



STORTINGET

Innst. 295 S

(2017–2018)

Innstilling til Stortinget
fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Prop. 69 S (2017–2018)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Oslopakke 3 trinn 2

Til Stortinget

Sammendrag

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

Samferdselsdepartementet, Oslo kommune og Akershus fylkeskommune undertegnet i juni 2017 en bymiljøavtale for perioden 2017–2023. 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 bompenger 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.

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 reviderte avtalene om Oslopakke 3 er det lagt til grunn at bomstasjonene i dagens ring beholdes som ett bomsnitt og bygges om til tovegs innkreving. Videre legges det til grunn at det blir etablert et nytt bomsnitt med bomstasjoner for tovegs innkreving 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 innkreving 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.

I proposisjonens kapittel 2 omtales Oslopakkenes bakgrunn. I kapittel 3 omtales de lokalpolitiske vedtakene.

I kapittel 4 omtales aktuelle prosjekt og tiltak i Oslopakke 3 trinn 2.

Oslopakke 3 skal finansiere et bredt spekter av prosjekter og tiltak for å bedre transporttilbudet innenfor statens og lokale myndigheters ansvarsområder. Jernbanesatsingen finansieres av staten i sin helhet.

Innenfor lokale myndigheters ansvarsområder innebærer den lokalt reviderte avtalen en kraftig satsing på kollektivtrafikktiltak, med statlige bidrag og bompenger som de tyngste finansieringskildene. 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.

Den lokalt reviderte avtalen om Oslopakke 3 legger til grunn at E18 Vestkorridoren finansieres med statlige midler, en egen etterskuddsvis bompengereinnkreving for hver parsell og totalt om lag 2 mrd. 2016-kroner fra Oslopakke 3.

I proposisjonens kapittel 5 omtales trafikkgrunnlaget for Oslopakke 3 trinn 2.

I kapittel 6 omtales bompenger og bompengereoppbygg.

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.

Takst- og rabattsystem

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

	Osloringen (tovegs)			Indre Ring (tovegs)			Bygrensesnittet (envegs)		
	Diesel	Normal-takst	Null-utslipp1	Diesel	Normal-takst	Null-utslipp1	Diesel	Normal-takst	Null-utslipp1
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

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	Null-utslipp	Euro V og eldre	Euro VI	Null-utslipp	Euro V og eldre	Euro VI	Null-utslipp
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

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 bompengereinntekter bygger på nøkterne forutsetninger og et realistisk trafikkgrunnlag på kort sikt.

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 at størrelse og sammensetning av porteføljen gir økte krav til prioritering og styring, herunder økte krav til en effektiv og fleksibel porteføljestyling.

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Øystein Langholm Hansen, Kirsti Leirtrø, Sverre Myrli og Ingalill Olsen, fra Høyre, Solveig Sundbø Abrahamsen, Jonny Finstad, Nils Aage Jegstad og lederen Helge Orten, fra Fremskrittspartiet, Tor André Johnsen, Morten Stordalen og Bengt Rune Strifeldt, fra Senterpartiet, Siv Mossleth og Ivar Odnnes, fra Sosialistisk Venstreparti, Arne Nævra, og fra Venstre, Jon Gunnes, viser til at Prop. 69 S (2017–2018) bygger på Prop. 86 S (2016–2017), som ble vedtatt i Stortinget i 2017, og omhandler forslag om plassering av nye bomstasjoner med tilhørende rabattordninger for

Oslopakke 3 trinn 2. Komiteen legger vekt på at det står et bredt lokalpolitisk flertall bak forslaget.

Komiteen har merket seg at det i den lokalt reviderte avtalen av 5. juni 2016 med tilleggsavtale av 13. juni 2017 om Oslopakke 3 er 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 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.

Komiteen har merket seg at dagens bomring beholdes som ett bomsnitt og bygges om til tovegs innkreving. Videre legges det til grunn at det blir etablert et nytt bomsnitt med bomstasjoner for tovegs innkreving i en ny indre ring.

Komiteen har også merket seg at det i tillegg til eksisterende bomstasjoner i bygrensa i vest (mot Bærum) legges opp til etablering av nye bomstasjoner for envegs innkreving i retning mot Oslo på bygrensa i nord (mot Romerike) og sør (mot Follo).

Komiteen har videre merket seg 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.

Komiteen viser til at gjennom den lokalt reviderte Oslopakke 3-avtalen med tilleggsavtale 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 bompengennekrevning. 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.

Komiteen viser også til at lokale myndigheter har avtalt at batteri-elektriske kjøretøy skal betale bomavgift ved innføring av Oslopakke 3 trinn 2. Det er da lagt til grunn takster på 5 kroner utenom rushperiodene og 10 kroner 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.

Komiteen har merket seg at det nå innføres betaling i bomringen for rene elbiler. Det er innenfor de nasjonale reglene som Stortinget har vedtatt.

Komiteen har videre merket seg at de lokale myndighetene 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.

Komiteen vil understreke Samferdselsdepartementets påpeking av at de fleste av de store kollektivtrafikkprosjektene som er vurdert som aktuelle fra lokale myndigheters side, er på et tidlig plan- og utredningssta-

dium. 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.

Komiteen har merket seg departementets påpeking om at når det gjelder mulige 50/50-prosjekter, er det avsatt midler i Nasjonal transportplan 2018–2029 til Fornebubanen og ny T-banetunnel (mellom Majorstuen og Tøyen/Ensjø).

Komiteen har merket seg at lånerammen ikke skal overstige 6,3 mrd. 2013-kroner.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, viser til Arbeiderpartiets merknad om Jernbanedirektoratets forslag til handlingsprogram. Flertallet vil vise til at Jernbanedirektoratets høringsutkast til handlingsprogram innebærer at de gjenstående InterCity-strekningene i Akershus på Dovrebanen (Venjar–Langset) og Østfoldbanen (Follobanetunnelen Oslo S–Ski) fullføres i tråd med NTP 2018–2029. Flertallet vil også påpeke at byggingen av ny jernbanetunnel gjennom Oslo nå blir fulgt opp. Dette er positivt for måloppnåelsene i Oslopakke 3. Flertallet viser videre til at forhandlingene om en byvekstavtale for Osloregionen har startet. Dette innebærer en betydelig satsning fra regjeringen på miljøvennlige kollektivløsninger og bærekraftig velferdsutvikling, hvor særlig Fornebubanen og ny T-banetunnel gjennom Oslo sentrum vil ha stor betydning.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til sitt forslag i gjeldende Nasjonal transportplan. Arbeiderpartiet vil halvere klimagassutslippene fra transportsektoren innen 2030. Skal en lykkes med å nå målene i Parisavtalen, må staten være villig til å finansiere inntil 70 pst. av investeringskostnadene. Disse medlemmer viser til sitt alternative statsbudsjett for 2018, hvor Arbeiderpartiet satte av 300 mill. kroner mer enn i regjeringens forslag til store kollektivinvesteringer.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti mener også at staten må ta en større andel av driftskostnadene for kollektivtrafikken.

Videre viser disse medlemmer til at trinn 2 i Oslopakke 3 bidrar til å styre trafikken og å fordele betalingsbyrden på flere trafikanter. For å kunne prioritere mellom målene om inntekter, trafikkreduksjon, andel nullutslippskjøretøy og samfunnsøkonomisk lønnsomhet vil det være nødvendig å ha betydelig fleksibilitet i takstene på lengre sikt. Videre mener disse medlemmer at det også i det videre arbeidet er viktig med en streng porteføljestyring.

Disse medlemmer viser også til vedtatt Nasjonal transportplan når det gjelder planlagt utvikling og fremdrift på jernbanen/InterCity. Jernbanedirektoratets forslag til handlingsprogram foreslår å utsette viktige enkeltstrekninger i flere år. Dette utfordrer Oslopakke 3s ambisjoner på redusert biltrafikk og viktige klimamål.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen bidra med 70 pst. statlig finansiering av kollektivprosjektene i Oslopakke 3.»

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener at forslaget til Oslopakke 3 trinn 2 vil ha så drastiske konsekvenser for hverdagslivet og økonomien for så mange innbyggere i både Oslo og Akershus at det burde ha vært en folkeavstemning. Disse medlemmer mener det er viktig at alle de som rammes hardest av denne saken, får en mulighet til å si sin mening.

Disse medlemmer mener det er manglende forholdsmessighet mellom hva bilistene betaler inn i bompenger i pakken, og hva som investeres i veikvalitet og bedre veikapasitet. Disse medlemmer viser til at bare 15 pst. av bompengene bilistene betaler inn, kommer trafikantene til gode i form av veimidler. Disse medlemmer vil i denne sammenheng fremheve merknader og forslag i Prop. 82 L (2016–2017). Disse medlemmer viser til følgende forslag som ble fremmet i saken:

«Stortinget ber regjeringen sørge for, herunder om nødvendig fremme forslag for Stortinget om, at en forutsetning for å kunne godkjenne lokale bompakkeinitiativ med progressive satser er at det skal være forholdsmessighet mellom det bilistene betaler inn i bompenger og det bilistene får tilbake i form av ny veikapasitet, bedre kvalitet på veiene og økt trafikkikkerhet.»

Disse medlemmer mener at forslaget til tak for månedspasseringer fremstår som sterkt urimelig når belastningen på dem som bruker bilen i hverdagen, økes så drastisk. Dette vil i særlig grad ramme barnefamilier som gjerne foretar mange reiser i forbindelse med aktiviteter for barna. Disse medlemmer mener at bombelastningen og det foreslåtte passeringstaket bør reduseres betydelig.

Medlemmene i komiteen frå Senterpartiet merkar seg at ein no får vesentleg fleire innkrevjingspunkt i og ut av Oslo. Dette betyr i praksis at nærast alle som skal nytte bil som framkomstmiddel i hovudstaden, må betale bompengar, og at dette kan medføre ei høgare bompengebelastning. Desse medlemmene er uroa for den høge bompengebelastninga i hovudstaden, noko som særleg vil råka familiar med born som

treng den fleksibiliteten som bilen gjev for å få kvar-dagen til å fungere.

Desse medlemene syner òg til at berre 15 pst. av kronene som vert krevde inn, vert nytta til vegformål, og at 72 pst. går til kollektivtransport. Dette er midlar som kjem i tillegg til kva Oslo kommune og Akershus fylkeskommune får til desse tiltaka gjennom råmetilskota. I tillegg bidreg staten med finansiering av togtilbodet. Samla gjev dette store statlege bidrag til kollektivsatsing i hovudstaden, vesentleg meir enn mange stader elles i landet. Desse medlemene meiner denne skeivfordelinga er uheldig, og at ein auke i råmetilskotet er ein meir rettvis bruk av pengar enn å til dømes auke det statlege tilskotet i bypakkeordningane.

Komiteens medlemmer frå Arbeidarpartiet og Sosialistisk Venstreparti synertil at medlemene frå Framstegspartiet i sin merknad tek til orde for folkerøysting i bompengespørsmål. Desse medlemene merkar seg at Framstegspartiet sine medlemmer har eit anna syn på dette enn statsråden frå same parti.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti er svært positiv til utviklingen i samferdselssektoren i Oslo og mener Oslo nå på svært mange måter er et eksempel til etterfølgelse for hvordan man kan bygge et transportsystem som satser på kollektivtrafikk, gående og syklende, fremfor bilbaserte tiltak. Dette medlem viser til at det ligger som et eksplisitt mål i avtalen å redusere biltrafikken med 15 pst. i løpet av 2019, og at dersom dette ikke innfris, skal takstene for bompenger reforhandles.

På denne bakgrunn anser partene i avtalen det derfor realistisk at en reduksjon i biltrafikken på 15 pst. gjennom bomsnittene i 2019 legges til grunn som et mål i avtalen. Det skal rapporteres på dette målet i de årlige rulleringene av handlingsprogrammet for Oslopakke 3. Dersom det godtgjøres gjennom de årlige rapporteringene at målet ikke vil innfris, åpnes det for reforhandling av bomtakstsystemet hvis en av partene ber om det. Det vises i den forbindelse til det pågående arbeidet med å harmonisere vegtrafikkloven og vegloven knyttet til bruk av bompenger til trafikkregulering. Endringer i bomtakstene forutsetter enighet mellom partene, og må forelegges Stortinget for godkjennelse.

Dette medlem undres over at dette ikke er omtalt i proposisjonen, men forutsetter at regjeringen forholder seg til avtalen som den står. I den forbindelse vil dette medlem også understreke viktigheten av å innføre endringene 1. mars 2019 som avtalt, og ikke senere, slik som ble tilfelle for Oslopakke 3 trinn 1.

Dette medlem merker seg omtalen av E18 Vestkorridoren i proposisjonen. Dette medlem har vært tydelig, og på linje med byrådet i Oslo, ved å gå imot ut-

byggingen av E18 ut over strekningen Lysaker–Strand. Dette medlem synes det er kritikkverdig at Stortinget i NTP vedtok å bygge ut E18 helhetlig, når forutsetningen i den lokale avtalen om OP3 var at det kun var Lysaker–Strand som man var enige om. Resten av strekningen må nedskaleres av hensyn til kostnader, og slik at den fysiske veikapasiteten ikke øker, dersom man skal følge de lokalpolitiske vedtakene i denne saken, slik dette medlem ønsker. Dette medlem understreker at dersom regjeringen fulgte de lokalpolitiske vedtakene i denne saken og ikke planla for utbygging ut over Lysaker–Strand, ville det frigjøre midler til andre kollektivprosjekt som kunne kommet Oslos befolkning, og miljøet, til gode.

På denne bakgrunn fremmer dette medlem følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen stoppe alle planer om utbygging av E18 Vestkorridoren ut over Lysaker–Strand, som det er lokalpolitisk enighet om.»

Forslag fra mindretall

Forslag fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti:

Forslag 1

Stortinget ber regjeringen bidra med 70 pst. statlig finansiering av kollektivprosjektene i Oslopakke 3.

Forslag fra Sosialistisk Venstreparti:

Forslag 2

Stortinget ber regjeringen stoppe alle planer om utbygging av E18 Vestkorridoren ut over Lysaker–Strand, som det er lokalpolitisk enighet om.

Komiteens tilråding

Komiteens tilråding fremmes av en samlet komité.

Komiteen har for øvrig ingen merknader, viser til proposisjonen og rår Stortinget til å gjøre følgende

vedtak:

I

Stortinget samtykker i at bompengeselskapet kan kreve inn bompenger til delvis bompengefinansiering av Oslopakke 3 i tråd med forutsetningene i Prop. 69 S (2017–2018).

II

Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå tilleggsavtale med bompengeselskapet og fastsette nærmere regler for innkrevningen.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 22. mai 2018

Helge Orten

leder

Nils Aage Jegstad

ordfører

