

Bymiljøavtale
mellom
Oslo kommune,
Akershus fylkeskommune
og
Staten v/Samferdselsdepartementet

1. Bakgrunn og formål

Regjeringen har som mål at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Bymiljøavtalene er et virkemiddel for å bidra til at målet nås. Løsningene som velges må bidra til at det utvikles løsninger som sikrer bedre framkommelighet totalt sett, spesielt ved å tilrettelegge for attraktive alternativer til privatbil.

Staten v/Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet, Oslo kommune og Akershus fylkeskommune har forhandlet fram en bymiljøavtale for Oslo og Akershus, jf vedlegg datert 25. januar 2017.

Staten v/Samferdselsdepartementet, Oslo kommune og Akershus fylkeskommune inngår med dette bymiljøavtale for Oslo og Akershus for perioden 2017-2023 i tråd med vedlagte dokument.

2. Lokalpolitisk behandling

Det ble gitt tilslutning til den framforhandlede bymiljøavtalen ved vedtak i bystyret i Oslo 29. mars 2017 og i fylkestinget i Akershus 13. februar 2017.

3. Samferdselsdepartementets behandling

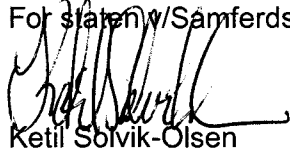
Etter drøftinger i regjeringen slutter Samferdselsdepartementet seg til den framforhandlede bymiljøavtalen.

4. Vedlegg

Bymiljøavtale 2017-2023 mellom Oslo kommune og Akershus fylkeskommune og staten.

Oslo, 13. juni 2017

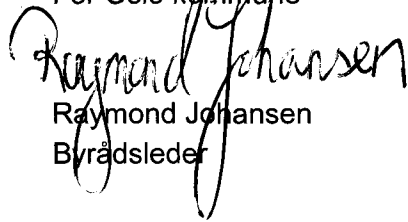
For statens Samferdselsdepartementet



Ketil Solvik-Olsen
Samferdselsminister

Oslo, 13. juni 2017

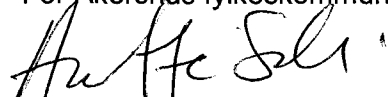
For Oslo kommune



Raymond Johansen
Byrådsleder

Oslo, 13. juni 2017

For Akershus fylkeskommune



Anette M. Solli
Fylkesordfører

Bymiljøavtale
mellom
Oslo kommune, Akershus fylkeskommune og Staten
2017 - 2023

25. januar 2017

Det er et mål at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykling og gåing, jf. Nasjonal transportplan 2014–2023. Bymiljøavtaler er et virkemiddel for å nå dette målet, jf. brev fra Samferdselsdepartementet til Statens vegvesen datert 2.juni 2014.

Denne bymiljøavtalen er inngått mellom Staten ved Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet, Oslo kommune og Akershus fylkeskommune for perioden 2017–2023. Avtalen er geografisk avgrenset til Oslo kommune og Akershus fylkeskommune.

Partene konstaterer at Oslo kommune, Akershus fylkeskommune og staten per i dag har vedtatt ulike ambisjoner og målsetninger når det gjelder reduksjon i klimagassutslipp, vekstbehovet for kollektivtransport, sykkel og gange, og reduksjon av biltrafikk. Partene er enige om at disse forskjellene blir vurdert når avtalen revideres.

1. Mål

Veksten i persontransporten skal tas med kollektivtrafikk, sykling og gåing.

2. Prosjekter og tiltak

Prosjektene og tiltakene i bymiljøavtalen skal bidra til å nå målet og sikre bedre framkommelighet totalt sett, spesielt ved å tilrettelegge for attraktive alternativer til privatbil.

Oslopakke 3 er en del av bymiljøavtalen. Revidert avtale for Oslopakke 3 fra 5. juni 2016 er vedtatt av Oslo kommune og Akershus fylkeskommune i juni 2016, men det tas forbehold for Stortingets behandling av den reviderte avtalen.

Prosjektene i bymiljøavtalen, og 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. Prosjektene i bymiljøavtalen finansieres gjennom Oslopakke 3 samt belønningsmidler og midler til bymiljøavtaler over programområdene i

statsbudsjettet. Rammeverket for bymiljøavtalene gjør det mulig å ta med statlig delfinansiering av store fylkeskommunale kollektivinfrastrukturprosjekter. Denne avtalen bygger på NTP 2014–2023 og omfatter et slikt prosjekt; Fornebubanen. Avtalen vil bli revidert etter at Stortinget har behandlet Nasjonal transportplan 2018–2029 og revidert avtale for Oslopakke 3 samt etter regjeringen, Oslo kommune og Akershus fylkeskommune har behandlet KVV Oslo-navet. Da kan det bli aktuelt å forhandle om statlig delfinansiering av andre store fylkeskommunale kollektivtrafikkprosjekt. For Oslo kommune og Akershus fylkeskommune er nytt signal- og sikringsanlegg, ny sentrumstunnel for t-banen og baneløsning for nedre Romerike særlig aktuelle prosjekter i denne sammenheng.

Jernbaneinvesteringer inngår også i avtalen og fullfinansieres av staten. Jernbanen er statens viktigste bidrag til utviklingen av et helhetlig kollektivsystem. Jernbanen er grunnstammen for store deler av kollektivtrafikktilbudet i Oslo og Akershus og en videreutvikling av togtilbudet er en forutsetning for å nå målet om nullvekst. Tiltak i jernbanenettet i avtaleperioden er beskrevet i vedlegg. Avtalepartene forplikter seg til å utvikle et helhetlig, attraktivt kollektivsystem med vekt på knutepunkts- og tettstedsutvikling. Stasjonsbyene og knutepunktene i Oslo og Akershus må utvikles med hensyn til både fortetting, attraktive byområder og funksjonelle terminaler og stasjoner.

Dersom det er behov for restriktive tiltak for å sikre måloppnåelse er avtalepartene forpliktet til å ta nødvendige initiativ.

3. Finansiering

Tiltak innenfor bymiljøavtalen forutsettes finansiert med statlige midler, fylkeskommunale/kommunale midler, brukerfinansiering og privat finansiering. Tiltakene tar utgangspunkt i de økonomiske rammene i NTP 2014–2023 og de årlige budsjettene for staten, Akershus fylkeskommune og Oslo kommune. Fylkeskommunale og kommunale midler samt brukerfinansiering tar utgangspunkt i Oslopakke 3. I tillegg finansierer Oslo kommune og Akershus fylkeskommune andre investeringer og drift av regional og lokal kollektivtransport. Under følger en oversikt over hvilke midler som inngår i avtalen.

Statlige midler:

- Midler til strekningsvise prosjekter på riksveg og jernbane innenfor avtaleområdet
- Programområdetiltak på riksveg
 - 2 mrd. kr i avtaleperioden til fremkommelighetstiltak for kollektivtrafikk, sykling og gåing som bidrar til å oppfylle målet i bymiljøavtalen. Beløpet er angitt i 2016-priser og vil bli indeksregulert gjennom Finansdepartementets budsjettindeks. I vedlegg vises en liste over aktuelle tiltak. Valget og prioriteringen av disse vil skje gjennom den ordinære porteføljestyringen.
- Statlig tilskudd til store fylkeskommunale kollektivinfrastrukturprosjekt
 - Staten dekker 50 prosent av kostnaden til Fornebubanen slik prosjektet er avgrenset i denne avtalen. Statens sin halvdel utgjør per dags dato 5,6 mrd. 2014-kroner, jf. punkt 4. Statens endelige bidrag til Fornebubanen blir

fastsatt av Stortinget i den ordinære budsjettprosessen på bakgrunn av gjennomført KS2 og endelig finansieringsplan.

- Belønningsordningen for bedre kollektivtransport mv.
 - Midlene fra belønningsordningen skal inngå i bymiljøavtalen. Disse er nå 280 mill. kr per år, dvs. 1 960 mill. kr i perioden 2017–2023 i inneværende NTP. Midlene blir ikke indeksregulert.
 - Belønningsmidlene vil fortsatt kunne brukes på samme type tiltak som tidligere.
 - Belønningsavtalen mellom Staten og Oslo/Akershus løper ut i 2016. For midler tildelt fra Belønningsordningen etter 2016 samt gjenstående midler fra avtaleperioden 2013–2016 rapporteres det for belønningsmidlene gjennom bymiljøavtaleordningen.
- Statlig kjøp av persontransport
 - Staten forplikter seg til å opprettholde nivået på og hovedstrukturen i dagens togtilbud i Oslo og Akershus.

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

Annen finansiering:

- Bompenger
 - Beregnede inntekter fra bompengesystemet i Oslo framgår av avtale og handlingsprogram for Oslopakke 3. I 2015 var de disponible inntektene etter avdrag for drift og finansielle kostnader om lag 2,4 mrd. kr. De lokale partene har vedtatt høyere takster fra 2017 som vil gi økte inntekter. Takstendringer skal godkjennes av Stortinget før de kan gjennomføres.
- Fylkeskommunale og kommunale midler
 - Fylkeskommunale og kommunale midler til investeringer framgår bl. a. av handlingsprogrammet for Oslopakke 3. I budsjettet for 2015 ble det satt av om lag 650 mill. kr i lokale midler.
 - Akershus fylkeskommune og Oslo kommune bidrar med tilskudd for drift av kollektivtransport. I 2015 var dette om lag 2,4 mrd. kr.
 - For et samlet bilde av disponeringen av midler til transporttiltak i Akershus fylkeskommune og Oslo kommune i avtaleperioden vises til vedlegg. Der er det tatt utgangspunkt i gjeldende fireårige handlingsprogrammer og en framskrivning av disse til å omfatte hele avtaleperioden.
- Grunneierbidrag i forbindelse med Fornebubanen
 - Finansieringen av Fornebubanen beskrives nærmere nedenfor.
- Billettinntekter fra kollektivtransport
 - Se om finansieringen av Fornebubanen nedenfor.

4. Nærmere om Fornebubanen

Staten vil dekke inntil halvparten av kostnadene til Fornebubanen 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. Tilskuddet skal dekke halvparten av kostnadene ved selve kollektivtransporttraséen inkludert tilhørende stasjoner, hensetningsanlegg på Fornebu og signalanlegg på strekningen Fornebu – Majorstuen.

Oslo kommune og Akershus fylkeskommune er ansvarlig for den andre halvdel. I tillegg er de ansvarlig for basestasjonens elementer ut over hensetningsanlegget (vaskehall, verkstedspor og hjuldreiningshall). Den lokale finansieringen vil bli dekket gjennom bompengemidler, private midler (grunneierbidrag) og billettinntekter fra kollektivtransporten. En komplett finansieringsplan med underliggende avtaler, herunder avtaler om grunneierbidrag, skal foreligge før endelig vedtak om gjennomføring av Fornebubanen.

Den totale kostnaden for Fornebubanen (forventet styringsramme) slik prosjektet er beskrevet i vedlegg utgjør 11,65 mrd. kr (2014-kroner). Av disse utgjør 450 mill. kr kostnader for den delen av hensetningsanlegget på Fornebu som staten ikke bidrar til å dekke. Staten og de lokale partene finansierer hver sin halvpart av de resterende 11,2 mrd. kr. Dette innebærer at staten forventes å bidra med 5,6 mrd. kr. Den lokale delen av denne kostnaden, tillagt 500 mill. kr i estimerte finansieringskostnader, er forventet finansiert med 3 mrd. kr fra grunneierbidrag og 3,1 mrd. kr fra bompenger. I tillegg kommer 450 mill. kr fra økte billettinntekter fra kollektivtransport.

Staten bidrar ikke til å dekke eventuelle kostnadsoverskridelser etter at styringsrammen er endelig fastsatt av Stortinget i den ordinære budsjettprosessen på bakgrunn av gjennomført KS2. Endelig fastsatt styringsramme vil danne grunnlaget for utarbeidelsen av den endelige finansieringsplanen.

Oslo kommune og Akershus fylkeskommune har ansvaret for både planmessig og finansiell rasjonell fremdrift for Fornebubanen. Staten vil bidra med sin halvdel i henhold til rasjonell framdrift for prosjektet.

Låneopptak skal holdes på et bærekraftig nivå, og renter og avdrag skal ikke utgjøre en uforholdsmessig stor andel av de løpende bompenginntektene.

Avtalepartene forplikter seg med dette til å arbeide for å sikre en høy arealutnyttelse langs traséen til Fornebubanen. Oslo kommune og Akershus fylkeskommune har ansvaret for driften av kollektivtransporten.

5. Arealplanlegging

Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus, 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 gåing.

Avtalepartene forplikter seg, gjennom denne bymiljøavtalen, til å bidra aktivt til at innholdet i planen blir realisert. Dette innebærer bl.a. at planen også må bli førende for den kommunale arealplanleggingen og arealforvaltningen.

Avtalepartene forplikter seg til å legge til rette for høy arealutnyttelse ved eksisterende og nye kollektivtransporttraséer, spesielt rundt holdeplasser/stasjoner der dette er i tråd med Regional plan for areal og transport for Oslo og Akershus. Dette gjelder også Fornebubanen, jf. tidligere punkt.

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

For å følge opp regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus vil Staten, Oslo kommune og Akershus fylkeskommune forhandle om en byutviklingsavtale. Formålet med byutviklingsavtalen er bl.a. å konkretisere hvordan partene skal samhandle for å følge opp retningslinjene i den regionale planen som er relevante for å bygge opp under målene i bymiljøavtalen. Ved revidering av bymiljøavtalen har regjeringen besluttet at denne skal integreres med byutviklingsavtalen til en felles enhetlig avtale; byvekstavtale.

6. 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:

- Kontinuerlig by-reisevaneundersøkelse (RVU), som gjennomføres i regi av transportetatene og er en kortversjon av den nasjonale RVUen. By-RVUen gir informasjon om transportmiddelfordeling og transportarbeid med personbil. Den gir også informasjon om utviklingen av reisene med kollektivtrafikk, sykling og gåing. 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.
- Trafikkindeks for vegtrafikk basert på tellinger fra faste trafikkregistreringspunkter fordelt på riksveger, fylkesveger og kommunale veger. 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. 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.

- Telling av sykkeltrafikk: Eksisterende faste tellepunkter for sykkeltrafikk skal brukes som en av kildene for å måle utviklingen av sykkeltrafikken.
- 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.
- Partene vil samarbeide om en videre utvikling av metodene for å innhente og analysere data om trafikktviklingen i Oslo-området, herunder sykling og gåing.

Klimagassutslipp

- Tall for utvikling av utslipp av klimagasser (CO₂-ekvivalenter) i Oslo og Akershus fra lette og tunge kjøretøy innhentes fra Statistisk sentralbyrå.

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.
- Indikatorene skal rapporteres inn via nettsiden bymiljostatus.no, som administreres av Statens vegvesen. Statens vegvesen vil stå for den praktiske oppfølgingen av denne websiden.
- 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 2017.

Det vises til indikatorveilederen for nærmere beskrivelse og operasjonalisering av indikatorene, samt rapporteringsopplegget.

7. Styringssystem

Styringsgruppen for bymiljøavtalen består av vegdirektøren, byråd for miljø og samferdsel i Oslo, fylkesordføreren i Akershus og jernbanedirektøren. Det er vegdirektøren som leder styringsgruppen. De statlige etatene skal sørge for at statens interesser innenfor samferdselssektoren blir ivaretatt og samordnet. I tillegg deltar Fylkesmannen i Oslo og Akershus i styringsgruppen som observatør. Fylkesmannen skal formidle statens politikk og gi faglige råd innenfor ansvarsområdene regional og kommunal planlegging, samt miljø og klima. Oslo kommune og Akershus fylkeskommune skal ivareta lokale interesser og

samordning av samferdselssektoren, og skal som planeiere påse at bymiljøavtalen bygger opp under arbeidet for å realisere Regional plan for areal og transport for Oslo og Akershus.

Styringsgruppen har hovedansvaret for god styring og koordinering, basert på prinsipper om mål- og resultatstyring. Arbeidet skal gi grunnlag for omforente saksframlegg til besluttede organer om prioritering av midlene i avtalen. Arbeidet i styringsgruppen skal gi grunnlag for Stortingets, departementets og lokale myndigheters behov for styring og kontroll.

Styringsgruppen involveres i oppfølgingen av den regionale planen for areal og transport i Oslo og Akershus.

Rapportering av måloppnåelse, aktivitet og bruk av midlene i bymiljøavtalen skjer til styringsgruppen. Det rapporteres til avtalepartene slik disse bestemmer.

Bymiljøavtalen håndteres innenfor systemet med Nasjonal transportplan med tilhørende planrammer, og statens budsjettssystem med årlige budsjettbevilgninger.

8. Avtaleperiode og revisjon av avtalen

Avtalen gjelder for perioden 2017–2023. Avtalen skal reforhandles etter revisjon av Nasjonal transportplan. Første revisjon vil trolig skje våren 2018 etter at Stortinget har behandlet Nasjonal transportplan 2018–2029 og revidert avtale for Oslopakke 3 samt regjeringen, Oslo kommune og Akershus fylkeskommune har behandlet KVV Oslo–navet. Da vil man også ta hensyn til resultatene fra prosessene knyttet til nye klimamål.

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.

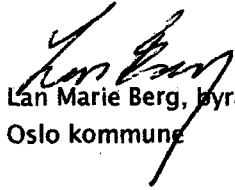
Dersom en eller flere parter hevdes ikke å ha fulgt opp sine forpliktelser skal styringsgruppen drøfte dette og søke å komme til en felles forståelse av om det foreligger mislighold. Dersom styringsgruppen er enig i at avtalen er misligholdt skal det settes frist for retting.

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.

9. Ikrafttredelse

Avtalepartene er enig i at denne bymiljøavtalen skal behandles av regjeringen, Akershus fylkesting og Oslo bystyre før den endelig trer i kraft.

Oslo 25.1.2017



Lan Marie Berg, byråd for miljø og samferdsel
Oslo kommune

Oslo 25.1.2017



Tron Bamrud, fylkesrådmann
Akershus fylkeskommune

Oslo 25.1.2017



Lars Aksnes, direktør
Staten v/Staens vegvesen

Oslo 25.1.2017



Elisabeth Enger, Jernbanedirektør
Staten v/Jernbanedirektoratet

Vedlegg:

1. Indikatorer for oppfølging av bymiljøavtaler – Veileder for Oslo og Akershus.
2. Kart over trafikktelepunkter for beregning av bytrafikkindeks
3. Nærmere beskrivelse av Fornebubanen.
4. Prosjekt/tiltak på riksveg finansiert over programområdene
5. Tiltak i Jernbaneverkets handlingsprogram for 2014–2023
6. Disponering av lokale midler i Akershus fylkeskommune i perioden 2017–2023
7. Disponering av lokale midler i Oslo kommune i perioden 2017–2023



Statens vegvesen

Indikatorer for oppfølging av bymiljøavtaler

- Minimum felles indikatorsett – veileder for Oslo og Akershus

Innhold

1. Bakgrunn.....	3
2. Indikator for trafikkutvikling	4
2.1 Trafikk som skal registreres	4
2.2 Datakilder.....	4
2.3 Metodikk for registrering av unntakstrafikk.....	5
2.4 Innhenting av data, rapportering og rapporteringsfrekvens.....	5
3 Støtteindikatorer	6
3.1 Utvikling av klimagassutslipp	6
3.2 Endring i antall kollektivreiser	6
3.3 Endring i transportmiddelfordelingen.....	6
3.4 Innhenting av data, rapportering og rapporteringsfrekvens	6
4. Indikatorer for areal og parkering.....	6
4.1 Konkretisering av indikatorer for areal	7
4.2 Konkretisering av indikatorer for parkering.....	10
4.3 Kvalitative beskrivelser av areal og parkering	12
4.4 Innhenting av data, rapportering og rapporteringsfrekvens	12
5. Rapportering	13

1. Bakgrunn

I Nasjonal transportplan 2014–2023 fikk Vegdirektoratet i oppdrag å utarbeide opplegg for et minimum felles indikatorsett for oppfølging av bymiljøavtalene. I tråd med oppdraget er det utarbeidet et felles indikatorsett, vist i tabell 1.

Tabell 1: Felles indikatorsett for oppfølging av bymiljøavtalene.

Indikator	Datakilde	Ansvarlig
Målindikatorer		
Endring i trafikkarbeidet (KjKm) med personbil byområdet.	Kontinuerlig by-RVU	SVV
Endring i ÅDT for lette kjøretøy	Trafikkindeks for byområdene	SVV
Supplerende indikatorer		
Endring i transportmiddelfordelingen.	Kontinuerlig by-RVU	SVV
Endring i antall kollektivreiser (påstigende/reiser).	SSB/kollektivselskapene (fylkeskommunene)	FK/JBD
Utvikling av klimagassutslipp, målt i CO ₂ -utslipp fra vei (tonn CO ₂ ekvivalenter) i byområdet.	SSB	Kommunene
Oppfølging av innsatsområder		
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. <ul style="list-style-type: none">• Andel av de offentlig tilgjengelige parkeringsplassene som har makstid på opptil 2 timer.• Andel av de offentlig tilgjengelige parkeringsplassene som har progressiv prising.	Telling	Kommunene
Kvalitative beskrivelser av spesielle betingelser eller endringer som har betydning for kommunenes arealbruk og parkeringspolitikk.		Alle avtaleparter (ved behov)

I veilederen er det gitt en nærmere beskrivelse og operasjonalisering av indikatorene i det felles minimum indikatorsettet. Det er to bilag til veilederen:

1. Beskrivelse av metodikk for beregning av trafikkarbeid (arbeidsdokument fra TØI)
2. Beskrivelse av metodikk for beregning av byindeks, med kart over trafikkregistreringspunktene

2. Indikator for trafikkutvikling

Trafikkutviklingen i bymiljøavtalene 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.

2.1 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 bymiljøavtale.

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

Unntak

Følgende trafikk skal unntas:

- 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.

2.2 Datakilder

Kontinuerlig reisevaneundersøkelse (RVU)

- Data fra de kontinuerlige reisevaneundersøkelsene er den primære datakilden for å beregne trafikkarbeid.
- 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.

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 innen Oslo kommune og Akershus fylkeskommune. Metodikken baserer seg på start- og endepunkt for reiser og et estimat på utkjørte kilometer på grunnlag av antatt rutevalg (raskeste rute). Metodikken er beskrevet i bilag 1.

Referanseår er 2017.

Trafikkregistreringspunkter– byindeks

- Årsdøgntrafikk (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 2).
- Det er trafikken for lengdeklasse 0–5,6 m som registreres.
- Metodikk som beskriver beregning av byindeks for Oslo kommune og Akershus fylkeskommune er vedlagt (bilag 2).
- Utgangsåret (referanseåret) for byindeksen er 2017.

2.3 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 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.

2.4 Innhenting av data, rapportering og rapporteringsfrekvens

- Statens vegvesen Vegdirektoratet har ansvar for innhenting av data og rapportering av alle indikatorer for trafikkutvikling.
- Data for trafikkarbeid rapporteres årlig, med 2017 som referanseår.
- Data for byindeks rapporteres årlig, med 2017 som referanseår.
- Data skal rapporteres både fylkesvis (hhv Oslo og Akershus) og samlet.

3 Støtteindikatorer

3.1 Utvikling av klimagassutslipp

Det skal rapporteres om utvikling av klimagassutslipp, målt i CO₂-utslipp fra vei (tonn CO₂ ekvivalenter) i avtaleområdet.

Data innhentes fra SSB sine utslippsanalyser på kommunenivå, som utføres på oppdrag av Miljødirektoratet.

3.2 Endring i antall kollektivreiser

Det skal rapporteres om antall kollektivreiser, med referanseår 2017. Data innhentes fra kollektivstatistikken fra SSB eller annen kilde dersom det er hensiktsmessig. Datakilden må oppgis i rapporteringen.

3.3 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.

3.4 Innhenting av data, rapportering og rapporteringsfrekvens

Oslo kommune og Akershus fylkeskommune har ansvar for å innhente data og rapportere om:

- Utvikling av klimagassutslipp, målt i CO₂-utslipp fra vei (tonn CO₂ ekvivalenter) i avtaleområdet. Data innhentes fra SSB.
- Antall kollektivreiser i avtaleområdet per år
- Indikatorene rapporteres årlig, med 2017 som referanseår

Jernbanedirektoratet har ansvar for å innhente data og rapportere om:

- Antall togreiser i avtaleområdet per år
- Indikatoren rapporteres årlig, med 2017 som referanseår

Statens vegvesen Vegdirektoratet har ansvar for å rapportere om

- Transportmiddelfordeling
- Indikatoren rapporteres årlig, med 2017 som referanseår.

Data skal rapporteres både fylkesvis (hhv Oslo og Akershus) og samlet.

4. Indikatorer for areal og parkering

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

4.1 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 bymiljøavtalen.
- *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 bymiljøavtalen

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.

Hvilke arbeidsplasser som defineres som besøks-/arbeidsplassintensive bør samsvare med lokaliseringsprinsipper og prioriterte utviklingsområder i kommuneplanens arealdel samt regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus.

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. Kommunene skal selv definere hvilke store knutepunkt som skal inngå i indikatorene for areal. I avtaleområdet Oslo og Akershus må Oslo kommune og Akershus fylkeskommune komme til enighet om hvilke hovedknutepunkter som skal inngå. Det er naturlig at det i Oslo og Akershus bygges videre på senterstruktur i kommuneplanens arealdel (Kommuneplan 2015, Oslo mot 2030) og regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus (2015).

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"> • Høy intern tetthet av arbeidsplasser og boliger • Korte avstander mellom ulike funksjoner sikrer bruk av gange og sykkel
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"> • Mangfold av funksjoner (bolig, næring, service, m.v) • Høy andel av arbeidsplassintensive bedrifter og næringer
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"> • Tilgang til attraktiv kollektivtransport (jernbane/ekspressbuss) <ul style="list-style-type: none"> ○ Høy frekvens ○ Full framkommelighet • God tilknytning til lokal kollektivtransport <ul style="list-style-type: none"> ○ Direkte adkomst til holdeplass/stasjon ○ Full framkommelighet
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 sykkelvegnett. Gang- og sykkelvegnettet må knyttes til andre sentra/knutepunkt, og sikre en forbindelse til/fra ulike målpunkt.	<ul style="list-style-type: none"> • God adkomst for gående og syklende <ul style="list-style-type: none"> ○ Egne gang- og sykkelanlegg av høy standard ○ Direkte adkomst til holdeplass/stasjon • Mange parkeringsplasser for sykkel (sykkelhotell, sykkelhus)
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"> • Lite tilrettelegging for bil <ul style="list-style-type: none"> ○ Få parkeringsplasser ○ Ikke direkte adkomst for bil

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 referanseåret.

Metoden blir da som følger:

- Definere et hovedknutepunkt (hovedsentrum) i byområdet, f.eks. Oslo sentrum.
- 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 referanseåret.

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.

4.2 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 avtaleområdets større sentra/store kollektivknutepunkter.
 - Andel av de offentlig tilgjengelige parkeringsplassene som har makstid på opptil 2 timer.
 - Andel av de offentlig tilgjengelige parkeringsplassene som har progressiv prising.

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 by-RVUen:

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. 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 begrensning og avgifter. Vi har begrenset kunnskap om langsiktige konsekvensene av en slik strategi på virksomhetenes lokalisingsvalg. 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 byområdet. 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 makstid på opptil 2 timer
- Andel av de offentlig tilgjengelige parkeringsplassene som har progressiv prising

Det er arbeidsreiser som er mest kapasitetsstyrende for transportsystemet. Makstid og progressiv prising har samme intensjon; å fremme korttids- framfor langtidsparkering. Arbeidsreisene er parkeringsplasser med makstid eller progressiv prising lite aktuelle. For å få et bilde av parkeringstilgjengelighet knyttet til arbeidsreiser er det derfor viktig å skille mellom parkeringsplasser med og uten makstid og med og uten progressiv prising.

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.

4.3 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.

4.4 Innhenting av data, rapportering og rapporteringsfrekvens

Oslo kommune og Akershus fylkeskommune er sammen 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, med 2017 som referanseår.

Oslo kommune og Akershus fylkeskommune er hver for seg ansvarlig for å rapportere om:

Parkering

- Gjeldende parkeringsnormer i kommunenes kommune(del)planer

- Rapporteres i referanseår (2017), deretter ved endring av normen
- Antall offentlig tilgjengelige parkeringsplasser i avtaleområdets sentra/kollektivknutepunkter.
 - Andel av de offentlig tilgjengelige parkeringsplassene som har makstid på opptil 2 timer
 - Andel av de offentlig tilgjengelige parkeringsplassene som har progressiv prising
- Rapporteres hver 2. år, med 2017 som referanseår.

Statens vegvesen, Vegdirektoratet har ansvar for å rapportere om

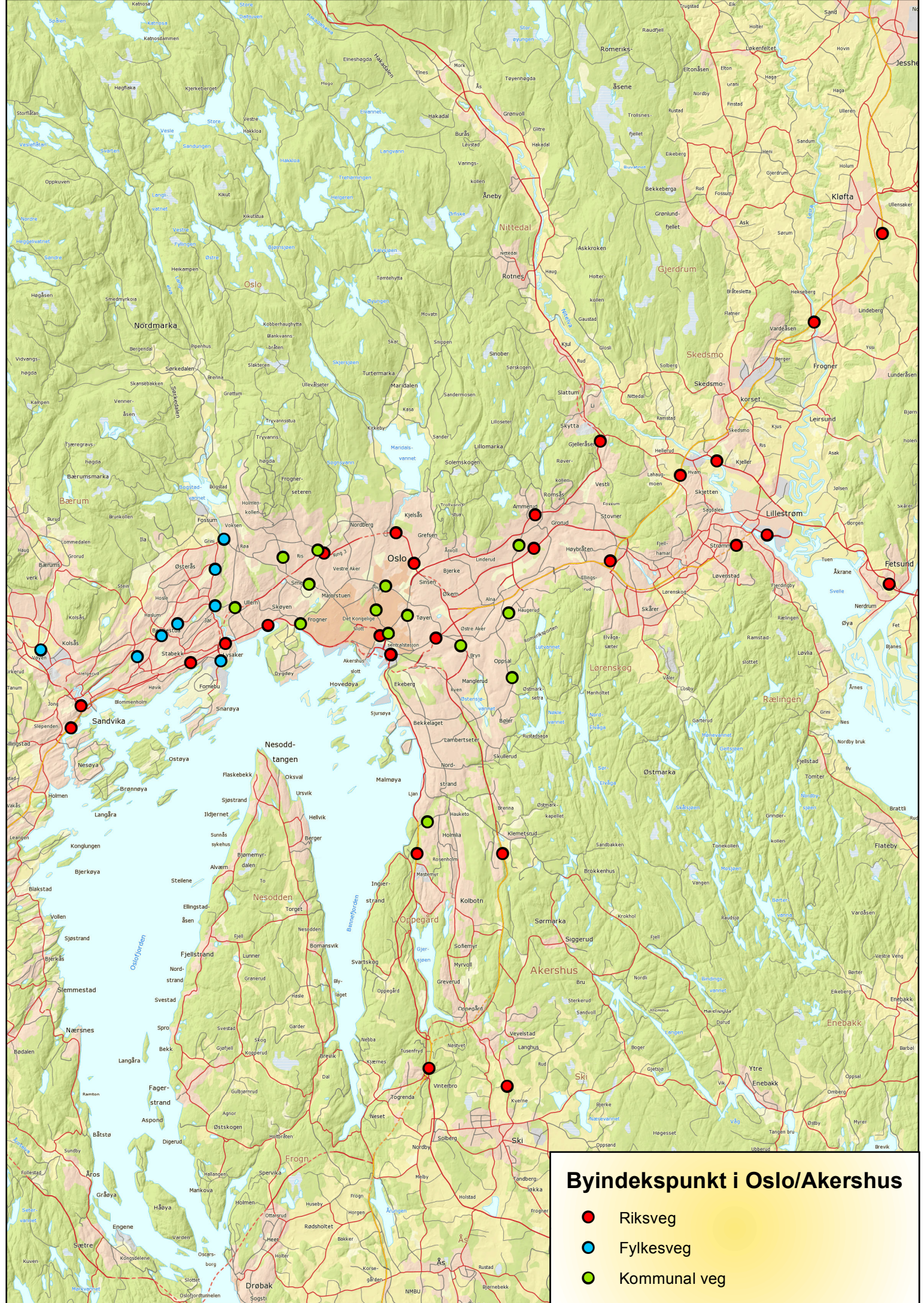
- Andel arbeidstakere med fast oppmøtested som har gratis parkeringsplass (disponert av arbeidsgiver) innhenting og rapportering av denne indikatoren. Data baseres på de kontinuerlige RVUene.
- Rapporteres hvert 2. år, 2017 som referanseår.

Hver avtalepart kan legge inn kvalitative beskrivelser ved behov.

5. Rapportering

For rapportering skal det benyttes webportal som utvikles av Statens vegvesen Vegdirektoratet. Rapporteringsopplegget vil beskrives nærmere når portalen er ferdig utviklet våren 2017.

Rapportering for referanseår skal skje innen 1. februar 2018.



Byindekspunkt i Oslo/Akershus

- Riksveg
- Fylkesveg
- Kommunal veg

Prosjektark Forneubanen, januar 2017

Tiltak:

Forneubane fra Fornebu senter via Lysaker, Skøyen til Majorstuen

Beskrivelse:

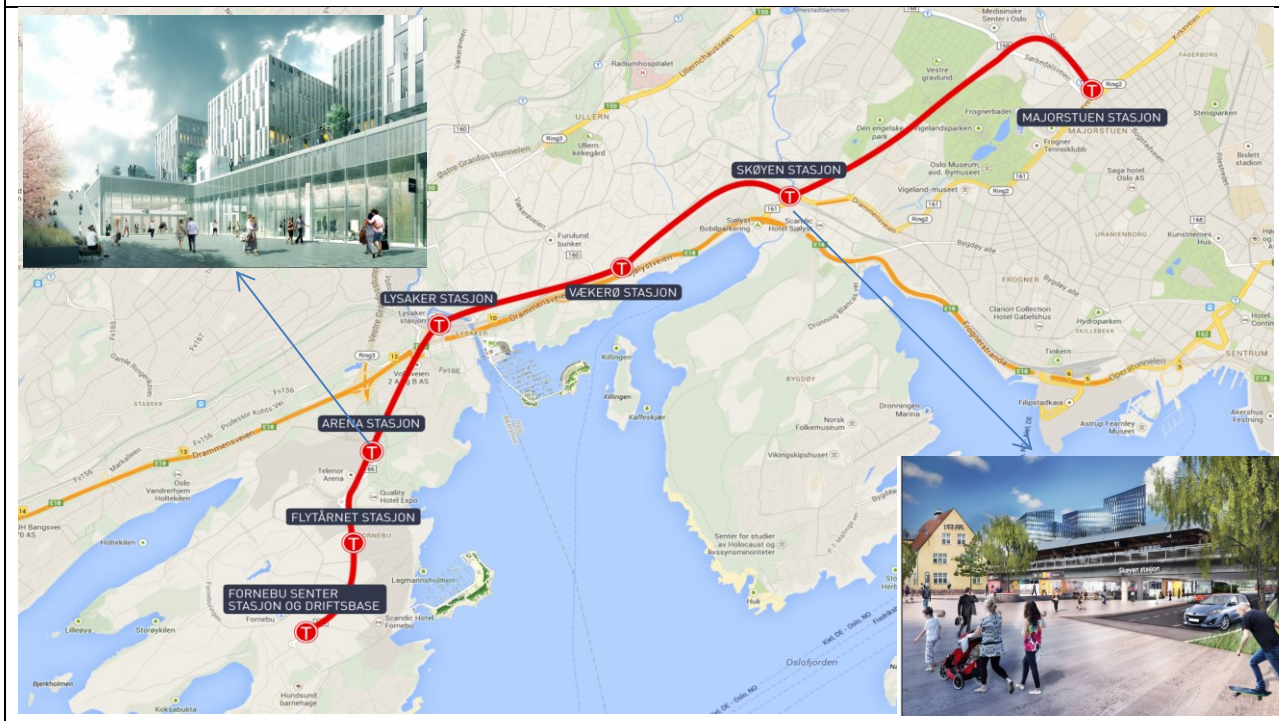
Forneubanen planlegges som en ny 8,3 km T-bane i tunnel mellom Fornebu og Majorstuen. Det vil være fire stasjoner på Bærumssiden; endestasjon med driftsbasis ved Fornebu senter, Flytårnet stasjon ved Telenorbygget, Arena stasjon ved Fornebuporten og Lysaker stasjon ved tog- og bussterminalen på Lysaker.

Driftbasen ved Fornebu senter skal dekke behovet som drift av Forneubanen genererer. Det planlegges for hensettingsplasser av 32 nye tog (3-vognsett), vendespor, og i tilknytning til dette planlegges vaskehall, hjuldreiningshall og to verkstedspor (som finansieres utenom bymiljøavtalen).

I Oslo er planlagt to nye stasjoner i tillegg til Majorstuen stasjon og Lysaker stasjon (i Bærum): Vækerø stasjon og Skøyen stasjon. Ved Madserud planlegges tverrslag og rømningsvei, men ingen stasjon.

Reisetiden er anslått til 12 minutter fra Fornebu senter til Majorstuen, og det legges opp til to avganger i kvarteret ved åpning. Banen vil gi god kollektivbetjening av store byutviklingsområder. Det legges vekt på å utvikle gode kollektivknutepunkter som tilrettelegger for effektiv omstigning ved Lysaker og Skøyen.

Prosjektet skal koordineres med innføring av nytt signal- og sikringsanlegg på det øvrige T-banesystemet..



Aktuelle tiltak for prioritering av kollektivtiltak på riksveg innenfor en Bymiljøavtale/HP 2018-2021

Oppdatert pr 16.12.16.TONEDY

Kollektivtrafikktiltak og universell utforming	Tidligst oppstart	Planstatus	Kostnads-overslag/ Restbehov Mill. 2018-kr	Kommentar	Virkninger			
					Antall kollektiv-knutepunkt med UU-tiltak	Antall holdeplasser med UU-tiltak	Km kollektivfelt	Km tilrettelagt for gs trafikk i by
Framkommighetstiltak Ring 1			0					
Framkommighetstiltak Ring 3			761					
Rv. 150 Kollektivfelt Vindern-Gaustad	2020	Vedtatt reguleringsplan og ferdig byggeplan.	29	ANSLAG på byggeplan fra 2014. Bygging avhenger av tunnelrehabiliteringen på Ring 3 og sentrumslinjen, derfor ikke bygging før etter 2020.			0,6	
108269 Rv 150 Kollektivfelt Silurveien-Vækerøveien-Tunnelåpning øst	2019	KT og GSV planlegges sammen. Reguleringsplan antas å sendes PBE i juni-16. Antar vedtak i 2017.	73	Forenklet kostnadsvurdering. Tiltaket inneholder både kollektiv og gsv. Tiltak på kommunal veg.			0,3	
108267 Rv 150 Kollektivfelt Gaustadalleen-Ullevålkruset-Rektorhaugen	2021	KT og GSV planlegges sammen. Reguleringsplanarbeid startet opp, reg.plan sendes PBE juni-17.	150	Forenklet kostnadsvurdering. Tiltaket inneholder både kollektiv og gsv.			0,9	
108266 Rv 150 Kollektivfelt Holmenveien-Dalsveien	2021	KT og GSV planlegges sammen. Reguleringsplanarbeid startet opp, reg.plan sendes PBE juni-17.	306	Forenklet kostnadsvurdering. Tiltaket inneholder både kollektiv og gsv.			1,70	
Rv 150 Kollektivfelt Bryn-Teisen	2021	Er ferdig regulert, er parsell 2 fra pågående prosjekt.	117	ANSLAG på byggeplan fra sept-13. Bygging avhenger av tunnelrehabiliteringen på Sentrumslinjen (Svartdaltunnelen), derfor ikke bygging før tidligst i 2019.		1	1,0	
107451 Rv 150 Nydalen-Storo (kollektiv og gsv)	2017	Ferdig plan. Usikker kostnad pga. grunnerverv.	85	ANSLAG på reg.plan fra juni-14. Har fått inngått avtale om grunnerverv. Har bedt om 50 mill.kr i vegavdelingens budsjettforslag 2017.			0,42	0,5
Framkommighetstiltak Nordøstkorridoren			0					
Framkommighetstiltak Vestkorridoren			0					
Framkommighetstiltak Sørkorridoren			63					
108995 E6 Kollektivfelt Sandstuveien-Ryen utgående	2020	Har reguleringsplanvedtak. Tiltaket ligger i HP14-17, men kan ikke bygges pga. rehabilitering av Brynstunnelen og Sentrumslinjen.	63	ANSLAG på tekn.plan fra okt-14. I avdelingens budsjettforslag for 2017 foreslås det å omdisponere 20 mill.kr av avdelingens budsjetttramme til andre tiltak. Midler til dette tiltaket må derfor bevilges opp igjen.			0,55	
Knutepunktsutvikling			40					
109121 Knutepunktstiltak	2016	Strakstiltak kan gjennomføres uten reg.plan.	40	Har bedt om 5 mill.kr i vegavdelingens budsjettforslag 2017 for gjennomføring av strakstiltak, men kan bruke mer midler til strakstiltak som skilting, belysning m.m. Legger også inn midler til litt større tiltak på knutepunkter som evt. må reguleres, søkes dis. for.				
Holdeplassoppgradering, universell utforming og mindre fremkommighetstiltak			88					
Holdeplassoppgradering Oslo	2016	Kan være tiltak som ikke krever regulering.	40	Erfaringer tilsier at det er behov for slike samlepotter for tiltak som vi ikke har oversikt over pr. nå. Inkl. også planlagte utbedringer av holdeplasser på rv 4.				
109169 Oppgradering av holdeplass rv 4 ved Flaaen inkl. støyskjerm	2017	Byggeplan er nesten ferdig utarbeidet.	10	Kostnadsestimat basert på erfaringstall for bygging av holdeplasser i området.		1		
108264 Rv 150 Oppgradering av holdeplasser Ullern-Ullevål stadion (10 stk)	2021	Har ferdig disp.vedtak.	9	Forenklet kostnadsvurdering.		10		
108265 Rv 150 Ny holdeplass Husebyveien vest ved Smedstad brannstasjon	2020	Reg.plan sendes PBE juli-16.	7	Forenklet kostnadsvurdering.		1		
108280 Rv 163 Oppgradering av 2 holdeplasser Risløkka	2020	Ikke avklart om tiltaket trenger regulering eller om det holder med en dispensasjons-søknad. Planarbeid antas startet høst-16.	2	Kostnadsestimat basert på erfaringstall for oppgradering av holdeplasser langs ring 3 (prosjekt 108264).		2		

Mindre fremkommelighetstiltak/flaskehals på riksvegnettet	2017	Samlepott for mindre tiltak som ikke krever regulering.	20	Strakstiltak som ikke trenger regulering, som f.eks. justering av kryss, ramper, signalanlegg, oppmerking og skilting.				
Innfartsparkering			104					
108818 Midlertidig innfartsparkering og kollektivfelt på E6 sør og nord	2016	Bygget i 2016 uten bevilgning. Kostnad inkl. også buss.	104	Kostnad for opparbeiding og drift. Kostnad inkl. også utvidet rutetilbud for buss hvor Vdt har besluttet at dette dekkes til rehabiliteringen av Brynstunnelen er ferdig i april-17.				
Sum			1 055		0	15	5,5	0,5

Aktuelle tiltak for prioritering av gang/sykkel på riksveg innenfor en Bymiljøavtale/HP 2018-21

Oppdatert pr 16.12.16.TONEDY

Gang- og sykkeltiltak	Tidligst oppstart	Planstatus	Kostnads-overslag/ Restbehov Mill. 2018-kr	Kommentar	Virkninger			
					Antall kollektiv-knutepunkt med UU-tiltak	Antall holdeplasser med UU-tiltak	Km kollektivfelt	Km tilrettelagt for gs trafikk i by
GS-tiltak E18 Vestkorridoren inkl. rv 162 Ring 1			197					
108924 E18 GSV Strakstiltak Frognerstranda fra undergang Dr.Blancas vei til Framnes (utbygging Filipstad)	2018	Planarbeid pågår. Antar disp.søknad til PBE innen utgangen av 2016.	20	Forenklet kostnadsvurdering.				1,5
108259 E18 GSV Strakstiltak Skøyen-Dr.Blancasvei	2018	Planarbeid pågår. Antar disp.søknad til PBE innen utgangen av 2016.	6	Forenklet kostnadsvurdering.				0,25
108925 E18 GSV Strakstiltak Lysaker - Maxbo (Lysaker kryss breddeutvides)	2018	Planarbeid pågår. Antar disp.søknad til PBE innen utgangen av 2016.	13	Forenklet kostnadsvurdering.				1,0
104340 E18 GSV Munkedamsveien-Rådhusplassen, delparsell 1	2019	Antar reguleringsplanvedtak vår-17.	43	ANSLAG på reg.plan av sept-12. Tiltaket ligger i HP14-17 men kan ikke bygges som forutsatt pga. manglende planavklaring. Bygging må også sees i sammenheng med framdriften av bygging Nasjonalmuseet.				0,34
108909 E18 Dronning Eufemiasgate, Håkon V/Langkaigata	2018	Arbeid med disp.søknad er satt i gang og sendes PBE innen utgangen av 2016.	16	Forenklet kostnadsvurdering. Forbedre eksisterende løsning.				
107096 E18 GSV Rådhusplassen-Langkaigata, delparsell 2	2019	Reg.planvedtak sendes PBE des-16. Antar reguleringsplanvedtak høst-17.	99	Forenklet kostnadsvurdering. Det foreligger 2 løsningsalternativer. Ikke tatt stilling til hvilket alternativ som skal velges. Den dyreste løsningen er lagt inn her. Tiltaket ligger i HP14-17 men kan ikke bygges som forutsatt pga. manglende planavklaring.				0,91
GS-tiltak E6 og E18 Sørkorridoren			247					
108262 E6 GSV Enebakkveien, parsell Østensjøveien-Ryen (pilot)	2020	Antar å sende reguleringsplanforslag til Oslo kommune innen utgangen av 2016.	149	Forenklet kostnadsvurdering.				2,0
108250 E6 GSV Konowsgate, Ryen-Ekeberg tunnelen	2017	Vedtatt reguleringsplan. Tiltaket ligger i HP14-17.	54	ANSLAG på teknisk detaljplan av mai-10. Vegavdelingen har bedt om 7 mill.kr i budsjettforslaget for 2017 til oppstart av tiltaket. Legger også inn restbehovet her.				1,5
107238 E6 Sikring av eksisterende bru i Teisenveien	2018	Reguleringsplanarbeid er i gang.	10	Leie bru evt. sikring av eksisterende bru.				
106145 E18 Sykkeltiltak, Herregårdskrysset	2020	Reg.planforslag ligger hos PBE. Antar vedtak i februar/mars-17.	35	ANSLAG på reg.plan fra juni-15.				0,6
GS-tiltak rv 150 Ring 3			287					
107834 Rv 150 GSV-bru ved Ullevål	2017	Bygging utsatt til etter påske 2017. Har fått bevilgning i 2016. Tiltaket ligger i HP14-17.	189	Restbehov. Foreløpig ANSLAG på byggeplan fra mai-16 på 227 mill. 2016-kr. Tildelt 48 mill.kr i 2016. Vegavdelingen har bedt om 85 mill.kr i budsjettforslaget for 2017. Restbehovet oppgitt her er anslag ekskl. tildelte midler i 2016 omregnet i 2018-kr.				0,1
108916 Rv. 150 GSV Sykkelbru over Hans Nilsens Haugesgate i Sinsenkrysset	2021	Forprosjekt ferdig i 2014. Oppstart regulering i høst 2016.	98	Forenklet kostnadsvurdering.				0,2
108269 Rv 150 GSV Silurveien-Vækerøveien-Tunnelåpning øst	2019	KT og GSV planlegges sammen. Reguleringsplan antas å sendes PBE i juni-16. Antar vedtak i 2017.		Forenklet kostnadsvurdering. Kostnaden ligger inne i kollektivprosjektet med samme prosjektnummer.				0,3
108266 Rv 150 GSV Holmenveien-Dalsveien	2021	KT og GSV planlegges sammen. Reguleringsplanarbeid startet opp, reg.plan sendes PBE juni-17.		Forenklet kostnadsvurdering. Kostnaden ligger inne i kollektivprosjektet med samme prosjektnummer.				0,80
108267 Rv 150 GSV Gaustadalleen-Ullevålkrysset-Rektorhaugen	2021	KT og GSV planlegges sammen. Reguleringsplanarbeid startet opp, reg.plan sendes PBE juni-17.		Forenklet kostnadsvurdering. Kostnaden ligger inne i kollektivprosjektet med samme prosjektnummer.				1,40
GS-tiltak E6, rv 4, rv. 163, Nordøstkorridoren ekskl. eksperessykelveg			155					
108213 E6 GSV Ole Deviksvei-Teisenveien	2016	Forsinket byggstart. Starter høst 2016. Har fått bevilgning i 2016. Tiltaket ligger i HP14-17.	21	Restbehov. ANSLAG på byggeplan fra november-15. Vegavdelingen har bedt om 20 mill.kr i budsjettforslaget for 2017. Restbehovet i 2018-kr er også lagt inn her.				1,0

108996 Rv 163 GSV Veitvet-Grorud stasjon	2017	Forsinket byggestart. Starter 2017. Har fått bevilgning i 2016. Tiltaket ligger i HP14-17.	84	Restbehov. ANSLAG på reg.plan fra mai 2009. Vegavdelingen har bedt om 50 mill.kr i budsjettforslaget for 2017. Restbehovet i 2018-kr er også lagt inn her.				3,0
E6 GSV Standardheving Strømsveien, Helsefyr-Ensjøveien	2020	Antatt oppstart av planarbeid 2016	50	Forenklet kostnadsvurdering.				0,4
Samlepott alle strekninger			10					
Strakstiltak sykkel på riksveger i Oslo	2017	Samlepott for mindre tiltak som ikke krever regulering.	10	Utbedring av mindre tiltak etter sykkelinspeksjoner.				
Sum			896		0	0	0,0	15,3

NB! Ekspressykkelveg E6 og Rv 163 ligger som store prosjekter i etatenes plangrunnlag for NTP.

Aktuelle tiltak for prioritering av kollektivtiltak på riksveg innenfor en Bymiljøavtale/HP 2018-2021- Akershus

Oppdatert pr 19.12.16 SIGING

Kollektivtrafikktiltak og universell utforming	Tidligst oppstart	Planstatus	Kostnads-overslag/ Restbehov Mill. 2018-kr	Kommentar	Virkninger			
					Antall kollektiv-knutepunkt med UU-tiltak	Antall holdeplasser med UU-tiltak	Km kollektivfelt	Km tilrettelagt for gs trafikk i by
Framkommlighetstiltak Ring 1			0					
Framkommlighetstiltak Ring 3								
Framkommelighetstiltak Nordøstkorridoren			1090					
Rv. 22 Kollektivtiltak/kollektivfelt Kjeller	2021	Forprosjekt starter høst 2016. Bedre framkommligheten for buss i Kjeller/Lillestrøm området. Tiltaket skal bidra til å nå nullvekstmålet. Samtidig har rv. 22 en viktig funksjon som hovedveg for næringstransporten mellom Øst og vest i Akershus		Har ikke kostnadstall				
Rv. 22 Framkommelighetstiltak Fetsund	2021	Forprosjekt skal starte- bygging av busstopp		Har ikke kostnadstall				
Rv. 22 Kollektivtiltak Olavsgaard	2020	Forprosjekt pågår. Prosjektet skal sikre framkommelighet for kollektivtrafikken rundt kollektivterminalen på Olavsgaard		Har ikke kostnadstall				
E6 Tiltak på ramper og kryss Hvam - Skedsmovollen	2018	Reguleringsplanarbeid startet opp.	115					
E6 Kollektivfelt Oslo grense (Tangerud) - Hvam (permanent)	2019	Det er ønskelig å gjøre tiltak slik at kollektivfeltet blir permanent. Må gjøres i samarbeid med Oslo. Forprosjekt startet	150					
E6 Kollektivfelt Hvam- Skedsmovollen	2012	Gjennomført forprosjekt	800					
Rv. 159 Tiltak på ramper, kryss mot E6	2019	Behov for å gjennomføre en trafikkanalyse med tanke på tilbakeblokkering på RV 159/E6. Planarbeid startet opp.	25	0			0,55	
Knutepunktsutvikling			0					
Holdeplassoppgradering, universell utforming og mindre framkommelighetstiltak			100					
Holdeplassoppgradering Akershus	2016	Kan være tiltak som ikke krever regulering.	100	Erfaringer tilsier at det er behov for slike samlepotter for tiltak som vi ikke har oversikt over pr. nå. Inkl. også planlagte utbedringer av holdeplasser på rv 4.				
109169 Oppgradering av holdeplass rv 4 ved Flaaen inkl. støyskjerm	2017	Byggeplan er nesten ferdig utarbeidet.	10	Kostnadsestimat basert på erfaringstall for bygging av holdeplasser i området.		1		
Innfartsparkering			206					
Innfartsparkering	2018	Innfartsparkeringsstrategien for Akershus har som mål å tilrettelegge for om lag 500 nye p-plasser hvert år	75	Forenklet kostnadsvurdering.		10		

Midlertidig innfartsparkering og kollektivfelt på E6 sør og nord	2016	Bygget i 2016 uten bevilgning. Kostnader inkl. betaling for buss.	131	Forenklet kostnadsvurdering.		1		
Sum			1 396		0	12	1	0

Aktuelle tiltak for prioritering av gang/sykkel på riksveg innenfor en Bymiljøavtale/HP 2018-21- Akershus

Oppdatert pr 19.12.16.SIGING

Gang- og sykkeltiltak	Tidligst oppstart	Kostnads-overslag/ Restbehov Mill. 2018-kr	Kommentar, planstatus	Virkninger			
				Antall kollektiv-knutepunkt med UU-tiltak	Antall holdeplasser med UU-tiltak	Km kollektivfelt	Km tilrettelagt for gs trafikk i by
Gang- og sykkelveger Akershus							
Fv. 152 GSV: Stenfelt - Greverud, Opegård kommune (Alternativ for E6)	2018	122	Reguleringsplan oversendt kommunen sept 2016				
Ekspresssykkelveg Bryn - Lillestrøm (E6/rv. 159):							
Fv. 381 Strømsveien, Sagdalen – Nitelva bru (E6), del av sykkелеkspressvei Bryn - Lillestrøm	2018	92	Reguleringsplan oversendt kommunen i desember 2016 (brua hevet pga 200 års flom).				
Rv. 159 Solheimveien Sykkelveg mellom Georg Stangs vei - Snorres vei, Lørenskog kommune (alternativ til Rv 159), del av sykkелеkspressvei Bryn - Lillestrøm	2020	50	Kommunal veg bedret g/s tilbud bør vurderes i samarbeid med Lørenskog kommune.				
Øvrige aktuelle behov 16-23 sykkелеkspressveg Oslo- gr - Lillestrøm, del av sykkелеkspressvei Bryn - Lillestrøm	2019	200					
Fv. 120 Storgata i Lillestrøm - spleiselag 50% på stat til GSV	2019	50	teknisk plan påbegynner i 2017.				
Fv. 454 Trondheimsvegen: Fv. 454 Ringveien til Cathinka Gulbergsveg	2019	100	Arbeid med forprosjekt pågår.				
Fv. 130 GSV: Ringnes – Oslo grense, Opegård kommune (Alternativ for E6)	2020	50	Gjennomføres uten plan. Usikker oppstart				
Fv. 201 GSV: Holmenbukta-Billingstadveien, Asker kommune (Alternativ for E18)	2021	63	Ikke startet planarbeid				
E18 GSV E18 Asker sentrum - Holmen, Asker kommune	2021	130	Ikke startet planarbeid. Behov for avklaring mot E18 prosjektet om hvilke tiltak som kan gjennomføres uavhengig av ny E18				
Fv. 203 GSV: Engelsrud terrasse - Buskerud grense, Asker kommune (Alternativ for E18)	2019	50	Ikke startet planarbeid. Lenken fortsetter inn i Buskerud. Finansiering bør samkjøres med forslag fra Region sør.				
Fv 152 Vevelstadveien - Smedsrudveien (alternativ til E6)	2017	70	Byggeplan pågår. Fått bevilgning i 2016. Binding				

Fv 156 Markveien - gml Drammensvei, Prof. Koths veg (alternativ til E18)	2017	125	Byggeplanarbeid i 2016, oppstart høsten 2017.				
Fv 383/260 Trondheimsvn, Kjellerholen - Hekseberg (alternativ til E6)	2016	55	Anleggstart i januar 2016. Fått bevilgning i 2016. Binding				
E6 Sykkelby Lillestrøm, kryssutbedring og sykkelparkering	2018	5					
Samlepott alle strekninger							
Strakstiltak sykkel på riksveger i Akershus	2017	10	Utbedring av mindre tiltak etter sykkelinspeksjoner.				
Sum		1 050		0	0	0,0	0,0

NB! Ekspres sykkelveg E6 og Rv 163 ligger som store prosjekter i etatenes plangrunnlag for NTP.

Oversikt over jernbaneprosjekter i Oslo/Akershus i inneværende NTP 2014-2023

I Oslopakke 3-sammenheng er jernbaneprosjektene avgrenset til strekningene Eidsvoll – Spikkestad, Gjøvikbanen til Stryken, Kongsvingerbanen til Sæterstøa, Østfoldbanen vestre linje til Sonsveien og østre linje til Skotbu. Pågående utbygging av dobbeltspor mellom Eidsvoll og Hamar (som er koordinert med utbygging av E6), regnes som utenfor Oslopakke 3-området.

Den nye grunnrutemodellen fra desember 2014 utnytter nye dobbeltspor med nye stasjoner vestover fra Lysaker mot Asker. Investerings tiltak i programområdene inkluderer tiltak for inneværende og fremtidig ruteplan, for å øke passasjerkapasiteten og påliteligheten i togtrafikken (også for godstrafikken) og for å ivareta sikkerhet, miljø, tilgjengelighet til og universell utforming av stasjoner.

Med ferdigstilling av Follobanen, kan grunnrutemodellen utvides. Togtrafikken sørover får stive ruter med frekvens tilsvarende rutetilbudet mellom nord og vest. IC nettet skal videre utbygges med dobbeltsporparceller i Intercityområdet frem mot 2024. Regiontogpendlene vil bli forlenget for halvtimesfrekvens mot Tønsberg, Hamar og Fredrikstad.

Med grunnlag i det tidligere Jernbaneverkets handlingsprogram, viser Tabell 1 hvilke rammer som ligger til grunn for planlagt utvikling av jernbaneinfrastrukturen i Oslopakke 3 området frem mot 2023. Tallene for perioden 2018-2023 er oppdaterte kostnadsanslag for tiltakene i gjeldende NTP og Jernbaneverkets handlingsprogram 2014 – 2023. Ved revisjon av NTP kan tallene bli endret.

I plangrunnlaget for NTP fra transportetatene er det kommet forslag som gir betydelig forskjeller fra gjeldende Handlingsprogram for Jernbaneverket for perioden 2018-2023. Viktige forskjeller er at det i plangrunnlaget for NTP er midler til den såkalte Brynsbakkenpakken. Det er mer midler til Ringeriksbanen og mer midler til hensetting for nye togsett. Brynsbakkenpakken inneholder tiltak som er nødvendige for Ruteplan 2027 (Retningsdrift i Brynsbakken, Sandvika stasjon 6 spor, Vendespor Asker, tilrettelegge for nye lokaltog i Osloområdet og tilkobling for Østfoldbanen Østre linje til Ski stasjon).

Tabell 1. Rammer som ligger til grunn for utvikling av jernbaneinfrastrukturen i Oslo og Akershus (millioner 2015/2016-kroner).

	2014-2017 ⁽¹⁾	2018-2023 ⁽²⁾	Status
Nyanlegg			
Follobanen m/Ski stasjon og Ski hensetting	12377	6919	Igangsatt bygging
Ringeriksbanen		750 ⁽³⁾	Igangsatt statlig reguleringsplanlegging, Fellesprosjekt med SVV E16
Alnabru godsterminal	204	3414	Kortsiktige tiltak igangsatt. Utredning av langsiktige tiltak pågår
ERTMS erfaringsstrekning	339		Ferdigstilt
Store prosjekt			
Prosjekt Stor-Oslo	309		Ferdigstilt
Planlegging	212		
Programområder			
<i>Nye tog/ny ruteplan R2014</i>	1001	0	Ferdigstilt
<i>Programområde kapasitetsøkende tiltak</i>	230		
- Krysningsspor Kongsvingerbanen		317 ⁽³⁾	Lokalisering fortsatt uavklart
- Krysningsspor Gjøvikbanen		290 ⁽³⁾	Lokalisering fortsatt uavklart
- Kapasitetsøkende tiltak HB nord		264	Utredning pågår
- Robustiserende tiltak		160	Tiltak detaljplanlegges. Bygging i 2017
- Omformer Oslo		420	Hovedplan utarbeidet
- Hensetting diverse steder på Østlandet		300 ⁽³⁾	Utredet, men ikke fastsatt oppstart
<i>Programområde stasjoner og knutepunkter</i>	564		
- Plattformforlengelser 2012 – og videre inkl. tiltak innfasing nye tog		180	
- Røyken stasjon		51	
- Kongsvingerbanen plattform/stasjonstiltak		216 ⁽³⁾	På Sørumsand stasjon starter arbeidet med byggeplan i 2016, med sikte på byggestart i 2018.
- Plattformforlengelser, L1 og L2		714	
- Gjøvikbanen plattformforlenger (Nittedal+ en rekke andre)		211	
<i>Programområde sikkerhet og miljø</i>	583	789	

(1) Fra revidert Handlingsprogram våren 2015

(2) Fra HP 2014 – 2023, men oppdaterte kostnader der det foreligger.

(3) Basert på antakelse om at halvparten av kostnadene ligger innenfor Oslo & Akershus.

1 Nyanlegg

Follobanen

Prosjektet er ventet å gi gode resultater for mål om økt framkommelighet, mer attraktivt kollektivsystem, økt kollektivandel og vil bidra positivt til mål om økt trafiksikkerhet og reduserte miljøproblemer. Framdriftsplanen legger opp til at banen tas i bruk fra desember 2021.

Ringeriksbanen

Ny dobbeltsporet Ringeriksbane mellom Sandvika i Akershus og Hønefoss i Buskerud er prioritert i Nasjonal transportplan med 1,6 mrd kr i siste del av planperioden. Strekningen mellom Sandvika og Hønefoss som er om lag 41 km, blir en del av InterCity-strekningen (Etter Stortingets NTP-behandling i desember 2013). I løpet av 2014 er det i samarbeid med Statens Vegvesen gjennomført utredning for avklaring av trasé for Ringeriksbanen. Det legges opp til byggestart i 2019 og åpning i 2024 for Ringeriksbanen og E16.

Alnabruterminalen

Utvikling av Alnabru godsterminal er en forutsetning for å oppnå målsetninger om mer gods på skinner. Østfoldbanen, Kongsvingerbanen er viktige jernbaneforbindelser til utlandet.

Det foreligger rapport for kortsiktige tiltak på Alnabru for gjennomføring i perioden 2015-2017. Kortsiktige tiltak innebærer supplering av pågående vedlikehold og fornyelse. De kortsiktige tiltakene skal bidra til å forbedre driftsstabiliteten på terminalen. I Nasjonal transportplan 2014–2023 er det avsatt 214 mill. kr i første fireårsperiode til utviklingen av Alnabru.

Det pågår utredning av langsiktige tiltak. Målsetningen er å identifisere tiltak for å håndtere en dobling av godsvolumet over terminalen til 1,1 mill. TEU pr år. I NTP er det avsatt 3,4 mrd. i perioden 2018-23 for de langsiktige tiltakene for utvikling av terminalen.

ERTMS erfaringsstrekning

Det felles Europeiske signalsystemet ERTMS skal innføres for jernbanen. Østfoldbanen Østre linje er erfaringsstrekning for ERTMS. Det innebærer at erfaringene herfra vil danne grunnlag for videre utrulling av ERTMS. I perioden 2014 – 2017 er det satt av totalt 790 millioner på erfaringsstrekningen, hvorav 461 millioner til ERTMS stasjonstiltak. Det antas at 20 % av kostnadene er innenfor Oslopakke 3 området.

Som del av ERTMS-utbyggingen på Østre linje er stasjonene Kråkstad, Tomter, Spydeberg, Askim og Mysen tilpasset ERTMS for totalt 432 millioner. Etter Ski er Kråkstad og Skotbu eneste stasjoner på Østre linje i Oslo og Akershus. Vi antar derfor at 20 % er brukt innenfor Oslopakke 3-området.

Videre ERTMS utbygging er basert på midler fra budsjett fornyelse. I henhold til det tidligere Jernbaneverkets signalplan er Oslo-Ski av de første linjene som får ERTMS. Det er stort fokus på å få fornyet denne banestrekningen så snart som mulig – og det ser for tiden ut til å være mulig innen

2023. Videre må Oslo S fornyes innen 2026, både på grunn av tilstand på anlegget og tilgang på reservedeler. I tillegg leges det opp til å fornye strekningen fra og med Asker stasjon til og med Oslo S innen 2026.

Prosjekt Stor-Oslo for fornyelse innerstrekningene

Totalfornyelsen på strekningen Lysaker – Etterstad inkludert Oslo S og Oslotunnelen ble ferdigstilt i 2014. Arbeid på strekningen Lysaker – Sandvika ble også ferdigstilt i 2014. I siste del av planperioden gjennomføres fornyelser for strekningene Etterstad – Lillestrøm, Lysaker – Spikkestad, og Oslo – Ski. Etter 2015 fortsetter fornyelsesarbeidet med vedlikeholdsmidler.

2 Programområder

Bedre togtilbud på Østlandet

I programområde «Bedre togtilbud på Østlandet» er det gjennomført tiltak for fullføring av nødvendig infrastruktur for ny grunnrute og innfasing av nytt materiell. I dette programområdet inngår prosjektet Oslo S – Lysaker – kapasitetsøkende tiltak, som gir økning i fremføringskapasiteten av tog i Oslotunnelen opp til 24 tog i timen i hver retning.

I desember 2014 ble det nye togtilbudet for Østlandsområdet iverksatt, med noen justeringer på grunn av forsinket framdrift i ombyggingen av Høvik stasjon. Høvik stasjon med nytt signal- og sikringsanlegg ble ferdigstilt i desember 2015.

Kapasitet og gods

Tiltak i Osloområdet innenfor dette programområdet skal supplere store nyanlegg og gjøre togtilbudet mer robust og mindre sårbart for forsinkelser og avvik. Programområdet skal bidra til å øke kapasiteten for godstransport med 20–50 % i NTP-perioden og forbedret pålitelighet for alle togprodukter. Det er nærmere beskrivelse av postene i Tabell 1 i avsnittene nedenfor. For 2014 – 2017 er midlene slått sammen i en samlestilling i Tabell 1, men inndelt etter tiltak videre fremover.

I programområdet inngår også «tekniske tiltak» som GSM-R nettet, transmisjon (telefoni- og datatjenester), IKT for kjøreveien, detektor-/overvåkningssystemer, mobildekning og internett i tog, trafikkstyringssentraler og ny fjernstyring.

For neste NTP er det planen å erstatte dette programområdet med effektpakker.

Kryssingsspor og stasjoner

Samtidig innkjør på ny Heggedal stasjon ferdigstilles i første periode.

For å øke strekningskapasiteten for tilstrekkelig kapasitet for både gods- og persontransport, er det i andre periode avsatt midler til nye kryssingsspor på Gjøvikbanen (550 mill.kr). Vi antar at 200

millioner vil bli brukt til kryssningssporforlengelse på Nittedal. Videre er det avsatt ca 200 mill kr til stasjonsoppgradering av Nittedal stasjon.

Det er avsatt ca. 630 millioner kroner til kryssningsspor på Kongsvingerbanen i perioden 2018 - 2023. Vi antar at ca halvparten av dette vil komme innenfor Oslo og Akershus.

Det pågår utredning for hvordan kapasiteten på Hovedbanen Nord bør utvikles. Det er utviklet tre alternativer (A, B1 og B2). Første og andre trinn er likt for alle alternativer (Etablere overkjøring sørgående fra HB til GMB og dobbeltsporsparcell ved Frogner med ny sammenslått Lindeberg/Frogner stasjon). Det er gjennomført usikkerhetsanalyse. Kostnad for første trinn er beregnet til 500 millioner kroner og antas mulig å gjennomføre i periode 2018-2023. Tiltakskostnaden overskrider imidlertid avsatt ramme i NTP og forutsetter dermed at det prioriteres større midler til dette ved rulleringen av NTP.

Robustiserende tiltak

Robustiserende tiltak er tiltak som reduserer togfølgetiden, tiltak for raskere passasjerutveksling, reduksjon i avhengigheter mellom togveier og forbedret fleksibilitet/omkjøringsmulighet når deler av infrastrukturen er ute av drift.

I Handlingsprogrammet 2018 – 2023 er det satt av 200 millioner for perioden 2014 – 2017 og 150 millioner for perioden 2018 - 2023 til robustiserende tiltak i Østlandsområdet. De fleste tiltakene ligger på strekningen Lillestrøm-Asker. På grunn av noe forsinkelser ved gjennomføring av enkelte av tiltakene er fordelingen mellom første og andre periode noe endret slik at en større del kommer i andre periode. Tiltakene er inndelt i tiltakspakker med henholdsvis gjennomføring i rekkefølgen: Asker, Lieråstunellen, Lillestrøm, Lysaker og Sandvika.

Banestrøm

Med ny grunnrute blir det flere tog som stiller større krav til banestrømforsyning. Det er etablert mobile statiske omformere på Holmlia og Alnabru. I 2015 ble det igangsatt planarbeid med investeringsmidler for en ny omformerstasjon for Oslo. Det er avsatt 420 millioner kroner til å realisere denne i perioden 2018 – 2020.

Det er nå laget utkast til en hovedplan for Oslo omformerstasjon som peker ut Åsland som ønsket lokasjon, nabotomt ift. etablert trafostasjon på Åsland. Tomten er allerede regulert til formålet. Hovedplan utformet.

Bygging av ny omformer for å forsterke strømforsyningen på nordre del av Gjøvikbanen gjennomføres i 2017. Dette gir økt kapasitet til økt trafikk på hele banen.

Hensetting

NSB har planer om ytterligere anskaffelser av togsett for å kjøre dobbeltsett på flere avganger, og fornyelse av togparken. Flytoget har planer om å anskaffe mer materiell for å kunne kjøre lengre tog. For å imøtekomme dette, er det avsatt betydelige midler i første og andre periode for å realisere flere hensettingsanlegg på Østlandet. I utredningen «Hensetting Østlandet» er det identifisert sted- og tidfestede behov for flere hensettingsplasser. Det fremgår av utredningen at det er prioritert å få på plass et hensettingsanlegg ved Ski for 90 110-meter lange togsett innen 2020/21 (når Follobanen åpner). Et slikt anlegg vi koste i størrelsesorden 3 milliarder, som langt overskrider midlene avsatt i handlingsprogrammet.

Stasjoner og knutepunkter

Tiltak under dette programområdet omfatter i prioritert rekkefølge plattformforlengelser, universell utforming/tilgjengelighet og knutepunktutvikling. I perioden 2014 – 2023 inngår fullføring av jernbanestasjonen til Terminal 2 i utbyggingen på Gardermoen. Videre er det avsatt midler i handlingsprogrammet for Kongsvingerbanen for ombygging og forlengelse av plattformer på Sørumsand stasjon, plattformtiltak på Nerdrum, Fetsund og Årnes. Stasjonene Sørumsand og Skarnes skal bygges ut som knutepunktstasjoner.

Det er også satt av midler til plattformforlengelser på Spikkestadbanen og en rekke tilgjengelighetstiltak på Oslo S og andre stasjoner.

I perioden 2018 – 2023 er det satt av midler til forlengelse av plattformene på lokaltogbanene på innerstrekning for minimum 220 meter toglangde. Siktemålet er å gjennomføre nødvendige plattformforlengelser innen 2023. De største ombyggingene vil trolig omfatte Bryn, Grorud og Kolbotn, Nordstrand og Ljan. De øvrige stasjonene innebærer relativt enkle tiltak.

Igangsetting og ferdigstilling av tiltakene for plattformforlengelser på innerstrekningene påvirkes av arbeidet med innføring av ERTMS.

For Gjøvikbanen er det identifisert behov for tiltak og det er gjort kostnadsanslag for tiltak for forlengelse av plattformer for betjening av 110 og 220 meter lange togsett. Det er foreløpig ikke konkludert hvilken toglangde det skal tilrettelegges for. SD behandlet søknaden om restverdisikring i 2015, da det ble innvilget restverdigaranti for anskaffelse av 44 nye FLIRT tog, inklusive tog til Gjøvikbanen. Disse leveres fra høsten 2017.

Sikkerhet og miljø

«Sikkerhet og miljø» omfatter tiltak mot sammenstøt og avsporing, ras, flom, planoverganger, tiltak i tunneller og miljøtiltak som støyreduksjon, avfallshåndtering og tiltak mot dyrepåkørsler. Alle midlene er ikke geografisk fordelt. For andre periode forutsetter vi at andelen som brukes inne Oslopakke 3 – området samsvarer med andelen i første periode.

Samarbeidssprosjekter

Etter hvert som BaneNOR bygger nye stasjoner eller gjør store endringer på eksisterende stasjoner, er det vanlig å etablere parkeringsplasser som del av jernbaneanlegget. I Oslo og Akershus er det for øvrig vanlig at innfartsparkering ved jernbanestasjoner delfinansiert med midler fra programområdene for riksveger eller fylkesveger. Eksempler på jernbanestasjoner der det er brukt Oslopakke-midler er Grorud, Nerdrum, Lørenskog, Eidsvoll, Nittedal, Lysaker, Hvalstad.

Drift	2017			2018			2019			2020			2021			2022			2023		
	OK	Bom	Stat	OK	Bom	Stat	OK	Bom	Stat	OK	Bom	Stat	OK	Bom	Stat	OK	Bom	Stat	OK	Bom	Stat
TT-transport	284			284			284			284			284			284			284		
BYM samferdsel	423			423			423			423			423			423			423		
Kollektiv	1841	426	149	1832	426	180	1831	426	180	1831	494	180	1831	494	180	1831	494	180	1831	494	180
Sum drift	2548	426	149	2539	426	180	2538	426	180	2538	494	180	2538	494	180	2538	494	180	2538	494	180
Investering																					
BYM Samferdsel	271	56	97	161	302	116	212	200	113	289	200	123	289	200	123	289	200	123	289	200	123
Fornebubanen			105																		
Store kollektivtiltak (O3)		664			1700			1347			1624			1624			1624			1624	
Belønningsmidler			31																		
Sum investering	271	720	233	161	2002	116	212	1547	113	289	1824	123	289	1824	123	289	1824	123	289	1824	123

Merknader

Bymiljøavtale ikke tatt med ut over videreføring av belønningsmidler 300 mill årlig for Oslo og Akershus
 Belønningsmidler ikke avklart fra 2017: 31 til inv. i 2017 - ellers 180 til drift (60% av sum for Oslo og Akershus)
 60% av statlig bevilgning til Fornebubanen for årene 2015-2017 (175 mill) satt inn i 2017
 2021-2023: 2020 Videreføres
 BYM samferdsel (drift) 2017 videreføres i årene 2018-2023
 O3 Drift og småinvesteringer ført på drift
 TT-transport: 2014-tall fremskrevet for 2017-2023
 Statstilskudd BYM investering er momskompensasjon som benyttes som statlig investeringsbidrag

Tall i mill kr

	OK	Bompenger	Stat	Total
Sum drift 2017-2023	17 777	3 254	1 229	22 260
Sum investering 2017-2023	1 800	11 565	951	14 316
Totalt samferdsel	19 577	14 819	2 181	36 576

