

# Tilleggsavtale 2021-2029 til byvekstavtalen mellom Viken fylkeskommune, Oslo, Bærum, Lillestrøm og Nordre Follo kommuner og staten

Denne tilleggsavtalen er inngått mellom staten ved Samferdselsdepartementet og Kommunal- og moderniseringsdepartementet og Viken fylkeskommune, Oslo, Bærum, Lillestrøm og Nordre Follo kommuner for perioden 2021-2029. Avtalen er geografisk avgrenset til Oslo kommune og den administrative grensen til Akershus fylke slik den var avgrenset inntil 1. januar 2020.

Kommunene Oslo, Bærum, Lillestrøm og Nordre Follo og Viken fylkeskommune signerte 27. november 2020 en byvekstavtale med staten for årene 2019-2029. Tilleggsavtalen er et tillegg til den signerte byvekstavtalen. Signert byvekstavtale er gjeldende, tilleggsavtalen erstatter ikke denne med mindre det er spesifikt omtalt i denne avtalen. Tilleggsavtalen innebærer økte statlige midler som kommer i tillegg til midlene i byvekstavtalen. Forutsetningen for de økte statlige midlene er at den samlede virkemiddelbruken innrettes slik at nullvekstmålet nås, og at kravene i bompenggeavtalen fra 2019 er oppfylt. Staten, fylkeskommunen og kommunene har et felles ansvar for nullvekstmålet, siden målet nås som en kombinasjon av forsterkede kommunale, fylkeskommunale og statlige virkemidler. Det er også en forutsetning at det utvikles et system for rapportering av midler gjennom byvekstavtalen, som gjør at alle parter har god oversikt over hva midlene går til. Det tas forbehold om årlige bevilgninger over statsbudsjettet og kommunale og fylkeskommunale budsjetter.

Tilleggsavtalen omfatter følgende elementer:

1. Tilskudd til redusert bompenggebelastning og bedre kollektivtilbud
2. Tilskudd til reduserte kollektivtakster
3. Økt fleksibilitet for bruk av statlige midler
4. Videreutvikling av nullvekstmålet
5. Porteføljestyring og kostnadskontroll

## 1. Tilskudd til redusert bompenggebelastning og bedre kollektivtilbud

Statens bidrag til Fornebubanen utgjør om lag 8,4 mrd. 2021-kr. Staten vil også dekke inntil 50 prosent av den samlede kostnaden for utbygging av ny T-banetunnel gjennom sentrum i tråd med retningslinjene for 50/50-ordningen, det statlige beløpet er ikke endelig fastsatt, jf punkt. 9 i byvekstavtalen.

Bompenggeavtalen fra 2019 innebærer at det statlige bidraget til Fornebubanen og ny T-banetunnel gjennom Oslo sentrum øker. Halvparten av det økte tilskuddet skal øremerkes redusert bompenggebelastning, og halvparten skal øremerkes bedre kollektivtilbud. Dette skal skje etter en lokal prioritering.

I niårsperioden er det beregnet at tilskuddet til redusert bompenggebelastning og bedre kollektivtilbud i Osloregionen vil bli på om lag 5 220 mill. 2021-kr – fordelt med 2 610 mill. 2021-kr til redusert bompenggebelastning og 2 610 mill. 2021-kr til bedre kollektivtilbud. Det statlige bidraget målt i kroner står ved lag også dersom kostnader i den samlede prosjektporteføljen blir redusert.

Fornebubanen og ny T-banetunnel gjennom Oslo sentrum ligger til grunn for beregningen av tilskuddet på denne posten. Den delen av tilskuddet som utgjør økningen vil imidlertid bli utbetalt jevnt fordelt over niårsperioden 2021-2029, uavhengig av framdrift for prosjektene.

Beløpet for ny T-banetunnel gjennom Oslo sentrum er basert på Nasjonal transportplan 2018-2029. Partene viser til omtalen av prosess for endelig fastsettelse av det statlige bidraget til ny T-banetunnel gjennom Oslo sentrum (punkt 9 i byvekstavtalen).

## Tilskudd til å redusere bompengebelastningen

Det gis et statlig tilskudd til redusert bompengebelastning på 2 610 mill. 2021-kr.

Det statlige tilskuddet vil benyttes til å redusere bomtakstene som følger:

Tabell 1 Reduksjon i bomtakster.

	Lette: Bygrense og Osloringen				Lette: Indre Ring				Tunge: Bygrense, Osloringen og Indre ring													
	Utenom rush		I rush		Utenom rush		I rush		Utenom rush			I rush										
	Normal	Diesel	EL-personbil	EL-varebil	Normal	Diesel	EL-personbil	EL-varebil	Normal	Diesel	EL-personbil	EL-varebil	Euro VI	Euro V og eldre	EL-tunge	Euro VI	Euro V og eldre	EL-tunge				
Dagens takster	22	26	10	0	28	31	14	0	18	20	8	0	22	24	10	0	54	88	0	71	104	0
Nye takster	22	26	6	0	28	31	11	0	18	20	5	0	22	24	9	0	49	88	0	66	104	0
Takstendring	0	0	-4	0	0	0	-3	0	0	0	-3	0	0	0	-1	0	-5	0	0	-5	0	0

Det tas sikte på at de nye takstene skal gjelde f.o.m. 1. august 2021. Det er beregnet at en slik takstreduksjon vil kunne medføre et tap i bompengeinntektene på totalt 2 650 mill. 2021-kr i perioden 2022-2029.

Oslo og Viken har vedtatt å reforhandle Oslopakke 3-avtalen senest i løpet av 2022, jf. Oslo bystyres vedtak 24. juni 2020 og Viken fylkestings vedtak av 18. juni 2020. I reforhandlingen vil det gjøres en ny vurdering av takstnivået, opp mot måloppnåelse og inntektsgrunnlaget i Oslopakke 3. Partene viser til at styringsgruppen for Oslopakke 3 (25.01.2019) vedtok at det skal gis rabatt/fritak for tunge kjøretøy på biogass. Partene imøteser at et fritak for biogass kan iverksettes så snart som mulig. I reforhandlingen av Oslopakke 3 skal det synliggjøres at tilskuddet til å redusere bompengebelastningen fremdeles benyttes i tråd med intensjonen i bompengevtalen fra 2019.

## Tilskudd til bedre kollektivtilbud

Det gis et statlig tilskudd til bedre kollektivtilbud på 2 610 mill. 2021-kr. over ni år. Midlene vil brukes til å delfinansiere Fornebubanen, nytt signalsystem (CBTC) for T-banen og Ramme T-bane og trikk.

Tabell 2: Tentativ fordeling av tilskudd mellom prosjektene, perioden 2021-2029.

Prosjekter/tiltak	Beløp	Periode
Fornebubanen	1 740	2021-2026
Nytt signalsystem (CBTC) for T-banen	580	2027-2028
Ramme T-bane og trikk	290	2029
<b>SUM:</b>	<b>2 610</b>	

Prosjektene er finansiert og prioritert i porteføljen som vist i tabell 3, tabell 4 og vedlegg 1.

## 2. Tilskudd til reduserte kollektivtakster

Det gis et statlig tilskudd til reduserte kollektivtakster på 464,4 mill. 2021-kr. over ni år, tilsvarende 51,6 mill. 2021-kr. pr. år.

Koronapandemien har medført en ekstraordinær situasjon for kollektivtrafikken, med kraftig redusert etterspørsel etter reiser, og et stort fall i billettinntektene. De lokale parter er derfor i prosess med å vurdere nye billettprodukter tilpasset behov etter pandemien og nye reisemønstre samt mer fleksibilitet og valgmuligheter for de reisende. Målet er å sikre et kollektivtilbud som styrker kollektivtrafikkens attraktivitet, som øker konkurransekraften til grønn mobilitet, og som bygger opp under samspillet med sykkel og gange samtidig som økonomisk forsvarlig drift av kollektivselskapet opprettholdes.

Eksempler på takstreduserende tiltak som vurderes:

- Ungdomskort tilsvarende som tilbys av Brakar og ØKT
- Utvide grupperabatten (familierabatten) alle dager utenfor rush
- Redusere prisen på enkeltbilletter med 20 prosent
- Unngå prisøkning
- Nytt billettprodukt tilpasset nye reisemønstre

Partene vil søke en utforming av tiltak som gir størst mulig effekt på målene i byvekstavtalen.

De lokale partene må gjennom beslutninger om nye billettprodukter og årlig rapportering forplikte seg til å vise hvordan tilskuddet til reduserte kollektivtakster kommer kollektivtrafikantene til gode i form av reduserte takster. Før midlene kan utbetales, må det synliggjøres at kravene i bompengeavtalen fra 2019 om reduserte takster er oppfylt, dvs. spesifiseres konkret hva midlene skal brukes til.

## 3. Økt fleksibilitet i bruk av statlige midler

Tilleggsavtalen innebærer en mulighet for mer fleksibel bruk av programområdemidler til tiltak som fremmer gange, sykkel og kollektivtrafikk. Dette innebærer at statlige programområdemidler også kan brukes 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.

Valget og prioriteringen av programområdetiltakene vil skje gjennom porteføljestyringen i den årlige rulleringen av handlingsprogrammet for byvekstavtalen.

Det er utviklet kriterier for fordeling av midlene, jf. brev fra Samferdselsdepartementet til Statens vegvesen datert 30. mars 2020. Statens vegvesen har ansvar for et rapporteringsopplegg som sikrer gode rutiner for oppfølging.

## 4. Videreutvikling av nullvekstmålet

I byvekstavtalen er det lagt til grunn et mål om at veksten i persontransporten skal tas med kollektivtrafikk, sykling og gange. En justert målformulering og nye føringer for målemetodikk ble fastsatt etter at forhandlingene ble avsluttet, jf. brev av 8. juni 2020 til de ni største byområdene. Følgende mål skal legges til grunn i det videre arbeidet med byvekstavtalen: *I byområdene skal*

*klimagassutslipp, kø, luftforurensing og støy reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange.*

Det er videre fastsatt at trafikktegninger (byindeksen) skal være hovedindikator for oppfølgingen av det videreutviklede nullvekstmålet. Reisevaneundersøkelsene gir verdifull informasjon om transportutvikling og befolkningens reisevaner, og er et nyttig verktøy for å følge utvikling av trafikken i hele avtaleområdet. Trafikkarbeid skal derfor inngå som støtteindikator. Det er åpnet for at avtaleområdet kan deles opp i inntil tre ulike soner slik at måloppnåelsen følges opp der hensynene bak nullvekstmålet er til stede, jf. brev datert 8. juni 2020. Inndeling av avtaleområdet i soner gjennomføres ikke i foreliggende avtale.

I byvekstavtalen er det lagt opp til at måloppnåelsen skal skje innenfor avtaleperioden. For å få en mer forutsigbar gjennomføring og håndtering av nullvekstmålet legges det til grunn at nullvekstmålet blir målt i et tre års glidende snitt. Dette innebærer at måloppnåelsen gjelder avtaleperioden sett under ett. Partene skal gjøre en årlig vurdering av utviklingen gjennom porteføljestyringen. Det skal være netto nullvekst i perioden.

Nullvekstmålet kan oppnås med en kombinasjon av en rekke ulike virkemidler: tilrettelegging for kollektiv, gange og sykkel samt arealpolitikk, virkemidler som regulerer trafikken (for eksempel takster i bomringen, parkeringspolitikk og nullutslippssoner) og, og å gjøre det mer lønnsomt å benytte kollektivtransport framfor bil og kjøretøy uten klimagassutslipp sammenlignet med fossile kjøretøy.

Vare- og nyttetransport er ikke omfattet av nullvekstmålet. For å nå målene knyttet til reduserte klimagassutslipp, kø, luftforurensing og støy, skal partene samarbeide om virkemidler for å effektivisere nyttetransporten og redusere klimagassutslippene. Nye teknologiske og logistiske løsninger gir muligheter for å begrense transportarbeidet og få til en overgang til kjøretøy uten klimagassutslipp også for vare- og nyttetransport. Partene vil i samarbeid og hver for seg utvikle tiltak og virkemidler for å redusere omfanget av næringstrafikk på vei i byområdene og ta i bruk virkemidler som bidrar til at næringstrafikken går over til løsninger uten klimagassutslipp. Kjøretøy uten klimagassutslipp vil si kjøretøy som går på el, hydrogen og biogass, eller eventuelt bærekraftig biodrivstoff for tyngre kjøretøy.

Styringsgruppen for oppfølging av byvekstavtalen skal drøfte måloppnåelsen i området som helhet og virkemiddelbruken for å nå nullvekstmålet. Det vises i denne sammenheng spesielt til byvekstavtalens formuleringer vedr. forpliktende fellesskap om planlegging og utvikling av knutepunkt, parkeringspolitikk, utvikling av kollektivtrafikktilbudet og utprøving av nye teknologiske løsninger.

## 5. Porteføljestyring og kostnadskontroll

Det statlige bidraget til byvekstavtalen, sammen med bompenger og lokale midler gjennom Oslopakke 3, utgjør den økonomiske rammen for prosjektporteføljen for avtaleperioden 2021-2029.

Gjennomsnittstaksten i Oslopakke 3 er betydelig lavere enn nivået Stortinget godkjente ved behandlingen av Prp. 69 S (2017-2018), og som ligger til grunn for finansieringen av den avtalte porteføljen. Oslo og Viken har på denne bakgrunn vedtatt å reforhandle Oslopakke 3-avtalen senest i løpet av 2022, jf. Oslo bystyres vedtak 24. juni 2020 og Viken fylkestings vedtak av 18. juni 2020.

Tabellen under viser det samlede finansieringsgrunnlaget for byvekstavtalen inkludert Oslopakke 3 slik det er før en reforhandling av Oslopakke 3.

*Tabell 3: Finansieringsgrunnlaget for byvekstavtalen inkludert Oslopakke 3 for perioden 2021-2029 er beregnet til (2021-kr).*

Finansieringskilder	Beløp (mill. 2021-kr)
Statlige bidrag <sup>1</sup>	21 946
Bompenger Oslopakke 3 (nettobeløp) <sup>2</sup>	22 800
Bidrag fra kollektivtransporten - Ruter	1 512
Grunneierbidrag - Fornebubanen	680
Fylkeskommunale/kommunale midler (Viken/Oslo) <sup>3</sup>	5 370
Vognselskapet – bidrag til nytt signalsystem (CBTC) for T-banen	923
<b>SUM:</b>	<b>53 231</b>

<sup>1</sup> Inkludert bidragene gjennom denne tilleggsavtalen (herunder tilskuddet på 2 610 mill. kr. til å kompensere inntektstapet ved takstreduksjon bompenger).

<sup>2</sup> Netto bompengeproveny, etter nedbetaling av gjeld og driftskostnader. I dette beløpet er det fratrukket det beregnede inntektstapet på 2 650 mill. kr. som følge av takstreduksjonen knyttet til tilleggsavtalen (dette inntektstapet kompenseres av det statlige tilskuddet (jf. fotnote 1)).

<sup>3</sup> Krav om 20 pst. lokal egenandel omfatter ikke Oslopakke 3 fordi pakken allerede er behandlet av Stortinget

Prosjektene skal gjennomføres innenfor en fastsatt økonomisk ramme for porteføljen, og det må dokumenteres at det er balanse mellom inntekter og utgifter i porteføljen i byvekstavtalen inkludert Oslopakke 3.

Gjennom reforhandling av Oslopakke 3 neste gang, og senest i løpet av 2022, vil inntektsgrunnlaget kunne økes, noe som i så fall innebærer at det økonomiske handlingsrommet øker. Økt økonomisk handlingsrom betyr at det vil være rom for å fullfinansiere flere og/eller inkludere nye prosjekter. Det er innenfor mandatet til styringsgruppen for oppfølging av byvekstavtalen å kunne justere og endre byvekstavtalens portefølje. Porteføljen vil sammen med andre virkemidler bidra til å nå målene i byvekstavtalen. Det er styringsgruppen for Oslopakke 3 som har ansvaret for den løpende styringen av Oslopakke 3-porteføljen, og som fremmer forslag til prioritering av bompenger overfor besluttede organer.

Tabellen under gir en oversikt over prioriteringen av de samlede midlene til prosjektporteføljen i avtaleperioden. Se vedlegg 1 for oversikt over finansieringskildene knyttet til de ulike prosjektene.

*Tabell 4: Prosjektportefølje byvekstavtalen inkludert Oslopakke 3 for perioden 2021-2029 (2021-kr).*

Prosjekter/tiltak	Beløp (mill. 2021-kr)
Fornebubanen	15 044
Nytt signalsystem (CBTC) for T-banen	4 754
Ramme til T-bane og trikk Oslo	5 043
Ny T-banetunnel gjennom Oslo sentrum (planlegging)	620
Majorstuen T-baneknutepunkt (planlegging)	670
Bane/kollektivløsning Nedre Romerike <sup>1</sup>	471
Drift kollektivtrafikk	7 830
Belønningsmidler	3 051
Lokale tiltak	8 542
Programområdetiltak kollektiv og gang/sykkel (post 30)	4 584
Statlige midler til øvrige programområder inkl. planlegging (post 30)	760
E18 Vestkorridoren (bidrag fra Oslopakke 3)	905
E6 Oslo øst/Manglerudprosjektet (planlegging) <sup>2</sup>	24
Rv 4 Kjøl-Rotnes (planlegging)	50
Nye vogner Fornebubanen	545
Stasjons- og knutepunktstiltak (jernbanen)	338
<b>SUM:</b>	<b>53 231</b>

<sup>1</sup> T-baneforlengelse til Lørenskog (kun planleggingsmidler) og prioritert trasé for kapasitetssterk bane/kollektivløsning mellom Oslo grense, Lillestrøm by og Kjeller.

<sup>2</sup> Kun statlige midler.

Det fastsatte statlige tilskuddet gjennom tilleggsavtalen (jf. tabell 2) skal benyttes til de tre prosjektene som er prioritert øverst i porteføljen. De statlige midlene til disse tre prosjektene i tilleggsavtalen er endelig, med forbehold om endelig budsjettvedtak. Prosjektene er delvis finansiert med statlige midler gjennom ett 50/50-prosjekt i Byvekstavtalen (Fornebubanen) og tilskudd gjennom tilleggsavtalen. Den resterende andelen av fullfinansieringen skal dekkes av bompenger og lokale bidrag (bidrag fra Ruter, grunneierbidrag og Vognselskapsfond). Disse bindingene for bruk av bompenger skal legges til grunn i reforhandlingen av Oslopakke 3. Den lokale prioriteringen av midlene vedtas gjennom den årlige rulleringen av handlingsprogrammet og som et ledd i en langsiktig styring av porteføljen.

*Fornebubanen* har en forventet totalkostnad på 17 401 mill. 2021-kr (jfr. brev til Samferdselsdepartementet 3. sept. 2020). Om lag 2,35 mrd. kr er bevilget før 2021. Statlig bidrag fra tilleggsavtalen er forventet å bli benyttet i årene 2021 - 2026. *Nytt signalanlegg (CBTC) for T-banen* har en forventet totalkostnad på 5 400 mill. 2021-kr. Om lag 0,6 mrd. kr er bevilget før 2021. Statlig bidrag fra tilleggsavtalen er forventet å bli benyttet i årene 2027 - 2028. Til *Ramme T-bane og trikk Oslo* er det lagt inn om lag 560 mill. 2021-kr pr år. Sporveien har beregnet at det er behov for om lag 1 100 mill. 2021-kr pr år for å ta vare på eksisterende trikke- og T-baneinfrastruktur. Statlig bidrag fra tilleggsavtalen til T-bane og trikk er forventet å bli benyttet i 2029.

Prosjektporteføljen på totalt 53 231 mill. kr. gir en oversikt over prioriteringen av de samlede midlene i avtaleperioden for byvekstavtalen inkludert Oslopakke 3 for perioden 2021-2029. Enkelte av prosjektene som ligger til grunn for beløpet er ikke fullfinansiert i denne perioden. Den vedtatte porteføljen til Oslopakke 3 omfatter flere store prosjekter som ikke er kommet så langt i planleggingen at de har kostnadsanslag. Oslopakke 3 har også et lengre tidsperspektiv enn byvekstavtalen (2017-2036), og skal reforhandles senest i løpet av 2022. I porteføljen for Oslopakke 3

ligger det derfor også flere prosjekter og tiltak, i tillegg til prosjektene tabellen over, som ikke har en avklart finansiering innenfor byvekstavtalens og tilleggsavtalens avtaleperiode. Disse prosjektene vil kunne påvirke mulighetene for å oppfylle nullvekstmålet på sikt. Dette gjelder bl.a. gjennomføring av prosjektene ny T-banetunnel gjennom Oslo sentrum, nytt Majorstuen T-baneknutepunkt, bane/kollektivløsning Nedre Romerike, samt flere riksveiprosjekter. Det er prioritert midler til planlegging av disse prosjektene i perioden, men en realisering av prosjektene vil kreve betydelig finansiering innenfor Oslopakke 3 utover det som er vist i tabellen over. Eksempelvis har T-banetunnel gjennom Oslo sentrum et foreløpig og svært usikkert kostnadsanslag på om lag 20 mrd. kr (KVU Oslo-Navet, 2015). Et oppdatert kostnadsanslag er forventet ferdigstilt sommeren 2021. T-banetunnelen er prioritert innenfor 50/50-ordningen i Byvekstavtalen.

I porteføljestyringen av byvekstavtalen og Oslopakke 3 forplikter partene seg til å nå nullvekstmålet. Porteføljestyringen håndteres gjennom fireårige handlingsprogram.

Det er etablert en politisk styringsgruppe for byvekstavtalen som skal møtes årlig for å bli forelagt handlingsprogrammet. Ut over dette vil styringsgruppen kun involveres ved særlig behov. Gruppen ledes av en statssekretær fra Samferdselsdepartementet. Staten representeres også ved politisk ledelse i Kommunal- og moderniseringsdepartementet. Viken fylkeskommune er representert ved fylkesrådsleder, Oslo kommune ved byrådsleder. Nordre Follo kommune, Lillestrøm kommune og Bærum kommune er representert ved ordfører.

Det er også etablert en styringsgruppe for oppfølging av byvekstavtalen. Styringsgruppen har ansvar for oppfølging av avtalen gjennom bl.a. prosjekt- og porteføljestyring, behandling av forslag til budsjett og handlingsprogram, målstyring og rapportering av resultater.

Staten representeres av Statens vegvesen, som leder gruppen, Jernbanedirektoratet og Statsforvalteren i Oslo og Viken. Oslo kommune er representert ved byråd for miljø og samferdsel og Viken fylkeskommune ved fylkesråd for samferdsel. De øvrige lokale parter har samme representasjon som i politisk styringsgruppe.

Oslopakke 3 er en del av byvekstavtalen. Styringen av Oslopakke 3 består slik den er i dag inntil det eventuelt skulle bli enighet om noe annet. Styringsgruppen for Oslopakke 3 har hovedansvaret for god styring og koordinering av Oslopakke 3-porteføljen, basert på prinsipper om mål- og resultatstyring, og er ansvarlig for å fremme forslag til fireårig handlingsprogram og årlige budsjetter for Oslopakke 3. Arbeidet skal gi grunnlag for omforente saksframlegg til besluttede organer om prioritering av midlene i avtalen. Arbeidet i Styringsgruppen for Oslopakke 3 skal gi grunnlag for Stortingets, departementets og lokale myndigheters behov for styring og kontroll. Styringsgruppen for Oslopakke 3 involveres i oppfølgingen av den regionale planen for areal og transport i Oslo og Akershus.

Politisk samarbeidsråd for oppfølging av regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus består av byråd for byutvikling i Oslo, fylkesråd for plan, klima og miljø i Viken og to representanter fra hver av bystyret og fylkestinget. Ledelse for samarbeidsrådet alternerer annethvert år mellom Oslo og Viken. I tillegg er det etablert et administrativt kontaktforum. Det er avtalt et politisk møte hvert år med Kommunal- og moderniseringsdepartementet. Andre parter, herunder Statsforvalteren, inviteres etter behov til både Samarbeidsrådet og et administrativt kontaktforum. Samarbeidsrådet skal avklare ansvar for å sikre gjennomføring av fellesoppfølgingsoppgaver i planens handlingsprogram, samt beholde og videreutvikle kompetansen og informasjonsoppgaver.

Vedlegg 1: Prosjektportefølje med finansieringskilder for byvekstavtalen inkludert Oslopakke 3 for perioden 2021-2029 (2021-kr)

	Beløp i 2021-2029	Finansieringskilder 2021-kr.									
		Statlig bidrag 50/50	Tilskudd redusert bompengebelasting <sup>1</sup>	Tilskudd bedre kollektivtilbud	Tilskudd til reduserte kollektivsatser	Belønningsmidler	Kollektiv - gang- og sykkeltiltak	Øvrige programområder inkl. planl.	Stasjon- og knutepunktstiltak jernbanen	Bompenger	Lokale bidrag
Fornebubanen	15 044	7 505	1 740	1 740						3 168	891
Nytt signalsystem (CBTC) for T-banen	4 754		580	580						2 250	1 344
Ramme til T-bane og trikk Oslo	5 043		290	290						4 463	0
Ny T-banetunnel Oslo sentrum <sup>2</sup>	620									620	0
Majorstuen T-baneknutepunkt <sup>2</sup>	670									0	670
Bane/kollektivløsning Nedre Romerike <sup>3</sup>	471									471	0
Drift kollektivtrafikk	7 830				464					7 366	
Belønningsmidler	3 051					3 051					
Lokale tiltak	8 542									3 172	5 370
Programområdetiltak kollektiv og gang/sykkel (post 30)	4 584						4 584				
Statlige midler til øvrige prog. områder inkl. planlegging (post 30)	760							760			
E18 Vestkorridoren (bidrag fra Oslopakke 3)	905									905	
E6 Oslo Øst/Manglerud prosjektet <sup>2</sup>	24							24			
Rv.4 Kjøl -Rotnes <sup>2</sup>	50									50	
Nye vogner Fornebubanen	545									335	210
Stasjons og knutepunktstiltak (jernbanen)	338								338		
<b>SUM</b>	<b>53 231</b>	<b>7 505</b>	<b>2 610</b>	<b>2 610</b>	<b>464</b>	<b>3 051</b>	<b>4 584</b>	<b>784</b>	<b>338</b>	<b>22 800<sup>4</sup></b>	<b>8 485</b>

<sup>1</sup> Tilskuddet benyttes for å kompensere for det beregnede inntektstapet som følge av takstreduksjonen knyttet til tilleggsavtalen.

<sup>2</sup> Det er i perioden 2021-2029 kun satt av midler til planlegging.

<sup>3</sup> T-baneforlengelse til Lørenskog (kun planleggingsmidler) og prioritert trasé for kapasitetssterk bane/kollektivløsning mellom Oslo grense, Lillestrøm by og Kjeller.

<sup>4</sup> I dette beløpet er det fratrukket det beregnede inntektstapet på 2 650 mill. kr. som følge av takstreduksjonen knyttet til tilleggsavtalen (dette inntektstapet kompenseres av det statlige tilskuddet, jf. fotnote 1).