



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Prop. 86 S

(2016–2017)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

Oslopakke 3 – revidert avtale for perioden 2017–2036 og forslag til nytt takstsystem med tids- og miljødifferensierte bompengetakster

*Tilråding fra Samferdselsdepartementet 5. april 2017,
godkjent i statsråd samme dag.
(Regjeringen Solberg)*

1 Innledning

Med bakgrunn i lokale vedtak om ny revidert Oslo-pakke 3, legger Samferdselsdepartementet i denne proposisjonen fram forslag om å forlenge bompenggeinnkrevningen i Oslo og Akershus til 2036 samt å innføre nytt takstsystem med tids- og miljødifferensierte bompengetakster i eksisterende bompengering i Oslo. Det arbeides med sikte på å innføre det nye takstsystemet 1. oktober 2017. Det er imidlertid stor usikkerhet knyttet til dette tidspunktet. Departementet orienterer også om den reviderte avtalen for Oslo-pakke 3 for perioden 2017–2036 som Oslo kommune og Akershus fylkeskommune har vedtatt.

Oslo-pakke 3 er et samarbeid mellom Akershus fylkeskommune, Oslo kommune, Jernbanedirektoratet og Statens vegvesen om utbygging og finansiering av veg- og kollektivtiltak i perioden 2008–2032. Samarbeidet omfatter riksveger, fylkesveger i Akershus, kommunale veger i Oslo, jernbane samt T-bane, buss, trikk og båt i Oslo og Akershus. Finansieringen skjer hovedsakelig gjennom bevilgninger fra staten, Akershus fylkeskommune og Oslo kommune og bompenger.

Det ble inngått lokal avtale om Oslo-pakke 3 første gang i 2006. Stortinget vedtok oppstart av bompengefinansiering av Oslo-pakke 3 trinn 1

våren 2008, jf. St.prp. nr. 40 (2007–2008) Om Oslo-pakke 3 trinn 1. Stortinget har også sluttet seg til opplegget for Oslo-pakke 3 gjennom behandlingen av St.meld. nr. 17 (2008–2009) Om Oslo-pakke 3 trinn 2.

Den opprinnelige Oslo-pakke 3-avtalen fra 2006 ble endret gjennom revidert lokal avtale for Oslo-pakke 3 av 24. mai 2012, der avtaleperioden ble forlenget fra 2027 til 2032, takstene økt, og porteføljen justert med vekt på å nå målet om å ta veksten i persontransporten med kollektivtransport, sykling og gåing. Samtidig ble det lagt til grunn utbygging av E18 Vestkorridoren så snart kommunale planprosesser tillot dette. Stortinget sluttet seg til revidert Oslo-pakke 3-avtale fra 2012 gjennom behandlingen av St.meld. nr. 26 (2012–2013) Nasjonal transportplan 2014–23 og Prop. 1 S (2012–2013) for budsjettåret 2013.

Ny revidert lokal Oslo-pakke 3-avtale for perioden 2017–2036 ble inngått 5. juni 2016 mellom Akershus fylkeskommune og Oslo kommune. Avtalen ble vedtatt av et bredt politisk flertall i henholdsvis fylkestinget i Akershus den 13. juni 2016 og i Oslo bystyre den 22. juni 2016.

Det overordnede målet for Oslo-pakke 3 er å utvikle et effektivt, miljøvennlig, sikkert og tilgjengelig transportsystem i Oslo og Akershus. Oslo-pakke 3 har videre to hovedmål. Det ene er god

frankommelighet for alle trafikantgrupper med prioritering av kollektiv-, nærings-, gang- og sykkeltrafikk. Det andre er å ta forventet vekst i persontransporten med kollektivtransport, sykling og gåing.

2 Orientering om innholdet i revidert avtale for Oslopakke 3 for perioden 2017–2036 som er signert av lokale myndigheter

Formålet med revideringen av Oslopakke 3-avtalen for de lokale myndighetene er å sikre god måloppnåelse for Oslopakke 3 og samtidig sikre finansieringen av porteføljen for å nå målene. Lokale myndigheter legger til grunn å bruke trafikanbetaling både som grunnlag for trafikkregulering og for finansiering av nye transporttiltak. I tillegg skal bompenger bidra til å finansiere drift av kollektivtransport.

2.1 Nytt takstsystem og nye finansieringsløsninger

I den lokalt vedtatte avtalen foreslås det å innføre nytt bomtakstsystem med tids- og miljødifferensierte takster i tre ulike trinn, som vist i tabellen nedenfor. Det forutsettes ikke innkrevd rushtids-

tillegg på lørdager, søndager, helligdager/offisielle fridager og i juli måned/fellesferien. Hydrogenbiler forutsettes unntatt fra betaling.

Trinn 1 innebærer å innføre tids- og miljødifferensierte bompengetakster for lette og tunge kjøretøy i eksisterende bomsnitt i Oslo. Endringen er i den lokalt reviderte avtalen forutsatt innført fra 1. mars 2017. Dette var imidlertid ikke mulig fordi nødvendig endring av veglova og de tekniske endringene i bompengesystemet ikke var ferdige innen dette tidspunktet. Det tas nå sikte på å innføre det nye takstsystemet 1. oktober 2017. På grunn av at det er store endringer i AutoPASS-systemet som skal gjennomføres, er det knyttet stor usikkerhet til denne tidsplanen. Etter gjennomføring av trinn 1 er det beregnet at brutto bompengeneinntekt for 2018 vil øke fra om lag 2,8 mrd. kr til om lag 3,6 mrd. kr.

Trinn 2 forutsetter supplerende bompengesnitt på Oslos bygrense fra Romerike og Follo samt for trafikk fra Fornebu som ikke passerer bompengesnittet i Bærum i dag, og eventuelt nytt takstnivå i Bærumssnittet. Samtidig legges det opp til å innføre avgifter på lette elkjøretøyer. I den lokalt reviderte avtalen er trinn 2 forutsatt innført fra 1. januar 2018, men det tas nå sikte på å innføre trinn 2 fra 1. januar 2019. Dette forutsetter lokale vedtak sommeren 2017 og at Stortinget vedtar nytt bompengeplegg med nye bomsnitt og

Tabell 2.1 Miljø- og tidsdifferensierte takster i bomringen i Oslo i lokalt revidert avtale Oslopakke 3

Kjøretøygrupper	Lette kjøretøy <3500 kg		Tunge kjøretøy >3500 kg				Merknad
	Diesel	Normal-takst	Null-utslipp	Euro V og eldre	Euro VI	Null-utslipp	
Trinn 1							1.3.2017 – 31.12.2017
Utenom rush	48	43	0	160	100	0	Nye takster i Osloringen. Bærumssnittet beholder dagens takster.
Rush (0630–0900 og 1500–1700)	58	53	0	190	130	0	
Trinn 2							1.1.2018 – 31.12.2019
Utenom rush	48	43	10	160	100	0	Innføring av supplerings-snitt. Fortsatt fritak for tunge null-utslippskjøretøy. Lav takst for lette null-utslippskjøretøy
Rush (0630–0900 og 1500–1700)	58	53	20	190	130	0	
Trinn 3							Fra 1.1.2020 -
Utenom rush	48	43	20	160	100	0	Økte takster nullutslipp
Rush (0630–0900 og 1500–1700)	58	53	30	190	130	0	

takster før årsskiftet 2018. Det er også nødvendig med en stram prosess for planlegging, prosjektering, anskaffelse av entrepriser og utstyr samt gjennomføring og testing for å holde denne tidsplanen. Det pågår nå arbeid med å analysere hensiktsmessig plassering av nye bomsnitt og bomstasjoner. I sammenheng med dette vil det også bli utarbeidet en detaljert tidsplan for arbeidet med trinn 2. Brutto årlig bompenginntekt er beregnet til å øke til om lag 4,4 mrd. kr i 2019 med nye bomsnitt på bygrensen.

Trinn 3 innebærer at takstene økes ytterligere for lette utslippsfrie kjøretøyer. Trinn 3 er foreslått å innføres fra 1. januar 2020. Bompenginntekten øker i liten grad som følge av denne endringen.

Den lokalt reviderte avtalen legger til grunn at dagens brikkerabatt på 10 prosent videreføres.

Analyser viser at trafikantbetalingen som er lagt til grunn i avtalen, vil innebære en trafikkavvisning over bomsnittene i 2019 på vel 11 prosent i forhold til dagens nivå når trinn 1 og 2 er gjennomført. Samferdselsdepartementet er kjent med at Oslo kommune i tillegg til nye suppleringsnett ønsker å innføre andre trafikkreduserende virkemidler for å nå det lokalt vedtatte målet om reduksjon av biltrafikken med 20 prosent i kommunen til 2019. De lokale partene har derfor lagt til grunn et mål om en reduksjon i biltrafikken gjennom bomsnittene på 15 prosent i 2019.

De lokale avtalepartene er videre enige om å utrede forslag til nytt trafikantbetalingssystem med nye innkrevingspunkter i Oslo som grunnlag for trinn 2. Det er i den lokalt reviderte avtalen lagt til grunn at dette, sammen med suppleringsnettene ved Oslos bygrense og endrede takster i Bærumsnittet, skal gi minimum 25 mrd. 2016-kr i økte bompenginntekter i avtaleperioden.

I den lokalt reviderte avtalen er det totalt lagt til grunn å bruke 73,6 mrd. 2016-kr i bompenger til tiltak i Oslopakke 3 i perioden 2017–2036. Bompenginntektene skal fordeles mellom de to fylkene med 60 prosent til tiltak i Oslo og 40 prosent til tiltak i Akershus i tråd med prinsippene i den lokale avtalen av 2006 og revidert avtale av 2012. I tillegg er det forutsatt lokale midler fra Oslo og Akershus, statlige midler, grunneierbidrag og øremerkede økte kollektivtrafikk takster.

I den lokalt reviderte avtalen legges det til grunn at infrastrukturen som er finansiert gjennom Oslopakke 3 kan skape merverdier for grunneiere gjennom høyere og bedre arealutnyttelse. I slike tilfeller legges det til grunn at grunneierne skal bidra til finansieringen gjennom grunneierbidrag. I avtalen er det for enkelte pro-

sjekter satt beløp for bidrag fra grunneierne, men disse beløpene skal kunne justeres dersom den videre planleggingen tilsier dette. Der rasjonell framdrift av et infrastrukturprosjekt krever mellomfinansiering av grunneierbidrag fordi bidraget ikke kan realiseres før tiltaket er ferdigstilt, legges det i den lokalt reviderte avtalen til grunn at dette skal håndteres gjennom midlertidig bruk av bompenger eller ved låneopptak. I henhold til den lokalt reviderte avtalen skal Fjellinjen være ansvarlig låntaker for eventuelle lån for å dekke inn mellomfinansiering av grunneierbidrag.

2.2 Prosjekter og tiltak

Oslopakke 3 skal finansiere et bredt spekter av prosjekter og tiltak for å bedre transporttilbudet i Oslo og Akershus, og inneholder vedtak eller omtale av ulike prosjekter som både ligger under statens og lokale myndigheters ansvarsområder. Jernbanesatsingen er en viktig del av regionens transportløsninger og finansieres av staten i sin helhet.

Innenfor områdene som lokale myndigheter har ansvar for, innebærer den lokalt reviderte avtalen en kraftig satsing på kollektivtrafikktiltak med statlige bidrag og bompenger som de tyngste finansieringskildene. Lokale myndigheter har lagt til grunn at staten vil bidra med 50 prosent av investeringskostnadene for flere tyngre infrastrukturprosjekter for kollektivtransporten. Av de samlede bompengene beregnes om lag 72 prosent å gå til investeringer i og drift av kollektivtransport, 13 prosent til sykkeltiltak og 15 prosent til rene vegtiltak. I den lokalt reviderte avtalen er aktuelle store kollektivtransporttiltak Fornebu-banen, ny sentrumstunnel for T-banen, baneløsning for Nedre Romerike og nytt signal- og sikringsanlegg for T-banen. Oppgradering av eksisterende T-baner og samlet plan for oppgradering av eksisterende trikkenett tilpasset nye trikker inngår også i den lokalt reviderte avtalen.

En del av prosjektkostnadene er fortsatt ikke endelig fastslått, og dermed er det for tidlig å anslå nøyaktig hva som blir det endelige statlige bidraget. Det er dermed heller ikke mulig å angi hvor stor bompengandelen vil bli i hele avtaleperioden fram til 2036. Dersom planene som foreløpig gjelder for fireårsperioden 2017–2020 legges til grunn, vil bompengandelen være om lag 33 prosent inkl. jernbaneinvesteringene, og på om lag 75 prosent ekskl. jernbaneinvesteringene.

Fornebubanen

I den lokalt reviderte avtalen er det forutsatt at staten finansierer 50 prosent av Fornebubanen gjennom en bymiljøavtale med Oslo og Akershus. Fornebubanen fra Fornebu til Majorstuen blir 8,3 km lang, hvorav 3,1 km i Bærum og 5,2 km i Oslo. Det planlegges seks stasjoner samt en basestasjon på Fornebu for hensetting og service av vogner. Banen føres inn på det ordinære T-banenettet ved Majorstuen, og trafikken planlegges for en pendel gjennom fellestunnelen. Det er nødvendig med nytt signal- og sikringsanlegg gjennom fellestunnelen og minimum fram til Helsfyr for å kunne føre inn trafikken på Fornebubanen inn i fellestunnelen gjennom sentrum.

Reguleringsplan er vedtatt i Bærum kommunestyre for den delen av Fornebubanen som ligger i Bærum. Reguleringsplan for den delen som ligger i Oslo, er til behandling i Plan- og bygnings-etaten og forventes å bli lagt fram for bystyret i 2017. Når reguleringsplanene er vedtatt og forprosjekt er ferdigstilt vil det bli gjennomført en ekstern kvalitetssikring (KS2). Dette blir grunnlaget for fastsettelsen av det statlige bidraget til prosjektet. Kostnaden er foreløpig grovt anslått til 12 mrd. kr.

Ny T-banetunnel gjennom sentrum

I KVVU Oslo-Navet er det foreslått en ny T-banetunnel gjennom Oslo sentrum mellom Majorstuen og Bryn via Bislett, Stortinget, Grünerløkka og Tøyen. Et slikt T-banekonsept har også foreligget i Ruters planer i en lengre periode. Den lokalt reviderte avtalen forutsetter at staten finansierer 50 prosent av kostnadene for ny T-banetunnel gjennom sentrum. Det er nødvendig i det videre utredningsarbeidet å se på konkret lokalisering av stasjoner og hensiktsmessig avstand mellom stasjoner og optimalisert trasé. Oslo kommune har tatt initiativ til å starte dette utredningsarbeidet i samarbeid med øvrige parter. I KVVU for Oslo-Navet er kostnaden for prosjektet foreløpig grovt anslått til 17,4 mrd. kr.

Andre kollektivtrafikkinvesteringer

I den lokalt reviderte avtalen legges det også til grunn at staten bidrar med 50 prosent til baneløsning for Nedre Romerike. Det forutsettes videre at staten finansierer økt kapasitet på jernbanenettet. Oslo og Akershus prioriterer økte bevilgninger til kollektivsatsingen. Det anmodes fra lokale myndigheter om at staten også bidrar med 50 pro-

sent av finansieringen av signal- og sikringsanlegget for T-banen. Kostnaden for baneløsning for Nedre Romerike er foreløpig grovt anslått til 13 mrd. kr. For nytt signal- og sikringsanlegg i T-banen er det gjennomført en KS2 som viser en anslått kostnad på 4 mrd. kr.

Innenfor store kollektivtrafikktiltak i Oslo sattes det på oppgradering og modernisering av T-banenettet og forsert oppgradering og modernisering av trikkenettet tilpasset ny vognpark. De lokale myndighetene forutsetter at staten følger opp forslagene om statlige midler til kollektivtilbudet gjennom bymiljøavtale- og belønningsmidler.

E18 Vestkorridoren

I den lokalt reviderte avtalen for Oslo pakke 3 legges til grunn at E18 på hele strekningen Lysaker-Drengsrud skal realiseres. Ifølge Oslo pakke 3-avtalen fra 2012 skal E18 Vestkorridoren kunne realiseres etter hvert som planer ferdigstilles. Gjennom den lokalt reviderte avtalen fra 2016 ble Oslo kommune og Akershus fylkeskommune enige om at strekningen Lysaker – Strand skal gjennomføres som 1. etappe av strekningen Lysaker – Drengsrud, med mål om byggestart mot slutten av 2018 i tråd med gjeldende planer. Strekingen Lysaker – Strand består av følgende hovedelementer:

- Ny E18 Lysaker – Strand
- Ny separat bussveg Lysaker – Strand
- Ny sykkelveg Lysaker – Strand
- Ny Bærumsdiagonal med tilknytning til E18 og videre til Fornebu via Vestre lenke

Inntil Høviktunnelen og Ramstadsletta bygges vil det langs E18 vest for Strand fortsatt vil være to gjennomgående bilfelt innover mot Oslo og tre felt utover. Når Høviktunnelen står ferdig vil også et tredje felt innover mot Oslo tas i bruk. Kapasiteten på E18 øst for Fornebukrysset/Lysaker endres ikke. Kapasiteten på E18 ved bygrensen øker ikke. Analyser viser at bompengeprognet som virkemiddel, slik det er foreslått i den lokalt reviderte avtalen, vil gi redusert trafikk over bygrensen til Oslo.

Oslo og Akershus understreker at man på det nåværende tidspunktet, for sin del, ikke har konkludert hvordan utbyggingen av E18 Strand – Drengsrud konkret skal gjennomføres. I tråd med tidligere enighet arbeider derfor Statens vegvesen og kommunene videre med resterende deler av vegprosjektet, slik at man får beslutningsgrunnlag for hvordan disse delene best skal realiseres.

Reguleringsplanen for strekningen E18 Lysaker – Ramstadsletta er til kommunal behandling. Reguleringsplanen ventes vedtatt av Bærum kommunestyre før sommeren 2017. Oslo kommune har innsigelse til planen. For de resterende delene av E18 Vestkorridoren er det godkjente kommunedelplaner, men det pågår pr. i dag ikke reguleringsplanlegging.

Oslo og Akershus anmoder Statens vegvesen om også å utarbeide alternativer for strekningen E18 Strand – Drengsrud med reduserte kostnader og som sikrer at vegkapasiteten inn til Oslo ikke øker. Denne tilnærmingen legger Samferdselsdepartementet til grunn i arbeidet med å finne gode løsninger og redusere utbyggingskostnader generelt, siden det kan bidra til å fremskynde prosjekter og øke det økonomiske handlingsrommet. Departementet viser også til at prosjektet E18 Vestkorridoren ikke vil øke kapasiteten ved bygrensen.

Den lokalt reviderte avtalen legger til grunn at E18 Vestkorridoren finansieres med statlige midler, en egen etterskuddsvis bompengeneinnkreving for hver parsell og om lag 2 mrd. 2016-kr. fra Oslopakke 3. I tillegg utløser E18 Vestkorridoren muligheter for by- og tettstedsutvikling langs traséen i Bærum og Asker kommune. Det er en forutsetning at disse kommunene bidrar med grunneierbidrag til finansiering av prosjektet. Nærmere avklaringer om grunneierbidraget vil skje på et senere tidspunkt.

Lysaker kollektivterminal reguleres i egen plan. Det er lagt til grunn at Lysaker skal utvikles som kollektivknutepunkt med etablering av T-bane, ny bussterminal og jernbane. Planarbeidet som Statens vegvesen er i gang med, har som mål at det skal bli enkelt å reise kollektivt, sykle og gå både til, fra og gjennom Lysaker. Planen skal ivareta en sammenkobling av all kollektivtrafikk på Lysaker. Det legges til grunn at den nye kollektivterminalen på Lysaker planlegges og bygges samtidig med E18 på strekningen Lysaker – Strand. Videre er det et mål for Oslo og Akershus at kollektivterminalen skal stå ferdig når Fornebu-banen er bygget ferdig fra Fornebu til Lysaker. For å få dette til arbeides det etter stramme fremdriftsplaner. Det tas sikte på å få godkjent reguleringsplan sommeren 2018 og mulig byggestart i løpet av 2020. Finansieringsløsningen for prosjektet er pr. i dag ikke avklart.

Andre vegprosjekter

I den lokalt reviderte avtalen inngår også andre riksvegprosjekter, slik som rv 4 Kjøl – Rotnes og E6 Manglerudprosjektet.

En realisering av Manglerudtunnelen vil åpne for at deler av trafikken som i dag går på Mosseveien kan ledes inn på E6. Dette muliggjør en nedgradering av Mosseveien til lokalveg uten tunneløsning. I det videre arbeidet med Manglerudprosjektet skal byutvikling og redusert behov for biltrafikk i Oslo vektlegges.

Den lokalt reviderte avtalen legger videre til grunn at midler til byutviklingsprosjekter som f.eks. E6 lokk Furuset, E18 Filipstad og E18 Framnes–Lysaker må prioriteres innenfor rammen til øvrige riksvegprosjekter. I den lokalt reviderte avtalen ligger også en betydelig økning av bompengemidler til tiltak på kommunale veier i Oslo og fylkeskommunale veier i Akershus. Innenfor programområdene «Fylkesvegtiltak Akershus», «Lokale sykkel- og vegtiltak Oslo», «Akershus – drift og småinvesteringer kollektivtrafikk» og «Oslo – drift og småinvesteringer kollektivtrafikk», skal Oslo kommune og Akershus fylkeskommune hver for seg prioritere sine egne lokale prosjekter innenfor avtalens rammer.

I den lokalt reviderte avtalen forutsettes det statlige midler til programområdetiltak på riksveger. Innenfor potten til miljøtiltak går de lokale avtalepartene inn for at det åpnes for et engasjement for å legge til rette for utslippsfrie kjøretøy og selvkjørende busser. Det forutsettes at staten bruker programområdemidlene aktivt til å utvikle regionale gang- og sykkelveger, andre miljøtiltak, trafikksikkerhet, kollektivtrafikktiltak osv.

Jernbanetiltak

I den lokalt reviderte avtalen om Oslopakke 3 heter det at jernbanen er grunnstammen for store deler av kollektivtrafikktilbudet i Oslo og Akershus. Tiltakene for økt kapasitet på jernbanenettet er derfor en svært viktig forutsetning for å kunne øke kapasiteten på det samlede kollektivtilbudet.

2.3 Prioritering og styring

Den lokalt reviderte avtalen legger til grunn at prosjektene i Oslopakke 3 vil bli prioritert 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.

2.4 Effekter

Beregninger som er gjennomført på oppdrag fra styringsgruppen i Oslopakke 3, viser at den lokalt reviderte avtalen gir stor samfunnsøkonomisk nytte. Beregningene er basert på analyser som COWI har gjort. I den lokalt reviderte avtalen er nettoytten beregnet til 77 mrd. kr. Kollektivtrafikantene får størst nytte av tiltakene. Det har ikke vært mulig å beregne nytten av tiltak for gang- og sykkeltrafikanter.

Transportmodellberegninger viser en samlet trafikkøkning på vegnettet i Oslo og Akershus på litt under 1 prosent årlig. Dette omfatter også næringstrafikk som ikke inngår i nullvekstmålet. Beregningene omfatter ikke effektene av andre tiltak, som forbedret sykkelvegnett, endret parkeringspolitikk og tettere arealbruk. Samlet sett viser derfor analysene at det er sannsynlig at nullvekstmålet for persontransport med bil kan nås.

Miljødifferensierte bompenger forventes å bidra til en kjøretøypark som er mindre forurensende. Særlig blir andelen lette dieselskjøretøy og andelen tunge kjøretøy som ikke oppfyller Euro VI redusert. Andelen nullutslippskjøretøy forventes å øke. Beregningene som er basert på analysene fra COWI, viser også at foreslåtte takstendringer bidrar til en vesentlig reduksjon av antallet personer i Oslo-området som bor i områder med høy lokal luftforurensning. For å nå forurensningsforskriftens krav kan det imidlertid være behov for supplerende tiltak.

Samferdselsdepartementet vil imidlertid bemerke at beregninger av ringvirkninger knyttet til produktivitet og stordriftsfordeler, arbeidstilbud, areal og transport og ufullkommen konkurranse, er svært usikre anvendt på norske forhold. Studier basert på norske data viser eksempelvis ingen generell sammenheng mellom veginvesteringer og produktivitet (NOU 2012:16).

3 Forslag til endringer i bompengerevisjonen i Oslo og Akershus – lokalpolitiske vedtak

Oslo bystyre fattet i møte 22. juni 2016 følgende vedtak:

1. Oslo kommune slutter seg til revidert avtale for Oslopakke 3 for 2017–2036, datert 05.06.2016 (vedlagt).

2. Oslo kommune slutter seg til at bompengerperioden i dagens bomsnitt i Oslo og Bærumssnittet forlenges med fire år frem til og med år 2036 og til nye takster, innført i tre trinn, slik det framkommer i tabell 1 i saksframlegget. Ordinær prisstigning kommer i tillegg.
3. Oslo kommune gir sin tilslutning til forslag til handlingsprogram for Oslopakke 3 for perioden 2017–2020 slik det framkommer av tabell 2 i saksframlegget.
4. Bystyret gir sin tilslutning til at Fjellinjen AS søker om rett til å kreve betaling fra trafikantene med henvisning til vegloven § 27 i eksisterende bompenger i Oslo og Bærumssnittet frem til og med 31.12.2036.

Akershus fylkesting fattet i møte 13. juni 2016 følgende vedtak:

Akershus fylkeskommune slutter seg til revidert avtale om Oslopakke 3 for perioden 2017–2036.

- a. Akershus fylkeskommune slutter seg til at bompengerperioden i dagens bomsnitt i Oslo og på fylkesgrensen i vest forlenges med fire år fram til og med 2036.
- b. Akershus fylkeskommune slutter seg til forslag til nye takster innført i tre trinn, slik det framgår av tabell 1 i saksframlegget. Ordinær prisstigning vil komme i tillegg.
- c. Akershus fylkeskommune gir sin tilslutning til at Fjellinjen AS søker om rett til å kreve betaling fra trafikantene i eksisterende bompenger i Oslo samt i Bærumssnittet fram til og med 31.12.2036.

Dette betyr at Oslo bystyre og Akershus fylkeskommune har sluttet seg til den lokalt reviderte avtalen fra 2016, til å forlenge innkrevningstiden for Oslopakke 3 til 2036 og til innføring av nye takster i tre trinn, slik det framgår av tabell 2.1.

4 Forslag til forlenget innkrevningsperiode og innføring av tids- og miljødifferensierte bompenger for Oslopakke 3

Samferdselsdepartementet legger i denne proposisjonen fram forslag til Stortinget om å forlenge innkrevningstiden for Oslopakke 3 til 2036, samt til å innføre nytt takstsystem med tids- og miljødifferensierte bompenger i Oslo med planlagt start 1. oktober 2017. Dette tilsvarer trinn 1 i den lokalt reviderte avtalen. Departementet vil komme tilbake til Stor-

tinget med trinn 2 og 3 når de nødvendige avklaringene foreligger. Departementet vil også komme tilbake til Stortinget med en egen sak om bompengefinansiering av E18 Vestkorridoren når de nødvendige avklaringene foreligger.

Utvidet innkrevingsperiode

Samferdselsdepartementet legger til grunn at de lokale myndighetene har vurdert det som nødvendig med en forlenget tidsperiode for bompengedokumentasjonen, sett i lys av det lokalt vedtatte takstsystemet. Departementet vil ikke motsette seg denne vurderingen, og slutter seg derfor til forslaget om å forlenge innkrevningstiden i fra 2032 til 2036.

Tilrettelegging for tids- og miljødifferensierte bompengetakster i trinn 1

For å styre trafikktviklingen i en retning som gir bedre framkommelighet og mindre utslipp av klimagasser og lokale luftforurensninger, har de lokale avtalepartene vedtatt å innføre tids- og miljødifferensierte bompengetakster i tre trinn. Trinn 1 innebærer å innføre nytt takstsystem i det eksisterende bompengesnittet i Oslo, opprinnelig med foreslått oppstart 1. mars 2017, mens trinn 2 innebærer å etablere nye bompengesnitt og fastsette framtidig takstnivå i Bærumsnittet.

De foreslåtte endringene i takstsystemet krever både en endring i veglova, tilrettelegging av det tekniske systemet for bompengedokumentasjon innenfor AutoPASS og andre systemendringer for å muliggjøre avgifter som differensieres på ulike kjøretøytyper. Samferdselsdepartementet har i en egen proposisjon (Prop. 82 L (2016–2017)) lagt fram forslag til endring i veglova § 27 som bl.a. gjør det mulig å innføre miljødifferensierte bompengetakster. Departementet ga Statens vegvesen i brev av 21. juni 2016 oppdrag om å tilrettelegge

for miljødifferensierte takster innenfor AutoPASS, og Statens vegvesen arbeider nå med de tekniske systemendringene som er nødvendige. Målet er å ha systemendringene på plass slik at miljødifferensiering av bompengetakstene kan innføres innen 1. oktober 2017.

Takstendringer i trinn 1

Vedtaket om nye takster for trinn 1 er fattet av Akershus fylkesting 13. juni 2016 og Oslo bystyre 22. juni 2016. Vedtakene innebærer takster i Osloregionen som vist i tabellen under. I Bærumsnittet beholdes dagens takster.

Takstene forutsettes prisjustert i tråd med konsumentprisindeksen.

I den lokalt reviderte avtalen er det forutsatt at brikkerabatten på 10 prosent videreføres. Stortinget har ved behandlingen av statsbudsjettet for 2016 sluttet seg til en harmonisering av rabattstrukturen i bompengeprojekter som innebærer 20 prosent brikkerabatt for lette kjøretøy og ingen rabatt for tunge kjøretøy. Samferdselsdepartementet mener det er uheldig at dette ikke er lagt til grunn i den lokalt reviderte avtalen for Oslopakke 3, og forutsetter derfor at Oslo og Akershus innfører 20 prosent rabatt ved den neste større takstendringen i Oslopakke 3, dvs. ved lokal behandling av trinn 2.

Samferdselsdepartementet har gitt Statens vegvesen i oppdrag å forberede for miljødifferensierte bompengetakster med følgende takstgrupper for lette kjøretøy: dieslbiler, kjøretøyer med normaltakst, ladbare hybrider og nullutslippskjøretøyer. Også for tunge kjøretøyer har departementet gått inn for en egen takstgruppe for ladbare hybrider. De lokale avtalepartene har vurdert å innføre en egen takstgruppe for ladbare hybrider, men har ikke funnet dette hensiktsmessig. De lokale vedtakene i Oslo og Akershus inneholder derfor ingen egen gruppe for ladbare

2016-kr

	Lette kjøretøy (takstgruppe 1) <3500 kg			Tunge kjøretøy (takstgruppe 2) >3500 kg		
	Diesel	Normaltakst	Nullutslipp	Euro V og eldre	Euro VI	Nullutslipp
Utenom rush	48	43	0	160	100	0
Rush (0630–0900 og 1500–1700)	58	53	0	190	130	0

Det kreves ikke rushtidstillegg på lørdager, søndager, helligdager/offisielle fridager og i juli måned/fellesferien.

Kjøretøy med totalvekt til og med 3 500 kg og alle kjøretøy i kategori M1 utgjør takstgruppe 1. Andre kjøretøy utgjør takstgruppe 2. Kjøretøygruppe M1 inkluderer alle biler for persontransport med opp til åtte sitteplasser i tillegg til førerstedet.

hybrider. Ved innføringen av trinn 1 forutsetter departementet at lette ladbare hybrider får normaltakst, mens ladbare tunge kjøretøyer får samme takst som Euro VI.

Tilrettelegging for trinn 2

Trinn 2 i det lokale forslaget til takstendringer forutsetter nye bompengesnitt på Oslos bygrense fra Romerike og Follo, samt ved Fornebu for den trafikken som i dag ikke passerer Bærumsnittet. I tillegg er de lokale partene enige om å utrede nytt trafikantbetalingssystem i Oslo med nye bomsnitt. I følge den lokalt reviderte avtalen skal nye bompengetakster for suppleringsnettene på bygrensen, Bærumsnittet og for innkrevningspunkter i Oslo samt brikkerabatten behandles samtidig våren 2017. Departementet vil komme tilbake til Stortinget med forslag til trinn 2 og 3 av Oslopakke 3 når nødvendige lokale vedtak foreligger.

Samferdselsdepartementet viser til at Stortinget har fattet vedtak om at det skal etableres en nasjonal bindende regel om at nullutslippskjøretøy ikke skal betale mer enn maksimalt 50 prosent av takstene for konvensjonelle kjøretøy når det gjelder bompenger, ferje og parkering, jf. Innst. 2 S (2016–2017). Samferdselsdepartementet vil vurdere hvordan anmodningsvedtaket skal følges opp, og vil komme tilbake til Stortinget om dette på en egnet måte. Nullutslippsteknologi er i melding om Nasjonal transportplan 2018–2029 definert som kjøretøy som bruker elektrisitet og hydrogen som energikilde i batteri eller brenselcelle, og som ved bruk ikke har utslipp av klimagasser.

5 Samferdselsdepartementets vurdering

Oslopakke 3 er et viktig bidrag for å møte de transportutfordringene som Oslo og Akershus står overfor. Samferdselsdepartementet stiller seg bak målene for pakken, dvs. god framkommelighet for alle trafikantgrupper med prioritering av kollektiv-, nærings-, gang- og sykkeltrafikk og å ta forventet vekst i persontransporten med kollektivtransport, sykling og gåing.

En stadig mer miljøvennlig bilpark vil bidra til å redusere miljøbelastningen fra vegtrafikken. Økt vegtrafikk vil bidra i motsatt retning. Utslippene fra nybilparken har gått markert ned over tid, og bilprodusentene varsler en fortsatt storstilt satsing på lavutslipps- og nullutslippsbiler. Det

utvikles også stadig bedre og mer brukervennlige digitale løsninger både innen kjøretøyteknologi og trafikantløsninger. Dette vil ytterligere styrke arbeidet med gode, forbrukervennlige og miljøoptimale løsninger.

Samferdselsdepartementet legger til grunn at de lokale avtalepartene ønsker å forlenge innkrevingsperioden fra 2032 til 2036.

Når det gjelder takstsystemet, legger departementet til grunn forslaget i trinn 1 om å innføre nytt takstsystem med tids- og miljødifferensierte bompengetakster i den eksisterende bompengeringen i Oslo. Bærumsnittet beholder dagens takster inntil videre. Brikkerabatten på 10 prosent videreføres, men departementet forutsetter at det legges til grunn 20 prosent rabatt for lette kjøretøy ved den lokalpolitiske behandlingen av trinn 2. Selv om det i den lokalt reviderte avtalen for Oslopakke 3 ikke legges opp til egne takstgrupper for ladbare hybrider, forutsetter departementet at det tekniske systemet utformes slik at det blir mulig å innføre egne takstgrupper for ladbare hybrider i tråd med departementets opplegg for takstgrupper ved innføring av miljødifferensierte bompengetakster. Departementet ber om Stortingets godkjenning av at de nye takstene kan innføres så raskt som mulig etter at den nødvendige lovendringen er vedtatt, jf. Prop. 82 L (2016–2017) og at den tekniske tilretteleggingen innenfor AutoPASS er gjennomført.

Samferdselsdepartementet støtter vurderingen som er gjort i den lokale reviderte avtalen om at infrastruktur finansiert gjennom Oslopakke 3 kan skape merverdier for grunneiere gjennom høyere og bedre arealutnyttelse. I slike tilfeller bør det legges til grunn at de berørte grunneierne skal bidra til finansieringen gjennom grunneierbidrag. Den lokalt reviderte avtalen legger til grunn at der rasjonell framdrift av et infrastrukturprosjekt krever mellomfinansiering av grunneierbidrag fordi bidraget ikke kan realiseres før tiltaket er ferdigstilt, skal dette håndteres gjennom midlertidig bruk av bompenger eller ved låneopptak der Fjellinjen er ansvarlig låntaker for eventuelle lån for å dekke inn mellomfinansiering av grunneierbidrag. Etter Samferdselsdepartementets vurdering har ikke Fjellinjen anledning til å ta opp lån for å forskottere et finansielt bidrag fra private grunneiere. Fjellinjen er et bompengeselskap som skal kreve inn bompenger, og bompenger er selskapets eneste finansieringskilde. I Prop. 1 S Tillegg 2 (2015–2016) i pkt. 3.3 er det tydelig presisert at et bompengeselskap ikke skal drive med noen form for forretningsvirksomhet som ikke er direkte knyttet til bompengeskattkrevningen. Det pågår nå et arbeid

med nye bompengeaftaler på bakgrunn av bompengereformen, og i denne avtalen er bompengeselskapenes rolle presisert i tråd med rammebetingelsene som er presentert Stortinget. I pkt. 3.4 i nevnte proposisjon heter det også at det ikke åpnes for en organisasjonsstruktur som kan medføre risiko for at bompenginntekter gjennom konserninterne overføringer brukes til andre formål som ikke er direkte knyttet til bompengerekningen. Den løsningen som er foreslått i den lokalt reviderte avtalen ville innebære en slik risiko. Oslo kommune og Akershus fylkeskommune garanterer ikke for Fjellinjens lån og det er stor usikkerhet knyttet til hvilke grunneiere som vil bidra økonomisk, hvor mye de eventuelt vil bidra med og når et eventuelt økonomisk bidrag vil kunne realiseres. Dette er ikke en risiko Fjellinjen kan ta, siden det i realiteten ville være en risiko som videreføres til selskapets kunder som gjennom bompenger står for selskapets eneste inntektskilde. I sin ytterste konsekvens ville svikt i inntektene fra fremtidige grunneiere måtte dekkes inn gjennom kutt i porteføljen, økning i bompengetakstene eller forlenget innkreving. Det er et viktig prinsipielt og reelt skille mellom bompengebidraget i finansieringsplanen og grunneierbidraget som må håndteres ryddig. Fjellinjen er som nevnt et bompengeselskap som kan ta opp lån for å finansiere bompengebidraget i Oslopakke 3, men selskapet kan ikke benyttes som en generell låneinstitusjon for lokale myndigheter. Mellomfinansieringen med grunneierbidrag må derfor ordnes på annen måte, for eksempel gjennom lån fra Akershus fylkeskommune eller Oslo kommune.

Samferdselsdepartementet er enig i at prosjektene i Oslopakke 3 skal prioriteres gjennom porteføljestyring. Det er ikke hensiktsmessig å låse prosjektporteføljen og prioriteringen av denne for en periode på 20 år. Prioriteringen av statlige midler til prosjekter i Oslopakke 3 vil på vanlig måte skje gjennom Stortingets behandling av Nasjonal transportplan og de årlige statsbudsjettene. Prosjektene skal også behandles gjennom ordinære planprosesser. Regjeringen har lagt fram stortingsmelding om Nasjonal transportplan 2018–2029 (Meld. St. 33 (2016–2017)).

Gjennom bymiljøavtale/byvekstavtale kan staten bidra med 50 prosent av finansieringen av nasjonalt viktige fylkeskommunale kollektivtrafikkprosjekt. Staten v/Vegdirektoratet og Jernbanedirektoratet har i januar 2017 fremforhandlet en bymiljøavtale med Oslo og Akershus som bygger på Nasjonal transportplan 2014–2023. Bymiljøavtalen er nå til politisk behandling. I denne avtalen har staten forpliktet seg til å bidra med 50 prosent

av kostnaden for utbygging av Forneubanen. Det statlige bidraget er foreløpig beregnet til om lag 6,0 mrd. kr. Det endelige bidraget vil bli bestemt etter at KS2 er gjennomført. Statens bidrag skal dekke halvparten av kostnadene ved selve kollektivtransporttraseen, inkl. tilhørende stasjoner, hensetningsanlegg på Fornebu (utenom basestasjonens elementer som vaskehall, verkstedspor og hjuldreiningshall) og signalanlegg på strekningen Fornebu – Majorstuen. Staten skal ikke bidra til å dekke eventuelle kostnadsoverskridelser etter at styringsrammen er fastsatt av Stortinget i den ordinære budsjettprosessen på bakgrunn av gjennomført KS2.

Bymiljøavtalen med Oslo og Akershus vil bli reforhandlet til en byvekstavtale som bygger på Nasjonal transportplan 2018–2029 etter at Stortinget har behandlet denne. I den lokalt reviderte avtalen om Oslopakke 3 har de lokale partene forutsatt at staten i tillegg til Forneubanen gir 50 prosent bidrag til utbygging av ny T-banetunnel gjennom Oslo sentrum og baneløsning på Nedre Romerike. I tillegg anmodes staten å bidra med 50 prosent av kostnaden for nytt signal- og sikringsanlegg for T-banen. Samferdselsdepartementet legger imidlertid til grunn at en ny byvekstavtale med Oslo og Akershus må bygge på Nasjonal transportplan 2018–2029, som legger opp til vesentlig økning av støtten til store kollektivprosjekter. I regjeringens melding om Nasjonal transportplan 2018–2029 er det foreslått betydelige statlige bidrag på henholdsvis 6 mrd. kr til Forneubanen og 8,7 mrd. kr til ny metrotunnel gjennom Oslo sentrum innenfor den såkalte 50/50-ordningen. Endelig avtale og retningslinjene for 50/50-ordningen vil regulere nærmere statens krav knyttet til dette. Det legges videre til grunn i Nasjonal transportplan 2018–2029 at staten skal medvirke til utredning av baneløsning/kollektivløsning for nedre Romerike i Akershus.

Den lokalt reviderte avtalen om Oslopakke 3 forutsetter videreføring av statlige belønningsmidler og bymiljøavtalemidler til programområdetiltak på riksveg. I bymiljøavtalen som er fremforhandlet mellom staten v/Vegdirektoratet og Jernbanedirektoratet og Oslo og Akershus, legges det til grunn 2 mrd. kr til programområdetiltak riksveg og 1,96 mrd. kr i belønningsmidler. Bevilningene til disse formålene må prioriteres i de ordinære budsjettprosessene. Regjeringens forslag til Nasjonal transportplan 2018–2029 innebærer økte rammer til både bymiljøavtale/byvekstavtalemidler til programområdetiltak på riksveg samt belønningsmidler. Disse nye rammene vil ligge til

grunn for reforhandlingen til en byvekstavtale med Oslo og Akershus.

I den lokalt reviderte avtalen om Oslopakke 3 forutsettes det statlige midler til enkelte store riksvegprosjekter som E18 Vestkorridoren, E6 Manglerudprosjektet og rv 4 Kjøl – Rotnes. I tillegg legger den lokalt reviderte avtalen til grunn at det må foretas prioriteringer av byutviklingsprosjekter som E6-lokk ved Furuset, E18 Filipstad og E18 Framnes – Lysaker innenfor de finansieringsrammer som avtalen oppstiller.

I regjeringens melding om Nasjonal transportplan 2018–2029 inngår 5,6 mrd. kr i statlige midler til utbygging av E18 Vestkorridoren mellom Lysaker og Drengsrud. Regjeringen legger til grunn at man skal ha igangsatt fullføring av hele strekningen i kommende NTP-periode. For Samferdselsdepartementet er det viktig at E18 Vestkorridoren bygges ut på en mest mulig rasjonell måte, og at det søkes løsninger som minimerer ekstrakostnader og unngår økte belastninger for innbyggerne. I den lokalt reviderte avtalen om Oslopakke 3 heter det at fremdriften for de kommunale planprosessene for de forskjellige utbyggingsprosjektene vil være avgjørende for når oppstart av prosjektene kan finne sted. Gjennom den lokalt reviderte avtalen for Oslopakke 3 ble Oslo kommune og Akershus fylkeskommune enige om at strekningen Lysaker – Strand skal gjennomføres som første etappe av strekningen Lysaker – Drengsrud. Reguleringsplanen for Lysaker – Ramstadsletta blir behandlet som én plan.

Reguleringsplanen for strekningen E18 Lysaker – Ramstadsletta er nå til behandling i Bærum kommune, og ventes vedtatt av kommunestyret før sommeren 2017.

I den lokalt reviderte avtalen om Oslopakke 3 er det pekt på viktigheten av reduserte kostnader for prosjektet. Departementet mener det er særdeles viktig. Statens vegvesen har etter den reviderte Oslopakke 3-avtalen nærmere analysert konsekvensene av å dele opp strekningen Lysaker – Ramstadsletta i to etapper, der den første delen stopper på Strand. Det har vist seg at en slik etappeinndeling vil ha flere negative og fordyrende konsekvenser i forhold til en sammenhengende utbygging av hele parsellen.

Området rundt Strand er komplekst både planmessig og byggeteknisk. For å kunne gjennomføre den lokalt reviderte avtalen om Oslopakke 3 sitt vedtak om å realisere etappe 1 Lysaker – Strand med tilknytningen av Bærumsdiagonal, vil deler av Høviktunnelen (som ligger rett under Bærumsdiagonalen) måtte bygges i tilknytning til etappe 1. Det er skissert merkostnader som følge

av oppdelingen på om lag 200 mill. kr. Statens vegvesen påpeker at en stopp mellom etappe 1 og strekningen videre fra Strand til Ramstadsletta, vil medføre behov for en rekke tiltak som vil gi høyere støybelastning for beboerne rundt Strand, mer trafikk på lokalvegnettet, mer omfattende grunnerverv, høyere miljøbelastninger og bygging av pumpestasjon i uferdig Høviktunnel. Dette vil være i strid med ønsket om å oppnå reduserte kostnader i prosjektet.

Som nevnt er det viktig for Samferdselsdepartementet at prosjektet bygges ut på en mest mulig rasjonell måte, og at det søkes løsninger som minimerer ekstrakostnader samt at økte belastninger for innbyggerne unngås. I regjeringens forslag til Nasjonal transportplan 2018–2029 er det derfor lagt til grunn at utbyggingen av E18 Vestkorridoren skal skje helhetlig og sammenhengende. Departementet legger således til grunn at utbyggingen av etappen Lysaker – Strand ses i sammenheng med strekningen videre mot Ramstadsletta nettopp for å unngå unødvendige ekstrakostnader og andre ulemper. En utbygging videre fra Strand mot Ramstadsletta må derfor gjennomføres uten unødig opphold, slik at fordyrende løsninger og store belastninger for naboene og trafikantene unngås. Departementet viser til at det vil bli vedtatt en reguleringsplan for hele strekningen Lysaker – Ramstadsletta, og at det i den lokalt reviderte Oslopakke 3-avtalen nettopp heter at fremdriften av de kommunale planprosessene for de forskjellige utbyggingsprosjektene vil være avgjørende for når oppstart av prosjektene kan finne sted. Departementet vil på denne bakgrunn be Vegdirektoratet gjennomgå utbyggingsstrategien for strekningen Lysaker – Strand – Ramstadsletta på nytt, og komme tilbake til departementet om saken. Samferdselsdepartementet vil deretter forelegge saken for Stortinget.

I regjeringens forslag til Nasjonal transportplan 2018–2029 er det også avsatt 400 mill. kr i statlige midler til prosjektet E6 Manglerudprosjektet i perioden 2024–2029. Det er ikke avsatt midler til prosjektene rv 4 Kjøl – Rotnes, E6 lokk ved Furuset, E18 Filipstad eller E18 Framnes – Lysaker i forslaget til Nasjonal transportplan 2018–2029.

Utbyggingen av Follobanen pågår og slutføres i 2021. Det foreslås bygget ny øst-vesttunnel for jernbanen. I planperioden er det også prioritert statlige midler til tilrettelegging for nye lokaltog i Oslo og tiltak for Rutemodell 2027. Det er også viktig å sikre fortsatt god koordinering og samarbeid mellom jernbanen og lokale kollektivselskap.

Samferdselsdepartementet

t i l r å r :

At Deres Majestet godkjenner og skriver under et framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om Oslopakke 3 – revidert avtale for perioden 2017–2036 og forslag til nytt takstsystem med tids- og miljødifferensierte bompenger.

VI HARALD, Norges Konge,

s t a d f e s t e r :

Stortinget blir bedt om å gjøre vedtak om forlengelse av innkrevningstiden for Oslopakke 3 og innføring av nytt takstsystem med tids- og miljødifferensierte bompenger i samsvar med et vedlagt forslag.

Forslag

til vedtak om forlengelse av innkrevningstiden for Oslopakke 3 og innføring av nytt takstsystem med tids- og miljødifferensierte bompenger

1. Stortinget samtykker i at innkrevingsperioden for Oslopakke 3 forlenges til 2036.
2. Stortinget samtykker i at bompengeselskapet kan kreve inn bompenger til delvis bompengerfinansiering av Oslopakke 3 i tråd med vilkårene i denne proposisjonen.
3. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå tilleggsavtale med bompengeselskapet og fastsette nærmere regler for innkrevningen.

