

28. mai 2024

Handlingsprogram 2025 – 2028



T-bane Brynseng – Hellerud, Sporveien

BYVEKSTSAMARBEIDET OG OSLOPAKKE 3

Forslag fra styringsgruppene for byvekstavtalen og Oslopakke 3



Statens vegvesen



Jernbane-
direktoratet



Statsforvalteren
i Oslo og Viken



AKERSHUS
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 2025–2028.

Handlingsprogrammet er utarbeidet i tråd med byvekstavtalen for Osloområdet av 27. november 2020 og tilleggsavtale til byvekstavtalen av 1. september 2021 (heretter kalt byvekstavtalen), samt revidert avtale om Oslopakke 3 av 24. mai 2024. Kronebeløp er oppgitt i 2025-kr, med mindre annet er angitt.

Det er etablert et porteføljestyringssystem for byvekstavtalen og Oslopakke 3 som blant annet innebærer at handlingsprogrammet revideres hvert år. Mål- og resultatstyringssystemet er en viktig del av grunnlaget for porteføljestyringen. 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 vår vurdering håndteres denne usikkerheten på en tilfredsstillende måte.

Investeringer i jernbaneinfrastrukturen i Oslo og Akershus er en viktig del av transportinfrastrukturen i regionen. Disse er omtalt i handlingsprogrammet, og fullfinansieres av staten.

Oslo kommune og Akershus fylkeskommune skal ha lokalpolitisk behandling av forslag til handlingsprogram for perioden 2025-2028 innen 1. juli 2024.

Regjeringen vil presentere rammer og prioriteringer av statlige midler og bompenger til tiltak i byvekstavtalen og Oslopakke 3 for 2025 i statsbudsjettet (Prop. 1 S (2024–2025)). Statsbudsjettet legges frem i oktober, og behandles av Stortinget før årsslutt 2024.

Akershus 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. Dette vil skje før årsskiftet 2024/25, i forbindelse med behandling av budsjett 2025 og økonomiplan for 2025–2028.

For styringsgruppen for byvekstavtalen:

Ingrid Dahl Hovland (Statens vegvesen), Knut Sletta (Jernbanedirektoratet), Valgerd Svarstad Haugland (Statsforvalteren), Marit Kristine Veia (Oslo kommune), Anette Solli (Akershus fylkeskommune), Lisbeth Hammer Krog (Bærum kommune), Cecilie Dahl-Jørgensen Pind (Nordre Follo kommune) og Kjartan Berland (Lillestrøm kommune)

For styringsgruppen for Oslopakke 3:

Ingrid Dahl Hovland (Statens vegvesen), Knut Sletta (Jernbanedirektoratet), Marit Kristine Veia (Oslo kommune), Anette Solli (Akershus fylkeskommune) og Valgerd Svarstad Haugland (Statsforvalteren, observatør)

INNHold

Forord

1	INNLEDNING	5
2	PORTEFØLJESTYRING	8
3	FORUTSETNINGER FOR HANDLINGSPROGRAM 2025–2028	9
3.1	ÅRSRAPPORT 2023	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>	12
3.4	FORDELING FINANSIERINGSKILDER	14
3.4.1	<i>Fordeling uten jernbanen for perioden 2008-2028</i>	14
3.4.2	<i>Fordeling med jernbanen for perioden 2025-2028</i>	15
4	PRIORITERINGER I HANDLINGSPROGRAM 2025–2028	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>	21
4.2.3	<i>Store pågående kollektivtiltak</i>	22
4.2.4	<i>Store kollektivtiltak under planlegging</i>	24
4.2.5	<i>Drift kollektivtrafikk</i>	25
4.2.6	<i>Belønningsmidler</i>	27
4.2.7	<i>Jernbanetiltak</i>	28
4.3	FORDELING AV BOMPENGER MELLOM OSLO OG AKERSHUS	30
4.4	ANDEL TIL KOLLEKTIV- OG SYKKELTILTAK	30
4.4.1	<i>Bompenger</i>	30
4.4.2	<i>Statlige midler</i>	31
4.4.3	<i>Lokale midler</i>	31
4.4.4	<i>Sum bompenger, statlige og lokale midler</i>	31
4.5	ANDEL BOMPENGER TIL DRIFT KOLLEKTIVTRAFIKK	32
4.6	FORVENTET MÅLOPPNÅELSE AV HANDLINGSPROGRAMMET.....	32

VEDLEGG 1: Årsrapport 2023

1 Innledning

Styringsgruppene for byvekstavtalen og Oslopakke 3 har utarbeidet forslag til handlingsprogram for perioden 2025-2028. Forslaget viser satsingene partene legger til grunn for videre utvikling av Oslo og Akershus. Den prioriterte porteføljen innebærer 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 og lokale parters bevilgninger i Oslopakke 3 til en omfattende portefølje av prosjekter og tiltak.

Styringsgruppene prioriterer midler til prosjekter og tiltak som skal bidra til at de reisende velger kollektiv, gange og sykkel, og til at andel personbilreiser reduseres.

Porteføljestyringen er innrettet mot god oppnåelse av ambisiøse mål for miljø, reduserte klimautslipp, støy, og nullvekst for personbiltrafikken.

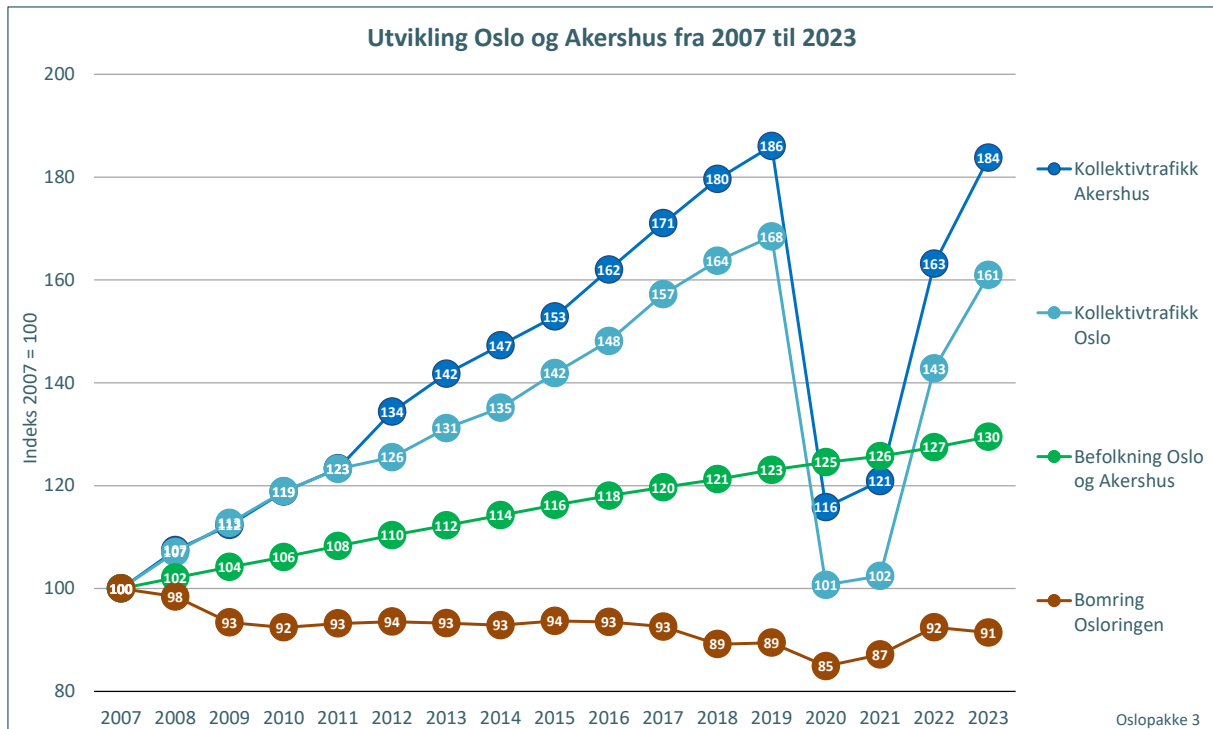
I handlingsprogrammet for 2025-2028 legges det særlig vekt på å prioritere midler til kollektivsatsingen. Det prioriteres midler til Forneubanen og nytt signalsystem (CBTC) for T-banen. Det bevilges nødvendige midler til planlegging og oppgradering av Majorstuen stasjon, som skal bidra til å sikre full effekt av Forneubanen når den settes i drift. Det settes videre av betydelige midler til vedlikehold av trikke- og T-banenettet, samt til drift av kollektivtilbudet og nye vogner til T-banen. I handlingsprogramperioden benyttes tidligere bevilgede planleggingsmidler til en helhetlig utredning av fremtidig løsning for T-baneinfrastrukturen hvor det sees på mulige nye forbindelser, herunder ny sentrumstunnel for T-banen. Det settes av planleggingsmidler til Ensjøsvingen, oppgradering av rv. 4 Trondheimsveien og miljølokk/tunnel på Manglerud. Det bevilges videre midler til høystandard kollektivtrasé Oslo grense – Kjeller og planlegging av T-baneforlengelse til Lørenskog.

Satsingen på utbygging av sykkelveinettet fortsetter.

Finansieringen av porteføljen er utfordrende. Prosjektene modnes gjennom konkret planleggingsarbeid frem mot investeringsbeslutninger. Høy lønns- og prisvekst øker kostnadene for pågående/igangsatte prosjekter.

Reforhandling og forlengelse av byvekstavtalen vil også gi viktige føringer for blant annet finansiering av satsingen framover. Reforhandling av denne avtalen vil tidligst starte etter at NTP 2025-2036 er behandlet av Stortinget.

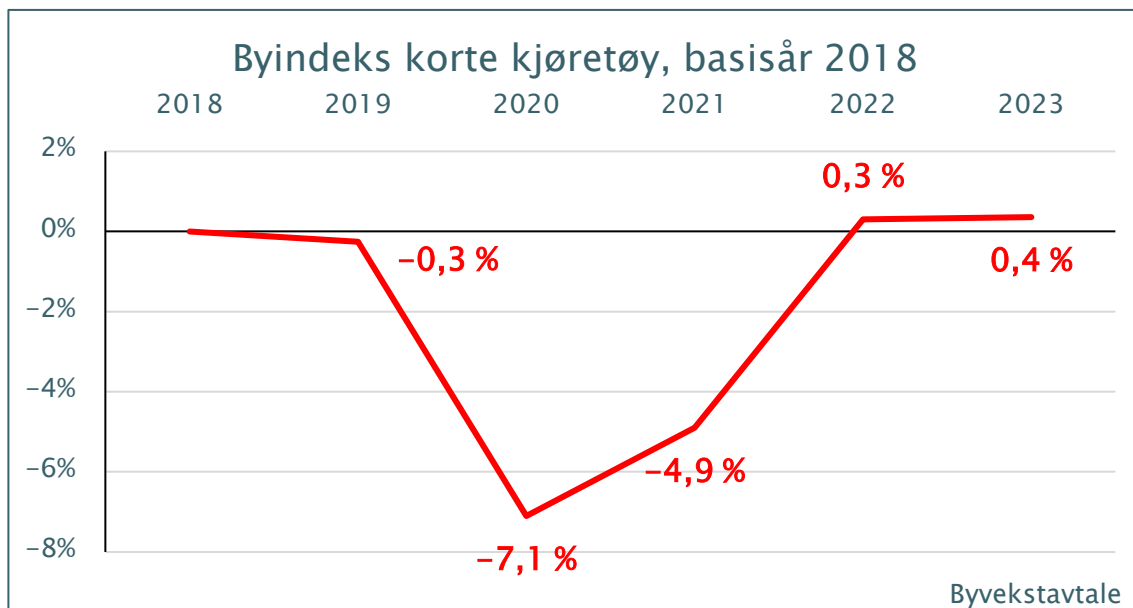
Utviklingen i Oslo og Akershus har sett under ett, vist god måloppnåelse siden oppstart av Oslopakke 3 i 2008 (figur 1). Biltrafikken har hatt en liten reduksjon, og kollektivtrafikken hadde en fin vekst fram til koronaepidemien. Etter en kraftig nedgang under koronaepidemien, er antall passasjerer tilbake på omtrent samme nivå som før pandemien. Det er imidlertid usikkert hvilken betydning økt hjemmekontor-bruk vil ha for passasjertallet i årene framover.



Figur 1 Utvikling for passasjerer i kollektivtrafikken, biltrafikk over Osloringen og befolkning siden 2007, kilde Ruter, Jernbanedirektoratet, SSB og Fjellinjen.

I byvekstavtalen er nullvekstmålet for personbiltrafikken lagt til grunn. Det betyr at klimagassutslipp, kø, luftforurensing og støy skal reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange.

Byindeksen for biltrafikk (kjøretøy kortere enn 5,6 meter) er hovedindikatoren for byvekstavtalen. Denne viser marginal endring fra 2022 til 2023. Sammenlignet med referanseåret 2018 er trafikken 0,4 % høyere i 2023.



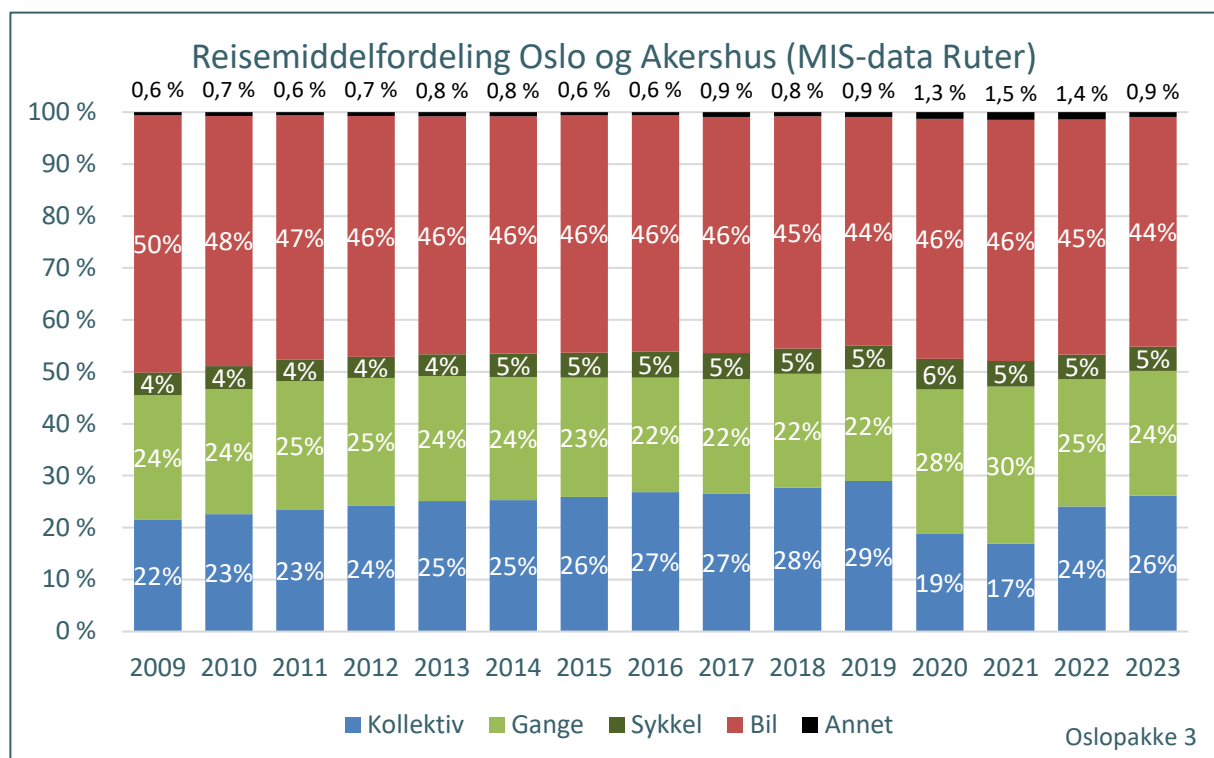
Figur 2: Utvikling i byindeksen for korte kjøretøy (kortere enn 5,6 meter) siden 2018. Kilder: Statens vegvesen.

Biltrafikken over bomringen er om lag 1 % lavere i 2023 enn i 2022. Det skyldes blant annet økning av bomtakster 1. september 2022 som ga en effekt også i 2023. Anleggsarbeider på E18 ved Bygdøylokket sommer/høst 2023 har også medført noe redusert biltrafikk.

Antall passasjerer med kollektivtrafikken har økt gjennom 2023, og i løpet av høsten 2023 var passasjertallene tilbake på 2019-nivå (før pandemi). For hele 2023 var det 43 millioner flere påstigninger enn i 2022. Dette er en økning på 13 % fra 2022, men passasjertallet er fortsatt 3 % lavere enn 2019. Antall reisende med toget er tilbake på ca. 2019 nivå for hele året. Det skyldes blant annet åpningen av Follobanen.

Nullutslippsbiler utgjorde om lag 81 % av førstegangsregistrerte personbiler i 2023. Andelen passeringer av lette nullutslippskjøretøy over bomsnittene var om lag 40 % av det totale antallet passeringer for lette kjøretøy i 2023, og har vist en relativt jevn økning de seneste årene.

Reisemiddelfordelingen er også i ferd med å normalisere seg. I 2023 har kollektivtrafikken fortsatt å ta tilbake noen av reisene dem har mistet i løpet av pandemien. Gangandelen er stabil på et høyt nivå. Sykkelandelen er på samme nivå som før pandemien.



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

For øvrige indikatorer henvises det til egen rapport: [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. Denne usikkerheten håndteres gjennom årlig rullering av fireårige handlingsprogram, og ved større revidering/reforhandlinger av avtaler etter behov. Dette gir mulighet til å korrigere kursen når det er nødvendig.

Det legges til grunn at mål- og resultatstyringssystemet skal være et viktig underlag for arbeidet med handlingsprogram og langsiktige prioriteringer. Det skal vurderes hvordan ulike tiltak bidrar til oppfyllelse av målene for byvekstavtalen og Oslopakke 3, balansert opp mot planstatus og kapasitet på planlegging og gjennomføring. 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 handlingsprogrammet 2025–2028 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 2023.

Også forhold som ligger utenfor byvekstavtalen og Oslopakke 3 vil kunne påvirke mål-oppnåelse. 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 byvekstavtalen og Oslopakke 3.

3 Forutsetninger for handlingsprogram 2025–2028

3.1 Årsrapport 2023

Oslopakke 3 hadde en disponibel ramme på om lag 8,5 mrd. kr i 2023. Regnskapet viste at forbruket var på om lag 7,0 mrd. kr. Ved inngangen til 2024 ble det overført om lag 1,5 mrd. kr fra 2023 og tidligere år, hovedsakelig som følge av endret fremdrift på prosjekter og tiltak. Fornebubanen hadde mindre behov for midler i 2023 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 Akershus, samt på Fornebubanen, Nytt signalsystem (CBTC) for T-banen og på Ramme T-bane og trikk. Se årsrapport for 2023 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 2025–2028.

Tabell 1: Økonomiske rammer i Oslopakke 3 og byvekstavtalen i perioden 2025-2028, mill. 2025-kr.

Økonomiske rammer		2025	2026	2027	2028	Sum 2025-28
Oslopakke 3	Bompenger ¹	4 310	4 540	4 150	4 150	17 150
	Vognselskapet bidrag til nytt signalsystem (CBTC)	302	293	85	-	680
	Grunneierbidrag	43	69	175	147	432
	Kommunale midler Oslo	350	350	350	350	1 400
	Fylkeskommunale midler Akershus	164	164	0	0	327
Byvekstavtale	50/50-Fornebubanen	1 610	1 850	1 500	750	5 710
	Kollektiv-, gang- og sykkeltiltak ²	777	894	936	1 450	4 057
	Stasjon- og knutepunktstiltak jernbanen	6	13	98	213	330
	Belønningsmidler	400	400	400	400	1 600
	Tilleggsavtale - tilskudd til bedre kollektivtilbud	685	685	685	685	2 740
	Tilleggsavtale - tilskudd til reduserte kollektivtakster	61	61	61	61	244
	NTP – Oppgradering Majorstuen stasjon ⁴	0	215	135	150	500
Sum Inntekter		8 707	9 533	8 574	8 356	35 171
Jernbane (eks. stasjon og knutepunktstiltak) ³		3 599	3 626	3 788	4 152	15 165
Sum Inntekter inkl. jernbane		12 306	13 159	12 362	12 508	50 335

1. Netto bompengeproveny, etter nedbetaling av gjeld, renter og driftskostnader.
2. Beløp i 2025: innspill til kollektiv-, gang- og sykkeltiltak, 2026-2028: estimat basert på bundne tiltak og aktuelle nye tiltak
3. Statlige midler til jernbane basert på antatt budsjettbehov
4. Dette er ikke en forpliktelse i gjeldende byvekstavtale. Basert på Meld. St. 20 (2020-2021) Nasjonal transportplan 2022-2033, var det lagt inn et statlig bidrag på 500 mill. kr til ny Majorstuen stasjon i planperioden. Det ligger ikke inne en øremerking til dette i forslaget til Meld. St. 14 (2023–2024), jf. beskrivelse i kapittel 3.3.1

Den samlede økonomiske rammen for perioden 2025-2028 forventes å være om lag 35,2 mrd. kr. I tillegg kommer jernbaneinvesteringer på om lag 15,2 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 beskrevet. Endelige 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. Prismetregnet til 2025-kr er det statlige bidraget på om lag 11,1 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. Det foreslås et statlig bidrag i 2025 på 1610 mill. 2025-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 2024 og 2025 på 4,4 %.

I forbindelse med Stortingets behandling av Prop. 118S (2022-2023) «Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2023» ble det blant annet gjort endringer i budsjetttrammen til kap. 1332 post 63 (særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter). Endringen innebærer at statens bidrag til nåværende og fremtidige store kollektivprosjekter under bygging økes fra 50 til 54 % fra og med 2023, uten tilbakevirkende kraft.

For Fornebubanens del utgjør økningen totalt 656 mill. 2025-kr. Gjenstående statlig forpliktelse etter 2024 som følge av økningen på 4 pst, vil tildeles i henhold til prosjektets behov i den gjenstående perioden av prosjektets levetid. Statens samlede tilskudd over kap. 1332, post 63 (54 pst) til Fornebubanen blir etter dette 11 744 mill. 2025-kr.

Kollektiv-, gang- og sykkelveiltak

Staten har i byvekstavtalen fastsatt en ramme på 4,763 mrd. 2019-kr. Siste år i avtalen er 2029. Rammen indeksjusteres årlig med Finansdepartementets prisindeks for Kap. 1320 post 30 (riksveiiinvesteringer), for 2024 og 2025 4,6 %. Gjenstående ramme er 4,379 mrd. 2025-kr, basert på tidligere bevilgninger til og med 2024. Det foreslås et statlig bidrag på 776,5 mill. kr i 2025. For 2026-2028 er det anslått et behov basert på bundne tiltak og aktuelle nye tiltak .



Figur 4: G/S-vei langs E18 mellom Skøyen og Dronning Blancas vei, foto Statens vegvesen.

Belønningsmidler

Staten har i byvekstavtalen fastsatt en ramme på 3,502 mrd. 2019-kr i perioden 2019-2029. Årlig beløp indeksjusteres med Finansdepartementets prisindeks for Kap. 1332 post 66 (tilskudd til byområder), for 2024 og 2025 på 4,4 %. Belønningsmidler er forutsatt til 400 mill. kr i 2025.

Stasjons- og knutepunktutvikling jernbanen

Staten har i byvekstavtalen fastsatt et bidrag på 318 mill. 2019-kr i perioden 2019-2029. Rammen indeksjusteres årlig med Finansdepartementets prisindeks for Kap. 1352 (Jernbanedirektoratet) post 73 (kjøp av infrastrukturtenester). Gjenstående ramme basert på tidligere bevilgninger til og med 2024, er 341 mill. 2025-kr. Det foreslås et statlig bidrag på 6,4 mill. kr i 2025.

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 indeksjusteres med Finansdepartementets prisindeks for Kap. 1332 post 66 (tilskudd til byområder), for 2024 og 2025 på 4,4 %. Tilskudd til bedre kollektivtilbud er forutsatt til 685 mill. kr i 2025.

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 2024 på 4,4 % og for 2025 på 4,4 %. Tilskudd til reduserte kollektivtakster er forutsatt til 61 mill. kr i 2025.

NTP – statlig bidrag til Oppgradering av Majorstuen stasjon

Bidrag til Majorstuen stasjon er ikke en forpliktelse i gjeldende byvekstavtale. I Meld. St. 20 (2020-201) Nasjonal transportplan 2022-2033, var det lagt inn et statlig bidrag på 500 mill. kr til ny Majorstuen stasjon i planperioden. Det ligger ikke inne en øremerking til dette i

forslaget til Nasjonal transportplan (Meld. St. 14 (2023–2024)). Det legges opp til oppgradering av Majorstuen stasjon i handlingsprogramperioden. 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 takstene i revidert avtale om Oslopakke 3 fra 24. mai 2024.

Netto bompengebidrag er fratrukket Fjellinjens forventede driftskostnader og investeringer (327 mill. kr), samt nedbetaling av gjeld (0 mill. kr) og rentekostnader (153 mill. kr). Netto bompengebidrag utgjør om lag 4,3 mrd. kr i 2025.

Det foreslås å bevilge totalt 4310 mill. kr av bompenger til prosjekter og tiltak i 2025.

Fjellinjen hadde ved utgangen av 2023 samlet rentebærende gjeld på 2300 mill. kr. Det er forutsatt nedbetaling av lån med 50 mill. kr i 2024, som medfører en forventet rentebærende gjeld pr. 31.12.2024 på 2250 mill. kr.

Forslaget til prioriteringer innebærer at det er behov for å øke gjeldsbelastningen alle 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 3 800 mill. kr i perioden 2025-2028, se tabell 2. I sum medfører dette en forventet total rentebærende gjeld pr. 31.12.2028 på om lag 6 050 mill. kr, som er innenfor lånerammen godkjent av Stortinget.

I revidert avtale om Oslopakke 3 fra 24. mai 2024 er det forutsatt at avtaleperioden for Oslopakke 3 forlenges til og med 2045. Forlengelse av avtalen innebærer krav om stortingsbehandling av ny bompengeproposisjon for Oslopakke 3. Med forlenget avtaleperiode, vil Fjellinjen være gjeldfri ved utgangen av 2045. En gjeldsforpliktelse på om lag 400 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 2046. 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 2025-2028.

Tabell 2: Prognose for utvikling i netto lånesaldo i Oslopakke 3. Alle tall i mill. 2025-kr.

Gjeldsutvikling	2025	2026	2027	2028	Totalt
Inngående balanse	2 250				
Nye lån ¹	1 250	1 050	1 250	250	3 800
Nedbetaling lån	0	0	0	0	
Netto lånesaldo pr 31.12	3 500	4 550	5 800	6 050	

¹ Lånebehov for finansiering av mindreforbruk på 0,7 mrd. kr fra tidligere år (bevilgede midler som ikke er rekvirert) kommer i tillegg.

Midler fra vognanskaffelsesfondet

I sak om kostnadsramme for nytt signalsystem (CBTC) for T-banen vedtok bystyret i september 2019 at midler fra vognanskaffelsesfondet skal brukes til å delfinansiere signalsystemet. Delfinansieringen gjelder 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 2021-2027. I 2025 er det forventet at midler fra fondet skal dekke 302 mill. kr av behovet til nytt signalsystem (CBTC) for T-banen.

Tidligere er midlene fra dette fondet benyttet til å dekke vognleie. Sporveien forventer at det også i årene fremover vil bli behov for å bruke midler til vognleie.

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 Fornebu-banen, E18 Vestkorridoren, E18 Filipstad, E6 lokk Furuset, E6 Oslo øst, ny T-banetunnel gjennom Oslo sentrum, Majorstuen T-baneknutepunkt og T-baneforlengelse til Visperud/Skårer.

I handlingsprogrammet er det forutsatt grunneierbidrag fra bolig-/næringsutbyggingen tilknyttet Fornebu-banen på 432 mill. kr i perioden 2025-2028, hvorav 42,7 mill. kr i 2025.

Kommunale midler Oslo og Akershus

For fylkeskommunale midler fra Akershus er rammene i vedtatt økonomiplan (ØP) 2024–2027 lagt til grunn for årene 2025-2026. Akershus melder ikke inn ramme for årene 2027-2028. Se kapittel 4.2.2 Lokale tiltak for flere detaljer. Beløpene er nettobeløp.

Momskompensasjon fra staten, som fylkeskommunen får tilbakebetalt for investeringer i fylkesveinettet, er ikke inkludert.

Tilskuddet fra Oslo kommune er forutsatt økt med om lag 100 mill.kr pr år i forhold til forrige handlingsprogram. Tilskuddet er et nettobeløp, og inkluderer ikke beregnet momskompensasjon av samferdselsinvesteringene.

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

3.4 Fordeling finansieringskilder

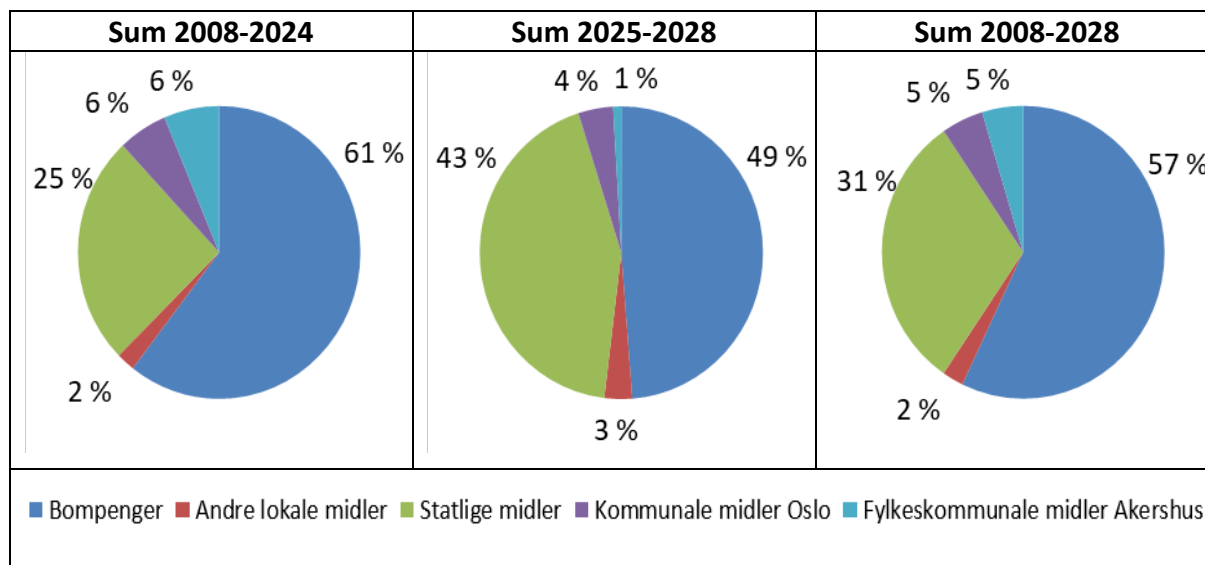
3.4.1 Fordeling uten jernbanen for perioden 2008-2028

Tabellen under viser økonomiske rammer for ulike finansieringskilder for perioden 2008–2024, for forslag til handlingsprogram 2025–2028 og sum for 2008–2028. Alle tall er i løpende millioner kr. Alle tall i tabellen er eksklusiv jernbane.

Tabell 3: Fordeling økonomiske rammer 2008-2028 eksklusiv jernbane, løpende mill. kr

Finansieringskilder	Sum 2008-24	Sum 2025-28	Sum 2008-28
Bompenger	48 274	17 150	65 424
Andre lokale midler ¹	1 688	1 112	2 800
Statlige midler ²	20 324	15 181	35 505
Kommunale midler Oslo	4 494	1 400	5 894
Fylkeskommunale midler Akershus	5 057	327	5 384
Sum	79 837	35 171	115 008

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



Figur 5: Andeler av økonomiske rammer 2008-2028 eksklusiv jernbane

3.4.2 Fordeling med jernbanen for perioden 2025-2028

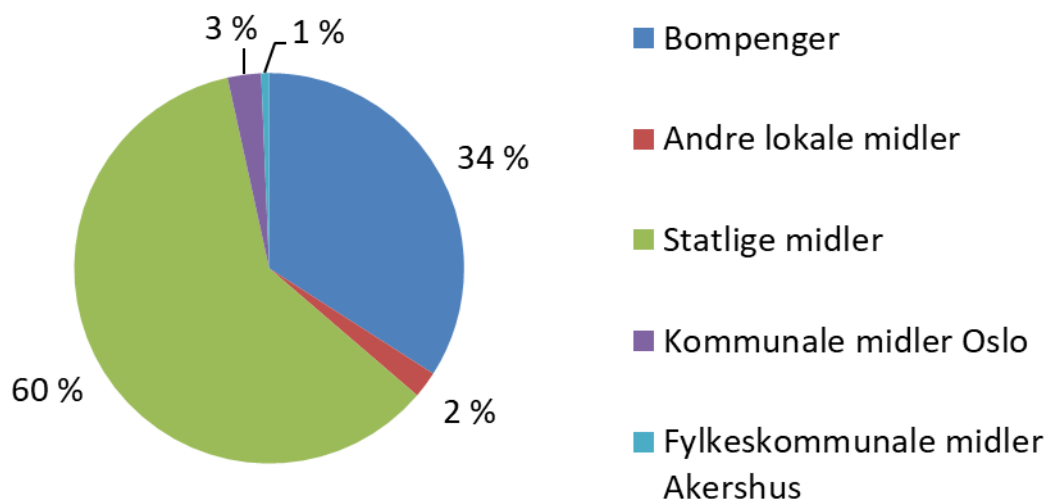
Tabellen under viser økonomiske rammer for ulike finansieringskilder i forslag til handlingsprogram 2025–2028 inklusive jernbanen. Alle tall er i mill. 2025- kr.

Tabell 4: Fordeling økonomiske rammer 2025-2028 inklusiv jernbane, mill. 2025-kr

Inkludert jernbanen	Sum 2025-2028
Bompenger	17 150
Andre lokale midler	1 112
Statlige midler	30 346
Kommunale midler Oslo	1 400
Fylkeskommunale midler Akershus	327
Sum	50 335

Statlige midler for perioden 2025-2028 er basert på 14 681 mill. kr fra byvekstavtalen, 500 mill. kr fra Nasjonal transportplan (2022-2033) til Majorstuen stasjon og 15 165 mill. kr til jernbaneinvesteringer.

Sum 2025-2028 Inkludert jernbanen



Figur 6: Andeler av økonomiske rammer 2025-2028 inklusiv jernbane

4 Prioriteringer i handlingsprogram 2025–2028

4.1 Hovedprioriteringer

Forslag til handlingsprogram 2025–2028 er basert på prinsipper for porteføljestyring, som omtalt i kapittel 2.

I forslag til handlingsprogram er det i 2025 prioritert midler til gjennomføring av igangsatte vei- og baneprosjekter, verdibevarende vedlikehold av trikke- og T-banenettet. satsing på sykkel, lokale veiltak og drift av kollektivtrafikk.

Tabell 5: Forslag til handlingsprogram 2025–2028, mill. 2025-kr.

	2025				2026				2027				2028				Sum 2025-2028			
	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
2025-kr																				
Oslopakke 3	Inntekter																			
	Bompenger ¹	4 310		4 310	4 540		4 540	4 150		4 150	4 150		4 150			17 150			17 150	
	Vognselskapet bidrag til nytt signalsystem (CBTC)		302	302		293	293		85	85						680			680	
	Grunneierbidrag		43	43		69	69		174	174		147	147			432			432	
	Kommunale midler Oslo (eks. mva)		350	350		350	350		350	350		350	350			1 400			1 400	
Fylkeskommunale midler Akershus (eks. mva)		164	164		164	164								350				350		
Byvekstavtale	Byvekst 50/50-Fornebu-banen	1 610		1 610	1 850		1 850	1 500		1 500	750		750		5 710			5 710		
	Byvekst - kollektiv-, gang- og sykkeltiltak ²	777		777	894		894	936		936	1 450		1 450		4 057			4 057		
	Byvekst - belønningsmidler	400		400	400		400	400		400	400		400		1 600			1 600		
	Byvekst - stasjon- og knutepunkttiltak jernbanen	6		6	13		13	98		98	213		213		330			330		
	Tilleggsavtale - tilskudd til bedre kollektivtilbud	685		685	685		685	685		685	685		685		2 740			2 740		
	Tilleggsavtale - tilskudd til reduserte kollektivtakster	61		61	61		61	61		61	61		61		244			244		
	NTP - Oppgradering Majorstuen stasjon ³				215		215	135		135	150		150		500			500		
Sum inntekter	3 539	4 310	858	8 707	4 118	4 540	875	9 533	3 815	4 150	609	8 574	3 709	4 150	497	8 356	15 181	17 150	2 840	35 177
Riksvei																				
E18 Vestkorridoren		10	10		10	10		10	10		10		320		320		350		350	
Byvekstavtale - kollektiv-, gange- og sykkeltiltak rv	310		310	295		295	341		341		880		880		1 826			1 826		
Sum riksvei	310	10	320	295	10	305	341	10	351	880	320	1 200	1 826	350	2 176					
Lokale tiltak																				
Byvekstavtale - kollektiv-, gange- og sykkeltiltak kv og fv	467		467	599		599	596		596	569		569		2 231			2 231			
Planleggingsmidler kollektiv- og veiltak ⁵		10	10		10	10		10	10		10		40		40			40		
Akershus		157	164	321		157	164	321		157		157		628		327		955		
Oslo		221	350	571		186	350	536		250	350	600		1 000		1 400		2 400		
Sum lokale tiltak	467	388	514	1 368	599	353	514	1 466	596	417	350	1 363	569	510	350	1 429	2 231	1 668	1 727	5 626
Store kollektivtiltak																				
Ramme T-bane og trikk		1 437	1 437		1 450	1 450		1 450	1 450		1 450		1 450		5 787			5 787		
Fornebu-banen	1 610	1 655	43	3 308	1 850	1 890	69	3 809	1 500	1 292	174	2 966	750	242	147	1 139	5 710	5 079	432	11 222
Fornebu-banen - tilleggsavtale	685		685	685		685	685	685		685	85	685	685		2 740			2 740		
Nytt signalsystem (CBTC) for T-banen		319	302	621		337	293	630		665	85	750		664		1 985	680	2 665		
Planlegging av ny T-baneinfrastruktur og ny T-banetunnel Oslo sentrum		se note 4			se note 4				se note 4				se note 4							
Oppgradering Majorstuen stasjon ³		260		260	215		215	135		135		135	150		150	500	260	760		
T-baneforfølgelse til Lørenskog		10		10											10			10		
Høystandard kollektivtrase Oslo grense-Kjeller		122		122		170	170		191		191		108		108		591	591		
Sum store kollektivtiltak	2 295	3 803	345	6 443	2 750	3 847	362	6 959	2 320	3 598	259	6 177	1 585	2 464	147	4 196	8 950	13 712	1 112	23 775
Drift kollektivtrafikk																				
Akershus	24	828	852	24	828	852	24	828	852	24	828	852	24	828	852	98	3 312		3 410	
Oslo	37	509	546	37	559	596	37	559	596	37	559	596	37	559	596	146	2 186		2 332	
Sum drift kollektivtrafikk	61	1 337	1 398	61	1 387	1 448	61	1 387	1 448	61	1 387	1 448	61	1 387	1 448	244	5 498		5 742	
Belønningsmidler																				
Akershus	160		160	160		160	160		160	160		160		640		640			640	
Oslo	240		240	240		240	240		240	240		240		960		960			960	
Sum belønningsmidler	400		400	400		400	400		400	400		400		1 600		1 600			1 600	
Stasjon- og knutepunkttiltak jernbanen																				
	6		6	13		13	98		98	213		213		330		330			330	
Sum kostnader prosjektertiltak	3 539	5 538	858	9 935	4 118	5 597	875	10 591	3 815	5 412	609	9 836	3 709	4 661	497	8 887	15 181	21 228	2 840	39 249

1. Netto bompengeproveny, etter nedbetaling av gjeld, renter og driftskostnader.
2. Beløp i 2025: innspill til kollektiv-, gang- og sykkeltiltak, 2026-2028: estimat basert på bundne tiltak og aktuelle nye tiltak.
3. Dette ikke er en forpliktelse i gjeldende byvekstavtale. Basert på Meld. St. 20 (2020-2021) Nasjonal transportplan 2022-2033, var det lagt inn et statlig bidrag på 500 mill. kr til ny Majorstuen stasjon i planperioden. Det ligger ikke inne en øremerking til dette i forslaget til Meld. St. 14 (2023-2024)., jf. beskrivelse i kapitel 3.3.1/4.2.3
4. Det benyttes tidligere bevilgede planleggingsmidler til en helhetlig utredning av fremtidig løsning for T-baneinfrastrukturen, hvor det sees på mulige nye forbindelser, herunder ny sentrumstunnel for T-banen. Det settes også av planleggingsmidler til Ensjøsvingen.
5. Inkluderer planlegging av Rv. 4 Trondheimsveien og miljølokk/tunnel Manglerud.

Forslag til bompengebevilgningene er høyere enn beregnede bompengeinntekter i årene 2025-2028. Samlet er bompengeinntektene for handlingsprogramperioden i størrelsesorden 4,1 mrd. kr lavere enn foreslåtte bevilgninger. Denne underbalansen vil bli håndtert i

fremtidige rullinger av handlingsprogrammet og tilgjengelige økonomiske rammer, eventuelt inkludert låneopptak.

Det er forutsatt at byvekstavtalen samt statlig bidrag til Majorstuen stasjon basert på Meld. St. 20 (2020-2021), gir statlige tilskudd på om lag 15,2 mrd. kr i årene 2025-2028. Disse midlene er fordelt med om lag 8,5 mrd. kr til Fornebu-banen, om lag 4,1 mrd. kr til kollektiv-, gang- og sykkeltiltak, om lag 0,2 mrd. kr til reduserte kollektivtakster, om lag 1,6 mrd. kr i belønningsmidler, 0,3 mrd. kr til stasjons- og knutepunktstiltak jernbanen samt 0,5 mrd. kr til oppgradering av Majorstuen stasjon (jf. kapittel 4.2.3).

Det er forutsatt at lokale midler fra Oslo og Akershus og grunneierbidrag bidrar med om lag 2,8 mrd. kr i årene 2025-2028. Endelig beløp for 2025 fra Oslo og Akershus fastsettes gjennom partenes budsjettbehandling. Midlene er fordelt på om lag 1,7 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 innføring av nye trikker og nye vogner til T-banen, samt midler til oppgradering og vedlikehold av trikke- og T-banenettet. Det bevilges videre midler til høystandard kollektivtrasé Oslo grense – Kjeller og planlegging av T-baneforlengelse til Lørenskog.

I handlingsprogramperioden benyttes tidligere bevilgede planleggingsmidler til en helhetlig utredning av fremtidig løsning for T-baneinfrastrukturen hvor det sees på mulige nye forbindelser, herunder ny sentrumstunnel for T-banen. Det settes av planleggingsmidler til Ensjøsvingen, oppgradering av rv. 4 Trondheimsveien og miljølokk/tunnel på Manglerud.

Drift av kollektivtrafikken prioriteres med økte midler for å styrke kollektivtilbudet i Akershus og i Groruddalen. 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 Akershus 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 Akershus, bompenger samt midler fra byvekstavtalen.

Oslo prioriterer midler til oppstart av forprosjekt for Røatunnelen i 2025.

I handlingsprogramperioden er det tung satsing på jernbanen som del av grunnstammen for kollektivtrafikktilbudet i Oslo og Akershus. 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 legges 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 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 2025 foreslås 776,5 mill. kr i statlig tilskudd til kollektiv-, gang- og sykkeltiltak innenfor byvekstavtalen og tilhørende tilleggsavtale. Dette er fordelt med 309,7 mill. kr langs riksvei og 466,8 mill. kr langs fylkes- og kommunalvei.

E18 Vestkorridoren

Oslopakke 3 skal bidra med 2 mrd. 2016-kr til utbygging av E18 Vestkorridoren, jf. revidert avtale om Oslopakke 3 av 24. mai 2024. Dette skal finansieres som bidrag fra Akershus sin andel av bompenger i Oslopakke 3. Resterende bompengbidrag fra Oslopakke 3 på 2 606 mill. 2025-kr skal gå til etappe 2 og 3 og forventes foreløpig periodisert mellom 2028 og 2036. For 2025 foreslås 10 mill. kr i bompenger til planlegging av etappe 2.

E18 Vestkorridoren etappe 1 Lysaker-Ramstadsletta har et innmeldt behov på 3,4 mrd. 2025-kr i 2025. Dette finansieres utenfor byvekstavtalen og Oslopakke 3.

Kollektiv-, gang- og sykkeltiltak i byvekstavtalen

Tabell 6 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 2025. Tabell 7 viser forslag til 20 nye prioriterte tiltak og er basert på blant annet planstatus, kapasitet på planlegging og bygging, samt måloppnåelse. Tabell 8 viser bruttoliste over aktuelle nye tiltak 2026-2029.

Tabellene er ikke fullstendig for hele handlingsprogramperioden og vil bli revidert ved rullering av handlingsprogrammet i 2025.

Tabell 6: Eksisterende bindinger for kollektiv-, gang- og sykkeltiltak i byvekstavtalen

Prior.	P.-nr.	Tiltak	Prosjekt-eier	Kostnads-overslag	2025	2026	2027	2028	2029
Eksisterende bindinger	1	E6/fv. 152 Stenfeldt-Greverud, G/S + kollektiv	SVV	263,8	87,9	22,4			
	8	E18 Ås-Holstad, delstrekning 1 Ås-Haugerud bru, G/S	SVV	83,7	34,5	10,5			
	77	E18 Ås-Holstad, delstrekning 2 Haugerud bru-Holstad, G/S	SVV	60,2	6,3	31,4	22,6		
	11	E18 Griniveien fra Røakryset til bygrensa, G/S	SVV	163,2	46,0	19,6			
	19	Rv 150 Silurveien-Vækerøveien, G/S + kollektiv	SVV	96,2	45,1	7,2			
	44	Rv 4 Brådalstribben, G/S + kollektiv	SVV	21,1	3,2				
	52	Bryn kollektivknutepunkt, G/S + kollektiv	Oslo	788,0	60,0	70,0	170,0	200,0	39,4
	39	Fv. 152 Kirkeveien og Langhusveien i Ski, G/S + kollektiv	Akershus	674,7	76,4	77,4	5,3		
	Sum eksisterende bindinger				2150,9	359,4	238,4	197,9	200,0

Handlingsprogram 2025 – 2028 for Byvekstsamarbeidet og Oslopakke 3

Tabell 7: Forslag til nye prioriterte kollektiv-, gang- og sykkeltiltak i byvekstavtalen

Prior.	P.-nr.	Tiltak	Prosjekt-eier	Kostnads-overslag	2025	2026	2027	2028	2029
1	49	Gamle Strømsvei (General Laakes vei – Nygata) G/S	Lillestrøm	25,6	10,5	10,4			
2	22	Rv. 150 Gaustadalleen-Rektorhaugen del 1, G/S	SVV	26,4	5,2	15,7	5,4		
3	46	Fv. 120 Leikvoll-Klampenborg, G/S	Akershus	125,5	52,3	8,6			
4	23	Rv. 150 Gaustadalleen-Rektorhaugen del 2, G/S	SVV	33,5	5,2	20,9	7,3		
5	41	Griniveien, parsell 3, Nordveien-Hosletoppen; G/S	Akershus	155,9	62,8	43,6			
6	50	Kirkegata G/S	Lillestrøm	11,4	9,7				
7	14	Strakstiltak sykkel på riksveger i Oslo	SVV	175,1	20,9	20,9	20,9	20,9	20,9
8	16	Holdeplassoppgradering på riksveger i Oslo	SVV	131,3	15,7	15,7	15,7	15,7	15,7
9	60	Ring 2 ved Tøyenkrysset G/S + kollektiv	Oslo	86,6	30,4	9,3			
10	7	E6/Fv. 1533 Sagdalen-Nitelva bru, G/S	Akershus	230,1	93,1	47,1			
11	42	Fv. 120 langs Nedre Rælingsveg mot x Rv. 159, kollektiv	Akershus	21,0	7,9				
12	31	Rv. 163 Vollebekk bussholdeplass	SVV	6,9	6,9				
13	64	Gjønnesparken bro, G/S	Bærum	15,0	6,8	5,4			
14	67	Fv. 1605 Austaddalsveien, Åsvegen-Kringler/Slattum skole, G/S	Akershus	27,5	23,3				
15	59	E6 Flytting av holdeplass ved Alna senter og omlegging av sykkelveg	SVV	6,6	6,6				
16	65	Fv. 179 Hauerseerveien, G/S	Akershus	70,4	24,5	24,5			
17	5	Holdeplassoppgradering på riksveger i Akershus	SVV	43,7	5,2	5,2	5,2	5,2	5,2
18	9	E18/Fv. 1436 Engelsrud terrasse-Liergrense, G/S	Akershus	84,5	9,1	32,0	29,9		
19	6	Mindre sykkeltiltak på riksveger i Akershus	SVV	50,3	10,5	10,5	10,5	10,5	3,2
20	30	Fremkommelighetstiltak på riksveger i Oslo	SVV	73,3	10,5	10,5	10,5	23,4	
Sum forslag til nye prioriteringer				1400,6	417,1	280,3	105,4	75,7	45,1

Handlingsprogram 2025 – 2028 for Byvekstsamarbeidet og Oslopakke 3

Tabell 8: Bruttoliste aktuelle nye tiltak 2026-2029,

P.-nr.	Tiltak	Prosjekt-eier	Kostnads-overslag	2026	2027	2028	2029
10	E6/fv 1496 Trondheimsveien: Cathinka Gulbergsvei-Jessheim, G/S	Akershus	149,3				
20	E6 Enebakkeveien, del 1 Ryen-Sandstuveien, G/S + koll.	SVV	81,1		8,4	52,3	20,4
24	Rv 4 Årvoll skole – Sinsen, G/S + kollektiv	SVV	145,2		11,5	73,2	60,5
25	Rv 150 Holmenveien-Dalsveien, G/S + kollektiv	SVV	404,5	104,6	136,0	163,9	
26	E18 Utbedre undergang ved Bygdøylokket, G/S	SVV	66,3	0,0	5,2	49,2	11,9
28	E18 Drammensveien-Frantzebråtveien inkl. Lysaker-Maxbo, G/S	SVV	383,0		10,5	156,9	156,9
29	E6 Strømsveien ved Ikea-Jerikoveien, G/S	SVV	205,6				10,5
40	Fv. 159 Kollektivfelt Olavsgaard - Nordbyveien x rv. 22	Akershus	48,2				
56	Gml. Ringeriksvei Bekkestuveien – Bærumsveien, G/S	Bærum	50,0	40,0			
57	E6 Strømsveien, Innspurten-Ensjøveien, G/S+kollektiv	SVV	142,4				10,5
58	E18 Frantzebråtveien-Fornekrysset, G/S	SVV	400,4		20,9	209,2	170,3
61	Humleveien/Sørjordet, G/S	Nordre Follo	6,6	6,6			
62	Kolbotnveien, G/S	Nordre Follo	-				
66	Fv. 505 Nyvegen: Bønsmoen skole - Bønsdalsvegen, G/S	Akershus	47,1				
68	Vestveien, G/S	Nordre Follo	0,0				
69	Fv. 1642 Bærumsveien, Brynsveien-Rudsveien, G/S	Bærum	66,2	25,0	27,9		
70	Fv Widerøeveien (Kilenkrysset – Snarøyveien), G/S + kollektiv	Bærum	120,0		73,0		
71	Lysaker kollektivterminal (Akershus fylkeskommune) G/S+ kollektiv	SVV	1110,0		50,0	100,0	50,0
72	Fv. 1603 Åsveien, Nannestad (plan), G/S	Akershus	-				
73	Fv. 1603 Åsveien etappe 2, Nannestad, G/S	Akershus	-				
74	Fv. 1543 Sagstuveien (rv .4 – Hakadal stasjon, G/S	Akershus	-				
75	Fv. 1496 Trondheimsveien, Gamleveien-Lindbergveien (plan) G/S	Akershus	30,9	30,9			
76	Fv. 1538 Fugleåsen, Nittedal, G/S	Akershus	53,3	53,3			
78	Markveien, G/S	Oslo	313,8	10,5	83,7	109,8	83,7
79	Dronning Blancas vei, G/S	Oslo	183,1	26,2	78,5	78,5	
80	Sars' gate, G/S + kollektiv	Oslo	198,7	47,1	62,8	62,8	26,2
81	Ljabruveien fra Nedre Prinsdals vei til Enebakkeveien, G/S + kollektiv	Oslo	288,7	20,9	54,4	107,7	105,6
82	Ytre ringvei, Stordamveien - Ulsrud vgs, G/S	Oslo	250,0	10,5	10,5	10,5	10,5
83	Ny gang- og sykkelbro sør for Nordbyveien bro i Ski	Nordre Follo	-				
Sum bruttoliste nye aktuelle tiltak 2026-2029			4744,4	375,5	633,1	1173,9	716,8

I handlingsprogrammet er det satt av 776,5 mill. kr til tiltakene i 2025, forutsatt statlig bevilgning.

Tabell 9: Eksisterende bindinger og forslag til nye prioriteringer medfører følgende behov i 2025 og foreløpige bundne midler i perioden 2026-2029, mill. 2025-kr.

Prioriteringsstatus tiltak	2025	2026	2027	2028	2029
Sum eksisterende bindinger	359,4	238,4	197,9	200,0	39,4
Sum forslag til nye prioriteringer	417,1	280,3	105,4	75,7	45,1
Sum bruttoliste nye aktuelle tiltak 2026-2029		375,5	633,1	1173,9	716,8
Sum	776,5	894,2	936,4	1449,6	801,3
Årlig "gjennomsnittlig ramme" basert på gjenstående ramme etter bevilgninger til og med 2024 og forslag 2025	777	900	900	900	900

4.2.2 Lokale tiltak

Akershus

I handlingsprogramperioden 2025–2028 er det lagt til grunn om lag 1,0 mrd. kr eks. mva. til fylkesveitiltak i Akershus. For 2025 er beløpet 321 mill. kr, hvorav bompenger utgjør 157 mill. kr og fylkeskommunale midler utgjør 164 mill. kr. Fylkeskommunale midler er i tråd med økonomiplan for Akershus fylkeskommune 2024–2027 for årene 2025 og 2026.

Akershus melder ikke inn fylkeskommunale midler for årene 2027-2028. Bakgrunnen for det er overgangen fra Viken til Akershus og formelle føringer om at Viken ikke skulle legge nye politiske føringer og økonomiske bindinger på de tre nye fylkeskommunene. I forbindelse med arbeidet med ny økonomiplan 2025-2028 for Akershus vil investeringsbudsjettene for hele perioden bli håndtert på vanlig vis og fylkeskommunen vil da gå tilbake til vanlig praksis med innmelding av lokale midler for alle fire årene i handlingsprogramperioden. Det fylkeskommunale bidraget for 2025 fastlegges endelig i forbindelse med fylkeskommunens behandling av økonomiplan 2025–2028 og budsjett 2025.

Tabell 10: Foreløpig fordeling av midler til investeringstiltak for 2025-2028, mill. 2025-kr.

Lokale tiltak Akershus	2025		2026		2027		2028	
	Bom-penger	Lokale midler	Bom-penger	Lokale midler	Bom-penger	Lokale midler	Bom-penger	Lokale midler
Strekingsvise tiltak	0	73,7	0	73,7	0	0	0	0
Mindre utbedringer	0	16,8	0	16,8	0	0	0	0
Forfallsinnhenting (investeringer)	0	58,6	0	58,6	0	0	0	0
Kollektivtiltak	39,1	-5,8	39,1	-5,8	39,1	0	39,1	0
Gang og sykkel	86,4	2,6	86,4	2,6	86,4	0	86,4	0
Trafikksikkerhet	0	16,2	0	16,2	0	0	0	0
Planlegging	31,5	1,2	31,5	1,2	31,5	0	31,5	0
Sum	157,0	163,6	157,0	163,6	157,0	0	157,0	0

Når det gjelder bompenger har fylkeskommunen foreløpig bare gjort en fordeling for 2025. For de påfølgende årene er det kun lagt inn en videreføring av 2025. Detaljert bruk av midler på prosjekter i 2025 skal fremlegges for styringsgruppene i løpet av januar 2025 etter lokalt budsjettvedtak.

Oslo

I handlingsprogram 2025–2028 foreslås det å sette av om lag 2,4 mrd. kr eks. mva. til lokale veiltak i Oslo basert på innspill fra Oslo kommune. Planleggingsmidler til oppstart av forprosjekt for Røatunnelen og videre arbeid med reguleringsplan for å muliggjøre trikk fra Sinsen til Bjerke prioriteres i 2025. Det settes av planleggingsmidler til oppgradering av rv. 4 Trondheimsveien og miljølokk/tunnel på Manglerud. For 2025 foreslås satt av 571 mill. kr, hvorav bompenger utgjør 221 mill. kr og kommunale midler utgjør 350 mill. kr.

Tabell 11: Foreløpig fordeling av midler til tiltak for 2025-2028, mill. 2025-kr.

Lokale tiltak Oslo	2025		2026		2027		2028	
	Bom-penger	Lokale midler	Bom-penger	Lokale midler	Bom-penger	Lokale midler	Bom-penger	Lokale midler
Sykkeltiltak	164	300	129	300	193	300	286	300
Trafikksikkerhet	34	50	34	50	34	50	34	50
Planlegging	13		13		13		13	
Røatunnelen	10		10		10		10	
Sum	221	350	186	350	250	350	343	350

Oslo kommune bevilger i tillegg kommunale midler til kollektiv- og trafikksikkerhetstiltak i det kommunale veinettet utover det som står i handlingsprogrammet. Detaljert bruk av midler på prosjekter i 2025 skal fremlegges for styringsgruppene i løpet av januar 2025 etter lokalt budsjettvedtak.

Planleggingsmidler kollektiv- og veiltak

For 2025–2028 foreslås det å sette av 40 mill. kr eks. mva. i bompenger til planlegging av kollektiv- og veiltak. Midlene inkluderer oppgradering av rv. 4 Trondheimsveien og miljølokk/tunnel på Manglerud. For 2025 foreslås satt av 10 mill. kr i bompenger.

4.2.3 Store pågående kollektivtiltak

Ramme T-bane og trikk

I forslag til handlingsprogram 2025–2028 er det satt av om lag 5,8 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 1437 mill. kr fra bompenger i 2025.

Verdibevarende oppgradering og standardheving av eksisterende trikketraséer og T-baneinfrastruktur prioriteres. I perioden 2025–2028 planlegges det å gjennomføre tiltak som i tabellene under.

Tabell 12: Fordeling av bompenger til tiltak til trikk for 2025-2028, mill. 2025-kr.

Trikk	2025	2026	2027	2028
Livsforlengende tiltak bane	335	307	259	373
Livsforlengende tiltak kontaktledningsanlegg og annen elektro	52	83	142	66
Bygg, samarbeidsprosjekter VAV /BYM	5	6	6	7
Maskinanskaffelser	50	51	40	0
Sum tiltak Trikk	442	447	447	446

Tabell 13: Fordeling av bompenger til tiltak til T-bane for 2025-2028, mill. 2025-kr.

T-bane	2025	2026	2027	2028
Livsforlengende infrastrukturtiltak – Stasjoner	227	291	160	120
Livsforlengende Infrastrukturtiltak - Banestrekninger og tunneler	472	382	608	628
Arbeidsmaskiner	20	32	6	19
Akutte tiltak	90	90	90	90
Cyber security og nettverksprosjektet	25	25	25	25
Program linjeleveranser CBTC	28	61	7	35
Andre infrastruktur tiltak	133	122	107	87
Sum tiltak T-bane	995	1 003	1 003	1 004

Detaljert bruk av midler på prosjekter i 2025 skal fremlegges for styringsgruppene i løpet av januar 2025 etter lokalt budsjettvedtak.

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.). Prosjektet inngår i byvekstavtalen.

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. 2,7 mrd. 2025-kr fra grunneiere på Fornebu og ca. 90 mill. kr på Skøyen.

Flere grunneiere langs banen ga i 2022 villighetserklæringer om bidrag til Fornebubanen. Villighetserklæringerne følges opp med forhandlinger om avtaler om bidragene til banen.

Tabell 14: Finansiering av Fornebubanen i handlingsprogramperioden, mill. 2025-kr.

Fornebubanen	2025	2026	2027	2028
Byvekstavtale 50/50-prosjekt	1 610	1 850	1 500	750
Tilleggsavtale – tilskudd bedre kollektivtilbud	685	685	685	685
Bompenger	1 655	1 890	1 292	242
Grunneierbidrag	43	69	174	147
Sum	3 993	4 494	3 651	1 824

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

Tabell 15: Avregning av bompenger mot grunneierbidrag som kommer inn etter at Fornebubanen er ferdigstilt, mill. 2025-kr.

	2025	2026	2027	2028
Bompenger Oslos andel	746	887	475	145
Bompenger Akershus andel	497	591	317	97
Bompenger Akershus avregning mot grunneierbidrag	412	412	500	0
Sum bompenger	1 655	1 890	1 292	242

Ramme for statlig bidrag (50/50-prosjekt i byvekstavtalen) ligger fast. Det statlige bidraget har fra 2023 økt fra 50 % til 54 %. Dette gjelder kun for de resterende midlene i rammen fra og med 2023. 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 KVVU, 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. En usikkerhetsanalyse fra Metier november 2023 viser at prosjektets forventede kostnad (P50) er økt til 5,95 mrd. løpende kr. Dette skyldes i hovedsak vesentlig sterkere lønns- og prisstigning og svakere krone enn det som ble lagt til grunn for finansieringen. Økningen vil bli dekket innenfor dagens kostnadsramme (P85).

Tabell 16: Finansiering av CBTC i handlingsprogramperioden, mill. 2025-kr.

	2025	2026	2027	2028
Bompenger	319	337	665	664
Vognanskaffelsesfond	302	293	85	0
Sum	621	630	750	664

Oppgradering Majorstuen stasjon

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

I handlingsprogramperioden foreslås det 760 mill. kr til prosjektet, hvorav 500 mill. kr fra statlig bidrag (jf. kapittel 3.3.1) og 260 mill. kr i bompenger. I 2025 foreslås bevilget 260 mill. kr i bompenger og 0 mill. kr i statlig bidrag. Statlig bidrag forutsetter at det settes av midler til prosjektet i NTP 2025-2036 og bevilgning over statsbudsjettet.

Bidrag til Majorstuen stasjon er ikke en forpliktelse i gjeldende byvekstavtale. I Meld. St. 20 (2020-2021) Nasjonal transportplan 2022-2033, var det lagt inn et statlig bidrag på 500 mill. kr til ny Majorstuen stasjon i planperioden. Det ligger ikke inne en øremerking til dette i forslaget til Nasjonal transportplan (Meld. St. 14 (2023–2024)).

4.2.4 Store kollektivtiltak under planlegging

Bane/kollektivløsning Nedre Romerike

T-baneforlengelse Lørenskog

I handlingsprogramperioden foreslås det 10 mill. kr i bompenger til planlegging av T-baneforlengelse til Visperud/Skårer. Av disse forslås 10 mill. kr bevilget i 2025.

Høystandard kollektivtrasé Oslo grense– Kjeller

I handlingsprogramperioden foreslås det 591 mill. kr i bompenger til prosjektet. Av disse foreslås 122 mill. kr bevilget i 2025.

Tabell 17: Fordeling av bompenger til tiltak for 2025-2028, mill. 2025-kr.

Høystandard kollektivtrasé Oslo grense – Kjeller	2025	2026	2027	2028
Planlegging	16,0	16,0	16,0	10,0
Fv. 1533 Sagdalen (delstrekning 3)	31,5	31,5	27,0	
Fv. 1519 Solheimsveien (delstrekning 6)	43,0	21,0		
Strømmen (delstrekning 4)		34,5	23,0	
Ahus (delstrekning 5)		35,5	1,0	
Minimumstiltak ¹	31,5	31,5	31,5	63,0
Delstrekninger (uavklarte)			92,5	35,0
Sum	122,0	170,5	191,0	108,0

1. Kartlegging og gjennomføring av tiltak for å tilrettelegge for dobbeltleddede busser i neste anbudsperiode, for eksempel ombygging/utvidelse av holdeplasser, tilpasning av veigeometri, og tilrettelegging for terminering og regulering av busser. Hovedfokus er oppnåelse av minimumsstandard som gjør det mulig å kjøre nytt bussmateriell langs hele strekningen i Akershus, innen tidsrammen fastsatt av anbudsprosessen.

Planlegging av ny T-baneinfrastruktur og T-banetunnel Oslo sentrum

I handlingsprogramperioden benyttes tidligere bevilgede planleggingsmidler til en helhetlig utredning av fremtidig løsning for T-baneinfrastrukturen hvor det sees på mulige nye forbindelser, herunder ny sentrumstunnel for T-banen. Det settes av planleggingsmidler til Ensjøsvingen.

4.2.5 Drift kollektivtrafikk

Flere driftstiltak finansieres ved bruk av bompenger. Drift finansieres i tillegg av egne midler fra Akershus og Oslo over egne budsjetter. Også belønningsmidler benyttes til drift av kollektivtrafikken, jf. kapittel 4.2.6. For 2025 er det prioritert 1 337 mill. kr fra bompenger til drift av kollektivtransporten.

Akershus

Det foreslås å sette av om lag 3,3 mrd. kr fra bompenger til drift av kollektivtrafikken i Akershus for perioden 2025-2028 som er en årlig økning på 338 mill. kr. Bompenger til drift av kollektivtrafikken i 2025 utgjør 828 mill. kr.

I Akershus økonomiplan for 2024-2027 er det for 2025 lagt til grunn at det bevilges om lag 1,4 mrd. kr over eget budsjett til drift av kollektivtransport i Ruter-området.

Tabell 18: Bompenger til drift av kollektivtrafikk i Akershus, mill. 2025-kr

Drift kollektivtrafikk Akershus	2025	2026	2027	2028
Drift T-bane (Kolsåsbanen og Østeråsbanen)	63	63	63	63
CBTC – vognleie	0	0	0	0
Busstilbud (Follo, på Romerike og i Vestområdet)	300	300	300	300
Båttilbud (Nesodden)	32	32	32	32
Plan, informasjon og pris	81	81	81	81
Tilbakebetaling Oslo	-1	-31	-33	-34
Foreløpig ufordelte midler ¹	353	383	385	386
Sum	828	828	828	828

1. Midlene vil fordeles i samråd med Ruter i budsjettprosess til Akershus høsten 2024.

Oslo

Det foreslås å sette av om lag 2,2 mrd. kr i bompenger til drift av kollektivtrafikken i Oslo for perioden 2025-2028. Bompenger til drift av kollektivtrafikken i 2025 utgjør 509 mill. kr.

Oslo kommune bevilger i tillegg ca. 3,6 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 bystyes behandling av budsjett 2025 og økonomiplan for 2025–2028.

Tabell 19: Bompenger til drift av kollektivtrafikk i Oslo, mill. 2025-kr

Drift kollektivtrafikk Oslo	2025	2026	2027	2028
Holdeplassoppgraderinger	36	46	46	46
Drift T-bane	302	302	300	299
CBTC - vognleie	0	0	0	0
Trikk – baser (renter og avdrag)	70	70	70	70
Trikk – vognleie nye trikker (SL18)	77	77	77	77
Buss i sentrum	5	5	5	5
Plan, informasjon og pris	8	8	8	8
Tilbakebetaling Akershus	1	31	33	34
Drift kollektivtrafikk Groruddalen	10	20	20	20
Sum	509	559	559	559

Tilskudd til reduserte kollektivtakster

Staten gir tilskudd til reduserte kollektivtakster gjennom tilleggsavtalen til byvekstavtalen. Bidraget er 61 mill. kr i 2025. Det er foreløpig ikke spesifisert bruk av midlene.

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 400 mill. kr i 2025. Tabell 19 viser foreløpig fordeling av disponering av belønningsmidler. Midlene for 2025 anses som bundne.

Tabell 20: Forslag til første disponering av belønningsmidler for 2025, mill. 2025-kr

Belønningsmidler	2025	
	Akershus	Oslo
Kapasitet Nedre Romerike	28,9	
Harmonisering tog-buss	13,7	
Sommerbåt (Vollen til Drøbak)	1,1	
Frekvens og kapasitetsøkning bybuss		72,0
Kapasitetsøkning for trikkelinjer ved buss-supplering		20,0
Sum tiltakspakke 1	43,7	92,0
Kollektivinfrastruktur	34,5	
Brygge Fornebu	0,2	
Oppgraderinger/mindre tiltak til holdeplasser/tiltakspakker	9,2	
Kraftfulle fremkommelighetstiltak		20,0
Briskebytrikken		97,6
Sum tiltakspakke 2	43,9	117,6
Trafikantinformasjonsprogrammet		
Prispakke barn og ungdom	17,2	
Sum tiltakspakke 3	17,2	0
Smartere transport/aldersvennlig transport/ny teknologi	8,1	
Omlegging til utslippsfri kollektivtransport	17,2	
Sum tiltakspakke 4	25,3	0
Mindre tiltak sykkel	12,9	
Lokale veiltak (trafikksikkerhet mm.)		22,4
Sum tiltakspakke 5	12,9	22,4
Utredningsramme for byvekstsamarbeidet	2,2	3,3
Planleggingsramme for byvekstsamarbeidet	12,9	1,85
Finansiering av sekretariatet	1,9	2,85
Sum tiltakspakke 6	17,0	8,0
Sum belønningsmidler disponert	160,0	240,0

4.2.7 Jernbanetiltak

Jernbanetrafikken og tiltak på jernbaneinfrastrukturen finansieres nesten utelukkende av statlige midler utenfor byvekstavtalen. I byvekstavtalen er det satt av 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 (tiltakene er gjenstand for porteføljestyring i Bane NOR):

- 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.
- Det planlegges for 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 med heis til personkulverten.
- Tiltak på Lillestrøm for universell utforming og bedre personflyt vil også bli prioritert, men tidspunkt for oppstart er ikke avklart. Mindre tiltak for å bedre sikkerheten og personflyten ved store personmengder på plattform utrulles i 2024.
- Mindre stasjonsprosjekter vurderes igangsatt i perioden, blant annet tiltak for universell utforming på Vevelstad og Lørenskog stasjoner.
- 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 i 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 433 mill. 2025-kr til utvikling av knutepunkter og stasjoner i perioden 2019-2029. Gjennom vedtak i styringsgruppen for byvekstavtalen er det avklart at midlene for 2025-2028 skal fordeles på følgende stasjoner; Haugenstua, Ås, Hauketo og Jessheim.

Bane NOR ser planlegger for en fordeling av nye budsjettmidler gjennom planperioden som i tabell 21.

Handlingsprogram 2025 – 2028 for Byvekstsamarbeidet og Oslopakke 3

Tabell 21: Prognoser fra april 2025, produksjonsverdier, mill. 2025-kr, kilde Jernbanedirektoratet og Bane NOR.

Stasjoner	2025	2026	2027	2028	2029
Jessheim		6,0	6,0	208,0	13,0
Haugenstua	1,2				
Hauketo	2,0	3,0	92,0	5,0	
Ås	3,2	4,0			
Sum	6,4	13,0	98,0	213,0	13,0

Oversikt over investeringsprosjekter i planperioden

I nedenstående tabell er aktuelle tiltak innenfor Oslo og Akershus i planperioden vist på et aggregert nivå. Tabellen viser budsjettanslag (produksjonsverdier) for angitte prosjekter for perioden 2025 til 2028. Prioriteringer innenfor foreløpig ramme for 2025 pr. mars 2024. Kommende år følger ordinær budsjettprosess.

Tabell 22: Jernbanetiltak i Oslo og Akershus mill. 2025-kr (foreløpige 2025-kr). Kilde Jernbanedirektoratet og Bane Nor

Jernbanetiltak	2025	2026	2027	2028
E11, ERTMS ¹ (European Rail Traffic Management System)	1 600	1 826	2 041	2 256
E02, Follobanen	312			
E08, Dobbeltspor Venjar-Eidsvoll-Langset	75			
E01, Infrastruktur for nytt togmateriell	1 031	1 041	401	24
E15, Flere tog Oslo-navet (Ny rutemodell Østlandet)	190	319	701	1 316
E12, Banestrømforsyning Østlandsområdet ¹	86	25	13	
E13d, Stasjoner og knutepunkt ²	180	344	539	603
E13b Gods på jernbane og E14b og E14d Kombitransport	131	84	191	166
Sum	3 605	3 639	3 886	4 365

1. Gjelder også utenfor Oslo og Akershus.

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

4.3 Fordeling av bompenger mellom Oslo og Akershus

Tabellen under viser fordeling av bompenger (inkl. lån) for perioden 2008–2024, 2025–2028 og 2008–2028 til prosjekter og tiltak i Oslo og Akershus. Fordelingen 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 23 Fylkesfordeling av bompenger, mill. kr

	Sum 2008-2024	2025	2026	2027	2028	Sum 2025-2028	Sum 2008-2028
Oslo	30 613	3 231	3 217	3 131	2 893	12 472	43 085
Akershus	18 271	2 307	2 381	2 281	1 787	8 756	27 027
Sum Oslo og Akershus	48 884	5 538	5 597	5 412	4 681	21 288	70 112
Andel Oslo	63 %	58 %	57 %	58 %	62 %	59 %	61 %
Andel Akershus	37 %	42 %	43 %	42 %	38 %	41 %	39 %

Oslopakke 3-avtalen innebærer at bompengefordelingen over avtaleperioden 2008-2036 samlet skal være 60 % til Oslo og 40 % til Akershus. I dette handlingsprogrammet er fordelingen for 2025 på 58 % til Oslo og 42 % til Akershus. For handlingsprogramperioden 2025-2028 er fordelingen på 59 % til Oslo og 41 % til Akershus. For perioden 2008-2028 er fordelingen på 61 % til Oslo og 39 % til Akershus.

4.4 Andel til kollektiv- og sykkeltiltak

4.4.1 Bompenger

Tabellen under viser fordeling av bompenger inkl. lån for perioden 2008–2024, 2025–2028 og 2008–2028 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 24: Bompenger til kollektiv- og sykkeltiltak, mill. kr

Kollektiv inkl. sykkel	Sum 2008-2024	2025	2026	2027	2028	Sum 2025-2028	Sum 2008-2028
Oslo	24 140	3 207	3 196	3 104	2 857	12 364	36 504
Akershus	12 432	2 236	2 310	2 211	1 485	8 242	20 674
Sum Oslo og Akershus	36 572	5 443	5 507	5 315	4 342	20 606	57 178
Andel Oslo	79 %	99,3 %	99,4 %	99,1 %	98,7 %	99,1 %	85 %
Andel Akershus	68 %	97,0 %	97,0 %	96,9 %	83,1 %	94,1 %	76 %
Andel Oslo og Akershus	75 %	98,3 %	98,4 %	98,2 %	92,8 %	97,1 %	82 %

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 statlige midler eksklusiv jernbane for perioden 2025–2028 til tiltak i Oslo og Akershus. Dette omfatter statlige midler 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 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 25: Statlige midler til kollektiv- og sykkeltiltak, mill. kr

Kollektiv inkl. sykkel	2025	2026	2027	2028	2025-2028
Sum statlige midler	3 539	4 118	3 815	3 709	15 181
Statlige midler til kollektiv og sykkel	3 539	4 118	3 815	3 709	15 181
Andel til kollektiv og sykkel	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %

Andelen er beregnet ut fra sum statlige midler 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 Fornebubanen. Tall er i løpende kroner.

Tabell 26: Lokale midler til kollektiv- og sykkeltiltak, mill. kr

Kollektiv inkl. sykkel	2025	2026	2027	2028	2025-2028
Sum lokale midler	858	875	609	497	2 840
Lokale midler til kollektiv og sykkel	758	775	574	462	2 569
Andel kollektiv og sykkel sum Oslo og Akershus	88 %	89 %	94 %	93 %	90 %
Andel kollektiv og sykkel Oslo	95 %	95 %	92 %	90 %	93 %
Andel kollektiv og sykkel Akershus	68 %	72 %	100 %	100 %	83 %

4.4.4 Sum bompenger, statlige og lokale midler

Tabell 27: Andel til kollektiv og sykkel for sum bompenger, statlige og lokale midler, mill. kr

Kollektiv inkl. sykkel	2025	2026	2027	2028	2025-2028
Sum bompenger, statlige og lokale midler	9 935	10 591	9 836	8 887	39 249
Sum midler til kollektiv og sykkel	9 740	10 399	9 704	8 513	38 356
Andel kollektiv og sykkel	98 %	98 %	99 %	96 %	98 %

Andel til kollektiv- og sykkeltiltak utgjør 98,3 % av bompenger, 100 % av statlige midler og 88 % av lokale midler for 2025. Andel til kollektiv- og sykkeltiltak for sum av både bompenger, statlige og lokale midler utgjør 98,0 % for 2025.

4.5 Andel bompenger til drift kollektivtrafikk

Tabellen viser bompenger til drift kollektivtrafikk til Ruter i forslag til handlingsprogram for 2025–2028. Tall er i mill. 2025-kr og som andel av netto bompenger.

Tabell 28: Bompenger til drift kollektivtrafikk, mill. kr

Drift kollektiv		2025	2026	2027	2028	Sum 2025-2028
Sum Oslo og Akershus	mill. kr	1 337	1 387	1 387	1 387	5 498
	andel	24 %	25 %	26 %	30 %	26 %
Oslo	mill. kr	509	559	559	559	2 186
	andel	16 %	17 %	18 %	20 %	18 %
Akershus	mill. kr	828	828	828	828	3 312
	andel	36 %	35 %	36 %	46 %	38 %

4.6 Forventet måloppnåelse av handlingsprogrammet

Forslaget er ventet å gi god måloppnåelse.

Økning av takstene i henhold til revidert avtale om Oslopakke 3 fra 24. mai 2024, medfører endring av takstene 1, januar 2025, 1. januar 2026 og 1. januar 2028. Det er foreløpig estimert at dette vil gi en trafikkreduksjon i bomringene i Oslopakke 3 på om lag 1 % sammenlignet med 2024.

Byvekstavtalen gir økte midler til å gjennomføre kollektiv-, -gange og sykkeltiltak langs riks-, fylkes- og kommunalvei. I tillegg gjennomføres det mange lokale tiltak i Oslo og Akershus. Disse tiltakene vil gi økt fremkommelighet for kollektiv, gange og sykkel og bidra til at disse transportformene øker sin andel. 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 Akershus 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 personbil.

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, Akershus, 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 2023

BYVEKSTSAMARBEIDET OG OSLOPAKKE 3



Vedlegg 1 – Årsrapport 2023

Innhold

A.	Behandling av handlingsprogram 2023–2026	5
A.1	Ressursbruk og gjennomførte tiltak 2023	5
B.	Riksvei	7
B.1	E18 Bjørvika	7
B.2	E18 Vestkorridoren - etappe 1 – bidrag fra Oslopakke 3	7
B.3	Byvekstavtale – kollektiv-, gang- og sykkeltiltak på riksvei	9
B.3.1	Byvekstavtalemidler Oslo - på riksvei	9
B.3.2	Byvekstavtalemidler Akershus i Viken – på riksvei	11
B.4	Oppdragsgiveransvar bompenger og planlegging	12
C.	Lokale tiltak	13
C.1	Byvekstavtalemidler – kollektiv-, gang- og sykkeltiltak på kommunal- og fylkesvei	13
C.2	Lokale tiltak Oslo	13
C.2.1	Gang-/sykkelveier	14
C.2.2	Trafikksikkerhet	14
C.2.3	Kollektivtiltak	14
C.2.4	Planlegging	15
C.2.5	Ikke fordelt til prosjekter	15
C.3	Lokale tiltak Akershus i Viken	15
C.3.1	Strekningvisse tiltak	15
C.3.2	Mindre utbedringer	16
C.3.3	Gang- og sykkelveier	16
C.3.4	Trafikksikkerhet	17
C.3.5	Kollektivtiltak	17
C.3.6	Planlegging	17
D.	Store kollektivtiltak	19
D.1	Ramme T-bane og trikk	19
D.1.1	T-bane	19
D.1.2	Trikk	20
D.2	Fornebubanen	20
D.3	Nytt signalsystem (CBTC) for T-banen	21
D.4	Ny T-banetunnel gjennom Oslo sentrum	22
D.5	Oppgradering Majorstuen stasjon	22
D.6	Høystandard kollektivtrasè Oslo grense – Kjeller	23
E.	Drift kollektivtrafikk	24

Vedlegg 1 – Årsrapport 2023

E.1	Oslo	24
E.2	Akershus i Viken.....	25
E.3	Statlig tilskudd til reduserte billettpriser på kollektivtrafikk.....	25
F.	Belønningsmidler	26
F.1	Tiltakspakke 1: Styrking av tilbudet.....	26
F.2	Tiltakspakke 2: Pålitelighet, reisehastighet og oppgradering av infrastruktur	26
F.3	Tiltakspakke 3: Informasjonsprogram og markedsaktiviteter	27
F.4	Tiltakspakke 4: Bærekraftige løsninger og nye mobilitetsløsninger	27
F.5	Tiltakspakke 5: Sykkel	27
F.6	Tiltakspakke 6: Utredning og planlegging	27
G.	Jernbanetiltak	28
G.1	Planlegging og investeringsprosjekter.....	28
G.2	Stasjons- og knutepunktstiltak i Oslo/Akershus.....	29
G.2.1	Oppegård.....	29
G.2.2	Haugenstua.....	29
G.2.3	Hauketo	29
G.2.4	Ås.....	29
H.	Bruk av midler 2008-2023	30

A. Behandling av handlingsprogram 2023–2026

Styringsgruppene for Byvekstavtalen og Oslopakke 3 avga sitt forslag til handlingsprogram 2023–2026 den 9. mai 2022. Et bredt politisk flertall i Viken fylkesting og Oslo bystyre ga sin tilslutning til forslaget til handlingsprogram den 21.juni og 22. juni 2022. I forbindelse med behandling av statsbudsjettet for 2023 Prop. 1 S (2022–2023) vedtok Stortinget økonomiske rammer og prioriteringer for 2023 basert på forslag til handlingsprogram 2023–2026.

A.1 Ressursbruk og gjennomførte tiltak 2023

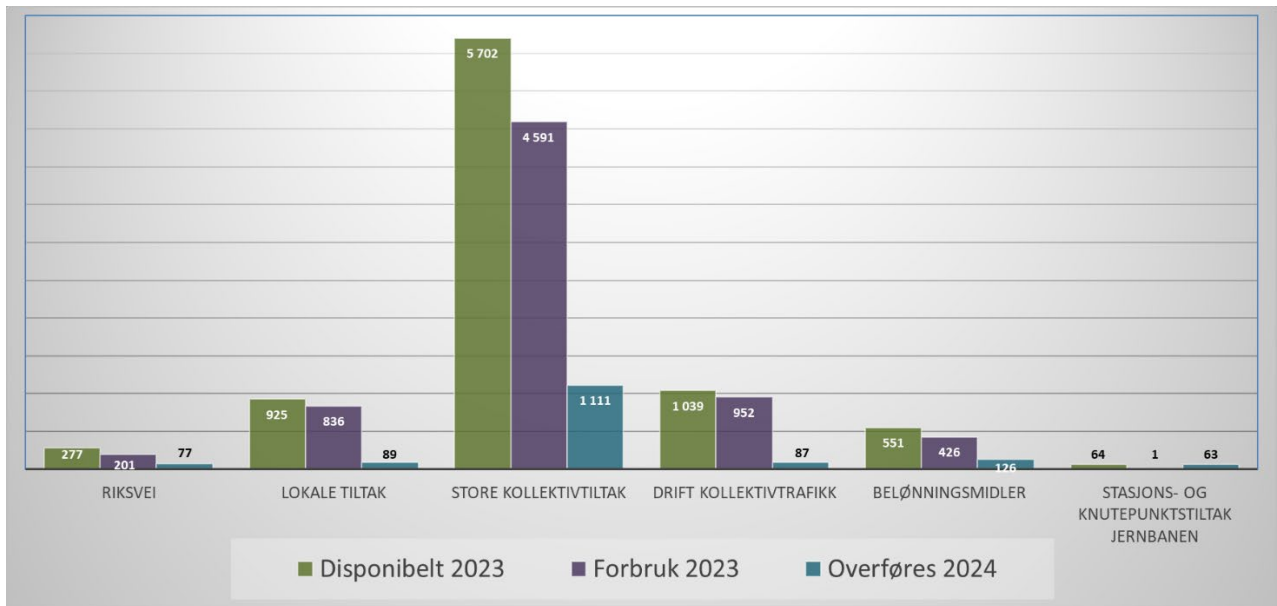
Tabellen under viser en disponibel ramme på 8 559 mill. kr i 2023 (eksklusiv jernbane). Dette var sum bevilgninger for 2023 og overførte midler fra tidligere år. Alle beløp er i løpende kr.

Tabell 1 Total oversikt 2023, disponibelt, forbruk og mindreforbruk overføres 2024, mill. løpende kr.

	Overført fra 2022				Bevilget 2023				Disponibelt 2023				Forbruk 2023				Overføres 2024			
	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	0,8	0	1	0	0	0	0	0,0	0,8	0,0	0,8	0,0	0,2	0,0	0,2	0,0	0,6	0,0	0,6
E18 Vestkorridoren - etappe 1 bidrag fra OP3	0	0	0	0	0	34	0	34	0,0	34,0	0,0	34,0	0,0	34,0	0,0	34,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Byvekstavtale - kollektiv-gang- og sykkeltiltak	84	0	0	84	147,5	0	0	148	231,8	0,0	0,0	231,8	166,2	0,0	0,0	166,2	65,6	0,0	0,0	65,6
Oppdragsgiveransvar bompenger og planlegging	0	10,7	0	11	0	0	0	0	0,0	10,7	0,0	10,8	0,0	0,1	0,0	0,1	0,0	10,6	0,0	10,6
Sum riksvei	84	12	0	96	148	34	0	182	231,8	45,6	0,0	277,4	166,2	34,4	0,0	200,6	65,6	11,2	0,0	76,8
Lokale tiltak																				
Byvekstavtale-kollektiv-gang-og sykkeltiltak på kv og fv	0	0	0	0	21,8	0	0	22	22	0	0	22	11	0	0	11	11	0	0	11
Oslo	0	115	210	325	0	109	7	116	0	224	217	441	0	207	213	420	0	17	3	21
Akershus i Viken	0	135	52	188	0	150	125	275	0	285	177	463	0	171	234	405	0	114	-57	57
Sum lokale tiltak	0	251	262	513	22	259	132	412	22	510	394	925	11	378	447	836	11	131	-54	89
Store kollektivtiltak																				
Ramme T-bane og trikk	0	223	0	223	0	1 237	0	1 237	0	1 460	0	1 460	0	1 249	0	1 249	0	211	0	211
Fornebu-banen	270	241	271	782	1 333	775	50	2 159	1 603	1 016	322	2 940	1 459	554	149	2 162	145	462	172	778
Fornebu-banen - tilleggsavtale	0	0	0	0	626	0	0	626	626	0	0	626	626	0	0	626	0	0	0	0
Nytt signalsystem (CBTC) for T-banen	0	122,6	0	123	0	326	47	373	0	449	47	496	0	389	47	436	0	60	0	60
Ny T-banetunnel Oslo sentrum	0	60	0	60	0	0	0	0	0	60	0	60	0	4	0	4	0	56	0	56
Oppgradering Majorstuen stasjon	0	95	0	95	0	0	0	0	0	95	0	95	0	95	0	95	0	0	0	0
Høystandard kollektivtrase Oslo grense - Kjeller	0	5	0	5	0	20	0	20	0	25	0	25	0	20	0	20	0	5	0	5
Sum store kollektivtiltak	270	746	271	1 288	1 959	2 358	97	4 414	2 229	3 104	369	5 702	2 084	2 311	196	4 591	145	794	172	1 111
Drift kollektivtrafikk																				
Viken (Akershus)	0	43	-8	35	22	524	0	546	22	567	-8	581	22	534	0	556	0	33	-8	25
Oslo	0	51	0	51	33	374	0	407	33	425	0	458	22	374	0	396	11	51	0	62
Sum drift kollektivtiltak	0	94	-8	86	56	898	0	954	56	992	-8	1 039	44	908	0	952	11	84	-8	87
Belønningsmidler	186			186	365			365	551			551	426			426	125,6			126
Stasjons- og knutepunkttiltak jernbanen	11			11	54			54	64			64	1			1	63,3			63
Sum kostnader prosjekter/tiltak	551	1 102	526	2 178	2 603	3 549	229	6 380	3 153	4 650	754	8 559	2 732	3 632	643	7 007	422	1 020	111	1 552

Kolonnen «overført fra 2022» inkluderer justeringer i forbindelse med årsoppgjør og omdisponeringer i løpet av 2023 og er ikke direkte sammenlignbar med kolonne «overføres til 2023» i årsrapport for 2022.

Vedlegg 1 – Årsrapport 2023



Figur 1 Total oversikt for disponible midler og forbruk i 2023 samt midler som overføres til 2024, mill. løpende kr.

Det totale forbruket i 2023 var på 7 007 mill. kr, hvorav 2 732 mill. kr i statlige midler, 3 632 mill. kr i bompenger og 643 mill. kr i lokale midler.

Ved inngangen til 2023 ble det overført 1 102 mill. kr i bompenger fra 2022 og tidligere år. Mindreforbruket av bompenger var ved utgangen av 2023 redusert med om lag 80 mill. kr til 1 020 mill. kr. Disse midlene overføres til 2024.

Mindreforbruket skyldes hovedsakelig forsinket fremdrift på prosjekter.

B. Riksvei

Statens vegvesen hadde et forbruk på 200,6 mill. kr på riksvei i 2023. Av disse utgjorde statlige midler 166,2 mill. kr og bompenger 34,4 mill. kr. Regnskapet viser et mindreforbruk på 76,8 mill. kr, som overføres til 2024.

Det samlede mindreforbruket ved utgangen av 2023 er i stor grad knyttet til byvekstavtalemidlene for kollektiv-, gang- og sykkeltiltak. Dette skyldes stort sett forsinket oppstart og fremdrift på prosjekter.

De statlige midlene til øvrige programområder inkl. planlegging er fra 2023 ikke lenger en del av byvekstsamarbeidet/Oslopakke 3 rapporteringen. Det skal fremover rapporteres på eventuelle enkeltprosjekter som er relevante for Osloområdet.

Tabell 2 Oversikt riksvei 2023, mill. løpende kr

Riksvei	Disponibelt 2023				Forbruk 2023				Overføres 2024			
	Statlige midler	Bom-penger	Lokale midler	Sum	Statlige midler	Bom-penger	Lokale midler	Sum	Statlige midler	Bom-penger	Lokale midler	Sum
E18 Bjørvika	0,0	0,8	0,0	0,8	0,0	0,2	0,0	0,2	0,0	0,6	0,0	0,6
E18 Vestkorridoren etappe 1- bidrag fra OP3	0,0	34,0	0,0	34,0	0,0	34,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Byvekstavtale - kollektiv- gang- og sykkeltiltak på rv.	231,8	0,0	0,0	231,8	166,2	0,0	0,0	166,2	65,6	0,0	0,0	65,6
Oppdragsgiveransvar bompenger og planlegging	0,0	10,7	0,0	10,7	0,0	0,1	0,0	0,1	0,0	10,6	0,0	10,6
Sum riksvei	231,8	45,6	0,0	277,4	166,2	34,4	0,0	200,6	65,6	11,2	0,0	76,8

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 2023 blitt brukt 0,2 mill. kr til å dekke noen kostnader som gjelder arkeologi (konservering). Restmidler på prosjektet er 0,6 mill. kr (bompenger) pr 31.12.2023. Det vil nå ikke komme flere kostnader på prosjektet og restmidlene kan omdisponeres.

B.2 E18 Vestkorridoren - etappe 1 – bidrag fra Oslopakke 3

E18 Vestkorridoren omfatter veisystemet fra Lysaker i Oslo, gjennom Bærum og fram til Drengsrud i Asker. E18 Lysaker – Ramstadsletta er første etappe av utbyggingen av E18 i Vestkorridoren. I 2023 ble det bevilget bompenger til E18 Vestkorridoren- etappe 1 med 34 mill. kr i tråd med Oslopakke 3-avtalen fra 2016.

Status/fremdrift i prosjektet

De bevilgede 34 mill. kr fra Oslopakke 3 er i 2023 rekvirert og brukt i prosjektet.

Vedlegg 1 – Årsrapport 2023

Det totale forbruket på prosjektet i 2023 var på 1933,2 mill. kr. Av dette utgjorde entreprisarbeidene i overkant av 80 %. Forberedende entreprise E101 Fornebukrysset-Strand ble ferdigstilt våren 2023. Totalentreprisen E102 Fornebukrysset-Strand og entreprisen E121 Automasjon hadde begge kontraktsgjennomføring med entreprenør i juni. Totalentreprisen E103 Strand-Ramstadsletta pågikk for fullt gjennom hele 2023 og startet blant annet opp med tunneldriving av Høviktunnelen vestfra. Entreprisen E131 Lokale støytiltak hadde også god framdrift gjennom året med gjennomføring av ulike støytiltak på eiendommer etter avtale med berørte E18-naboer som har rett på det.

I 2023 har prosjektet også gjennomført prekvalifisering og startet opp anskaffelsen av totalentreprisen E105 Gjønnestunnelen hvor kontrakt etter plan skal signeres mai 2024. Det meste innenfor grunnerverv er ferdigstilt, men det gjenstår endelig avklaring knyttet til noen få større eiendommer. Forbruket innenfor grunnerverv utgjorde til sammen 7 % i 2023.

Planprogram for Lysaker kollektivterminal ble fastsatt i kommunene Oslo og Bærum i desember -23.

Pr utgangen av 2023 vurderes arbeidene knyttet til E18 Vestkorridoren, Lysaker – Ramstadsletta å være i rute tidsmessig og innenfor fastsatt styringsmål kostnadsmessig.

Styringsramme/-mål (P50) er på 19 647 mill. 2023-kr. Byggearbeidene startet i november 2020. Det planlegges åpning av ny E18 vestgående løp i 2027 og østgående løp i 2028. Hele anlegget forventes åpnet for trafikk i 2030.

B.3 Byvekstavtale – kollektiv-, gang- og sykkeltiltak på riksvei

Byvekstavtaleprosjektene har et samlet mindreforbruk på 65,6 mill. kr i 2023. 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). Det aktuelle prosjektet har hatt forsinket anleggsstart og forventes startet først i 2024.
- Sene/manglende avklaringer har medført forsinkelser i oppstart.
- Utlysning av ny rammeavtale ble forsinket og senere avlyst. Dette har medført senere oppstart på flere prosjekter enn forutsatt.
- Optimismen knyttet til fremdrift var for høy ved innmelding av budsjettbehov 2023.
- Interne ressursutfordringer.

Det er foretatt følgende varige omdisponeringer i 2023 – 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 2023, mill. kr

Kollektiv-, gang- og sykkeltiltak under Byvekstavtalen i Oslo og Akershus - riksvei	Varig omdisponering fra	Varig omdisponering til
E6 GSV Enebakkeveien, delstrekning 2 Sandstuveien - Østensjøveien	-9,0	
E6 Kollektivtiltak Ulvenveien – Strømsveien	-1,4	
Fv 120 Storgata i Lillestrøm	-0,6	
Rv 150 Universitetskrysset		3,2
E6 Tiltak på ramper og kryss Hvam – Skedsmovollen	-7,4	
E18 Lysaker til kryss Munkedamsvegen		9,2
Rv 163 Holdeplassoppgradering Østre Aker vei		6,0
Sum	-18,4	18,4

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

B.3.1 Byvekstavtalemidler Oslo - på riksvei

I Oslo er følgende prosjekter ferdigstilt i 2023:

0,94 km ny infrastruktur sykkelvei med fortau.

- Ny bru for gående og syklende over Universitetskrysset med sykkelvei med fortau på tilslutningsveier (0,425 km - sykkelrute Ring 3)
- Sykkelrute E18, Frognerstranda, Akershusstranda og Skøyen (0,515 km)

0,45 km oppgradering og tilrettelegging.

- Gang- og sykkelvei bak holdeplasser på sykkelrute Rv.4 og på Østre Aker vei (0,205 km)

Vedlegg 1 – Årsrapport 2023

- Sykkelerute Ring 3 ved Universitetskrysset (0,15 km)
- Forkjøringsregulert sykkelrute i blandet trafikk – Sykkelerute E18 på Frognerstranda

I tillegg er 8 holdeplasser universelt utformet på riksveinettet i Oslo i 2023.

Tabell 4 Kollektiv- gang- og sykkeltiltak i Oslo via Byvekstavtalen med forbruk i 2023, mill. 2023-kr

Kollektiv-, gang- og sykkeltiltak under Byvekstavtalen i Oslo - riksvei	Styrings-ramme (P50) 2023-kr	Prognose slutt-kostnad 2023-kr	Disponibelt 2023	Forbruk 2023	Overføres 2024	Prosjekt-status
Rv 150 GSV/KT Silurveien-Vækerøveien	66,2	83,3	37,8	8,9	28,8	Bygging
E18 GSV Griniveien fra Røakrysset til bygrensa	153,0	142,8	13,0	19,5	-6,5	Bygging
Ring 3 Gangbru Ullenvål stadion			0,2	0,2	0,0	Ferdig
Rv 150 Universitetskrysset			3,0	3,0	0,0	Ferdig
Rv 150 Oppgradering av holdeplasser langs Ring 3			0,1	0,1	0,0	Ferdig
E6 GSV Enebakkveien, delstrekning 2 Sandstuveien-Østensjøveien			-0,1	-0,1	0,0	Ferdig
E18 Lysaker til kryss Munkedamsvegen	21,0	21,0	14,1	14,0	0,1	Ferdig
Rv 4 Strakstiltak sykkelrute, Sinsen-Gjelleråsen	13,8	13,8	0,7	3,2	-2,5	Ferdig
E18 GSV Skøyen-Dr. Blancas vei	55,8	60,5	14,1	25,8	-11,6	Ferdig
E6 Holdeplass ved Furuset	13,6	12,0	9,7	7,7	2,0	Ferdig
Strakstiltak sykkel riksvei i Oslo (Bygging)			0,0	1,9	-1,9	Ferdig
Rv 163 Holdeplassoppgradering Østre Aker vei	15,5	15,5	3,8	3,7	0,1	Ferdig
Holdeplassoppgradering Oslo 2023			0,0	2,3	-2,3	Ferdig
E6 Kollektivtiltak Ulvenveien-Strømsveien			0,2	0,2		Utgår
Sum Oslo			96,7	90,4	6,3	

Byvekstavtaleprosjektene i Oslo hadde et samlet mindreforbruk på 6,3 mill. kr i 2023 som forutsettes overført til 2024. Mindreforbruk er hovedsakelig knyttet til:

- **Rv. 150 KT/GSV Silurveien-Vækerøveien (mindreforbruk 28,8 mill. kr).**
Anslaget fra reguleringsplanfasen er vurdert på nytt og viser en betydelig kostnadsøkning. Prosess for å finne mulige besparelser i prosjektet er gjennomført. Det ble enighet om endringene med Oslo kommune våren 2023. Det pågår fortsatt dialog med Oslo kommune om godkjenning av byggeplan. Antatt byggestart for prosjektet er pga. dette og avlysning av ny rammeavtale skjøvet ut i tid til juni 2024. Trafikkåpning vil da bli juni 2025. Mindreforbruket omsettes i 2024/2025.

- **E6 Holdeplass ved Furuset (mindreforbruk 2,0 mill. kr).** Basert på anslag på ferdig byggeplan og tilbud er prognose sluttkostnad redusert fra 14,4 mill. 2023-kr til 12,0 mill. 2023-kr. Det var trafikkåpning i november 2023, sluttoppgjør i 2024. Forventes avsluttet med varig innsparing.

Merforbruk er hovedsakelig knyttet til:

- **E18 GSV Skøyen -Dr. Blancas vei (merforbruk 11,6 mill. kr).** Prognose sluttkostnad er 60,5 mill. 2023-kr. Prosjektet ble åpnet for trafikk i september 2023. Det vil være restarbeider og sluttoppgjør i 2024. Merforbruket i 2023 dekkes av tildelte midler i 2024.

B.3.2 Byvekstavtalemidler Akershus i Viken – på riksvei

I Akershus er følgende prosjekter ferdigstilte i 2023:

- 0,15 km oppgradering av gang- og sykkelveg forbi innfartsparkering og holdeplass ved rv. 4 Gjelleråsen. Tiltaket inkluderer 1 holdeplass universelt utformet.
- 3 holdeplasser universelt utformet, sykkelrute Sinsen-Gjelleråsen.

Tabell 5 Kollektiv- gang- og sykkeltiltak i Akershus i Viken via Byvekstavtalen med forbruk i 2023, mill. 2023-kr

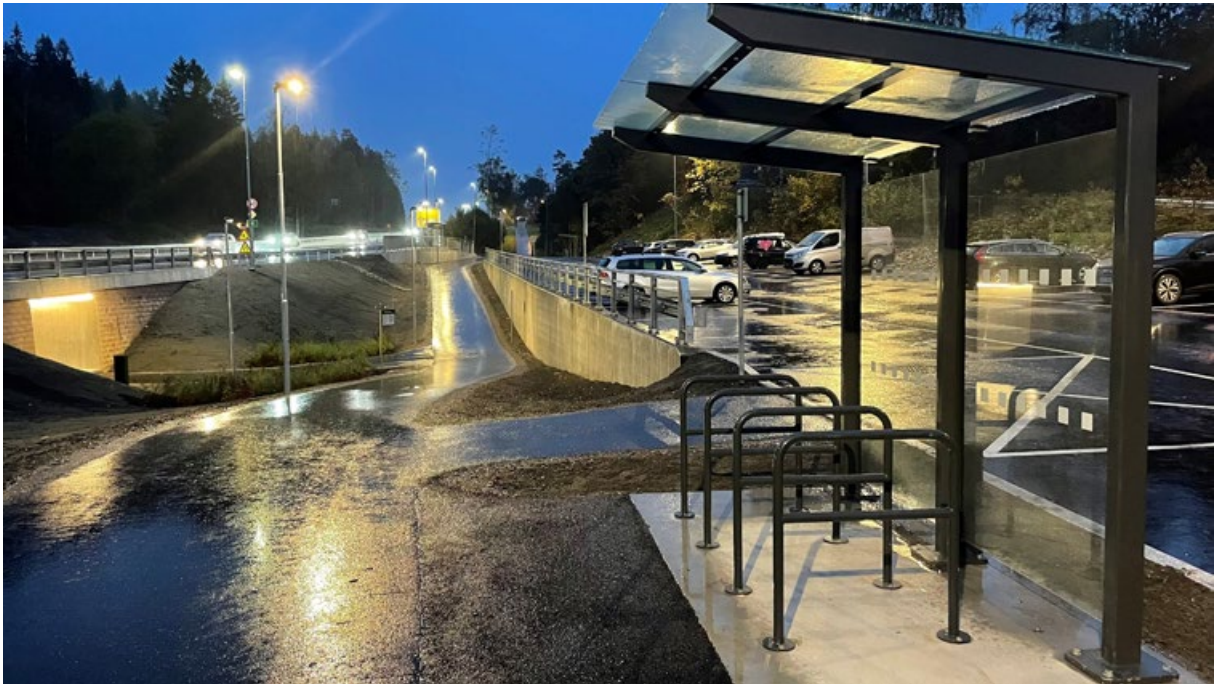
Kollektiv-, gang- og sykkeltiltak under Byvekstavtalen i Akershus - riksvei	Styrings-ramme (P50) 2023-kr	Prognose slutt-kostnad 2023-kr	Disponibelt 2023	Forbruk 2023	Overføres 2024	Prosjekt-status
E6/Fv. 152 GSV Stenfeldt - Greverud	195,0	241,1	84,3	5,7	78,6	Bygging
E18 GSV Ås - Holstad delstrekning 1 Ås-Bru ved Haugerud	49,5	49,5	13,7	14,9	-1,1	Bygging
Rv 4 GSV Brådalsstubben	22,6	16,2	0,0	3,1	-3,1	Bygging
Fv. 120 Storgata i Lillestrøm			10,0	10,0	0,0	Ferdig
E6 Tiltak på ramper og kryss Hvam-Skedsmovollen			9,7	9,7	0,0	Ferdig
Rv 4 Innfartsparkering, kollektiv- og gsv-tiltak Gjelleråsen	39,9	48,0	17,4	32,4	-15,0	Ferdig
Sum Akershus			135,1	75,8	59,3	

Byvekstavtaleprosjektene i Akershus har et samlet mindreforbruk på 59,3 mill. kr i 2023 som forutsettes overført til 2024. Mindreforbruket er hovedsakelig knyttet til:

- **E6/fv. 152 GSV Stenfeldt – Greverud (mindreforbruk 78,6 mill. kr).** Prognose sluttkostnad ble i oktober 2023 økt fra 200,1 mill. 2023-kr til 241,1 mill. 2023-kr. Dette skyldes dyrere entrepris enn antatt. Prosjektet har fått utsatt byggestart flere ganger pga. forsinkende utfordringer, bl.a. grunnerverv, byggesøknadsbehandling og tidkrevende avtaleinngåelse med Viken fylkeskommune som er byggherre. Byggestart på hovedentreprisen er nå januar 2024. Antatt trafikkåpning høsten 2025. Mindreforbruket fra 2023 forventes i all hovedsak omsatt i 2024.

Merforbruk er hovedsakelig knyttet til:

- **Rv 4 Innfartsparkering, kollektiv- og G/S-tiltak Gjelleråsen (merforbruk 15 mill. kr).** Prognose sluttkostnad ble økt fra 35,4 mill. 2023-kr til 47 mill. 2023-kr per mai 2023, og ytterligere økt til 48 mill. 2023-kr i oktober 2023. Økningene skyldes merarbeid, økt lønns- og prisstigning og at byggeplan for prosjektet Rv 4 Brådalsstubben ble utarbeidet sammen med dette prosjektet. Trafikkåpning var september 2023. Merforbruket fra 2023 forventes dekket av varig innsparte midler på andre byvekstavtaleprosjekter.



Figur 2: Rv 4 Innfartsparkering, kollektiv- og G/S-tiltak Gjelleråsen foto; Statens vegvesen

B.4 Oppdragsgiveransvar bompenger og planlegging

Det ble i 2022 satt av 10,04 mill. kr i bompenger til finansiering av løpende driftsoppgaver i Statens vegvesen som følge av oppdragsgiveransvaret for oppfølging av Fjellinjen. Dette skal dekke kostnader helt frem til 2036. Forbruket i 2023 er på kr 120.000 som har gått til å dekke timer til arbeid med prognoser og rekvirering av bompenger, samt økonomioppfølging av prosjekter i Oslopakke 3.

Restbeløp bompenger er pr 31.12.2023 på 9,88 mill. kr.

I tillegg er det et restbeløp bompenger fra tidligere år på 0,75 mill. kr som var satt av til finansiering av Oslopakke 3/Byvekstsekretariatet. Sekretariatet finansieres nå med belønningsmidler og restbeløpet bompenger kan omdisponeres.

C. Lokale tiltak

Lokale tiltak i Oslo og Akershus hadde til sammen disponible midler på 925 mill. kr i 2023. Forbruket i 2023 var på 836 mill. kr. Det ble brukt 440 mill. kr på tiltak for gående og syklende og 7 mill. kr på kollektivtiltak. For øvrig er midlene brukt på strekningsvise tiltak, mindre utbedringer og trafiksikkerhetstiltak, samt planlegging i Oslo og Akershus.

I tillegg hadde partene til sammen disponible statlige midler på 21,8 mill. kr i 2023. Dette var til kollektiv-gang- og sykkeltiltak på kommunal- og fylkeskommunale vei.

C.1 Byvekstavtalemidler – kollektiv-, gang- og sykkeltiltak på kommunal- og fylkesvei

2023 var første året partene i byvekst Osloområdet fikk statlige midler til kollektiv- gang og sykkeltiltak på kommunal- og fylkeskommunal vei.

Det var to tiltak som fikk tilskudd:

- **Bryn kollektivknutepunkt (prosjekteier Oslo kommune).** Bymiljøetaten har i 2023 startet arbeidet med grunnerverv. Så langt er det kun påløpt utgifter til timebruk og rådgivning i forbindelse med ervervet. Selve ervervet forventes gjennomført i 2024.
- **Fv. 152 Kirkeveien og Langhusveien i Ski (prosjekteier Viken fylkeskommune).** Prosjektet har startet opp og har benyttet de disponible midlene i sin helhet i 2023. Det pågår forberedende arbeider som grunnerverv, støyentreprise og flytting av hus i Kirkeveien 26. Hovedentreprisen har planlagt oppstart i 4.kv. 2024.

Tabell 6 Kollektiv- gang- og sykkeltiltak på kommunal- og fylkesvei via Byvekstavtalen med forbruk i 2023, mill. 2023-kr

Kollektiv-, gang- og sykkeltiltak under Byvekstavtalen – kommunal vei og fylkesvei	Styrings-ramme (P50) 2023-kr	Prognose slutt-kostnad 2023-kr	Disponibelt 2023	Forbruk 2023	Overføres 2024	Prosjekt-status
Bryn kollektivknutepunkt			11,6	0,3	11,3	Prosjektering
Fv. 152 Kirkeveien og Langhusveien i Ski	640,0	640,0	10,2	10,2	0,0	Under bygging
Sum kommunal- og fylkesvei			21,8	10,5	11,3	

C.2 Lokale tiltak Oslo

Lokale tiltak i Oslo hadde til sammen disponible midler på 440,8 mill. kr i 2023. Forbruket i 2023 var på 420,2 mill. kr.

De lokale midlene er betydelig lavere enn i tertialrapporteringen i 2023. Dette skyldes blant annet at Oslo rapporterer tallene uten mva. pr 31.12.2024. I tillegg ble det gjort budsjettjusteringer i Oslo kommune som reduserte midlene.

Tabell 7 Lokale tiltak Oslo, mill. kr

Lokale tiltak Oslo	Disponibelt 2023			Forbruk 2023			Overføres 2024		
	Lokale midler	Bom penger	Sum	Lokale midler	Bom penger	Sum	Lokale midler	Bom penger	Sum
Strekningsvise tiltak	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Mindre utbedringer	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Gang/sykkelveier	182,4	182,4	364,8	178,9	175,1	354,0	3,5	7,3	10,8
Trafikksikkerhet	29,4	29,4	58,8	27,8	26,8	54,6	1,6	2,6	4,2
Kollektivtiltak	4,8	4,8	9,6	6,5	-8,1	-1,6	-1,7	12,9	11,2
Planlegging Oslo	0,0	13,3	13,3	0,0	13,3	13,3	0,0	0,0	0,0
Ikke fordelt til prosjekter	0,0	-5,7	-5,7	0,0	0,0	0,0	0,0	-5,7	0,0
Sum Oslo	216,5	224,2	440,8	213,2	207,0	420,2	3,3	17,2	20,5

C.2.1 Gang-/sykkelveier

Gang-/sykkelveier har et totalt mindreforbruk på 10,8 mill. kr i 2023 som overføres til 2024.

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 2023 jobbet med en rekke sykkeltiltak.

Oslo har bygget og oppgradert 17,1 km sykkelinfrastruktur i løpet av 2023. 15,6 km ny sykkeltilrettelegging er ferdigstilt, inkludert tilrettelegging for blandet trafikk. 1,5 km eksisterende sykkelveinett er oppgradert. Det er også etablert 300 sykkelstativer på offentlig gategrunn. Forbruket i 2023 har vært på 354 mill. kr.

Det er rekvirert 11 mill. kr av Sporveien for å etablere turvei mellom Hellerud og Bryn.

C.2.2 Trafikksikkerhet

Trafikksikkerhet har et totalt mindreforbruk på 4,2 mill. kr i 2023 som overføres til 2024.

Forbruk i 2023 på 4,2 mill. kr gjelder gjennomføring av trafikksikkerhetstiltak i alle bydeler, blant annet kryssoppstramminger, skilting og fartsreducerende tiltak som etablering av fartshumper eller innsnevring av veibanen. Det er også bygget fortau/gjort fortausutvidelser samt utført tiltak for universell utforming ved gangfelt og tilrettelagte krysningspunkter. Trafikksikkerhetstiltak på skoleveier er prioritert og i 2023 er det gjennomført 102 nye tiltak i Oslo.

C.2.3 Kollektivtiltak

Kollektivtiltak har et mindreforbruk på 11,2 mill. kr i 2023 som overføres til 2024.

For å sikre bedre fremkommelighet for kollektivtrafikken har Bymiljøetaten i 2023 gjennomført 10 tiltak gjennom prosjektet Kraftfulle fremkommelighetstiltak (KFT). KFT er et samarbeidsprosjekt mellom Bymiljøetaten og Ruter. Av gjennomførte tiltak i 2023 kan nevnes fjerning av parkeringsplasser for busslinje 79 i Gransdalen. På Skullerud T-banestasjon er det opparbeidet en ny holdeplass for buss som skal gi kortere reisevei. Langs Ytre Ringvei mot krysset med Stordamsveien, er det startet opp arbeid med utvidelse av

kjørebane for etablering av kollektivfelt. Dette arbeidet vil fullføres i 2024. Det er også opprettet kollektivfelt i Dronning Biancas vei innenfor dagens gatebredder. Carl Kjeldsens vei har fått en omfattende oppgradering i år, som legger til rette for forkjørregulering av veien og en prioritering av linje 25. For å sikre fremkommelighet for trikken har det i Vogts gate for fjerde år på rad vært midlertidig forbud mot parkering i gaten på vintertid. Et tilsvarende forbud ble også etablert i Hegdehaugsveien og Bogstadveien i 2023.

C.2.4 Planlegging

Det er brukt 13,3 mill. kr i 2023 fordelt mellom Plan- og bygningsetaten og Bymiljøetaten, til planlegging av Oslopakke 3-prosjekter, blant annet Fornebubanen og større sykkelprosjekter.

C.2.5 Ikke fordelt til prosjekter

Ved utgangen av 2023 var det et merforbruk på 5,7 mill. kr som ikke er fordelt til prosjekter. Opprinnelig meldte Oslo om et mindreforbruk på 44 mill. kr, men det var da ikke tatt hensyn til omdisponeringen av 50 mill. kr fra Lokale tiltak Oslo til Oppgradering Majorstuen stasjon som ble vedtatt i 2023. Oslo må i 2024 finne dekning for merforbruket på 5,7 mill.kr.

C.3 Lokale tiltak Akershus i Viken

Lokale tiltak i Akershus hadde til sammen disponible midler på 462,6 mill. kr i 2023. Forbruket i 2023 var på 405,3 mill. kr.

Tabell 8 Lokale tiltak Akershus i Viken, mill. kr

Lokale tiltak Akershus i Viken	Disponibelt 2023			Forbruk 2023			Overføres 2024		
	Lokale midler	Bom penger	Sum	Lokale midler	Bom penger	Sum	Lokale midler	Bom penger	Sum
Strekingsvise tiltak	100,8	61,6	162,4	144,3	61,6	205,9	-43,5	0	-43,5
Mindre utbedringer	42,8	19,6	62,4	40,6	15,0	55,6	2,2	4,7	6,9
Gang/sykkelveier	-0,9	85,3	84,4	34,0	52,3	86,3	-34,9	33,0	-1,9
Trafikksikkerhet	-4,4	13,6	9,2	1,0	8,4	9,4	-5,4	5,2	-0,2
Kollektivtiltak	9,7	70,7	80,4	-0,8	9,6	8,8	10,5	61,1	71,6
Planlegging fylkesvei	29,1	34,6	63,7	14,8	24,5	39,3	14,3	10,1	24,4
Sum Akershus i Viken	177,1	285,4	462,6	234,0	171,3	405,3	-56,9	113,6	57,2

Kolonnene «Disponibelt 2023» og «Overføres 2024» er for alle midler basert på de opprinnelige investeringsrammene for 2023.

C.3.1 Strekningsvise tiltak

Strekingsvise tiltak har et totalt merforbruk på 43,5 mill. kr i 2023. Merforbruket gjelder lokale midler. Rettsforliket som var siste del av sluttoppgjøret knyttet til fylkesvei 279 Ny Gardervei ble utbetalt i 2023.

Merforbruket skyldes at inntektene for fylkesvei 120 Storgata i Lillestrøm ved en inkurie ikke ble ført på budsjett i 2. tertial 2023. Prosjektet har derfor et merforbruk på 9,7 mill. kr i 2023. Merforbruket skyldes også at Fylkesvei 152 Kirkeveien i Ski fikk mindre midler i byvekstavtalen enn det var søkt om, dette ble dekket av lokale midler.

C.3.2 Mindre utbedringer

Mindre utbedringer har et totalt mindreforbruk på 6,9 mill. kr i 2023. Mindreforbruket gjelder lokale midler på 2,2 mill. kr og bompenger 4,7 mill. kr. Rehabilitering av Sundbrua på Eidsvoll ble ferdigstilt i 2023, som en del av forberedelse til ny Eidsvoll bru over jernbanen. Det har pågått arbeid med rehabilitering av Bleikerveien bru, fv. 167, i Asker. Dette skal slutføres i 2024.

Mindreforbruket er hovedsakelig knyttet til forsinket fremdrift (forsinkelse på utlysning av konkurranse) på prosjekt Fv. 158 Blåkolltunnelen.

C.3.3 Gang- og sykkelveier

Gang- og sykkelveier hadde et totalt merforbruk på 1,9 mill. kr i 2023. Dette inkluderer et merforbruk lokale midler på 34,9 mill. kr og et mindreforbruk bompenger på 33 mill. kr.

Det ble ferdigstilt følgende tiltak i 2023:

- Fv. 1611 GSV Preståsveien, Nannestad: 604 meter
- Fv. 120 GSV Krona Holt, Enebakk: 1 300 meter

Til sammen ga dette 1,904 km ny gang- og sykkelvei i 2023.

Merforbruk fylkeskommunale midler er knyttet til følgende prosjekter:

- Fv. 168 Griniveien Nordveien - Hosletoppen. Kostnaden til prosjektering og grunnverv ble høyere enn først antatt. Det er også gjennomført flere grunnundersøkelser.
- Fv. 2284 Myllavegen, Muttastien - Sveavegen, fortau – Lunner hvor det er forsert fremdrift.
- FV. 1611 GSV Preståsvegen hvor kostnadene er høyere enn estimert, da kostnadene knyttet til fjellsikring ble høyere enn antatt.

Mindreforbruk bompenger skyldes blant annet;

- Forsinket fremdrift på prosjektene:
 - Fv.157 Flaskebekk-Granholt
 - Fv. 1481 Eidsveien, parsell Blaker kirke - Meieriveien
 - Fv. 33 GSV Feiring sentrum – Eidsvoll
 - Nordre Mangen, Lierfoss- Haneborg skole.
- Mindreforbruket på fv. 120 GSV Krona-Holt skyldes at sluttoppgjør ble rimeligere enn først antatt. Ved T2-rapportering 2023 ble det lagt inn et worst case scenario i tilfelle man ikke kom til enighet.

C.3.4 Trafikksikkerhet

Trafikksikkerhet hadde et totalt merforbruk på 0,2 mill. kr i 2023. Dette inkluderer et merforbruk lokale midler på 5,4 mill. kr og et mindreforbruk bompenger på 5,2 mill. kr

Merforbruk fylkeskommunale midler er hovedsakelig knyttet til prosjekt fv. 177

Vormsundveien x fv. 173 Hvamsveien – kryssutbedring, hvor sluttoppgjøret ble noe høyere enn først antatt, samt mindre trafikksikkerhetstiltak i regi av avdeling vedlikehold.

Mindreforbruk bompenger skyldes blant annet forsinket fremdrift for Ny Bleikervei/Fv. 167 Asker. Årsaken er flere rekkefølgekrav knyttet til oppstart av arbeidet (rundkjøring lensmannslia)

C.3.5 Kollektivtiltak

Kollektivtiltak hadde et totalt mindreforbruk på 71,6 mill. kr i 2023. Dette inkluderer et mindreforbruk lokale midler på 10,5 mill. kr og et mindreforbruk bompenger på 61,1 mill. kr.

I enkeltprosjekter, og som en del av byggingen av andre prosjekter, ble det i Akershus (Romerike) til sammen bygget, utbedret og oppgradert 17 holdeplasser for kollektivtransporten i 2023.

Mindreforbruket er knyttet til følgende prosjekter;

- Holdeplassoppgradering Romerike, hvor sluttoppgjøret ble rimeligere enn antatt. Det var en uenighet om kontraktsforståelsen og det ble ved T2-rapportering 2023 lagt inn et worst case scenario i tilfelle man ikke kom til enighet.
- Det er tatt lengre tid å få reguleringsvedtak på Snurondel Lommedalen.
- Fv. 158 kollektivfelt Nordbyveien, regulering er under behandling.
- fv. 120 Kollektivtiltak langs Rælingsvei mot x fv. 159 Prosjektet er forsinket grunnet økt omfang på prosjektering og skilt som må godkjennes

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 2024. Det er også et mindreforbruk på 19,8 mill. kr (bompenger) på Bekkestua bussterminal. Bærum kommune godkjenner ikke løsningen for terminal slik prosjektet er skissert i dag. Prosjektets fremdrift er uavklart frem til det foreligger en enighet om prosjektets innhold. Deler av midlene (12 mill. kr) vil bli omdisponert i 2024.

C.3.6 Planlegging

Planlegging har et totalt mindreforbruk på 24,4 mill. kr i 2023. Dette inkluderer et mindreforbruk lokale midler på 14,3 mill. kr og et mindreforbruk bompenger på 10,1 mill. kr.

Det har i 2023 pågått arbeid på mer enn 50 større eller mindre planprosjekter i Akershus. En del av prosjektene har hatt merforbruk, mens andre har hatt mindreforbruk. Samlet mindreforbruk for 2023 er i hovedsak knyttet til endret fremdrift eller utsatt oppstart på nye planprosjekter.

Det ble vedtatt fem reguleringsplaner i 2023 mot to i 2022, dette var fv. 2300 fortau Roalinna til Roa stasjon i Lunner (utarbeidet av SVV som del av Rv. 4 utbyggingen), fv. 33 Feiring sentrum (GSV) i Eidsvoll, Fv. 167 Kryssutbedring Bleikerveien i Asker, v, 2517 Snurondel Lommedalen i Bærum og fv. 1372 Opegårdsveien fra Dalstunet til Langhusveien (GSV) i Nordre Follo.

Vedlegg 1 – Årsrapport 2023

Planarbeider det har vært jobbet med i 2023 omfatter i tillegg blant annet:

- Fv. 2688 Bøveien (GSV), Asker kommune
- Fv. 159 Kollektivfelt Olavsgaard - Nordbyveien x 22 (kollektiv), Lillestrøm kommune
- Fv. 1496 Trondheimsveien, Gamleveien - Lindebergveien (GSV), Lillestrøm kommune
- Fv. 610 Fortau Vollsveien (GSV), Bærum kommune
- Fv. 1519 Solheimveien, Visperud, Kollektivfelt og GSV (GSV), Lørenskog kommune
- Fv. 1543 Sagstuveien, Nittedal (GSV), Nittedal kommune
- Fv. 1538 Fugleåsen (GSV), Nittedal kommune
- Fv. 156 Tusse - Dal skole (del av Bråtan - Tusse) (GSV), Frogn kommune
- Fv. 156 Bråtan - Tusse (ny vei), Frogn kommune
- Fv 156 Glenne veiskille - Grøstad (GSV), Nesodden kommune
- Fv. 1603 Åsvegen, GSV etappe 1 (GSV), Nannestad kommune
- Fv. 1496 Trondheimsveien, Cathinka Guldbergsvei - Gotaasalleen - fv. 178 Storgata (GSV), Ullensaker kommune
- Fv. 120 Mauravegen: Maura/Bispeli - Stensgårdvegen (GSV), Nannestad kommune
- Fv. 505 Nyvegen: Bønsmoen skole til Bønndalvegen (GSV), Eidsvoll kommune
- Fv. 1584 Hjeravegen, Eidsvoll (GSV), Eidsvoll kommune
- Fv. 506 Dønnumskia: kryss fv.181/ Eidsvollvegen - kryss Vegamotrabben (GSV), Eidsvoll kommune
- Fv. 1603 Åsvegen, GSV etappe 2 (GSV), Nannestad kommune
- Fv. 1559 Holtegutua (GSV), Ullensaker kommune
- Fv. 33 Skreikampen (utbedring/skredsikrng), Eidsvoll kommune
- Fv. 181 Ny Eidsvoll bru over jernbanen (forfallsinnhenting), Eidsvoll kommune
- Fv. 152 Ås sentrum - NMBU (GSV), Ås kommune

Det forventes planvedtak på 10-15 av disse prosjektene i 2024.

D. Store kollektivtiltak

For store kollektivtiltak var det i 2023 et forbruk på 2 311 mill. kr i bompenger. I tillegg var det et forbruk på 2 084 mill. kr i statlige midler (Fornebubanen), grunneierbidrag på 149 mill. kr (Fornebubanen) og tilskudd på 47 mill. kr fra vognanskaffelsesfondet (CBTC). Til sammen utgjorde dette et totalt forbruk i 2023 på 4 591 mill. kr.

Tabell 9 Store kollektivtiltak, mill. kr.

Store kollektivtiltak	Disponibelt 2023				Forbruk 2023				Overføres 2024			
	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	1460	0	1460	0	1249	0	1249	0	211	0	211
Fornebubanen	1603	1016	322	2940	1459	554	149	2162	145	462	172	778
Fornebubanen - tilleggsavtale	626	0	0	626	626	0	0	626	0	0	0	0
Nytt signalsystem (CBTC) for T-banen	0	449	47	496	0	389	47	436	0	60	0	60
Ny T-banetunnel Oslo sentrum	0	60	0	60	0	4	0	4	0	56	0	56
Oppgradering Majorstuen stasjon	0	95	0	95	0	95	0	95	0	0	0	0
Høystandard kollektivtrasé Oslo grense - Kjeller	0	25	0	25	0	20	0	20	0	5	0	5
Sum store kollektivtiltak	2229	3104	369	5702	2084	2311	196	4591	145	794	172	1111

D.1 Ramme T-bane og trikk

Hovedmålet er å opprettholde regularitet ved tilstrekkelig og jevnlig reinvestering og oppgradering av T-bane og trikkenettet i Oslo.

Mindreforbruk 2023 på til sammen 211 mill. kr er relatert til endrede fremdriftsplaner og for optimistisk budsjettering. Midlene overføres til 2024.

D.1.1 T-bane

I 2023 har den nybyggede tunnelen mellom Brynseng T og Hellerud T blitt åpnet. Det var behov for å oppgradere traséen som lå i dagen mellom Hellerud og Brynseng. I stedet for å oppgradere strekningen valgte man heller å flytte traséen inn i fjellet. Traséen forkorter reisetiden. Det er avsatt 11 mill. kr til ombyggingen av den gamle traseen til turvei.

I forbindelse med at Østsjøbanen (Etterstad -Hellerud) var stengt 100 dager sommeren 2023 ble det gjennomført store vedlikeholdsarbeider på Furusetbanen. Større vedlikeholdsoppgaver på stengt banestrekning er veldig effektivt.

De gjennomførte tiltakene bidrar til bedre sikkerhet, forbedret hastighet og punktlighet, økt kapasitet og attraktivitet på de strekninger og stasjoner/holdeplasser som vedlikeholdes og oppgraderes.

Oppgraderingsbehov for T-bane og trikk er dokumentert i Sporveiens rapport «Reinvesterings- og oppgraderingsbehov 2023, Sporveien AS, trikk og T-baneinfrastruktur». Omfattende vedlikeholdsprosjekter krever vanligvis ikke ny reguleringsplan, mens oppgraderingsprosjekter kan utløse behov for det.

D.1.2 Trikk

Oppgradering av trikkeinfrastrukturen i henhold til samlet plan pågår. Noe arbeid gjenstår før hele nettet er oppgradert for å kunne ta imot de nye trikkene. Ekebergbanen nedre har nedslitt overbygning og er utgått på levetid. Hastigheten er satt ned til mellom 10 og 20 km/t mot normalt 70 km/t. Sporveien startet arbeidet med å oppgradere traseen høsten 2023, og vil bli ferdigstilt i 2024.

Det er i 2023 utarbeidet en plan for også å oppgradere Briskebytrikken. Planen er oversendt til Byrådet i Oslo, og forhåpentligvis vil arbeidet med å oppgradere Briskebytrikken starte om et års tid. Det gjenstår også noe arbeid med å oppgradere stoppesteder. I tillegg pågår det et utskiftningsprogram for sporveksler der det skal byttes i størrelsesorden 58 veksler mellom 2022 og 2025. Det er utført oppgraderingsarbeid på brannvarslingsanlegg på likeretterstasjoner, baser og bygg, med fokus på visualisering i toppsystem. Prosjektet beregnes ferdigstilt 2024. Det er utført oppgraderingstiltak av sporfelt- og signalanlegg. Kjelsås og Trondheimsveien prioriteres i 2023/24.

D.2 Forneubanen

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 778 mill. kr pr 31.12.2023 i forhold til disponible midler (statsmidler, bompenger og grunneierbidrag). I tillegg har staten i revidert nasjonalbudsjett 2023 (RNB) trukket tilbake 190 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 2024. Staten har samtidig økt tilskuddet fra 50 % til 54% fra 2023. Det ble beregnet et beløp på 100,3 mill. 2023-kr i RNB 2023 og disse midlene er inkludert i det totale mindreforbruket på 778 mill. kr.

Mindreforbruket i 2023 skyldes blant annet at:

- Tunnelentreprisen Majorstuen – Skøyen. Mindreforbruket skyldes at entreprenøren hadde et for optimistisk syn på fremdriften ved oppstart av entreprisen.
- Det var forsinket investering i grunnerverv grunnet kompliserte forhandlinger (overskjønn i Bærum og skjønn i Oslo er utsatt til 2024).

Status/fremdrift i prosjektet

Den første entreprisen, Fornebu grunntentreprise, startet desember 2020.

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

Prosjektet har i 2023 fire pågående tunnelentrepriser. Dette er Fornebu – Lysaker, Vækerø – Lysaker, Skøyen – Vækerø og Majorstuen - Skøyen. Dette betyr at alle tunnelkontrakter nå er igangsatt.

Totalt i prosjektet er det sprengt ut ca. 6 km bergtunnel av total 11,6 km. Inkludert i tunnelentreprisene er byggegrøper for Flytårnet, Fornebuporten, Lysaker, Vækerø og Skøyen stasjon. Tilbud for kontraktene på Fornebuporten og Flytårnet stasjoner og dagsone og tunnelpåhugg Majorstuen er mottatt og evaluering av tilbudene pågår. Kontrakt for råbygg Fornebu stasjon og base ble tildelt HAB/Draganos i desember 2023 og kontraktsignering er januar 2024. Flere detaljer kan leses i [Årsberetning 2023 Fornebubanen](#).

Planlagt åpning av banen er 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.

Mindreforbruket på totalt 60 mill. kr pr 31.12.2023 skyldes endringer i leveranseplanen fra leverandør Siemens mot slutten av 2023. Dette vurderes som midlertidig, midlene overføres til neste år og det forventes økt pådrag i 2024.

Status/fremdrift i prosjektet

Sporveien inngikk i 2021 kontrakt med Siemens Mobility om levering av et nytt og moderne signalsystem for å digitalisere og effektivisere T-banen i Oslo. I 2022 ble arbeidet med utvikling og design av systemet startet opp for alvor. Prosjektet er over i implementeringsfasen i 2023. Implementeringsarbeidet er i all hovedsak i tråd med forutsetningene for prosjektet, med en forskyving av de siste grenbanene til andre halvår 2028 for å sikre prioritering av Fornebubanen, samt for å redusere usikkerhet i prosjektgjennomføringen.

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.

Sporveien arbeider med forberedende arbeider for å motta CBTC-systemet, både internt i organisasjonen, og fysisk ute langs sporet. I 2023 startet installasjonsarbeidene. De første T-banetogene vil også utrustes med CBTC-utstyr.

CBTC-systemet vil øke kapasiteten i T-banetunnelen gjennom Oslo sentrum, og er derfor av avgjørende betydning for andre store kollektivsatsinger, som Fornebubanen og nye T-banetog. CBTC-prosjektet koordinerer vårt arbeid med Fornebubanen for å sikre at det blir plass til Fornebubanens tog i dagens sentrumstunnel når banen står klar.

CBTC vil åpne for økt kapasitet i T-banesystemet slik at Fornebubanen kan kobles på T-banenettets fellesstrekning ved Majorstuen. Bedre kundetilbud med flere avganger, større fleksibilitet og pålitelighet samt bedre trafikkflyt er målet. Vedlikeholdsetterslepet på signal- og sikringsanlegget fjernes ved gjennomføring av prosjektet.

Mål for ferdigstilt CBTC-implementering er endret fra 2027 til 2028 i henhold til ny fremdriftsplan etter kontraktsinngåelse. Prosjektavslutning vil være i 2029.

D.4 Ny T-banetunnel gjennom Oslo sentrum

Hovedmål for prosjektet er å bygge en ny T-banetunnel gjennom Oslo sentrum som skal bidra til et mer robust (færre forsinkelser og mer pålitelig) T-banesystem og legge til rette for tilbudsforbedringer på eksisterende grenbaner. Den vil i tillegg gi et bedre kollektivtrafikktilbud på Bislett, Grünerløkka og i sentrum samt bygge opp under ønsket areal- og byutvikling.

Det gjenstår 56 mill. kr pr 31.12.2023 av tidligere bevilgede planleggingsmidler, som benyttes til pågående utredninger.

Status/fremdrift i prosjektet

I 2023 har Ruter ferdigstilt arbeidet med å kvalitetssikre transportmodellen RTM23+. Dette for å kunne gjøre transportmodellberegninger av ny T-banetunnel med større nøyaktighet. Utredningsarbeidet har omfattet kapasitetsberegninger, nytte/kostnadsanalyse og kostnadsberegning. I tillegg er flere andre tiltak analysert, for å vurdere om det finnes tiltak som kan øke kapasiteten i T-banesystemet i påvente av ny T-banetunnel.

De nye beregningene viser at man kan utsette ferdigstilling av ny T-banetunnel til rundt 2040 under forutsetning av at det gjennomføres en del tiltak. Ruter anbefaler at dagens Majorstuen stasjon oppgraderes. Buttsporet for Holmenkollbanen oppgraderes slik at man i daglig drift kan snu Holmenkollbanen på Majorstuen. Holmenkollbanen kjøres med korte tog, og ved å snu det korte toget på Majorstuen, så utnytter vi kapasiteten i dagens tunnel bedre ved å kun kjøre lange tog. Med dette tiltaket og nytt signalsystem for T-banen er det mulig å styrke kapasiteten på Kolsåsbanen, Lambertseterbanen og Grorudbanen. Det må også kjøpes inn nok vognsett slik at dette forsterkede tilbudet kan gjennomføres, samtidig som basekapasiteten må forsterkes.

D.5 Oppgradering Majorstuen stasjon

Majorstuen stasjon betjenes i dag med 28 avganger i timen, i hver retning. Med Fornebubanen (forutsatt åtte avganger i timen) vil dette økes til 36 avganger i timen. For å kunne opprettholde eller forbedre T-banesystemets punktlighet og regularitet, er det nødvendig å oppgradere Majorstuen stasjon til åpningen av Fornebubanen. Formålet med prosjektet er å bidra til en utvidelse av T-banens kapasitet:

- Minst 36 tog i timen hver retning gjennom sentrum
- Plass til to tog i kvarteret fra Fornebubanen i tillegg til dagens trafikk
- Muliggjøre en frekvensøkning mellom Tøyen og Vestli til åtte tog i timen

En ny gang/sykkelbru vest for stasjonen gir bedre overgangsmuligheter mellom plattformene. I tillegg blir det en ny forbindelse mellom Sørkedalsveien og Slemdalsveien. Oppgradering av stasjonen skal bidra til bedre passasjerflyt.

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

reisende i årene som kommer. Gjennomførte analyser viser at Majorstuen stasjon på sikt kan bli den mest brukte T-banestasjonen i Oslo.

I 2023 var det 95 mill. kr i disponible midler. Alle midlene er brukt i løpet av 2023.

Status/fremdrift i prosjektet

Fram til andre halvdel av 2022, og siste vedtak om finansiering av Forneubanen jobbet man for å få på plass en helt ny Majorstuen stasjon med fire spor under bakken. Med fire spor ville stasjonen være forberedt for en ny T-banetunnel.

Sporveien mottok endret bestilling av byrådet sommeren 2022, og vil nå kun oppgradere dagens stasjon. Forprosjektet ble avsluttet sommeren 2023 og KS2 ble avsluttet høsten 2023. Det er planlagt oppstart av forberedende arbeider i første halvdel av 2024.

Samkjøring mot Forneubanens stengeperioder og implementering av nytt signal- og sikringsanlegg, gir en stram fremdriftsplan.

D.6 Høystandard kollektivtrasè Oslo grense – Kjeller

Det pågår planlegging og etablering av en fremtidig prioritert trasé for buss og baneløsning mellom Kjeller i nord via Lillestrøm og til Oslo. Fylkeskommunen legger opp til en parsellvis gjennomføring og skal både ivareta bedre fremkommelighet på kort sikt, samtidig som det skal avklares en trasé og sikres arealer som bidrar til å muliggjøre en fremtidig bybane. Det består av en portefølje av prosjekter som inneholder flere tiltakstyper, både tidligfase, planprosjekter og pågående utbyggingsprosjekter/grunnerverv langs traseen.

I 2023 var det 25 mill. kr i disponible midler. Det er i løpet av 2023 brukt 20 mill.kr. Restmidlene overføres til 2024.

Status/fremdrift på prosjektet

Det har i 2023 blitt jobbet med følgende tiltak;

- Fv. 1533 Sagdalen – Nitelva bru, Strømsveien, kollektivfelt og GSV Lillestrøm
- Fv. 1519 Solheimsveien Lørenskog, kollektivfelt
- F. 1519 Strømsveien, Strømmen sentrum (plan)
- Oppfølging KVV Nedre Romerike, kollektivprioriteringer mellom Ahus og Lillestrøm
- Fv. 1519 Solheimveien, Visperud, kollektivfelt og GSV.
- Fv. 1519 og Fv. 1524 Kollektivtrasè Ahus, Lørenskog kommune
- Arbeidspakke for transportmodell
- Arbeidspakke for sykkelpotensiale
- Fv. 1533 Jonas Lies gate kollektivfelt
- Minimumskrav – tilrettelegging for nytt bussmateriell 2027/2028 anbudsprosess

E. Drift kollektivtrafikk

Drift kollektivtrafikk i Oslo og Akershus hadde til sammen disponible midler på 1039 mill. kr i 2023. Forbruket i 2023 var på 952 mill. kr. Restmidlene overføres til 2024.

Tabell 10 Drift kollektivtrafikk Oslo og Akershus statlige midler, lokale midler og bompenger, mill. kr.

Drift kollektivtrafikk	Disponibelt 2023				Forbruk 2023				Overføres 2024			
	Statlige midler	Bom-penger	Lokale midler	Sum	Statlige midler	Bom-penger	Lokale midler	Sum	Statlige midler	Bom-penger	Lokale midler	Sum
T-bane		262		262		262		262				
Trikk		119		119		68		68		51		51
Buss		36		36		36		36				
Plan-, informasjons- og pristiltak		8		8		8		8				
Sum Oslo	0	425		425	374	0	374		0	51	0	51
T-bane		55		55		55		55				
Trikk		15		15		15		15				
Buss		274		274		274		274				
Plan-, informasjons- og pristiltak		81		81		81		81				
Båt		29		29		29		29				
Ekstra tiltak		80		80		80		80				
Drift kollektiv Viken fylkeskommune		33	-8	25		0	0	0		33	-8	25
Sum Akershus	0	567	-8	559	534	0	534		0	33	-8	25
Statlig tilskudd til reduserte billettpriser på kollektivtrafikk – Oslo	33				22				11			11
Statlig tilskudd til reduserte billettpriser på kollektivtrafikk - Akershus	22				22				0			0
Sum	56				44				11			11
Sum Drift kollektivtrafikk	56	992	-8	1039	44	908	0	952	11	84	-8	87

E.1 Oslo

Drift kollektivtrafikk i Oslo hadde til sammen disponible midler på 425 mill. kr i 2023. Forbruket i 2023 var på 374 mill. kr. Midlene er benyttet til følgende:

- T-bane: Vognleie MX 3000, økt frekvens på Grorudbanen, Furusetbanen og Røabanen, full tog lengde på Ringbanen og Grorudbanen, drift Kolsåsbanen Åsjordet/Jar, endret drift Holmenkollbanen, frekvensøkning ferier/helger og drift Lørenbanen, samt renter og avdrag for etablering av Avløs base.
- Trikk: 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 i Viken

Drift kollektivtrafikk i Akershus hadde til sammen disponible lokale midler og bompenger på 559 mill. kr i 2023. Forbruket i 2023 var på 534 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.
- Båt: Drift Nesoddbåten.
- Plan-, informasjons- og pristiltak: Ny pris- og sonestruktur, overgangsbillett, enkeltbillett og to soners rød periodebillett, samt utrednings- og planleggingstiltak.
- Ekstra tiltak: Det er prioritert ekstra bompenger til Ruters arbeid med utprøving av nye pristiltak og fleksible billettløsninger, omlegging til utslippsfri kollektivtransport og omstilling av kollektivtilbudet i Akershus i Viken i perioden 2023-2025. For 2023 er midlene brukt som delfinansiering for å opprettholde og omstille kollektivtilbudet.
- 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 2023 og det er ikke flere aktuelle tiltak. Mindreforbruk på 32,9 mill. kr (bompenger). Av mindreforbruket bompenger skal 8 mill. kr i 2024 dekke et merforbruk lokale midler fra tidligere år (gjelder sykkelinnfartsparkeringsplasser knyttet til jernbanestasjoner). De resterende 24,9 mill. kr kan omdisponeres i 2024.

E.3 Statlig tilskudd til reduserte billettpriser på kollektivtrafikk

Tilskuddet i 2023 på 55,6 mill. kr er utbetalt til Ruter, etter avtale med Oslo kommune og Viken fylkeskommune.

Av Oslo kommunes andel av midlene, 33,4 mill. kr, er 22,1 mill. kr benyttet til å finansiere Oslo og Akershus sine kostnader for pristiltaket «økt rabatt ved 30-dagers-billett for barn og unge». Resterende 11,3 mill. kr overføres til 2024 og bidrar til å finansiere Oslos kostnader ved videreføring av tiltaket.

Årsaken til mindreforbruk 2023 er at pristiltaket startet opp først høsten 2023 og at det derfor ikke utløste behov for å benytte hele tilskuddsrammen. Pristiltaket var opprinnelig ment avsluttet i juni 2024, men er nå forlenget ut året. Ruter er i dialog med Oslo og Akershus om videre finansieringsbehov skal hentes fra det statlige tilskuddet.

Viken fylkeskommunes andel av midlene, 22,2 mill. kr, har delfinansiert pristiltaket « redusert pris på enkeltbilletter/Ruter Reis ».

F. Belønningsmidler

Tabellen under viser en oversikt over hvilke aktiviteter som er finansiert eller delfinansiert med belønningsmidler i Oslo og Akershus i Viken i 2023.

I Oslo og Akershus har 43 % av det totale forbruket i 2023 vært knyttet til drift av kollektivtransport (videreføring av tiltakspakke 1: «Styrking av tilbudet»).

Tabell 11 Belønningsmidler 2023 Oslo og Akershus i Viken, mill. kr.

Tiltakspakker	Overført fra 2022	Bevilget 2023	Omdisp. 2023	Disponibelt 2023	Forbruk 2023	Overføres til 2024
1 Styrking av tilbudet	0	131	50	181	181	0
2 Pålitelighet, reisehastighet og oppgradert infrastruktur	112	59	-32	139	78	61
3 Informasjonsprogram og markedsaktiviteter	0	15	0	15	15	0
4 Bærekraftige løsninger og nye mobilitetstjenester	25	23	-4	44	20	24
5 Sykkel	10	10	104	124	118	6
6 Utredning og planlegging	15	17	6	38	13	25
Udisponerte midler	24	110	-124	10	0	10
Sum belønningsmidler	186	365	0	551	426	125

Oslo kommune og Viken fylkeskommune disponerte totalt 551,3 mill. kr belønningsmidler i 2023. Av de disponible midlene ble 425,7 mill. kr benyttet. Aktivitetene som er gjennomført er delt i 6 tiltakspakker. I tillegg er det en ramme med udisponerte midler. Mindreforbruket på 125,5 mill. kr som blir overført til 2024 er om lag 60 mill. kr lavere enn ved årsskiftet 2022/2023.

Tallene i tabellen over er basert på Ruters regnskapstall og synliggjør rekvirerte belønningsmidler i 2023. I tillegg til de 425,7 mill. kr, er det i 2023 brukt ytterligere ca. 20 mill. kr. Dette er midler som ikke ble rekvirert fra Ruter i 2023, men som vil bli rekvirert i 2024. Den reelle overføringen av disponible belønningsmidler til 2024 vil dermed være ca. 105 mill. kr.

F.1 Tiltakspakke 1: Styrking av tilbudet

Bevilgede midler for 2023 har blitt benyttet til frekvensøkning og økt kapasitet på diverse linjer bybuss i Oslo og regionbuss Nedre Romerike. I tillegg er det i 2023 brukt 50 mill. kr på en ekstra styrking av drift kollektiv i Viken (Akershus) Det er totalt blitt benyttet 181 mill. kr i 2023. Det overføres 0 mill. kr til 2024.

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

Kraftfulle fremkommelighetstiltak og holdeplassoppgradering Trikk er gjennomført i Oslo og et oppgraderingsarbeid til universell utforming på kollektivterminalene i Jessheim, Blakstad,

Løken og Nesodden brygge samt diverse holdeplassoppgraderinger langs fylkesvei 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 2023 har Ruter jobbet videre med å oppdatere reguleringsplanforslaget for trikk i Trondheimsveien, der planen skal avsluttes ved Bjerke. Det er totalt blitt benyttet 78,5 mill. kr i 2023. Det overføres 61 mill. kr til 2024.

F.3 Tiltakspakke 3: Informasjonsprogram og markedsaktiviteter

Programmet for å utvikle TID-konseptet (trafikaninformasjon og designprogram) ble avsluttet i 2022, i 2023 er det kun brukt et mindre beløp til å dekke løpende kostnader knyttet til sanntid og tilhørende skjermer. Det er brukt 15 mill. kr til prispakke barn og ungdom. Midlene skal dekke bortfall av billettinntekter som følge av justerte aldersgrenser for barn og unge i Akershusområdet. Det er totalt blitt benyttet 15,7 mill. kr i 2023. Det overføres 0 mill. kr til 2024.

F.4 Tiltakspakke 4: Bærekraftige løsninger og nye mobilitetsløsninger

Planleggingen av neste fase av selvkjørende kjøretøy, Groruddalspiloten, er godt i gang. De første kjøretøyene ble levert høsten 2023 og ambisjonen er å åpne tjenesten for kunder i september 2024. overgangen til utslippsfri kollektivtransport medfører økte kostnader. Det er i 2023 brukt 15,4 mill. kr til investeringer i energiinfrastruktur på bussanlegg og endeplasser og ved brygger. Det er totalt blitt benyttet 21 mill. kr i 2023. Det overføres 23,6 mill. kr til 2024.

F.5 Tiltakspakke 5: Sykkel

Bymiljøetaten i Oslo har i 2023 brukt 97,6 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 2023 har midlene i hovedsak blitt benyttet til følgende prosjekter/tiltak: Grefsenveien, Tvetenveien, Hoffsveien, Ullevålsveien- Thor Olsens gate til Colletts gate, Bernt Ankers gate, Cecilie Thoresens vei, Tråkka og Dalsveien, strakstiltak på sykkelveinettet og strakstiltak Grenseveien – fra Hovinveien til Hasleveien.

Det er i 2023 brukt 20,5 mill. kr til øremerkede tiltak som skal bidra til å gjøre sykling til et mer attraktivt transportmiddel for flere personer i Akershus. Tiltakene gjennomføres av Lillestrøm, Nordre Follo og Bærum kommuner og av fylkeskommunen. Gjennomførte tiltak omfatter reasfaltering og rødmerking av sykkelfelt, merking, skilting og prosjekt sykkel dag i skolene.

Det er totalt blitt benyttet 118,2 mill. kr i 2023. Det overføres 5,7 mill. kr til 2024.

F.6 Tiltakspakke 6: Utredning og planlegging

Statens vegvesen har benyttet 3,1 mill. kroner til å utarbeide et kunnskapsgrunnlag som skal benyttes til reforhandling av Oslopakke 3

Det er i 2023 benyttet 0,8 mill. kr. til i hovedsak planlegging og regulering for mindre gang- og sykkeltiltak i regi av Bærum, Nordre Follo og Lillestrøm kommuner.

Byvekstsekretariatet har benyttet 3,963 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 registrert et forbruk på om lag 12,3 mill.kr i 2023, dette inkluderer 4,0 mill.kr fra 2022 som ikke ble registrert i Ruters regnskap før i 2023 (men som ble omtalt i årsrapport 2022). Det overføres 25,4 mill.kr til 2024.

G. Jernbanetiltak

G.1 Planlegging og investeringsprosjekter

I 2023 ble det investert for 2,051 mrd. kr i Oslo og Akershus. Follobanen var i 2023 fortsatt det dominerende prosjektet med et forbruk på om lag 1,2 mrd. kr. Dobbelspor prosjektet Venjar – Eidsvoll – Langset ble tatt i bruk og offisielt åpnet i oktober 2023.

Midlene til Kongsvingerbanen gjelder tiltak for godstransport. Tiltakene på Nittedal ble ferdigstilt i 2022, men har i 2023 hatt noen etterarbeider.

Det ble benyttet om lag 183 mill. kr til planlegging.

Tabell 12 Forbruk i 2023 for Jernbanedirektoratet i Oslo og Akershus (mill. 2023-kroner).

Jernbanetiltak	Forbruk 2023
Retningsdrift Brynsbakken	33
Tiltak 21 og 22 Oslo S (ifm. Brynsbakken)	4
Østre linje ny avgreining	24
Hauerseter tømmerterminal	1
Grorud stasjon, ventespor	16
Vendespor Asker	9
Stasjonstiltak L1 og L2	53
Sandermosen kryssingsspor	12
Jessheim kryssingsspor	3
Tiltak Kongsvingerbanen	28
Sum planlegging	183
Follobaneprosjektet	1 209
Venjar-Langset	447
Alnabru godsterminal - strakstiltak (fase 1)	18
Banestrømforsyning Oslo-området	132
Nittedal stasjon	54
Monsrud kryssingsspor	6
Hensettingsplasser Ski syd	2
Sum bygging	1 868
Sum jernbanetiltak Oslo og Akershus	2 051

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 350 mill. 2023-kr til utvikling av knutepunkter og stasjoner i perioden 2019-2029.

I 2023 ble det bevilget 53,6 mill. 2023-kr til stasjons- og knutepunktstiltak.

Tabell 13 Stasjons- og knutepunktstiltak via Byvekstavtalen, mill. kr.

Stasjons- og knutepunktstiltak	Overført fra 2022	Bevilgede midler Byvekst 2023	Disponibelt 2023	Forbruk 2023	Overføres til 2024
Oppegård	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Haugenstua	6,0	3,1	9,1	0,0	9,1
Hauketo	0,0	5,2	5,2	0,0	5,2
Ås	4,5	45,3	49,8	0,8	49,0
Sum tiltak	10,5	53,6	64,1	0,8	63,3

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 ble 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 og 2023 til sammen bevilget 9,1 mill. kr til planlegging. Det er foreløpig ikke brukt noen midler. Dette skyldes endrede forutsetninger i prosjektporteføljen effektpakke 01 infrastruktur for nytt togmateriell (E01). Det jobbes nå med avklaringer for hvilken løsning som skal legges til grunn (avklart at plattformhøyden må endres). Videre produksjon på denne stasjonen er avhengig av fremdriften på E01, men gjennomføring av tiltak på Haugenstua vil etter planen være sommeren 2024.

G.2.3 Hauketo

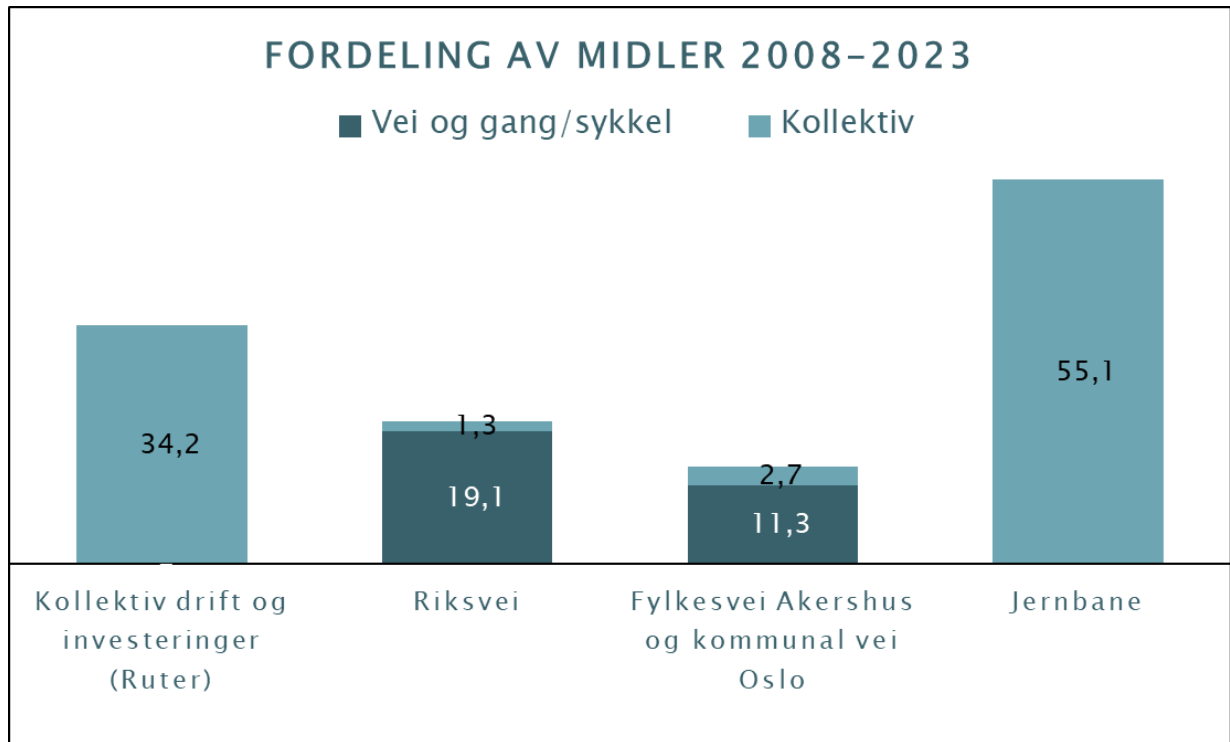
Det ble bevilget 5,2 mill. kr i 2023. Fremdriften er forskjøvet etter at tiltaket ble tatt ut av effektpakke 01. Dette skyldes at prosjektet hadde vokst mye i omfang og på grunn av behov for områdestabilisering. Det planlegges fortsatt med universell utforming av Hauketo i henhold til effektmålet i byvekstavtalen, men det er usikkert når prosjektet kan starte opp – siste innspill fra BaneNOR legger til grunn ibruktakelse i 2027.

G.2.4 Ås

Midlene skal brukes til å sikre god og universell utformet tilgang mellom plattformer. Det ble i 2023 bevilget 45,3 mill. kr, sammen med restmidler på 4,5 mill.kr fra 2022 utgjør de disponible midlene 49,8 mill.kr. Det er kun brukt 0,8 mill. kr i 2023. Mindreforbruket skyldes blant annet forsinkelser i ansettelse av prosjektleder og usikkerhet til hvordan man løser avviklingen av to lokalbusser som i dag terminerer og regulerer på stasjonsområdet. Det styres mot byggestart i slutten av 2024, med noe aktivitet i 2025, men dette må avklares gjennom kartleggingsstudien.

H. Bruk av midler 2008-2023

Siden oppstarten i 2008 og til og med 2023, har det i sum vært brukt om lag 123,8 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 2008–2023 (sum bompenger, statlige og lokale midler, inkl. midler fra Ruters økonomi) i mrd. kr (løpende kroneverdi), inklusiv jernbane.

I perioden er om lag 34,2 mrd. kr brukt på investeringer og driftstiltak for kollektivtrafikken hos Ruter og Sporveien. Dette inkluderer blant annet Kolsåsbanen, Lørenbanen, Forneubanen, 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 20,4 mrd. kr i riksveinettet i Oslo og Akershus. Viktige store prosjekter har vært ferdigstilling av E6 Vinterbro – Assurtjern og E16 Wøyen – Bjørnum, Ring 3 forbi Økern, E18 Sydhavna, E18 Bjørvikaprojektet og E16 Sandvika - Wøyen. Parallelt har det vært investert i mange små og mellomstore tiltak innenfor programområder inkl. planlegging og kollektiv- gang- og sykkeltiltak under Byvekstavtalen. Av de 20,4 mrd. kr har ca. 1,3 mrd. kr gått til kollektivtiltak på riksvei som bussfelt, holdeplassoppgraderinger og knutepunktutvikling i denne perioden.

14,0 mrd. kr er investert i lokale tiltak i Oslo og Akershus i denne perioden, hvorav 2,7 mrd. kr er brukt til kollektivtiltak og 11,3 mrd. kr er brukt til vei-, gang- og sykkeltiltak.

I tillegg har staten investert 55,1 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.