

Vedlegg 1: Kriterier for prioritering og aktuelle stasjoner/knutepunkter for tildeling av midler over kap 1352 – post 73 Utvikling av knutepunkter og stasjoner

Kriterier for prioritering:

- Dagens tilstand på stasjonen ift «normale krav» (dårlig/ middels/ god)
- Dagens trafikk – antall reisende
- Potensiale for framtidig trafikk i 2030
- Kostnad ved tiltaket
- Samfunnsøkonomisk netto nytte
- Om det er aktuelt med spleiselag mellom flere parter
- Om tiltaket oppfyller nasjonale krav om f.eks. universell utforming

Tabell 1. Foreløpig liste over aktuelle stasjoner/ knutepunkter for tildeling av midler

Stasjon/ knutepunkt	Type tiltak	Aktuelt med spleiselag?	Merknad
Ås	Tilrettelegging for universell utforming (UU) - overgangsbru		Regional by – mange reisende
Jessheim	Tilrettelegging for UU		Regional by – mange reisende
Haugenstua	Tilrettelegging for UU		
Lørenskog	Tilrettelegging for UU		
Kløfta	Tilrettelegging for UU		
Eidsvoll	Tilrettelegging for UU		
Oslo S	Etablere ny adkomst til plattformene i Øst	Ja. Kan være aktuelt med samarbeid om løsninger for det helhetlige kollektivknutepunktet	Det må avklares hvilken løsning som er aktuell.
Hauketo	Tilrettelegging for UU		
Oppegård	Overgangsbru	Ja. Bidrag fra utbyggere, Akershus/kommunen	
Vevelstad	Tilrettelegging for UU		
Vestby	Tilrettelegging for UU		
Sonsveien	Tilrettelegging for UU		
Breivoll	Ny stasjon	Ja. Mulighet for grunneierbidrag	Erstatter Alna stasjon

Avsatte midler skal også kunne benyttes til sykkelrelaterte tiltak på disse eller andre stasjoner innenfor Oslo og Akershus. Kriteriene ovenfor legges også til grunn for denne type tiltak.

Disse stasjonene kommer i tillegg til øvrige stasjoner som er prioritert for tiltak i Jernbanesektorens handlingsprogram 2018-2029, jfr tabell under.

Tabell 2. Stasjoner og knutepunkter innenfor Oslo og Akershus som er prioritert i Jernbanesektorens handlingsprogram 2018-2029.

Type tiltak	Stasjoner som er prioritert	Forventes gjennomført
Stasjoner som bygges som del av store prosjekter	Ski stasjon	Innen 2021
Stasjoner med tiltak som følge av ruteendring eller nye tog	Sørumsand på Kongsvingerbanen.	2019-2020
	Stasjoner langs L2 Oslo S-Ski, dvs Nordstrand, Ljan, Kolbotn, Langhus.	Første seksårsperiode
	Stasjoner langs L1 Asker-Lillestrøm, inkl Sandvika, Bryn og Grorud.	Første og andre seksårsperiode
	Nittedal, Movatn og Hakadal på Gjøvikbanen	Første seksårsperiode
Stasjoner for å sikre universell utforming og bedre sikkerhet for de reisende	Oslo S – bedre tilgjengelighet og bedre kapasitet, tilrettelegging for universell utforming	Første og andre seksårsperiode
	Lillestrøm - bedre tilgjengelighet, bedre kapasitet og økt sikkerhet.	Første seksårsperiode
	Oslo lufthavn Gardermoen, Nationaltheatret, Skøyen, Asker – bedre tilgjengelighet og bedre kapasitet, universell utforming.	Første og andre seksårsperiode

Vedlegg 2: Indeksjustering

Følgende indeks skal brukes for de ulike postene:

Kommunale midler

- Beløpet indekseres med kommunal deflator, jf. anslag i årlige statsbudsjett.

Fylkeskommunale midler

- Fylkeskommunens midler: fylkeskommunal deflator

Statlige midler

- Kap 1330 post 63: Posten indeksreguleres gjennom Finansdepartementets budsjettindeks for kap. 1330, post 63, for prosjektkostnadene brukes SSBs byggekostnadsindeks for vegprosjekt. I tilfeller der prisomregning skal gjøres for år der SSBs byggekostnadsindeks ennå ikke foreligger Finansdepartementets budsjettindeks for kap. 1330, post 63, må legges til grunn for prisomregning av prosjektkostnadene.
- Kap 1320 post 30: Posten indeksreguleres gjennom Finansdepartementets budsjettindeks for kap. 1320, post 30, for prosjektkostnadene brukes SSBs byggekostnadsindeks for vegprosjekt. I tilfeller der prisomregning skal gjøres for år der SSBs byggekostnadsindeks ennå ikke foreligger Finansdepartementets budsjettindeks for kap. 1320, post 30, må legges til grunn for prisomregning av prosjektkostnadene.
- Kap 1330 post 64: Belønningsmidler Finansdepartementets budsjettindeks for kap. 1330, post 64
- Kap 1352 – post 73: Utvikling av knutepunkter og stasjoner. Finansdepartementets budsjettindeks for kap. 1352, post 73



Statens vegvesen

Vedlegg 3

INDIKATORER FOR OPPFØLGING AV BYVEKSTAVTALER

Minimum felles indikatorsett

Veileder for Oslo og Akershus

Innhold

1.	INDIKATORER FOR OPPFØLGING AV BYVEKSTAVTALEN I OSLO OG AKERSHUS	3
1.1	Avtaleområde	3
1.2	Referanseår	3
1.3	Reisevaneundersøkelse (RVU).....	3
1.4	Rapportering.....	4
2.	BAKGRUNN FOR MINIMUM FELLES INDIKATORSETT	4
3.	MÅLINDIKATORER: INDIKATORER FOR TRAFIKKUTVIKLING	5
3.1	Trafikk som skal registreres.....	5
3.2	Datakilder	5
3.3	Metodikk for registrering av unntakstrafikk	6
3.4	Innhenting av data, rapportering og rapporteringsfrekvens	6
4.	Supplerende indikatorer	7
4.1	Utvikling av klimagassutslipp	7
4.2	Endring i antall kollektivreiser	7
4.3	Endring i transportmiddelfordelingen.....	7
4.4	Innhenting av data, rapportering og rapporteringsfrekvens	7
5.	Oppfølging av innsatsområder: Areal og parkering	7
5.1	Konkretisering av indikatorer for areal	7
5.2	Konkretisering av indikatorer for parkering.....	11
5.3	Kvalitative beskrivelser av areal og parkering.....	13
5.4	Innhenting av data, rapportering og rapporteringsfrekvens	13

1. INDIKATORER FOR OPPFØLGING AV BYVEKSTAVTALEN I OSLO OG AKERSHUS

Byvekstavtalene skal være transparente ordninger med dokumenterbare resultater for måloppnåelsen. Objektive kriterier skal ligge til grunn. Jevnlig rapportering om trafikkutviklingen er viktig for å sikre at de mest effektive tiltakene som bidrar til å nå nullvekstmålet for persontransport med bil, blir valgt. Trafikkutviklingen for persontransport med bil målt med bytrafikkindeks og reisevaneundersøkelsene skal ligge til grunn for vurderingen av måloppnåelsen i avtalene. Måloppnåelsen må skje før avtalen løper ut, men utviklingen skal følges opp årlig for å sikre at den går i riktig retning.

For å få et helhetlig bilde av utviklingen i byområdene skal det også rapporteres på transportmiddelfordeling, endring i kollektivreiser og CO2-utslipp. Avtalene skal tilrettelegge for mer langsiktighet i areal- og transportplanleggingen. Indikatorer for innsatsområdene arealbruk og parkering skal brukes av partene i deres felles oppfølging av avtalen. Tiltak innenfor disse områdene har effekt først på sikt, og det vil derfor ikke være aktuelt å rapportere på disse indikatorene hvert år.

I denne veilederen er det gitt en nærmere beskrivelse av operasjonalisering av indikatorene i det felles minimum indikatorsettet som ligger til grunn for byvekstavtalene. Dette første kapittelet (kapittel 1) inneholder beskrivelser som er spesifikke for Oslo og Akershus, mens de resterende kapitlene (kapittel 2-5) gir en beskrivelse av de ulike indikatorene.

Indikatorsettet omtalt i NTP 2018-2029 legges til grunn. Avtalepartene er enige om å videreutvikle indikatorsystemet, og legge til rette for et koordinert opplegg for måling av resultater i Byvekstavtalen, Oslopakke 3 og RP-ATP. Videreutviklingen må sees i sammenheng med det felles, nasjonale indikatorsettet.

1.1 Avtaleområde

Indikatorene gjelder for det geografiske området for avtalen som er Oslo kommune og alle kommunene i Akershus fylkeskommune.

I 2020 vil det bli enkelte kommunesammenslåinger mellom kommuner i dagens Akershus. Dette får i denne sammenhengen ingen betydning siden hele dagens Akershus er definert som avtaleområdet. Samtidig går Hurum kommune og Røyken kommune (dagens Buskerud) inn i Asker kommune. Rømskog kommune (dagens Østfold) går inn i Aurskog-Høland kommune. Arealene som i dag utgjør Hurum, Røyken og Rømskog kommuner, bør ikke omfattes av nullvekstmålet. I praksis betyr dette at dagens grenser for Akershus fylkeskommune kan utgjøre den geografiske grensen for hvor nullvekst skal måles.

1.2 Referanseår

Referanseåret for oppfølging av indikatorene er 2018.

1.3 Reisevaneundersøkelse (RVU)

Data fra de kontinuerlige reisevaneundersøkelsene (RVU) brukes som datakilde for flere av indikatorene. I Oslo og Akershus skal det gjennomføres 7000 intervjuer årlig. Utvalget skal bestå av et tilfeldig uttrekk av respondenter som er bosatt i Oslo og Akershus.

1.4 Rapportering

For rapportering skal det benyttes et skjema som lages av Statens vegvesen Vegdirektoratet.

Måleindikatorne og støtteindikatorne skal rapporteres på årlig, mens oppfølgingen av innsatsområdene areal og parkering skal rapporteres på hvert 2. år.

2. BAKGRUNN FOR MINIMUM FELLES INDIKATORSETT

Vegdirektoratet har utarbeidet et indikatorsett som skal brukes i oppfølgingen av byvekstavtalene. Daværende Jernbaneverket, Miljødirektoratet, Klima- og miljødepartementet, representanter fra de ni byområdene, KS og utredningsmiljøer har på ulike stadier vært involvert i arbeidet. Forslagene til indikatorsett har vært på høring. Samferdselsdepartementet har gitt tilslutning til Vegdirektoratets forslag til indikatorsett, vist i tabell 1.

Tabell 1: Felles indikatorsett for oppfølging av byvekstavtalene.

Indikator	Datakilde	Ansvarlig
Måleindikatorer		
Endring i trafikkarbeidet (KjKm) med personbil byområdet.	Kontinuerlig by-RVU	SVV
Endring i ÅDT for lette kjøretøy	Trafikkindeks for byområdene	SVV
Supplerende indikatorer		
Endring i transportmiddelfordelingen.	Kontinuerlig by-RVU	SVV
Endring i antall kollektivreiser (påstigende/reiser).	SSB/kollektivselskapene (fylkeskommunene)	FK/JBD
Utvikling av klimagassutslipp, målt i CO ₂ -utslipp fra vei (tonn CO ₂ ekvivalenter) i byområdet.	SSB	Kommunene
Oppfølging av innsatsområder		
Boligenes avstand til avtaleområdets større sentra/store kollektivknutepunkter.	GIS-analyse	Kommunene
Besøks-/arbeidsplassintensive arbeidsplassers avstand til avtaleområdets større sentra/store kollektivknutepunkt.	GIS-analyse	Kommunene
Andel arbeidstakere med fast oppmøtested som har gratis parkeringsplass, disponert av arbeidsgiver.	Kontinuerlig by-RVU	SVV
I gjeldende parkeringsnorm: Antall parkeringsplasser som tillates ved nye besøks- og arbeidsplassintensive virksomheter i ulike områder.	Gjeldende parkeringsnorm	Kommunene

Antall offentlig tilgjengelige parkeringsplasser i avtaleområdets større sentra/store kollektivknutepunkter.	Tellinger	Kommunene
• Andel av de offentlig tilgjengelige parkeringsplassene som har begrenset tid (1-3 timer) • Andel av de offentlig tilgjengelige parkeringsplassene som er avgiftsbelagte		
Kvalitative beskrivelser av spesielle betingelser eller endringer som har betydning for kommunenes arealbruk og parkeringspolitikk.		Alle avtaleparter (ved behov)

3. MÅLINDIKATORER: INDIKATORER FOR TRAFIKKUTVIKLING

Trafikkutviklingen i bymiljø- og byvekstavgiftene måles med enheten trafikkarbeid (Kjtkm). Den primære datakilden er de kontinuerlige reisevaneundersøkelsene. Denne datakilden suppleres med byindeks, som måler utviklingen av ÅDT i utvalgte trafikkregistreringspunkter.

3.1 Trafikk som skal registreres

Lette personbiler

Følgende trafikkarbeid omfattes av nullvekstmålet:

- Trafikkarbeidet med personbil knyttet til reiser til/fra arbeid, i tjeneste (til/fra møter), til fritidsaktiviteter, handle-/servicereiser og andre private formål.
- Trafikkarbeidet innenfor det geografiske området som omfattes av gjeldende byvekstavgift.

Nullvekstmålet oppnås dersom trafikkarbeidet er på samme nivå i avtaleperiodens sluttår som i referanseåret.

Unntak

Følgende trafikk skal unntas:

- Gjennomgangstrafikk, dvs. trafikk som verken starter eller stopper i det geografiske området for avtalen.
- Trafikkarbeid knyttet til offentlig og privat tjenestetransport (mobil tjenesteyting).
- Trafikkarbeid knyttet til næringstransport.

Dette betyr at trafikkvekst som skyldes vekst i unntakstrafikken aksepteres innenfor rammene av nullvekstmålet for personbiltrafikken.

3.2 Datakilder

Trafikkarbeid (Kjkm)

Data fra de kontinuerlige reisevaneundersøkelsene (RVU) er den primære datakilden for å beregne trafikkarbeid. I de kontinuerlige reisevaneundersøkelsene blir start- og endepunkt for den enkelte bilreise registrert. Disse reisene vil benyttes som grunnlag for beregning av trafikkarbeidet inn, ut og av avtaleområdet. Metodikken baserer seg på start- og endepunkt

for reiser og et estimat på utkjørte kilometer på grunnlag av antatt rutevalg (raskeste rute). Metodikk som beskriver beregning av trafikkarbeid er beskrevet i bilag.

Trafikkregistreringspunkter (Byindeks)

Årsdøgntrafikk (ÅDT) skal måles ved hjelp av en byindeks. Denne består av et sett trafikkregistreringspunkter som til sammen gir et representativt bilde av trafikken i avtaleområdet (se kart i bilag). Det er trafikken for lengdeklasse 0-5,6 m som registreres. Metodikk som beskriver beregning av byindeks for avtaleområdet er beskrevet i bilag.

3.3 Metodikk for registrering av unntakstrafikk

Tung næringstransport

Tung næringstransport identifiseres via trafikkregistreringspunktene (skilles ut etter lengdeklasse), og regnes ikke med i byindeksen.

Lett næringstransport og mobil tjenesteyting

Det har vist seg utfordrende å finne en automatisert metode for å kartlegge ulike typer lette kjøretøy.

Trafikkregistreringene som ligger til grunn for byindeksen vil ikke kunne skille mellom lette kjøretøyer som omfattes av nullvekstmålet og lette kjøretøyer som ikke inngår i dette målet. Trafikkarbeidet, som innhentes ved hjelp av RVUen, vil imidlertid kun gjelde reisene som er omfattet av nullvekstmålet (private personbilturer inkl. reiser til/fra møter).

Dersom byindeksen (ÅDT) gir en vekst i trafikken mens reisevanedataene (trafikkarbeidet) gir nullvekst, vil vi som en forenkling anta at vekst i byindeks skyldes trafikk med lette kjøretøyer som ikke omfattes av nullvekstmålet.

ÅDT og trafikkarbeid kommer fra to ulike kilder (trafikkregistreringer og RVU), og er ikke direkte sammenlignbare. Vi har behov for registreringer som gir bedre oversikt over trafikken som ikke omfattes av nullvekstmålet. Det er mulig å anslå en andel for lett næringstransport på grunnlag av informasjon fra Autosys, SSB lastebiltelling og data fra bomstasjonene. En slik tilnærming er beskrevet i TØI-rapport 1336/2014 «*Håndverkertransporter i by: Volum- og strukturestimer*». Det er imidlertid relativt kostnadskrevende å gjennomføre slike analyser i hvert byområde. Behovet vil derfor vurderes nærmere. Inntil videre anses det som tilstrekkelig med en forenklet fortolkning av differansen mellom utvikling av ÅDT og trafikkarbeid, som beskrevet i avsnittet over.

3.4 Innhenting av data, rapportering og rapporteringsfrekvens

Statens vegvesen Vegdirektoratet har ansvar for innhenting av data og rapportering av alle indikatorer for trafikkutvikling. Data for byindeks og trafikkarbeid rapporteres årlig.

4. Supplerende indikatorer

4.1 Utvikling av klimagassutslipp

Det skal rapporteres om utvikling av klimagassutslipp, målt i CO₂-utslipp fra vei (tonn CO₂ ekvivalenter) i avtaleområdet. Data innhentes fra SSB sine utslippsanalyser på kommunenivå, som utføres på oppdrag av Miljødirektoratet.

4.2 Endring i antall kollektivreiser

Det skal rapporteres om antall kollektivreiser. Data innhentes fra kollektivstatistikken fra SSB eller annen kilde dersom det er hensiktsmessig. Datakilden må oppgis i rapporteringen.

4.3 Endring i transportmiddelfordelingen

Det skal rapporteres om andel av daglige reiser som foregår med hhv. kollektivtransport, sykkel, gange og bil som fører og passasjer. Data innhentes fra den nasjonale reisevaneundersøkelsen.

4.4 Innhenting av data, rapportering og rapporteringsfrekvens

Kommunene i avtaleområdet har ansvar for å innhente data og rapportere om:

- Utvikling av klimagassutslipp, målt i CO₂-utslipp fra vei (tonn CO₂ ekvivalenter) i avtaleområdet. Data innhentes fra SSB.
- Antall kollektivreiser i avtaleområdet per år
- Indikatorene rapporteres årlig.

Jernbanedirektoratet har ansvar for å innhente data og rapportere om:

- Antall togreiser i avtaleområdet per år.
- Indikatoren rapporteres årlig.

Statens vegvesen Vegdirektoratet har ansvar for å rapportere om

- Transportmiddelfordeling.
- Indikatoren rapporteres årlig.

5. Oppfølging av innsatsområder: Areal og parkering

Hovedhensikten med indikatorene for areal og parkering er å følge areal- og transportutviklingen i byområdene som inngår bymiljø-/byvekstavtaler. Det er lagt opp til en fleksibel tilnærming i operasjonaliseringen av de fleste av disse indikatorene.

5.1 Konkretisering av indikatorer for areal

For oppfølging av innsatsområdet areal skal det rapporteres på følgende indikatorer:

- *Boligenes avstand til avtaleområdets større sentra/store kollektivknutepunkter.*
Presisering: Nye boligers avstand til avtaleområdets større sentra/store kollektivknutepunkt, sammenlignet med totalgjennomsnittet i referanseåret for byvekstavtalen.

- *Besøks-/arbeidsplassintensive arbeidsplassers avstand til avtaleområdets større sentra/store kollektivknutepunkt.* Presisering: Nye besøks-/arbeidsplassintensive arbeidsplassers avstand til avtaleområdets større sentra/store kollektivknutepunkter, sammenlignet med totalgjennomsnittet i referanseåret for byveksttalen.

Boligenes avstand til avtaleområdets større sentra/store kollektivknutepunkt

Indikatoren måler gjennomsnittlig avstand fra boligområder til større sentra/kollektivknutepunkt i byområdet. Faktorer som befolkningstetthet, arbeidsplasskonsentrasjon, tilgang til service- og offentlige tjenester, tilgang til bil mv. er alle viktige for transportbehovet. Avstand til sentre kan forklare både hvor mye man reiser og hvilke transportmidler som benyttes, og fanger opp flere av de ovennevnte faktorene. Indikatoren «måler» hvordan befolkningens tyngdepunkt flytter seg inn mot eller bort fra sentrum i kommunen – og om lokaliseringen av nye boliger bidrar til dette.

Store kollektivknutepunkter er også inkludert i indikatoren. Dette forutsetter at kollektivknutepunktene gir tilgang til et attraktivt kollektivtilbud som påvirker transportbehovet og reisemiddelbruken i positiv retning.

Besøks-/arbeidsplassintensive arbeidsplassers avstand til avtaleområdets større sentra/store kollektivknutepunkt

På tilsvarende måte som med boliger er det valgt å se på avstand fra sentra/store kollektivknutepunkt til besøks-/arbeidsplassintensive arbeidsplasser. Indikatoren kan slik «måle» om arbeidsplassenes tyngdepunkt flytter seg inn mot eller bort fra sentrum i kommunen – og om lokaliseringen av nye arbeidsplasser bidrar til dette. Flytter tyngdepunktet av arbeidsplasser seg mot sentrum, innebærer det sannsynlighet for reduksjon av utkjørte kilometer, mens økt avstand til sentrum representerer en sannsynlighet for det motsatte.

Det vil variere hvilke typer virksomheter som er besøks-/ og arbeidsplassintensive i de ulike byområdene, og det vil derfor være opp til de lokale partene å definere hvilke typer virksomheter som skal være med i beregninger. Hvilke arbeidsplasser som defineres som besøks-/arbeidsplassintensive bør samsvare med lokaliseringsprinsipper og prioriterte utviklingsområder i kommunale og regionale planer.

Metode

Det er kommunene som skal følge opp disse to indikatorene ved bruk av GIS-analyser. Fordi byene har ulike forutsetninger, er det behov for lokale tilpasninger til metoden. Et viktig premiss er imidlertid at det benyttes samme metodiske forutsetninger i beskrivelsen for referanseåret som de påfølgende årene. Dette er viktig for å kunne sikre sammenlignbarhet over tid.

I det følgende er det gitt noen råd om metodikk og framgangsmåte. Heretter omtales sentra/store kollektivknutepunkter som store knutepunkt eller hovedknutepunkt.

Trinn 1: Definere knutepunkthierarki og hovedknutepunkt

For å kunne vurdere avstand til store knutepunkt må disse sentraene og knutepunktene defineres.

De fleste byområdene har arealplaner som skal følge opp nasjonale og regionale føringer om samordnet areal- og transportplanlegging. I disse planene er det definert et knutepunkthierarki som beskriver hvordan utviklingen av boliger og arbeidsplasser bør lokaliseres. De lokale partene skal selv definere hvilke store knutepunkt som skal inngå i indikatorene for areal. Det er naturlig at det tas utgangspunkt i kommunale og regionale planer (eks. kommuneplanens arealdel, regional areal- og transportplan eller lignende).

Det er noen felles egenskaper ved knutepunktene som vil være avgjørende for hvor mye man reiser, og hvilke transportmiddel som benyttes. Det anbefales derfor at byområdene etablerer et senter-/knutepunkthierarki basert på egenskapene vist i tabell 2.

Det anbefales at kommunene definerer ett eller et begrenset antall hovedknutepunkt. Hovedknutepunktet (-ene) brukes som utgangspunkt for beregning av arealindikatoren i GIS-analysene. Selv om det åpnes opp for flere hovedknutepunkter, bør antallet begrenses for å unngå overlapp mellom influensområdene til de definerte knutepunktene.

Tabell 2: Anbefalte kriterier for å vurdere et senter-/knutepunkthierarki

Egenskaper	Innebærer	Konkret beskrivelse
Tetthet i sentra/ knutepunktet	Høy intern tetthet av arbeidsplasser og boliger med korte avstander gjør det mer attraktivt å gå eller sykle. I tillegg gir det mange potensielle kollektivreisende noe som gir grunnlag for et høyfrekvent.	• Høy intern tetthet av arbeidsplasser og boliger • Korte avstander mellom ulike funksjoner sikrer bruk av gange og sykkel
Funksjonsblanding	Et mangfold av ulike funksjoner vil styrke sentra/knutepunktet og bidra til et større potensial for bruk av kollektivtransport, gange og sykkel.	• Mangfold av funksjoner (bolig, næring, service, m.v) • Høy andel av arbeidsplassintensive bedrifter og næringer
Tilknytning til kollektivtransport	Kvaliteten på kollektivtilbudet vil være avgjørende for at kollektivtransport blir det foretrukne transportmidlet. Kvaliteten på et kollektivtilbud avhenger av konteksten (bystørrelse, størrelse på knutepunktet, osv), men tilstrekkelig frekvens er viktig. Det er også viktig å sikre mest mulig direkte og full framkommelighet for lokal kollektivtransport til/fra knutepunktene.	• Tilgang til attraktiv kollektivtransport (jernbane/ekspressbuss) - o Høy frekvens - o Full framkommelighet • God tilknytning til lokal kollektivtransport - o Direkte adkomst til holdeplass/stasjon - o Full framkommelighet
Tilgjengelighet for gående og syklende	Senteret/knutepunktet må være enkelt å komme til for gående og syklende. Det vil si at det er tilrettelagt med egen infrastruktur, som sikre trygg, rask og sikker framkommelighet. Senteret/knutepunktet bør derfor være tilknyttet et sammenhengende gang- og	• God adkomst for gående og syklende - o Egne gang- og sykkelanlegg av høy standard - o Direkte adkomst til holdeplass/stasjon

	sykkelvegnett. Gang- og sykkelvegnettet må knyttes til andre sentra/knutepunkt, og sikre en forbindelse til/fra ulike målpunkt.	• Mange parkeringsplasser for sykkel (sykkelhotell, sykkelhus)
Tilrettelegging for bil	Parkeringstilgang vil være avgjørende for hvor sannsynlig det er å bruke bil til/fra sentra/knutepunktet. For å hindre at alle kjører bil til knutepunktene bør det være få parkeringsplasser for bil (kun for de med spesielle behov). For å sikre god adkomst for gående, syklende og kollektivreisende bør arealer for disse prioriteres. Også lokal kollektivtransport bør ha god framkommelighet.	• Lite tilrettelegging for bil - o Få parkeringsplasser - o Ikke direkte adkomst for bil

Trinn 2: Beregning av arealindikator ved GIS-analyser

For å vurdere avstand fra boliger/arbeidsplasser til knutepunktet skal det brukes GIS-analyser. Det vil være svært omfattende å gjennomføre GIS-analyser for mange knutepunkter. I tillegg er det vanskelig å unngå overlapp mellom ulike knutepunktenes influensområder. Det bør derfor i første rekke tas utgangspunkt i ett, eller et begrenset antall, knutepunkt.

Gjennomsnittlig avstand fra boliger/arbeidsplasser til hovedknutepunkt defineres som reiselengde langs veg (avstand). Hovedformålet er å tilrettelegge for minst mulig bilbruk. Ved å måle avstand langs veg vil dette gi en beskrivelse av hvor realistisk det er at man kan reise med andre transportmidler enn bil.

Gjennomsnittlig avstand til et hovedknutepunkt fra alle boligområder som er etablert i løpet av en periode vil gi et grunnlag for å sammenligne med dagens situasjon/referanseåret.

Metoden blir da som følger:

- Definere et hovedknutepunkt (hovedsentrum) i byområdet.
- Gjennomføre en GIS-analyse av dagens situasjon, som viser gjennomsnittlig avstand (langs veg) fra eksisterende boligområder/arbeidsplasser til hovedknutepunktet ev også andre større knutepunkt i referanseåret.
- Etterfølgende analyser må bygge på samme metodiske forutsetninger som for dagens situasjon/referanseåret.
 - For referanseåret oppgis gjennomsnittlig avstand fra sentra/knutepunkt til alle boliger. Ved neste rapportering oppgis gjennomsnittlig avstand fra sentra/knutepunkt til nye boliger. Det skal også oppgis differansen mellom alle boliger og nye boliger.

- Nye boliger som skal medregnes er boliger som i rapporteringsåret er gitt ramme- eller igangsettelsestillatelse.¹
- Det anbefales å telle alle boenheter uavhengig av bygningstyper og arealformål.

Det er ønskelig at alle byområdene har en indikator som på enkel måte kan synliggjøre hvordan arealbruken endres over tid. Den enkleste formen for GIS-analyse viser gjennomsnittlig avstand fra et hovedknutepunkt til boligområder og besøks- og arbeidsintensive arbeidsplasser. Slik viser indikatoren hvordan tyngdepunktet av boligområder og arbeidsplasser flytter seg inn mot eller fra sentrum. Avstand til senter er en svært viktig faktor for bruk av bil. Indikatoren dokumenter slik godt effekt av kommunenes arealbruk.

Kommuner som har verktøy og grunnlag for tilgjengelighetsanalyser må gjerne utarbeide mer omfattende analyser som et supplement.

Det kan være et behov for å supplere GIS-analysene med kvalitative beskrivelser. Dette kan være forhold som endrer rammebetingelsene for transportbehovet. For eksempel etablering av gang- og sykkelveger som bidrar til kortere reisetid (snarveger, egne traseer, bruer el.), eller endrede forhold for bil som bidrar til en vridning i konkurranseforholdet.

5.2 Konkretisering av indikatorer for parkering

For parkering skal det rapporteres på følgende indikatorer:

- Andel arbeidstakere med fast oppmøtested som har gratis parkeringsplass, disponert av arbeidsgiver.
- I gjeldende parkeringsnorm: Antall parkeringsplasser som tillates ved nye besøks- og arbeidsplassintensive virksomheter i ulike områder.
- Antall offentlig tilgjengelige parkeringsplasser i avtaleområdets større sentra/store kollektivknutepunkter.
 - Andel av de offentlig tilgjengelige parkeringsplassene som har begrenset tid (1-3 timer)
 - Andel av de offentlig tilgjengelige parkeringsplassene som har avgift

Videre følger en nærmere beskrivelse av disse, samt en konkretisering av metode og ansvar for å innhente indikatorene.

Andel arbeidstakere med fast oppmøtested som har gratis parkeringsplass (disponert av arbeidsgiver)

Data innhentes fra følgende spørsmål i den kontinuerlige byRVUen:

1. Hvis du skal kjøre bil til arbeidet, har du mulighet for å parkere på parkeringsplass som arbeidsgiver disponerer? Ja/Nei/Vet ikke
2. Er det vanligvis lett å finne ledig plass på denne parkeringsplassen? Ja/Nei/Vet ikke
3. Må du betale for å parkere der? Ja/Nei/Vet ikke

Statens vegvesen Vegdirektoratet er ansvarlig for rapportering av indikatoren. Indikatoren retter seg inn mot arbeidsreiser som er kapasitetsstyrende for transportsystemet i byene.

¹ I referanseåret (utgangssituasjonen) bør alle boliger som har ferdigattest eller midlertidig brukstillatelse inngå. I tillegg bør ramme- og igangsettingstillatelser gitt innen utgangen av referanseåret (31.12.2018) inngå. Deretter telles rammetillatelser (eventuelt igangsettingstillatelser dersom rammetillatelse ikke er registrert) for rapporteringsårene.

Den fanger opp en utvikling av stor betydning for biltrafikkmengdene i et byområde, uavhengig av hvem og hvilket forvaltningsnivå som er ansvarlig for det konkrete tiltaket.

En restriktiv parkeringspolitikk innebærer at antall plasser begrenses, at de avgiftsbelegges eller en kombinasjon av tidsbegrensning og avgifter. Vi har begrenset kunnskap om de langsiktige konsekvensene av en slik strategi på virksomhetenes lokaliseringsvalg. Virkemidler virker sammen, og kan være gjensidig forsterkende eller motvirke hverandre. Indikatoren for parkering må derfor sees i nær sammenheng med indikatorer for arealbruk, med spesiell vekt på arbeidsplasslokalisering.

Antall parkeringsplasser som tillates ved nye besøks- og arbeidsplassintensive virksomheter i ulike områder i gjeldende parkeringsnorm

Det skal rapporteres om parkeringsnormene ved virksomheter med mye besøk eller mange ansatte.

Parkeringsnormer som regulerer parkeringsplasser ved nybygg gir ikke informasjon for dagens parkeringstilgjengelighet, men kan si noe om forventede endringer på sikt.

I kommuner der det er ulike normer i ulike områder av kommunen skal det rapporteres om normer i de ulike sonene. Kart som viser de ulike områdeinndelingene vedlegges rapporteringen.

Områdeinndelingen bør være konsistent over tid for å kunne følge utviklingen. En eventuell endring av områdeinndelingen må oppgis i rapporteringen.

Antall offentlig tilgjengelige parkeringsplasser i avtaleområdets sentra/kollektivknutepunkter.

Det skal rapporteres om tilgangen til offentlig tilgjengelig parkeringsplasser i sentra/knutepunktene.

Tilgangen til offentlig tilgjengelige parkeringsplasser har betydning for transportmiddelvalg. Rapporteringen baseres på egne registreringer. Det er ikke lagt opp til en felles metodikk for registrering av parkeringsplasser, men registreringene må være sammenlignbare over tid i hvert enkelt byområde. Det kan eventuelt bygges på tidligere registreringer hvis det er hensiktsmessig. Kommunen bør bruke samme avgrensning av senter/knutepunkt som i indikatoren for areal.

Det skal rapporteres på to delindikatorer knyttet til parkeringstilgjengelighet:

- Andel av de offentlig tilgjengelige parkeringsplassene som har begrenset tid (1-3 timer)
- Andel av de offentlig tilgjengelige parkeringsplassene som er avgiftsbelagte

Det er arbeidsreiser som er mest kapasitetsstyrende for transportsystemet. Tidsbegrensede og avgiftsbelagte parkeringsplasser fremmer korttids- framfor langtidsparkering. For å få et bilde av parkeringstilgjengelighet knyttet til arbeidsreiser er det derfor viktig å få en oversikt over andel offentlige parkeringsplasser som er regulert med tidsbegrensning eller avgift.

Heller ikke for delindikatorene er det lagt opp til et standardisert opplegg på tvers av byområdene. Det viktigste er at registreringen gjennomføres på samme måte i referanseår som i etterfølgende år. Valgt metoden må dokumenteres i forbindelse med første rapportering.

5.3 Kvalitative beskrivelser av areal og parkering

Det vil være forhold ved kommunenes arealbruk og parkeringspolitikk som det ikke er mulig å fange opp ved bruk av indikatorene. Derfor vil det være behov for å gjøre kvalitative beskrivelser av spesielle betingelser eller endringer som har betydning for transportbehovet og transportmiddelbruken.

Noen eksempler på slike vurderinger kan være:

- Gang- og sykkeltiltak som påvirker reisevanene (f.eks. snarveger, bruer el som korter ned reisetiden og som er vanskelig å analysere basert på reisetid langs veg)
- Innføring av nye bestemmelser eller vedtak som fører til endrede betingelser for utbygging og reisevaner (f.eks. parkeringsbestemmelser/ boligsoneparkering, bestemmelser vedr utbygging i sentra/knutepunkt, endringer mv.)
- Bruk av kampanjer og mobilitetsplanlegging som bidrar til endring i reisevaner osv. Bør følges opp med lokale reisevaneundersøkelser som dokumenter reisemiddelfordeling og endring.

5.4 Innhenting av data, rapportering og rapporteringsfrekvens

Kommunene i avtaleområdet er ansvarlig for å rapportere om:

Areal

- Boligenes avstand til avtaleområdets større sentra/store kollektivknutepunkter.
- Besøks-/arbeidsplassintensive arbeidsplassers avstand til avtaleområdets større sentra/store kollektivknutepunkt.
- Rapporteringen skal skje hvert 2. år.

Parkering

- Gjeldende parkeringsnormer i kommunenes kommune(del)planer
- Rapporteres i referanseår, deretter ved endring av normen
- Antall offentlig tilgjengelige parkeringsplasser i avtaleområdets sentra/kollektivknutepunkter.
 - Andel av de offentlig tilgjengelige parkeringsplassene som har begrenset tid (1-3 timer)
 - Andel av de offentlig tilgjengelige parkeringsplassene som er avgiftsbelagte
- Rapporteres hver 2. år.

Statens vegvesen, Vegdirektoratet har ansvar for å rapportere om:

- Andel arbeidstakere med fast oppmøtested som har gratis parkeringsplass (disponert av arbeidsgiver) innhenting og rapportering av denne indikatoren. Data baseres på de kontinuerlige RVU-ene.
- Rapporteres hvert 2. år.

Hver avtalepart kan legge inn kvalitative beskrivelser ved behov.

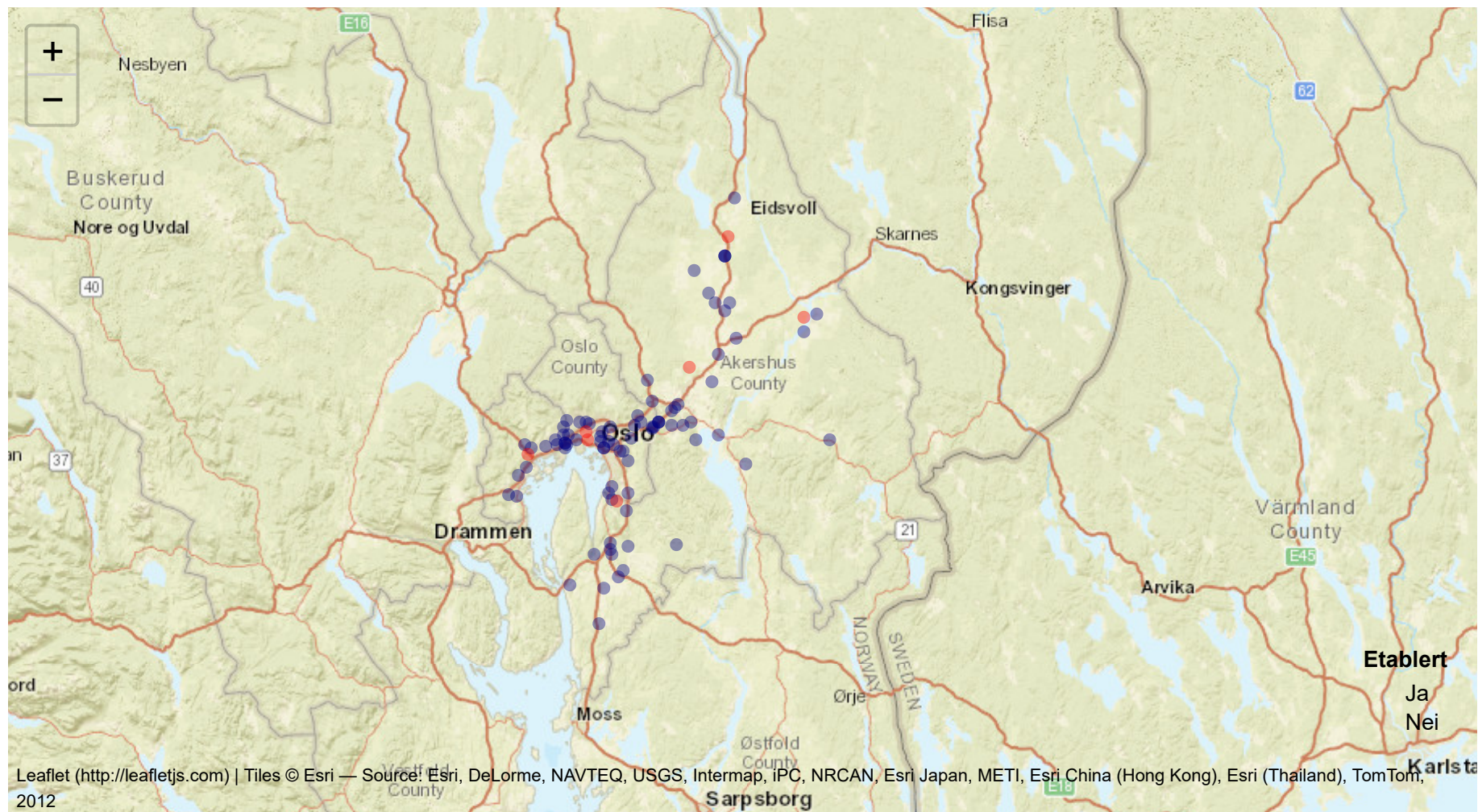
Byindekspunkter Oslo og Akershus

Navn	Vegreferanse	Etablert
Kneppe	EV16 HP 2 Meter 5135	Ja
GARDERMOEN KONTROLL	EV16 HP 3 Meter 1960	Ja
BORGENKRYSET	EV16 HP 4 Meter 4030	Ja
Bjørnegårdtunnelen	EV16 HP 51 Meter 6500	Nei
EV 18 V/ MASTEMYR	EV18 HP 1 Meter 200	Ja
IKEA	EV18 HP 10 Meter 370	Ja
MARITIM-510B	EV18 HP 2 Meter 6605	Ja
EV 18 v/rasteplass Ski	EV18 HP 3 Meter 1068	Ja
Lysakerlokket	EV18 HP 6 Meter 462	Ja
E6 Manglerud	EV6 HP 1 Meter 10300	Ja
Klemetsrud	EV6 HP 1 Meter 1191	Ja
KLØFTA SØR	EV6 HP 10 Meter 4000	Ja
MOGREINA	EV6 HP 12 Meter 10034	Ja
E6 V/KARIHAUGEN	EV6 HP 2 Meter 6011	Ja
Nordbytunellen	EV6 HP 3 Meter 4800	Ja
Helsfyr 1,2,3,4	EV6 HP 51 Meter 2578	Ja
HVAM SØR	EV6 HP 7 Meter 3180	Ja
Ø.Akersvei rampe mot Hvam	EV6 HP 93 Meter 23050	Ja
MOGREINA PÅRAMPE	EV6 HP 93 Meter 23090	Ja
Ø.Akersvei rampe mot Haugenstua	EV6 HP 93 Meter 32250	Ja
MOGREINA AVRAMPE	EV6 HP 93 Meter 32290	Ja
FJERDINGBY	FV120 HP 3 Meter 11180	Ja
Byvegen	FV120 HP 7 Meter 9200	Nei
TARALDRUDVEIEN	FV129 HP 2 Meter 1158	Ja
Skiveien ved Kolbotn	FV132 HP 1 Meter 200	Nei
ÅS NLH VOLLEBEKK	FV152 HP 2 Meter 698	Ja
HOLSTADVN. AAS	FV152 HP 3 Meter 2029	Ja
HALSTAD NORDRE	FV152 HP 5 Meter 1140	Ja
ULLERUDSLETTA	FV152 HP 50 Meter 607	Ja
ROÅS	FV152 HP 7 Meter 1657	Ja
Mastemyrveien N1	FV152 HP 8 Meter 6160	Ja
Nygårdskrysset xf	FV154 HP 1 Meter 370	Ja
RÅKEN ENEBAKK	FV155 HP 1 Meter 11962	Ja
Nessetveien	FV156 HP 1 Meter 9379	Ja
BLÅKOLLEN	FV159 HP 51 Meter 1174	Ja
NORDBYVEIEN	FV159 HP 51 Meter 5529	Ja
OSLO GRENSE	FV160 HP 1 Meter 10	Ja
BÆRUM RINGSTADBEKK	FV160 HP 1 Meter 2035	Ja
Kirkeveien Høvik	FV163 HP 3 Meter 420	Ja
Brynsv v/Levre	FV164 HP 2 Meter 1840	Ja
BLAKSTAD NORD	FV165 HP 1 Meter 5170	Ja
Forneboveien	FV166 HP 1 Meter 401	Ja
ASKER XfV207 SIKTA	FV167 HP 1 Meter 5979	Ja
LYSAKERELVA	FV168 HP 1 Meter 12	Ja
LOMMEDALSVEIEN	FV168 HP 1 Meter 13328	Ja
Fjellsrud syd	FV169 HP 1 Meter 1817	Ja
A-H LIERFOSS	FV170 HP 3 Meter 5520	Ja
HVAL	FV171 HP 1 Meter 2248	Ja
Industriveien Jessheim	FV174 HP 1 Meter 8760	Ja
NORDRE BRAUTER	FV175 HP 2 Meter 6097	Ja
Årnes Runni	FV175 HP 3 Meter 1531	Ja
Vormsundvegen	FV177 HP 1 Meter 1337	Nei
SAND ULLENSAKER	FV178 HP 1 Meter 7900	Ja
Garmo	FV181 HP 1 Meter 740	Ja
KIRKEVN V/HVALSTAD	FV203 HP 1 Meter 731	Ja
DØLIHAGEN BUSSHOLDE	FV454 HP 1 Meter 10285	Ja
Råholt sør	FV501 HP 1 Meter 2500	Nei
Fv 6 Vestby storsenter	FV6 HP 50 Meter 174	Ja
STABEKK SENIORSENTE	FV609 HP 1 Meter 1880	Ja
VOLLSVEIEN	FV610 HP 1 Meter 1152	Ja
Bygdøy Allé	KV10967 HP 1 Meter 900	Nei
General Ruges Vei V/bøler	KV12212 HP 1 Meter 1130	Ja
Holmenkollveien	KV13070 HP 1 Meter 1245	Ja

Navn	Vegreferanse	Etablert
Maridalsveien	KV14622 HP 1 Meter 425	Ja
Nedre Kaldbakkvei	KV14994 HP 1 Meter 737	Ja
Ljabrudialagonalen	KV155 HP 1 Meter 8189	Ja
Vækerøveien v/Ullernchaussen	KV160 HP 1 Meter 1424	Ja
Finnmarksgata	KV161 HP 2 Meter 1096	Ja
Ring 2 v/Vøyenbrua	KV161 HP 2 Meter 3481	Ja
Slemdalsveien	KV16621 HP 1 Meter 2968	Ja
Sørkedalsveien ved Borgen	KV168 HP 1 Meter 3000	Nei
Tvetenveien v/Haugerud	KV17852 HP 6 Meter 565	Ja
Østensjøveien v/Østensjø Skole	KV18639 HP 4 Meter 850	Ja
Granfosstunnelen Mot Metrering	RV150 HP 1 Meter 10615	Ja
Hovedkjørefelt Rv150 Grefsen	RV150 HP 1 Meter 3097	Ja
Granfosstunnelen Med Metrering	RV150 HP 1 Meter 551	Ja
Gaustad 1,2,3,4,5	RV150 HP 1 Meter 8045	Ja
Karihaugen rampe mot Furuset	RV159 HP 1 Meter 10500	Ja
Karihaugen rampe mot Skårer	RV159 HP 1 Meter 289	Ja
RÆLINGSTUNNELLEN	RV159 HP 3 Meter 4010	Ja
RV159 VAREMESSA	RV159 HP 3 Meter 5710	Ja
Kong Håkon 5.s gt Sydgående	RV162 HP 1 Meter 10110	Ja
VATERLANDTUNNELEN	RV162 HP 1 Meter 2474	Ja
Kong Håkon 5.s gt Nordgående	RV162 HP 1 Meter 870	Ja
Grorud Stasjon 1,2,3,4	RV163 HP 1 Meter 5970	Ja
Ø.Akersvei 1,2	RV163 HP 1 Meter 9740	Ja
STATOIL	RV22 HP 3 Meter 2130	Ja
SKEDSMO STRANDEN	RV22 HP 5 Meter 2438	Ja
GJELLERÅSEN	RV4 HP 1 Meter 765	Ja
SLATTUM	RV4 HP 2 Meter 4112	Ja
AMMERUD	RV4 HP 3 Meter 7649	Ja

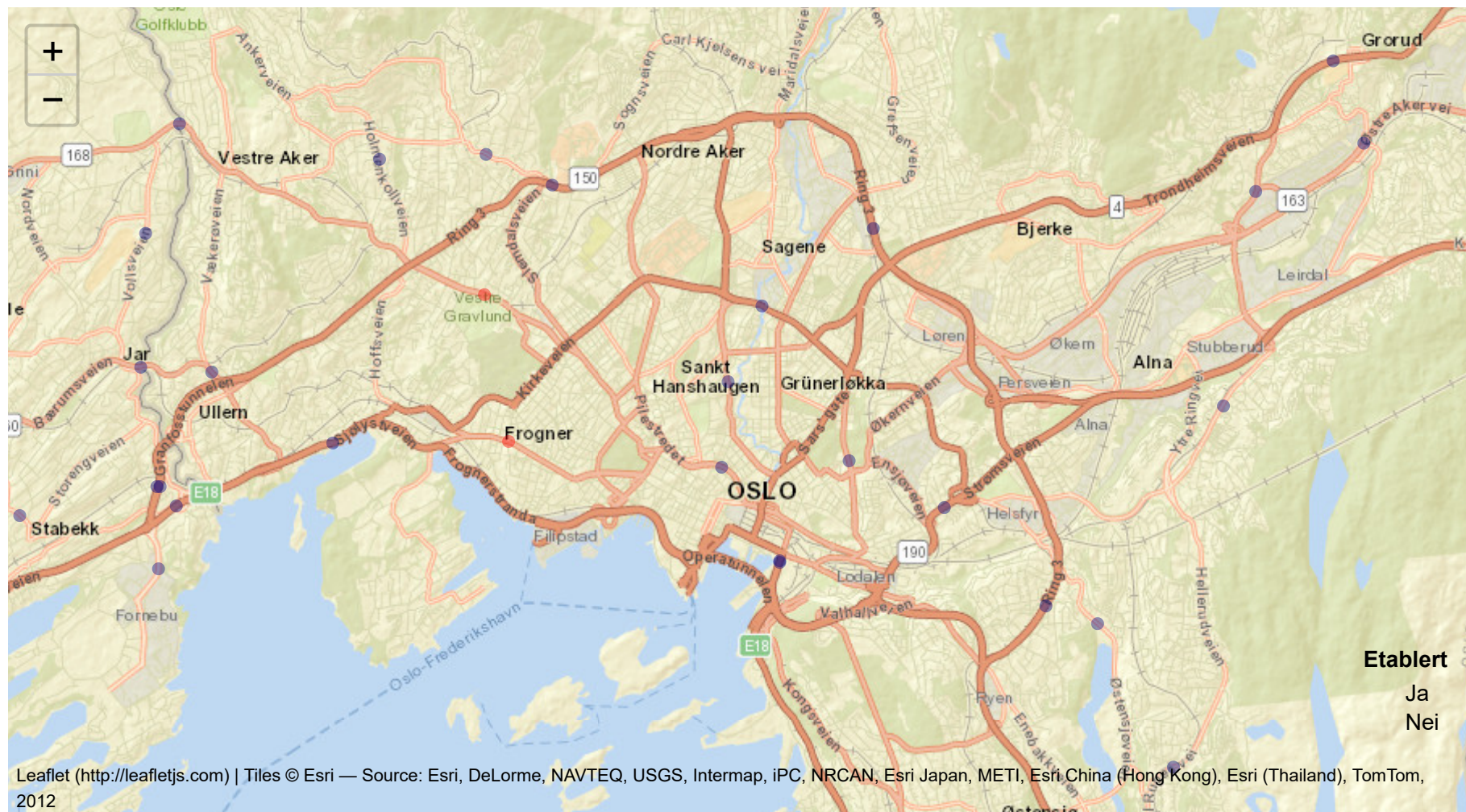
Byindekspunkter Oslo og Akershus

Code ▼



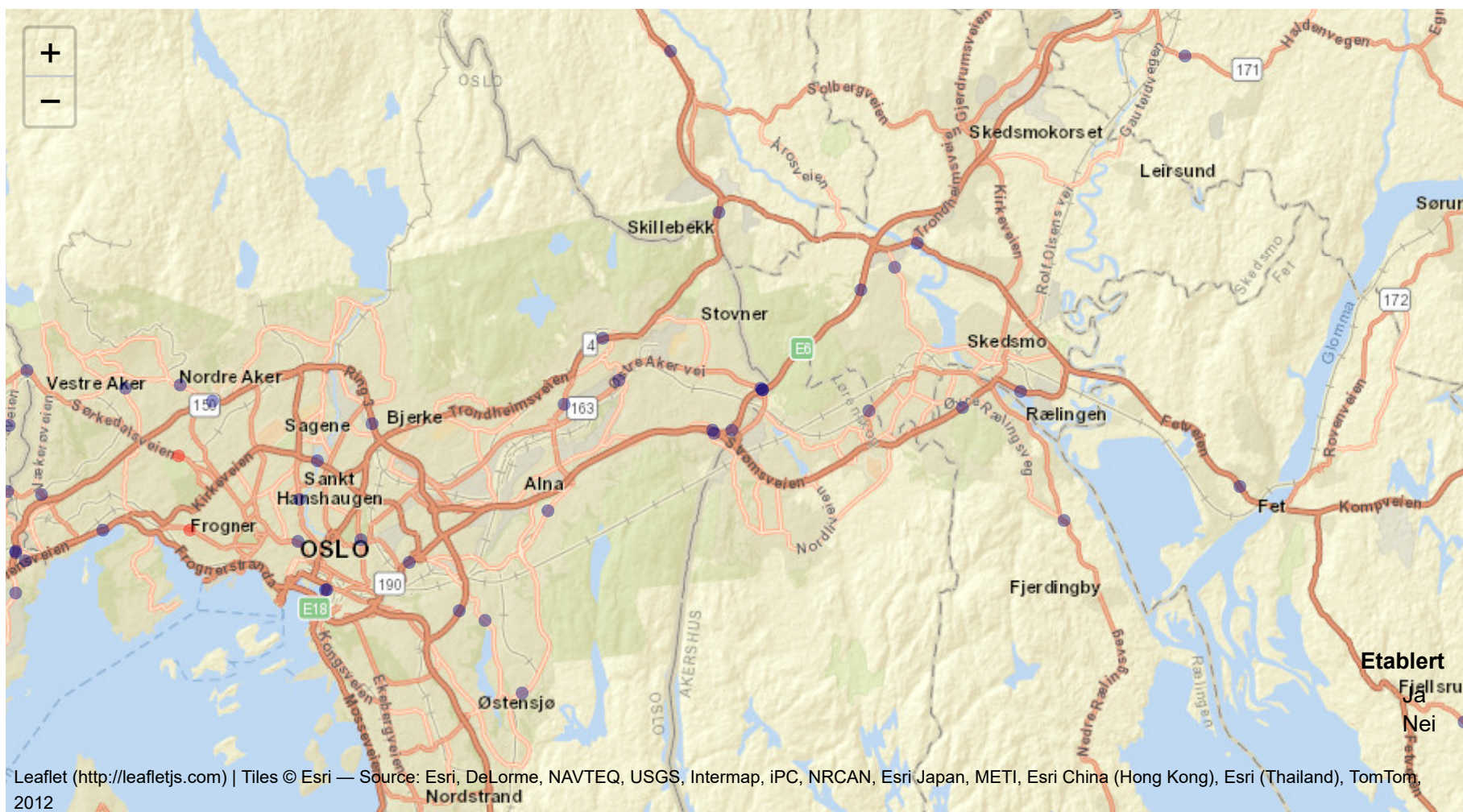
Byindekspunkter Oslo og Akershus

Code ▾



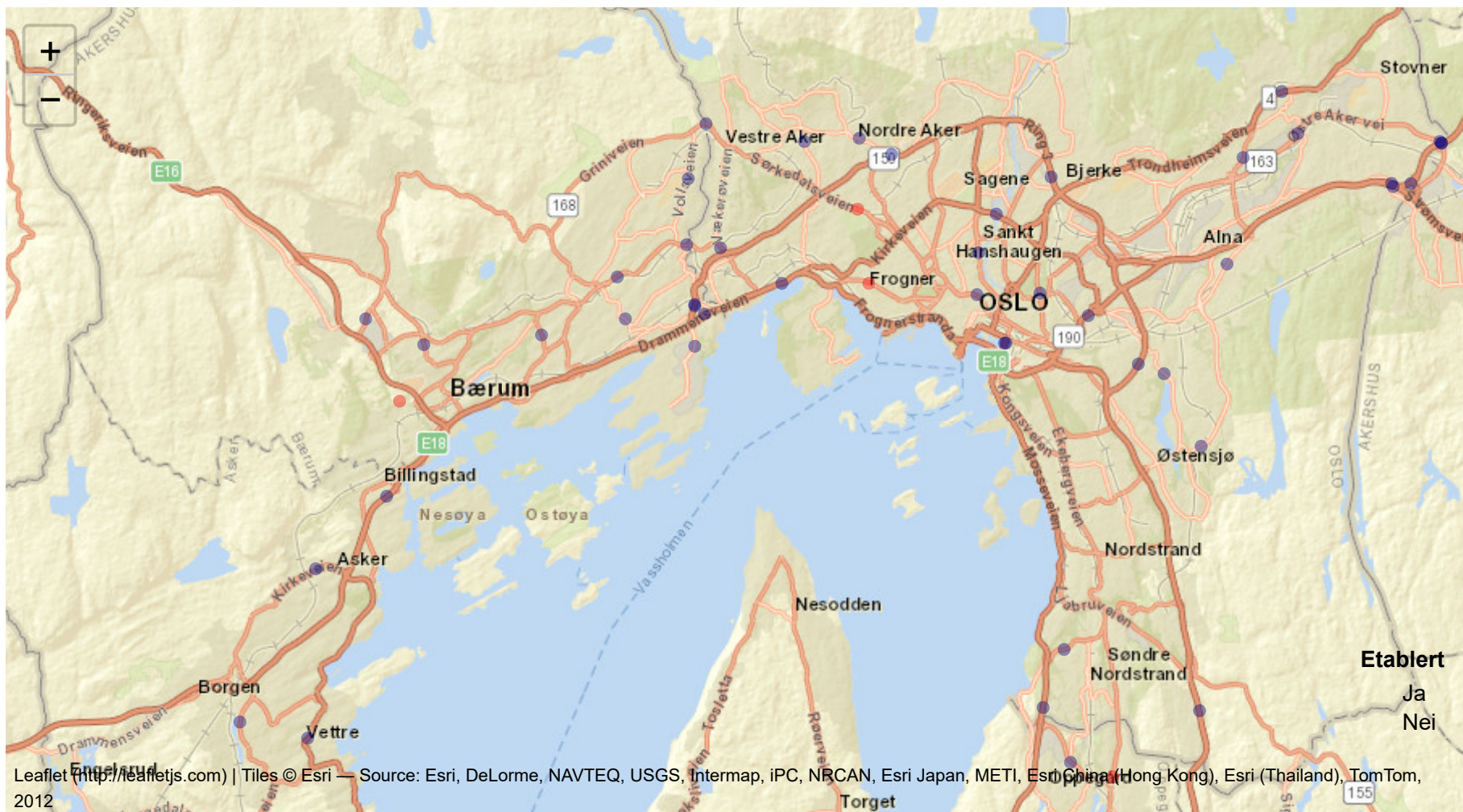
Byindekspunkter Oslo og Akershus

Code ▾



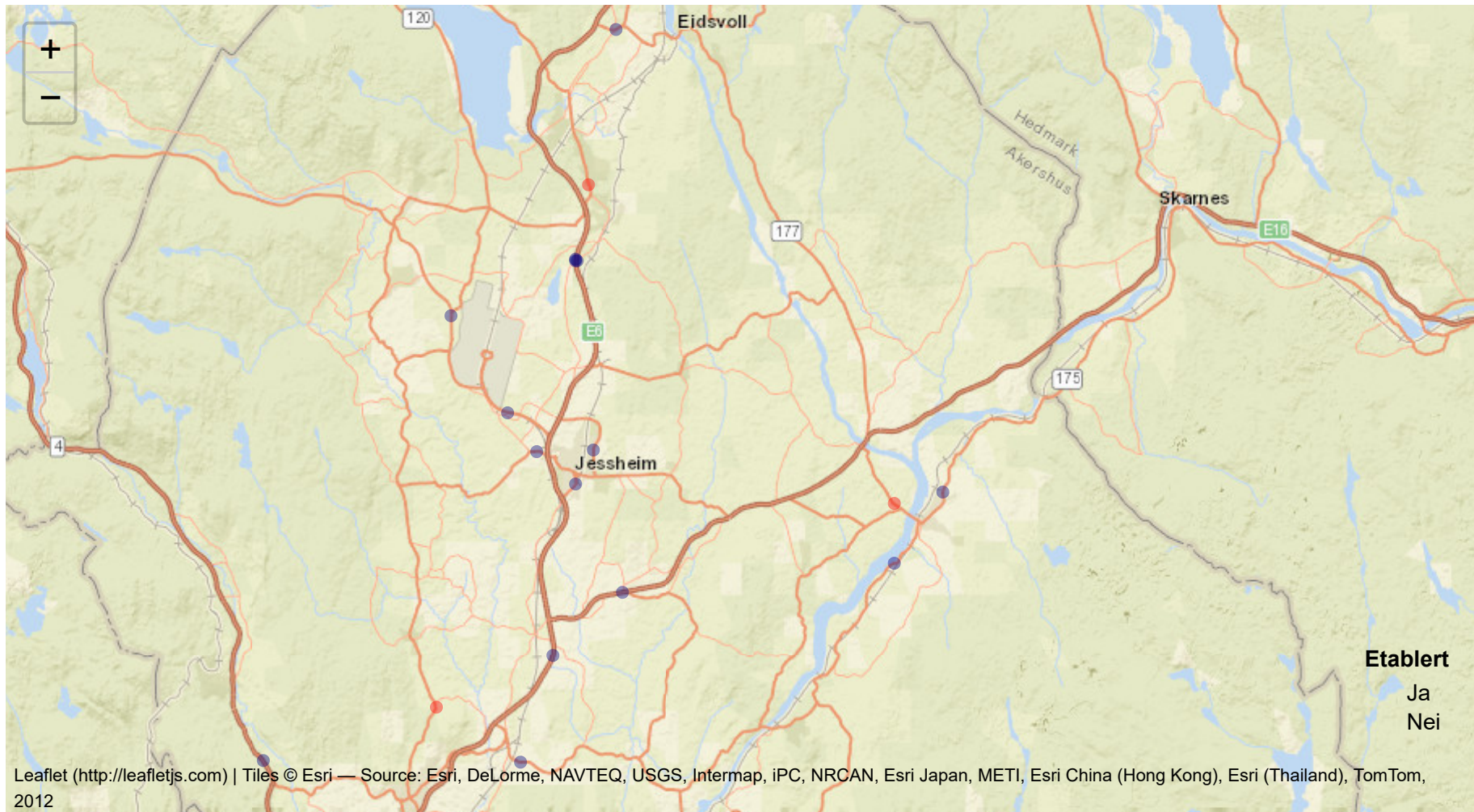
Byindekspunkter Oslo og Akershus

Code ▾



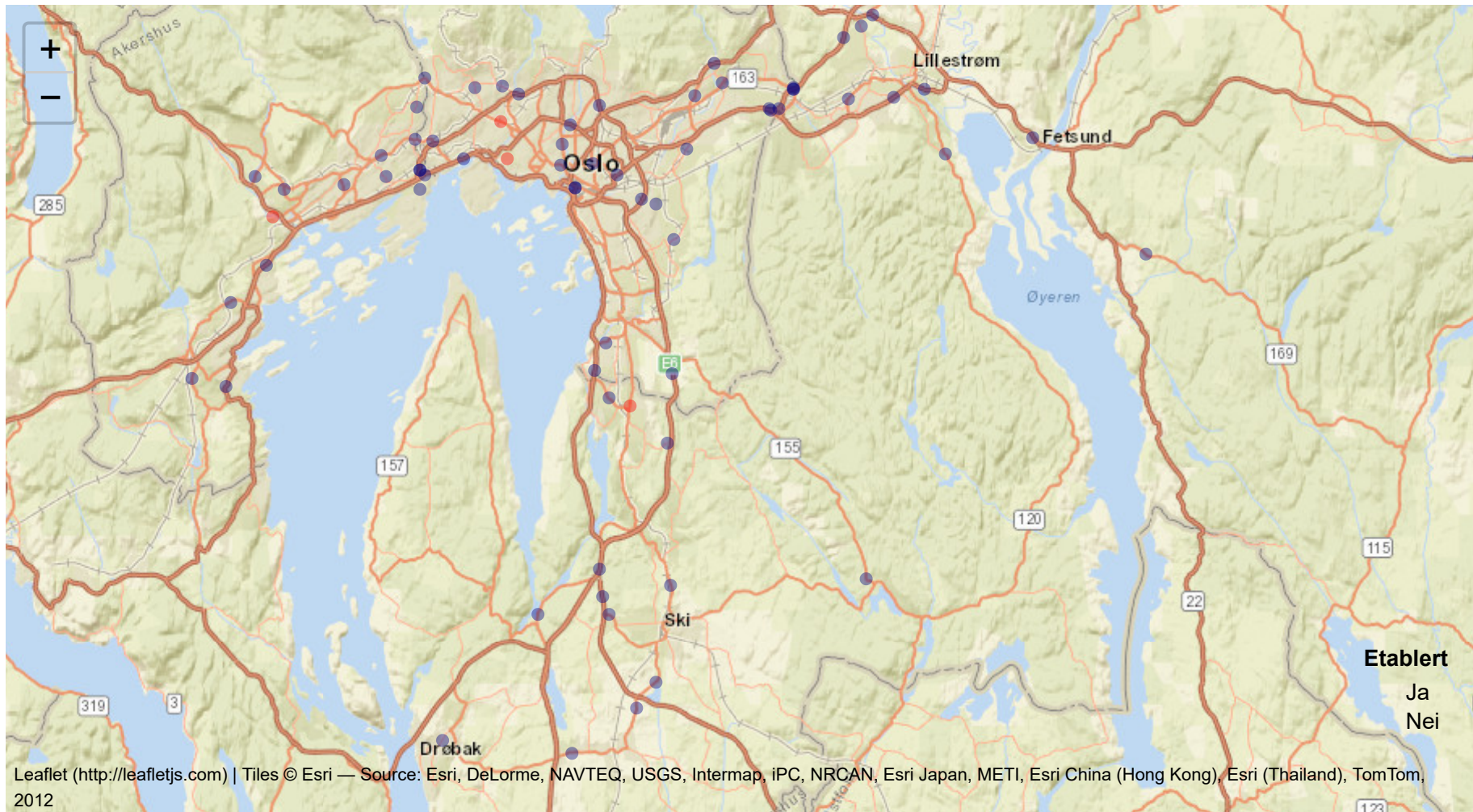
Byindekspunkter Oslo og Akershus

Code ▾



Byindekspunkter Oslo og Akershus

Code ▾



Oversikt over aktuelle gang-, sykkel- og kollektivtiltak langs riksveg

Tabellene under viser hva som er fordelt av midler til tiltak for kollektivtrafikk, sykling og gåing i Bymiljøavtaleprosjekter i 2017–19, foreslått i 2020, og hva som er foreløpige behov frem til 2023.

Det vises i tillegg sum behov for 2020–2023 (handlingsprogramperiode), 2017–2023 (avtaletid for bymiljøavtale) og anslått behov etter 2023.

Prosjekter er foreslått bevilget i 2020 er markert med grått.

Listen justeres som en del av porteføljestyringen.

Total Akershus og Oslo

	2017–2019	2020	2021	2022	2023	2020–2023	2017–2023	Behov etter 2023
Sum Akershus	241	62	338	216	166	781	1022	2499
Sum Oslo	338	119	286	215	190	810	1147	3399
Totalt Akershus og Oslo	579	181	624	430	356	1591	2169	5897
Andel Akershus	42 %	34 %	54 %	50 %	47 %	49 %	47 %	42 %
Andel Oslo	58 %	66 %	46 %	50 %	53 %	51 %	53 %	58 %

Akershus

	2017–2019	2020	2021	2022	2023	2020–2023	2017–2023	Behov etter 2023
Kollektivtiltak:								
E6 Hvam/Skedsmovollen, tiltak på ramper/kryss Binding	20	9	50	25,9	0	84,9	104,9	0
E6 Oslo grense - Hvam, etablering av stopplommer, 600 mill. kr etter 2023 gjelder for fullstandard kollektivfelt	0	3	8	0	0	11	11	600
Samlepott, innfartsparkering	0	5	5	2	0	12	12	0
E16 Sandvika- Wøyen, kollektivfelt avlastet veg	0	5	5	0	0	10	10	0
E6/fv. 381 Sagdalen-Nitelva bru	0	0	46	50	54	150	150	0
Rv. 22 Olavsgaard, Trondheimsveien og Fetveien, fremkommelighetstiltak	0	0	15	22,6	0	37,6	37,6	0
Samlepott, holdeplassoppgradering	10	0	5	5	5	15	25	0
Rv 22 på Kjeller (rv. 120 til x fv. 120) fremkommelighetstiltak	0	0	0	0	0	0	0	120
Rv. 22 Hvam - Vigernes, kollektivfelt	0	0	0	0	0	0	0	300
E6 sør og nord, midlertidig innfartsparkering/kollektivfelt	0	0	0	0	0	0	0	125
Gang- og sykkelveitiltak:								
E18/Fv 605 Prof. Kohts vei - Markveien - Gamle Drammensvei, Binding	135,6	20	56,6	0	0	76,6	212,2	0
E6/Fv. 152 Langhus, Vevelstadveien-Smedsrudveien, Binding	60,2	4,8	0	0	0	4,8	65	0
E6/fv. 152 Stensfelt-Greverud, Binding	15	5	67	65	0	137	152	0
Fv. 120 Storgata Lillestrøm, tilrettelegging kollektiv og g/s (50/50 stat og fylke)	0	10	76	0	0	86	86	0
E18/Fv. 153 Sandviksveien, Slepender-Sandvika	0	0	2	10	30	42	42	33
E18 Ås-Holstad	0	0	2	30	19,2	51,2	51,2	30
E6/Fv. 454 Trondheimsveien, Cathinka Gulbergsvei-Jessheim	0	0	0	5	58	63	63	93,7
E6 Solheim-Oslo, sykkелеkspressveg	0	0	0	0	0	0	0	749,2
E18 Engelsrud terrasse - Lier grense	0	0	0	0	0	0	0	58
E18 Asker sentrum - Holmen	0	0	0	0	0	0	0	135
E16 Nybakk - Hedmark grense	0	0	0	0	0	0	0	30
E6 Hilton ved Kløfta sør	0	0	0	0	0	0	0	100
E18/Fv 201 Holmenbukta - Billingstadveien	0	0	0	0	0	0	0	100
Fv. 203 Kirkeveien, Otto Valstadsvei x Kirkeveien	0	0	0	0	0	0	0	25
Delparsell 1: Oslo grense -Nordliveien, sykkелеkspressveg	0	0	0	0	0	0	0	0
Delparsell 2: Nordliveien - Lørensrudveien, sykkелеkspressveg	0	0	0	0	0	0	0	0
Delparsell 3: Lørensrudveien - Strømmen, sykkелеkspressveg	0	0	0	0	0	0	0	0
Delparsell 4: Strømmen stasjon-Sagdalen, sykkелеkspressveg	0	0	0	0	0	0	0	0
Sum Akershus	240,8	61,8	337,6	215,5	166,2	781,1	1021,9	2498,9

Vedlegg 5

Oslo

	2017- 2019	2020	2021	2022	2023	2020- 2023	2017- 2023	Behov etter 2023
Kollektivtiltak:								
Mortensrud-Skullerud (kollektivtiltak Brynstunnelen)	5	0	0	0	0	0	5	0
Rv 4 Veitvet, oppgradering av bussholdeplasser, Binding	0	0	0	0	0	0	0	0
Rv 150 Ullem-Ullevål stadion, oppgradering av 10 holdeplasser, 3 i 2020	0	6	6	5	0	17	17	0
Samlepott, holdeplassoppgradering	10,5	5	10	9,5	9	33,5	44	75
Oppgradering eller utskifting av prioriteringssytem for signalanlegg	0	5	0	0	0	5	5	0
Samlepott, knutepunktstiltak	6	0	13	13	12	38	44	60
Riksvegnettet samlepott, mindre fremkommelighetstiltak/flaskehalser	10	0	4	4	4	12	22	65
E6 Ulvenveien-Strømsveien, kollektivtiltak	0	0	2	12	0	14	14	0
E6 Alna senter, flytting av holdeplass og omlegging av g/s-vei	0	0	5	0	0	5	5	0
Rv 150 Silurveien-Vækerøveien, kollektivfelt og g/s-vei	0	0	0	10	40	50	50	0
E6 Gjøre midlertidige kollektivfelt til permanente i Oslo	0	0	0	0	0	0	0	500
Rv 4 Sinsenkrysset, bussfremkommelighet	0	0	0	0	0	0	0	30
Gang- og sykkelveitiltak:								
E18 Maxbo-Maritim	3,9	0	0	0	0	0	3,9	0
Rv 150 Gaustad-Holmenveien	22	0	0	0	0	0	22	0
E6 Ole Deviksvei-Teisenveien	4	0	0	0	0	0	4	0
Rv 150 Nydalen-Storo, kollektivtiltak og g/s-vei	10	0	0	0	0	0	10	0
E6 Teisenveien, sikring av eksisterende g/s-bru	20,5	0	0	0	0	0	20,5	0
E18 Dronning Eufemiasgate, Håkon V/Langkaigata, strakstiltak Binding	10	0	0	0	0	0	10	0
Rv 163 Veitvet-Gronud stasjon, ferdig 2020 Binding	65	0	0	0	0	0	65	0
E18 Herregårdskrysset, sykkeltiltak Binding	26	0	0	0	0	0	26	0
Rv 150 Ullevål stadion, g/s-bru Binding	79	39	0	0	0	39	118	0
E18 Munkedamsveien-Rådhusplassen (Dr.Maudsgate), delparsell 1, Binding	24	10	0	0	0	10	34	0
E6 Konowsgate, del 1 Ryenkrysset-Simensbråttveien, Binding	30	14	0	0	0	14	44	0
Oslo, strakstiltak sykkel på riksveger	12	5	20	15	14	54	66	100
E6 Konowsgate, del 3 Valhalveien-Konowsgate	0	3	16	0	0	19	19	0
E6 Enebakkveien, parsell Østensjøveien-Ryen. Inkl. del 2 Sandstuveien-Østensjøveien.	0	15	44	81	0	140	140	0
E18 Maxbo-Drammensveien (Lysaker-Maxbo)	0	2	8	0	0	10	10	
E18 (sykkelrute) Grinveien Røakrysset - Bygrense	0	5	90	0	0	95	95	0
E18 Skøyen-Dr. Blancasvei, standardheving	0	10	35	0	0	45	45	0
Rv 150 Universitetskrysset, bru	0	0	27	0	0	27	27	0
E18 Mosseveien, Ulvøybrua-Ormsundveien, strakstiltak	0	0	6	0	0	6	6	0
Rv 4 Årvoll-Sinsen sykkelveg med fortau	0	0	0	7	70	77	77	0
E6 Konowsgate, del 2 Simensbråttveien-Valhalveien	0	0	0	6	11	17	17	0
Rv 150 Gaustadalleen-Rektorhaugen, parsell 1 Universitetskrysset-Sognsveien	0	0	0	18	0	18	18	0
E18 Bygdøylokket, utbedre undergang	0	0	0	34	0	34	34	0
Rv 150 Holmenveien-Dalsveien (kollektiv og gang- og sykkel)	0	0	0	0	10	10	10	266
Rv 150 Gaustadalleen-Rektorhaugen, parsell 2 Sognsveien-Bergkrysset	0	0	0	0	20	20	20	0
Rv 150 Monolittveien-Radiumhospitalet	0	0	0	0	0	0	0	262
E18 Drammensveien-Fransesbråttveien	0	0	0	0	0	0	0	155
E6 Strømsveien, parsell Innspurten-Ensjøvegen	0	0	0	0	0	0	0	102
E18 Sørkedalsveien, parsell Smestad-Majorstua (inkl. Grinveien-Røahagen)	0	0	0	0	0	0	0	246
E6 Teisen-Oslo grense, sykkelspressvei	0	0	0	0	0	0	0	1536
E18 Mosseveien, standardheving bak Shellstasjon	0	0	0	0	0	0	0	1,5
E18 Mosseveien fra Herregårdskrysset	0	0	0	0	0	0	0	0
E18 Håkon Vs gt	0	0	0	0	0	0	0	0
Sum Oslo	337,9	119,0	286,0	214,5	190,0	809,5	1147,4	3398,5