

9. mai 2023

Handlingsprogram 2024 – 2027



Ski stasjon, foto Øystein Grue

BYVEKSTSAMARBEIDET OG OSLOPAKKE 3



Statens vegvesen



Jernbandedirektoratet



Statsforvalteren
i Oslo og Viken



VIKEN
FYLKESKOMMUNE



Oslo



Lillestrøm
kommune



Nordre Follo
kommune



BÆRUM KOMMUNE

Forord

Styringsgruppene for Byvekstavtalen og Oslopakke 3 legger med dette frem felles handlingsprogram med forslag til prioriteringer for årene 2024–2027.

Handlingsprogrammet er utarbeidet i tråd med Byvekstavtalen mellom Oslo kommune, Viken fylkeskommune, Bærum, Lillestrøm og Nordre Follo kommuner og staten av 27. november 2020, Tilleggsavtale til Byvekstavtalen av 1. september 2021 og Tilleggsavtale til Oslopakke 3-avtalen av 29. april 2022. Kronebeløp er oppgitt i 2024-kr, med mindre annet er angitt.

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

Investeringer i jernbaneinfrastrukturen i Oslo og Viken er en viktig del av transportinfrastrukturen i regionen. Disse er beskrevet i handlingsprogrammet og fullfinansieres av staten.

Oslo kommune og Viken fylkeskommune skal ha en lokalpolitisk behandling av forslag til handlingsprogram for perioden 2024-2027 innen 1. juli 2023.

Regjeringen vil presentere rammer og prioriteringer av statlige midler og bompenger til tiltak i Byvekstavtalen og Oslopakke 3 for 2024 i Prp. 1 S (2023–2024) 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 2024 og økonomiplan for 2024–2027 før årsskiftet 2023/24. Viken fylkeskommune oppløses 1. januar 2024 og vil i sammenheng med Byvekstavtalen og Oslopakke 3 erstattes av nye Akershus fylkeskommune.

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), Olav Skinnes (Viken fylkeskommune) og Valgerd Svarstad Haugland (Statsforvalteren, observatør)

INNHold

Forord

1	INNLEDNING	5
2	PORTEFØLJESTYRING	8
3	FORUTSETNINGER FOR HANDLINGSPROGRAM 2024–2027	9
3.1	ÅRSRAPPORT 2022	9
3.2	ØKONOMISKE RAMMER FOR FINANSIERINGSKILDER	9
3.3	NOTER TIL ØKONOMISKE RAMMER FOR FINANSIERINGSKILDER	10
3.3.1	<i>Byvekstavgift</i>	10
3.3.2	<i>Oslopakke 3</i>	11
3.4	FORDELING FINANSIERINGSKILDER 2008–2027	14
3.4.1	<i>Fordeling uten jernbanen for perioden 2008-2027</i>	14
3.4.2	<i>Fordeling med jernbanen for perioden 2024-2027</i>	15
4	PRIORITERINGER I HANDLINGSPROGRAM 2024–2027	16
4.1	HOVEDPRIORITERINGER	16
4.2	NOTER TIL PRIORITERINGENE	18
4.2.1	<i>Riksveiltak</i>	18
4.2.2	<i>Lokale tiltak</i>	20
4.2.3	<i>Store pågående kollektivtiltak</i>	21
4.2.4	<i>Store kollektivtiltak under planlegging</i>	23
4.2.5	<i>Drift kollektivtrafikk</i>	24
4.2.6	<i>Belønningsmidler</i>	26
4.2.7	<i>Jernbanetiltak</i>	27
4.3	FORDELING BOMPENGER MELLOM OSLO OG VIKEN	28
4.4	ANDEL TIL KOLLEKTIV- OG SYKKELTILTAK	29
4.4.1	<i>Bompenger</i>	29
4.4.2	<i>Statlige midler</i>	29
4.4.3	<i>Lokale midler</i>	30
4.4.4	<i>Sum bompenger, statlige og lokale midler</i>	30
4.5	ANDEL BOMPENGER TIL DRIFT KOLLEKTIVTRAFIKK	30
4.6	FORVENTET MÅLOPPNÅELSE AV HANDLINGSPROGRAMMET	31

VEDLEGG 1: Årsrapport 2022

1 Innledning

Styringsgruppene for Byvekstavtalen og Oslopakke 3 har utarbeidet forslag til handlingsprogram for perioden 2024-2027. Forslaget viser satsingene 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.

Styringsgruppene prioriterer 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 2024-2027 legges det særlig vekt på å prioritere midler til kollektivsatsingen. Det prioriteres midler til Fornebubanen og nytt signalsystem (CBTC) for T-banen. Det bevilges nødvendige midler til planlegging og oppgradering av Majorstuen stasjon, som skal bidra til å sikre full effekt av Fornebubanen når den settes i drift. Det settes videre av betydelige midler til vedlikehold av trikke- og T-banenettet, samt til drift av kollektivtilbudet. Satsingen på utbygging av sykkelveinettet fortsetter.

Finansieringen av porteføljen er særdeles utfordrende. Mye skyldes at prosjektene modnes gjennom konkret planleggingsarbeid frem mot investeringsbeslutninger. Høy lønns- og prisvekst øker kostnadene for pågående/igangsatte prosjekter. Samtidig skaper lave bomtakster for elbiler utfordringer for finansiering av porteføljen

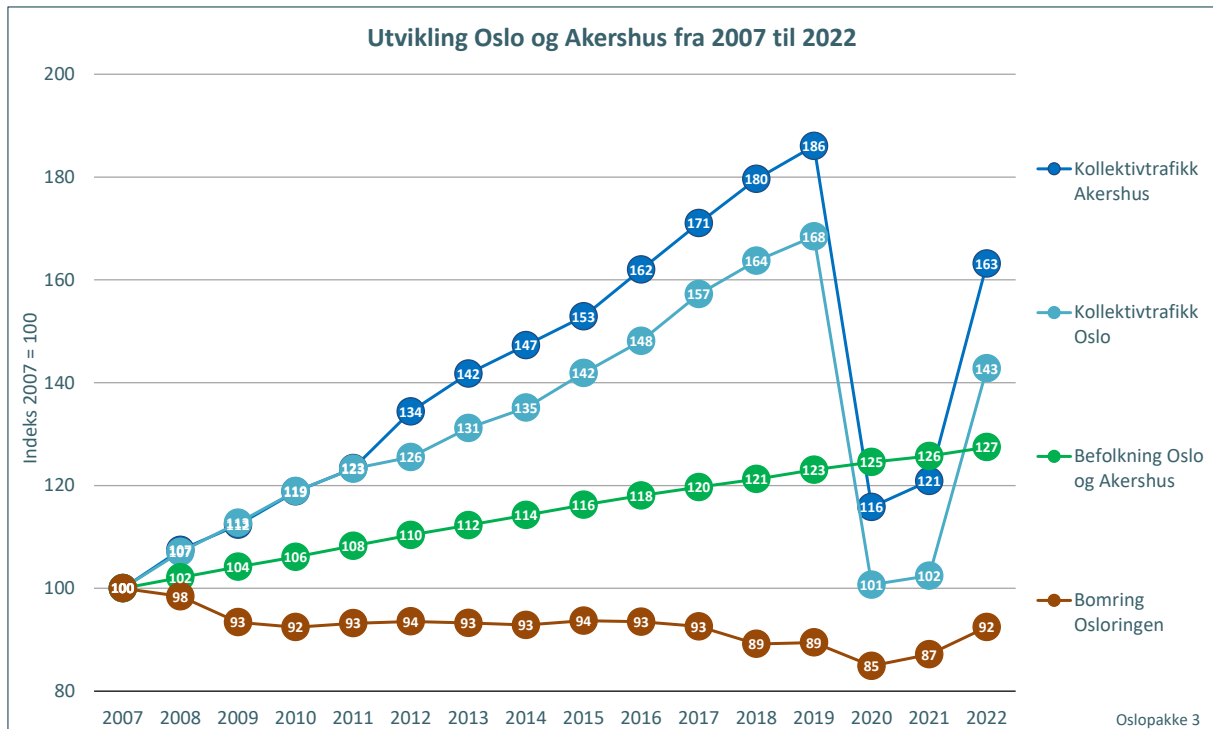
Partene er enige om å reforhandle Oslopakke 3-avtalen våren 2024 der blant annet en fornyet gjennomgang av portefølje, måloppnåelse og finansiering, samt forlengelse av avtaleperioden for Oslopakke 3 vil bli temaer. Forlengelse av avtaleperioden for Byvekstavtalen er også et viktige tema for porteføljestyringen, men reforhandling av byvekstavtalen skjer trolig først etter at NTP 2025-2036 er behandlet av Stortinget.

Utviklingen i Oslo og Akershus har, sett under ett, vist god måloppnåelse i perioden Oslopakke 3 har vært virksom. Imidlertid har koronapandemien naturlig nok medført endringer i reisemønster og økt bruk av hjemmekontor med press på kollektivtrafikkens konkurransekraft som resultat.

I hovedtrekk viser indikatorene i avtaleområdet at trafikken er på vei til å normalisere seg tilbake til situasjonen før koronapandemien i 2019. 2022 er ikke et helt og fullt normalår. Flere indikatorer viser effekt av siste store påvirkning av koronapandemien i januar og februar 2022. Biltrafikken i 2022 er litt høyere enn nullvekstmålet tilsier (jf. figur 2), men elbilandelen øker som er positivt ut i fra et miljø- og klimaperspektiv.

Antall passasjerer med kollektivtrafikken har gradvis økt gjennom 2022. Nivået ved utgangen av 2022 er høyere enn gjennomsnittet for hele året.

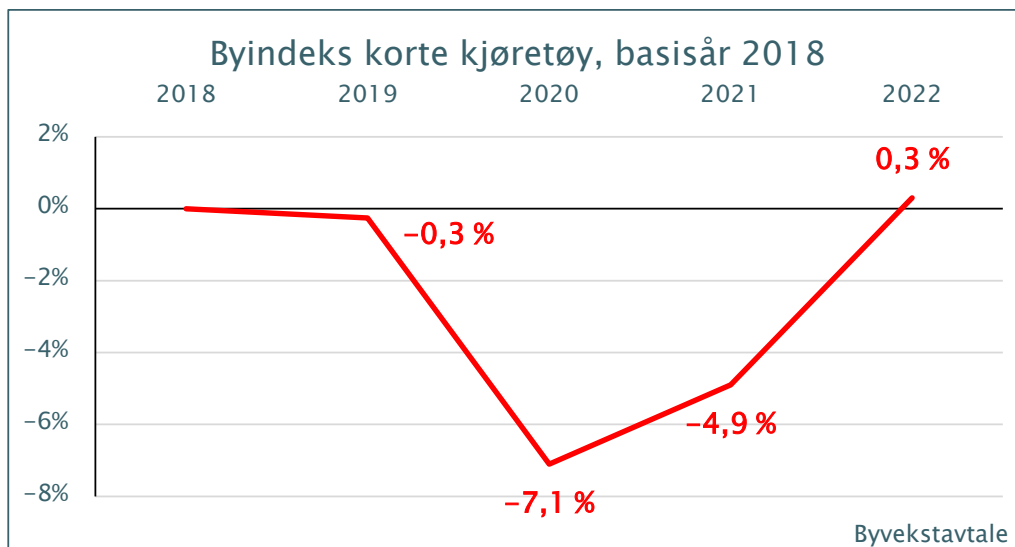
Økning av bomtakster 1. september 2022 ga en reduksjon i passeringer over bomringene på om lag 2,5 %. Biltrafikken over bomringen er imidlertid høyere i 2022 enn i 2021 på grunn av koronapandemien.



Figur 1: Utvikling i befolkning, kollektivtrafikken (antall påstigende) og passeringer i Osloingen 2007-2022. Kilder: Ruter, Fjellinjen og SSB.

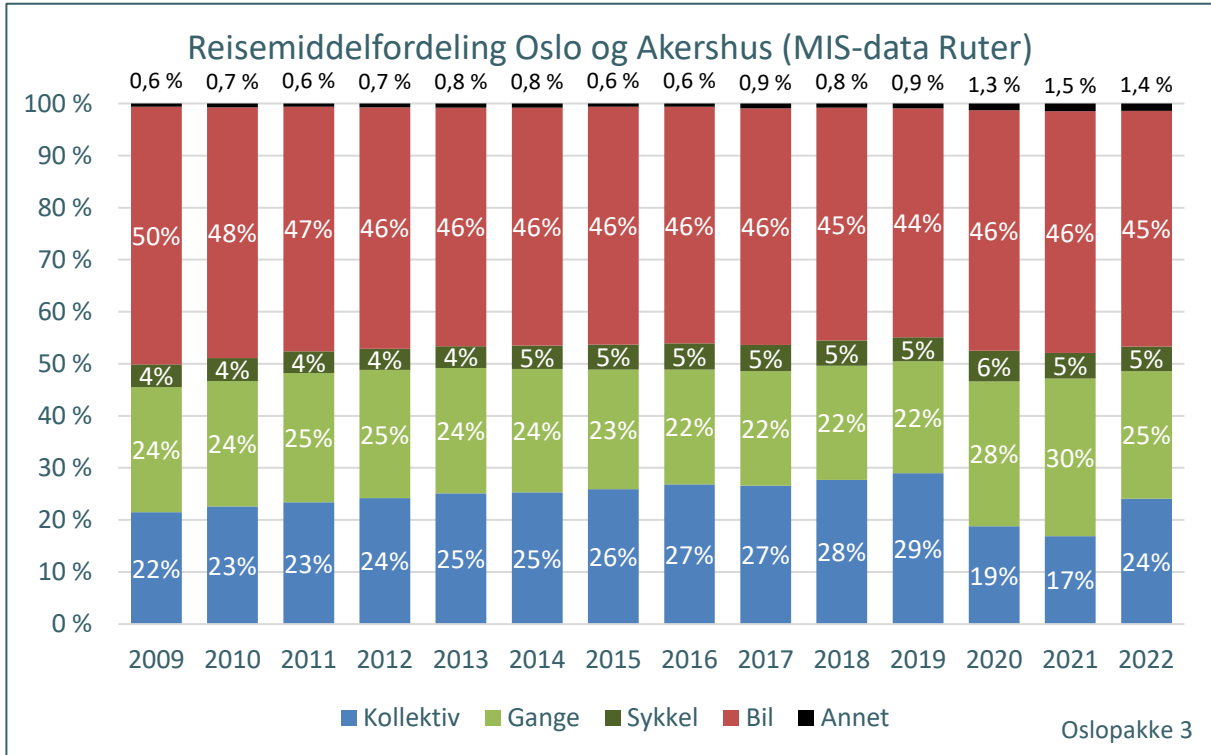
Av førstegangsregistrerte personbiler i 2022 står nullutslippskjøretøy for om lag 78 %. Andelen passeringer av lette nullutslippskjøretøy over bomsnittene økte til om lag 35 % av sum passeringer for lette kjøretøy i 2022, og har vist en relativt jevn økning de seneste årene.

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. By-indeksen for biltrafikk (kjøretøy kortere enn 5,6 meter), som er hovedindikatoren for Byvekstavtalen viser økt biltrafikk i 2022. Byindeksen er litt høyere enn nullvekstmålet tilsier. Byindeksen er trolig noe påvirket av korona-pandemien i 2022 som har medført litt høyere biltrafikk enn normalt.



Figur 2: Byindeks lette kjøretøy.

Reisemiddelfordelingen er også i ferd med å normalisere seg. Andel med bil er redusert med om lag 1 %-poeng siden 2021. Gangandel er fortsatt høy, men lavere enn i 2020 og 2021. Kollektivandelen er i økning. Sykkelandel ligger relativt stabilt.



Figur 3: Reisemiddelfordeling for hverdager i Oslo og Akershus fra 2009, kilde MIS-data (Ruters markedsinformasjonssystem).

For øvrige indikatorer henvises det til egen rapport som finnes her: [Målene for Byvekstsamarbeidet og Oslopakke 3 | Statens vegvesen](#)

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 Byvekststavelen 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 Byvekststavelen og Oslopakke 3. Samtidig må det være rom for å gjøre lokalpolitiske vurderinger som er nødvendige for å skape aksept for bompengeneinnkreving og enighet om tiltak.

Styringsgruppens forslag til prioriteringer i handlingsprogram 2024–2027 er gjort på grunnlag av porteføljestylingssystemet. Prioriteringer gjøres innenfor disponible midler og innenfor lånerammen fastsatt av Stortinget i forbindelse med behandlingen av Nasjonal transportplan (NTP 2014-2023).

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. Vedlegg 1 rapporterer på status og bruken av midlene i 2022.

Også forhold som ligger utenfor Byvekststavelen og Oslopakke 3 vil kunne påvirke mål-oppnåelsen. Prosjekt- og driftskostnader preges av høy inflasjon og uro i Europa. I tillegg vil parkeringspolitikk og økonomisk og teknologisk utvikling påvirke reisemønstre og konsekvenser av transporten på ulike måter. Det er viktig å få til et godt samspill mellom tiltak og virkemidler 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. Denne planen legges til grunn for prioritering av prosjekter og tiltak i Byvekststavelen og Oslopakke 3.

3 Forutsetninger for handlingsprogram 2024–2027

3.1 Årsrapport 2022

Oslopakke 3 hadde en disponibel ramme på om lag 8,1 mrd. kr i 2022. Regnskapet viste at forbruket var på om lag 6,0 mrd. kr. Ved inngangen til 2023 ble det overført om lag 2,1 mrd. kr fra 2022 og tidligere år, hovedsakelig som følge av endret fremdrift på prosjekter og tiltak. Fornebu-banen hadde mindre behov for midler i 2022 enn planlagt.

Byvekstavtalemidlene til kollektiv-, gang- og sykkeltiltak 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 og på Ramme T-bane og trikk. Årsrapport for 2022 ligger i vedlegg 1.

For 2024 er det i fordelingen av bompenger til prosjekter forutsatt at mindreforbruket skal reduseres.

3.2 Økonomiske rammer for finansieringskilder

Tabell 1 viser økonomiske rammer for handlingsprogramperioden 2024–2027.

Tabell 1: Økonomiske rammer i Oslopakke 3 og Byvekstavtalen i perioden 2024-2027, mill. 2024-kr.

Økonomiske rammer		2024	2025	2026	2027	Sum 2024-27
Oslopakke 3	Bompenger ¹	4 710	4 260	3 960	3 690	16 620
	Vognselskapet bidrag til nytt signalsystem (CBTC)	174	393	157		724
	Grunneierbidrag	5	110	143	135	393
	Kommunale midler Oslo	241	241	241	241	964
	Fylkeskommunale midler Viken	214	214	214	214	855
Byvekstavtale	50/50-Fornebu-banen	1 316	1 316	1 316	1 144	5 092
	Kollektiv-, gang- og sykkeltiltak ²	488	742	742	742	2 713
	Stasjon- og knutepunktstiltak jernbanen	42	2	10	79	133
	Belønningsmidler	367	367	367	367	1 468
	Tilleggsavtale - tilskudd til bedre kollektivtilbud	629	629	629	629	2 514
	Tilleggsavtale - tilskudd til reduserte kollektivtakster	56	56	56	56	224
	NTP – Oppgradering Majorstuen stasjon ⁴		400	100		500
Sum Inntekter	8 241	8 728	7 934	7 296	32 199	
Jernbane (eks. stasjon og knutepunktstiltak) ³	3 803	4 002	5 066	6 177	19 048	
Sum Inntekter inkl. jernbane	12 044	12 730	13 000	13 473	51 247	

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

2. Beløp i 2024: innspill til kollektiv-, gang- og sykkeltiltak. 2025-2027: gjennomsnittlig restbeløp pr år i henhold til Byvekstavtale 2019-2029

3. Statlige midler til jernbane basert på antatt budsjettbehov

4. Basert på Meld. St. 20 (2020-2021) Nasjonal transportplan 2022-2033, er det lagt inn et statlig bidrag på 500 mill. kr til oppgradering av Majorstuen stasjon, jf. beskrivelse i kapitel 3.3.1

Den samlede økonomiske rammen for perioden 2024-2027 forventes å være om lag 32,2 mrd. kr. I tillegg kommer jernbaneinvesteringer på om lag 19,0 mrd. kr som er fullfinansiert av statlige midler.

3.3 Noter til økonomiske rammer for finansieringskilder

3.3.1 Byvekstavtale

Bevilgninger under Byvekstavtalen omfatter statlige tilskudd og bidrag. I de påfølgende kapitlene er forutsetningene for statlige bevilgninger for handlingsprogrammet beskrevet. Endelig bevilgninger kommer i statsbudsjettet (Prop 1S).

Fornebubanen 50/50 prosjekt

Staten har gjennom Prop. 1 S (2020-2021) fastsatt 50/50-bidraget til Fornebubanen til totalt 8,1 mrd. 2020-kr. Prismregnet til 2024-kr er det statlige bidraget på om lag 10,5 mrd. kr. Bidraget er fastsatt på grunnlag av kostnadsberegning i KS2 fra 2018, ekskl. basestasjon utover anlegg for togparkering og besparelser ved flytting av Skøyen stasjon. Staten bidrar ikke til å dekke evt. kostnadsøkninger utover det fastsatte statlige bidraget. Gjenstående ramme basert på tidligere bevilgninger til og med 2023, er 6,3 mrd. 2024-kr. Det foreslås et statlig bidrag i 2024 på 1316 mill. kr til Fornebubanen. 50/50-bidraget til Fornebubanen indeksreguleres med SSBs faktiske «Byggekostnadsindeks for veganlegg». Midlertidig benyttes Finansdepartementets prisindeks for Kap. 1332 post 63 (særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter), for 2023 2,8 % og for 2024 2,8 %.

Kollektiv-, gang- og sykkelveiltak

Staten har i Byvekstavtalen fastsatt en ramme på 4,763 mrd. 2019-kr. Siste år i avtalen er 2029. Rammen skal indeksjusteres årlig med Finansdepartementets prisindeks for Kap. 1320 post 30 (riksveiinvesteringer), for 2023 2,0 % og for 2024 2,0 %. Gjenstående ramme basert på tidligere bevilgninger til og med 2023, er 4,197 mrd. 2024-kr. Det foreslås et statlig bidrag på 487,6 mill. kr i 2024. For 2025-2027 er det foreløpig forutsatt et gjennomsnittlig restbeløp per år i henhold til Byvekstavtalen for den gjenværende perioden 2025-2029, beregnet til 742 mill. kr per år. Dette beløpet er basert på gjenstående ramme etter bevilgninger til og med 2023 og forslag til bevilgninger i 2024.

Belønningsmidler

Staten har i Byvekstavtalen fastsatt en ramme på 3,502 mrd. 2019-kr i perioden 2019-2029. Årlig beløp skal indeksjusteres med Finansdepartementets prisindeks for Kap. 1332 post 66 (tilskudd til byområder), for 2023 2,8 % og for 2024 2,8 %. Belønningsmidler er forutsatt til 366,9 mill. kr i 2024.

Stasjons- og knutepunktutvikling jernbanen

Staten har i Byvekstavtalen fastsatt et bidrag på 318 mill. 2019-kr i perioden 2019-2029. Rammen skal indeksjusteres årlig med Finansdepartementets prisindeks for Kap. 1352 (Jernbanedirektoratet) post 73 (kjøp av infrastrukturtenester). Gjenstående ramme basert

på tidligere bevilgninger til og med 2023, er 312,2 mill. 2024-kr. Det foreslås et statlig bidrag på 42,2 mill. kr i 2024.

Tilskudd til bedre kollektivtilbud

Staten har i Tilleggsavtalen fastsatt et bidrag på 5,22 mrd. 2021-kr i perioden 2021-2029, som tilsvarer 580 mill. 2021-kr per år. Årlig beløp skal indeksjusteres med Finansdepartementets prisindeks for Kap. 1332 post 66 (tilskudd til byområder), for 2023 2,8 % og for 2024 2,8 %. Tilskudd til bedre kollektivtilbud er forutsatt til 628,5 mill. kr i 2024. Staten har frafalt kravet om at halvparten av midlene skal benyttes til å redusere bompengebelastningen.

Tilskudd til reduserte kollektivtakster

Staten har i Tilleggsavtalen fastsatt et bidrag på 464,4 mill. kr i perioden 2021-2029, som tilsvarer 51,6 mill. 2021-kr per år. Årlig beløp skal indeksjusteres med Finansdepartementets prisindeks for Kap. 1332 post 66 (tilskudd til byområder), for 2023 2,8 % og for 2024 2,8 %. Tilskudd til reduserte kollektivtakster er forutsatt til 55,9 mill. kr i 2024.

NTP – statlig bidrag til Oppgradering av Majorstuen stasjon

I Meld. St. 20 (2020-2021) Nasjonal transportplan 2022-2033 er det lagt til grunn et statlig bidrag på 500 mill. kr til ny Majorstuen stasjon (ikke nytt 50-50-prosjekt). Det legges opp til oppgradering av Majorstuen stasjon i handlingsprogram-perioden. Statlig bidrag forutsetter at det settes av midler til prosjektet i NTP 2025-2036 og bevilgning over statsbudsjettet.

3.3.2 Oslopakke 3

Bompengeprognoser og betjening av lån

Bompengeprognosen er beregnet ut fra en forutsetning om at 2024 blir et normalår med hensyn til koronapandemien. Netto bompengebidrag vil øke i 2024 på grunn av vedtatt takstøkning fra 1. januar 2024.

Netto bompengebidrag er fratrukket Fjellinjens forventede driftskostnader og investeringer (340 mill. kr), samt nedbetaling av gjeld (50 mill. kr) og rentekostnader (95 mill. kr). Netto bompengebidrag utgjør om lag 4,7 mrd. kr i 2024 basert på takstene i Tilleggsavtalen til Oslopakke 3 fra 29. april 2022. Det er forutsatt kpi-justering av de vedtatte takstene fra 1. januar 2024 på 7,2 %. Bompengebidraget forventes å synke til om lag 3,7 mrd. kr i 2027, hovedsakelig på grunn av økningen i andel elbiler. Det er lagt til grunn passeringsandel lette elbiler (inkl. lette elektriske varebiler) på 46 % over året i 2024 økende til om lag 63 % i 2027 av sum lette kjøretøy. Det understrekes at prognosen for kjøretøyfordeling har betydelig usikkerhet.

Det foreslås å bevilge totalt 4710 mill. kr av bompenger til prosjekter og tiltak i 2024. Et eventuelt overskudd benyttes til dekning av tidligere års mindreforbruk og/eller nedbetaling av gjeld.

Fjellinjen hadde ved utgangen av 2022 samlet rentebærende gjeld på 2 900 mill. kr. Det er forutsatt nedbetaling av lån med 600 mill. kr i 2023, som medfører en forventet rentebærende gjeld pr. 31.12.2023 på 2 300 mill. kr. Forslaget til prioriteringer innebærer at

det er behov for å øke gjeldsbelastningen de 3 siste årene 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 om lag 2 750 mill. kr i perioden 2024-2027, se tabell 2. I sum medfører dette en forventet total rentebærende gjeld pr. 31.12.2027 på om lag 5 050 mill. kr, som er innenfor lånerammen godkjent av Stortinget.

I henhold til Revidert avtale Oslopakke 3 2017–2036 vil Fjellinjen være gjeldfri ved utgangen av 2036. En gjeldsforpliktelse 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 for andre lån.

Tabell 2 viser anslag for forventet utvikling i lånesaldo i planperioden der en tar hensyn til løpende nedbetaling av lån og nye låneopptak i perioden 2024-2027.

Tabell 2: Prognose for utvikling i netto lånesaldo i Oslopakke 3. Alle tall i mill. 2024-kr.

Gjeldsutvikling	2024	2025	2026	2027	Totalt
Inngående balanse	2 300				
Nye lån ¹		1 200	1 200	1 000	3 400
Nedbetaling lån	-50	-200	-200	-200	-650
Netto lånesaldo pr 31.12	2 250	3 250	4 250	5 050	

¹ Lånebehov for finansiering av mindreforbruk på 1,2 mrd. kr fra tidligere år (bevilgede midler som ikke er rekvirert) kommer i tillegg.

Den fremtidige utviklingen av lånesaldoen vil bli vurdert på nytt når Oslopakke 3-avtalen skal reforhandles våren 2024.

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 (løpende). Sporveien har utarbeidet en fordeling som tilsier at dette vil bli disponibelt i perioden 2021-2026. I 2024 er det forventet at midler fra fondet skal dekke 174 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 det forutsatt om lag 80 mill. kr pr år fra 2026 og utover for å kompensere for bortfallet av vognanskaffelsesfondet.

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 Fornebubanen, E18 Vestkorridoren, E18 Filipstad, E6 lokk 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 tilknyttet Fornebubanen på 393 mill. kr i perioden 2024-2027, hvorav 5 mill. kr i 2024.

Kommunale midler Oslo og Viken

For fylkeskommunale midler fra Viken er rammene i vedtatt økonomiplan (ØP) 2023–2026 lagt til grunn. Rammen for 2027 er forutsatt lik som for 2026. Beløpene er nettobeløp som ikke inkluderer beregnet momskompensasjon fra staten som fylkeskommunen får tilbakebetalt for investeringer i fylkesveinettet.

Tilskuddet fra Oslo kommune er forutsatt videreført på samme nivå som i forrige handlingsprogram. Tilskuddet er et nettobeløp og inkluderer ikke beregnet momskompensasjon av samferdselsinvesteringene.

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

3.4 Fordeling finansieringskilder 2008–2027

Handlingsprogrammet gir følgende fordelinger av økonomiske rammer.

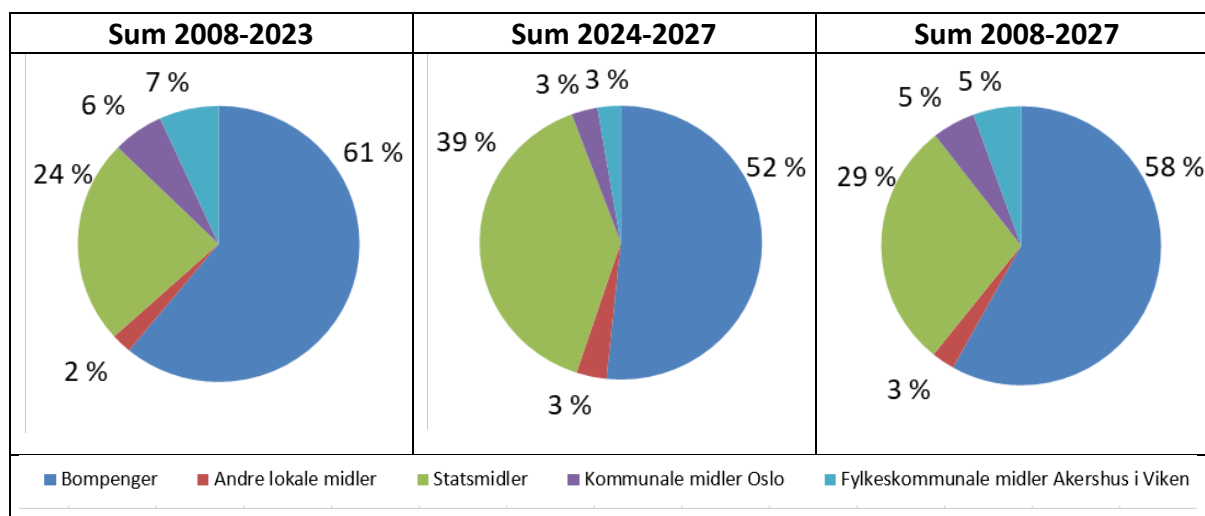
3.4.1 Fordeling uten jernbanen for perioden 2008-2027

Tabellen under viser økonomiske rammer for ulike finansieringskilder for perioden 2008–2023, for forslag til handlingsprogram 2024–2027 og sum for 2008–2027. Alle tall er i løpende millioner kr. Alle tall i tabellen er eksklusiv jernbane.

Tabell 3: Fordeling økonomiske rammer 2008-2027 eksklusiv jernbane, løpende mill. kr

Finansieringskilder	Sum 2008-23	Sum 2024-27	Sum 2008-27
Bompenger	44 174	16 620	60 794
Andre lokale midler ¹	1 680	1 117	2 797
Statsmidler ²	17 388	12 643	30 031
Kommunale midler Oslo	4 242	964	5 206
Fylkeskommunale midler Akershus i Viken	4 946	855	5 801
Sum	72 430	32 199	104 629

1. Andre lokale midler inkluderer grunneierbidrag til Fornebu-banen og bidrag fra vognanskaffelsesfondet til nytt signalsystem (CBTC) for T-banen.
2. Statsmidler inkluderer midler til stasjons- og knutepunktstiltak fra Byveksttalen.



Figur 4: Andeler av økonomiske rammer 2008-2027 eksklusiv jernbane

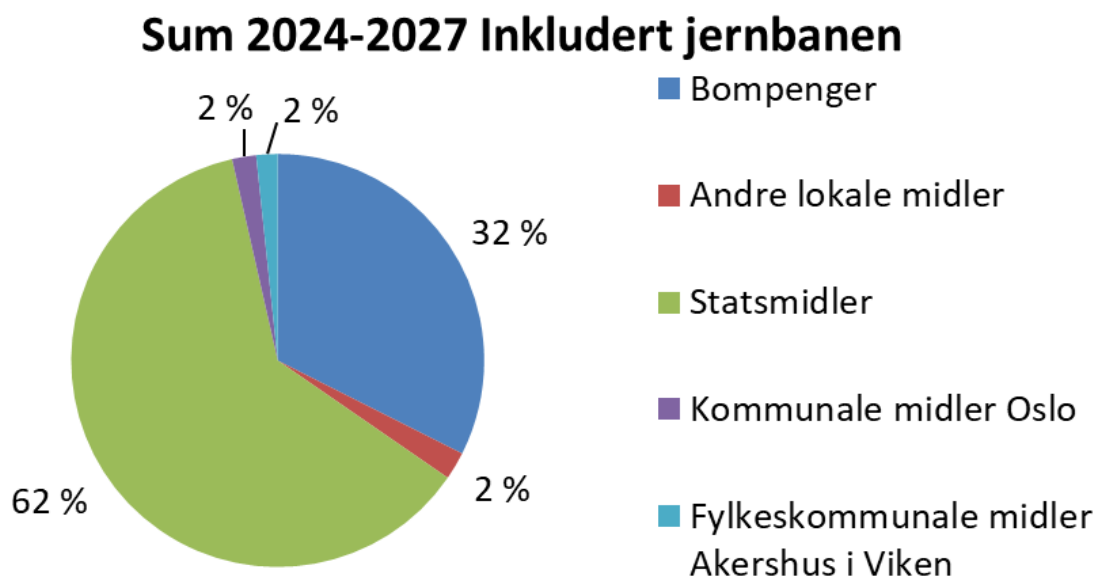
3.4.2 Fordeling med jernbanen for perioden 2024-2027

Tabellen under viser økonomiske rammer for ulike finansieringskilder for forslag til handlingsprogram 2024–2027 inklusiv jernbanen. Alle tall er i mill. 2024- kr.

Tabell 4: Fordeling økonomiske rammer 2024-2027 inklusiv jernbane, mill. 2024-kr

Inkludert jernbanen	Sum 2024-2027
Bompenger	16 620
Andre lokale midler	1 117
Statsmidler	31 691
Kommunale midler Oslo	964
Fylkeskommunale midler Akershus i Viken	855
Sum	51 247

Statsmidlene for perioden 2024-2027 er basert på 12 143 mill. kr fra Byvekstavtalen, 500 mill. kr fra Meld. St. 20 (2020-2021) til oppgradering av Majorstuen stasjon og 19 048 mill. kr til jernbaneinvesteringer.



Figur 5: Andeler av økonomiske rammer 2024-2027 inklusiv jernbane

4 Prioriteringer i handlingsprogram 2024–2027

4.1 Hovedprioriteringer

Forslag til handlingsprogram 2024–2027 er basert på prinsipper for porteføljestyring. Grunnlaget for vurderingene er blant annet oppdatert status på tiltak, statlige tilskudd i Byvekstavtalen av 27. november 2020 med Tilleggsavtalen av 1. september 2021 og inntekter fra Tilleggsavtale til Oslopakke 3 fremforhandlet pr. 29. april 2022 (RA 2022).

I forslag til handlingsprogram er det i 2024 prioritert midler til rasjonell gjennomføring av igangsatte vei- og baneprosjekter, satsing på sykkel, lokale veiltak og drift av kollektivtrafikk.

Tabell 5: Forslag til handlingsprogram 2024–2027, mill. 2024-kr.

	2024				2025				2026				2027				Sum 2024-2027			
	Statlige midler	Bom penger	Lokale midler	Sum	Statlige midler	Bom penger	Lokale midler	Sum	Statlige midler	Bom penger	Lokale midler	Sum	Statlige midler	Bom penger	Lokale midler	Sum	Statlige midler	Bom penger	Lokale midler	Sum
Oslopakke 3																				
Inntekter																				
Bompenger ¹		4 710		4 710		4 260		4 260		3 960		3 960		3 690		3 690		16 620		16 620
Vognselskapet bidrag til nytt signalsystem (CBTC)		174	174			393	393			157	157							724	724	
Grunneierbidrag		5	5			110	110			143	143			135	135			393	393	
Kommunale midler Oslo (eks. mva)		241	241			241	241			241	241			241	241			964	964	
Fylkeskommunale midler Viken (eks. mva)		214	214			214	214			214	214			214	214			855	855	
Byvekstavtale																				
Byvekst 50/50-Formeubanen	1 316			1 316	1 316			1 316	1 316			1 316	1 144			1 144	5 092			5 092
Byvekst - kollektiv, gang- og sykkeltiltak ²	488			488	742			742	742			742	742			742	2 713			2 713
Byvekst - belønningsmidler	367			367	367			367	367			367	367			367	1 468			1 468
Byvekst - stasjon- og knutepunkttiltak jernbanen	42			42	2			2	10			10	79			79	133			133
Tilleggsavtale - tilskudd til bedre kollektivtilbud	629			629	629			629	629			629	629			629	2 514			2 514
Tilleggsavtale - tilskudd til reduserte kollektivtakster	56			56	56			56	56			56	56			56	224			224
NTP - Oppgradering Majorstuen stasjon ³					400			400	100			100					500			500
Sum inntekter	2 897	4 710	634	8 241	3 511	4 260	957	8 728	3 219	3 960	755	7 934	3 016	3 690	590	7 296	12 643	16 620	2 936	32 199
Riksvei																				
E18 Vestkorridoren																				
Byvekstavtale - kollektiv, gange- og sykkeltiltak	488			488	742			742	742			742	742			742	2 713			2 713
Sum riksvei	488			488	742			742	742			742	742			742	2 713			2 713
Lokale tiltak																				
Viken		150	214	364		150	214	364		150	214	364		150	214	364		600	855	1 455
Oslo		240	241	481		150	241	391		150	241	391		150	241	391		690	964	1 654
Sum lokale tiltak		390	455	845		300	455	755		300	455	755		300	455	755		1 290	1 819	3 109
Store kollektivtiltak																				
Ramme T-bane og trikk		1 064		1 064		1 206		1 206		969		969		1 217		1 217		4 456		4 456
Formebubanen	1 316	1 522	5	2 842	1 316	2 325	110	3 750	1 316	2 094	143	3 553	1 144	1 096	135	2 375	5 092	7 036	393	12 520
Formebubanen - tilleggsavtale	629			629	629			629	629			629	629			629	2 514			2 514
Nye vogner til Formebubanen																				
Nytt signalsystem (CBTC) for T-banen		437	174	611		317	393	710		637	157	794		765		765		2 156	724	2 880
Ny T-banetunnel Oslo sentrum																				
Oppgradering Majorstuen stasjon ³		266		266	400	203		603	100	30		130					500	499		999
T-baneforlengelse til Lørenskog		10		10		10		10										21		21
Hoystandard kollektivtrase Oslo grense-Kjeller		57		57		57		57		103		103		303		303		519		519
Sum store kollektivtiltak	1 944	3 355	179	5 478	2 344	4 118	503	6 965	2 044	3 833	300	6 178	1 773	3 380	135	5 288	8 106	14 687	1 117	23 909
Drift kollektivtrafikk																				
Viken		22	562	584		22	496	519		22	473	495		22	508	530		89	2 039	2 128
Oslo		34	403	437		34	508	541		34	571	604		34	508	542		134	1 990	2 124
Sum drift kollektivtrafikk		56	965	1 021		56	1 004	1 060		56	1 044	1 100		56	1 016	1 072		224	4 029	4 252
Belønningsmidler																				
Viken		147		147		147		147		147		147		147		147		587		587
Oslo		220		220		220		220		220		220		220		220		881		881
Sum belønningsmidler		367		367		367		367		367		367		367		367		1 468		1 468
Stasjon- og knutepunkttiltak jernbanen		42		42		2		2		10		10		79		79		133		133
Sum kostnader prosjekter/tiltak	2 897	4 710	634	8 241	3 511	5 422	957	9 890	3 219	5 177	755	9 151	3 016	4 696	590	8 303	12 643	20 005	2 936	35 585

- Netto bompengeproveny, etter nedbetaling av gjeld, renter og driftskostnader.
- Beløp i 2024: innspill til kollektiv- gang- og sykkeltiltak. 2025-2027: gjennomsnittlig restbeløp pr år i henhold til Byvekstavtale 2019-2029
- Basert på Meld. St. 20 (2020-201) Nasjonal transportplan 2022-2033, er det lagt inn et statlig bidrag på 500 mill. kr til oppgradering av Majorstuen stasjon, jf. beskrivelse i kapittel 3.3.1

Forslag til bompengebevilgningene er høyere enn beregnede bompengeinntekter i årene 2024-2027. Samlet er bompengeinntektene for handlingsprogramperioden i størrelsesorden 3,4 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 samt statlig bidrag til Majorstuen stasjon basert på Meld. St. 20 (2020-2021), gir statlige tilskudd på om lag 12,6 mrd. kr i årene 2024-2027. Disse midlene er fordelt med om lag 7,6 mrd. kr til Fornebu-banen, om lag 2,7 mrd. kr til kollektiv-, gang- og sykkeltiltak, om lag 0,2 mrd. kr til reduserte kollektivtakster, om lag 1,5 mrd. kr i belønningsmidler, 0,1 mrd. kr til stasjons- og knutepunktstiltak jernbanen samt 0,5 mrd. kr til oppgradering av Majorstuen stasjon.

Det er forutsatt at lokale midler fra Oslo og Viken og grunneierbidrag bidrar med om lag 2,9 mrd. kr i årene 2024-2027. Endelig beløp for 2024 fra Oslo og Viken fastsettes gjennom disse parters budsjettbehandling. Midlene er fordelt på om lag 1,8 mrd. kr til lokale tiltak, om lag 0,4 mrd. kr til Fornebu-banen og om lag 0,7 mrd. kr til Nytt signalsystem (CBTC) for T-banen.

Det er lagt vekt på finansiering av Fornebu-banen (P50) etter kvalitetssikring av kostnadene våren 2022 og Nytt signalsystem (CBTC) for T-banen i planperioden og frem til planlagt ferdigstilling i 2029. Det er også prioritert midler til oppgradering av Majorstuen stasjon som er viktig for å få full utnyttelse av Fornebu-banen.

Av kollektivprosjekter for øvrig prioriteres innfasing av nye trikker, samt midler til oppgradering og vedlikehold av T-banenettet. Det bevilges videre midler til Høystandard kollektivtrasé Oslo grense – Kjeller og planlegging av T-baneforlengelse til Lørenskog. Det bevilges ikke midler til planlegging av Ny T-banetunnel Oslo sentrum, eventuell planlegging av ny T-banetunnel kan skje ved bruk av tidligere bevilgede midler.

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

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. Det arbeides med en hovedsykkelplan for Akershus. Sykkelsatsingen 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. Follobanen åpnet 6. mars 2023. 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 avtaleområdet, 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 av stasjonene Haugenstua, Ås, Hauketo og Jessheim i planperioden.

4.2 Noter til prioriteringene

I det følgende følger i hovedsak noter til de ulike prosjektene. Mer detaljert beskrivelse av de enkelte prosjektene finnes i prosjektarkene som ligger her [Prosjekter og tiltak | Statens vegvesen](#)

4.2.1 Riksveitiltak

For 2024 foreslås 487,6 mill. kr i statlig tilskudd til kollektiv-, gang- og sykkeltiltak innenfor Byvekstavtalen og tilhørende Tilleggsavtale. Dette er fordelt med 210,7 mill. kr langs riksvei og 276,9 mill. kr langs fylkes- og kommunalvei.

E18 Vestkorridoren

I revidert avtale Oslopakke 3-for 2017-2036 fra 5. juni 2016 ble det avtalt at Oslopakke 3 skal bidra med 2. mrd. 2016-kr til utbygging av E18 Vestkorridoren. Dette skal finansieres som bompengebidrag fra Viken sin andel i Oslopakke 3. Bidraget i 2023 var på 34 mill. 2023-kr og gjaldt etappe 1 basert på Prp. 38 S (2019-2020). Resterende bompengebidrag fra Oslopakke 3 på 2 487 mill. 2024-kr skal gå til etappe 2 og 3 og forventes foreløpig periodisert mellom 2028 og 2036.

E18 Vestkorridoren etappe 1 Lysaker-Ramstadsletta har et innmeldt behov på 3,1 mrd. 2024-kr i 2024. Det finansieres utenfor Byvekstavtalen og Oslopakke 3.

Kollektiv-, gang- og sykkeltiltak i Byvekstavtalen

Tabell 7 viser tiltak med eksisterende bindinger og andre prioriterte tiltak. Tiltak markert med grått anses som bundne tiltak/midler. Med bundne midler menes tiltak som allerede har fått bevilgning og er startet opp eller vil ha oppstart i løpet av 2024. Tiltak 1 er et bundet tiltak, som ikke har behov for statlige midler i 2024. For tiltak 14 og 16 anses noen midler som bundne i 2024. Forslag til de 14 andre prioriterte tiltakene er basert på blant annet planstatus, kapasitet på planlegging og bygging, samt måloppnåelse.



Figur 6: Storgata i Lillestrøm med røde sykkelfelt og nye bussholdeplasser. Fotograf Gry N. Løvhaugen, Viken

Handlingsprogram 2024 – 2027 for Byvekstsamarbeidet og Oslopakke 3

Tabellen er ikke fullstendig for hele handlingsprogramperioden og vil bli revidert ved rullering av handlingsprogrammet i 2024.

Tabell 6: Prioriterte kollektiv-, gang- og sykkeltiltak i Byveksttalen

Prior.	P.-nr.	Tiltak	Prosjekt-eier	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Eksisterende bindinger	1	E6/fv. 152 Stenfeldt-Greverud, G/S + kollektiv	SVV		31,1				
	8	E18 Ås-Holstad, delstrekning 1 Ås-Bru ved Haugerud, G/S	SVV	26,5	2,6				
	11	E18 Griniveien fra Røakrysset til bygrensa, G/S	SVV	61,2	40,8	10,5			
	13	E18 Skøyen-Dr. Blancas vei, G/S	SVV	20,6					
	19	Rv 150 Silurveien-Vækerøveien, G/S + kollektiv	SVV	10,2	2,0				
	32	E6 holdeplass ved Furuset, kollektiv	SVV	4,1					
	43	Innfartsparkering Gjelleråsen, G/S + kollektiv	SVV	4,9					
	52	Bryn kollektivknutepunkt, G/S + kollektiv	Oslo	33,0	60,0	160,0	230,0	160,0	14,4
	39	Fv. 152 Kirkeveien og Langhusveien i Ski, G/S + kollektiv	Viken	72,0	73,0	74,0	5,1		
	44	Rv 4 Brådalstribben, G/S + kollektiv	SVV	18,4	4,5				
	14	Strakstiltak sykkel på riksveger i Oslo	SVV	6,0					
	16	Holdeplassoppgradering på rv. i Oslo	SVV	5,0					
1	49	Gamle Strømsvei (General Laakes vei – Nygata) G/S	Lillestrøm	10,0	10,0				
2	14	Strakstiltak sykkel på riksveger i Oslo	SVV	14,4	20,4	20,4	20,4	20,4	19,9
3	46	Fv. 120 Leikvoll – Klampenborg, G/S	Viken	42,0	10,2				
4	16	Holdeplassoppgradering på rv. i Oslo	SVV	12,3	15,3	15,3	15,3	15,3	15,6
5	41	Griniveien, parsell 3 (Nordveien – Hosletoppen), G/S	Viken	60,0	49,6				
6	5	Holdeplassoppgradering på rv. i tidligere Akershus	SVV	7,7	10,2	11,0			
7	50	Kirkegata, G/S	Lillestrøm	9,3					
8	6	Mindre sykkeltiltak rv. Akershus	SVV	6,1	10,2	10,2	10,2	10,2	
9	31	Rv. 163 Vollebakk bussholdeplass	SVV	6,3					
10	59	E6 Flytting av holdeplass ved Alna senter og omlegging av sykkelveg	SVV	6,0					
11	60	Ring 2 ved Tøyenkrysset, G/S + kollektiv	Oslo	11,2	44,9	18,7			
12	7	E6/Fv. 1533 Sagdalen - Nitelva bru, G/S + kollektiv	Viken	28,0	55,0	45,0			
13	42	Fv. 120 Nedre Rælingsveg mot kryss med rv. 159, kollektiv	Viken	11,4					
14	21	E6 Konowgate, del 2 (Simensbråtvn. – Valhalvn.), G/S	SVV	1,0					
		Sum eksisterende bindinger		261,9	214,0	244,5	235,1	160,0	14,4
		Sum midler totalt		487,6	439,8	365,1	281,0	205,9	49,9

I handlingsprogrammet er det satt av 487,6 mill. kr til tiltakene i 2024, forutsatt statlig bevilgning.

Tabell 7: Eksisterende bindinger og forslag til prioritering medfører følgende behov i 2024 og foreløpige bundne midler i perioden 2025-2029, mill. 2024-kr.

Prosjekteier	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Statens vegvesen	210,7	137,1	67,4	45,9	45,9	35,5
Viken fylkeskommune	213,4	187,8	119,0	5,1	0,0	0,0
Nordre Follo kommune						
Lillestrøm kommune	19,3	10,0				
Bærum kommune						
Oslo kommune	44,2	104,9	178,7	230,0	160,0	14,4
Sum	487,6	439,8	365,1	281,0	205,9	49,9
Årlig "gjennomsnittlig ramme" basert på gjenstående ramme etter bevilgninger til og med 2023 og forslag 2024		742	742	742	742	742

4.2.2 Lokale tiltak

Akershus i Viken

I handlingsprogramperioden 2024–2027 er det lagt til grunn om lag 1,5 mrd. kr eks. mva. til fylkesveitiltak i Akershus. For 2024 er beløpet 364 mill. kr, hvorav bompenger utgjør 150 mill. kr og fylkeskommunale midler utgjør 214 mill. kr. Fylkeskommunale midler er i tråd med økonomiplan for Viken fylkeskommune 2023–2026. Fylkeskommunale midler for 2027 er videreført på samme nivå som for 2026. Det fylkeskommunale bidraget for 2024 fastlegges endelig i forbindelse med fylkeskommunens behandling av økonomiplan 2024–2027 og budsjett.

Tabell 8: Foreløpig fordeling av midler til investeringstiltak for 2024-2027, mill. 2024-kr.

Lokale tiltak Viken ¹	2024		2025		2026		2027	
	Bom-penger	Lokale midler	Bom-penger	Lokale midler	Bom-penger	Lokale midler	Bom-penger	Lokale midler
Strekingsvise tiltak	28	49,3	28	49,3	28	49,3	28	49,3
Mindre utbedringer		1,0		1,0		1,0		1,0
Forfallsinnhenting (investeringer)	18	33,9	18	33,9	18	33,9	18	33,9
Kollektivtiltak	9	15,4	9	15,4	9	15,4	9	15,4
Gang og sykkel	57	99,7	57	99,7	57	99,7	57	99,7
Trafikksikkerhet	8	14,4	8	14,4	8	14,4	8	14,4
Planlegging	30	0,0	30	0,0	30	0,0	30	0,0
Sum	150	213,8	150	213,8	150	213,8	150	213,8

1. Oppsplittingen av Viken i tre nye fylkeskommuner pr. 1.1.2024 innebærer at det er betydelig usikkerhet knyttet til tallene i tabellen. Grunnlaget for tallene er total investeringsramme til lokale tiltak for årene 2024 – 2026 i Vikens gjeldende økonomiplan 2023-2026, samt fordeling mellom de nye fylkene og mellom tiltakstyper som beregnet i Handlingsprogram Samferdsel. År 2025-2027 er satt lik 2024.

Detaljert bruk av midler på prosjekter i 2024 skal fremlegges for styringsgruppene i løpet av januar 2024 etter vedtak av lokale budsjett.

Oslo

I handlingsprogram 2024–2027 foreslås det å sette av om lag 1,7 mrd. kr eks. mva. til lokale veiltak i Oslo basert på innspill fra Oslo kommune. For 2024 foreslås satt av 481 mill. kr, hvorav bompenger utgjør 240 mill. kr og kommunale midler utgjør 241 mill. kr.

Tabell 9: Foreløpig fordeling av midler til tiltak for 2024-2027, mill. 2024-kr.

Lokale tiltak Oslo	2024		2025		2026		2027	
	Bom-penger	Lokale midler	Bom-penger	Lokale midler	Bom-penger	Lokale midler	Bom-penger	Lokale midler
Sykkeltiltak	204,3	218,3	136,0	240,0	137,0	241,0	137,0	241,0
Kollektivtiltak	12,5	12,5	1,0	1,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Trafikksikkerhet	10,3	10,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Planlegging	13,0	0,0	13,0	0,0	13,0	0,0	13,0	0,0
Sum	240	241	150	241	150	241	150	241

Oslo kommune bevilger i tillegg ca. 100 mill. kr pr år i kommunale midler til kollektiv- og trafikksikkerhetstiltak i det kommunale veinettet utover det som står i handlingsprogrammet.

Detaljert bruk av midler på prosjekter i 2024 skal fremlegges for styringsgruppene i løpet av januar 2024 etter vedtak av lokale budsjett.

4.2.3 Store pågående kollektivtiltak

Ramme T-bane og trikk

I forslag til handlingsprogram 2024–2027 er det satt av om lag 4,5 mrd. kr til oppgraderinger og nyinvesteringer i trikke- og T-banenettet i Oslo over posten «Ramme T-bane og trikk». Midlene gjelder Sporveiens ansvarsområde.

Til ramme T-bane og trikk prioriteres 1064 mill. kr fra bompenger i 2024.

Verdibevarende oppgradering og standardheving av eksisterende trikketraséer og T-baneinfrastruktur prioriteres. I perioden 2024–2027 planlegges det å gjennomføre tiltak som i tabellene under.

Tabell 10: Fordeling av bompenger til tiltak til trikk for 2024-2027, mill. 2024-kr.

Trikk	2024	2025	2026	2027
Livsforlengende tiltak bane	151	209	140	160
Livsforlengende tiltak kontaktledningsanlegg og annen elektro	101	65	105	102
Bygg, samarbeidsprosjekter VAV /BYM	9	4	4	4
Maskinanskaffelser	25	34	44	39
Sum tiltak Trikk	286	312	293	305

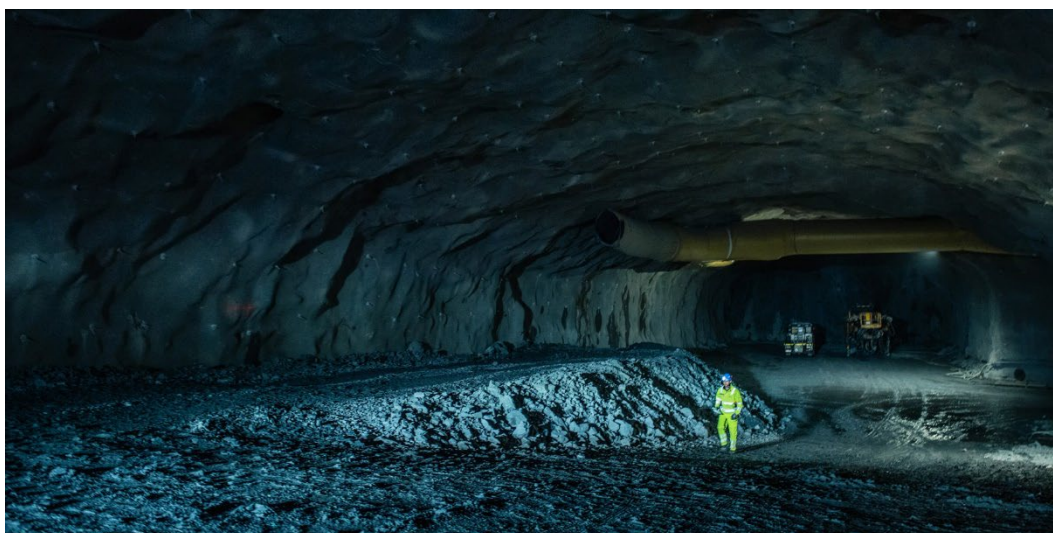
Tabell 11: Fordeling av bompenger til tiltak til T-bane for 2024-2027, mill. 2024-kr.

T-bane	2024	2025	2026	2027
Livsforlengende infrastrukturtiltak – Stasjoner	110	94	102	312
Livsforlengende Infrastrukturtiltak - Banestrekninger og tunneler	392	541	306	388
Arbeidsmaskiner	23	15	21	0
Akutte tiltak	65	65	70	70
Cyber security og nettverks prosjektet	15	15	15	15
Program linjeleveranser CBTC	85	32	37	20
Andre infrastruktur tiltak	88	132	125	107
Sum tiltak T-bane	778	894	676	912

Detaljert bruk av midler på prosjekter i 2024 skal fremlegges for styringsgruppene i løpet av januar 2024 etter vedtak av lokale budsjett.

Forneubananen

Oslo bystyre og Viken fylkesting vedtok i juni 2022 ny styringsramme (P50) på 23,3 mrd. 2021-kr, og ny kostnadsramme (P85) på 26,4 mrd. 2021- kroner (tallene er ekskl. fremtidig lønns- og prisstigning og ekskl. mva.). Prosjektet inngår i Byvekstavtalen.



Figur 7 Fornebuporten stasjonshall under arbeid juni 2022, foto Forneubananen Nicolas Tourenc.

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 foreligger også avtaler om bidrag på ca. 2,6 mrd. 2024-kr fra grunneiere på Fornebu og ca. 85 mill. kr på Skøyen.

Flere grunneiere langs banen ga i 2022 viljeserklæringer om bidrag til Forneubananen. Viljeserklæringene følges opp med forhandlinger om avtaler om bidragene til banen..

Tabell 12: Finansiering av Forneubananen i handlingsprogramperioden, mill. 2024-kr.

Forneubananen	2024	2025	2026	2027
Byvekstavtale 50/50-prosjekt	1 316	1 316	1 316	1 144
Tilleggsavtale – tilskudd bedre kollektivtilbud	629	629	629	629
Bompenger	1 522	2 325	2 094	1 096
Grunneierbidrag	5	110	143	135
Sum	3 471	4 379	4 182	3 003

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. tabellen under.

Tabell 13: Avregning av bompenger mot grunneierbidrag som kommer inn etter at Fornebubanen er ferdigstilt, mill. 2024-kr.

	2024	2025	2026	2027
Bompenger Oslos andel	665	1 147	1 009	519
Bompenger Vikens andel	444	765	673	346
Bompenger Viken avregning mot grunneierbidrag	413	412	412	230
Sum bompenger	1 522	2 325	2 094	1 096

Ramme for statlig bidrag (50/50-prosjekt i Byvekstavtalen) ligger fast. Usikkerhetsavsetningen til Fornebubanen ligger til Oslopakke 3, og må håndteres gjennom porteføljestyringen.

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. løpende-kr og kostnadsramme (P85) til 6,3 mrd. løpende-kr inkludert lønns- og prisstigning.

Tabell 14: Finansiering av CBTC i handlingsprogramperioden, mill. løpende-kr.

	2024	2025	2026	2027
Bompenger	437	317	637	765
Vognanskaffelsesfond	174	393	157	
Sum	611	710	794	765

Oppgradering Majorstuen stasjon

Oppgradering av Majorstuen stasjon er nødvendig for å få full kapasitetsutnyttelse av Fornebubanen. Prosjektet foreslås finansiert av bompenger og statlig bidrag.

I handlingsprogramperioden foreslås det 999 mill. kr til prosjektet, hvorav 500 mill. kr fra statlig bidrag (jf. kapittel 3.3.1) og 499 mill. kr i bompenger. I 2024 foreslås bevilget 266 mill. kr i bompenger.

4.2.4 Store kollektivtiltak under planlegging

Bane/kollektivløsning Nedre Romerike

T-baneforlengelse Lørenskog

I handlingsprogramperioden foreslås det 21 mill. kr i bompenger til planlegging. Av disse foreslås 10,3 mill. kr bevilget i 2024.

Kollektivtrasé Oslo – Lillestrøm – Kjeller

I handlingsprogramperioden foreslås det 519 mill. kr i bompenger til prosjektet. Av disse foreslås 57 mill. kr bevilget i 2024.

Tabell 15: Fordeling av bompenger til tiltak for 2024-2027, mill. 2024-kr.

Kollektivtrasé Oslo – Lillestrøm – Kjeller	2024	2025	2026	2027
Planlegging	15,4	15,4	15,4	15,4
Fv. 1533 Sagdalen (delstrekning 3)	36,0			
Fv. 1519 Solheimsveien (delstrekning 6)	5,1	41,1	20,6	
Strømmen (delstrekning 4)			32,9	
Ahus (delstrekning 5)			33,9	
Delstrekninger (uavklarte)				287,4
Sum	56,5	56,5	102,8	302,8

4.2.5 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 4.2.6.

For 2024 er det prioritert 965 mill. kr fra bompenger til drift av kollektivtransporten.

Viken

Det foreslås å sette av om lag 2,0 mrd. kr fra bompenger til drift av kollektivtrafikken i Akershus for perioden 2024 – 2027. Bompenger til drift av kollektivtrafikken i 2024 utgjør 562 mill. kr.

I Vikens økonomiplan for 2023-2026 er det for 2024 lagt til grunn at det bevilges om lag 1,2 mrd. kr over eget budsjett til drift av kollektivtransport i Ruter-området.

Tabell 16: Bompenger til drift av kollektivtrafikk i Viken, mill. 2024-kr

Drift kollektivtrafikk Viken	2024	2025	2026	2027
Drift T-bane (Kolsåsbanen og Østeråsbanen)	56,5	56,5	56,5	56,5
CBTC – vognleie			16,4	16,4
Drift Trikk (Lilleakerbanen)	15,4	15,4	15,4	15,4
Busstilbud (Follo, på Romerike og i Vestområdet)	271,4	277,6	277,6	277,6
Båttilbud (Nesodden)	29,8	29,8	29,8	29,8
Plan, informasjon og pris	83,3	83,3	83,3	83,3
Tilbakebetaling Oslo	-6,2	-37,0	-36,0	0,0
Utprøving av pristiltak og fleksible billettløsninger, Omlegging til utslippsfri kollektivtransport og Omstilling av kollektivtilbudet etter korona	51,4	20,6		
Foreløpig ufordelte midler ¹	60,0	50,0	30,0	29,0
Sum skal være	561,7	496,2	473,1	508,0

1. Midlene vil fordeles i samråd med Ruter i budsjettprosess til Viken/Akershus høsten 2023.

Oslo

Det foreslås å sette av om lag 2,0 mrd. kr i bompenger til drift av kollektivtrafikken i Oslo for perioden 2024 – 2027. Bompenger til drift av kollektivtrafikken i 2024 utgjør 403 mill. kr.

Oslo kommune bevilger i tillegg ca. 3,8 mrd. kr. pr år fra bykassen til Ruter til kjøp av transporttjenester. Den endelige prioriteringen av kommunale rammer til tiltak i Oslo vil skje gjennom Oslo bystyres behandling av budsjett 2024 og økonomiplan for 2024–2027.

Tabell 17: Bompenger til drift av kollektivtrafikk i Oslo, mill. 2024-kr

Drift kollektivtrafikk Oslo	2024	2025	2026	2027
Holdeplassoppgraderinger	44,2	44,2	44,2	15,2
Drift T-bane	269,3	269,3	269,3	269,3
CBTC - vognleie	0,0	0,0	64,1	66,6
Trikk – baser (renter og avdrag)	69,9	69,9	69,9	69,9
Trikk – vognleie nye trikker (SL18)	0,0	74,0	74,0	74,0
Buss i sentrum	5,1	5,1	5,1	5,1
Plan, informasjon og pris	8,2	8,2	8,2	8,2
Tilbakebetaling Viken	6,2	37,0	36,0	0,0
Sum	403,0	507,8	571,0	508,0

Tilskudd til reduserte kollektivtakster

Staten gir tilskudd til reduserte kollektivtakster gjennom Tilleggsavtalen til Byvekstavtalen. Bidraget er 55,9 mill. kr i 2024.

Vikens andel på 22,4 mill. 2024-kr (40 %) av midlene disponeres til å delfinansiere prøveordning med «Reis» i 2024 i tidligere Akershus.

Oslos andel på 33,5 mill. 2024-kr (60 %) av midlene disponeres til å (del)finansiere økt rabatt for barn og ungdom i Oslo.

4.2.6 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 366,9 mill. kr i 2024. Tabell 19 viser foreløpig fordeling av disponering av belønningsmidler. Midlene for 2024 anses som bundne.

Tabell 18: Forslag til første disponering av belønningsmidler for 2024, mill. 2024-kr

Belønningsmidler	2024	
	Viken	Oslo
Kapasitet Nedre Romerike	26,5	0
Harmonisering tog-buss	12,6	0
Sommerbåt (Vollen til Drøbak)	1,0	0
Frekvens og kapasitetsøkning bybuss	0	72,0
Kapasitetsøkning for trikkelinjer ved buss-supplering	0	20,0
Sum tiltakspakke 1	40,1	92,0
Kollektivinfrastruktur	31,7	0
Brygge Fornebu	0,2	0
Kraftfulle fremkommelighetstiltak	0	20,0
Sum tiltakspakke 2	31,9	20,0
Trafikantinformasjonsprogrammet	8,4	0
Prispakke barn og ungdom	15,8	0
Sum tiltakspakke 3	24,2	0
Smartere transport/aldersvennlig transport/ny teknologi	7,4	0
Omlagging til utslippsfri kollektivtransport	15,8	0
Sum tiltakspakke 4	23,2	0
Mindre tiltak sykkel	11,8	0
Utbygging av sykkelveinettet og sykkeltiltak i Oslo	0	100,4
Sum tiltakspakke 5	11,8	100,4
Utredningsramme for byvekstsamarbeidet	2,0	3,0
Planleggingsramme for byvekstsamarbeidet	11,8	2,0
Finansiering av sekretariatet	1,8	2,7
Sum tiltakspakke 6	15,6	7,7
Sum belønningsmidler disponert	146,8	220,1

4.2.7 Jernbanetiltak

Jernbanetrafikken og tiltak finansieres nesten utelukkende av statlige midler. I byvekstavtalen er det kun mindre beløp til stasjons- og knutepunktstiltak.

Stasjons og knutepunktstiltak i Oslo/Akershus

I henhold til rolledelingen mellom Jernbanedirektoratet og Bane NOR, er det Bane NOR som disponerer og prioriterer bruken av midlene til stasjoner og knutepunkter (bortsett fra tiltak som avklares gjennom byvekstavtalene, se Tabell 20). Stasjonstiltakene samordnes med andre større vedlikeholds- og utbyggingsarbeider, inkludert utbygging av ERTMS.

Bane NOR prioriterer stasjons- og knutepunktstiltak som bedrer tilgjengelighet, sikkerhet og informasjon på stasjoner med mange reisende. I fireårsperioden skal det planlegges og bygges på følgende stasjoner:

- Forlengelse av enkelte 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. Dette inkluderer også ombygging av Kolbotn stasjon til en universell utformet stasjon
- Tiltak for universell utforming (UU) på Asker, Skøyen og Nationaltheatret. I tillegg legges det opp til en etappevis utbygging av nye plattformer på Oslo S.
- Lillestrøm vil også bli prioritert, men tidspunkt for oppstart er ikke avklart. Tiltak for å bedre sikkerheten ved store personmengder på plattform iverksettes etter planen i 2023.
- Øvrige stasjons- og knutepunktstiltak som nevnt i byvekstavtalen for Oslo og Akershus prioriteres gjennomført i planperioden. Se nærmere beskrivelse under.
- Oslo S skal utvikles ved transformasjon av dagens bygg, blant annet med bedre innganger fra gatenivå, større åpenhet i stasjonshallen og fornyet arkitektonisk uttrykk. Gjennomføring av tiltak på stasjonsbygget avventer vedtak av pågående detaljreguleringsplan. Det kan 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 318 mill. 2019-kr omregnet til om lag 401 mill. 2024-kr til utvikling av knutepunkter og stasjoner i perioden 2019-2029. Gjennom vedtak i Styringsgruppen for byvekstavtalen er det avklart at midlene for 2024-2028 skal fordeles på følgende stasjoner; Haugenstua, Ås, Hauketo og Jessheim.

Bane NOR ser for seg en fordeling av nye budsjettmidler gjennom planperioden som i tabell 20.

Tabell 19: Prioritering av tiltak for 2024 og foreløpig prioritering for 2025-2029, mill. 2024-kr, kilde Bane NOR.

Stasjoner	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Jessheim			5	5	179	
Haugenstua		2				
Hauketo			5	74		
Ås	42,2					
Sum	42,2	2	10	79	179	

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. Tabellen viser budsjettanslag for angitte prosjekter for perioden 2024 til 2027. Prioriteringer innenfor gitte rammer for 2024 og kommende år følger ordinær budsjettprosess.

Tabell 20: Jernbanetiltak i Oslo og Akershus mill. 2024-kr

Jernbanetiltak	2024	2025	2026	2027
E11, ERTMS ¹ (European Rail Traffic Management System)	1 481	1 584	1 987	3 224
E02, Follobanen	867	0	0	0
E08, Dobbeltspor Venjar-Eidsvoll-Langset	133	114	0	0
E01, Infrastruktur for nytt togmateriell	457	1 268	1 055	73
E15, Flere tog Oslo-navet (Ny rutemodell Østlandet)	225	238	1 019	1 620
E12, Banestrømforsyning Østlandsområdet ¹	360	21	17	0
E13d, Stasjoner og knutepunkt ²	214	161	289	364
E20, Bedre nettdekning ¹	53	578	612	718
E13b Gods på jernbane og E14b og E14d Kombitransport	55	40	97	257
Sum	3 845	4 004	5 076	6 256

1. Gjelder også utenfor Oslo og Akershus.

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

4.3 Fordeling bompenger mellom Oslo og Viken

Tabellen under viser fordeling av bompenger inkl. lån for perioden 2008–2023, 2024–2027 og 2008–2027 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. Tall er i løpende kroner.

Tabell 21 Fylkesfordeling av bompenger, mill. kr

	Sum 2008-2023	2024	2025	2026	2027	Sum 2024-2027	Sum 2008-2027
Oslo	27 678	2 935	3 431	3 252	3 067	12 684	40 362
Viken	16 496	1 775	1 991	1 925	1 629	7 321	23 817
Sum Oslo og Viken	44 174	4 710	5 422	5 177	4 696	20 005	64 179
Andel Oslo	63 %	62 %	63 %	63 %	65 %	63 %	63 %
Andel Viken	37 %	38 %	37 %	37 %	35 %	37 %	37 %

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 2024 på 62 % til Oslo og 38 % til Viken. For handlingsprogramperioden 2024-2027 og perioden 2008-2027 er fordelingen 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.

4.4 Andel til kollektiv- og sykkeltiltak

4.4.1 Bompenger

Tabellen under viser fordeling av bompenger inkl. lån for perioden 2008–2023, 2024–2027 og 2008–2027 til tiltak i Oslo og Akershus. Av tabellen framgår hvor stor andel av bompengene som går til kollektiv- og sykkeltiltak. Tall er i løpende kroner.

Tabell 22: Bompenger til kollektiv- og sykkeltiltak, mill. kr

Kollektiv inkl. sykkel	Sum 2008-2023	2024	2025	2026	2027	Sum 2024-2027	Sum 2008-2027
Oslo	21 337	2 911	3 416	3 237	3 052	12 615	33 952
Viken	10 761	1 715	1 931	1 865	1 569	7 081	17 842
Sum Oslo og Viken	32 099	4 626	5 347	5 102	4 621	19 696	51 795
Andel Oslo	77 %	99,2 %	99,6 %	99,5 %	99,5 %	99,5 %	84 %
Andel Viken	65 %	96,6 %	97,0 %	96,9 %	96,3 %	96,7 %	75 %
Andel Oslo og Viken	73 %	98,2 %	98,6 %	98,6 %	98,4 %	98,5 %	81 %

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.

4.4.2 Statlige midler

Tabellen under viser fordeling av statsmidler eksklusiv jernbane for perioden 2024–2027 til tiltak i Oslo og Akershus. Dette omfatter statsmidler til kollektivinfrastruktur og belønningsmidler til drift av lokal kollektivtransport og sykkeltiltak, kollektiv-, gang- og sykkeltiltak i Byvekstavtalen, samt stasjons- og knutepunktstiltak langs jernbanen (fra Byvekstavtalen). Midler fra Tilleggsavtalen vedrørende bidrag til redusert bompengbelastning 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.

Tabell 23: Statlige midler til kollektiv- og sykkeltiltak, mill. kr

Kollektiv inkl. sykkel	2024	2025	2026	2027	2024-2027
Sum statlige midler	2 897	3 511	3 219	3 016	12 643
Statlige midler til kollektiv og sykkel	2 897	3 511	3 219	3 016	12 643
Andel til kollektiv og sykkel	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %

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

4.4.3 Lokale midler

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

Tabell 24: Lokale midler til kollektiv- og sykkeltiltak, mill. kr

Kollektiv inkl. sykkel	2024	2025	2026	2027	2024-2027
Sum lokale midler	634	957	755	590	2 936
Lokale midler til kollektiv og sykkel	524	848	645	480	2 497
Andel kollektiv og sykkel sum Oslo og Viken	83 %	89 %	85 %	81 %	85 %
Andel kollektiv og sykkel Oslo	94 %	96 %	93 %	90 %	94 %
Andel kollektiv og sykkel Viken	66 %	79 %	78 %	75 %	75 %

4.4.4 Sum bompenger, statlige og lokale midler

Tabell 25: Andel til kollektiv og sykkel for sum bompenger, statlige og lokale midler, mill. kr

Kollektiv inkl. sykkel	2024	2025	2026	2027	2024-2027
Sum bompenger, statlige og lokale midler	8 241	9 890	9 151	8 303	35 584
Sum midler til kollektiv og sykkel	8 047	9 706	8 967	8 118	34 837
Andel kollektiv og sykkel	98 %	98 %	98 %	98 %	98 %

Andel til kollektiv- og sykkeltiltak utgjør 98,2 % av bompenger, 100 % av statlige midler og 83 % av lokale midler for 2024. Andel til kollektiv- og sykkeltiltak for sum av både bompenger, statlige og lokale midler utgjør 97,7 % for 2024.

4.5 Andel bompenger til drift kollektivtrafikk

Tabellen viser bompenger til drift kollektivtrafikk til Ruter i forslag til handlingsprogram for 2024–2027. Tall er i mill. 2024-kr og som andel av netto bompenger.

Tabell 26: Bompenger til drift kollektivtrafikk, mill. kr

Drift kollektiv		2024	2025	2026	2027	Sum 2024-2027
Sum Oslo og Akershus i Viken	mill. kr	965	1 004	1 044	1 016	4 029
	andel	20 %	19 %	20 %	22 %	20 %
Oslo	mill. kr	403	508	571	508	1 990
	andel	14 %	15 %	18 %	17 %	16 %
Akershus i Viken	mill. kr	562	496	473	508	2 039
	andel	32 %	25 %	25 %	31 %	28 %

4.6 Forventet måloppnåelse av handlingsprogrammet

Forslaget er ventet å gi god måloppnåelse. Det er imidlertid noe usikkerhet knyttet til om koronapandemien vil gi varige endringer som påvirker måloppnåelsen. 2023 vil trolig bli første normalår etter pandemien.

Økningen av bomtakstene 1. januar 2024 vil trolig bidra til redusert biltrafikk. Det er estimert en trafikkreduksjon i bomringene i Oslopakke 3 på om lag 1 % i 2024 sammenlignet med 2023.

Åpning av Follobanen i mars 2023 har forbedret kollektivtilbudet i sørkorridoren. Dette er en viktig forutsetning for at kollektivtrafikken skal ta en økende andel av persontransporten fremover. Follobanen vil isolert sett trolig medføre reduksjon i biltrafikken i sørkorridoren.

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.

Fornebubanen, oppgradering av Majorstuen stasjon 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.

Vedlegg 1

Årsrapport 2022

BYVEKSTSAMARBEIDET OG OSLOPAKKE 3



A. Behandling av handlingsprogram 2022–2025

Styringsgruppene for Byvekstavtalen og Oslopakke 3 avga sitt 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.

A.1 Ressursbruk og gjennomførte tiltak 2022

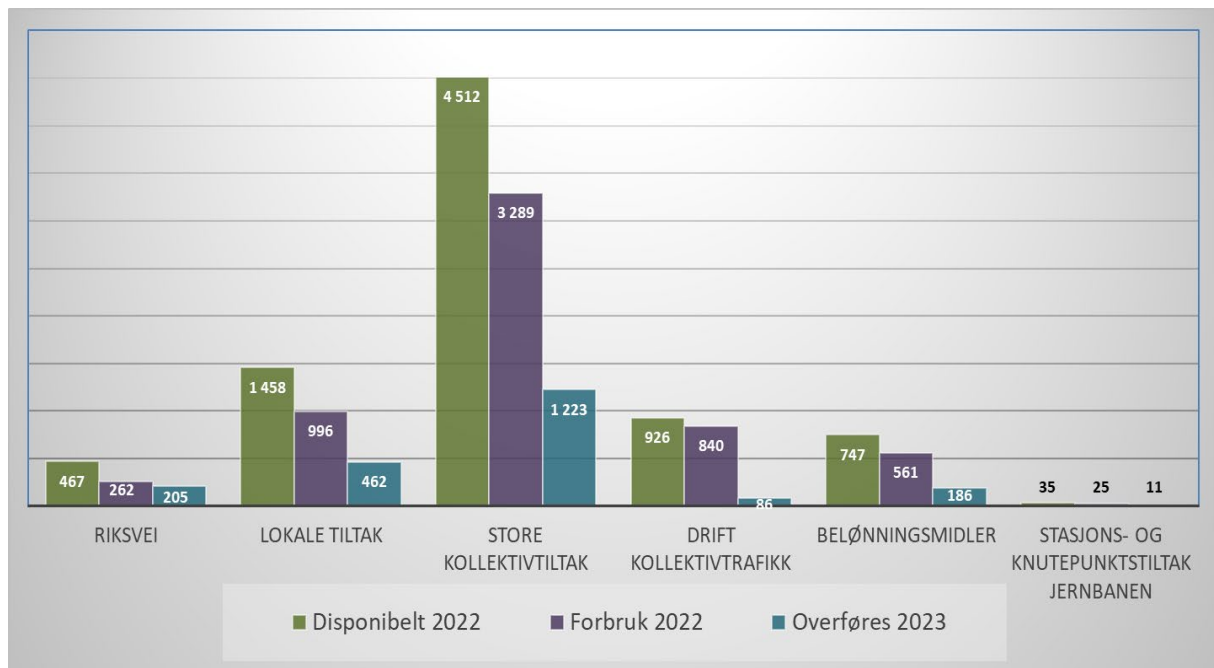
Tabellen under viser en disponibel ramme på 8 145 mill. kr i 2022 (eksklusiv jernbane). Dette var sum bevilgninger for 2022 og overførte midler fra tidligere år. Alle beløp er i løpende kr.

Tabell 1 Total oversikt 2022, disponibelt, forbruk og mindreforbruk overføres 2023, mill. løpende kr.

	Overført fra 2021				Bevilget 2022				Disponibelt 2022				Forbruk 2022				Overføres 2023			
	Statlige midler	Bom-penger	Lokale midler	Sum	Statlige midler	Bom-penger	Lokale midler	Sum	Statlige midler	Bom-penger	Lokale midler	Sum	Statlige midler	Bom-penger	Lokale midler	Sum	Statlige midler	Bom-penger	Lokale midler	Sum
Riksvei																				
E18 Bjørvika	0	1	0	1	0	0	0	0	-0,2	1,5	0	1	0	0,6	0	0	0,0	0,8	0	1
Rv. 150 Ulven-Sinsen	0	0	0	0	0	0	0	0	0,3	0	0	0	1,9	0	0	2	-1,6	0	0	-2
E16 Sandvika - Wøyen	-107	115	0	8	0	0	0	0	-107	115	0	8	-93	115	0	22	-13,6	0	0	-14
Rv. 4 Kjul-Rotnes	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Byvekstavtale - kollektiv- gang- og sykkeltiltak	157	0	0	157	145	0	0	145	302	0	0	302	218	0	0	218	84	0	0	84
Øvrige programområder inkl. planlegging	95	11	0	106	50	0	0	50	145	11	0	155	20	0,04	0	20	125	11	0	136
Sum riksvei	145	127	0	272	195	0	0	195	340	127	0	467	146	116	0	262	193	12	0	205
Lokale tiltak																				
Oslo	0	116	163	280	0	237	347	584	0	353	510	864	0	188	302	490	0	165	209	374
Akershus i Viken	0	258	-222	36	0	150	408	558	0	408	186	594	0	273	233	506	0	135	-47	88
Sum lokale tiltak	0	375	-59	316	0	387	755	1 142	0	762	696	1 458	0	461	535	996	0	301	161	462
Store kollektivtiltak																				
Ramme T-bane og trikk	0	159	0	159	0	925		925	0	1 084	0	1 084	0	861	0	861	0	223	0	223
Fornebubanen	395	329	295	1 019	850	82	142	1 074	1 245	411	437	2 093	976	170	180	1 326	270	241	257	767
Fornebubanen - tilleggsavtale	0	0	0	0	598	0	0	598	598	0	0	598	598	0	0	598	0	0	0	0
Nytt signalsystem (CBTC) for T-banen	52	190	-85	157	53	154	160	367	105	344	75	524	105	222	75	401	0	123	0	123
Ny T-banetunnel Oslo sentrum	0	60	0	60	0	0	0	0	0	60	0	60	0	0	0	0	0	60	0	60
Oppgradering Majorstuen stasjon	0	55	0	55	0	93	0	93	0	148	0	148	0	103	0	103	0	45	0	45
Høystandard kollektivtrase Oslo grense - Kjeller	0	0	0	0	0	5	0	5	0	5	0	5	0	0	0	0	0	5	0	5
Sum store kollektivtiltak	447	793	210	1 450	1 501	1 259	302	3 062	1 948	2 052	512	4 512	1 678	1 356	255	3 289	270	696	257	1 223
Drift kollektivtrafikk																				
Viken (Akershus)	0	47	-8	39	0	460	0	460	0	507	-8	499	0	464	0	464	0	43	-8	35
Oslo	0	-21	0	-21	0	448	0	448	0	427	0	427	0	376	0	376	0	51	0	51
Sum drift kollektivtiltak	0	26	-8	18	0	908	0	908	0	934	-8	926	0	840	0	840	0	94	-8	86
Belønningsmidler	398			398	349			349	747			747	561			561	186			186
Stasjons- og knutepunkttiltak jernbanen	0			0	35			35	35			35	25			25	10,5			11
Sum kostnader prosjekter/tiltak	990	1 321	143	2 453	2 080	2 554	1 057	5 691	3 070	3 874	1 200	8 145	2 410	2 772	790	5 972	660	1 102	410	2 172

Kolonnen «overført fra 2021» inkluderer justeringer i forbindelse med årsoppgjør og omdisponeringer i løpet av 2022 og er ikke direkte sammenlignbar med kolonne «overføres til 2022» i årsrapport for 2021.

Vedlegg 1 – Årsrapport 2022



Figur 1 Total oversikt for disponible midler og forbruk i 2022 samt midler som overføres til 2023, mill. løpende kr.

Det totale forbruket i 2022 var på 5 972 mill. kr, hvorav 2 410 mill. kr i statlige midler, 2 772 mill. kr i bompenger og 790 mill. kr i lokale midler.

Ved inngangen til 2022 ble det overført 1 321 mill. kr i bompenger fra 2021 og tidligere år. Mindreforbruket av bompenger var ved utgangen av 2022 redusert med om lag 200 mill. kr til 1 102 mill. kr. Disse midlene overføres til 2023.

Mindreforbruket skyldes hovedsakelig forsinket fremdrift på prosjekter.

B. Riksvei

Statens vegvesen hadde et forbruk på 262 mill. kr på riksvei i 2022. Av disse utgjorde statlige midler 146 mill. kr og bompenger 116 mill. kr. Regnskapet viser et mindreforbruk på 205 mill. kr, som overføres til 2023.

Det samlede mindreforbruket ved utgangen av 2022 er i stor grad knyttet til Øvrige programområder inkl. planlegging og byvekstavtalemidlene for kollektiv-, gang og sykkeltiltak. Dette skyldes stort sett forsinket oppstart og fremdrift på prosjekter.

Tabell 2 Oversikt riksvei 2022, mill. løpende kr

Riksvei	Disponibelt 2022				Forbruk 2022				Overføres 2023			
	Statlige midler	Bom-penger	Lokale midler	Sum	Statlige midler	Bom-penger	Lokale midler	Sum	Statlige midler	Bom-penger	Lokale midler	Sum
E18 Bjørvika	-0,2	1,5	0	1	-0,2	0,6	0	0	0,0	0,8	0	1
Rv. 150 Ulven - Sinsen	0,3	0	0	0	1,9	0	0	2	-1,6	0	0	-2
E16 Sandvika - Wøyen	-107	115	0	8	-93	115	0	22	-13,6	0	0	-14
Rv. 4 Kjøl-Rotnes	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Byvekstavtale - kollektiv- gang- og sykkeltiltak på rv.	302	0	0	302	218	0	0	218	84	0	0	84
Øvrige programområder inkl. planlegging	145	11	0	155	20	0,04	0	20	125	11	0	136
Sum riksvei	340	127	0	467	146	116	0	262	193	12	0	205

B.1 E18 Bjørvika

Prosjektet er tidligere ferdigstilt og 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.

Det har i 2022 blitt brukt 0,6 mill. kr til å dekke noen kostnader som gjelder arkeologi (konservering). Restmidler på prosjektet er 0,8 mill. kr (bompenger) pr 31.12.2022. Planen er at de resterende 0,8 mill. kr blir brukt i 2023 til å dekke resten av arkeologi-kostnadene.

B.2 Rv. 150 Ulven – Sinsen

Prosjektet ble åpnet for trafikk i 2014. Det er kun en grøntentreprise som gjenstår å fullføre. Grøntentreprisen har pr 31.12.2022 et merforbruk på 1,6 mill. kr. Dette skal dekkes av statlige midler og prosjektet vil fra 2023 fjernes fra årsrapporten.

B.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.

Status/fremdrift i prosjektet

Det er et merforbruk på totalt 13,6 mill. kr pr 31.12.2022 (statsmidler). Det ble oppnådd enighet om sluttoppgjøret på Bjørnegårdstunnelen i desember 2021. Sluttoppgjøret ble belastet statlige midler, og i 2022 har de resterende disponible bompengene (115 mill. kr.) blitt rekvirert for å dekke deler av dette sluttoppgjøret. Det resterende merforbruket på statsmidler skal dekkes i 2023 gjennom salg av eiendommer.

Hovedveien åpnet 9.oktober 2019, mens ombygging av gamle E16 til lokalveisystem startet opp august 2019 og ble fullført i 2021.

Prosjektet er gjennomført innenfor styringsrammen som ble stilt til disposisjon. Det er laget en sluttoppstilling i februar 2023 som viser at styringsrammen (P50) i 2023-kr er på 5 366 mill.kr. Sluttkostnad 2023-kr er på 4 966 mill.kr (denne sluttkostnaden inkluderer salg av en eiendom som pr i dag ikke er slutført; 45 mill. kr). Kostnadene i prosjektet er finansiert med bompenger 64,6 % og statsmidler 35,4 %. Dette er tilnærmet likt forventet fordeling i Prop. 97S (2013-2014) der prosjektet er omtalt (bom 65% og stat 35 – jfr. sluttrapport fra Statens vegvesen)

B.4 Rv. 4 Kjøl - Rotnes

Det ble bevilget 10 mill. kr (bompenger) til planlegging i 2021.

Prosjektet inngår nå i gjennomgang av hele rv. 4-strekningen Oslo (Sinsen) – Mjøsbrua. Det er ikke behov for planleggingsmidler fra Oslopakke 3 på det nåværende tidspunkt. Midlene ble i 2022, etter vedtak i O3 SG 16. mai 2022 (møte nr. 2/2022 – sak 5), omdisponert til å dekke deler av utbygging av ny jernbanebru ved Nittedal stasjon.

B.5 Byvekstavtale – kollektiv-, gang- og sykkeltiltak

Byvekstavtaleprosjektene har et samlet mindreforbruk på 84 mill. kr i 2022. Avviket skyldes i hovedsak følgende forhold:

- Statens vegvesen ble tildelt 30 mill. kr i desember 2021. Beløpet kom i tillegg til midlene tildelt i Prop. 1S (2020-2021). Dette beløpet var det ikke mulig å omsette i 2022.
- Sene / manglende avklaringer har medført forsinkelser i oppstart.
- Interne ressursutfordringer.

Det er foretatt følgende varige omdisponeringer i 2022 – samlet oversikt for Oslo og Akershus i Viken (se tabell 3 for detaljer).

Tabell 3 Varige omdisponeringer kollektiv- gang- og sykkeltiltak i Oslo og Akershus i 2022, mill. kr

Kollektiv-, gang- og sykkeltiltak under Byvekstavtalen i Oslo og Akershus - riksvei	Varig omdisponering fra	Varig omdisponering til
Ring 3 Gangbruer Ullevål stadion	-1,6	
Fv. 152 Vevelstadveien - Smedsrudveien	-3,2	
Rv. 163 GSV Veitvet skole-Grorud stasjon	-1,2	
Rv. 150 Oppgradering av holdeplasser langs Ring 3		5,6
Prioriteringssystem for signalanlegg		0,3
Fv. 120 Storgata i Lillestrøm		1,7
Strakstiltak sykkel rv. i Oslo (Bygging)		0,6
Årvoll skole – Sinsen, grunnerverv og rivning	-2,2	
Sum	-8,2	8,2

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

B.5.1 Byvekstavtalemidler Oslo

I Oslo er følgende prosjekter ferdigstilt i 2022:

- 2,63 km ny infrastruktur gang- og sykkelvei og 4 holdeplasser universelt utformet (UU) Enebakkveien, Sandstuveien-Østensjøveien (sykkelrute E6).
- 11 holdeplasser universelt utformet langs Ring 3.
- 3 holdeplasser universelt utformet på Østre Aker vei.

Vedlegg 1 – Årsrapport 2022

Tabell 4 Kollektiv- gang- og sykkeltiltak i Oslo via Byvekstavtalen med forbruk i 2022, mill. 2022-kr

Kollektiv-, gang- og sykkeltiltak under Byvekstavtalen i Oslo - riksvei	Styringsramme (P50) 2022-kr	Prognose slutt-kostnad 2022-kr	Disponibelt 2022	Forbruk 2022	Overføres 2023	Prosjekt-status
Ring 3 Gangbruer Ullevål stadion		266,0	2,1	0,4	1,8	Ferdig
Rv 163 GSV Veitvet skole-Grorud stasjon	162,9	143,1	2,2	1,0	1,2	Ferdig
Prioriteringssystem for signalanlegg	11,1	11,1	1,2	1,5	-0,3	Ferdig
Rv 150 Universitetskrysset	21,3	27,0	1,2	20,6	-19,4	Ferdig, ikke slutttoppgjør
Rv 150 Oppgradering av holdeplasser langs Ring 3	18,4	21,1	9,7	15,2	-5,5	Ferdig
E6 GSV Enebakkveien, delstrekning 2 Sandstuveien-Østensjøveien	76,0	67,0	19,5	28,1	-8,5	Ferdig
E18 Lysaker til kryss Munkedamsvegen	7,9	14,3	13,6	8,7	4,9	Bygging
Rv 150 GSV/KT Silurveien-Vækerøveien	57,8	57,8	46,8	9,0	37,8	Prosjektering
Rv 4 Strakstiltak sykkelrute, Sinsen-Gjelleråsen	12,0	12,0	4,8	4,1	0,7	Bygging
E18 GSV Griniveien fra Røakrysset til bygrensa	133,4	133,4	16,1	13,3	2,8	Prosjektering
E18 GSV Skøyen-Dr. Blancas vei	48,6	39,0	12,3	4,7	7,6	Bygging
E6 Kollektivtiltak Ulvenveien-Strømsveien	15,5	15,5	2,0	0,4	1,6	Stoppet
Årvoll skole – Sinsen, grunnerverv og rivning	13,3	13,3	3,1	0,9	2,2	Prosjektering
Rv 150 Smedstad og Tåsen - Mindre sykkeltiltak			0,8	0,8	0,0	Ferdig
E6 Holdeplass ved Furuset	12,7	12,7	8,0	0,3	7,7	Prosjektering
Strakstiltak sykkel riksvei i Oslo (Bygging)			1,2	1,7	-0,6	Ferdig
Rv 163 Holdeplassoppgradering Østre Aker vei	10,0	15,1	9,9	12,0	-2,1	Bygging
Sum Oslo			154,4	122,6	31,8	

Byvekstavtaleprosjektene i Oslo hadde et samlet mindreforbruk på 31,8 mill. kr i 2022 som overføres til 2023. Mindreforbruk er hovedsakelig knyttet til:

- **Rv. 150 KT/GSV Silurveien-Vækerøveien (mindreforbruk 37,8 mill. kr).**
Anslaget fra reguleringsplanfasen er vurdert på nytt og viser en betydelig kostnadsøkning. Prosess for å finne mulige besparelser i prosjektet er gjennomført. Foreslåtte endringer må godkjennes av Oslo kommune. Videre arbeid med byggeplan er stilt i bero til godkjenning foreligger. Antatt byggestart for prosjektet er pga. dette skjøvet ut i tid.
Dersom byggestart blir som forutsatt (oktober 2023) og trafikkåpning høsten 2024, forventes et mindreforbruk i størrelsesorden 20 mill. kr på dette prosjektet i 2023. Mindreforbruket omsettes i 2024. Dersom Oslo kommune ikke godtar foreslått

løsning, må det tas stilling til om prosjektet skal bygges eller ikke - med bakgrunn i en kost-/nytte vurdering.

- **E6 Holdeplass ved Furuset (mindreforbruk 7,7 mill. kr).** Arbeid med byggeplan pågår, men er noe forsinket pga. utfordringer med å få gjennomført grunnundersøkelser. Antar byggestart i august 2023 og trafikkåpning i november 2023. Mindreforbruket fra 2022 forventes omsatt i 2023.
- **E18 GSV Standardheving Skøyen - Dr. Blancasvei (mindreforbruk 7,6 mill. kr).** Bygging startet nylig, noe forsinket i forhold til opprinnelig plan. Det har vært meget tidkrevende å få på plass alle avklaringer med Oslo kommune og FERD stadion. Antar trafikkåpning i desember 2023. Mindreforbruket fra 2022 forventes omsatt i 2023

Merforbruk er hovedsakelig knyttet til:

- **Rv 150 GSV Universitetskrysset (merforbruk 19,4 mill. kr).** Prognose sluttkostnad er endret fra 24,4 mill. 2022-kr til 27 mill. 2022-kr. Prosjektet åpnes for trafikk i februar 2023. Statsbygg er prosjekteier/byggherre. Det er inngått en gjennomføringsavtale der Statens vegvesen dekker en andel av prosjektet for bygging av gang-/sykkelbru. Prognose sluttkostnad ble økt som følge av lønns- og prisstigning (LPS) og uforutsett merarbeid med bruprojektet. Merforbruket i 2022 dekkes av tildelte midler i 2023. Antatt tilleggsbehov på ca. 3 mill. kr i 2023, forutsettes dekket av varige innsparinger på andre avsluttede Byvekstavtale-prosjekter.

B.5.2 Byvekstavtalemidler Akershus i Viken

I Akershus er følgende prosjekter ferdigstilte i 2022:

- 2,0 km kollektivfelt og 1 holdeplass universelt utformet Hvam-Skedsmovollen.
- 4 holdeplasser universelt utformet, Storgata i Lillestrøm.

Tabell 5 Kollektiv- gang- og sykkeltiltak i Akershus i Viken via Byvekstavtalen med forbruk i 2022, mill. 2022-kr

Kollektiv-, gang- og sykkeltiltak under Byvekstavtalen i Akershus - riksvei	Styrings-ramme (P50) 2022-kr	Prognose slutt-kostnad 2022-kr	Disponibelt 2022	Forbruk 2022	Overføres 2023	Prosjekt-status
Fv. 152 Vevelstadveien - Smedsrudveien	139,1	157,6	-1,3	-4,5	3,3	Ferdig
E18 Sykkelveg Prof. Kohts vei	230,3	191,6	-7,1	-7,1	0,0	Ferdig
E6 Kollektivfelt Karihaugen Oslo grense / Hvam	12,0	12,0	0,2	0,2	0	Ferdig
Fv. 120 Storgata i Lillestrøm	97,3	61,5	40,7	31,8	8,9	Ferdig, ikke sluttoppgjør
E6 Tiltak på ramper og kryss Hvam-Skedsmovollen	174,9	145,0	65,0	47,9	17,1	Ferdig, ikke sluttoppgjør
E6/Fv. 152 GSV Stenfeldt - Greverud	170,1	170,1	33,5	10,6	22,9	Prosjektering
E18 GSV Ås - Holstad delstrekning 1 Ås-Bru ved Haugerud	43,2	43,2	2,9	4,6	-1,7	Prosjektering
Rv 4 Innfartsparkering, kollektiv- og gsv-tiltak Gjelleråsen	34,7	34,7	13,6	11,6	2,0	Bygging
Sum Akershus			147,6	95,2	52,4	

Byvekstavtaleprosjektene i Akershus hadde et samlet mindreforbruk 52,4 mill. kr i 2022 som overføres til 2023. Mindreforbruket er hovedsakelig knyttet til:

- **Fv. 120 GSV/KT Storgata i Lillestrøm (mindreforbruk 8,9 mill. kr).** Prosjektet åpnet for trafikk oktober 2022. Prosjektet styres av Viken fylkeskommune mens Statens vegvesen delfinansierer prosjektet via Byvekstavtalemidlene. Usikkerhetsavsetningen ble betydelig redusert og gjorde at Statens vegvesen sin delfinansiering ble redusert fra 97,3 mill. 2022-kr til 61,5 mill. 2022-kr i mars 2022. Sluttoppgjøret forventes klart i mai 2023 og det er mulig at de forventede sluttkostnadene vil kunne bli noe høyere enn 61,5 mill. 2022-kr.
- **E6 Tiltak på ramper og kryss Hvam – Skedsmovollen (mindreforbruk 17,1 mill. kr).** Tiltaket ved Skedsmovollen ble åpnet for trafikk juli 2021. Tiltaket ved Hvam ble åpnet for trafikk november 2022. Prognose sluttkostnad ble redusert (fra 174,9 mill. 2022-kr til 145 mill. 2022-kr) som følge av billigere entrepris, tilskudd fra kommunen og at det var satt av for mye usikkerhet i prosjektet. Om lag 10 mill. kr av mindreforbruket fra 2022 forventes brukt på sluttoppgjør i 2023, resten er varig innsparing.
- **E6/fv. 152 GSV Stenfheldt – Greverud (mindreforbruk 22,9 mill. kr).** Byggestart på hovedentreprisen har blitt utsatt flere ganger, i siste runde fra januar til mai 2023. Antatt trafikkåpning i desember 2025. Prosjektet har støtt på forsinkende utfordringer, bl.a. grunnverv og byggesøknadsbehandling i kommunen. Gjennomføres med innleide ressurser fra Viken fylkeskommune. Det jobbes med å få på plass en avtale med fylkeskommunen. Viken vil overta byggherreansvaret for prosjektet fra og med 2023, tilsvarende den avtalen Statens vegvesen har for tiltaket «Fv. 120 GSV/KT Storgata i Lillestrøm». Pga. forsinkelsene forventes et mindreforbruk i størrelsesorden 50 mill. kr i 2023. Mindreforbruket omsettes i 2024.



Figur 2: Kollektivfelt på Skedsmovollen, foto; Statens vegvesen

B.6 Øvrige programområder inkl. planlegging

B.6.1 Oslo

Tabell 6 Programområder riksvei i Oslo, mill. kr

Programområder riksvei i Oslo	Disponibelt 2022			Forbruk 2022			Overføres 2023		
	Statlige midler	Bom penger	Sum	Statlige midler	Bom penger	Sum	Statlige midler	Bom penger	Sum
Trafikksikkerhet	13	0	13	18,3	0	18	-5,3	0	-5,3
Planlegging Oslo og Akershus i Viken	26,8	10,8	38	28,6	0,04	29	-1,8	10,7	9,0
Sum Oslo	40	11	51	47	0	47	-7	11	4

2022 er siste året at de statlige midlene til øvrige problemområder inkl. planlegging er en del av byvekstsamarbeidet/Oslopakke 3 rapporteringen. Dette ble vedtatt i Tilleggsavtale Oslopakke 3 for perioden 2022-2036 (TA2022).

Trafikksikkerhetstiltak

Det er i 2022 blitt brukt 18,3 mill. kr på trafikksikkerhetstiltak. Dette er 5,3 mill. kr mer enn disponible midler. Midlene er blitt benyttet til etablering av trekkerør/fiber på E18 Mosseveien, variable infotavler samt variable fartsgrense skilt.

Planlegging

Planlegging har totalt et mindreforbruk i 2022 på 8,6 mill. kr. Dette er fordelt på et merforbruk av statlige midler på 2,1 mill. kr og et mindreforbruk av bompenger på 10,7 mill. kr.

Til planlegging av kollektiv-, sykkel- og gangetiltak i Oslo og tidligere Akershus er det brukt om lag 29 mill. kr. Midlene er fordelt på en rekke tiltak, som f.eks.:

- E18 GSV Mosseveien, Ulvøybrua-Ormsundveien
- Rv 4 GSV Årvoll skole – Sinsen
- E18 GSV Undergang Bygdøylokket
- E18 GSV Drammensveien-Frantzebråtveien
- E18 GSV Fornebukrysset-Frantzebråtveien
- E6 GSV Strømsveien, Innspurten-Ensjøveien
- Rv. 22 Forprosjekt Hvam-Lillestrøm
- Straktiltak sykkel Oslo

Merforbruket på statlige midler skyldes i hovedsak økte utgifter til konsulenter som følge av flere komplekse prosjekter.

Mindreforbruket på bompenger skyldes hovedsakelig at det i 2022 ble satt av 10,04 mill. kr til finansiering av løpende driftsoppgaver i Statens vegvesen som følge av oppdragsgiveransvaret for oppfølging av Fjellinjen. Dette skal dekke kostnader helt frem til 2036 og forbruk i 2022 er kun på kr 40.000 som har gått til å dekke timer til oppfølging.

B.6.2 Akershus i Viken

Tabell 7 Programområder riksvei i Akershus, mill.kr

Programområder riksvei i Akershus	Disponibelt 2022			Forbruk 2022			Overføres 2023		
	Statlige midler	Bom penger	Sum	Statlige midler	Bom penger	Sum	Statlige midler	Bom penger	Sum
Utbedringstiltak	93	0	93	-29	0	-29	121,5	0	121
Trafikksikkerhet	12	0	12	1,4	0	1	10,8	0	11
Planlegging	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Sum Akershus i Viken	105	0	105	-27	0	-27	132	-0	132

Utbedringstiltak

Midlene til utbedringstiltak er ikke benyttet i 2022. Det er et totalt mindreforbruk på 121,5 mill. kr som overføres til 2023. De ubrukne midlene er knyttet til prosjektene E6 Sikringstiltak Hølendalen bruer og E6 Gardermoen næringspark. Det førstnevnte prosjektet er forsinket pga. manglende avklaringer med Statsforvalteren. Gardermoen næringspark finansieres av innbetalt tilskudd fra utbyggerne i området. I 2022 var denne innbetalingen på 29 mill. kr. Prosjektet har ikke kunnet starte før man har hatt innbetalinger opp mot P85 i Anslaget. Det er byggestart for begge prosjektene i 2023 og midlene er forventet brukt i 2023 og 2024.

Trafikksikkerhetstiltak

Trafikksikkerhet har et mindreforbruk på 10,8 mill. kr som overføres til 2023. I 2022 har 1,4 mill. kr blitt benyttet til variabel infotavle på E18 ved Oreholt østgående, denne ferdigstilles i 2023.

Planlegging

Se omtale under Oslo.

C. Lokale tiltak

Lokale tiltak i Oslo og Akershus hadde til sammen disponible midler på 1 458 mill. kr i 2022. Forbruket i 2022 var på 996 mill. kr. Det ble brukt 459 mill. kr på tiltak for gående og syklende og 98 mill. kr på kollektivtiltak. For øvrig er midlene brukt på strekningsvise tiltak, mindre utbedringer og trafikksikkerhetstiltak, samt planlegging i Oslo og Akershus.

C.1 Oslo

Lokale tiltak i Oslo hadde til sammen disponible midler på 864 mill. kr i 2022. Forbruket i 2022 var på 490 mill. kr.

Tabell 8 Lokale tiltak Oslo, mill. kr

Lokale tiltak Oslo	Disponibelt 2022			Forbruk 2022			Overføres 2023		
	Lokale midler	Bom penger	Sum	Lokale midler	Bom penger	Sum	Lokale midler	Bom penger	Sum
Strekningvise tiltak	45	31	76	32	22	54	13	9	22
Mindre utbedringer	-0,1	-0,1	-0	-0,08	0,3	0	-0,02	-0,4	-0,4
Gang/sykkelveier	217	93	310	204	106	310	13	-13	-0
Trafikksikkerhet	32	17	49	33	23	56	-1	-6	-7
Kollektivtiltak	94	43	138	32	23	55	62	20	82
Planlegging Oslo	0	13	13	0	13	13	0	0	0
Ikke fordelt til prosjekter	122	156	277	0	0	0	122	156	277
Sum Oslo	510	353	864	302	188	490	209	165	374

C.1.1 Strekningsvise tiltak

Strekningvise tiltak har et totalt mindreforbruk på 21,7 mill. kr i 2022 som overføres til 2023.

Forbruk i 2022 på 54,2 mill. kr gjelder investeringsutgifter til «Program gateopprusting». Strekningsvise tiltak inkluderer også arbeidet med Røkryset.

Mindreforbruket skyldes i all hovedsak at etaten avventer ny bestilling på forprosjekt for Røkryset, etter at bystyret stanset videre arbeid med tunnel i 2022.

C.1.2 Mindre utbedringer

Mindre utbedringer har et totalt merforbruk på 0,4 mill. kr i 2022 som overføres til 2023. Forbruk i 2022 på 0,2 mill. kr er brukt til prosjekt «Rehabilitering vei/gate», som nå er avsluttet.

C.1.3 Gang/sykkelveier

Gang/sykkelveier har et totalt merforbruk på 0,2 mill. kr i 2022 som overføres til 2023.

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 2022 jobbet med en rekke sykkeltiltak.

Oslo har bygget og oppgradert 26,1 km sykkelinfrastruktur i løpet av 2022. 20,2 km ny sykkeltilrettelegging er ferdigstilt, inkludert tilrettelegging for blandet trafikk. 5,9 km eksisterende sykkelveinett er oppgradert. Det er også etablert 310 sykkelstativer på offentlig gategrunn. Forbruket i 2022 har vært på 310,4 mill. kr.

Større prosjekter som ble ferdigstilt i 2022 er Ytre ringvei, Tåsenveien, Langbølgen og Enebakkveien, som alle er tilrettelagt med ny, separat sykkelinfrastruktur.

C.1.4 Trafikksikkerhet

Trafikksikkerhet har et totalt merforbruk på 6,9 mill. kr i 2022 som overføres til 2023. Merforbruket skyldes forsering av planlagte prosjekter og vil dekkes med bevilgning for 2023.

Forbruk i 2022 på 56,2 mill. kr gjelder gjennomføring av trafikksikkerhetstiltak i alle bydeler, blant annet kryssoppstramming, skilting og andre fartsreducerende tiltak som etablering av fartshumper. Gjennomføring av tiltak på skoleveier er prioritert, og i 2022 har Bymiljøetaten gjennomført 101 nye trafikksikkerhetstiltak. I tillegg er det etablert 11 tiltak ved hjertesoneskolene.

C.1.5 Kollektivtiltak

Kollektivtiltak har et mindreforbruk på 82,4 mill. kr i 2022 som overføres til 2023.

Forbruk i 2022 på 55,4 mill. kr er brukt på kollektivprioriteringer, samt prosjektene Grefsenveien nord for Storokrysset, oppgradering av Thorvald Meyers gate, oppgradering av Storgata og oppgradering av Bispegata.

Mindreforbruket skyldes at de fire sistnevnte prosjektene er avsluttet under budsjett. Oslo vil omfordele midlene til andre tiltak i forbindelse med behandling av revidert budsjett 2023.

Av gjennomførte tiltak i 2022 kan nevnes fjerning av parkeringsplasser langs trikketrasé i Drammensveien og i Cort Adellers gate. Langs busslinje 25 har det blitt fjernet gateparkering i Nandrupps vei og i Erich Mogensøns vei. Parkeringsfjerningen sikrer en mer forutsigbar fremkommelighet for buss og trikk. I Dalsveien og Tråkka på Holmen har det blitt satt i gang et arbeid med å forbedre bussfremkommeligheten for linje 46 ved å enveisregulere Dalsveien i retning Stasjonsveien og opparbeide holdeplasser.

C.1.6 Planlegging

Det er brukt 13,3 mill. kr i 2022 fordelt mellom Plan- og bygningsetaten og Bymiljøetaten, til planlegging av Oslopakke 3-prosjekter, blant annet Fornebubanen og større sykkelprosjekter.

C.1.7 Ikke fordelt til prosjekter

Ved utgangen av 2022 var det 277,4 mill. kr som ikke er fordelt til prosjekter.

Oslo bystyre vedtok i revidert budsjett 2022 å re-periodisere 200 mill. kr fra sykkelprosjektet, som skal brukes til å finansiere prosjektet senere i økonomiplanperioden. Midlene er

planlagt brukt i perioden 2025-2027. Oslo kommune vil komme tilbake til dette etter behandling av budsjett og økonomiplan for 2024-2027.

Udisponerte midler vil også dekke merforbruk på mindre utbedringer, sykkel og trafiksikkerhet i 2022.

C.2 Akershus i Viken

Lokale tiltak i Akershus hadde til sammen disponible midler på 594 mill. kr i 2022. Forbruket i 2022 var på 506 mill. kr.

Tabell 9 Lokale tiltak i Akershus, mill. kr

Lokale tiltak i Akershus	Disponibelt 2022			Forbruk 2022			Overføres 2023		
	Lokale midler	Bom penger	Sum	Lokale midler	Bom penger	Sum	Lokale midler	Bom penger	Sum
Strekningvisse tiltak	26	47	73	66	47	113	-40	0	-40
Mindre utbedringer	92	0	92	112	0	112	-20	0	-20
Gang/sykkelveier	31	134	165	34	115	149	-3	20	16
Trafiksikkerhet	4	40	44	2	28	30	2	12	14
Miljø og service	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Kollektivtiltak	2	115	117	-6	49	43	8	66	74
Ny jernbanebru Nittedal stasjon	0	10	10	0	10	10	0	0	0
Planlegging fylkesvei	31	60	91	25	25	50	6	35	41
Udisponerte midler	0	2	2	0	0	0	0	2	2
Sum Akershus i Viken	186	408	594	233	273	506	-47	135	87

Kolonnene «Disponibelt 2022» og «Overføres 2023» er for alle midler basert på de opprinnelige investeringsrammene for 2022.

C.2.1 Strekningsvisse tiltak

Strekningvisse tiltak har et totalt merforbruk på 40,5 mill. kr i 2022. Merforbruket gjelder lokale midler. Det er gjennomført arbeid på flere store prosjekter, hvorav to ble ferdigstilt i 2022. Det gjelder fylkesvei 120 Storgata i Lillestrøm og fylkesvei 279 Ny Gardervei. Fylkesvei 152 Kirkeveien i Ski er startet opp med forsering av grunnerverv.

Merforbruket skyldes bl. a at budsjettet for fylkesvei 120 Storgata i Lillestrøm ved en inkurie ble redusert med 17 mill. kr i 2. tertial 2022. Prosjektet har derfor et merforbruk i 2022. Fylkesvei 279 Ny Gardervei har også hatt merforbruk i 2022 knyttet til en pågående rettstvist.

C.2.2 Mindre utbedringer

Mindre utbedringer har et totalt merforbruk på 19,6 mill. kr i 2022. Merforbruket gjelder lokale midler. I 2022 har det vært stort fokus på behovet for utbedringstiltak på bruer. Det

pågår også arbeid på Eidsvoll jernbanebru og fylkesvei 158 Blåkolltunnelen. I tillegg til mindre utbedringstiltak og oppgradering av veilys i Viken Nord.

28 bruer er utbedret i 2022.

Merforbruket er knyttet til det økte fokuset på utbedringstiltak for bruer. Den økte aktiviteten i 2022 har gitt et merforbruk.

C.2.3 Gang- og sykkelveier

Gang- og sykkelveier hadde et totalt mindreforbruk på 16,3 mill. kr i 2022. Dette inkluderer et merforbruk lokale midler på 3,3 mill. kr og et mindreforbruk bompenger på 19,6 mill. kr.

Det ble ferdigstilt følgende tiltak i 2022:

- Fv. 169 Momoen-Løken (2,8 km)
- Fv. 152 Huseby-Bakkar bru (1,2 km)
- Fv. 173 Vormsundbroen/Rotneskrysset (0,55 km)

Til sammen ga dette 4,55 km ny gang- og sykkelvei i 2022.

De største tiltakene, i tillegg til de ferdigstilte, der det har pågått arbeid i 2022 er fv. 157 Flaskebekk-Granholt og fv. 120 Krona-Holt.

Merforbruk fylkeskommunale midler skyldes primært intern porteføljestyring i Viken. Mindreforbruk bompenger skyldes blant annet forsinket fremdrift for fv. 157 Flaskebekk-Granholt og fv. 380 Bråteveien. Dette forventes hentet inn igjen i 2023. Mindreforbruket på fv. 152 Huseby – Bakkar bru skyldes at avregning/sluttoppgjør med Statens vegvesen først skjer i 2023.

C.2.4 Trafikksikkerhet

Trafikksikkerhet hadde et totalt mindreforbruk på 14,4 mill. kr i 2022. Dette inkluderer et mindreforbruk lokale midler på 2,0 mill. kr og et mindreforbruk bompenger på 12,4 mill. kr

Fv. 177 Vormsundveien og fv. 173 Hvamsveien ble ferdigstilt i 2022.

Det har i 2022 i tillegg pågått kryssutbedring i fv. 167 Bleikerveien x Røykenveien i Asker. Det er også gjennomført utbedring av veglys på fv. 120 Lillestrømveien/fv. 155 Osloveien, samt diverse mindre tiltak.

Mindreforbruket er hovedsakelig knyttet til endringer i fremdrift på fv. 167 Bleikerveien x Røykenveien i Asker. Utbedring av veglys på fv. 120 Lillestrømveien/fv. 155 Osloveien ble gjennomført til en lavere kostnad enn budsjettert, dvs en innsparing.

Fv. 177 Vormsundveien hadde et merforbruk pga. uavklarte forhold i reguleringsplanen som i anleggsfasen førte til ekstra grunnervervskostnader, sikring med murer mot skråningsutslag samt forsinkelser i prosjektgjennomføringen.

C.2.5 Kollektivtiltak

Kollektivtiltak hadde et totalt mindreforbruk på 73,8 mill. kr i 2022. Dette inkluderer et mindreforbruk lokale midler på 8,0 mill. kr og et mindreforbruk bompenger på 65,8 mill. kr.

I enkeltprosjekter, og som en del av byggingen av andre prosjekter, ble det i Akershus (Romerike og Bærum) til sammen bygget, utbedret og oppgradert 22 holdeplasser for kollektivtransporten i 2022. Det ble også ferdigstilt et sykkelhotell på Nesodden.

Mindreforbruket er knyttet til at plansituasjon og grunnverv har medført forsinket utlysning og kontraktsinngåelse på arbeidet med oppgradering av holdeplasser på Romerike. I tillegg har restmidler på 10,6 mill. kr til tiltak Røabanen blitt stående. Tiltaket er ferdigstilt for flere år siden og midlene (bompenger) vil bli omdisponert i 2023. Det er også et mindreforbruk på 19,8 mill. kr (bompenger) på Bekkestua bussterminal. Bussterminalen må rives og reetableres med et nytt og forsterket dekke. Fremdrift avhenger av den politiske behandlingen av kommuneplanens arealdel.

C.2.6 Ny jernbanebru Nittedal stasjon

I handlingsprogrammet for perioden 2021-2024 ble det vedtatt at det skulle bevilges 10 mill. kr til planlegging av rv. 4 Kjøl-Rotnes. Prosjektet inngår nå i gjennomgangen av hele rv. 4-strekningen Oslo (Sinsen)- Mjøsbrua. Det er ikke behov for planleggingsmidler fra Oslopakke 3 på det nåværende tidspunkt.

Styringsgruppen i Oslopakke 3 vedtok derfor i møtet 16. mai 2022, sak 5, å omdisponere de 10 mill. kr fra rv. 4 Kjøl-Rotnes til å dekke deler av utbygging av ny jernbanebru ved Nittedal stasjon.

De 10 mill. kr er i 2022 utbetalt til Nittedal kommune og tiltaket er ferdigstilt.

C.2.7 Planlegging

Planlegging har et totalt mindreforbruk på 41,5 mill. kr i 2022. Dette inkluderer et mindreforbruk lokale midler på 6,0 mill. kr og et mindreforbruk bompenger på 35,5 mill. kr.

Det ble vedtatt to reguleringsplaner i 2022, dette var fv. 1533 Sagdalen - Nitelva bru (GSV) og fv. 120 Nedre Rælingsvei mot kryss rv. 159 (kollektivtiltak).

Planarbeider det har vært jobbet med i 2022 omfatter i tillegg blant annet:

- Fv. 1519 Solheimsveien.
- Visperud (kollektivfelt og gang-sykkelvei)
- Fv. 1519 og fv. 1524 Kollektivtrase Ahus.
- Fv. 167 Kryssutbedring Bleikerveien.
- Fv. 1496 Trondheimsveien.
- Cathinka Gulbergsvei-Gotaasalleen-Storgata
- Fv. 1382 Hogstvedtveien.

Mindreforbruket er bl.a. knyttet til forsinket avklaring av løsning forbi grunneier med en større næringseiendom (fv. 1519 Solheimsveien og Visperud). Mindreforbruk på fv. 1603 Åsvegen på Nannestad skyldes noe forsinket fremdrift, mens mindreforbruket på kollektivterminal Ås skyldes at arbeid med forprosjekt ikke kom i gang i 2022 på grunn av manglende kapasitet.

D. Store kollektivtiltak

For store kollektivtiltak var det i 2022 et forbruk på 1 356 mill. kr i bompenger. I tillegg var det et forbruk på 1 678 mill. kr i statlige midler (Fornebubanen og Nytt signalsystem CBTC for T-banen), midler fra Ruters økonomi på 85 mill. kr (Fornebubanen), grunneierbidrag på 95 mill. kr (Fornebubanen) og tilskudd på 75 mill. kr fra vognanskaffelsesfondet (CBTC). Til sammen utgjorde dette et totalt forbruk i 2022 på 3 289 mill. kr.

Tabell 10 Store kollektivtiltak, mill. kr.

Store kollektivtiltak	Disponibelt 2022				Forbruk 2022				Overføres 2023			
	Statlige midler	Bom-penger	Lokale midler	Sum	Statlige midler	Bom-penger	Lokale midler	Sum	Statlige midler	Bom-penger	Lokale midler	Sum
Ramme T-bane og trikk	0	1084	0	1084	0	861	0	861	0	223	0	223
Fornebubanen	1245	411	437	2093	976	170	180	1326	270	241	257	767
Fornebubanen - tilleggssavtale	598	0	0	598	598	0	0	598	0	0	0	0
Nytt signalsystem (CBTC) for T-banen	105	344	75	524	105	222	75	401	0	123	0	123
Ny T-banetunnel Oslo sentrum	0	60	0	60	0	0	0	0	0	60	0	60
Oppgradering Majorstuen stasjon	0	148	0	148	0	103	0	103	0	45	0	45
Høystandard kollektivtrase Oslo grense - Kjeller	0	5	0	5	0	0	0	0	0	5	0	5
Sum store kollektivtiltak	1948	2052	512	4512	1678	1356	255	3289	270	696	257	1223

D.1 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 ferdigstilt, unntaket er noen holdeplasztiltak som blir ferdig i løpet av første halvår 2023. De fleste nye prosjekter vil være i forprosjekt-/prosjekterings-fasen i 2023 og med gjennomføring i slutten av handlingsprogramperioden.

Oppgraderingsbehov for T-bane og trikk er dokumentert i Sporveiens rapport «Reinvesterings- og oppgraderingsbehov 2022 Sporveien AS, trikk og T-baneinfrastruktur». Omfattende vedlikeholdsprosjekter, som oppgraderinger av baser og stasjoner krever vanligvis ikke ny reguleringsplan, mens oppgraderingsprosjekter kan utløse behov for det. Eksempel på prosjekt som har krevd ny reguleringsplan er oppgraderingen av Østensjøbanen på strekningen Etterstad-Hellerud, der det planlegges ny trasé i tunnel på deler av strekningen.

Mindreforbruk 2022 på til sammen 223 mill. kr er relatert til endrede fremdriftsplaner og for optimistisk budsjettering. Midlene overføres til 2023.

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

D.2 Fornebubanen

Oslo bystyre og Viken fylkesting vedtok i juni 2022 ny styringsramme (P50) på 23,3 mrd. 2021-kr, og ny kostnadsramme (P85) på 26,4 mrd. 2021- kroner (tallene er ekskl. fremtidig lønns- og prisstigning og ekskl. mva.). Prosjektets opprinnelige styringsramme (P50) etter KS2 var 16,2 mrd. 2018-kr og kostnadsramme (P85) på 18,5 mrd. 2018-kr (tallene er ekskl. lønns- og prisstigning og ekskl. mva.)

Det er et totalt mindreforbruk på 767 mill. kr pr 31.12.2022 i forhold til disponible midler (statsmidler, bompenger og grunneierbidrag). I tillegg har Staten i revidert nasjonalbudsjett 2022 (RNB) trukket tilbake 250 mill. kr (post 63 – 50/50 midler). Dette på grunn av stort mindreforbruk av statlige bevilgninger. Midlene vil bli bevilget opp igjen i statsbudsjettet for 2023.

Mindreforbruket i 2022 skyldes blant annet at:

- Det var forsinket oppstart på tunnelentreprisen Lysaker – Vækerø. Dette skyldes usikkerhet rundt finansieringen i forkant av vedtak i Oslo bystyre og Viken fylkesting juni 2022
- Det var en treghet i fremdriften på tunnelentreprisen Fornebu – Lysaker. Dette skyldes uforutsette grunnforhold.
- Det var forsinket investering i grunnerverv grunnet kompliserte forhandlinger.

Status/fremdrift i prosjektet

Den første entreprisen, Fornebu grunnentreprise, startet desember 2020.

Gjennom 2022 er tre entrepriser ferdigstilt. Dette er forberedende arbeid på Lysaker (ferdig mai 2022), tverrslag på Skøyen (ferdig november 2022) og byggegrop Fornebu stasjon og base (ferdig november 2022).

Prosjektet hadde oppstart av to entrepriser i 2022. Dette er tverrslag Madserud (januar 2022) og Tunnel Lysaker – Vækerø (august 2022). I tillegg er det en pågående entreprise, tunnel Fornebu – Lysaker, som startet opp i 2021.

Totalt i prosjektet er det sprengt ut ca. 2,7 km bergtunnel. Det er gravd ut og sikret byggegropen på Flytårnet, Fornebuporten, Skøyen tverrslag og Madserud tverrslag. I tillegg er det etablert en ny bru over Lysakerelven. Planlagt åpning av banen er medio 2029.

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

Hovedmål og forventede resultater for prosjektet er at «Nytt signalsystem for T-banen» skal legge til rette for flere og mer presise avganger samt gi bedre styring av trafikken i hele T-banenettet. Dagens signalsystem er gammelt, og teknologien er utdatert. Med det nye systemet får T-banen et moderne digitalt system for sikring og halvautomatisk styring av trafikken. Dette vil medføre at Fornebubanen kan kobles på T-banenettets fellesstrekning ved Majorstuen, bedre kundetilbud med flere avganger, større fleksibilitet og pålitelighet samt bedre trafikkflyt. Vedlikeholdsetterslepet på signal- og sikringsanlegget fjernes.

Mindreforbruket på totalt 122,6 mill. kr pr 31.12.2022 skyldes at uavklart finansiering frem mot midten av 2022 har bidratt til endret planlegging og mindre kostnadspådrag. Midlene overføres til 2023.

Status/fremdrift i prosjektet

I 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. Gjennom 2022 har Siemens og Sporveien avklart detaljer rundt kontraktens krav og arbeidet med utvikling og design av systemet har startet opp for alvor.

Det nye systemet er basert på CBTC-teknologi (Communication based train control), og skal benytte det offentlige mobilnettet for å styre T-banen. Sporveien har inngått avtaler med Telia og ICE for å sikre stabil drift. Det pågår nå arbeider for å sikre god dekning langs hele T-banenettet – også i tunnelene. Dette arbeidet gikk gjennom planlegging i 2022 og oppgraderingen starter i 2023.

Sporveien startet i 2022 med forberedende arbeider for å motta CBTC-systemet, både internt i organisasjonen og fysisk ute langs sporet. Det er iverksatt flere oppgraderinger av den fysiske infrastrukturen og tilrettelegging for bl.a. strøm og fiber for de nye tekniske anleggene til CBTC. Det er også startet tilpasninger og oppgraderinger på Ryen verksted for å kunne gjennomføre ombygging av T-banetogene.

I løpet av 2023 vil installasjonsarbeidene starte. De første T-banetogene vil også utrustes med CBTC-utstyr.

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

D.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.

Mindreforbruket på 60 mill. kr pr 31.12.2022 skyldes forskyvning av ny Majorstuen stasjon frem i tid. Det medfører lavere aktivitet i arbeidet med ny T-banetunnel fordi ny Majorstuen stasjon er en del av ny sentrumstunnel og må bygges først. Midlene overføres til 2023.

Status/fremdrift i prosjektet

Ruter har i 2022 gjennomført en konseptvalgutredning for å se nærmere på en ny T-bane base. En ny base må bygges ut koordinert med ny T-banetunnel. Vurderingen er at ny Majorstuen stasjon med fire spor vil være en fornuftig første fase som vil gi ny kapasitet i T-banesystemet.

I 2022 har det også vært arbeidet med å kvalitetssikre transportmodellen RTM23+. Med dette som utgangspunkt gjennomføres det nå et arbeid for å oppdatere når det er behov for at ny T-banetunnel er på plass. Det vil både blir vurdert når prosjektet må være på plass for å sikre tilfredsstillende kapasitet i T-banesystemet, og kost/nytte av prosjektet. Arbeidet med ny modellvurdering har ikke gitt betydelig kostnadspådrag i 2022. Det er i hovedsak benyttet interne ressurser og Ruter har ikke belastet de avsatte bompengene til dette arbeidet.

D.5 Oppgradering Majorstuen stasjon

En oppgradert Majorstuen stasjon skal tilstrebe en kapasitet slik at Fornebu-banen kan kjøre med planlagte åtte tog i timen gjennom Majorstuen når banen åpner. En ny gang/sykkelbru vest for stasjonen gir bedre overgangsmuligheter mellom plattformene, i tillegg blir det en ny forbindelse mellom Sørkedalsveien og Slemdalsveien.

I 2022 var det 148 mill. kr i disponible midler. Det er i løpet av 2022 brukt 103 mill. kr.

Status/fremdrift i prosjektet

Fram til andre halvdel av 2022, og siste vedtak om finansiering av Fornebu-banen jobbet man ut fra ny Majorstuen stasjon med 4 spor. Sporveien fikk endret bestilling av byrådet sommeren 2022, og vil nå kun prosjektere og bygge en oppgradert versjon av dagens stasjon. Det er inngått kontrakt med Team Major, som er et samarbeid mellom Aas-Jacobsen og Norconsult, der både rådgivningstjenester og arkitektbistand, er videreført.

Det er et mindreforbruk på 45 mill. kr pr 31.12.2022. Årsaken er at alt arbeid med nytt planprogram og forberedelse til ny reguleringsplan, ble avsluttet da Sporveien avsluttet prosjektet Majorstuen T-baneknutepunkt. Prosjektet gjenbruker nå grunnundersøkelser fra tidligere prosjekt. I tillegg har det i siste halvdel av 2022 vært et aktivt arbeid for å finne gode, enkle løsninger. Planen er å levere forprosjektet sommeren 2023, og starte forberedende arbeider allerede i 2024. Samkjøring mot Fornebu-banens stengeperioder og implementering av nytt signal- og sikringsanlegg, gir en stram fremdriftsplan. Restmidlene på 45 mill. kr vil bli brukt første halvår 2023 og det vil i tillegg bli behov for om lag 50 mill. kr i 2023.

D.6 Høystandard kollektivtrasé Oslo grense – 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.

I 2022 ble det bevilget 5 mill. kr til planlegging. Det er i løpet av 2022 ikke brukt noen av disse midlene. Midlene overføres til 2023.

Status/fremdrift på prosjektet

Viken fylkeskommune har gjennomført planlegging på flere av delparsellene i kollektivtraséen i 2022, men dette er i sin helhet finansiert under lokale midler planlegging. Fra 2023 skal alt arbeid på delparsellene føres på prosjektet «Høystandard kollektivtrasé Oslo grense – Kjeller».

E. Drift kollektivtrafikk

Drift kollektivtrafikk i Oslo og Akershus hadde til sammen disponible midler på 958 mill. kr i 2022. Forbruket i 2022 var på 872 mill. kr. Midlene overføres til 2023.

Tabell 11 Drift kollektivtrafikk Oslo og Akershus, mill. kr.

Drift kollektivtrafikk	Disponibelt 2022			Forbruk 2022			Overføres 2023		
	Lokale midler	Bom penger	Sum	Lokale midler	Bom penger	Sum	Lokale midler	Bom penger	Sum
T-bane		317	317		317	317			
Trikk		113	113		62	62		51	51
Buss		13	13		13	13			
Plan-, informasjons- og pristiltak		8	8		8	8			
Sum Oslo	0	451	451	400	400	400	0	51	51
T-bane		63	63		63	63			
Trikk		15	15		15	15			
Buss		294	294		284	284		10	10
Plan-, informasjons- og pristiltak		81	81		81	81			
Båt		29	29		29	29			
Drift kollektiv Viken fylkeskommune	-8	33	25		-	-	-8	33	25
Sum Akershus	-8	515	507	472	472	472	-8	43	35
Sum Drift kollektivtrafikk	-8	966	958	872	872	872	-8	94	86

E.1 Oslo

Drift kollektivtrafikk i Oslo hadde til sammen disponible midler på 451 mill. kr i 2022. Forbruket i 2022 var på 400 mill. kr. 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 51 mill. kr knytter seg i hovedsak til 49 mill. kr avsatt til økt vognleie ved innfasing av nye trikker (SL18). Denne økte vognleien får ikke økonomisk effekt før i 2024.

E.2 Akershus Viken

Drift kollektivtrafikk i Akershus hadde til sammen disponible midler på 507 mill. kr i 2022. Forbruket i 2022 var på 472 mill. kr. Midlene er benyttet til følgende:

- T-bane: Drift Kolsåsbanen og økt frekvens Røabanen til Østerås.
- Trikk: Trikkedrift til Bekkestua.
- Buss: Opprettholdelse og/eller tilbudsforbedringer i Asker/Bærum, Follo og Romerike. Mindreforbruk (10 mill.kr) planlegges benyttet i 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. Det har ikke vært aktivitet i 2022 og det er ikke flere aktuelle tiltak. Mindreforbruk på 32,9 mill. kr (bompenger). Av mindreforbruket bompenger skal 8 mill. kr i 2023 dekke et merforbruk lokale midler fra tidligere år (gjelder sykkelinnfartsparkeringsplasser knyttet til jernbanestasjoner). De resterende 24,9 mill. kr kan omdisponeres i 2023.

F. Belønningsmidler

Tabellen under viser en oversikt over hvilke aktiviteter som er finansiert eller delfinansiert med belønningsmidler i Oslo og Viken (Akershus) i 2022.

I Oslo og Akershus har 30 % av det totale forbruket i 2022 vært knyttet til drift av kollektivtransport (videreføring av styrking av tilbudet).

Tabell 12 Belønningsmidler 2022 Oslo og Akershus, mill. kr.

Tiltakspakker	Overført fra 2021	Bevilget 2022	Omdisp. 2022	Disponibelt 2022	Forbruk 2022	Overføres til 2023
1 Styrking av tilbudet	0	130	40	170	170	0
2 Pålitelighet, reisehastighet og oppgradert infrastruktur	125	51	-8	168	63	104
3 Informasjonstiltak og markedsaktiviteter	107	23	0	130	122	8
4 Bærekraftige løsninger og nye mobilitetstjenester	27	22	0	49	24	25
5 Sykkel	5	97	91	192	182	10
6 Utredning og planlegging	0	15	0	15	0	15
Udisponerte midler	134	12	-122	24	0	24
Sum belønningsmidler	398	349	0	747	561	186

Oslo kommune og Viken fylkeskommune disponerte totalt 747 mill. kr belønningsmidler i 2022. Av de disponible midlene ble 561 mill. kr benyttet. Aktivitetene som er gjennomført er delt i 6 tiltakspakker. I tillegg er det en ramme med udisponerte midler. Mindreforbruket på 186 mill. kr som blir overført til 2023 er om lag 212 mill. kr lavere enn ved årsskiftet 2021-2022.

Tallene i tabellen over er basert på Ruters regnskapstall og synliggjør rekvirerte belønningsmidler i 2022. I tillegg til de 561,3 mill. kr, er det i 2022 brukt ytterligere ca. 30 mill. kr. Dette er midler som ikke ble rekvirert fra Ruter i 2022, men som vil bli rekvirert i 2023. Den reelle overføringen av disponible belønningsmidler til 2023 vil dermed være ca. 156 mill. kr.

F.1 Tiltakspakke 1: Styrking av tilbudet

Bevilgede midler for 2022 har blitt benyttet til frekvensøkning og økt kapasitet på diverse linjer bybuss i Oslo og regionbuss Nedre Romerike. I tillegg er det i 2022 brukt 40 mill. kr på kompensasjon for økte strømkostnader i Sporveien. Det er totalt blitt benyttet 170 mill. kr i 2022. Det overføres 0 mill. kr til 2023.

F.2 Tiltakspakke 2: Pålitelighet, reisehastighet og oppgradering av infrastruktur

Kraftfulle fremkommelighetstiltak er gjennomført i Oslo og et oppgraderingsarbeid til universell utforming på kollektivterminalene i Sørumsand, Aurskog og Fjerdingby 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 2022 har Ruter jobbet med å oppdatere reguleringsplanforslaget for trikk til Tonsenhagen. Det er totalt blitt benyttet 63 mill. kr i 2022. Det overføres 104 mill. kr til 2023.

F.3 Tiltakspakke 3: Informasjonsprogram og markedsaktiviteter

Mesteparten av midlene har gått til å opprettholde et godt kollektivtilbud i perioden etter koronapandemien. Midlene ble i sin helhet benyttet til å dekke bortfall av billettinntekter i 2022. Resten 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. Det er totalt blitt benyttet 122 mill. kr i 2022. Det overføres 8 mill. kr til 2023.

F.4 Tiltakspakke 4: Bærekraftige løsninger og nye mobilitetsløsninger

Midlene er blant annet brukt til utprøving av selvkjørende kjøretøy i Nes, en mikromobilitets pilot i Asker og Bærum og oppstart av neste fase av selvkjøringsprosjektet, Groruddalspiloten. Det er totalt blitt benyttet 24 mill. kr i 2022. Det overføres 25 mill. kr til 2023.

F.5 Tiltakspakke 5: Sykkel

Bymiljøetaten i Oslo har i 2022 brukt 182,4 mill. kr til delfinansiering av «Sykkelprosjektet». Dette prosjektet består av en portefølje med over 100 prosjekter/tiltak som er i enten konseptvalg-, forprosjekt- eller gjennomføringsfase. I 2022 har midlene i hovedsak blitt benyttet til følgende prosjekter/tiltak: Tåsenveien, Langbølgen, Ulsrud VGS -Eterveien, Hoffsvæien, Enebakkveien, Jens Bjelkes gate, Maridalsveien-Uelands gate, Chr. Kroghs gate og Stenersgata øst. Viken fylkeskommune har i 2022 brukt 8,6 mill. kr av sine disponible midler (10 mill. kr). Fakturaene ble imidlertid levert for seint til Ruter slik at dette forbruket ikke blir registrert i Ruters regnskap før i 2023. Derfor blir det rapportert at det er benyttet 0 kr i 2022 og at alle Vikens disponible midler, 10 mill. kr, overføres til 2023.

Det er totalt blitt benyttet 182,4 mill. kr i 2022. Det overføres 10 mill. kr til 2023.

F.6 Tiltakspakke 6: Utredning og planlegging

Byvekstsekretariatet har benyttet 0,375 mill. kroner til «Alternativer til bompenger i Oslopakke 3 – litteraturstudie av tiltak for trafikkstyring og inntektsgenerering».

Det er i 2022 benyttet 1,2 mill. kr. i 2022 i hovedsak til planlegging og regulering for mindre gang- og sykkeltiltak i regi av Bærum, Nordre Follo og Lillestrøm kommuner.

Byvekstsekretariatet har benyttet 3,626 mill. kroner til å lønne tre personer i sekretariatet, dekke behovet for bistand kommunikasjon og diverse adm. kostnader (møtekostnader, reisekostnader, husleie, andre fellesutgifter etc.).

Til sammen er det brukt om lag 5,2 mill.kr i 2022, men fakturaene ble levert for seint til Ruter slik at disse tallene ikke blir registrert i Ruters regnskap før i 2023. Derfor blir det rapportert at det er benyttet 0 kr i 2022 og at alle disponible midler, 14,5 mill.kr, overføres til 2023.

G. Jernbanetiltak

G.1 Planlegging og investeringsprosjekter

I 2022 ble det investert for 5,014 mrd. kr i Oslo og Akershus. Follobanen var det dominerende prosjektet med et forbruk på litt over 3 mrd. kr i 2022.

Midlene til Kongsvingerbanen gjelder tiltak for godstransport. Tiltakene på Nittedal og Gardermoen stasjoner ble ferdigstilt i 2022.

Det ble benyttet 364 mill. kr til planlegging.

Tabell 23 Forbruk i 2022 for Jernbanedirektoratet i Oslo og Akershus (mill. 2022-kroner).

Jernbanetiltak	Forbruk 2022
Retningsdrift Brynsbakken	211
Hensetting av tog Ski syd og ny forbindelse til Østre linje	30
Hakadal & Movatn	1
Grorud stasjon, ventespor	10
Banestrømforsyning Oslo-området	75
Vendespor Asker	9
Stasjonstiltak L1 og L2	20
Tiltak Kongsvingerbanen	8
Sum planlegging	364
Follobaneprosjektet	3 085
Venjar-Langset	999
Alnabru godsterminal - strakstiltak (fase 1)	129
Nittedal stasjon	404
Universell utforming OSL Gardermoen stasjon	3
Hensettingsplasser Ski syd	31
Sum bygging	4 650
Sum jernbanetiltak Oslo og Akershus	5 014

G.2 Stasjons- og knutepunktstiltak i Oslo/Akershus

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 318 mill. 2019-kr omregnet til om lag 340 mill. 2022-kr til utvikling av knutepunkter og stasjoner i perioden 2019-2029.

I 2022 ble det bevilget 35 mill. 2022-kr til stasjons- og knutepunktstiltak.

Tabell 14 Stasjons- og knutepunktstiltak via Byvekstavtalen, mill. kr.

Stasjons- og knutepunktstiltak	Bevilgede midler Byvekst 2022	Forbruk 2022	Overføres til 2023
Oppegård	22,5	22,5	0
Haugenstua	6	0	6
Ås	6,5	2	4,5
Sum tiltak	35	24,5	10,5

G.2.1 Oppegård

De bevilgede midlene på 22,5 mill. 2022-kr er anleggsbidrag til ny bro over jernbanen ved Oppegård stasjon. Alle midlene er utbetalt i 2022.

G.2.2 Haugenstua

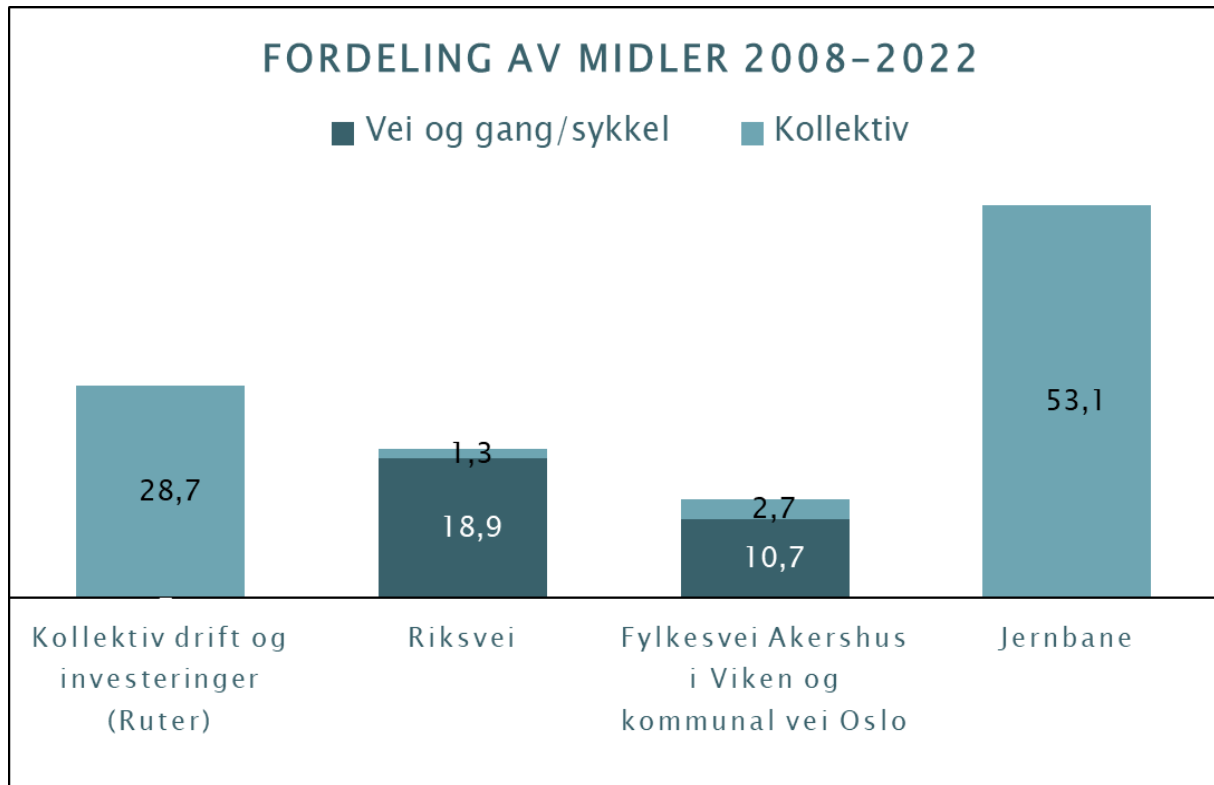
Tiltaket gjelder anleggsbidrag til pågående prosjekter for å sikre universell utforming og bedre tilgjengelighet. Det ble i 2022 bevilget 6 mill. 2022-kr til planlegging. Det er foreløpig ikke brukt noen midler. Dette skyldes endrede forutsetninger i prosjektporteføljen E01 infrastruktur for nytt togmateriell. Det skal gjennomføres et mindre plattformforlengende tiltak på stasjonen i 2024, og midlene vil benyttes for å bedre tilgjengeligheten da.

G.2.3 Ås

Midlene skal brukes til å sikre god og universell utformet tilgang mellom plattformer. Tiltak er blant annet ny overgangsbru og andre mindre tematiske tiltak. Det ble i 2022 bevilget 6,5 mill. 2022-kr til planlegging. Det er brukt 2,0 mill. kr i 2022. Mindreforbruket skyldes prosjektmodenhet. Det har blitt jobbet med prosjektprogrammering mot en intern bestilling i 2022, men timene og kostnaden blir først belastet i 2023. Forutsetninger for prosjektet avklares i disse dager og det styres mot planlegging/prosjektering i 2023 og byggestart i 2024.

H. Bruk av midler 2008-2022

Siden oppstarten i 2008 og til og med 2022, har det i sum vært brukt om lag 115,4 mrd. kr (løpende kroneverdi) i bompenger, statlige og lokale midler. Figuren under viser fordelingen av midlene til ulike kategorier av tiltak.



Figur 3: Samlet ressursbruk på vei- og kollektivtiltak i perioden 2008–2022 (sum bompenger, statlige og lokale midler, inkl. midler fra Ruters økonomi) i mrd. kr (løpende kroneverdi), inklusiv jernbane.

I perioden er om lag 28,7 mrd. kr brukt på investeringer og driftstiltak for kollektivtrafikken hos Ruter og Sporveien. Dette inkluderer blant annet Kolsåsbanen, Lørenbanen, Fornebubanen, nytt signalsystem (CBTC) for jernbanen, 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 20,2 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 Bjørvikaprosjektet og E16 Sandvika - Wøyen. Parallelt har det vært investert i mange små og mellomstore tiltak innenfor programområder inkl. planlegging og kollektiv- gang- og sykkeltiltak under Byvekstavtalen. Av de 20,2 mrd. kr har ca. 1,3 mrd. kr gått til kollektivtiltak på riksvei som bussfelt, holdeplassoppgraderinger og knutepunktutvikling i denne perioden.

13,4 mrd. kr er investert i lokale tiltak i Oslo og Akershus i denne perioden, hvorav 2,7 mrd. kr er brukt til kollektivtiltak og 10,7 mrd. kr er brukt til vei-, gang- og sykkeltiltak.

I tillegg har staten investert 53,1 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 har bygging av Follobanen vært det største prosjektet.