

ÅRSRAPPORT 2024

Byvekstavtalen for Oslo-området og Oslopakke 3

Foto, forside: Ruter / Nicki Twang

Dato: 19.05.2025

FORORD

Årsrapporten for Oslopakke 3- og byvekstsamarbeidet 2024 oppsummerer måloppnåelse og hovedsatsinger i året som har gått, og viser hvordan midlene fra byvekstavtalen og Oslopakke 3 har blitt forvaltet.

Hovedprioriteringen i 2024 er å ta vare på den eksisterende kollektivinfrastrukturen, styrke kollektivtilbudet i regionen, og forbedre tilretteleggingen for gang- og sykkeltrafikk. Arbeidet med nytt signalanlegg for T-banen (CBTC), som vil gi økt kapasitet og større driftsstabilitet, er godt i gang. I Fornebubaneprosjektet er det tre pågående tunnelentrepriser og to stasjonsentrepriser i 2024.

Formålet med byvekstavtalen er å oppnå nullvekstmålet for personbiltrafikk. Formålet med Oslopakke 3 er å utvikle attraktive byer med god mobilitet og fremkommelighet for alle trafikanter, å drive god byutvikling, og å redusere luftforurensning, støy og klimagassutslipp.

Rapporteringen på trafikkutvikling viser god måloppnåelse i 2024. Biltrafikken gjennom Osloringen er på et lavere nivå i 2024 enn i 2007, selv om befolkningen i Oslo-området har økt med 30 prosent i samme periode. Siden 2007 har antallet kollektivpassasjerer økt med 72 prosent i Oslo og 92 prosent i Akershus. Trafikkregistreringer i avtaleområdet (byindeksen) viser at nullvekstmålet nås også i 2024, men at det er en svak tendens til økt biltrafikk. Det er derfor viktig å følge utviklingen nøye, og vurdere sterkere tiltak for fortsatt god måloppnåelse.

I 2024 brukte Oslopakke 3- og byvekstsamarbeidet omkring 82 prosent av midlene som var tilgjengelig for samarbeidet. Mindreforbruket skyldes i hovedsak forsinket fremdrift på prosjekter, for optimistisk budsjettering ved innmelding av behov for 2024, og interne ressursutfordringer.

Arbeidet med å utvikle et effektivt, miljøvennlig, sikkert og tilgjengelig transportsystem i Oslo-området fortsetter; god måloppnåelse og økt gjennomføringskraft vil være viktige prioriteringer framover.

INNHALDSFORTEGNELSE

FORORD	1
1 INNLEDNING	3
1.1 Innledning	4
1.2 Om rapporten	6
2 OM SAMARBEIDET.....	7
2.1 Om Oslopakke 3- og byvekstsamarbeidet	8
2.2 Porteføljestyling.....	10
2.3 Avtaleområdet	12
3 ÅRET 2024.....	13
3.1 Nøkkeltall økonomi.....	14
3.2 Hovedtrekk måloppnåelse	15
3.3 Hva har vi fått til i året som har gått?	17
4 ØKONOMI.....	25
4.1 Oppsummering.....	26
4.2 Forbruk prosjekter	27
5 MÅLOPPNÅELSE	49
5.1 Om indikatorrapportering.....	50
5.2 Målstruktur	50
5.3 Ta veksten i persontrafikk med kollektiv, gåing og sykling.....	52
5.4 Effektivt, miljøvennlig, sikkert og tilgjengelig transportsystem	63
VEDLEGG	72
Vedlegg 1 – Totaloversikt økonomi	72

A man in a dark suit and glasses is riding a red electric scooter across a zebra crossing. He is carrying a black bag. In the background, a red bus is stopped, and its open door reveals a person inside. The scene is set in an urban environment.

1 INNLEDNING

1.1 INNLEDNING

Byvekstavtalen for Oslo-området (2019-2029) er en avtale mellom Akershus fylkeskommune, Oslo, Nordre Follo, Lillestrøm og Bærum kommuner, Samferdselsdepartementet og Kommunal- og distriktsdepartementet. Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet og Statsforvalteren i Østfold, Buskerud, Oslo og Akershus representerer staten i samarbeidet. Oslopakke 3 er en del av byvekstavtalen, og er basert på en avtale mellom Oslo kommune og Akershus fylkeskommune. Statens deltakelse i Oslopakke 3 har sitt grunnlag i Stortingets behandling av innholdet i avtalen (Prop 69 S (2016-2017)), og ivaretas av Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet.

Det overordnede målet med **byvekstavtalen** er å oppnå nullvekstmålet for personbiltrafikk: I byområdene skal klimagassutslipp, kø, luftforurensing og støy reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange.

Oslopakke 3 skal utvikle et effektivt, miljøvennlig, sikkert og tilgjengelig transportsystem. Pakken skal sikre god fremkommelighet for alle trafikantgrupper, prioritere gang- og sykkeltrafikk, kollektivtrafikk og næringstrafikk og ta veksten i persontransport med kollektivtransport, sykkel og gange.

I årsrapporten oppsummeres aktiviteter og tiltak som er finansiert med midler fra byvekstavtalen for Oslo-området og Oslopakke 3 i 2024. Det redegjøres for måloppnåelse, og hvordan samarbeidets midler har blitt forvaltet i 2024. I tillegg til å beskrive hva som er oppnådd, skal årsrapporten sikre effektiv porteføljestyling ved at den gir et kunnskapsgrunnlag for fremtidige prioriteringer.

Oslopakke 3- og byvekstsamarbeidet har et godt samarbeid med virksomhetene som utfører og driver prosjektene i porteføljen: Ruter, Sporveien, Fornebubaneetaten, Bane NOR og Bymiljøetaten i Oslo. Det er også etablert et godt samarbeid med bompengeselskapet Fjellinjen om trafikkdata og prognoser for bompengeinntekter.

LOKAL ENIGHET OM REVIDERT AVTALE OM OSLOPAKKE 3 I 2024

Oslo kommune og Akershus fylkeskommune inngikk 24. mai 2024 en revidert lokal avtale om Oslopakke 3. Det er enighet om å forlenge avtalen fra 2036 til og med 2045. I tillegg er det enighet om takstendringer i tre trinn (2025, 2026 og 2028) innenfor rammene av gjeldende bompengeproposisjon (2017-2036). I revidert avtale er det lagt vekt på tiltak som bidrar til å nå nullvekstmålet og mål om reduserte klimagassutslipp. Bompengene skal fordeles med 60 prosent til Oslo kommune og 40 prosent til Akershus fylkeskommune.

Revidert avtale medfører behov for ny bompengeproposisjon fordi avtaleperioden forlenges. Arbeidet med et faglig grunnlag som skal ligge til grunn for en bompengesak startet høsten 2024. Arbeidet ledes av Statens vegvesen, og skjer i samarbeid med Oslo og Akershus. Målet er stortingsbehandling av ny bompengeproposisjon i 2026, som skal gjelde fra 2027.

REGIONAL PLAN FOR AREAL OG TRANSPORT SOM PREMISS FOR BYVEKSTALEN

Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus (RP-ATP) ble vedtatt i Akershus fylkeskommune og Oslo kommune desember 2015.

RP-ATP legger til grunn et arealeffektivt utbyggingsmønster basert på prinsippet om flerkjernet utvikling med et transportsystem som skal være effektivt, miljøvennlig, med tilgjengelighet for alle og med lavest mulig behov for biltransport. RP-ATP fastlegger videre en regional struktur med prioriterte byer og steder som skal ta hoveddelen av veksten i boliger og arbeidsplasser. Utviklingen av de prioriterte stedene skal fokusere på kvalitet og attraktive bysentre og knutepunkt.

Oslo og Akershus skal fortsette plansamarbeidet. I 2024 ble det startet opp en prosess mot en oppdatert regional plan for areal- og mobilitet, med sikte på endelig behandling våren 2027.

HOVEDTREKK MÅLOPPNÅELSE SISTE FIRE ÅR

Resultatene fra de siste fire årene viser en god utvikling for kollektivtransporten. Passasjertallene for kollektivtransporten er i stor grad der de var før pandemien, og øker mest i Akershus. For avtaleområdet sett under ett, er bilandelen redusert fra 49 prosent i 2021 til 41 prosent i 2024. Både gang- og sykkelandelen er stabil, med henholdsvis 30 prosent og 5 prosent. Trenden viser en svak reduksjon i fremkommeligheten og punktligheten for T-bane, trikk og lokaltog. Dette underbygger viktigheten av byvekstsamarbeidets satsning på reinvestering i trikk og T-bane, og statens prioritering av jernbanen på Østlandet. Tilfredsheten med kollektivtilbudet er likevel stabil i perioden, og tall fra 2024 viser en økning i tilfredshet blant togreisende på Østlandet.

Byvekstområdet har nådd nullvekstmålet over lengre tid, også de siste fire årene. I perioden 2021 til 2024 viser tallene imidlertid en svak økning i personbiltrafikken. Det er nødvendig å følge utviklingen framover nøye, spesielt i Akershus, og vurdere sterkere tiltak for fortsatt god måloppnåelse.

UTREDNINGSARBEID FOR MER INNSIKT

I 2024 ble det igangsatt flere større utredninger som vil gi et viktig kunnskapsgrunnlag for areal- og transportpolitiske prioriteringer framover. Byutredningen, et utredningsarbeid som ledes av Statens vegvesenet, skal gi et grunnlag for forhandlinger om en ny byvekstavtale. Utredningen skal gi en helhetlig vurdering av ulike virkemidler for å nå nullvekstmålet. Jernbanedirektoratets kollektivstudie for Østlandet vil innsikt i hvordan togtilbudet kan forbedres og bedre integreres med øvrig kollektivtransport, noe som er essensielt for å utvikle et sammenhengende og effektivt transportsystem på hele Østlandet. I revidert avtale om Oslopakke 3 2024 ble det enighet om å gjennomføre en helhetlig utredning av fremtidig løsning for T-baneinfrastrukturen hvor det sees på mulige nye forbindelser. Utredningen, som gjennomføres av Ruter på oppdrag fra Oslo og Akershus, skal sees i sammenheng med det øvrige utredningsarbeidet.

1.2 OM RAPPORTEN

I **kapittel 2** beskrives Oslopakke 3- og byvekstsamarbeidet, porteføljestyring og avtaleområdet. I **kapittel 3** gis nøkkelinformasjon om 2024: forbruk, måloppnåelse og prosjekter som er ferdigstilt i 2024. En detaljert gjennomgang av hvordan midlene ble brukt i 2024 ligger i **kapittel 4**. **Kapittel 5** viser utviklingen for alle indikatorene for måloppnåelse i byvekstavtalen og Oslopakke 3.

A photograph of two young Black women sitting and talking in a library. The woman on the left is wearing a black sweater and has her hair in a bun. The woman on the right is wearing a light blue denim shirt and has her hair in a ponytail. They are both smiling and looking at each other. The background shows bookshelves filled with books.

2 OM SAMARBEIDET

Foto: Ruter As / Fartein Rudjord

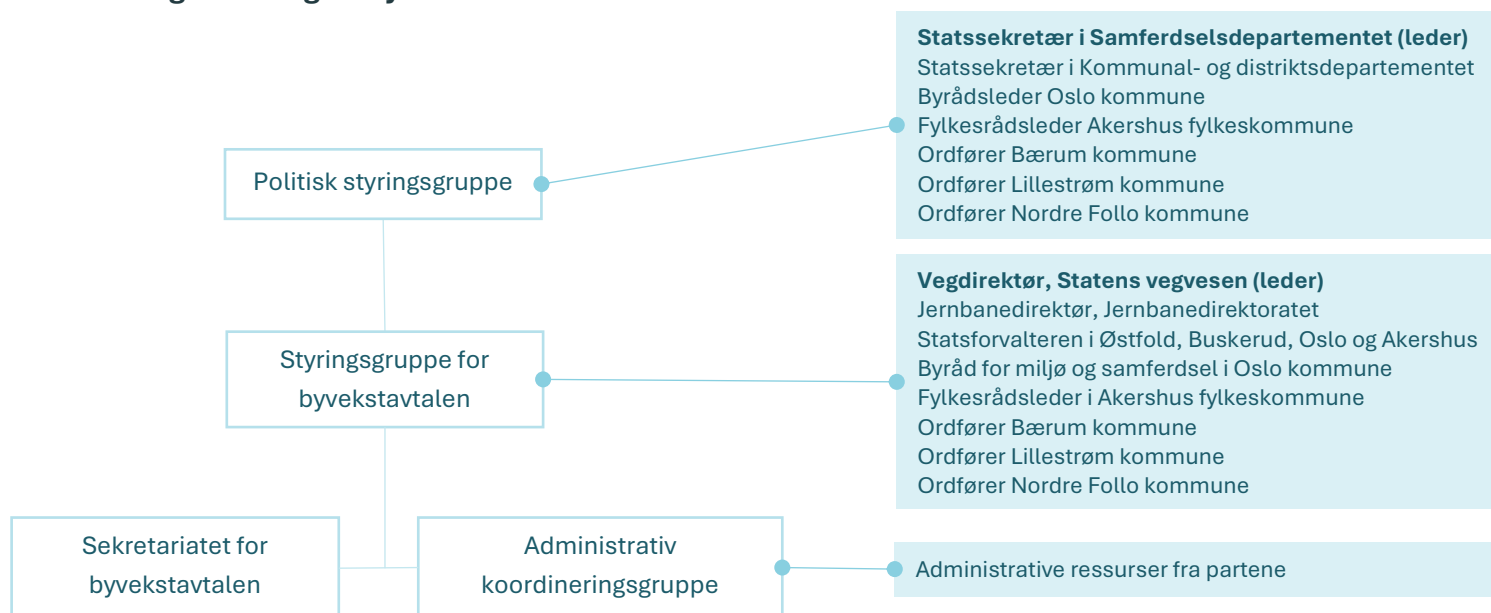
2.1 OM OSLOPAKKE 3- OG BYVEKSTSAMARBEIDET

Her kan du lese mer om [Byvekstavtalen for Osloområdet og Oslopakke 3](#).

BYVEKSTAVTALEN

Byvekstavtalen for Oslo-området gjelder for perioden 2019 til 2029. Byvekstavtalen er et viktig virkemiddel for å utvikle attraktive byer med god mobilitet og fremkommelighet, og med mindre lokal luftforurensning, støy og klimagassutslipp. Effektiv arealbruk, virkemidler som reduserer bilbruk, og tilrettelegging for klima- og miljøvennlig transport av avgjørende for å få en slik utvikling. Avtalen omfatter blant annet tilskudd til Fornebubanen, statlige midler til tiltak for kollektiv, sykkel og gange og bidrag til reduserte kollektivsatser.

Organisering av byvekstsamarbeidet



Figur 1: Organisering av byvekstavtalen for Oslo-området.

Politisk styringsgruppe

Den politiske styringsgruppen er et kontaktpunkt mellom stat og regionale/lokale myndigheter. Fireårig handlingsprogram og årlige budsjetter for byvekstavtalen legges frem for dette organet.

Styringsgruppe for byvekstavtalen

Styringsgruppen har hovedansvaret for styring og koordinering av byvekstavtalen, basert på prinsipper om porteføljestyring og mål- og resultatstyring. Arbeidet skal gi grunnlag for omforente saksframlegg til besluttsende organer om prioritering av midlene i avtalen. Styringsgruppen for byvekstavtalen er ansvarlig for å behandle forslag til fireårig handlingsprogram og årlige budsjetter for byvekstavtalen.

Administrativ koordineringsgruppe

Gruppen er et saksforberedende organ, og bidrar til å utarbeide beslutningsgrunnlag for styringsgruppen sammen med sekretariatet.

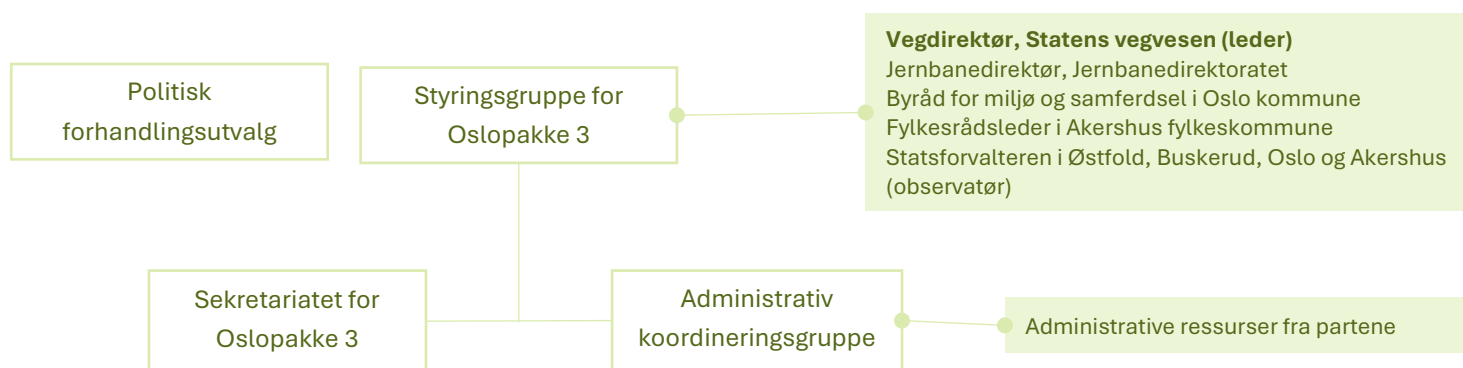
Sekretariatet for byvekstavtalen

Sekretariatet koordinerer byvekstsamarbeidet og sørger for oppfølging av byvekstavtalen på vegne av partene. Sekretariatet representerer alle partene i avtalen, og skal legge til rette for god dialog. I tillegg til å organisere møter og forberede sakspapirer, koordinerer sekretariatet arbeidet med rapportering og utarbeidelse av handlingsprogrammet.

OSLOPAKKE 3

Oslopakke 3 er en bompengefinansiert bypakke som gjelder for perioden 2017-2036, og som er basert på en avtale mellom Oslo kommune og Akershus fylkeskommune. Oslo kommune og Akershus fylkeskommune har avtalt å forlenge avtalen frem til 2045. Formålet er å utvikle attraktive byer med god mobilitet og fremkommelighet for alle trafikanter, å drive god byutvikling, og å redusere luftforurensning, støy og klimagassutslipp. Oslopakke 3 er en del av byvekstavtalen. Pakken bygger på prinsippet om at bompenger skal brukes for å regulere biltrafikk, og for å styrke kollektivtilbudet for innbyggerne i regionen.

Organisering av Oslopakke 3



Figur 2: Organisering av Oslopakke 3

Styringsgruppe for Oslopakke 3

Styringsgruppen har hovedansvaret for styring og koordinering av Oslopakke 3, basert på prinsipper om porteføljestyring og mål- og resultatstyring. Arbeidet skal gi grunnlag for omforente saksframlegg til besluttende organer om prioritering av midlene i Oslopakke 3. Arbeidet i styringsgruppen skal gi grunnlag for Stortingets, departementets og lokale myndigheters behov for styring og kontroll med bruk av budsjettmidler og bompenger.

Administrativ koordineringsgruppe

Gruppen er et saksforberedende organ sammen med Oslopakke 3-sekretariatet og bidrar til å utarbeide beslutningsunderlag for styringsgruppen.

Sekretariatet for Oslopakke 3

Sekretariatet i Oslopakke 3 er det samme som for byvekstavtalen for Oslo-området og har de samme oppgavene.

Politisk forhandlingsutvalg

Forhandlingsutvalget trer sammen ved reforhandlinger av Oslopakke 3-avtalen og behandlingen av større prinsipielle saker/hovedlinjene i Oslopakke 3. Utvalget består av to representanter fra henholdsvis Oslo og Akershus, i tillegg til de lokale representantene i styringsgruppen for Oslopakke 3. Både opposisjons- og posisjonspartier i Oslo og Akershus skal være representert i utvalget.

2.2 PORTEFØLJESTYRING

Byvekstavtalen for Oslo-området og Oslopakke 3 har samordnet porteføljestyring og utarbeider felles handlingsprogram. Prioriteringen bygger på at ivaretagelse av dagens infrastruktur og tilrettelegging for et godt kollektivtilbud gir bedre måloppnåelse (nullvekst- og klimamål) enn etablering av ny infrastruktur. Bompenger er helt nødvendig for å finansiere dette. I handlingsprogrammet 2026-2029 gis en mer detaljert omtale av opplegg for porteføljestyring.

Oslopakke 3 og byvekstavtalen for Osloområdet har porteføljestyring på ulike nivåer:

1. Reforhandlinger av Oslopakke 3 eller byvekstavtalen
2. Årlig rullering av handlingsprogrammet
3. Detaljert porteføljestyring

Porteføljestyring innebærer at tiltak prioriteres på grunnlag av en helhetlig vurdering av:

- Bidrag til måloppnåelse
- Finansiering/disponible midler
- Samfunnsøkonomisk lønnsomhet
- Planstatus
- Kapasitet til planlegging og gjennomføring



1. Fra 2025.

Figur 3: Porteføljestyling på nivå 2 – årlig rullering av handlingsprogrammet..

2.3 AVTALEOMRÅDET

Det geografiske området for byveksttalen og Oslopakke 3 er Oslo kommune og alle kommunene i Akershus fylkeskommune (per 2019). I byveksttalen er omegnskommunene Bærum, Lillestrøm og Nordre Follo parter, og rapporterer på lik linje som Oslo kommune og Akershus fylkeskommune.

I årsrapporten rapporteres det på måloppnåelse (indikatorrapportering), gjennomførte prosjekter og status for økonomi. Indikatorene gjelder for hele det geografiske området. For enkelte av indikatorene gjør omegnskommunene egne vurderinger. Det gjelder parkering og kvalitative beskrivelser.

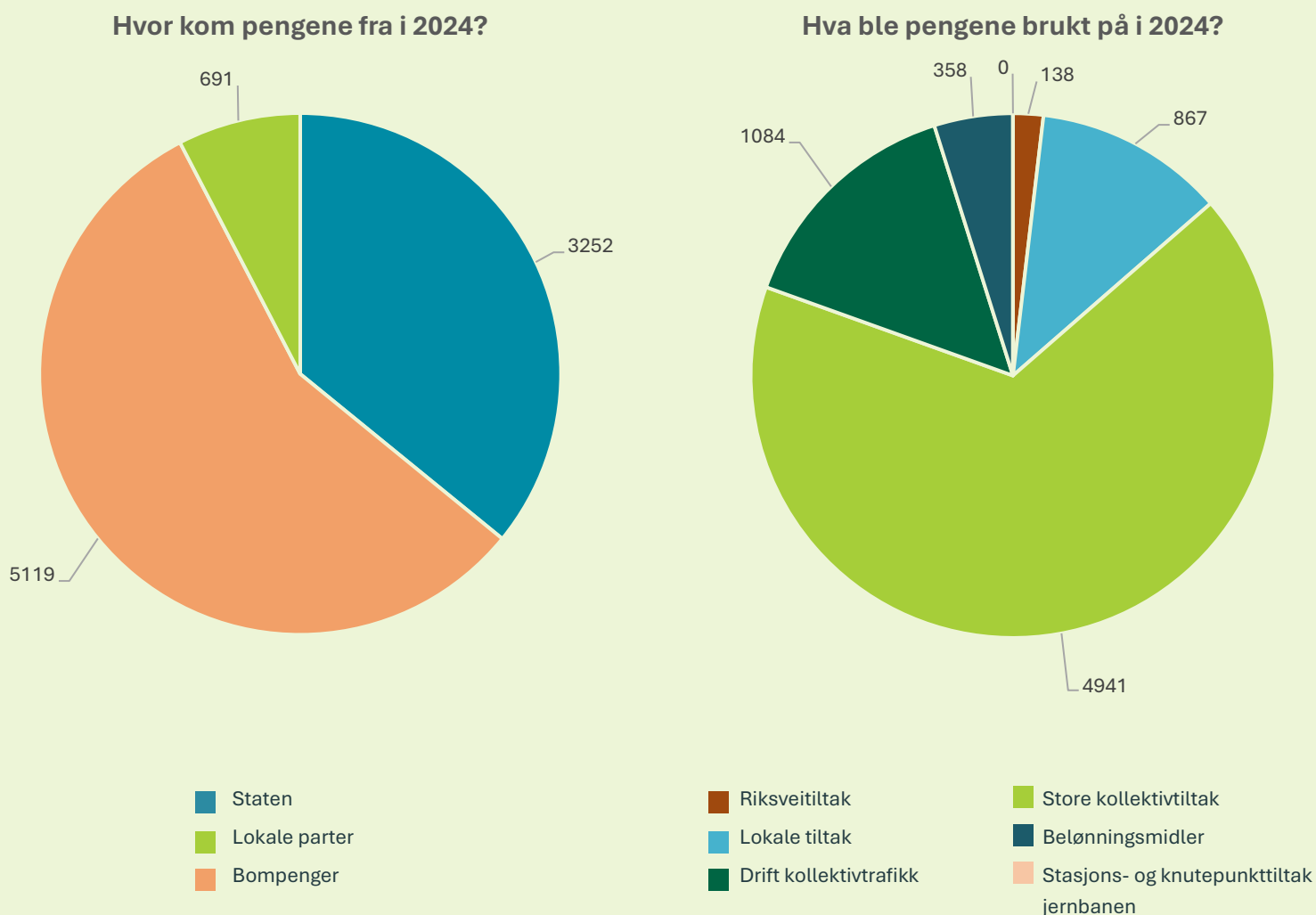




3 ÅRET 2024

3.1 NØKKELTALL ØKONOMI

Prosjektene som ble gjennomført i 2024 ble finansiert av bompenger (56 prosent), av statlige tilskudd (36 prosent) og av midler fra lokale parter (8 prosent). Midlene ble brukt til å finansiere porteføljen, med hovedsatsning på investering i store kollektivtiltak (nesten 70 prosent), drift av kollektivtransporten (15 prosent), og til forbedring av infrastrukturen for gående, syklende og kollektivreisende. Omkring 5 prosent av midlene ble brukt på tiltak som sikrer økt fremkommelighet, økt trafiksikkerhet, og til utvikling av nye mobilitetsløsninger (belønningsmidler). Figur 4 viser fordelingen i mill. løpende-kr.

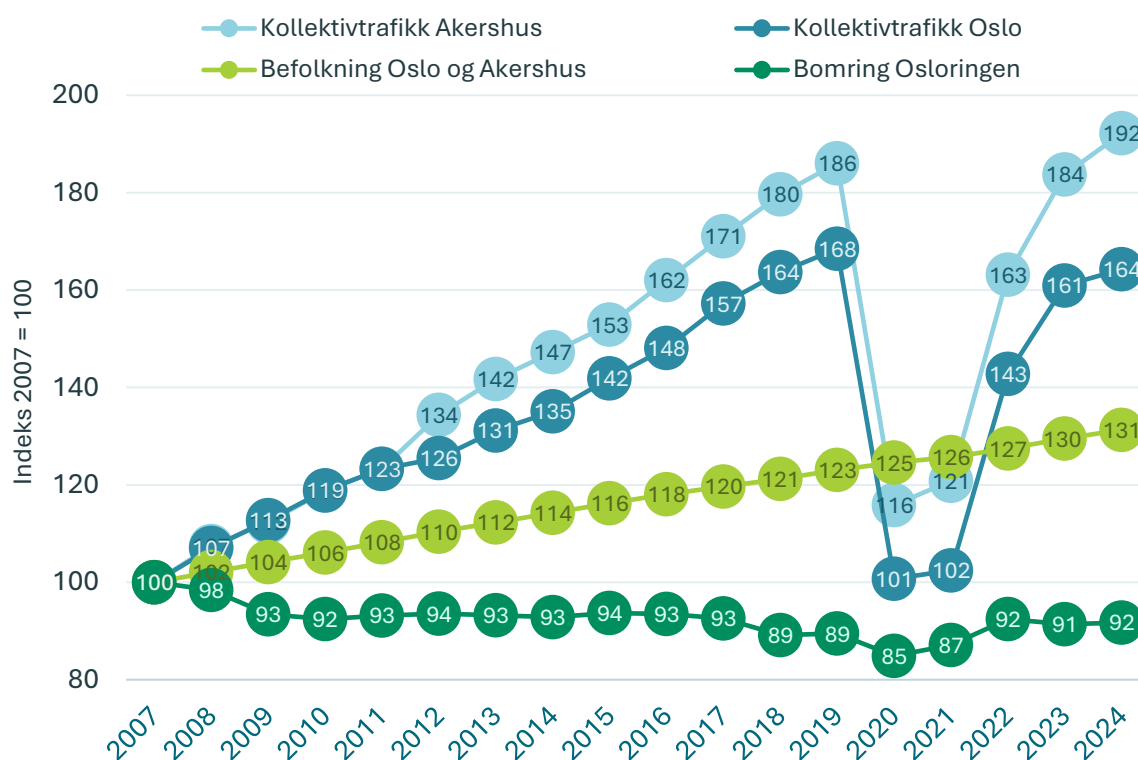


Figur 4: Oversikt over finansieringskilder og fordeling på tiltakskategori.

3.2 HOVEDTREKK MÅLOPPNÅELSE

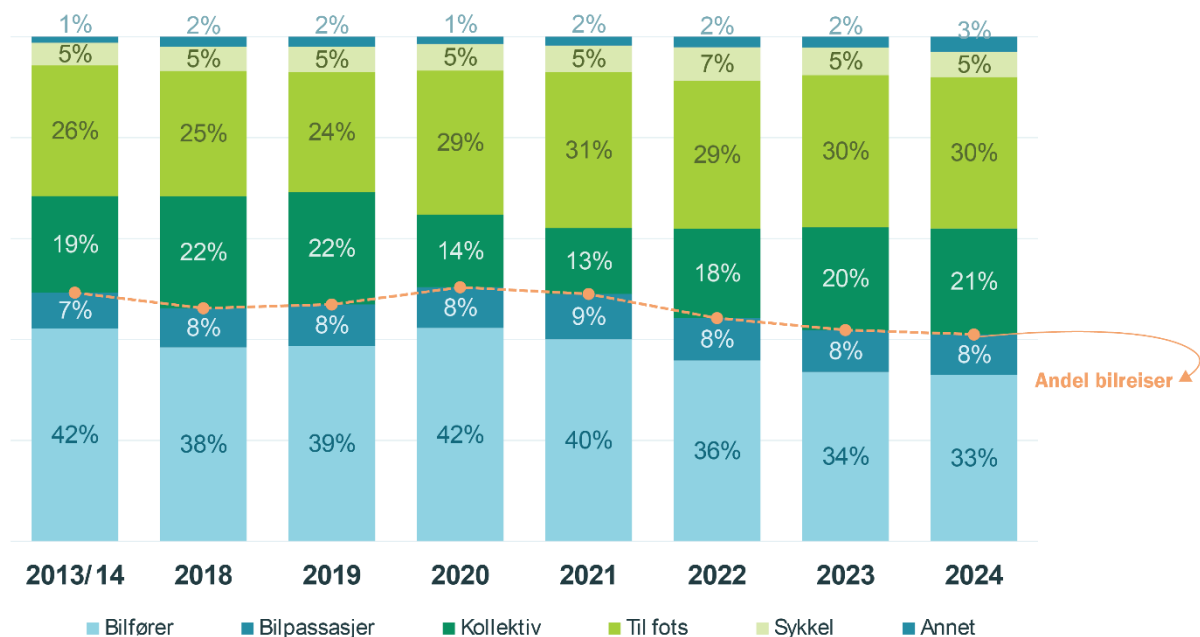
Tallene for 2024 viser en fortsatt positiv utvikling i antall påstigende kollektivpassasjerer i både Oslo og Akershus. Sammenlignet med 2007, etter at Oslopakke 3 ble inngått, har det vært en økning på henholdsvis 92 prosent i Akershus og 64 prosent i Oslo (med unntak av pandemiårene). Kollektivtransporten øker raskere enn befolkningsveksten, som har økt med 30 prosent siden 2007. Dette viser viktigheten av et attraktivt kollektivtilbud.

Resultatene fra den nasjonale reisevaneundersøkelsen for 2024 viser at bilandelen i Akershus er økende. Byområdet i sin helhet har hatt en nedgang i bilandel og økning i kollektivandel, men det skyldes først og fremst redusert bilbruk blant Oslos innbyggere. Dette er nærmere utdypet i delkapittel 5.3.



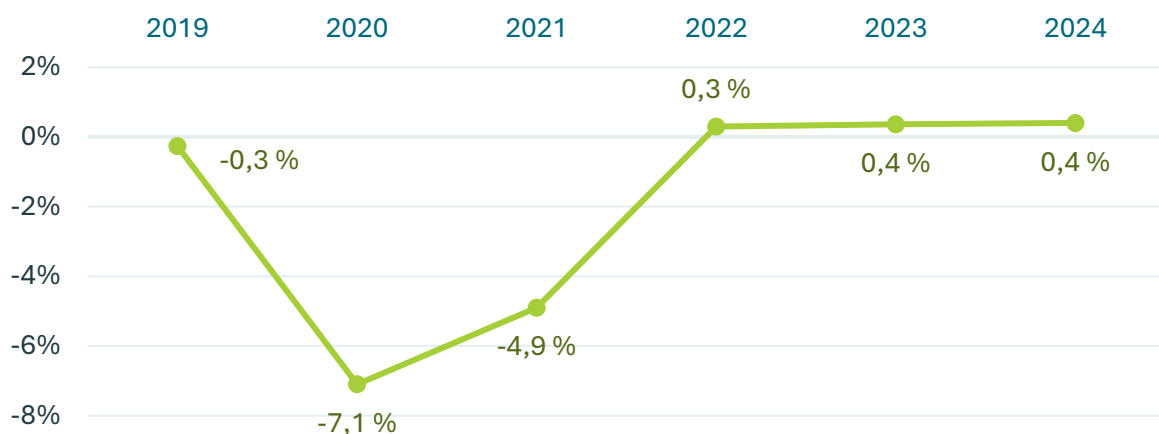
Figur 5: Utvikling for passasjerer i kollektivtrafikken, biltrafikk over Osloringen og befolkning siden 2007.

Kilde: Fjellinjen, Ruter og SSB.



Figur 6: Reisemiddelfordeling for alle dager i Oslo og Akershus. Kilde: Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2024.

I Oslo-området har vi over flere år lyktes i å ta veksten i persontrafikken med kollektivtransport, sykkel og gange. Veksten er i hovedsak tatt med kollektivtransport. Samtidig ser vi en svak økning i personbiltrafikken. For å sikre fortsatt god måloppnåelse er det derfor behov for en mer målrettet prioritering av tiltak i årene som kommer.



Figur 7: Utvikling i byindeksen for lette kjøretøy (kortere enn 5,6 meter) siden 2018. Kilde: Statens vegvesen.

Kollektivtransporten i Oslo og Akershus står foran et utfordrende år. Ring 1 er stengt frem til 2027, og det skal samtidig gjennomføres større planlagte arbeider på T-banen. Dette vil ha konsekvenser for mange reisende. Ruter og andre aktører jobber med forberedelser og tiltak for å sikre et så attraktivt tilbud som mulig for de reisende som berøres av avvikene.

3.3 HVA HAR VI FÅTT TIL I ÅRET SOM HAR GÅTT?

For å øke kollektivandelen og nå nullvekstmålet har vi i 2024 prioritert å ta vare på den kollektivinfrastrukturen vi har, prioritere midler til å styrke kollektivtilbudet i regionen, og styrke kollektiv-, gang- og sykkeltilretteleggingen i Oslo og Akershus.

I løpet av 2024 har vi ferdigstilt prosjekter og oppnådd:

- Bedre fremkommelighet for kollektivtransporten
- Økt trafikksikkerhet for gående og syklende
- Nye og forbedrede gang- og sykkelveier
- Oppgradering av trikk og T-bane, som gir bedre driftsstabilitet og økt punktlighet
- Fremdrift i arbeidet med Fornebubanen

Noen av prosjektene er omtalt under.

1

BEDRE FREMKOMMELIGHET FOR KOLLEKTIVTRANSPORTEN

I 2024 brukte Ruter og Bymiljøetaten i Oslo kommune 116 mill. kr på tiltak for å øke fremkommelighet og oppgradere holdeplasser for trikk. Målet er å korte ned reisetiden og øke forutsigbarheten for buss og trikk. Gjennom ti år har prosjektet «Kraftfulle fremkommelighetstiltak» gjennomført nesten 100 tiltak i Oslo, som har gjort kollektivtransporten mer effektiv og punktlig.

Nytt kollektivfelt gir bedre punktlighet på Tveita

Før sto bussene på linje 58, 76 og 79 i kø inn mot Stordamveien holdeplass på Tveita i ettermiddagsrush. For å bedre fremkommeligheten har veien blitt utvidet, det er bygget nytt kollektivfelt fra kryss og til holdeplass, holdeplassene har blitt oppgradert, og krysset mer gangvennlig. Forsinkelsene for linje 76 og 79 på strekningen er borte, og bussen kjører nå like raskt på strekningen i ettermiddagsrush som utenom rush.

Bedre fremkommelighet for linje 25 i Nordre Aker

Linje 25 kjører i Carl Kjelsens vei mellom Sognsveien og Maridalsveien. For å bedre fremkommeligheten ble veien forkjørregulert i 2024, det ble gjort innstramminger i kryssene og fartsdempende tiltak. Dette har bidratt til i bedre fremkommelighet, og økt komfort for de reisende som følge av jevnere kjøring og lavere fartsnivå.

ØKT TRAFIKKSIKKERHET

I 2024 var det like mange drepte i trafikken som i 2012 og 2016. Det betyr at det fortsatt er et behov for tiltak som øker trafikksikkerhet på veiene våre. I 2024 brukte Oslo mer enn 45 mill. kr og Akershus omkring 7 mill. kr på trafikksikkerhetstiltak.

2

Bedre oversikt for alle trafikanter i Eventyrveien

Utvidelse av fortau og nytt gangfelt i Eventyrveien i Oslo ble ferdigstilt i november i 2024. Dette gir bedre byliv med utvidet utendørsservering, og plass og tilrettelegging for gående. Nytt sykkelstativ, færre parkeringsplasser og nytt gangfelt gjør området mer oversiktlig.

Gode snarveier i Nordre Follo

Fire snarveier ble oppgradert i 2024. Tiltakene besto blant annet av å legge nytt underlag, fjerne vegetasjon, grøfte, skilte, montere rekkverk og strøkasser. Gode snarveiforbindelser gjør at det blir både hyggeligere og raskere å gå og sykle korte strekninger, som også kan bidra til mindre bilkjøring.



Nytt kollektivfelt på Tveita gir bedre punktlighet for kollektivtrafikken.
Foto: Bymiljøetaten

3

NYE OG OPPGRADERTE GANG- OG SYKKELVEIER

I 2024 ble det bygget 7 km og oppgradert 10 km sykkelvei i byvekstområdet. Oslo og Akershus brukte totalt om lag 655 mill. kr på gang- og sykkeltiltak, Statens vegvesen brukte omkring 138 mill. kr. Målet er å gjøre det mer attraktivt å gå og sykle.

Tryggere og mer attraktivt for gående og syklende langs Tvetenveien

Tvetenveien har høy trafikk og har tidligere vært utformet med motorveipreg. Sykkelveien med fortau langs Tvetenveien ble ferdigstilt i mai 2024. Nå har både gående og syklende fått mer plass på adskilte arealer, som bidrar til at det blir tryggere og mer attraktivt å gå eller sykle i et område som er i utvikling.

Bedre å ferdes i Ullevålsveien

Sykkelfeltene i Ullevålsveien ble ferdigstilt i september i 2024. Tiltaket bidrar å bedre fremkommeligheten og trafikksikkerheten for syklende, redusere omfanget av sykling på fortauet, som også gir bedre forholdene for gående. I tillegg er busslommene oppgradert, og to nye parker er etablert.

Ny gang- og sykkelvei ved Brådalstubben

Ny gang- og sykkelveien ved Brådalstubben flyttes vekk fra snuplass og ned mot bussholdeplass på riksvei 4, og det bygges nytt fortau. Tiltaket gir økt trafikksikkerhet og fremkommelighet for gående, syklende og kollektivreisende ved Brådalstubben.

Flere gang- og sykkeltiltak Nordre Follo

Flere gang- og sykkelveier fikk ny asfalt sommeren 2024. Godt underlag under dekkene bidrar både til sykkelglede og hindrer egenulykker. Det ble også satt ut nye sykkelstativer ved flere formålsbygg i kommunen.

Bedre forhold langs Nadderudveien i Bærum

Eksisterende gang- og sykkelvei langs Nadderudveien mellom Nordveien og Vollsveien ble oppgradert og utvidet høsten 2024 med nytt asfaltdekke og nye kantstein, samtidig som det ble lagt ny rabatt ut mot veien på hele strekningen.

Mer plass til gående og syklende i Lillestrøm

I Lillestrøm ble gang- og sykkelveien i Vestbygata Storgata til Kjellervolla utvidet til sykkelvei med fortau, med kommunale midler.



Nytt gang- og sykkelfelt i Tvetenveien skaper bedre forhold for myktrafikanter.
Foto: Jarli og Jordan/Oslo kommune

4

OPPGRADERING AV TRIKK OG T-BANE

I 2024 brukte Sporveien 710 mill. kr til drift og vedlikehold av T-banen og 340 mill. kr til trikk. Hovedmålet med arbeidet er å opprettholde regularitet ved tilstrekkelig og jevnlig reinvestering og oppgradering av T-bane og trikkenettet i Oslo.



En **likeretter** sørger for at strømmen blir stabil og jevn, slik at trikken kan operere effektivt og trygt.

Fornyelse av infrastruktur for trikken

Deler av Ekebergbanen ble fornyet, over- og underbygning skiftet ut og kontaktledningsanlegget rehabilitert. Seks **sporvekslere** ble skiftet ut på Stortorvet og Solli plass. Det ble utført dekketiltak på trikkenettet, og totalt 8 400 kvadratmeter reasfaltert. Det ble planlagt ny **likeretter** på Frogner, og oppgradering på Grefsen.



En **sporveksel** gjør det mulig å lede tog eller trikker fra ett spor til et annet.

Oppgraderinger av T-banen og stasjoner i sentrum

I løpet av sommerstenging av Grorudbanen ble 8000 meter skinner skiftet ut, **sporvekslere** ble byttet, og stasjoner oppgradert. Det ble gjennomført oppgraderinger på Sentrumsbanen, startet opp oppgradering av Jernbanetorget og Stortinget stasjoner, og Sporveien har begynt arbeidet med cyber security-tiltak. Arbeidet med nytt signalanlegg (CBTC) og Majorstuen stasjon pågår.

FREMDRIFT I ARBEIDET MED FORNEBUBANEN

Det pågår mye arbeid på Fornebubanen nå, og banen er forventet ferdigstilt i 2029. Det ble brukt om lag 3,2 milliarder kroner på Fornebubanen i 2024.

5

Tunneler i produksjon

Alle tunnelkontrakter er nå igangsatt, og prosjektet har i 2024 tre pågående tunnelentrepriser. Dette er Vækerø-Lysaker, Skøyen-Vækerø og Majorstuen-Skøyen. Det er også pågående entrepriser på Fornebu stasjon og base, Flytårnet og Fornebuporten stasjon og dagsone Majorstuen. Stasjonsentreprisen Lysaker og Vækerø ble signert 4. november 2024.



Oppgradering av Stortinget T-banestasjon gjør kollektivtransport mer attraktiv for de reisende
Foto: Sporveien

An aerial photograph of a city street, likely in Oslo, Norway. The street is lined with multi-story buildings and has a tram running along it. The image is overlaid with a semi-transparent green filter. A large, light green circle is positioned on the left side of the image, containing the text "4 ØKONOMI".

4 ØKONOMI

4.1 OPPSUMMERING

I 2024 brukte Oslopakke 3- og byvekstsamarbeidet omkring 82 prosent av midlene som var tilgjengelig for samarbeidet. Tabell 1 viser en oversikt over overførte, disponible og brukte midler per prosjektkategori.

Ved inngangen til 2024 ble det overført 1 020 mill. kr i bompenger fra 2023 og tidligere år. Tallene for 2024 viser en disponibel ramme på 9 063 mill. kr, da er ikke jernbanens bidrag medregnet.



Disponibel ramme =
bevilgninger i 2024
+ overførte midler fra
tidligere år

Det totale forbruket i 2024 var på 7 388 mill. kr, hvorav 2 702 mill. kr i statlige midler, 4 083 mill. kr i bompenger og 603 mill. kr i lokale midler (se vedlegg 1 for detaljer). Det totale mindreforbruket i 2024 var på 1 675 mill. kr.

Mindreforbruket av bompenger var ved utgangen av 2024 økt med 17 mill. kr til 1 037 mill. kr. Disse midlene overføres til 2025. Mindreforbruket skyldes hovedsakelig forsinket oppstart og fremdrift på prosjekter.

Tabell 1: Total oversikt 2024, sum statlige midler, bompenger og lokale midler. Alle beløp er i løpende kr.

	Overført fra 2023	Disponibelt i 2024	Forbruk i 2024	Overføres til 2025
Riksvei	11	177	138	40 ¹
Lokale tiltak	145	1 075	867	208
Store kollektivtiltak	1 111	6 103	4 941	1 162
Drift kollektivtrafikk	71	1 094	1 084	10
Belønningsmidler	126	507	358	148
Stasjons- og knutepunktstiltak jernbanen	63	107	0	107
Sum	1 527	9 063	7 388	1 675

1. Av de 40 mill. kr er 28,6 mill. kr midler som gjelder kollektiv- gang og sykkeltiltak på riksvei, som ikke overføres til 2025.

Styringsramme og kostnadsramme er verktøy for å planlegge og styre kostnader i store offentlige prosjekter. De uttrykker ulike nivåer av kostnadsforventning og risiko, og er basert på usikkerhetsanalyser.

- **Styringsrammen (P50)** viser hva prosjektet forventes å koste, basert på 50 prosent sannsynlighet for at dette ikke overskrides. Denne rammen brukes aktivt til å styre prosjektet, og som den ansvarlige enheten vanligvis har fullmakt til å disponere innenfor.
- **Kostnadsrammen (P85)** ligger høyere og inkluderer usikkerhetsavsetningen til prosjektet, den gir 85 prosent sannsynlighet for å ikke bli overskredet, og brukes til å vurdere hva som er et akseptabelt kostnadsnivå fra eierens eller statens perspektiv. Hvis kostnadene overstiger denne rammen, må det ofte tas en ny beslutning om prosjektet skal gjennomføres.

Forskjellen mellom disse to rammene kalles usikkerhetsavsetning, og er en økonomisk buffer for håndtering av risiko. Denne avsetningen skal ikke benyttes med mindre det oppstår mer omfattende avvik enn forventet.

4.2 FORBRUK PROSJEKTER

I dette delkapittelet presenteres forbruket per prosjekt/ prosjekt-kategori for 2024. I en stor portefølje vil det i løpet av året være justeringer innenfor og mellom tiltakstypene, og det er naturlig med både positive og negative avvik på enkeltprosjekter.

Alle samferdselsprosjekter har en viss grad av usikkerhet. Prosjekter kan få økte kostnader og forsinket fremdrift, for eksempel som følge av lang behandlingstid for reguleringsplaner i kommunen, eller uforutsette forhold i grunnen i anleggsfase. Oppstart og framdrift i det enkelte prosjekt kan justeres både ut fra planstatus, framdriften generelt, gjennomføringskapasitet og økonomiske rammer i handlingsprogramperioden.

I omtalen av prosjektene, brukes figurer for å illustrere hvordan prosjektet/kategorien er **finansiert**:



Statlige midler



Bompenger



Lokale midler, inkludert
Vognanskaffelsesfondet og grunneierbidrag

RIKSVEILTAK

Statens vegvesen hadde et forbruk på 137,7 mill. kr på riksvei i 2024. Av disse utgjorde statlige midler 137,6 mill. kr og bompenger 0,1 mill. kr. Regnskapet viser et mindreforbruk på 39,7 mill. kr. Det samlede mindreforbruket ved utgangen av 2024 er i stor grad knyttet til byvekstavtale-midlene for kollektiv-, gang- og sykkeltiltak. Dette skyldes stort sett forsinket oppstart og fremdrift på prosjekter.

Tabell 2: Oversikt riksveitiltak 2024, mill. løpende kr.

Riksvei	Disponibelt 2024				Forbruk 2024				Overføres 2025			
	Statlige midler	Bompenger	Lokale midler	Sum	Statlige midler	Bompenger	Lokale midler	Sum	Statlige midler	Bompenger	Lokale midler	Sum
E18 Bjørvika	0,0	0,6	0,0	0,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,6	0,0	0,6
Byvekstavtale - kollektiv- gang- og sykkeltiltak på rv. ¹	166,2	0,0	0,0	166,2	137,6	0,0	0,0	137,6	28,6	0,0	0,0	28,6
Oppdragsgiver-ansvar bompenger og planlegging	0,0	10,6	0,0	10,6	0,0	0,1	0,0	0,1	0,0	10,5	0,0	10,5
Sum riksvei	166,2	11,2	0,0	177,4	137,6	0,1	0,0	137,7	28,6	11,1	0,0	39,7

1. Mindreforbruket på 28,6 mill. kr blir ikke overført fra 2024 til 2025. I 2025 er det forutsatt at eventuelle restmidler blir overført til 2026 på vanlig måte.

E18 BJØRVIKA



Prosjektet er tidligere ferdigstilt og den offisielle åpningen av etappe 2 fant sted 14. juni 2015. Gatenettet har blitt åpnet etappevis for trafikk. Den siste delen av Dronning Eufemias gate ble ferdigstilt våren 2015. Det har i 2024 ikke blitt brukt noen midler på prosjektet. Restmidler på prosjektet er 0,6 mill. kr (bompenger) per 31.12.2024. Det vil nå ikke komme flere kostnader på prosjektet og restmidlene kan omdisponeres.

KOLLEKTIV-, GANG- OG SYKKELTILTAK PÅ RIKSVEI



Statens vegvesen har i 2024 bygget og ferdigstilt 390 meter ny infrastruktur sykkelvei med fortau. Dette gjelder prosjektene Rv 4 Brådalstribben på Gjelleråsen i Akershus med 230 meter og Rv 4 Årvoll-Sinsen, strekningen Årvollveien-Tonsen kirke i Oslo med 160 meter.

I tillegg er det på sykkelrute E6 sør og strekningen Ryenkrysset-Konows gate i Oslo gjennomført tilrettelegging for sykling i blandet trafikk med oppmerking (sharrows) og vikepliktregulering av en strekning på 700 meter.

Byvekstavtaleprosjektene på riksvei har et samlet mindreforbruk på 28,6 mill. kr i 2024. Avviket skyldes i hovedsak følgende forhold:



Sharrows er veimerkinger som viser at et kjørefelt deles av både syklist og biler, og hjelper syklist med å plassere seg trygt på veien.

- Sene/manglende avklaringer har medført forsinkelser i oppstart
- Utlysning av ny rammeavtale ble forsinket
- Optimismen knyttet til fremdrift var for høy ved innmelding av budsjettbehov 2024
- Interne ressursutfordringer

Mindreforbruket fra 2023 på 65,6 mill. kr ble ikke overført til 2024 slik det var forutsatt av Statens vegvesen ved deres budsjettinnspill for 2024. Dette er årsak til flere avvik mellom disponible beløp og regnskap i 2024.

For å skape forutsigbarhet ved utarbeidelse av budsjettforslaget for 2025, ble det avtalt med divisjonsstab drift og vedlikehold i Statens vegvesen, at en slik overføring heller ikke skal gjennomføres mellom 2024 og 2025. Det betyr at budsjettet for 2025 planlegges uten å inkludere restmidlene fra 2024 på 28,6 mill. kr. Forventningene fremover er at vi fra 2025 overfører restmidlene fra ett år til det neste. Ved innspill til budsjett 2026 har det derfor blitt forutsatt at midler overføres fra 2025. Tabell 3 viser varige omdisponeringer i 2024 – samlet oversikt for Oslo og Akershus.

Tabell 3: Varige omdisponeringer kollektiv- gang- og sykkeltiltak i Oslo og Akershus i 2024, mill. kr

Kollektiv-, gang- og sykkeltiltak under byvekstavtalen i Oslo og Akershus - riksvei	Varig omdisponering fra	Varig omdisponering til
E18 GSV Skøyen-Dr.Blancas vei	-0,6	
Strakstiltak sykkel rv. i Oslo	-5,8	
E6 GSV Konowsgate, del 2 Simensbråten-Valhallveien		0,6
Holdeplassoppgraderinger rv. Oslo		3,55
Rv 4 Ny støyskjerm og GSV Årvoll-Sinsen		2,25
Sum	-6,4	6,4

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

KOLLEKTIV-, GANG- OG SYKKELTILTAK PÅ RIKSVEI I OSLO



Tabell 4 gir en oversikt over igangsatte og ferdigstilte prosjekter på riksvei i Oslo i 2024.

Tabell 4: Kollektiv- gang- og sykkeltiltak i Oslo i byvekstavtalen med forbruk i 2024, mill. 2024-kr

Kollektiv-, gang- og sykkeltiltak under byvekstavtalen i Oslo - riksvei	Styrings-ramme (P50) 2024-kr	Prognose sluttkostnad 2024-kr	Disponibel t 2024	Forbruk 2024	Udisponer t 2025 ¹	Prosjekt-status
E6 GSV Konows gate, del 2	1,0	0,6	0,6	0,2	0,4	Sluttoppgjør
Rv 4 Årvoll-Sinsen inkl. riving av hus og GSV	0	0	2,2	2,2	0	Sluttoppgjør
E18 GSV Griniveien fra Røakrysset til bygrensa	156,8	160,8	61,2	40,2	21,0	Bygging
Rv 150 GSV/KT Silurveien-Vækerøveien	99,7	99,7	10,2	3,5	6,7	Bygging/på vent
Holdeplassoppgraderinger Oslo	0	0	8,7	8,0	0,7	Sluttoppgjør
E18 GSV Skøyen-Dr. Blancas vei	57,2	55,3	20,0	0,4	19,6	Sluttoppgjør
E6 Holdeplass ved Furuset	13,9	12,3	4,1	4,1	0,0	Ferdig
Strakstiltak sykkel riksvei i Oslo (Bygging)	0	0	0,3	0,3	0,0	Ferdig
E18 Lysaker til kryss Munkedamsvegen	21,5	21,5	0,0	-0,01	0,01	Ferdig
Sum Oslo			107,3	58,9	48,4	

1. Mindreforbruket på 48,4 mill. kr blir ikke overført fra 2024 til 2025. Dette er avtalt internt i Statens vegvesen. I 2025 er det forutsatt at eventuelle restmidler blir overført til 2026 på vanlig måte.

Prosjektene i Oslo hadde et samlet mindreforbruk på 48,4 mill. kr i 2024.

Mindreforbruk er hovedsakelig knyttet til:

- E18 GSV Griniveien fra Røakrysset til bygrensa, 21,0 mill. kr i mindreforbruk:
Prognose sluttkostnad ble økt fra 149,4 mill. kr til 160,8 mill. kr i løpet av 2024, så selv om det er et mindreforbruk i 2024 så har forventet totalkostnad økt i 2024. Det er behov for løsmassesikring, samt utfordringer med vanskelige grunnforhold i tettbygd strøk som medfører lengre byggetid og dermed gjør at det er mindreforbruk i 2024. I tillegg ble byggestarten noe utsatt for å samordne med Oslo kommune som gjennomfører vann- og avløpsarbeider (VA) i samme område. Antatt trafikkåpning er også noe utsatt og forventes å bli i mai 2026.
- E18 GSV Skøyen – Dr. Blancas vei, 19,6 mill. kr i mindreforbruk:
Prognose sluttkostnad ble redusert fra 63,3 mill. kr til 55,3 mill. i løpet av 2024. Dette skyldes at sluttoppgjøret ble billigere enn antatt. Det er fortsatt et uavklart krav på 3,8 mill. kr som overføres til 2025, men prosjektet vil uansett avsluttes med varig innsparing.
- Rv 150 GSV/KT Silurveien-Vækerøveien, 6,7 mill. kr i mindreforbruk:
Prognose sluttkostnad ble økt fra 87,1 mill. kr til 99,7 mill. kr i løpet av 2024, blant annet på grunn av tilleggskrav fra Oslo kommune. Det betyr at selv om det er et mindreforbruk i 2024, så har forventet totalkostnad økt i 2024. Byggestart er utsatt flere ganger som følge av en tidkrevende og utfordrende prosess med Bymiljøetaten om godkjenning av byggeplan. På grunn av stengingen av Ring 1 er nå byggestart valgt utsatt til Ring 1 prosjektet er ferdig sommeren 2027.



KOLLEKTIV-, GANG- OG SYKKELTILTAK PÅ RIKSVEI I AKERSHUS

Tabell 5 gir en oversikt over ferdigstilte prosjekter på riksvei i Akershus i 2024.

Tabell 5: Kollektiv- gang- og sykkeltiltak i Akershus i byvekstavtalen med forbruk i 2024, mill. 2024-kr

Kollektiv-, gang- og sykkeltiltak under byvekstavtalen i Akershus - riksvei	Styrings-ramme (P50) 2024-kr	Prognose slutt-kostnad 2024-kr	Disponibelt 2024	Forbruk 2024	Udisponert 2025 ¹	Prosjekt-status
E6/Fv. 152 GSV Stenfeldt - Greverud	199,9	174,2	0,0	48,8	-48,8	Bygging
E18 GSV Ås - Holstad delstrekning 1 Ås-Bru ved Haugerud	79,9	72,3	26,5	12,5	14,0	Bygging
Rv 4 GSV Brådalssstubben	23,2	20,2	18,4	14,5	3,9	Sluttoppgjør
E6 Tiltak på ramper og kryss Hvam-Skedsmovollen	205,6	137,4	0,0	-0,07	0,07	Ferdig
Rv 4 Innfartsparkering, kollektiv- og gsv-tiltak Gjelleråsen	40,8	51,1	14,0	3,0	11,0	Ferdig
Sum Akershus			58,9	78,7	-19,8	

1. Merforbruket på 19,8 mill. kr blir ikke overført fra 2024 til 2025. Dette er avtalt internt i Statens vegvesen. I 2025 er det forutsatt at eventuelle merforbruk blir overført til 2026 på vanlig måte.

Prosjektene i Akershus hadde et samlet merforbruk på 19,8 mill. kr i 2024. Merforbruk er hovedsakelig knyttet til:

- E6/Fv. 152 GSV Stenfeldt-Greverud, merforbruk 48,8 mill. kr:
Prognose sluttkostnad ble redusert til 174,2 mill. kr i løpet av 2024, så selv om det er et merforbruk i 2024 så har forventet totalkostnad blitt redusert i 2024. Anlegget ble startet i januar 2024 og merforbruket i 2024 skyldes en forsering av arbeider i november 2024. Forventet trafikk åpning er i oktober 2025. Det er Akershus fylkeskommune som er byggherre på dette prosjektet.

Mindreforbruk er hovedsakelig knyttet til:

- E18 GSV Ås-Holstad delstrekning 1, mindreforbruk 14 mill. kr:
Prognose sluttkostnad er økt i løpet av året, så selv om det er et mindreforbruk i 2024 så har forventet totalkostnad økt i 2024. Mindreforbruket i 2024 skyldes forsinket oppstart på grunn av ressursutfordringer og forsinket utlysning av ny rammeavtale. Byggestart var i juni 2024 og antatt trafikkåpning er i oktober 2025.
- Rv. 4 Innfartsparkering, kollektiv- og GSV-tiltak Gjelleråsen, mindreforbruk 11 mill. kr:
Sluttoppgjøret ble ferdig i februar 2024 og prosjektet er nå avsluttet med en varig innsparring.

OPPDRAKSGIVERANSVAR SVV (BOMPENGER OG PLANLEGGING)



Det ble i 2022 satt av 10,04 mill. kr i bompenger til finansiering av løpende driftsoppgaver i Statens vegvesen som følge av oppdragsgiveransvaret for oppfølging av Fjellinjen. Dette skal dekke kostnader helt frem til 2036. Forbruket i 2024 er på kr 121 000 kr som har gått til å dekke timer til rekvirering av bompenger.

Restbeløp bompenger per 31.12.2024 er på 9,76 mill. kr. I tillegg er det et restbeløp bompenger fra tidligere år på 0,75 mill. kr som var satt av til finansiering av Oslopakke 3/ Byvekstsekretariatet. Sekretariatet finansieres nå med belønningsmidler og restbeløpet bompenger kan omdisponeres.

LOKALE TILTAK

Lokale tiltak i Oslo og Akershus hadde til sammen disponible midler på 958 mill. kr i 2024. Forbruket i 2024 var på 840 mill. kr. Det ble brukt 596 mill. kr på tiltak for gående og syklende og 24 mill. kr på kollektivtiltak. For øvrig er midlene brukt på strekningsvise tiltak, mindre utbedringer og trafiksikkerhetstiltak, samt planlegging i Oslo og Akershus. I tillegg hadde partene til sammen disponible statlige midler på 116,3 mill. kr i 2024. Dette var midler til kollektiv-gang- og sykkeltiltak på kommunal- og fylkeskommunal vei.

KOLLEKTIV-, GANG- OG SYKKELTILTAK PÅ KOMMUNAL- OG FYLKESVEI FINANSIERT MED BYVEKSTAVTALEMIDLER



2024 var andre året partene i byvekstsamarbeidet fikk statlige midler til kollektiv-, gang og sykkeltiltak på kommunal- og fylkeskommunal vei. Det var de samme to tiltakene som fikk tilskudd i 2024:

- **Bryn kollektivknutepunkt:** Bymiljøetaten har i 2024 pågående grunnervervsprosesser med de fleste aktuelle eiendommer, men det har ikke blitt signert noen avtaler i løpet av året. Det er kun påløpt utgifter til timebruk og rådgivning i forbindelse med ervervet, for 2024 er dette beløpet på 1,2 mill. kr. Det er ikke utbetalt midler til grunneiere. Arbeidet med grunnerverv fortsetter i 2025. Prosjektet har et mindreforbruk på 43,1 mill. kr. Prosjekteier: Oslo kommune.
- **Fv. 152 Kirkeveien og Langhusveien i Ski:** Prosjektet hadde planlagt oppstart av hovedentreprise i 4.kvartal 2024. Denne ble noe skjøvet ut i tid og kom først i gang i februar 2025. Prosjektet er delfinansiert med statlige midler. Om lag 26 mill. kr av disse er benyttet i 2024 til forberedende arbeider som grunnerverv, støyentreprise, flytting av hus i Kirkeveien 26, konkurransegrunnlag og utlysning av hovedentreprise. Prosjektet har et mindreforbruk på 46 mill. kr. på de statlige midlene. Prosjekteier: Akershus fylkeskommune.

Tabell 6: Kollektiv-, gang- og sykkeltiltak på kommunal- og fylkesvei i byvekstavtalen i 2024, mill. kr

Kollektiv-, gang- og sykkeltiltak under byvekstavtalen – kommunal vei og fylkesvei	Styringsramme (P50) 2024-kr	Prognose slutt-kostnad 2024-kr	Disponibelt 2024	Forbruk 2024	Overføres 2025	Prosjekt-status
Bryn kollektivknutepunkt	760,0	760,0	44,3	1,2	43,1	Prosjektering
Fv. 152 Kirkeveien og Langhusveien i Ski	645,0	645,0	72,0	26,0	46,0	Under bygging
Sum kommunal- og fylkesvei			116,3	27,2	89,1	

LOKALE TILTAK OSLO



Innen lokale tiltak i Oslo var det disponible midler på totalt 578,9 mill. kr i 2024. Forbruket i 2024 var på 630,2 mill. kr.

Tabell 7: Lokale tiltak Oslo, mill. kr

Lokale tiltak Oslo	Disponibelt 2024			Forbruk 2024			Overføres 2025		
	Lokale midler	Bom-penger	Sum	Lokale midler	Bom-penger	Sum	Lokale midler	Bom-penger	Sum
Gang/sykkelveier	301,8	211,1	512,9	355,2	201,5	556,7	-53,4	9,7	-43,8
Trafikksikkerhet	24,5	17,2	41,7	27,7	17,2	44,9	-3,2	0,0	-3,2
Kollektivtiltak	-4,7	16,0	11,3	6,1	9,6	15,7	-10,8	6,4	-4,4
Planlegging Oslo	0	13,0	13,0	0	13,0	13,0	0	0	0
Sum Oslo	321,6	257,3	578,9	389,0	241,2	630,2	-67,5	16,1	-51,4

Gang-/sykkelveier

Porteføljen av gang-/sykkeltiltak i Oslo inngår i investeringsbudsjettet til «kap. 761 Sykkelprosjektet», og består av mer enn 100 ulike prosjekter/tiltak i ulike prosjektfaser. De lokale midlene og bompengene som det rapporteres på i byvekst/Oslopakke 3 har hatt et merforbruk på netto 43,8 mill. kr i 2024.

Prosjektene med størst merforbruk har vært:

- **Grefsenveien fra Disen holdeplass til Myrerskogveien:** Fremskyndet bruk. Totalprognosen er innenfor styringsrammen.
- **Hoffsveien:** Fremskyndet bruk. Grunnerverv ble dyrere enn forventet og fakturert tidligere enn forventet. Hoffsveien bru har vært egen entreprise og kostnadene ble høyere enn forventet. Totalprognosen er om lag 9,5 mill. kr over styringsramme.
- **Tåsenveien:** Sluttoppgjør pågår. Tvist med entreprenør.
- **Ullevålsveien fra Thor Olsens gate til Colletts gate:** Fremskyndet bruk. Totalprognosen er innenfor styringsrammen.

Prosjektene med størst mindreforbruk har vært:

- **Stenging av Ring 1 - sykkel- og gangetiltak:** Omfanget har blitt mindre enn først planlagt.
- **Ring 2 Tøyenkrysset:** Forsinket fremdrift medfører forskyving i kostnad.
- **Strakstiltak sykkelveinettet 2024:** Enkelte tiltak utsatt til 2025 medfører forskyvning i kostnad.

Trafikksikkerhet

I 2024 ble 44,9 mill. brukt på tiltak for trafikksikkerhet. Midlene ble blant annet brukt på trafikksikkerhetstiltak i krysset Bjerregaards gate x Bergstien. Tiltaksgruppen har et mindre avvik som anses som marginalt og forklares derfor ikke nærmere. For en redegjørelse av oppnådde resultater henvises det til omtale av trafikksikkerhetsarbeidet i etatens årsberetning for 2024.

Kollektivtiltak

Det ble brukt 15,7 mill. kr. på kollektivtiltak i 2024. Midlene er blant annet brukt til etablering av kollektivfelt på Ytre Ring vei. Tiltaksgruppen har et mindre avvik som anses som marginalt, og forklares derfor ikke nærmere.

Planlegging

Det ble brukt 13 mill. kr i 2024 til planlegging og behandling av tiltak finansiert over Oslopakke 3, i regi av Plan- og bygningsetaten og Bymiljøetaten.

LOKALE TILTAK AKERSHUS



Innen lokale tiltak i Akershus var det disponible midler på totalt 379,3 mill. kr i 2024. Forbruket i 2024 var på 209,5 mill. kr.

Tabell 8: Lokale tiltak Akershus, mill. kr.

Lokale tiltak Akershus	Disponibelt 2024			Forbruk 2024			Overføres 2025		
	Lokale midler	Bom-penger	Sum	Lokale midler	Bom-penger	Sum	Lokale midler	Bom-penger	Sum
Strekingsvise tiltak	10,6	50,0	60,6	6,8	10,0	16,8	3,7	40,0	43,7
Mindre utbedringer	54,6	74,2	128,8	50,4	62,2	112,5	4,2	12,0	16,2
Gang/sykkelveier	16,4	80,5	96,8	7,9	31,8	39,7	8,4	48,7	57,1
Trafikksikkerhet	7,0	5,2	12,2	1,4	5,2	6,6	5,7	0	5,7
Kollektivtiltak	8,7	29,5	38,2	2,9	5,3	8,2	5,8	24,2	30,1
Planlegging fylkesvei	2,6	40,1	42,7	2,8	22,8	25,6	-0,2	17,3	17,1
Sum Akershus	99,8	279,5	379,3	72,2	137,3	209,5	27,6	142,2	169,9

Strekingsvise tiltak

Tiltaket har et mindreforbruk på 43,7 mill. kr på fylkeskommunale midler og et mindreforbruk på 40,0 mill. kr på bompenger. Mindreforbruket er knyttet til Fv. 152 Kirkeveien, der utlysning og gjennomføring av anbudskonkurransen tok lengre tid enn planlagt.

Mindre utbedringer og forfallsinnhenting

Tiltaket har et mindreforbruk på 4,2 mill. kr på fylkeskommunale midler og et mindreforbruk på 12 mill. kr på bompenger. Mindreforbruket er knyttet til: Utskifting og oppgradering av veilys til LED.

Gang-/sykkelveier

De to største tiltakene som ble ferdigstilt i 2024 var nytt asfaltdekke på fv. 174 Jessheim, ca. 1500 meter, og nytt asfaltdekke på fv. 115 Bjørkelangen, 970 meter. Fylkeskommunen har pågående arbeid med flere gang-/sykkelprosjekter. Noe av årsaken til at det ikke ble ferdigstilt nye sykkelanlegg i 2024 var at fylkeskommunen ikke hadde med seg mange igangsatte prosjekter ved overgangen fra Viken til Akershus.

Gang-/sykkelveier har et mindreforbruk på 8,4 mill. kr på fylkeskommunale midler og et mindreforbruk på 48,7 mill. kr på bompenger. Mindreforbruket er knyttet til: Fv. 157 Flaskebekk – Granholt; Fv. 120 Gjerdrumsvegen, Klampenborg -Leikvoll; Fv. 1481 Eidsvegen, parsell Bleker Kirke; Fv. 33 gsv Feiring sentrum – Eidsvoll og Fv. 168 Griniveien, Nordveien-Hosletoppen. Alle disse prosjektene har hatt forsinket oppstart på entreprise.

Trafikksikkerhet

Tiltaksgruppen har et mindreforbruk på 5,7 mill. kr på fylkeskommunale midler. Mindreforbruket er knyttet til Fv. 167 Bleikerveien (kryssutbedring) hvor det har vært forsinket oppstart av entreprise.

Kollektivtiltak

Tiltaksgruppen har et mindreforbruk på 5,8 mill. kr på fylkeskommunale midler og et mindreforbruk på 24,2 mill. kr på bompenger. Mindreforbruket er knyttet til: Godkjenning for bruk av signaler og skilt på prosjekt Fv. 120 proaktiv trafikkstyring Nedre Rælingsvei samt Fv. 158 Kollektivfelt Nedre Rælingsvei og Oppgradering Holdeplass Asker/Bærum hvor det er forsinkelser knyttet til reguleringsplaner. I tillegg er det igjen 7,8 mill. kr i bompenger til Bekkestua kollektivterminal.

Planlegging

Det har i 2024 pågått arbeid på mer enn 30 større eller mindre planprosjekter i Akershus. En del av prosjektene har hatt mindreforbruk, mens andre har hatt merforbruk. Samlet mindreforbruk for 2024 er i hovedsak knyttet til endret fremdrift eller utsatt oppstart på nye planprosjekter.

Det ble vedtatt fire reguleringsplaner i 2024 mot fem i 2023, dette var fv. 506 Dønnumskia i Eidsvoll kommune (fortau), fv. 158 Kollektivfelt Olavsgård – Nordbyveien x 22 i Lillestrøm kommune, fv 33 Skreikampen (skredsikring med tunnel) og fv. 156 Bråtan – Tusse i Nesodden. De to siste er også forutsatt finansiert med egne bompengoordninger. Flere reguleringsplaner er i sluttfasen og avventer sluttbehandling i kommunen.

Planarbeider det har vært jobbet med i 2024 omfatter blant annet:

- Fv. 2688 Bøveien (GSV), Asker kommune
- Fv. 1436 Drammensveien, Ånnerudveien – Borgenveien, Asker kommune
- Fv. 158 Kollektivfelt Olavsgaard - Nordbyveien x 22 (kollektiv), Lillestrøm kommune
- Fv. 1496 Trondheimsveien, Gamleveien - Lindebergveien (GSV), Lillestrøm kommune
- Fv. 610 Fortau Vollsveien (GSV), Bærum kommune
- Fv. 1623 Stasjonsveien, Drageveien – Høvikveien, Bærum kommune
- Fv. 1519 Solheimveien, Visperud, Kollektivfelt og GSV (GSV), Lørenskog kommune
- Fv. 1543 Sagstuveien, Nittedal (GSV), Nittedal kommune
- Fv. 156 Tusse - Dal skole (del av Bråtan - Tusse) (GSV), Frogn kommune
- Fv. 156 Bråtan - Tusse (ny vei), Frogn kommune
- Fv. 156 Glenne veiskille - Grøstad (GSV), Nesodden kommune
- Fv. 1603 Åsvegen, GSV etappe 1 (GSV), Nannestad kommune
- Fv. 1603 Åsvegen, GSV etappe 2 (GSV), Nannestad kommune
- Fv. 120 Mauravegen: Maura/Bispeli - Stensgårdvegen (GSV), Nannestad kommune
- Fv. 1496 Trondheimsveien, Cathinka Guldbergsvei - Gotaasalleen - fv. 178 Storgata (GSV), Ullensaker kommune
- Fv. 1559 Holtegutua (GSV), Ullensaker kommune
- Fv. 505 Nyvegen: Bønsmoen skole til Bønsdalvegen (GSV), Eidsvoll kommune
- Fv. 1584 Hjeravegen, Eidsvoll (GSV), Eidsvoll kommune
- Fv. 506 Dønnumskia: kryss fv.181/ Eidsvollvegen - kryss Vegamotrabben (GSV), Eidsvoll kommune
- Fv. 33 Skreikampen (utbedring/skredsikring), Eidsvoll kommune
- Fv. 181 Ny Eidsvoll bru over jernbanen (forfallsinhenting), Eidsvoll kommune
- Fv. 152 Ås sentrum - NMBU (GSV), Ås kommune
- Fv. 152 Gateterminal Ås
- Fv 152, Åsveien i Ski, Nordre Follo kommune

Det forventes planvedtak på fem til ti av disse prosjektene i 2025.

STORE KOLLEKTIVTILTAK: PÅGÅENDE

For store kollektivtiltak var det i 2024 et forbruk på 2 682 mill. kr i bompenger. I tillegg var det et forbruk på 2 110 mill. kr i statlige midler (Fornebubanen), grunneierbidrag på 71 mill. kr (Fornebubanen) og tilskudd på 68 mill. kr fra vognanskaffelsesfondet (CBTC). Til sammen utgjorde dette et totalt forbruk i 2024 på 4 931 mill. kr.

Tabell 9: Store kollektivtiltak: Disponibelt og forbruk 2024, og overføring 2025. mill. kr.

Store kollektivtiltak	Disponibelt 2024				Forbruk 2024				Overføres 2025			
	Statlige midler	Bom-penger	Lokale midler	Sum	Statlige midler	Bom-penger	Lokale midler ¹	Sum	Statlige midler	Bom-penger	Lokale midler	Sum
Ramme T-bane og trikk	0	1 276	0	1 276	0	1 117	-67	1 051	0	159	67	225
Fornebubanen	1 633	1 373	177	3 183	1 456	1 054	71	2 582	177	319	106	601
Fornebubanen - tilleggsavtale	653	0	0	653	653	0	0	653	0	0	0	0
Nytt signalsystem (CBTC) for T-banen	0	497	101	598	0	272	132	404	0	225	-31	194
Ny T-banetunnel Oslo sentrum	0	56	0	56	0	0	0	0	0	56	0	56
Oppgradering Majorstuen stasjon	0	266	0	266	0	204	13	217	0	62	-13	49
T-baneforlengelse til Lørenskog	0	10	0	10	0	4	0	4	0	7	0	7
Høystandard kollektivtrasé Oslo grense - Kjeller	0	62	0	62	0	31	0	31	0	31	0	31
Sum store kollektivtiltak	2 286	3 540	278	6 103	2 110	2 682	150	4 941	177	858	128	1 162

1. Ruter/Sporveien rapporterer noe avvik mellom rekvirering av bompenger, som er det som vi må bruke som forbruk i kolonnen bompenger, og faktisk forbruk. Avviket legges på lokale midler og avregnes mot rekvirering av bompenger i 2025.

RAMME T-BANE OG TRIKK



Ramme T-bane og trikk omfatter reinvesterings- og oppgraderingstiltak på trikke- og T-banenettet. Formålet er å forhindre driftsavbrudd og sikre at systemene kan operere med høy kapasitet og hastighet.

Mindreforbruk 2024 på til sammen 225 mill. kr er relatert til endrede fremdriftsplaner og for optimistisk budsjettering. Midlene overføres til 2025. Faktisk forbruk 2024 er på 1 050,5 mill. kr. Dette er 66,5 mill. kr mindre enn rekvirerte bompenger på 1 117 mill. kr. For å synliggjøre det faktiske forbruket i 2024 er det lagt inn -66,5 mill. kr på lokale midler. Disse midlene vil bli brukt i 2025 istedenfor å rekvirere nye bompenger.

Tabell 10: Ramme T-bane og trikk, mill. kr. Disponibelt og forbruk 2024, og overføring til 2025.

T-bane	Disponibelt 2024			Forbruk 2024			Overføres 2025		
	Lokale midler	Bom-penger	Sum	Lokale midler	Bom-penger	Sum	Lokale midler	Bom-penger	Sum
Banestrekninger					339,7	339,7			
Generelle prosjekter og maskiner					142,2	142,2			
Stasjoner og baser					87,4	87,4			
Teknologi og systemer					141,2	141,2			
Samlet beløp		905,5	905,5	-45,0	45,0	0,0			
Sum T-bane		905,5	905,5	-45,0	755,5	710,5	45,0	150,0	195,0

Trikk	Disponibelt 2024			Forbruk 2024			Overføres 2025		
	Lokale midler	Bom-penger	Sum	Lokale midler	Bom-penger	Sum	Lokale midler	Bom-penger	Sum
Banestrekninger					116,1	116,1			
Generelle prosjekter og maskiner					177,0	177,0			
Stasjoner og baser					3,6	3,6			
Teknologi og systemer					43,3	43,3			
Samlet beløp		370,0	370,0	-22,0	22,0	0,0			
Sum Trikk		370,0	370,0	-22,0	362,0	340,0	22,0	8,0	30,0

Fordelingen på de fire tiltaksgruppene i tabell 10 ble vedtatt i løpet av 2024. Det er derfor kun forbruket i 2024 som det er mulig å spesifisere, ikke disponible midler. I tabellen har vi imidlertid vist *sum* disponible midler og det totale avviket mellom rekvirerte bompenger og faktisk forbruk.

Fra 2025 er den nye fordelingen inkludert i investeringsavtalen mellom Ruter og Sporveien og det vil være mulig å fordele de disponible midlene også.

FORNEBUBANEN



Det er et totalt mindreforbruk på 601 mill. kr pr 31.12.2024 i forhold til disponible midler på Fornebubanen. I tillegg har staten i revidert nasjonalbudsjett 2024 trukket tilbake 150 mill. kr (post 63 – 50/50 midler). Dette på grunn av stort mindreforbruk av statlige bevilgninger. Midlene vil bli re-bevilget ved behov. Det ble også trukket tilbake 610 mill. kr i bompenger i 2024 etter vedtak i styringsgruppen Oslopakke 3 (sak 2/24 og 6/24). Mindreforbruket i 2024 skyldes blant annet:

- Tunnelentreprisen fra Vækerø til Skøyen - justert forventet produksjon pga. for optimistisk fremdriftsplan fra entreprenør
- Tunnelentreprisen fra Lysaker til Skøyen - justert forventet uttak av mengder
- Justert forventet investering av grunnverv
- Forsinket oppstart av entreprisen på Flytårnet og Fornebuporten stasjon fra andre til tredje kvartal 2024 på grunn av forhandlinger med entreprenør

- Besparelse på tunnelentreprisen Majorstuen - Skøyen grunnet mindre syredannende berg og mindre mengder injeksjon og sikring enn forutsatt
- Planlagt oppstart av stasjonsentreprisen på Lysaker og Vækerø forskjøvet fra fjerde kvartal 2024 til første kvartal 2025 på grunn av forhandlinger med entreprenør
- Mindre bruk av forventet tillegg (reserve) - som er overført til 2026-2027
- Bortfall av anleggsbidrag på ny transformatorstasjon (Elvia)
- Forsinket grunnervvervsprosses (Lysaker) - utbetales i 2025

Status/fremdrift i prosjektet

Den første entreprisen, Fornebu grunnentreprise, startet i desember 2020. Prosjektet har i 2024 tre pågående tunnelentrepriser. Dette er Vækerø – Lysaker, Skøyen – Vækerø og Majorstuen - Skøyen. Alle tunnelkontrakter er nå igangsatt. Totalt i prosjektet er det sprengt ut ca. 10,9 km bergtunnel av total 11,7 km. Det er også pågående entrepriser på Råbygg Fornebu stasjon og base, Flytårnet og Fornebuporten stasjon og dagsone Majorstuen. Stasjonsentreprisen Lysaker og Vækerø ble signert 4. november 2024 og er i full produksjon tidlig i første kvartal 2025. Flere detaljer kan leses i Fornebubanens årsberetning 2024. Planlagt åpning av banen er fremdeles 2029.

Tabell 11: Informasjon om styringsramme (P50), kostnadsramme (P85) og prognose sluttkostnad.

	Beløp	Kommentarer
Opprinnelig styringsramme (P50) etter KS2	16,2 mrd.	2018-kr (eks fremtidig lønns- og prisstigning og eks mva.)
Opprinnelig kostnadsramme (P85) etter KS2	18,5 mrd.	2018-kr (eks fremtidig lønns- og prisstigning og eks mva.)
Ny styringsramme (P50) – vedtatt juni 2022	23,3 mrd.	2021-kr (eks fremtidig lønns- og prisstigning og eks mva.)
Ny kostnadsramme (P85) – vedtatt juni 2022	26,4 mrd.	2021-kr (eks fremtidig lønns- og prisstigning og eks mva.)
Styringsramme (P50) – beregnet av prosjektet for 2024	27,5 mrd.	Løpende kr (eks mva.)
Prognose sluttkostnad – per des. 2024	26,2 mrd. ¹⁾	Løpende kr (eks mva.)

1. Prognose sluttkostnad er økt til 27,2 mrd. løpende kr i februar 2025 (etter ny usikkerhetsanalyse)

NYTT SIGNALSYSTEM (CBTC) FOR T-BANEN



Mindreforbruket i 2024 på totalt 194 mill. kr skyldes i hovedsak milepæler i kontrakten med Siemens som forventes oppnådd i løpet av 1.kvartal 2025 og ikke høsten 2024 som planlagt. Det er også noe lavere endringsvolum enn antatt og noe lavere interne kostnader (administrasjons- og byggherrekostnader enn forutsatt).

Faktisk forbruk 2024 er på 404,0 mill. kr. Dette er 64 mill. kr mer enn summen av rekvirerte bompenger på 272 mill. kr og midler fra vognanskaffelsesfondet på 68 mill. kr. For å synliggjøre det faktiske forbruket i 2024 er det lagt inn 64 mill. kr på lokale midler. Disse midlene vil bli dekket gjennom en ekstra rekvirering av bompenger i 2025, i tillegg til å rekvirere nye bompenger.

Status/fremdrift i prosjektet

Sporveien inngikk i 2021 kontrakt med Siemens Mobility om levering av et nytt og moderne signalsystem for å digitalisere og effektivisere T-banen i Oslo. I 2024 er vi fortsatt i fasen med installasjon og testing. I løpet av året er blant annet følgende oppnådd:

- De to pilottogene er tilbakelevert til produksjon etter omfattende tester. Installasjonen på de neste togene er godt i gang.
- Omfattende systemtester av programvaren er gjennomført med gode resultater.
- All spornær installasjon for første banestrekning er gjennomført og installasjonen på kommende banestrekninger er i gang.
- Omfattende forberedelser til oppstarten av første banestrekning i oktober 2025 pågår: tester, opplæring, godkjenningsprosesser og klargjøring for mottak av prosjektets leveranser.

Prosjektet er dermed i rute til oppstart første banestrekning i oktober 2025.

OPPGRADERING MAJORSTUEN STASJON



Mindreforbruket i 2024 er på 49 mill. kr og skyldes lavere kostnader til detaljprosjektering, samt signal- og likeretterkontrakt. Faktisk forbruk 2024 er på 217 mill. kr. Dette er 13 mill. kr mer enn rekvirerte bompenger på 204 mill. kr. For å synliggjøre det faktiske forbruket i 2024 er det lagt inn 13 mill. kr på lokale midler. Disse midlene vil bli dekket gjennom en ekstra rekvirering av bompenger i 2025, i tillegg til å rekvirere nye bompenger.

Status/fremdrift i prosjektet

Prosjektet er i henhold til plan, både i tid og produksjon, og de store kontraktene er inngått. Det er i 2024 brukt 217 mill. kr. Prosjektering, inkludert buttspor, nærmer seg ferdigstilling, men det er fortsatt mye koordinering mot grensesnitt og interessenter. Forberedende arbeider med riving av bygg og omlegging av kabler, samt bygging av nye tekniske rom og et nytt bygg for likeretterstasjon, fullføres i løpet av våren 2025. Signalarbeidet har fulgt planen uten problemer. Hovedarbeidene er i oppstart, og det vil bli svært stor produksjon i 2025.

Hovedaktivitetene vil ferdigstilles til årsskiftet 2026/2027 slik det tidligere er definert. Økonomisk avslutning antas i løpet av 2028.

STORE KOLLEKTIVTILTAK: UNDER PLANLEGGING

NY T-BANETUNNEL OSLO SENTRUM



Det gjenstår 56 mill. kr pr 31.12.2024 av tidligere bevilgede planleggingsmidler, som benyttes til pågående utredninger. Det er ikke brukt noen midler i 2024. Fra 2025 endres navnet på tiltaket til «Planlegging ny T-baneinfrastruktur og ny t-banetunnel Oslo sentrum.

T-BANEFORLENGELSE TIL LØRENSKOG



Ruter har i 2024 startet et optimaliseringsstudium av T-bane til Lørenskog. Denne vil bli ferdigstilt i 2025. Forbruket i 2024 er på 3,5 mill. kr. Det ble bevilget 10,3 mill. kr i 2024. De resterende 6,8 mill. kr forventes brukt i 2025.

HØYSTANDARD KOLLEKTIVTRASÉ OSLO GRENSE-KJELLER



Høystandard kollektivtrasé Oslo grense-Kjeller omfatter planlegging og etablering av en fremtidig prioritert trasé for buss og baneløsning mellom Kjeller i Nord via Lillestrøm og til Oslo. Arbeidet gjennomføres parsellvis, og skal både ivareta bedre fremkommelighet på kort sikt, samtidig som det avklares en trasé og sikres arealer som bidrar til å muliggjøre en fremtidig bybane.

Porteføljen inneholder flere tiltakstyper som fordeles mellom prosjekter i tidligfase, planprosjekter og pågående utbyggingsprosjekter/grunnerverv langs traséen. I 2024 var det 62,1 mill. kr i disponible bompenger. Det er i løpet av 2024 brukt 31,3 mill. kr. Restmidlene på 30,8 mill. kr overføres til 2025.

Status/fremdrift i prosjektet

Det har i 2024 blitt jobbet med grunnerverv på Fv. 1533 Sagdalen -Nitelva bru, forbruk 19 mill. kr. I tillegg er det brukt 12,3 mill. kr til planlegging på følgende tiltak:

- Fv. 1519 Solheimveien (pilotprosjekt med kollektivfelt og reguleringsplan for sykkelvei med fortau, pluss holdeplasstiltak)
- Overordnet transportmodell. Oppbygging av AIMSUN Nedre Romerike, transportmodell for korridoren.
- Ahus, oppfølging av forprosjekt og videre utredning.
- Tilrettelegging for nytt bussmateriell. Planlegging av holdeplasser og mindre tiltak som skal gjennomføres innen 2029.
- Helhetlig skisseløsning for kollektivtraseen. Prosjektet bygger på tidligere anbefalinger og vurderer tiltakene i sammenheng i transportmodellen for hele korridoren.
- Generell planlegging, koordinering mellom arbeidspakker og innspill til eksterne prosesser, blant annet Lillestrøm knutepunkt/bussterminal og fellesbestilling til Ruter angående traseen i Oslo.

DRIFT KOLLEKTIVTRAFIKK



Drift kollektivtrafikk i Oslo og Akershus hadde til sammen disponible midler på 1 094 mill. kr i 2024. Dette inkluderer også 69,4 mill. kr i statlig tilskudd til reduserte kollektivtakster. Forbruket var på 1 084 mill. kr og restmidlene på 10 mill. kr overføres til 2025.

Tabell 12: Drift kollektivtrafikk Oslo og Akershus, mill. kr.

Oslo	Disponibelt 2024			Forbruk 2024			Overføres 2025		
	Lokale midler	Bom penger	Sum	Lokale midler	Bom penger	Sum	Lokale midler	Bom penger	Sum
Oppgradering og vedlikehold	0	44,2	44,2	0	44,2	44,2	0	0,0	0,0
T-banetilbud	0	271,0	271,0	0	271,0	271,0	0	0,0	0,0
Trikketilbud	0	118,8	118,8	0	117,2	117,2	0	1,6	0,0
Busstilbud	0	5,0	5,0	0	5,0	5,0	0	0,0	0,0
Plan, informasjon og pris	0	8,0	8,0	0	8,0	8,0	0	0,0	0,0
Sum Oslo	0	447,0	447,0		445,4	445,4	0	1,6	1,6
Akershus									
T-banetilbud	0	59,0	59,0	0	59,0	59,0	0	0,0	0,0
Trikketilbud	0	15,0	15,0	0	15,0	15,0	0	0,0	0,0
Busstilbud	0	273,0	273,0	0	273,0	273,0	0	0,0	0,0
Båttilbud	0	29,0	29,0	0	29,0	29,0	0	0,0	0,0
Uspesifisert tilbudsstyrking	0	111,8	111,8	0	111,8	111,8	0	0,0	0,0
Plan, informasjon og pris	0	81,0	81,0	0	81,0	81,0	0	0,0	0,0
Drift kollektiv Akershus fylkeskommune	-8,0	16,9	8,9	-8,0	8,2	0,2	0,0	8,7	8,7
Sum T-bane	-8,0	585,7	577,7	-8,0	577,0	569,0	0,0	8,7	8,7

Drift kollektivtrafikk i Oslo hadde til sammen disponible midler på 447 mill. kr i 2024. Forbruket i 2024 var på 445,4 mill. kr. Midlene er benyttet til følgende:

- T-bane: Vognleie MX 3000, økt frekvens på Grorudbanen, Furusetbanen og Røabanen, full tog lengde på Ringbanen og Grorudbanen, drift Kolsåsbanen Åsjordet/Jar, endret drift Holmenkollbanen, frekvensøkning ferier/helger og drift Lørenbanen, samt renter og avdrag for etablering av Avløs base.
- Trikk: Renter og andre kostnader knyttet til trikkebaser på Grefsen og Holtet. Økt vognleie ved innfasing av nye trikker (SL18).
- Buss: Økt frekvens og kapasitet på sentrumslinjer og Søndre Nordstrand.
- Plan-, informasjons- og pristiltak: Utrednings- og planleggingstiltak, samt drift av sanntidsinformasjonssystemet (SIS).

Drift kollektivtrafikk i Akershus hadde til sammen disponible lokale midler og bompenger på 578 mill. kr i 2024. Forbruket i 2024 var på 569 mill. kr. Midlene er benyttet til følgende:

- T-bane: Drift Kolsåsbanen og økt frekvens Røabanen til Østerås.

- Trikk: Trikkedrift til Bekkestua.
- Buss: Opprettholdelse og/eller tilbudsforbedringer i Asker/Bærum, Follo og Romerike.
- Båt: Drift Nesoddbåten.
- Plan-, informasjons- og pristiltak: Ny pris- og sonestruktur, overgangsbillett, enkeltbillett og to soners rød periodebillett, samt utrednings- og planleggingstiltak.
- Drift kollektiv Akershus fylkeskommune: Etablering av sykkelinnfartsparkeringsplasser knyttet til jernbanestasjoner. Dette er i regi av Bane Nor, men med finansiering fra fylkeskommunen. Det har ikke vært aktivitet i 2024 og det er ikke flere aktuelle tiltak. Mindreforbruket er delvis omdisponert i 2024. De resterende 8,7 mill. kr kan omdisponeres i 2025.

Statlig tilskudd til reduserte kollektivtakster hadde disponible midler på 69,4 mill. kr i 2024, hvorav 11,3 mill. kr var overført fra 2023 og 58,1 mill. kr var tildeling for 2024. Beløpet ble utbetalt til Ruter, etter avtale med Oslo kommune og Akershus fylkeskommune. Forbruket i 2024 var på 69,4 mill. kr.

Oslos andel av midlene var på 46,16 mill. kr (inkludert overført mindreforbruk fra 2023) og ble benyttet til delfinansiering av pristiltak for barn og unge. Akershus sin andel av midlene var på 23,24 mill. kr og ble benyttet til å delfinansiere pristiltaket « redusert pris på enkeltbilletter/Ruter Reis».

BELØNNINGSMIDLER



Oslo kommune og Akershus fylkeskommune disponerte totalt 506,8 mill. kr belønningsmidler i 2024. Av de disponible midlene ble 358,4 mill. kr benyttet. Aktivitetene som er gjennomført er delt i seks tiltakspakker. Tabell 13 viser en oversikt over hvilke aktiviteter som er finansiert eller delfinansiert med belønningsmidler i Oslo og Akershus i 2024. I Oslo og Akershus har 37 prosent av det totale forbruket i 2024 vært knyttet til drift av kollektivtransport (videreføring av tiltakspakke 1: «Styrking av tilbudet»).

I tillegg er det en ramme med udisponerte midler. Mindreforbruket på 148,4 mill. kr er om lag 40 mill. kr høyere enn ved årsskiftet 2023/2024. Mindreforbruket knytter seg i hovedsak til utsatt gjennomføring av prosjekter og utredninger innenfor tiltakspakke 2 og 6. Ubrukte midler er overført til 2025, og det iverksettes tiltak for i løpet av året å redusere mindreforbruket vesentlig.

Tallene er basert på Ruters regnskapstall og synliggjør rekvirerte belønningsmidler i 2024. Omtalen av prioriterte tiltak er basert på *Årsrapport 2024 – bruk av belønningsmidler* (Ruter).

Tabell 13: Belønningsmidler 2024 Oslo og Akershus, mill. kr.

Tiltakspakker	Overført fra 2023	Bevilget 2024	Omdisp. 2024	Disponibelt 2024	Forbruk 2024	Overføres til 2025
1 Styrking av tilbudet	0	132	0	132	132	0
2 Pålitelighet, reisehastighet og oppgradert infrastruktur	61	60	94	215	116	99
3 Informasjonsprogram og markedsaktiviteter	0	24	-8	16	16	0
4 Bærekraftige løsninger og nye mobilitetstjenester	24	23	0	47	38	9
5 Sykkel	6	112	-86	32	31	1
6 Utredning og planlegging	25	29	0	54	24	30
Udisponerte midler	10	0	0	10	0	10
Sum belønningsmidler	126	381	0	507	358	148

TILTAKSPAKKE 1: DRIFT KOLLEKTIVTRAFIKK/STYRKING AV TILBUDET



Belønningsmidler innen tiltakspakke 1 er benyttet til kapasitetsforbedring på busslinjer i Nedre Romerike, utvidet lokalt busstilbud på to strekninger i Akershus (Årnes-Rånåsfoss og Lillestrøm-Flateby) og sommerbåt fra Vollen til Asker. I Oslo prioriteres frekvensøkning og økt kapasitet på en rekke bybuss-linjer, og videreføring av tidligere igangsatte tilbudsforbedringer med buss langs trikkelinje 17 i Trondheimsveien. Det er totalt blitt benyttet 132 mill. kr i 2024. Det overføres 0 mill. kr til 2025.

TILTAKSPAKKE 2: PÅLITELIGHET, REISEHASTIGHET OG OPPGRADERING AV INFRASTRUKTUR



Innenfor tiltakspakke 2 er det blant annet prioritert midler til oppgraderingsarbeid til universell utforming på flere terminaler (blant annet Nesodden brygge, Kløfta og Olavsgaard innfartsparkering), oppgraderinger/mindre tiltak på holdeplasser Akershus, med fokus på bedre tilgjengelighet. Tiltakene har blant annet omfattet oppsetting og utskifting av lehus, oppgradering av grøftestopp til kantstopp, reasfaltering og omforming av kantlinjer som gir bedre inn- og utkjøring av bussene og dermed økt trafiksikkerhet. Videre har belønningsmidler inngått i finansieringen av prosjektporteføljen «Kollektivprioriteringer», der de største tiltakene er knyttet til gateforsterkning kollektivtraséer i forbindelse med stengingen av Ring 1.

Det er også benyttet belønningsmidler til Kraftfulle fremkommelighetstiltak, med etablering av kollektivfelt langs Ytre Ringvei mellom Tvetenveien og Stordamveien som det største tiltaket. Anleggsarbeidet ble påbegynt i 2023, og ble ferdigstilt i 2024.

Styringsgruppen for byvekstavtalen har gitt tilslutning til at 15 mill. kr fra tiltakspakke 2 omdisponeres til tiltakspakke 1 (ny linje: Kollektiv drift), i forbindelse med overføringen av midlene fra 2024 til 2025 (sak 58/24).

Det er totalt blitt benyttet 116 mill. kr i 2024. Det overføres 99 mill. kr til 2025.

TILTAKSPAKKE 3: INFORMASJONSPROGRAM OG MARKEDSAKTIVITETER

Midlene i 2024 er prioritert til å dekke bortfall av billettinntekter som følge av justerte aldersgrenser for barn og unge i Akershusområdet (prispakke barn og ungdom). Det er totalt benyttet 15,8 mill. kr i 2024. Det overføres 0 mill. kr til 2025.

TILTAKSPAKKE 4: BÆREKRAFTIGE LØSNINGER OG NYE MOBILITETSLØSNINGER

Goruddalspiloten, en delt selvkjørende bestillingstjeneste, er godt i gang. I Akershus og Oslo ble det totalt benyttet 21,9 mill. kr i 2024 til denne piloten. Pilottjenesten ble tilgjengeliggjort for alle i 2024 etter å ha gjennomført lukkede testgrupper i nesten 3 måneder. Det er allerede noen faste brukere som benytter tjenesten 3 til 4 ganger daglig. Det blir kontinuerlig samlet innsikt og læring.

Overgangen til utslippsfri kollektivtransport medfører økte kostnader. Det er i 2024 brukt 15,8 mill. kr til investeringer i energinfrastruktur på bussanlegg og endeplasser og ved brygger.

Styringsgruppen for byvekstavtalen har gitt tilslutning til at 10 mill. kr fra tiltakspakke 4 (Smartere transport/ny teknologi) omdisponeres til tiltakspakke 1 (ny linje: Drift Kollektiv), i forbindelse med overføringen av midlene fra 2024 til 2025 (sak 58/24).

Det er totalt blitt benyttet 38,2 mill. kr i 2024. Det overføres 8,6 mill. kr til 2025.

TILTAKSPAKKE 5: SYKKEL

Tiltakspakken benyttes til øremerkede tiltak som skal bidra til å gjøre sykling til et mer attraktivt transportalternativ for flere personer i Akershus. Inkludert overførte midler fra 2023 var det i 2024 avsatt 17,7 mill. kroner til denne type tiltak i regi av Lillestrøm, Nordre Follo og Bærum kommuner og Akershus fylkeskommune. I Oslo har belønningsmidler innenfor tiltakspakke 5 inngått i finansieringen av prosjektporteføljen til «Sykkelprosjektet». De største prosjektene har vært:

- Grefsenveien fra Disen til Myrerskogveien: Sammenhengende og opphøyde sykkelfelt på begge sider av veien fra Disen holdeplass til Myrerskogveien, nye og bredere fortau, nytt og rehabilitert overvannsanlegg.
- Oppgradering av trikkeholdeplassene Doktor Smiths vei, Glads vei, Grefsenplatået og Grefsen stadion. Det har også blitt gjennomført trafikksikkerhetstiltak.
- Hoffsveien: Prosjektet har hatt som mål å forbedre forholdene for syklende, gående og kollektivreisende på strekningen fra trikkeskinnene ved Harbitzalléen opp til Monolittveien
- Strakstiltak sykkelveinettet, blant annet etablering av sykkelfelt mellom Kirkeveien og Gydas vei og pilotprosjekt med sykkelprioritert gate på strekningen mellom Frognerveien og Gyldenløves gate.

I 2024 er 76 mill. kr. blitt omdisponert til gjennomføring av prosjektet Avgrening Volvatsvingen i regi av Fornebubanen. I tillegg er det blitt omdisponert 9,62 mill. kr. til Briskebytrikken. Det er totalt blitt benyttet 31 mill. kr i 2024. Det overføres 1 mill. kr til 2025.

TILTAKSPAKKE 6: UTREDNING OG PLANLEGGING



Innen utredningsrammen ble størsteparten av midlene i 2024 benyttet til en evaluering i regi av byvekstsamarbeidet for å få kunnskap om hvordan stengingen av Ring 1 kan bidra til å nå nullvekstmålet. Evalueringen er treårig, og sluttrapporteres i 2026. På grunn av noen uavklarte punkter rundt faktureringen, ble det ikke rekvirert noen midler i 2024. Det er allikevel brukt om lag 1 mill. kr i 2024, som vil inkluderes i prognose og rekvirering for 2025.

Innen planleggingsrammen for byvekstsamarbeidet ble det blant annet prioritert midler til plan- og utredningsarbeid knyttet til Humleveien, Sørjordet, Kolbotnveien samt søndre bro over Ski stasjon i Nordre Follo, Bærumsveien og Bekkestua i Bærum, Gamle Strømsvei og Fv. 1533 Strømsveien i Lillestrøm samt Hauersesterveien i Ullensaker kommune. I tillegg arbeid med plan for økt gange i Bærum.

Finansiering av sekretariatet: Midlene er brukt til å lønne fire personer i sekretariatet og dekke behovet for diverse administrative kostnader inkl. møtekostnader, reisekostnader, husleie og andre felleskostnader. Økningen i 2024 i forhold til 2023 skyldes økt bemanning fra tre til fire personer i forbindelse med overlapp ny sekretariatsleder. Prognosen for forbruk 2024 var på 5,3 mill. kr. Det ble rekvirert 5,1 mill. kr, men i etterkant viste det seg at rekvireringsgrunnlaget kun dekket 11 måneder av 2024. Det innebærer av faktisk forbruk i 2024 er på 5,37 mill. kr. Det er totalt blitt benyttet 24 mill. kr i 2024. Det overføres 30 mill. kr til 2025.

JERNBANETILTAK



I 2024 ble det investert for om lag 2,8 mrd. kroner i Oslo og Akershus. Follobanen med oppgradering/feilretting i Blixtunnelen og tilrettelegging for nytt togmateriell L1 og L2 var de dominerende prosjektene i 2024, hvor arbeider på flere stasjoner på L1 ble ferdigstilt i 2024. E20 Bedre Nettdækning er ikke prioritert i Nasjonal transportplan 2025-2036, og ble derfor trappet ned allerede i 2024. For ERTMS rapporteres det på totalsum for hele landet.

Tabell 13: Jernbanetiltak Oslo og Akershus som er finansiert over statsbudsjettet (til jernbanen) og ikke i byvekstavtalen, forbruk 2024, mill. kr

Jernbanetiltak	Forbruk 2024
E11 - ERTMS (European Rail Traffic System)	917
E02 - Follobanen	589
E08 - Dobbeltspor Venjar-Eidsvoll-Langset	182
E01 - Infrastruktur for nytt togmateriell	524
E10 - Bedre lokal- og regiontogtilbud på Østlandet	137
E12 - Banestrømforsyning	350
E20 - Bedre Nettdekning	0
E13d Stasjoner og knutepunkt (Oslo og Akershus)	0
E13b Gods på Jernbane og E14c Kombitransport (Kongsvingerbanen)	80
Sum	2 779

For E13d Mindre Investerings tiltak/Stasjoner og knutepunkt, inngår kun de fem stasjonene (Oppegård, Jessheim, Haugenstua, Hauketo og Ås) som inngår i byvekstavtalen. Produksjon er forskjøvet til perioden 2025-2029 med det resultat at det ikke var noen produksjon på disse i 2024. For Oppegård stasjon ble anleggsbidraget på 22,5 MNOK utbetalt i 2022, og dette tiltaket anses avsluttet. Tiltak på Ås stasjon ble startet opp i 2024, og rådgiver til planlegging og prosjektering anskaffet.

Tabell 14: Stasjonstiltak jernbanen i byvekstavtalen, mill. kr

Stasjoner/prosjektnavn	Overført fra 2023	Bevilget 2024	Disponibelt 2024	Forbruk 2024	Overføres til 2025
Oppegård stasjon ¹	0	0	0	0	0
Jessheim stasjon	0	0	0	0	0
Haugenstua stasjon	9,1	0	9,1	0	9,1
Hauketo stasjon	5,2	0	5,2	0	5,2
Ås stasjon	49,0	44,0	93,0	0,1	92,9
Sum stasjonstiltak	63,3	44,0	107,3	0,1	107,2

1. Tiltaket er avsluttet.



5 MÅLOPPNÅELSE

5.1 OM INDIKATORRAPPORTERING

I dette kapittelet presenteres resultater fra indikatorene for måloppnåelse i byvekstavtalen for Oslo-området og Oslopakke 3.

Partene i samarbeidet rapporterer på en rekke indikatorer hvert år, og sekretariatet sammenstiller og legger frem resultatene i årsrapporten. Tidligere ble måloppnåelse omtalt i en egen rapport, men fra 2025 inngår rapportering på indikatorer, økonomi og gjennomførte prosjekter i samme årsrapport.

Indikatorer brukes til å vurdere måloppnåelse ved å gi konkrete og målbare tegn på utvikling mot de fastsatte målene i byvekstavtalen og i Oslopakke 3. Analyser av indikatorene bidrar til å identifisere hvor godt tiltakene og prosjektene i porteføljen bidrar til måloppnåelse, og gir grunnlag for å vurdere justeringer av porteføljen for å øke måloppnåelse. Regelmessig rapportering på indikatorene gir dessuten en transparent og objektiv vurdering av måloppnåelsen, noe som er viktig for å opprettholde tillit og støtte fra interessenter.

5.2 MÅLSTRUKTUR

BYVEKSTAVTALEN

Målet for byvekstavtalen er gitt av kapittel 4 i *Tilleggsavtale til byvekstavtalen* fra 01.09.2021.

Nullvekstmålet

Målet for byområdene er at klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy skal reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange.

Indikatorer som skal beskrive utviklingen for nullvekstmålet:

Måleindikatorer

Byindeksen
Trafikkarbeid

Supplerende indikatorer

Endring i antall kollektivreiser
(Påstigende kollektivpassasjerer)
Transportmiddelfordeling
Sykkelindeks
Klimagassutslipp fra vei

Oppfølging av innsatsområder¹

Gratis parkering ved arbeidsplass
Offentlig tilgjengelige parkeringsplasser
Tillatt antall parkeringsplasser ved virksomhet
Parkeringsnorm
Boligers avstand
Arbeidsplassers avstand

¹ Oppfølging av innsatsområdene dokumenteres hvert 2. år. Sist rapportering var for 2023 og neste rapportering er for 2025.

OSLOPAKKE 3

Målene i dagens Oslopakke 3-avtale er nedfelt i St. meld. Nr. 17 (2008-2009) og Prop. 86 S (2016-17). Gjeldende mål for Oslopakke 3 er hentet fra revidert avtale om Oslopakke 3, datert 24. mai 2024:

Oslopakke 3 skal utvikle et effektivt, miljøvennlig, sikkert og tilgjengelig transportsystem. Pakken skal sikre god fremkommelighet for alle trafikantgrupper, prioritere gang- og sykkeltrafikk, kollektivtrafikk og næringstrafikk og ta veksten i persontransport med kollektivtransport, sykkel og gange.

Operasjonalisering av målbildet for Oslopakke 3²:

Overordnet mål:

- Et effektivt, miljøvennlig, sikkert og tilgjengelig transportsystem

Hovedmål:

- God fremkommelighet for alle trafikantgrupper, prioritere kollektivtrafikk, næringstrafikk, samt gang- og sykkeltrafikk
- Ta veksten i persontransport med kollektivtransport, sykkel og gange

Andre mål:

- Sikkert og universelt utformet transportsystem
- Attraktivt kollektivtilbud
- Bidra til bedre miljø og by- og tettsteds kvalitet

Indikatorer som skal beskrive utviklingen for målbildet:

God fremkommelighet

Hastighet i rush/rushtidsvarighet
Reisehastighet i rush for kollektiv
Nye/oppgraderte sykkelanlegg

Reduksjon persontrafikk

Trafikkutvikling i bomsystemet
Lette elbiler i bomsystemet

Sikkert og universelt utformet transportsystem

Trafikksikkerhet for alle transportformer

Attraktivt kollektivtilbud

Punktlighet
Tilfredshet med kollektivtilbudet
Brukertilfredshet kollektivtilbudet

Miljøvennlig transportsystem (lokal luftforurensning)

Overskridelser NO₂ (utvalgte målestasjoner)
Overskridelser PM₁₀ (utvalgte målestasjoner)

² Hentet fra rapport for måloppnåelse 2023.

5.3 TA VEKSTEN I PERSONTRAFIKK MED KOLLEKTIV, GÅING OG SYKLING

Det overordnede målet for byvekstavtalen er at klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy skal reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange. Byindeksen er hovedindikator for oppfølging av nullvekstmålet, mens trafikkarbeid inngår som støtteindikator. I tillegg følges utviklingen med supplerende indikatorer for kollektiv- og sykkelreiser, transportmiddelfordeling og klimagassutslipp fra vei.

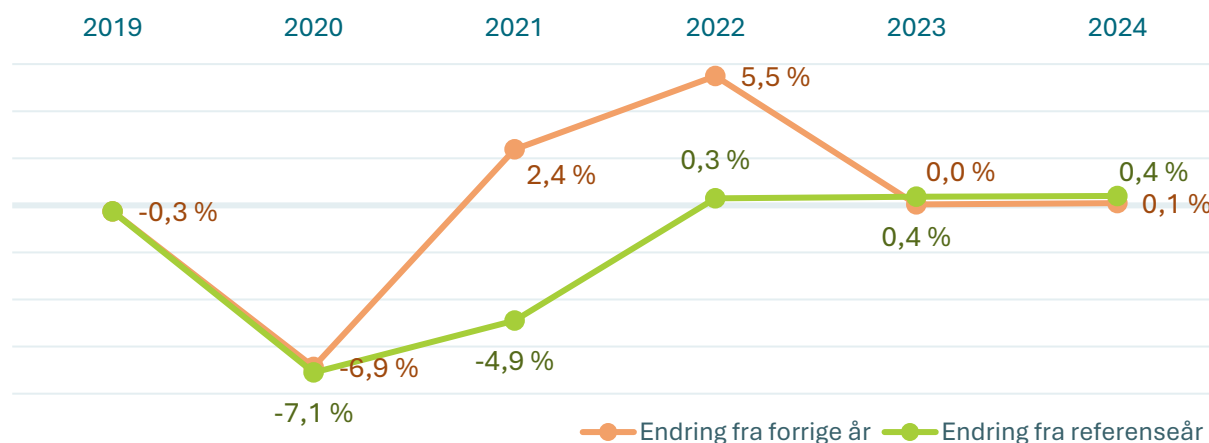
MÅLEINDIKATORER

Byindeksen for lette kjøretøy

Byindeksen for lette kjøretøy beregnes med datagrunnlag fra utvalgte trafikkregistreringspunkter i avtaleområdet, og beskriver trafikkutviklingen for persontransport med bil, herunder lette kjøretøy.³ Byindeksen er hovedindikatoren for oppfølging av byvekstavtalen.

Statens vegvesen publiserer to ulike indekser som viser utviklingen i trafikkmengde for lette kjøretøy: endring per år og tre års glidende snitt. Endring per år sammenligner siste års utvikling med referanseåret (2018). Tre års glidende indeks sammenligner gjennomsnittlig trafikkmengde for tre år med referanseåret.

Figur 8 endring per år, sammenlignet med referanseåret (grønn linje). Den røde linjen viser endring fra forrige år. Vi ser at Oslo-området har god måloppnåelse. Det er ingen endring i 2024 sammenlignet med 2023, men en svak tendens til økt biltrafikk sammenlignet med 2018. Det er derfor viktig å følge utviklingen nøye, og vurdere sterkere tiltak for fortsatt god måloppnåelse.



Figur 8: Utvikling i byindeksen for lette kjøretøy (kortere enn 5,6 meter) siden 2018. Kilde: Statens vegvesen.

³ Lette kjøretøy inkluderer privatbil og varebil.

Tabell 15 viser utviklingen de siste tre år sammenlignet med referanseåret (tre års glidende snitt). Resultatene viser det samme som over: for de tre siste årene i snitt er det så å si nullvekst sammenlignet med 2018.

Tabell 15: Tre års glidende snitt. Kilde: Statens vegvesen.

Sammenligningsperiode	Byindeks (endring i trafikkmengde [%])	Konfidensintervall (prosentpoeng)
2018 – (jan 2019 – des 2021)	-4,4	(-6,2, -2,7)
2018 – (jan 2020 – des 2022)	-4,0	(-6,0, -2,1)
2018 – (jan 2021 – des 2023)	-1,8	(-3,7, 0,2)
2018 – (jan 2022 – des 2024)	0,4	(-1,9, 2,7)

Trafikkarbeid

Med trafikkarbeid menes kjøretøyenes kjørte distanse, og i byvekstavgiftene er det personbilenes kjørte distanse som beregnes. Det er Transportøkonomisk institutt som gjør disse beregningene, på oppdrag fra Statens vegvesen. Beregningen er basert på data fra reisevaneundersøkelsen. Tallene viser at det har vært en betydelig nedgang på 3 prosent i trafikkarbeid for persontrafikk for bilførere fra 2018/2019 til 2023/2024. Dette har antageligvis sammenheng med nedgangen i bilførerandelen i Oslo og Akershus, se Figur 6.

Tabell 16: Endring i trafikkarbeid for persontrafikk for bilførere fra 2013/14 til 2022/23, for byvekstområdet. Kilde: Statens vegvesen.

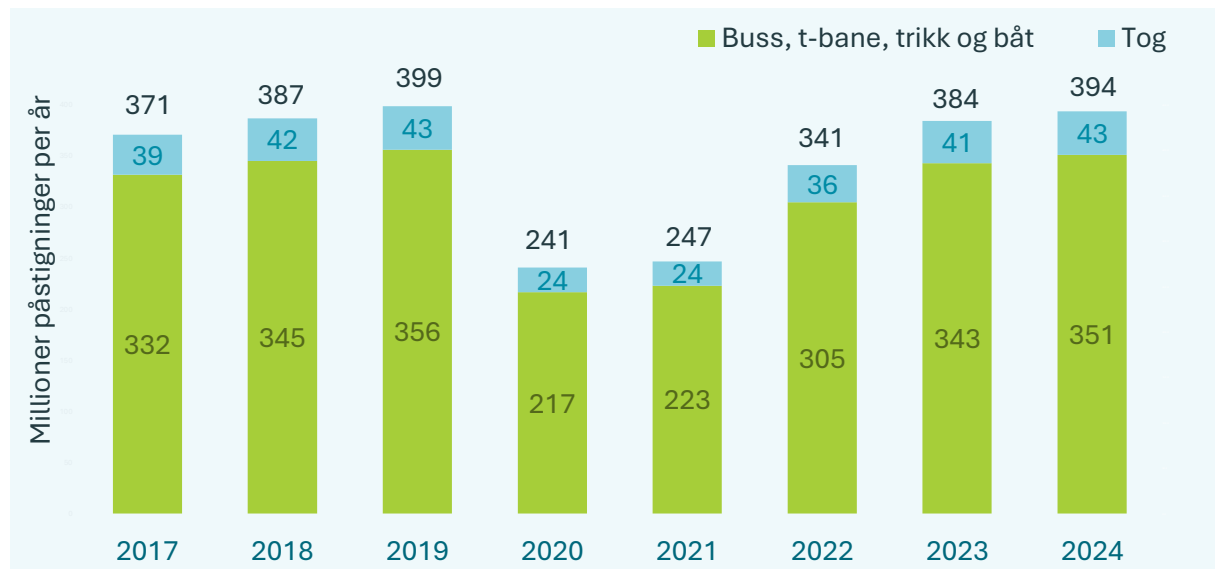
År	Trafikkarbeid (mill. kjt.km)	Endring fra 2013/2014	Endring fra 2018/2019	Endring fra 2022/2023
2023/2024	4 263	-7 %	-3 %	-3 %
2022/2023	4 385	-4 %	0 %	-
2018/2019	4 405	-3 %	-	
2013/2014	4 549	-		

SUPPLERENDE INDIKATORER

Endring i antall kollektivreiser (påstigende kollektivpassasjerer)

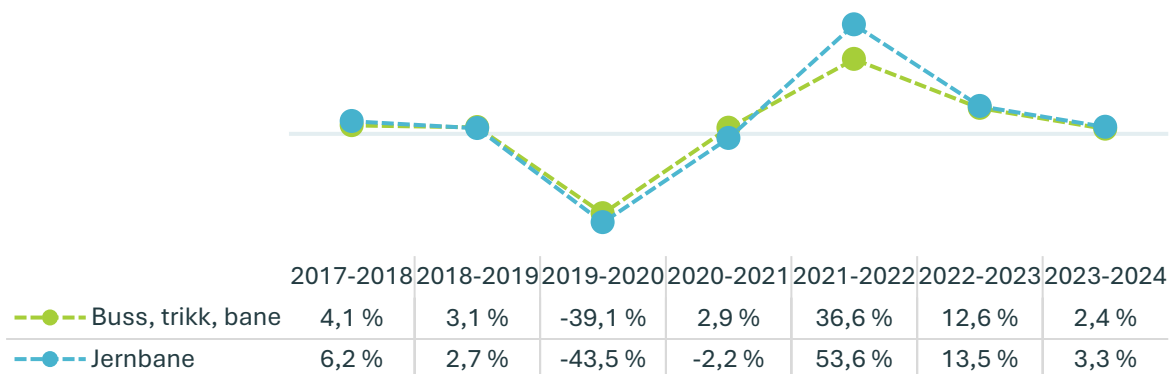
Passasjertallene har stabilisert seg på et høyt nivå, men man ser at veksten etter pandemien avtar. I Ruters område var det 394 mill. påstigninger i 2024, se Figur 9. Antall påstigninger økte med 3 prosent fra 2023 og nærmer seg 2019-nivået. Dette viser at kollektivtransporten har gjevunnet mye av reisene, men videre vekst vil være krevende.

Muligheten til å jobbe hjemmefra har gitt mange en litt mer fleksibel arbeidshverdag, og bruk av hjemmekontor reduserer reisebehovet noe. Ifølge Ruters kontinuerlige spørreundersøkelse (MIS) har hjemmekontorbruken falt noe, men ligger fortsatt på et nivå som gir færre arbeidsreiser enn før pandemien.



Figur 9: Påstigende kollektivpassasjerer siden 2017. Kilde: Ruter og Jernbanedirektoratet.

Endring fra foregående år



Figur 10: Endring i påstigende kollektivpassasjerer i Oslo og Akershus fra foregående år, mill. Kilde: Ruter og Jernbanedirektoratet.

Setekapasitet kollektivtrafikken (plass-km)

Tilbudt kapasitet i kollektivtrafikken er ikke en egen indikator, men en *støtteindikator* til endring i kollektivpassasjerer. For buss, T-bane og trikk beregnes plass-km (inkludert ståplasser) i markedsområdet til Ruter. For jernbanen beregnes sete-km (eksklusiv ståplasser) for nærtrafikk/lokaltog Oslo. Tabell 17 viser tilbudt setekapasitet fra 2018 til 2024.

Tabell 17: Tilbudt kapasitet i kollektivtrafikken fra 2018, mill. plass-km/sete-km per år. Kilde: Ruter og Jernbanedirektoratet.

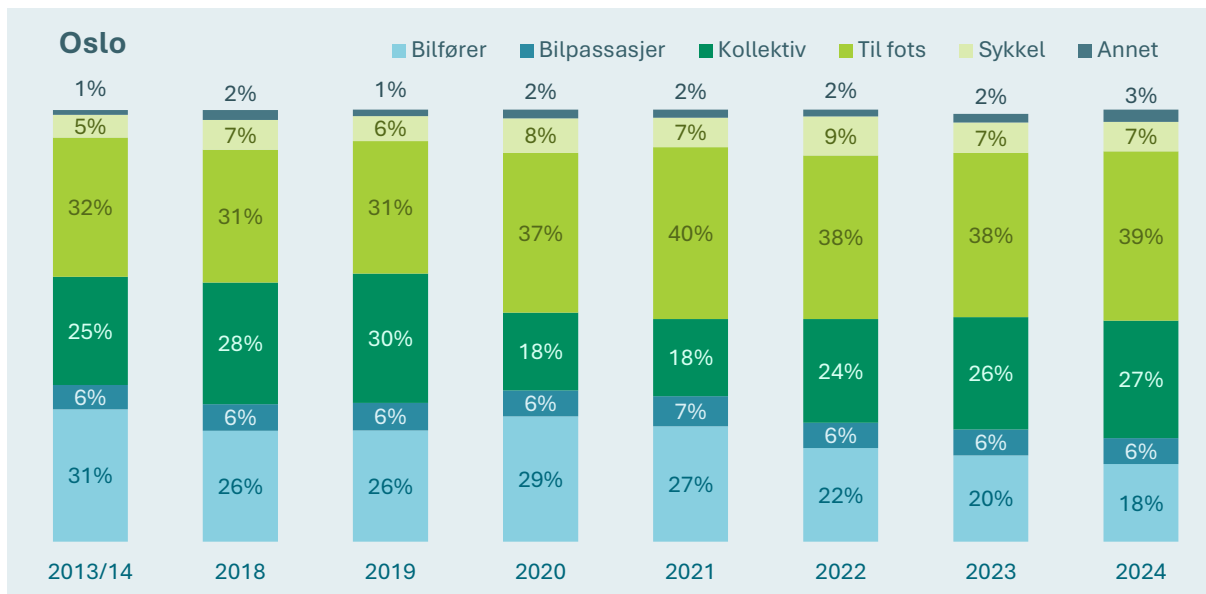
År	Buss, T-bane og trikk	Endring foregående år	Tog	Endring foregående år
2024	12 263	0,4 %	7 796	2,3 %
2023	12 213	-1,0 %	7 622 ¹	3,7 %
2022	12 336	-0,2 %	7 350	1,9 %
2021	12 366	3,4 %	7 210	-1,1 %
2020	11 960 ²	11,5 %	7 290	2,9 %
2019	10 728	0,7 %	7 083 ³	4,3 %
2018	10 652	-	3 830	-

1. Oppdatering av fjorårets tall grunnet feil ved rapportering.
2. I 2019 og tidligere ble regionbusser rapportert med sete-km, fra 2020 ble disse rapportert med plass-km som gir noe høyere tall og forklarer deler av endringen fra 2019 til 2020.
3. Endring i metode for beregning av sete-km for jernbanen.

Transportmiddelfordeling

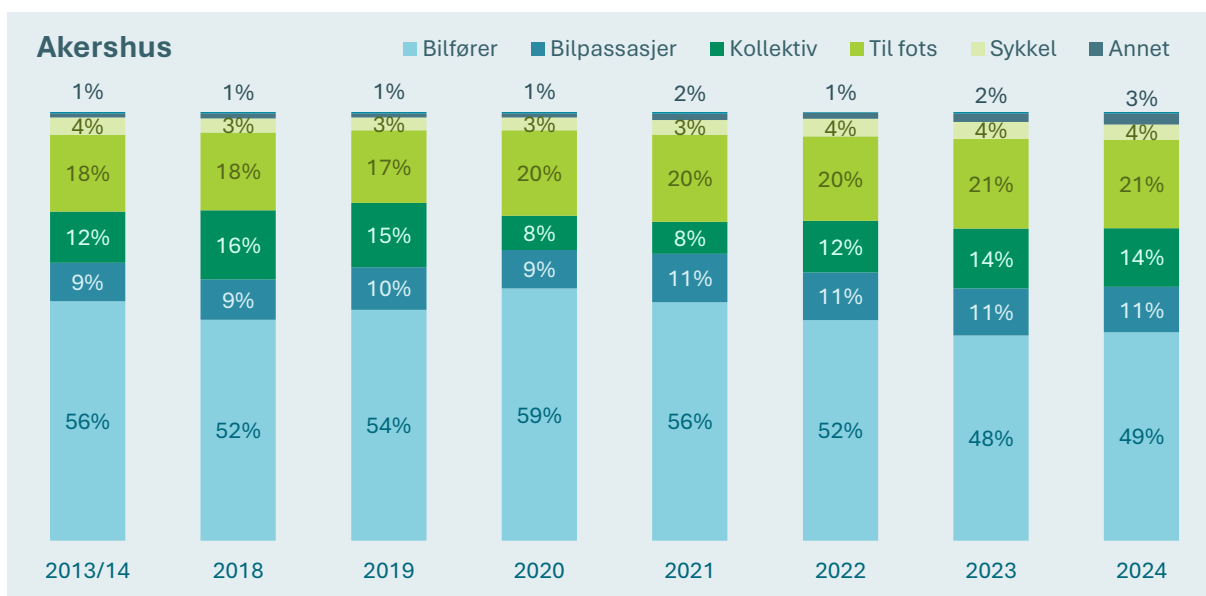
Transportmiddelfordeling er basert på den nasjonale reisevaneundersøkelsen med lokalt ekstrautvalg. Det benyttes data for alle årets dager for bosatte i Oslo og alle kommuner i Akershus. Fra 2020 og utover er respondenter i hele Asker (inkludert tidligere Hurum og Røyken kommune) og hele Aurskog-Høland (inkludert Rømskog) inkludert i utvalget for å analysere reisemiddelfordelingen. Det er valgt å skille på transportmiddelfordelingen for Oslo og Akershus. I delkapittel 3.2 vises det samlet for hele avtaleområdet.

Den positive trenden i reduksjon i bilførerandel fortsetter i Oslo, se Figur 11. Sammenlignet med 2023 er bilførerandelen redusert med to prosentpoeng, fra 20 til 18 prosent. Andelen kollektivreiser har økt med ett prosentpoeng sammenlignet 2023, fra 26 til 27 prosent. Det samme gjelder reiser til fots, fra 38 til 39 prosent. Sykkelandelen er på samme nivå som i 2023.



Figur 11: Reisemiddelfordeling for alle dager i Oslo (avrundet tall). Kilde: Nasjonal reisevaneundersøkelse 2024.

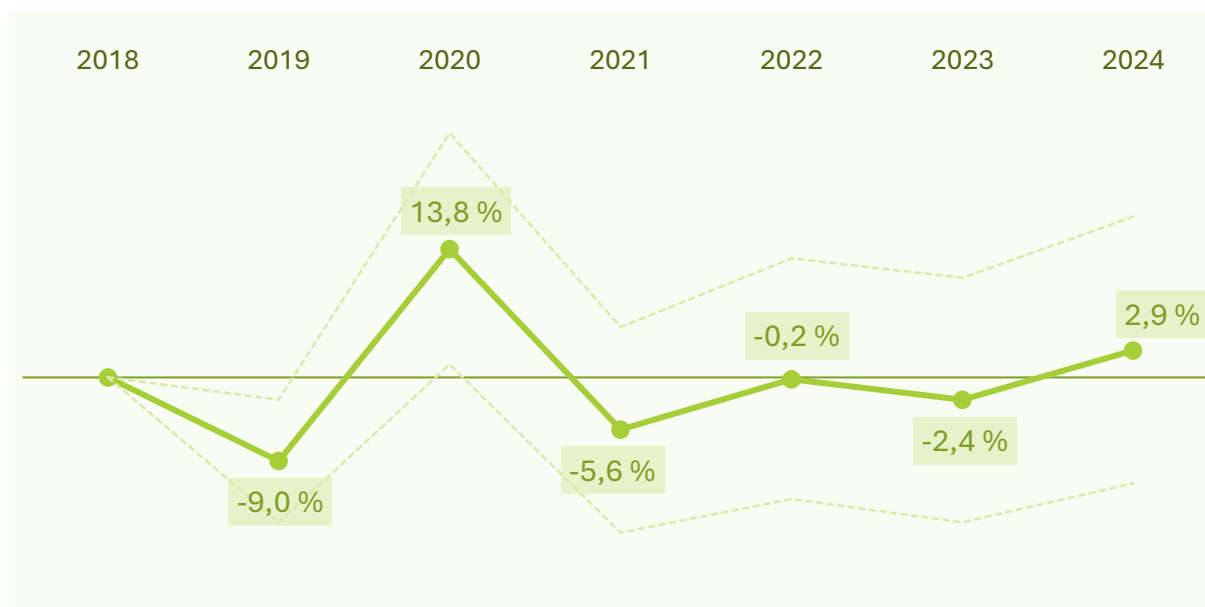
I Akershus er det imidlertid et litt annet bilde. Figur 12 viser at bilførerandelen har gått opp med ett prosentpoeng. Selv om det har vært en nedadgående trend i bilførerandel siden 2023/14, var det en økning fra 2023 til 2024, fra 48 til 49 prosent. Årsaken til endringen er sammensatt og skyldes noe nedgang i reiser til fots, med kollektiv og på sykkel (under et prosentpoeng).



Figur 12: Reisemiddelfordeling for alle dager i Akershus (avrundet tall). Kilde: Nasjonal reisevaneundersøkelse 2024.

Sykkelindeks

Sykkelindeksen er en relativt ny indikator. Den beregner endring i sykkeltrafikk for utvalgte tellepunkt i bybåndet med regionbyer. Figur 13 viser utviklingen i sykkeltrafikken sammenlignet med referanseåret 2018. Tallene viser at det i 2024 var en økning på 2,9 prosent.



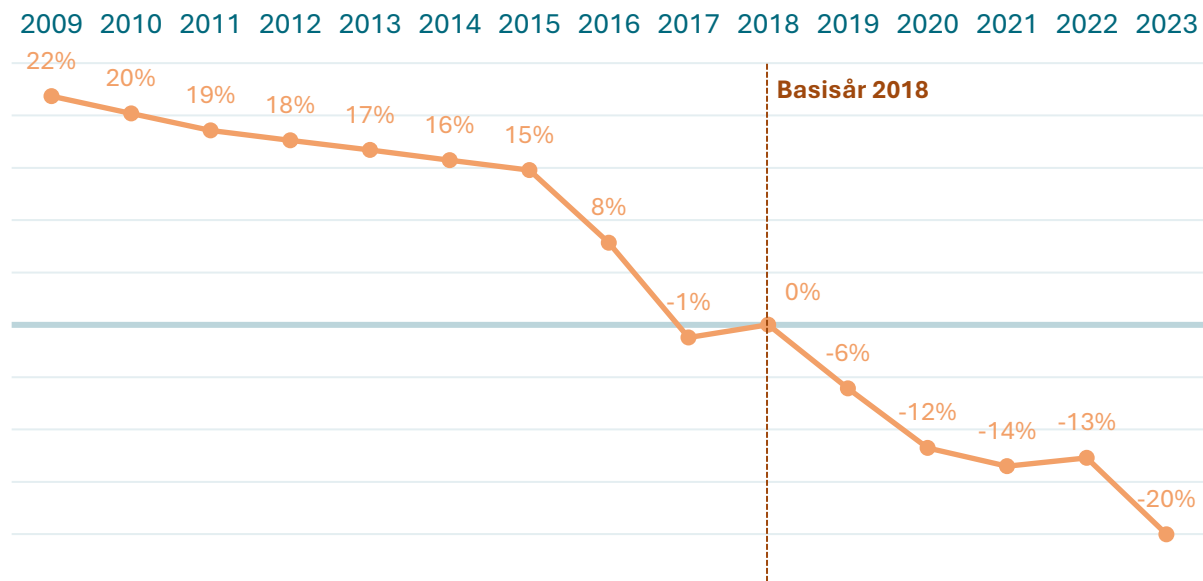
Figur 13: Utvikling i sykkelindeks siden 2018 med konfidensintervall 95 %. Kilde: Statens vegvesen.

Klimagassutslipp fra veitrafikk

Klimagassutslipp fra veitrafikk hentes fra Miljødirektoratets sine sider⁴. Deres siste rapportering gjelder for 2023, og ikke 2024.

Figur 14 viser endring i klimagassutslipp med utgangspunkt i 2018 (basisår). Samlet er det en reduksjon på 6,4 prosent i klimagassutslippet for veitrafikken fra 2022 til 2023. Fra 2022 til 2023 har personbiler hatt en betydelig reduksjon av klimagassutslipp på 17 prosent. Busser og tunge kjøretøy har også hatt en reduksjon på 5 prosent. Økende andel elbiler er en av forklaringene på nedgangen for personbiler og busser. For varebiler er det ingen endring i utslipp.

⁴ Miljødirektoratet beregner klimagassutslipp for dagens kommuneinndeling. For Akershus gjelder tallene sum av alle Akershus kommuner inkludert Rømskog i Aurskog-Høland samt Røyken og Hurum kommuner i Asker.



Figur 14: Utvikling i klimagassutslipp fra veitrafikken i Oslo og Akershus sammenlignet mot 2018 (CO2), kilde: Miljødirektoratet.

OPPFØLGING AV INNSATSOMRÅDER

Følgende indikatorene rapporteres hvert 2. år, og vil presenteres i rapporteringen for 2025:

- Boligers avstand til større senter/kollektivknutepunkt
- Arbeidsplassers avstand til større senter/ kollektivknutepunkt
- Andel arbeidstakere som har gratis parkeringsplass
- Antall parkeringsplasser som tillates ved virksomheter
- Antall offentlig tilgjengelig parkeringsplasser i større sentra og kollektivknutepunkt, og andel av disse som er tids- og avgiftsbelagte.

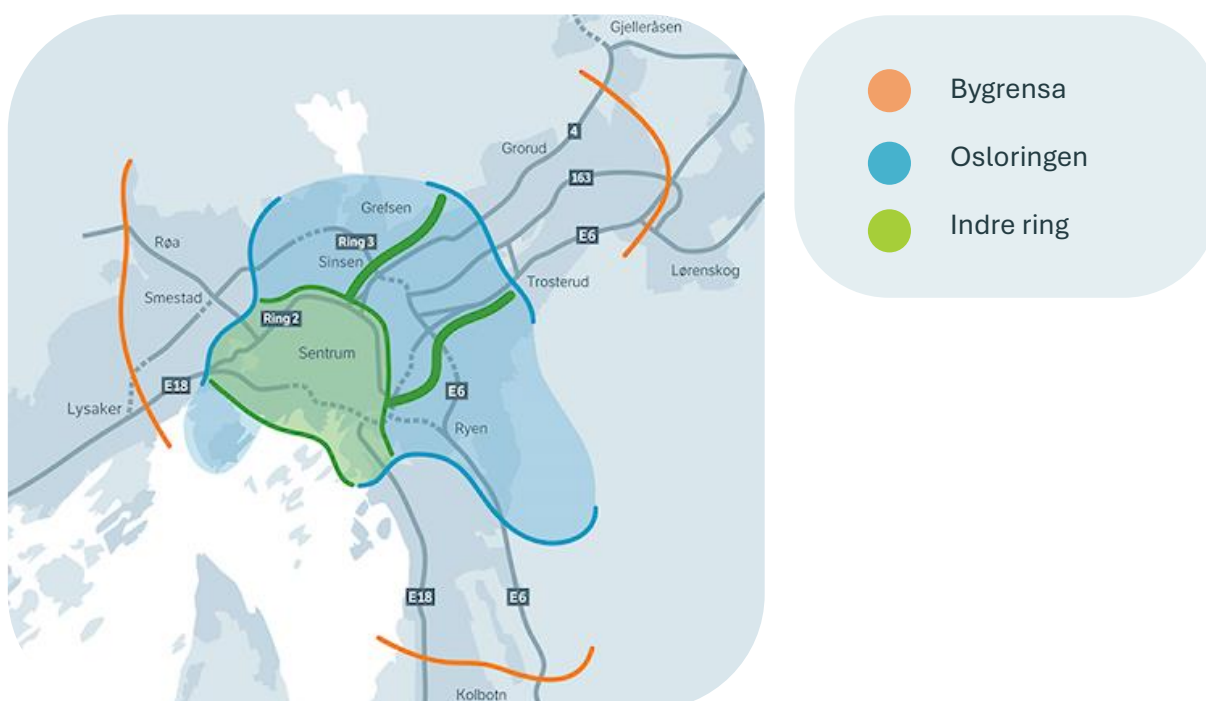
Som en del av oppfølgingen av Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus er det utviklet et omfattende indikatorsystem som blant annet omfatter indikatorer for byspredning og fortetting, lokalisering av vekst i bolig og næring, og grønn grense. Indikatorene følges opp i samarbeid mellom Oslo kommune og Akershus fylkeskommune. Indikatorrapportene er et viktig kunnskapsgrunnlag for videre oppfølging av regional plan, og for byvekstavtalen.

Link til indikatorrapporten: [H2 Felles system for å følge måloppnåelse | Plansamarbeidet](#).

REDUKSJON I PERSONBILTRAFIKK

Trafikkutvikling i bomssystemet

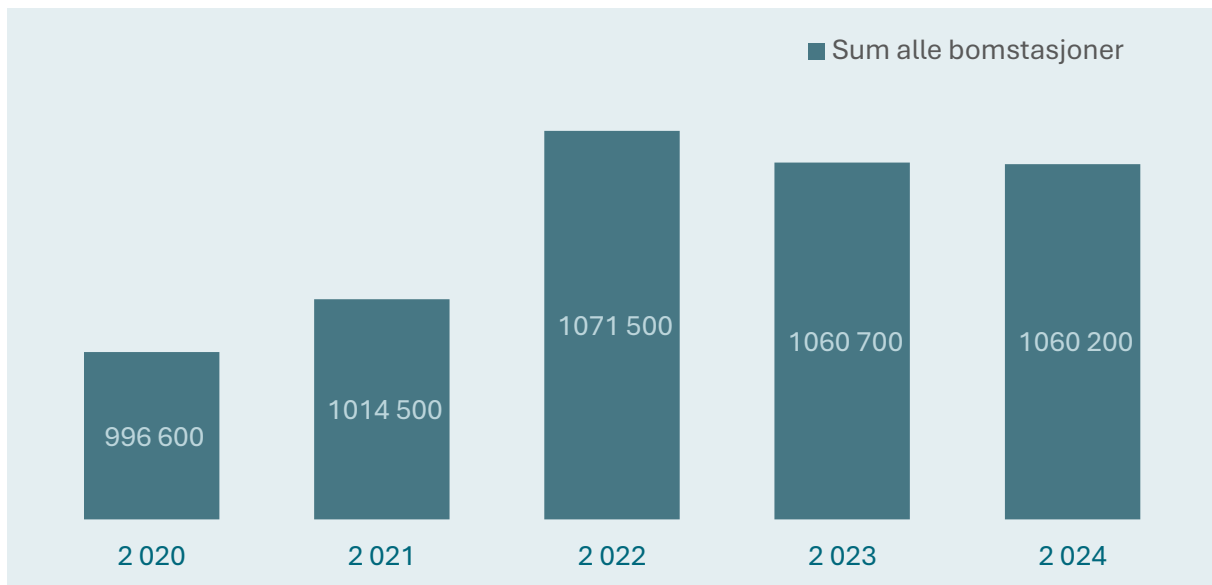
I 2019 ble bomsystemet i Oslo endret og 2020 var første år med fullstendige tall for dagens bomsnitt. Bomstasjonene i Oslo-området er delt inn i tre ulike bomringer. Bygrensen er bomstasjoner i nærheten av kommunegrensen mellom Oslo og Nordre Follo, Bærum og Romerike. Osloringen er den opprinnelige bomringen i Oslo. Indre ring inkluderer bomstasjoner på utsiden av Ring 2 med "armer" mot Grefsen og Trosterud. Indikatoren dokumenterer årsdøgnetrafikk for all trafikk over de ulike bomringene.



Figur 15: Bomringene i Stor-Oslo. Kilde: Statens vegvesen.

Alle bomringene

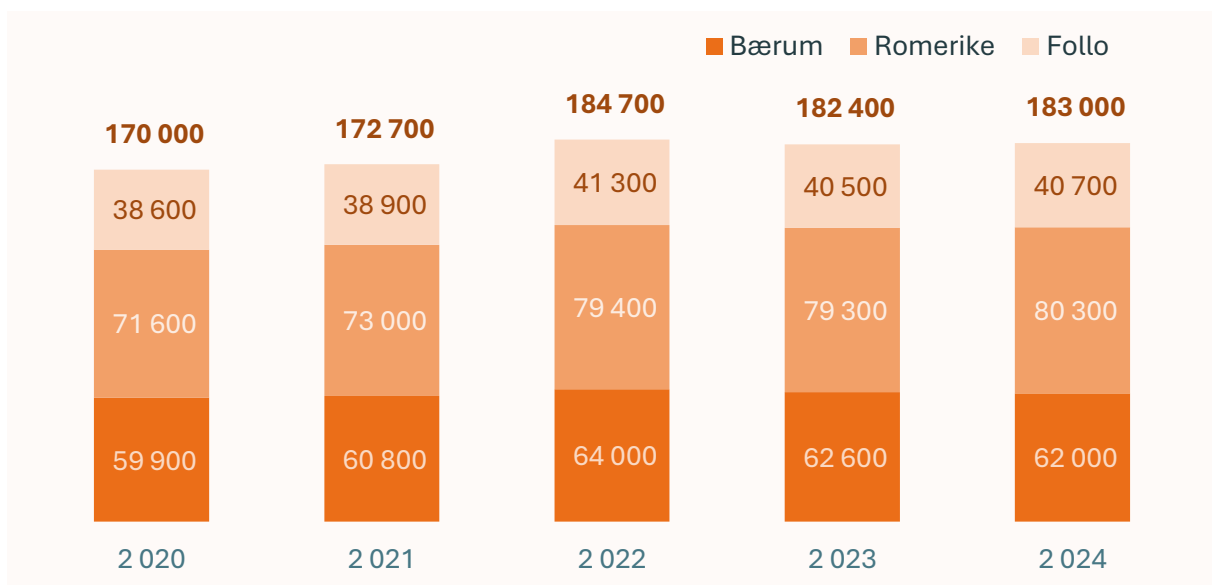
Figur 16 viser trafikken over alle bomringene. Det har vært en relativt flat utvikling de tre siste årene. Fra 2023 til 2024 var det en reduksjon på 500 biler per døgn.



Figur 16: Utvikling i biltrafikk fra 2020 over sum alle bomringene, ÅDT. Kilde: Fjellinjen.

Bygrensa (retning mot sentrum)

Figur 17 viser trafikktviklingen over bygrensa. Det har vært en mindre økning i antall passeringer, med 600 biler per døgn. Økningen fordeles i nordøst- og sørkorridoren, mens det var en nedgang på 600 biler per døgn i Vestkorridoren. Årsaken til nedgangen er usikker, men den kan ha sammenheng med stengingen av Ring 1 fra 1. juli 2024. I tallene er det korrigert for anleggsarbeid ved påkjøringsrampen til E6 mot nord ved Robsrud. Denne ble stengt i slutten av juni 2024. Stengingen varte ut november 2024, som førte til mer trafikk gjennom bygrense nordøst.

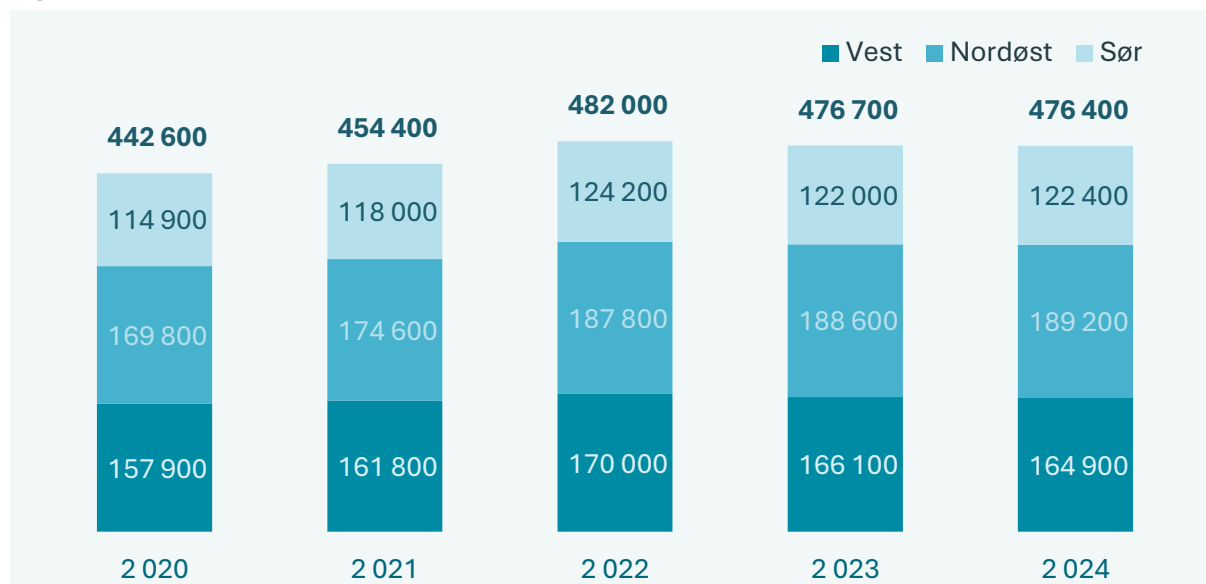


Figur 17: Utvikling i biltrafikk fra 2020 over bomringen for Bygrensa i retning mot sentrum, ÅDT. Kilde: Fjellinjen.

Osloringen (toveis)

Over Osloringen har det vært en relativt flat utvikling, med en nedgang på 300 biler per døgn.

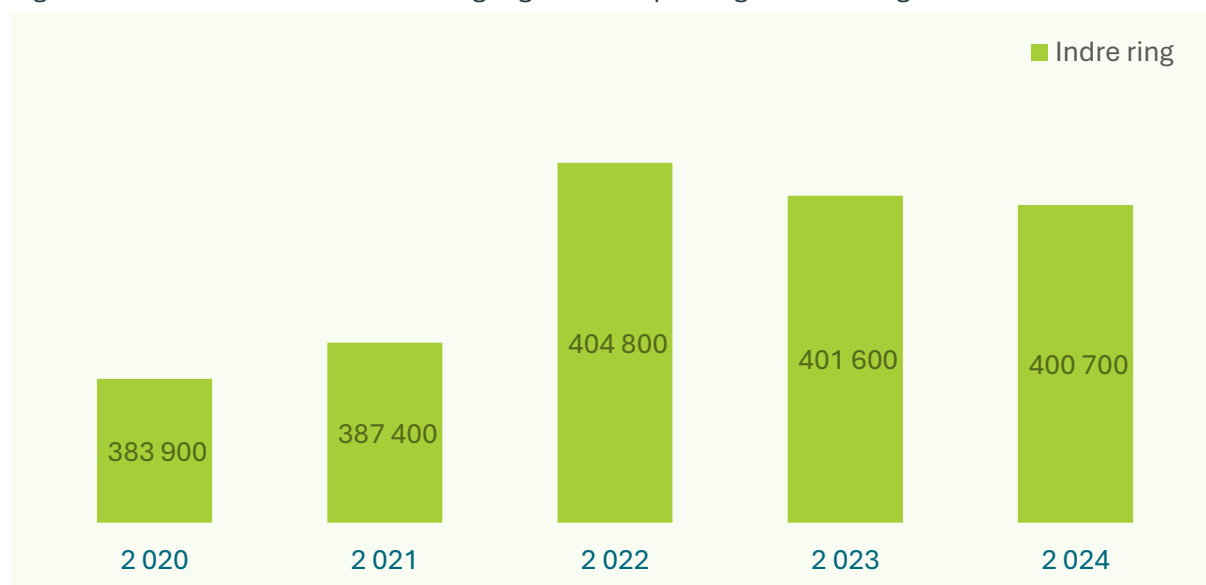
Sammenlignet med 2023 var det i 2024 en relativt stor nedgang i vest på 1200 biler per døgn, se Figur 18.



Figur 18: Utvikling i biltrafikk fra 2020 over bomringen for Osloringen toveis, ÅDT. Kilde: Fjellinjen.

Indre ring (toveis)

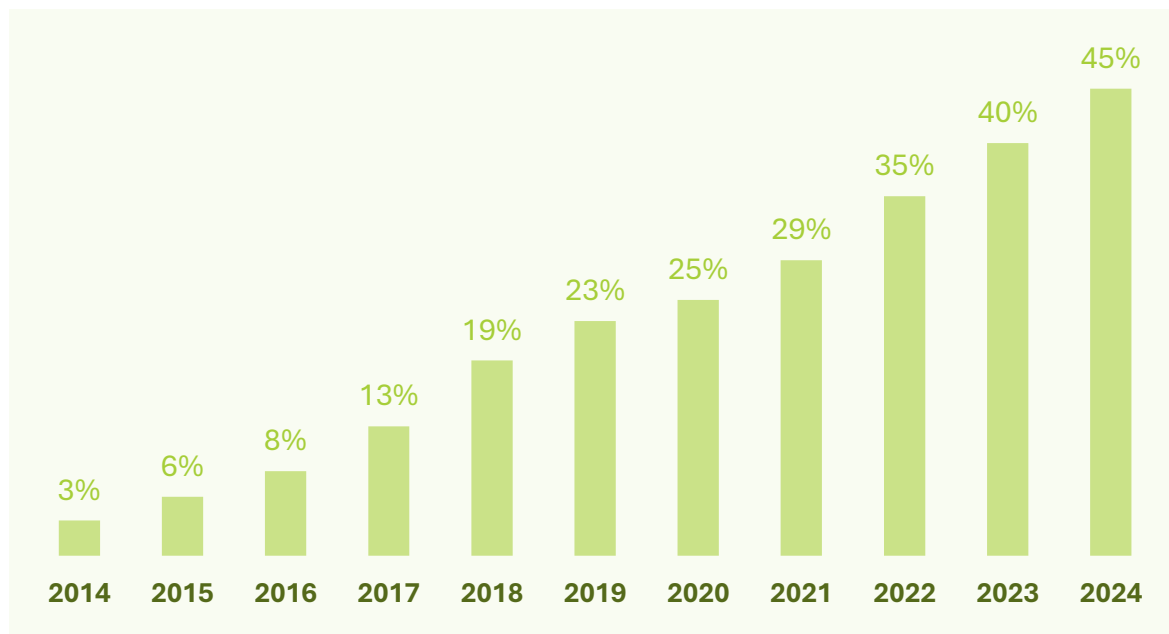
Figur 19 viser at det i 2024 var en nedgang 900 biler per døgn sammenlignet med 2023.



Figur 19: Utvikling i biltrafikk fra 2020 over bomringen for Indre ring toveis, ÅDT. Kilde: Fjellinjen.

Andel lette elbiler i bomsystemet

I 2024 utgjorde lette elbiler⁵ 45 prosent av alle bompasseringer for lette kjøretøy. Dette er en økning på 5 prosentpoeng fra 2023.



Figur 20: Utvikling i andel lette elbiler i bomsystemet fra 2014. Kilde: Statens vegvesen.

⁵ Inkluderer privatbil og varebil.

5.4 EFFEKTIVT, MILJØVENNLIG, SIKKERT OG TILGJENGELIG TRANSPORTSYSTEM

Sammen med nullvekstmålet er hovedmålet til Oslopakke 3 å sikre god fremkommelighet for alle trafikantgrupper. Dette innebærer å prioritere kollektivtrafikk, næringstrafikk og gang- og sykkeltrafikk. For kollektivtransporten betyr god fremkommelighet at trafikken er effektiv, punktlig og uten unødvendige forsinkelser. Dette bidrar til et velfungerende kollektivsystem ved å sikre jevnere fordeling av avganger og kapasitet, bedre korrespondanse i knutepunkter, mindre variasjon i rutetider og lavere driftskostnader. Resultatet er et mer pålitelig og komfortabelt kollektivtilbud for de reisende.

Når det gjelder næringstrafikken, er hastighet i rush og varighet av rushtiden avgjørende for fremkommeligheten. For gående og syklende handler god fremkommelighet om å tilby trygge og gode løsninger. Dette dokumenteres ved å kartlegge nye og oppgraderte sykkelanlegg.

GOD FREMKOMMELIGHET

Hastighet i rush og rushtidsvarighet

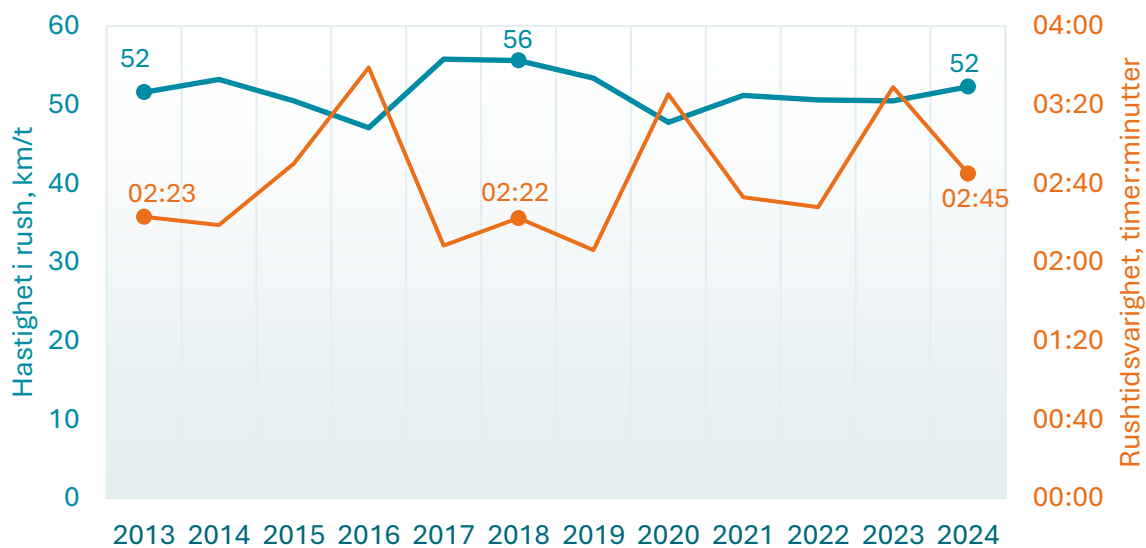
Indikatoren for fremkommelighet for personbil og næringstrafikk benytter data for september måned. Data samles inn for fem strekninger i hovedveinettet:

september måned. Data samles inn for fem strekninger i hovedveinettet:

- E18 Asker – Skøyen
- E18/E6 Skøyen – Helsfyr
- Ring 3 Lysaker - Ryen
- E6 Tusenfryd – Ryen
- E6 Skedsmokorset - Ryen

I forbindelse med stenging av Ring 1. juli 2024, ble tilgangen til kollektivfelt for elbiler fjernet på europa- og riksveier i Oslo og alle innfartsårer til Oslo i Akershus. Tiltaket ble innført 6. mai 2024 (starten av uke 19). Tilsvarende ble gjort i løpet av uke 21 for alle kommunale veier i Oslo.

Fjerningen av elbiler i kollektivfeltet ga mer kø i mai og juni, spesielt i vest. Dette gikk seg mer til ut over året, men varierer måned for måned. I september 2024 var rushtidsvarigheten kortere enn i september 2023. Rushtidsvarigheten var i gjennomsnitt lengre på en hverdag i 2024 enn i 2023.



Figur 21: Historisk utvikling for hastighet i rush og rushtidsvarighet for hovedveinettet, september. Kilde: Statens vegvesen.

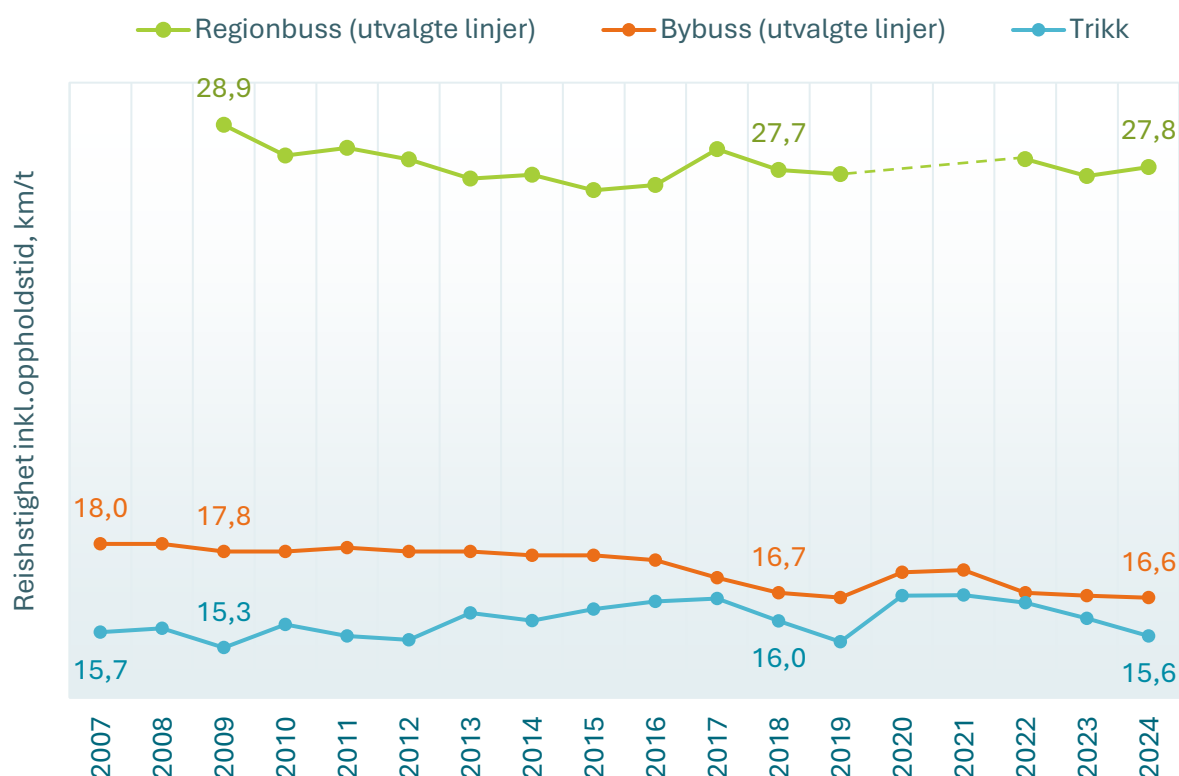
Reisehastighet i rush for kollektiv

I likhet med 2023 var fremkommeligheten for kollektivtrafikken utfordrende også i 2024. Forsinkelsen i kollektivtrafikken har med andre ord stabilisert seg på et noe høyere nivå enn de foregående årene. Det var en liten økning i forsinkelsene for bybussene og trikkene fra 2023 til 2024, mens forsinkelsen for regionbussene ble noe redusert.

Flere faktorer bidro til forsinkelser for kollektivtrafikken:

- Store byggeprosjekter, som blant annet stenging av Ring 1, påvirket trafikkbildet. Stengingen av Ring 1 og tiltak i forbindelse med dette, ser ut til å ha gitt både positive og negative konsekvenser for kollektivtrafikkens fremkommelighet.
- Større vedlikeholdsprosjekter for trikken som blant annet på Ekebergbanen og ved Rikshospitalet.
- En utfordrende vinterperiode i januar 2024 med betydelige fremkommelighetsutfordringer for busstrafikken.
- I 2024 ble elbilenes generelle adgang til kollektivfeltene i Oslo og Akershus fjernet. Dette har bidratt til reduserte forsinkelser for bussene på E18 vest og sør for Oslo, særlig på de strekningene hvor det er lengre sammenhengende kollektivfelt.

Annen trafikk som hindrer kollektivtrafikkens fremkommelighet, er en vedvarende utfordring i både Oslo og Akershus. På tross av stengingen av Ring 1 og endringen knyttet til elbilers generelle adgang til kollektivfelt, har trafikken i Oslo økt marginalt i 2024 i forhold til 2023 (tall fra Fjellinjen).



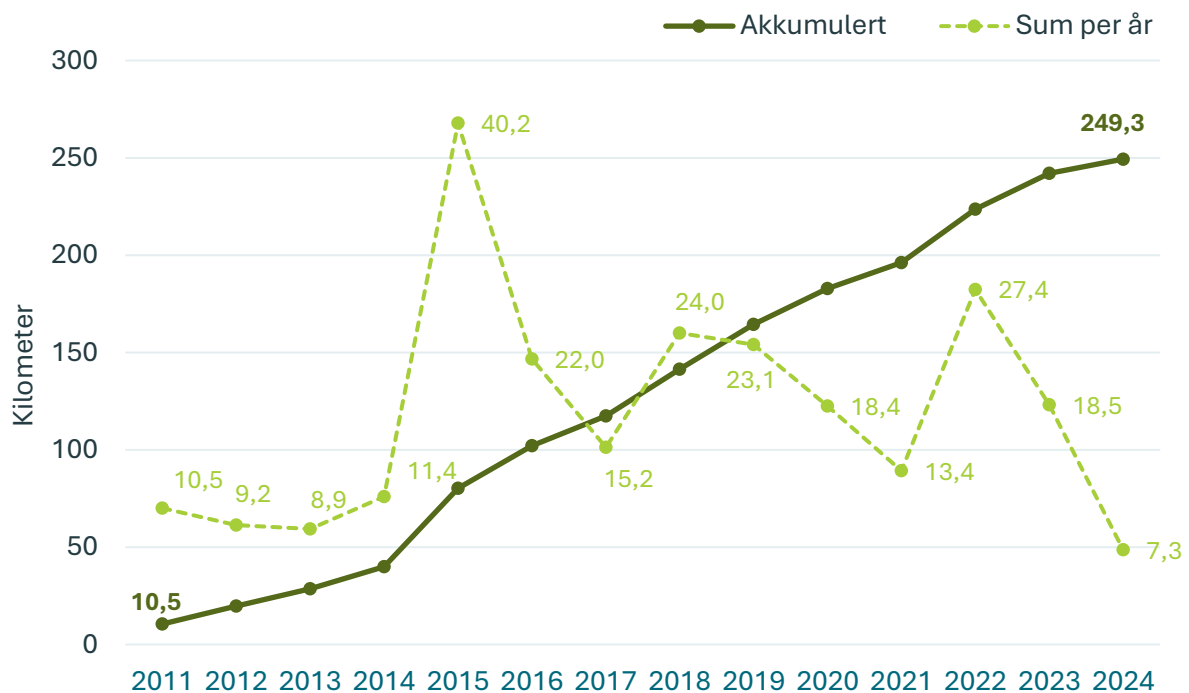
Figur 22: Historisk utvikling i reisehastighet for kollektivtrafikken i rush, km/t.⁶ Kilde: Ruter.

Nye/oppgraderte sykkelanlegg

I 2024 ble det bygget/ferdigstilt 7,3 km med sykkelanlegg i Oslo-området. Det er det laveste tallet siden 2011. Oslo kommune bygget 6,9 km og Statens vegvesen 0,4 km. Akershus fylkeskommune bygget ingen eller ferdigstilte nye sykkelanlegg, men oppgraderte 4,8 km. På kommunal vei ble 4,4 km oppgradert og 0,7 km på riksvei.

Figur 23 viser at det bygges/ferdigstilles sykkelanlegg hvert år, men at veksten er i ferd med å flate ut. Den stiplede linjen viser at de siste tre årene har vært en nedadgående trend for hvor mange km sykkelanlegg som bygges. Dette har selvsagt sammenheng med prosjektenes varighet og prosjektslutt, og det kan være variasjoner enkelte år.

⁶ Manglende data for regionbuss mellom 2020 og 2022.



Figur 23: Akkumulert lengde nye sykkelanlegg og sum per år siden 2011. Kilde: Statens vegvesen, Akershus fylkeskommune og Oslo kommune.

Oppgradering av sykkelanlegg er relativt stabilt de siste årene, og det ble oppgradert i underkant 10 km sykkelanlegg i 2024.

Tabell 18: Antall km oppgraderte sykkelanlegg på riksvei i Oslo og Akershus, fylkesvei i Akershus og kommunal vei i Oslo, km. Kilde: Statens vegvesen, Viken fylkeskommune og Oslo kommune.

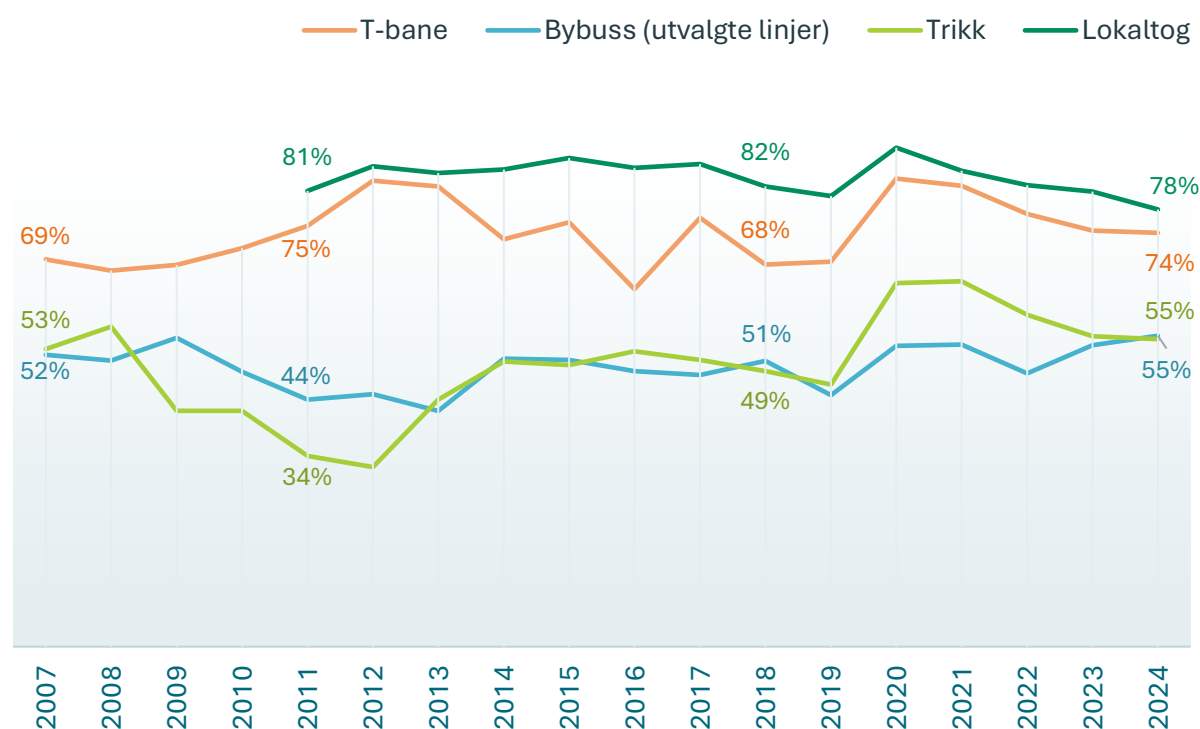
År	Riksvei Oslo og Akershus	Fylkesvei Akershus	Kommunal vei Oslo	Sum
2024	0,7	4,8	4,4	9,9
2023	0,6	7,3	1,5	9,4
2022	0,4	4,5	5,9	10,8
2021	0,6	6,0	9,2	15,8
2020	2,4	2,2	2,9	7,5
2019	1,3	-	6,2	7,5
2018	8,6	-	3,1	11,7

ATTRAKTIVT KOLLEKTIVITLBUD

Punktlighet

Indikatoren viser punktlighet⁷ i rush på Oslo S, se Figur 24. T-bane og trikk har en liten nedgang i punktligheten sammenlignet med 2023. Snøkaos i vintermånedene, utfordringer med signalanlegget for t-banen og avvik i forbindelse med vedlikeholdsprosjekter for trikken, har spilt inn.

Punktlighet for bybuss har tross vinterutfordringer bedret seg sammenlignet med 2023, som også var et år med vanskelige driftsforhold i noen av vintermånedene. Forbedringen henger sammen med at det har vært gjort tilpasninger i traséer for bussene rundt Jernbanetorget. I tillegg har noen linjer fått justerte rutetider, og til sammen har dette bidratt til bedre punktlighet. Punktligheten hos jernbanen i 2024 var 1 prosentpoeng lavere enn i 2023, men høyere enn i 2019.

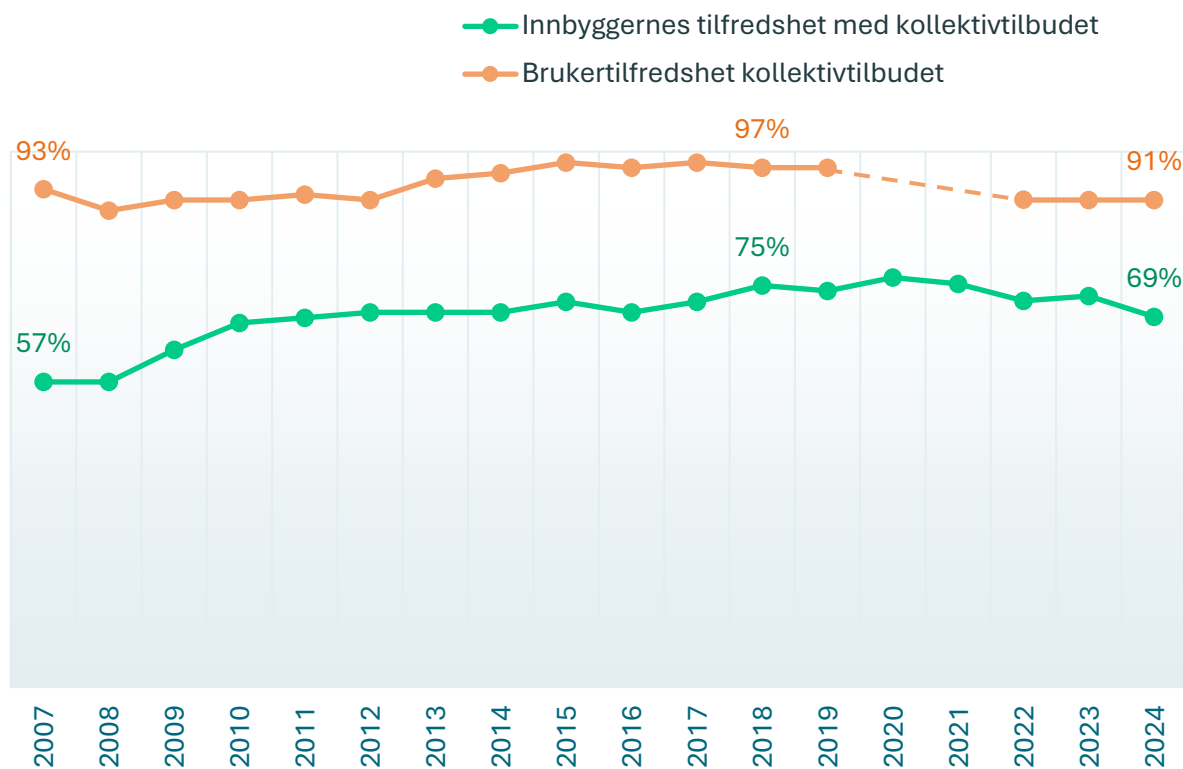


Figur 24: Punktlighet i rush Oslo S. Kilde: Ruter og Jernbanedirektoratet.

⁷ Bane NOR rapporterer punktlighet under 4 minutters forsinkelse, mens Ruter rapporter på 3 minutters forsinkelse. For alle driftsarter gjelder forsinkelse ved passering Jernbanetorget/Oslo S i rushperioder.

Tilfredshet med kollektivtilbudet

I 2024 var det 4 prosentpoeng nedgang i innbyggernes tilfredshet med kollektivtilbudet, se Figur 25. Tilfredsheten ble påvirket av utfordringene med vinterdriften ved årets begynnelse, og har ligget på et jevnt og lavt nivå hele året. For indikatoren brukertilfredshet med kollektivtilbudet har det vært stabile tall de siste årene.



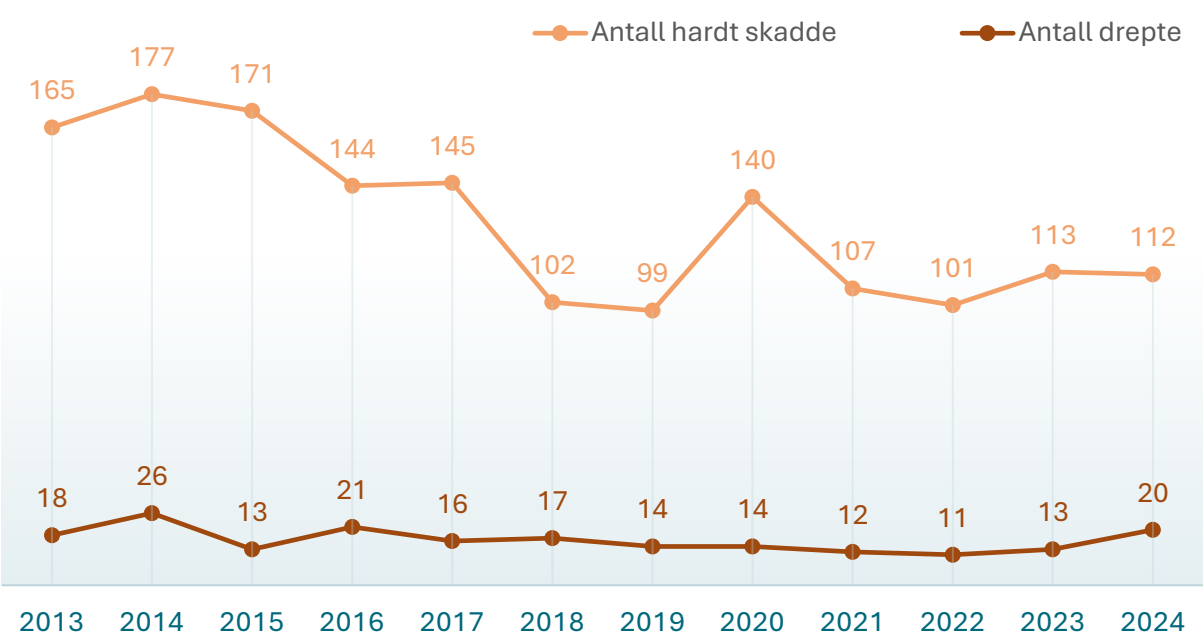
Figur 25: Tilfredshet med kollektivtilbudet⁸. Kilde: Ruter (MIS-data).

⁸ | 2020 og 2021 ble det ikke gjennomført undersøkelser om brukertilfredshet pga. Covid-19 pandemien. Fra 2022 ble også gjort endring i metode, fra personlig intervju til selvutfylling. Det påvirker ca. 4 prosentpoeng av nedgangen i resultatet.

SIKKERT OG UNIVERSELT UTFORMET TRANSPORTSYSTEM

Trafikksikkerhet for alle transportformer

I 2024 var det nesten like mange drepte i trafikken (veinettet, jernbane, T-bane og trikk i egen trasé) som i 2016, se Figur 26. Sammenlignet med fjoråret var det dobbelt så mange drepte på veinettet, se Tabell 19. Antall hardt skadde er på omtrent samme nivå som de siste fire årene.



Figur 26: Historisk utvikling i antall drepte og hardt skadde i trafikken (veinettet, jernbane, T-bane og trikk i egen trasé). Kilde: Ruter for egne traseer for trikk og T-bane, Jernbanedirektoratet for jernbanen, Statistisk sentralbyrå for veitrafikken.

Tabell 19: Antall drepte og hardt skadde i trafikken (veinettet, jernbane, T-bane og trikk i egen trasé) i 2023 og 2024. Kilde: Ruter for egne traseer for trikk og T-bane, Jernbanedirektoratet for jernbanen, Statistisk sentralbyrå for veitrafikken.

	På veinettet		På jernbane ⁹		På T-bane og trikk i egen trasé		Sum	
	2023	2024	2023	2024	2023	2024	2023	2024
Drepte	8	16	3	4	2	0	13	20
Hardt skadde	95	109	5	3	0	0	113	112

⁹ Tallene for jernbane gjelder hele Norge.

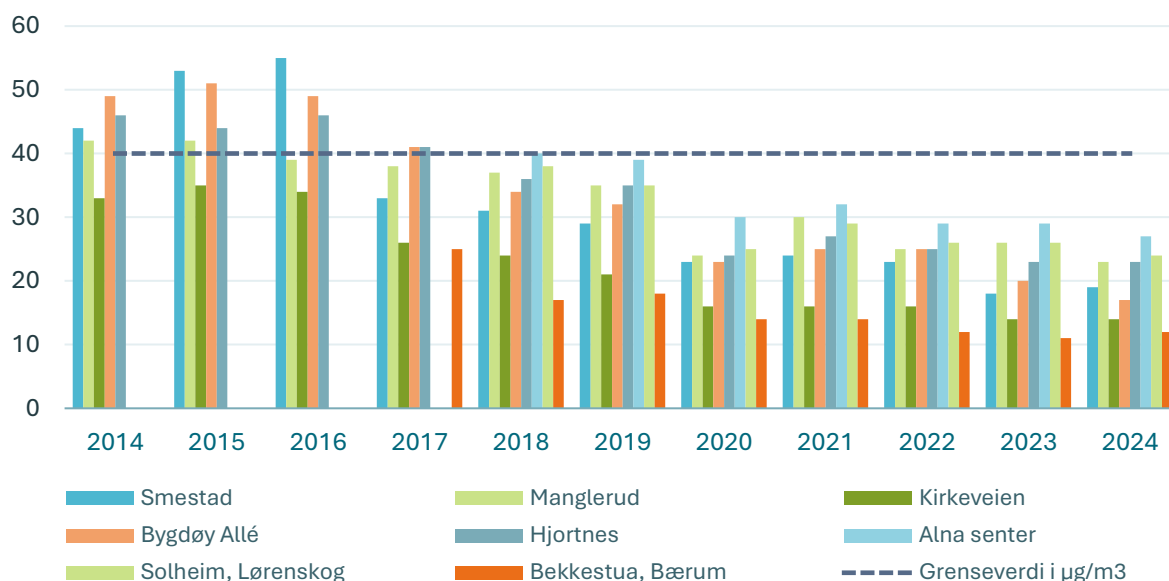
MILJØVENNLIG TRANSPORTSYSTEM

Overskridelser NO2 (utvalgte målestasjoner)

Grenseverdi (årsmiddel) for NO2 er i forurensningsforskriften 40 µg/m3, mens nasjonalt mål er 30 µg/m3. Nasjonale mål er helsebaserte og angir et langsiktig, nasjonalt ambisjonsnivå for lokal luftkvalitet, og er fastsatt av regjeringen. Hovedkilden til NO2 er veitrafikk (eksos).

Det ble ikke observert noen overskridelser av grenseverdien for årsmiddel i forurensningsforskriften i 2024 for NO2. Det høyest målte årsmiddelet av NO2 i 2024 var 27 µg/m3 ved E6 Alna senter. Sammenlignet med 2023 har NO2-nivåene vært uendret eller redusert, med unntak av målestasjonene Smestad og Bekkestua i Bærum kommune.

Det har vært en nedadgående trend ved alle utvalgte målestasjoner siden 2016. I Oslo-området har NO2 fra veitrafikk lenge vært en stor kilde til lokal luftforurensing, men grunnet flere elbiler på veiene og bedre teknologi (bedre Eurostandarder), er NO2 et minkende problem i byluften.



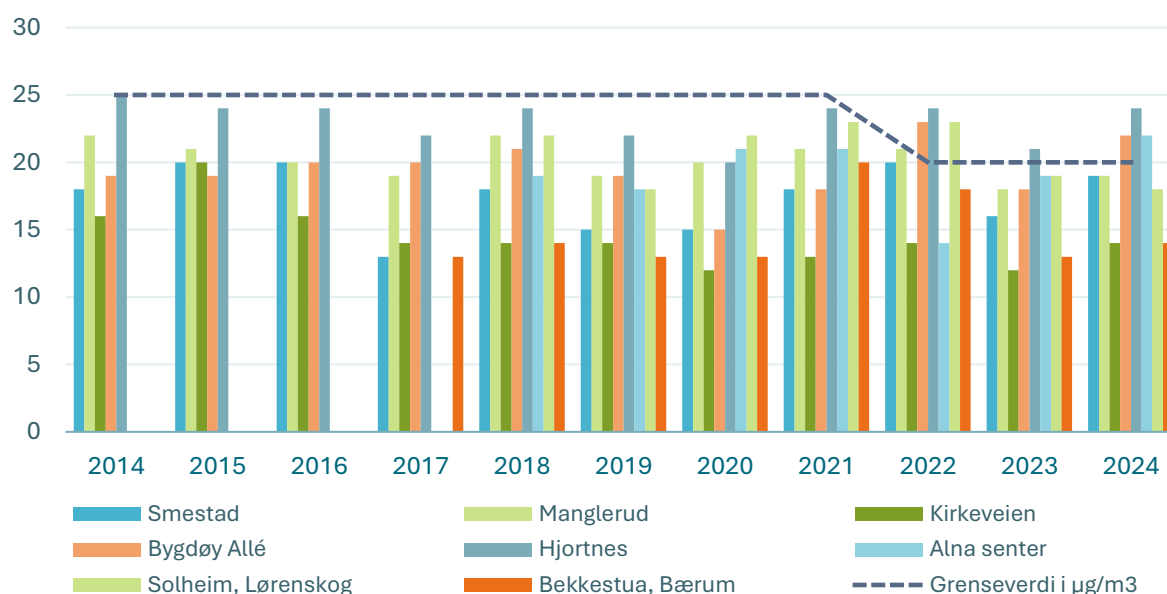
Figur 27: Årsmiddel (µg/m3) for NO2 (år) for utvalgte målestasjoner. Grenseverdi i forurensningsforskriften er 40 µg/m3. Kilde: Statens vegvesen.

Overskridelser PM10 (utvalgte målestasjoner)

Grenseverdien (årsmiddel) for PM10 ble endret fra 25 µg/m3 til 20 µg/m3 1. januar 2022 jf. forurensningsforskriften §7-6. Det nasjonale målet er 20 µg/m3. En av de viktigste kildene til PM10 i byluften er veitrafikk. Den største andelen kommer fra veistøv (mekanisk slitasje på veidekke, dekk og bremses), men noe kommer også fra eksos. Elbiler er en like stor kilde til veistøv som bensin/-dieslbiler, og innfasingen av elbiler har derfor ikke hatt den samme effekten på PM10, slik tilfellet er for NO2.

Årsmiddel av PM10 ved alle målestasjonene var noe høyere i 2024 enn i 2023, med unntak av målestasjonen Solheim, Lørenskog. I 2024 var årsmiddel av PM10 høyest ved målestasjonen Hjortnes. På årsbasis var det overskridelse av grenseverdien i forurensningsforskriften for PM10 ved målestasjonene Bygdøy Allé, Hjortnes og Alna senter.

Svevestøvnivåene i uteluften er svært avhengig av meteorologi, og målingene er som oftest høyere på våren enn på høsten. Værforhold og støvnivåer i 2024 var stort sett sammenlignbare med 2023 og tidligere år, med unntak av sent på året da det var det en lengre periode med tørt vær og mer veistøv enn vanlig.



Figur 28: Årsmiddel (µg/m³) for PM10 (år) for utvalgte målestasjoner. Grenseverdi i forurensningsforskriften 20 µg/m³. Kilde: Statens vegvesen.

VEDLEGG

VEDLEGG 1 – TOTALOVERSIKT ØKONOMI

Overført fra 2023					Bevilget 2024				Disponibelt 2024				Forbruk 2024				Overføres 2025			
	Statlige midler	Bom-penger	Lokale midler	Sum	Statlige midler	Bom-penger	Lokale midler	Sum	Statlige midler	Bom-penger	Lokale midler	Sum	Statlige midler	Bom-penger	Lokale midler	Sum	Statlige midler	Bom-penger	Lokale midler	Sum
Riksvei																				
E18 Bjørvika	0	1	0	1	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	1	0	1
E18 Vestkorridoren - etappe 1 bidrag fra OP3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Byvekstavtale - kollektiv- gang- og sykkeltiltak	0	0	0	0	166	0	0	166	166	0	0	166	138	0	0	138	2	0	0	29
Oppdragsgiveransvar bompenger og planlegging	0	11	0	0	0	0	0	0	0	11	0	11	0	0	0	0	0	11	0	11
Sum riksvei	0	11	0	11	166	0	0	166	166	11	0	177	138	0	0	138	29	11	0	40
Lokale tiltak																				
Byvekstavtale-kollektiv-gang-og sykkeltiltak på kv og fv	11	0	0	11	105	0	0	105	116	0	0	116	27	0	0	27	89	0	0	89
Oslo	0	17	30	47	0	240	292	532	0	257	322	579	0	241	389	630	0	16	-67	-51
Akershus	0	130	-43	86	0	150	143	293	0	280	100	379	0	137	72	209	0	142	28	170
Sum lokale tiltak	11	147	-14	145	105	390	435	930	116	537	421	1075	27	378	461	867	89	158	-40	208
Store kollektivtiltak																				
Ramme T-bane og trikk	0	211	0	211	0	1065	0	1065	0	1276	0	1276	0	1117	-67	1051	0	159	67	225
Fornebubanen	145	462	172	778	1488	912	4	2404	1633	1373	177	3183	1456	1054	71	2582	177	319	106	601
Fornebubanen - tilleggsavtale	0	0	0	0	653	0	0	653	653	0	0	653	653	0	0	653	0	0	0	0
Nytt signalsystem (CBTC) for T-banen	0	60	0	60	0	437	101	538	0	497	101	598	0	272	132	404	0	225	-31	194
Ny T-banetunnel Oslo sentrum	0	56	0	56	0	0	0	0	0	56	0	56	0	0	0	0	0	56	0	56
Oppgradering Majorstuen stasjon	0	0	0	0	0	266	0	266	0	266	0	266	0	204	13	217	0	62	-13	49
T-baneforlengelse til Lørenskog	0	0	0	0	0	10	0	10	0	10	0	10	0	4	0	4	0	7	0	7
Høystandard kollektivtrase Oslo grense - Kjeller	0	6	0	6	0	57	0	57	0	62	0	62	0	31	0	31	0	31	0	31
Sum store kollektivtiltak	145	794	172	1111	2142	2745	105	4992	2286	3540	278	6103	2110	2682	150	4941	177	858	128	1162
Drift kollektivtrafikk																				
Akershus	0	24	-8	16	23	562	0	585	23	585	-8	601	23	577	-8	592	0	8	0	8
Oslo	11	44	0	55	35	403	0	438	46	447	0	493	46	445	0	492	0	2	0	2
Sum drift kollektiv	11	68	-8	71	58	965	0	1023	69	1032	-8	1094	69	1022	-8	1084	0	10	0	10
Sum belønningsmidler	126			126	381			381	507			507	358			358	148			148
Sum stasjons- og knutepunktmidler	63			63	44			44	107			107	0			0	107			107
Sum kostnader prosjekter/tiltak	356	1020	151	1527	2896	4100	540	7537	3252	5119	691	9063	2702	4083	603	7388	550	1037	88	1675

