



DET KONGELIGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

# St.prp. nr. 64

(1999-2000)

---

Om delvis bompengefinansiering av  
forsert kollektivutbygging i Oslo og  
Akershus (Oslopakke 2)

*Tilråding fra Samferdselsdepartementet av 19. mai 2000, godkjent i statsråd samme dag.*

## 1 Innledning

Samferdselsdepartementet legger i denne proposisjonen fram forslag om økte bompengesatser i Oslo-området. Hovedhensikten med proposisjonen er å gi hjemmel for å innføre trafikantbetaling i form av økte bompengesatser. I tillegg forutsettes økt trafikantbetaling på kollektivtrafikken. Disse midlene vil sammen med statlige bevilgninger og lokale bidrag bli nyttet til forsert utbygging av kollektivtrafikken i Oslo og Akershus (Oslopakke 2). I proposisjonen blir det redegjort prinsipielt for hvilke formål statlige midler, lokale midler og trafikantbetaling skal brukes til.

Ved behandlingen av St.meld. nr. 32 (1995-96) Om grunnlaget for samferdselspolitikken, vedtok Stortinget å be Regjeringen i samråd med lokale myndigheter om å utarbeide en samlet plan for forsert utbygging av kollektivtrafikken i Oslo- og Akershusregionen.

Departementet gjorde rede for arbeidet med saken i St.prp. nr. 1 (1999-2000), s. 94.

Oslo kommune og Akershus fylkeskommune har i 2000 fattet nødvendige vedtak om bompenger og annen trafikantbetaling, jf. pkt. 2.

Som omtalt i St.prp. nr. 1 (1999-2000) var det mangler i etatenes grunnlagsmateriale fra februar 1999. Derfor ba departementet etatene om ytterligere utredninger. I desember 1999 ble et revidert og supplerende grunnlagsmateriale oversendt fra Vegdirektoratet og Jernbaneverket. Jernbaneverket leverte i januar 2000 i tillegg en utdypende analyse av nye dobbeltspor i Oslo-området. I etatenes utredning fra desember 1999 er det lagt til grunn en finansiell ramme på 16,8 mrd. kr fram til 2011. Etatene hadde tidligere planlagt mulige prosjekter med et kostnadsoverslag på 18 mrd. kr. Overslagene var økt til 24 mrd. kr i utredningen fra desember 1999. Det er fortsatt stor usikkerhet i kostnadsoverslagene til deler av prosjektene som inngår i Oslopakke 2, og utredningene kan tyde på at Oslopakke 2 ikke vil være samfunnsøkonomisk lønnsom med mindre det innføres restriksjoner på biltrafikk (vegprising og parkeringsrestriksjoner) og arealpolitikken endres.

Det vil derfor være viktig å utrede hvilke prosjekter som skal inngå i Oslopakke 2 for å redusere kostnadene og øke samfunnsnyttene. Det gjenstår i det videre arbeid med Oslopakke 2 et betydelig arbeid med å kvalitetssikre kostnadsoverslag og utrede strategier som kan være med på å øke den samfunnsøkonomiske nytten av Oslopakke 2.

Departementet vil komme nærmere tilbake til disse spørsmål, og til økonomiske rammer for Oslopakke 2, i meldingen om Nasjonal transportplan 2002-2011. Tiltak for gjennomføring skal videre drøftes i forbindelse med handlingsprogrammet til Nasjonal transportplan, og vil bli endelig avklart i de årlige budsjettene.

Omtalen av Oslopakke 2 i denne stortingsproposisjonen vil i hovedsak bli begrenset til forhold av betydning for å innføre trafikantbetaling inkl. økte bompengesatser.

## 2 Lokale vedtak

Akershus fylkesting behandlet Oslopakke 2 - lokal delfinansiering i møte 22. februar 2000. Følgende vedtak ble fattet:

1. I samsvar med tidligere politisk behandling av Oslopakke 2 legges til grunn for følgende lokale delfinansiering:
2. ekstraordinær avgift i bomringen: kr. 2,- pr. passering
3. ekstraordinær avgift i kollektivtrafikken: kr. 0,75 pr. reise
4. Akershus fylkeskommune forbeholder seg retten til å revurdere ovennevnte avgiftssatser i lys av omfanget av den statlige delfinansieringen av Oslopakke 2. Iverksettelsen av de økte avgiftssatser vil finne sted når statens delfinansiering er avklart.
5. Når det gjelder lokale bidrag over egne budsjetter vises det til at Akershus fylkeskommunes bidrag til infrastrukturen begrenser seg til kollektivterminaler hvor AFK budsjettmessig har påtatt seg fremtidig ansvar for drift og forvaltning. I 1999 utgjorde dette 30 millioner kroner.
6. Akershus fylkesting konstaterer at anslaget for Oslopakke 2 har steget betydelig. Det forutsettes at det foretas en streng prioritering av hvilke prosjekter som skal gjennomføres slik at utgiftene holdes innenfor de investeringsrammer - lokal finansiering med brukerbetaling og statlige tilskudd - man blir enige om.
7. Akershus fylkesting forutsetter under alle omstendigheter at utgiftene til dobbeltsporene Ski - Oslo S og Asker - Skøyen som er å betrakte som deler av det nasjonale jernbanenettet, i sin helhet dekkes av staten.»

Bystyret i Oslo har behandlet lokal delfinansiering av Oslopakke 2 i møte 5. april 2000. Følgende vedtak ble fattet:

1. Det årlige provenyet i bomringen økes med inntil 200 mill. kroner frem til 2007 øremerket forsering av utbyggingen av kollektivtrafikken.
2. Kollektivsatsene økes med i gjennomsnitt 75 øre pr reise.
3. Egenfinansieringen vil videre bestå av refusjonsmidler som kommunen har mottatt fra staten for kommunens forskuttering av Henrik Ibsenringen og Mortensrudkrysset, i alt ca. 225 mill. kroner, og et beløp på ca. 130 mill. kroner til investeringer i kollektivtiltak som er avsatt i kommunens økonomiplan for perioden 2000-2003. En videreføring av denne satsingen må tilpasses de til enhver tid gjeldende budsjetter og økonomiplaner.
4. Oslo kommune forbeholder seg retten til å revurdere sitt bidrag i lys av den statlige oppfølgingen av Oslopakke 2. Iverksettelsen av økte avgiftssatser vil finne sted når statens delfinansiering er avklart.
5. Bystyret ber byrådet foreta en foreløpig utredning av hvorvidt og hvordan et system med veipricing kan brukes for å oppnå en vesentlig reduksjon av de helse- og miljøskader som privatbilbruken påfører bysamfunnet. Utredningen bør både beskrive de tekniske mulighetene som finnes for å innføre ulike veipringsmodel-

ler og de sannsynlige kostnadene ved ulike modeller. Likeledes må det gis en beskrivelse av såvel fordeler som ulemper, sett både fra samfunnets, den billøse trafikants og enkeltbilistens synspunkt.»

### 3 Samferdselsdepartementets vurdering

Det er stort behov for videre utbygging av kollektivtrafikken i Oslo og Akershus. Dette er landets mest folkerike region. Trafikken både på veg- og bane-nettet er stor og i betydelig grad preget av køer og kapasitetsproblemer. Næringsliv og andre trafikanter påføres høye transportkostnader. Trafikken skaper miljøproblemer. Utbygging av kollektivtrafikken vil være et viktig virkemiddel for å bedre forholdene.

Utbygging av kollektivtrafikken i Oslo og Akershus er prioritert på 90-tallet med spesiell kollektivsatsing med 20 pst. av investeringene i Oslopakke 1. Midlene er brukt til kollektivfelter, innfartsparkering, terminaler og busslommer. Videre har staten lagt til rette med kollektivinvesteringer knyttet til ordinære vegprosjekt og alternativ finansiering med riksvegmidler og bompenger til banetiltak. I tillegg kommer statens direkte prioritering av utbygging av jernbanen.

Imidlertid har den nevnte satsing ikke vært tilstrekkelig til å unngå betydelige kapasitetsproblemer. Det ventes vekst i trafikken. Etter departementets syn er det derfor nødvendig å forsere utbygging av kollektivtrafikken i regionen. Utbygging av transportinfrastrukturen i Oslo og Akershus er av betydning både i regional og nasjonal sammenheng.

Oslo kommune og Akershus fylkeskommune har nylig vedtatt henholdsvis kommuneplan og fylkesplan. I disse planene er det lagt stor vekt på utbyggingsmønster, areal- og transportplanlegging. Oslopakke 2 er en viktig forutsetning for gjennomføringen av stragiene for arealutvikling og transportsystem i begge disse planene. Lokal og regional oppfølging på dette området er et vesentlig bidrag som vil øke nytten av statsingen på kollektivtrafikk.

Behovene for utbygging må imidlertid ikke føre til redusert kvalitet i beslutningsgrunnlaget. Den omfattende utbygging Vegdirektoratet og Jernbaneverket skisserer vil være svært krevende. Utbyggingen omfatter flere trafikkslag og forvaltningsnivåer. En utbygging som skissert av etatene kan samlet bli blant de største prosjekt departement og Storting noen gang har tatt stilling til.

Det foreliggende grunnlagsmaterialet er svakere enn det som kreves for en bompengeproposisjon der det også tas stilling til utbygging av prosjekter. I slike tilfeller kreves langt bedre avklaring av utbyggingens omfang, prioritering av prosjekter, kostnadsoverslag og finansieringsplan. I nærværende proposisjon legges det bare opp til å ta stilling til trafikantbetalingen, jf nærmere begrunnelse i de etterfølgende avsnitt. Vanlige krav til plangrunnlag, kostnadsoverslag m.v. forutsettes å foreligge før det enkelte prosjekt tas opp til bevilgning.

Utbyggingens omfang og valg av prosjekter må tilpasses realistiske økonomiske rammer. Som nevnt i pkt. 1 vil departementet komme tilbake til de økonomiske rammene i Nasjonal transportplan 2002-2011.

I etatenes utredning fra desember 1999 er det som tidligere nevnt lagt til grunn en finansiell ramme på 16,8 mrd. kr fram til 2011. Etatene hadde tidligere planlagt mulige prosjekter med et kostnadsoverslag på 18 mrd. kr. Over-

slagene var økt til 24 mrd. kr i utredningen fra desember 1999. Dette medfører at det ikke vil være realistisk å gjennomføre alle prosjektene innen planperiodens utløp i 2011. Enkelte prosjekter må utsettes i tid eller ikke gjennomføres. En gjennomgang av prosjektporteføljen må også ta sikte på å bedre den samfunnsøkonomiske lønnsomheten i Oslopakke 2. Vurderinger av disse forhold vil stå sentralt i det videre arbeidet.

Det må også arbeides videre med vurderinger og forslag til prioriteringer av prosjekter på grunnlag av regionale og lokale planer for området, samt på bakgrunn av de erfaringer som gjøres. Prosjektporteføljen må utvikles slik at den bygger opp om en bærekraftig utvikling av arealbruk og byutvikling i regionen. Vurderinger av supplerende tiltak og virkemidler må også inngå i beslutningsgrunnlaget. Valg av fysiske løsninger for enkeltprosjekter vil bygge på planprosesser etter plan- og bygningsloven.

Til tross for at det gjenstår betydelige avklaringer i arbeidet med Oslopakke 2, mener departementet at de lokale vedtak bør følges opp slik at bompengetakstene kan økes med 2 kr (pr. enkeltbillett), og takstene på kollektivtrafikken økes med 0,75 kr (pr. reise) snarest mulig. Etter at Stortinget har fattet eventuelt vedtak om økte bompenger, gjenstår en del praktisk arbeid før trafikantbetalingen kan innføres. Dette bør ikke forsinkes. Oslo kommunes vedtak vedrørende økning i bompengetakstene gjelder årlig proveny, og ikke selve taksten. En økning av bompengetakster på 2 kr er i samsvar med forutsetningene i grunnlagsmaterialet fra februar 1999 og vedtaket i Akershus fylkeskommune. En slik økning ventes å gi et proveny som er innenfor den ramme Oslo kommune har satt i sitt vedtak.

To sentrale prosjekter i Oslopakke 2 er allerede gitt prioritet i statsbudsjettet for 2000. Det ble der bevilget midler til planlegging/grunnverv og eventuell igangsetting av dobbeltsporet Skøyen - Asker og til utbygging av T-baneringen. T-baneringen omfatter bygging av en ringbane som knytter Sognvannsbanen ved Ullevål stasjon sammen med Grorudbanen ved Carl Berners plass. Kostnadsoverslaget er 897 mill. 2000-kr. Prosjektet vil bli finansiert ved en kombinasjon av statlige midler, bompenger og kommunale tilskudd. Oslo kommune har tidligere fattet vedtak om å bidra med 224 mill. kr over eget budsjett (25 pst. av totalkostnadene).

Selv om de økonomiske rammene blir fastsatt ved behandling av Nasjonal transportplan 2002-2011, må arbeidet med å avklare hvilke prosjekter som bør få plass innenfor rammen, føres videre. Tidligst mulig innføring av økt trafikantbetaling vil styrke rammen. Slik sett blir Oslopakke 2 i første omgang en finansieringsplan der den økonomiske rammen bestemmer omfang av prosjekter som kan legges inn når nødvendige krav til utredninger og kostnadsoverslag blir tilfredsstillt. Departementet vil påpeke at dette også gir fleksibilitet ved at både prosjektmengde og gjennomføringstempo i større grad kan tilpasses tilgjengelige ressurser. De endelige valg av enkeltprosjekter vil bli gjort i de årlige budsjettproposisjonene, og det vil på vanlig måte bli stilt krav til plangrunnlag før et prosjekt tas opp til bevilgning.

I etatenes grunnlagsmateriale fra februar 1999 ble forslaget til finansiering bl.a. basert på følgende prinsipper:

- «Lokal andel av jernbanebudsjettet og all ekstra statlig innsats går til utbygging av jernbaneinfrastruktur. Dette viderefører dagens ansvarsfor-

- hold.
- Kollektivmidlene i vegbudsjettene for Oslo og Akershus, lokale budsjetter, all ekstraordinær betaling fra biltrafikanter og bidrag fra eiendomsutvikling går til øvrig infrastruktur. Dette forankrer ansvaret for øvrig infrastruktur lokalt.
  - All ekstraordinær trafikantbetaling fra kollektivtrafikanter går til materiell. Dette skal bidra til å motvirke uønsket overføring av trafikken fra kollektiv til bil.
  - Uttelling til infrastruktur over lokale budsjetter holdes på dagens nivå. Økt innsats forutsettes rettet inn mot økt tilbud.»

Disse prinsipper har også oppnådd bred tilslutning ved tidligere lokal behandling. Samferdselsdepartementet mener prinsippene i hovedsak gir en ryddig ansvarsdeling. Med Oslopakke 2 legges det ikke opp til noen endring i ansvarsdelingen mellom forvaltningsnivåene.

Staten tar fullt ansvar for å finansiere utbygging av jernbanen over statsbudsjettet. Oslo kommune og Akershus fylkeskommune har ansvar for buss, T-bane og trikk. Her gis bidrag til finansiering av infrastruktur fra staten og ved bompenger, og i tillegg til statens direkte ansvar for riksvegene. Kollektivmidlene fra riksvegbudsjettene for Oslo og Akershus (inkl. kollektivmidlene fra Oslopakke 1), alle ekstraordinære bompenger og bidrag over lokale budsjetter m.v. vil gå til infrastruktur for buss, T-bane og trikk. All ekstra betaling fra kollektivtrafikanter går til materiell. Innkrevningen av bompenger forutsettes avsluttet ved utgangen av 2007 når perioden for Oslopakke 1 utløper, slik det tidligere er lagt opp til.

Trafikantbetaling på kollektivselskapene innhentes, isoleres og brukes i det enkelte selskap (Oslo Sporveier, NSB og SL). Pengene forutsettes brukt til kjøp av nytt materiell. Innkrevingsperioden vil vare til utgangen av 2011.

Departementet slutter seg til de nevnte prinsippene for finansiering, men vil peke på at den økonomiske rammen blir preget av en meget høy statlig andel (74 pst. i etatens grunnlagsmateriale). Samtidig er lokale myndigheters bidrag over egne budsjetter satt lavt (4 pst. i etatens grunnlagsmateriale). Akershus fylkeskommune viser til at eget bidrag til infrastruktur begrenser seg til kollektivterminaler der fylkeskommunen har pådratt seg framtidig ansvar for drift og forvaltning. I 1999 utgjorde dette 30 mill. kr. For Oslo kommune består egenfinansieringen av refusjonsmidler som kommunen har mottatt fra staten for kommunens forskottering av Henrik Ibsenringen og Mortensrudkrysset - i alt ca. 225 mill. kr. I tillegg bidrar kommunen med ca. 130 mill. kr til investeringer i kollektivtiltak som er avsatt i kommunens økonomiplan for perioden 2000-2003, jf. de lokale vedtak i pkt. 2. Siden Oslopakke 2 i stor grad skal løse oppgaver innen lokale myndigheters ansvarsområde, ville det vært naturlig med høyere bidrag over lokale myndigheters budsjetter. Størrelsen på bidragene gjenspeiler de reelle prioriteringer som gjøres. Høyere lokale bidrag over egne budsjetter ville økt mulighetene for å styrke kollektivtrafikken i Oslo og Akershus.

Det er en forutsetning at takstpåslaget i bompengeringen ikke vil få negative konsekvenser for de avtaler A/S Fjellinjen har inngått vedr. Oslopakke 1.

Som nevnt er det forutsatt at inntektene fra den ekstraordinære betalingen fra trafikantene skal brukes til innkjøp av nytt materiell. Samferdselsdeparte-

mentet legger til grunn at de lokale myndigheter innen sine ansvarsområder gir høy prioritet til utbygging og drift av kollektivtrafikken, og at de ekstra inntektene fra trafikantbetalingen ikke fører til at innsatsen over lokale budsjetter blir nedprioritert. Det forutsettes at størrelsen på og bruken av de ordinære og ekstraordinære midlene synliggjøres i regnskapene.

Satsene for trafikantbetaling forutsettes regulert i takt med prisutviklingen og at denne ikke begrenser mulighetene til å regulere de ordinære kollektivtrafikkstakstene som ledd i kjøp av persontransporttjenester fra henholdsvis Oslo Sporveier, NSB og SL.

Konsekvensutredningen for banebetjening av Fornebu er ikke godkjent og transportløsning er derfor ikke endelig avklart. Departementet legger i utgangspunktet opp til at transportløsningen for Fornebu skal finansieres gjennom bidrag fra utbyggerne og at behov for ytterligere midler må forankres i de generelle prinsippene som gjøres gjeldende for finansiering av infrastrukturtiltak innenfor Oslopakke 2. Det vises til omtale av finansieringsprinsipper tidligere i kap. 3. Endelig finansieringsløsning for transportløsning til Fornebu vil bli avklart i forbindelse med Nasjonal transportplan 2002-2011.



## 4 Samordning og avtaler

Den praktiske oppfølging av Oslopakke 2 bør fortsatt koordineres av Vegdirektoratet i samarbeid med det etablerte samordningsutvalg for Oslopakke 2. Det er viktig å bygge videre på de gode erfaringene fra samordningen av arbeidet med Oslopakke 1.

Samferdselsdepartementet forutsetter at dersom Stortinget gir tilslutning til en forsert utbygging av kollektivtrafikken, vil det bli inngått en avtale mellom A/S Fjellinjen og Vegdirektoratet med utgangspunkt i gjeldende avtale for Oslopakke 1.

Det bør også utarbeides avtaler mellom Vegdirektoratet og lokale myndigheter der det bl.a. framgår at de lokale myndigheter vil nytte den ekstra trafikanbetalingen til kjøp av nytt materiell, og at denne innsatsen kommer i tillegg til dagens nivå på slike anskaffelser og lokale myndigheters bruk av midler til kollektivtiltak.

Tidspunkt for innføring av økt trafikanbetaling forutsettes koordinert av Vegdirektoratet slik at det blir felles for A/S Fjellinjen, NSB, Oslo Sporveier og SL.

Samferdselsdepartementet

t i l r å r :

At Deres Majestet godkjenner og skriver under et framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om delvis bompengefinansiering av forsert kollektivutbygging i Oslo og Akershus (Oslopakke 2).

---

**Vi HARALD**, Norges Konge,

s t a d f e s t e r:

Stortinget blir bedt om å gjøre vedtak om delvis bompengefinansiering av forsert kollektivutbygging i Oslo og Akershus (Oslopakke 2) i samsvar med et framlagt forslag.

Tilråding fra Samferdselsdepartementet ligger ved.

## **Forslagtil vedtak:**

1. Bompengeselskapet A/S Fjellinjen får tillatelse til å øke bompengetakstene til delvis finansiering av tiltak i en plan for forsert kollektivutbygging i Oslo og Akershus.
2. Vegdirektoratet får fullmakt til å inngå avtaler med bompengeselskapet A/S Fjellinjen, Oslo kommune og Akershus fylkeskommune, samt å fastsette nærmere regler for finansieringsordningen.

---

---