

# Ny Oslopakke 3 – når vi nullvekst i personbiltrafikken?

Bedre byluftforum

**Alberte Ruud**

Sekretariatsleder Oslopakke 3- og byvekstsamarbeidet

1. april 2025

## BYVEKSTAVTALEN 2019-2029

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

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-/lokaliseringsspolitikk

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.



# 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.

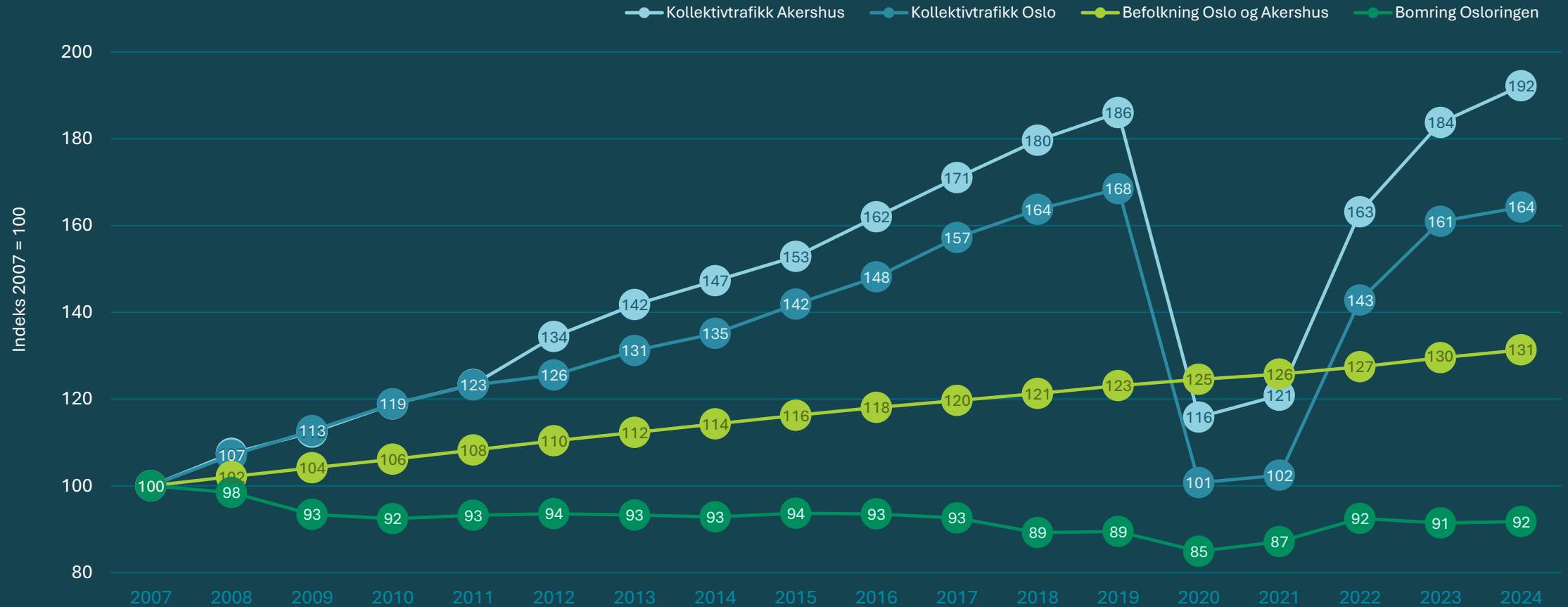
Ta veksten i persontransport med kollektivtransport, sykkel og gange.

### Andre mål

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

# UTVIKLING OSLO OG AKERSHUS 2007-2024

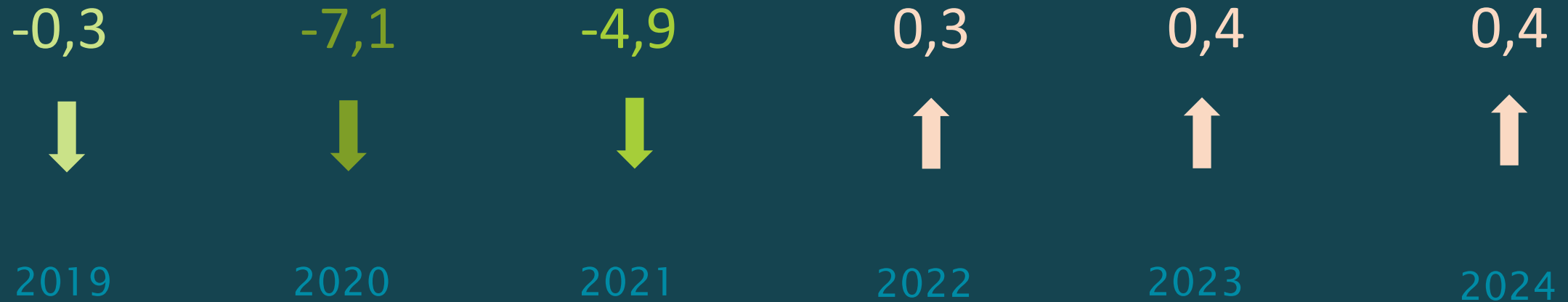
## God måloppnåelse gjennom flere år



## NULLVEKSTMÅLET

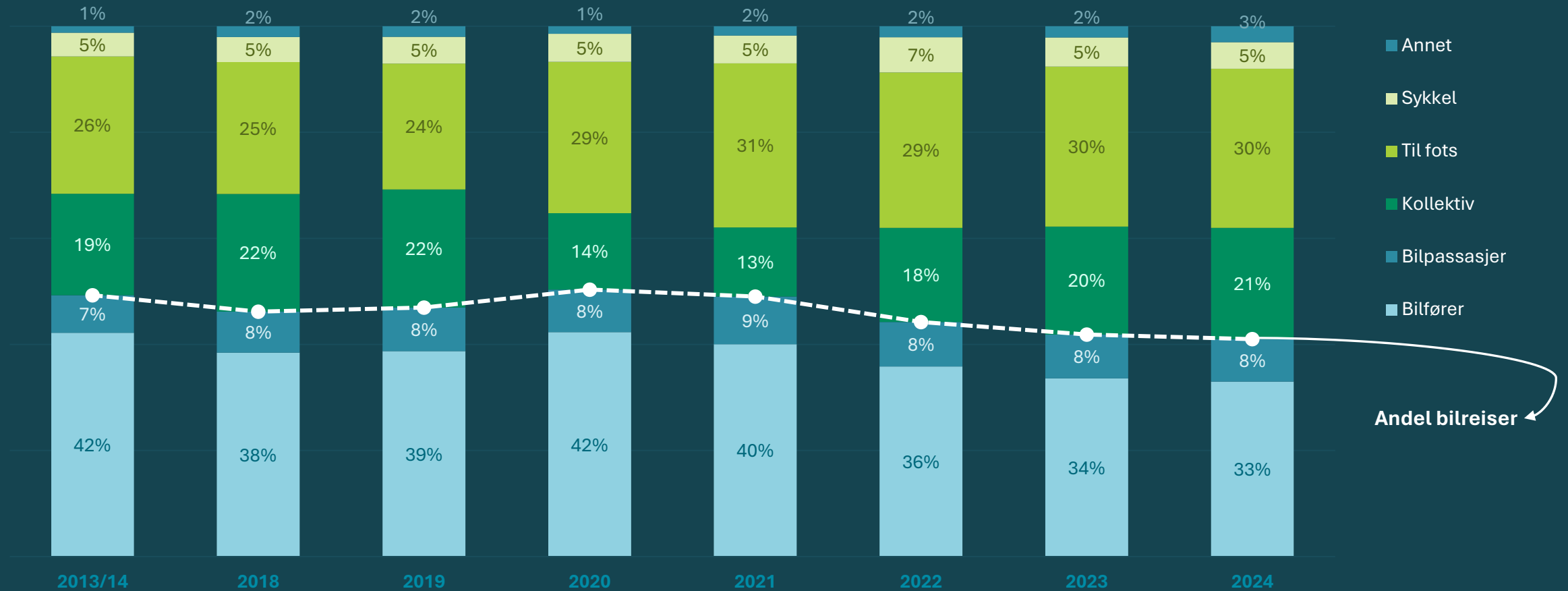
### UTVIKLINGEN I PERSONBILTRAFIKKEN SAMMENLIGNET MED REFERANSEÅRET (2018)

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



# NULLVEKSTMÅLET

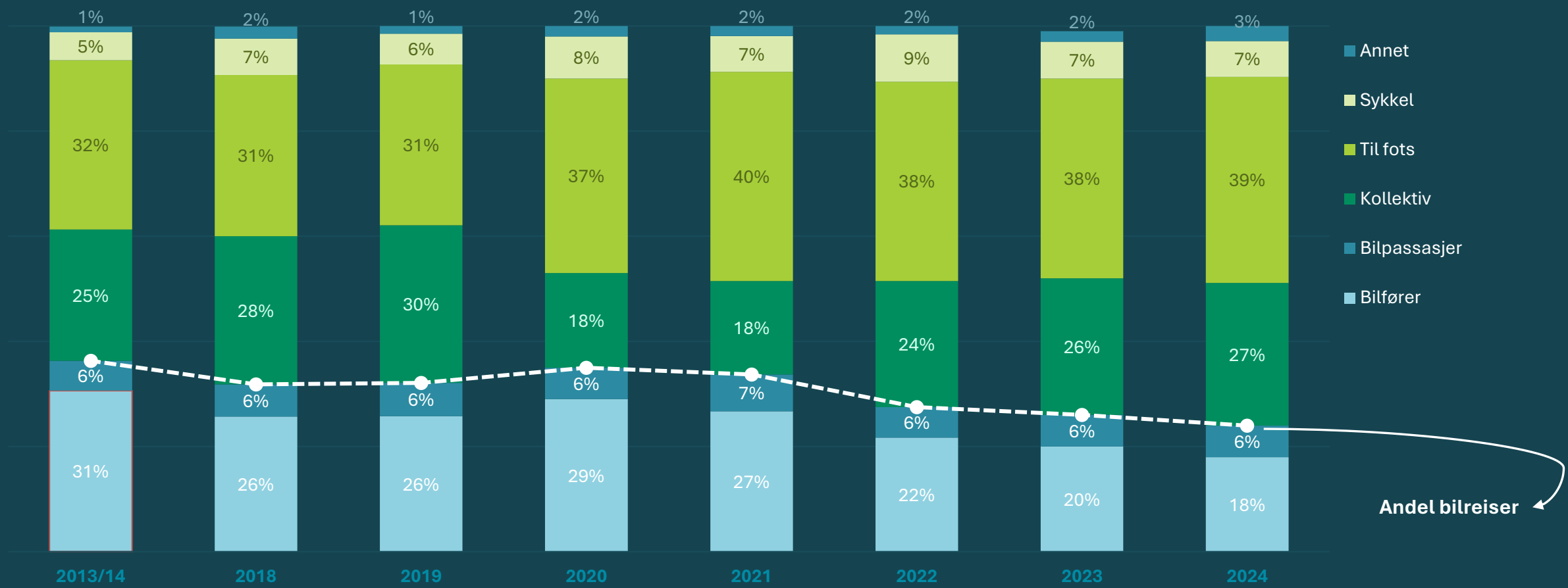
## REDUSERT BILANDEL I AVTALEOMRÅDET (OSLO OG AKERSHUS)



Kilde: Den nasjonale reisevaneundersøkelsen

# NULLVEKSTMÅLET

## REDUSERT BILANDEL I OSLO

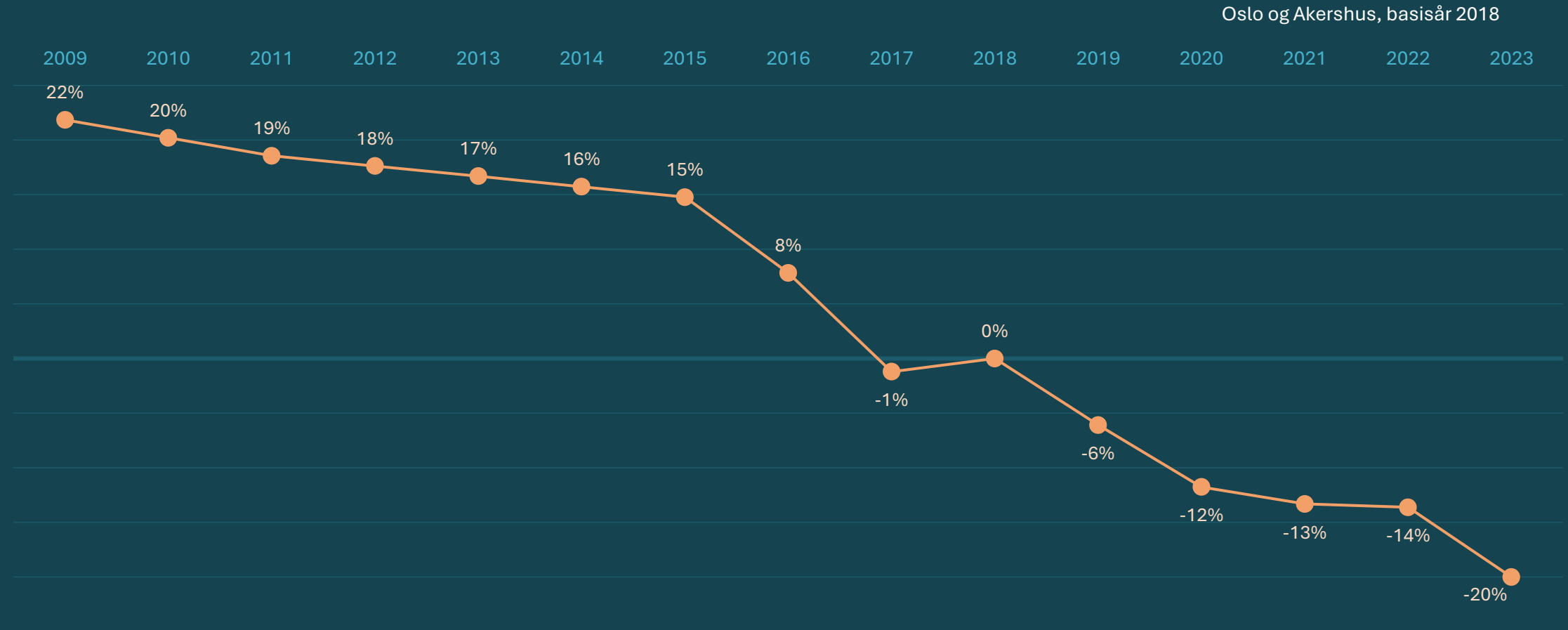


Kilde: Den nasjonale reisevaneundersøkelsen



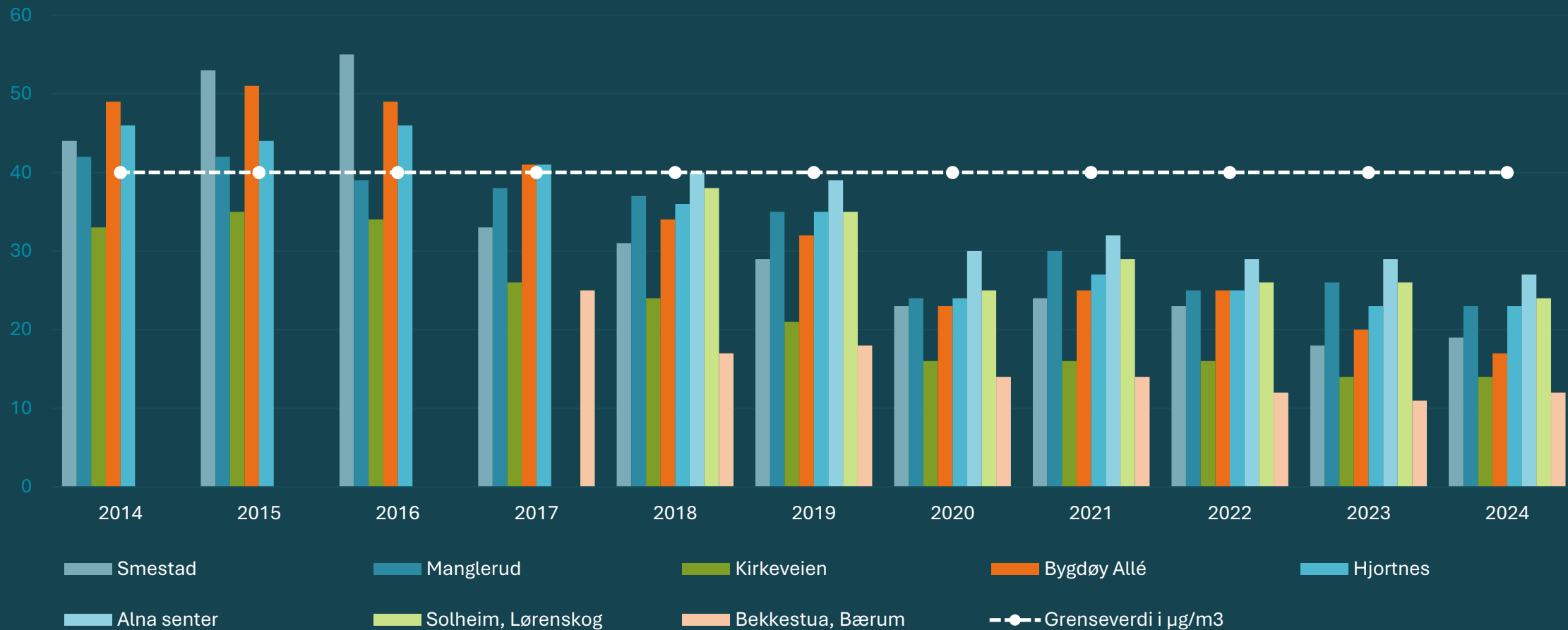
# UTVIKLING I UTSLIPP FRA VEITRAFIKK

Utviklingen har i stor grad sammenheng med utviklingen i elektriske biler



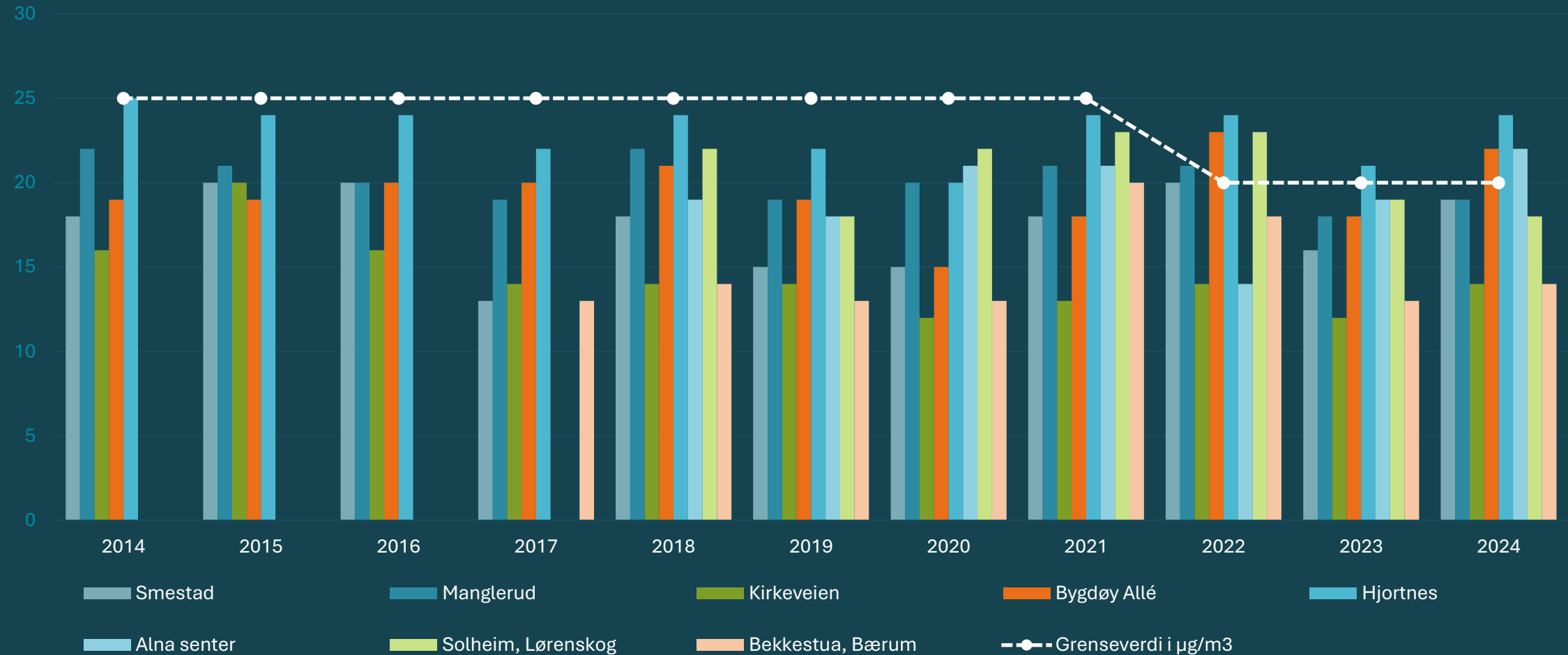
# LOKAL LUFTFORURENSNING

Utslipp av nitrogendioksid (NO<sub>2</sub>) går gradvis nedover. Sammenlignet med 2023 har det vært en reduksjon på **3 prosent**.



# LOKAL LUFTFORURENSNING

Utslipp av svevestøv (PM10) øker jevnt for enkelte målestasjoner. Sammenlignet med 2023 har det vært en økning på **12 prosent**.



# 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 trafikksikkerhets-arbeidet.



Midler til en rekke viktige kollektiv- og veiltak, blant annet Ensjøsvingen, trikk til Bjerke og Røatunnelen.



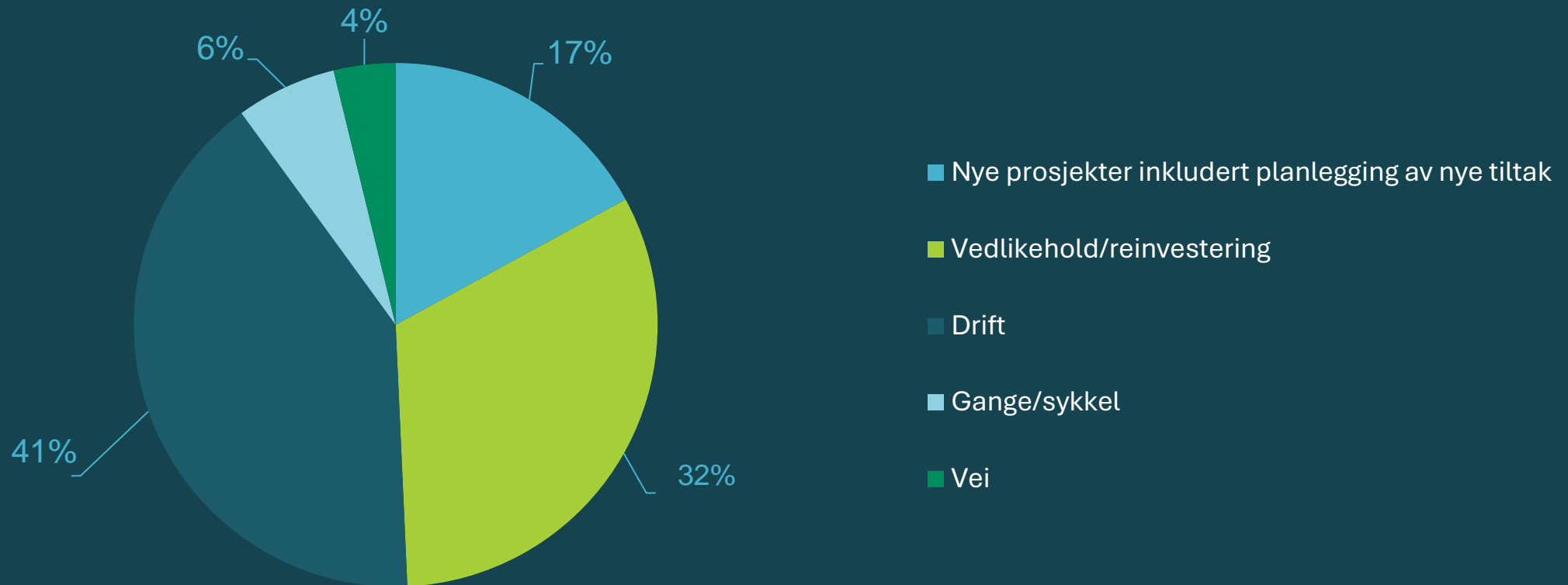
Planlegging av oppgradert Trondheimsvei, E6 Manglerud miljølokk/tunnel og helhetlig utredning av fremtidig løsning for T-bane-infrastrukturen.



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» mellom elbil og fossilbil i 2026 og 2028

#### 2025

- Normaltakstene for **fossilbiler** har økt med 3 2024-kr utenom rushtiden (til 36 kr), og med 4 2024-kr i rushtiden (til 43 kr).
- Normaltaksten for **el-biler** har økt 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 Osloringen skal vurderes

## KLIMAVENNLIG TAKSTINNRETNING

# Når vi nullvekstmålet med ny Oslopakke 3?

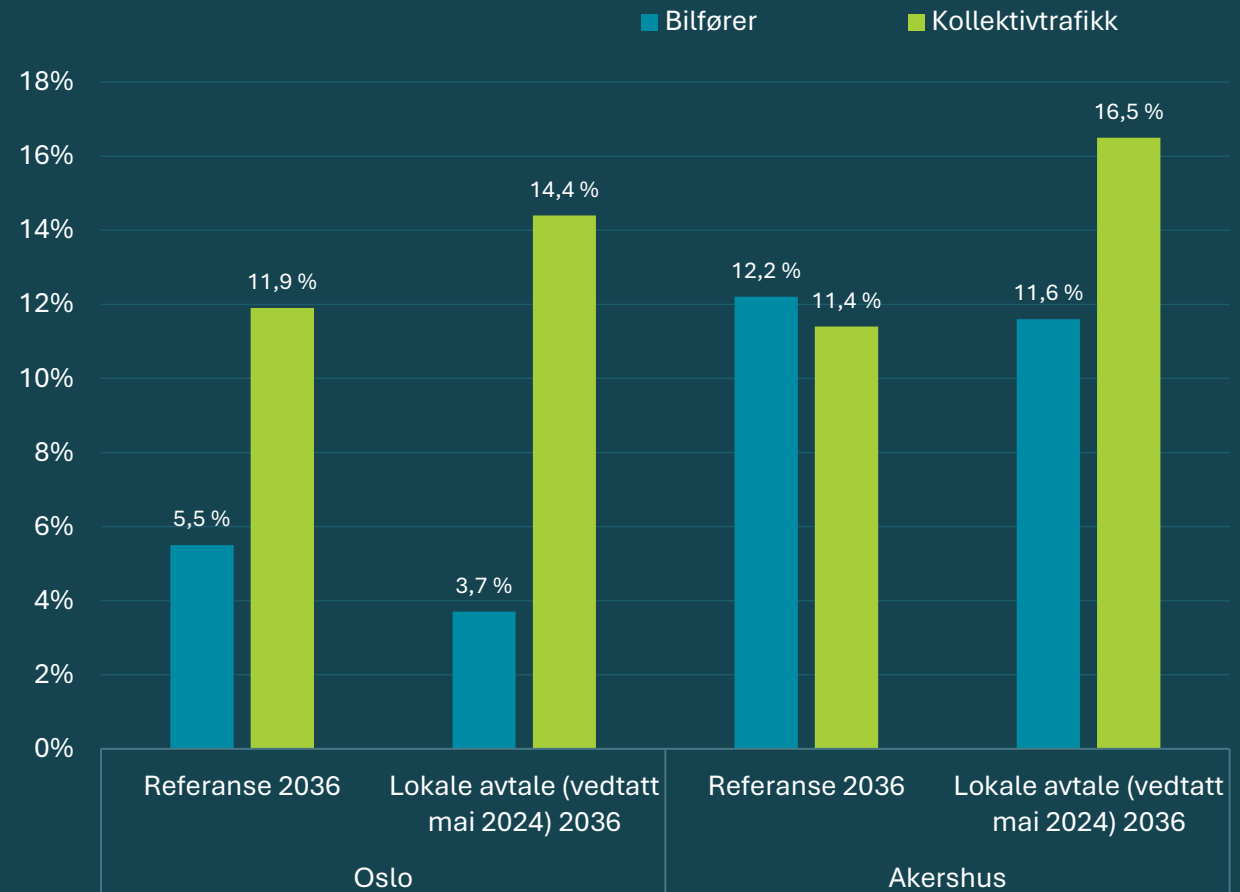
Foreløpig

Analysen fra Statens vegvesen:

Trafikkveksten er lavere med revidert avtale sammenlignet med en referansesituasjon uten en slik avtale

- Størst effekt i Oslo

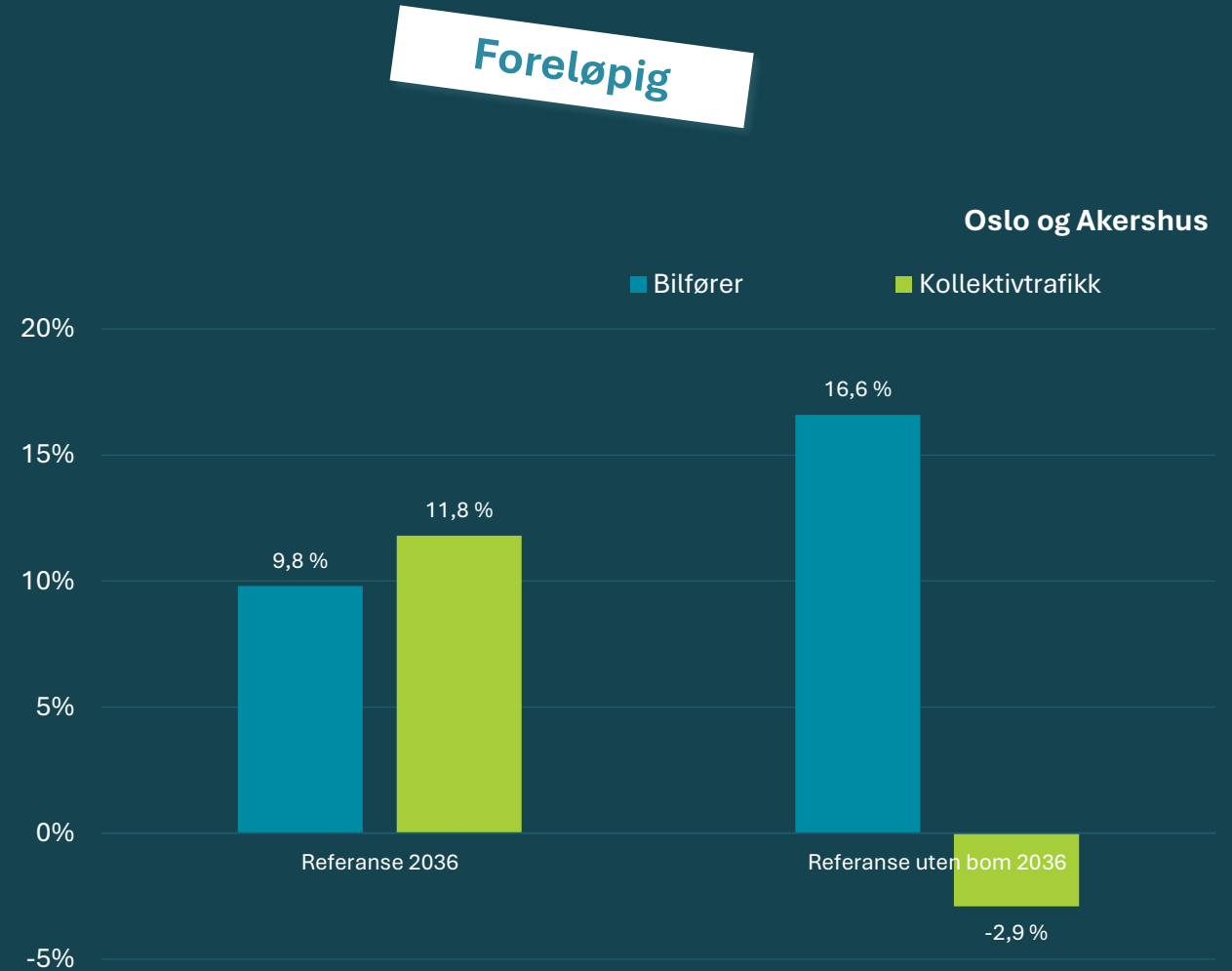
**Satsing i riktig retning, men må suppleres med annen virkemiddelbruk for å nå nullvekstmålet**



Resultater fra transportmodellberegninger (RTM 23+). Kilde: Trafikknotat fra Statens vegvesen, vil inngå som en del av faglig grunnlag til bompengesak Oslopakke 3. Foreløpige resultater.

# Hva om bomringen forsvant?

Fjerning av bomringen ville gitt en betydelig økning i biltrafikken, og langt færre kollektivreiser



Resultater fra transportmodellberegninger (RTM 23+). Kilde: Trafikknotat fra Statens vegvesen, vil inngå som en del av faglig grunnlag til bompengesak Oslopakke 3. Foreløpige resultater.

## Oslopakke 3 er en del av bildet

Gjennom **byvekstavtalen** er det enighet enige om virkemidler for å nå nullvekstmålet, inkludert fortetting, knutepunktutvikling, parkering – aktuelt med reforhandling i 2026/2027

**Regional plan for areal og transport** i Oslo og Akershus legger viktige føringer for arealutviklingen i byområdet – planprogram for oppdatert plan vedtas etter planen før sommeren 2025.

