

Oslopakke 3 og byvekstavtalen - status og utfordringer

Gisle Haakonsen

Fagsjef, byrådsavdeling for miljø og samferdsel



Oslopakke 3

- Oslopakke 3 er overordnet plan for finansiering og utbygging av veier og drift og utbygging av kollektivtrafikk i Oslo og Viken (gml. Akershus).
- Målet er å utvikle et sikkert, miljøvennlig, effektivt og tilgjengelig transportsystem for en region i kraftig vekst.
- Tidshorisonen er 2008-2036.
- Det meste som bygges av veier og bane i området finansieres gjennom Oslopakke 3. Avtalen har en økonomisk ramme på 120 milliarder kroner (2016-prisnivå) for perioden 2017-2036.



Oslo



Foto: Gisle Haakonsen

Byvekstavtalen for Oslo-området

- Avtale av 13. juni 2017.
- Bygger på reforhandlet og sammenslått tidligere bymiljøavtale (transport) og byutviklingsavtale (areal).
- I tillegg baserer avtalen seg på NTP 2018-2029, revidert avtale for Oslopakke 3 og Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus.
- Det overordnede målet for byvekstavtalen er nullvekstmålet.
- Signert tilleggssavtale til byvekstavtalen. Den sikrer mer statlig finansiering m.m.

(Staten, Oslo, Viken og kommunene Bærum, Lillestrøm og Nordre Follo)

Bompengesystemet

Skal bidra til å:

- ▶ Finansiere vei- og kollektivutbygging
 - ▶ Redusere personbiltrafikken
 - ▶ Redusere klimagassutslipp
- ▶ Og dermed:
- Øke fremkommeligheten for alle trafikanter
 - Forbedre bymiljøet



Oslo



Foto: Gisle Haakonsen

Rabatter som bidrar til omstilling

- ❖ Lav takst for elbiler (satt ned etter tilleggsavtalen med staten)
- ❖ Fritak for elvarebiler og el-lastebiler (og hydrogen)
- ❖ Vedtak om fritak/rabatt for biogass i 2019
 - Har ventet på staten i 2,5 år...



Oslo



Foto: Gisle Haakonsen

Resultater fra Oslopakke 3/byvekstavtalen

- Betydelige utbygginger av infrastruktur
- Biltrafikken øker ikke
- Sterk vekst i kollektivtrafikken (fram til pandemien)
- Sterk vekst i sykkel (flere virkemidler)

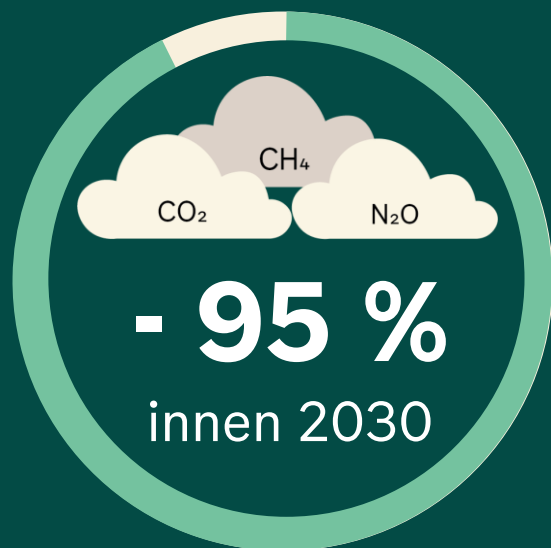


Oslo



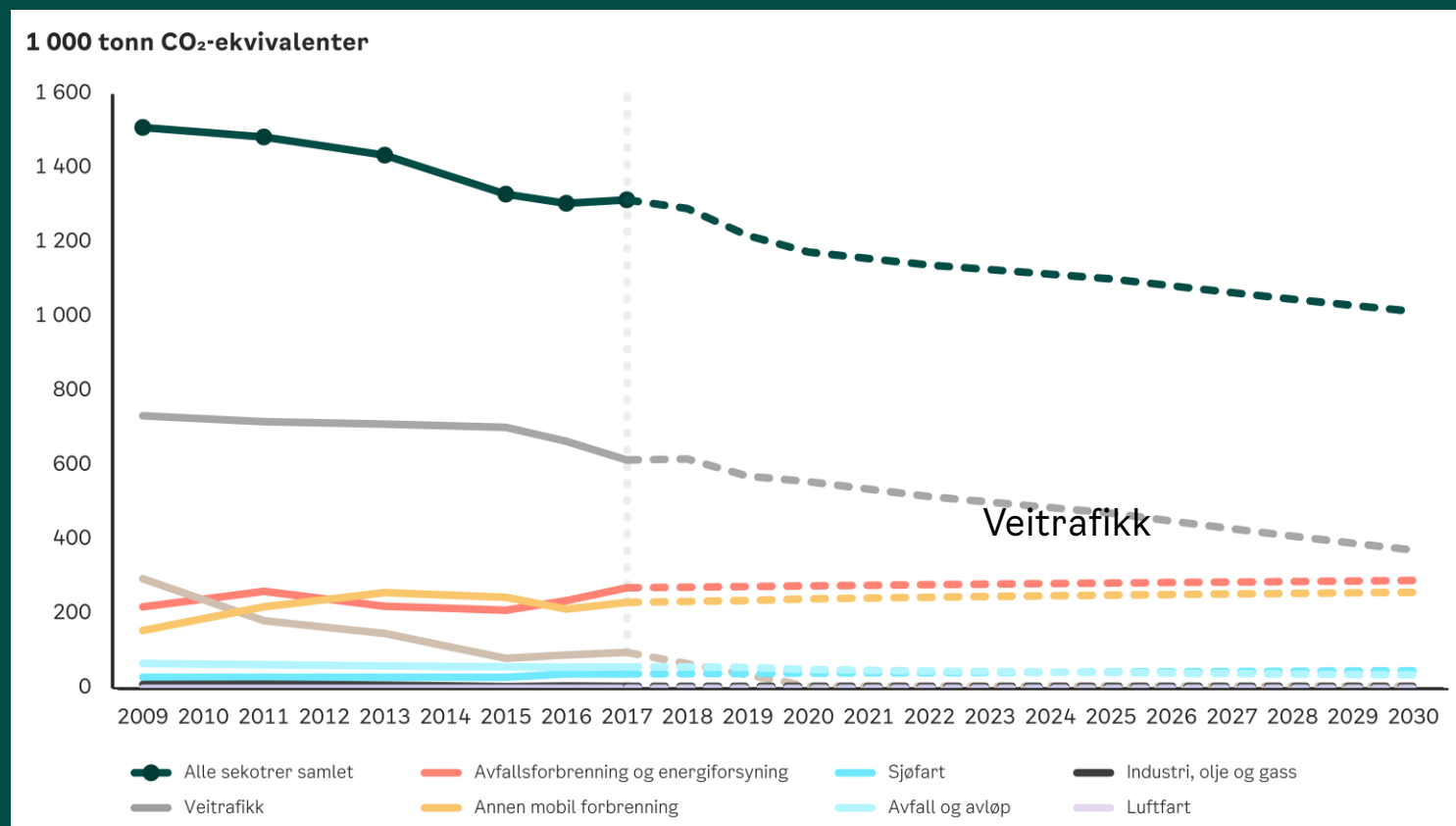
Foto: Gisle Haakonsen

Klima- og trafikkmål for Oslo



Direkte utslipp

Oslos klimagassutslipp i 2030 er redusert med 95 prosent sammenliknet med 2009, og med 52 prosent innen 2023



- Biltrafikken skal reduseres med en tredel innen 2030

Hva er utfordringene i Oslopakke 3?

- **Betydelig lavere bompenginntekter** enn forutsatt i Revidert avtale Oslopakke 3 fra 2016/2017
 - Hvis folk kjører mindre bil eller velger utslippsfri bil, så synker inntektene i Oslopakke 3
- Samtidig: Kostnadsbehovet til de store kollektivinfrastrukturprosjektene **betydelig økt** fra KVV Oslo-navet (oktober 2015).
- Ergo: Behov for mer finansiering samtidig som fossilandel går ned og elbilandel går opp (ønsket utvikling)



Oslo



Foto: Gisle Haakonsen

Faglige innspill til Oslopakke 3

- ♦ Klimaetaten leverte i april 2020 et faglig grunnlag for **hvordan trafikantbetalingssystemet i enda større grad kan bidra til Oslos klima- og trafikkmål.**
- ♦ Vurderte klimavennlig innretning av takstene, prosjektenes bidrag til klima- og trafikkmål og fordelingsmessige konsekvenser av ulike takstopplegg.



Oslo



Foto: Klimaetaten

Muligheter for å nå klima- og trafikkreduksjonsmål

- ▶ Norconsult utredet hvordan komme nærmest mulig klima- og trafikk målet:
 - Det er prisdifferansen mellom nullutslippsbiler og fossil som er viktig for klimamålet
 - Elbil kan godt øke takstene av hensyn til trafikkreduksjon og kollektivtrafikk, men fossilbil må øke mye mer.
 - Nærmest målet ved å øke differansen til 100 kroner over 10 år. (men i 2030 skal det ikke være fossile biler i Oslo)
 - Dette er altså ikke vedtatt



Oslo



Foto: Gisle Haakonsen

Virkemiddelanalyse for utslippsfri tungtransport i Oslo

- ▶ Hafslund rådgivning og Zero foreslår en rekke virkemidler for omstilling av tungtransporten, med innfasing i tid.
- ▶ Behov for forutsigbarhet (forutsigbarhetsvedtak)



Oslo



Foto: Gisle Haakonsen



Takk for meg!

Kontaktinfo:

Gisle Haakonsen

E-post:

gisle.haakonsen@byr.oslo.kommune.no

