

**Byvekstavtale**  
**mellom**  
**Oslo kommune, Viken fylkeskommune,**  
**Bærum kommune, Lillestrøm kommune, Nordre Follo kommune**  
**og**  
**Staten**  
**v/Samferdselsdepartementet og**  
**Kommunal- og moderniseringsdepartementet**

**1. Bakgrunn og formål**

Det er framforhandlet en byvekstavtale mellom staten, Oslo kommune, daværende Akershus fylkeskommune og kommunene Bærum, daværende Skedsmo og daværende Oppegård, jf vedlegg datert 26.06.2019. Den framforhandlede byvekstavtalen legger til grunn et nullvekstmål om at veksten i persontransporten skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Byvekstavtalen er et virkemiddel for å nå dette målet. Byvekstavtalen skal også bidra til mer effektiv arealbruk og mer attraktive by- og tettstedssentre.

Staten v/Samferdselsdepartementet og Kommunal- og moderniseringsdepartementet, Oslo kommune, Viken fylkeskommune, Bærum kommune, Lillestrøm kommune og Nordre Follo kommune inngår med dette byvekstavtale for Osloområdet for perioden 2019-2029 i tråd med vedlagte dokument.

**2. Lokalpolitisk behandling**

Det ble gitt tilslutning til den framforhandlede byvekstavtalen ved vedtak i Oslo bystyre 13.11.2019, Viken fylkesting 13.12.2019, Bærum kommunestyre 27.11.2019, daværende Skedsmo kommunestyre (nåværende Lillestrøm kommune) 21.11.2019 og daværende Oppegård kommunestyre (nåværende Nordre Follo kommune) 23.09.2019.

**3. Samferdselsdepartementets og Kommunal- og moderniseringsdepartementets behandling**

Etter drøftinger i regjeringen slutter Samferdselsdepartementet og Kommunal- og moderniseringsdepartementet seg til den framforhandlede byvekstavtalen.

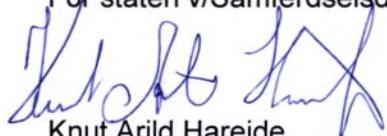
**4. Fornebubanen**

Innenfor 50/50-ordningen vil staten bidra med 8,1 mrd. 2020-kr i statlige midler til Fornebubanen.

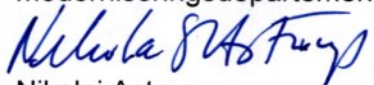
**5. Vedlegg**

Byvekstavtale for 2019-2029 mellom staten, Oslo kommune, daværende Akershus fylkeskommune og kommunene Bærum, daværende Skedsmo og daværende Oppegård.

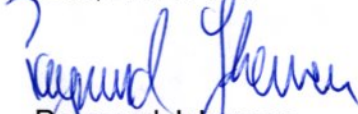
Oslo, 27.11.2020  
For staten v/Samferdselsdepartementet

  
Knut Arild Hareide  
Samferdselsminister

Oslo, 27.11.2020  
For staten v/Kommunal- og  
moderniseringsdepartementet

  
Nikolai Astrup  
Kommunal- og moderniseringsminister

Oslo, 27.11.2020

  
Raymond Johansen  
Oslo kommune

Oslo, 27.11.2020

  
Tonje Brenna  
Viken fylkeskommune

Oslo, 27.11.2020

  
Lisbeth Hammer Krog  
Bærum kommune

Oslo, 27.11.2020

  
Jørgen Vik  
Lillestrøm kommune

Oslo, 27.11.2020

  
Hanne Opdan  
Nordre Follo kommune



# Byvekstavtale mellom Oslo kommune, Bærum kommune, Skedsmo kommune, Oppegård kommune, Akershus fylkeskommune og Staten 2019 – 2029

Samferdselsdepartementet, Oslo kommune og Akershus fylkeskommune inngikk 13. juni 2017 en bymiljøavtale som skal legge til rette for at veksten i persontransporten i Oslo og Akershus skal tas med kollektivtrafikk, sykkel og gange. Avtalen var basert på Nasjonal transportplan (NTP) 2014-2023 og revidert avtale for Oslopakke 3 og beskriver oppgavedeling og ansvar for finansiering av tiltak mellom aktørene.

Arealdelen av bymiljøavtalen ble nærmere konkretisert i en byutviklingsavtale som ble inngått mellom Kommunal- og moderniseringsdepartementet, Oslo kommune og Akershus fylkeskommune 29. september 2017. Her ble Regional Plan for areal og transport i Oslo og Akershus (RP-ATP), vedtatt 2015, lagt til grunn.

Bymiljøavtalen og byutviklingsavtalen er nå reforhandlet til en felles byvekstavtale, basert på NTP 2018-2029, revidert avtale Oslopakke 3 for 2017-2036 og RP-ATP. Denne byvekstavtalen er inngått mellom Staten ved Samferdselsdepartementet og Kommunal- og moderniseringsdepartementet, Oslo kommune, Bærum kommune, Skedsmo kommune, Oppegård kommune og Akershus fylkeskommune, for perioden 2019-2029. Avtalen er et samarbeid mellom staten, fylkeskommunen og kommunene, der alle partene bidrar innenfor sine ansvarsområder. Avtalen er geografisk avgrenset til Oslo kommune og Akershus fylke.

## 1. Mål

### Overordnet mål

Det overordnede målet for byvekstavtalen er nullvekstmålet, det vil si å sikre at veksten i persontransport tas med kollektivtransport, sykling og gange. Løsningene som velges må bidra til å sikre bedre framkommelighet totalt sett, spesielt ved å tilrettelegge for attraktive alternativer til privatbil.

Befolkningsveksten i Oslo og Akershus utgjør rundt halvdelen av befolkningsveksten nasjonalt. I absolutte tall forventes en årlig befolkningsvekst på rundt 20 000 ekstra innbyggere i hovedstadsområdet. Basert på dagens reiseaktivitet på vel 3 reiser per innbygger pr. dag, gir det en årlig vekst på 20-25 mill. personreiser. Nivået på årlig antall personreiser vil dermed øke med 250-300 mill. i løpet av 12 år (tilsvarende perioden for Nasjonal transportplan). Nullvekstmålet for persontransport, innebærer at hele denne

veksten i personreiser må tas ved vekst i kollektivtransport, sykkel og gange. Kapasiteten i kollektivsystemet og sykkelveinettet i Oslo og Akershus må utvides i tråd med dette.

### **Nasjonale og lokale mål om reduserte klimagassutslipp**

Reduksjon av persontransport med bil er et viktig virkemiddel for å nå Norges klimamål om at klimagassutslippene innen 2030 er redusert med minst 40 prosent fra referanseåret 1990, og redusert med 85-90 prosent innen 2050. Oslo kommune har vedtatt et overordnet mål om 95 prosent reduksjon i de totale klimagassutslippene i 2030. Oslo kommune har som mål å redusere biltrafikken med 20 prosent innen 2019 og en tredel innen 2030, sammenlignet med 2015. Akershus fylkeskommune har i Regional plan for klima og energi vedtatt at klimagassutslippene fra transportsektoren skal være redusert med minst 50 prosent innen 2030, sammenlignet med 1991-nivå. Det er politisk vedtatt at fylkeskommunens klimamål skal forsterkes i tråd med Parisavtalen.

Omegnskommunene Bærum, Skedsmo og Oppegård har fulgt opp med tilsvarende mål for reduksjon i klimagassutslipp lokalt. I Oslo og Akershus står transportsektoren for ca. 60 prosent av klimagassutslippene. Å redusere biltrafikken vil være et viktig bidrag til å nå målene.

Byvekstavtalen skal bidra til å oppnå reduksjon i klimagassutslippene i tråd med disse målene. For å nå klimamålene må innføring av nullutslippskjøretøy forsterkes. Partene i avtalen skal samarbeide om utvikling av statlige og lokale virkemidler som fremmer rask overgang til fossilfrie og utslippsfrie kjøretøy. Lokale myndigheter kan ikke forutsette økte statlige bevilgninger med den begrunnelse at en ønsker å nå et mer ambisiøst mål enn nullvekst i persontransport med bil.

### **Andre mål**

Det er en ambisjon at tiltakene i byvekstavtalen for å nå nullvekstmålet skal føre til færre hardt skadde og drepte i trafikken, i tråd med Nullvisjonen.

Regjeringen har som mål at sykkelandelen i byområdene skal være 20 prosent. Oslo har som mål at andelen hverdagsreiser med sykkel skal være 16 prosent innen 2020 og 25 prosent i 2025. Akershus fylkeskommune har mål om 8 prosent sykkelandel innen 2023, og i byer og tettsteder skal sykkelandelen være minst 10 – 20 prosent.

## **2. Arealplanlegging**

Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus (RP-ATP), vedtatt i Akershus fylkeskommune og Oslo kommune desember 2015, legger godt til rette for å nå målet om at veksten i persontransporten skal tas med kollektivtrafikk, sykling og gange. Byvekstavtalen skal legge til rette for samarbeid om en effektiv og forutsigbar oppfølging av mål, strategier, retningslinjer og handlingsprogram i RP-ATP.

RP-ATP legger til grunn et arealeffektivt utbyggingsmønster basert på prinsippet om flerkjernet utvikling med et transportsystem som skal være effektivt, miljøvennlig, med

tilgjengelighet for alle og med lavest mulig behov for biltransport. RP-ATP fastlegger videre en regional struktur med prioriterte byer og steder som skal ta hoveddelen av veksten i boliger og arbeidsplasser. Utviklingen av de prioriterte stedene skal fokusere på kvalitet og attraktive bysentre og knutepunkt. Avtalepartene forplikter seg til å samarbeide om å realisere dette.

### **RP-ATP som premiss for byvekstavtalen**

En tett oppfølging av planen er en forutsetning for å nå nullvekstmålet. Avtalepartene forplikter seg, gjennom denne byvekstavtalen, til å bidra aktivt til at innholdet i planen blir realisert. Ved utarbeidelse av fremtidige regionale planer for areal og transport vil nullvekstmålet legges til grunn. Konteksten vil imidlertid være endret på grunn av etableringen av Viken, og nye regionale planer vil derfor ikke nødvendigvis ha samme geografiske avgrensning som dagens.

### **Avtalepartenes felles forpliktelser**

Avtalepartene forplikter seg til å legge til rette for høy arealutnyttelse i områdene som er avsatt til prioriterte vekstområder i RP-ATP. I kommunene som utgjør bybåndet og på stasjonene langs Fornebu-banen, må det særlig legges til rette for en høy arealutnyttelse rundt kollektivknutepunktene og stasjoner på det banebaserte kollektivsystemet.

Oppgradering og utvikling av stasjoner på jernbanenettet, slik som omtalt i kapittelet om stasjonsnær sentrums- og knutepunktutvikling, må følges opp i reguleringsprosessen med høy arealutnyttelse rundt disse stasjonene, i tråd med regional plan for areal og transport. Utnyttelsen bør være som skissert i RP-ATP, retningslinje R 6 «Krav om arealutnyttelse».

Avtalepartene vil samarbeide om å utvikle et sammenhengende nett for gående og syklende, med god adkomst til kollektivsystemet. Partene vil videre samarbeide om planlegging for, og gjennomføring av, knutepunktutvikling i tråd med den regionale planen for areal og transport i Oslo og Akershus.

Akershus fylkeskommune, Oslo kommune og staten, skal sammen ta ansvar for at kollektivforbindelsene som er markert i den regionale areal- og transportstrukturen, styrkes i takt med befolkningsveksten i de prioriterte vekstområdene.

Ved behandling av innsigelsessaker benyttes Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging og RP-ATP som del av beslutningsgrunnlaget hos fylkeskommunen, de aktuelle statlige myndighetene og underliggende virksomheter og Fylkesmannen. Byvekstavtalen vil også være en del av det totale vurderingsgrunnlaget.

### **Statens forpliktelser**

Staten forplikter seg til oppfølging av Regional plan for areal og transport for Oslo og Akershus med tilhørende handlingsprogram.

Staten forplikter seg til oppfølging av følgende punkter:

- a) Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging legges til grunn for lokalisering av statlige virksomheter
- b) Statlige virksomheter lokaliseres og utvikles innenfor de samme kravene som stilles til øvrig utbygging i regional plan.
- c) Statlige virksomheter bidrar til byutvikling i henhold til regionale planmål, gjennom tilpasning av egne sektorkrav og tidlig deltakelse i lokale planprosesser

Berørte statlige myndigheter vil gjennom samordnet deltagelse bidra med faglige innspill i planprosessene ved rullering av kommunale planer, og bidra til tidlig og tydelig avklaring av nasjonale og vesentlige regionale interesser.

Det kan være aktuelt med statlig tilskudd til planlegging av lokale prosjekter i arbeidet med å følge opp byvekstavtalen gjennom aktuelle tilskuddsordninger. Dette kan for eksempel være tilskuddsordningen «Bolig-, areal- og transportplanlegging for en bærekraftig og attraktiv byutvikling» til Kommunal- og moderniseringsdepartementet.

### **Akershus fylkeskommunes og Oslo kommunes forpliktelser**

Akershus fylkeskommune og Oslo kommune skal, som planeiere, bidra til at alle byvekstavtalens parter samt øvrige kommuner i Akershus utarbeider og følger opp sine planer i tråd med nullvekstmålet og RP-ATP. Oppfølging av RP-ATP gjennom handlingsprogrammet, regionalt planforum og løpende veiledning er sentrale virkemidler i dette arbeidet.

Akershus fylkeskommune, Oslo kommune og forplikter seg til å arbeide for:

- a) et arealeffektivt utbyggingsmønster basert på prinsipper om flerkjernet utvikling og bevaring av overordnet grønnstruktur
- b) å konsentrere hoveddelen av den regionale bolig- og arbeidsplassveksten i prioriterte vekstområder
- c) å utvikle prioriterte vekstområder med bykvalitet
- d) at kommuneplanenes arealdeler revideres i tråd med mål og retningslinjer i RP-ATP og byvekstavtalen
- e) at kommuner med regionale byer, skal ta en høy andel av veksten

Akershus fylkeskommune og Oslo kommune har som planeiere et særlig ansvar for å følge opp nedenstående momenter i hele avtaleområdet:

For å få til en kanalisering av veksten i tråd med RP-ATP må kommunene legge til rette for en høy utnyttelse i prioriterte knutepunkter, slik det er anbefalt i retningslinje R6 «Krav til arealutnyttelse». Kvalitetskravene i R7 «Kvalitetskrav til arealutvikling» skal legges til grunn for arealutviklingen.

Kapasitet i det regionale kollektivtransporttilbudet og vedtatte planer for framtidig kollektivbetjening bør tillegges vekt når kommunene utarbeider dimensjoneringsgrunnlag for framtidig vekst. Utbygging av nye områder samordnes med porteføljestyringen i byvekstavtalen og Oslopakke 3.

For å nå målene i regional plan og nullvekstmålet må det vurderes om områder som ikke er i tråd med mål, strategier, og retningslinjer i den regionale planen tas ut av kommuneplanen (jf. retningslinje R5 «Vurderinger av områder i gjeldende kommuneplan»).

### **Bærum kommunes, Oppegård kommunes, Oslo kommunes og Skedsmo kommunes forpliktelser**

Skedsmo kommune, Oppegård kommune, Bærum kommune og Oslo kommune forplikter seg til å revidere kommuneplanenes arealdeler i tråd med RP-ATP. Kommunene skal også vurdere tidligere regulerte områder der utbygging ikke har blitt realisert opp mot retningslinjene i RP-ATP.

Bærum kommune og Oslo kommune forplikter seg til å arbeide for en høy arealutnyttelse langs Forneubanen. Bærum kommune skal legge til grunn utnyttelsen som er angitt i kommunedelplan 3 Fornebu § 35.1 om grad av utnyttelse i detaljreguleringen av Fornebu. Oslo kommune skal legge til grunn retningslinjene for områdeutnyttelse som angitt i Kommuneplan 2015 i regulering av utviklingsområdene rundt stasjonene. Ved de andre stasjonsnære områdene skal det planlegges for en områdeutnyttelse i tråd med R 6 «Krav til arealutnyttelse» i RR-ATP.

Skedsmo kommune forplikter seg til å legge til rette for en områdeutnyttelse i tråd med RP-ATP R6 «Krav til arealutnyttelse» i bybåndet og i Lillestrøm, med høyest tetthet nær Lillestrøm stasjon. Det må legges til rette for etablering av arbeidsplassintensive virksomheter tett på stasjonen.

Oppegård kommune forplikter seg til å legge til rette for en utvikling av områdene nærmest Kolbotn stasjon, og i utvalgte knutepunkter i bybåndet med en områdeutnyttelse i tråd med R6 «Krav til arealutnyttelse» i RP-ATP.

### **3. Forpliktende fellesskap om planlegging og utvikling av knutepunktområder**

Avtalepartene vil legge til rette for en samordnet planlegging av areal og transport for å sikre et miljøvennlig transportsystem, god stedsutvikling og en effektiv arealbruk.

Den regionale planen for areal og transport i Oslo og Akershus legger rammer for kompakt byutvikling rundt kollektivknutepunkter og stasjoner langs banenettet. Partene er forpliktet til å følge opp disse prinsippene i sin planlegging.

Det er utfordrende å få til en forpliktende planlegging som er samordnet i tid mellom forvaltningsnivåene, og som samtidig gir en god stedsutvikling. Dette gjelder særlig gjennomføring på områdenivå. Partene skal finne en hensiktsmessig samarbeidsform på områdenivå for å sikre en smidig og effektiv planlegging av areal og transport i sentrumsområder, ved knutepunkter og øvrige stasjonsområder.

Infrastruktureiere og kommunene forplikter seg til å bidra til å sikre størst mulig grad av samtidig planlegging av både areal og infrastruktur.

Følgende prinsipper legges til grunn for hvordan det skal inngås forpliktende samarbeid mellom kommuner, fylkeskommune og berørte statlige virksomheter om planlegging på områdenivå:

- Tidlig dialog, koordinering og samhandling mellom partenes planarbeid
- Effektivisering av planprosesser ved å legge RP-ATP til grunn for å forebygge innsigelser
- Åpenhet, gjensidighet og involvering i planprosesser og mellom partene
- En avtalebaseret tilnærming både i planlegging og gjennomføring.

Partene skal finne felles løsninger gjennom planarbeid om både organisatoriske, fysiske, tekniske og finansielle spørsmål.

Plantype etter plan- og bygningsloven og ansvarsdeling mellom stat, fylkeskommune og kommune avklares i starten av samhandlingsprosessen.

Ressursbruk til planlegging er en god investering for samfunnet og for samhandlingspartene. Stat, fylkeskommune og kommune forplikter seg til å bidra med ressurser til planlegging og utvikling av kollektivbaserte byutviklingsområder. Nødvendige planleggingsmidler avklares innledningsvis i samarbeidet.

Berørte parter skal i felleskap identifisere knutepunkter for slik felles planlegging, som en direkte oppfølging av RP-ATP og kommuneplaner vedtatt i tråd med denne.

#### **4. Jernbane, stasjoner og knutepunkter**

Jernbaneinvesteringer inngår også i avtalen og fullfinansieres av staten. Jernbanetilbudet i Oslo og Akershus er en sentral del av kollektivtrafikken i området, og en videreutvikling av tilbudet er viktig for å nå målet om nullvekst i persontransport med bil.

Avtalepartene forplikter seg til å utvikle et helhetlig, attraktivt kollektivsystem med vekt på knutepunkts-, by- og tettstedsutvikling i tråd med RP-ATP. Stasjonsbyene og knutepunktene i Oslo og Akershus må utvikles med hensyn til både fortetting, attraktive byområder og funksjonelle terminaler og stasjoner.

I jernbanesektorens handlingsprogram 2018-2029 er det lagt inn nødvendige tiltak for å kunne innføre ny rutemodell på Østlandet i planperioden. Togtilbudet som berører Oslo og Akershus i ny rutemodell omfatter:

- Fem avganger i timen i grunnrute Oslo - Ski med Follobanen. Ca. 10 min redusert reisetid direkte Oslo-Ski.
- Fire fullstoppende lokaltog i timen Oslo - Ski på Østfoldbanen når Follobanen åpner, mot to tog i timen i dag.
- Lokaltog hvert 10. min imellom Ski, Asker og Lillestrøm, mot hvert 30. eller 15. minutt i dag.
- To tog pr time i grunnrute til Hamar, Tønsberg og Moss/ Sarpsborg på IC-strekningene



- Regiontogene fra Moss forlenges til Hønefoss etter at Ringeriksbanen står ferdig.
- Tog hver time mellom Oslo og Jaren/Hakadal på Gjøvikbanen i jevn frekvens
- I tillegg flere rushtidstog på en rekke baner. På L21 og L2 flere rushtidstog fra 2019.
- Nye lokaltog har og vil erstatte gamle 69-sett, med økt setekapasitet gjennom lengre togsett.

Viktige infrastrukturtiltak i handlingsprogrammet i Oslo og Akershus i planperioden for å oppnå disse forbedringene er:

- Nytt dobbeltspor Oslo – Ski (Follobanen)
- Økt hensettingskapasitet, vendekapasitet i Asker, 6 spor til plattform i Sandvika, retningsdrift i Brynsbakken, planskilt avgreining Østre linje sør for Ski, ventespor Grorud og kapasitets- og robustiserende tiltak Lillestrøm, tiltak på Gjøvik- og Kongsvingerbanen.
- Ny Ringeriksbane mellom Sandvika og Hønefoss
- Plattform- og tilgjengelighetstiltak på en rekke stasjoner på de fleste banestrekninger, jf. omtale nedenfor.

Jernbaneinfrastrukturens standard har stor betydning for punktligheten i togtrafikken. I NTP 2018-2029 er det lagt til grunn at vedlikeholdsinnsetningen på jernbane minimum skal opprettholde oppetid og regularitet på samme nivå som i dag og tilstanden på infrastrukturen skal ikke være dårligere ved utgangen av planperioden enn den er i dag.

### **Stasjonsnær sentrums- og knutepunktsutvikling**

Mange stasjoner har fortsatt dårlige adkomst- og plattformforhold, og det er behov for modernisering og oppgradering på flere av de mest trafikkerte stasjonene. I jernbanesektorens handlingsprogram 2018-2029 er det lagt opp til utvikling og oppgradering av en rekke stasjoner innenfor avtaleområdet. Dette gjelder mange av lokaltogstasjonene langs linje L1 og L2, hvor forlengelse og oppgradering av plattformer for lengre togsett skal gjennomføres. I tillegg er det lagt opp til modernisering og oppgradering av stasjoner i viktige kollektivknutepunkter og utpekte regionale byer i Oslo og Akershus som Ski, Sandvika, Lysaker, Lillestrøm, Oslo S, Nationalteatret og stasjoner i prioriterte lokale byer/tettsteder som Kolbotn, Sørumsand, Nittedal.

I tillegg til midler i jernbanesektorens handlingsprogram er det avsatt 318 mill. 2019-kr til stasjons- og knutepunktstiltak som del av byvekstavtalen. Partene vil starte en prosess for i fellesskap å utpeke aktuelle stasjoner eller knutepunkter, jf. kapittel 3 om prosjektsamhandling. Avtalepartene er enige om å prioritere ny jernbanebro ved Oppegård stasjon, som er nødvendig for å utløse fortetting. Også andre stasjoner eller knutepunkter i Oslo og/eller Akershus er aktuelle. Det vises til vedlegg 1 vedrørende kriterier for prioritering og aktuelle stasjoner og knutepunkter for tiltak.

Berørte parter forplikter seg til en god samordning mellom jernbaneprosjektene og øvrige planlagte prosjekter med felles grensesnitt, gjensidige avhengigheter og/eller som krever koordinert finansiering. Det vises i denne sammenheng til omtalen av prinsipper for prosjektsamhandling i knutepunktområder i avtalens kapittel 3.

## Rute- og billettsamarbeid

I Oslo og Akershus er det etablert et godt fungerende rute-, takst- og billettsamarbeid. Kollektivselskapet Ruter AS sine takster og billetter gjelder på lokal- og regiontog gjennom en takstavtale der Ruter kompenserer Vy slik at Ruters priser gjelder. Det er startet dialog mellom Jernbanedirektoratet og regionale myndigheter for å se på mulighetene for videreutvikling av dette billettsamarbeidet, i forbindelse med etableringen av Viken fra 1.1.2020.

Togtilbudet er samordnet med det lokale kollektivtilbudet for øvrig gjennom årlig dialog mellom Jernbanedirektoratet/Vy, Akershus fylkeskommune, Oslo kommune og Ruter. Det er behov for å styrke samordningen av rutetilbudet gjennom et mer formalisert/avtalebasert samarbeid mellom partene, som omfatter planlegging av ruteendringer og utforming av krav til rutetilbudet. Dette innebærer tett samarbeid mellom Jernbanedirektoratet og regionale myndigheter i forkant av videre konkurranseutsetting av togtilbudet, slik at grunnlaget for de neste trafikkpakkene ivaretar regionale mål og kundenes behov for et godt kollektivtilbud.

## 5. Øvrige tiltak og virkemidler

Dersom det er behov for restriktive eller stimulerende tiltak for å sikre måloppnåelse både når det gjelder nullvekst i personbiltransporten og partenes klimamål er partene forpliktet til å ta nødvendige initiativ. Hvilke nye tiltak som skal benyttes, avgjøres gjennom drøftinger mellom avtalepartene. Eksempler på tiltak er parkering, framkommelighet for buss, arealbruk, bedre kollektivtransporttilbud og brukerfinansiering.

En sentral faktor for å nå klimamålene er omlegging til utslippsfri transport. Avtalepartene har ansvaret for ulike virkemidler, og vil samarbeide om konkrete tiltak og satsinger, herunder etablering av lade- og fyllestasjoner for at omleggingen til utslippsfri transport skal skje så raskt som mulig.

### Parkering

Tilgang og pris på parkeringsplasser er med på å bestemme mengden av biltrafikk. Restriktive tiltak er helt nødvendig, dersom biltrafikken i byområdene skal reduseres. Begrensninger i antall parkeringsplasser er det mest effektive virkemiddelet for å få folk til å velge andre transportformer enn privatbil. Kommunene må utarbeide en parkeringspolitikk i tråd med føringene i RP-ATP og innarbeide maksimale parkeringsnormer for kontorer, handel og sentrumsområder i sine kommuneplaner. Akershus fylkeskommune forplikter seg til å følge opp dette i sin tilbakemelding på planer etter plan- og bygningsloven.

### Innfartsparkering

Innfartsparkering kan gjøre kollektivtransporten enklere og mer tilgjengelig i områder med dårlig flatedekning, men den bør lokaliseres slik at den lengste delen av reisen foretas med kollektivtransport i stedet for bil. Tilsvarende vil tilrettelegging for sykkelparkering og effektive gang- og sykkelruter til stasjonene/knutepunktene bidra til å bedre

tilgjengeligheten til disse fra områdene rundt. Det bør ikke etableres innfartsparkering som stimulerer til bilkjøring parallelt med høystandard kollektivtilbud.

Partene skal i fellesskap komme fram til hvilke stasjoner som skal prioriteres for midler til innfartsparkering, til sykkelparkering og utvikling av effektive gang- og sykkelruter til stasjonene/knutepunktene. Akershus og Oslo sin innfartsparkeringsstrategi og jernbanesektorens parkeringsstrategi skal legges til grunn.

### **Kollektivtrafikktilbudet**

Det samlede kollektivtrafikktilbudet er viktig for å nå nullvekstmålet og Oslo kommunes mål om bilreduksjon. For at kollektivtrafikken skal oppleves som et effektivt og attraktivt alternativ til bilen, må tilbudet blant annet ha en tilfredsstillende frekvens, reisetid og komfort. Tilbudet må utvikles slik at det når flest mulig, samtidig som det tilbys en reisetid som er konkurransedyktig med bilen.

Det legges til grunn at driften av kollektivtrafikken utføres mest mulig kostnadseffektivt slik at innbyggerne får et best mulig kollektivtilbud ut av midlene som brukes.

Belønningsmidler skal ikke komme til erstatning for ordinære tilskudd til kollektivtilbud.

Det er en ambisjon å benytte felles nordiske krav til bussmateriell, og tilrettelegge for overgang til utslippsfri kollektivtrafikk innen 2028.

## **6. Nye teknologiske løsninger**

I Nasjonal transportplan 2018-2029 inviteres det til nytenking, diskusjon og utprøving av ny teknologi. Nye digitale løsninger med tilhørende digital infrastruktur vil bli stadig viktigere i årene fremover for å klare å nå både nullvekstmål og klimamålsettinger. Området har en utviklings- og endringshastighet som er betydelig høyere enn for fysisk infrastruktur.

Nye teknologiske løsninger må ha mål om å løse transportutfordringer. De kan deles på to hovedområder:

- a) Forbedret og mer effektiv utnyttelse av eksisterende infrastruktur og kjøretøy.
- b) Ny og evt. hittil ukjent infrastruktur og kjøretøy.

Det er sannsynlig at det største potensialet for oppnåelse av byvekstavtalens mål ligger i den første kategorien, mens utvikling og eventuell innføring av ny infrastruktur og nye typer kjøretøy må veies og styres i forhold til måloppnåelse. Samarbeid mellom avtalepartene om innovasjon og utvikling vil være en styrke.

Aktuelle temaer å se nærmere på inkluderer:

- Nytt signal – og styringssystem for t-bane i Oslo, (CBTC, «Communication Based Train Control» eller kommunikasjonsbasert togstyring) øker kapasiteten i eksisterende sentrumstunnel for t-banen

- Autonome kjøretøy – flåter av selvkjørende, delte kjøretøy kan bidra til reduksjon av antall kjørte kilometer på vei. Delingen må da skje som samkjøring, slik at den erstatter bruk av privatbil. Slik bruk av denne teknologien vil også bidra til å frigjøre parkeringsareal på gateplan.
- «Mobility-as-a-Service» (MaaS) – fullverdige MaaS-tjenester vil være alternativer til å eie egen bil, og bidra til reduksjon i antall kjørte kilometer på vei. Endringer i hvordan man reiser (økt bruk av kollektivtrafikk, sykkel, samkjøring, osv.) bidrar til mindre bruk av personbil med bare en person i.

Dette er områder som byregioner kan ha stor nytte av, og som bygger naturlig videre på, andre tiltak som styrker og tilrettelegger for både gange, sykkel og kollektivtrafikk.

## 7. Prosjekter og tiltak

Prosjekter og tiltak i byvekstavtalen og i Oslopakke 3 prioriteres gjennom porteføljestyring. Dette innebærer at tiltakene prioriteres på grunnlag av en helhetlig vurdering basert på bidrag til måloppfyllelse, disponible midler, samfunnsøkonomisk lønnsomhet, planstatus og kapasitet på planlegging og gjennomføring.

Prosjekter og tiltak som fremmer byutvikling i sentrumsområder bør prioriteres. I tillegg til prosjekter knyttet til gange, sykling og kollektivtrafikk, kan dette også inkludere tiltak på riksvei som er nødvendig for å utløse ny byutvikling.

Rammeverket for byvekstavtalene gjør det mulig å ta med statlig delfinansiering av store fylkeskommunale kollektivinfrastrukturprosjekter. Denne avtalen bygger på NTP 2018-2029 og omfatter to slike prosjekter; Fornebu-banen og ny T-banetunnel gjennom Oslo sentrum.

Prosjekter og tiltak i byvekstavtalen skal ha en nøktern standard, skal fylle sin hovedfunksjon og bygge opp under målsettingen i byvekstavtalen. Det forutsettes sterk kostnadskontroll. Kostnadsøkninger må håndteres innenfor prosjektporteføljen.

Alternative finansieringskilder som grunneierbidrag og andre private bidrag må vurderes, og skal bidra til finansieringen der det er relevant. De lokale partene ønsker at Staten reviderer lovverket slik at grunneierbidrag kan knyttes til prosjekter også etter at investeringsbeslutning er fattet.

Prosjekter og tiltak innenfor byvekstavtalen forutsettes finansiert med statlige midler, fylkeskommunale/kommunale midler, brukerfinansiering og privat finansiering.

Tiltakene tar utgangspunkt i de økonomiske rammene i NTP 2018-2029 og de årlige budsjettene for partene.

I statsbudsjettet bevilges følgende midler til byvekstavtaler:

- statlige tilskudd til viktige fylkeskommunale kollektivprosjekter
- midler til utvikling av stasjoner og knutepunkter langs jernbanen
- belønningsmidler
- midler til kollektiv-, gang og sykkeltiltak langs riksveg

Statens endelige bidrag fastsettes av Stortinget i de ordinære budsjettprosessene.

Oslopakke 3 er en del av byvekstavtalen. Revidert avtale for Oslopakke 3 fra 5. juni 2016 og tilleggssavtale av 13. juni 2017 er vedtatt av Oslo kommune og Akershus fylkeskommune i hhv. 2016 og 2017.

Midler fra Akershus fylkeskommune og Oslo kommune samt brukerfinansiering tar utgangspunkt i Oslopakke 3. I tillegg finansierer Oslo kommune og Akershus fylkeskommune andre investeringer, og drift av regional og lokal kollektivtransport. Kommunenes og fylkeskommunens bidrag fastsettes i deres ordinære budsjettprosesser.

Under følger en oversikt over hvilke midler avtalen bygger på. Alle beløp i avtalen skal indeksjusteres. Hvilke indekser som skal brukes fremgår av vedlegg 2.

- Midler til strekningsvise prosjekter på riksveg og jernbane innenfor avtaleområdet
- Gang-, sykkel og kollektivtrafikktiltak på riksveg
  - 4,763 mrd. 2019-kr i avtaleperioden til fremkommelighetstiltak for kollektivtrafikk, sykling og gange som bidrar til å oppfylle målet i byvekstavtalen. Det tas forbehold om endring av beløp i forbindelse med fastsettelse av det statlige bidraget til Fornebubanen, jf. nest siste avsnitt i omtalen av Fornebubanen.
  - Disse midlene kan kun brukes langs riksveg, eller på strekninger med en riksvegfunksjon for sykkeltrafikken.
  - Knutepunkter som i utgangspunktet er tenkt etablert med direkte atkomst fra riksveg, men som av areal- eller trafikktekniske årsaker lokaliseres med atkomst fra en annen veg i umiddelbar nærhet til riksvegen, skal også oppfattes som et knutepunkt langs riksveg som staten har ansvar for.
  - Partene i byvekstavtalen vil arbeide videre med en liste av aktuelle tiltak. Valget og prioriteringen av disse vil skje gjennom den ordinære porteføljestyringen.
- Statlig tilskudd til store fylkeskommunale kollektivinfrastrukturprosjekter
  - Fornebubanen: Se kapittel 8.
  - T-banetunnel gjennom Oslo sentrum: Se kapittel 9.
- Belønningsmidler
  - Belønningsmidler utgjør 3,502 mrd. 2019-kr i perioden 2019-2029. Det tas forbehold om endring av beløp i forbindelse med fastsettelse av det statlige bidraget til Fornebubanen, jf. nest siste avsnitt i omtalen av Fornebubanen.
  - Belønningsmidlene skal anvendes i tråd med det overordnede målet i byvekstavtalen. Belønningsmidlene kan benyttes til drift av kollektivtransport.
- Midler til utvikling av knutepunkter og stasjoner
  - 318 mill. 2019-kr.

Det tas forbehold om regelverk for statlig budsjettering, jf. ettårig budsjettering.

## Annen finansiering

- Bompenger: Oslopakke 3 er en del av byvekstavtalen. Ny revidert Oslopakke 3-avtale for perioden 2017–2036 ble inngått i 2016 mellom Akershus fylkeskommune og Oslo kommune. Avtalen ble supplert med en tilleggsavtale i 2017. Bompenginntektene benyttes både til investeringsprosjekter og til drift av kollektivtilbudet i Oslo og Akershus I den lokalt vedtatte avtalen foreslås det å innføre det nye takstsystemet med tids- og miljødifferensierte takster i tre ulike trinn.
  - trinn 1 innebærer å innføre tids- og miljødifferensierte bompengetakster for lette og tunge kjøretøy i eksisterende bomsnitt i Oslo. Endringen ble innført fra 1. oktober 2017, jf. Prop. 86 S (2016–2017) Oslopakke 3 – revidert avtale for perioden 2017–2036 og forslag til nytt takstsystem med tids- og miljødifferensierte bompengetakster og Innst. 464 S (2016–2017).
  - trinn 2 forutsetter supplerende bompengesnitt på Oslos bygrense for trafikk fra Romerike og Follo (bygrensesnittet) samt nye bomsnitt i Oslo (indre ring). Det innføres avgift også for elbiler. Trinn 2 ble innført 1. juni 2019. Stortinget har vedtatt trinn 2 ved behandlingen av Prop. 69 S (2017–2018) Oslopakke 3 trinn 2, jf. Innst. 295 S (2017–2018).
  - trinn 3 innebærer at takstene økes ytterligere for lette elbiler. Målet er å innføre trinn 3 fra 1. mars 2020.
  - Beregnede inntekter fra bompengesystemet i Oslo framgår av handlingsprogram for Oslopakke 3. I 2019 er de disponible inntektene etter fradrag for drift og nedbetaling av gjeld beregnet til om lag 3,6 mrd. kr.
- Fylkeskommunale og kommunale midler
  - Fylkeskommunale og kommunale midler til investeringer framgår bl. a. av handlingsprogrammet for Oslopakke 3. I budsjettet for 2019 ble det satt av om lag 1050 mill. kr i lokale midler.
  - Akershus fylkeskommune og Oslo kommune gir tilskudd til drift av kollektivtransport. I 2019 var dette om lag 3 mrd. kr.
- Grunneierbidrag
  - Grunneierbidrag er en del av finansieringen av 50/50-prosjekter.
- Billettinntekter fra kollektivtransport
  - Økte billettinntekter/tilskudd fra Ruters økonomi med 150 mill. 2016-kr per år som del av finansieringen av 50/50-prosjektene.

## 8. Forneubanen

Staten vil dekke inntil halvparten av investeringskostnadene til Forneubanen gjennom ordningen med statlig tilskudd til store fylkeskommunale infrastrukturprosjekt for kollektivtransport, i tråd med brev fra Samferdselsdepartementet til Statens vegvesen datert 2.juni 2014 og 4. juli 2014 og bymiljøavtale inngått 13. juni 2017. Tilskuddet skal dekke halvparten av kostnadene ved selve kollektivtransporttraseen inkludert tilhørende stasjoner, hensetningsanlegg på Fornebu og signalanlegg på strekningen Fornebu - Majorstuen.

KS2 av styringsdokumentet for Forneubanen er gjennomført, og styringsrammen, P50, er satt til 16,2 mrd. 2018-kroner. Fylkestinget behandlet sak om styringsramme 17.06.2019. Byrådet avga sin innstilling i saken 13.06.2019, og saken er til behandling i bystyrets organer. Oslo og Akershus vil framheve at kostnad har hatt viktigste prioritet i planlegging og prosjektering av Forneubanen. Det er tatt flere valg for å ta ned kostnadene, blant annet optimalisering av stasjonsarealer og kostnadseffektiverende tiltak av basen på Fornebu. De lokale partene viser til at det er en forutsetning for vedtakene i fylkestinget og bystyret at staten bidrar med halvparten av kostnadene, med de avgrensninger som er gitt i Bymiljøavtalen.

Forprosjektet og kvalitetssikringen (KS2) viser at regulert Skøyen stasjon er utfordrende å bygge. Ekstern kvalitetssikrer anbefaler å se på muligheten for å flytte Skøyen stasjon nordover og inn i fjell. Forneubanen har derfor gjennomført undersøkelser og konkluderer med at en slik omlegging av traseen er mulig, og anslår foreløpig at en omlegging av traseen kan innebære en besparelse på om lag 1,1 mrd. kr. Dersom alternativ plassering av stasjonen viser seg å være betydelig bedre, vil ny løsning fremmes for politisk behandling. En ny reguleringsplan vil da være nødvendig. Videre vil det kreve nytt kostnadsoverslag og oppdatert kvalitetssikring av Skøyen stasjon.

Partene ønsker å realisere Forneubanen og sikre rasjonell framdrift. Det konkrete beløpet for det statlige bidraget fastsettes ikke i denne byvekstavtalen. KS2 er et utgangspunkt for å fastsette det endelige maksimale statlige bidraget.

Det statlige bidraget fastsettes etter en nærmere vurdering av Skøyen stasjon og når staten, innenfor rammene av Bymiljøavtalen datert 13. juni 2017, har gjort en faglig vurdering av avgrensningen og kostnadene som statens maksimale bidrag skal relateres til, basert på følgende generelle føringer:

- Det må være enighet om prosjektet og innholdet i det mellom lokale myndigheter og staten.
- Den statlige finansieringen skal være 50 pst. av de prosjektkostnadene som er nødvendig for å oppnå et hensiktsmessig kollektivtilbud.
- Det statlige tilskuddet skal ikke gå til fordyrende løsninger. Fordyrende elementer knyttet til for eksempel tilgrensende byutviklingstiltak, skal ikke inngå i beregningsgrunnlaget for statens andel.
- Det må foreligge en samlet finansieringsløsning som avklarer fordelingen av lokale bidrag (fylkeskommunale/kommunale og /eller private), bompengebidrag og statlige bidrag.

Som grunnlag for statens vurderinger av sitt bidrag til Forneubanen inngår Samferdselsdepartementets brev av 22. mars 2019, brev fra Oslo og Akershus datert 11. april 2019, samt lokale vedtak om styringsramme med tilhørende finansieringsplan. Forprosjektrapporten og KS2-rapporten danner grunnlag for vurdering av kostnadene.

Partene er enige om at byggearbeidene på Forneubanen bør starte så raskt som mulig, men at det fortsatt arbeides med å redusere kostnadene for prosjektet.

Partene vil jobbe for å få ned kostnadene fra styringsrammen i KS2-rapporten. Partene vil deretter kunne sette seg sammen for å vurdere den helhetlige rammen for det statlige

bidraget i byvekstavtalen. Det vises til brev fra SD til Vegdirektoratet om statlig bidrag til Fornebubanen, datert 22.mars 2019. Det statlige bidraget til belønningsmidler (post 64) og gang, - sykkel og kollektivtiltak langs riksveg (post 30) avsatt i Bymiljøavtalen 13.6 2017 skal som et minimum prolongeres.

I gjennomføringsfasen av prosjektet vil staten følge prosjektet tett, med krav om endringslogg og redegjørelser i administrativ koordineringsgruppe ved behov.

## 9. Nærmere om ny T-banetunnel gjennom Oslo sentrum

Ny sentrumstunnel for T-banen er et prioritert prosjekt i revidert avtale om Oslopakke 3 fra 2016. I Nasjonal transportplan 2018-2029 er prosjektet nevnt som ett av prosjektene der staten vil bidra med finansiering gjennom byvekstavtale. For staten gjelder dette strekningen Majorstuen – Tøyen/Ensjø. Staten legger videre til grunn at det ikke kan forutsettes statlig 50/50-bidrag til en ny Majorstuen stasjon, men at det er fornuftig å se prosjektet planmessig i sammenheng med tilgrensede prosjekt.

Oslo og Akershus sitt utgangspunkt er at byvekstavtalen også må omfatte Majorstuen stasjon. Dagens Majorstuen T-banestasjon har to spor, ett for tog som kjører vestover og ett for østgående tog. Disse sporene er koblet til eksisterende sentrumstunnel. Før ny T-banetunnel kan kobles på eksisterende T-banenett, må en ny T-banestasjon på Majorstuen med fire gjennomgående spor stå klar. Dette innebærer at ny Majorstuen stasjon, med dobbelt så stor kapasitet som i dag, senest må være ferdig når ny T-banetunnel åpner.

Gjennom arbeidet med konseptvalgutredningen for Oslo-Navet (KVU Oslo-Navet) anbefales det en ny T-banetunnel fra og med Majorstuen stasjon, via Bislett, Stortinget, Grünerløkka og til og med Tøyen stasjon med påkobling til eksisterende T-banenett mellom Tøyen og Ensjø og med mulighet for forlengelse til Bryn.

Det vil undersøkes hvordan traseen som er besluttet av Oslo bystyre, kan etableres på den mest optimale måten, blant annet om det finnes mer skånsomme og effektive gjennomføringsmetoder, vurderinger for å minimere konsekvenser for byens beboere og brukere, og undersøke muligheter for en kortere trasé som vil gi raskere reisetid og lavere kostnader.

Det skal fastsettes kostnadsanslag i forbindelse med reguleringsarbeidet. Styringsmålet skal fastsettes på bakgrunn av P50 i dette kostnadsanslaget. Det skal også fastsettes kostnads mål tilsvarende P65.

Partene legger opp til følgende prosess for fastsettelse av styringsmål og kostnads mål:

- Den administrative forhandlings-/koordineringsgruppen for byvekstavtalen, som består av Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet, Fylkesmannen, fylkeskommunen og de berørte kommunene, behandler forslag til styringsmål og kostnads mål.
- Kommunen og fylkeskommunen som har utbyggings- og kostnadsansvar for prosjektet vedtar styringsmål og kostnads mål.



Det legges til grunn at det skal etableres endringslogger fra KS1 til KS2 som skal fange opp endringer helt fra konseptvalg. I endringsloggen skal både kostnads- og omfangsendring dokumenteres, og konsekvenser av kostnadsendringene for styringsmålet skal synliggjøres.

Endringsloggen skal forankres i den administrative koordineringsgruppen for byvekstavtalen. Tidspunktet for rapporteringen må tilpasses de statlige budsjettprosessene. Kostnadsendringer som kan innebære økte kostnader for staten, skal forelegges Samferdselsdepartementet, som vil vurdere om saken bør legges frem for regjeringen.

Styringsrammen fastsettes på bakgrunn av P50 etter KS2. Kvalitetssikringen gjennomføres av Oslo kommune, men etter samme krav som i Finansdepartementets rammeavtale.

Partene legger opp til følgende prosess for fastsettelse av styringsramme:

- Kommunen og fylkeskommunen oversender grunnlaget for KS2 til den administrative koordineringsgruppen, som behandler grunnlaget før KS2.
- KS2 gjennomføres av kommunen og fylkeskommunen.
- Forslag til styrings- og kostnadsramme etter KS2 behandles i den administrative koordineringsgruppen.
- Styrings- og kostnadsrammen fastsettes endelig av kommunen og fylkeskommunen.

I gjennomføringsfasen av prosjektet vil staten følge prosjektet tett, med krav om endringslogg og redegjørelser i administrativ koordineringsgruppe ved behov. Staten vil dekke 50 prosent av kostnaden for reguleringsplanlegging for ny T-banetunnel. Bidraget skal utbetales i utbyggingsfasen.

## **10. Nærmere om bane/kollektivløsning for Nedre Romerike**

Ved neste reforhandling av byvekstavtalen kan det være aktuelt å forhandle om statlig delfinansiering av andre store kollektivtrafikkprosjekter. De lokale partene mener at bane/kollektivløsning for Nedre Romerike er et slikt prosjekt, med T-baneforlengelse til Lørenskog og prioritert trasé for kapasitetssterk bane/kollektivløsning mellom Oslo grense og Kjeller, jfr. vedtak i fylkestinget juni 2018 i sak om konseptvalgutredning for kollektivtrafikk på Nedre Romerike.

I revidert avtale Oslopakke 3 for 2017-2036 er det satt av 3,75 mrd. kr i bompenger. Det er i tillegg lagt til grunn bruk av billettinntekter og grunneierbidrag. Finanseringen i den reviderte avtalen er forutsatt 50 prosent statlig finansiering.

Behovet for en ny bane/kollektivløsning i korridoren er omtalt i NTP 2018-29, og det er forutsatt videre planlegging i første del av planperioden. Raskest mulig igangsetting av planlegging og fastlegging av prioritert trasé for kapasitetssterk bane/kollektivløsning Kjeller-Lillestrøm-Oslo grense er viktig for å muliggjøre etappevis utbygging, og dermed bedre fremkommeligheten på kort sikt.

I statsbudsjettet for 2019 er det varslet at saken vil bli vurdert i neste rullering av NTP. Akershus fylkeskommune har i samråd med Oslo kommune satt i gang en forstudie for T-baneforlengelse til Lørenskog.

Partene skal bidra til finansieringen av den videre planlegging av bane-/kollektivløsning Nedre Romerike.

## 11. Nærmere om av nytt signal- og sikringsanlegg (CBTC)

Ved neste reforhandling av byvekstavtalen kan det være aktuelt å forhandle om statlig delfinansiering av andre store kollektivtrafikkprosjekter. De lokale partene mener at nytt signal- og sikringsanlegg for t-banen et slikt prosjekt.

Eksisterende signalanlegg på T-banen har nådd og til dels passert forventet teknisk levealder. I årene som kommer er det behov for økt transportkapasitet. Et nytt signalsystem er viktig for andre planlagte tiltak for T-banen, som Fornebubanen og ny T-banetunnel gjennom Oslo sentrum. Kapasiteten i fellestunnelen økes fra 28 tog i timen i østgående retning og 32 i vestgående til 36 tog i timen i hver retning med det nye systemet. Økningen er nødvendig for at alle linjer fra vest skal være gjennomgående når Fornebubanen settes i drift.

CBTC, «Communication Based Train Control» eller kommunikasjonsbasert togstyring, er et signalsystem for helhetlig styring av T-banetrafikken, basert på trådløs kommunikasjon mellom tog og infrastruktur. CBTC er et moderne databasert signalsystem som legger til rette for høyere kapasitet, økt punktlighet og bedre trafikkflyt. I samspill med føreren og trafikksentralen optimaliserer systemet hastigheten og avstanden mellom togene, uten at det går på bekostning av sikkerheten.

## 12. Måling av resultater

De samlede effektene skal som et minimum dokumenteres gjennom følgende indikatorer:

Trafikkutviklingen er styrende for å nå målet og skal følges i avtaleområdet gjennom:

- Trafikkarbeid med personbil basert på data fra kontinuerlig by-reisevaneundersøkelse (RVU), som gjennomføres i regi av transportetatene og er en kortversjon av den nasjonale RVUen. Avtalepartene må bidra med finansiering av tilstrekkelig lokalt utvalg i undersøkelsen. Staten dekker halvparten av kostnadene for utvalget i Oslo og Akershus, mens Oslo kommune og Akershus fylkeskommune dekker den andre halvparten. Statens vegvesen har ansvar for beregning av indeks og rapportering.
- Trafikkindeks for vegtrafikk basert på tellinger fra faste trafikkregistreringspunkter fordelt på riksveger, fylkesveger og kommunale veier. Trafikkindeksen skal gi et representativt bilde av trafikkutviklingen i avtaleområder. Lettere næringstransport er tatt ut av trafikkindeksen da det er unntatt fra nullvekstmålet.

Avtalepartene er enige i trafikkregistreringspunktene som er vist i vedlegg 3. Statens vegvesen har ansvaret for utarbeidelsen av trafikkindeksen og rapportering av resultatene. Oslo kommune har et ansvar for å sikre tilstrekkelig god kvalitet på sine

trafikkregistreringspunkter, bl.a. for å sikre at de er sammenliknbare med registreringer på riks- og fylkesvegnettet, og kan brukes til å beregne trafikkindeksen.

- Reisemiddelfordeling basert på data fra kontinuerlig by-reisevaneundersøkelse (RVU). Statens vegvesen har ansvar for beregning av indeks og rapportering.
- Telling av reiser i kollektivtrafikken: jernbanedirektoratet har ansvaret for innhenting av data fra togselskapene, mens Oslo kommune og Akershus fylkeskommune har ansvaret for innhenting av data fra Ruter.
- Det skal arbeides videre med indikatorer for biltrafikk i bomsnittene i Oslopakke 3 og telling av sykkeltrafikk. Partene vil samarbeide om en videre utvikling av metodene for å innhente og analysere data om trafikkutviklingen i Oslo-området.
  - Eksisterende faste tellepunkter for sykkeltrafikk skal brukes som en av kildene for å måle utviklingen av sykkeltrafikken.

#### Klimagassutslipp

- Tall for utvikling av utslipp av klimagasser (CO<sub>2</sub>-ekvivalenter) i Oslo og Akershus fra lette og tunge kjøretøy innhentes fra Miljødirektoratets utslippsstatistikk.

#### Andre innsatsområder følges opp gjennom:

- Indikatorer for arealbruk
- Indikatorer for parkering

#### Rapporteringsopplegg:

- Oslo kommune og Akershus fylkeskommune har ansvaret for rapportering av indikatorene, med unntak av reisevaneundersøkelsen og trafikkindeksen som Statens vegvesen har ansvar for å rapportere.
- Trafikkindeksen, trafikkarbeid og transportmiddelfordeling fra RVU og klimagassutslipp skal rapporteres årlig. Indikatorer for areal og parkering skal rapporteres hvert 2. år.
- Referanseår for indikatorene er 2018.

Indikatorsettet omtalt i NTP 2018-2029 legges til grunn. Avtalepartene er enige om å videreutvikle indikatorsystemet, og legge til rette for et koordinert opplegg for måling av resultater i Byvekstavtalen, Oslopakke 3 og RP-ATP. Videreutviklingen må sees i sammenheng med det felles, nasjonale indikatorsettet. Det vises til indikatorvellederen for nærmere beskrivelse og operasjonalisering av indikatorene, samt rapporteringsopplegget.

## 13. Styringssystem

Det er besluttet en modell for organisering av byvekstavtalene. Det vises til nærmere omtale i NTP 2018-2029.

## Styring av byvekstavtalen

Det skal etableres en politisk styringsgruppe for byvekstavtalen under ledelse av en statssekretær fra Samferdselsdepartementet. Gruppen består også av representanter for politisk ledelse i Kommunal- og moderniseringsdepartementet, Oslo kommune, Akershus fylkeskommune, Bærum kommune, Skedsmo kommune og Oppegård kommune. Den politiske styringsgruppen skal behandle fireårige handlingsprogram og årlige budsjetter for byvekstavtalen.

Det skal også etableres en administrativ koordineringsgruppe for oppfølging av byvekstavtalen. Den administrative koordineringsgruppen for oppfølging av byvekstavtalen er ansvarlig for å fremme forslag til fireårig handlingsprogram og årlige budsjetter for byvekstavtalen for behandling av den politiske styringsgruppen for byvekstavtalen. Det skal utarbeide en møteplan for administrativ koordineringsgruppe som skal bidra til å sikre god samhandling mellom partene i utarbeidelsen av handlingsprogram. Koordineringsgruppen kan i avtaleperioden legge til rette for at partene samarbeider på en strukturert måte med å ivareta avtalens målsettinger gjennom koordinert planlegging av utredninger og annet grunnlag for nye forhandlinger for neste fireårsperiode. Partene er enige om at utgifter til utredninger mv. kan vurderes finansiert av belønningsmidlene. Staten representeres av Statens vegvesen, som leder gruppen, og av Jernbanedirektoratet og Fylkesmannen i Oslo og Viken. Deltakelse fra de lokale partene, Akershus fylkeskommune, Oslo kommune, Oppegård kommune, Skedsmo kommune og Bærum kommune avgjøres av de lokale partene selv.

## Styring av Oslopakke 3 og oppfølging av regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus

Oslopakke 3 er en del av byvekstavtalen. Styringen av Oslopakke 3 består slik den er i dag inntil det eventuelt skulle bli enighet om noe annet. Styringsgruppen for Oslopakke 3 består av vegdirektøren, byråd for miljø og samferdsel i Oslo, fylkesordføreren i Akershus og jernbanedirektøren. Det er vegdirektøren som leder styringsgruppen. I tillegg deltar Fylkesmannen i Oslo og Viken i styringsgruppen som observatør. Styringsgruppen for Oslopakke 3 har hovedansvaret for god styring og koordinering av Oslopakke 3-porteføljen, basert på prinsipper om mål- og resultatstyring, og er ansvarlig for å fremme forslag til fireårig handlingsprogram og årlige budsjetter for Oslopakke 3. Arbeidet skal gi grunnlag for omforente saksframlegg til besluttede organer om prioritering av midlene i avtalen. Arbeidet i Styringsgruppen for Oslopakke 3 skal gi grunnlag for Stortingets, departementets og lokale myndigheters behov for styring og kontroll. Styringsgruppen for Oslopakke 3 involveres i oppfølgingen av den regionale planen for areal og transport i Oslo og Akershus.

Samarbeidsrådet for oppfølging av regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus består av byråd for byutvikling i Oslo, fylkesordføreren i Akershus og to representanter fra hver av bystyret og fylkestinget. Ledelse for samarbeidsrådet alternerer annethvert år mellom Oslo og Akershus. Det er avtalt et politisk møte hvert år med Kommunal- og moderniseringsdepartementet. Andre parter, herunder Fylkesmannen, inviteres etter behov til både Samarbeidsrådet og et administrativt kontaktforum.

Samarbeidsrådet skal avklare ansvar for å sikre gjennomføring av fellesoppfølgingsoppgaver i planens handlingsprogram, samt beholde og videreutvikle kompetansen og informasjonsoppgaver.

## 14. Avtaleperiode og revisjon av avtalen

Avtalen gjelder for perioden 2019-2029. Avtalen skal reforhandles etter revisjon av Nasjonal transportplan og eventuelt ved større revideringer av Oslopakke 3.

Partene kan si opp avtalen og unnlate å bevilge midler dersom øvrige parter ikke følger opp sine forpliktelser, herunder at utviklingen ikke er i tråd med målsettingen. Dersom en eller flere parter hevder at utviklingen ikke er i samsvar med målsettingen for avtalen skal partene i fellesskap drøfte muligheten for alternative tiltak for å snu denne utviklingen. Kompenserende tiltak skal være forsøkt i minst to år før avtalen kan sies opp.

Dersom en eller flere parter hevdes ikke å ha fulgt opp sine forpliktelser skal styringsgruppen drøfte dette og søke å komme til en felles forståelse av om det foreligger mislighold. Dersom styringsgruppen er enig i at avtalen er misligholdt skal det settes frist for retting.

Eventuelle forpliktelser eller økonomiske konsekvenser knyttet til en oppsigelse av avtalen som ikke kan belastes den eller de parter som sier opp avtalen, ivaretas av Oslopakke 3.

## 15. Underavtaler

Det kan etter behov etableres underavtaler til denne byvekstavtale dersom styringsgruppen finner det hensiktsmessig. Underavtaler etableres med andre kommuner som ikke er part i byvekstavtalen, men som er berørte av nye prosjekter i byvekstavtale. Partene i byvekstavtalen vil i fellesskap fastlegge rammer vedrørende innhold i og styring av slike underavtaler.

## 16. Ikrafttredelse

Avtalepartene er enig i at denne byvekstavtalen skal behandles av regjeringen, Akershus fylkesting, Oslo bystyre, Bærum, Skedsmo og Oppegård kommunestyre før den endelig trer i kraft.

### Vedlegg til denne avtalen:

Vedlegg 1: Kriterier for prioritering og aktuelle stasjoner/knutepunkter for tildeling av midler over kap 1352 – post 73 Utvikling av knutepunkter og stasjoner

Vedlegg 2: Indeksjustering

Vedlegg 3: Indikatorer for oppfølging av byvekstavtale

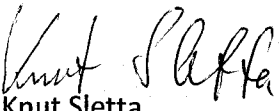
Vedlegg 4: Bytrafikkindeks med kart

Vedlegg 5: Oversikt over aktuelle gang-, sykkel- og kollektivtiltak langs riksveg

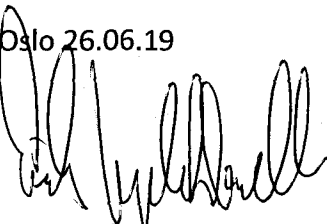
Oslo 26.06.19

  
Inger-Anne Ravlum  
Oslo kommune

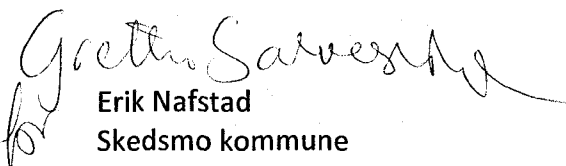
Oslo 26.06.19

  
Knut Sletta  
Akershus fylkeskommune

Oslo 26.06.19

  
Erik Kjeldstadli  
Bærum kommune

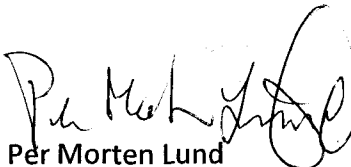
Oslo 26.06.19

  
Erik Nafstad  
Skedsmo kommune

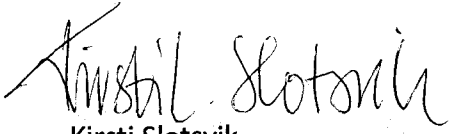
Oslo 26.06.19

  
Thomas Sjøvold  
Oppegård kommune

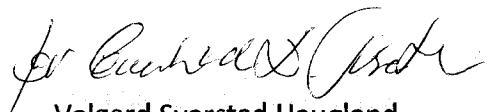
Oslo 26.06.19

  
Per Morten Lund  
Staten v/Statens vegvesen

Oslo 26.06.19

  
Kirsti Slotsvik  
Staten v/Jernbanedirektoratet

Oslo 26.06.19

  
Valgerd Svarstad Haugland  
Staten v/Fylkesmannen i Oslo og Viken

# Vedlegg 1: Kriterier for prioritering og aktuelle stasjoner/knutepunkter for tildeling av midler over kap 1352 – post 73 Utvikling av knutepunkter og stasjoner

Kriterier for prioritering:

- Dagens tilstand på stasjonen ift «normale krav» (dårlig/ middels/ god)
- Dagens trafikk – antall reisende
- Potensiale for framtidig trafikk i 2030
- Kostnad ved tiltaket
- Samfunnsøkonomisk netto nytte
- Om det er aktuelt med spleiselag mellom flere parter
- Om tiltaket oppfyller nasjonale krav om f.eks. universell utforming

Tabell 1. Foreløpig liste over aktuelle stasjoner/ knutepunkter for tildeling av midler

Stasjon/ knutepunkt	Type tiltak	Aktuelt med spleiselag?	Merknad
Ås	Tilrettelegging for universell utforming (UU) - overgangsbru		Regional by – mange reisende
Jessheim	Tilrettelegging for UU		Regional by – mange reisende
Haugenstua	Tilrettelegging for UU		
Lørenskog	Tilrettelegging for UU		
Kløfta	Tilrettelegging for UU		
Eidsvoll	Tilrettelegging for UU		
Oslo S	Etablere ny adkomst til plattformene i Øst	Ja. Kan være aktuelt med samarbeid om løsninger for det helhetlige kollektivknutepunktet	Det må avklares hvilken løsning som er aktuell.
Hauketo	Tilrettelegging for UU		
Oppegård	Overgangsbru	Ja. Bidrag fra utbyggere, Akershus/kommunen	
Vevelstad	Tilrettelegging for UU		
Vestby	Tilrettelegging for UU		
Sonsveien	Tilrettelegging for UU		
Brevoll	Ny stasjon	Ja. Mulighet for grunneierbidrag	Erstatter Alna stasjon

Avsatte midler skal også kunne benyttes til sykkelrelaterte tiltak på disse eller andre stasjoner innenfor Oslo og Akershus. Kriteriene ovenfor legges også til grunn for denne type tiltak.

Disse stasjonene kommer i tillegg til øvrige stasjoner som er prioritert for tiltak i Jernbanesektorens handlingsprogram 2018-2029, jfr tabell under.

Tabell 2. Stasjoner og knutepunkter innenfor Oslo og Akershus som er prioritert i Jernbanesektorens handlingsprogram 2018-2029.

Type tiltak	Stasjoner som er prioritert	Forventes gjennomført
Stasjoner som bygges som del av store prosjekter	Ski stasjon	Innen 2021
Stasjoner med tiltak som følge av ruteendring eller nye tog	Sørumsand på Kongsvingerbanen. Stasjoner langs L2 Oslo S-Ski, dvs Nordstrand, Ljan, Kolbotn, Langhus.	2019-2020 Første seksårsperiode
	Stasjoner langs L1 Asker-Lillestrøm, inkl Sandvika, Bryn og Grorud.	Første og andre seksårsperiode
	Nittedal, Movatn og Hakadal på Gjøvikbanen	Første seksårsperiode
	Oslo S – bedre tilgjengelighet og bedre kapasitet, tilrettelegging for universell utforming	Første og andre seksårsperiode
Stasjoner for å sikre universell utforming og bedre sikkerhet for de reisende	Lillestrøm - bedre tilgjengelighet, bedre kapasitet og økt sikkerhet.	Første seksårsperiode
	Oslo lufthavn Gardermoen, Nationalteatret, Skøyen, Asker – bedre tilgjengelighet og bedre kapasitet, universell utforming.	Første og andre seksårsperiode



## Vedlegg 2: Indeksjustering

Følgende indeks skal brukes for de ulike postene:

### Kommunale midler

- Beløpet indekseres med kommunal deflator, jf. anslag i årlige statsbudsjett.

### Fylkeskommunale midler

- Fylkeskommunens midler: fylkeskommunal deflator

### Statlige midler

- Kap 1330 post 63: Posten indeksreguleres gjennom Finansdepartementets budsjettindeks for kap. 1330, post 63, for prosjektkostnadene brukes SSBs byggekostnadsindeks for veganlegg. I tilfeller der prisomregning skal gjøres for år der SSBs byggekostnadsindeks ennå ikke foreligger Finansdepartementets budsjettindeks for kap. 1330, post 63, må legges til grunn for prisomregning av prosjektkostnadene.
- Kap 1320 post 30: Posten indeksreguleres gjennom Finansdepartementets budsjettindeks for kap. 1320, post 30, for prosjektkostnadene brukes SSBs byggekostnadsindeks for veganlegg. I tilfeller der prisomregning skal gjøres for år der SSBs byggekostnadsindeks ennå ikke foreligger Finansdepartementets budsjettindeks for kap. 1320, post 30, må legges til grunn for prisomregning av prosjektkostnadene.
- Kap 1330 post 64: Belønningsmidler Finansdepartementets budsjettindeks for kap. 1330, post 64
- Kap 1352 – post 73: Utvikling av knutepunkter og stasjoner. Finansdepartementets budsjettindeks for kap. 1352, post 73



**Statens vegvesen**

**Vedlegg 3**

# **INDIKATORER FOR OPPFØLGING AV BYVEKSTAVTALER**

**Minimum felles indikatorsett**

**Veileder for Oslo og Akershus**

## Innhold

1.	INDIKATORER FOR OPPFØLGING AV BYVEKSTAVTALEN I OSLO OG AKERSHUS .....	3
1.1	Avtaleområde .....	3
1.2	Referanseår .....	3
1.3	Reisevaneundersøkelse (RVU).....	3
1.4	Rapportering.....	4
2.	BAKGRUNN FOR MINIMUM FELLES INDIKATORSETT .....	4
3.	MÅLINDIKATORER: INDIKATORER FOR TRAFIKKUTVIKLING .....	5
3.1	Trafikk som skal registreres.....	5
3.2	Datakilder .....	5
3.3	Metodikk for registrering av unntakstrafikk .....	6
3.4	Innhenting av data, rapportering og rapporteringsfrekvens .....	6
4.	Supplerende indikatorer .....	7
4.1	Utvikling av klimagassutslipp .....	7
4.2	Endring i antall kollektivreiser .....	7
4.3	Endring i transportmiddelfordelingen.....	7
4.4	Innhenting av data, rapportering og rapporteringsfrekvens .....	7
5.	Oppfølging av innsatsområder: Areal og parkering .....	7
5.1	Konkretisering av indikatorer for areal .....	7
5.2	Konkretisering av indikatorer for parkering.....	11
5.3	Kvalitative beskrivelser av areal og parkering.....	13
5.4	Innhenting av data, rapportering og rapporteringsfrekvens .....	13

## 1. INDIKATORER FOR OPPFØLGING AV BYVEKSTAVTALEN I OSLO OG AKERSHUS

Byvekstavtalene skal være transparente ordninger med dokumenterbare resultater for måloppnåelsen. Objektive kriterier skal ligge til grunn. Jevnlig rapportering om trafikkutviklingen er viktig for å sikre at de mest effektive tiltakene som bidrar til å nå nullvekstmålet for persontransport med bil, blir valgt. Trafikkutviklingen for persontransport med bil målt med bytrafikkindeks og reisevaneundersøkelsene skal ligge til grunn for vurderingen av måloppnåelsen i avtalene. Måloppnåelsen må skje før avtalen løper ut, men utviklingen skal følges opp årlig for å sikre at den går i riktig retning.

For å få et helhetlig bilde av utviklingen i byområdene skal det også rapporteres på transportmiddelfordeling, endring i kollektivreiser og CO<sub>2</sub>-utslipp. Avtalene skal tilrettelegge for mer langsiktighet i areal- og transportplanleggingen. Indikatorer for innsatsområdene arealbruk og parkering skal brukes av partene i deres felles oppfølging av avtalen. Tiltak innenfor disse områdene har effekt først på sikt, og det vil derfor ikke være aktuelt å rapportere på disse indikatorene hvert år.

I denne veilederen er det gitt en nærmere beskrivelse av operasjonalisering av indikatorene i det felles minimum indikatorsett som ligger til grunn for byvekstavtalene. Dette første kapitlet (kapittel 1) inneholder beskrivelser som er spesifikke for Oslo og Akershus, mens de resterende kapitlene (kapittel 2-5) gir en beskrivelse av de ulike indikatorene.

Indikatorsettet omtalt i NTP 2018-2029 legges til grunn. Avtalepartene er enige om å videreutvikle indikatorsystemet, og legge til rette for et koordinert opplegg for måling av resultater i Byvekstavtalen, Oslopakke 3 og RP-ATP. Videreutviklingen må sees i sammenheng med det felles, nasjonale indikatorsettet.

### 1.1 Avtaleområde

Indikatorene gjelder for det geografiske området for avtalen som er Oslo kommune og alle kommunene i Akershus fylkeskommune.

I 2020 vil det bli enkelte kommunesammenslåinger mellom kommuner i dagens Akershus. Dette får i denne sammenhengen ingen betydning siden hele dagens Akershus er definert som avtaleområdet. Samtidig går Hurum kommune og Røyken kommune (dagens Buskerud) inn i Asker kommune. Rømskog kommune (dagens Østfold) går inn i Aurskog-Høland kommune. Arealene som i dag utgjør Hurum, Røyken og Rømskog kommuner, bør ikke omfattes av nullvekstmålet. I praksis betyr dette at dagens grenser for Akershus fylkeskommune kan utgjøre den geografiske grensen for hvor nullvekst skal måles.

### 1.2 Referanseår

Referanseåret for oppfølging av indikatorene er 2018.

### 1.3 Reisevaneundersøkelse (RVU)

Data fra de kontinuerlige reisevaneundersøkelsene (RVU) brukes som datakilde for flere av indikatorene. I Oslo og Akershus skal det gjennomføres 7000 intervjuer årlig. Utvalget skal bestå av et tilfeldig uttrekk av respondenter som er bosatt i Oslo og Akershus.

## 1.4 Rapportering

For rapportering skal det benyttes et skjema som lages av Statens vegvesen Vegdirektoratet.

Målordikatorene og støtteindikatorerne skal rapporteres på årlig, mens oppfølgingen av innsatsområdene areal og parkering skal rapporteres på hvert 2. år.

## 2. BAKGRUNN FOR MINIMUM FELLES INDIKATORSETT

Vegdirektoratet har utarbeidet et indikatorsett som skal brukes i oppfølgingen av byvekstavtalene. Daværende Jernbaneverket, Miljødirektoratet, Klima- og miljødepartementet, representanter fra de ni byområdene, KS og utredningsmiljøer har på ulike stadier vært involvert i arbeidet. Forslagene til indikatorsett har vært på høring. Samferdselsdepartementet har gitt tilslutning til Vegdirektoratets forslag til indikatorsett, vist i tabell 1.

Tabell 1: Felles indikatorsett for oppfølging av byvekstavtalene.

Indikator	Datkilde	Ansvarlig
<b>Målordikatorer</b>		
Endring i trafikkarbeidet (KjKm) med personbil byområdet.	Kontinuerlig by-RVU	SVV
Endring i ÅDT for lette kjøretøy	Trafikkindeks for byområdene	SVV
<b>Supplerende indikatorer</b>		
Endring i transportmiddelfordelingen.	Kontinuerlig by-RVU	SVV
Endring i antall kollektivreiser (påstigende/reiser).	SSB/kollektivselskapene (fylkeskommunene)	FK/JBD
Utvikling av klimagassutslipp, målt i CO <sub>2</sub> -utslipp fra vei (tonn CO <sub>2</sub> ekvivalenter) i byområdet.	SSB	Kommunene
<b>Oppfølging av innsatsområder</b>		
Boligenes avstand til avtaleområdets større sentra/store kollektivknutepunkter.	GIS-analyse	Kommunene
Besøks-/arbeidsplassintensive arbeidsplassers avstand til avtaleområdets større sentra/store kollektivknutepunkt.	GIS-analyse	Kommunene
Andel arbeidstakere med fast oppmøtested som har gratis parkeringsplass, disponert av arbeidsgiver.	Kontinuerlig by-RVU	SVV
I gjeldende parkeringsnorm: Antall parkeringsplasser som tillates ved nye besøks- og arbeidsplassintensive virksomheter i ulike områder.	Gjeldende parkeringsnorm	Kommunene

Antall offentlig tilgjengelige parkeringsplasser i avtaleområdets større sentra/store kollektivknutepunkter.	Telling	Kommunene
<ul style="list-style-type: none"><li>• Andel av de offentlig tilgjengelige parkeringsplassene som har begrenset tid (1-3 timer)</li><li>• Andel av de offentlig tilgjengelige parkeringsplassene som er avgiftsbelagte</li></ul>		
Kvalitative beskrivelser av spesielle betingelser eller endringer som har betydning for kommunenes arealbruk og parkeringspolitikk.		Alle avtaleparter (ved behov)

### 3. MÅLINDIKATORER: INDIKATORER FOR TRAFIKKUTVIKLING

Trafikkutviklingen i bymiljø- og byvekstavtalene måles med enheten trafikkarbeid (KjtKM). Den primære datakilden er de kontinuerlige reisevaneundersøkelsene. Denne datakilden suppleres med byindeks, som måler utviklingen av ÅDT i utvalgte trafikkregistreringspunkter.

#### 3.1 Trafikk som skal registreres

##### Lette personbiler

Følgende trafikkarbeid omfattes av nullvekstmålet:

- Trafikkarbeidet med personbil knyttet til reiser til/fra arbeid, i tjeneste (til/fra møter), til fritidsaktiviteter, handle-/servicereiser og andre private formål.
- Trafikkarbeidet innenfor det geografiske området som omfattes av gjeldende byvekstavtale.

Nullvekstmålet oppnås dersom trafikkarbeidet er på samme nivå i avtaleperiodens sluttår som i referanseåret.

##### Unntak

Følgende trafikk skal unntas:

- Gjennomgangstrafikk, dvs. trafikk som verken starter eller stopper i det geografiske området for avtalen.
- Trafikkarbeid knyttet til offentlig og privat tjenestetransport (mobil tjenesteyting).
- Trafikkarbeid knyttet til næringstransport.

Dette betyr at trafikkvekst som skyldes vekst i unntakstrafikken aksepteres innenfor rammene av nullvekstmålet for personbiltrafikken.

#### 3.2 Datakilder

##### Trafikkarbeid (KjKm)

Data fra de kontinuerlige reisevaneundersøkelsene (RVU) er den primære datakilden for å beregne trafikkarbeid. I de kontinuerlige reisevaneundersøkelsene blir start- og endepunkt for den enkelte bilreise registrert. Disse reisene vil benyttes som grunnlag for beregning av trafikkarbeidet inn, ut og av avtaleområdet. Metodikken baserer seg på start- og endepunkt

for reiser og et estimat på utkjørte kilometer på grunnlag av antatt rutevalg (raskeste rute). Metodikk som beskriver beregning av trafikkarbeid er beskrevet i bilag.

### **Trafikkregistreringspunkter (Byindeks)**

Årsdøgnetrafikk (ÅDT) skal måles ved hjelp av en byindeks. Denne består av et sett trafikkregistreringspunkter som til sammen gir et representativt bilde av trafikken i avtaleområdet (se kart i bilag). Det er trafikken for lengdeklasse 0-5,6 m som registreres. Metodikk som beskriver beregning av byindeks for avtaleområdet er beskrevet i bilag.

## **3.3 Metodikk for registrering av unntakstrafikk**

### **Tung næringstransport**

Tung næringstransport identifiseres via trafikkregistreringspunktene (skilles ut etter lengdeklasse), og regnes ikke med i byindeksen.

### **Lett næringstransport og mobil tjenesteyting**

Det har vist seg utfordrende å finne en automatisert metode for å kartlegge ulike typer lette kjøretøy.

Trafikkregistreringene som ligger til grunn for byindeksen vil ikke kunne skille mellom lette kjøretøyer som omfattes av nullvekstmålet og lette kjøretøyer som ikke inngår i dette målet. Trafikkarbeidet, som innhentes ved hjelp av RVUen, vil imidlertid kun gjelde reisene som er omfattet av nullvekstmålet (private personbilturer inkl. reiser til/fra møter).

Dersom byindeksen (ÅDT) gir en vekst i trafikken mens reisevanedataene (trafikkarbeidet) gir nullvekst, vil vi som en forenkling anta at vekst i byindeks skyldes trafikk med lette kjøretøyer som ikke omfattes av nullvekstmålet.

ÅDT og trafikkarbeid kommer fra to ulike kilder (trafikkregistreringer og RVU), og er ikke direkte sammenlignbare. Vi har behov for registreringer som gir bedre oversikt over trafikken som ikke omfattes av nullvekstmålet. Det er mulig å anslå en andel for lett næringstransport på grunnlag av informasjon fra Autosys, SSB lastebiltelling og data fra bomstasjonene. En slik tilnærming er beskrevet i TØI-rapport 1336/2014 «*Håndverkertransporter i by: Volum- og strukturestimater*». Det er imidlertid relativt kostnadskrevenende å gjennomføre slike analyser i hvert byområde. Behovet vil derfor vurderes nærmere. Inntil videre anses det som tilstrekkelig med en forenklet fortolkning av differansen mellom utvikling av ÅDT og trafikkarbeid, som beskrevet i avsnittet over.

## **3.4 Innhenting av data, rapportering og rapporteringsfrekvens**

Statens vegvesen Vegdirektoratet har ansvar for innhenting av data og rapportering av alle indikatorer for trafikkutvikling. Data for byindeks og trafikkarbeid rapporteres årlig.

## 4. Supplerende indikatorer

### 4.1 Utvikling av klimagassutslipp

Det skal rapporteres om utvikling av klimagassutslipp, målt i CO<sub>2</sub>-utslipp fra vei (tonn CO<sub>2</sub> ekvivalenter) i avtaleområdet. Data innhentes fra SSB sine utslippsanalyser på kommunenivå, som utføres på oppdrag av Miljødirektoratet.

### 4.2 Endring i antall kollektivreiser

Det skal rapporteres om antall kollektivreiser. Data innhentes fra kollektivstatistikken fra SSB eller annen kilde dersom det er hensiktsmessig. Datakilden må oppgis i rapporteringen.

### 4.3 Endring i transportmiddelfordelingen

Det skal rapporteres om andel av daglige reiser som foregår med hhv. kollektivtransport, sykkel, gange og bil som fører og passasjer. Data innhentes fra den nasjonale reisevaneundersøkelsen.

### 4.4 Innhenting av data, rapportering og rapporteringsfrekvens

Kommunene i avtaleområdet har ansvar for å innhente data og rapportere om:

- Utvikling av klimagassutslipp, målt i CO<sub>2</sub>-utslipp fra vei (tonn CO<sub>2</sub> ekvivalenter) i avtaleområdet. Data innhentes fra SSB.
- Antall kollektivreiser i avtaleområdet per år
- Indikatorene rapporteres årlig.

Jernbanedirektoratet har ansvar for å innhente data og rapportere om:

- Antall togreiser i avtaleområdet per år.
- Indikatoren rapporteres årlig.

Statens vegvesen Vegdirektoratet har ansvar for å rapportere om

- Transportmiddelfordeling.
- Indikatoren rapporteres årlig.

## 5. Oppfølging av innsatsområder: Areal og parkering

Hovedhensikten med indikatorene for areal og parkering er å følge areal- og transportutviklingen i byområdene som inngår bymiljø-/byvekstavtaler. Det er lagt opp til en fleksibel tilnærming i operasjonaliseringen av de fleste av disse indikatorene.

### 5.1 Konkretisering av indikatorer for areal

For oppfølging av innsatsområdet areal skal det rapporteres på følgende indikatorer:

- *Boligenes avstand til avtaleområdets større sentra/store kollektivknutepunkter.*  
Presisering: Nye boligers avstand til avtaleområdets større sentra/store kollektivknutepunkt, sammenlignet med totalgjennomsnittet i referanseåret for byvekstavtalen.



- *Besøks-/arbeidsplassintensive arbeidsplassers avstand til avtaleområdets større sentra/store kollektivknutepunkt.* Presisering: Nye besøks-/arbeidsplassintensive arbeidsplassers avstand til avtaleområdets større sentra/store kollektivknutepunkter, sammenlignet med totalgjennomsnittet i referanseåret for byvekstavtalen.

### **Boligenes avstand til avtaleområdets større sentra/store kollektivknutepunkt**

Indikatoren måler gjennomsnittlig avstand fra boligområder til større sentra/kollektivknutepunkt i byområdet. Faktorer som befolkningstetthet, arbeidsplasskonsentrasjon, tilgang til service- og offentlige tjenester, tilgang til bil mv. er alle viktige for transportbehovet. Avstand til sentre kan forklare både hvor mye man reiser og hvilke transportmidler som benyttes, og fanger opp flere av de ovennevnte faktorene. Indikatoren «måler» hvordan befolkningens tyngdepunkt flytter seg inn mot eller bort fra sentrum i kommunen – og om lokaliseringen av nye boliger bidrar til dette.

Store kollektivknutepunkter er også inkludert i indikatoren. Dette forutsetter at kollektivknutepunktene gir tilgang til et attraktivt kollektivtilbud som påvirker transportbehovet og reisemiddelbruken i positiv retning.

### **Besøks-/arbeidsplassintensive arbeidsplassers avstand til avtaleområdets større sentra/store kollektivknutepunkt**

På tilsvarende måte som med boliger er det valgt å se på avstand fra sentra/store kollektivknutepunkt til besøks-/arbeidsplassintensive arbeidsplasser. Indikatoren kan slik «måle» om arbeidsplassenes tyngdepunkt flytter seg inn mot eller bort fra sentrum i kommunen – og om lokaliseringen av nye arbeidsplasser bidrar til dette. Flytter tyngdepunktet av arbeidsplasser seg mot sentrum, innebærer det sannsynlighet for reduksjon av utkjørte kilometer, mens økt avstand til sentrum representerer en sannsynlighet for det motsatte.

Det vil variere hvilke typer virksomheter som er besøks- og arbeidsplassintensive i de ulike byområdene, og det vil derfor være opp til de lokale partene å definere hvilke typer virksomheter som skal være med i beregninger. Hvilke arbeidsplasser som defineres som besøks-/arbeidsplassintensive bør samsvare med lokaliseringsprinsipper og prioriterte utviklingsområder i kommunale og regionale planer.

### **Metode**

Det er kommunene som skal følge opp disse to indikatorene ved bruk av GIS-analyser. Fordi byene har ulike forutsetninger, er det behov for lokale tilpasninger til metoden. Et viktig premiss er imidlertid at det benyttes samme metodiske forutsetninger i beskrivelsen for referanseåret som de påfølgende årene. Dette er viktig for å kunne sikre sammenlignbarhet over tid.

I det følgende er det gitt noen råd om metodikk og framgangsmåte. Heretter omtales sentra/store kollektivknutepunkter som store knutepunkt eller hovedknutepunkt.

### **Trinn 1: Definere knutepunkthierarki og hovedknutepunkt**

For å kunne vurdere avstand til store knutepunkt må disse sentraene og knutepunktene defineres.

De fleste byområdene har arealplaner som skal følge opp nasjonale og regionale føringer om samordnet areal- og transportplanlegging. I disse planene er det definert et knutepunkthierarki som beskriver hvordan utviklingen av boliger og arbeidsplasser bør lokaliseres. De lokale partene skal selv definere hvilke store knutepunkt som skal inngå i indikatorene for areal. Det er naturlig at det tas utgangspunkt i kommunale og regionale planer (eks. kommuneplanens arealdel, regional areal- og transportplan eller lignende).

Det er noen felles egenskaper ved knutepunktene som vil være avgjørende for hvor mye man reiser, og hvilke transportmiddel som benyttes. Det anbefales derfor at byområdene etablerer et senter-/knutepunkthierarki basert på egenskapene vist i tabell 2.

Det anbefales at kommunene definerer ett eller et begrenset antall hovedknutepunkt. Hovedknutepunktet (-ene) brukes som utgangspunkt for beregning av arealindikatoren i GIS-analysene. Selv om det åpnes opp for flere hovedknutepunkter, bør antallet begrenses for å unngå overlapp mellom influensområdene til de definerte knutepunktene.

Tabell 2: Anbefalte kriterier for å vurdere et senter-/knutepunkthierarki

Egenskaper	Innebærer	Konkret beskrivelse
Tetthet i sentra/ knutepunktet	Høy intern tetthet av arbeidsplasser og boliger med korte avstander gjør det mer attraktivt å gå eller sykle. I tillegg gir det mange potensielle kollektivreisende noe som gir grunnlag for et høyfrekvent.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Høy intern tetthet av arbeidsplasser og boliger</li> <li>• Korte avstander mellom ulike funksjoner sikrer bruk av gange og sykkel</li> </ul>
Funksjonsblanding	Et mangfold av ulike funksjoner vil styrke sentra/knutepunktet og bidra til et større potensial for bruk av kollektivtransport, gange og sykkel.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mangfold av funksjoner (bolig, næring, service, m.v)</li> <li>• Høy andel av arbeidsplassintensive bedrifter og næringer</li> </ul>
Tilknytning til kollektivtransport	Kvaliteten på kollektivtilbudet vil være avgjørende for at kollektivtransport blir det foretrukne transportmidlet. Kvaliteten på et kollektivtilbud avhenger av konteksten (bystørrelse, størrelse på knutepunktet, osv), men tilstrekkelig frekvens er viktig. Det er også viktig å sikre mest mulig direkte og full framkommelighet for lokal kollektivtransport til/fra knutepunktene.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tilgang til attraktiv kollektivtransport (jernbane/ekspresbuss) <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Høy frekvens</li> <li>○ Full framkommelighet</li> </ul> </li> <li>• God tilknytning til lokal kollektivtransport <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Direkte adkomst til holdeplass/stasjon</li> <li>○ Full framkommelighet</li> </ul> </li> </ul>
Tilgjengelighet for gående og syklende	Senteret/knutepunktet må være enkelt å komme til for gående og syklende. Det vil si at det er tilrettelagt med egen infrastruktur, som sikre trygg, rask og sikker framkommelighet. Senteret/knutepunktet bør derfor være tilknyttet et sammenhengende gang- og	<ul style="list-style-type: none"> <li>• God adkomst for gående og syklende <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Egne gang- og sykkelanlegg av høy standard</li> <li>○ Direkte adkomst til holdeplass/stasjon</li> </ul> </li> </ul>

	sykkelvegnett. Gang- og sykkelvegnettet må knyttes til andre sentra/knutepunkt, og sikre en forbindelse til/fra ulike målpunkt.	<ul style="list-style-type: none"><li>• Mange parkeringsplasser for sykkel (sykkelhotell, sykkelhus)</li></ul>
Tilrettelegging for bil	Parkeringstilgang vil være avgjørende for hvor sannsynlig det er å bruke bil til/fra sentra/knutepunktet. For å hindre at alle kjører bil til knutepunktene bør det være få parkeringsplasser for bil (kun for de med spesielle behov). For å sikre god adkomst for gående, syklende og kollektivreisende bør arealer for disse prioriteres. Også lokal kollektivtransport bør ha god framkommelighet.	<ul style="list-style-type: none"><li>• Lite tilrettelegging for bil<ul style="list-style-type: none"><li>○ Få parkeringsplasser</li><li>○ Ikke direkte adkomst for bil</li></ul></li></ul>

### **Trinn 2: Beregning av arealindikator ved GIS-analyser**

For å vurdere avstand fra boliger/arbeidsplasser til knutepunktet skal det brukes GIS-analyser. Det vil være svært omfattende å gjennomføre GIS-analyser for mange knutepunkter. I tillegg er det vanskelig å unngå overlapp mellom ulike knutepunktens influensområder. Det bør derfor i første rekke tas utgangspunkt i ett, eller et begrenset antall, knutepunkt.

Gjennomsnittlig avstand fra boliger/arbeidsplasser til hovedknutepunkt defineres som reiselengde langs veg (avstand). Hovedformålet er å tilrettelegge for minst mulig bilbruk. Ved å måle avstand langs veg vil dette gi en beskrivelse av hvor realistisk det er at man kan reise med andre transportmidler enn bil.

Gjennomsnittlig avstand til et hovedknutepunkt fra alle boligområder som er etablert i løpet av en periode vil gi et grunnlag for å sammenligne med dagens situasjon/referanseåret.

Metoden blir da som følger:

- Definere et hovedknutepunkt (hovedsentrum) i byområdet.
- Gjennomføre en GIS-analyse av dagens situasjon, som viser gjennomsnittlig avstand (langs veg) fra eksisterende boligområder/arbeidsplasser til hovedknutepunktet ev også andre større knutepunkt i referanseåret.
- Etterfølgende analyser må bygge på samme metodiske forutsetninger som for dagens situasjon/referanseåret.
  - For referanseåret oppgis gjennomsnittlig avstand fra sentra/knutepunkt til alle boliger. Ved neste rapportering oppgis gjennomsnittlig avstand fra sentra/knutepunkt til nye boliger. Det skal også oppgis differansen mellom alle boliger og nye boliger.

- Nye boliger som skal medregnes er boliger som i rapporteringsåret er gitt ramme- eller igangsettelsestillatelse.<sup>1</sup>
- Det anbefales å telle alle boenheter uavhengig av bygningstyper og arealformål.

Det er ønskelig at alle byområdene har en indikator som på enkel måte kan synliggjøre hvordan arealbruken endres over tid. Den enkleste formen for GIS-analyse viser gjennomsnittlig avstand fra et hovedknutepunkt til boligområder og besøks- og arbeidsintensive arbeidsplasser. Slik viser indikatoren hvordan tyngdepunktet av boligområder og arbeidsplasser flytter seg inn mot eller fra sentrum. Avstand til senter er en svært viktig faktor for bruk av bil. Indikatoren dokumenter slik godt effekt av kommunenes arealbruk.

Kommuner som har verktøy og grunnlag for tilgjengelighetsanalyser må gjerne utarbeide mer omfattende analyser som et supplement.

Det kan være et behov for å supplere GIS-analysene med kvalitative beskrivelser. Dette kan være forhold som endrer rammebetingelsene for transportbehovet. For eksempel etablering av gang- og sykkelveger som bidrar til kortere reisetid (snarveger, egne traseer, bruer el.), eller endrede forhold for bil som bidrar til en vridning i konkurranseforholdet.

## 5.2 Konkretisering av indikatorer for parkering

For parkering skal det rapporteres på følgende indikatorer:

- Andel arbeidstakere med fast oppmøtested som har gratis parkeringsplass, disponert av arbeidsgiver.
- I gjeldende parkeringsnorm: Antall parkeringsplasser som tillates ved nye besøks- og arbeidsplassintensive virksomheter i ulike områder.
- Antall offentlig tilgjengelige parkeringsplasser i avtaleområdetets større sentra/store kollektivknutepunkter.
  - Andel av de offentlig tilgjengelige parkeringsplassene som har begrenset tid (1-3 timer)
  - Andel av de offentlig tilgjengelige parkeringsplassene som har avgift

Videre følger en nærmere beskrivelse av disse, samt en konkretisering av metode og ansvar for å innhente indikatorene.

### **Andel arbeidstakere med fast oppmøtested som har gratis parkeringsplass (disponert av arbeidsgiver)**

Data innhentes fra følgende spørsmål i den kontinuerlige byRVUen:

1. Hvis du skal kjøre bil til arbeidet, har du mulighet for å parkere på parkeringsplass som arbeidsgiver disponerer? Ja/Nei/Vet ikke
2. Er det vanligvis lett å finne ledig plass på denne parkeringsplassen? Ja/Nei/Vet ikke
3. Må du betale for å parkere der? Ja/Nei/Vet ikke

Statens vegvesen Vegdirektoratet er ansvarlig for rapportering av indikatoren. Indikatoren retter seg inn mot arbeidsreiser som er kapasitetsstyrende for transportsystemet i byene.

---

<sup>1</sup> I referanseåret (utgangssituasjonen) bør alle boliger som har ferdigattest eller midlertidig brukstillatelse inngå. I tillegg bør ramme- og igangsettingstillatelser gitt innen utgangen av referanseåret (31.12.2018) inngå. Deretter telles rammetillatelser (eventuelt igangsettingstillatelser dersom rammetillatelse ikke er registrert) for rapporteringsårene.

Den fanger opp en utvikling av stor betydning for biltrafikkmengdene i et byområde, uavhengig av hvem og hvilket forvaltningsnivå som er ansvarlig for det konkrete tiltaket.

En restriktiv parkeringspolitikk innebærer at antall plasser begrenses, at de avgiftsbelegges eller en kombinasjon av tidsbegrensning og avgifter. Vi har begrenset kunnskap om de langsiktige konsekvensene av en slik strategi på virksomhetenes lokaliseringsvalg. Virkemidler virker sammen, og kan være gjensidig forsterkende eller motvirke hverandre. Indikatoren for parkering må derfor sees i nær sammenheng med indikatorer for arealbruk, med spesiell vekt på arbeidsplasslokalisering.

#### **Antall parkeringsplasser som tillates ved nye besøks- og arbeidsplassintensive virksomheter i ulike områder i gjeldende parkeringsnorm**

Det skal rapporteres om parkeringsnormene ved virksomheter med mye besøk eller mange ansatte.

Parkeringsnormer som regulerer parkeringsplasser ved nybygg gir ikke informasjon for dagens parkeringstilgjengelighet, men kan si noe om forventede endringer på sikt.

I kommuner der det er ulike normer i ulike områder av kommunen skal det rapporteres om normer i de ulike sonene. Kart som viser de ulike områdeinndelingene vedlegges rapporteringen.

Områdeinndelingen bør være konsistent over tid for å kunne følge utviklingen. En eventuell endring av områdeinndelingen må oppgis i rapporteringen.

#### **Antall offentlig tilgjengelige parkeringsplasser i avtaleområdets sentra/kollektivknutepunkter.**

Det skal rapporteres om tilgangen til offentlig tilgjengelig parkeringsplasser i sentra/knutepunktene.

Tilgangen til offentlig tilgjengelige parkeringsplasser har betydning for transportmiddelvalg. Rapporteringen baseres på egne registreringer. Det er ikke lagt opp til en felles metodikk for registrering av parkeringsplasser, men registreringene må være sammenlignbare over tid i hvert enkelt byområde. Det kan eventuelt bygges på tidligere registreringer hvis det er hensiktsmessig. Kommunen bør bruke samme avgrensning av senter/knutepunkt som i indikatoren for areal.

Det skal rapporteres på to delindikatorer knyttet til parkeringstilgjengelighet:

- Andel av de offentlig tilgjengelige parkeringsplassene som har begrenset tid (1-3 timer)
- Andel av de offentlig tilgjengelige parkeringsplassene som er avgiftsbelagte

Det er arbeidsreiser som er mest kapasitetsstyrende for transportsystemet. Tidsbegrensede og avgiftsbelagte parkeringsplasser fremmer korttids- framfor langtidsparkering. For å få et bilde av parkeringstilgjengelighet knyttet til arbeidsreiser er det derfor viktig å få en oversikt over andel offentlige parkeringsplasser som er regulert med tidsbegrensning eller avgift.

Heller ikke for delindikatorene er det lagt opp til et standardisert opplegg på tvers av byområdene. Det viktigste er at registreringen gjennomføres på samme måte i referanseår som i etterfølgende år. Valgt metoden må dokumenteres i forbindelse med første rapportering.

### 5.3 Kvalitative beskrivelser av areal og parkering

Det vil være forhold ved kommunenes arealbruk og parkeringspolitikk som det ikke er mulig å fange opp ved bruk av indikatorene. Derfor vil det være behov for å gjøre kvalitative beskrivelser av spesielle betingelser eller endringer som har betydning for transportbehovet og transportmiddelbruken.

Noen eksempler på slike vurderinger kan være:

- Gang- og sykkeltiltak som påvirker reisevanene (f.eks. snarveger, bruer el som korter ned reisetiden og som er vanskelig å analysere basert på reisetid langs veg)
- Innføring av nye bestemmelser eller vedtak som fører til endrede betingelser for utbygging og reisevaner (f.eks. parkeringsbestemmelser/ boligsoneparkering, bestemmelser vedr utbygging i sentra/knutepunkt, endringer mv.)
- Bruk av kampanjer og mobilitetsplanlegging som bidrar til endring i reisevaner osv. Bør følges opp med lokale reisevaneundersøkelser som dokumenter reisemiddelfordeling og endring.

### 5.4 Innhenting av data, rapportering og rapporteringsfrekvens

Kommunene i avtaleområdet er ansvarlig for å rapportere om:

#### Areal

- Boligenes avstand til avtaleområdets større sentra/store kollektivknutepunkter.
- Besøks-/arbeidsplassintensive arbeidsplassers avstand til avtaleområdets større sentra/store kollektivknutepunkt.
- Rapporteringen skal skje hvert 2. år.

#### Parkering

- Gjeldende parkeringsnormer i kommunenes kommune(del)planer
- Rapporteres i referanseår, deretter ved endring av normen
- Antall offentlig tilgjengelige parkeringsplasser i avtaleområdets sentra/kollektivknutepunkter.
  - Andel av de offentlig tilgjengelige parkeringsplassene som har begrenset tid (1-3 timer)
  - Andel av de offentlig tilgjengelige parkeringsplassene som er avgiftsbelagte
- Rapporteres hver 2. år.

Statens vegvesen, Vegdirektoratet har ansvar for å rapportere om:

- Andel arbeidstakere med fast oppmøtested som har gratis parkeringsplass (disponert av arbeidsgiver) innhenting og rapportering av denne indikatoren. Data baseres på de kontinuerlige RVU-ene.
- Rapporteres hvert 2. år.

Hver avtalepart kan legge inn kvalitative beskrivelser ved behov.

## Byindekspunkter Oslo og Akershus

Code ▾

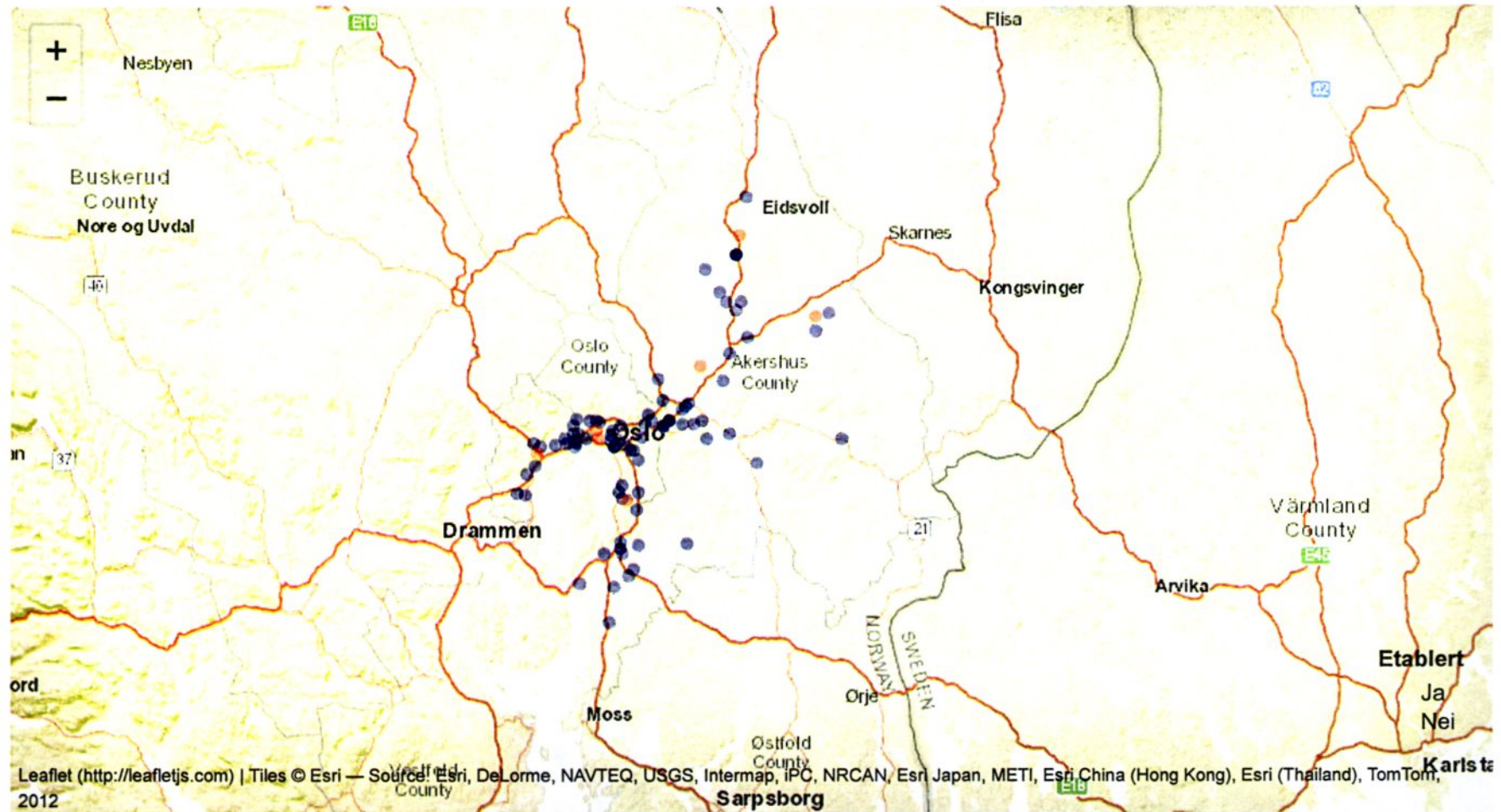
Navn	Vegreferanse	Etablert
Kneppe	EV16 HP 2 Meter 5135	Ja
GARDERMOEN KONTROLL	EV16 HP 3 Meter 1960	Ja
BORGENKRYSET	EV16 HP 4 Meter 4030	Ja
Bjørnegårdtunnelen	EV16 HP 51 Meter 6500	Nei
EV 18 V/ MASTEMYR	EV18 HP 1 Meter 200	Ja
IKEA	EV18 HP 10 Meter 370	Ja
MARITIM-510B	EV18 HP 2 Meter 6605	Ja
EV 18 v/rasteplass Ski	EV18 HP 3 Meter 1068	Ja
Lysakerlokket	EV18 HP 6 Meter 462	Ja
E6 Manglerud	EV6 HP 1 Meter 10300	Ja
Klemetsrud	EV6 HP 1 Meter 1191	Ja
KLØFTA SØR	EV6 HP 10 Meter 4000	Ja
MOGREINA	EV6 HP 12 Meter 10034	Ja
E6 V/KARIHAUGEN	EV6 HP 2 Meter 6011	Ja
Nordbytunellen	EV6 HP 3 Meter 4800	Ja
Helsfyr 1,2,3,4	EV6 HP 51 Meter 2578	Ja
HVAM SØR	EV6 HP 7 Meter 3180	Ja
Ø.Akersvei rampe mot Hvam	EV6 HP 93 Meter 23050	Ja
MOGREINA PÅRAMPE	EV6 HP 93 Meter 23090	Ja
Ø.Akersvei rampe mot Haugenstua	EV6 HP 93 Meter 32250	Ja
MOGREINA AVRAMPE	EV6 HP 93 Meter 32290	Ja
FJERDINGBY	FV120 HP 3 Meter 11180	Ja
Byvegen	FV120 HP 7 Meter 9200	Nei
TARALDRUDVEIEN	FV129 HP 2 Meter 1158	Ja
Skiveien ved Kolbotn	FV132 HP 1 Meter 200	Nei
ÅS NLH VOLLEBEKK	FV152 HP 2 Meter 698	Ja
HOLSTADVN. AAS	FV152 HP 3 Meter 2029	Ja
HALSTAD NORDRE	FV152 HP 5 Meter 1140	Ja
ULLERUDSLETTA	FV152 HP 50 Meter 607	Ja
ROÅS	FV152 HP 7 Meter 1657	Ja
Mastemyrveien N1	FV152 HP 8 Meter 6160	Ja
Nygårdskryset xf	FV154 HP 1 Meter 370	Ja
RÅKEN ENEBAKK	FV155 HP 1 Meter 11962	Ja
Nesetveien	FV156 HP 1 Meter 9379	Ja
BLÅKOLLEN	FV159 HP 51 Meter 1174	Ja
NORDBYVEIEN	FV159 HP 51 Meter 5529	Ja
OSLO GRENSE	FV160 HP 1 Meter 10	Ja
BÆRUM RINGSTADBEKK	FV160 HP 1 Meter 2035	Ja
Kirkeveien Høvik	FV163 HP 3 Meter 420	Ja
Brynsv v/Levre	FV164 HP 2 Meter 1840	Ja
BLAKSTAD NORD	FV165 HP 1 Meter 5170	Ja
Forneboveien	FV166 HP 1 Meter 401	Ja
ASKER Xfv207 SIKTA	FV167 HP 1 Meter 5979	Ja
LYSAKERELVA	FV168 HP 1 Meter 12	Ja
LOMMEDALSVEIEN	FV168 HP 1 Meter 13328	Ja
Fjellsrud syd	FV169 HP 1 Meter 1817	Ja
A-H LIERFOSS	FV170 HP 3 Meter 5520	Ja
HVAL	FV171 HP 1 Meter 2248	Ja
Industriveien Jessheim	FV174 HP 1 Meter 8760	Ja
NORDRE BRAUTER	FV175 HP 2 Meter 6097	Ja
Årnes Runni	FV175 HP 3 Meter 1531	Ja
Vormsundvegen	FV177 HP 1 Meter 1337	Nei
SAND ULLENSAKER	FV178 HP 1 Meter 7900	Ja
Garmo	FV181 HP 1 Meter 740	Ja
KIRKEVN V/HVALSTAD	FV203 HP 1 Meter 731	Ja
DØLIHAGEN BUSSHOLDE	FV454 HP 1 Meter 10285	Ja
Råholt sør	FV501 HP 1 Meter 2500	Nei
Fv 6 Vestby storsenter	FV6 HP 50 Meter 174	Ja
STABEKK SENIORSENTE	FV609 HP 1 Meter 1880	Ja
VOLLSVEIEN	FV610 HP 1 Meter 1152	Ja
Bygdøy Allé	KV10967 HP 1 Meter 900	Nei
General Ruges Vei V/bøler	KV12212 HP 1 Meter 1130	Ja
Holmenkollveien	KV13070 HP 1 Meter 1245	Ja

Navn	Vegreferanse	Etablert
Maridalsveien	KV14622 HP 1 Meter 425	Ja
Nedre Kaldbakkvei	KV14994 HP 1 Meter 737	Ja
Ljabrudiagonalen	KV155 HP 1 Meter 8189	Ja
Vækerøveien v/Ullernchaussen	KV160 HP 1 Meter 1424	Ja
Finnmarksgata	KV161 HP 2 Meter 1096	Ja
Ring 2 v/Vøyenbrua	KV161 HP 2 Meter 3481	Ja
Slemdalsveien	KV16621 HP 1 Meter 2968	Ja
Sørkedalsveien ved Borgen	KV168 HP 1 Meter 3000	Nei
Tvetenveien v/Haugerud	KV17852 HP 6 Meter 565	Ja
Østensjøveien v/Østensjø Skole	KV18639 HP 4 Meter 850	Ja
Granfosstunnelen Mot Metrering	RV150 HP 1 Meter 10615	Ja
Hovedkjørefelt Rv150 Grefsen	RV150 HP 1 Meter 3097	Ja
Granfosstunnelen Med Metrering	RV150 HP 1 Meter 551	Ja
Gaustad 1,2,3,4,5	RV150 HP 1 Meter 8045	Ja
Karihaugen rampe mot Furuset	RV159 HP 1 Meter 10500	Ja
Karihaugen rampe mot Skårer	RV159 HP 1 Meter 289	Ja
RÆLINGSTUNNELLEN	RV159 HP 3 Meter 4010	Ja
RV159 VAREMESSA	RV159 HP 3 Meter 5710	Ja
Kong Håkon 5.s gt Sydgående	RV162 HP 1 Meter 10110	Ja
VATERLANDTUNNELEN	RV162 HP 1 Meter 2474	Ja
Kong Håkon 5.s gt Nordgående	RV162 HP 1 Meter 870	Ja
Grorud Stasjon 1,2,3,4	RV163 HP 1 Meter 5970	Ja
Ø.Akersvei 1,2	RV163 HP 1 Meter 9740	Ja
STATOIL	RV22 HP 3 Meter 2130	Ja
SKEDSMO STRANDEN	RV22 HP 5 Meter 2438	Ja
GJELLERÅSEN	RV4 HP 1 Meter 765	Ja
SLATTUM	RV4 HP 2 Meter 4112	Ja
AMMERUD	RV4 HP 3 Meter 7649	Ja



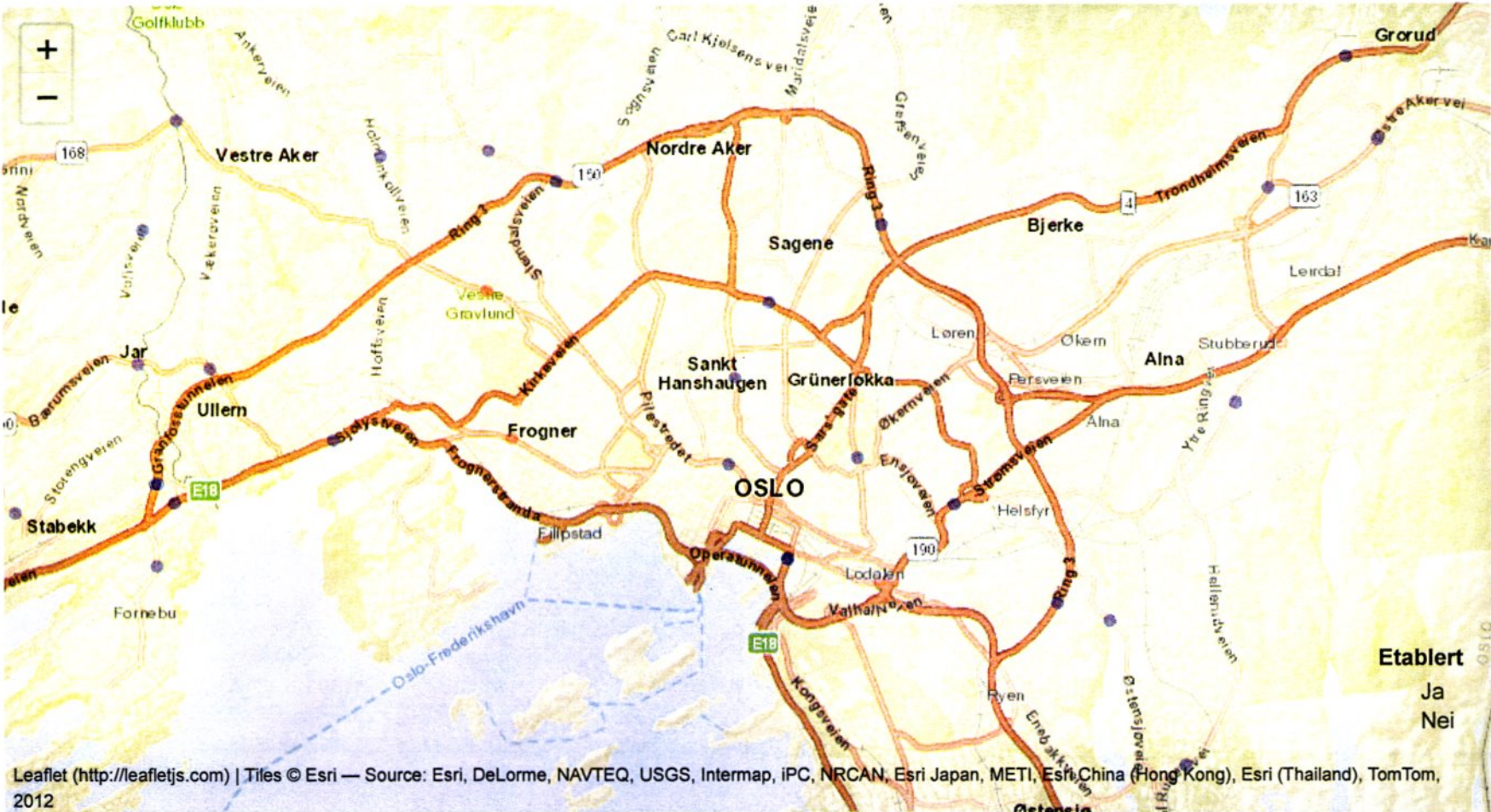
# Byindekspunkter Oslo og Akershus

Code ▾



# Byindekspunkter Oslo og Akershus

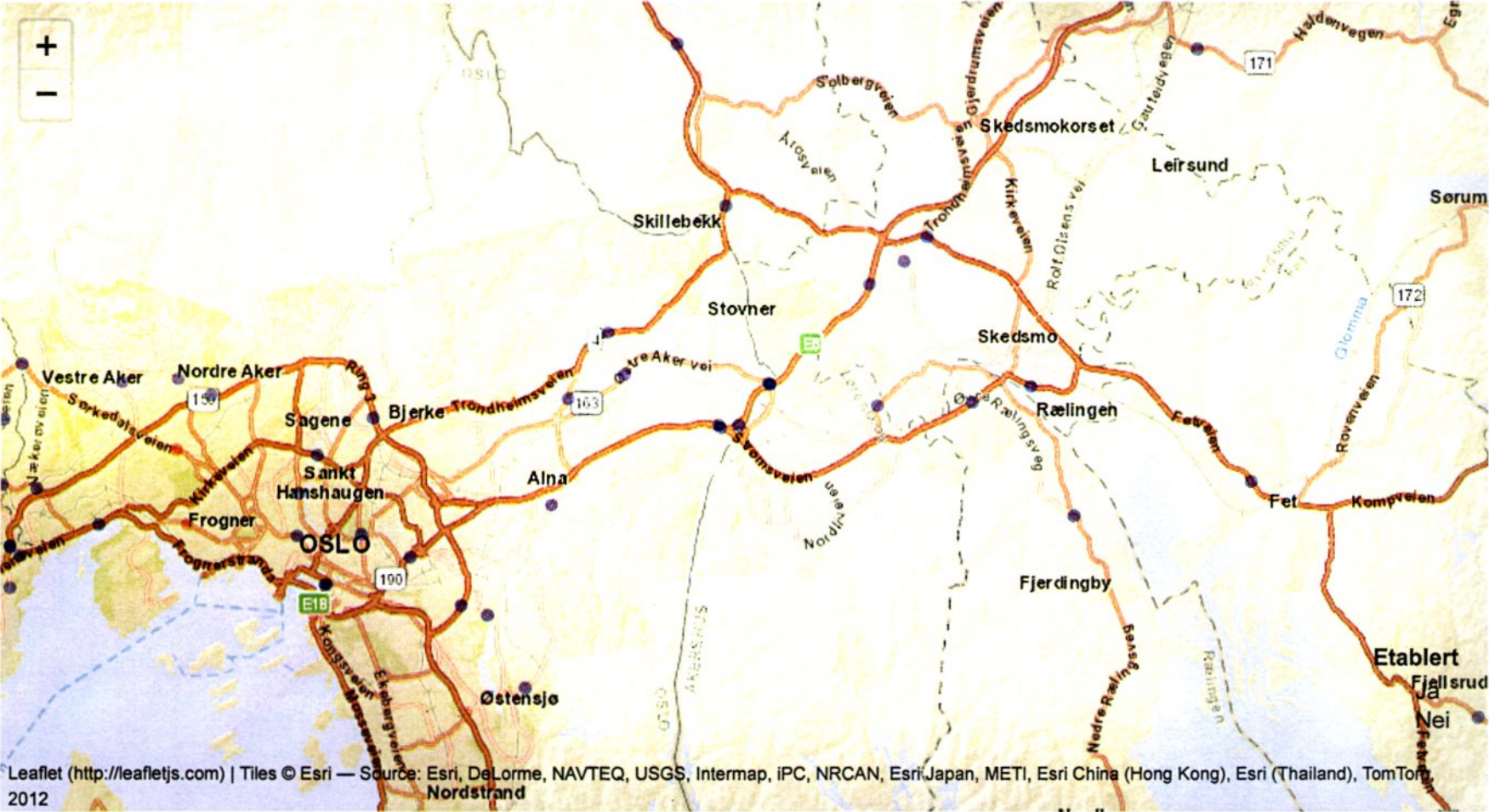
Code ▾



Leaflet (<http://leafletjs.com>) | Tiles © Esri — Source: Esri, DeLorme, NAVTEQ, USGS, Intermap, iPC, NRCAN, Esri Japan, METI, Esri China (Hong Kong), Esri (Thailand), TomTom, 2012

# Byindekspunkter Oslo og Akershus

Code ▾



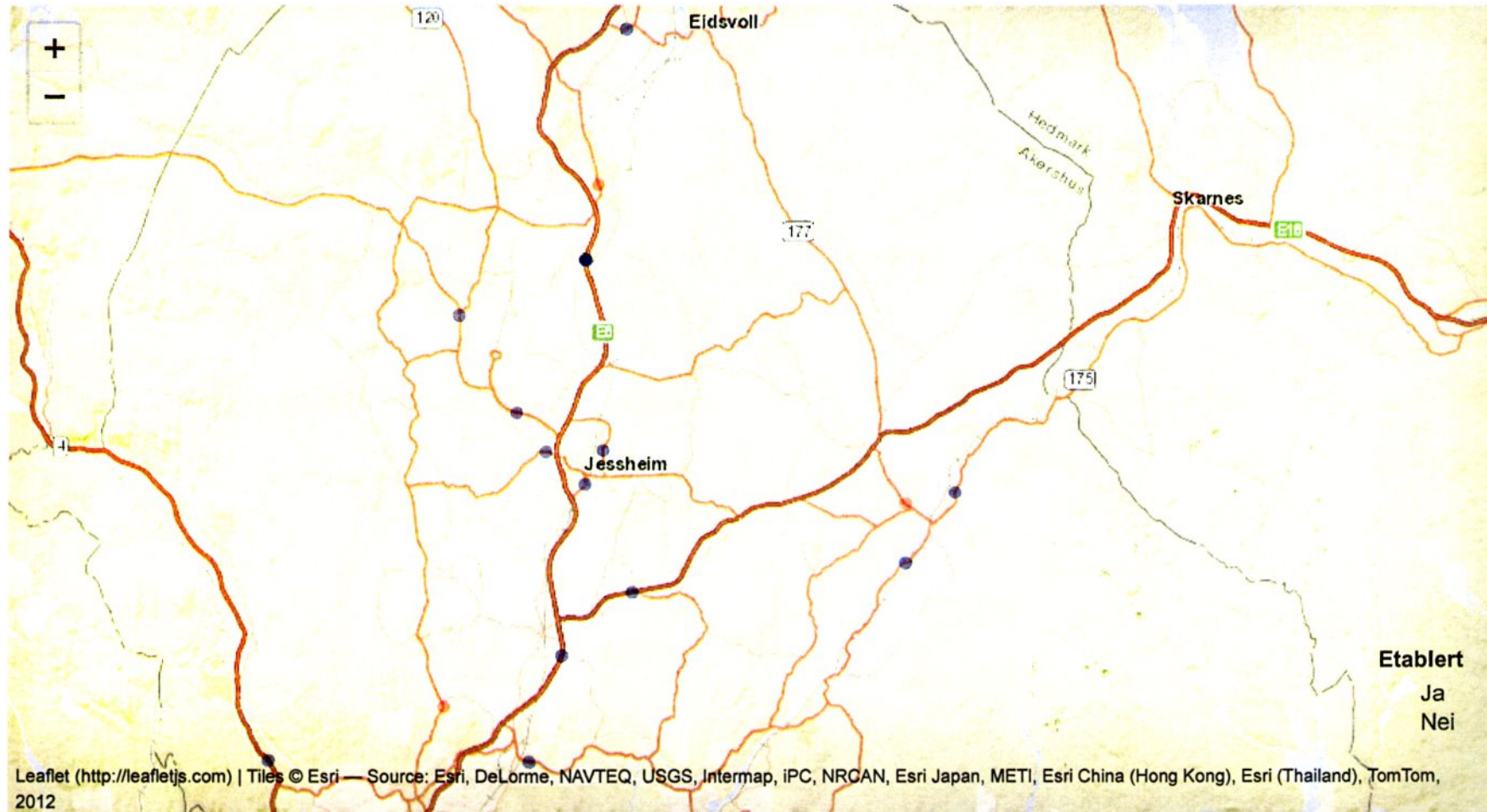
# Byindekspunkter Oslo og Akershus

Code ▾



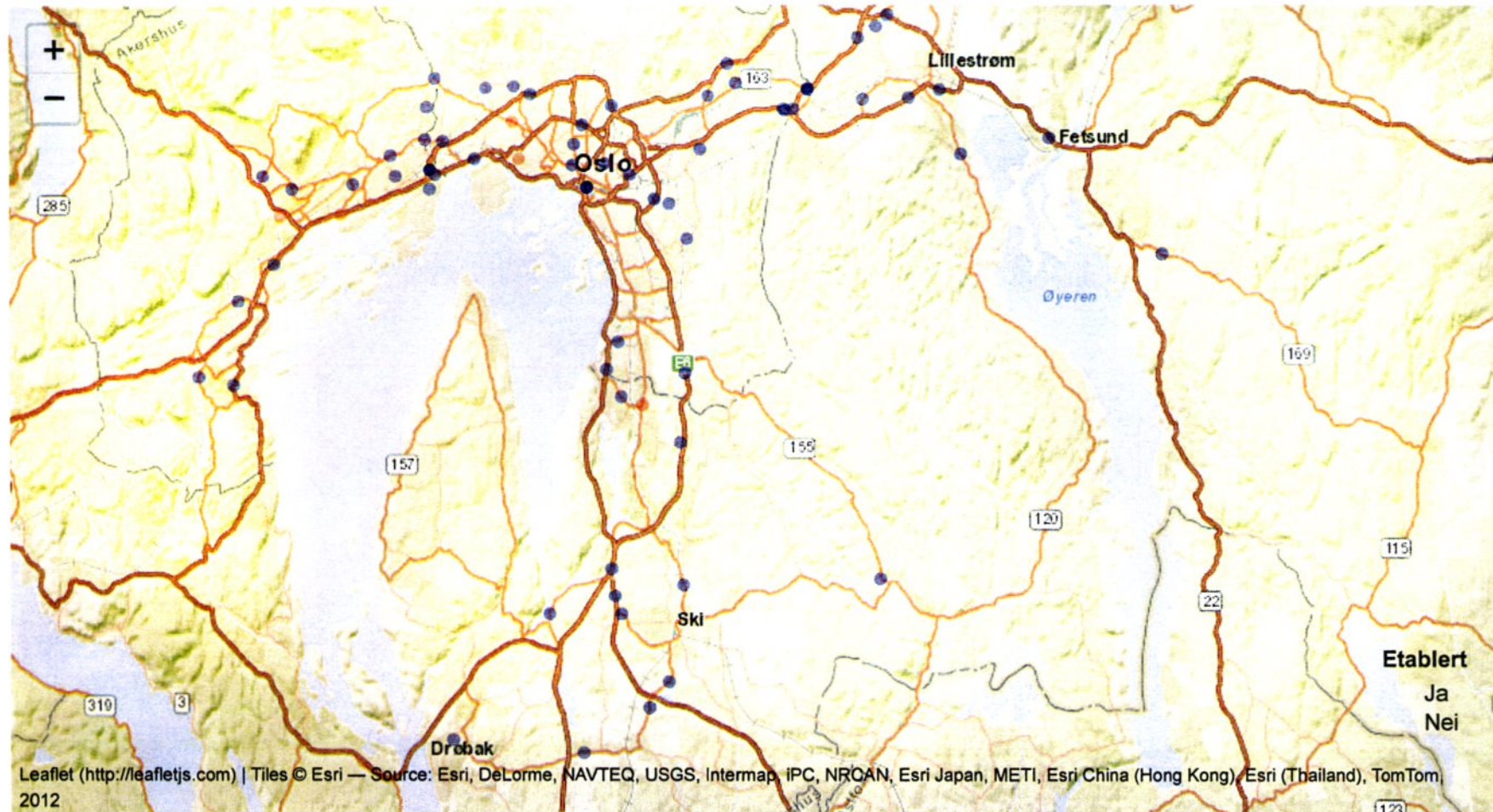
# Byindekspunkter Oslo og Akershus

Code ▾



# Byindekspunkter Oslo og Akershus

Code ▾



Etablert  
Ja  
Nei

# Oversikt over aktuelle gang-, sykkel- og kollektivtiltak langs riksveg

Tabellene under viser hva som er fordelt av midler til tiltak for kollektivtrafikk, sykling og gåing i Bymiljøavtaleprosjekter i 2017–19, foreslått i 2020, og hva som er foreløpige behov frem til 2023.

Det vises i tillegg sum behov for 2020–2023 (handlingsprogramperiode), 2017–2023 (avtaletid for bymiljøavtale) og anslått behov etter 2023.

Prosjekter er foreslått bevilget i 2020 er markert med grått.

Listen justeres som en del av porteføljestyringen.

## Total Akershus og Oslo

	2017–2019	2020	2021	2022	2023	2020–2023	2017–2023	Behov etter 2023
Sum Akershus	241	62	338	216	166	781	1022	2499
Sum Oslo	338	119	286	215	190	810	1147	3399
<b>Totalt Akershus og Oslo</b>	<b>579</b>	<b>181</b>	<b>624</b>	<b>430</b>	<b>356</b>	<b>1591</b>	<b>2169</b>	<b>5897</b>
Andel Akershus	42 %	34 %	54 %	50 %	47 %	49 %	47 %	42 %
Andel Oslo	58 %	66 %	46 %	50 %	53 %	51 %	53 %	58 %

## Akershus

	2017–2019	2020	2021	2022	2023	2020–2023	2017–2023	Behov etter 2023
<b>Kollektivtiltak:</b>								
E6 Hvam/Skedsmovollen, tiltak på ramper/kryss Binding	20	9	50	25,9	0	84,9	104,9	0
E6 Oslo grense - Hvam, etablering av stopplommer, 600 mill. kr etter 2023 gjelder for fullstandard kollektivfelt	0	3	8	0	0	11	11	600
Samlepott, innfartsparkering	0	5	5	2	0	12	12	0
E16 Sandvika- Wøyen, kollektivfelt avlastet veg	0	5	5	0	0	10	10	0
E6/fv. 381 Sagdalen-Nitelva bru	0	0	46	50	54	150	150	0
Rv. 22 Olavsgaard, Trondheimsveien og Fetveien, fremkommelighetstiltak	0	0	15	22,6	0	37,6	37,6	0
Samlepott, holdeplassoppgradering	10	0	5	5	5	15	25	0
Rv 22 på Kjeller (rv. 120 til x fv. 120) fremkommelighetstiltak	0	0	0	0	0	0	0	120
Rv. 22 Hvam - Vigemes, kollektivfelt	0	0	0	0	0	0	0	300
E6 sør og nord, midlertidig innfartsparkering/kollektivfelt	0	0	0	0	0	0	0	125
<b>Gang- og sykkelveitiltak:</b>								
E18/Fv 605 Prof. Kohts vei - Markveien - Gamle Drammensvei, Binding	135,6	20	56,6	0	0	76,6	212,2	0
E6/Fv. 152 Langhus, Vevestadveien-Smedsrudveien, Binding	60,2	4,8	0	0	0	4,8	65	0
E6/fv. 152 Stensfelt-Greverud, Binding	15	5	67	65	0	137	152	0
Fv. 120 Storgata Lillestrøm, tilrettelegging kollektiv og g/s (50/50 stat og fylke)	0	10	76	0	0	86	86	0
E18/Fv. 153 Sandviksveien, Slependsen-Sandvika	0	0	2	10	30	42	42	33
E18 Ås-Holstad	0	0	2	30	19,2	51,2	51,2	30
E6/Fv. 454 Trondheimsveien, Cathinka Gulbergsvei-Jessheim	0	0	0	5	58	63	63	93,7
E6 Solheim-Oslo, sykkелеkspressveg	0	0	0	0	0	0	0	749,2
E18 Engelsrud terrasse - Lier grense	0	0	0	0	0	0	0	58
E18 Asker sentrum - Holmen	0	0	0	0	0	0	0	135
E16 Nybakk - Hedmark grense	0	0	0	0	0	0	0	30
E6 Hilton ved Kløfta sør	0	0	0	0	0	0	0	100
E18/Fv 201 Holmenbukta - Billingstadveien	0	0	0	0	0	0	0	100
Fv. 203 Kirkeveien, Otto Valstadsvei x Kirkeveien	0	0	0	0	0	0	0	25
Delparsell 1: Oslo grense -Nordliveien, sykkелеkspressveg	0	0	0	0	0	0	0	0
Delparsell 2: Nordliveien - Lørensrudveien, sykkелеkspressveg	0	0	0	0	0	0	0	0
Delparsell 3: Lørensrudveien - Strømmen, sykkелеkspressveg	0	0	0	0	0	0	0	0
Delparsell 4: Strømmen stasjon-Sagdalen, sykkелеkspressveg	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Sum Akershus</b>	<b>240,8</b>	<b>61,8</b>	<b>337,6</b>	<b>215,5</b>	<b>166,2</b>	<b>781,1</b>	<b>1021,9</b>	<b>2498,9</b>

## Vedlegg 5

## Oslo

	2017- 2019	2020	2021	2022	2023	2020- 2023	2017- 2023	Behov etter 2023
<b>Kollektivtiltak:</b>								
Mortensrud-Skullerud (kollektivtiltak Brynstunnelen)	5	0	0	0	0	0	5	0
Rv 4 Veitvet, oppgradering av bussholdeplasser, Binding	0	0	0	0	0	0	0	0
Rv 150 Ullevål stadion, oppgradering av 10 holdeplasser, 3 i 2020	0	6	6	5	0	17	17	0
Samlepott, holdeplassoppgradering	10,5	5	10	9,5	9	33,5	44	75
Oppgradering eller utskifting av prioriteringssystem for signalanlegg	0	5	0	0	0	5	5	0
Samlepott, knutepunktstiltak	6	0	13	13	12	38	44	60
Riksvegnettet samlepott, mindre fremkommelighetsiltak/flaskehals	10	0	4	4	4	12	22	65
E6 Ulvenveien-Strømsveien, kollektivtiltak	0	0	2	12	0	14	14	0
E6 Alna senter, flytting av holdeplass og omlegging av g/s-vei	0	0	5	0	0	5	5	0
Rv 150 Silurveien-Vækerøveien, kollektivfelt og g/s-vei	0	0	0	10	40	50	50	0
E6 Gjøre midlertidige kollektivfelt til permanente i Oslo	0	0	0	0	0	0	0	500
Rv 4 Sinsenkrysset, bussfremkommelighet	0	0	0	0	0	0	0	30
<b>Gang- og sykkelveitiltak:</b>								
E18 Maxbo-Maritim	3,9	0	0	0	0	0	3,9	0
Rv 150 Gaustad-Holmenveien	22	0	0	0	0	0	22	0
E6 Ole Deviksvei-Teisenveien	4	0	0	0	0	0	4	0
Rv 150 Nydalen-Storo, kollektivtiltak og g/s-vei	10	0	0	0	0	0	10	0
E6 Teisenveien, sikring av eksisterende g/s-bru	20,5	0	0	0	0	0	20,5	0
E18 Dronning Eufemiasgate, Håkon V/Langkaigata, strakstiltak Binding	10	0	0	0	0	0	10	0
Rv 163 Veitvet-Grorud stasjon, ferdig 2020 Binding	65	0	0	0	0	0	65	0
E18 Herregårdskrysset, sykkeltiltak Binding	26	0	0	0	0	0	26	0
Rv 150 Ullevål stadion, g/s-bru Binding	79	39	0	0	0	39	118	0
E18 Munkedamsveien-Rådhusplassen (Dr.Maudsgate), delparsell 1, Binding	24	10	0	0	0	10	34	0
E6 Konowgate, del 1 Ryenkrysset-Simensbråtveien, Binding	30	14	0	0	0	14	44	0
Oslo, strakstiltak sykkel på riksveger	12	5	20	15	14	54	66	100
E6 Konowgate, del 3 Valhalveien-Konowgate	0	3	16	0	0	19	19	0
E6 Enebakkveien, parsell Østensjøveien-Ryen. Inkl. del 2 Sandstuveien-Østensjøveien.	0	15	44	81	0	140	140	0
E18 Maxbo-Drammensveien (Lysaker-Maxbo)	0	2	8	0	0	10	10	0
E18 (sykkelrute) Griniveien Røakrysset - Bygrense	0	5	90	0	0	95	95	0
E18 Skøyen-Dr. Blancasvei, standardheving	0	10	35	0	0	45	45	0
Rv 150 Universitetskrysset, bru	0	0	27	0	0	27	27	0
E18 Mosseveien, Ulvøybrua-Ormsundveien, strakstiltak	0	0	6	0	0	6	6	0
Rv 4 Årvoll-Sinsen sykkelveg med fortau	0	0	0	7	70	77	77	0
E6 Konowgate, del 2 Simensbråtveien-Valhalveien	0	0	0	6	11	17	17	0
Rv 150 Gaustadalleen-Rektorhaugen, parsell 1 Universitetskrysset-Sognsveien	0	0	0	18	0	18	18	0
E18 Bygdøylokket, utbedre undergang	0	0	0	34	0	34	34	0
Rv 150 Holmenveien-Dalsveien (kollektiv og gang- og sykkel)	0	0	0	0	10	10	10	266
Rv 150 Gaustadalleen-Rektorhaugen, parsell 2 Sognsveien-Bergkrysset	0	0	0	0	20	20	20	0
Rv 150 Monolittveien-Radiumhospitalet	0	0	0	0	0	0	0	262
E18 Drammensveien-Fransebråtveien	0	0	0	0	0	0	0	155
E6 Strømsveien, parsell Innspurten-Ensjøvegen	0	0	0	0	0	0	0	102
E18 Sørkedalsveien, parsell Smestad-Majorstua (inkl. Griniveien-Røahagen)	0	0	0	0	0	0	0	246
E6 Teisen-Oslo grense, sykkelekspressvei	0	0	0	0	0	0	0	1536
E18 Mosseveien, standardheving bak Shellstasjon	0	0	0	0	0	0	0	1,5
E18 Mosseveien fra Herregårdskrysset	0	0	0	0	0	0	0	0
E18 Håkon Vs gt	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Sum Oslo</b>	<b>337,9</b>	<b>119,0</b>	<b>286,0</b>	<b>214,5</b>	<b>190,0</b>	<b>809,5</b>	<b>1147,4</b>	<b>3398,5</b>