

OSLOPAKKE 3

Medlemsmøte i BULLBY

Alberte Ruud

Sekretariatsleder Oslopakke 3- og byvekstsamarbeidet

26. November 2024

OSLOPAKKENE

HISTORIKK

OSLOPAKKE 1 1990-2007

HOVEDVEIPAKKEN

- Etablering av Osloringen (1990)
- Utbygging av hovedveinettet i Oslo og Akershus, økt kapasitet og fjerning av gjennomgangstrafikk flere steder, bl.a. E18 i tunnel under Oslo sentrum
- 20 % til kollektivtiltak (infrastruktur for buss, sporvogn, T-bane og båt)

OSLOPAKKE 2 2001-2007

KOLLEKTIVPAKKEN

- Forsert utbygging av kollektivtransport, finansiert med økte bompenger
- Økte kollektivtakster til innkjøp av nye T-banetrogner
- Statlig satsing på jernbane (nye dobbeltspor vest for Oslo)

OSLOPAKKE 3 2008-2036

KOLLEKTIVPAKKEN MED BRUK AV BOMPENGER TIL KOLLEKTIVDRIFT

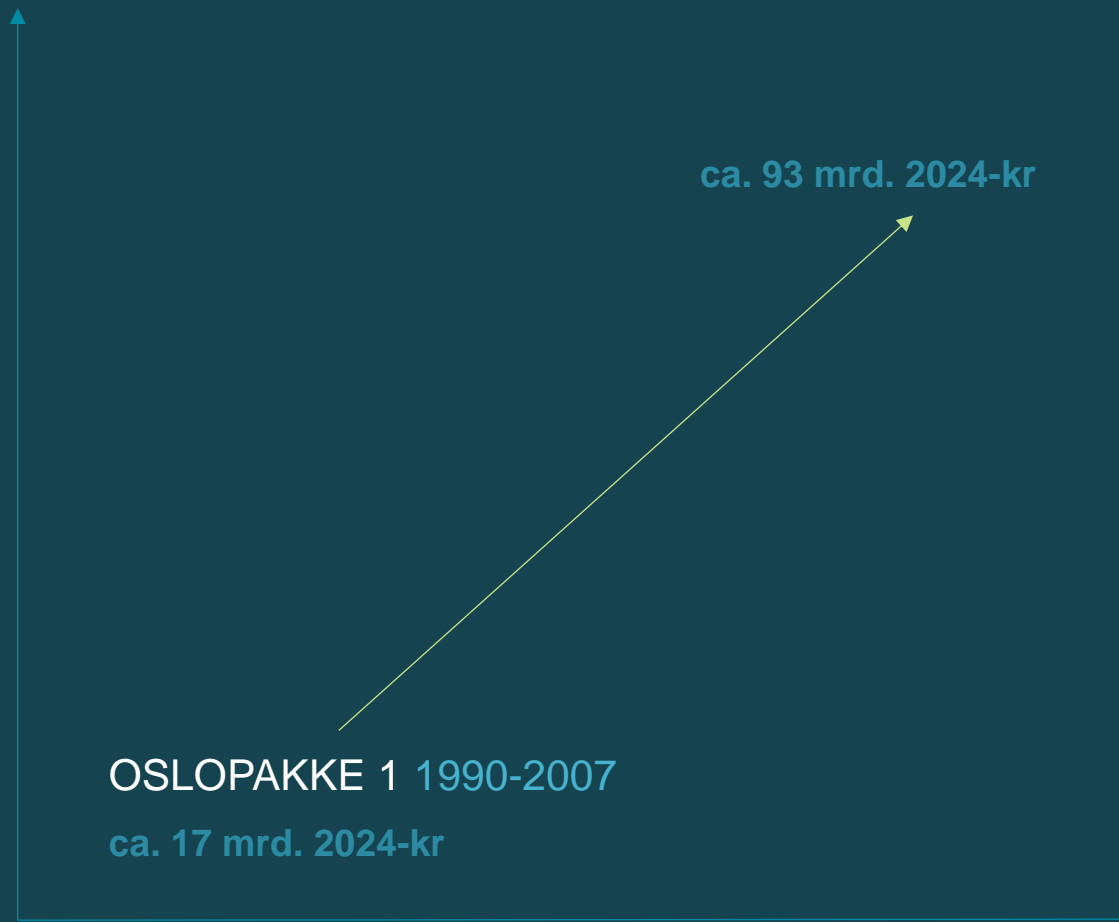
- Nytt takstsystem
- Nytt bomsnitt på bygrensen mellom Oslo vest og Bærum
- *Nytt prinsipp:* bompenger til å styrke kollektivtilbudet (flere avganger mv)
- Bompenger som regulerende tiltak
- Del av byvekstavtalen 2019-2029

REVIDERT LOKAL AVTALE OM OSLOPAKKE 3 -2045

VIDEREFØRE SATSINGEN OG TA VARE PÅ INFRASTRUKTUREN

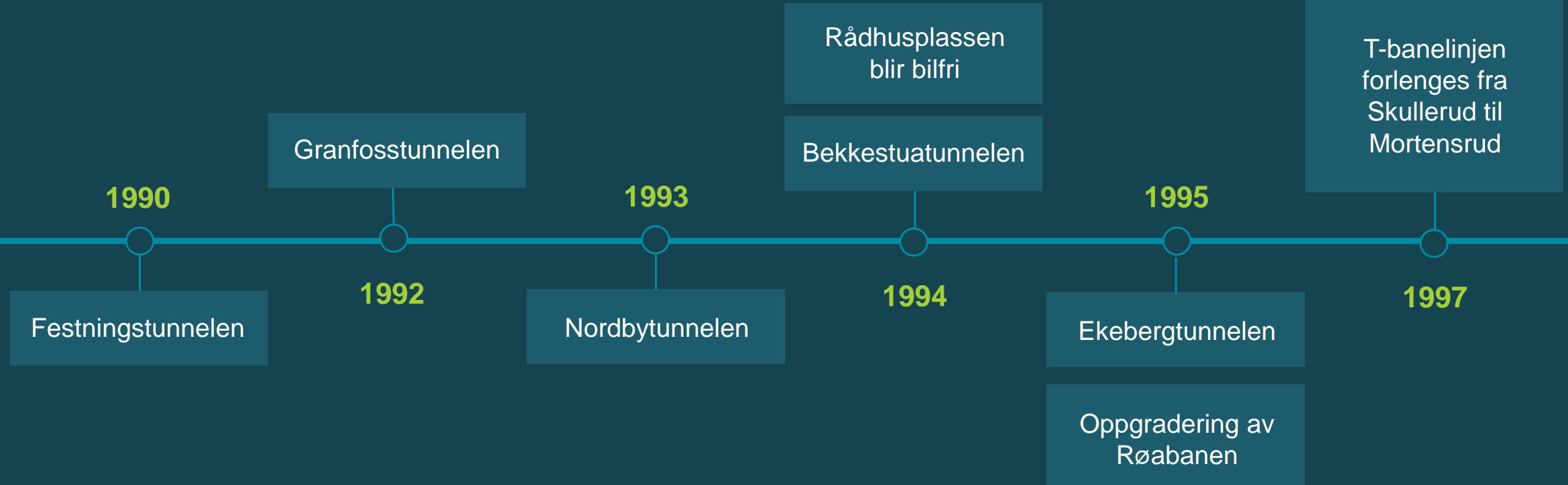
- Gjennomføre igangsatte prosjekter, ta vare på eksisterende infrastruktur og styrke kollektivtilbudet i regionen
- Økte bomtakster fra 2025, 2026 og 2028
- Grunnlag for ny bompengeproposisjon

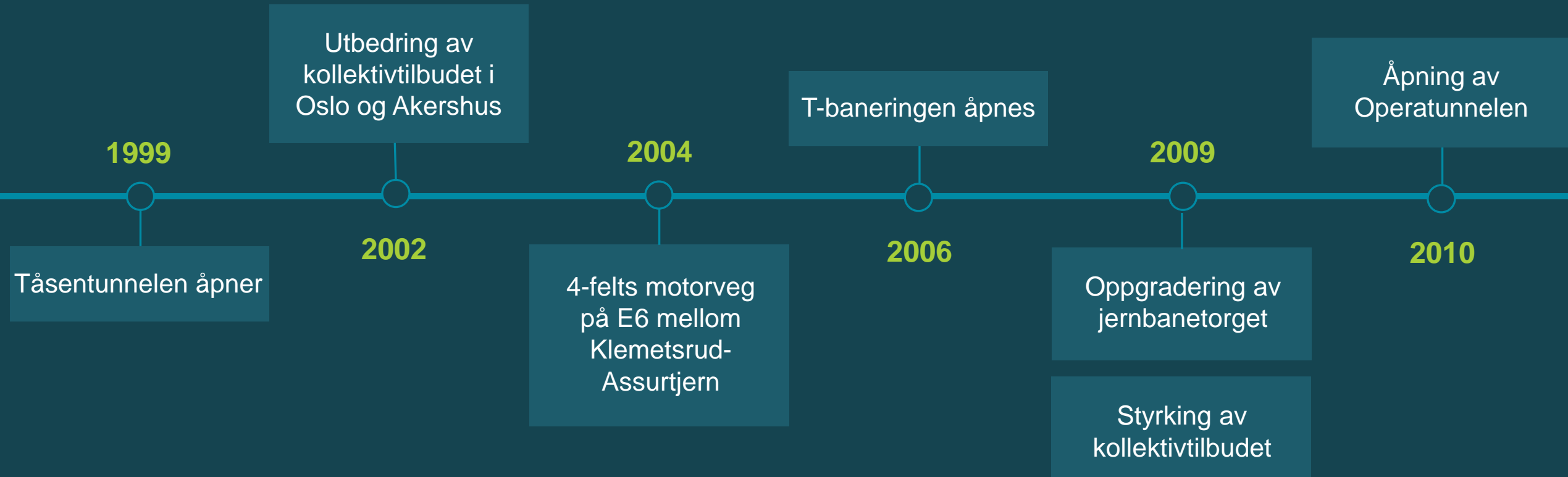
BOMPENGER I OSLOPAKKENE

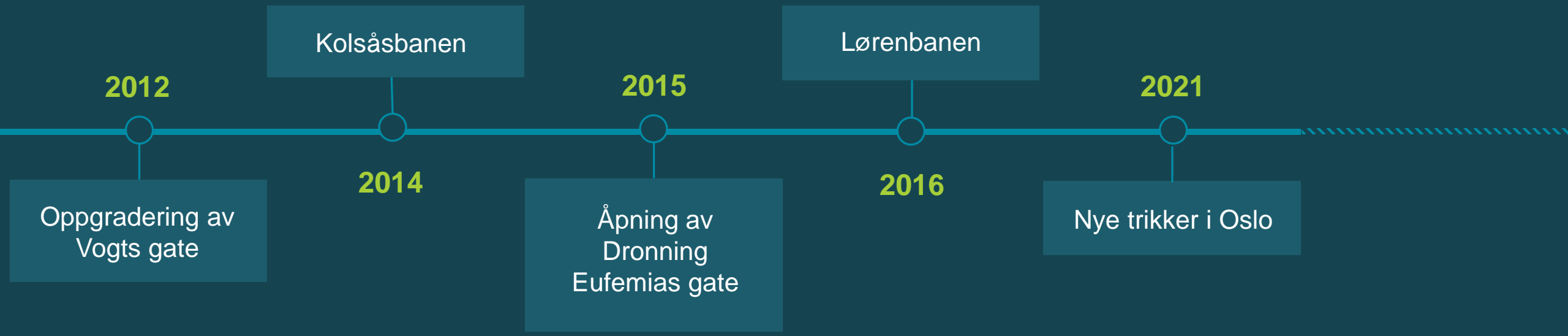


PROSJEKTER

OSLOPAKKENE







2029

Prioriterte prosjekter
i ny avtale

Fornebubanen

Oppgradert
Majorstuen stasjon

Nytt signalsystem
(CBTC)



BYVEKSTAVTALEN 2019-2029

Avtale mellom lokale parter, Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet og Statsforvalteren i Oslo og Viken

Statlig tilskudd til:

- Fornebubanen (+ T-banetunnel gjennom sentrum)
- Mindre investeringer i gang-, sykkel- og kollektivtiltak
- Bedre kollektivtilbud (takster, rutetilbud)
- Stasjons- og knutepunktutvikling

Forpliktelse om [virkemiddelbruk](#) som bygger opp under måloppnåelse:

- Brukerbetaling, parkering, areal-/lokaliseringspolitikk

To grunnleggende premisser:

- Nullvekstmålet skal nås med virkemiddelbruken i avtalen
- Porteføljen skal være fullfinansiert



OSLOPAKKE 3 2008-2036

Avtale mellom Oslo kommune og Akershus fylkeskommune, som ligger til grunn for den bompengefinansierte bypakken Oslopakke 3.

Prop. 86 S (2016–2017) - regjeringen.no og 69 S (2017–2018) - regjeringen.no

Samarbeid mellom Oslo kommune, Akershus fylkeskommune, Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet om prosjekter og tiltak som skal sikre en miljøvennlig transportutvikling i hovedstadsområdet.

Finansiering gjennom bevilgninger fra bompenger, Akershus fylkeskommune, Oslo kommune og Statens vegvesen.

Bompenger som finansieringskilde og regulerende tiltak for å dempe biltrafikken.



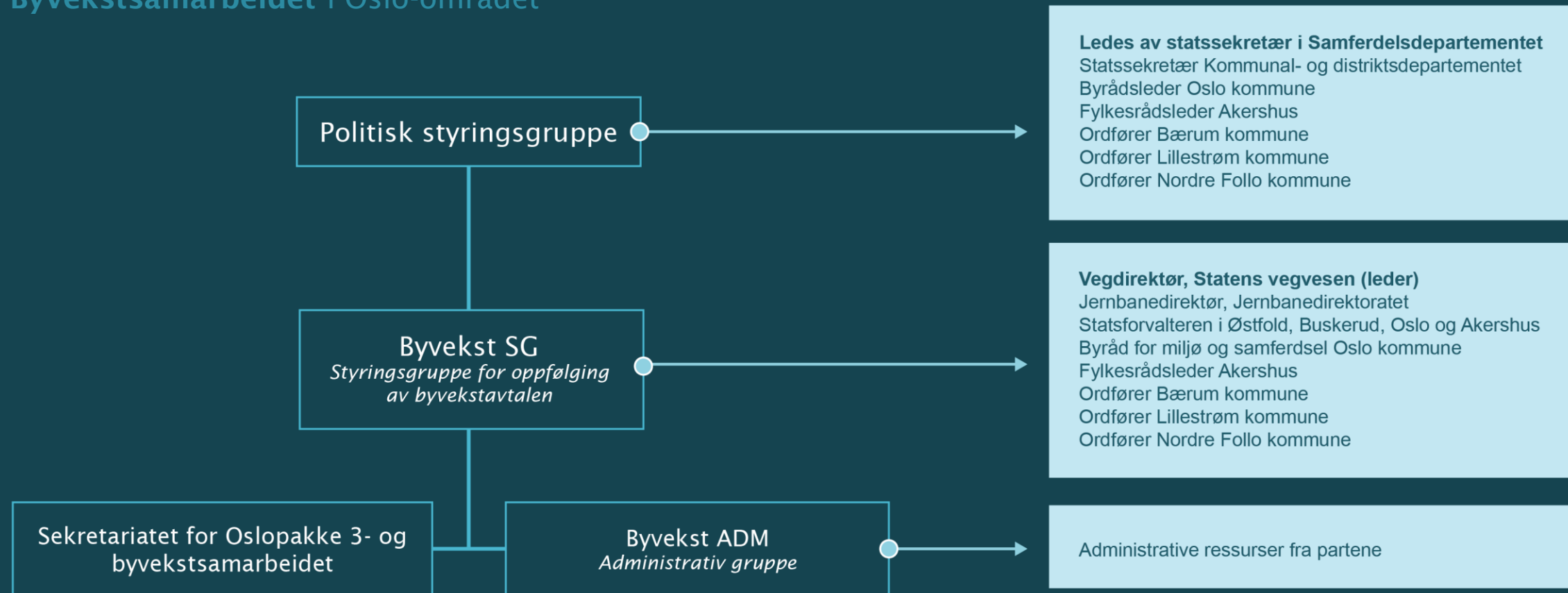
Organisering

Organisering av Oslopakke 3



ORGANISERING

Byvekstsamarbeidet i Oslo-området



MÅL

BYVEKSTAVTALEN

Overordnet mål

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

Overordnet mål

Et effektivt, miljøvennlig, sikkert og tilgjengelig transportsystem.

Hovedmål

God fremkommelighet for alle trafikantgrupper, prioritere kollektivtrafikk, næringstrafikk samt gang- og sykkeltrafikk.

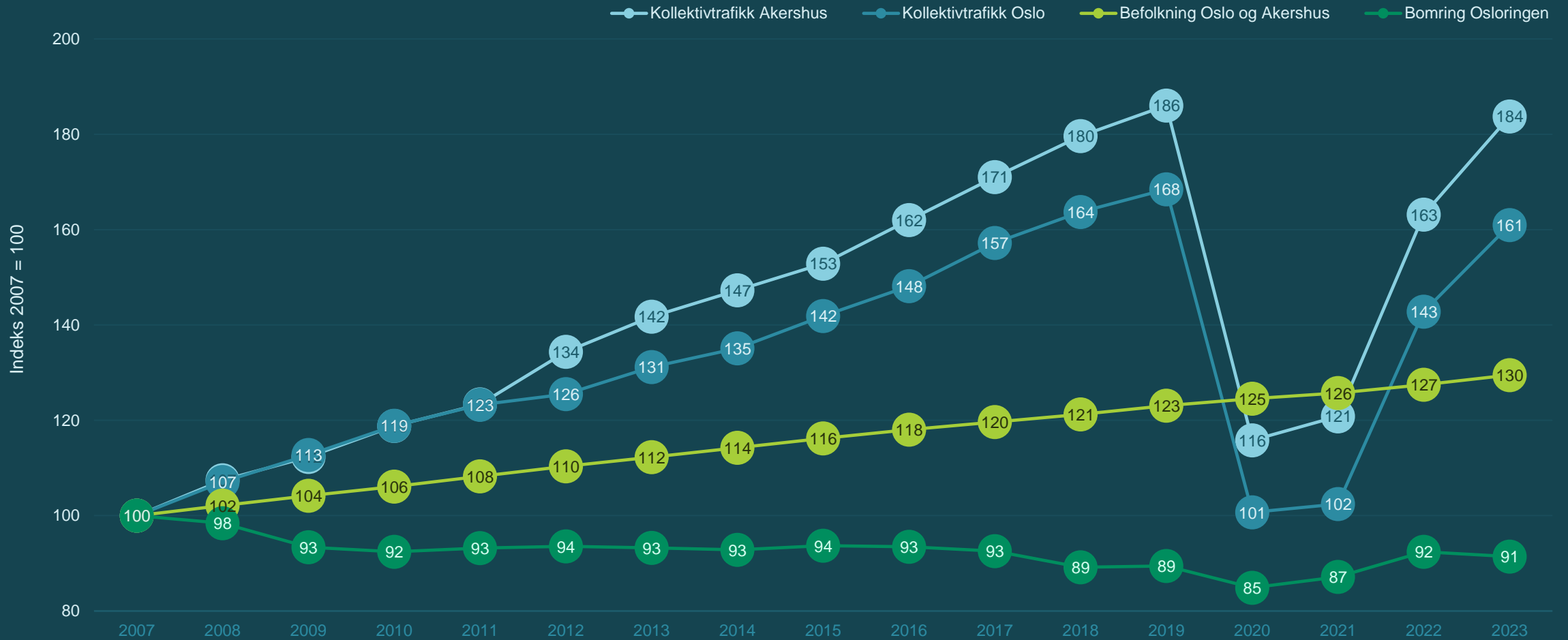
Ta veksten i persontransport med kollektivtransport, sykkel og gange.

Andre mål

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

UTVIKLING I OSLO OG AKERSHUS FRA 2007 TIL 2023

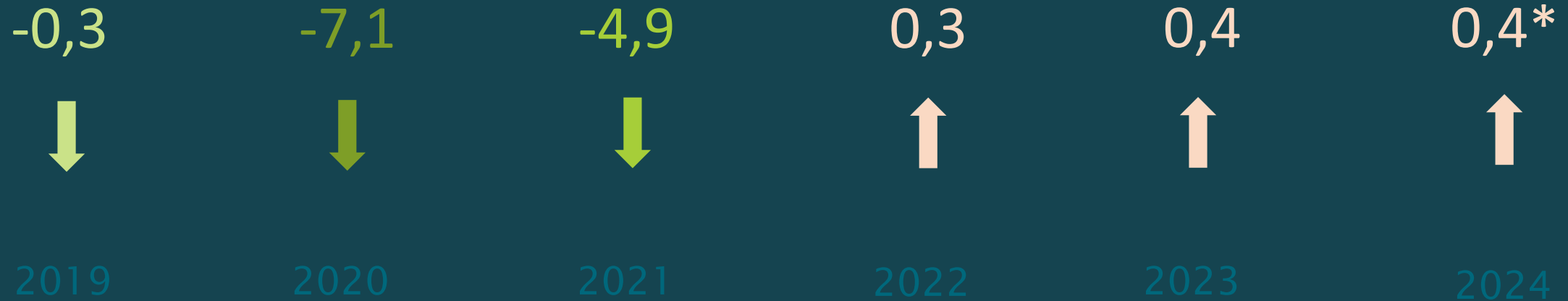
Redusert biltrafikk gjennom bomringen - befolkningsvekst og vekst i kollektivtrafikken.



NULLVEKSTMÅLET

UTVIKLINGEN I PERSONBILTRAFIKKEN SAMMENLIGNET MED REFERANSEÅRET (2018)

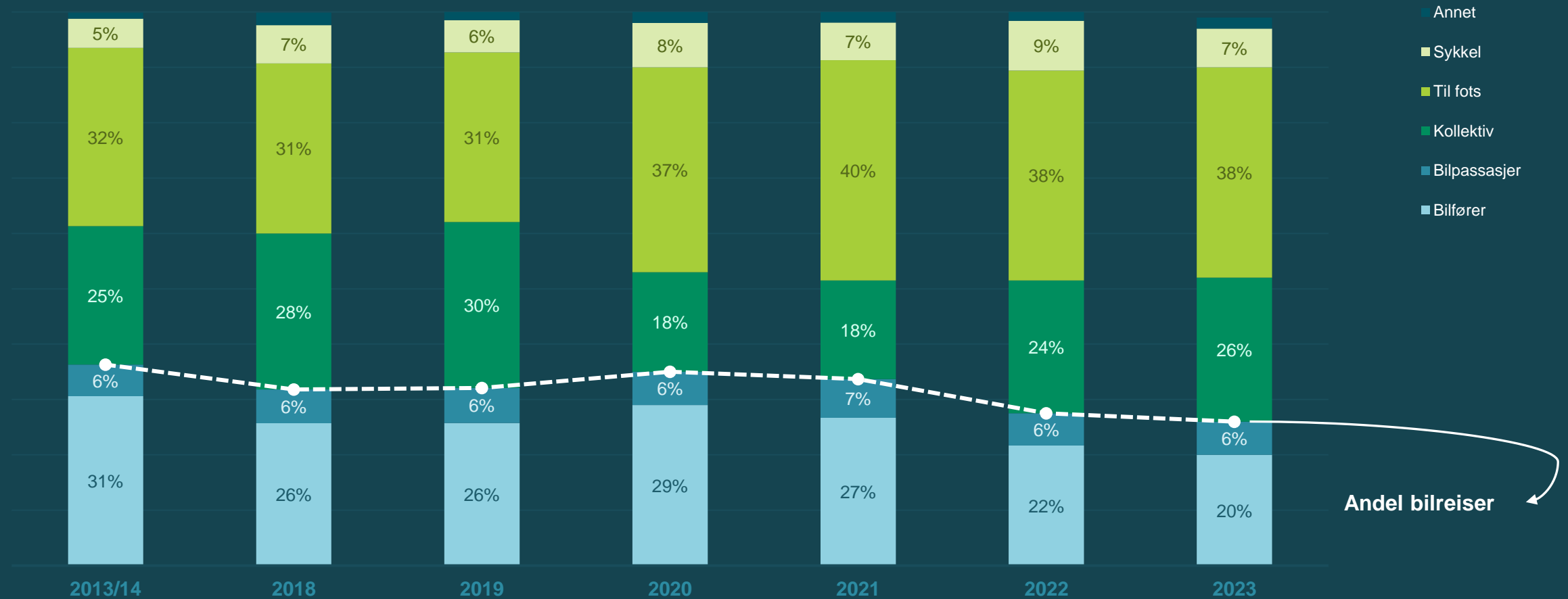
- Byvekstområdet har **nådd nullvekstmålet** så langt, men svak økning i løpet av 2024.
- Viktig med fokus på virkemidler som bygger opp under fortsatt måloppnåelse.



*jan.–sep. 2024 sammenlignet med jan. –sep. 2018

NULLVEKSTMÅLET

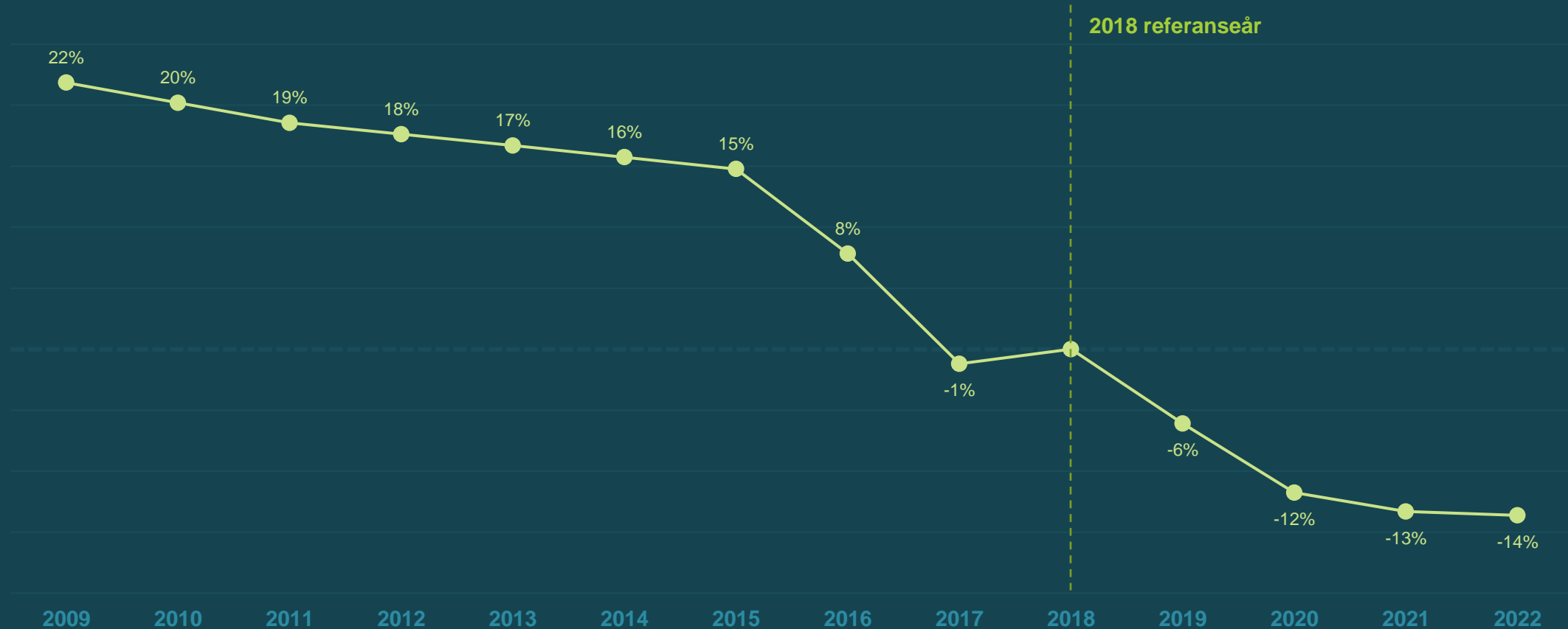
REDUSERT BILANDEL I OSLO



Kilde: Den nasjonale reisevaneundersøkelsen

KLIMA

Partene har ambisiøse klimamål, og også her er det **god måloppnåelse** – men lavere reduksjonstakt enn tidligere år.



Kilde: Miljødirektoratet

HVORFOR BEHOV FOR REVIDERT OSLOPAKKE 3-AVTALE?



Fallende inntekter på grunn av høyere elbilandel



Takstnivået har ikke tilstrekkelig avvisende effekt - utfordrende å nå nullvekstmålet



Stort behov for å sikre midler til igangsatte prosjekter, og til reinvesteringer og drift av kollektivtransporten



Ønske om økonomisk handlingsrom til nye prosjekter

= behov for økte takster fra 2025

= behov for forlenget innkrevingsperiode – fra 2036 til 2045

SATSINGSOMRÅDER I REVIDERT AVTALE

Vekt på tiltak som bidrar til nullvekstmålet og til å nå mål om reduserte klimagassutslipp.



Hovedfokus: gjennomføre igangsatte prosjekter, ta vare på eksisterende infrastruktur og styrke kollektivtilbudet i regionen.



Styrke kollektiv-, gang- og sykkeltilretteleggingen og trappe opp trafikksikkerhetsarbeidet.



Midler til en rekke viktige kollektiv- og veitiltak, blant annet Ensjøsvingen, trikk til Bjerke og Røtatunnelen.



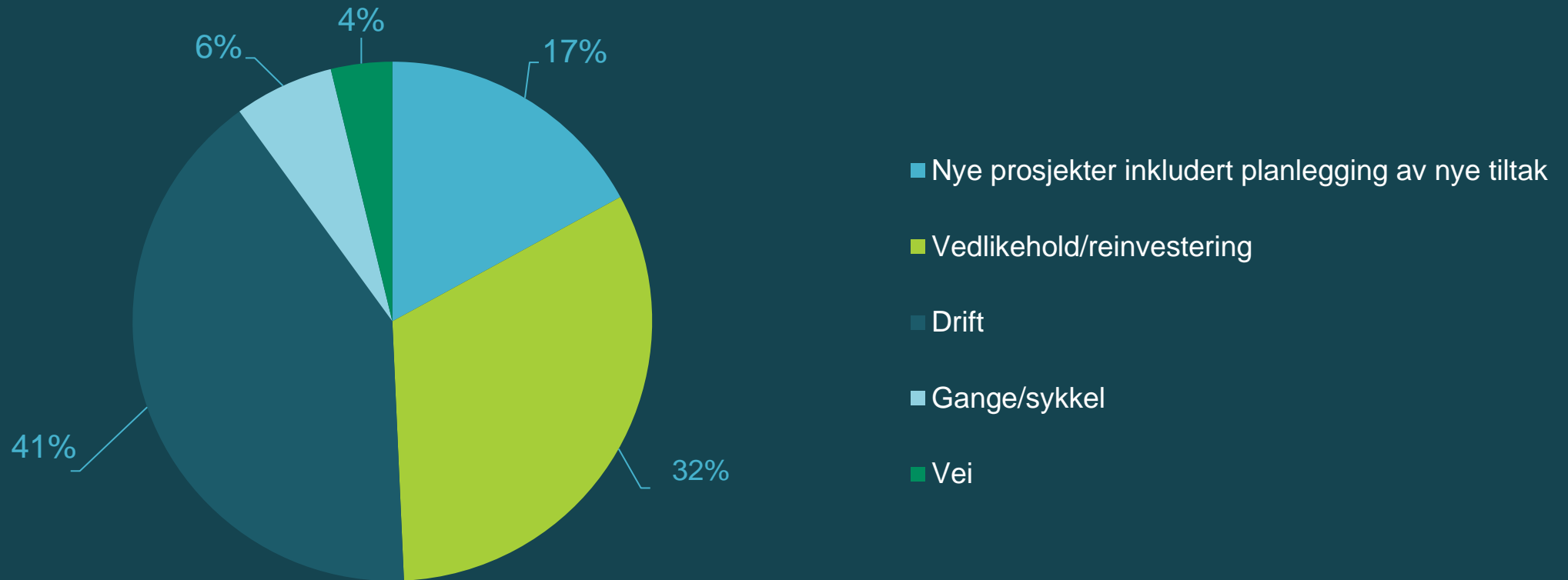
Planlegging av oppgradert Trondheimsvei, E6 Manglerud miljølokk/tunnel og helhetlig utredning av fremtidig løsning for T-bane-infrastrukturen.



Planlegging og utbygging av høystandard kollektivtrasé Oslo grense – Kjeller, videre planlegging av T-baneforlengelse til Visperud/Skårer.



FORDELING AV BOMPENGEINNTAKTENE I REVIDERT AVTALE



HVORFOR BRUKE OSLOPAKKE 3-MIDLER TIL REINVESTERING I T-BANE OG TRIKK?

Handler om å ta vare på eksisterende infrastruktur

- Forutsetning for å ha et velfungerende kollektivsystem – gir plass på veiene til nytte- og næringstransport og de som må bruke bilen
- Gir bedre måloppnåelse enn å bygge ny infrastruktur
- Effektiv bruk av samfunnets ressurser
- Bærekraftig
- I tråd med NTP-målet om mer for pengene

På en time kan T- banen frakte 40000 til Oslo sentrum

36 tog i timen når Fornebubanen åpner

27 bilfelt

1,2 per i hver bil
Hvert felt klarer 1200 biler

Ruter#

HVORFOR BRUKE OSLOPAKKE 3-MIDLER TIL DRIFT AV KOLLEKTIVTRANSPORT?

Handler om å ta eksisterende infrastruktur i bruk

- Nytte av kollektivsatsing for flere enn kollektivreisende
- Bilister og næringstransport sparer tid
- Redusert luftforurensning
- Redusert ulykkesrisiko som følge av mindre biltrafikk
- Økt mobilitet
- Bedre arealutnyttelse



Ruter#

TAKSTJUSTERING I TRE TRINN- «KRONE FOR KRONE-ØKNING»

2025

- Normaltakstene for **fossilbiler** vil øke med 3 2024-kr utenom rushtiden (til 36 kr), og med 4 2024-kr i rushtiden (til 43 kr).
- Normaltaksten for **el-biler** vil øke fra 16 kr til 19 kr utenom rushtiden, og fra 23 til 25 kr i rushtiden.

2026

Normaltakstene økes med ytterligere 1 kr utenom rush og 2 kr i rush.

2028

Normaltakstene økes med ytterligere 3 kr utenom rush og 5 kr i rush

Ambisjon å opprettholde gjennomsnittstakst på 13,2 kr for å opprettholde netto bompengeneinntekter på om lag 4,3 mrd. kr/årlig.

Betydelig takstøkning for tunge fossile kjøretøy fra **2026**

Nulltakst for el-lastebiler, hydrogen og biogass til og med **2030**

Dobbel takst for nye fossile personbiler innføres i løpet av **2026**, forutsatt at Stortinget har åpnet for et slikt virkemiddel

Nulltakst for varebiler på el og hydrogen til og med **2030**

Differensierte bomtakster mellom Indre ring og Osloingen skal vurderes

ENIGHET OM ANDRE TAKST-TEMAER

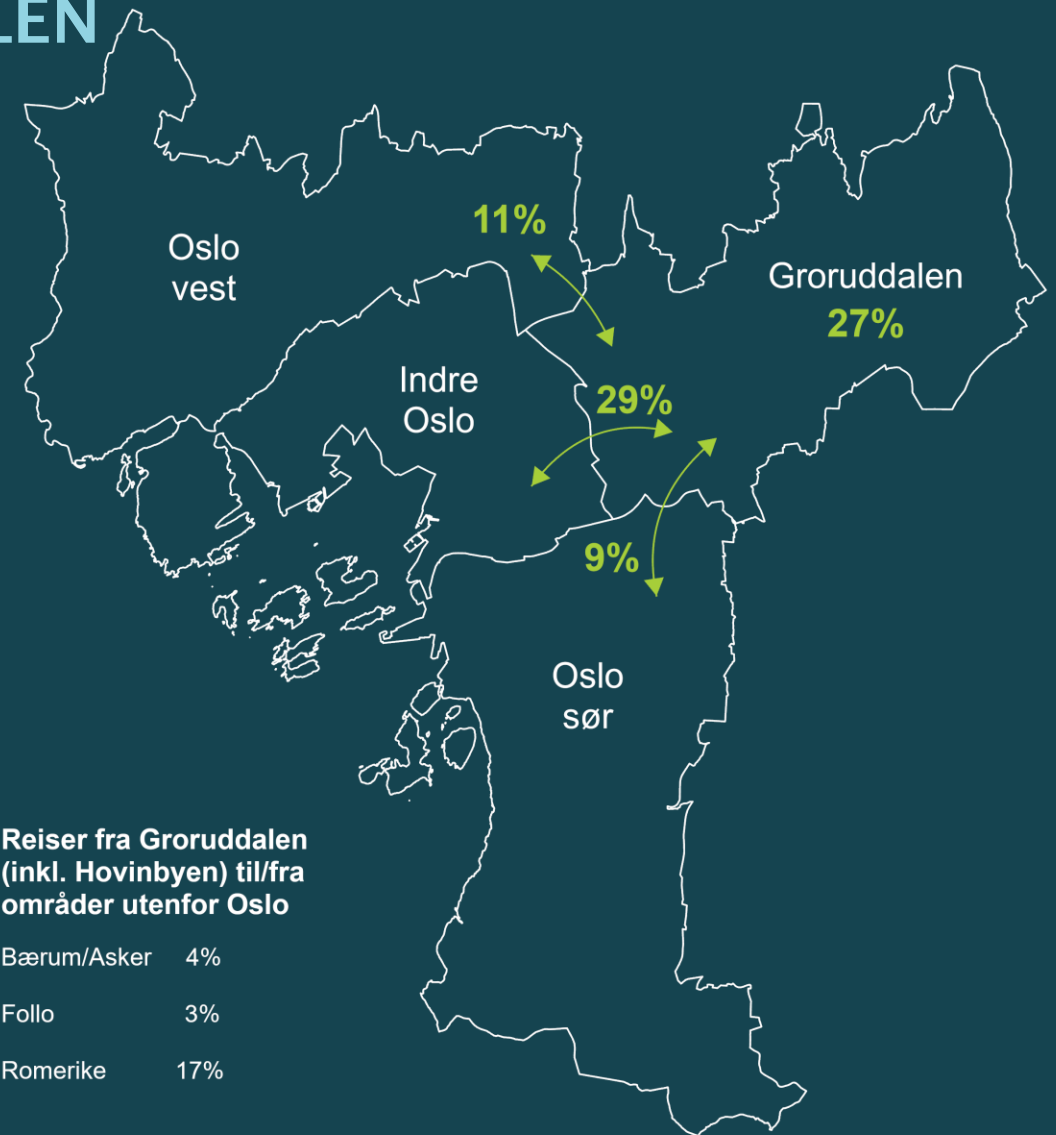
UTFORDRINGER FRAMOVER

- Synliggjøre hva vi får til – og hvordan satsingen kommer alle til gode
- Sikre gode lokalpolitiske prosesser i prioritering av prosjekter
- Balansere mellom lokalt selvstyre og statlige krav
- Håndtere målkonflikter
- Sikre tilstrekkelige ressurser til videreutvikling av et bærekraftig transportsystem i Oslo-området



REISERELASJONER TIL/FRA GRORUDDALEN

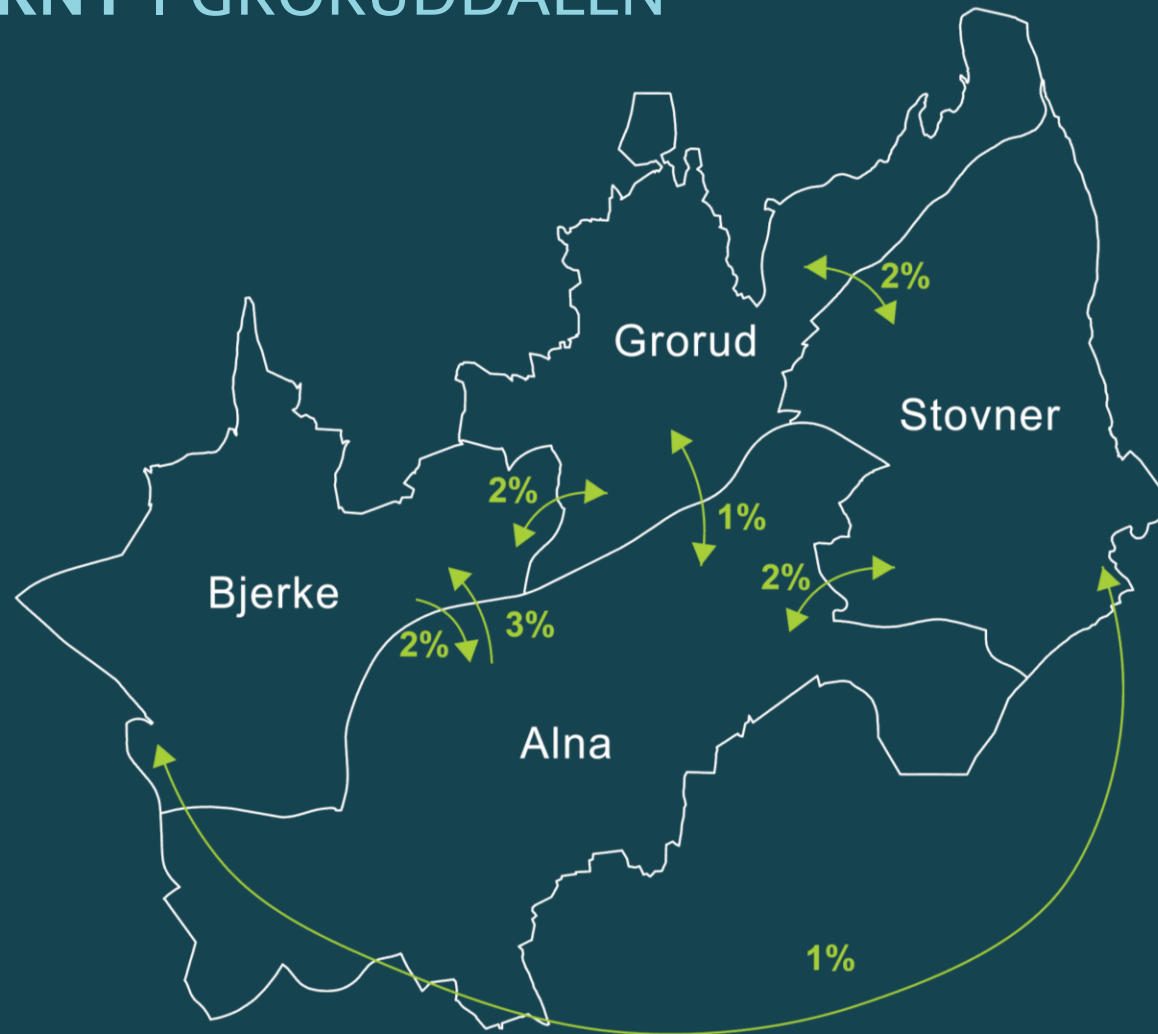
- Av reiser som starter/slutter i Groruddalen (inkl. Hovinbyen) er 27 prosent interne reiser
- Det er flest reiser til/fra indre Oslo (29 prosent)
- Utenfor Oslo gjennomføres flest reiser til/fra Romerike (17 prosent)



Kilde: KVVU: Kollektivløsninger i Groruddalen (2017)

REISERELASJONER INTERNT I GRORUDDALEN

- Få reiser på tvers av Groruddalen
- Flest reiser internt i egen bydel

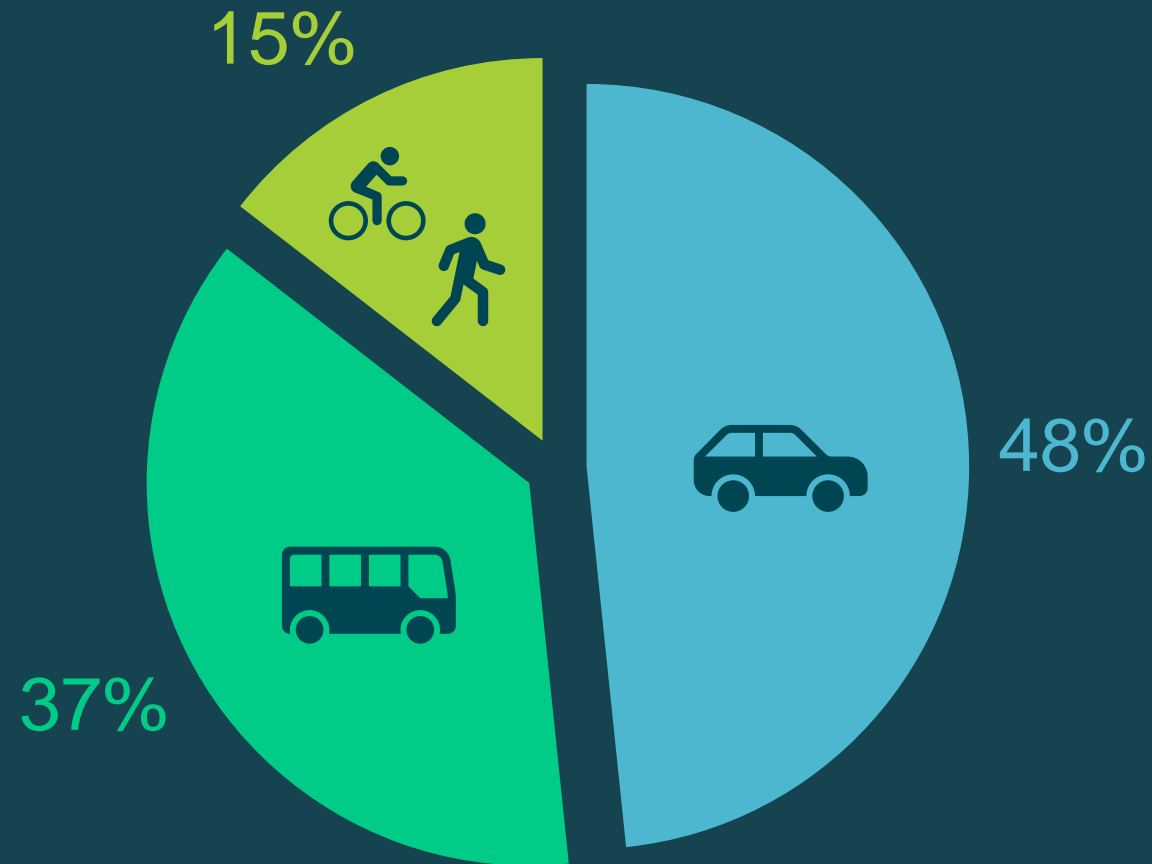


Soneinterne reiser

Bjerke	21%
Grorud	16%
Stovner	15%
Alna	27%

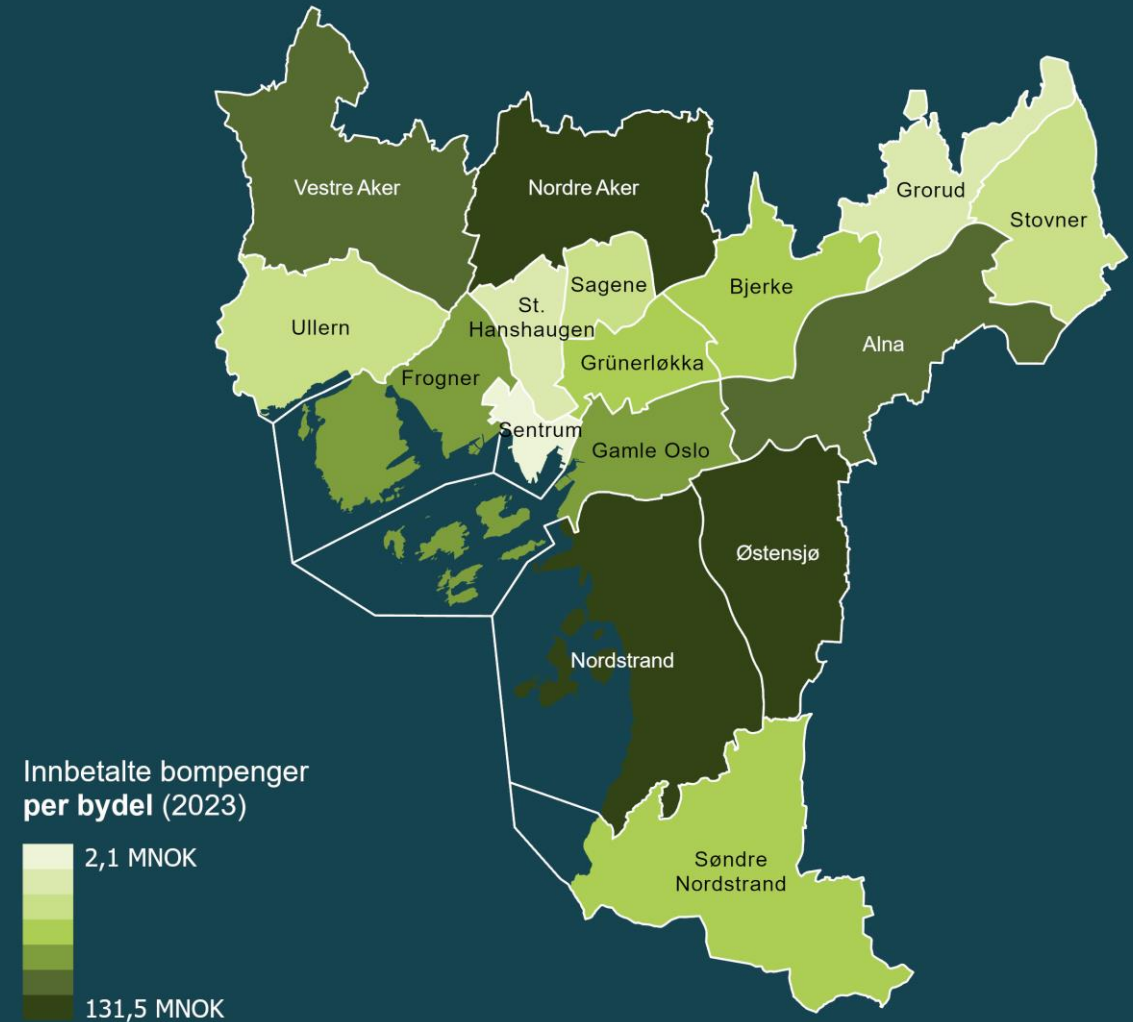
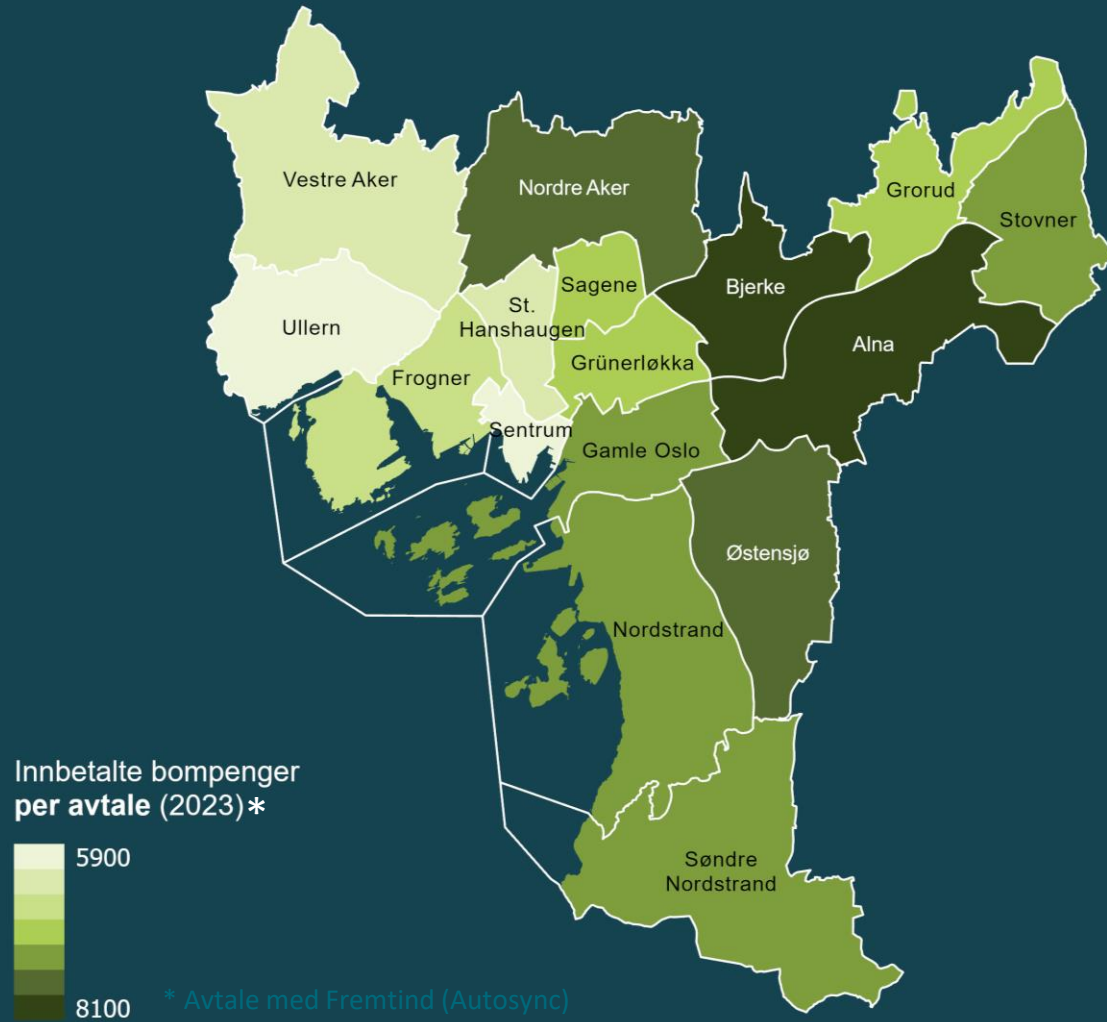
Kilde: KVV: Kollektivløsninger i Groruddalen (2017)

REISEMIDDELFORDELING - REISER INN/UT AV OG INTERNT I GRORUDDALEN



Kilde: KVV: Kollektivløsninger i Groruddalen (2017). Beregninger med RTM23+

HVILKE BYDELER BETALER MEST BOMPENGER?



Kilde: TØI, tall innhentet fra Fremtind (Autosync)

HVILKE BYDELER BETALER MEST BOMPENGER?

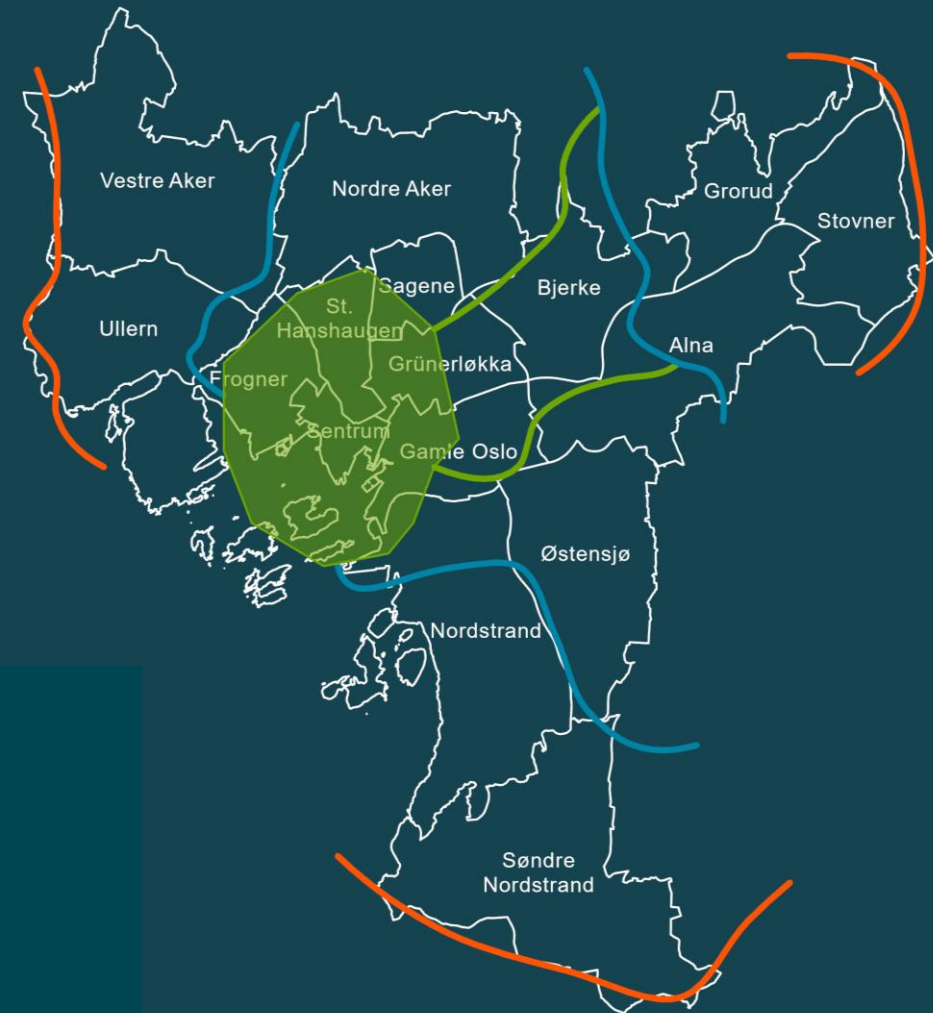
Flere forklaringer

Bilhold i husstanden

Reisemønster

Elbil-andel

og også hvor bomsnittene er plassert



Kilde: TØI