



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Prop. 69 S

(2017–2018)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

Oslopakke 3 trinn 2

*Tilråding fra Samferdselsdepartementet 6. april 2018,
godkjent i statsråd samme dag.
(Regjeringen Solberg)*

1 Innledning

Samferdselsdepartementet legger i denne proposisjonen fram forslag om plassering av nye bomstasjoner med tilhørende bompengetakster og rabattordninger for Oslopakke 3 trinn 2.

Samferdselsdepartementet, Oslo kommune og Akershus fylkeskommune undertegnet i juni 2017 en bymiljøavtale for perioden 2017–2023. Denne avtalen legger til rette for at veksten i persontransporten i Oslo og Akershus skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Avtalen er basert på Nasjonal transportplan 2014–2023 og beskriver ansvars- og oppgavefordeling mellom partene for finansiering av tiltak. Oslopakke 3 er en del av bymiljøavtalen. Den lokalt reviderte avtalen for Oslopakke 3 av 5. juni 2016 og tilleggsavtale til denne avtalen av 13. juni 2017, ble vedtatt av Oslo kommune og Akershus fylkeskommune i hhv. juni 2016 og juni 2017. I tråd med Stortingets behandling av Prop. 86 S/Innst. 464 S (2016–2017) ble det fra 1. oktober 2017 innført et nytt takstsystem med tids- og miljødifferensierte bompengetakster i Oslopakke 3.

Bymiljøavtalen og de lokale avtalene om Oslopakke 3 omfatter prosjekter og tiltak som skal sikre en miljøvennlig transportutvikling i hovedstadsområdet. God samordning mellom transporttiltak og arealbruk er viktig for å sikre at målet for bymiljøavtalen nås.

Arealdelen av bymiljøavtalen er nærmere konkretisert i en byutviklingsavtale av 29. september

2017, inngått mellom Kommunal- og moderniseringsdepartementet, Oslo kommune og Akershus fylkeskommune. Byutviklingsavtalen konkretiserer hvordan partene skal samhandle for å følge opp Regional areal- og transportplan for Oslo og Akershus for å nå nullvekstmålet i Oslo og Akershus. Samtidig forplikter staten seg til å bidra i arbeidet med å utvikle attraktive regionale byer i hovedstadsområdet.

Bymiljøavtalen og byutviklingsavtalen skal reforhandles til en felles byvekstavtale som forventes forhandlet fram i løpet av 2018. Oslopakke 3 er i dag en del av bymiljøavtalen, og vil også bli en del av kommende byvekstavtale.

I de lokalt reviderte avtalene om Oslopakke 3 er det lagt til grunn at bomstasjonene i dagens ring (Osloringen) beholdes som ett bomsnitt og bygges om til tovegs innkrevning. Videre legges det til grunn at det blir etablert et nytt bomsnitt med bomstasjoner for tovegs innkrevning i en ny indre ring i Oslo. I tillegg til eksisterende bomstasjoner ved bygrensen i vest (mot Bærum) legges det opp til etablering av nye bomstasjoner for envegs innkrevning i retning mot Oslo på bygrensen i nord (mot Romerike) og sør (mot Follo). Bomstasjonene ved bygrensen omtales som ett bomsnitt. Fra lokale myndigheters side tas det sikte på at det nye takstsystemet og de nye bomstasjonene, inkl. ombygging av bomstasjonene i Osloringen, blir satt i drift fra 1. mars 2019. Innkrevingsperioden for Oslopakke 3, inkludert trinn 2, gjelder for perioden 2017–2036, jf. Prop. S 86.

2 Bakgrunn

Oslopakke 3 er en viktig del av bymiljøavtalen, men Oslopakke 3 har en lang historie.

Det ble inngått lokal avtale om Oslopakke 3 første gang i 2006. Stortinget sluttet seg til bompengefinansiering av Oslopakke 3 – trinn 1 våren 2008, jf. behandlingen av St.prp. nr. 40/Innst. S. nr. 170 (2007–2008). Nærmere rammer for Oslopakke 3 som finansieringsplan for forsert utbygging av hovedvegnettet og det lokale kollektivnettet i Oslo-området ble lagt fram for Stortinget gjennom St.meld. nr. 17/Innst. S. nr. 301 (2008–2009)¹.

Den opprinnelige Oslopakke 3-avtalen fra 2006 ble endret gjennom en revidert lokal avtale for Oslopakke 3 av 24. mai 2012. I den reviderte avtalen ble det lagt opp til en justering av porteføljen med økt vekt på at veksten i persontransporten skulle tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Samtidig ble takstene økt og avtaleperioden forlenget fra 2027 til 2032. Stortinget sluttet seg til den reviderte Oslopakke 3-avtalen gjennom behandlingen av Meld. St. 26/ Innst. 450 S (2012–2013) og Prop. 1 S/Innst. 13 S (2012–2013).

I den lokalt reviderte avtalen av 5. juni 2016 med tilleggsavtale av 13. juni 2017 om Oslopakke 3, er det foreslått å innføre et nytt takstsystem med tids- og miljødifferensierte takster i tre ulike trinn:

- Trinn 1 innebar innføring av tids- og miljødifferensierte bompengetakster i eksisterende bomsnitt i Oslo. Endringen ble innført fra 1. oktober 2017, jf. Prop. 86 S/ Innst. 464 S (2016–2017). I denne proposisjonen redegjøres det også for de prosjekter og tiltak som forutsettes finansiert gjennom Oslopakke 3.
- Trinn 2 forutsetter supplerende bomsnitt på Oslos bygrense for trafikk fra Romerike og Follo mot Oslo. Samtidig planlegges nye innkrevingspunkter i Oslo, på Ring 2 med armer. Videre legges det opp til å innføre avgift for elbiler i takstgruppe 1. Målet er å innføre trinn 2 fra 1. mars 2019.
- Trinn 3 innebærer at takstene for elbiler i takstgruppe 1 økes ytterligere. Det er et mål å innføre trinn 3 fra 1. mars 2020.

¹ Trinn 1 og 2 i disse proposisjonene viser til tidligere trinnvis inndeling av Oslopakke 3. Når det refereres til trinn 1, 2 og 3 videre i denne proposisjonen, er dette den trinnvise inndelingen i revidert avtale om Oslopakke 3 fra 2016 med tilleggsavtale fra 2017.

3 Lokalpolitiske vedtak

Den lokalt reviderte avtalen av 5. juni 2016 med forslag til finansierings- og bompengeplegg for Oslopakke 3 trinn 2 ble godkjent av Oslo bystyre og Akershus fylkesting i juni 2016. Den lokale tilleggsavtalen av 13. juni 2017 ble godkjent i juni 2017. Gjennom disse vedtakene har Oslo kommune og Akershus fylkeskommune godtatt opplegget for det nye bompengesystemet inkl. takster og rabattordninger. Plasseringen av de enkelte bomstasjonene var imidlertid ikke avklart på dette tidspunktet.

Grunnlagsdokumentene for lokalpolitisk beslutning om først og fremst plasseringen av nye bomstasjoner ble oversendt Oslo kommune og Akershus fylkeskommune samt de berørte kommunene Bærum, Nittedal, Ski, Lørenskog og Oppegård i Akershus i september/oktober 2017.

Bærum kommune behandlet saken i møte i hovedutvalg for miljø, idrett og kultur 16. november 2017. Følgende vedtak ble fattet:

- 1) *Bærum kommune tar nytt bompengeplegg som fremgår av grunnlagsdokumentet for Oslopakke 3-avtalen til orientering.*
- 2) *Bærum kommune vil uttrykke stor bekymring for den samlede økonomiske belastningen det nye opplegget innebærer for brukerne og næringslivet. Dette gjelder spesielt innføring av rushtidsavgift.*
- 3) *Bærum er negative til innføring av rushtidsavgift.*

Nittedal kommune behandlet saken i møte i kommunestyret 20. november 2017 og fattet følgende vedtak:

1. *Nittedal kommune slutter seg til Statens vegvesen sitt forslag til følgende bomplassering langs bygrensen:*
 - BG1 – Rv 4 Trondheimsveien (Oslo kommune)

Ski kommune behandlet saken i møte i kommunestyret 29. november 2017 og fattet følgende vedtak:

- Ski kommune slutter seg til Statens vegvesen sitt forslag til følgende bomplasseringer langs grensen mellom Ski kommune og Oslo kommune:*
- BG 13 – E6 Taraldrud (Ski kommune)
 - BG 14 – Enebakkveien (Oslo kommune)

Ski kommune er opptatt av fremdrift i by- og stedsutviklingen i Ski sentrum og på Langhus. Utbedring av fylkesveiene er sentrale i den sammenheng. Det er avgjørende at fylkesveiene kan sikre gode forhold for gående, syklende og kollektivreisende innbyggere,

samt de av innbyggere som må kjøre bil, når nye Ski stasjon og Follobanen åpner i 2021. Ski kommune gjør Statens vegvesen oppmerksom på at Oslopakke 3-midler i hovedsak går til tiltak i Oslo, Akershus vest og Romerike. Midler avsatt til fylkesveitiltak i Akershus i Oslopakke 3 bør i stor grad brukes til å fremme målene om satsing på kollektivtransport, sykkel og gange i Follo generelt, og i Ski og Langhus spesielt.

Lørenskog kommune behandlet saken i møte i kommunestyret 13. desember 2017 og fattet følgende vedtak:

1. Lørenskog kommune slutter seg til Statens vegvesen sitt forslag til følgende bomplasseringer langs bygrensen med unntak av endring BG6 og BG7.
 - BG2 – Rv 163 Østre Aker vei (Oslo kommune)
 - BG3 – Høybråtenveien
 - BG 4 – Starveien, nord for avkjøringsrampe fra E6 (Oslo kommune)
 - BG 5 – E6/Rv 159 Karihaugen
 - BG 6 – Karihaugveien endres til Vestsiden av rundkjøringen ved Solheimsveien/Per Kroghs vei
 - BG 7 – Gamleveien – denne bomplasseringen utgår
2. Lørenskog kommune oversender høringssvar i tråd med saksfremlegget.

Kommunestyret legger til grunn at ingen innbyggere i Lørenskog må passere et bomsnitt for å kjøre til andre steder i egen kommune, og at tilgangen til marka forblir åpen.

1. For å sikre at Lørenskog-innbyggere som bor langs Mariholtveien kan komme til andre deler av Lørenskog kommune uten å måtte betale bomavgift, må bomstasjonen BG 6 flyttes til vestsiden av rundkjøringen ved Solheimveien/Per Kroghs vei.
2. For å sikre fri tilgang til marka utgår bomstasjon BG 7 (Gamleveien).

Følgende tillegg innarbeides i høringssvaret:

Kommunestyret mener det er uheldig med økt belastning for innbyggerne i Lørenskog, da det ikke eksisterer gode nok alternativer til alle deler av Oslo i dag, blant annet er kollektivtilbudet mellom Lørenskog og Groruddalen mangelfullt. Det vil også kunne få negative konsekvenser for næringslivet i Lørenskog da våre kjøpesentre tiltrekker seg mange kunder fra Oslosiden av kommunegrensa.

Kommunestyret i Lørenskog legger til grunn at det gjennom Oslopakke-3 forliket mellom Oslo kommune, Akershus fylkeskommune og staten allerede er bestemt at det blir etablert nye bomsnitt på

kommunegrensa mellom Oslo og Lørenskog og at Lørenskog kommune ikke kan endre på dette.

Det er viktig at Lørenskog og Romerike får noe igjen for bombelastningen – vi forutsetter derfor at det blir en baneløsning til Romerike.

Lørenskog legger til grunn at de ekstra bomsnittene skyldes ekstraordinære utgifter i forbindelse med ny sentrumstunnel og nye banelinjer. Det forutsettes derfor at de nye bomsnittene ikke blir permanente, men fjernes etter at disse investeringene er nedbetalt.

Oppegård kommune behandlet saken i møte i formannskapet 6. desember 2017 og fattet følgende vedtak:

1. Oppegård kommune slutter seg til Statens vegvesen sitt forslag til følgende bomplasseringer langs bygrensen: – Ljansbrukveien (Oslo kommune) – E 18 Mosseveien (Oslo kommune) – Fjellveien (Oppegård kommune) – Skiveien (Oppegård kommune)
2. Bomplasseringen på Rosenholm legges slik at betalingsbommen plasseres nord for parkeringsplassen.
3. Oppegård kommune er opptatt av fremdrift i by- og stedsutviklingen langs bybåndet fra Oslo grense til Langhus og forbindelsene til Ski sentrum. Utbedring av fylkesveiene er sentrale i den sammenheng. Det er avgjørende at fylkesveiene kan sikre gode forhold for gående, syklende og legge til rette for effektiv kollektivtransport. Det må utvikles et godt matebusstilbud som binder boligområdene i Oppegård bedre sammen med jernbanestasjonene.

Oslo kommune behandlet saken i møte i bystyret 20. desember 2017 og fattet følgende vedtak:

1. Oslo kommune slutter seg til plasseringen av 48 nye bomstasjoner i Oslo, to i Lørenskog kommune, to i Oppegård kommune og én i Ski kommune slik det fremkommer i forslaget fra Statens vegvesen.
2. Det bes om en vurdering av om det er teknisk er mulig at et begrenset antall kjøretøy knyttet til konkrete husstander i Oslo kommune ved fylkesgrensesnittene ved Skillebekk og i Enebakkveien på sikt kan få fritak i den bommen de ellers må betale i når de kjører hjemmefra og videre inn i Oslo.
3. Bomsnittene ved Rosenholm stasjon og Lørenskog stasjon kan påvirke bruken av innfartsparkeringene der. Bystyret understreker viktigheten av at tiltakene knyttet til bomring og innfartsparkering må virke sammen, og ikke mot hverandre. Det bes om at innfartsparkeringene på Rosenholm stasjon og Lørenskog stasjon gjø-

- res tilgjengelig for trafikanter som kommer kjørende fra både Oslo og Akershus uten at de må passere angjeldende bomsnitt.
4. Bomstasjonen (BG6) som i byrådsaken er foreslått plassert i Solheimsvegen i Lørenskog kommune flyttes til Karihaugveien i Oslo kommune i tråd med forslaget fra Statens vegvesen.
 5. Byrådet bes vurdere hvordan Maridalsveien mellom Gustav Jensens gate og Ring 2 kan tilrettelegges slik at beboerne på strekningen ikke må kjøre gjennom bomringen for å komme ut.
 6. Eksisterende bomstasjoner i Oslo bygges om for å tilpasses toveis innkreving slik det fremkommer av vedlegg 2.
 7. Oslo kommune slutter seg til følgende forutsetninger i takstsystemet:
 - Kjøretøy i takstgruppe 1 med avtale og elektronisk brikke får 20 prosent rabatt. Det gis ikke rabatt til kjøretøy i takstgruppe 2
 - Ladbare hybrid i takstgruppe 1 prises som normaltakst, mens ladbare tunge kjøretøy i takstgruppe 2 får samme takst som Euro VI
 - Takstene evalueres og evt. justeres etter ett til to års drift slik at gjennomsnittlig inntekt pr. passering på 13 kroner (2016) opprettholdes
 8. Oslo kommune gir sin tilslutning til at arbeidet med etablering av nye bomstasjoner kan starte når nødvendige vedtak foreligger.
 7. Akershus fylkeskommune slutter seg til at arbeidet med etablering av nye bomstasjoner kan starte når nødvendige vedtak foreligger.
 8. Bomsnittene ved Rosenholm stasjon og Lørenskog stasjon kan påvirke bruken av innfartsparkeringene der. Fylkestinget understreker viktigheten av at tiltakene knyttet til bomring og innfartsparkering må virke sammen, og ikke mot hverandre. Det bes om at innfartsparkeringene på Rosenholm stasjon og Lørenskog stasjon gjøres tilgjengelig for trafikanter som kommer kjørende fra Oslo og Akershus uten at de må passere angjeldende bomsnitt.
 9. Fylkestinget ber om at vurdering av prising av innfartsparkering sees i sammenheng med takst- og soneinndeling og plassering av bommene i bomringen.

Akershus fylkeskommune behandlet saken i møte i fylkestinget 18. desember 2017 og fattet følgende vedtak:

1. Akershus fylkeskommune slutter seg til plasseringen av to nye bomstasjoner i Lørenskog kommune, to i Oppegård kommune og én i Ski kommune, samt 48 nye bomstasjoner i Oslo kommune, slik det framkommer i forslaget fra Statens vegvesen (vedlegg 3 og 4).
2. Akershus fylkeskommune slutter seg til at eksisterende bomstasjoner i Oslo bygges om for å tilpasses toveis innkreving slik det framkommer av vedlegg 3.
3. Akershus fylkeskommune slutter seg til følgende forutsetninger i takstsystemet:
4. Kjøretøy i takstgruppe 1 med avtale og elektronisk brikke får 20 prosent rabatt. Det gis ikke rabatt til kjøretøy i takstgruppe 2
5. Ladbare hybrid i takstgruppe 1 prises som normaltakst, mens ladbare tunge kjøretøy i takstgruppe 2 får samme takst som Euro VI
6. Takstene evalueres og evt. justeres etter ca. ett til to års drift slik at gjennomsnittlig inntekt pr. passering på 13 kroner (2016) opprettholdes

4 Aktuelle prosjekter og tiltak

Oslopakke 3 skal finansiere et bredt spekter av prosjekter og tiltak for å bedre transporttilbudet i Oslo og Akershus, både innenfor statens og lokale myndigheters ansvarsområder. Jernbansatsingen, som også er en viktig del av regionens transportløsninger, finansieres av staten i sin helhet.

Innenfor lokale myndigheters ansvarsområder innebærer den lokalt reviderte avtalen en kraftig satsing på kollektivtrafikktiltak, med statlige bidrag (jf. den såkalte 50/50-ordningen) og bompenger som de tyngste finansieringskildene. Lokale myndigheter har lagt til grunn at staten vil bidra med 50 pst. av investeringskostnadene for flere tyngre infrastrukturprosjekter for kollektivtransporten. Av de samlede bompengene er det beregnet at om lag 72 pst. vil gå til investeringer i og drift av kollektivtransport, 13 pst. til sykkeltiltak og 15 pst. til rene vegtiltak. Fra lokale myndigheters side er Fornebubanen, ny sentrumstunnel for T-banen, baneløsning for Nedre Romerike og nytt signal- og sikringsanlegg for T-banen (CBTC) vurdert som aktuelle store kollektivtrafikktiltak. Drift, vedlikehold og oppgradering av eksisterende T-baner og samlet plan for oppgradering av eksisterende trikkenett tilpasset nye trikker inngår også i den lokalt reviderte avtalen.

Tiltakene er nærmere omtalt i Prop. 86 S (2016–2017).

E18 Vestkorridoren

I Nasjonal transportplan 2018–2029 er det lagt til grunn at utbyggingen av E18 Vestkorridoren skal skje helhetlig og sammenhengende, og at strekningen mellom Lysaker og Strand skal ses i sammenheng med strekningen videre mot Ramstadsletta, jf. også omtale i Prop. 86 S (2016–2017).

Den lokalt reviderte avtalen om Oslopakke 3 legger til grunn at E18 Vestkorridoren finansieres med statlige midler, en egen etterskuddsvis bompengeinnkreving for hver parsell og totalt om lag 2 mrd. 2016-kr fra Oslopakke 3. Opplegg for utbygging og finansiering av E18 Vestkorridoren vil bli lagt fram for Stortinget som egen sak når de nødvendige avklaringer foreligger. Da må det også avklares i hvilken grad det er nødvendig å samordne innkrevningen av bompenge knyttet til Oslopakke 3 i det ytre bomsnittet i Bærum med innkreving knyttet til utbyggingen av E18 Vestkorridoren.

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.

5 Trafikkgrunnlag

Trafikkgrunnlaget for Oslopakke 3 trinn 2 er beregnet ved hjelp av Regional transportmodell (RTM23+). Beregningene bygger på den reviderte Oslopakke 3-avtalen med tilleggsavtale. Modellen viser forventede bompengeinntekter og trafikale konsekvenser av foreslåtte endringer av bompengeopplegget.

Trafikkanalysene er basert på trafikkprognoser beregnet for årene 2020 og 2036. I tillegg er det gjort faglige vurderinger av trafikantenes respons på nytt bompengeopplegg på kort sikt. Analysene er gjort for et referansealternativ og et alternativ med de prosjekter og tiltak som ligger inne i den reviderte Oslopakke 3-avtalen med tilleggsavtale.

I dag passerer om lag halvparten av bilturene gjennom Oslo bomringen. Med etableringen av nye bomstasjoner og bomsnitt er det forventet at om lag tre fjerdedeler av bilturene vil passere ett eller flere bomsnitt. Ved at flere betaler bompenge vil bompengeinntektene øke uten takstøknin-ger for dem som allerede belastes.

Det nye bompengeopplegget innebærer vesentlige endringer fra dagens opplegg og blir i følge Statens vegvesen et virkemiddel for endret reisemiddelvalg, bedre framkommelighet og raske innfasing av mindre forurensende kjøretøy. Miljødifferensierte takster vil gi kjøretøy med lave utslipp fordeler. Nye bomsnitt og økte kostnader knyttet til å kjøre i rushperiodene vil bidra til å redusere trafikkarbeidet. Flere vil velge andre løsninger enn å kjøre bil, og dermed forbedres framkommeligheten på vegnettet i rushperiodene.

Sammenlignet med dagens situasjon er det beregnet at det nye bompengeopplegget vil innebære en gjennomsnittlig reduksjon av trafikken i 2019, når trinn 2 er innført, over alle bomsnittene på 16 pst. i rushperiodene og 11 pst. utenom rushperiodene.

I følge beregningene vil andelen nullutslippskjøretøy og tunge kjøretøy i klassen Euro VI øke vesentlig. Analyser med Regional transportmodell viser at det på kort sikt (2020) kan forventes om lag 11 pst. reduksjon i kjøretøykilometer på vegnettet i Oslo sammenlignet med referansealternativet for 2020. I Akershus vil reduksjonen være om lag 2 pst. Totalt i Oslo og Akershus kan det forventes en reduksjon i kjøretøykilometer på om lag 4 pst. Dette betyr at nullvekstmålet for persontransport med bil nås samlet for Oslo og Akershus.

6 Bompenge og bompengeopplegg

Plassering av bomstasjoner

Dagens bompengeordning har 20 bomstasjoner i Osloringen og 9 bomstasjoner på bygrensen i vest; Bærumsringen. Alle bomstasjonene har i dag envegs innkreving i retning mot Oslo sentrum.

Den lokalt reviderte Oslopakke 3-avtalen med tilleggsavtale innebærer at bomstasjonene i Osloringen får tovegs innkreving. Eksisterende bomstasjoner i Bærumsringen beholder envegs innkreving. Det legges opp til å etablere 14 nye bomstasjoner for envegs innkreving i retning Oslo på Oslos bygrense i nord mot Romerike og i sør mot Follo, samt 39 nye bomstasjoner for tovegs innkreving i Oslo, på Ring 2 med armer mot Sinsen/Grefsen og Trosterud. Nærmere informasjon om plasseringen av de nye bomstasjonene er gitt i tabell 6.1 og figur 6.1.

Samferdselsdepartementet legger til grunn at bomstasjonsplasseringene kan endres på et senere tidspunkt, under forutsetning av at det er lokal enighet om dette og endringene ikke svekker økonomien.

Etableringen av nye bomstasjoner og bomsnitt for Oslopakke 3 er kostnadsberegnet til om lag 260 mill. kr. En del av utgiftene vil komme i 2019. Det forutsettes at bompengeselskapet stiller til

disposisjon om lag 150 mill. kr til dette formålet i 2018, inkl. 7,5 mill. kr til å dekke kostnader som har påløpt før 2018.

Tabell 6.1 Oslopakke 3 – eksisterende og nye bomstasjoner

| Bomsnitt/nr. ¹ | Bomstasjonsplassering | Merknad |
|---------------------------|--|---|
| OR1 | E18 Bygdøylokket (utgående) | Ny for retning ut av Oslo sentrum |
| OR- | E18 Maritim (inngående) | Eksisterende |
| OR- | E18 Påkjøringsrampe Sjølyst (inngående) | Eksisterende |
| OR2 | Karenslyst Alle (tovegs) | Eksisterende – bygges om til tovegs |
| OR3 | E 18 Drammensveien (tovegs) | Eksisterende – bygges om til tovegs |
| OR4 | Fridtjof Nansens vei (tovegs) | Ny tovegs – erstatter dagens i Middelthuns gate |
| OR5 | Sørkedalsveien (tovegs) | Eksisterende – bygges om til tovegs |
| OR6 | Slemdalsveien (tovegs) | Eksisterende – bygges om til tovegs |
| OR7 | Rv 150 Ring 3 mot vest (envegs) | Ny for retning ut av Oslo |
| OR- | Rv 150 Ring 3 mot øst (envegs) | Eksisterende |
| OR8 | Rv 4 Trondheimsveien, sørvest for Veitvet (tovegs) | Ny tovegs – erstatter dagens, nordøst for Veitvet |
| OR9 | Rv 163 Østre Aker vei (utgående) | Ny for retning ut av Oslo sentrum |
| OR- | Rv 163 Østre Aker vei (inngående) | Eksisterende |
| OR10 | Alfaset 3. industri vei (tovegs) | Ny |
| OR11 | Strømsveien (tovegs) | Eksisterende – bygges om til tovegs |
| OR12 | E6 Alnabru (tovegs) | Ny – erstatter dagens bomstasjoner på rv 190 Ulven og Djupdalsveien (E6 nordover) |
| OR13 | Tvetenveien (tovegs) | Eksisterende – bygges om til tovegs |
| OR14 | E18 Mosseveien (tovegs) | Ny – erstatter dagens bomstasjon |
| OR15 | Kongsveien (tovegs) | Eksisterende – bygges om til tovegs |
| OR16 | Ekebergveien (tovegs) | Eksisterende – bygges om til tovegs |
| OR17 | Sandstuveien, vest for rampe E6 (tovegs) | Ny – erstatter dagens bomstasjon |
| OR18 | Lambertseterveien, vest for E6 (tovegs) | Ny – erstatter dagens bomstasjon øst for E6 |
| OR19 | E6 Abildsø (tovegs) | Eksisterende – bygges om til tovegs |
| OR20 | Avkjøringsrampe fra E6-sør til Abildsø (envegs) | Ny |
| BG1 | Rv 4 Skillebekk (envegs) | Ny |
| BG2 | Rv 163 Østre Aker vei (envegs) | Ny |
| BG3 | Høybråtenveien (envegs) | Ny |
| BG4 | Starveien (envegs) | Ny |

Tabell 6.1 Oslopakke 3 – eksisterende og nye bomstasjoner

| Bomsnitt/nr. ¹ | Bomstasjonsplassering | Merknad |
|---------------------------|----------------------------------|-----------------------------------|
| BG5 | E6 Furuset (envegs) | Ny |
| BG6 | E6/Rv 159 Karihaugveien (envegs) | Ny |
| BG7 | Gamleveien (envegs) | Ny |
| BG8 | Ljansbrukveien (envegs) | Ny |
| BG9 | E18 Fiskevollbukta (envegs) | Ny |
| BG10 | Rosenholmveien (envegs) | Ny |
| BG11 | Fjellveien (envegs) | Ny |
| BG12 | Skiveien (envegs) | Ny |
| BG13 | E6 Taraldrud (envegs) | Ny |
| BG14 | Enebakkveien (envegs) | Ny |
| BG- | Griniveien | Eksisterende – bygrense mot Bærum |
| BG- | Bærumsveien | Eksisterende – bygrense mot Bærum |
| BG- | Strandveien | Eksisterende – bygrense mot Bærum |
| BG- | Rampe Lysaker til E18, felt 2 | Eksisterende – bygrense mot Bærum |
| BG- | Rampe Lysaker til E18 | Eksisterende – bygrense mot Bærum |
| BG- | Rampe Fornebu til E18 | Eksisterende – bygrense mot Bærum |
| BG- | Pårampe Granfoss fra Fornebu | Eksisterende – bygrense mot Bærum |
| BG- | Pårampe Granfoss fra E18 | Eksisterende – bygrense mot Bærum |
| BG- | E18 Hovedløp | Eksisterende – bygrense mot Bærum |
| IR1 | Dronning Blancas vei (tovegs) | Ny |
| IR2 | Apalveien (tovegs) | Ny |
| IR3 | Suhms gate (tovegs) | Ny |
| IR4 | Blindernveien (tovegs) | Ny |
| IR5 | Sognsveien (tovegs) | Ny |
| IR6 | Tåsenveien (tovegs) | Ny |
| IR7 | Kierschows gate (tovegs) | Ny |
| IR8 | Uelands gate (tovegs) | Ny |
| IR9 | Maridalsveien (tovegs) | Ny |
| IR10 | Myhrens verksted (tovegs) | Ny |
| IR11 | Sandakerveien (tovegs) | Ny |
| IR12 | Vogts gate (tovegs) | Ny |
| IR13 | Ole Bulls gate (tovegs) | Ny |
| IR14 | Fagerheimsgate (tovegs) | Ny |
| IR15 | Fagerheimsgate (envegs) | Ny |

Tabell 6.1 Oslopakke 3 – eksisterende og nye bomstasjoner

| Bomsnitt/nr. ¹ | Bomstasjonsplassering | Merknad |
|---------------------------|---|---------|
| IR16 | Ring 3 Sinsenkrysset, Rv 150 hovedløp (tovegs) | Ny |
| IR17 | Rampe fra H.N. Hauges gate til Sinsenkrysset (envegs) | Ny |
| IR18 | Rampe fra Sinsenkrysset til H.N. Hauges gate (envegs) | Ny |
| IR19 | Kildeveien ved bussbom (tovegs) | Ny |
| IR20 | Jørgen Løvlands gate (tovegs) | Ny |
| IR21 | Trondheimsveien (tovegs) | Ny |
| IR22 | Hasleveien (tovegs) | Ny |
| IR23 | Grenseveien (tovegs) | Ny |
| IR24 | Økernveien (tovegs) | Ny |
| IR25 | Ensjøveien (tovegs) | Ny |
| IR26 | St. Halvards gate ved bussbom (tovegs) | Ny |
| IR27 | Kværnerveien (tovegs) | Ny |
| IR28 | Dyvekes vei (tovegs) | Ny |
| IR29 | Konows gate (tovegs) | Ny |
| IR30 | E6 hovedløp Lodalen (tovegs) | Ny |
| IR31 | På- og avkjøringsrampe for E6-nord Lodalen (tovegs) | Ny |
| IR32 | Påkjøringsrampe til E6-sør Lodalen (envegs) | Ny |
| IR33 | E6, Svartdalstunnelen (tovegs) | Ny |
| IR34 | Østensjøveien (tovegs) | Ny |
| IR35 | Ring 3 øst for Teisenkrysset (tovegs) | Ny |
| IR36 | Teisenveien på sydsiden av E6 (tovegs) | Ny |
| IR37 | Avkjøringsrampe fra E6 til Strømsveien (envegs) | Ny |
| IR38 | Smalvollveien (tovegs) | Ny |
| IR39 | Ytre Ringvei (tovegs) | Ny |

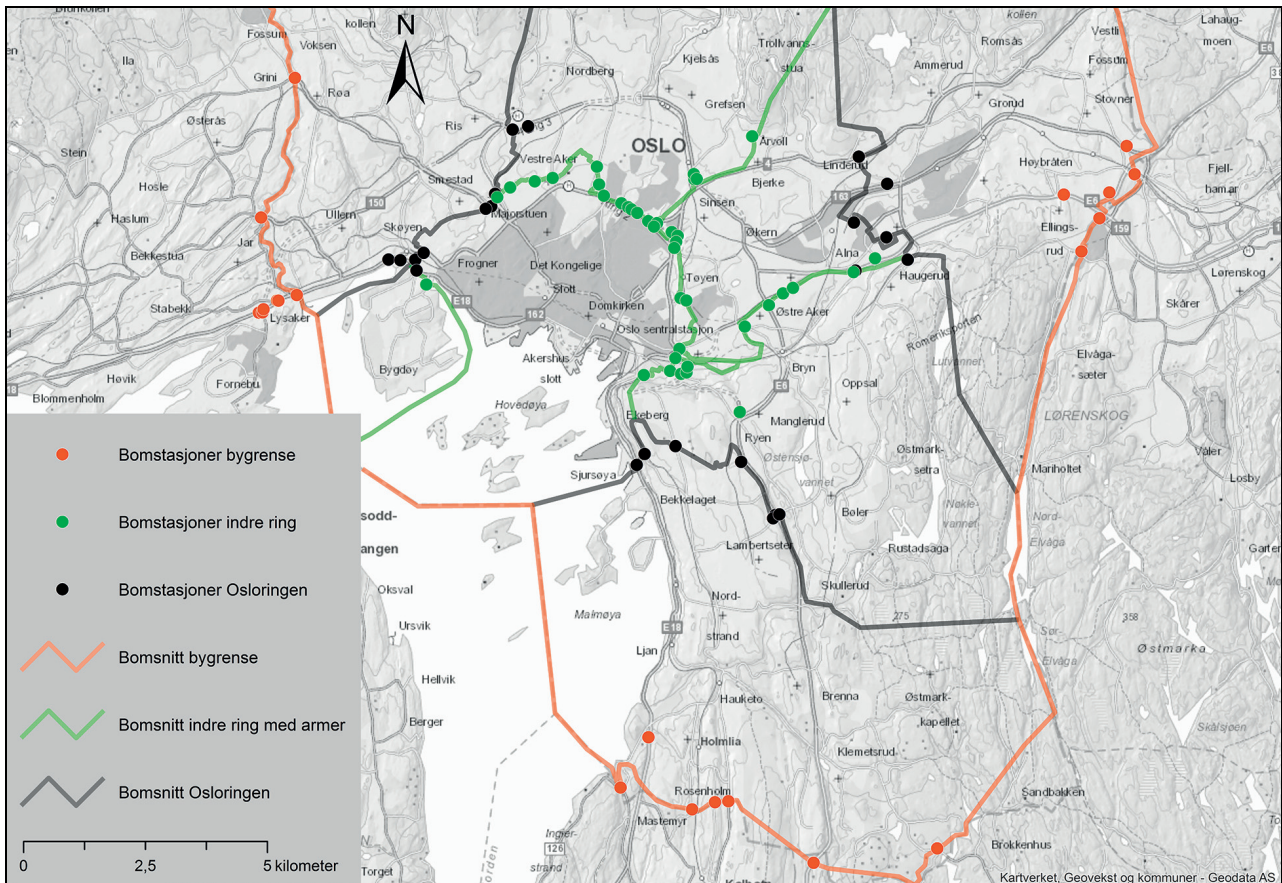
¹ Forklaring:

OR = Osloringen (både eksisterende og nye stasjoner, jf. merknader i tabellen)

BG = Bygrensesnittet (eksisterende stasjoner mot Bærum og nye stasjoner mot Romerike og Follo)

IR = Indre Ring (nye stasjoner i Oslo på Ring 2 med armer mot Sinsen/Grefsen og Trosterud)

(Stasjoner uten nummerering = eksisterende stasjoner uten endringer)



Figur 6.1 Oslopakke 3 – plassering av eksisterende og nye bomstasjoner

Takst- og rabattsystem

Gjennom den lokalt reviderte Oslopakke 3-avtalen med tilleggssavtale har de lokale partene blitt enige om følgende endringer i takst- og rabattsystemet:

- Det innføres tovegs innkreving i dagens bomring (Osloringen) og i de nye bomstasjonene i Oslo (Indre Ring). Som følge av dette økes dagens månedstak på antall passeringer i bomsnitt Osloringen fra 60 til 120. Det blir felles månedstak for Osloringen og Indre Ring.
- Bomstasjonene ved bygrensene (Bygrensesnittet) skal ha envegs innkreving mot Oslo og beholde dagens månedstak på 60 passeringer.
- Det innføres en felles timesregel for bomstasjonene i Osloringen og Indre Ring. Det er lagt til grunn at den høyeste taksten som blir registrert i løpet av en time, er den taksten som skal belastes trafikanten. Dette er en funksjonalitet som ikke er mulig med dagens tekniske systemløsning for bompenginnkreving. Det er satt i gang et arbeid for å løse dette, men det er ennå uklart når en slik funksjonalitet kan være på plass. Dette vil uansett ikke være etablert på

tidspunktet for iverksettingen av trinn 2. For bomstasjonene i Bygrensesnittet legges det opp til en egen timesregel.

- Ved innføring av tovegs innkreving i Osloringen settes takstene i bomstasjonene ned i forhold til dagens takster. De nye takstene skal være halvparten av takstene som ble besluttet i revidert avtale av 5. juni 2016, justert for prisstigning.
- Det gis 20 pst. rabatt for kjøretøy i takstgruppe 1 (kjøretøy med tillatt totalvekt til og med 3 500 kg og kjøretøy i kjøretøygruppe M1) med gyldig avtale og brikke. Det vil ikke bli gitt rabatt til kjøretøy i takstgruppe 2 (kjøretøy med tillatt totalvekt over 3 500 kg med unntak av kjøretøy i kjøretøygruppe M1).
- Tids- og miljødifferensierte takster vil bli videreført også i de nye bomsnittene.

I tråd med gjeldende takstretningslinjer har nullutslippskjøretøy i dag fritak fra å betale bompenger. Lokale myndigheter har avtalt at batterielektriske kjøretøy skal betale bomavgift ved innføring av Oslopakke 3 trinn 2. Det er da lagt til grunn takster på 5 kr utenom rushperiodene og 10 kr i

rushperiodene. Inntil videre er det forutsatt at nullutslippskjøretøy som blir drevet av hydrogen, fortsatt skal ha fritak. Ladbare hybrider i takstgruppe 1 skal betale samme takst som kjøretøy med normaltakst, mens ladbare hybrider i takstgruppe 2 skal betale samme takst som Euro VI.

For kjøretøy der miljøegenskapene ikke kan identifiseres, legges høyeste miljøtakst innenfor den takstgruppen som kjøretøyet tilhører, til grunn. Det kreves ikke rushtidstillegg på lørdager, søndager, helligdager/offisielle fridager og i juli måned/fellesferien.

Det foreslås følgende takster for takstgruppe 1 fra og med innføringen av trinn 2 (2018-prisnivå):

| | Osloringen (tovegs) | | | Indre Ring (tovegs) | | | Bygrensesnittet (envegs) | | |
|-------------------------------|---------------------|-------------|--------------------------|---------------------|-------------|--------------------------|--------------------------|-------------|--------------------------|
| | Diesel | Normaltakst | Nullutslipp ¹ | Diesel | Normaltakst | Nullutslipp ¹ | Diesel | Normaltakst | Nullutslipp ¹ |
| Utenom rush | 25 | 21 | 5 | 19 | 17 | 4 | 25 | 21 | 5 |
| Rush (0630–0900 og 1500–1700) | 30 | 27 | 10 | 23 | 21 | 8 | 30 | 27 | 10 |

¹ Hydrogenkjøretøy forutsettes fortsatt fritatt for bompenger.

For takstgruppe 2 foreslås fra samme tidspunkt følgende takster (2018-prisnivå):

| | Osloringen (tovegs) | | | Indre Ring (tovegs) | | | Bygrensesnittet (envegs) | | |
|-------------------------------|---------------------|---------|-------------|---------------------|---------|-------------|--------------------------|---------|-------------|
| | Euro V og eldre | Euro VI | Nullutslipp | Euro V og eldre | Euro VI | Nullutslipp | Euro V og eldre | Euro VI | Nullutslipp |
| Utenom rush | 84 | 52 | 0 | 84 | 52 | 0 | 84 | 52 | 0 |
| Rush (0630–0900 og 1500–1700) | 99 | 68 | 0 | 99 | 68 | 0 | 99 | 68 | 0 |

Med utgangspunkt i det framforhandlede bompengesystemet for Oslopakke 3 er det beregnet en gjennomsnittlig inntekt per passering på 14 kr.

Partene er enige om å ta takstene i bomsnittet Indre Ring opp til fornyet vurdering før innføringen av trinn 3, dvs. før 1. mars 2020. Partene forutsetter videre at det foretas nye beregninger av bompengelinntektene på basis av det som er avtalt, før innføring av trinn 3.

Basert på forutsetningene i det framforhandlede forslaget er det regnet med at årlige brutto bompengelinntekter vil øke fra om lag 3,6 mrd. kr til om lag 4,5 mrd. kr som følge av utvidelse av bompengesystemet med nye bomstasjoner og innføring av tids- og miljødifferensierte takster. Dette gir brutto bompengelinntekter på om lag 87 mrd. kr for perioden 2017–2036. Inntektene forutsettes fordelt med om lag 74 mrd. kr til gjennomføring av nye prosjekter og tiltak innenfor byvekstavtalen, om lag 5,2 mrd. kr til å nedbetale eksisterende lån, om lag 2,5 mrd. kr til å dekke finansieringskostnader og om lag 5 mrd. kr til å dekke

innkrevingskostnader og kostnader til drift av bompengeselskapet.

7 Ekstern kvalitetssikring (KS2)

Det er gjennomført ekstern kvalitetssikring (KS2) av trafikk- og finansieringsforutsetningene for Oslopakke 3 trinn 2. Det er enighet mellom Statens vegvesen og de eksterne konsulentene om at forventede bompengelinntekter bygger på nøkterne forutsetninger og et realistisk trafikkgrunnlag på kort sikt.

Kvalitetssikrerne vurderer bompengelinntektene som usikre på lengre sikt, hovedsakelig på grunn av usikkerhet om andelen nullutslippsbiler og trafikkavvisning. For å kunne prioritere mellom målene om inntekter, trafikkreduksjon, andel nullutslippskjøretøy og samfunnsøkonomisk lønnsomhet mener kvalitetssikrerne at det vil være nødvendig å ha betydelig fleksibilitet i bompengetakstene på lengre sikt. Det er realistiske anslag i beregningene av trafikantnyten, og betalingsopp-

legget i seg selv er samfunnsøkonomisk lønnsomt, gitt forutsetningene. Beregningene inkluderer bare kostnader for tiltak som er konkretisert nok til at det er mulig å beregne trafikantnytte for dem, om lag halvparten av de samlede investeringene i avtaleperioden. Kostnadene for etablering og drift av bomstasjonene er også på et realistisk nivå. Tidsplanen for å få etablert trinn 2 i mars 2019 er stram, men vurderes som gjennomførbar. Kvalitetssikrerne mener at det kan forventes kostnadsøkninger på de store kollektivtrafikkprosjektene som gjør det nødvendig å etablere en strategi for å håndtere dette. Kvalitetssikrerne understreker derfor at størrelse og sammensetning av porteføljen gir økte krav til prioritering og styring, herunder økte krav til en effektiv og fleksibel porteføljestyling av Oslopakke 3.

8 Styring

Oslopakke 3 er en del av dagens bymiljøavtale for Oslo og Akershus. Det er etablert et porteføljestyringssystem for bymiljøavtalen og Oslopakke 3 som blant annet innebærer at et fireårig handlingsprogram revideres hvert år. Oslopakke 3 vil også bli en del av kommende byvekstavtale for Oslo og Akershus. Mål- og resultatstyringssystemet er en viktig del av grunnlaget for porteføljestylingen. Dette innebærer at prosjekter og tiltak prioriteres etter en samlet vurdering av tiltakenes planstatus, bidrag til måloppnåelse, samfunnsøkonomisk lønnsomhet, kapasitet på planlegging og gjennomføring, samt finansiering. Prioriteringer og rapportering vil bli lagt fram for Stortinget i forbindelse med de årlige statsbudsjetter.

I Nasjonal transportplan 2018–2029 er det prioritert statlige midler til Fornebu-banen og ny T-banetunnel (mellom Majorstuen og Tøyen/Ensjø). Statens bidrag til Fornebu-banen og ny T-banetunnel blir fastsatt i de årlige budsjettene på bakgrunn av gjennomført KS2. Staten skal ikke bidra til å dekke eventuelle kostnadsoverskridelser etter at styringsrammen er fastsatt av Stortinget på bakgrunn av gjennomført KS2.

Samferdselsdepartementet legger til grunn at omfanget på utbyggingen tilpasses den økonomiske rammen og de føringer for lånegjeld som Stortinget har vedtatt for Oslopakke 3. Det kan bli gjort endringer innenfor pakken for å sørge for rasjonell fremdrift og økonomistyring. Porteføljestyling innebærer at ev. kostnadsøkninger må håndteres innenfor den økonomiske rammen. Dersom kostnadene for ett eller flere prosjekter øker, innebærer dette at andre prosjekter ikke kan

gjennomføres. Dersom enkelte prosjekter blir rimeligere enn lagt til grunn, kan det derimot bli rom for å gjennomføre flere prosjekter. Departementet understreker behovet for sterk kostnads-kontroll og at lån ikke brukes til å unngå nødvendige prioriteringer mellom prosjekter og tiltak. I kommende byvekstavtale legger departementet til grunn at det vil bli utarbeidet styringsmål og etablert kostnadslogg for aktuelle og relevante prosjekter der staten skal bidra med 50 pst. av investeringskostnadene. Eventuelle kostnadsøkninger for disse prosjektene utover det som er forutsatt i Nasjonal transportplan 2018–2029, dekkes innenfor den samlede økonomiske planrammen til byområdene i transportplanen.

Styringsgruppen for dagens bymiljøavtale og Oslopakke 3 ledes i dag av vegdirektøren. I Meld. St. 33 (2016–2017) Nasjonal transportplan 2018–2029 er det lagt fram en ny styringsmodell for byvekstavtalene.

9 Samferdselsdepartementets vurdering

Samferdselsdepartementet, Oslo kommune og Akershus fylkeskommune undertegnet i juni 2017 en bymiljøavtale for perioden 2017–2023. Bymiljøavtalen er ett av de viktigste virkemidlene for å nå målet om at veksten i persontransporten skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Utvidelsen av Oslopakke 3 ses på som en viktig del av bymiljøavtalen og et vesentlig bidrag for å nå målene i avtalen. Bymiljøavtalen er basert på rammene og føringene i Nasjonal transportplan 2014–2023. Arealdelen av bymiljøavtalen er nærmere konkretisert i en byutviklingsavtale av 29. september 2017. Prioriteringene i Nasjonal transportplan 2018–2029 innebærer nye økonomiske rammer og føringer for byvekstavtaler. Disse vil ligge til grunn for reforhandling av bymiljøavtalen og byutviklingsavtalen for Oslo og Akershus til en byvekstavtale. De statlige bidragene i byvekstavtalen vil på ordinær måte fastsettes endelig i de årlige budsjettene.

Det er gjennomført ekstern kvalitetssikring (KS2) av trafikk- og finansieringsforutsetningene for Oslopakke 3 trinn 2. Kvalitetssikrerne mener at beregningene av bompengeinntektene på kort sikt bygger på et realistisk trafikkgrunnlag, men at usikkerheten kan være stor på lang sikt. Konsulentene peker også på at det kan forventes kostnadsøkninger på de store kollektivtrafikkprosjektene, og at det er behov for en langsiktig strategi for å håndtere dette.

Samferdselsdepartementet viser til at de fleste av de store kollektivtrafikkprosjektene som er vurdert som aktuelle fra lokale myndigheters side, er på et tidlig plan- og utredningsstadium. Det er derfor knyttet stor usikkerhet til kostnadsberegningene. Den videre prioriteringen skal styres gjennom porteføljestyring, og det forutsettes at omfang og prioriteringer tilpasses tilgjengelige økonomiske rammer. Departementet understreker også behovet for sterk kostnadskontroll og valg av kostnadseffektive løsninger. Sammensetningen av prosjektene vil kunne bli endret i løpet av innkrevingsperioden. Når det gjelder mulige 50/50-prosjekter, er det avsatt midler i Nasjonal transportplan 2018–2029 til Fornebu-banen og ny T-banetunnel (mellom Majorstuen og Tøyen/Ensjø).

Bompengebidrag til investeringer i prosjekter og tiltak som inngår i bymiljøavtalen og Oslo-pakke 3, inkl. drift av kollektivtransport, skal i hovedsak dekkes gjennom løpende bompengene. Samferdselsdepartementet legger til grunn at gjelden i Oslo-pakke 3 til enhver tid ikke skal overstige 6,3 mrd. 2013-kr. Gjelden skal være nedbetalt i 2036. Låneopptak skal ikke benyttes for å unngå reell prioritering i porteføljestyringen av pakken.

Departementet legger til grunn det lokalt vedtatte forslaget om det nye bompengeprogget for Oslo-pakke 3 med foreslåtte plasseringer av bomstasjoner og takstsystem. Departementet legger videre til grunn at bomstasjonsplasseringer kan endres på et senere tidspunkt, dersom det er lokalpolitisk enighet om dette og det ikke svekker økonomien.

I den lokalt reviderte Oslo-pakke 3-avtalen med tilleggsavtale er det lagt til grunn en egen takst for elbiler fra og med innføring av trinn 2. I tråd med gjeldende takstretningslinjer er nullutslippskjøretøy gitt fritak fra å betale bompenger. Gjennom behandlingen av Meld. St. 1 (2016–2017) Nasjonalbudsjettet 2017 er det åpnet for at fritak fra bompenger for nullutslippskjøretøy kan avgjøres lokalt. Stortinget har bedt regjeringen etablere en nasjonalt bindende regel om at nullutslippskjøretøy ikke skal betale mer enn maksimum 50 pst. av takstene for konvensjonelle kjøretøy. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til Stortinget med dette som en egen sak. De takstene som det

er lagt opp i foreliggende forslag, er innenfor grensen om maksimum 50 pst.

Samferdselsdepartementet har merket seg at de lokale myndighetene har lagt til grunn at hydrogenkjøretøy fortsatt skal ha fritak fra å betale bompenger. Departementet må komme tilbake til om det kan være aktuelt å etablere en egen takstgruppe for hydrogenkjøretøy.

Departementet merker seg at det i all hovedsak er lokal enighet om plasseringen av de nye bomstasjonene, selv om det er kommet noen synspunkter på dette i høringsuttalelser og lokalpolitiske vedtak.

Både Akershus fylkeskommune og Oslo kommune framhever at bomsnittene ved Rosenholm stasjon (BG10) og Lørenskog stasjon (BG3) kan påvirke bruken av innfartsparkeringen der. Samferdselsdepartementet mener det er viktig at tiltakene knyttet til bomring og innfartsparkering virker sammen, og ikke mot hverandre. Oppegård kommune går inn for at bomstasjonen på Rosenholm plasseres nord for parkeringsplassen. Departementet har merket seg at det nå prosjekteres ny adkomst til innfartsparkeringen til disse stasjonene og at det i den forbindelse vil bli utarbeidet en anbefaling om hvordan innfartsparkeringene kan utformes for å hindre gjennomkjøring på parkeringsområdet.

Lørenskog kommune går inn for å fjerne foreslått bomstasjon i Gamleveien (BG7) og flytte bomstasjonen i Karihaugveien (BG6) for å sikre at innbyggere langs Mariholtveien kan komme til andre deler av Lørenskog kommune uten å betale bompenger og for å sikre fri tilgang til marka. Akershus fylkeskommune har imidlertid stilt seg bak forslaget slik det lå i høringsforslaget. Samferdselsdepartementet legger derfor til grunn at bomstasjonene i Lørenskog plasseres i henhold til høringsforslaget som er utarbeidet av Statens vegvesen i samarbeid med Akershus fylkeskommune og Oslo kommune.

10 Avtale

Etter at Stortinget har fattet vedtak om Oslo-pakke 3 trinn 2, vil det bli inngått tilleggsavtale mellom staten og bompengeselskapet i tråd med forutsetningene som er lagt til grunn i denne proposisjonen.

Samferdselsdepartementet

t i l r å r :

At Deres Majestet godkjenner og skriver under
et framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om
Oslopakke 3 trinn 2.

Vi **HARALD**, Norges Konge,

s t a d f e s t e r :

Stortinget blir bedt om å gjøre vedtak om Oslopakke 3 trinn 2 i samsvar med et vedlagt forslag.

Forslag

til vedtak om Oslopakke 3 trinn 2

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