

Oslopakke 3-avtale for perioden 2017-2036

1. Innledning

Partene har i dag inngått følgende Oslopakke 3-avtale for perioden 2017-36. Med mindre annet er bestemt eller endret i denne avtale, gjelder fortsatt bestemmelsene i Lokalt forslag fra 2006 og Revidert avtale fra 2012.

I Revidert avtale for Oslopakke 3 av 24. mai 2012 ble det foretatt en omfattende vurdering av status for prosjektene i Oslopakke 3 med henblikk på å sikre et best mulig faglig beslutningsgrunnlag for langsiktige og helhetlige prioriteringer i det videre arbeid med prosjekter og tiltak innenfor Oslopakke 3. Det ble også gjennomført grundige vurderinger av prosjekter og tiltak og foreslått nødvendige prioriteringer, som vil bidra til at målsettingene med Oslopakke 3 oppnås.

Målet for transportpolitikken er å utvikle «et transportsystem som er sikkert, fremmer verdiskaping og bidrar til omstilling til lavutslippssamfunnet». Dette ligger til grunn for statens videre arbeid blant annet i tråd med nasjonale forpliktelser etter Klimaavtalen i Paris fra desember 2015, og gjennom arbeidet med oppfølging av Nasjonal transportplan for å sikre at all vekst i persontrafikken i byområder skal tas med kollektivtrafikk, gåing eller sykling.

I Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus er partene enige om at Osloregionen skal være en konkurransedyktig og bærekraftig region i Europa. Den regionale planen legger viktige føringer også for prioriteringene i Oslopakke 3 der det slås fast at veksten i persontransporten skal tas med kollektivtrafikk, gåing og sykling. Transportsystemet i regionen skal være effektivt, miljøvennlig, med tilgjengelighet for alle og med redusert behov for biltrafikk. Oslo og Akershus har et felles mål om å halvere klimautslippene innen 2030.

Byrådet i Oslo har i tillegg et mål om å redusere klimagassutslippene i Oslo med 50 prosent innen 2020, og med 95 % innen 2030. Kollektivreisende, syklist og fotgjengere skal prioriteres både når det gjelder investeringer og areal. Byrådets mål er videre å redusere all biltrafikk i Oslo med 20

prosent innen 2019 og med en tredel innen 2030. Samtidig er bomringen et viktig virkemiddel for å legge til rette for en raskest mulig overgang til en utslippsfri transportsektor.

I Akershus er transportsektoren den største kilden til utslipp av klimagasser, samtidig som det er store utfordringer med fremkommeligheten. Både Oslo og Akershus arbeider for å bedre luftkvaliteten i regionen, og har et mål om at kollektivtrafikken skal være fossilfri i 2020. Akershus skal være en foregangsregion for innfasing av nullutslippsteknologi i transportsektoren. For Akershus er det viktig å se transportsystemet som en helhet. Kollektivtrafikken må sees i sammenheng med god knutepunktsutvikling, der samspillet mellom ulike transportformer og økt bruk av sykkel/sykkelparkeringer samlet bidrar til økt mobilitet i befolkningen. Et overordnet mål for Akershus er god framkommelighet for buss.

De ambisiøse målene i Oslo og Akershus legger føringer for hvilke prosjekter og tiltak som partene vil prioritere innenfor rammen av Oslopakke 3. Tiltak som bidrar til å redusere bilbruken og økt bruk av kollektivtransport, sykkel- og gangtrafikk, og andre tiltak som reduserer utslipp fra veitrafikk, er virkemidler som vil bidra til å utvikle transportsystemet i en miljøvennlig retning. Oslo og Akershus vil vurdere å opprette teknologifond der formålet blant annet kan være å bidra til at Oslo og Akershus kan være i front på utrulling av ny teknologi for en utslippsfri kjøretøypark, samkjøring og smarte reiser.

Partene er i denne avtalen enige om å bruke trafikantbetaling som virkemiddel for finansiering av nye transporttiltak, drift av kollektivtransport og som grunnlag for trafikkregulering. I tillegg er partene i denne avtalen enige om å øke kollektivprisene utover realprisvekst for å bidra til finansieringen av konkrete kollektivprosjekter som f.eks. Fornebubanen, Ny Sentrumstunnel T-bane og Baneløsning Nedre Romerike.

Oslo og Akershus forutsetter at denne økningen i kollektivprisene er en engangsøkning utover vanlig inflasjonsjustering slik det framgår i aksjonæravtalen, og er et bidrag til en samlet finansieringsløsning for Oslopakke 3. Aksjonæravtalens bestemmelser for Ruter om prisvekst ligger for øvrig fast.

Oslo og Akershus legger til grunn at når Ruter skal fastsette nye billettpriser med dette påslaget, skal de som reiser ofte, skjermes i så stor grad som mulig.

I forberedelsene til denne avtale er det foretatt vurderinger av annen bruk av veginfrastrukturen med særlig fokus på miljøfelt. Oslo og Akershus er enige om å fortsette vurderingene av fremtidig bruk av veginfrastruktur med prioritet for kollektivtrafikk, næringstrafikk som oppfyller miljøkrav og for nullutslippsbiler der dette lar seg gjennomføre.

Med dette som bakgrunn, har de undertegnende politiske partiene fremforhandlet følgende løsning for hvordan Oslopakke 3 kan realisere viktige prosjekter og tiltak for å løse transportutfordringene regionen står overfor. Partene legger til grunn at staten bidrar til god måloppfyllelse gjennom tilskudd til fylkeskommunal kollektivinfrastruktur i Bymiljøavtalen, blant annet videreføring av avtalen om årlige belønningsmidler til lokale kollektivtrafikktiltak i Oslo og Akershus

2. Målsettinger og grunnlag for Revidert avtale for Oslopakke

Hovedstadsregionen står overfor betydelige utfordringer i tiden som kommer. Forventet befolkningsvekst, krever god areal- og transportplanlegging som sammen med nye miljøkrav, stiller klare krav til fremtidig utforming av transportsystemet. Transportløsningene må legges til rette for by- og stedsutvikling som gjør det mulig å etablere nye boligområder og arbeidsplasser i nær tilknytning til kollektivknutepunkter. Målene i regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus må følges opp og utviklingen av arealbruk og transportsystemene må skje slik at størst mulig del av transportbehovet kan dekkes med gåing, sykling og kollektivtrafikk. Samtidig er det ønskelig å bidra til at biltransport i størst mulig grad skjer med nullutslippsbiler.

For å legge til rette for effektiv og målrettet gjennomføring av Oslopakke 3, ble det stilt krav til porteføljestyling av Oslopakke 3 med et system for mål- og resultatrapportering til Stortinget, bystyret i Oslo og fylkestinget i Akershus på basis av etterprøvbare og målbare indikatorer.

Analyser viser at trafikantbetalingen som er lagt til grunn i denne avtalen vil innebære en trafikkavvisning over bomsnittene på om lag 11% i 2019 i forhold til dagens nivå. Partene er i denne avtalen enige om å utrede forslag til nytt trafikantbetalingssystem, blant annet nye innkrevingspunkter i Oslo. Byrådet i Oslo har videre et mål om å redusere all biltrafikk i Oslo med 20 prosent i løpet av perioden 2015-2019, noe som også krever bruk av andre trafikkreduserende virkemidler i tillegg til trafikantbetalingssystemet.

På denne bakgrunn anser partene det derfor realistisk at en reduksjon i biltrafikken på 15 prosent gjennom bomsnittene i 2019 legges til grunn som et mål i avtalen. Det skal rapporteres på dette målet i de årlige rulleringene av handlingsprogrammet for Oslopakke 3. Dersom det godtgjøres gjennom de årlige rapporteringene at målet ikke vil innfris, åpnes det for reforhandling av bomtakstsystemet hvis en av partene ber om det. Det vises i den forbindelse til det pågående arbeidet med å harmonisere vegtrafikkloven og vegloven knyttet til bruk av bompenger til trafikkregulering. Endringer i bomtakstene forutsetter enighet mellom partene, og må forelegges Stortinget for godkjenning.

For Oslopakke 3 er bompengene i eksisterende bomring i Oslo og Bærumsnittet en hovedinntektskilde. I tillegg kommer betydelige statlige tilskudd til investeringer i riksveger og fylkeskommunal kollektivinfrastruktur (f.eks. Fornebubanen), lokale tilskudd fra Oslo kommune og Akershus fylkeskommune samt grunneierbidrag.

Det settes av betydelige midler til tiltak som gjør det tryggere og mer attraktivt å sykle. Oslo kommune og Statens vegvesen har utarbeidet en ny felles plan for et sammenhengende sykkelvegnett bestående av kommunale og statlige sykkelanlegg. Målet er et finmasket sykkelvegnett som oppleves trygt å bruke for alle befolkningsgrupper slik at sykkel kan ta en større del av fremtidig transportarbeid. I Akershus sin sykkelstrategi prioriteres trafiksikkerhetstiltak ved skoler, trygge sykkelveier og statlige regionale sykkelruter som knytter regionen sammen.

Oslo og Akershus er enige om en kraftig opptrapping av midler til kollektivtiltak i regionen. Det legges opp til finansiering av nytt signal- og sikringsanlegg for T-banen og til Fornebubanen, Ny Sentrumstunnel for T-banen og Baneløsning Nedre Romerike. Videre er det satt av midler til oppgradering av hele trikkenettet og anskaffelse av nye moderne og universelt utformede trikker. Det er satt av betydelig ramme til modernisering av resterende deler av T-banenettet inkludert stasjoner. Blant annet prioriteres oppgradering av resterende del av Østensjøbanen og Furusetbanen de neste årene. Det er også satt av midler til planlegging av nye trikkeprosjekter.

Bærumsdiagonalen har som formål å redusere trafikken på lokalveier, avlaste boligområder, og sikre økt fremkommelighet for bussen. Analyser viser at den samlede trafikken ikke vil øke. For å ivareta dette er trafikkregulerende tiltak et viktig virkemiddel. Det er enighet om å samarbeide med Bærum kommune om gjennomføring av tiltak som gir bussen bedre framkommelighet på veinettet. Hvis

målet om å begrense trafikken på veinettet ikke nås, skal det vurderes flere tiltak. Oslo og Akershus anmoder Statens vegvesen om å opprette kollektivfelt i hver retning i Bærumsdiagonalen.

Partene er kjent med at Statens vegvesen vurderer å gjennomføre forsøksordning med kollektivfelt på E18 Vestkorridoren fra Lysaker og vestover. Statens vegvesen legger til grunn i planleggingen av forsøksordningen et samarbeid med Ruter om økt kollektivtilbud, og ønsker å koordinere prøveordningen med innføring av nye bomtakster for å sikre best mulig trafikkflyt i forsøksperioden. Statens vegvesen vil avvikle prøveordningen dersom det viser seg at den får vesentlig uheldige effekter.

Statens vegvesen anmodes likeledes om å utrede mulighetene for 2+ felt (sambruksfelt) på Ring 3.

Statens Vegvesen, Jernbaneverket og Ruter har i KVV Oslo-Navet utredet behovet for økt transportkapasitet inn mot og gjennom Oslo. Hovedrapporten var ferdig i november 2015. Med grunnlag i KVV Oslo-Navet, har Ruter utviklet sin langsiktige strategiplan (M 2016).

De prosjekter og tiltak som er omfattet av denne avtalen sikrer at kollektivtiltak prioriteres. I avtalen er det lagt til grunn at om lag 73 prosent av de samlede bompengemidlene fra Oslopakke 3 benyttes til kollektivtiltak, om lag 13 prosent går til sykkeltiltak mens om lag 15 prosent brukes til rene vegformål. I Oslo er bidraget fra bompenger til kollektivtrafikk 93%, inklusive tiltak for sykling og gåing i avtaleperioden. Tilsvarende andel for Akershus er 73%. En oversikt over kollektivandeler og fylkesfordeling av bompenger følger vedlagt i Tabell 1.

Forvaltningsreformen i 2010 innebar at mange av de tidligere riksveiene i Lokalt forslag nå er fylkesveier/kommunale veier. I avtalen ligger det en betydelig økning av rammene til hhv Oslo og Akershus til kommunale/fylkeskommunale veger som blant annet gjør det mulig å følge opp målene i regional areal og transportplan i Oslo og Akershus. Innenfor rammene av denne avtalen, prioriterer Oslo kommune og Akershus fylkeskommune selv hvordan midlene til lokale vegtiltak skal brukes, se pkt. 3) nedenfor. Dette sikrer lokal styring og gir rom for å gjennomføre en rekke lokale tiltak som er omfattet av Revidert avtale fra 2012.

Jernbanen er grunnstammen for store deler av kollektivtrafikktilbudet i Oslo og Akershus. Tiltakene for økt kapasitet på jernbanenettet, som staten finansierer, er derfor en svært viktig forutsetning for å kunne øke kapasiteten på det samlede kollektivtilbudet. I særlig grad gjelder det Follobanen, som er av avgjørende betydning for å gi befolkningen i Follo et godt kollektivtilbud. Follobanen åpner også for å få økt kapasitet for godstransporten på bane, til og fra utlandet, og gir mulighet for en ruteomlegging som forbedrer lokaltogtilbudet mellom Oslo og Lillestrøm, Ski og Asker. KVV Oslo-navet har pekt på behovet for ny jernbanekapasitet i og gjennom Oslo. I tillegg er det viktig med godt koordinert planlegging og utvikling av både eksisterende og nye kollektivknutepunkter som Lysaker kollektivterminal og Bryn kollektivknutepunkt.

Sentrale investeringer i vei er også i varetatt i denne avtalen, f.eks. ferdigstilling av E16 Sandvika-Wøyen, avslutning av E18 Bjørvikaprojektet samt utbygging av E18 Lysaker – Strand og rv. 4 Rotnes-Kjul.

Et viktig mål er å sikre at en får gjennomført prosjekter og tiltak som gir et vesentlig bidrag til å løse transportutfordringene som hovedstadsregionen står overfor, og hvor gode kollektivløsninger og redusert behov for biltrafikk er avgjørende. Skal man lykkes med å få til prosjekter og tiltak innenfor en rimelig tidshorisont, er det etter partenes oppfatning behov for en takstøkning i bomringen, grunneierbidrag, lokale bidrag fra Oslo og Akershus, samt bidrag fra staten. Dersom fremtidig reisemønster, trafikken i bomringen, utviklingen av kjøretøyparken eller det av andre grunner blir nødvendig å justere finansieringen eller innholdet av porteføljen, er Oslo og Akershus enige om å møtes for å avklare konsekvensene for Oslopakke 3-avtalen.

3. Oslo og Akershus legger følgende til grunn:

- Oslopakke 3-avtalen forlenges til 2036.
- Osloringen og Bærumsnittet videreføres. Det innføres nye suppleringsnitt på bygrensen i nord-øst, sør og for trafikk fra Fornebu som ikke passerer Bærumsnittet i dag.

Følgende takster legges til grunn, innført i tre trinn. Nye suppleringsnett, endret takststruktur og endrede takster i Bærumssnittet innføres først i Trinn 2.

Kjøretøygrupper	Lette kjøretøy <3500 kg			Tunge kjøretøy >3500 kg			Merknad
Takster Osloringen 2016-kr	Diesel	Normal- takst	Null- utslipp	Euro V og eldre	Euro VI	Null- utslipp	
Trinn 1							1.3.2017 – 31.12.2017
Utenom rush	48	43	0	160	100	0	Nye takster i Osloringen. Bærumssnittet beholder dagens takster.
Rush (0630-0900 og 1500-1700)	58	53	0	190	130	0	
Trinn 2							1.1.2018 – 31.12.2019
Utenom rush	48	43	10	160	100	0	Innføring av suppleringsnett. Fortsatt fritak for tunge nullutslippskjøretøy. Lav takst for lette nullutslippskjøretøy
Rush (0630-0900 og 1500-1700)	58	53	20	190	130	0	
Trinn 3							Fra 1.1.2020 -
Utenom rush	48	43	20	160	100	0	Økte takster nullutslipp
Rush (0630-0900 og 1500-1700)	58	53	30	190	130	0	

Det kreves ikke inn rushtidstillegg på lørdager, søndager, helligdager/offisielle fridager og i juli måned/fellesferien). Hydrogenbiler er i denne avtalen unntatt fra betaling i bomringen.

- Dagens brikkerabatt på 10 prosent videreføres.
- I denne avtalen er det lagt til grunn at suppleringsnettene og endrede takster i Bærumssnittet, sammen med endringer i trafikantbetalingssystemet i Oslo skal innbringe minimum 25 mrd. 2016-kr. i bompengerinntekter i avtaleperioden fram til 2036. Partene er videre enige om å utrede forslag til et nytt trafikantbetalingssystem i Oslo som skal forelegges partene for behandling senest 1. april 2017. Nye bomtakster for suppleringsnettene, Bærumssnittet og for innkrevingspunkter i Oslo samt brikkerabatten, behandles samtidig. Det legges opp til at eventuelt forslag til nytt bomtakstsystem forelegges Regjeringen/Stortinget for godkjenning høsten 2017. De nye takstene skal gjelde fra 1.1.2018. Takstene i Bærumssnittet fortsetter uendret inntil nytt bomtakstsystem for suppleringsnettene iverksettes.

- Partene er enige om å legge til rette for at bomtakstene varierer med miljø- og utslippsbelastning når det blir mulig.
- Bompenginntektene fordeles mellom de to fylkene med 60 prosent til Oslo og 40 prosent til Akershus i tråd med prinsippene fra Revidert avtale av 2012.
- Det legges til grunn at staten finansierer 50 prosent av Fornebubanen i Bymiljøavtalen med Oslo og Akershus. Oslo og Akershus legger videre til grunn at staten også bidrar med 50 prosent til Ny Sentrumstunnel T-bane og Baneløsning Nedre Romerike.
- Oslo og Akershus prioriterer økte bevilgninger til kollektivsatsingen. Det anmodes om at staten også bidrar med 50 prosent av finansieringen av Signal- og sikringsanlegget for T-banen.
- Det legges til grunn at avtalen mellom staten og Oslo om belønningsmidler videreføres minst på dagens nivå.
- Oslo kommune og Akershus fylkeskommune legger til grunn at økte kollektivtakster utover vanlig inflasjonsjustering øremerkes Oslopakke 3-formål slik som investeringer i Fornebubanen, Ny sentrumstunnel for T-banen og Baneløsninger Nedre Romerike. For 2017 skal 75 millioner 2016-kr øremerkes til dette formålet, fra 2018 økes beløpet til 150 millioner 2016-kr.
- Infrastrukturtiltak finansiert gjennom Oslopakke 3 kan skape merverdier for grunneiere gjennom høyere og bedre arealutnyttelse. Dersom utbygging av infrastruktureltakene i Oslopakke 3 gir en endret anvendelsesmulighet eller økt verdi av arealer, legges det til grunn at grunneierne i slike tilfeller skal bidra til finansiering av tiltaket gjennom innbetaling av grunneierbidrag. Hensikten med å gjøre grunneierbidrag til en del av finansieringsløsningen sammen med bompenger og offentlige bidrag, er å bidra til at flere viktige infrastrukturprosjekter i regionen kan gjennomføres.

I denne avtalen er det for enkelte av prosjektene satt beløp for bidrag fra grunneierne, men anslagene for grunneierbidrag skal kunne justeres dersom den videre planleggingen av prosjekter tilsier dette.

Avtale om grunneierbidrag til et gitt infrastrukturprosjekt skal inngås før vedtak om gjennomføring. Det finnes i dag to modeller som kan benyttes for å skaffe til veie bidrag fra

private grunneiere til delfinansiering av store infrastrukturprosjekter, hhv. utbyggingsavtale etter Plan- og bygningslovens kap. 17 og betinget (privatrettslig) avtale om grunneierbidrag.

Der rasjonell framdrift av et infrastrukturprosjekt krever mellomfinansiering av grunneierbidrag fordi bidraget ikke kan realiseres før tiltaket er ferdigstilt, håndteres dette av Oslopakke 3 gjennom midlertidig bruk av bompenger eller ved låneopptak. Fjellinjen er ansvarlig låntaker for eventuelle lån for å dekke inn mellomfinansiering av grunneierbidrag, og låneadgangen til Fjellinjen må eventuelt forankres i styringsgruppen for Oslopakke 3 og i Stortinget. Fjellinjens låneopptak skal holdes på et bærekraftig nivå, og renter og avdrag skal ikke utgjøre en uforholdsmessig stor andel av de løpende bompengeinntektene.

- Inntektene fra bomringen, Bærumsnettet og de nye suppleringsnettene skal finansiere både investeringer til vei, samt investeringer og drift av kollektivtrafikk. Det legges opp til en ekstrasatsing på drift av kollektivtrafikken i tråd med forventet behov i fremtiden i tillegg til kjøp av nye trikker i tråd med Samlet trikkeplan i Oslo og nye T-banetrokker for de nye baneprosjektene.
- I forbindelse med gjennomføring av strekningsvise vegprosjekter, brukes trafikanbetaling som en del av finansieringen, der trafikanbetalingen opphører når prosjektet er ferdig finansiert. Partene i denne avtalen utelukker ikke muligheten for at man i fremtiden ønsker å anvende trafikanbetaling som et permanent virkemiddel for trafikkregulering ved behov. Stortinget anmodes derfor å vurdere en lovendring på dette punkt.
- Innenfor programområdene «Fylkesvegtiltak Akershus», «Lokale sykkel- og vegtiltak Oslo», «Akershus – drift og småinvesteringer kollektivtrafikk» og «Oslo – drift og småinvesteringer kollektivtrafikk», skal Oslo kommune og Akershus fylkeskommune hver for seg prioritere sine egne lokale prosjekter innenfor denne avtalens rammer.
- En realisering av Manglerudtunnelen vil åpne for at deler av trafikken som i dag går på Mosseveien kan ledes inn på E6. Dette muliggjør en nedgradering av Mosseveien til lokalvei uten en tunnelloøsning. I det videre arbeidet med Manglerudprosjektet skal byutvikling og redusert

behov for biltrafikk i Oslo vektlegges.

- En del av prosjektene i 2006-avtalen har behov for ytterligere utredning. Enkelte av disse prosjektene er ikke konkretisert i det 4-årige handlingsprogrammet som nå stadfestes. Partene som står bak denne avtalen forplikter seg til å arbeide videre med ytterligere utredning av disse prosjektene.
- Røa-tunnelen var i 2012-avtalen planlagt igangsatt fra 2016 med midler fra Oslopakke 3. KVU for Røa-tunnelen ble ferdigstilt i januar 2016. Det forutsettes at planleggingsarbeidet for Røa-tunnelen videreføres, slik at prosjektet igangsettes og finansieres med Oslopakke-3 midler senest fra 2020.
- Midler til byutviklingsprosjekter som f.eks. E6 lokk Furuset, E18 Filipstad og E18 Framnes-Lysaker er prioritert innenfor Rammer til øvrige riksvegprosjekter. E6 lokk Furuset og E18 Filipstad er viktige prosjekter med betydelig byutviklingspotensiale. Derfor er det viktig at planarbeidet fortsetter for å sikre god prosjektfremdrift. Store arealer kan frigjøres til utbyggingsformål både på Furuset og Filipstad. Grunneierbidrag er en vesentlig forutsetning for å sikre at prosjektene fullfinansieres. Den endelige prioriteringen av disse prosjektene avgjøres senere.
- For E18 Vestkorridoren er Oslo og Akershus enige om at strekningen Lysaker – Strand gjennomføres som 1. etappe av strekningen Lysaker - Drengsrud, med mål om byggestart mot slutten av 2018 i tråd med gjeldende planer.

Strekningen Lysaker - Strand består av følgende hovedelementer:

- Ny E18 Lysaker – Strand
- Ny separat bussveg Lysaker – Strand
- Ny sykkelveg Lysaker – Strand
- Ny Bærumsdiagonal med tilknytting til E18 og videre til Fornebu via Vestre lenke

Høviktunnelen og Ramstadsletta bygges ikke i 1. etappe. Det har følgende konsekvenser for første fase:

- Langs E18 vest for Strand, vil det fortsatt være 2 gjennomgående bilfelt innover + 3 felt utover.
- Kapasiteten på E18 øst for Fornebukrysset/Lysaker endres ikke.
- På E18 mellom Strand og Fornebukrysset blir det to gjennomgående felt i tillegg til et vekslingsfelt på strekningen mellom Bærumsdiagonalen og Fornebukrysset.
- Bussadkomst til ny Lysaker kollektivterminal vurderes i forbindelse med planlegging og utbygging av Lysaker kollektivterminal.
- Utbyggingen vil gi en bedre trafikkavvikling i østre Bærum og øke framkommeligheten for buss.
- Kapasiteten på E18 ved bygrensen øker ikke.
- Analyser viser at bruk av bompenger som virkemiddel slik det er foreslått i denne avtalen vil gi redusert trafikk over bygrensen til Oslo.

Statens vegvesen vil i det videre arbeidet med de øvrige parsellene planlegge for god funksjonalitet og reduserte kostnader.

Oslo og Akershus understreker at man på det nåværende tidspunkt, for sin del, ikke har konkludert hvordan utbyggingen av E18 Strand – Drengsrud konkret skal gjennomføres. Reguleringsvedtak for den resterende del av E18 Vestkorridoren i Bærum kommune (Ramstadsletta – Slependen) kan tidligst forventes å foreligge mot slutten av 2019 eller mest sannsynlig i 1. halvår 2020. Oslo og Akershus anmoder Statens vegvesen om også å utarbeide alternativer for strekningen E18 Strand – Drengsrud med reduserte kostnader og som sikrer at vegkapasiteten inn til Oslo ikke øker.

E18 Vestkorridoren finansieres med statlige midler, etterskuddsvis bompengainnkrevning for hver parsell og om lag 2 mrd. 2016-kr. fra Oslopakke 3. I tillegg utløser E18 Vestkorridoren muligheter for by- og tettstedsutvikling langs traséen i Bærum og Asker kommune. Det er en forutsetning at disse kommunene bidrar med grunneierbidrag til finansiering av prosjektet. De nærmere avklaringer om grunneierbidraget skal fastsettes på et senere tidspunkt.

- Lysaker kollektivterminal reguleres i egen plan. Arbeidet vil gjøres i et samarbeid mellom Statens vegvesen, Jernbaneverket, Ruter, Bærum kommune og Oslo kommune. Hovedformålet med kollektivterminalen er å ivareta en sammenkobling av all kollektivtrafikk på Lysaker. Kollektivterminalen må planlegges og gjennomføres slik at kollektivreisende på buss, bane og tog opplever dette som et attraktivt kollektivknutepunkt. Lysaker kollektivterminal er i KVV Oslo Navet beskrevet som fremtidig kollektivknutepunkt i vest der formålet er å betjene reisende med tog, T-bane og buss. Som følge av endret innretning av kollektivterminalen i forhold til tidligere planer, er det naturlig at finansieringen av Lysaker kollektivknutepunkt vurderes på nytt i et nært samarbeid mellom staten, Akershus fylkeskommune og Oslo kommune der det tas hensyn til at knutepunktet betjener nasjonal, regional og lokal trafikk. Det legges til grunn at den nye kollektivterminalen på Lysaker planlegges og bygges samtidig med etappe 1 strekningen Lysaker – Strand. Det er et mål for Oslo og Akershus at kollektivterminalen skal stå ferdig når Fornebubanen er bygd ferdig fra Fornebu til Lysaker.
- Følgende bundne prosjekt avsluttes i løpet av 2017: Lørenbanen.
- Følgende nye prosjekter planlegges for oppstart i tidsrommet 2017-18: Signal- og sikringsanlegg T-bane, Fornebubanen.
- Følgende bundne prosjekt avsluttes i løpet av 2019: E18 Bjørvikaprojektet.
- Følgende nye prosjekter planlegges for oppstart i tidsrommet 2019-20: Ny Sentrumstunnel T-bane, Rv. 4 Rotnes-Kjul.
- Følgende nye prosjekter planlegges for oppstart i tidsrommet 2023-27: Baneløsning Nedre Romerike, E6 Manglerudprosjektet.
- Fremdriften av de kommunale planprosessene for de forskjellige utbyggingsprosjektene vil være avgjørende for når oppstart av prosjektene kan finne sted.

- Innenfor store kollektivtiltak i Oslo satses det på oppgradering og modernisering av T-banenettet og forsert oppgradering og modernisering av trikkenettet gjennom Samlet plan tilpasset ny vognpark. Planarbeidet fortsetter for trikkeprosjektene, som f.eks. trikk på Ring 2, og videre gjennom Hovinbyen til Sinsen, trikk til Tonsenhagen, Fjordtrikken og trikk fra Ljabru til Hauketo. I rammen til Store kollektivtiltak T-bane og trikk er det lagt inn om lag 10 mrd. 2016-kr i perioden 2017-2036. I tillegg kommer midler til signal- og sikringsanlegget for T-banen som tidligere lå i denne rammen. Partene forutsetter at staten følger opp forslagene til bruk av statlige midler til kollektivtilbudet gjennom Bymiljøavtalen og avtalen om belønningsmidler.
- Eget programområde for riksveger beholdes i Oslopakke 3. Innenfor potten miljøtiltak åpnes det for et engasjement for å legge til rette for utslippsfrie kjøretøy og selvkjørende busser. Det forutsettes videre at staten bruker dette programområdet aktivt til å utvikle regionale gang- og sykkelveger, andre miljøtiltak, trafiksikkerhet, kollektivtrafikktiltak osv.
- Igangsatte prosjekter skal ferdigstilles og tiltak skal sikres rasjonell fremdrift og sunn økonomisk gjennomføringsevne innen avtaleperioden
- Lånefinansiering gjennomføres i den grad det er nødvendig for å sikre rasjonell fremdrift av prosjekter. Det legges til grunn at all gjeld skal være nedbetalt innen utløpet av avtaleperioden, unntatt 600 mill. kr. til mellomfinansiering av kundefordringer i Fjellinjen som nedbetales i sin helhet i 2037.

4. Kronejustering

Alle beløp som omtales i denne avtale er 2016-kr. Partene er innforstått med at disse beløpene omregnes til 2017-kr i Handlingsprogrammet for Oslopakke 3 for 2017-2020.

5. Styringsstruktur

Styringsstrukturen beholdes med fylkesordføreren i Akershus, byråden for miljø og samferdsel, vegdirektøren og jernbanedirektøren som medlemmer av styringsgruppen. Ved behandlingen av større prinsipielle saker, og spørsmål som gjelder hovedlinjene i Oslopakke 3, herunder faktisk

endring av bompengesatsene, skal styringsgruppen drøfte disse med ytterligere to representanter fra henholdsvis Oslo og Akershus slik at et bredt politisk flertall er representert. Politisk referansegruppe beholdes.

6. Beslutningsprosess

Avtalen er fremforhandlet av representanter for følgende partier: Oslo (Miljøpartiet De Grønne, Arbeiderpartiet og Høyre) og Akershus fylkeskommune (Høyre, Venstre og Arbeiderpartiet). Det forutsettes behandling og tilslutning til Revidert avtale fra hhv. Oslo bystyre og Akershus fylkesting i løpet av juni 2016.

Partene forutsetter at Styringsgruppen for Oslopakke 3 legger denne avtale til grunn for utformingen av Handlingsprogrammet for 2017-2020.

Oslo, 5. juni 2016

For Oslo kommune

Lan Marie Nguyen Berg

Andreas Halse

Eirik Lae Solberg

For Akershus fylkeskommune

Anette Solli

Solveig Schytz

Tonje Brenna

Tabell 1: Kollektivandel og fylkesfordeling bompenger i forslag til revidert Oslopakke 3

Kollektivandel og fylkesfordeling av *bompenger* fra Oslopakke 3 for følgende perioder: 2008–16; for handlingsprogramperioden 2017–20; for perioden 2017-36; og for hele Oslopakke 3 (2008–36).

Oslo	2008-16	2017	2018	2019	2020	HP 2017-20	Sum 2017-36	Sum 2008-36
Fylkesfordeling								
Mill. kr	15 079	1 336	2 430	2 113	2 297	8 175	44 232	59 311
Prosent	61 %	53 %	66 %	60 %	62 %	61 %	60 %	60 %
Kollektivandel								
Mill. kr	8 840	1 190	2 184	1 794	2 020	7 188	35 770	44 610
Prosent	59 %	89 %	90 %	85 %	88 %	88 %	81 %	75 %

Akershus	2008-16	2017	2018	2019	2020	HP 2017-20	Sum 2017-36	Sum 2008-36
Fylkesfordeling								
Mill. kr	9 546	1 171	1 268	1 380	1 424	5 243	29 378	38 924
Prosent	39 %	47 %	34 %	40 %	38 %	39 %	40 %	40 %
Kollektivandel								
Mill. kr	5 993	489	578	650	768	2 485	17 947	23 940
Prosent	63 %	42 %	46 %	47 %	54 %	47 %	61 %	62 %

Oslo og Akershus samlet	2008-16	2017	2018	2019	2020	HP 2017-20	Sum 2017-36	Sum 2008-36
Kollektivandel								
Mill. kr	14 833	1 679	2 761	2 444	2 788	9 673	53 717	68 550
Prosent	60 %	67 %	75 %	70 %	75 %	72 %	73 %	70 %

Kollektivandel inkludert sykkel:

Oslo	2008-16	2017	2018	2019	2020	HP 2017-20	Sum 2017-36	Sum 2008-36
Fylkesfordeling								
Mill. kr	15 079	1 336	2 430	2 113	2 297	8 175	44 232	59 311
Prosent	61 %	53 %	66 %	60 %	62 %	61 %	60 %	60 %
Kollektivandel (inkl sykkel)								
Mill. kr	8 840	1 302	2 381	2 009	2 242	7 934	41 274	50 114
Prosent	59 %	97 %	98 %	95 %	98 %	97 %	93 %	84 %

Akershus	2008-16	2017	2018	2019	2020	HP 2017-20	Sum 2017-36	Sum 2008-36
Fylkesfordeling								
Mill. kr	9 546	1 171	1 268	1 380	1 424	5 243	29 378	38 924
Prosent	39 %	47 %	34 %	40 %	38 %	39 %	40 %	40 %
Kollektivandel (inkl sykkel)								
Mill. kr	5 993	612	690	763	889	2 954	21 456	27 448
Prosent	63 %	52 %	54 %	55 %	62 %	56 %	73 %	71 %

Oslo og Akershus samlet	2008-16	2017	2018	2019	2020	HP 2017-20	Sum 2017-36	Sum 2008-36
Kollektivandel (inkl sykkel)								
Mill. kr	14 833	1 915	3 071	2 772	3 131	10 888	62 729	77 562
Prosent	60 %	76 %	83 %	79 %	84 %	81 %	85 %	79 %

Tabell 2: Tiltak i forslag til revidert Oslopakke 3

Bompenger i mill. 2016-kr satt av til tiltak i ny Oslopakke 3-avtale for 2017-36. Prosjektene vil i tillegg finansieres med lokale midler fra Oslo og Akershus, statsmidler og grunneierbidrag.

	2017-20	2021-29	2030-36	2017-36
Oslo				
Riksveg				
E18 Bjørvikaprojektet	75			75
E6 Manglerudprosjektet (bidrag fra O3)		206	900	1 106
Ramme til øvrige riksvegtiltak		677	1 141	1 818
Riksveg programområder inkl. planlegging	227	575	525	1 327
SUM riksveg Oslo	302	1 458	2 566	4 326
Lokalveg Oslo				
Lokale sykkel- og vegtiltak Oslo	1 439	4 917	3 220	9 576
SUM lokalveg Oslo	1 439	4 917	3 220	9 576
Kollektivtiltak Oslo				
Lørenbanen	50			50
Fornebubanen (stat 50 %)	105	1 568		1 673
Sentrumstunnel Majorstuen - Bryn (stat 50%)	19	3 244	525	3 788
Signal- og sikringsanlegg T-bane (stat 0 %)	1 559	1 301		2 860
Baneløsninger Nedre Romerike (stat 50%)		130	620	750
Ramme til T-bane og trikk Oslo	2 996	3 910	3 250	10 156
Drift kollektivtrafikk	1 803	4 303	3 347	9 453
Nye vogner Fornebubanen		261	365	626
Nye vogner sentrumstunnel og grenbaner		75	900	975
SUM kollektivtiltak Oslo	6 532	14 791	9 007	30 330
SUM Oslo	8 273	21 166	14 793	44 232
Akershus				
Riksveg				
E16 Sandvika - Wøyen	1 754			1 754
E18 Vestkorridoren (bidrag fra O3)		780	1 200	1 980
Rv. 4 Kjøl-Rotnes	65	615		680
Ramme til øvrige riksvegtiltak		1 016	1 712	2 727
Riksveg programområder inkl. planlegging	227	575	525	1 327
SUM riksveg Akershus	2 046	2 986	3 437	8 469
Lokalveg Akershus				
Fylkesvegtiltak Akershus	1 158	2 823	2 359	6 340
SUM lokalveg Akershus	1 158	2 823	2 359	6 340
Kollektivtiltak Akershus				
Fornebubanen (stat 50 %)	70	1 045		1 115
Baneløsninger Nedre Romerike (stat 50%)		520	2 480	3 000
Sentrumstunnel Majorstuen - Bryn (stat 50%)	6	1 081	175	1 263
Signal- og sikringsanlegg T-bane (stat 0 %)	390	325		715
Drift kollektivtrafikk	1 475	3 521	2 738	7 734
Nye vogner Fornebubanen		174	244	418
Nye vogner sentrumstunnel og grenbaner		25	300	325
SUM kollektivtiltak Akershus	1 941	6 691	5 937	14 569
SUM Akershus	5 146	12 500	11 732	29 378
SUM Oslopakke 3	13 418	33 666	26 526	73 610