

HANDLINGSPROGRAM 2026-2029

Byvekstavtalen for Oslo-området og Oslopakke 3

Behandlet av styringsgruppene for byvekstavtalen og Oslopakke 3 19. mai 2025

Foto, forside: Ruter As / Nucleus, Øyvind Ganesh Eknes

Dato: 19.05.2025

FORORD

Styringsgruppene for byvekstavtalen for Oslo-området og Oslopakke 3 legger med dette frem felles handlingsprogram med forslag til prioriteringer for årene 2026–2029.

Handlingsprogrammet er utarbeidet i tråd med byvekstavtalen for Oslo-området av 27. november 2020 og tilleggsavtale til byvekstavtalen av 1. september 2021 (heretter kalt byvekstavtalen), samt revidert avtale om Oslopakke 3 av 24. mai 2024.

Handlingsprogrammet skal vedtas lokalpolitisk av Akershus fylkesting 12. juni 2025 og Oslo bystyre 18. juni 2025, og legges frem som orienteringssak i Lillestrøm, Nordre Follo og Bærum kommuner i løpet av høsten. Det legges også frem for politisk styringsgruppe i byvekstavtalen.

Det tas forbehold om statlig og lokalpolitisk budsjettbehandling. Forslag til *statsbudsjett* legges fram av Regjeringen i oktober 2026. I forslaget presenteres rammer og prioriteringer av statlige midler og bompenger til tiltak i byvekstavtalen og Oslopakke 3 for 2026. Statsbudsjettet behandles av Stortinget før årsslutt 2025. I forbindelse med behandling av *budsjett 2026* og *økonomiplan for 2026–2029* vil Akershus fylkeskommune og Oslo kommune fatte vedtak om prioritering av henholdsvis fylkeskommunale og kommunale midler, samt bruk av bompenger fra Oslopakke 3 og eventuelle statlige midler. Dette vil skje før årsskiftet 2025/26.

Investeringer i jernbaneinfrastrukturen i Oslo og Akershus er en viktig del av transportinfrastrukturen i regionen. Disse er omtalt i handlingsprogrammet, og de er fullfinansiert av årlige tildelinger til jernbanen i statsbudsjettet.

For styringsgruppen for byvekstavtalen:

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

For styringsgruppen for Oslopakke 3:

Ingrid Dahl Hovland (Statens vegvesen), Knut Sletta (Jernbanedirektoratet), Marit Kristine Veia (Oslo kommune), Anette Solli (Akershus fylkeskommune) og Gunhild Dalaker Tuseth (Statsforvalteren, observatør).

INNHOILDSFORTEGNELSE

FORORD	1
1 EN PLAN FOR FIRE ÅR	3
1.1 Transportsektoren preges av behov for endring	5
1.2 Mål og måloppnåelse	6
1.3 Hovedprioriteringer de neste fire årene	7
1.4 Porteføljestyling.....	9
1.5 Om handlingsprogrammet	11
2 FINANSIERING OG RAMMER	13
2.1 Finansieringskilder.....	14
2.2 Finansiering i perioden 2026-2029	15
3 PRIORITERINGER	21
3.1 Overordnede prioriteringer	22
3.2 Fordeling av bompenger mellom Oslo og Akershus	22
3.3 Andel av midlene til kollektiv-, gang- og sykkeltiltak.....	23
3.4 Prosjekter	23
4 FORVENTET MÅLOPPNÅELSE	39
VEDLEGG	42
Vedlegg 1 – Hovedtabell finansiering og prioriteringer 2026-2029.....	43
Vedlegg 2 – Forutsetninger for statlige bevilgninger i byvekstavtalen	44
Vedlegg 3 – Kostnads- og styringsramme for store pågående kollektivtiltak	46
Vedlegg 4 – Bruttoliste aktuelle nye tiltak 2027-2029 (post 30 og post 30 til 66).....	47
Vedlegg 5 – Oversikt over tabeller	48

1 EN PLAN FOR FIRE ÅR



Foto: Ruter As / Redink, Thomas Haugersveen

I handlingsprogrammet omtales aktiviteter og tiltak som er planlagt prioritert i perioden 2026-2029. Handlingsprogrammet binder sammen statlige tilskudd gjennom byvekstavtalen og bevilgninger i Oslopakke 3 til en omfattende portefølje av prosjekter og tiltak. Det er prioritert midler til prosjekter og tiltak som skal bidra til at de reisende velger kollektiv, gange og sykkel, og til at andel personbilreiser reduseres. Porteføljestyringen er innrettet mot god måloppnåelse for miljø, reduserte klimautslipp, støy og nullvekst for personbiltrafikken.

Prioriteringene i handlingsprogrammet bygger på byvekstavtalen for Oslo-området og Oslopakke 3. Byvekstavtalen for Oslo-området er en avtale mellom Akershus fylkeskommune, Oslo, Nordre Follo, Lillestrøm og Bærum kommuner, Samferdselsdepartementet og Kommunal- og distrikts-

departementet. 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 er basert på Stortingets behandling av innholdet i avtalen (Prop 69 S (2016-2017), og ivaretas av Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet.

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.

Mer informasjon om organisering av samarbeidet og om avtaleområdet finner du i [årsrapporten for byvekstavtalen og Oslopakke 3, 2024](#).

REVIDERT AVTALE OM OSLOPAKKE 3 2024

Oslo kommune og Akershus fylkeskommune inngikk 24. mai 2024 en revidert lokal avtale om Oslopakke 3. Dagens avtale og bompengeproposisjon går til 2036. I revidert avtale er det enighet om å forlenge perioden til 2045. I tillegg er det enighet om takstendringer i tre trinn (2025, 2026 og 2028) innenfor rammene av gjeldende bompengeproposisjon (Prop 69 S (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. Link til avtalen: [Revidert avtale om Oslopakke 3 24 mai 2024](#).

Lokal enighet om forlengelse av avtaleperioden til 2045 medfører krav til ny bompengeproposisjon. Det er et mål om stortingsbehandling av ny bompengeproposisjon i 2026, slik at ny proposisjon blir gjeldende fra 2027. Prioriteringene i handlingsprogrammet 2026-2029 bygger på den reviderte avtalen om Oslopakke 3 2024. Det legges til grunn at ny bompengeproposisjon ikke vil medføre større endringer i handlingsprogram-porteføljen. Eventuelle justeringer vil håndteres i den årlige rulleringen av handlingsprogrammet, som en del av porteføljestyringen.

REGIONAL PLAN FOR AREAL OG TRANSPORT SOM PREMISS FOR BYVEKSTAVTALEN

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, og startet i 2024 opp en prosess om en oppdatert regional plan for areal- og mobilitet, med sikte på endelig behandling våren 2027.

1.1 TRANSPORTSEKTOREN PREGES AV BEHOV FOR ENDRING

Samarbeidet mellom stat, fylkeskommuner og kommuner om oppfølging av Oslopakke 3 og byvekstavtalen er avgjørende for å utvikle en effektiv og bærekraftig transportinfrastruktur i Oslo-området.

«Tiden vi nå går inn i, krever enda sterkere samarbeid. Uroen i verden treffer også kollektivtransporten. Vi må, som resten av samfunnet, forholde oss til at varer og tjenester blir dyrere. Våre leverandører er under sterkt press. Behovet for økt sikkerhet og beredskap krever også økte investeringer.»

- Bernt Reitan Jenssen, Ruters årsrapport 2024

Byområdene står overfor store transportpolitiske endringer frem mot 2050. Økende urbanisering vil kreve mer effektive og bærekraftige transportløsninger for å håndtere befolkningsvekst og redusere trafikkbelastningen. Klimaendringer og miljøhensyn forutsetter utvikling av grønnere transportalternativer og strengere reguleringer for å redusere utslipp. Teknologiske endringer, som selvkjørende kjøretøy og elektrifisering, vil spille en sentral rolle i å forme fremtidens bytransport. Samordnet areal- og transportplanlegging er en forutsetning for å redusere trafikkbelastningen og fremme miljøvennlige transportalternativer.

Samtidig påvirker endringer i økonomiske forhold rammevilkårene og handlingsrommet til transportsektoren. Ruter melder om økte kostnader knyttet til drift av kollektivtilbudet og til investeringer og vedlikehold av kollektivtransportsystemet. Det samme gjelder investeringer og vedlikeholdskostnader knyttet til kollektiv-, gange- og sykkelprosjekter. Måltrettet prioritering av satsingene blir desto viktigere framover.

I 2024 ble det igangsatt flere større utredninger som vil gi et viktig kunnskapsgrunnlag for areal- og transportpolitiske prioriteringer framover. Byutredningen er grunnlaget for forhandlinger om en ny byvekstavtale, og skal gi en helhetlig vurdering av ulike virkemidler for å nå nullvekstmålet. Jernbanedirektoratets kollektivstudie for Østlandet vil gi innsikt i hvordan togtilbudet kan forbedres og bedre integreres med øvrig kollektivtransport og andre transportformer, noe som er essensielt for å utvikle et sammenhengende og effektivt transportsystem på hele Østlandet. Ruter er i oppstarten av å gjennomføre en helhetlig utredning av framtidig T-banenett, på oppdrag fra Oslo og Akershus. Utredningen skal vise behov for og mulige strategier for å øke kapasiteten i T-banenettet.

1.2 MÅL OG MÅLOPPNÅELSE

Det overordnende målet for byvekstavtalen er gitt av kapittel 4 i tilleggsavtale til byvekstavtalen fra 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.

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 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.

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 viser tall fra byindeksen en svak økning i personbiltrafikken i 2024, sammenlignet med referanseåret for byvekstavtalen (2018).

Tallene for 2024 viser en fortsatt positiv utvikling i antall påstigende kollektivpassasjerer i både Oslo og Akershus, [link til årsrapport 2024](#). 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 pandemien). Befolkningsvekst var på 30 prosent i samme periode. Samtidig viser resultatene fra den nasjonale reisevaneundersøkelsen i 2024 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.

Utviklingen av antall skadde og drepte i trafikken i Oslo-området understreker viktigheten av å prioritere tiltak som bidrar til bedre trafiksikkerhet for alle transportformer. Det var nesten like mange drepte i trafikken i 2024 som i 2016.¹ Sammenlignet med 2023 var det dobbelt så mange drepte i trafikken. Antall hardt skadde er på omtrent samme nivå som de siste fire årene. Dette viser behovet for målrettede tiltak som styrker sikkerheten for alle trafikantergrupper.

Forventet befolkningsutvikling vil føre til økt transportbehov, noe som allerede reflekteres i en svak økning i biltrafikken. For å sikre måloppnåelse, er det viktig å ha økonomisk handlingsrom til å opprettholde standarden på eksisterende infrastruktur og finansiere et konkurransedyktig kollektivtilbud. Det vil også være behov for å vurdere sterkere virkemidler for å nå nullvekst-målet, som for eksempel bilregulerende tiltak.

1.3 HOVEDPRIORITERINGER DE NESTE FIRE ÅRENE

Det er lagt vekt på tiltak som bidrar til nullvekstmålet og til å nå mål om reduserte klimagassutslipp. Hovedfokus er å gjennomføre igangsatte prosjekter, ta vare på den infrastrukturen vi har og å prioritere midler til å styrke kollektivtilbudet i regionen.

- ✓ Fornebubanen inkludert nye vogner, nytt signalsystem (CBTC) for T-banen og oppgradering av Majorstuen stasjon skal etter planen ferdigstilles i 2029.
- ✓ For å sikre et konkurransekraftig kollektivtilbud, som er pålitelig og effektivt, er det et stort behov for midler til drift av kollektivtilbudet og reinvestering av trikke- og T-banenettet de neste årene. Det settes av betydelige statlige midler og bompenger til drift av kollektivtransporten. Det settes videre av bompenger for å dekke reinvesteringsbehov knyttet til dagens T-bane- og trikkenett.
- ✓ Det prioriteres statlige og lokale midler og bompenger til å styrke kollektiv-, gang- og sykkeltilretteleggingen i Oslo-området.

FINANSIERING OG KOSTNADER

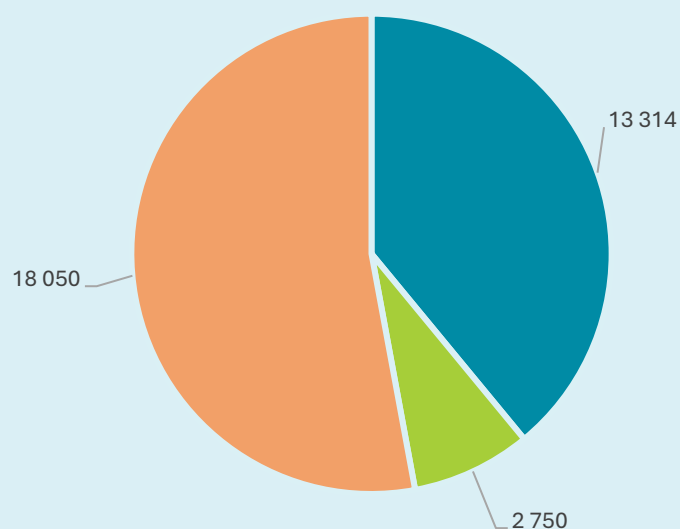
Figur 1 viser overordnet hvordan handlingsprogrammet for 2026-2029 skal finansieres, og de største utgiftspostene i perioden.

Porteføljen finansieres i stor grad av bompenger (53 prosent) og statlige tilskudd (39 prosent), resten dekkes av lokale parter (8 prosent). Samarbeidet fortsetter satsningen på kollektivtransporten, og en stor andel av midlene vil bli brukt på store kollektivtiltak, til drift av kollektivtransporten, og på mindre tiltak som gjør det enklere å gå, sykle og reise kollektivt.

Kronebeløp i handlingsprogrammet er i **2026-kr**, med mindre annet er oppgitt.

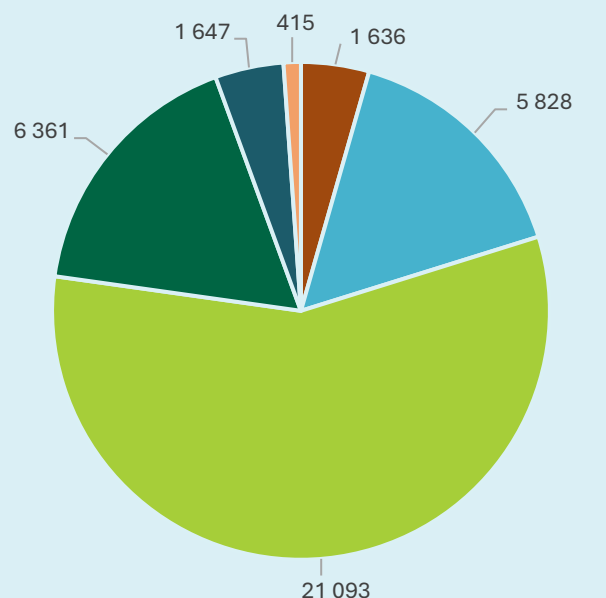
¹ Inkluderer skadde og drepte både på veinettet og baneinfrastrukturen (T-bane, trikk og jernbane).

Hvor kommer pengene fra i 2026-2029?



- Staten
- Lokale parter
- Bompenger

Hva bruker vi penger på i 2026-2029?



- Riksveitiltak
- Lokale tiltak
- Drift kollektivtrafikk
- Store kollektivtiltak
- Belønningsmidler
- Stasjons- og knutepunkttiltak jernbanen

Figur 1: Finansiering og hovedprioriteringer, 2026-2029, mill. 2026-kr

Tabell 1 gir en samlet oversikt over finansieringskilder og prioriteringer i perioden 2026-2029. I vedlegg 1 vises en større versjon av tabellen.

Tabell 1: Hovedtabell finansiering og prioriteringer 2026-2029, mill. 2026-kr

	2026				2027				2028				2029				Sum 2026-2029			
	Statlige midler	Bompenger	Lokale midler	Sum	Statlige midler	Bompenger	Lokale midler	Sum	Statlige midler	Bompenger	Lokale midler	Sum	Statlige midler	Bompenger	Lokale midler	Sum	Statlige midler	Bompenger	Lokale midler	Sum
2026-kr																				
Intekster																				
Oslopakke 3																				
Bompenger		4 690		4 690		4 340		4 340		4 750		4 750		4 270		4 270		18 050		18 050
Vognselskapet bidrag til nytt signalanlegg (CBTC)			8	8			236	236			40	40		26	26			310		310
Grunnsetebidrag			52	52			158	158			109	109		153	153			472		472
Kommunale midler Oslo (eks. mva)			364	364			364	364			364	364		364	364			1 456		1 456
Kommunale midler Oslo - Reatunnelen			0	0			0	0			0	0		0	0			0		0
Fylkeskommunale midler Akershus (eks mva)			134	134			126	126			126	126		126	126			512		512
Byvekstavtale																				
Byvekst 50/50-Fornubanen	1 710			1 710	1 767	0	0	1 767	686			686	134			134	4 297			4 297
Byvekst - kollektiv-, gang- og sykkeltiltak	483			483	914	0	0	914	1 101			847				847	3 344			3 344
Byvekst - belønningsmidler	412			412	412	0	0	412	412			412	412			412	1 647			1 647
Byvekst - stasjon- og knutepunkttiltak jernbanen	13			13	47			47	253			102				102	415			415
Tilleggsavtale - tilskudd til bedre kollektivtilbud	705			705	705	0	0	705	705			705	705			705	2 820			2 820
Tilleggsavtale - tilskudd til reduserte kollektivtakster	63			63	63	0	0	63	63			63	63			63	251			251
NTP - Oppgradering Majorstuen stasjon	317			317	156	0	0	156	67			67				67	540			540
Sum inntekter	3 702	4 690	558	8 950	4 063	4 340	884	9 287	3 286	4 750	639	8 675	2 263	4 270	669	7 202	13 314	18 050	2 750	34 114
Prioriteringer																				
Store kollektivtiltak																				
Ramme T-bane og trikk		1 319		1 319		1 276		1 276		1 455		1 455	705	753		1 458	705	4 803		5 508
Fornubanen	1 710	2 233	52	3 995	1 767	2 229	158	4 154	686	387	109	1 182	134	80	153	367	4 297	4 929	472	9 698
Fornubanen - tilleggssavtale	705			705	705			705	705			705				0	2 115			2 115
Nytt signalanlegg (CBTC) for T-banen		377	8	385		508	236	744		593	40	633				878	26	904	310	2 666
Planlegging av ny T-banestruktur og ny T-banetunnel				0				0				0				32				32
Oslo sentrum				0				0				0				32				32
Oppgradering Majorstuen stasjon	317			317		156	32	188		67		67				0	540	32		572
T-baneforlengelse til Lørenskog				0				0				0				0				0
Høystandard kollektivtrafikk Oslo grense-kjeller		28		28		199		199		112		112		162		162		501		501
Sum store kollektivtiltak	2 732	3 967	60	6 749	2 628	4 244	394	7 266	1 458	2 547	149	4 154	839	1 905	179	2 924	7 657	12 653	782	21 093
Drift kollektivtrafikk																				
Akershus	25	860		885	25	860		885	25	860		885	25	860		885	100	3 438		3 538
Drift Fornubanen - Akershus		38		38		59		59		81		81		97		97		275		275
Oslo	38	504		542	38	526		563	38	536		573	38	558		595	150	2 122		2 272
Drift Fornubanen - Oslo		38		38		59		59		81		81		97		97		275		275
Sum drift kollektivtrafikk	63	1 439	0	1 502	63	1 503	0	1 566	63	1 557	0	1 620	63	1 611	0	1 674	251	6 110	0	6 361
Belønningsmidler																				
Akershus	165			165	165			165	165			165	165			165	659			659
Oslo	247			247	247			247	247			247	247			247	988			988
Sum belønningsmidler	412			412	412			412	412			412	412			412	1 647			1 647
Riksveitiltak																				
E18 Vestkorridoren		11		11		0	11	11		53		53		157		157		232		232
Byvekstavtale - kollektiv-, gang- og sykkeltiltak rv	135			135	308			308	426			426	534			534	1 404			1 404
Sum riksvei	135	11	0	146	308	11	0	319	426	53	0	479	534	157	0	691	1 404	232	0	1 636
Lokale tiltak																				
Byvekstavtale - kollektiv-, gang- og sykkeltiltak kv og fv	347			347	606			606	674			674	313			313	1 940			1 940
Akershus		141	134	275		111	126	237		163	126	289		163	126	289	578	512		1 090
Oslo		192	364	556		271	364	634		364	364	728		271	364	635	1 037	1 456		2 493
Oslo		11		11		11		11		11		11		216		216	249			249
Reatunnelen				11				11				11				23				23
Planleggingsmidler kollektiv- og veitiltak (Oslo)		11		11		11		11		11		11		23		23				23
Sum lokale tiltak	347	355	498	1 200	606	343	490	1 439	674	549	490	1 713	313	673	490	1 476	1 940	1 920	1 968	5 828
Stasjon- og knutepunkttiltak på jernbanen																				
Stasjon- og knutepunkttiltak jernbanen	13			13	47			47	253			253	102			102	415			415
Sum kostnader prosjekter/tiltak	3 702	5 762	558	10 022	4 063	6 101	884	11 048	3 286	4 706	639	8 631	2 263	4 346	669	7 278	13 314	20 915	2 750	36 979

1.4 PORTEFØLJESTYRING

Oslopakke 3 og byvekstavtalen for Oslo-området har samordnet porteføljestyling og utarbeider felles handlingsprogram. Prioriteringen bygger på at ivaretagelse av dagens infrastruktur og tilrettelegging for et godt kollektivtilbud gir bedre måloppnåelse enn etablering av ny infrastruktur.

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

Porteføljestyling innebærer tiltak prioriteres på grunnlag av en helhetlig vurdering av:

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

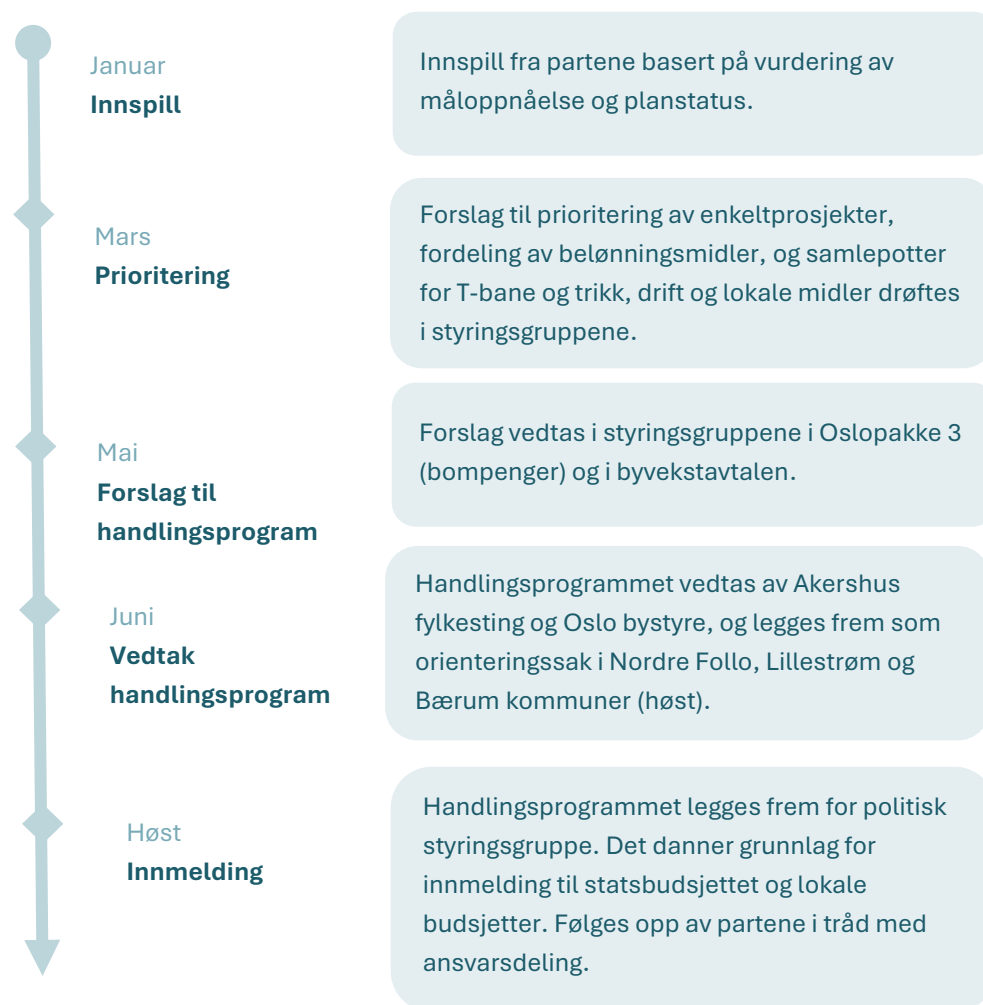
1 Reforhandlinger av avtalene

Oslopakke 3 reforhandles normalt hvert 4. år. Dette utgjør i praksis det øverste nivået i porteføljestylingen. Hovedprioritering av drift og vedlikehold av kollektivtilbudet, samt eventuelle nye store prosjekter som skal inn i porteføljen, avklares gjennom forhandlingsprosessene. Reforhandlingen kan skjer innenfor gjeldende proposisjon, eller det kan utløse behov for ny bompengesak til Stortinget, for eksempel ved nye prosjekter eller endringer i bompengesystemet. **Byvekstavtalen** kan reforhandles ved behov, for eksempel etter framleggelse av ny Nasjonal transportplan, ved større revisjoner av Oslopakke 3 eller dersom en

av partene ber om det og avtalepartene blir enige om det. Det er Samferdselsdepartementet og Kommunal- og distriktsdepartementet som inviterer til forhandlinger. I henhold til Nasjonal transportplan 2025-2036 er det aktuelt å reforhandle gjeldende byvekstavtale. Tidspunkt er foreløpig ikke avklart.

2 Årlig rullering av handlingsprogrammet

Nivå 2 av porteføljestyring er den årlige rulleringen av handlingsprogrammet for Oslopakke 3 og byvekstavtalen. Her gjøres det prioriteringer for en fireårsperiode for de store enkeltprosjektene og rammer til ulike tiltakstyper. Det er det styringsgruppene for Oslopakke 3 og byvekstavtalen som har ansvaret for porteføljestyringen, men prioriteringene i hovedtabell (vedlegg 1) vedtas også av bystyret i Oslo og fylkestinget i Akershus.



Figur 2: Porteføljestyring på nivå 2 – årlig rullering av handlingsprogrammet.

3 Detaljert porteføljestyring

Innenfor tiltakstypene i hovedtabellen (vedlegg 1) skjer porteføljestyring på et mer detaljert nivå innenfor de rammene som styringsgruppen har fastsatt i handlingsprogrammet. Porteføljestyringen på nivå 3 gjelder for bompenger til lokale tiltak, ramme T-bane og trikk, og drift kollektivtrafikk, samt statlige midler til lokale tiltak og belønningsmidler.

Porteføljestyringen av bompenger til lokale tiltak skjer i Oslo bystyre og byråd og Akershus fylkesting og fylkesråd. Den samordnes med porteføljestyringen og prioriteringen av andre finansieringskilder (kommunale/fylkeskommunale midler).



Finansieringskildene er nærmere omtalt i kapittel 2.2.

Oslo kommune har ansvar for porteføljestyringen av midlene til ramme T-bane og trikk. En stor del av porteføljestyringen skjer imidlertid direkte i Sporveien AS. Midlene til drift kollektiv prioriteres i et samspill mellom Ruter AS og eierne, Oslo og Akershus. I de tilfellene der porteføljeprioritering på nivå 3 er delegert, har den enkelte part ansvar for å sikre for at midlene brukes i tråd med enighet i handlingsprogrammet, bompengeproposisjonen og gjeldende retningslinjer.

For de statlige midlene til kollektiv-, gang- og sykkeltiltak er byvekstavtalens styringsgruppe involvert i porteføljestyring på et mer detaljert nivå. Enkeltprosjekter prioriteres direkte i handlingsprogrammet, og deretter av staten gjennom statsbudsjettet. Også for belønningsmidlene skjer det en mer detaljert porteføljestyring i styringsgruppen, men her foregår det også en løpende porteføljestyring på et lavere nivå. Det gjelder innenfor tiltakstyper som kollektivinfrastruktur (terminaler), oppgradering av holdeplasser og midler satt av til sykkel- og plantiltak.

1.5 OM HANDLINGSPROGRAMMET

I **kapittel 2** presenteres rammene og finansiering for de fire årene. **Kapittel 3** gir en gjennomgang av alle prioriteringer i neste fireårsperiode, etterfulgt av forventninger om måloppnåelse i handlingsprogramperioden i **kapittel 4**.



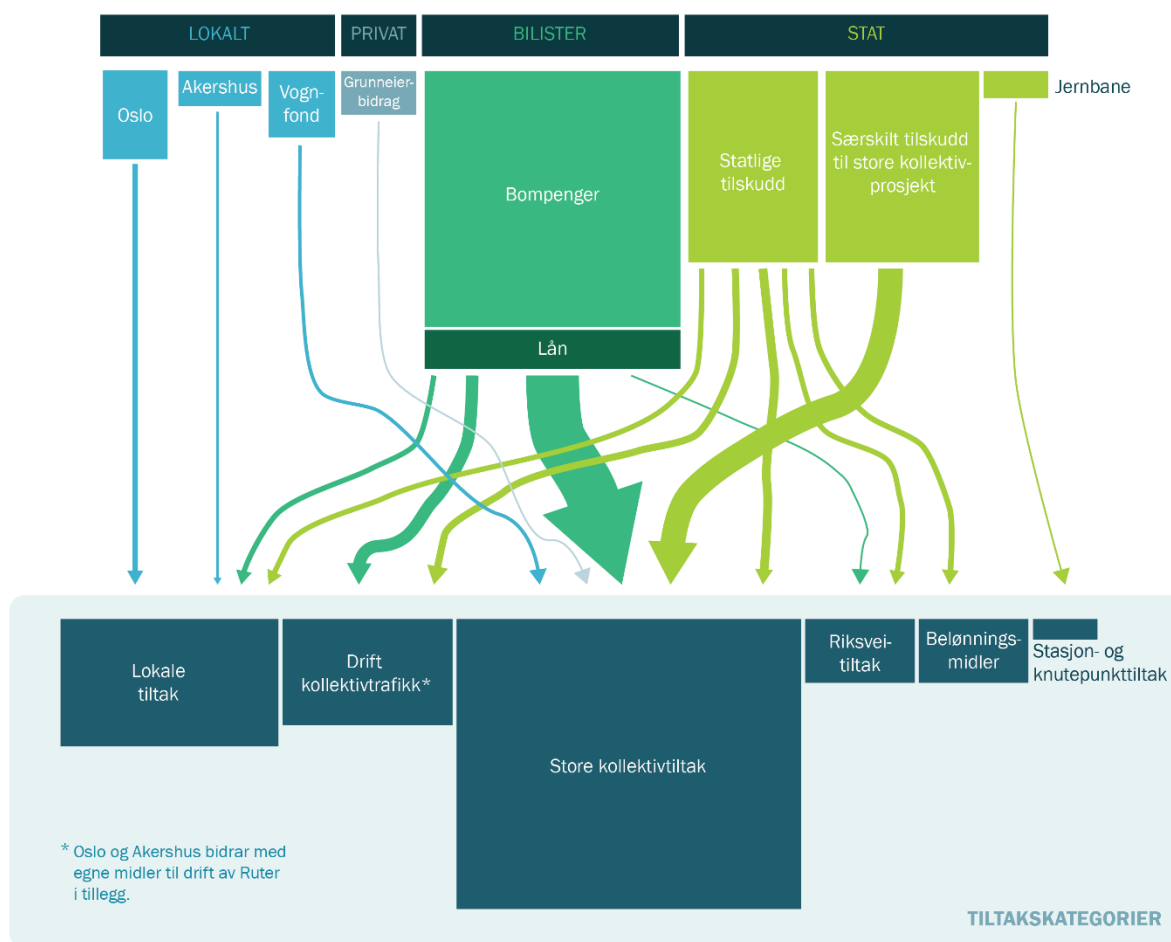


2 FINANSIERING OG RAMMER

2.1 FINANSIERINGSKILDER

Finansieringen i Oslopakke 3 og byvekstavtalen er sammensatt av lokale bidrag, bompenger og statlige tilskudd. Finansieringen forutsetter endelig tildeling i statsbudsjettet, og i lokale budsjetter i Akershus fylkeskommune og Oslo kommune.

Figur 3 viser de ulike økonomiske rammene som til sammen finansierer avtalene. De øverste boksene illustrerer finansieringskilder, og de nederste boksene viser hvordan midlene fordeler seg på tiltakskategorier. Tykkelsen på pilene angir fordeling og størrelse på finansieringskilden. Alle finansieringskilder er nærmere beskrevet i kapittel 2.2.



Figur 3: Illustrasjon av finansieringskilder og fordeling på tiltakskategorier.

2.2 FINANSIERING I PERIODEN 2026-2029

Tabell 2 viser økonomiske rammer for handlingsprogramperioden. Den samlede økonomiske rammen for perioden 2026-2029 forventes å være om lag **34,1 mrd. kr.** Utover stasjons- og knutepunktmidler kommer jernbaneinvesteringer på om lag **15,2 mrd. kr.**, som er fullfinansiert med statlige midler. Nivået på jernbaneinvesteringene avhenger av prioriteringer i NTP og de årlige bevilgningene over statsbudsjettet.

Tabell 2: Økonomiske rammer i Oslopakke 3 og byvekstavtalen i perioden 2026-2029, mill. 2026-kr

Økonomiske rammer (2026-kr)	2026	2027	2028	2029	Sum 2026-29
Oslopakke 3					
Bompenger ¹	4 690	4 340	4 750	4 270	18 050
Vognselskapet bidrag til nytt signalsystem (CBTC)	8	236	40	26	310
Grunneierbidrag	52	158	109	153	472
Kommunale midler Oslo	364	364	364	364	1 456
Kommunale midler Oslo - Røtunnelen	0	0	0	0	0
Fylkeskommunale midler Akershus	134	126	126	126	512
Byvekstavtalen					
Fornebubanen (50/50)	1 710	1 767	686	134	4 297
Kollektiv-, gang- og sykkeltiltak ²	483	914	1 101	847	3 344
Stasjon- og knutepunktstiltak jernbanen	13	47	253	102	415
Belønningsmidler	412	412	412	412	1 647
Tilleggsavtale - tilskudd til bedre kollektivtilbud	705	705	705	705	2 820
Tilleggsavtale - tilskudd til reduserte kollektivtakster	63	63	63	63	251
NTP – Oppgradering Majorstuen stasjon ³	317	156	67	0	540
Sum inntekter	8 950	9 287	8 675	7 202	34 114
Jernbane (ekskl. stasjon- og knutepunktstiltak)⁴	3 309	3 844	3 883	4 176	15 212

1. Bompenger: netto bompenginntekter, etter nedbetaling av gjeld, renter og driftskostnader. I handlingsprogramperioden er det kun i 2029 det er lagt opp til nedbetaling av gjeld.
2. For kollektiv-, gang- og sykkeltiltak gjelder innmeldt behov fra styringsgruppen 11. mars, og 2027-2029 er også inkludert bruttoliste (vedlegg 4)
3. NTP – Bidrag til Majorstuen stasjon er ikke en forpliktelse i gjeldende byvekstevtale. I henhold til Nasjonal transportplan 2025-2036 skal prosjektet gis 500 mill. 2024-kr i statlig tilskudd, noe som også ble fulgt opp i statsbudsjettet 2025.
4. Statlige midler til jernbane basert på antatt budsjettbehov. Disse midlene er ikke en del av den økonomiske rammen for Oslopakke 3 eller byvekstavtalen.

OSLOPAKKE 3

Finansieringskildene i Oslopakke 3 består av bompenginntekter, midler fra vognanskaffelsesfondet, grunneierbidrag og midler fra Oslo kommune og Akershus fylkeskommune.

Bompenger

Bompengennevning er forankret i Prop. 69 S (2017-2018). Takstsystemet er vedtatt av Oslo kommune og Akershus fylkeskommune, med tilslutning fra Stortinget. Det er bompengeselskapet Fjellinjen, som eies av Oslo og Akershus, som har ansvaret for bomsystemet. Netto bompenginntekter for handlingsprogramperioden 2026-2029 er beregnet til **18 050 mill. kr.**

Netto bompengainntekter for 2026 er beregnet til 4 690 mill. kr. Prognosene for bompengainntektene er beregnet ut fra takstene i revidert avtale om Oslopakke 3 fra 24. mai 2024. Dette inkluderer en takstøkning per 1.1.2026 og en forventet KPI-justering på 3,7 %.

Vognanskaffelsesfondet (lokale midler)

Vognanskaffelsesfondet er underordnet Sporveien. Det bygges opp ved at overskuddet fra Sporveien Vognmateriell, som er vognleie minus vedlikeholdskostnader, overføres til fondet hvert år. I sak om kostnadsramme for nytt signalsystem (CBTC) for T-banen vedtok bystyret i september 2019 at midler fra vognanskaffelsesfondet skal brukes til å delfinansiere signalsystemet. Delfinansieringen gjelder den delen av investeringen som er knyttet til oppgradering av vognene. Det er forutsatt at fondet bidrar med **310 mill. kr.** i handlingsprogramperioden (løpende kr), hvorav 8 mill. kr i 2026.

Grunneierbidrag

Grunneierbidrag er økonomiske bidrag fra grunneiere for å finansiere infrastrukturprosjekter. Avtale om grunneierbidrag til et gitt infrastrukturprosjekt må inngås før vedtak om prosjektets kostnadsramme vedtas. I handlingsprogrammet er det forutsatt grunneierbidraget fra bolig-/næringsutbyggingen tilknyttet Fornebubanen på **472 mill. kr** i perioden 2026-2029, hvorav 51,9 mill. kr i 2026.

Kommunale og fylkeskommunale midler

Kommunale- og fylkeskommunale midler brukes til å finansiere lokale infrastrukturprosjekter og kollektivtiltak som forbedrer transporttilbudet i regionen. I løpet av handlingsprogramperioden 2026-2029 bidrar Oslo kommune med **1456 mill. kr**, hvorav 364 mill. kr i 2026. Akershus fylkeskommune bidrar med **512 mill. kr**, hvorav 134 mill. kr i 2026. Endelig bidrag fastsettes av bystyret i Oslo og fylkestinget i Akershus gjennom den lokale budsjettprosessen høsten 2025.

BYVEKSTAVTALEN

Bevilgninger under byvekstavtalen omfatter statlige tilskudd og bidrag. Endelige bevilgninger kommer i statsbudsjettet (Prop 1S (2025-2026)).

Statlige midler

Statlige tilskudd fordeler seg på flere poster i statsbudsjettet. Det er Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet som har ansvar for oppfølging av at de statlige bevilgningene. I vedlegg 2 redegjøres det nærmere for rammer og forutsetninger for statlige bevilgninger i byvekstavtalen.

Statens post 30 Gang, sykkel og kollektivtiltak på riksveg

Post 30 finansierer programområdetiltak for kollektivtransport, syklende og gående på riksvei. Midlene kan også overføres til post 66 (og kalles da post 30/66-midler) og brukes på kommunale- og fylkeskommunale gang-, sykkel- og kollektivtiltak. Størrelse på finansieringen varierer fra år til år. For perioden 2026-2029 summeres post 30- og post 30/66-midler til **3 344**

mill. kr, hvorav 482,7 mill. kr i 2026. Dette omfatter innmeldt behov for 2026, både til prosjekter med eksisterende bindinger og forslag til nye prioriterte tiltak, og i tillegg prosjekter på bruttolisten over aktuelle nye tiltak for 2027-2029.

Statens post 66 Tilskudd til byområder

Disse fordeler seg på følgende poster i handlingsprogramperioden:

- Belønningsmidler til byvekstavtaler **1 647 mill. kr**, hvorav 411,7 mill.kr i 2026.
- Reduserte kollektivtakster **251 mill. kr**, hvorav 62,7 mill. kr i 2026.
- Bedre kollektivtilbud **2 820 mill. kr**, hvorav 705,1 mill. kr i 2026.

Statens post 63 Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekt (50/50)

50/50-prosjekter referer til en finansieringsmodell der kostnadene for et prosjekt etter KS2 deles likt mellom statlige og lokale bidrag. I statsbudsjettet 2023 ble gjort endringer i budsjettrammen til denne posten, som innebærer at statens bidrag til nåværende og fremtidige store kollektivprosjekter under bygging økes fra 50 til 54 prosent fra og med 2023, uten tilbakevirkende kraft. For Oslo-området utgjør særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter **4 297 mill. kr** knyttet til Fornebubanen, hvorav 1 710 mill. kr i 2026.

Statens post 73 Stasjoner og knutepunkter langs jernbanen

Statlige midler til jernbane utbetales til Jernbanedirektoratet, som har meldt inn et behov på **415 mill. kr** til stasjoner og knutepunkter langs jernbanen i handlingsprogramperioden, hvorav 13 mill. kr i 2026.

Nasjonal transportplan: statlige tilskudd til oppgradering Majorstuen stasjon

Bidrag til Majorstuen stasjon er ikke en forpliktelse i gjeldende byvekstavtale. I henhold til Nasjonal transportplan 2025-2036 skal det gis 500 mill. 2024-kr i statlig tilskudd til prosjektet, en lovnad som også ble fulgt opp i statsbudsjettet 2025. Det er per i dag ikke bevilget statlige midler til oppgradering av Majorstuen stasjon. Prosjektet er igangsatt, men så langt kun finansiert med bompenger. Det legges opp til at oppgradering av Majorstuen stasjon fullføres i handlingsprogramperioden, delfinansiert med 540 mill. kr i statlige tilskudd, hvorav 317 mill. kr i 2026.

Øvrig bidrag jernbanen

Øvrige midler til investering på jernbanen, utover det som inngår i byvekstavtalen, finansieres over statsbudsjettet og inngår i avtalene som Jernbanedirektoratet har med Bane NOR. For Østlandsområdet omfatter dette om lag **15,2 mrd. kroner** i handlingsprogramperioden. Nivået på jernbanetiltak avhenger av prioriteringene i Nasjonal transportplan og de årlige bevilgningene over statsbudsjettet.

GJELDSUTVIKLING OG BETJENING AV LÅN

Som omtalt over, er netto bompenginntekter for handlingsprogramperioden 2026-2029 beregnet til **18 050 mill. kr.** Netto bompenginntekter for 2026 er beregnet til 4 690 mill. kr. Tabell 3 viser beregnet beløp for netto bompenginntekter 2026. Tallene er basert på prognoser fra Fjellinjen, og har en viss grad av usikkerhet.

Tabell 3: Bompengbidrag 2026, mill. 2026-kr

	2026
Brutto bompenginntekter - trafikkinntekt og andre inntekter	5 230
Driftskostnader og investeringer	-355
Netto finanskostnader	-185
Netto bompenginntekter	4 690

Rekvireringsprognosene for 2025 viser per mars et behov for ytterligere om lag 200 mill. kr i bidrag fra Fjellinjen som følge av forventet reduksjon i mindreforbruket fra tidligere år. Vi tar imidlertid ikke hensyn til denne prognosen i handlingsprogram 2026-2029. Begrunnelsen er usikkerhet knyttet til rekvireringsprognosen tidlig i 2025. Erfaringsmessig reduseres forventet behov i løpet av året. Budsjett 2025 fra Fjellinjen viser i tillegg en forventet økning i inntektene i 2025 på om lag 100-150 mill. kr. Det forutsettes at en slik inntektsøkning kan brukes til å finansiere et eventuelt merbehov i 2025.



Rekvireringsprognose:

Statens vegvesen, på vegne av partene, leverer jevnlig en prognose til Fjellinjen om hvor mye bompenger det blir behov for framover.

Forslaget til prioriteringer innebærer at det er behov for å øke gjeldsbelastningen i de to første årene i handlingsprogramperioden for å sikre rasjonell fremdrift på store prosjekter og samtidig ha et nivå som gir grunnlag for å opprettholde eksisterende infrastruktur og kollektivtilbud. Handlingsprogrammet legger til grunn et netto låneopptak på om lag 2 850 mill. kr i perioden 2026-2029, det forventes en nedbetaling av lån i 2029 på 200 mill. kr. I sum medfører dette en forventet bompengegjeld per 31.12.2029 på om lag 6 200 mill. kr, som er innenfor lånerammen godkjent av Stortinget.

Ved utgangen av 2024 var Fjellinjens bompengegjeld på 2 300 mill. kr. Det er forutsatt et låneopptak på inntil 1 250 mill. kr i 2025, som medfører en forventet bompengegjeld per 31.12.2025 på 3 550 mill. kr.

Den maksimale rammen for bompengegjeld i Oslopakke 3 er 6 300 mill. kr, jf. Prop. 69 S (2017-2018). Handlingsprogrammet forventes å innebære en total bompengegjeld i 2027 og 2028 på 6 400 mill. kr, se tabell 4.

Tabell 4: Gjeldsutvikling 2026-2029.

Gjeldsutvikling	2026	2027	2028	2029	Totalt
Inngående balanse	3 550	4 650	6 400	6 400	
Nye lån ¹	1 100	1 750	0	0	2 850
Nedbetaling lån	0	0	0	200	
Netto lånesaldo pr 31.12	4 650	6 400	6 400	6 200	

1. Lånebehov for finansiering av mindreforbruk på om lag 1 000 mill. kr fra tidligere år (bevilgede midler som ikke er rekvirert) kommer i tillegg.

I tillegg kommer bevilgede midler fra tidligere år på om lag 1 000 mill. kr som ikke er rekvirert ennå. Dette betyr at forventet bompengegjeld vil kunne bli 7 400 mill. kr, noe som er 1 100 mill. kr over den maksimale rammen. Det forutsetter at revidert Oslopakke 3 får en høyere gjeldsramme og/eller at inntektssiden i pakken økes. Alternativt vil periodiseringen i handlingsprogrammet for 2027-2030 måtte justeres.

FORDELING MELLOM FINANSIERINGSKILDER

Tabell 5 viser økonomiske rammer for ulike finansieringskilder for perioden 2008–2025, for forslag til handlingsprogram 2026–2029, og sum for 2008–2029.

Tabell 5: Økonomiske rammer for ulike finansieringskilder for perioden 2008–2025, for forslag til handlingsprogram 2026–2029 og sum for 2008–2029. Ekskl. jernbane, men inkl. statlig tilskudd over post 73. Løpende mill. kr.

Finansieringskilder	Sum 2008-25	Sum 2026-29	Sum 2008-29
Bompenger	53 812	18 050	71 862
Statlige midler	23 557	13 314	36 871
Kommunale midler Oslo	4 839	1 456	6 295
Fylkeskommunale midler Akershus	5 173	512	5 685
Andre lokale midler	2 030	783	2 812
Sum	89 411	34 114	123 525



3 PRIORITERINGER



3.1 OVERORDNEDE PRIORITERINGER

Det er i handlingsprogramperioden prioritert midler til gjennomføring av vei- og baneprosjekter, verdibevarende vedlikehold av trikke- og T-banenettet, satsning på sykkel, lokale veiltak, og drift og utvikling av kollektivtrafikk. Under gir vi en oversikt over fordeling per tiltakskategori/ramme i handlingsprogramperioden. Prioriteringene omtales mer detaljert i kapittel 3.4.

Tabell 6: Handlingsprogram 2026-2029: bompenger, lokale midler og statlige midler summert, mill. 2026-kr.

Prioriteringer per kategori (2026-kr)	2026	2027	2028	2029	Sum 2026-29
Store kollektivtiltak	6 749	7 266	4 154	2 924	21 093
Drift kollektivtrafikk	1 502	1 566	1 620	1 674	6 361
Belønningsmidler	412	412	412	412	1 647
Riksveiltak inkludert kollektiv-gange- og sykkeltiltak på riksvei	146	319	479	691	1 636
Lokale tiltak inkl. kollektiv- gange- og sykkeltiltak på fylkes- og kommunalvei	1 200	1 439	1 713	1 476	5 828
Stasjons- og knutepunkttiltak jernbanen	13	47	253	102	415
Sum	10 022	11 048	8 631	7 278	36 979

3.2 FORDELING AV BOMPENGER MELLOM OSLO OG AKERSHUS

Tabell 7 viser fordeling av bompenger inkl. lån for perioden 2008–2025, 2026–2029 og 2008–2029 til tiltak i Oslo og Akershus.

Tabell 7: Fordeling av bompenger 2008-2029, løpende kroner.

Fylkesfordeling	2008-2025	2026	2027	2028	2029	Sum 2026-2029	Sum 2008-2029
Oslo	33 646	3 249	3 398	2 961	2 605	12 213	45 859
Akershus	20 166	2 513	2 703	1 745	1 742	8 703	28 869
Sum Oslo og Akershus	53 812	5 762	6 101	4 706	4 346	20 915	74 727
Andel Oslo	62,5 %	56,4 %	55,7 %	62,9 %	59,9 %	58,4 %	61,4 %
Andel Akershus	37,5 %	43,6 %	44,3 %	37,1 %	40,1 %	41,6 %	38,6 %

3.3 ANDEL AV MIDLENE TIL KOLLEKTIV-, GANG- OG SYKKELTILTAK

Andel til kollektiv-, gang- og sykkeltiltak utgjør 98,3 prosent av bompenger, 100 prosent av statlige midler og 83,9 prosent av lokale midler for 2026. Andel til kollektiv- og sykkeltiltak for sum av både bompenger, statlige og lokale midler utgjør 98,1 prosent for 2026.

Tabell 8: Beløp og andel som fordeles til kollektiv-, gang- og sykkeltiltak, mill. 2026-kr. Prosent.

Kollektiv inkl. sykkel	2026	2027	2028	2029	2026-2029
Sum bompenger, statlige og lokale midler	10 022	11 048	8 631	7 278	36 979
Sum midler til kollektiv og sykkel	9 835	10 874	8 390	6 761	35 860
Andel kollektiv og sykkel	98 %	98 %	97 %	93 %	97 %

3.4 PROSJEKTER

Prioriterte prosjekter/rammer omtales per tiltaksgruppe. Det er nye behov for midler som presenteres i handlingsprogrammet. Fordelingen av bevilgede midler fra tidligere år som foreløpig ikke er brukt (mindreforbruk), vises i årsbudsjettene og i årsrapportene.

I omtalen av prosjektene, brukes figurer for å illustrere **finansieringskilde** og **tiltakshaver**:

FINANSIERING



Statlige midler



Bompenger



Lokale midler

inkludert vognanskaffelsesfondet og grunneierbidrag

TILTAKSHAVER



Oslo kommune



Akershus fylkeskommune



Nordre Follo, Bærum, Lillestrøm kommuner



Statens vegvesen



Ruter



Sporveien



Bane NOR

STORE KOLLEKTIVTILTAK

Pågående

Pågående kollektivtiltak er større investeringsprosjekter som er påbegynt og som videreføres eller ferdigstilles i løpet av handlingsprogramperioden. I vedlegg 3 vises kostnads- og styringsramme og forventet totalkostnad for de store pågående kollektivtiltakene.

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.

Transportinfrastruktur er sentralt for at vi skal kunne håndtere den økte etterspørselen etter transport som følge av befolkningsvekst og urbanisering. En godt vedlikeholdt infrastruktur vil også forbedre reisekomforten og redusere støy og vibrasjoner, noe som er viktig for både passasjerer og nærliggende beboere. Når kollektivtransporten er pålitelig og effektiv, blir den et attraktivt alternativ til privatbilisme, noe som bidrar til å redusere trafikkbelastning og miljøpåvirkning. Midlene gjelder Sporveiens ansvarsområde. Verdibevarende oppgradering og standardheving av eksisterende trikketraséer og T-baneinfrastruktur prioriteres.

I handlingsprogramperioden avsettes totalt 5 508 mill. kr til ramme T-bane og trikk. I 2026 avsettes 1 319 mill. kr til dette formålet. Det er foreløpig lagt til grunn at statlige tilskudd til bedre kollektivtilbud fordeles til ramme T-bane og trikk i 2029. I perioden 2026–2029 planlegges det å gjennomføre tiltak som vist i tabell 9.

Tabell 9: Fordeling av midler til ramme T-bane og trikk, mill. 2026-kr.

	2026	2027	2028	2029	HP 26-29
T-bane					
Banestrekninger	247	110	274	215	846
Generelle prosjekter og maskiner	282	366	448	527	1 623
Stasjoner og baser	228	250	159	112	749
Teknologi og systemer	145	146	114	143	548
Sum tiltak T-bane	902	872	995	997	3 766
Trikk					
Banestrekninger	288	213	207	137	845
Generelle prosjekter og maskiner	109	141	187	207	644
Stasjoner og baser	5	5	6	36	52
Teknologi og systemer	15	45	60	81	201
Sum tiltak trikk	417	404	460	461	1 742
Sum ramme t-bane og trikk	1 319	1 276	1 455	1 458	5 508

Detaljert bruk av midler på prosjekter i 2026 skal fremlegges for styringsgruppene i forbindelse med presentasjon av årsbudsjett 2026.

FORNEBUBANEN



Fornebubanen er en ny 7,7 km lang T-banestrekning mellom Majorstuen og Fornebu. Etablering av Fornebubanen vil gi en kapasitetssterk, punktlig og attraktiv kollektivbetjening av Fornebu. Banen skal kunne ta fremtidig trafikkvekst og bidra til å redusere trafikkbelastningen på overflatenettet i Oslo. Banen knyttes til eksisterende nett med tilkobling i Volvattunnelen (Røabanen og Kolsåsbanen). Det bygges fire stasjoner i Bærum (Fornebu, Flytårnet,

Fornebuporten og Lysaker), to i Oslo (Vækerø og Skøyen) og base på Fornebu til parkering av T-banetrokker og et verksted. Reisetiden vil bli 12 minutter mellom Majorstuen og Fornebu, og det legges opp til to avganger i kvarteret når banen etter planen åpner i 2029.

I handlingsprogramperioden avsettes totalt 11 813 mill. kr i til Fornebubanen. I 2026 avsettes 4 700 mill. til dette formålet.

Tabell 10: Finansiering av Fornebubanen i handlingsprogramperioden, mill. 2026-kr, inkludert bompengedelingen mellom Oslo og Akershus

Fornebubanen	2026	2027	2028	2029	HP 26-29
Byvekstavtale 50/50-prosjekt	1 710	1 767	686	134	4 297
Tilleggsavtale – tilskudd bedre kollektivtilbud	705	705	705	0	2 115
Grunneierbidrag	52	158	109	153	472
Sum statlige og lokale midler	2 467	2 630	1 500	287	6 884
Bompenger Oslos andel	1 005	1 003	174	36	2 218
Bompenger Akershus andel	816	768	213	44	1 841
Bompenger Akershus avregning mot grunneierbidrag	412	458	0	0	870
Sum bompenger	2 233	2 229	387	80	4 929
Sum total finansiering	4 700	4 859	1 887	367	11 813

CBTC/NYTT SIGNALSYSTEM FOR T-BANEN



Nytt signalsystem CBTC er en stor og viktig modernisering av T-banen i Oslo og Akershus. CBTC står for «Communication Based Train Control» eller kommunikasjonsbasert togstyring, og er i dag standard når nye T-baner bygges eller moderniseres. Med det nye systemet får T-banen et moderne digitalt system for sikring og halvautomatisk styring av trafikken. Det vil bidra til kapasitetsøkning og understøtte samfunnets behov for økt kapasitet, større fleksibilitet og enda bedre trafikkflyt for T-banen.

I handlingsprogramperioden avsettes det totalt 2 666 mill. kr til nytt signalanlegg. I 2026 settes det av 385 mill. kr, hvorav 377 mill. kr i bompenger og 8 mill. kr fra vognanskaffelsesfondet. Etter planen ferdigstilles prosjektet i 2029.

Tabell 11: Finansiering av CBTC i handlingsprogramperioden, mill. 2026-kr.

	2026	2027	2028	2029	HP 26-29
Bompenger	377	508	593	878	2 356
Vognanskaffelsesfond	8	236	40	26	310
Sum	385	744	633	904	2 666

OPPGRADERING MAJORSTUEN STASJON



Formålet med prosjektet Oppgradert Majorstuen stasjon er å utvide T-banens kapasitet. Prosjektets mål er å sikre at stasjonsoppholdet blir maks 30 sekunder. Dette løses ved forbedret passasjerflyt inn og ut av plattform, forbedret spredning av reisende på plattform og raskere av/påstigning av reisende. En oppgradert stasjon vil tilrettelegge for 40 tog i timen hver retning gjennom sentrum. Den vil gi plass til to tog i kvarteret fra Fornebubanen i tillegg til dagens trafikk, og muliggjøre en frekvensøkning mellom Tøyen og Vestli til åtte tog i timen. Etter planen ferdigstilles prosjektet i 2028. I handlingsprogramperioden avsettes totalt 572 mill. kr til oppgradering av Majorstuen stasjon. I 2026 avsettes 317 mill. kr til dette formålet.

Tabell 12: Finansiering av oppgradering Majorstuen stasjon i handlingsprogramperioden, mill. 2026-kr.

	2026	2027	2028	2029	HP 26-29
Bompenger	0	32	0	0	32
Statlige midler - NTP	317	156	67	0	540
Sum	317	188	67	0	572

HØYSTANDARD KOLLEKTIVTRASÉ OSLO GRENSE-KJELLER



Prosjektet er en del av en større satsing for å forbedre kollektivtransporten i Nedre Romerike. Formålet er å sikre effektiv, miljøvennlig og universelt utformet kollektivtransport i bybåndet, med tilstrekkelig kapasitet for å understøtte planlagt utvikling. Det har vært en forutsetning å finne tiltak som kan gi bedre fremkommelighet på kort sikt, samtidig som det avklares en trasé og sikres arealer for en høystandard buss-streng som også vil muliggjøre en fremtidig bybane. Fylkeskommunen legger opp til en trinnvis gjennomføring av arbeidet med å etablere traséen. Prosjektet var tidligere en del av "Baneløsninger Nedre Romerike", men ble fra 2021 delt i to: T-baneforlengelse til Lørenskog og kollektivtrasé Oslo grense-Kjeller.



Bybåndet er det sammenhengende byområdet som strekker seg gjennom Oslo og nabokommuner i Akershus.

I handlingsprogramperioden er det avsatt 501 mill. kr i bompenger til høystandard kollektivtrasé Oslo grense-Kjeller. Av disse bevilges 28 mill. kr i 2026. Prosjektet forventes i tillegg å disponere overførte midler fra 2025.

Tabell 13: Fordeling av bompenger til høystandard kollektivtrasé Oslo grense-Kjeller, mill. 2026-kr

Høystandard kollektivtrasé Oslo grense – Kjeller	2026	2027	2028	2029	HP 26-29
Planlegging	16	16	10	16	58
Fv 1519 Solheimsveien	11	43	0	0	54
Strømmen	0	34,5	23	0	57,5
Ahus	0	35,5	1	30	66,5
Tilrettelegging nytt bussmateriell	1	50	63	0	114
Delstrekninger (uavklarte)	0	20	15	116	151
Sum	28	199	112	162	501

Under planlegging

I avsnittet omtales prosjekter som ikke er påbegynt, men som er under planlegging.

T-BANEFORLENGELSE TIL LØRENSKOG



En T-baneforlengelse til Lørenskog skal bidra til byutvikling i Lørenskog og redusert veitrafikk, og til at tunge reisestrømmer til Oslo flyttes fra buss til bane for å avlaste korridoren og Oslo sentrum for busstrafikk. Så langt er Oslo og Akershus enige om å gjennomføre en teknisk forstudie for å kunne detaljere traseen nærmere. I 2025 ble det avsatt 10 mill. 2025-kr i bompenger til planlegging av prosjektet, og deler av dette forventes å overføres til 2026. Prosjektet ligger frem i tid og det er ikke lagt opp til igangsetting av reguleringsplanlegging i perioden 2026-2029.

PLANLEGGING AV NY T-BANEINFRASTRUKTUR OG NY T-BANETUNNEL OSLO SENTRUM



Det er behov for å øke kapasiteten på T-banesystemet gjennom Oslo sentrum. Ny T-banetunnel er omtalt i Nasjonal transportplan 2025 – 2036 og prosjektet er en del av beregningsgrunnlaget for statlig tilskudd til bedre kollektivtilbud i byvekstavtalen (post 66). I 2025/2026 vil det gjennomføres en helhetlig vurdering av om behovet for økt T-banekapasitet gjennom sentrum kan løses på en enklere og billigere måte. Utredningen skal ferdigstilles i 2026.

I handlingsprogramperioden settes det av 32 mill. kr (bompenger) i 2029 til planlegging av ny T-baneinfrastruktur og ny T-banetunnel Oslo sentrum.

DRIFT KOLLEKTIVTRAFIKK

Siden innføringen av Oslopakke 3 i 2008 har det vært en betydelig vekst i antall påstigninger i kollektivtransporten i både Oslo og Akershus. Fortsatt prioritering av drift av kollektivtrafikken med bompenger er viktig for å videreføre denne utviklingen, redusere biltrafikken og bedre fremkommeligheten for alle trafikantergrupper.

DRIFT KOLLEKTIVTRAFIKK AKERSHUS



I handlingsprogramperioden videreføres i hovedsak allerede igangsatte driftstiltak. I tillegg settes det av midler til forberedelse av drift av Fornebubanen. Også Akershus andel av eventuelle behov knyttet til økt vognleie til CBTC (nytt signalsystem) forutsettes dekket over denne posten. Endelig prioritering av midlene i 2026 og videre skjer i samarbeid med Ruter, i forbindelse med fylkeskommunens arbeid med økonomiplan.

I handlingsprogramperioden avsettes totalt 3 713 mill. kr i bompenger til drift av kollektivtransport i Akershus. I 2026 avsettes 898 mill. kr til dette formålet.

Tabell 14: Bompenger til drift av kollektivtrafikk i Akershus, mill. 2026-kr

Drift kollektivtrafikk Akershus	2026	2027	2028	2029	HP 26-29
Drift T-bane (Kolsåsbanen og Østeråsbanen)	67	70	71	71	279
Busstilbud (Follo, på Romerike og i Vestområdet)	682	682	681	681	2 726
Båttilbud (Nesodden)	72	72	72	72	288
Plan, informasjon og pris	81	81	81	81	324
Tilbakebetaling Oslo	-42	-45	-46	-46	-179
Drift Fornebubanen – Akershus	38	59	81	97	275
Sum	898	919	940	956	3 713

DRIFT KOLLEKTIVTRAFIKK OSLO



I handlingsprogramperioden videreføres i hovedsak allerede igangsatte driftstiltak. I tillegg settes det av midler til forberedelse av drift av Fornebubanen. Ruter utarbeider i samarbeid med Sporveien og andre berørte virksomheter forslag til prioritering. Endelig prioritering vedtas gjennom årlig budsjettbehandling.

I handlingsprogramperioden avsettes totalt 2 397 mill. kr i bompenger til drift av kollektivtransport i Oslo. I 2026 avsettes 542 mill. kr til dette formålet.

Tabell 15: Bompenger til drift av kollektivtrafikk i Oslo, mill. 2026-kr.

Drift kollektivtrafikk Oslo	2026	2027	2028	2029	HP 26-29
Holdeplassoppgraderinger	10	10	10	10	40
Drift T-bane	270	267	265	265	1 067
Trikk – baser (husleie)	70	70	70	70	280
Trikk – økt tilbud	80	102	112	134	428
Buss i sentrum	5	5	5	5	20
Plan, informasjon og pris	6	6	6	6	24
Tilbakebetaling Akershus	42	45	46	46	179
Drift Fornebubanen – Oslo	38	59	81	97	275
Drift kollektivtrafikk Groruddalen	21	21	21	21	84
Sum	542	585	616	654	2 397

TILSKUDD TIL REDUSERTE KOLLEKTIVTAKSTER



Staten gir tilskudd til reduserte kollektivtakster gjennom tilleggsavtalen til byvekstavtalen. Bidraget er **62,7 mill.** kr i 2026. Fordelingen av midler er foreløpig ikke avklart. For å få midlene utbetalt må styringsgruppen gjøre et vedtak om fordeling senest i løpet av 2026.

BELØNNINGSMIDLER



Belønningsmidlene er fordelt på seks tiltakspakker, vist i tabell 16. Om lag en tredjedel av midlene benyttes til driftstiltak for å styrke kollektivtilbudet (tiltakspakke 1), Om lag halvparten av midlene går til mindre oppgraderings- og holdeplasstiltak for å sikre bedre fremkommelighet og redusert reisetid for kollektivtransporten (tiltakspakke 2). De øvrige belønningsmidlene er

fordelt på tiltakspakkene informasjon (3), nye mobilitetstiltak (4), sykkeltiltak (5) og utredning og planlegging (6).

Det er meldt inn behov for 411,7 mill. kr i belønningsmidler i 2026, som tilsvarer rammen fastsatt i byvekstavtalen. For de resterende tre årene i handlingsprogrammet er det forutsatt behov for et tilsvarende beløp. Det betyr at det totalt avsettes om lag 1647 mill. kr til tiltak finansiert med belønningsmidler i handlingsprogramperioden.

Tabell 16: Andel av belønningsmidlene som er fordelt på ulike tiltakspakker.

TILTAKSPAKKER	ANDEL AV BELØNNINGS- MIDLENE
Tiltakspakke 1: Drift kollektivtrafikk/styrking av kollektivtilbudet	33 %
Tiltakspakke 2: Pålitelighet, reisehastighet og oppgradering av infrastruktur	47 %
Tiltakspakke 3: Informasjonsprogram og markedsaktiviteter	4 %
Tiltakspakke 4: Bærekraftige løsninger og nye mobilitetsløsninger	6 %
Tiltakspakke 5: Sykkel	3 %
Tiltakspakke 6: Utredning og planlegging	6 %

Tabell 17 gir en mer detaljert spesifisering av prosjekter under hver enkelt tiltakspakke i 2026. Den detaljerte spesifiseringen innenfor den enkelte tiltakspakke er foreløpig, og kan endres.

Innen tiltakspakke 1 prioriteres 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.

Innen tiltakspakke 2 prioriteres blant annet terminaler og en samlepott til oppgradering/mindre tiltak til holdeplasser i Akershus. I Oslo prioriteres hoveddelen av belønningsmidlene i tiltakspakke 2 til Briskebytrikken. I tillegg prioriteres midler til en samlepott av mindre utbedringer/oppgraderinger som bidrar til økt fremkommelighet for kollektivtrafikken, inkludert Kraftfulle fremkommelighetstiltak (KFT). KFT er et samarbeidsprosjekt mellom Ruter og Bymiljøetaten i Oslo kommune om en prioritert portefølje av fremkommelighetstiltak. Hensikten er å identifisere utfordringer for kollektivtrafikken, og gjennomføre tiltak som gir kortere reisetid og økt forutsigbarhet for buss og trikk i Oslo.

Innen tiltakspakke 3 prioriteres prispakke barn og ungdom, som finansierer bortfall av billettinntekter som følge av justerte aldersgrenser for barn og ungdom i Akershusområdet.

Innen tiltakspakke 4 prioriteres blant annet midler til å utvikle tjenester som bidrar til å redusere bruken av og behovet for privatbil i Akershus, både gjennom utvikling av bestillingstransport og mikromobilitet. I tillegg prioriteres midler til omlegging til utslippsfri

kollektivtransport i Akershus, blant annet investeringer i energiinfrastruktur på bussanlegg og endeholdeplasser og ved brygger.

Innen tiltakspakke 5 prioriteres mindre sykkeltiltak i Akershus.

Innen **tiltakspakke 6** er det i utredningsramme for byvekstsamarbeidet blant annet avsatt midler til videreføring av utvidet utvalg i den nasjonale reisevaneundersøkelse. Fra 2025 ble utvalget i byvekstområdet utvidet med om lag 6000 intervjuer årlig, til om lag 14 000 intervjuer årlig. Hensikten er å få et bedre grunnlag til å gjennomføre mer detaljerte analyser i kommunene og bydelene. Det er også avsatt midler til evalueringen av stenging av Ring 1, som sluttrapporteres i 2026. Innen planrammen er det satt av midler til mindre plan- og utredningstiltak, herunder tiltak i prioriterte knutepunkt og planlegging av kollektiv-, gang- og sykkelprosjekter som er aktuelle for videre finansiering med byvekstmidler.

Tabell 17: Foreløpig detaljering av belønningsmidler innenfor tiltakspakkene i 2026, mill. 2026-kr.

Belønningsmidler	2026		Sum
	Akershus	Oslo	
Kapasitet Nedre Romerike	29,8		29,8
Harmonisering tog-buss	14,1		14,1
Sommerbåt (Vollen til Drøbak)	1,1		1,1
Frekvens og kapasitetsøkning bybuss		72,0	72,0
Kapasitetsøkning for trikkelinjer ved buss-supplering		20,0	20,0
Sum tiltakspakke 1	45,0	92,0	137,0
Kollektivinfrastruktur, terminaler	35,5		35,5
Brygge Fornebu	0,2		0,2
Oppgraderinger/mindre tiltak til holdeplasser/tiltakspakker	9,5		9,5
Kollektivprioritering, inkl. Kraftfulle fremkommelighetstiltak		20,0	20,0
Briskebytrikken		126,7	126,7
Sum tiltakspakke 2	45,2	146,7	191,9
Prispakke barn og ungdom	17,7		17,7
Sum tiltakspakke 3	17,7		17,7
Smartere transport/ny teknologi	8,3		8,3
Omlegging til utslippsfri kollektivtransport	17,7		17,7
Sum tiltakspakke 4	26,0		26,0
Mindre tiltak sykkel	13,3		13,3
Utbygging av sykkelveinettet og sykkeltiltak i Oslo			
Sum tiltakspakke 5	13,3		13,3
Utredningsramme for byvekstsamarbeidet	2,0	3,0	5,0
Planleggingsramme for byvekstsamarbeidet	13,3	2,0	15,3
Finansiering av sekretariatet	2,2	3,3	5,5
Sum tiltakspakke 6	17,5	8,3	25,8
Sum belønningsmidler disponert	164,7	247,0	411,7

RIKSVEITILTAK INKL. LOKALE TILTAK UNDER POST 66

I dette avsnittet omtales riksveitiltak, men også tiltak som omfattes av kollektiv-, gang- og sykkeltiltak i byvekstavtalen og som fordeles til både statlige og lokale prosjekter. Disse tiltakene er fordelt på to budsjettposter i statsbudsjettet: midlene til statlige tiltak tilhører post 30, mens midlene som fordeles til lokale tiltak tilhører post 66. I tabellene i handlingsprogrammet er tallene fordelt på riksveitiltak og lokale tiltak.

E18 VESTKORRIDOREN



Oslopakke 3 skal bidra med 2 mrd. 2016-kr til utbygging av E18 Vestkorridoren. Gjennomføring av prosjektet skal gi forutsigbar fremkommelighet for kollektiv- og næringstransport, bedre forhold for gående og syklende, redusert miljøbelastning og redusert antall ulykker på strekningen. I handlingsprogramperioden avsettes 232 mill. kr. For 2026 avsettes 11 mill. kr i bompenger til planlegging av etappe 2.

KOLLEKTIV-, GANG- OG SYKKELTILTAK I BYVEKSTAVTALEN



Gang-, sykkel og kollektivtrafikktiltak i byvekstavtalen benyttes til fremkommelighetstiltak for kollektivtrafikk, sykling og gange som bidrar til å oppfylle målet i byvekstavtalen.

Midlene skal brukes til investeringstiltak, og var tidligere øremerket statlige tiltak. Gjennom tilleggsavtalen til byvekstavtalen i 2021 ble det åpnet for å bruke midlene også til kommunale og fylkeskommunale gange-, sykkel- og kollektivtiltak. Forutsetningen er at bruken blir avgrenset til investeringer, og at en slik prioritering blir vurdert som mer kostnadseffektiv/ samfunnsøkonomisk lønnsom, eller øker måloppnåelsen i avtalen sammenlignet med riksveitiltak.

Som omtalt innledningsvis er tiltakene fordelt på to budsjettposter i statsbudsjettet: midlene til statlige tiltak tilhører post 30, mens midlene som fordeles til lokale tiltak tilhører post 66.

Eksisterende bindinger og forslag til nye prioriterte kollektiv-, gang- og sykkeltiltak i 2026 er omtalt under. Bruttoliste med aktuelle nye prosjekter for perioden 2027-2029 finnes i vedlegg 4.

Eksisterende bindinger

Det er per i dag 16 prosjekter som er bevilget midler tidligere år innenfor denne budsjettposten, vist i tabell 18. Det er innmeldt behov for midler til 13 av disse prosjektene innenfor handlingsprogramperioden 2026-2029. Statens vegvesen er tiltakshaver for seks av disse prosjektene, Akershus er tiltakshaver for fem. Oslo og Lillestrøm er tiltakshaver for to hver, og Bærum for ett.

I handlingsprogramperioden er det meldt inn behov for 1 013,9 mill. kr til eksisterende bindinger til gang-, sykkel og kollektivtrafikktiltak i byvekstavtalen. Dette er fordelt med 266,7 mill.kr på riksveitiltak og 747,1 mill. kr på fylkeskommunale og kommunale tiltak. I 2026 er det meldt inn

behov for 317,3 mill. kr til dette formålet. Dette er fordelt med 77,8 mill. kr på riksveiltak og 239,5 mill.kr på fylkeskommunale og kommunale tiltak.

Tabell 18: Eksisterende bindinger for kollektiv-, gang- og sykkeltiltak i byvekstavtalen. Mill. 2026-kr.

Tiltak	Prosjekt-eier	Kostnads-overslag	2026	2027	2028	2029	HP 26-29
E6/fv. 152 Stenfeldt-Greverud, G/S + kollektiv	SVV	190,2					
E18 Ås-Holstad, delstrekning 1 Ås-Haugerud bru, G/S	SVV	79,0	7,2				7,2
E18 Ås-Holstad, delstrekning 2 Haugerud bru-Holstad, G/S	SVV	72,6	12,5	35,5	23,0		71,0
E18 Griniveien Røa-krysset-bygrensa, G/S	SVV	175,6	32,0				32,0
Rv 150 Silurveien-Vækerøveien, G/S + kollektiv	SVV	108,9		20,9	53,5		74,4
Rv 150 Gaustadalleen – Rektorhaugen del 1 og 2, G/S	SVV	92,5	26,1	52,3	3,7		82,1
Bryn kollektivknote-punkt, G/S + kollektiv	Oslo	823,5	73,2	177,7	209,0	41,2	501,1
Ring 2 ved Tøyen-krysset G/S + kollektiv	Oslo	90,5	9,7				9,7
Fv. 152 Kirkeveien og Langhusveien i Ski, G/S + kollektiv	Akers-hus	705,0	79,9	5,6			85,5
E6/Fv. 1533 Sagdalen -Nitelva bru, G/S	Akers-hus	240,5	28,3	20,9			49,2
Griniveien, parsell 3, Nordveien-Hosletoppen; G/S	Akers-hus	162,9		45,6			45,6
Fv. 120 langs Nedre Rælingsveg mot x Rv. 159, kollektiv	Akers-hus	22,0					
Fv. 120 Leikvoll-Klampenborg, G/S	Akers-hus	161,2	31,9	7,7			39,6
Gamle Strømsvei (General Laakes vei – Nygata) G/S	Lille-strøm	29,7	10,9				10,9
Kirkegata G/S	Lille-strøm	10,5					
Gjønnesparken bro, G/S	Bærum	16,7	5,6				5,6
Sum			317,3	366,2	289,2	41,2	1013,9

Forslag til nye prioriterte kollektiv-, gang- og sykkeltiltak i 2026

Det er meldt inn behov for statlige tilskudd til 12 nye kollektiv-, gang- og sykkeltiltak. Innmeldt behov er vist i prioritert rekkefølge i tabellen under. Prioriteringen er basert på blant annet planstatus, kapasitet på planlegging og bygging, samt måloppnåelse. I handlingsprogramperioden er det meldt inn behov for 1 198,8 mill. kr i nye midler til gang, sykkel

og kollektivtrafikktiltak i byvekstavtalen. Dette er fordelt med 619,4 mill. kr på riksveitiltak og 579,3 mill. kr på fylkeskommunale og kommunale tiltak. I 2026 er det meldt inn behov for 165,4 mill. kr til dette formålet. Dette er fordelt med 57,5 mill. kr på riksveitiltak og 107,9 mill.kr på fylkeskommunale og kommunale tiltak.

Tabell 19: Forslag til nye prioriterte kollektiv-, gang- og sykkeltiltak i byvekstavtalen 2026 (mill. 2026-kr).

Prio.	Tiltak	Prosjekt-eier	Kostnads-overslag	2026	2027	2028	2029	HP 26-29
1	Rv 150 GSV Holmenveien-Dalsveien	SVV	596,3	31,4	154,1	156,8	156,8	499,0
2	Fortau langs Humleveien og Sørjordet	Nordre Follo	10,4	8,3				8,3
3	Holdeplassoppgradering på rv i Akershus	SVV	44,7	5,2	5,2	5,2	5,2	20,9
4	Fv 179 Hauersesterveien	Akershus	73,6	25,6	25,6			51,3
5	Mindre sykkeltiltak rv Akershus	SVV	51,5	5,2	10,5	10,5	10,5	36,6
6	Holdeplassoppgradering på rv i Oslo	SVV	134,3	15,7	15,7	15,7	15,7	62,7
7	Ljabruveien	Oslo	305,1	17,8	111,8	90,9	23,0	243,5
8	Fv. 158 Kollektivfelt Olavsgaard - Nordbyveien x 22	Akershus	80,2	26,1	34,0			60,1
9	Austaddalsveien, fra Åsveien til Kringler-Slattform skole	Akershus	28,7	10,5	13,9			24,4
10	Ombygging av kryss Slemmestadveien/ Blakstadmarka i Asker kommune ¹	Akershus	10,9	8,7				8,7
11	Samlokalisering av holdeplasser på Holmen i Asker kommune (oppfølging av Ring1)	Akershus	8,5	6,8				6,8
12	Sars' gate	Oslo	238,3	4,2	43,9	56,4	72,1	176,6
Sum				165,4	414,7	335,4	283,3	1 198,8

1. Etablering av venstresvingefelt, oppfølging av stengingen av Ring1.

I vedlegg 4 vises en bruttoliste over aktuelle nye tiltak 2027-2029. Denne er foreløpig og vil kunne endres.

LOKALE TILTAK

LOKALE TILTAK AKERSHUS



Tiltakene omfatter store utbedringstiltak på fylkesveinettet, en rekke små og mellomstore tiltak innen tiltakstypene gang/sykkeltiltak, kollektivtiltak, trafikk sikkerhetstiltak, forfallsinnhenting, samt planlegging. Etablering av sikre gang/sykkelveier til skoler og tettsteder prioriteres. Kollektivtiltakene omfatter tiltak for økt fremkommelighet, og forbedret tilgjengelighet og standard på holdeplasser og knutepunkter.

Planleggingsmidler brukes til planlegging av fylkeskommunale gang/sykkeltiltak, kollektivtiltak, strekningsvise tiltak, tiltak for trygging av skolevei og andre trafikk sikkerhetstiltak, og knutepunkttiltak.

I handlingsprogramperioden avsettes totalt 1 078 mill. kr til lokale tiltak i Akershus, hvorav bompenger utgjør 578 mill. kr og lokale midler 512 mill. kr. I 2026 avsettes 275 mill. kr til dette formålet, hvorav bompenger utgjør 141 mill. kr og lokale midler 134 mill. kr. Det fylkeskommunale bidraget for 2026 fastsettes endelig i forbindelse med fylkeskommunens behandling av budsjett 2026.

Tabell 20: Foreløpig fordeling av midler til investeringstiltak for 2026-2029, mill. 2026-kr.

Lokale tiltak Akershus	2026		2027		2028		2029		HP 26-29	
	Bom - penger	Lokale midler	Bom - penger	Lokale midler	Bom - penger	Lokale midler	Bom - penger	Lokale midler	Bom - penger	Lokale midler
Mindre utbedringer	0	8	0	8	0	8	0	8	0	32
Forfallsinnhenting (investeringer)	0	6	0	6	0	3	0	3	0	18
Trafikk sikkerhet	0	6	0	6	0	9	0	9	0	30
Gang og sykkel	66	62	40	62	85	65	85	65	276	254
Store utbedringstiltak inkl. bru og tunnel	35	21	35	15	36	10	36	10	142	56
Kollektivtiltak	24	22	20	19	25	21	25	21	94	83
Planlegging	16	9	16	10	17	10	17	10	66	39
Sum	141	134	111	126	163	126	163	126	578	512

Detaljert bruk av midler på prosjekter i 2026 skal fremlegges for styringsgruppene i forbindelse med presentasjon av årsbudsjett 2026.

LOKALE TILTAK OSLO



Tiltakene omfatter en rekke små og store tiltak innen fremkommelighet for kollektivtrafikken, trafiksikkerhet og sykkel. Eksempler på tiltak er:

- Fremkommelighetstiltak: Tilpasning av lyskryss, skilt og veioppmerking, ruteomlegging og holdeplassendringer, endring av parkering og varelevering, og etablering av kollektivfelt
- Sykkeltiltak: sykkelveinettet, sykkelanlegg og sykkelparkering. Prosjekter blant annet i Grenseveien/Østensjøveien, Sørkedalsveien, Ulvenveien, og Stenersgata
- Eksempler på trafiksikkerhetstiltak er ombygging av kryss for å redusere fart hos biler og sikre krysningspunkter for gående og syklende, fartsreduserende tiltak, mindre etableringer av fortau, flytting av gangfelt og skilting. Arbeid med trafiksikkerhet omfatter også signal- og trafikkstyringstiltak, fartsmålinger og tellinger, samt belysningstiltak på utsatte strekninger

I handlingsprogramperioden avsettes totalt 2 493 mill. kr til lokale tiltak i Oslo, hvorav bompenger utgjør 1 037 mill. kr og lokale midler 1 456 mill. kr. I 2026 avsettes 556 mill. kr til dette formålet, hvorav bompenger utgjør 192 mill. kr og lokale midler 364 mill. kr. Det kommunale bidraget for 2026 fastsettes endelig i forbindelse med kommunens behandling av budsjett 2026.

Tabell 21: Foreløpig fordeling av midler til tiltak for 2026-2029, mill. 2026-kr

Lokale tiltak Oslo	2026		2027		2028		2029		HP 26-29	
	Bom-penger	Lokale midler	Bom-penger	Lokale midler	Bom-penger	Lokale midler	Bom-penger	Lokale midler	Bom-penger	Lokale midler
Sykkeltiltak	117	312	135	312	289	312	196	312	737	1 248
Trafiksikkerhet	35	52	35	52	35	52	35	52	140	208
Planlegging	14	0	14	0	14	0	14	0	56	0
Holdeplassoppgradering	26	0	26	0	26	0	26	0	104	0
Sum	192	364	210	364	364	364	271	364	1037	1 456

Detaljert bruk av midler på prosjekter i 2026 skal fremlegges for styringsgruppene i forbindelse med presentasjon av årsbudsjett 2026.

Oslo kommune bevilger i tillegg kommunale midler til veitiltak på det kommunale veinettet utover det som står i handlingsprogrammet.

RØATUNNELEN



Røatunnelen skal bidra til å redusere trafikk, støy og forurensing i Røa sentrum og gi bedre fremkommelighet for kollektivtrafikk og myke trafikanter. Prosjektet skal ikke øke kapasiteten for personbiler. Oslo bystyre skal i løpet av 2025 vedta konseptvalg, og det skal bestilles forprosjekt for tunnelen innen utgang av 2025. Forprosjektet vil være grunnlag for reguleringsplan og kommende investeringsbeslutning. Det er gjennomført en konseptvalgutredning, en tilleggsutredning og en konseptvalganbefaling for å vurdere løsninger på Røa. Konseptvalgutredningen og konseptvalganbefalingen er kvalitetssikret eksternt.

I handlingsprogramperioden avsettes 249 mill. kr i bompenger til Røatunnelen. I 2026 avsettes 11 mill. kr i bompenger til forprosjekt.

Tabell 22: Finansiering av Røatunnelen i handlingsprogramperioden, mill. 2026-kr

Røatunnelen	2026		2027		2028		2029		HP 26-29	
	Bom- penger	Lokale midler	Bom- penger	Lokale midler	Bom- penger	Lokale midler	Bom- penger	Lokale midler	Bom- penger	Lokale midler
Sum	11	0	11	0	11	0	216	0	249	0

PLANLEGGINGSMIDLER KOLLEKTIV- OG VEITILTAK OSLO



For 2026–2029 avsettes 56 mill. kr i bompenger til planlegging av kollektiv- og veitiltak. Midlene inkluderer oppgradering av rv. 4 Trondheimsveien og miljølokk/tunnel på Manglerud. For 2026 foreslås satt av 11 mill. kr i bompenger. Planlegging av trikk fra Sinsen til Bjerke inngår som en del av arbeidet med rv. 4 Trondheimsveien.

Tabell 23: Finansiering av planleggingsmidler kollektiv- og veitiltak Oslo i handlingsprogramperioden, mill. 2026-kr.

Planleggingsmidler kollektiv- og veitiltak Oslo	2026		2027		2028		2029		HP 26-29	
	Bom- penger	Lokale midler	Bom- penger	Lokale midler	Bom- penger	Lokale midler	Bom- penger	Lokale midler	Bom- penger	Lokale midler
Sum	11		11		11		23		56	

STASJONS- OG KNUTEPUNKSTILTAK PÅ JERNBANEN



Stasjons- og knutepunktstiltak inngår i flere effektpakker for jernbanen:

- Bedre lokal- og regiontogtilbud på Østlandet
- Innfasing av nye kjøretøy – lokaltog
- Mindre investeringer – stasjoner og knutepunkter

Statlig finansiering over statsbudsjettet for Østlandsområdet omfatter midler til jernbanen (ekskludert midler til drift av infrastrukturen, som ikke fordeles geografisk) på om lag 15,2 mrd. kr i handlingsprogramperioden. Dette omfatter midler til investering, vedlikehold og fornyelse av jernbanen. Tiltakene inngår i avtalene Jernbanedirektoratet har med Bane NOR. Nivået på midler til jernbanen avhenger av prioriteringer i NTP og de årlige bevilgningene over statsbudsjettet.

Effektpakken *Bedre lokal- og regiontogtilbud på Østlandet* skal gi flere avganger og kortere reisetid for mange reiserelasjoner på hele Østlandet. Effektpakken *Innfasing av nye kjøretøy - lokaltog* innebærer tilpasninger for å kunne kjøre de nye lokaltogene på en del av lokaltogstasjonene på linje L1 og L2. *Mindre investeringer - stasjoner og knutepunkt* gjelder hele det nasjonale jernbanenettet. Tiltak innenfor byvekstavtalen skal legge til rette for knutepunktutvikling og universell utforming av stasjonene Hauketo, Ås, Jessheim og Haugenstua.

Øvrige viktige jernbaneinvesteringene på Østlandet, som ikke inngår i byvekstavtalen, er utbygging av ERTMS, ferdigstilling av Follobanen, og tiltak for godstrafikken på Kongsvingerbanen som også kommer persontrafikken til nytte.

For universell utforming av Hauketo stasjon jobber Bane NOR med å avklare mulighetsrommet. Det er svært krevende grunnforhold, og det utredes derfor alternative løsninger for å oppnå effektmålet. Tiltak på Ås er startet opp, men det må gjøres flere avklaringer knyttet håndtering av bussholdeplassene på stasjonsområdet. Prosjektet er høyt prioritert, både i sammenheng med forpliktelsen i byvekstavtalen og det pågående knutepunktsamarbeidet, men også fordi universell utforming av Ås stasjon kommer mange reisende til gode.

Tiltak for universell utforming på Jessheim stasjon gjennomføres innenfor et prosjekt som en del av *Effektpakken for kombitransport Oslo-Trondheim* og kryssningsspor på Jessheim. Midlene vil bidra til å gjøre stasjonen universelt utformet, og til å få til en bru over jernbanen til de nye utviklingsområdene på østsiden av jernbanen. På Haugenstua samkjøres tiltak for forlengelse av plattform i forbindelse med nytt togmateriell, og tiltak for en universelt utformet stasjon.

I handlingsprogramperioden er det meldt inn behov for totalt 415 mill. kr i statlige tilskudd til stasjons- og knutepunkttiltak på jernbanen. I 2026 avsettes 13 mill. kr til dette formålet.

Tabell 24: Stasjons- og knutepunkttiltak, mill. 2026-kr.

Stasjoner	2026	2027	2028	2029	HP 26-29
Jessheim	6	6	110	102	224
Haugenstua	0	0	0	0	0
Hauketo	2	2	93	0	97
Ås	5	39	50	0	94
Sum	13	47	253	102	415

Tiltak utenfor byvekstavtalen prioriteres løpende. Innen utgangen av 2031 er det en målsetting at minst 14 nye stasjoner i hele landet skal være universelt utformet, sammenlignet med 44 i 2022. Tiltakene porteføljestyres av Bane NOR, og innrettes mot stasjoner med mange av- og påstigninger.





4 FORVENTET MÅLOPPNÅELSE

Foto: Ruter / Redink, Hampus Lundgren

HANDLINGSPROGRAMMET ER VENTET Å BIDRA TIL MÅLOPPNÅELSE

Revidert avtale om Oslopakke 3 fremforhandlet i mai 2024 medfører endring av takstene 1. januar 2026 og 1. januar 2028. Det er foreløpig beregnet at disse takstendringene, sammen med endringen 1. januar 2025, vil gi en trafikkreduksjon i bomringene i Oslopakke 3 på om lag 1 prosent sammenlignet med 2024.

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

Bompenger og belønningsmidler bidrar til drift og mindre investeringer for å styrke kollektivtilbudet. Dette gir økt frekvens, kapasitet og standard utover det som ville vært mulig innenfor de lokale budsjettene. Bompenger til løpende oppgradering av trikke- og T-banenettet er viktig for å sikre oppetid, regularitet, kjørehastighet og kollektivtrafikkens konkurransekraft mot personbil.

Endret sammensetning av kjøretøyparken med stadig flere elbiler vil bidra til å redusere klimagassutslipp fra biltrafikken. Økt andel elbiler bidrar også til redusert utslipp av NOx, som vil redusere problemene med lokal luftforurensning.

Fornebubanen, oppgradering av Majorstuen stasjon og nytt signalsystem for T-banen (CBTC), vil bidra til måloppnåelse mot slutten av handlingsprogramperioden. Oslo, Akershus, Lillestrøm, Nordre Follo og Bærum arbeider målbevisst med andre virkemidler innen blant annet arealplanlegging og parkeringspolitikk som bidrar positivt til ønsket måloppnåelse.

UTFORDRINGSBILDE FOR MÅLOPPNÅELSE

For å sikre fortsatt god måloppnåelse i Oslo-området i årene fremover, må flere sentrale utfordringer håndteres:

Trafikkutvikling: Befolkningsveksten i Oslo-området er en driver for økt transportbehov, og veksten forventes å fortsette. For å møte dette på en bærekraftig måte, må tiltak som fremmer overgang til kollektivtransport, sykling og gange prioriteres. De siste årene har det vært en svak økning i biltrafikken. Dette kan bety behov for sterkere virkemidler framover, som bilregulerende tiltak, for å snu utviklingen.

Finansiering og prioritering: Det er avgjørende å sikre tilstrekkelig finansiering til nødvendige prosjekter og tiltak. De økonomiske rammene i handlingsprogrammet er stramme, og gir ikke rom for å redusere vedlikeholdsetterlepet på T-bane- og trikkenettet. Dette kan føre til flere forsinkelser og lengre reisetid på sikt. Samtidig gjør økte driftskostnader det krevende å

opprettholde og utvikle et konkurransekraftig kollektivtilbud. I en situasjon med økte kostnader, strammere kommune- og fylkesbudsjetter og press på statsbudsjettet, er det nødvendig med tydelig prioritering av prosjekter ut fra måloppnåelse. I dette arbeidet vil porteføljestyling være et sentralt verktøy. Vi vil se nærmere på hvordan vi kan videreutvikle porteføljestylingen for å få en mer systematisk og målrettet prioritering av tiltak.

Miljø og klima: For å nå målene om reduksjon av klimagassutslipp, luftforurensning og støy kreves en helhetlig tilnærming som kombinerer effektiv arealbruk, forbedret kollektivtilbud og tiltak som fremmer miljøvennlige transportformer.

Trafikksikkerhet: Økt trafikksikkerhet er en viktig del av målene. Selv om antallet skadde i trafikken har vært stabilt over tid, var det en økning i antall drepte fra 2023 til 2024. Dette viser behovet for målrettede tiltak som styrker sikkerheten for alle trafikantgrupper.

Kommunikasjon og informasjon: Det er viktig å sikre tydelig og god kommunikasjon om prosjektene og tiltakene som gjennomføres. Innbyggere, beslutningstakere og andre interessenter må få klar informasjon om hva byvekstavtalen og Oslopakke 3 faktisk bidrar til.

VEDLEGG

- Vedlegg 1 – Hovedtabell finansiering og prioriteringer 2026-2029
- Vedlegg 2 – Forutsetninger for statlige bevilgninger I byvekstavtalen
- Vedlegg 3 – Kostnads- og styringsramme for store pågående kollektivtiltak
- Vedlegg 4 – Bruttoliste aktuelle nye tiltak 2027-2029 (post 30 og post 30 til 66)
- Vedlegg 5 – Oversikt over tabeller

VEDLEGG 1 – HOVEDTABELL FINANSIERING OG PRIORITERINGER 2026-2029

	2026				2027				2028				2029				Sum 2026-2029			
	Statlige midler	Bompenger	Lokale midler	Sum	Statlige midler	Bompenger	Lokale midler	Sum	Statlige midler	Bompenger	Lokale midler	Sum	Statlige midler	Bompenger	Lokale midler	Sum	Statlige midler	Bompenger	Lokale midler	Sum
2026-kr																				
Inntekter																				
Oslopakke 3																				
Bompenger		4 690		4 690		4 340		4 340		4 750		4 750		4 270		4 270		18 050		18 050
Vognselskapet bidrag til nytt signalsystem (CBTC)			8	8			236	236			40	40			26	26			310	310
Grunneierbidrag			52	52			158	158			109	109			153	153			472	472
Kommunale midler Oslo (eks. mva)			364	364			364	364			364	364			364	364			1 456	1 456
Kommunale midler Oslo - Røatunnelen				0				0				0				0			0	0
Fylkeskommunale midler Akershus (eks mva)			134	134			126	126			126	126			126	126			512	512
Byvekstavtale																				
Byvekst 50/50-Fornebubanen	1 710			1 710	1 767	0	0	1 767	686			686	134			134	4 297			4 297
Byvekst - kollektiv-, gang- og sykkeltiltak	483			483	914	0	0	914	1 101			1 101	847			847	3 344			3 344
Byvekst - belønningsmidler	412			412	412	0	0	412	412			412	412			412	1 647			1 647
Byvekst - stasjon- og knutepunkttiltak jernbanen	13			13	47			47	253			253	102			102	415			415
Tilleggsavtale - tilskudd til bedre kollektivtilbud	705			705	705	0	0	705	705			705	705			705	2 820			2 820
Tilleggsavtale - tilskudd til reduserte kollektivtakster	63			63	63	0	0	63	63			63	63			63	251			251
NTP - Oppgradering Majorstuen stasjon	317			317	156	0	0	156	67			67				0	540			540
Sum inntekter	3 702	4 690	558	8 950	4 063	4 340	884	9 287	3 286	4 750	639	8 675	2 263	4 270	669	7 202	13 314	18 050	2 750	34 114
Prioriteringer																				
Store kollektivtiltak																				
Ramme T-bane og trikk		1 319		1 319		1 276		1 276		1 455		1 455	705	753		1 458	705	4 803		5 508
Fornebubanen	1 710	2 233	52	3 995	1 767	2 229	158	4 154	686	387	109	1 182	134	80	153	367	4 297	4 929	472	9 698
Fornebubanen - tilleggsavtale	705			705	705			705	705			705				0	2 115			2 115
Nytt signalsystem (CBTC) for T-banen		377	8	385		508	236	744		593	40	633		878	26	904		2 356	310	2 666
Planlegging av ny T-baneinfrastruktur og ny T-banetunnel				0				0				0		32		32		32		32
Oslo sentrum				0				0				0				0				0
Oppgradering Majorstuen stasjon	317			317	156	32		188	67			67				0	540	32		572
T-baneforlengelse til Lørenskog				0				0				0				0				0
Høystandard kollektivtrase Oslo grense-Kjeller		28		28		199		199		112		112		162		162		501		501
Sum store kollektivtiltak	2 732	3 957	60	6 749	2 628	4 244	394	7 266	1 458	2 547	149	4 154	839	1 905	179	2 924	7 657	12 653	782	21 093
Drift kollektivtrafikk																				
Akershus	25	860		885	25	860		885	25	860		885	25	860		885	100	3 438		3 538
Drift Fornebubanen - Akershus		38		38		59		59		81		81		97		97		275		275
Oslo	38	504		542	38	526		563	38	536		573	38	558		595	150	2 122		2 272
Drift Fornebubanen - Oslo		38		38		59		59		81		81		97		97		275		275
Sum drift kollektivtrafikk	63	1 439	0	1 502	63	1 503	0	1 566	63	1 557	0	1 620	63	1 611	0	1 674	251	6 110	0	6 361
Belønningsmidler																				
Akershus	165			165	165			165	165			165	165			165	659			659
Oslo	247			247	247			247	247			247	247			247	988			988
Sum belønningsmidler	412			412	412			412	412			412	412			412	1 647			1 647
Riksveitiltak																				
E18 Vestkorridoren		11		11	0	11		11		53		53		157		157		232		232
Byvekstavtale - kollektiv-, gange- og sykkeltiltak rv	135			135	308			308	426			426	534			534	1 404			1 404
Sum riksvei	135	11	0	146	308	11	0	319	426	53	0	479	534	157	0	691	1 404	232	0	1 636
Lokale tiltak																				
Byvekstavtale - kollektiv-, gange- og sykkeltiltak kv og fv	347			347	606			606	674			674	313			313	1 940			1 940
Akershus		141	134	275		111	126	237		163	126	289		163	126	289		578	512	1 090
Oslo		192	364	556		210	364	574		364	364	728		271	364	635		1 037	1 456	2 493
Røatunnelen		11		11		11		11		11		11		216		216		249		249
Planleggingsmidler kollektiv- og veitiltak (Oslo)		11		11		11		11		11		11		23		23		56		56
Sum lokale tiltak	347	355	498	1 200	606	343	490	1 439	674	549	490	1 713	313	673	490	1 476	1 940	1 920	1 968	5 828
Stasjon- og knutepunkttiltak på jernbanen																				
Stasjon- og knutepunkttiltak jernbanen	13			13	47			47	253			253	102			102	415			415
Sum kostnader prosjekter/tiltak	3 702	5 762	558	10 022	4 063	6 101	884	11 048	3 286	4 706	639	8 631	2 263	4 346	669	7 278	13 314	20 915	2 750	36 979

VEDLEGG 2 – FORUTSETNINGER FOR STATLIGE BEVILGNINGER I BYVEKSTAVTALEN

Bevilgninger under byvekstavtalen omfatter statlige tilskudd og bidrag. Endelige bevilgninger kommer i statsbudsjettet (Prop 1S).

Fornebubanen 50/50 prosjekt

Staten har gjennom Prop. 1 S (2020-2021) fastsatt 50/50-bidraget til Fornebubanen til totalt 8106 mill. 2020-kr. Prisomregnet til 2026-kr er det statlige bidraget på 11 256 mill. kr. Bidraget er fastsatt på grunnlag av kostnadsberegning i KS2 fra 2018, ekskl. basestasjon utover anlegg for togparkering og besparelser ved flytting av Skøyen stasjon. Staten bidrar ikke til å dekke evt. kostnadsøkninger utover det fastsatte statlige bidraget. Det foreslås et statlig bidrag i 2026 på 1710 mill. kr til Fornebubanen. 50/50-bidraget til Fornebubanen indeksreguleres med SSBs faktiske «Byggekostnadsindeks for veganlegg». Midlertidig benyttes Finansdepartementets prisindeks for Kap. 1332 post 63 (særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter), for 2025 og 2026 på 3,9 prosent.

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

For Fornebubanens del utgjør økningen totalt 672 mill. 2026-kr. Gjenstående statlig forpliktelse etter 2024 som følge av økningen på 4 pst, vil tildeles i henhold til prosjektets behov i den gjenstående perioden av prosjektets levetid. Statens samlede tilskudd over kap. 1332, post 63 (54 pst) til Fornebubanen blir etter dette 11 928 mill. 2026-kr.

Kollektiv-, gang- og sykkelveiltak

Staten har i byvekstavtalen fastsatt en ramme på 4 763 mill. 2019-kr. Siste år i avtalen er 2029. Rammen indeksjusteres årlig med Finansdepartementets prisindeks for Kap. 1320 post 30 (riksveiinvesteringer), for 2025 og 2026 4,5 prosent. Gjenstående ramme er 3 906 mill. 2025-kr, basert på tidligere bevilgninger til og med 2025.

Belønningsmidler

Staten har i byvekstavtalen fastsatt en ramme på 3 502 mill. 2019-kr i perioden 2019-2029. Årlig beløp indeksjusteres med Finansdepartementets prisindeks for Kap. 1332 post 66 (tilskudd til byområder), for 2025 og 2026 på 3,9 prosent.

Stasjons- og knutepunktutvikling jernbanen

Staten har i byvekstavtalen fastsatt et bidrag på 318 mill. 2019-kr i perioden 2019-2029.

Rammen indeksjusteres årlig med Finansdepartementets prisindeks for Kap. 1352

(Jernbanedirektoratet) post 73 (kjøp av infrastrukturtjenester).

Tilskudd til bedre kollektivtilbud

Staten har i tilleggssavtalen fastsatt et bidrag på 5 220 mill. 2021-kr i perioden 2021-2029, som

tilsvarer 580 mill. 2021-kr per år. Årlig beløp indeksjusteres med Finansdepartementets

prisindeks for Kap. 1332 post 66 (tilskudd til byområder), for 2025 og 2026 på 3,9 prosent.

Tilskudd til reduserte kollektivtakster

Staten har i tilleggssavtalen fastsatt et bidrag på 464,4 mill. kr i perioden 2021-2029, som

tilsvarer 51,6 mill. 2021-kr per år. Årlig beløp skal indeksjusteres med Finansdepartementets

prisindeks for Kap. 1332 post 66 (tilskudd til byområder), for 2025 og 2026 på 3,9 prosent.

VEDLEGG 3 – KOSTNADS- OG STYRINGSRAMME FOR STORE PÅGÅENDE KOLLEKTIVTILTAK

Løpende kr.

Prosjekt	Styringsramme (P50)	Kostnadsramme (P85)	Forventet total kostnad
Nytt signalsystem (CBTC)	5,4 mrd. kr	6,3 mrd. kr	5,95 mrd. kr
Fornebubanen ¹	27,5 mrd. kr	31,2 mrd. kr	27,2 mrd. kr
Oppgradering Majorstuen stasjon	1,22 mrd. kr	1,275 mrd. kr	1,22 mrd. kr

1. Styrings- og kostnadsramme: bystyret i Oslo og fylkestinget i Akershus vedtak fra 2022, justert i 2024.
Forventet total kostnad: tall fra usikkerhetsanalysen fra februar 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 inkludert forventet tillegg, basert på 50 prosent sannsynlighet for at det ikke overskrides. Dette er rammen som brukes aktivt til å styre prosjektet i praksis, 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.

VEDLEGG 4 – BRUTTOLISTE AKTUELLE NYE TILTAK 2027-2029 (POST 30 OG POST 30 TIL 66)

Tiltak	Prosjekteier	Kostnads- overslag	2027	2028	2029
E18/fv 1436 GSV Engelsrud terrasse-Lier grense	Akershus	88,3	9,5	33,4	31,2
E6/fv 1496 GSV Trondheimsveien: Cathinka Gulbergsvei-Jessheim	Akershus	156,0	0	0	0
E6 Enebakkveien, del 1 Ryen-Sandstuveien	SVV	82,9	8,4	52,3	22,3
Rv 4 GSV Årvoll skole - Sinsen	SVV	148,5		11,5	83,6
E18 GSV Utbedre undergang ved Bygdøylokket	SVV	67,8	5,2	52,3	10,3
E18 GSV Mosseveien, Ulvøybrua-Ormsundveien	SVV	500,3	0	0	0
E18 GSV Drammensveien-Frantzebråtveien inkl. Lysaker-Maxbo	SVV	391,9		10,5	83,6
E18 GSV Frantzebråtveien-Fornebukrysset	SVV	467,5		31,4	125,4
E6 GSV Strømsveien, Innspurten-Ensjøveien	SVV	145,7	0		10,5
Rv 150 GSV Sinsen-Storo inkl. bru ved Hans Nilsen Hugesgate	SVV	253,1	0		
Kolbotnveien	Nordre Follo	0,0	0	0	0
Fv. 505 Nyvegen: Bønsmoen skole til Bønsdalsvegen	Akershus	49,2	10,5	31,4	7,4
Vestveien	Nordre Follo	0,0	0	0	0
Fv. Bærumsveien, Brynsveien-Rudsveien	Bærum	74,5	20,9	38,7	0
FV 1603 Åsvegen, Nannestad	Akershus	0,0	0	0	0
FV. 1603 Åsveien etappe 2, Nannestad	Akershus	0,0	0	0	0
Sagstuveien	Akershus	0,0	0	0	0
FV 1496 Trondheimsveien, Gamleveien-Lindbergveien (plan)	Akershus	32,3	0	32,3	0
Fv. 1538 GSV Fugleåsen, Nittedal	Akershus	55,7	0	0	0
Markveien	Oslo	209,2	31,4	80,5	62,8
Dronning Blancas vei	Oslo	182,9	21,9	65,8	65,8
Ytre ringvei, Stordamveien-Ulsrud vgs.	Oslo	270,7	11,5	9,4	9,4
Ny gangbro over jernbanen sør for Nordbyveien bro	Nordre Follo	0,0		0	0
Rv 150 GSV Monolittveien-Radiumhospitalet	SVV	239,5	0	0	10,5
Fv. 152 Gateterminal Sentralområde Ås	Akershus	0,0	0	0	0
Fv 1519 Solheimsveien, Visperud Kollektivfelt og GSV	Akershus	111,9	0	0	0
Ås sentrum - NMBU (tilrettelegging for sykkel)	Akershus	115,0	0	0	0
Fv 1584 Hjeravegen	Akershus	45,7	0	0	0
Fv 1372 Oppedgårdsveien fra Dalstunet til Langhusveien	Akershus	40,1	13,6	26,6	0
Sum bruttoliste nye aktuelle tiltak 2027-2029		3 728,7	132,9	476,1	522,8

VEDLEGG 5 – OVERSIKT OVER TABELLER

Figur 1: Finansiering og hovedprioriteringer, 2026-2029, mill. 2026-kr	8
Tabell 1: Hovedtabell finansiering og prioriteringer 2026-2029, mill. 2026-kr.....	9
Figur 2: Porteføljestyling på nivå 2 – årlig rullering av handlingsprogrammet.	10
Figur 3: Illustrasjon av finansieringskilder og fordeling på tiltakskategorier.	14
Tabell 2: Økonomiske rammer i Oslopakke 3 og byvekstavtalen i perioden 2026-2029, mill. 2026-kr.....	15
Tabell 3: Bompenggebidrag 2026, mill. 2026-kr	18
Tabell 4: Gjeldsutvikling 2026-2029.....	19
Tabell 5: Økonomiske rammer for ulike finansieringskilder for perioden 2008–2025, for forslag til handlingsprogram 2026–2029 og sum for 2008–2029. Ekskl. jernbane, men inkl. statlig tilskudd over post 73. Løpende mill. kr.....	19
Tabell 6: Handlingsprogram 2026-2029: bompenger, lokale midler og statlige midler summert, mill. 2026-kr. 22	
Tabell 7: Fordeling av bompenger 2008-2029, løpende kroner.	22
Tabell 8: Beløp og andel som fordeles til kollektiv-, gang- og sykkeltiltak, mill. 2026-kr. Prosent.....	23
Tabell 9: Fordeling av midler til ramme T-bane og trikk, mill. 2026-kr.	24
Tabell 10: Finansiering av Fornebu-banen i handlingsprogramperioden, mill. 2026-kr, inkludert bompengedelingen mellom Oslo og Akershus	25
Tabell 11: Finansiering av CBTC i handlingsprogramperioden, mill. 2026-kr.....	25
Tabell 12: Finansiering av oppgradering Majorstuen stasjon i handlingsprogramperioden, mill. 2026-kr. .	26
Tabell 13: Fordeling av bompenger til høystandard kollektivtrasé Oslo grense-Kjeller, mill. 2026-kr	26
Tabell 14: Bompenger til drift av kollektivtrafikk i Akershus, mill. 2026-kr.....	28
Tabell 15: Bompenger til drift av kollektivtrafikk i Oslo, mill. 2026-kr.....	28
Tabell 16: Andel av belønningsmidlene som er fordelt på ulike tiltakspakker.	29
Tabell 17: Foreløpig detaljering av belønningsmidler innenfor tiltakspakkene i 2026, mill. 2026-kr.	30
Tabell 18: Eksisterende bindinger for kollektiv-, gang- og sykkeltiltak i byvekstavtalen. Mill. 2026-kr.....	32
Tabell 19: Forslag til nye prioriterte kollektiv-, gang- og sykkeltiltak i byvekstavtalen 2026 (mill. 2026-kr). 33	
Tabell 20: Foreløpig fordeling av midler til investeringstiltak for 2026-2029, mill. 2026-kr.	34
Tabell 21: Foreløpig fordeling av midler til tiltak for 2026-2029, mill. 2026-kr.....	35
Tabell 22: Finansiering av Røtunnelen i handlingsprogramperioden, mill. 2026-kr	36
Tabell 23: Finansiering av planleggingsmidler kollektiv- og veitiltak Oslo i handlingsprogramperioden, mill. 2026-kr.	36
Tabell 24: Stasjons- og knutepunkttiltak, mill. 2026-kr.	37

