er ventet å bidra til god måloppnåelse.

5.2.3 Samfunnsøkonomi

COWI har tidligere gjennomført en samfunnsøkonomisk analyse av tiltak i revidert avtale for Oslopakke 3 (2016) som kunne beregnes i en transportmodell. Dette omfattet effekter av både prosjektporteføljen og nytt trafikantbetalingsystem. Gjennomført nytte-/kostnadsanalyse viser at tiltakene i Revidert avtale gir god samfunnsøkonomi. Nettonytte ble beregnet til 60 mrd. 2016-kr og netto nytte pr investert krone ble 1,20. Hoveddelen av

beregnet nytte tilfaller kollektivtrafikanterne, men det er også betydelig nytte i form av reduserte miljø- og ulykkeskostnader.

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

5.2.4 Planstatus

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

Tabell 21: Planstatus for tiltak.

Tiltak	Planstatus
Fornebubanen	Reguleringsplan for strekningen Fornebu-Lysaker stasjon i Bærum og for Lysaker - Majorstuen i Oslo er vedtatt. Forprosjektet ble ferdigstilt 2. halvår 2018. Vedtak om kostnadsramme i Oslo bystyre og Akershus fylkesting ble fattet i september 2019. Det var byggestart i 2. halvår 2020. Staten har fastsatt det statlige bidraget gjennom brev datert 13. august 2020. Ekstern kvalitetssikring fra mars 2022 viser kostnader over vedtatte kostnadsramme. Sak om Fornebubanen skal legges frem for Oslo bystyre og Viken fylkesting i juni 2022
Ny T-banetunnel gjennom Oslo sentrum	Anbefalt prosjekt i KVVU-Oslo-Navet, KS1 av Oslo-Navet er gjennomført. Akershus fylkeskommune har gitt sin tilslutning til anbefalingene i KVVU Oslo-Navet. Oslo bystyre vedtok 15. mai 2019 å legge traséen fra Majorstuen via Bislett, Stortinget, Grünerløkka ved Nybrua og til Tøyen til grunn, med mulighet for forlengelse til Bryn. På bakgrunn av bystyrevedtaket fastsatte Plan- og bygningsetaten planprogrammet for ny T-banetunnel gjennom Oslo sentrum 2. juli 2019
Majorstuen T-baneknutepunkt	Sporveien fikk 21.04.2021 oppdrag om å utarbeide forslag til ny detaljregulering for en stasjonsløsning på ett plan med fire spor i bredden og forprosjekt. . På bakgrunn av situasjonen med Fornebubanen må behovet for tiltak og midler til planlegging vurderes på nytt.
Ramme T-bane og trikk	Hovedsakelig oppgraderingstiltak som normalt ikke krever ny reguleringsplan. Tiltakene kan utløse behov for å justere gjeldende reguleringsplaner.
Nytt signalsystem for T-banen (CBTC)	Oslo bystyre vedtok 4. september 2019 kostnadsrammen for nytt signal- og sikringsanlegg for T-banen. Kontrakt med Siemens Mobility ble signert 8. desember 2021.
T-baneforlengelse til Lørenskog	Forstudie utarbeidet, og trasé for videre planlegging ble fastlagt i februar 2021. Forutsetninger for videre arbeid avklares i dialog mellom Viken, Oslo, Lørenskog og Ruter.

Tiltak	Planstatus
Kollektivtrasé fra Oslo grense til Kjeller	Det er lagt opp til etappevis planlegging i regi av Viken fylkeskommune med ulikt tidsperspektiv.
E18 Lysaker – Ramstadsletta	Kommunedelplan vedtatt i 2014. Reguleringsplan Lysaker – Ramstadsletta med tverrforbindelser ble vedtatt i Bærum 31. mai 2017 og stadfestet av KMD 8. september 2017. Bompengeproposisjon 38 S med enkelte justeringer i prosjektet ble vedtatt av Stortinget i juni 2020. Anleggsstart var 03.11.2020.
E18 Ramstadsletta – Nesbru	Kommunedelplan vedtatt i 2014 i Bærum og i 2016 i Asker med optimalisering på Slependsen våren 2017. Oppstart reguleringsplan høsten 2020. Reguleringsplan forventes vedtatt av Asker og Bærum kommuner våren 2024 .
E18 Nesbru – Drengsrud	Kommunedelplan vedtatt i 2016 i Asker. Oppstart reguleringsplanarbeid planlegges rundt 2023/24.
Kollektiv-, gang- og sykkeltiltak i Byvekstavtalen	Tiltak skal ha vedtatt reguleringsplan for å bli prioritert. Tiltak som planlegges gjennomført på lengre sikt har varierende planstatus.
Lokale veitiltak Oslo og Viken	Består i hovedsak av kollektivtiltak og gang- og sykkelveitiltak med varierende planstatus.
Drift kollektivtrafikk Oslo og Viken	Tiltakene krever normalt ikke reguleringsplan.

5.2.5 Kapasitet på planlegging og gjennomføring

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

Tabell 22: Kapasitet på planlegging og gjennomføring.

Tiltak	Kapasitet på planlegging og gjennomføring
Fornebubanen	God. Egen etat for gjennomføring etablert.
Nytt signalsystem for T-banen (CBTC)	God. Kontrakt med Siemens Mobility ble signert 8. desember 2021 og prosjektorganisasjonen er etablert.
Ny T-banetunnel gjennom Oslo sentrum og nytt Majorstuen T-baneknutepunkt	Middels. Ruter har ansvar for reguleringsplan og konsekvensutredning for ny T-banetunnel, mens Sporveien har fått byggherreansvaret. Forprosjekt og omregulering av Majorstuen T-baneknutepunkt er satt i gang i 2021.
Ramme T-bane og trikk	Middels. Mange tiltak krever ikke formelle planvedtak. Sporveien arbeider med å til enhver tid ha tilstrekkelig kapasitet til å gjennomføre prioriterte tiltak.
T-baneforlengelse til Lørenskog	Behov og kapasitet avklares i den videre dialogen mellom Viken, Oslo, Lørenskog og Ruter.
Kollektivtrase fra Oslo grense til Kjeller:	God, dette er prioritert arbeid i Viken fylkeskommune.
E18 Vestkorridoren	Videre planlegging vil bli gjennomført i regi av Statens vegvesen. Rammer for Lysaker kollektivknutepunkt må avklares som grunnlag for videre planlegging og ressursavsetning.
Kollektiv-, gang- og sykkeltiltak i Byvekstavtalen	Det er et mål å sikre ressurser til planlegging for å gjennomføre de prioriterte tiltak.
Lokale veitiltak Oslo og Viken	Det er et mål å sikre nok kapasitet på planlegging og byggherre for ønsket fremdrift på alle tiltak. Grunnverv er tidkrevende.
Drift kollektivtrafikk Oslo og Viken	Tiltakene krever ikke planvedtak. Ruter og Sporveien har kapasitet til å gjennomføre prioriterte driftstiltak.

5.2.6 Samlet vurdering porteføljestyring Oslopakke 3

Ut fra en samlet vurdering av forhold i gjennomgangen over, samt prinsipper for porteføljestyring, legges med dette frem et forslag til handlingsprogram 2023–2026 hvor bundne tiltak, Nytt signalsystem (CBTC) for T-banen og Fornebubanen (P50) etter kvalitetssikring våren 2022 finansieres for rasjonell gjennomføring. Kollektivsatsingen (drift og vedlikehold samt mindre fremkommelighetstiltak) og tiltak for gange og sykkel videreføres i perioden. Det prioriteres samtidig midler til kollektivtraseen fra Oslo grense - Kjeller og planleggingsmidler til T-baneforlengelse til Lørenskog. I sum gir handlingsprogrammet et godt grunnlag for å nå målene i Byvekstavtalen og Oslopakke 3.

5.3 Riksveitiltak

For 2023 foreslås det 424 mill. kr til posten Riksvei. Det er satt av 390 mill. kr statlige midler til kollektiv-, gang- og sykkeltiltak innenfor Byvekstavtalen og 34 mill. kr i bompenger som bidrag til etappe 1 av E18 Vestkorridoren.

5.3.1 E18 Vestkorridoren

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

- Etappe 1 Lysaker – Ramstadsletta
- Etappe 2 Ramstadsletta – Nesbru
- Etappe 3 Nesbru – Drengsrud

I NTP 2022-2033 er det prioritert midler til etappe 1 i første seksårsperiode, mens etappe 2 og 3 er lagt inn som et mulig prosjekt i andre seksårsperiode.



Figur 9: Etappeinndeling for E18 Vestkorridoren og Lysaker kollektivterminal.

Tabell 23 viser periodisering av avtalt bompenggebidrag fra Viken sin andel i Oslopakke 3 til E18 Vestkorridoren, tilpasset Prp. 38 S (2019-2020) som gir forutsetningene for finansierungsplanen for etappe 1, samt forventet anleggsoppstart for etappe 2. Bidragene er periodisert mellom 2023 og 2036.

Tabell 23: Periodisering av bidrag fra Oslopakke 3 til E18 Vestkorridoren, mill. 2023-kr.

År	Bidrag fra Oslopakke3	Andel av bidrag
2023	34	1,4 %
2024	-	-
2025	-	-
2026	-	-
2027	244	9,9 %
2028	244	9,9 %
2029	244	9,9 %
2030	244	9,9 %
2031	244	9,9 %
2032	244	9,9 %
2033	244	9,9 %
2034	244	9,9 %
2035	244	9,9 %
2036	246	9,9 %
Sum	2 476	100,0 %

E18 Lysaker – Ramstadsletta inkludert Lysaker kollektivterminal

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

Samferdselsdepartementet har gjennom behandling av St. prp. 38 S (2019-2020) fått fullmakt til å gjennomføre prosjektet E18 Lysaker – Ramstadsletta innenfor en kronejustert kostnadsramme på 19,7 mrd. 2023-kr. For Lysaker kollektivterminal er planprogram oversendt Oslo og Bærum kommune for behandling og utlegging til offentlig ettersyn.

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

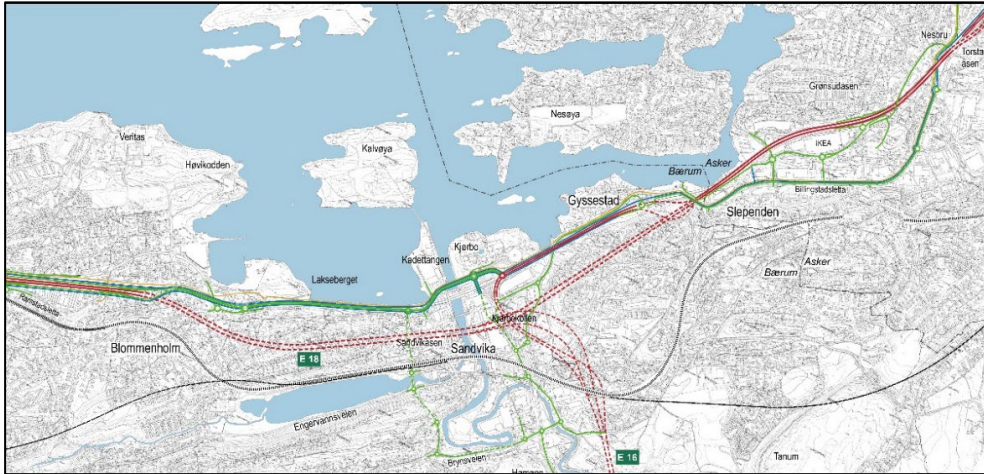


Anleggsstart var 03.11.2020. E18-delen av prosjektet skal etter planen åpnes for trafikk i 2027, og hele prosjektet ventes ferdigstilt i 2028.

Figur 10: På E18 Ramstadsletta skal det bygges ny E18 i dagen som kobler seg på eksisterende E18 omtrent ved Solvikveien. En lokalvei krysser over E18 og sykkelveien er markert med rødt. Illustrasjon: Statens vegvesen.

E18 Ramstadsletta – Nesbru

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



Figur 11: Systemutforming for E18 Ramstadsletta-Slependen-Nesbru fra vedtatte kommunedelplaner

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

Etter planen skal reguleringsplanen oversendes kommunene til høring og offentlig ettersyn høsten 2022 og det tas sikte på reguleringsplanvedtak våren 2024. Prosjektet kan bygges samtidig som etappe 1, men dette avhenger av finansiering. Prosjektet er ikke prioritert i første seksårsperiode i NTP 2022-2033.

Prosjektet har et fastsatt styringsmål på 12,1 mrd. 2023-kr.

E18 Nesbru – Drengsrud

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

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

I NTP 2022-2033 er prosjektet kun omtalt ved at det pågår planlegging og prosjektet er ikke prioritert i første seksårsperiode. Statens vegvesen planlegger anleggsstart på denne etappen i 2029. Utbyggingstidspunkt vil bli vurdert på nytt på et senere tidspunkt, sett i sammenheng med framdriften på naboparsellene. Det legges opp til å starte opp arbeidet med reguleringsplan på denne strekningen i 2023/2024.

Det er foreløpig ikke fastsatt styringsmål for E18 Slependen-Nesbru, men etappen har en ramme fra NTP 2018-2029 som er kronejustert til 16,6 mrd. 2023-kr.

5.3.2 Kollektiv-, gang- og sykkeltiltak i Byvekstavtalen

I Byvekstavtalen som ble inngått 27. november 2020 er det satt av 4,763 mrd. 2019-kr i statlige midler til kollektiv-, gang, og sykkeltiltak i Oslo og Akershus i perioden 2019–2029. Tilleggsavtalen medfører at midler kan benyttes til tiltak hos de lokale partene. Basert på tidligere års bevilgninger er gjenstående ramme fra 2023 beregnet til 4,301 mrd. 2023-kr. Forslag til prioriteringer er basert på blant annet planstatus, kapasitet på planlegging og bygging, samt måloppnåelse.

Vedlegg 5 viser oversikt over prioriterte og andre potensielle prosjekter. For perioden 2024-2026 er tiltak ikke prioritert utenom bundne prosjekt som vist i vedlegg 5. Vedlegg 5 er ikke fullstendig for hele handlingsprogramperioden og vil bli revidert ved rullering av handlingsprogrammet i 2024.

I handlingsprogrammet er det satt av 390 mill. kr til tiltakene i 2023, forutsatt statlig bevilgning. For 2024-2026 er det foreløpig forutsatt gjennomsnittlig restbeløp pr. år i henhold til Byvekstavtalen for den gjenværende perioden 2024-2029.

Tabell 24: Forslag til prioritering medfører følgende behov i 2023 og foreløpige bundne midler i perioden 2024-2029, mill. 2023-kr.

Prosjekteier	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Statens vegvesen	188,0	149,7	56,8	7,8	20,5	20,5	
Viken fylkeskommune	57,9	163,8	117,8	32,8			
Nordre Follo kommune	1,8						
Lillestrøm kommune		23,6					
Oslo kommune	141,9	80,6	160,9	190,6	100,7	5,2	
Sum	389,6	417,7	335,4	231,2	121,1	25,7	-
Årlig "gjennomsnittlig ramme" basert på gjenstående ramme etter bevilgninger til og med 2022 og forslag 2023		651,9	651,9	651,9	651,9	651,9	651,9

5.3.3 Øvrige prosjekter som foreløpig ikke er prioritert

Prosjektene beskrives kun i kortform siden det ikke er bevilget midler i handlingsprogramperioden til disse prosjektene.

E6 Oslo øst (Manglerudprosjektet)

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

I påvente av avklaringer med hensyn på videre planprosess og finansiering er prosjektet midlertidig satt på vent. I Gjennomføringsplan 2022-2027 til Statens vegvesen, er det foreløpig forutsatt planleggingsmidler i perioden 2025-2027.

Rv. 4 Sinsenkrysset – Gjøvik

Statens vegvesen arbeider med en helhetlig plan for hele strekningen mellom Oslo (Sinsen) og Mjøsbrua. Det skal gjøres vurderinger av tiltak både på kort og lang sikt. Målet er å finne en løsning som både ivaretar behovene for næringstrafikken på hele strekningen og løser utfordringene rundt lokalmiljø langs Trondheimsveien i Groruddalen.

Prosjektet er ikke omtalt i NTP 2022-2033. I NTP står det at det vil vurderes videre utbygging og utbedringer av veinettet i korridor 6, blant annet på rv. 4, i andre seksårsperiode.

Planleggingsarbeidet har betydning for følgende prosjekt som ligger i Oslopakke 3:

- Rv. 4 Kjøl – Rotnes
- Utviklings av riksveinettet i Groruddalen (med for eksempel Fossumdiagonalen)

Disse prosjektene kan derfor ikke vurderes isolert.

Byutviklingsprosjekter

E6 lokk Furuset

Statens vegvesen gjennomførte i 2016 en mulighetsstudie av et kort lokk på 100 meter og et lokk på 600 meter over E6 ved Furuset.

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

E18 Filipstad

Bystyret vedtok 24.06.2020 tre saker om Filipstad:

- Filipstad områderegulering med konsekvensutredning, E18 og Ring 1 på Filipstad
- Detaljregulering med konsekvensutredning for Fjordtrikken, samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur
- Prinsippavtaler for utbygging av Filipstad. Prinsippavtalene angir at grunneierne delfinansierer lokk over E18 med ca. 1,34 mrd. 2019-kr indeksjustert til 1,52 mrd. 2023-kr. Oslo kommune har ansvaret for å skaffe resterende finansiering.

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

Statens vegvesen laget et foreløpig kostnadsanslag i 2014. Anslaget vurderes ikke å være relevant lenger. Grunnlaget for prosjektet må kvalitetssikres opp mot dagens normaler og standarder, for å si noe om kostnad på prosjektet.

Prosjektet er ikke omtalt i NTP 2022-2033.

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

E18 Framnes – Lysaker

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

I handlingsprogramperioden er det kun ombygging av g/s-vei til sykkelveg med fortau langs E18 mellom Skøyen og Dronning Blancas vei som er prioritert bygget (antatt ferdig i 2023) på strekningen. Tiltaket finansieres av midler fra Byvekstavtalen til kollektiv-, gang- og sykkeltiltak, jf. listen over tiltak i vedlegg 5.

5.4 Lokale veiltak og programområder

5.4.1 Akershus i Viken

I handlingsprogramperioden 2023–2026 er det lagt til grunn om lag 1,2 mrd. kr til fylkesveiltak i Akershus. For 2023 er beløpet 305 mill. kr, hvorav bompenger utgjør 150 mill. kr og fylkeskommunale midler 155 mill. kr. Fylkeskommunale midler er i tråd med økonomiplan for Viken fylkeskommune 2022–2025. Fylkeskommunale midler for 2026 er videreført på samme nivå som for 2025. Det fylkeskommunale bidraget for 2023 fastlegges endelig i forbindelse med behandling av økonomiplan 2023–2026 og budsjett.

Vikens prioritering av midler til tiltak og fordeling mellom fylkeskommunale midler og bompenger for 2023 skjer gjennom vedtak i budsjett i desember 2022. Det er derfor ikke mulig å angi hvilke tiltak som vil få bompenger før handlingsprogrammet vedtas. Liste over tiltak vil være klar i januar 2023 etter vedtak av budsjett i Viken.

Omtalen under er basert på fylkeskommunens økonomiplan 2022–2025 og viser kun eksempler på tiltak.

Store utbedringstiltak og forfallsinnhenting

Større tiltak i handlingsprogramperioden omfatter:

- Fv. 152 Kirkeveien i Ski (oppstart byggeplan 2021)
- Fv. 120 Storgata Lillestrøm, 50 % finansiering fra staten jf. kapittel 5.3.2 (anleggsstart mai 2021 og forventet ferdig 2023)
- Fv. 181 Eidsvoll bru over jernbanen

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

Programområder

Gang- og sykkelveier

Omfatter gang- og sykkelveiprosjekter til skole og tettsteder, herunder også midler til sykkelbysatsingen og oppfølging av sykkelveiinspeksjoner. Eksempler på større prosjekt innenfor denne posten i perioden er:

- Fv. 169 Hølandsveien (Momoen)
- Fv. 1611 Preståsveien
- Fv. 1390 Huseby-Bakker bru
- Fv. 1436 Kirkeveien og Knud Askers vei

Kollektivtrafikktiltak

Omfatter kollektivtrafikktiltak som kollektivfelt, knutepunktutvikling og holdeplassoppgradering. Eksempel på et større prosjekt innenfor denne posten i perioden er;

- Fv. 2517 Snurondell Lommedalen
- Fv. 152 gateterminal Ås.

Posten omfatter også midler til innfartsparkering for bil og sykkel og universell utforming av holdeplasser.

Trafikksikkerhetstiltak

Omfatter mindre enkeltprosjekter som kryssutbedringer på fv. 177 Vormsundveien og fv. 167 Bleikerveien, samt tiltak etter TS-revisjoner.

Planlegging

Omfatter midler til planlegging av fylkeskommunale tiltak, samt støtte til kommunens arbeid med vei- og gateplaner knyttet til sentrumsutvikling i prioriterte byer og tettsteder i Akershus, bl.a. Jessheim, Ski, Ås og Asker.

5.4.2 Oslo

I handlingsprogram 2023–2026 foreslås det å sette av om lag 2 mrd. kr til lokale veitiltak i Oslo basert på innspill fra Oslo kommune. For 2023 foreslås satt av 434 mill. kr, hvorav bompenger utgjør 109 mill. kr og kommunale midler samt mva.-kompensasjon for bompenger utgjør 325 mill. kr.

Gang- og sykkeltiltak

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

Oslo kommune styrer utbygging av gang- og sykkeltiltak gjennom porteføljestyring. Liste over tiltak vil først være klar i januar 2023 etter vedtak av budsjett i Oslo kommune. Eksempler på prosjekter som er i prosjektporteføljen i handlingsprogramperioden er vist i prosjektark i vedlegg 2.

I tråd med den trinnvise utbyggingsmodellen omtalt i plan for sykkelveinettet for Oslo er det forventet at det fremover vil bli behov for større og mer komplekse prosjekter for å heve kvaliteten til det ønskede nivået i planen. I perioden 2024-2026 forventes det at flere av de pågående konseptvalg- og forprosjektene vil bli klar for investeringsbeslutning.



Figur 12: Det ble etablert sykkelfelt i General Birchs gate mellom Ullevålsveien og Geitmyrsveien i 2021, foto Bymiljøetaten, Oslo kommune.

Røatunnel

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

Bymiljøetaten oversendte faglige underlag for konseptvalg med anbefaling høsten 2021. Underlaget er kvalitetssikret og sak for valg av konsept ble avgitt av byrådet 26. april 2022.

Kollektivtrafikktiltak

De viktigste kollektivtiltakene i handlingsprogramperioden er:

- Kollektivtrasé Ljabruveien: etablering av kollektivfelt på to delstrekninger i Ljabruveien som følge av rekkefølgebestemmelse i områdereguleringen for Gjersrud-Stensrud. Det gjennomføres en reguleringsprosess for kollektivfelt i Ljabruveien fra kryss ved Bjørnholt skole til rundkjøring med Enebakkveien og fra kryss ved Mortensrudveien til Hauketo. Reguleringsplanen er estimert vedtatt våren 2022 og byggestart tidligst februar 2024.
- Diverse andre kollektivtiltak: Løpende kollektivtiltak som oppgradering av sanntidsinformasjons-system og aktiv signalprioritering (ASP), og diverse andre mindre kollektivtiltak.

I tillegg gjennomfører Bymiljøetaten fremkommelighetstiltak for kollektivtrafikken som finansieres av belønningsmidler, jf. kapittel 5.7.

5.5 Store kollektivtiltak

5.5.1 Store pågående kollektivtiltak

Ramme T-bane og trikk

I forslag til handlingsprogram 2023–2026 er det satt av om lag 4,6 mrd. kr til oppgraderinger og nyinvesteringer i trikke- og T-banenettet i Oslo over posten «*Ramme T-bane og trikk*». Midlene gjelder Sporveiens ansvarsområde.

Verdibevarende oppgradering og standardheving av eksisterende trikke- og T-baneinfrastruktur prioriteres. I perioden 2023–2026 planlegges det å gjennomføre følgende større tiltak innenfor avsatt ramme:

- Modernisering av trikkenettet for økt standard og punktlighet og tilpasset nye trikker.
- T-bane: Oppgradering av Østensjøbanen mellom Etterstad og Hellerud, Sentrumsbanen, samt mindre oppgradering på flere av strekningene.

Prosjektet omfatter banestrekning i tunnel fra Majorstuen til Fornebu, inkludert seks nye stasjoner og en ny driftsbasis på Fornebu. Banen knyttes til eksisterende nett med tilkobling i Volvattunnelen (Røabanen og Kolsåsbanen). Prosjektet gjennomføres av etaten Fornebubanen i Oslo kommune.



Figur 15: Planlagt trasé for Fornebubanen. Illustrasjon: Fornebubanen

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

Fornebubanens kvalitetssikring av kostnadene våren 2022 viser kalkulert styringsramme (P50) på 20,5 mrd. 2018-kr. Dette er et avvik på 4,3 mrd. 2018-kr fra vedtatt styringsramme (P50). Sak om Fornebubanen legges frem for Oslo bystyre og Viken fylkesting i juni 2022..

Prosjektet inngår i Byvekstavtalen. Det er fastsatt et statlig bidrag til Fornebubanen på 8,1 mrd. 2020-kr. Prismøregnet til 2023-kr er det statlige bidraget på om lag 9,1 mrd. kr. Bidraget er fastsatt på grunnlag av kostnadsberegning i KS2, ekskl. basestasjon utover hensettingsanlegg og besparelser ved flytting av Skøyen stasjon. Resterende er forutsatt finansiert gjennom bompenger, grunneierbidrag og bidrag fra kollektivtrafikantene/Ruters økonomi.

Byggestart for banen var i desember 2020 og planlagt ferdigstilling er i 2029.

Det foreligger avtale om grunneierbidrag på 500 mill. kr for enkelte eiendommer på Fornebu (Oslo kommune 290 mill. kr og Statsbygg 210 mill.kr). Det er videre inngått avtaler om bidrag på ca. 2,4 mrd. kr fra grunneiere på Fornebu og ca. 70 mill. kr på Skøyen.

Tabell 25: Finansiering av Fornebubanen i handlingsprogramperioden, 2023-kr.

	2023	2024	2025	2026	2023-2026
Byvekstavtale 50/50-prosjekt	1476	1960	2295	739	6470
Tilleggsavtale – redusert bompengebelastning og bedre kollektivtilbud	610	610	610	610	2440
Bompenger	775	1169	1683	2646	6273
Grunneierbidrag	91	181	2	197	471
Sum	2953	3920	4590	4191	15654

En betydelig andel av grunneierbidragene fra Fornebu vil komme inn etter at Fornebubanen er ferdigstilt, og det er derfor behov for avregning av disse midlene mot bompenger jf. tabell under.

Tabell 26: Avregning av bompenger mot grunneierbidrag som kommer inn etter at Fornebubanen er ferdigstilt, 2023-kr.

	2023	2024	2025	2026	2023-2026
Bompenger Oslos andel	217	454	763	1340	2774
Bompenger Vikens andel	145	302	508	894	1849
Bompenger Viken avregning mot grunneierbidrag	413	413	412	412	1650
Sum bompenger	775	1169	1683	2646	6273

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

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

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

Sporveien AS inngikk i desember 2021 kontrakt med Siemens Mobility og prosjektet er nå i gjennomføringsfasen. Kontraktsfestet implementeringsplan er i all hovedsak i tråd med forutsetningene for prosjektet, med en forskyving av de siste grenbanene til andre halvår 2028 for å sikre prioritering av Fornebubanen, samt for å redusere usikkerhet i prosjektgjennomføringen.

I årene 2023–2026 er det satt av om lag 2,1 mrd. kr i bompenger til prosjektet. Tiltaket skal også finansieres av bidrag fra vognanskaffelsesfondet, avsatt sum for perioden 2023-2026 er 799 mill. kr.

5.5.2 Store kollektivtiltak under planlegging

Ny T-banetunnel gjennom Oslo sentrum

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

Ruter er gitt i oppgave å utarbeide reguleringsplan og konsekvensutredning (KU), mens Sporveien har fått byggherreansvaret for ny T-banetunnel. Med bakgrunn i tidligere erfaringer om lite effektive planleggingsprosesser, vil det være hensiktsmessig å gjennomføre forprosjekt parallelt med reguleringsplanarbeidet. Ruter arbeider med optimaliseringen av traséen og det har også blitt utarbeidet et oppdatert kostnadsanslag. Nytteberegningene av prosjektet vil også bli oppdatert.

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

Det er i handlingsprogramperioden ikke satt av bompenger til planlegging. I 2023 kan arbeid gjennomføres ved bruk av tidligere års mindreforbruk.

Majorstuen T-baneknutepunkt

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

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

På bakgrunn av situasjonen med Fornebu-banen må behovet for tiltak på Majorstuen og midler til planlegging vurderes på nytt. Eventuelt behov for planleggingsmidler vil bli dekket av belønningsmidler eller omdisponering av tidligere bevilgede bompenger.

Bane/kollektivløsning Nedre Romerike

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

T-baneforlengelse Lørenskog

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

I handlingsprogramperioden er det foreløpig satt av 20 mill. kr i bompenger til prosjektet totalt for 2024 og 2025.

Kollektivtrasé Oslo – Lillestrøm – Kjeller

Det pågår planlegging for å fastsette en prioritert kollektivtrasé på strekningen Kjeller–Lillestrøm–Oslo grense. Fylkeskommunen legger opp til en trinnvis gjennomføring av arbeidet med å etablere traséen, og det er satt av midler i slutten av handlingsprogramperioden knyttet til investeringer i korridoren.

I handlingsprogramperioden er det satt av 230 mill. kr i bompenger til prosjektet. Av disse er 20 mill. kr avsatt i 2023.

Midlene i 2023 skal benyttes til følgende:

- Overordnet planlegging
- Prøveprosjekt langs Solheimveien gjennom Lørenskog sentrum
- Reguleringsplanarbeid for mindre kollektivtiltak og ny g/s løsning langs Solheimveien mellom Røykåsveien og Thurmanskogkrysset
- Makrotrafikkmodell for hele KVVU-strengen
- Planleggingsarbeid (forprosjekt) for Ahus-område
- Planleggingsarbeid/forarbeid for Strømmen øst mot Sagdalen
- Utredning av nye kryssløsninger

Det arbeides med følgende tiltak på strekningen som vurderes som aktuelle for hel eller delvis finansiering gjennom kollektiv-, gang- og sykkeltiltak i Byvekstavtalen, jf. kapittel 5.3.2:

- Fv. 120 Storgata – Lillestrøm er finansiert for ferdigstilling i 2023.
- E6/fv. 1533 Sagdalen - Nitelva bru. Prosjektet skal vurderes for midler til oppstart i 2024 ved neste rullering av handlingsprogrammet.

5.6 Drift kollektivtrafikk

Flere driftstiltak finansieres ved bruk av bompenger. Drift finansieres i tillegg av egne midler fra Viken og Oslo over egne budsjetter. Også belønningsmidler benyttes til drift av kollektivtrafikken, jf. kapittel 5.7.

5.6.1 Viken

Det foreslås å sette av om lag 1,8 mrd. kr fra bompenger til drift av kollektivtrafikken i Akershus for perioden 2023 – 2026.

Viken fylkeskommune bevilget om lag 1,1 mrd. kr i 2022 over eget budsjett til drift av kollektivtransport i Ruter-området, og dette beløpet forventes videreført i 2023.

Bompenger til drift av kollektivtrafikken i 2023 utgjør 423 mill. kr. Midlene går til følgende:

- Drift av styrket busstilbud i Follo, på Romerike og i Vestområdet
- Drift T-bane og trikk, herunder Kolsåsbanen og Østeråsbanen
- Plan, informasjon og takstiltak
- Båt drift (Nesodden)

Det er også prioritert bompenger til Ruters arbeid med utprøving av nye pristiltak og fleksible billettløsninger, omlegging til utslippsfri kollektivtransport og omstilling av kollektivtilbudet i Viken i perioden 2023-2025. For 2023 utgjør det 80 mill. kr.

5.6.2 Oslo

Det foreslås å sette av om lag 1,8 mrd. kr i bompenger til drift av kollektivtrafikken i Oslo for perioden 2023 – 2026.

Oslo kommune bevilger i tillegg kommunale midler til Ruter til kjøp av transporttjenester med ca. 2,7 mrd. kr pr år og noe midler til investeringer i det kommunale veinettet utenom handlingsprogrammet. Den endelige prioriteringen av kommunale rammer til tiltak i Oslo vil skje gjennom Oslo bystyres behandling av budsjett 2023 og økonomiplan for 2023–2026.

Bompenger til drift av kollektivtrafikken i 2023 utgjør 395 mill. kr. Midlene går til følgende:

- Videreføre drift T-bane
- Betjening av låneopptak ved etablering av ny base for T-banepogner på Avløs
- Betjening av låneopptak ved oppgradering av trikkebasene på Grefsen og Holtet
- Videreføre busstilbudet i sentrum
- Drift av holdeplasser og sanntidsinformasjonssystem.

5.6.3 Tilskudd til reduserte kollektivtakster

Staten gir tilskudd til reduserte kollektivtakster gjennom Tilleggsavtalen til Byvekstavtalen. Bidraget er 54 mill. kr i 2023. Det er foreløpig ikke bestemt hvordan midlene skal benyttes i 2023.

5.7 Belønningsmidler

Belønningsmidlene benyttes til prosjekt i følgende tiltakspakker:

- Tiltakspakke 1: Styrking av tilbudet.
- Tiltakspakke 2: Pålitelighet, reisehastighet og oppgradering av infrastruktur
- Tiltakspakke 3: Informasjonsprogram og markedsaktiviteter
- Tiltakspakke 4: Bærekraftige løsninger og nye mobilitetsløsninger.
- Tiltakspakke 5: Sykkel
- Tiltakspakke 6: Utredning og planlegging

Det er lagt til grunn at belønningsmidler utgjør 361,9 mill. 2023-kr per år. Tabell 27 viser foreløpig fordeling av disponering av belønningsmidler. Midlene for 2023 anses som bundne.

Tabell 27: Forslag til første disponering av belønningsmidler for 2023, mill. 2023-kr

	2023	
	Viken	Oslo
Kapasitet Nedre Romerike	25,7	
Harmonisering tog-buss	12,3	
Sommerbåt (Vollen til Drøbak)	1,0	
Frekvens og kapasitetsøkning bybuss		72,0
Kapasitetsøkning for trikkelinjer ved buss-supplering		20,0
Sum tiltakspakke 1	39,0	92,0
Ski stasjon (gateterminal)		
Kollektivinfrastruktur	30,8	
Brygge Fornebu	0,2	
Kraftfulle fremkommelighetstiltak		20,0
Sum tiltakspakke 2	31,0	20,0
Trafikantinformasjonsprogrammet	8,2	
Prispakke barn og ungdom	15,4	
Sum tiltakspakke 3	23,6	0,0
Smartere transport/aldersvennlig transport/ny teknologi	7,2	
Ny pris- og betalingsmodell for kollektiv og mobilitet		
Omlegging til utslippsfri kollektivtransport	15,4	
Pilotering av ny teknologi og selvkjøring		
Sum tiltakspakke 4	22,6	0,0
Mindre tiltak sykkel	10,3	
Utbygging av sykkelveinettet og sykkeltiltak i Oslo		
Sum tiltakspakke 5	10,3	0,0
Utredningsramme for byvekstsamarbeidet	2,1	
Planleggingsramme for byvekstsamarbeidet	10,3	
Finansiering av sekretariatet	1,9	2,8
Sum tiltakspakke 6	14,3	2,8
Sum belønningsmidler disponert	140,8	114,8
Sum belønningsmidler udisponert	4,0	102,3

5.8 Jernbanetiltak

Persontogtilbudet i Oslo-området kan prinsipielt deles i to tilbudskategorier. Markedene mellom Oslo og hhv Asker, Lillestrøm og Ski betjenes av lokaltoglinjene L1 og L2 med høy frekvens og tett stoppmønster. Knutepunktstasjonene Asker, Sandvika, Lysaker, Lillestrøm og Ski (fra desember 2022) betjenes i tillegg av knutepunktstoppende regionale tog med kort reisetid og avganger ca. hvert 10.minutt. De regionale togene gir et tilbud med 1-2 avganger pr time for tettsteder og byer utenfor hhv Asker, Lillestrøm og Ski.

5.8.1 Ny Rutemodell Østlandet

Ny rutemodell Østlandet er prioritert for oppstart i handlingsprogramperioden. Den løser flaskehalsen i systemet på Østlandet og åpner for tilbudsforbedringer og bedre utnyttelse av jernbanenettet i Oslo-navet. Effektpakken muliggjør et trafikktilbud som utnytter jernbanenettet i Oslo-navet maksimalt, før en eventuell kapasitetsøkning mellom Oslo og Lysaker realiseres.

Ny rutemodell Østlandet vil gjøre det mulig å øke fra tre til fire tog i timen i grunnrute fra Moss. Lokaltogene fra henholdsvis Ski, Lillestrøm og Asker inn til Oslo S vil kunne gå fra femten- til timinuttersintervall. Videre blir det mulig med flere rushtidsavganger på regiontogstrekningene.

Større enkeltprosjekter i denne effektpakken er utbyggingen som skal til for å få kapasitetsøkning i Brynsbakken, togparkering sør for Ski og avgreining Østre linje, ventespor Grorud, hensetting Lillestrøm, vendespor Asker, seks spor Sandvika stasjon, spor- og signaltiltak Lillestrøm stasjon samt generelle robustiserende tiltak.

ERTMS utbyggingen omtales nedenfor og legger føringer for gjennomføring av øvrige infrastrukturtiltak. Uten en gjeldende reguleringsplan vil ikke to nye spor i Brynsbakken kunne gjennomføres før utbyggingen av ERTMS. Tiltakene kan ikke bygges samtidig. ERTMS ferdigstilles innen 2026 for Oslo S. Deretter kan utbyggingen av Brynsbakken gjennomføres. Dette vil påvirke tidspunktet for implementering av ny rutemodell Østlandet.

Behov for stenging av baner omtales nedenfor. Dette vil påvirke gjennomføring av prosjekter ved at deler av prosjektene må gjennomføres mens banen er stengt. Stasjonsprosjektet på Kolbotn langs Østfoldbanen er et eksempel på dette, hvor krevende byggeforhold medførte at man ikke kunne benytte den togfrie perioden i 2022 til bygging.

5.8.2 Bedre togtilbud i sørkorridoren

Follobanen mellom Oslo og Ski tas i bruk fra desember 2022. Det vil på ukedagene gi et togtilbud med til sammen seks raske direkteavganger per time i hver retning mellom Oslo og Ski, bestående av regiontog til/ fra Halden, Moss og Mysen/ Rakkestad, supplert med noen egne avganger Oslo-Ski. Reisetiden mellom Oslo og Ski blir 11-12 minutter. Dette er omtrent en halvering av dagens reisetid.

På Østfoldbanens lokalstrekning (linje L2) mellom Stabekk/Oslo og Ski vil det på ukedagene være avganger hvert kvarter. Det åpnes for flere avganger mellom Oslo og Kolbotn i morgen- og ettermiddagsrush.

Ny sporavgrensning sør for Ski stasjon til Østfoldbanens Østre linje har forventet byggestart i 2025. Dette vil åpne for et lokaltogtilbud (L2) på strekningen Stabekk/Oslo – Ski med i alt seks tog i timen og flere avganger til og fra Moss.

Etter åpningen av Follobanen/ Ski stasjon sommeren 2022 legges det ikke opp til lengre stengningsperioder i denne korridoren de nærmeste årene.

5.8.3 Bedre togtilbud på Gjøvikbanen

På Gjøvikbanen er Bane NOR i ferd med å slutføre en rekke infrastrukturtiltak som skal gjøre det mulig å gå fra ett tog hver andre time til ett tog i timen mellom Oslo og Gjøvik. Denne tilbudsøkningen skjer fra desember 2022. I tillegg legges det opp til timesfrekvens på linje L3 til Hakadal og det blir flere innsatstog på strekningen Oslo S-Jaren.

Det er ikke planlagt nye tilbudsendringer eller tiltak i planperioden ut over de som nå er i ferd med å bli gjennomført.

5.8.4 Bedre togtilbud intercity

I NTP 2022-2033 er det en ambisjon å legge til rette for å øke togtilbudet fra Oslo til Hamar, Tønsberg og Moss/ Fredrikstad gjennom bygging av dobbeltsporparseller som skal muliggjøre tilbudsforbedringer både for person- og godstransport. Dette vil i betydelig grad bedre jernbanens konkurransekraft mot bla. bil inn mot Oslo og Akershus og bidra til å oppfylle nullvekstmålet i Oslo og Akershus.

Utvikling av togtilbudet på Dovrebanen

Nytt dobbeltspor mellom Hamar og Oslo (egentlig Venjar i Eidsvoll kommune) skal stå klart i løpet av 2027. Reisen mellom Hamar og Oslo vil da ta i underkant av en time. Samtidig vil det også bli flere avganger mellom Oslo og Hamar, med mulighet for to tog i timen i grunnrute og fire tog i timen i rush.

For tiden pågår bygging av strekningen Venjar-Eidsvoll-Langset. Dobbeltsporet blir ferdig mellom Venjar og Eidsvoll stasjon høsten 2022. Strekningen videre til Langset er planlagt ferdig høsten 2023. Videre utbygging av dobbeltspor mot Hamar (Åkersvika) er i ferd med å startes opp og skal etter planen stå ferdig i 2027.

Utvikling av togtilbudet på Vestfoldbanen

Nytt dobbeltspor mellom Drammen og Tønsberg skal stå klart i løpet av 2025. Reisen mellom Oslo og Tønsberg vil da ta i underkant av en time. Samtidig vil det bli flere avganger mellom Oslo og Tønsberg, med mulighet for to tog i timen i grunnrute og fire tog i timen i rush. Tilbudsforbedringen løses ved at dagens regiontogpendler R10 Lillehammer-Drammen og R13 Dal-Drammen forlenges til og fra Tønsberg.

I perioden april 2023 til desember 2025 pågår omfattende byggearbeider ved Drammen stasjon. I den perioden vil det bli et redusert togtilbud mellom Oslo og Drammen. Fra desember 2025 planlegges det for seks tog i timen mellom Drammen og Oslo, hvorav fire betjener Brakerøya (nytt sykehus m.m.).

Utvikling av togtilbudet til Ringerike

Ringeriksbanen er i stortingsmeldingen om NTP 2022 – 2033 prioritert med oppstart i første seksårsperiode. Den nye jernbaneforbindelsen vil gi regiontogtilbud med to avganger pr time Oslo–Hønefoss, noe som vil forsterke og forstørre bo- og arbeidsmarkedsregionen rundt Ringerike inn mot Asker, Bærum og Oslo.

Ansvaret for utbygging av fellesprosjektet Ringeriksbanen og E16 mellom Skaret og Hønefoss er fra juli 2021 overført Nye Veier AS. Selskapet arbeider nå med å optimalisere prosjektet med sikte på å redusere kostnader og øke samfunnsnyten.

5.8.5 Bedre kapasitet og kvalitet på lokaltogene

Materiellet som i dag brukes i lokaltogtrafikken rundt Oslo (type 69) har delvis passert definert levetid. Dagens materiellpark har heller ikke kapasitet til å ta forventet etterspørsvekst og deler av materiellet mangler vesentlige funksjoner bla. i forhold til universell utforming.

Det er derfor besluttet å anskaffe 30 nye lokaltog med høy transportkapasitet som erstatning for type 69. Togene skal etter planen innføres på linje L2 Stabekk - Oslo - Ski fra 2025. Kontrakten omfatter mulighet for opsjonsutløsning for inntil 170 togsett.

Infrastruktur for nytt togmateriell, inkl. togparkering

De nye lokaltogene vil medføre at det er behov for å oppgradere plattformene på en del stasjoner til 220 meter på linje L2 Stabekk – Ski, og etter hvert også på linje L1 Spikkestad – Lillestrøm. For enkelte stasjoner vil også tilgjengeligheten bli forbedret. Det pågår en prosess i Bane NOR med kvalitetssikring av hvilke stasjoner som trenger tiltak. Det arbeides også med økt kapasitet for togparkering (hensetting av togsett de tider av døgnet de ikke er i bruk) i det sentrale Østlandsområdet.

5.8.6 Stasjons og knutepunktstiltak i Oslo/Akershus

I henhold til det nye rolledelingen mellom Jernbanedirektoratet og Bane NOR, vil det være Bane NOR som disponerer og prioriterer bruken av midlene til stasjoner og knutepunkter (bortsett fra de som skal avklares gjennom byvekstavtalene) i årene framover, basert på samfunnsøkonomiske vurderinger. Stasjonstiltakene samordnes med andre større vedlikeholds- og utbyggingsarbeider, inkludert utbygging av ERTMS.

Bane NOR arbeider for tiden med å avklare hvilke stasjonsprosjekter som skal prioriteres i planperioden, både i første fireårsperiode og fram mot 2029. Dette er ikke endelig avklart. Det kan likevel nevnes en del stasjoner hvor det med stor sannsynlighet vil bli gjennomført tiltak i planperioden fram mot 2029. Disse kan deles inn etter hvilken effekt som skal oppnås ved tiltakene:

- Tilpassing av plattformer for nye lokaltog på linje L1 (Spikkestad-Lillestrøm) og L2 (Stabekk - Ski). Tiltak på disse stasjonene vil med stor sannsynlighet bli gjennomført i perioden 2023-2026
- Tiltak for universell utforming (UU): Asker, Skøyen, Nationaltheatret. Tidspunkt ikke avklart.
- Øvrige stasjoner som bygges om: Lillestrøm og Jessheim. Tidspunkt ikke avklart.

I tillegg pågår det tiltak/ utbygging på følgende stasjoner:

- Ski stasjon. Ny stasjon ferdigstilles sommeren 2022.
- Nittedal. Ny stasjon skal være ferdig til ruteendringen i desember 2022.

Stasjonsutvikling Oslo S

Oslo S er landets viktigste jernbanestasjon med nesten en fjerdedel av alle togpassasjerer i Norge. Stasjonsbygget skal utvikles ved transformasjon av dagens bygg, blant annet med bedre innganger fra gatenivå, større åpenhet i stasjonshallen og fornyet arkitektonisk uttrykk. Målene med utviklingen er å gjøre Oslo S til en framtidsrettet og attraktiv stasjon med høyere arkitektonisk kvalitet, universell utforming, tilstrekkelig plass for de reisende, bedre servicetilbud og god tilgjengelig fra byen rundt. Gjennomføring av tiltak på stasjonsbygget avventer vedtak av pågående detaljreguleringsplan. Dette er del av et sammensatt prosjekt som også inkluderer utvikling av nye hotell- og kontorfunksjoner for å utnytte sentraliteten til stasjonen og potensialet for miljøvennlig transport.

En målsetting i NTP 2018-2029 er at 44 prosent av alle av- og påstigninger skal gjennomføres til og fra en universelt utformet stasjon. I NTP 2022-2033 er dette målet forsterket ved at 60 prosent av alle av- og påstigninger skal skje på universelt utformet stasjon innen 2033. Oslo S tilfredsstillter i dag ikke kravene til universell utforming eller tilgjengelig stasjon. Blant annet er flere av plattformene for lave for trinnfri adkomst mellom plattform og tog, noe som både hindrer likeverdig bruk for alle og gir forsinkelse i togtrafikken. Å løfte Oslo S til universell utforming vil bidra betydelig til å nå målet i NTP. Heving av plattformene må gjennomføres i etapper.

I løpet av fireårsperioden skal man avklare rammene for hvordan Oslo S kan bli universelt utformet, både gjennom detaljregulering for stasjonsbygget og videre planlegging av universell utforming av plattformer med adkomster. Det kan også være aktuelt å starte gjennomføring av enkelte av tiltakene innen kommende fireårsperiode, der disse er planmessig avklart.

Stasjons- og knutepunktstiltak under Byvekstavtalen

I tillegg til en del stasjonstiltak som skal gjennomføres i regi av Bane NOR i planperioden, er det i Byvekstavtalen for Oslo og Akershus satt av 340 mill. 2022-kr omregnet til om lag 350 mill. 2023-kr til utvikling av knutepunkter og stasjoner i perioden 2019-2029. Gjennom vedtak i Styringsgruppa for byvekstavtalen er det avklart at midlene skal fordeles på følgende stasjoner; Oppegård (ny bro ved stasjonen), Haugenstua, Ås, Hauketo og Jessheim.

For alle stasjonene, bortsette fra Oppegård, skal tiltakene rettes mot å oppnå Universell utforming av stasjonene, men også for Oppegård vil tiltakene bedre tilgjengeligheten til stasjonen. Bane NOR ser for seg en fordeling av budsjettmidler gjennom planperioden som i tabell 28.

Tabell 28: Prioritering av tiltak for 2023 og foreløpig prioritering for 2024-2029, mill. 2023-kr, kilde Bane NOR.

Stasjoner	2022 ¹	2023	2024	2025	2026	Sum
Oppegård	23,2					23,2
Jessheim				67,0	97,9	164,8
Haugenstua	6,2	3,1				9,3
Hauketo		5,2	62,3	5,2		72,6
Ås	6,7	45,3	28,3			80,3
Sum	36,1	53,6	90,6	72,1	97,9	350,2

1. Bevilget i Statsbudsjettet for 2022.

5.8.7 Ny direktekjøpsavtale for togtilbud på Østlandet

Jernbanedirektoratet fikk i midten av november 2021 i oppdrag fra Samferdselsdepartementet å avlyse konkurransen om togtilbudet som omfatter trafikkpakke 4 og i stedet starte arbeidet med direktetildeling av togtilbudet på Østlandet med ny avtale gjeldende fra desember 2023. Direktoratet fikk også beskjed om å ikke gå videre med konkurranseutsetting av trafikkpakke 5.

Trafikkpakke 4 omfattet lokaltog Spikkestad /Asker – Lillestrøm og Stabekk/Oslo S – Ski, regiontog Oslo S – Ski, Stabekk – Moss, Oslo S – Mysen/Rakkestad og Oslo S – Hakadal/Jaren samt regionekspresstog Oslo S – Halden og Oslo S – Gjøvik. Trafikkpakke 5 skulle omfatte øvrig lokal- og regiontog trafikk på Østlandet, herunder lokaltogene Kongsberg–Eidsvoll, Drammen–Dal og Asker–Kongsvinger.

Målet ved direktetildeling er det samme som ved konkurranseutsetting: Gi kundene et bedre togtilbud og utvikle mer sømløse tilbud sammen med øvrig kollektivtrafikk på Østlandet – til en lavere pris for det offentlige. Jernbanedirektoratet har siden det ble opprettet, opparbeidet seg bred erfaring både på direktetildeling og konkurranseutsetting, og vil ta med seg dette inn i forhandlingene om en ny direktetildelt avtale.

Avlysning av den videre konkurranseutsettingen vil ikke ha innvirkning på videre arbeid med utviklingen av rute-, pris og billettsamarbeidsavtalen mellom Jernbanedirektoratet og Brakar, Østfold kollektivtrafikk og Ruter (BØR-selskapene) da denne er uavhengig av hvem som er togoperatør, og prosessen for tildeling av Trafikkavtalen.

Jernbanedirektoratet hadde i arbeidet med utarbeidelsen av konkurransegrunnlaget for trafikkpakke 4 tett dialog med Oslo og Viken, samt med BØR-selskapene omkring utformingen av konkurransegrunnlaget. Dette med sikte på å få til en avtale som ivaretar regionale mål og kundenes behov for et effektivt og sømløst kollektivtilbud. Dette var i samsvar med forpliktelser i byvekstavtalen for Oslo og Akershus. Det vil også legges opp til dialog med berørte fylkeskommuner i forbindelse med direktekjøpsavtalene.

5.8.8 Gods på jernbane

Alnabru godsterminal

Navet for norsk godstransport med tog er Alnabruterminalen i Oslo, som er en stor terminal, også i europeisk målestokk. Det er de siste årene gjennomført en rekke moderniseringstiltak

på Alnabru med stor effekt, og de neste årene er det planlagt omfattende fornyelsesarbeider. Dette innebærer blant annet nytt trykkluftanlegg, fornyelse av spor og sporveksler, utbedring av drenering, større fornyelse i kontaktledningsanlegget, utbedring av undergangen fra Alf Bjerckes vei, innføring av nytt signalsystem og nye kraner. I tillegg skal signal- og sikringsanleggene oppgraderes. Siktemålet er at disse anleggene skal oppgraderes samtidig som at det i størst mulig grad opprettholdes normal drift på terminalen i anleggsperioden.

I tillegg vil det i 2022 bli innført nye kraner for løfting av containere på Alnabru. Hvert år skal 450 000 TEU (1230 containere hver dag) håndteres her, og det er behov for kraner som er pålitelige, kostnadseffektive og miljøvennlige. De nye kranene er semiautomatistre, kan fjernstyres, produserer selv strøm og vil øke jernbanens godskapasitet.

Oslo Havn

Oslo kommune har mål om å gjøre transport til/fra Oslo havn utslippsfri. Sydhavna er Norges største containerhavn og håndterer ca. 262 000 TEU pr. år (2020), med en målsetning om 50 % vekst innen 2030. Havna har en kapasitet på 400 000 TEU. Samlet sett utgjør veitransporten fra Sydhavna en betydelig lokal miljøutfordring. Bane NOR har sammen med Oslo havn derfor utredet ulike konsepter for å etablere et togtilbud for containerlast mellom Sydhavna og Alnabru for å kunne oppnå nullutslipp i Oslo havn. Det vil bli arbeidet videre med å vurdere muligheten for å realisere en slik transportløsning.

5.8.9 Andre forhold som påvirker forbedringer i togtilbudet

Behov for stenging av baner

Prosjekter som innebærer større inngrep i infrastrukturen, kan ikke gjennomføres mens det går tog. Derfor planlegger Bane NOR for større brudd i togtrafikken, slik at man får gjennomført prosjektene. Dette krever god planlegging og koordinering mellom prosjekter, slik at man får hentet ut mest mulig nytte ved hver stenging. Planleggingen må også ivareta andre hensyn, som f.eks. at minst én jernbaneforbindelse til Sverige er åpen for togtrafikk til enhver tid. Disse togfrie periodene finner oftest sted på sommeren, da etterspørselen etter persontrafikk er lavest.

De siste årene har de store sommerbruddene funnet sted på Østfoldbanen som følge av byggingen av Follobanen og strekningen Sandbukta-Moss-Såstad. I årene som kommer vil man måtte prioritere stenging av andre banestrekninger, fordi det er store vedlikeholdsoppgaver og prosjekter som venter. I årene fremover vil Vestfoldbanen mot Tønsberg, men også Hovedbanen bli prioritert for større sommerbrudd. Det er per i dag ikke planlagt nye lange sommerbrudd på Østfoldbanen før i 2026-2027.

Grunnen til at Bane NOR må prioritere større sporbrudd mellom banestrekningene skyldes at det hverken er nok busser, eller nok kapasitet i veisystemet for å ta unna det reisebehovet som flere stengte banestrekninger på samme tid medfører.

Når man må prioritere stenging mellom banestrekninger vil dette påvirke prosjektene fremdrift. Stasjonsprosjektet på Kolbotn langs Østfoldbanen er et eksempel på dette, der mer krevende byggeforhold enn antatt medførte at man ikke kunne benytte den togfrie perioden i 2022 til bygging.

ERTMS

Bane NOR fornyer signalanleggene på jernbanen. Dagens utdaterte teknologi erstattes med ERTMS – et digitalt signalsystem som er felles for alle europeiske land. ERTMS står for European Rail Traffic Management System. For de reisende betyr ERTMS en mer stabil jernbane med mindre driftsavvik, høyere punktlighet og på sikt mer kapasitet.

ERTMS-utbyggingen gjennomføres etter en samlet plan for hele landet. I det sentrale Oslo-området vil ERTMS tas i bruk i perioden 2025-26. Gjennomføring av de fleste andre tiltak i jernbanens infrastruktur må tilpasses denne fremdriften. Av den grunn må noen tiltak som ikke kan ferdigstilles i god tid før 2025 utsettes til etter ERTMS-utbyggingen, det vil si 2027.

Bane NOR er opptatt av å redusere omfanget av lengre stengninger av jernbanen og søker derfor å samordne flere større vedlikeholds- og utbyggingstiltak på samme strekning til samme stengningsperiode. Det vil også til en viss grad være styrende for når enkelte tiltak kan bli gjennomført.

Nasjonal signalplan angir følgende plan for å ta i bruk ERTMS på de forskjellige strekningene:

- Gjøvikbanen: Oslo-Roa 2028, Roa-Gjøvik 2022.
- Hovedbanen/ Gardermobanen/ Kongsvingerbanen: 2030
- Østfoldbanen: Oslo-Ski 2025, Ski-Moss 2030.
- Oslo S – Asker: 2026
- Asker-Drammen – Hokksund: 2025

Bedre nettdekning

Tilgang til gode mobiltjenester på tog gjør at reisende kan utnytte tiden sin bedre på reise. For jobbspennere betyr det at arbeidsdagen kan begynne om bord. For de reisende som bruker mobilnettet vil en god brukeropplevelse gi opplevelse av spart reisetid fordi de kan utføre ønsket aktivitet underveis.

I NTP 2022-33 settes det av betydelige rammer til bedre nettdekning gjennom bidrag til mobilforsterkere i togene og investeringer i tunnelene.

5.8.10 Oversikt over investeringsprosjekter i planperioden

I nedenstående tabell er aktuelle tiltak innenfor Oslo og Akershus i planperioden vist på et aggregert nivå, basert på innspill fra Bane NOR. Tallene er foreløpige og vil kunne bli endret.

Tabell 29: Jernbanetiltak i Oslo og Akershus mill. 2023-kr

Jernbanetiltak	2023	2024	2025	2026	Sum 2023-2026
ERTMS ¹	1 833	2 120	2 057	2 333	8 343
Follobanen	1 249	95			1 344
Dobbeltspor Venjar-Eidsvoll-Langset	631	95			726
Infrastruktur for nytt togmateriell, inkl. togparkering	134	207	778	680	1 799
Ny rutemodell Østlandet	295	640	642	1 539	3 116
Banestrømforsyning Østlandsområdet ¹	347	184	53	46	630
Stasjoner og knutepunkt ²	245	357	275	207	1 085
Bedre nettdekning ¹	21	522	548	651	1 742
Mer gods på bane	25	37	75	198	335
Totalsum	4 781	4 256	4 428	5 654	19 119

1. Gjelder også utenfor Oslo og Akershus.

2. Midler til stasjons- og knutepunkttiltak under Byvekstavtalen inngår her

6 Forventet måloppnåelse av handlingsprogram 2023–2026

I dette kapitlet gis det en vurdering av hvordan prioriteringer av tiltak i handlingsprogram 2023–2026 er forventet å bidra til måloppnåelse i perioden. Det vises også til omtalen av de enkelte tiltakene i kapittel 5 og prosjektark (Vedlegg 2).

Forslaget er ventet å gi god måloppnåelse. Det er imidlertid usikkerhet til hvor påvirket måloppnåelsen vil bli eventuelle varige endringer i reisemønsteret etter koronapandemien.

6.1 God fremkommelighet

Byvekstavtalen med Tilleggsavtalen gir økte midler og større fleksibilitet til gjennomføring av tiltak for kollektiv, gange og sykkel. Disse tiltakene, samt lokale tiltak i Oslo og Viken vil gi økt fremkommelighet for kollektiv, gange og sykkel, som er prioriterte trafikantgrupper. For lokale tiltak er det imidlertid ukjent hvilke prosjekt Oslo kommune og Viken fylkeskommune skal gjennomføre. Det er også usikkerhet til hvor mye midler Staten bevilger gjennom Byvekstavtalen. Det er derfor stor usikkerhet til hva måloppnåelsen vil bli.

Midler til løpende oppgradering av trikke- og T-banenettet vil bidra til å redusere forfallet i infrastrukturen og er viktig for å opprettholde oppetid, regularitet og kjørehastighet.

6.2 Ta veksten i persontransport med kollektiv, gange og sykkel

Partene har et felles mål om at veksten i persontransport i Oslo og Akershus skal tas med kollektivtransport, gange og sykkel.

Økningen av bomtakstene fra 1. september 2022 og 1. januar 2024 vil trolig bidra til redusert biltrafikk. Det er estimert en trafikkreduksjon i bomringene i Oslopakke 3 på om lag 10 % i 2024 sammenlignet med 2022. Det er usikkerhet i dette anslaget med hensyn til eventuelle langtidsvirkninger av koronapandemien knyttet til blant annet endringer i reisepreferanser.

Arbeidet med å realisere et mer finmasket sykkelveinett og bygging av andre anlegg for gange og sykkel i Oslo og Akershus fortsettes i handlingsprogramperioden. Dette er tiltak som er viktig for at sykkel og gange skal ta en økt andel av transportbehovet fremover. Det foreligger imidlertid ikke analyser av hvordan dette vil påvirke reisemiddelvalget. Siden 2009 har sykkelandelen variert mellom 4 og 5 %, med et lite oppsving under koronapandemien.

I 2022 ble de første nye trikkene med høyere standard og kapasitet tatt i bruk. Nye trikker vil gradvis fases inn frem mot 2024. Det foreligger ikke analyser av hvordan ny trikker med doblet kapasitet vil påvirke reisemiddelvalget.

Ferdigstilling av Follobanen i desember 2022 vil forbedre kollektivtilbudet i sørkorridoren med dobbelt så stor togkapasitet mellom Oslo og Ski og direktetog får halvert reisetid. Follobanen vil trolig medføre reduksjon i biltrafikken i sørkorridoren.

6.3 Sikkert og universelt utformet transportsystem

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

Nye trikker vil være et viktig skritt mot et universelt utformet transportsystem.

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

6.4 Attraktivt kollektivtilbud

For sum av både bompenger, statlige og lokale midler går 98 % til tiltak som bidrar til utvikling av et mer attraktivt kollektivtilbud og sykkelinfrastruktur i handlingsprogramperioden.

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

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

6.5 Bidra til bedre miljø og by- og tettsteds kvalitet

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

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

6.6 Langsiktig måloppnåelse

I handlingsprogrammet er det satt av betydelige midler til Fornebubanen og implementering av Nytt signalsystem for T-banen (CBTC). Disse vil bidra til måloppnåelse i senere handlingsprogramperioder.

Det settes også av midler til planlegging av Majorstuen stasjon, Ny T-banetunnel gjennom sentrum og Bane-/kollektivløsning nedre Romerike i planprogramperioden. Det er imidlertid usikkerhet knyttet til når disse eventuelt blir realisert.

VEDLEGG 1

Årsrapport 2021

Årsrapporten gir en oversikt over status, avvik og forbruk på ulike tiltak i 2021.

Alle tall er i løpende mill. kr.

	Overført fra 2020				Bevilget 2021				Disponibelt 2021				Forbruk 2021				Overføres 2022			
	Stat	Bom	Lokalt	Totalt	Stat	Bom	Lokalt	Totalt	Stat	Bom	Lokalt	Totalt	Stat	Bom	Lokalt	Totalt	Stat	Bom	Lokalt	Totalt
Riksvei																				
E18 Bjørvika	0	1	0	1	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	1	0	1
Rv. 150 Ulven-Sinsen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
E6 Oslo øst - planlegging	-22	0	0	-22	24	0	0	24	1	0	0	1	1	0	0	1	0	0	0	0
E16 Sandvika - Wøyen	-21	278	0	257	0	0	0	0	-21	278	0	257	85	163	0	248	-107	115	0	8
Rv. 22 Lillestrøm - Fetsund	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Rv. 4 Kjul-Rotnes	0	0	0	0	0	10	0	10	0	10	0	10	0	0	0	0	0	10	0	10
Nytt trafikantbetalingssystem	2	5	0	7	0	0	0	0	2	5	0	7	2	5	0	7	0	0	0	0
Byvekstavtale - kollektiv- gang- og sykkeltiltak på rv.	90	0	0	90	342	0	0	342	432	0	0	432	275	0	0	275	157	0	0	157
Øvrige programområder inkl. planlegging	42	70	0	113	55	0	0	55	97	70	0	168	-2	8	0	6	99	62	0	162
Sum riksvei	91	355	0	446	421	10	0	431	512	365	0	877	362	176	0	538	149	189	0	338
Lokale tiltak																				
Oslo	0	133	200	333	0	205	336	541	0	338	536	874	0	221	372	594	0	116	163	280
Akershus i Viken	0	374	124	498	0	150	248	398	0	524	373	896	0	277	311	588	0	247	62	309
Sum lokale tiltak	0	506	324	831	0	355	584	939	0	861	909	1 770	0	499	683	1 182	0	363	225	588
Lokale kollektivtiltak																				
Forneubanen	210	76	570	855	590	253	134	977	800	329	704	1 832	405	0	409	814	395	329	295	1 018
Forneubanen - tilleggsavtale	0	0	0	0	580	0	0	580	580	0	0	580	580	0	0	580	0	0	0	0
Ramme T-bane og trikk	0	90	0	90	0	748		748	0	838	0	838	0	711	0	711	0	127	0	127
Nytt signalsystem (CBTC) for T-banen	0	168	82	250	52	41	104	197	52	209	186	447	0	165	20	185	52	44	166	262
Ny T-banetunnel Oslo sentrum	0	72	0	72	0	0	0	0	0	72	0	72	0	12	0	12	0	60	0	60
Majorstuen T-baneknutepunkt	0	45	0	45	0	70		70	0	115	0	115	0	60	0	60	0	55	0	55
Drift og småinvesteringer	0	87	-19	68	0	988	0	988	0	1 075	-19	1 056	0	921	0	921	0	154	-19	135
Sum lokale kollektivtiltak	210	538	633	1 381	1 222	2 100	238	3 560	1 431	2 638	871	4 940	985	1 869	429	3 283	447	769	442	1 657
Belønningsmidler	276			276	339			339	615			615	217			217	398			398
Sum Oslopakke 3	577	1 400	957	2 933	1 981	2 465	822	5 269	2 558	3 864	1 779	8 202	1 564	2 544	1 112	5 220	994	1 321	667	2 982

Kolonnen «overført fra 2020» inkluderer justeringer i forbindelse med årsoppgjør og omdisponeringer i løpet av 2021 og er ikke direkte sammenlignbar med fjorårets kolonne «overføres 2021».

A. Riksvei

	Disponibelt 2021				Forbruk 2021				Overføres 2022			
	Stat	Bom	Lokalt	Totalt	Stat	Bom	Lokalt	Totalt	Stat	Bom	Lokalt	Totalt
Riksvei												
E18 Bjørvika	0	1	0	1	0	0	0	0	0	1	0	1
Rv. 150 Ulven-Sinsen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
E6 Oslo øst - planlegging	1	0	0	1	1	0	0	1	0	0	0	0
E16 Sandvika - Wøyen	-21	278	0	257	85	163	0	248	-107	115	0	8
Rv. 22 Lillestrøm - Fetsund	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Rv. 4 Kjul-Rotnes	0	10	0	10	0	0	0	0	0	10	0	10
Nytt trafikantbetalingssystem	2	5	0	7	2	5	0	7	0	0	0	0
Byvekstavtale - kollektiv- gang- og sykkeltiltak på rv.	432	0	0	432	275	0	0	275	157	0	0	157
Øvrige programområder inkl. planlegging	97	70	0	168	-2	8	0	6	99	62	0	162
Sum riksvei	512	365	0	877	362	176	0	538	149	189	0	338

A.1 E18 Bjørvika

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

Årets resultat: Prosjektet er tidligere ferdigstilt.

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

Restmidler på prosjektet er 1,5 mill. kr (bompenger) pr 31.12.2021. Disse skal i 2022 brukes til å dekke noen kostnader som gjelder arkeologi (konservering).

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

Restmidler på prosjektet er 0,3 mill. kr (statlige midler) pr 31.12.2021. Disse skal brukes til å fullføre grøntentreprisen i 2022.

A.3 E16 Sandvika – Wøyen

Resultater/virkninger som er oppfylt: Prosjektet har gitt en forbedret hovedferdselsåre mellom Oslo og Bergen, fra 2-felts til 4-felts motorvei. Dette innebærer bedre fremkommelighet og økt trafiksikkerhet. Miljøet er forbedret gjennom redusert støy og luftforurensning. I tillegg har prosjektet ført til reduserte rushtidsforsinkelser og et forbedret biologisk mangfold og redusert flomfare i og ved Sandvikselva. Eksisterende E16 mellom Bærumsveien og Sandvika er nedgradert til lokalvei og opprydding i Hamangområdet og

etablering av Sandvika ring er ferdigstilt. Prosjektet har også lagt til rette for byutvikling i Sandvika og fremtidig kobling med ny E18 under Sandvika.

Årets resultat: Mindreforbruk på totalt 8,4 mill. kr (merforbruk statsmidler: 106,6 mill.kr og mindreforbruk bompenger: 115 mill. kr). Det ble oppnådd enighet om sluttoppgjøret på Bjørnegårdstunnelen i desember 2021. Bompenger vil i 2022 bli rekvirert for å dekke merforbruket på statsmidler.

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

Fremdrift/milepæler: Hovedveien åpnet 9.oktober 2019, mens ombygging av gamle E16 til lokalveisystem startet opp august 2019 og ble fullført i 2021. Midlene i 2021 ble brukt til ferdigstilling av E16 Sandvika – Wøyen, inkludert sluttoppgjør på Bjørnegårdstunnelen og ferdigstilling av lokalveier, inkludert rehabilitering av Hamangtunnelen.

Prosjektet er gjennomført innenfor kostnadsrammen som ble stilt til disposisjon. Styringsrammen (P50) i 2021-kr er på 4 607 mill.kr. Prognose sluttkostnad 2021-kr er på 4 507 mill.kr (denne prognosen inneholder salg av to eiendommer som pr i dag ikke er solgt, derfor noe usikkerhet rundt salgsinntektene).

A.4 Rv 22 Lillestrøm – Fetsund

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

Årets resultat: Prosjektet hadde et mindreforbruk på 1,5 mill. kr (statsmidler) pr 31.12.2020. Dette restbeløpet ble omdisponert i starten av 2021 slik at disponibelt beløp for 2021 er kr 0.

Fremdrift/milepæler: Prosjektet ble åpnet i desember 2015.

A.5 Rv. 4 Kjøl – Rotnes

Mindreforbruk pr 31.12.2021 var på 10 mill. kr (bompenger).

Det er i 2021 ikke blitt brukt noen midler. Statsmidlene på 7,8 mill. kr fra 31.12.2020 har blitt omdisponert til andre prosjekter. Det ble bevilget 10 mill. kr (bompenger) til planlegging i 2021. Disse midlene har det ikke vært behov for hittil og midlene vil sannsynligvis bli omdisponert i 2022.

Prosjektet inngår nå i gjennomgang av hele strekningen Oslo (Sinsen) – Mjøsbrua. Dette vil bli lagt til grunn for videre vurderinger av tiltak på kort og lang sikt. Strekningen er en av 13 prioriterte strekninger som Statens vegvesen presenterte i forbindelse med sin gjennomføringsplan for 2022-2027. Hele strekningen vil kunne være ferdigstilt rundt 2040.

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 saldolyg 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. Kontraks-/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 31.12.2021 var på 0,- kr.

I 2021 har det blitt utbetalt 6,8 mill.kr i sluttoppgjør. Restmidlene på 43,54 mill. kr (bompenge) har blitt varig omdisponert fra prosjektet. Midlene er foreløpig bokført under seksjon Transport og Samfunn øst i Statens vegvesen. Midlene vil bli videre omdisponert i 2022 etter vedtak i styringsgruppen.

A.7 Byvekstavtale – kollektiv-, gang- og sykkeltiltak

Byvekstavtaleprosjektene har et samlet mindreforbruk på 157 mill. kr i 2021. Avviket skyldes i hovedsak følgende forhold:

- Optimismen knyttet til fremdrift var for høy ved innmelding av budsjettbehov 2021
- Sene / manglende avklaringer har medført forsinkelser i oppstart
- Interne ressursutfordringer

I tillegg er det et avvik på 30 mill. kr mellom sum tildelt i Prop. 1 S (2020-2021) og sum i handlingsprogram for Oslopakke 3 2021-2024. Dette beløpet ble tildelt Drift og Vedlikehold Øst i desember 2021. Det ble gjort gjennom en omdisponering av de totale midlene som ble tildelt Statens vegvesen til byvekst kollektiv- gang- og sykkeltiltak i 2021. Beløpet kom i tillegg til de 312 mill. kr som iht. stortingsproposisjonen skulle tildeles tiltak i Oslo/Viken i 2021. Med de ekstra midlene er det nå samsvar mellom det Oslo/Viken meldte inn som behov for 2021 (342 mill. kr) og den faktiske fordelingen av rammer internt på post 30 for Statens vegvesen.

Det er foretatt varige omdisponeringer i henhold til Byvekst SG møte 4/2021, samt mellom andre avsluttede prosjekter så langt dette har vært mulig.

En spesifisering av de største avvikene og gjennomførte tiltak fordelt på Oslo og Viken (tidligere Akershus) blir presentert under her.

Byvekstavtalemidler Oslo (mindreforbruk 75,6 mill. kr statlige midler)

Mindreforbruk er hovedsakelig knyttet til:

- *Rv. 150 KT/GSV Silurveien-Vækerøveien* (mindreforbruk 31,8 mill. kr). Prosjektet fikk tildelt 30 mill. kr mot slutten av året, som følge av et beregnet avvik på 30 mill. kr mellom sum tildelt i Prop. 1 S (2020-2021) og sum i handlingsprogram Oslopakke 3 2021-2024. Arbeid med byggeplan pågår, men er forsinket pga. interne ressursutfordringer. Byggestart vil tidligst skje i oktober 2022. Det må forventes mindreforbruk på prosjektet i 2022.

Vedlegg 1 – Årsrapport 2021

- *E6 GSV Enebakkveien, Sandstuveien-Østensjøveien* (mindreforbruk 19,5 mill. kr). Bygging pågår. Forsinket oppstart pga. manglende og sene avklaringer fra Oslo kommune, samt interne ressursutfordringer. Forventet trafikkåpning høsten 2022. Årets mindreforbruk forventes omsatt i 2022. Det er noe usikkert om forsinkelsene og pålagte endringer fra Oslo kommune får innvirkning på prognose sluttkostnad.
- *GSV Griniveien Røa – bygrensen* (mindreforbruk 16,1 mill. kr). Løsning i vedtatt regulering kan ikke bygges. Det har tatt tid å finne frem til ny løsning. Det har også oppstått utfordringer pga. behov for koordinering med VA-arbeider i samme område. Dette medfører at SVVs planlagte arbeider har blitt forsinket. Arbeid med byggeplan startet i august 2021. Grunnerverv forventes gjennomført i 2022. Byggestart forventes i 2023/2024. Fordi løsningen som skal bygges er noe endret, blir det gjennomført nytt anslag basert på byggeplanen i januar / februar 2022. Årets mindreforbruk forventes omsatt i 2022.

Merforbruk er knyttet til:

- *GSV Ryenkrysset – Konowsgate* (merforbruk 17,5 mill. kr). Prosjektet er avsluttet. Utfordringer med overvannssystemet, sikring, manuell dirigering av myke trafikanter og diverse krav fra Oslo kommune har medført økte kostnader. Ved gjennomgang i november 2021 ble det i tillegg avdekket at beregnet sluttkostnad ikke inkluderte påløpte kostnader på et tidligere brukt prosjektnummer. Totalprognosen ble som følge av dette økt fra 78,5 til 81,8 mill. 2021-kr. Det er foretatt varige omdisponeringer fra andre avsluttede Byvekstavtaleprosjekter for å dekke deler av det opprinnelige merforbruket på ca. 40 mill. kr. Ytterligere omdisponeringer fra prosjekter som slutføres med mindreforbruk vil trolig bli nødvendig. Det forventes å be om restbevilgning til man har full oversikt over reelt restbehov – samt også oversikt over hvordan man kommer ut totalt sett på byvekstavtaleprosjektene i 2022.

I Oslo er følgende prosjekter ferdigstilte i 2021:

- 480 m oppgradering sykkelvei på flere punkter fra Årvoll til Gjelleråsen (sykkelrute rv. 4)
- 450 m ny infrastruktur sykkelvei og fortau Enebakkveien, Ryen-Simensbråten (sykkelrute E6).
- 190 m ny infrastruktur sykkelvei over Rådhusplassen (sykkelrute E18).
- 140 m ny infrastruktur sykkelvei med fortau kobling Dr. Mauds gt. og Munkedamsveien (bak Nasjonalmuseet - sykkelrute E18).
- 60 m ombygging avkjørsler og bussholdeplass Smestad (sykkelrute Ring 3).
- 60 m oppgradering sykkelvei med fortau forbi gangfelt Tåsen (sykkelrute Ring 3).

Byvekstavtalemidler Akershus i Viken (mindreforbruk 81,3 mill. kr – statlige midler)

Mindreforbruket er hovedsakelig knyttet til:

- *Fv. 120 GSV/KT Storgata i Lillestrøm* (mindreforbruk 15,7 mill. kr). Prosjektet styres av Viken fylkeskommune. Statens vegvesen skal delfinansiere tiltaket. Avtale med fylkeskommunen er inngått. Prosjektet har forsinket fremdrift i forhold til opprinnelig plan. Mindreforbruket omsettes i 2022.

Vedlegg 1 – Årsrapport 2021

- *E6 Tiltak på ramper og kryss Hvam – Skedsmovollen (mindreforbruk 15,0 mill. kr).* Bygging pågår. Tiltaket ved Skedsmovollen ble åpnet for trafikk 1. juli. Tiltaket ved Hvam ble utlyst senere enn forutsatt og er tre måneder forsinket. Trafikkåpning forventes høsten 2022, som forutsatt. Mindreforbruket omsettes i 2022.
- *Rv. 4 Innfartsparkering, kollektiv- og GSV-tiltak Gjelleråsen (mindreforbruk 13,6 mill. kr).* Arbeid med byggeplan pågår. Det er varig omdisponert 15 mill. kr fra E18 Sykkelveg Prof. Kohts vei, jfr. Byvekst styringsgruppemøte 4/2021. Mindreforbruket omsettes i 2022.
- *E6/fv. 152 GSV Stenfeldt – Greverud (mindreforbruk 13,5 mill. kr).* Bygging pågår med innleide ressurser fra Viken fylkeskommune. Fremdriften er forsinket, bl.a. på grunn av utfordringer knyttet til grunnverv. Trafikkåpning forventes sommeren 2024. Mindreforbruket omsettes i 2022.
- *Rv. 4 Sinsen – Gjelleråsen strakstiltak (mindreforbruk 4,8 mill. kr).* Ledige midler fra flere samlepotter (holdeplasser og trafikksikkerhet) er slått sammen i et prosjekt. Deler av tiltaket ferdigstilles i 2021, resten i 2022. Prosjektet har også midler på bev. 0344 Trafikksikkerhetstiltak. 5,0 mill. kr som var forutsatt belastet på bev. 0331 Byvekstavtalemidler i 2021, har blitt belastet på bev. 0344. Årets mindreforbruk forventes omsatt i 2022.

I Akershus er det ingen ferdigstilte prosjekter i 2021.

A.8 Øvrige programområder inkl. planlegging

A.8.1 Oslo

	Disponibelt 2021			Forbruk 2021			Overføres 2022		
	Stat	Bom	Totalt	Stat	Bom	Totalt	Stat	Bom	Totalt
Programområder riksvei									
Trafikksikkerhet	5	0	5	5	0	5	0	0	0
Miljø og service	4	1	4	-1	1	0	4	0	4
Kollektivtiltak	0	4	4	0	4	4	0	0	0
Planlegging Oslo og Akershus i Vi	29	65	95	27	3	30	2	62	65
Total Oslo	38	70	108	31	8	39	6	62	69

Trafikksikkerhetstiltak

I 2021 har de disponible midlene på 5,0 mill. kr blitt benyttet til gjennomføring av diverse ts-tiltak i forbindelse med strakstiltak på sykkelrute rv. 4 Sinsen-Gjelleråsen.

Miljø- og servicetiltak (mindreforbruk 4,2 mill. kr)

Statens vegvesen har ikke gjennomført støyreducerende tiltak i noen boliger i byvekstområdet i 2021, basert på regelverket i Forurensningsforskriften kapittel 5.

Kollektivtiltak (mindreforbruk 0 mill. kr)

I 2021 er det brukt 4,3 mill. kr på holdeplassoppgradering i Oslo. Nærmere bestemt ferdigstillelse av 5 holdeplasser på Ring 3.

Planlegging (mindreforbruk 64,9 mill. kr – 2,6 mill. kr stat og 62,3 mill. kr bom)

Prosjektet E6 Oslo øst (Manglerudprosjektet) er nå stoppet. I 2021 fikk de bevilget 23,5 mill. kr til å dekke merforbruket fra 2020.

Til planlegging av kollektiv-, sykkel- og gangetiltak i Oslo og tidligere Akershus er det brukt om lag 17 mill.kr. Midlene er fordelt på en rekke tiltak, som f.eks.:

- Rv 4 Innfartsparkering, kollektiv- og gsv-tiltak Gjelleråsen
- E18 GSV Mosseveien, Ulvøybrua-Ormsundveien
- Rv 4 GSV Årvoll skole – Sinsen
- E18 GSV Drammensveien-Frantzebråtveien
- Strakstiltak sykkel Oslo

Det er benyttet om lag 2 mill.kr mindre enn tildelt. Mindreforbruket skyldes en utfordrende ressursituasjon mht. ny organisering, korona samt utfordringer med sene avklaringer fra Oslo kommune.

Mindreforbruket på bompenger skyldes hovedsakelig midlertidig omdisponering av restmidler på 61,54 mill. kr fra to prosjekter (Nytt trafikantbetalingssystem 43,54 mill. kr og Rv. 150 Kryssing Ullevål 18 mill. kr). Midlene skal varig omdisponeres av styringsgruppen i 2022 og det er foreslått å benytte 10,04 mill. kr til finansiering av løpende driftsoppgaver i Statens vegvesen som følge av oppdragsgiveransvaret for oppfølging av Fjellinjen. De resterende 51,50 mill. kr kan omdisponeres av Oslopakke 3 til andre prosjekter.

A.8.2 Akershus i Viken

	Disponibelt 2021			Forbruk 2021			Overføres 2022		
	Stat	Bom	Totalt	Stat	Bom	Totalt	Stat	Bom	Totalt
Programområder riksvei									
Utbedringstiltak	59	0	59	-34	0	-34	93	0	93
Trafikksikkerhet	1	0	1	1	0	1	-0	0	-0
Total Akershus i Viken	60	-0	60	-33	0	-33	93	-0	93

Utbedringstiltak (mindreforbruk 92,9 mill. kr)

Midlene er ikke benyttet i 2021. Det har i løpet av året kommet inn inntekter på 34 mill. kr. Dette er knyttet til E6 Gardermoen Næringspark, hvor tiltaket i hovedsak finansieres av tilskudd fra utbyggere i området.

Trafikksikkerhetstiltak (mindreforbruk 0 mill. kr)

I 2021 benyttet har disponible midler på 1,1 mill. kr blitt benyttet til gjennomføring av diverse ts-tiltak i forbindelse med strakstiltak på sykkelrute rv. 4 Sinsen-Gjelleråsen.

Planlegging

Se omtale under Oslo.

B. Lokale tiltak inkl. sykkeltiltak og kollektivtiltak på vei

B.1 Oslo

	Disponibelt 2021			Forbruk 2021			Overføres 2022		
	Lokalt	Bom	Totalt	Lokalt	Bom	Totalt	Lokalt	Bom	Totalt
Lokale tiltak									
Strekningsvise tiltak	12	7	20	6	3	9	7	4	11
Mindre utbedringer	1	1	2	0	2	2	1	-1	-0
Gang/sykkelveier	278	168	447	275	152	427	3	17	20
Kollektivtiltak	166	100	267	81	57	137	86	44	129
Planlegging Oslo	78	61	138	11	8	19	67	53	120
Totalt Oslo	536	338	874	372	221	594	163	116	280

Strekningsvise tiltak (mindreforbruk 10,8 mill. kr)

Forbruk i 2021 på 9,1 mill. kr gjelder arbeid med tilleggsutredning II for Røa-krysset. Dette inngår som et grunnlag for kommunens kommende behandling av valg av løsning fremover.

Mindre utbedringer (merforbruk 0,2 mill. kr)

Forbruk i 2021 på 2,0 mill. kr er brukt til å tilrettelegge for at Bymiljøetaten skal kunne bruke Nasjonal vegdatabank (NVDB).

Gang/sykkelveier (mindreforbruk 19,9 mill. kr)

Oslo kommunes sykkelstrategi 2015-2025 (vedtatt av bystyret i 2015) og Plan for sykkelveinettet i Oslo (vedtatt av bystyret 2018) ligger til grunn for prioriteringer av tiltak i Oslo for å gjøre det mer attraktivt og trygt å gå eller sykle. I tråd med kommunens sykkelstrategi og for å øke sykkelandelen er det i 2021 jobbet med en rekke sykkeltiltak.

Det har blant annet blitt etablert sykkelfelt i:

- Gyldenløves gate
- Blindernveien
- Prestegårdsveien
- Sandstuveien
- General Birchs gate
- Langbølgen
- Jens Bjelkes gate
- Stordamveien

Flere strekninger har blitt oppgradert med rød asfalt, blant annet:

- Nordstrandveien
- Holmenkollveien
- Dag Hammarskjölds vei
- Hagegata

Dette har i 2021 resultert i 11,3 km med ny tilrettelegging sykkelinfrastruktur, inkludert tilrettelegging i blandet trafikk. I tillegg er 9,2 km eksisterende sykkelveinett oppgradert. Det er også tilrettelagt med 311 sykkelstativer på offentlig gategrunn.

Kollektivtiltak (mindreforbruk 129,4 mill. kr)

Som del av Trikkeprogrammet i Oslo kommune har Bymiljøetaten hatt ansvar for flere større infrastrukturprosjekter under «Samlet plan for oppgradering av trikkeinfrastruktur». Programmet gjennomføres i samarbeid med Sporveien og Vann- og avløpsetaten. Gjennom programmet samordner kommunen sine behov for opprustning av gate, trikkeinfrastruktur og vann og avløp. Bymiljøetaten ferdigstilte i stor grad sitt bidrag med opprustningen av Storgata og arbeidene med etablering av kollektivgate i Bispegata. Kun mindre sluttarbeid gjenstår på grunn av forsinkelser i materialleveranser forårsaket av koronapandemien. Når arbeidet er ferdig vil kommunen ha gjennomført et stort gateopprustningsløft i fem store trikkegater i byen som en del av forberedelsene til innfasingen av nye trikker i Oslo. Det er samtidig satt av mer areal til gående og byliv, redusert trafikk og forbedret overvannsløsninger for kommunen. Alle prosjekter er gjennomført til avtalt tid og innenfor fastsatte budsjettammer.

Bymiljøetaten har arbeidet med utviklingen av nytt prioriteringssystem for kollektivtrafikken. Det nye systemet ble innrullert i 100 av byens 316 signalanlegg i 2021.

Videre er det arbeidet med forprosjekt for Ljabruveien kollektivtrase (Enebakkveien-Nedre Prinsdal) og startet gjennomføringsfase av Sørkedalen alleen, gjennomført fremkommelighetstiltak for kollektivtrafikken, startet bygging av snuplass og holdeplass ved Huk, samt arbeidet med enkelte mindre tiltak og planleggingsaktiviteter.

Av mindreforbruket på 129 mill. kr gjelder 74 mill. kr gjenstående budsjett for de fem trikkegateprosjektene, 28 mill. kr er avsatt til tiltak som startes senere, og de resterende 27 mill. kr fordeler seg på øvrige tiltak som videreføres i 2022.

Planlegging (mindreforbruk 120 mill. kr)

Det er et mindreforbruk på 2,0 mill. kr i midlene som er satt av til å finansiere Oslopakke 3-sekretariatet. Oslo kommune fakturerer ikke Statens vegvesen disse midlene, men Bymiljøetaten er av Byrådsavdelingen for miljø og samferdsel bedt om å sette av 2 mill. kr av disponible bompenger til dette formålet.

I tillegg er det et mindreforbruk på 118 mill. kr på planleggingsmidlene som disponeres av Oslo. Etter omfordeling mellom programområder for å avstemme Oslo kommunes budsjett med disponible midler i Oslopakke 3, er ufordelte midler lagt til dette programområdet. Ved utgangen av 2021 utgjør dette 124 mill. kr som skal disponeres til bygging av prosjekter som er i forprosjektfase (f.eks. Ljabruveien kollektivtrasé).

Øvrige planleggingsmidler på 12 mill. kr er fordelt mellom Plan- og bygningsetaten og Bymiljøetaten. Det er et merforbruk for dette området på 7 mill. kr knyttet til Plan- og bygningsetatens arbeider som er utført for andre aktører i Oslopakke 3-samarbeidet (Ruter, Fornebubanen, Statens vegvesen m.fl.)

B.2 Akershus i Viken

	Disponibelt 2021			Forbruk 2021			Overføres 2022		
	Lokalt	Bom	Totalt	Lokal	Bom	Totalt	Lokalt	Bom	Totalt
Lokale tiltak									
Strekingsvise tiltak	133	164	298	45	152	197	89	12	101
Mindre utbedringer	118	0	118	164	0	164	-46	0	-46
Gang/sykkelveier	-12	169	157	22	74	96	-34	95	61
Trafikksikkerhet	40	40	80	44	13	57	-5	27	23
Miljø og service	1	0	1	0	0	0	1	0	1
Kollektivtiltak	57	107	164	6	28	34	50	79	130
Planlegging fylkesvei	35	43	78	29	10	39	6	33	39
Total Akershus i Viken	373	524	896	311	277	588	62	246	308

Kolonnene «disponibelt 2021» og «overføres 2022» er for både bompengene og de fylkeskommunale midlene basert på de opprinnelige investeringsrammene for 2021.

Det totale mindreforbruket på om lag 300 mill. kr må ses i sammenheng med at Viken ble etablert i 2020, og at det har tatt noe tid å bygge opp gjennomføringskapasiteten i organisasjonen.

Strekingsvise tiltak (mindreforbruk 100,6 mill. kr, inkluderer fylkeskommunale midler 88,6 mill. kr og bompenger 12 mill. kr)

Det er gjennomført arbeid på flere store prosjekter, hvorav en ble ferdigstilt i 2021. Det gjelder fylkesvei 1496 Ny Frogner bru. Det er pågående arbeid med fylkesvei 120 Storgata i Lillestrøm og byggefasen vil pågå fram til høsten 2022. Fylkesvei 152 Kirkeveien i Ski er under oppstart etter vedtatt reguleringsplan i november 2021. Det er også påløpt kostnader på fylkesvei 279 Ny Gardervei i 2021, som også kan få en merkostnad som følge av pågående rettsprosess.

Tallene inkluderer innfrielse av forskudd på 34,1 mill. kr overfor Sørumsand kommune knyttet til prosjekt fv. 172 Monsrudveien og Enebakk kommune knyttet til prosjekt fv. 120 Kåterudveien.

Mindrebruk skyldes at det fortsatt er noe etterslep i omsetning på prosjektene som følge av forsinkelser. Restmidler innfrielse av forskudd på 40,5 mill. kr vil bli omdisponert til andre prosjekter.

Mindre utbedringer (merforbruk 45,8 mill. kr fylkeskommunale midler)

I 2021 er rehabilitering og sikring av fylkesvei 160 Bekkestua-tunnelen ferdigstilt. Det pågår også arbeid med fornying fylkesvei 1630 Stabekk bru. Forsinkelse i reguleringsplanprosessen for Eidsvoll jernbanebru har medført at dette prosjektet ikke har kommet til gjennomføring. 5,9 km fylkesvei ble utbedret i forsterkningsprogrammet i 2021.

Merforbruket er knyttet til innhenting av vedlikeholdsetterslep på fylkesveiene på Romerike.

Gang- og sykkelveier (mindreforbruk 61,2 mill. kr, inkluderer merforbruk fylkeskommunale midler 33,6 mill. kr og mindreforbruk bompenger 94,8 mill. kr)

Det er ferdigstilt følgende tiltak:

- Fv. 380 Bråteveien (0,6 km)
- Fv. 455 Gjerdrumsveien (0,4 km)
- Fv. 35 Oppegårdsveien-Vestveien (0,1 km)
- Nye Frogner bru (0,1 km)
- Fv. 1655 Stabekk bru (0,1 km)

De største tiltakene der det har pågått arbeid i 2021 er Gang og sykkelvei langs fv. 236 Nordre Mangen (Lierfoss-Haneborg skole), fv. 120 Holt-Krona, fv.157 Flaskebekk-Granholt, fv.35 Oppegårdsveien-Vestveien, fv. 45 Gjerdrumsveien fv. 169 Momoen-Løken og fv. 1611 Preståsveien.

Merforbruk fylkeskommunale midler skyldes primært intern porteføljestyling i Viken. Det er om lag tilsvarende etterslep og forsering i omsetning for disse prosjektene. Mindreforbruk bompenger skyldes blant annet forsinket fremdrift for fv. 169 Momoen-Løken og mindreforbruk på fv. 1542 Gjerdrumsvegen og fv. 1530 Bråteveien.

Trafikksikkerhet (mindreforbruk 22,7 mill. kr inkluderer merforbruk fylkeskommunale midler 4,7 mill. kr og mindreforbruk bompenger 27,4 mill. kr)

Det har i 2021 pågått kryssutbedring i fv. 177 Vormsundveien x fv. 173 Hvamsveien. I tillegg er det gjort kanalisering/busslommer Dyrlykke (fv.152).

Fylkesvei 481/482 Kryssutbedring Ingeborgrud er ferdigstilt i 2021

Mindreforbruket er bl.a. knyttet til forsinket fremdrift på en del mindre trafikksikkerhetstiltak (nordre del av fylket).

Miljø- og service (mindreforbruk 1,1 mill. kr fylkeskommunale midler)

Ingen tiltak gjennomført i 2021. Støytiltak langs fylkesvei inkluderes i andre prosjekter.

Kollektivtiltak (mindreforbruk 129,9 mill. kr, inkluderer fylkeskommunale midler 50,4 mill. kr og bompenger 79,5 mill. kr)

I enkeltprosjekter, og som en del av byggingen av andre prosjekter, er det i Akershus til sammen blitt bygget, utbedret og oppgradert 37 holdeplasser for kollektivtransporten i 2021. Det er ferdigstilt fremkommelighetstiltak ved Ski tettsted og kollektivfelt Solheimsveien ved Visperud. I tillegg er det arbeidet med fremkommelighetstiltak i Åsveien.

Mindreforbruket er hovedsakelig knyttet til at gjennomføring av enkelte prosjekter er forskjøvet fra 2021 til 2022. Dette gjelder blant annet sykkelparkering Nesoddtangen.

Vedlegg 1 – Årsrapport 2021

Planlegging (mindreforbruk 38,9 mill. kr, inkluderer mindreforbruk fylkeskommunale midler 6,0 mill. kr og mindreforbruk bompenger 32,9 mill. kr)

Det ble vedtatt to reguleringsplaner i 2021, dette var fv. 152 Kirkeveien i Ski og fv. 1481 Eidsveien forbi Blaker kirke.

Planarbeider det har vært jobbet med i 2021 omfatter i tillegg blant annet:

- Fv. 156 Bråtan-Tusse med to nærliggende gang- og sykkelveier.
- Fv. 1533 Sagdalen-Nitelva bru (kollektivfelt og gang-sykkelvei)
- Fv. 33 Skreikampen.
- Fv. 167 Kryssutbedring Bleikerveien.

Mindreforbruket er bl.a. knyttet til at koronasituasjonen med hjemmekontor og sykefravær har bidratt til noe redusert planleggingskapasitet. Det har også vært utfordringer med rekruttering. I enkelte av prosjektene har det også dukket opp uforutsette utfordringer i slutfasen av planleggingen som har gitt forsinkelser.

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

	Disponibelt 2021				Forbruk 2021				Overføres 2022			
	Stat	Bom	Lokalt	Totalt	Stat	Bom	Lokalt	Totalt	Stat	Bom	Lokalt	Totalt
Lokale kollektivtiltak												
Fornebubanen	800	329	704	1 832	405	0	409	814	395	329	295	1 018
Fornebubanen - tilleggsavtale	580	0	0	580	580	0	0	580	0	0	0	0
Ramme T-bane og trikk	0	838	0	838	0	711	0	711	0	127	0	127
Nytt signalsystem (CBTC) for T-banen	52	209	186	447	0	165	20	185	52	44	166	262
Ny T-banetunnel Oslo sentrum	0	72	0	72	0	12	0	12	0	60	0	60
Majorstuen T-baneknutepunkt	0	115	0	115	0	60	0	60	0	55	0	55
Drift og småinvesteringer	0	1 075	-19	1 056	0	921	0	921	0	154	-19	135
Sum lokale kollektivtiltak	1 431	2 638	871	4 940	985	1 869	429	3 283	447	769	442	1 657

C.1 Fornebubanen

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

Det er et totalt mindreforbruk på om lag 1 020 mill. kr pr 31.12.2021 i forhold til disponible midler (statsmidler, bompenger, bidrag fra økte kollektivpriser og grunneierbidrag). I tillegg har Staten i desember 2021 trukket tilbake 300 mill. kr (post 63 midler) gjennom en saldering av statsbudsjettet for 2021. Dette på grunn av stort mindreforbruk av statlige bevilgninger. Midlene vil bli bevilget opp igjen i statsbudsjettet for 2022.

Mindreforbruket skyldes blant annet at;

- Det var budsjettert med 110 mill. kr i grunnerverv, mens forbruket var på 16 mill. kr. Mindreforbruket på 93 mill. kr skyldes forsinket oppstart i entrepriser. Det forventes at disse kostnadene vil bli belastet i 2022. Kostnader til grunnerverv er vanskelige å prognostisere grunnet stor usikkerhet i gjeldende fremdrift i grunnervervsprosessene.
- Overført statlig tilskudd i 2021 (fra tilleggsavtalen - post 66) på 579,9 mill. kr var ikke hensyntatt når behovet for midler i 2021 ble meldt inn.
- Grunneierbidrag på 50 mill. kr fra Viken i 2021 var ikke hensyntatt når behovet for midler i 2021 ble meldt inn.
- Av totalt 570 mill. kr i overført grunneierbidrag fra 2020, ble det i 2021 brukt 280 mill. kr. Resterende grunneierbidrag vil bli brukt i 2022, med unntak av 70 mill. kr som er øremerket utbygging på Skøyen.

Status/fremdrift i Prosjektet

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

Prosjektet gikk for alvor over i byggefase i 2021 med grunnarbeider for Fornebu base og stasjon i full produksjon (forventet ferdig høst 2022). Tunnel- og grunnarbeider fra Fornebu til Lysaker startet opp sommeren 2021 og er dermed i full produksjon i 2022. Det pågår forberedende arbeider på Skøyen, Lysaker og Madserud der en forbereder fremføring av tunnelen gjennom å gjøre klar riggområder og bygge deler av adkomsttunnelene ned til selve T-banetunnelen.

En ny entreprise for tunnel- og grunnarbeider fra Lysaker til Vækerø vil etter planen starte opp i 2. kvartal 2022. I tillegg er det mot slutten av 2022 planlagt for kontrahering av entreprise tunnel Skøyen – Vækerø og kontrahering for entreprise tunnel Majorstuen - Skøyen

Basert på siste usikkerhetsanalyse (UA 2,5) høsten 2021 er prosjektets kostnadsprognose på 17,6 milliarder (2018 kr). Med en anslått gjennomsnittlig økning i årene fremover på 3,5 % (LPS) er prosjektets kostnadsprognose anslått til 21,5 milliarder. Prosjektets estimater, usikkerheter og plan for ferdigstilling vil bli kvalitetssikret eksternt i februar/mars 2022.

C.2 Ramme T-bane og trikk

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

Oppgradering av trikkeinfrastruktur i henhold til samlet plan er i slutfasen. Alle prosjektene forutsettes slutført, inkl. økonomisk oppgjør, i løpet av 2022. Nye prosjekter vil være i forprosjekt-/prosjekterings-fasen i 2022 og med gjennomføring i slutten av handlingsprogramperioden.

Oppgraderingsbehov for T-bane og trikk er dokumentert i Sporveiens rapport «Reinvesterings- og oppgraderingsbehov 2021 Sporveien AS, trikk og T-baneinfrastruktur». Omfattende vedlikeholdsprosjekter, som oppgraderinger av baser og stasjoner krever vanligvis ikke ny reguleringsplan, mens oppgraderingsprosjekter kan utløse behov for det. Eksempel på prosjekt som har krevd ny reguleringsplan er oppgraderingen av Østtjernbanen på strekningen Etterstad-Hellerud, der det planlegges ny trasé i tunnel på deler av strekningen.

Mindreforbruket på til sammen 127 mill. kr er relatert til endrede fremdriftsplaner og for optimistisk budsjettering.

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

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

Det er gjennomført KVU, KS1, forprosjekt, KS2 og en revidert KS2. Tilbudskonkurransen for CBTC signalsystem ble kunngjort i november 2019, basert på bystyrets investeringsbeslutning i september 2019. Tilbud ble mottatt i februar 2021 og 8. desember 2021 inngikk Sporveien kontrakt med Siemens Mobility om levering av et nytt og moderne signalsystem for å digitalisere og effektivisere T-banen i Oslo.

Mål for ferdigstilt CBTC-implementering er endret fra 2027 til 2028 i henhold til ny fremdriftsplan etter kontraktsinngåelse.

Nytt anlegg vil åpne for økt kapasitet i T-banesystemet slik at Fornebu-banen 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 262 mill. kr pr 31.12.2021 skyldes at anskaffelsesprosessen tok lenger tid enn opprinnelig planlagt. Mindreforbruket inkluderer 166 mill. kr fra Ruters økonomi. Styringsgruppen for Oslopakke 3 har besluttet at deler av disse midlene skal håndteres ved varig omdisponering av bompenger i Oslopakke 3 i 2022. I tillegg inkluderer mindreforbruket også 51,6 mill. kr i statlig tilskudd til reduserte kollektivtakster. Dette beløpet ble utbetalt i desember 2021 og skal i 2022 erstatte resten av midlene fra Ruters økonomi.

C.4 Ny T-banetunnel gjennom Oslo sentrum

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

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

Gjennom et grundig arbeid og bred analyse har det i 2021 vært sett nærmere på optimalisering av stasjoner og trasé. Arbeidet har funnet tydelige optimaliseringsmuligheter til 0-alternativet. Det er funnet løsninger som gjør at trasé og stasjoner kan ligge i berg på hele strekningen noe som for eksempel gjør at store åpne byggegroper i sentrale deler av Oslo kan unngås. Løsningene gjør det mulig å redusere kostnader, og påvirkningen på byens befolkning i anleggsperioden kan reduseres vesentlig. Dette gjelder både for beboere i nærheten, men også for reisende da trafikk kan opprettholdes på overflaten.

Ruter har sammen med Sporveien sett nærmere på muligheten for å bygge ut tunnelen i faser. Vurderingen er at ny Majorstuen T-baneknutepunkt med fire spor vil være en fornuftig første fase som vil gi ny kapasitet i T-banesystemet. Byggingen av Majorstuen T-baneknutepunkt bør koordineres med Fornebubanen da dette vil gi store gevinster.

Analysen viser at en god utnyttelse av den nye kapasiteten som ny Majorstuen stasjon vil gi medfører at vi kan utsette ferdigstilling av ny T-banetunnel med noen år. Det er dog viktig å ta hensyn til at en forlengelse av Furusetbanen til Lørenskog bør koordineres med ferdigstilling av ny T-banetunnel. Tidligere utførte transportanalyser viser at T-bane til Lørenskog bør ha flere avganger enn dagens Furusetbane for å kunne tilby god nok kapasitet på hele strekningen.

Det planlegges å lyse ut et større oppdrag som inkluderer reguleringsplan, konsekvensutredning og forprosjekt når delprosjektet om traséoptimalisering er ferdig.

I 2021 er forbruket på 12 mill. kr brukt på traséoptimaliseringsprosjektet. Det er i tillegg gjort noen grunnundersøkelser og utarbeidet et eget notat om kostnader.

Mindreforbruket på 60 mill. kr pr 31.12.2021 skyldes lavere aktivitet enn opprinnelig planlagt.

C.5 Majorstuen T-baneknutepunkt

Majorstuen T-baneknutepunkt er sentralt for utvikling av Oslos fremtidige T-banenett. Fornebubanen skal kobles til Majorstuen stasjon, og den planlagte sentrumstunnelen vil få sin start her.

En oppgradering av Majorstuen med økning fra to til fire spor er av stor betydning for å få den kapasiteten på T-banen som Oslo trenger.

Sporveien har fått oppdrag om å utarbeide forprosjekt og detaljregulering. Sporveien har inngått kontrakt med Team Major, som er et samarbeid mellom Aas-Jacobsen og Norconsult om både rådgivningstjenester og arkitektbistand.

Planen er å bygge ut Majorstuen T-baneknutepunkt i to sammenhengende etapper, hvor første del av ny stasjon søkes ferdigstilt samtidig som Fornebubanen.

Prosjektet har hatt oppstartsmøte med Plan- og bygningsetaten i Oslo kommune, og det jobbes nå med planprogram og reguleringsplan for Majorstuen T-baneknutepunkt. Som del av dette arbeidet skal det utføres grunnundersøkelser i området. Disse starter opp medio januar 2022.

Majorstuen T-banestasjon er i dag Norges tredje største kollektivknutepunkt med over 70 000 gjennomreisende med T-bane og trikk hver dag. En ny T-banestasjon på Majorstua vil skape et trygt og effektivt knutepunkt som vil håndtere økningen i antall reisende i årene som kommer.

En ny T-banestasjon under bakken kan frigjøre et areal på ca. 100 000 kvadratmeter for bærekraftig byutvikling i dagens sporområde. Planforslaget foreslår å bygge på en tredjedel av området. Området gir rom for over 400 nye boliger, skole, barnehager, kulturaktiviteter og omtrent 1 300 kontorarbeidsplasser.

Det var disponible midler i 2021 på 115 mill. kr. Det er i løpet av 2021 brukt 60 mill. kr.

Det er et mindreforbruk på 55 mill. kr pr 31.12.2021. Årsaken er at planarbeidene kom senere i gang enn planlagt.

D. Drift og småinvesteringer

	Disponibelt 2021			Forbruk 2021			Overføres 2022		
	Lokalt	Bom	Totalt	Lokalt	Bom	Totalt	Lokalt	Bom	Totalt
Oslo									
Drift og småinvesteringer									
T-bane	-	338	338	-	323	323	-	15	15
Trikk	-	147	147	-	66	66	-	81	81
Buss	-	13	13	-	13	13	-	-	-
Plan-, informasjons- og pristiltak	-	8	8	-	8	8	-	-	-
Total Oslo	0	506	506	-	410	410	0	96	96
Akershus i Viken									
Drift og småinvesteringer									
T-bane	-	72	72	-	64	64	-	8	8
Trikk	-	15	15	-	15	15	-	-	-
Buss	-	322	322	-	305	305	-	17	17
Plan-, informasjons- og pristiltak	-	81	81	-	81	81	-	-	-
Båt	-	29	29	-	29	29	-	-	-
Drift kollektiv Viken fylkeskommune	-19	51	32	-	17	17	-19	34	15
Total Akershus	-19	569	550	-	511	511	-19	58	39
Total Drift og småinvesteringer	-19	1 075	1 056	-	921	921	-19	154	135

D.1 Oslo

Midlene er benyttet til følgende:

- T-bane: Oppgradering av T-baneinfrastrukturen gjennom akutte og livsforlengende tiltak. 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: Oppgradering av trikkeinfrastrukturen gjennom akutte og livsforlengende tiltak. Renter og andre kostnader knyttet til trikkebaser på Grefsen og Holtet.
- Buss: Økt frekvens og kapasitet på sentrumslinjer og Søndre Nordstrand.
- Plan-, informasjons- og pristiltak: Utrednings- og planleggingstiltak, samt drift av sanntidsinformasjonssystemet (SIS).

Mindreforbruk på 96 mill. kr knytter seg i hovedsak til 72 mill. kr avsatt til økt vognleie ved innfasing av nye trikker (SL18). Denne økte vognleien får ikke økonomisk effekt før i 2023. Øvrig mindreforbruk knytter seg til utsatt fremdrift for flere mindre infrastrukturprosjekter for trikk og T-bane.

D.2 Akershus Viken

Midlene er benyttet til følgende:

- T-bane: Drift Kolsåsbanen til Bekkestua og økt frekvens Røabanen til Østerås.
- Trikk: Trikkedrift til Bekkestua.

Vedlegg 1 – Årsrapport 2021

- Buss: Opprettholdelse og/eller tilbudsforbedringer i Asker/Bærum, Follo og Romerike. Mindreforbruk (17 mill.kr) planlegges benyttet i perioden 2022-2023
- Båt: Drift Nesoddbåten.
- Plan-, informasjons- og pristiltak: Ny pris- og sonestruktur, overgangsbillett, enkeltbillett og to soners rød periodebillett, samt utrednings- og planleggingstiltak.
- Drift kollektiv Viken fylkeskommune: Etablering av sykkelinnfartsparkeringsplasser knyttet til jernbanestasjoner. Dette er i regi av Bane Nor, men med finansiering fra fylkeskommunen. Gjennomførte tiltak i 2021 er nytt sykkelhotell på Ås og Vevelstad stasjoner. Mindreforbruk på 14,9 mill. kr.

E. Belønningsmidler

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

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

Tabellen under viser en oversikt over hvilke aktiviteter som er finansiert eller delfinansiert med belønningsmidler i Oslo og Viken (Akershus) i 2021.

I Oslo og Akershus har 68 % av det totale forbruket i 2021 vært knyttet til drift av kollektivtransport (styrking av tilbudet).

Tiltak/tiltaksområder	Overført fra 2020	Bevilget 2021	Disponibelt 2021	Forbruk 2021	Overføres til 2022
Styrking av tilbudet	2	145	147	147	0
Pålitelighet, reisehastighet og oppgradert infrastruktur	180	123	303	39	264
Informasjonstiltak og markedsaktiviteter	68	64	132	25	107
Bærekraftige løsninger og nye mobilitetstjenester	26	7	33	5	27
Sum (mill. kr)	276	339	615	217	398

Mindreforbruket på 398 mill. kr som blir overført til 2022 er ca. 122 mill. kr høyere enn ved årsskiftet 2020-2021.

Overførte midler skyldes i stor grad en avsetning på 100 mill. kr mot koronaepidemien gjort av Viken fylkeskommune og en avsetning på 131,5 mill.kr til sykkelformål gjort av Oslo kommune.

VEDLEGG 2

Prosjektark

Innhold:

- E18 Vestkorridoren Lysaker – Ramstadsletta
- E18 Vestkorridoren Ramstadsletta – Slependen
- E18 Vestkorridoren Slependen – Drengsrud
- Lokale vegtiltak Akershus
- Lokale vegtiltak Oslo – sykkelprosjekter
- Lokale vegtiltak Oslo – kollektivprioriteringer
- Lokale vegtiltak Oslo – Røatunnelen
- Oslo Trikk
- Oslo T-bane
- Nytt signalsystem (CBTC) for T-banen
- Fornebubanen
- Ny T-banetunnel gjennom Oslo sentrum
- Majorstuen T-baneknutepunkt
- T-baneforlengelse Lørenskog
- Kollektivtrasé Oslo – Lillestrøm – Kjeller
- Drift kollektivtrafikk Akershus
- Drift kollektivtrafikk Oslo
- Follobanen
- Ny rutemodell for Oslo og Østlandet
- Stasjon- og knutepunktstiltak jernbanen

Prosjektark Oslopakke 3

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

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

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

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

Planskisse:

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



Kostnad:

Samferdselsdepartementet har gjennom behandling av St. prp. 38 S fått fullmakt til å gjennomføre prosjektet E18 Lysaker – Ramstadsletta innenfor en kronejustert kostnadsramme på 19,7 mrd. 2023-kr. Justeringene i forbindelse med behandlingen av St. prp. 38 S gir en total besparelse på om lag 871 mill. 2023-kr sammenliknet med den foreslåtte styringsrammen i Prp. 38 S.

Nytte/kostnad:

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

Prosjektstatus/planlagt framdrift:

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

Prosjektark Oslopakke 3

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

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

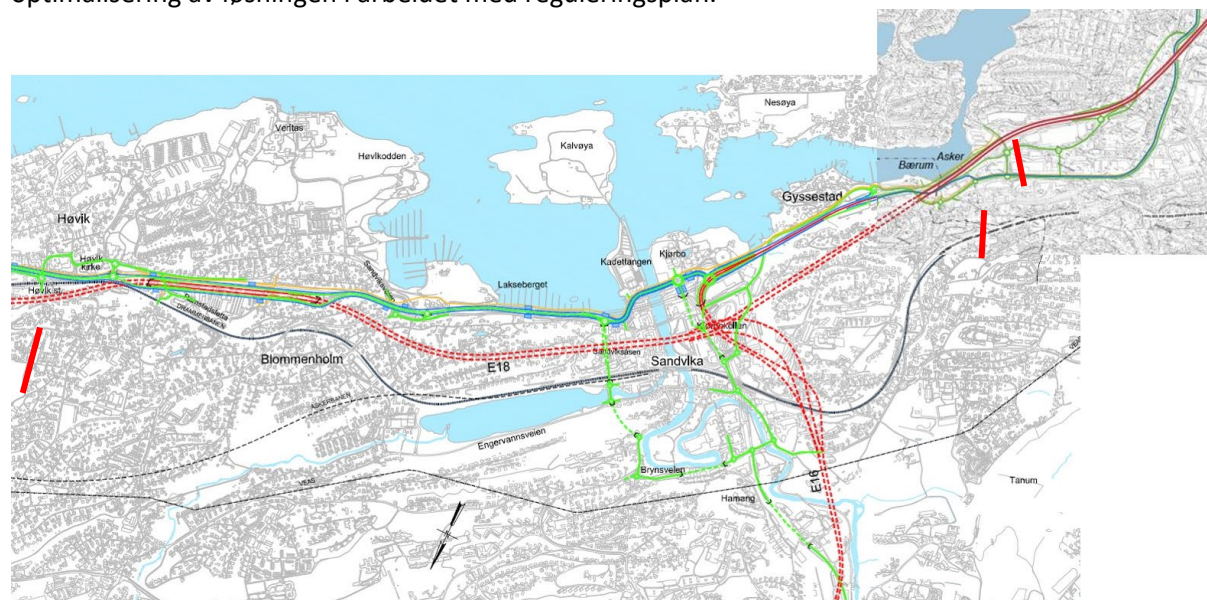
Det skal lages reguleringsplan for strekningen E18 Ramstadsletta-Slependen i Bærum og Asker kommuner med kobling til E16 i Sandvika. Planen i Bærum skal bygge på kommunedelplan med konsekvensutredning for E18 Lysaker – Slependen vedtatt av Bærum kommune 18. juni 2014. Planen i Asker skal bygge på kommunedelplan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

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

Gjennomføring av prosjektet vil gi:

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

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



Kostnad:

Prosjektet har et fastsatt styringsmål på 12,1 mrd. 2023-kr

Nytte/kostnad:

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

Prosjektstatus/planlagt framdrift:

Det er usikkerheter knyttet til byggestart og byggetid da vi er tidlig i planleggingen

- Oppstart reguleringsplan høsten 2020.
- Vedtatt reguleringsplan anslås til våren 2024.
- Prosjektet er ikke prioritert i første seksårsperiode i forslag til NTP 2022-2033.

Prosjektark Oslopakke 3

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

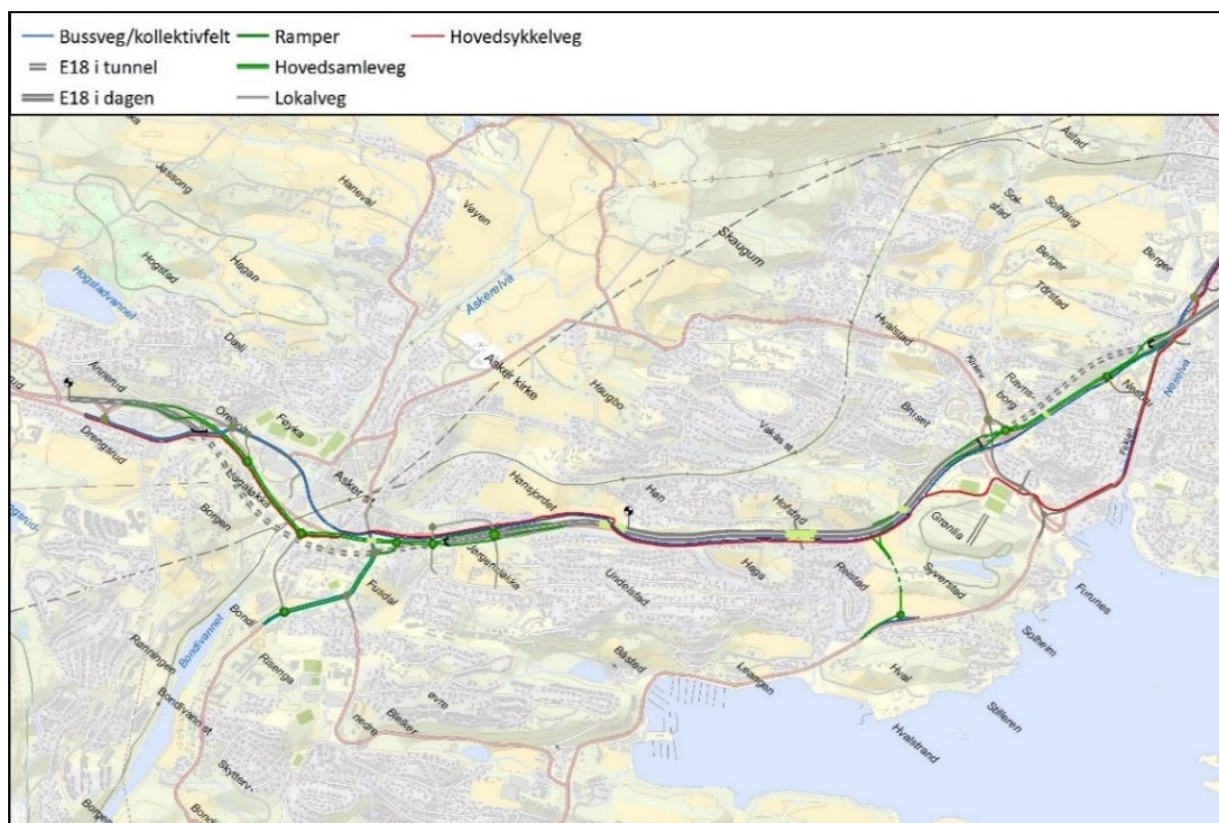
Strekningen er 3. og siste etappe av Vestkorridorutbyggingen som omfatter ny E18- mellom Lysaker på grensen til Oslo og Drengsrud i Asker kommune. Plassering av etappeskiellet mellom 2. og 3. etappe er flyttet fra Slependen til Nesbru jf brev Samferdselsdepartementet 22.2.21 som omfatter et nytt lokalvegkryss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

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

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

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

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



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

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

Kostnad:

Det er foreløpig ikke fastsatt styringsmål for E18 Slependen-Nesbru, men etappen har en ramme fra NTP 2018-2029 på 16,6 mrd. 2023-kr. Kostnadene er beregnet med etappeskille på Nesbru.

Nytte/kostnad:

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

Prosjektstatus/planlagt framdrift:

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

Prosjektark Oslopakke 3

Tiltak: Lokale vegtiltak Akershus (Viken)	Tiltakshaver: Viken fylkeskommune
Beskrivelse: <p>Innen tidligere Akershus i Viken omfatter dette nye veistrekninger og store utbedringstiltak på fylkesvegnettet, en rekke små og mellomstore tiltak innen tiltakstypene forfallsinnhenting, gang/sykkeltiltak, kollektivtiltak, trafiksikkerhetstiltak, samt planlegging. Prosjekter og tiltak i handlingsprogram Samferdsel 2022-2025 for Viken fylkeskommune omfatter:</p> <ul style="list-style-type: none">• Store utbedringstiltak og forfallsinnhenting<ul style="list-style-type: none">– Fv. 152 Kirkeveien i Ski sentrum– Fv. 120 Storgata Lillestrøm– Fv 181 Eidsvoll bru over jernbanen– Fv. 156 Bråtan - Tusse (ny vei som delfinansieres med fylkeskommunale midler)• Gang/sykkeltiltak<p>Etablering av sikre gang/sykkelveger til skoler og tettsteder prioriteres. Tiltak omfatter:</p><ul style="list-style-type: none">– Fv. 1611 Preståsveien– Fv. 1390 Huseby – Bakkar bru– Fv. 1436 Kirkeveien og Knud Askers vei - Asker– Fv. 120 Lillestrømveien mellom Krona og Holt– Fv. 157 Flaskebekk - Granholt– Fv. 236 Lierfoss - Haneborg skole– Fv.169 Hølandsveien, Momoen-Løken• Kollektivtiltak<p>Tiltak for økt fremkommelighet og forbedret tilgjengelighet og standard på holdeplasser og knutepunkter. Innfartsparkering for bil og sykkel inngår. Tiltak omfatter:</p><ul style="list-style-type: none">– Fv 2517 Snurondell Lommedalen– Fv. 152 Gateterminal Ås– Diverse bussfremkommelighetstiltak, Røykenveien og Slemmestadveien– Holdeplassoppgraderinger• Trafiksikkerhet<p>Omfatter bl.a. tiltak etter trafiksikkerhetsrevisjoner. Større planlagte tiltak er:</p><ul style="list-style-type: none">– Utbedring av kryss fv. 177 Vormsundveien x 173 Hvamsveien– Kryssutbedring fv. 167 Bleikerveien• Planlegging<ul style="list-style-type: none">– Midler til planlegging av fylkesvegtiltak	

Illustrasjoner: Bildene under illustrerer ulike type tiltak innenfor programområdene.



Kostnad:

I Handlingsprogramperioden 2023–2026 er det satt av om lag 1,2 mrd. 2023-kr til dette formålet, hvorav bompenger utgjør 0,6 mrd. kr.

Nytte/kostnad:

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

Prosjektstatus/planlagt framdrift:

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

Prosjektark Oslopakke 3

Tiltak: Lokale vegtiltak Oslo - Sykkelprosjekter	Tiltakshaver: Bymiljøetaten
Beskrivelse: Oslo kommunes sykkelstrategi 2015-2025 (vedtatt av bystyret i 2015) og Plan for sykkelvegnettet i Oslo (vedtatt av bystyret 2018) ligger til grunn for prioriteringer av tiltak i Oslo for å gjøre det mer attraktivt og trygt å gå eller sykle. Eksempler prosjekter som er i prosjektporteføljen i handlingsprogramperioden er: I gjennomføringsfase per februar 2022 (som vil fortsette i 2023): <ul style="list-style-type: none">• Tåsenveien, fra Stavangergata til Darre Jenssens plass• Sørkedalsveien, fra Trettebakken til Peder Ankers plass• Bernt Ankers gate Større forprosjekter per februar 2022: <ul style="list-style-type: none">• Grefsenveien fra Åsengata til Disen holdeplass• Grefsenveien, Disen holdeplass - Midtoddveien• Fyrstikkbrua, Bryn• Sykkeltiltak i Maridalen• Ekebergveien, Nordstrandveien-Tallbergveien• Skippergata mellom Rådhusgata og Biskop Gunerius gate• Stavangergata og Lisa Kristofferens plass• Ytre ringvei, Stordamveien - Ulsrud vgs• Stenersgata: Skippergata - Grønlandsleiret og Nygata• Ullevålsveien, fra Ring 2 til Colletts gt• Maridalsveien mellom Carl Kjelsens vei og Brekke• Helgesens gate• Østensjøveien/Grenseveien• Henrik Ibsens gate, fra Solli plass til Ring 1• Risalleen• Hans Nielsen Hauges gate• Johan Svendsens gate og Ole Bulls gate fra Nordkappgata til Torshovgata• Ring 2 mellom Maridalsveien og Colletts gate I konseptvalgfase per februar 2022: <ul style="list-style-type: none">• Frognerparken - Slottsparken• Grenseveien fra Økernveien til Grensesvingen• Rasmus Winderens vei, Holmenveien og Borgenveien• Sannergata og Waldemar Thranes gate• Uelands gate og Maridalsveien, fra Stvgt.til Hausm.gt• Abildsøkruset• Torshovdalen, oppgradering gang- og sykkelvei• Etterstadsletta gang- og sykkelvei I tillegg kommer strakstiltak for utbedring og oppgradering av eksisterende sykkelvegnett og sykkelparkering.	

Illustrasjoner: Bildene illustrerer noen aktuelle typer tiltak.



Kostnad:

I handlingsprogramperioden 2023–2026 er det foreslått totalt om lag 2 mrd. kr til lokale veiltak og programområder i Oslo, hvorav bompenger utgjør 0,63 mrd. kr. Midlene går til sykkeltiltak og kollektivtiltak.

Nytte/kostnad:

Den samfunnsøkonomiske gevinsten av sykkelinvesteringene i Oslo i perioden 2021-2030 er av Bymiljøetaten beregnet til å være ca. 4,0 mrd. kr (Notat 26.02.2020). Bedre tilrettelegging for syklende bidrar til økt sykkelandel. Dette gir helsegevinster og reduserer press på kollektivtrafikken, særlig på korte reiser. Helsegevinsten består både av offentlige besparelser på grunn av redusert sykefravær som gir lavere helseutgifter og mindre produktivitetstap, samt økt velferdsgevinst for den enkelte på grunn av flere kvalitetsjusterte leveår.



Prosjektstatus/planlagt framdrift:

Består av mange ulike prosjekter med ulik planstatus, noen er igangsatt, andre har vedtatt reguleringsplan og klare til oppstart, og andre er under planlegging.

Prosjektark Oslopakke 3

Tiltak: Lokale vegtiltak Oslo – Kollektivprioriteringer	Tiltakshaver: Bymiljøetaten
Beskrivelse: De viktigste kollektivtiltakene i handlingsprogramperioden er: <ul style="list-style-type: none"> • Kollektivtrasé Ljabruveien: etablering av kollektivfelt på to delstrekninger i Ljabruveien som følge av rekkefølgebestemmelse i områdereguleringen for Gjersrud- Stensrud. Det gjennomføres en reguleringsprosess for kollektivfelt i Ljabruveien fra kryss ved Bjørnholt skole til rundkjøring med Enebakkveien og fra kryss ved Mortensrudveien til Hauketo. Reguleringsplanen er estimert vedtatt våren 2022 og byggestart tidligst februar 2024. • Diverse andre kollektivtiltak: Løpende kollektivtiltak som oppgradering av sanntidsinformasjons-system og aktiv signalprioritering (ASP), «kraftfulle fremkommelighetstiltak», diverse andre mindre kollektivtiltak. 	
Illustrasjon: <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="169 965 620 1308">  <p>Ljabruveien</p> </div> <div data-bbox="628 965 1406 1308">  <p>Kollektivtiltak</p> </div> </div>	
Kostnad: I handlingsprogramperioden 2023–2026 er det foreslått totalt om lag 2 mrd. kr til lokale veitiltak og programområder i Oslo, hvorav bompenger utgjør 0,63 mrd. kr. Midlene går til sykkeltiltak og kollektivtiltak.	
Nytte/kostnad: <ul style="list-style-type: none"> • Varierer fra tiltak til tiltak. 	
Prosjektstatus/planlagt framdrift: <ul style="list-style-type: none"> • Består av ulike prosjekter med ulik planstatus. Kollektivtrasé Ljabruveien er i planleggingsfasen, og det er ikke lagt inn midler til gjennomføring i dette handlingsprogrammet. 	

Prosjektark Oslopakke 3

Tiltak: Lokale vegtiltak Oslo – Røatunnelen	Tiltakshaver: Bymiljøetaten
Beskrivelse: <p>KVU for Røatunnelen var ferdig i januar 2016, og KS1 er gjennomført. Med bakgrunn i KS1 utarbeidet Bymiljøetaten en tilleggsutredning. Konseptvalgutredningen og tilleggsutredningen ble lagt frem for bystyret i 2018, jf. byrådssak 165/18 Konseptvalg for Røakrysset. Ved behandlingen av saken i bystyret jf. sak 330/18 av 24.10.2018 ble det fattet følgende vedtak: «Det arbeides videre med tunnel øst-vest som løsning for Røakrysset». Bystyret vedtok i sak 208/20, 24.06.2020, «Bystyret ber byrådet legge frem en sak med valg av konsept for Røatunnelen i løpet av 2021». Bymiljøetaten fikk derfor i oppdrag i å lage en konseptvalganbefaling med anbefaling av konsept. Målet med utredningen er å komme frem til et bedre beslutningsgrunnlag for valg mellom konsept K3-1 kort tunnel øst-vest og K3-3 lang tunnel øst-vest. Konsept K4 Vei i dagen er tatt med i utredningen for å ha et godt sammenlikningsgrunnlag. Konseptvalganbefalingen har gjennomgått ekstern kvalitetssikring, og byrådssak om valg av konsept for Røakrysset skal legges frem for politisk behandling.</p>	
Illustrasjon:	
 <p>Konsept K3-1, kort tunnel</p>	 <p>Konsept K3-3, lang tunnel</p>
Kostnad: Kostnad er avhengig av konsept som velges; <ul style="list-style-type: none"> • Kostnaden for kort tunnel (K3-1) er beregnet av ekstern kvalitetssikrer til P50 lik 1 125 mill. kr. og P85 lik 1 384 mill. kr. • Kostnaden for lang tunnel (K3-3) er beregnet av ekstern kvalitetssikrer til P50 lik 1 665 mill. kr. og P85 lik 2 052 mill. kr. • Kostnaden for konsept K4 Vei i dagen er estimert av ekstern kvalitetssikrer til P50 lik 403 mill. kr. og P85 lik 479 mill. kr. 	
Nytte/kostnad: Foreløpig ikke vurdert	
Prosjektstatus/planlagt framdrift: Bymiljøetaten oversendte faglige underlag for konseptvalg med anbefaling høsten 2021. Underlaget er kvalitetssikret, og byrådet la fram sak om valg av konsept for Røakrysset 26.04.2022.	

Prosjektark Oslopakke 3

Tiltak: Oslo – Trikk	Tiltakshaver: Ruter
Beskrivelse: <p>Sporveien har ansvar for trikkens infrastruktur som skinnegang, strømforsyning mv, mens vegholder (i hovedsak Bymiljøetaten) har ansvar for øvrige deler av gata (kjørefelt, fortau mv). Det er derfor behov for nært samarbeid mellom virksomhetene for å koordinere arbeidet med oppgraderingen av trikkegatene. Aktuelle tiltak er bl.a.:</p> <ul style="list-style-type: none">• Holdeplasztiltak. Prosjektet skal tilpasse eksisterende holdeplasser for nye trikker innenfor avtalt omfang og rammer. Ferdigstilling er planlagt i 2023.• Elektrotiltak. gjennomføres fortløpende på hele trikkenettet for bl.a. å sikre optimal strømforsyning ved økt trikkeproduksjon og nye trikker (omfatter blant annet tiltak på likerettere, vekselstyring, signalanlegg, toppsystemer og tiltak på kontaktledningsanleggene).• Oppgradering av kontaktledningsanlegg. Omfatter prosjektering og bygging av nye anlegg, inkludert utbygging av enkelte utslitte master. Prosjektet starter opp i 2023 og pågår i hele planperioden, med Birkelunden til Vitaminveien og Lilleakerbanen som de første anleggene.• Pilestredet Øvre (Parkveien - Bislett). omfatter oppgradering av trikkeinfrastrukturen, inkludert holdeplass og kontaktledningsanlegg. VAV skal samtidig oppgradere eksisterende vann- og avløpsanlegg på strekningen. Det igangsettes forprosjekt og prosjektering i 2021, med planlagt bygging i 2022/23.• Øraker (vendemulighet Lilleakerbanen). I forbindelse med at T-banen skal etablere CBTC på Kolsåsbanen, må Øraker etableres som ny vendemulighet på Lilleakerbanen. Tiltaket omfatter etablering av nytt signal- og sikringsanlegg på Vestveien og Øraker, overkjøringsspor og tiltak på Øraker holdeplass. Prosjektet må igangsettes i 2024, med ferdigstilling i 2025.• Ekebergbanen nedre. På Ekebergbanen mellom Konows gate og Ekebergparken skal det etableres ny over- og underbygning samt kontaktledningsanlegg. Forprosjekt starter opp i 2022, og oppstart av byggearbeidene i 2023.• Bane- og sporvekseltiltak består av flere tiltak på trikkeinfrastrukturen, og omfatter blant annet sporvekselutskifting, gate- og dekketiltak og pakking av spor på forstadsbanene. Tiltakene gjennomføres fortløpende i perioden 2023 til 2026.• Tilrettelegging for SL18 over Aker brygge. Dette omfatter gatedekketiltak og kontaktledningsarbeid. Oppstart og gjennomføring i 2023.• Pilestredet Nedre del (Holbergs plass – Parkveien). På denne strekningen er det behov for oppgradering av trikkeinfrastrukturen, inkludert sporveksler, holdeplass og kontaktledningsanlegg. Forprosjekt og detaljprosjektering planlegges startet opp i 2025, med byggestart 2026.• Trondheimsveien Øvre (Rosenhoffgata – Bobbanen (nedenfor Sinsenkrysset)). På denne strekningen er det behov for oppgradering av trikkeinfrastrukturen, inkludert kontaktledningsanlegget og holdeplasser. Forprosjekt og detaljprosjektering planlegges igangsatt i 2023, med mulig byggestart i 2024.• Trondheimsveien Nedre (Lakkegata – Carl Berner) På denne strekningen er det behov for oppgradering av trikkeinfrastrukturen, inkludert kontaktledningsanlegget og holdeplasser. Forprosjekt og detaljprosjektering planlegges igangsatt i 2025, med mulig byggestart i 2026.	

- **Drammensveien (Halvdan Svartes gate – Prinsessealleen).** På denne strekningen er det behov for oppgradering av trikkeinfrastrukturen, inkludert holdeplass og kontaktledningsanlegg. Forprosjekt og detaljprosjektering planlegges igangsatt i 2024, med mulig byggestart i 2025.

Illustrasjoner: Bildene under illustrerer noen aktuelle tiltak.



Storgata



Thorvald Meyers gate



Bispegata

Kostnad:

I handlingsprogramperioden 2023–2026 er det foreslått om lag 4,6 mrd. 2023-kr til ramme T-bane og trikk. Årlig finansieringsbehov for Trikken er 301 mill. kr pr år.




Nytte/kostnad:

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

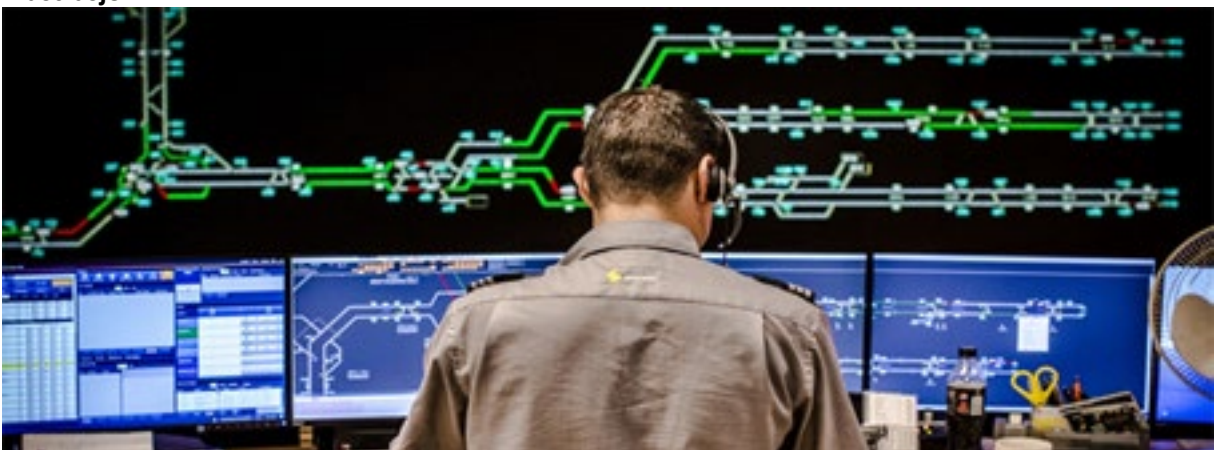
Prosjektstatus/planlagt framdrift:

Flere store prosjekter er avsluttet i 2021. Nye prosjekter vil være i forprosjekt-/prosjekterings-/byggefase i 2023 og med gjennomføring gjennom hele handlingsprogramperioden.

Prosjektark Oslopakke 3

Tiltak: Oslo – T-bane	Tiltakshaver: Ruter
Beskrivelse: <p>T-Banen har om lag 120 millioner reisende per år (før koronapandemien) og det er et stort behov for å oppgradere og videreutvikle T-banenettet. Lave budsjettammer de siste årene har økt vedlikeholdsetterslepet. Vedlikeholdet har vært endret fra tunge oppgradering med hele banestrekninger til deler av banestrekninger hvor kun de mest kritiske deler er oppgradert. Resultatet var at en stadig større andel av midlene har gått til akutte tiltak. Ruter utarbeider i samarbeid med Sporveien og andre berørte virksomheter forslag til prioriteringer. Følgende prioriteringer foreslås ut fra foreliggende kunnskap:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Oppgradering og modernisering T-banenettet, estimert behov 2022-2036 ca. 12 mrd. kr for ikke å øke nåværende etterslep. <p>Aktuelle tiltak:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fellesstrekningen Etterstad-Hellerud (under gjennomføring) • Livsforlengende og akutte tiltak • Holmenkollbanen, Centrumspanen, Furusetbanen og Østensjøbanen • Nye arbeidsmaskiner • Nye Brynseng stasjon og oppgradering Tøyen stasjon • Oppgraderingsprogram likerettere 	
Illustrasjon: <div style="display: flex; justify-content: space-around;">    </div> <p style="display: flex; justify-content: space-around; font-size: small;"> Brynseng stasjon Dårlig kabelforbindelse, Grorudbanen Skader isolerte skjøter, Furusetbanen </p>	
Kostnad: <p>For hele handlingsprogramperioden 2023-2026 er det foreslått 4,6 mrd. kr til ramme T-bane og trikk. Årlig finansieringsbehov for T-banen er 840 mill. kr pr år.</p>	
Nytte/kostnad: <p>Foreligger ikke for oppgraderingstiltak. Dersom vedlikehold og oppgradering ikke gjennomføres, vil det i første omgang medføre nedsatt hastighet, redusert frekvens og i verste fall stengte banestrekninger. Oppgradering vil derfor normalt gi god nytte/kost. For nye store prosjekter gjøres nytte-/kostnadsanalyser.</p>	
Prosjektstatus/planlagt framdrift: <p>Oppgraderingsbehov for T-bane og trikk er dokumentert i Sporveiens rapport «Reinvesterings- og oppgraderingsbehov 2021 Sporveien AS, trikk og T-baneinfrastruktur». Omfattende vedlikeholdsprosjekter krever vanligvis ikke ny reguleringsplan, mens oppgraderingsprosjekter kan utløse behov for det. Eksempel på prosjekt som har krevd ny reguleringsplan er oppgraderingen av Østensjøbanen på strekningen Etterstad-Hellerud, der det bygges ny trasé i tunnel på deler av strekningen.</p>	

Prosjektark Oslopakke 3

Tiltak: Nytt signalsystem CBTC for T-banen	Tiltakshaver: Ruter
Beskrivelse: <p>Nytt signalsystem CBTC er en stor og viktig modernisering av T-banen i Oslo og Viken. CBTC står for «Communication Based Train Control» eller kommunikasjonsbasert togstyring, og er i dag standard når nye T-baner bygges eller moderniseres. Med det nye systemet får T-banen et moderne digitalt system for sikring og halvautomatisk styring av trafikken.</p> <p>Sporveien gjennomfører moderniseringen av hovedsakelig tre årsaker:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Eksisterende signalanlegg har nådd og til dels passert forventet teknisk levealder. • Et nytt signalsystem er nødvendig for videre utvikling av T-banen og prosjekter som Forneubanen, ny Majorstuen stasjon og ny T-banetunnel gjennom Oslo sentrum. • Bidra til kapasitetsøkning og understøtte samfunnets behov for høyere kapasitet, større fleksibilitet og enda bedre trafikkflyt for T-banen. 	
Illustrasjon: 	
Kostnad: <p>Ved investeringsbeslutning i 2019 ble styringsramme (forventet kostnad, P50) fastsatt til 5,4 mrd. 2019-kr og kostnadsramme (P85) til 6,3 mrd. 2019-kr.</p>	
Nytte/kostnad: <p>I KVVU'en fra 2013 ble samfunnsnyten av investeringen beregnet til å være vesentlig høyere enn kostnaden. Dette ble bekreftet i revidert KS2 i desember 2018 fra eksterne kvalitetssikrer (EKS): «EKS vurdering er at det ikke har inntruffet forhold som skulle tilsa endring i konseptvalget om at nytt signal og sikringsanlegg for T-banen i Oslo skal baseres på CBTC teknologi med halvautomatisk drift. EKS mener at utviklingen de siste to årene har bekreftet og forsterket behovet for et nytt signalanlegg for T-banen i Oslo».</p>	
Prosjektstatus/planlagt framdrift: <p>Det foreligger KVVU, KS1, forprosjekt, KS2 og en revidert KS2. Tilbudskonkurransen for CBTC signalsystem ble kunngjort i november 2019, basert på bystyrets investeringsbeslutning i september 2019. Etter en omfattende prosess med tilbud og forhandlinger ble Siemens Mobility tildelt kontrakten, som ble signert 8. desember 2021. Prosjektet har gjennomført faseovergang til gjennomføringsfasen, og den første milepælen etter signering er oppnådd i henhold til plan. Kontraktsfestet implementeringsplan er i all hovedsak i tråd med forutsetningene for prosjektet, med en forskyving av de siste grenbanene til andre halvår 2028 for å sikre prioritering av Forneubanen samt for å redusere usikkerhet i prosjektgjennomføringen.</p>	

Prosjektark Oslopakke 3

Tiltak: Fornebubanen	Tiltakshaver: Viken fylkeskommune og Oslo kommune
Beskrivelse: Fornebubanen er en ny 8 km lang T-banetunnel mellom Fornebu og Majorstuen. Banen kobles på Volvattunnelen, vest for Majorstuen stasjon. Det blir fire stasjoner i Bærum (Fornebu, Flytårnet, Fornebuporten og Lysaker), to i Oslo (Vækerø og Skøyen) og base til parkering og vedlikehold av T-banevogner på Fornebu. Reisetiden vil bli 12 minutter mellom Fornebu senter og Majorstuen og det legges opp til to avganger i kvarteret når banen åpner.	
	
<p>Etablering av Fornebubanen vil gi en kapasitetssterk, punktlig og attraktiv kollektivbetjening av Fornebu. Banen skal kunne ta fremtidig trafikkvekst og bidra til å redusere trafikkbelastningen på overflatenettet i Oslo. Dagens bussbaserte betjening har nådd kapasitetsgrensen, og vil ikke kunne dekke fremtidig økt behov for persontransport som følge av planlagt byutvikling på Fornebu og langs traséen. En T-baneløsning vil gi et universelt utformet og trafiksikkert transportsystem med få miljøulempere. Banen vil gå i tunnel og dermed forårsake lite støy for omgivelsene. Banen vil gi god kollektivbetjening av store byutviklingsområder og få gode forbindelser til det øvrige T-banenettet. Det legges vekt på å utvikle kollektivknutepunkter med tilrettelegging for effektiv omstigning ved flere stasjoner, hvorav Lysaker blir den viktigste omstigningsstasjonen.</p> <p>For å sikre god fremtidig kollektivbetjening av byutviklingsområdene på Fornebu og langs traséen fra Lysaker til Majorstuen, er det viktig at planlegging av ny Lysaker kollektivterminal samordnes med Fornebubanen. Utvikling av gode kollektivknutepunkt for enkel omstigning mellom regional og lokal kollektivtrafikk blir særlig viktig. I tillegg er det nødvendig å få en god kollektivløsning på Vækerø som gir grunnlag for fremtidig kollektivtrafikkorientert byutvikling i området.</p> <p>Fornebubanen planlegges med nytt signal- og sikringsanlegg, CBTC.</p>	

Kostnad:

Vedtatt styringsramme (P50) er på 16,2 mrd. 2018-kr (eks. mva og lønns- og prisstigning), inkl. base på Fornebu basert på KS2. Vedtatt kostnadsramme (P85) er på 18,5 mrd. 2018-kroner (eks. mva. og lønns- og prisstigning). Kostnadene inkluderer kun påkobling til T-banenettet ved dagens Majorstuen stasjon.

Nytte/kostnad:

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

Prosjektstatus/planlagt framdrift:

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

KS2 ble ferdigstilt januar 2019. Endelig vedtak i Oslo kommune og Akershus fylkeskommune om finansiering ble fattet i september 2019. Det er fastsatt et statlig bidrag til Fornebubanen på 8,1 mrd. 2020-kr. Prismregnet til 2023-kr er det statlige bidraget på om lag 9,1 mrd. kr. Bidraget er fastsatt på grunnlag av KS2, ekskl. basestasjon utover hensettingsanlegg og besparelser ved flytting av Skøyen stasjon.

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

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

Ekstern kvalitetssikring av kostnadene i mars 2022 viser kostnader over vedtatte kostnadsramme. Kvalitetssikrer anbefaler P50 på 20,5 2018-kr (eks. mva. og lønns- og prisstigning) (23,3 mrd. 2021-kr) og kostnadsramme på 23,2 mrd. 2018-kr (eks. mva. og lønns- og prisstigning) (26,4 mrd. 2021-kr). Sak om Fornebubanen legges frem for bystyret og fylkestinget i juni 2022. Forventet sluttdato er midten av 2029, med usikkerhet +/- ett år

Prosjektark Oslopakke 3

Tiltak: Ny T-banetunnel gjennom Oslo sentrum	Tiltakshaver: Ruter
Beskrivelse: <p>Gjennomførte beregninger viser at det er nødvendig med en ny T-banetunnel gjennom Oslo sentrum rundt 2035 for å kunne avvike forventet trafikkvekst. Ny T-banetunnel bidrar til at en større andel av reisene til og gjennom Oslo sentrum kan foregå under bakken, og areal på overflaten kan frigjøres. T-banesystemet blir også mer robust med to tunneler, noe som innebærer at det blir enklere å håndtere både planlagte og ikke planlagte avvik.</p> <p>Gjennom arbeidet med konseptvalgutredningen for Oslo-Navet (KVU Oslo-Navet) anbefales det en ny T-banetunnel fra og med Majorstuen stasjon, via Bislett, Stortinget, Grünerløkka ved Nybrua og til og med Tøyen stasjon.</p> <p>T-banetunnelen er en forutsetning for tilbudsforbedringer på eksisterende grenbaner, og vil muliggjør fem-minutters frekvens der trafikkgrunnlaget er størst. Den vil i tillegg gi et bedre kollektivtrafikktilbud på Bislett, Grünerløkka og i sentrum, samt bidra til færre forsinkelser. Et mer pålitelig T-banetilbud bygger opp under ønsket areal- og byutvikling og vil bidra til at trafikkveksten kommer med gange, sykkel og kollektivtrafikk.</p>	
Kostnad: <p>Om lag 17 mrd. 2021-kr (P50) basert på oppdatert kostnadsanslag i 2021. Anslaget må anses som et estimat i tidlig fase med usikkerhet opp mot 40 %. Ny Majorstuen stasjon inngår ikke i dette beløpet, da ny Majorstuen stasjon er skilt ut som eget prosjekt. Ny Majorstuen stasjon planlegges bygd tilpasset ny tunnel og kan sees på som første fase av ny tunnel. Ny tunnel vil også kreve en ny T-banibase. Kostnaden for ny base inngår heller ikke i dette beløpet.</p>	

Majorstuen

Bislett

Grünerløkka/Nybrua

Tøyen

Ensjø

Stortinget

Nytte/kostnad:


Prosjektet inngår i anbefalt konsept i KVV Oslo-Navet og er beregnet samfunnsøkonomisk lønnsomt. Ruter har gjennomført en ny kostnadsvurdering av tunnelen. Det planlegges også gjennomført en ny nyttevurdering. Når den er gjennomført vil det også kunne legges frem en ny nytte/kost vurdering.

Prosjektstatus/planlagt framdrift:

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

Delprosjekt for traséoptimalisering ble satt i gang i 2020 og slutført i 2021. Nytt kostnadsanslag er basert på en optimalisert trasé, som innebærer mindre justeringer. Stasjoner er blant annet foreslått plassert dypere i berg. Ruter planlegger gjennomført nye trafikk- og nytteberegninger som planlegges ferdigstilt i begynnelsen av 2023. Deretter vil arbeidet med reguleringsplanen videreføres.

Prosjektark Oslopakke 3

Tiltak: Majorstuen T-baneknutepunkt	Tiltakshaver: Ruter
Beskrivelse: <p>Nytt spor- og stasjonsanlegg på Majorstuen, med fire spor til plattform, vil gi mulighet for økt frekvens på dagens grenbaner i vest før ny T-banetunnel er ferdig bygget. Det nye sporanlegget er i tillegg en forutsetning for å utnytte kapasiteten som en ny T-banetunnel vil gi. Når Forneubanen etableres vil Majorstuen styrkes som kollektivknutepunkt, og med ny T-banetunnel kan Majorstuen bli den mest benyttede stasjonen i T-banesystemet. Ny T-banestasjon på Majorstuen foreslås etablert under bakken, slik at de store arealene på bakkenivå kan frigjøres til byutvikling. Et helhetlig byplangrep vil legge til rette for økt byliv, nye gang- og sykkelforbindelser og et bedre knutepunkt.</p> <p>Vedtatt reguleringsplan for Forneubanen inkluderer ny Majorstuen stasjon i to etasjer. KVV Oslo-Navets anbefaling er en ny T-banetunnel med en stasjonsløsning med fire spor på ett plan. Det er løsningen fra KVV Oslo-Navet som Sporveien viderefører nå, mens Ruter har fått i bestilling å slutføre reguleringsarbeidet for kollektivknutepunktet på overflaten.</p>	
Illustrasjon: 	
Kostnad: <p>Prosjektet har utført et kostnadsanslag i månedsskifte januar/februar 2022. Foreløpige anslag er om lag 7 mrd. 2021-kr (P50). Dette er uten Volvatsvingen.</p>	
Nytte/kostnad: <p>Ny Majorstuen stasjon med fire spor på ett plan vil kunne gi ny kapasitet og betydelig trafikanntytte til de grenbanene som trenger ny kapasitet før ny T-banetunnel er ferdig (Kolsåsbanen, Holmenkollbanen og Lambertseterbanen) og gir mulighet for økt frekvens i hele T-banesystemet når ny T-banetunnel åpner. Nytte/kost vurderinger ble gjennomført for ny T-banetunnel inklusiv ny Majorstuen stasjon som en del av KVV Oslo-Navet. Analysen som ble gjennomført viste positiv samfunnsnytte for anbefalt konsept med ny sentrumstunnel.</p> <p>Det er også mulig å bygge Volvatsvingen samtidig med ny Majorstuen stasjon. Da kan det kjøres tog fra Fornebu direkte til Ringen (utenom Majorstuen stasjon). Analysene som er gjennomført for Volvatsvingen viser negativ samfunnsnytte, men det vil bli gjennomført oppdaterte analyser.</p> <p>Byutviklingen over eksisterende sporområde vil kunne bidra til medfinansiering av stasjonen, samt bærekraftig byutvikling. Det skapes sammenhenger i den blågrønne strukturen på tvers av sporområdet, og det legges til rette for nye rekreasjonsarealer. Knutepunktet styrkes med nye holdeplassløsninger for buss og trikk slik at vi får en god helhetlig løsning Framkommelighet og kapasitet for kollektivtrafikken, grønn mobilitet og myke trafikanter søkes styrket som en del av overflateprosjektet. Det foreligger ikke et kostnadsanslag for knutepunktstiltakene på overflaten. Noen av kostnadene vil være en del av T-baneknutepunktet, da enkelte veistrekninger vil måtte reetableres som en del av anleggsarbeidet.</p>	

Prosjektstatus/planlagt framdrift:

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

På bakgrunn av situasjonen med Fornebubanen, må det vurderes nærmere hvilke tiltak som skal gjennomføres på Majorstuen og behovet for planleggingsmidler. Planleggingsarbeidet vil få tilført nødvendige midler ved omdisponering av bompenger eller bruk av belønningsmidler.

Prosjektark Oslopakke 3

Tiltak: «Bane/kollektivløsning Nedre Romerike»

T-baneforlengelse til Lørenskog

Forslagsstiller:

Viken fylkeskommune

Beskrivelse:

Gjennom behandlingen av KVU for kollektivbetjening på Nedre Romerike vedtok fylkeskommunen blant annet følgende:

Planlegging av metro/T-baneforlengelse Lørenskog/Skårersletta igangsettes i samarbeid med Ruter, Lørenskog kommune og Oslo kommune. Aktuelle løsninger; med stasjoner, traseer og tilkobling til øvrig kollektivtrafikk; avklares i en forstudie.

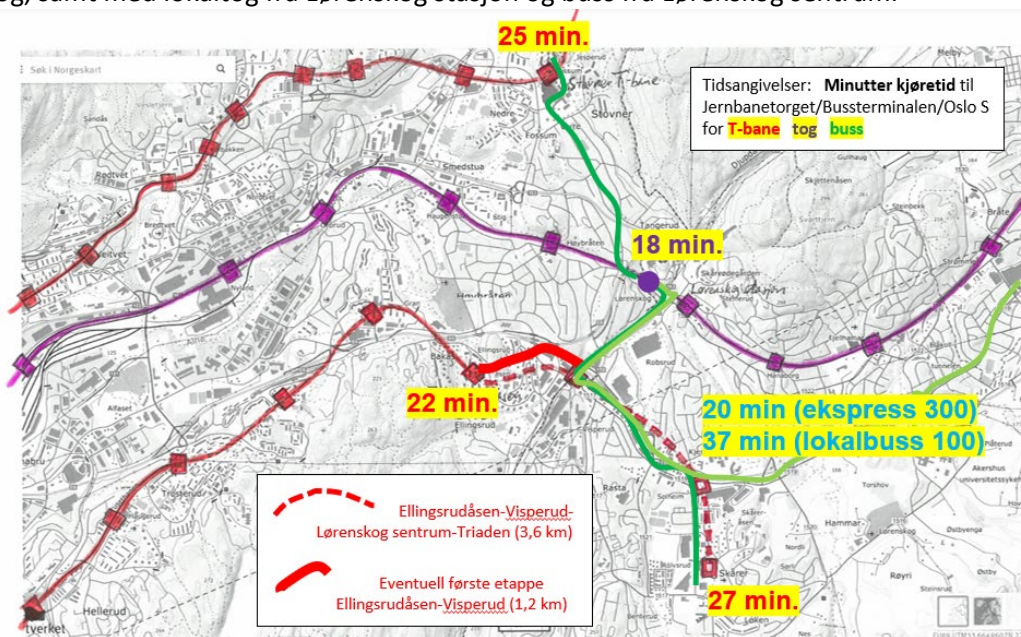
En forstudie for T-baneforlengelse til Lørenskog/Skårersletta ble behandlet av fylkestinget i februar 2021. Utredningen tyder på at banen vil kunne få et bra passasjergrunnlag med god retningsbalanse, forutsatt at det i framtida vil være vanskelig å betjene Oslo med ekspressbuss til sentrum. Fylkestinget fastsatte korridor for videre planlegging av T-baneforlengelsen til Lørenskog sentrum og Triaden via Visperud (korridor B/C).

Oslo kommune og Ruter har stilt krav om økt kapasitet i T-banesystemet før banen kan forlenges fram til Lørenskog sentrum. Fylkestinget har derfor spilt inn et behov for å avklare løsninger for å løse kapasitet i rush før en eventuell sentrumstunnel er på plass, samt å kunne planlegge en etappe I fram til Visperud som et tiltak som kan gjennomføres før kapasitetsproblemet løses.

En første etappe fram til Visperud vil være 1,2 km lang (+ videreføring tunnel i retning Lørenskog sentrum for nattoppstilling av vognsett) og ha en ny stasjon (Visperud). Etappen legger til rette for samordnet planlegging av ny T-banestasjon og transformasjon av Visperudområdet (i oppstartsfasen), og åpner for en bedre sammenbinding av T-banenettet, buslinjene og lokalt togtilbud (Lørenskog stasjon).

Hele strekningen Ellingsrudåsen-Visperud-Lørenskog sentrum-Triaden er ca. 3,6 km og vil ha 3 nye stasjoner. Reisetiden Oslo sentrum-Triaden vil være ca. 27 minutter, omtrent som til endestasjonen på Grorudbanen (26 min) og Kolsåsbanen (30 min).

Illustrasjon: Reisetid til Jernbanetorget med T-bane fra Ellingsrudåsen, Stovner g fra forlenget T-bane til Lørenskog, samt med lokaltog fra Lørenskog stasjon og buss fra Lørenskog sentrum.



Kostnad:

Forstudien fra 2019 har stipulert en kostnad i størrelsesorden 4,4 mrd. 2019-kr for hele strekningen (alternativ B). Kostnadene er beregnet på utredningsnivå med en usikkerhet på $\pm 40\%$.

Et estimat på en eventuell første etappe til Visperud – 1/3 av strekningen, en av tre stasjoner – kan på dette grunnlag settes til rundt 2 mrd. 2019-kr.

Nytte/kostnad:

T-baneforlengelse til Lørenskog har stipulert positiv trafikkantnytte, men samlet kost/nytte er negativ.

Prosjektstatus/planlagt framdrift:

T-baneforlengelse til Lørenskog kan planlegges videre i to alternativer:

1. Hele strekningen fram til Triaden (Skårersletta sør), forutsetter kapasitet for T-banen.
2. En første etappe til Visperud, åpner for koordinert by- og stasjonsutforming ved Visperud.

Videre planlegging kan starte i 2023, med tentativ byggestart tidligst i 2027, gitt avklaringer av spørsmålene om kapasitet og Lørenskogs planlegging av Visperud-området.

Utredning kapasitet: Ruter skal i løpet av 2022 utrede langsiktig kapasitet i T-banesystemet. Effekten av nytt signalsystem, tiltak for økt bruk av T-baneringen, nye befolkningsprognoser, endret reisemønster post-korona, takst/pris-tiltak vil alle kunne bidra til å løse kapasitetsutfordringene i rushtida før en eventuell ny sentrumstunnel er på plass.

Arealutvikling: Utbygging av Lørenskog sentrum pågår for et tilsvarende innbyggertall som i de største drabantbyene i Oslo. Lørenskog kommunen har vedtatt en visjon for næringsområdet på Visperud (transformasjon av ca. 400 dekar) til blandet bybebyggelse med vekt på høyverdi-logistikk. Retningslinjer for utvikling av området skal innarbeides i ny kommuneplan 2022-33.

Utredning T-bane: På grunnlag av forstudiet, og etter avklaring av prosjektet i Oslopakke 3, er det aktuelt å sette i gang mer formelt planarbeid (områdeplan, kommunedelplan, reguleringsplan) eller et teknisk forprosjekt for enten hele strekningen (1) eller en første etappe til Visperud (2). Arbeidet må samordnes med Lørenskog kommunes planlegging av Visperud-området, der det kan være aktuelt å utvikle en samlet plan for T-banestasjon og byutvikling for å se løsninger i sammenheng.

Prosjektark Oslopakke 3

Tiltak: «Bane/kollektivløsning Nedre Romerike»

Kollektivstreng med høy standard Oslo – Lillestrøm - Kjeller

Forslagsstiller:

Viken fylkeskommune

Beskrivelse:

Gjennom behandlingen av KVV for kollektivbetjening på Nedre Romerike vedtok fylkeskommunen blant annet følgende:

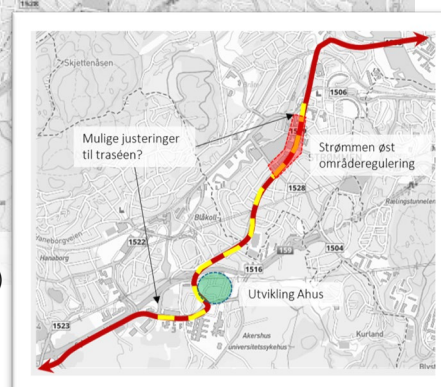
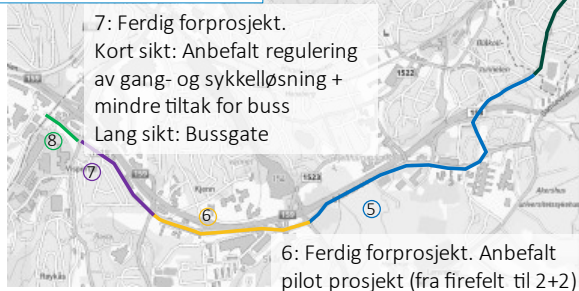
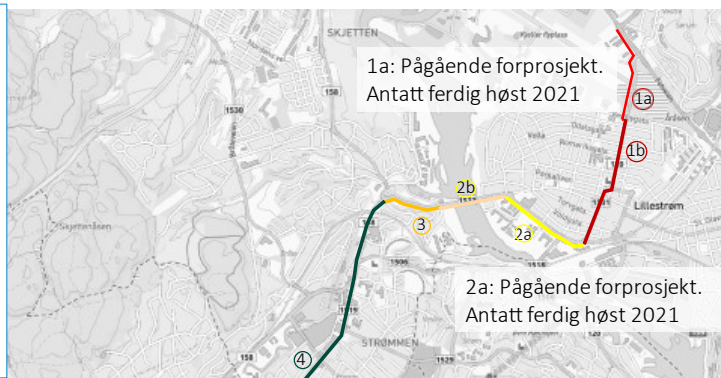
*Planlegging og fastlegging av prioriterte kollektivtraseer på strekningen Kjeller-Lillestrøm-Oslo grense og inn mot Lillestrøm igangsettes med utgangspunkt i optimalisert konsept.
Planleggingen bør skje etappevis for å få god fremkommelighet på kort sikt.*

Med bakgrunn i dette ble det våren 2020 gjort en vurdering av hele strekningen, og igangsatt forprosjekt for 4- delstrekninger langs en fremtidig prioritert trasé for buss og baneløsning mellom Kjeller i Nord via Lillestrøm og til Oslo grense. Det har vært en forutsetning å finne tiltak som kan gi bedre fremkommelighet på kort sikt, samtidig som det avklares en trasé og sikres arealer for en høystandard buss-streng som også vil muliggjøre en fremtidig bybane.

Illustrasjon:

Inndeling av strekningen:

- 1) Kjeller – Lillestrøm terminal
 - 1a) Kjeller – Vestbygata
 - 1b) Storgata og Adolph Tidemands gate
- 2) Lillestrøm terminal – Ruth Maiers gate
 - 2a) Jonas Lies gate
 - 2b) Nittedalsgata
- 3) Ruth Maiers gate – Sagdalen
- 4) Sagdalen – Lørenskog grense (Strømmen)
- 5) Lørenskog grense – Nordliveien øst (A-hus)
- 6) Nordliveien øst – Thurmanskogkrysset
- 7) Thurmanskogkrysset – Røykåsveien
- 8) Røykåsveien - Oslo grense



Rød skrift = igangsatte forprosjekter

Kostnad:

I KVV for kollektivbetjening Nedre Romerike ble det anbefalte superbusskonseptet i 2018 grovt kostnadsvurdert til 1,4 mrd. 2016-kr. Kostnadene vil i stor grad være avhengig av ambisjonsnivå. Alle investeringer planlegges for å kunne tilrettelegge for en fremtidig høystandard løsning.

Prosjektet består av en rekke små og middels store tiltak der kostnadsanslag vil bli utarbeidet underveis.

Nytte/kostnad:

I KVV ble nettonytte for et fullt utbygget Superbusskonsept (Optimalisert konsept) vurdert til -0,6 mrd. I KS1 ble beløpet korrigert til - 0,9 mrd. I anbefalingen fra KVV og KS1-konsulentene, legges det vekt på at det er stor usikkerhet om framtidige behov, og at konseptet har en vesentlig styrke i at valg av løsninger, og dermed kostnader, kan tilpasses underveis.

Prosjektstatus/planlagt framdrift:

Arbeidet med kollektivstrengen Oslo – grense – Kjeller pågår, og det er igangsatt fire forprosjekt på delstrekninger, jfr. illustrasjonen, som ferdigstilles i løpet av våren 2022.

På grunnlag av de av forprosjektene som nå er ferdigstilt, anbefales følgende:


1. Det igangsettes planarbeid for reguleringsplan for sykkelveg med fortau og utvalgte kollektivtiltak på Solheimsveien mellom Røykåsveien og Nordliveien vest. I dette arbeidet må det også tas hensyn til den langsiktige løsningen med en ren kollektivgate, slik at dette kan tas inn som premiss for fremtidig utvikling av området.
2. Det foreslås en pilot med omgjøring av Solheimsveien som firefeltsveg til 2 felt + 2 kollektivfelt på strekningen Nordliveien øst – Thurmanskogkrysset. Det tas samtidig initiativ til en utredning med tester/simuleringer for å se på hvordan kryssløsningene kan utformes for å gi bedre fremkommelighet for buss uten å skape trafikkfarlige situasjoner og tilbakeblokkering mot rv. 159.
3. Det anbefales en prosess for å avklare og forankre videre arbeid med kollektivstrengen som konsept og videre tilnærming. Det opprettes arbeids-/referansegruppe med kommunene (Oslo, Lørenskog, Lillestrøm), Ruter og SVV. Det gjennomføres ny makrovurdering av trafikale konsekvenser langs hele strengen (hybrid trafikkmodell) slik at kryssløsninger kan vurderes i sammenheng og gi mulighet for å teste «smarte» alternativer. I tillegg vurderes mindre justeringer av traséen mellom Ahus og Strømmen. I arbeidet må også fremtidig rutestruktur tas inn, plassering av stoppesteder må vurderes og systemskifter og ambisjonsnivå konkretiseres. Målsettingen er å sikre en trasé som kan gi forutsigbarhet i arealplanleggingen.

Det er flere private planinitiativ på deler av strekningen som gjør det nødvendig med en helhetlig tilnærming for å sikre arealene til en fremtidig høystandard kollektivtrasé.

Prosjektark Oslopakke 3

Tiltak: Drift kollektivtrafikk Akershus (Viken)	Tiltakshaver: Ruter
Beskrivelse: Hvert år overføres det bompenger fra Oslopakke 3 til Ruter for å styrke kollektivtrafikktilbudet i Akershus i Viken. Midlene er i 2023 planlagt benyttet på følgende måte: <ul style="list-style-type: none">• Drift av styrket busstilbud<ul style="list-style-type: none">○ Follo; tilbud Drøbak, Åsenhagen, Ski, Vestby og Oppegård○ Romerike; tilbud Kløfta, Jessheim, Ahus, Lørenskog,○ Vestområdet; tilbud Asker Nord, Fornebu• Drift T-bane og trikk<ul style="list-style-type: none">○ Kolsåsbanen (T-bane og trikk)○ 7,5 min frekvens Østerås• Plan, informasjon og taksttiltak• Båtdrift (Nesodden) <p>Endelig prioritering av midlene i 2023 og videre skjer i samarbeid med Ruter, knyttet til fylkeskommunens arbeid med økonomiplan.</p>	
Illustrasjoner:    	
Kostnad: Det er forutsatt om lag 1,8 mrd. kr i bompenger i handlingsprogramperioden 2023–2026. I 2023 er det forutsatt 423 mill. kr i bompenger til drift av kollektivtrafikken. Det er også prioritert bompenger til Ruters arbeid med utprøving av nye pristiltak og fleksible billettløsninger, omlegging til utslippsfri kollektivtransport og omstilling av kollektivtilbudet i Viken i perioden 2023-2025. For 2023 utgjør det 80 mill. kr. I tillegg kommer belønningsmidler gjennom byvekstavtalen, som også delvis benyttes til drift kollektiv.	
Nytte/kostnad: Ruters samfunnsregnskap, som COWI utarbeidet i 2014, viser at tilskudd til kollektivtrafikken i Oslo og Akershus er samfunnsøkonomisk lønnsomt. For hver krone som har vært gitt i tilskudd, har samfunnsnyttet vært 4,50 kroner.	
Prosjektstatus/planlagt framdrift: God framdrift. Tiltakene krever normalt ikke reguleringsplan.	

Prosjektark Oslopakke 3

Tiltak: Drift kollektivtrafikk Oslo	Tiltakshaver: Ruter
Beskrivelse: Hvert år overføres det bompenger fra Oslopakke 3 til Ruter for å opprettholde etablerte tiltak i kollektivtrafikktilbud i Oslo. Midlene foreslås fordelt på følgende tiltak: <ul style="list-style-type: none"> • Drift T-bane: <ul style="list-style-type: none"> ○ Anskaffelse og drift av 141 MX-vogner (vognleie) ○ Videreføre 7,5 min rute Grorudbanen og Furusetbanen ○ Videreføre bruk av 6-vognstog (full tog lengde) på de fleste linjer ○ Videreføre økt frekvens for T-banen på kveldstid i ferier og helger ○ Videreføre 7,5 minutters rute på Røabanen (ble innført desember 2012) ○ Videreføre drift av Kolsåsbanen på Oslosiden (gjenåpnet i 2011) ○ Revidert rutemodell T-bane med drift av Lørenbanen mellom Sinsen og Økern og doblet frekvens til 7,5 min rute på Østernbanen fra april 2016 • Busstilbud i sentrum • Renter og avdrag for etablering av Avløs base, samt oppgradering av Grefsen og Holtet baser Ruter utarbeider i samarbeid med Sporveien og andre berørte virksomheter forslag til prioritering. Endelig prioritering vedtas gjennom årlig budsjettbehandling.	
Illustrasjoner: 	
Kostnad: Det er forutsatt om lag 1,8 mrd. kr i bompenger i handlingsprogramperioden 2023–2026. I 2023 er det forutsatt 395 mill. kr i bompenger. I tillegg kommer belønningssmidler gjennom byvekstavtalen, som også delvis benyttes til drift kollektiv.	
Nytte/kostnad: Ruters samfunnsregnskap, som COWI utarbeidet i 2014, viser at tilskudd til kollektivtrafikken i Oslo og Akershus er samfunnsøkonomisk lønnsomt. For hver krone som har vært gitt i tilskudd, har samfunnsnyttien vært 4,50 kroner.	
Prosjektstatus/planlagt framdrift: I handlingsprogramperioden er det kun videreføring av allerede igangsatte driftstiltak.	

Prosjektark Oslopakke 3

Tiltak:

Follobanen

Tiltakshaver:

Bane NOR

Beskrivelse:

Bygging av Follobanen gir styrket togtilbud og framkommelighet og tilrettelegger for halvert reisetid mellom Oslo S og Ski, fra om lag 22 til 11 minutter. Follobanen er også et viktig grunnlag for ny rutemodell Østlandet (jfr. eget prosjektark) og legger til rette for en betydelig tilbudsforbedring for region- og lokaltog mellom Oslo S og Ski, og videre østover sammen med andre prosjekter i korridoren, herunder dobbeltsporutbygging på Østfoldbanens Vestre linje og planskilt avgrening til Østre linje.

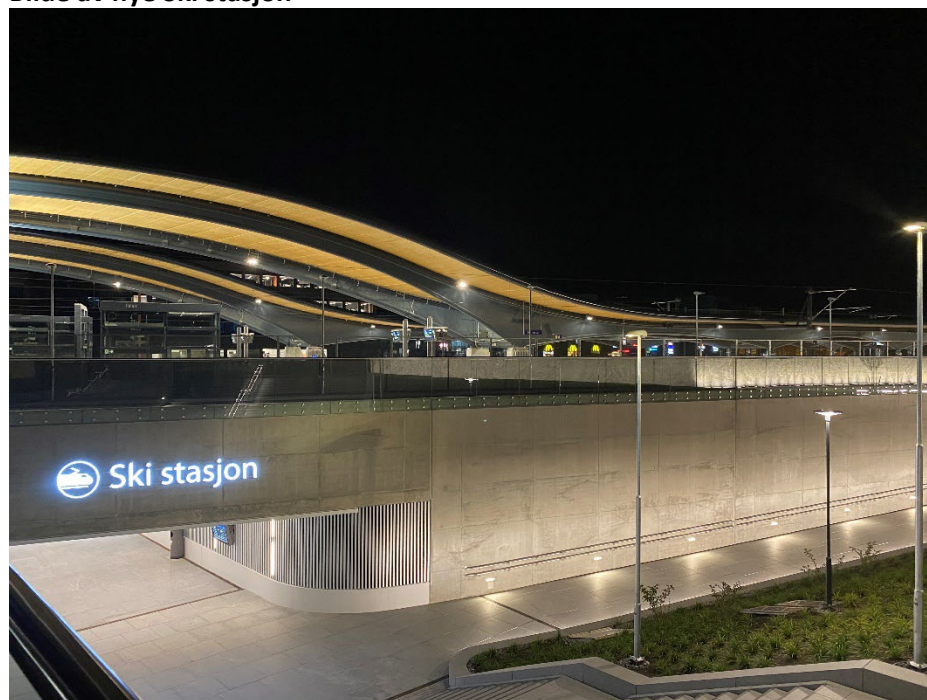
Prosjektet omfatter nytt dobbeltspor på 22 km mellom Oslo S og Ski hvorav 20 km tunnel med to løp fra Ekebergåsen til nord for Ski stasjon. I tillegg omfatter Follobaneprojektet ombygging av spor til Østfoldbanen og andre utbedringer ved Oslo S (inkludert nye Kongshavntunnelen og nye jernbanespor i betongtunnel under Middelalderparken), utvikling av nye Ski kollektivknutepunkt med utvidelse til seks spor, tre plattformer, ny undergang, to reisetorg og ny bro over jernbanen.

Endringsmelding med anbefaling om ett år utsatt åpning av Blixtunnelene og Ski stasjon til 2022, restarbeider på Oslo S i 2023, samt økt styrings- og kostnadsramme ble godkjent av Jernbanedirektoratet i juni 2020. Økte rammer ble godkjent i Statsbudsjettet 2021.

Jernbanetekniske arbeider vil foregå med sommerbrudd i 2022 for innkopling av Blixtunnelen med planlagt ibruktakelse i desember 2022 samt avslutning av ombygging av Østfoldbanekulverten ved Oslo S i 2023.

Arbeidene på østsiden av Ski stasjon vil fortsette med planlagt åpning av hele den nye stasjonen etter avslutning av sommerbruddet i august 2022.

Bilde av nye Ski stasjon



Kostnad:

Prosjektet har en kostnadsramme 36,7 mrd. 2022-kr. Jfr. Prp. 1 S (2021-2022)

Nytte/kostnad:

Prosjektet vil gi økt kapasitet, tilrettelegger for kortere reisetid (fra dagens 22 ned til 11 minutter for knutepunktstoppende tog) og bedre punktlighet på en av Norges tettest trafikkerte jernbanestrekninger. Follobanen, ekspresslinje Oslo-Ski, gir stor trafikantnytte i samspill med lokallinjen på Østfoldbanen

Planstatus/planlagt framdrift:

Prosjektet er under bygging.

Prosjektark Oslopakke 3

Tiltak:

Ny rutemodell Østlandet

Tiltakshaver:

Bane NOR**Beskrivelse:**

Ny rutemodell Østlandet er prioritert for oppstart i første seksårsperiode i forslaget til NTP 2022-2033. Tilbudsforbedringene krever en rekke investeringstiltak som sammen med nytt signalsystem (ERTMS) og nytt togmateriell utgjør en helhet.

Tiltakene skal løse flaskehalsen i systemet på Østlandet og åpne for tilbudsforbedringer og bedre utnyttelse av jernbanenettet i Oslo-navet. Tiltakene muliggjør et trafikktilbud som utnytter jernbanenettet i Oslo-navet mer optimalt, før en eventuell kapasitetsøkning mellom Oslo S og Lysaker realiseres. *Ny rutemodell Østlandet* vil gjøre det mulig å øke fra tre til fire tog i timen i grunnrute fra Moss. Lokaltogene fra henholdsvis Ski, Lillestrøm og Asker inn til Oslo S vil kunne gå fra femten- til timinutters-intervall. Ski vil også bli en del av timinutterssystemet for regiontog. Videre blir det mulig med flere rushtidsavganger mellom Oslo S og Moss, Halden, Tønsberg, Drammen, Eidsvoll og Jessheim.

For å realisere tilbudsforbedringene kreves en rekke investeringstiltak i infrastrukturen. Dette omfatter:

- Ombygging av Brynsbakken til retningsdrift
- Ombygging av Sandvika stasjon fra fire til seks spor til plattform
- Vendespor på Asker stasjon
- Sportiltak på Lillestrøm stasjon
- Planskilt nordre avgrening til Alnabruterminalen på Grorud
- Signaltiltak Drammen–Asker
- Ny sporavgrening sør for Ski stasjon til Østfoldbanens Østre linje

Det pågår en kvalitetssikring av hvilke tiltak som er nødvendige for å realisere ny rutemodell. I tillegg pågår en optimalisering av de enkelte tiltakene.

Illustrasjon:

Kostnad:

Tiltakene for å realisere ny rutemodell er inne i NTP 2022-2033, men fremdriften er avhengig av de årlige budsjettprosessene.

Nytte/kostnad:

Det ble i forbindelse med innspill til NTP 2022-2033 gjennomført samfunnsøkonomiske analyser. For Ny rutemodell Østlandet var netto nåverdi (NNV) på 5,2 mrd. kr. og Netto nytte per budsjettkrone (NNB) 0,34

Planstatus/planlagt framdrift:

Alle tiltakene er planlagt gjennomført slik at ny ruteplan kan iverksettes i planperioden for NTP 2022-2033.

Prosjektark Oslopakke 3

Tiltak:

Stasjoner og knutepunkter

Tiltakshaver:

Bane NOR**Beskrivelse:**

Stasjons- og knutepunktstiltak inngår i flere effektpakker for jernbanen:

- Ny rutemodell Østlandet (se eget prosjektark)
- Infrastruktur for nytt togmateriell
- Mindre investeringer - stasjoner og knutepunkter

Infrastruktur for nytt togmateriell omfatter først og fremst plattformtiltak ved stasjoner. Det er behov for tilpassinger på stasjon og plattform for å kunne kjøre de nye lokaltogene på en del av lokaltogstasjonene på linje L1: Spikkestad – Lillestrøm, og L2: Ski – Skøyen. Dette vil innebære tiltak på mange av stasjonene på strekningene. Det pågår en prosess i Bane NOR med kvalitetssikring av hvilke stasjoner som trenger tiltak.

Mindre investeringer - stasjoner og knutepunkt gjelder hele det nasjonale jernbanenettet. Her inngår tiltak i Oslo og Akershus både innenfor og utenfor byvekstavtalen. Tiltakene porteføljestyres av Bane NOR, og innrettes mot økt kapasitet det det er mange av- og påstigninger, og som bedrer sikkerhet, tilgjengelighet og informasjon på stasjonene jfr. Nasjonal transportplan 2022-2033 (punkt 10.8.5).

Tiltak utenfor byvekstavtalen omfatter blant annet tiltak på stasjonene Nationaltheatret, Skøyen og Asker for å gjøre disse universelt tilgjengelige. Dette innebærer i hovedsak opprusting og heving av plattformer og forbedret atkomst til plattform. Det er også avsatt midler til tilgjengelighetstiltak på Lillestrøm stasjon og Oslo S.

Tiltak innenfor byvekstavtalen skal gå til tiltak som legger til rette for knutepunktutvikling. Her er det satt av 350,2 mill. 2023-kr i perioden 2022-2029, fordelt på stasjonene Hauketo, Ås, Jessheim, Haugenstua og Oppegård. For de fleste stasjonene dreier deg seg om anleggsbidrag til pågående prosjekter for å sikre universell utforming og bedre tilgjengelighet, med unntak av Oppegård, der det er avsatt midler til ny bro over jernbanen ved Oppegård stasjon.

Bane NOR ser for seg en fordeling av budsjettmidler gjennom planperioden som i tabellen.

Anslag på fordeling mellom stasjoner i periode 2022-2029, mill. 2023-kr. Kilde: Bane NOR

Stasjoner	2022 ¹	2023	2024	2025	2026	Sum
Oppegård	23,2					23,2
Jessheim				67	97,9	164,8
Haugenstua	6,2	3,1				9,3
Hauketo		5,2	62,3	5,2		72,6
Ås	6,7	45,3	28,3			80,3
Sum	36,1	53,6	90,6	72,1	97,9	350,2

1. Bevilget i Statsbudsjettet for 2022.

Illustrasjon:



Kostnad:

Det er satt av 314 mill. 2023-kr i planperioden 2023-2026 til tiltak i byvekstvtalen.

Nytte/kostnad:

Det er ikke gjennomført samfunnsøkonomiske analyse for denne sammensetningen av prosjekter. Det er gjort nytte/kostnads analyser for å finne optimal løsning på enkelt tiltak, og Bane NOR utarbeider kriterier for prioritering innenfor egen portefølje.

Planstatus/planlagt framdrift:

Flere av tiltakene er ikke fullfinansiert i perioden.

VEDLEGG 3

Økonomiske rammer 2008–2026

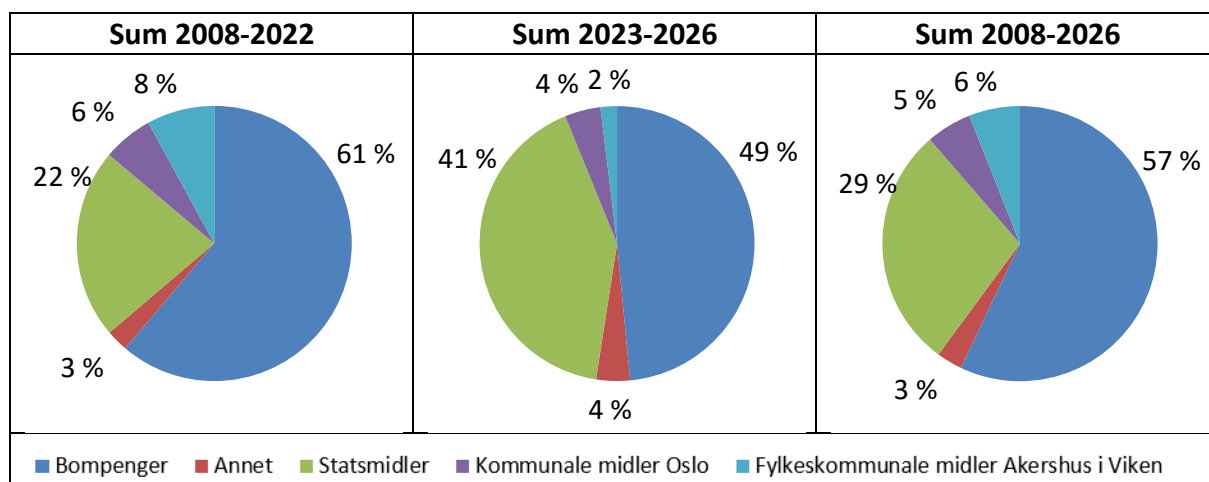
Fordeling økonomiske rammer uten jernbanen

Tabellen under viser økonomiske rammer for ulike finansieringskilder for perioden 2008–2022, for forslag til handlingsprogram 2023–2026 og sum for 2008–2026. Alle tall er i løpende millioner kr og inkl. mva. Kommunale og fylkeskommunale midler inkluderer mva.-kompensasjon. Alle tall i tabellen er eksklusiv jernbane.

Finansieringskilder	Sum 2008-22	Sum 2023-26	Sum 2008-26
Bompenger	40 625	15 520	56 145
Annet ¹	1 706	1 270	2 976
Statsmidler ²	14 858	13 235	28 093
Kommunale midler Oslo	3 917	1 350	5 267
Fylkeskommunale midler Akershus i Viken	5 284	620	5 904
Sum	66 390	31 995	98 385

1. Annet inkluderer grunneierbidrag og bidrag fra vognanskaffelsesfondet til nytt signalsystem (CBTC).

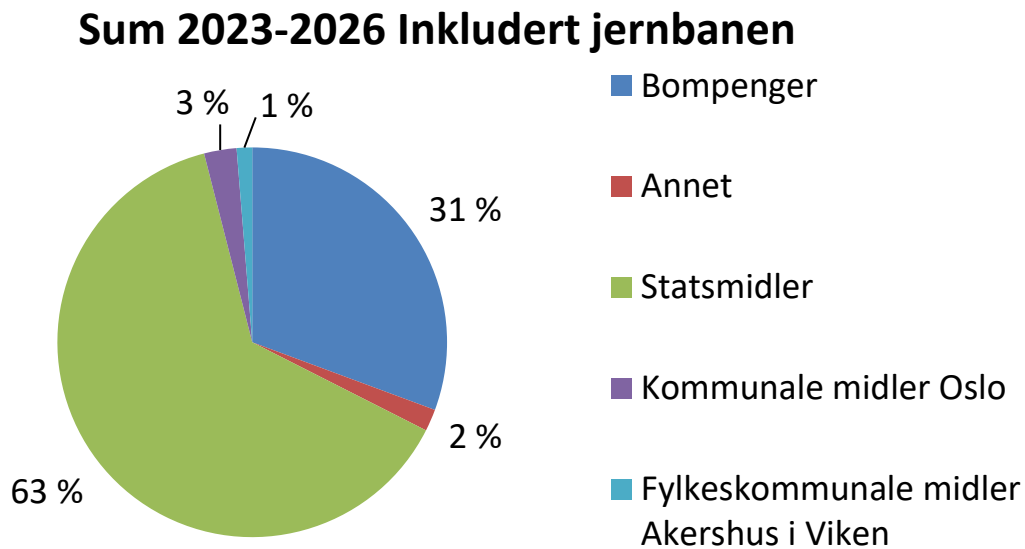
2. Statsmidler inkluderer midler til stasjons- og knutepunktstiltak fra Byvekstavtalen.



Vedlegg 3 – Økonomiske rammer

Fordeling økonomiske rammer med jernbanen for perioden 2023-2026

Inkludert jernbanen	Sum 2023-2026
Bompenger	15 520
Annet	1 270
Statsmidler	32 039
Kommunale midler Oslo	1 350
Fylkeskommunale midler Akershus i Viken	620
Sum	50 799



Av statsmidlene utgjør jernbanen 18 805 mill. kr i perioden 2023-2026. I tillegg kommer det 314 mill. kr til stasjons- og knutepunktstiltak fra Byvekstavtalen.

VEDLEGG 4 – Kollektivandel og fylkesfordeling

Bompenger

Tabellen under viser fordeling av bompenger inkl. lån for perioden 2008–2022, 2023–2026 og 2008–2026 til tiltak i Oslo og Akershus. Fordeling omfatter bompenger til tiltak på riksvei, fylkesvei i Akershus og riksvei og kommunal vei i Oslo samt til kollektivinfrastruktur og drift av lokal kollektivtransport i Oslo og Akershus. Av tabellene framgår også hvor stor andel av disse midlene som går til kollektivtiltak. Tall er i løpende kroner.

Fylkesfordeling, mill. kr:

Fylkesfordeling	Sum 2008-2022	2023	2024	2025	2026	Sum 2023-2026	Sum 2008-2026
Oslo	25 454	2 224	2 573	2 995	3 670	11 462	36 916
Viken	15 171	1 325	1 519	1 693	2 051	6 589	21 760
Sum Oslo og Viken	40 625	3 549	4 093	4 688	5 721	18 051	58 676
Andel Oslo	63 %	63 %	63 %	64 %	64 %	63 %	63 %
Andel Viken	37 %	37 %	37 %	36 %	36 %	37 %	37 %

Kollektivandel inkludert sykkeltiltak, mill. kr:

Kollektiv inkl. sykkel	Sum 2008-2022	2023	2024	2025	2026	Sum 2023-2026	Sum 2008-2026
Oslo	19 124	2 213	2 551	2 980	3 655	11 398	30 523
Viken	9 521	1 240	1 459	1 633	1 991	6 323	15 845
Sum Oslo og Viken	28 646	3 453	4 010	4 613	5 646	17 722	46 368
Andel Oslo	75 %	99,5%	99,1%	99,5%	99,6%	99,4 %	83 %
Andel Viken	63 %	93,5%	96,1%	96,5%	97,1%	96,0 %	73 %
Andel Oslo og Viken	71 %	97,3%	98,0%	98,4%	98,7%	98,2 %	79 %

Kollektivandelen (inkl. sykkel) er beregnet ut fra sum bompenger inkl. lån som går til investeringer og drift av lokal kollektivtransport samt midler til kollektiv- og sykkeltiltak på riksvei, fylkesvei i Akershus og kommunal vei i Oslo.

Andel til drift kollektivtrafikk

Tabellen under viser bompenger til drift kollektivtrafikk til Ruter i forslag til handlingsprogram for 2023–2026. Tall er i mill. 2023-kr og som andel av netto bompenger.

Drift kollektiv		2023	2024	2025	2026	Sum 2023-2026
Sum Oslo og Akershus i Viken	mill. kr	898	868	910	968	3 644
	andel	25 %	21 %	19 %	17 %	20 %
Oslo	mill. kr	395	380	481	542	1 799
	andel	18 %	15 %	16 %	15 %	16 %
Akershus i Viken	mill. kr	503	488	429	427	1 845
	andel	38 %	32 %	25 %	21 %	28 %

Statlige midler

Tabellen under viser fordeling av statsmidler eksklusiv jernbane for perioden 2023–2026 til tiltak i Oslo og Akershus. Dette omfatter tiltak på riksvei gjennom bidrag til E18 Vestkorridoren, statsmidler til kollektivinfrastruktur og belønningsmidler til drift av lokal kollektivtransport, kollektiv-, gang- og sykkeltiltak i Byvekstavtalen, samt stasjons- og knutepunktstiltak langs jernbanen (fra Byvekstavtalen). Midler fra Tilleggsavtalen vedrørende bidrag til redusert bompengebelastning og bedre kollektivtilbud samt bidrag til reduserte kollektivtakster er også inkludert. Av tabellen framgår det hvor stor andel av disse midlene som går til kollektivtiltak inkl. sykkel og gange. Tall er i løpende kroner.

Kollektivandel inkludert sykkeltiltak, mill.kr:

Kollektiv inkl. sykkel	2023	2024	2025	2026	2023-2026
Sum statlige midler	2 946	3 729	4 045	2 515	13 235
Statlige midler til kollektiv inkl. sykkel	2 946	3 729	4 045	2 515	13 235
Kollektivandel inkl. sykkel	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %

Kollektivandelen er beregnet ut fra sum statsmidler som går til investeringer og drift av lokal kollektivtransport samt midler til kollektivtiltak på riksveg og stasjons- og knutepunktstiltak langs jernbanen

Lokale midler

Lokale midler gjelder hovedsakelig sykkel- og kollektivtiltak. I tillegg kommer tiltak på andre programområder og planlegging. De lokale midler omfatter også midler fra vognanskaffelsesfondet til nytt signalsystem (CBTC) for T-banen og grunneierbidrag til Fornebubanen. Tall er i løpende kroner.

Kollektivandel inkludert sykkeltiltak, mill.kr:

Kollektiv inkl. sykkel	2023	2024	2025	2026	2023-2026
Sum lokale midler	700	897	639	1 003	3 240
Lokale midler til kollektiv inkl. sykkel	606	800	544	908	2 857
Kollektivandel inkl. sykkel sum Oslo og Viken	87 %	89 %	85 %	90 %	88 %
Kollektivandel inkl. sykkel Oslo	92 %	93 %	93 %	94 %	93 %
Kollektivandel inkl. sykkel Viken	77 %	84 %	67 %	85 %	80 %

Sum bompenger, statlige og lokale midler

Kollektivandel inkludert sykkeltiltak, mill. kr:

Kollektiv inkl. sykkel	2023	2024	2025	2026	2023-2026
Sum bompenger, statlige og lokale midler	7 195	8 718	9 373	9 239	34 525
Sum midler til kollektiv inkl. sykkel	7 004	8 539	9 202	9 069	33 814
Kollektivandel inkl. sykkel	97 %	98 %	98 %	98 %	98 %

VEDLEGG 5

Kollektiv- gang- og sykkeltiltak i Byvekstavtalen

I Byvekstavtalen 27. november 2020 er det satt av 4,763 mrd. 2019-kr i statlige midler til kollektiv- og sykkel og gangetiltak innenfor riksvegansvaret i Oslo og Akershus i perioden 2019–2029. Basert på tidligere års bevilgninger er gjenstående ramme fra 2023 anslått til 4,301 mrd. 2023-kr.

Tilleggsavtalen til byvekstavtalen (Regjeringens bompengavtale) åpner for mer fleksibel bruk av statsmidlene til også bruk til fylkeskommunale og kommunale tiltak. For 2023 er 11 tiltak hos lokale parter foreslått prioritert.

For foreliggende handlingsprogram har det vært størst fokus på aktuelle tiltak for 2023. Ved neste års rullering av handlingsprogrammet må tiltak vurderes i et lengre tidsperspektiv slik at man får en hensiktsmessig utvikling av porteføljen av tiltak fra planlegging og prosjektering til bygging.

Tabellen på side 2 viser prioriterte tiltak. Tall markert med grått anses som bundne midler. Med bundne midler menes tiltak som allerede er startet opp eller vil ha oppstart i løpet av 2023. Det medfører at bundne midler blir lavere jo lenger ut i perioden man ser. Tiltak 18, 19, 49 og 50 er prioriterte tiltak, men har ikke behov for statlige midler i 2023.

Tabellen på side 3 viser øvrige innmeldte tiltak, men som foreløpig ikke er prioritert. Listen er basert på tiltak som kan ha oppstart i perioden 2023-2026, forutsatt at planprosess ikke blir forsinket. Tiltak som har forventet oppstart i 2027-2029 er ikke med på listen. Usikkerhet knyttet til planprosess, fremdrift og hvilke tiltak som bør prioriteres, øker med tidshorisonen. Tiltak som står på listen kan således bli fjernet og nye tiltak kan bli lagt til ved senere revisjoner.

Vedlegg 5 - Kollektiv- gang- og sykkeltiltak i Byveksttalen

Prioriterte tiltak:

P.-nr	Tiltak	Prosjekt- eier	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
1	E6/fv. 152 Stenfeldt-Greverud, G/S + kollektiv	SVV	61,4	28,5					
2	Fv. 120 Storgata-Lillestrøm, G/S + kollektiv	SVV							
3	E6 ramper og kryss Hvam/Skedsmovollen, Kollektiv	SVV							
8	E18 Ås-Holstad, Gang/sykkell	SVV	15,4	22,5	5,6	5,1	20,5	20,5	
11	E18 Griniveien Røakrysset-bygrensa, Gang/sykkell	SVV	10,2	51,2	51,2	2,7			
12	Konows gate, (Ryenkrysset-Simensbråtveien), G/S + Kollektiv	SVV							
13	E18 Skøyen-Dr. Blancas vei Gang/sykkell	SVV	6,5						
15	Rv 150 Bru Universitets-krysset, Gang/sykkell	SVV	19,8						
18	E6 Ulvenveien-Strømsveien, Kollektiv	SVV		13,8					
19	Rv 150 Silurvn.-Vækerøvn. G/S + Kollektiv	SVV		11,1					
32	E6 holdeplass ved Furuset, Kollektiv	SVV	2,0	2,8					
43	Innfartsparkering, Gjelleråsen G/S + Kollektiv	SVV	15,4	4,8					
45	Enebakkveien (Sandstuvn. Østensjøvn. G/S + Kollektiv	SVV	17,4						
5	Holdeplassoppgradering på rv. i Akershus, Kollektiv	SVV	2,0	3,1	2,0	2,0	2,0	2,0	2,6
6	Mindre sykkeltiltak rv. Akershus	SVV	2,0	5,1	5,1	5,1	8,2	10,2	10,2
14	Strakstiltak sykkel på riksveger i Oslo	SVV	20,5	20,5	20,5	20,5	20,5	20,5	21,0
16	Holdeplassoppgradering på rv. i Oslo	SVV	10,2	10,2	10,2	10,2	10,2	10,2	13,3
44	Rv 4 GSV Brådalsstubben, G/S + Kollektiv	SVV	5,1	15,1					
39	Fv. 152 i Ski (Kirkevn og Langhusvn) G/S + Kollektiv	Viken	10,2	76,8	76,8	32,8			
41	Griniveien (Nordveien – Hosletoppen), Gang/sykkell	Viken	23,2	41,0	41,0				
46	Fv. 120 Leikvoll-Klampenborg, Gang/sykkell	Viken	24,4	46,1					
48	Idrettsveien (Gymnasveien - Baldersvei), Gang/sykkell	Nordre Follo	1,8						
49	Gamle Strømsv. (Gen. Laakes-Nygata), Gang/sykkell	Lillestrøm		16,4					
50	Kirkegata, Gang/sykkell	Lillestrøm		7,2					
51	Baneparken, Vollebekk, Gang/sykkell	Oslo	14,8						
52	Bryn kollektivknutepunkt, G/S + Kollektiv	Oslo	47,2	31,5	160,9	190,6	100,7	5,2	
53	Ytre Ringvei, Ulsrud vgs - Eterveien G/S + Kollektiv	Oslo	5,1						
54	Ullevålsveien, G/S + Kollektiv	Oslo	34,8	26,6					
55	Tvetenveien, G/S + Kollektiv	Oslo	39,9	22,5					
Sum bundne midler med foreslått prioritering			389,6	417,7	335,4	231,2	121,1	25,7	0
Sum midler totalt			389,6	456,6	373,3	269,1	162,1	68,7	47,1

Vedlegg 5 - Kollektiv- gang- og sykkeltiltak i Byveksttalen

Innmeldte tiltak, men foreløpig ikke prioriterte, listen er ikke uttømmende.

P.-nr	Tiltak	Prosjekt- eier	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
30	Mindre fremkommelighets- og knutepunktstiltak på rv i Oslo, Kollektiv	SVV			15,4	15,4	10,2	10,2	13,3
31	Rv 163 Vollebekk bussholdeplass, Kollektiv	SVV		5,6					
20	E6 Enebakkeveien (Ryen-Sandstuveien), G/S + Kollektiv	SVV			5,1	102,4	47,7		
21	E6 Konowsgate (Simensbråtvn.-Valhalvn.) Gang/sykkel	SVV			3,1	15,7			
22	Rv 150 Gaustadalleen-Rektorhaugen (Universitetskrysset-Sognsveien), Gang/sykkel	SVV		4,1	16,4				
23	Rv 150 Gaustadalleen-Rektorhaugen (Sognsvn.-Bergkrysset), Gang/sykkel	SVV		4,1	18,8				
24	Rv 4 Årvoll skole – Sinsen, G/S + Kollektiv	SVV		-	4,1	41,0	51,2	17,0	
25	Rv 150 Holmenveien-Dalsveien, G/S + Kollektiv	SVV		5,1	66,6	143,4	115,1		
26	E18 Undergang Bygdøylokket, Gang/sykkel	SVV			4,1	41,0	9,1		
27	E18 Ulvøybrua-Ormsundveien, G/S + Kollektiv	SVV					51,2	102,4	73,4
28	E18 Drammensvn.-Frantzebråttveien inkl. Lysaker-Maxbo, Gang/sykkel	SVV				30,7	112,6	99,5	9,7
29	E6 Strømsveien ved Ikea-Jerikoveien, Gang/sykkel	SVV			10,2	81,9	51,2	24,6	
7	E6/fv. 1533 Sagdalen - Nitelva bru, G/S + Kollektiv	Viken		80,9	50,7				
9	E18/fv. 1436 Engelsrud terrasse-Liergrense, Gang/sykkel	Viken		4,1	31,0	22,5			
10	E6/fv. 1496 Trondheimsveien: Cat. Gulbergsvei-Jessheim, Gang/sykkel	Viken		13,3	72,1	56,3			
40	Fv. 159 Olavsgaard - Nordbyveien x rv. 22, Kollektiv	Viken		36,0	10,1				
42	Fv. 120 langs Nedre Rælingsveg mot x rv. 159, Kollektiv	Viken		23,2					
56	Gml. Ringeriksvei Bekkestuveien – Bærumsveien, Gang/sykkel	Bærum		20,5	20,5				