

# Bymiljøavtale mellom Oslo kommune, Akershus fylkeskommune og Staten 2017 – 2023

---

*25. januar 2017*

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

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

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

## 1. Mål

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

## 2. Prosjekter og tiltak

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

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

Prosjektene i bymiljøavtalen, og Oslo pakke 3, prioriteres gjennom porteføljestyring. Dette innebærer at tiltakene prioriteres på grunnlag av en helhetlig vurdering basert på bidrag til måloppfyllelse, disponible midler, samfunnsøkonomisk lønnsomhet, planstatus og kapasitet på planlegging og gjennomføring. Prosjektene i bymiljøavtalen finansieres gjennom Oslo pakke 3 samt belønningsmidler og midler til bymiljøavtaler over programområdene i

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

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

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

### 3. Finansiering

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

#### Statlige midler:

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

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

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

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

#### Annen finansiering:

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

## 4. Nærmere om Fornebubanen

Staten vil dekke inntil halvparten av kostnadene til Fornebubanen gjennom ordningen med statlig tilskudd til store fylkeskommunale infrastrukturprosjekt for kollektivtransport, i tråd

med brev fra Samferdselsdepartementet til Statens vegvesen datert 2.juni 2014 og 4.juli 2014. Tilskuddet skal dekke halvparten av kostnadene ved selve kollektivtransporttraséen inkludert tilhørende stasjoner, hensetningsanlegg på Fornebu og signalanlegg på strekningen Fornebu – Majorstuen.

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

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

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

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

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

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

## 5. Arealplanlegging

Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus, vedtatt i Akershus fylkeskommune og Oslo kommune desember 2015, legger godt til rette for å nå målet om at veksten i persontransporten skal tas med kollektivtrafikk, sykling og gåing.

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

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

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

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

## 6. Måling av resultater

De samlede effektene skal som et minimum dokumenteres gjennom følgende indikatorer:

Trafikkutviklingen er styrende for å nå målet og skal følges i avtaleområdet gjennom:

- Kontinuerlig by-reisevaneundersøkelse (RVU), som gjennomføres i regi av transportetatene og er en kortversjon av den nasjonale RVUen. By-RVUen gir informasjon om transportmiddelfordeling og transportarbeid med personbil. Den gir også informasjon om utviklingen av reisene med kollektivtrafikk, sykling og gåing. Avtalepartene må bidra med finansiering av tilstrekkelig lokalt utvalg i undersøkelsen. Staten dekker halvparten av kostnadene for utvalget i Oslo og Akershus, mens Oslo kommune og Akershus fylkeskommune dekker den andre halvparten.
- Trafikkindeks for vegtrafikk basert på tellinger fra faste trafikkregistreringspunkter fordelt på riksveger, fylkesveger og kommunale veger. Trafikkindeksen skal gi et representativt bilde av trafikkutviklingen i avtaleområder. Lettere næringstransport er tatt ut av trafikkindeksen da det er unntatt fra nullvekstmålet.

Avtalepartene er enige i trafikkregistreringspunktene som er vist i vedlegg. Statens vegvesen har ansvaret for utarbeidelsen av trafikkindeksen og rapportering av resultatene. Oslo kommune har et ansvar for å sikre tilstrekkelig god kvalitet på sine trafikkregistreringspunkter, bl.a. for å sikre at de er sammenliknbare med registreringer på riks- og fylkesvegnettet, og kan brukes til å beregne trafikkindeksen.

- Telling av sykkeltrafikk: Eksisterende faste tellepunkter for sykkeltrafikk skal brukes som en av kildene for å måle utviklingen av sykkeltrafikken.
- Telling av reiser i kollektivtrafikken: Jernbanedirektoratet har ansvaret for innhenting av data fra togselskapene, mens Oslo kommune og Akershus fylkeskommune har ansvaret for innhenting av data fra Ruter.
- Partene vil samarbeide om en videre utvikling av metodene for å innhente og analysere data om trafikkutviklingen i Oslo-området, herunder sykling og gåing.

#### Klimagassutslipp

- Tall for utvikling av utslipp av klimagasser (CO<sub>2</sub>-ekvivalenter) i Oslo og Akershus fra lette og tunge kjøretøy innhentes fra Statistisk sentralbyrå.

#### Andre innsatsområder følges opp gjennom:

- Indikatorer for arealbruk
- Indikatorer for parkering

#### Rapporteringsopplegg:

- Oslo kommune og Akershus fylkeskommune har ansvaret for rapportering av indikatorene, med unntak av reisevaneundersøkelsen og trafikkindeksen som Statens vegvesen har ansvar for å rapportere.
- Indikatorene skal rapporteres inn via nettsiden bymiljostatus.no, som administreres av Statens vegvesen. Statens vegvesen vil stå for den praktiske oppfølgingen av denne websiden.
- Trafikkindeksen, trafikkarbeid og transportmiddelfordeling fra RVU og klimagassutslipp skal rapporteres årlig. Indikatorer for areal og parkering skal rapporteres hvert 2. år.
- Referanseår for indikatorene er 2017.

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

## 7. Styringssystem

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

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

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

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

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

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

## 8. Avtaleperiode og revisjon av avtalen

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

Partene kan si opp avtalen og unnlate å bevilge midler dersom øvrige parter ikke følger opp sine forpliktelser, herunder at utviklingen ikke er i tråd med målsettingen. Dersom en eller flere parter hevder at utviklingen ikke er i samsvar med målsettingen for avtalen skal partene i fellesskap drøfte muligheten for alternative tiltak for å snu denne utviklingen. Kompenserende tiltak skal være forsøkt i minst to år før avtalen kan sies opp.

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

Eventuelle forpliktelser eller økonomiske konsekvenser knyttet til en oppsigelse av avtalen som ikke kan belastes den eller de parter som sier opp avtalen, ivaretas av Oslopakke 3.

## 9. Ikrafttredelse

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

Oslo 25.1.2017

Oslo 25.1.2017

Lan Marie Berg, byråd for miljø og samferdsel  
Oslo kommune

Tron Bamrud, fylkesrådmann  
Akershus fylkeskommune

Oslo 25.1.2017

Oslo 25.1.2017

Lars Aksnes, direktør  
Staten v/Statens vegvesen

Elisabeth Enger, jernbanedirektør  
Staten v/Jernbanedirektoratet

Vedlegg:

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