



DET KONGELEGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

St.prp. nr. 40

(2007–2008)

Om Oslopakke 3 trinn 1

*Tilråding frå Samferdselsdepartementet av 15. februar 2008,
godkjend i statsråd same dagen.
(Regjeringa Stoltenberg II)*

1 Innleiing

Det er venta ein vekst i arbeidsplassar og busetnad i Oslo og Akershus. Dette bidreg til fortsatt transportvekst og stiller store krav til utvikling av eit effektivt, trygt og miljøvennleg transportsystem. Det er derfor lagt fram eit lokalt forslag til bompengefinansiering av ei pakke med samferdselstiltak i Oslo og Akershus i perioden 2008–2027.

På denne bakgrunn legg Samferdselsdepartementet i denne proposisjonen fram forslag om å innføre ei ny bompengoordning for Osloområdet, Oslopakke 3. Denne ordninga vil avløse dagens bompengoordning, Oslopakke 1 og Oslopakke 2. Den nye bompengoordninga er basert på forslag frå Oslo kommune og Akershus fylkeskommune. Tiltaka i bompengepakka er planlagt gjennomført over ein periode på 20 år (2008–2027), og er foreslått finansiert med trafikantbetaling og statlege midlar. Den økonomiske ramma i det lokale forslaget er på om lag 54 mrd. kr.

Det har vore eit sterkt lokalt ønskje om at den nye bompengoordninga skal komme i gang så raskt som mogeleg. Det lokale forslaget til Oslopakke 3 omfattar ei rekke ulike veg- og kollektivprosjekt. Som følgje av storleiken på pakka må det gjennomførast kvalitetssikring i tidleg planfase, såkalla KS1. Det er òg naudsynt for Samferdselsdepartementet å sjå den samla prosjektportefølja i samband med Regjeringa si handsaming av Nasjo-

nal transportplan for perioden 2010–2019. Denne planen blir først lagt fram hausten 2008. For likevel å etterkomme lokalt ønskje om raskast mogeleg oppstart av innkrevjinga, er det beslutta å leggje fram Oslopakke 3 i to trinn. I denne proposisjonen legg Samferdselsdepartementet fram forslag til det første trinnet.

Formålet med trinn 1 er såleis å leggje grunnlag for iverksetting av ei ny trafikantbetalingsordning basert på lokale vedtak som kan ta til så tidleg som mogeleg i 2008, og sikre gjennomføring av veg- og kollektivprosjekt som allereie er sette i gang etter dagens bompengoordning. Trafikantbetalinga er føresett innkrevd i eksisterande bomstasjonar for Oslopakke 1 og Oslopakke 2. I tillegg er det i denne proposisjonen foreslått eit nytt betalingsnett på fylkesgrensa mellom Oslo og Akershus. Det blir i denne proposisjonen òg lagt til rette for bruk av bompengar til drift av kollektivtransport i Oslopakke 3. Bruk av bompengar til drift av kollektivtransport krev ei endring i veglova. Forslag til slik lovendring er lagt fram for Stortinget, jf. Ot.prp. nr. 15 (2007–2008) Om lov om endring i veglov 21. juni 1963 nr. 23. Lovforslaget er handsama i Stortinget, jf. Innst. S. nr. 26 (2007–2008) og Besl. O. nr. 41 (2007–2008).

Samferdselsdepartementet har ikkje tatt stilling til nokon prosjektportefølje i Oslopakke 3 ved framlegget av trinn 1. Kva midlane frå innkrevjinga i trinn 1 skal nyttast til, blir nærare omtala i kapittel

4. Den heilskaplege framstillinga av Oslopakke 3 vil først skje i samband med framlegg av trinn 2, som etter planen blir lagt fram for Stortinget hausten 2008. Framlegg av trinn 2 vil innehalde ei samla vurdering av utbyggingsplanane, mellom anna på bakgrunn av det nemnde arbeidet med kvalitetssikring av alternative prosjektval (KS1), og prioriteringane som blir gjort i samband med Nasjonal transportplan 2010–2019. Framlegg av Oslopakke 3 trinn 2 vil skje i dialog med lokale styresmakter.

Det er ikkje med jernbanetiltak i det lokale forslaget til Oslopakke 3. Samferdselsdepartementet legg opp til at også jernbane skal inngå som ein del av Oslopakke 3, og vil komme tilbake til prioritering av jernbanetiltak i Osloregionen i samband med trinn 2.

2 Dagens bompengordning – Oslopakke 1 og Oslopakke 2

Stortinget vedtok Oslopakke 1 våren 1988, jf. St.prp. nr. 96 (1987–88) og Innst. S. nr. 239 (1987–88). Formålet med Oslopakke 1 var å finansiere hovudvegutbygginga i Oslo og Akershus. Bompengerevjuvinga starta 1. februar 1990. I St.prp. nr. 96 (1987–88) vart det føresett at samla investeringsmidlar skulle fordelast med 70 pst. til anlegg i Oslo og 30 pst. til anlegg i Akershus. Frå 1994 er bompengemidlane fordelte med 60 pst. til Oslo og 40 pst. til Akershus, jf. St.meld. nr. 34 (1992–93) Norsk veg- og vegtrafikkplan 1994–97. For finansiering av Oslopakke 1 vart det føresett 55 pst. bompengar og 45 pst. statsmidlar. Vidare vart det føresett at minimum 20 pst. av den samla investeringsramma skulle nyttast til kollektivtrafikktiltak.

Stortinget vedtok Oslopakke 2 våren 2000, jf. St.prp. nr. 64 (1999–2000) og Innst. S. nr. 239 (1999–2000). Oslopakke 2 har som formål å forsere kollektivutbygginga i Oslo og Akershus. Oslopakke 2-midlane utgjør bompengar og statsmidlar til kollektivtrafikktiltak innanfor Oslopakke 1. I tillegg vart det 1. november 2001 innført ein gjennomsnittleg takstauke i bomringen på 25 pst. Meirinntektene frå denne takstauken utgjør om lag 200 mill. kr pr. år. I Oslopakke 2 inngår i tillegg ei ordning med ekstra trafikantbetaling på i gjennomsnitt 75 øre pr. kollektivreise. Ordninga vart innført 1. november 2001 og skal avsluttast ved utgangen av 2011. Desse midlane er føresette nytta til innkjøp av nytt

vognmateriell for Oslo Sporveier, Akershus fylkeskommune og NSB. Vidare er det føresett kommunale og fylkeskommunalt bidrag, og det er lagt til grunn delfinansiering av baneutbygging på Fornebu gjennom eigedomsutvikling.

For å sikre finansiering av nytt vegsystem i Bjørvika vedtok Stortinget våren 2005 å vidareføre bompengordninga i Oslo og Akershus frå 1. januar 2008 til seinast 31. desember 2012, jf. St.prp. nr. 50 (2004–2005) og Innst. S. nr. 200 (2004–2005). Det er føresett at midlane skal fordelast mellom veg- og kollektivtrafikktiltak og mellom Oslo og Akershus som i dag. Dette medfører at fordelinga av bompengane i Oslopakke 1 er føresett vidareført med 60 pst. til Oslo og 40 pst. til Akershus. Bompengetillegget for Oslopakke 2 er føresett brukt til finansiering av dei prosjekta som har størst positiv nytte for kollektivtrafikantane. Det vert lagt til grunn at dersom ei eventuell ny trafikantbetalingsordning (Oslopakke 3) vert vedtatt før 2012, vil denne avløyse vidareføringa av dagens ordning.

Samla andel til kollektivtransport i Oslopakke 1 er rekna til om lag 27 pst. i perioden 2000–2007. Oslopakke 2 er ei såkalla «forseringspakke» i forhold til kollektivsatsinga i Oslopakke 1 slik at kollektivandelen har auka. Dei statlege midlane til kollektivtrafikktiltak blir løyvde i Oslopakke 1. I det lokale forslaget til Oslopakke 3 utgjør kollektivandelen om lag 40 pst. Jernbane kjem i tillegg.

Nettoinntektene til investeringar frå bomringen har auka med veksande trafikk og var i 2006 om lag 1 100 mill. kr. Årlege driftskostnader for dagens bompengering er om lag 130 mill. kr, altså vel 10 pst. av bruttoinntektene.

2.1 Oslopakke 1

Utbyggingskostnadene i Oslopakke 1 var opphavleg rekna til 10,2 mrd. kr i 1987-prisnivå. Dette blir om lag 19,4 mrd. 2008-kr. Dei samla kostnadene har auka vesentleg. Følgjeleg står det framleis att store utbyggingsoppgåver som var føresette løyst gjennom Oslopakke 1. I St.meld. nr. 24 (2003–2004) Nasjonal transportplan 2006–2015, side 181–184, er det gjort nærare greie for status for prosjektporteføljen for Oslopakke 1.

Tabell 2.1 viser investeringane til prosjekt og tiltak innanfor Oslopakke 1 i perioden 1990–2007. Bompengar og statsmidlar til E18 Bjørvikaprojektet er inkludert. Tabellen viser at statsmidlane utgjør om lag 44 pst. av investeringane i perioden.

Tabell 2.1 Oslopakke 1 – investeringar i perioden 1990–2007 Mill. 2007-kr

	Stats- midlar	Bom- pengar	Sum
Oslo	6 900	7 500	14 400
Akershus	2 500	4 500	7 000
Sum	9 400	12 000	21 400

2.2 Oslopakke 2

Gjennom vedtaket om Oslopakke 2 vart det ikkje tatt stilling til dei økonomiske rammene for pakka. Samferdselsdepartementet ville komme tilbake til dette i samband med Nasjonal transportplan 2002–2011. I Jernbaneverket og Statens vegvesen sitt grunnlagsmateriale for Oslopakke 2 frå februar 1999 vart det lagt til grunn ei finansiell ramme for pakka på 16,8 mrd. 1999-kr for perioden 2000–2011, jf. tabell 2.2.

I St.meld. nr. 46 (1999–2000) Nasjonal transportplan 2002–2011 vart det lagt til grunn ei totalramme på 11 mrd. 2000-kr til veg- og jernbanetiltak innafør Oslopakke 2 i planperioden, fordelt med 8,0 mrd. kr til jernbaneutbygging og 3,0 mrd. kr til riksvegtiltak, inkl. alternativ bruk av riksvegmidlar og bompengar. Vidare vart det lagt til grunn om lag 1,1 mrd. kr til veg- og jernbanetiltak innafør Oslopakke 2 i 2000 og 2001. I tillegg kjem inntektene frå takstpåslaget på kollektivtrafikken. Omrekna til 2007-prisnivå inneber dette om lag 16,8 mrd. kr til Oslopakke 2 i perioden 2000–2011, fordelt med 10,2 mrd. kr til jernbanetiltak, 4,6 mrd. kr til vegtiltak,

Tabell 2.2 Skisse til finansieringsplan for Oslopakke 2 av februar 1999. Mrd. 1999-kr

Jernbane	9,6 mrd. kr
– NJP 2000–2007 pluss vidareføring t.o.m 2011:	5,9 mrd. kr
– Ekstra statleg satsing på jernbane: .	3,7 mrd. kr
Vegformål	4,4 mrd. kr
– NVVP 2000–2007 pluss vidare- føring t.o.m 2011:	2,8 mrd. kr
– Ekstra bompengar 2000–2007:	1,6 mrd. kr
Vidareføring av kommunale/fylkes- kommunale bidrag:	0,7 mrd. kr
Ekstra takstpåslag på kollektivreiser 2000–2011:	1,6 mrd. kr
Eigedomsutvikling:	0,5 mrd. kr
Sum:	16,8 mrd. kr

inkl. alternativ bruk av riksvegmidlar, og 2,0 mrd. kr frå takstpåslaget på kollektivtrafikken.

Investeringane i prosjekt og tiltak innafør Oslopakke 2 i perioden 2000–2007 er som følgjer (2007-prisnivå):

– *Jernbane: 4,3 mrd. kr*

Gitt ei jamn årleg fordeling av investeringane vert dette vesentleg lågare enn lagt til grunn i St.meld. nr. 46 (1999–2000). Bygging av dobbeltspor på strekninga Lysaker – Asker pågår og er planlagt ferdig i 2011. Utbygginga på strekningane Skøyen – Lysaker og Oslo S – Ski er førebels ikkje starta opp. I St.meld. nr. 46 (1999–2000) vert det føreset 600 mill. kr i statsmidlar til baneutbygging på Fornebu. I St.meld. nr. 24 (2003–2004) Nasjonal transportplan 2006–2015 er det imidlertid føreset at det statlege bidraget skal finansierast innanfor ordninga med alternativ bruk av riksvegmidlar.

– *Vegformål (statsmidlar og bompengar): 3,6 mrd. kr*

Gitt ei jamn årleg fordeling av investeringane vert dette meir enn lagt til grunn i St.meld. nr. 46 (1999–2000) sjølv om innkrevjing av ekstra bompengar som følgje av Oslopakke 2 starta seinare enn føreset. Innafør Oslopakke 1 utgjer investeringane i kollektivtrafikktiltak 27 pst. av dei samla investeringane i denne perioden. Føresetnaden om minimum 20 pst. til kollektivtrafikktiltak er dermed følgd opp.

– *Ekstra påslag på kollektivreiser: 700 mill. kr*

Dette er vesentleg mindre enn føreset. Årsaka er at innkrevjinga starta seinare enn føreset og at inntektene i Akershus er vorte mindre enn rekna med. Midlane frå den ekstra trafikantbetalinga blir fordelt til Oslo kommune, Akershus fylkeskommune og NSB. I Oslo blir midlane nytta til nye T-banetrogner. Akershus fylkeskommune har brukt av midlane til nedbetaling av lån på rutebåten »Prinsen» og føreset å bruke resterande midlar til vognmateriell på Kolsåsbanen. Midlane til NSB står førebels ubrukt. NSB vil bruke midlane til togmateriell i Osloområdet.

3 Lokalt forslag til Oslopakke 3

I samband med det regionale arbeidet med Nasjonal transportplan 2006–2015 vart vidare trafikantbetaling etter avslutning av dei vedtekne Oslopakke-utgreidd. Oslo bystyre og Akershus fylkesting gjekk inn for ein ny Oslopakke basert på vidare trafikantbetaling i ei eller anna form. På denne bakgrunnen har Oslo kommune, Akershus fylkeskom-

mune og dei statlege transportetatane følgd opp arbeidet med eit nytt opplegg for trafikantbetaling.

Ei politisk styringsgruppe med representantar frå Oslo kommune og Akershus fylkeskommune utarbeidde i 2006 eit forslag til Oslopakke 3. Det lokale forslaget har ei økonomisk ramme på om lag 54 mrd. kr og er føresett gjennomført over ein periode på 20 år frå 1. januar 2008. Den økonomiske ramma er basert på at takstane for passering av bomringen blir auka frå dagens gjennomsnittspris på om lag 14 kr til om lag 19 kr, og at det blir etablert eit nytt betalingssnitt i Bærum. Ekstra trafikantbetaling (75-øringen) frå kollektivreiser til nytt vognmateriell er foreslått vidareført. Lokale styresmakter har føresett at statlege riksvegsløyvingar blir vidareførte på same nivå som i Nasjonal transportplan for perioden 2006–2009. Jernbanetiltak er som tidlegare nemnt ikkje omfatta av det lokale forslaget til Oslopakke 3.

Det lokale forslaget omfattar finansiering av ei rekke veg- og kollektivprosjekt som har svært varierende status når det gjeld utgreiing og planlegging. Det knyter seg derfor stor uvissle til enkeltprosjekta i forslaget, både til utforming, omfang og kostnader. Det lokale forslaget omfattar også bruk av bompengar til drift av kollektivtransport.

3.1 Prinsippvedtak

Oslo kommune handsama forslaget og fatta følgjande vedtak i møte i bystyret 25. oktober 2006:

Bystyret gir sin tilslutning til at AS Fjellinjen søker om rett til å kreve betaling fra trafikantene med henvisning til veglovens § 27 i eksisterende bompengering og i de nye bomstasjonene i Bærum for en periode på 20 år fra 01.01.2008.

Bompengeneinntektene skal gå til videreutvikling av hovedveisystemet med tilhørende veisystem, kollektivsystemet, diverse miljøtiltak og drift av kollektivsystemet. Dette kommer i tillegg til statlige, fylkeskommunale og kommunale midler.

Det forutsettes at AS Fjellinjen inngår avtale med staten ved Vegdirektoratet om de mer konkrete forhold knyttet til innkrevningen som er beskrevet i saken. I denne avtalen forutsettes at nåværende Bjørvika-avtale opptas.

Det forutsettes at det oppnås enighet mellom staten, Oslo kommune og Akershus fylkeskommune om etablering av en ny styringsmodell for Oslopakke 3. Byrådet bes om å utarbeide et forslag i samarbeid med staten og Akershus fylkeskommune.

Akershus fylkeskommune behandla forslaget og fatta følgjande vedtak i møte i fylkestinget 2. november 2006:

Fylkestinget gir sin tilslutning til at AS Fjellinjen søker om rett til å kreve betaling fra trafikantene med henvisning til veglovens § 27 i eksisterende bompengering og i de nye bomstasjonene i Bærum for en periode på 20 år fra 01.01.2008.

Bompengeneinntektene skal gå til å finansiere videreutviklingen av hovedveisystemet med tilhørende veisystem og kollektivsystemet i Oslo og Akershus i tillegg til statlige, fylkeskommunale og kommunale midler med bakgrunn i den prosjektporteføljen som er beskrevet i saken og i trykt vedlegg 1.

Det forutsettes at AS Fjellinjen inngår avtale med staten ved Vegdirektoratet om de mer konkrete forhold knyttet til innkrevningen som er beskrevet i saken. I denne avtalen forutsettes at nåværende Bjørvika-avtale opptas.

Forslag til ny styringsmodell (trykt vedlegg) vil være utgangspunkt for videre forhandlinger med Oslo kommune og Staten. Endelig forslag til organisering av Oslopakke 3 vil fremmes som egen sak på et senere tidspunkt.

3.2 Lokale takst- og bompengervedtak

Akershus fylkeskommune har bedt Bærum kommune om å handsame forslag til nytt takst- og rabattsystem, plassering av nye bomstasjonar langs Lysakerelva i Bærum og vurdere eventuell behandling av bomstasjonane etter plan og bygningslova.

Bærum kommune handsama saka og fatta følgjande vedtak i formannskapet 17. oktober 2007:

1. Bærum kommune gir sin tilslutning til det foreslåtte nye takstsystemet dog slik at betaling i det nye bomsnittet i vest ikke kreves inn før bygging av ny E18 er igangsatt.
2. Bærum kommune godkjenner i prinsippet forslaget til plassering av bomstasjoner langs Lysakerelven i Bærum kommune. Bomplasseringene på Lysaker settes på broene over Lysakerelven.
3. Bærum kommune anbefaler at det blir et felles bomsnitt vestfra, og at dette legges på bygrensen.
4. Bærum kommune mener at forslagene til plassering av bomstasjoner ikke vil kreve reguleringsplanbehandling da bomstasjonene forutsettes å ligge innenfor allerede regulererte areal til veiformål. Kommunen vil ta stilling til spørsmålet om byggesaksbehandling eller fritak når det foreligger detaljerte tegninger av utforming og plassering av bomstasjonene.
5. Det er en forutsetning at Oslopakke 3 innholdsmessig følges som avtalt tverrpolitisk i Oslo og Akershus.

Oslo kommune behandla saka og fatta følgjande vedtak i bystyret 14. november 2007:

1. Bystyret gir tilslutning til at det nye bomsnittet i vest, vedtatt i Oslopakke 3 sak 401/06, etableres langs bygrensen i henhold til trykt vedlegg 1.
2. Bystyret gir tilslutning til takstsystemet for Oslopakke, 3 slik det er beskrevet i denne saken, med følgende presiseringer:
 - Grunntaksten ved oppstart i 2008, er kroner 25 i dagens bomstasjoner og kroner 12,50 i det nye snittet i vest
 - Tunge kjøretøy betaler tre ganger taksten for lette kjøretøy
 - Flat rabatt på 20 prosent for alle som betaler et forskuddsbeløp tilsvarende 25 passeringer
 - Takstene justeres innenfor rammen av konsumprisindeksen
 - Passeringstak på 60 passeringer pr. måned i bomringen og 60 passeringer pr. måned i betalingsnittet i vest
 - Passeringstak pr. time ved passering i bomringen innen en time og ved passering i betalingsnittet i vest. Passeringstaket gjelder kun det enkelte betalingsnitt og ikke imellom bompengeringen og betalingsnittet i vest
3. Oslopakke 3 er ett prosjekt der finansiering, rekkefølge og prosjektportefølje utgjør en helhet. Vesentlige endringer i denne, må partene være enige om. Oslo kommune forutsetter at bompengesnittet i vest (i Bærum) skal bidra til en vesentlig del av finansieringen av ny E18 i vest.
4. AS Fjellinjen blir bompengeselskap for Oslopakke 3. Oslo kommune forutsetter at driftsmidlene til kollektivtrafikk går direkte fra AS Fjellinjen til det nyetablerte kollektivselskapet for Oslo og Akershus.

Akershus fylkeskommune behandla saka og fatta følgjande vedtak i fylkesutvalet 14. november 2007:

1. Fylkesutvalget gir tilslutning til at det nye bomsnittet i vest, vedtatt i Oslopakke 3 sak 75/06, etableres langs bygrensen i henhold til vedlegg 3.
2. Fylkesutvalget gir tilslutning til takstsystemet for Oslopakke 3 slik det er beskrevet i denne saken, med følgende presiseringer:
 - Grunntaksten er 25 kroner i dagens bomstasjoner og kroner 12,50 i det nye snittet i vest.
 - Tunge kjøretøy betaler tre ganger taksten for lette
 - Flat rabatt på 20 prosent for alle som be-

taler et forskuddsbeløp tilsvarende 25 passeringer.

- Passeringstak på 60 passeringer pr. måned i bomringen og 60 passeringer pr. måned i betalingsnittet i vest.
 - Passeringstak pr. time ved passering i bomringen innen en time og ved passering i betalingsnittet i vest. Passeringstaket gjelder kun det enkelte betalingsnitt og ikke i mellom bompengeringen og betalingsnittet i vest.
3. Oslopakke 3 er ett prosjekt der finansiering, rekkefølge og prosjektportefølje utgjør en helhet. Vesentlige endringer i denne, må partene være enige om. Akershus fylkeskommune forutsetter at bompengesnittet i vest (i Bærum) skal bidra til en vesentlig del av finansieringen av ny E 18 i vest.
 4. AS Fjellinjen blir bompengeselskap for Oslopakke 3. Det forutsettes at midler til drift av kollektivtransport overføres direkte fra Fjellinjen AS til det nyetablerte kollektivselskapet. Midlene styres av Akershus fylkeskommune og Oslo kommune, etter samme prinsipp som øvrige overføringer til selskapet.

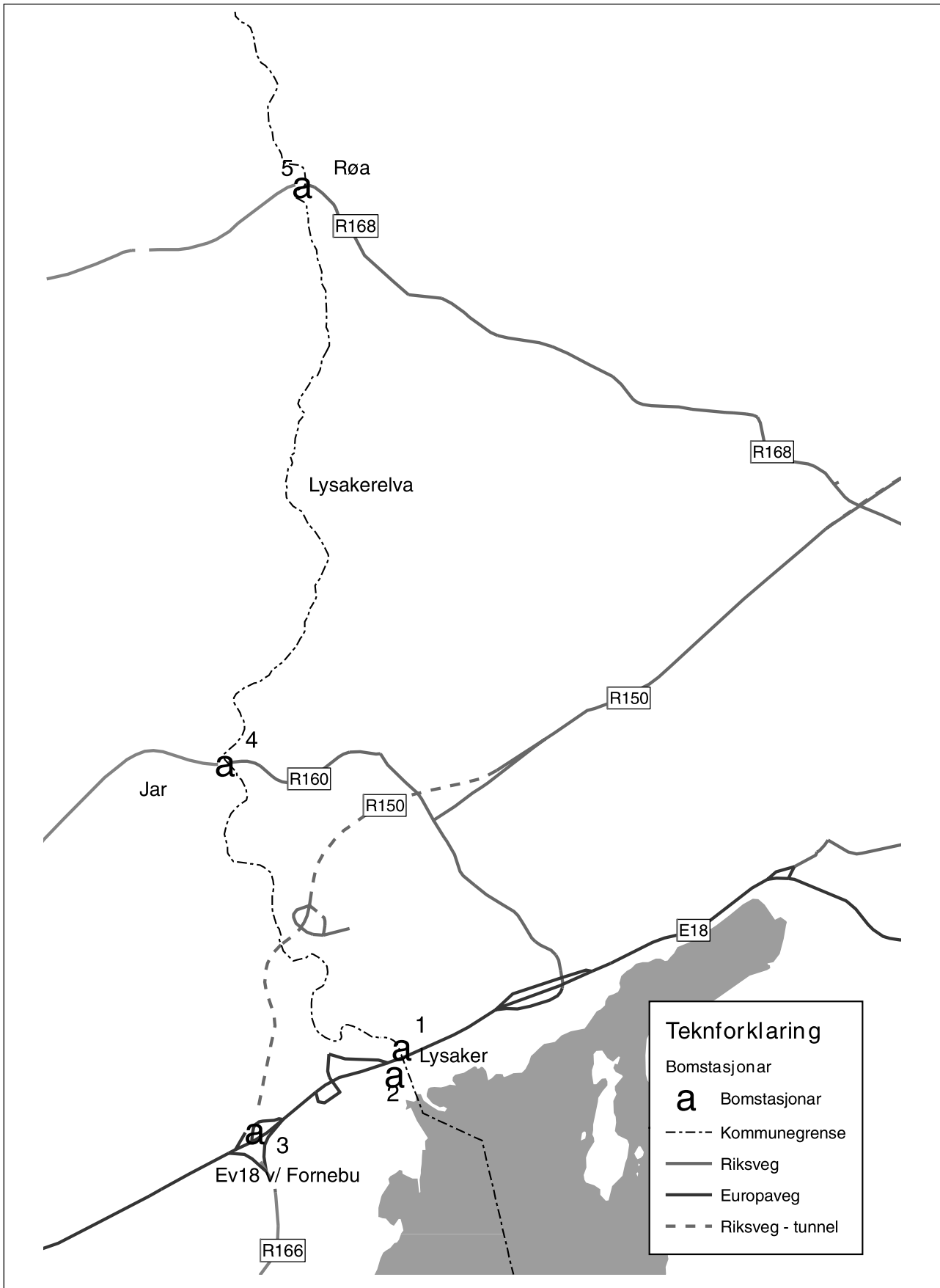
Fylkesutvalget viser til tidligere vedtak om oppstartidspunkt av Oslopakke 3, som er satt til 1.1.2008. Fylkestinget tar til etterretning at oppstarten vil bli forsinket grunnet påvente av behandling i Stortinget og praktisk gjennomføring, men ønsker at det skjer så raskt som mulig i 2008. Fylkestinget presiserer at Oslopakke 3 er en helhetlig pakke og at oppstarten av inkrevingen også inkluderer de nye stasjonene i Bærum.

4 Bompengelopplegg for Oslopakke 3

4.1 Lokalisering av bomstasjonar

Bærum kommune, Akershus fylkeskommune og Oslo kommune har i sine vedtak hausten 2007 gått inn for å lokalisere det nye betalingsnittet i Bærum ved fylkesgrensa (Lysakerelva). Alle stasjonene i det nye betalingsnittet vil ligge i Bærum, og er føresett lokalisert som følgjer (jf. og figur 4.1):

1. På E18 like vest for bygrensa
2. På Strandveien på Lysaker, sør for E18 like vest for Lysakerelva
3. I Ring 3, på påkjøringsramper frå E18 vest og frå Fornebu
4. På Bærumsveien like vest for bygrensa
5. På Griniveien like vest for bygrensa



Figur 4.1 Bomstasjonar i Bærum

I dei lokale vedtaka er det føresett bompenginnkrevjing etter den nye ordninga tidlegast mogeleg i 2008. I følgje Statens vegvesen ligg det til rette for innføring av nytt avgiftssystem i eksisterande bomring våren 2008. Eksisterande bomstasjonar er nedslitne, og må skiftast ut. Desse stasjonane blir no erstatta med automatiske bomstasjonar, som mellom anna er enklare i drift og krev mindre areal. Ombygging av eksisterande bomstasjonar og etablering av nytt betalingssnitt i Bærum er planlagt gjennomført slik at innkrevjinga i Bærum kan starte hausten 2008. Statens vegvesen arbeider vidare med detaljutforming av stasjonane i samarbeid med Bærum kommune som er planstyresmakt.

Dei automatiske bomstasjonane er utforma som portalar innafor dagens vegareal. Statens vegvesen har rekna kostnadene for etablering av nye automatiske bomstasjonar i Bærum og ombygging av eksisterande bomstasjonar i Oslo for automatisk innkrevjing til om lag 150 mill. kr. Årlege driftskostnader for dagens bompengering er som tidlegare nemnt om lag 130 mill. kr. Samferdselsdepartementet og Vegdirektoratet er opptekne av å ha effektive system for bompenginnkrevjing. Årlege driftskostnader for det nye systemet, inklusive det nye bompengesnittet i Bærum, er rekna å verte på om lag same nivå som for dagens system. Dette inneber at det nye innkrevingsssystemet er vesentleg meir effektivt enn dagens.

Passeringsdata vert handsama etter rutinar gitt av Vegdirektoratet, og i samsvar med lovverket. Samferdselsdepartementet viser òg til vedtak i Personvernemnda. Datatilsynet har på bakgrunn av nemnda sitt vedtak, gitt løyve til bruk av sporfritt alternativ i to år. Samferdselsdepartementet vil, i samråd med aktuelle departement, gå gjennom problemstillinga knytta til anonymitet i bompengeanlegg, jf. St.meld. nr. 17 (2006–2007) og Innst. S. nr. 132 (2006–2007).

4.2 Takst- og rabattsystem

Takstane for enkeltpasseringar i dagens bomring er 20 kr for lette og 40 kr for tunge kjøretøy. I det nye opplegget er det lagt til grunn at takstane i eksisterande bompengering blir auka til 25 kr for lette og 75 kr for tunge kjøretøy. I betalingssnittet i Bærum er det føresett enkelttakstar på 12,50 kr for lette og 37,50 kr for tunge kjøretøy. Takstane skal justerast i samsvar med prisutviklinga. Det er lagt til grunn einvegs betaling inn mot Oslo, slik som i dag.

Lokale styresmakter har vedteke flat rabatt på 20 pst. for forskotsbetaling av minimum 500 kr for lette kjøretøy og minimum 1 500 kr for tunge kjøre-

tøy. For lette kjøretøy som passerer begge betalingssnitta blir bomavgifta 37,50 kr utan rabatt og 30 kr med rabatt. Ved etterskotsbetaling med brikke er det lagt til grunn 10 pst. rabatt.

Lokalt er det òg vedteke eit betalingstak på maksimum 60 passeringar pr. måned både i eksisterande bompengering og i betalingssnittet i Bærum. Vidare er det vedteke ein timesregel med betaling for maksimum ei passering pr. time både i eksisterande bompengering og i betalingssnittet i Bærum. Betalingstaket og timesregelen gjeld ikkje for passeringar mellom dei to betalingssnitta.

Det lokale forslaget til takstsystem er ei omlegging i forhold til dagens system, og avvik frå dei generelle takstretninglinene. Forslaget om tredobling av takst for tyngre køyretøy påfører næringstransportane utfordringar ved at passeringskostnadene aukar kraftig. Transportnæringen har kritisert forslaget. Takstforslaget fører òg til ein auka avgiftsbelastning i høve til dagens ordning med årskort for storbrukarane.

Systemet vert enklare, og det vert færre takstgrupper. På bakgrunn av den lokale semja om takstsystemet, går Statens vegvesen inn for at takstsystemet vert akseptert.

Kjøretøy utan brikke får månedleg faktura for tal passeringar. Det vil bli høve til å betale kontant på bensinstasjonar i nærleiken av bomstasjonsområdet. Det er føresett overgangsordningar ved innføring av det nye takst- og rabattsystemet.

4.3 Bruk av inntekter frå Oslopakke 3 trinn 1 i 2008–2009

Netto bompenginntekter til investeringar utgjer om lag 1 100 mill. kr pr. år. Med dei nye takstane i Oslopakke 3 er det rekna med at disponible bompengemidlar frå eksisterande bomring vil auke med om lag 490 mill. kr pr. år. I tillegg er det rekna med at innføringa av det nye betalingssnittet i Bærum vil føre til ein ytterlegare auke på om lag 260 mill. kr pr. år. Til saman er auken om lag 750 mill. kr pr. år. Totalt vil det verte om lag 1 850 mill. kr pr. år i netto bompenginntekter frå og med 2009.

Med nye takstar i eksisterande bompengering frå for eksempel 1. juni 2008 og innkrevjing i det nye betalingssnittet i Bærum frå 1. september 2008, er det rekna med meirinntekter frå Oslopakke 3 i 2008 i storleiksorden 370 mill. kr i høve til dagens ordning. Av dette er det behov for om lag 150 mill. kr til ombygging til automatiske stasjonar og etablering av det nye betalingssnittet i Bærum. Følgjelig vil det vere om lag 220 mill. kr i meirinntekter til disposisjon for tiltak innafor Oslopakke 3 i 2008, inklusive drift av kollektivtrafikk. Det vert lagt opp til

at den auka innkrevjinga kan komme i gang så raskt det let seg gjere.

Oslopakke 3 vil som nemnt erstatte noverande bompengepakker, slik at det berre vert ei bompengepakke i Oslo-området. Igangsette veg- og kollektivprosjekt innafor Oslopakke 1 og 2 vil derfor verte overførte til Oslopakke 3. Dette gjeld stamvegprosjekta E18 Bjørvikaprojektet, E16 Wøyen – Bjørnum og rv 150 Ulvensplitten – Sinsen, som alle er delvis bompengefinansierte. Dette gjeld òg den pågåande utbygginga av E6 Vinterbru – Assurtjern, sjølv om dette prosjektet er føresett fullfinansiert med statlege midlar. I tillegg vil ei rekke mindre investeringstiltak innanfor ulike tiltaksområde på stamvegnettet samt igangsette prosjekt og tiltak på øvrig riksvegnett i Oslo og Akershus, bli overførte til Oslopakke 3.

Det er sett i verk ein prosess mellom Statens vegvesen, Oslo kommune og Akershus fylkeskommune for å prioritere kva midlane skal nyttast til. Samferdselsdepartementet vil orientere om dette i samband med revidert nasjonalbudsjett 2008.

For å sikre rasjonell framdrift i planlegging og gjennomføring av igangsette anlegg, tilrår Statens vegvesen at det blir høve til å ta opp mellombelse lån. Behovet for låneopptak må vurderast i samband med dei årlege budsjetta.

4.4 Bruk av bompengar til driftstiltak for kollektivtrafikk

Det lokale forslaget til Oslopakke 3 legg til grunn at bompengar skal nyttast til drift av kollektivtrafikk. I Ot.prp. nr. 15 (2007–2008) er det gitt nærare føringar for bruk av inntekter til slike formål. Bruk av bompengar til driftstiltak for kollektivtrafikk skal vere eit supplement til den ordinære innsatsen over offentlege budsjett, og skal mellom anna nyttast på ein slik måte at dei etter ein avgrensa periode har bidrege til at måla som er definerte i bompengepakka, blir nådd.

Det lokale forslaget til Oslopakke 3 har ei økonomisk ramme på om lag 54 mrd. kr. I det lokale forslaget er det lagt opp til at det skal nyttast vel 20 mrd. kr til kollektivtrafikk innafor den samla ramma for Oslopakke 3, altså om lag 40 pst. Av dette er det foreslått om lag 10,8 mrd. kr, altså om lag 20 pst. av pakka, til «økt tilskudd kollektivtransport». Frå lokalt hald er dette fordelt med 6 mrd. kr til Oslo og 4,8 mrd. kr til Akershus. Ein vesentleg del av desse midlane er føresette nytta til drift av kollektivtrafikken.

Oslo kommune v/Byrådsavdeling for miljø og samferdsel har overfor Statens vegvesen orientert om planar for bruk av midlane til drift av kollektiv-

transporten, betring av service og rutetilbod, modernisering og oppgradering av T-bane og trikk, framkommelegheitstiltak på veg, stoppestader, stasjonar, innfartsparkering og overvaking.

Akershus fylkeskommune har òg overfor Statens vegvesen orientert om planar for bruk av midlar til drift av kollektivtransporten. Midlane er tenkt fordelt mellom ulike kollektivsystem med tildeling som gir størst effekt for å auke kollektivandelen. Akershus set fokus på rushpendlinga mellom Akershus og Oslo og tiltak for å styrke dei tunge bussrutene inn mot Oslo og tversgåande bussruter som kan fungere som materuter mot toget. Vidare er det føresett at delar av midlane skal nyttast til driftstilskott til ny Kolsåsbane når denne er i drift.

Den 1. januar 2008 slo AS Oslo Sporveier og Stor-Oslo Lokaltrafikk AS seg saman til eit felles administrasjonsselskap for kollektivtrafikken i Oslo-regionen. Det nye selskapet heiter Ruter AS. Når det gjeld forvaltinga av bompengar som skal nyttast til drift av kollektivtransport, er staten og lokale styresmakter samde om at Statens vegvesen av omsyn til budsjettering, rekneskap, revisjon og kontroll, forvaltar den samla pengestraumen frå bompengeselskapet. Det er vidare semje om at bruken av driftsmidlane skal styrast på bakgrunn av lokalpolitiske vedtak innafor dei rammene som vert lagt av Stortinget. Det er viktig at det vert etablert eit enkelt og føreseieleg system for direkte overføring av midlar til Ruter AS frå Statens vegvesen. Samferdselsdepartementet har bedt Statens vegvesen Vegdirektoratet om snarleg å setje i verk ein prosess for å avklare roller og ansvar mellom sentrale og regionale styresmakter, herunder prioritering av tiltak og utvikling av eit system for å overføre midlar til Ruter AS. Det er viktig at midlane vert nytta i tråd med føresetnadene i Oslopakke 3, og vert forvalta effektivt og i tråd med regelverket for offentlege kjøp av kollektivtransporttenester.

Som nemnt i pkt. 4.3 vil Samferdselsdepartementet i samband med revidert nasjonalbudsjett for 2008 komme tilbake med nærare omtale av bruk av meirinntektene, inkludert bompengar til driftstiltak for kollektivtrafikk i Oslopakke 3 trinn 1. Det er ein føresetnad at heimelsgrunnlaget i veglova for å nytte bompengar til driftstiltak for kollektivtrafikk er sett i kraft før midlane kan nyttast til slike driftstiltak.

Den overordna styringsmodellen for Oslopakke 3 vert drøfta vidare i samband med framlegg av Oslopakke 3 trinn 2.

4.5 Rv 150 Ulvensplitten – Sinsen

Som omtalt i St.prp. nr. 1 (2004–2005) omfattar prosjektet både nytt hovudvegssystem og nytt lokalveg-

nett i området. Dei viktigaste elementa er fjelltunnel på Ring 3 mellom Økern og Sinsen (Lørentunnelen), betongtunnel på Østre Aker vei forbi Økern (Økerntunnelen). Prosjektet omfattar òg etablering av ny hovudrute for gang- og sykkelveg mellom Ulven og Sinsen. I tillegg inngår bygging av ny kommunal veg i Hasle-Ulven-Lørenområdet og bygging av ny Ulvenvei som òg er kommunal. Det vart lagt til grunn ei styringsramme for prosjektet på 1 540 mill. 2002-kr, som utgjer 1 900 mill. 2007-kr. Kostnadsramma var 1 640 mill. 2002-kr, som utgjer 2 020 mill. 2007-kr.

Dei førebunde arbeida på prosjektet starta i februar 2005. Men våren 2006 vedtok Statens vegvesen å avlyse tilbuds konkurransen for tunnelentreprisen grunna vesentleg høgare tilbod enn føreset, jf. St.prp. nr. 65 (2005–2006). Prosjektet vart derfor omprosjektert og revidert. Hovudelementa i den opphavlege planen ligg fast, men prosjektet er justert ved at dei vestvende rampene mellom Ring 3 og Økern er tatt ut. Rampa frå Sinsen mot Grorud, som var planlagt i separat tunnel frå Lørentunnelen til Økerntunnelen, vil no bli lagt i dagen. Oslo kommune godkjente den nye reguleringsplanen for prosjektet i møte i bystyret 6. juni 2007.

Samferdselsdepartementet har gjennomført ekstern kvalitetssikring (KS2) av det reviderte prosjektet. Etter dette legg departementet til grunn ei styringsramme på 2 690 mill. 2007-kr og ei kostnadsramme på 3 040 mill. 2007-kr. Dette inneber at styringsramma for prosjektet har auka med 790 mill. kr sjølv om det er gjennomført ei rekke kostnadsreducerande tiltak. Av usikkerheitsmoment for prosjektet kan nemnast utviklinga i marknaden, trafikkavvikling, handtering av masse, usikkerheit i grunnforhold og uføresette hendingar.

Den opphavlege finansieringsplanen for prosjektet er omtalt i St.prp. nr. 1 (2004–2005). Samferdselsdepartementet føreset at det statlege bidra-

get til prosjektet står fast og er samd med Oslo kommune og Akershus fylkeskommune om at prosjektet på dette grunnlaget skal bli fullfinansiert innafor Oslopakke 3. Revidert forslag til finansieringsplan for prosjektet, samanlikna med opphavleg finansieringsplan, går fram av tabell 4.1.

Då den opphavlege finansieringsplanen for prosjektet vart utarbeidd i 2004, vart styringsramma rekna om frå 2002-kr til 2005-kr med prognosar for prisstigninga i denne perioden. Den faktiske prisstigninga frå 2002 til 2005 var høgare enn lagt til grunn i finansieringsplanen, noko som har ført til ei underdekning på 66 mill. 2005-kr. Følgeleg er differansen mellom opphavleg finansieringsplan i St.prp. nr. 1 (2004–2005) og den reviderte finansieringsplanen 70 mill. 2007-kr høgare enn auken i styringsramma.

Pr. 1. januar 2009 vil det stå att å finansiere om lag 1 900 mill. kr. Av dette er det føreset om lag 900 mill. kr i statsmidlar og om lag 820 mill. kr i bompengar frå Oslopakke 3.

Bygginga av dei kommunale vegane er føreset starta våren 2008, jf. St.prp. nr. 1 (2007–2008). Det er lagt til grunn at anleggsarbeida på rv 150 skal komme i gang att hausten 2008, slik at prosjektet kan opnast for trafikk i 2013. Som det går fram av St.prp. nr. 1 (2007–2008) er det lagt til grunn eit bidrag på 90 mill. 2008-kr frå Oslo kommune i 2008 til bygginga av dei kommunale vegane. Annan aktivitet i 2008 er føreset finansiert gjennom midlar som er stilte til disposisjon for prosjektet i 2006.

4.6 Kolsåsbanan

I St.prp. nr. 1 (2007–2008) har Samferdselsdepartementet varsla at departementet ville komme tilbake med omtale av Kolsåsbanan i samband med Oslopakke 3 trinn 1.

Kolsåsbanan er ein del av T-banenettet i Oslo-

Tabell 4.1 Forslag til revidert finansieringsplan for rv 150 Ulvensplitten – Sinsen, samanlikna med opphavleg finansieringsplan. Mill. 2007-kr

	Opprinneleg finansieringsplan	Endring	Revidert finansieringsplan
Statsmidlar ¹	990	+15	1 005
Bompengar	450	+860	1 310
Oslo kommune – kommunale vegar	250		250
Oslo kommune – vederlagsfri grunn	50	-10	40
Tilskot frå kabeletatar	60	-30	30
Inntekter frå sal av riksveggrunn	30	+25	55
Sum	1 830	+860	2 690

¹ Revidert finansieringsplan er inkl. 15 mill. kr i statsmidlar frå ramma til særskilte kollektivtrafikktiltak i Oslo.

rådet og inngår i det regionale banesystemet i Vestkorridoren. Kolsås i Bærum er endepunkt for bana i Akershus.

Oslo kommune og Akershus fylkeskommune har på grunnlag av «Helhetsplan for Kolsåsbanen» frå 2002 vedteke baneoppgradering basert på eit metrokonsept. Dette inneber ombygging av strekninga mellom Sørbyhaugen/Montebello og Kolsås med planskilte kryss, stasjonar tilrettelagt for drift med seksvogners tog, utbetring av kjøreveg, etablering av sikringssystem og nye stasjonar. I tillegg har Akershus fylkeskommune vedteke at det skal leggjast til rette for sporvognsdrift frå Bekkestua via Lilleakerbanen til Oslo sentrum. Det er føresett rasjonell og formålstenleg framdrift i forhold til utbygginga i Oslo.

Oppgradering av Kolsåsbanen er prioritert i handlingsprogrammet for investeringar på øvrig riksvegnett for perioden 2006–2009 både i Akershus og Oslo, og inngår i det lokale forslaget til Oslopakke 3.

Reguleringsplanane for stasjonane Montebello, Ullernåsen og Åsjordet vart godkjende av Oslo bystyre i mars/april 2007. Anleggsarbeidet starta hausten 2006. Første etappe til Åsjordet er planlagt opna for trafikk sommaren 2008. Reguleringsplanar for strekninga vidare til bygrensa (Lysakerelva) er føresett godkjent av Oslo kommune i første halvår 2008. Det er planlagt byggstart på strekninga frå Åsjordet til Lysakerelva sommaren 2008 og opning for trafikk sommaren 2009.

Reguleringsplan for strekninga frå Lysakerelva til Jar i Akershus er venta godkjent første halvår 2008. Bærum kommune arbeider også med konsekvensutgreiing og reguleringsplanar for resterande del av Kolsåsbanen. Statens vegvesen går inn for at utbygginga av Kolsåsbanen i Oslo blir vidareført til Jar, som med dette vil bli eit styrka kollektivknutepunkt for austre Bærum. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake med finansieringsplan for vidareføring av Kolsåsbanen til Jar når det ligg føre godkjente reguleringsplanar og kostnadsoverslag.

AS Oslo Sporveier er tiltakshavar for utbygginga av bana i Oslo. Etter omorganiseringa av Oslo Sporveier, er Kollektivtransportproduksjon AS (KTP) byggherre for prosjektet. Det ligg til rette for at prosjektorganisasjonen i Oslo kan vidareføre prosjektet til Jar. Akershus fylkeskommune er tiltakshavar for utbygginga av bana i Bærum. Fylkeskommunen og KTP er i ferd med å inngå avtale der KTP vil ivareta byggherreansvaret på vegne av fylkeskommunen i Bærum, men det overordna økonomiske ansvaret vil ligge hos Akershus fylkeskommune.

5 Høvet til EØS-regelverket

Europaparlaments- og Rådsdirektiv 1999/62/EF om avgifter på tunge lastebilar for bruk av visse typar infrastruktur (Eurovignett-direktivet) inngår som ein del av EØS-avtala, og regulerer årsavgifter og bruk av bompengar og vegbruksavgifter for godstransport. Direktivet er implementert i norsk rett ved forskrift om innkrevjing av bompengar i visse tilfelle – gjennomføring av direktiv 1999/62/EF. Bompengeringar rundt byområda fell innfor unntaket i artikkel 9.1.b), og direktivet får såleis ikkje verknad på bomringar rundt byområda.

Europaparlaments- og Rådsdirektiv 2006/38/EF om endring av Europaparlaments- og Rådsdirektiv 1999/62/EF om avgifter på tunge lastebilar for bruk av visse typar infrastruktur vart vedteke i EU 17. mai 2006, og erstattar Rådsdirektiv 1999/62/EF. Direktivet er førebels ikkje implementert i norsk rett. Unntaket for bompengeringar er vidareført frå det tidlegare Eurovignett-direktivet. Prinsippet om ikkje-diskriminering gjeld likevel for bypakker.

Etter Samferdselsdepartementet si vurdering får ikkje Europaparlaments- og Rådsdirektiv 2006/38/EF verknad på bruk av bompengar i ei bompengepakke i eit byområde, sidan direktivet sitt virkeområde ikkje omfattar bomringar i byane. Etter artikkel 9.2 kan medlemsstatane sjølv avgjere korleis inntektene frå vegbruksavgifter skal nyttast. Direktivet seier at desse bør komme transportsektoren til gode, på ein måte som gjer at heile transportsystemet fungerer optimalt.

6 Samferdselsdepartementet si vurdering

Veksten i arbeidsplassar og busetnad i Oslo og Akershus gjer det naudsynt med effektive, miljøvennlige og trygge transportløyningar. Samferdselsdepartementet ser derfor positivt på at det er tverrpolitisk semje i Oslo og Akershus om å etablere ei Oslopakke 3 for å møte dei utfordringane som hovudstadsområdet står overfor.

Oslo og Akershus sitt forslag til Oslopakke 3 består av eit omfattande sett av prosjekt og tiltak i veg- og kollektivsystemet, drift av kollektivtransport og eit finansieringsopplegg for dette. På grunn av det store omfanget det lokale forslaget til Oslopakke 3 har, er det naudsynt å gjennomføre ei kvalitetssikring i tidleg planfase, såkalla KS1, av pakka. I februar 2007 gav Samferdselsdepartementet Sta-

tens vegvesen og Jernbaneverket i oppdrag å i samarbeid lage ei konseptvalutgreiing som grunnlag for KS1. Etatane har i si konseptvalutgreiing utgreia verknader av det lokale forslaget til Oslopakke 3, eit alternativt konsept og eit referansealternativ utan trafikantbetaling etter 2012. Etatane la fram si konseptvalutgreiing i desember 2007. Konseptvalutgreiinga er sendt på lokal høyring. Samtidig er konseptvalutgreiinga sendt ein konsulent for ekstern kvalitetssikring av konseptvalet. Resultatet frå arbeidet med KS1 skal inngå i det faglege avgjerdsgrunnlaget for Regjeringa si handsaming av Oslopakke 3 trinn 2. Framlegg av Oslopakke 3 trinn 2 vil skje i dialog med lokale styresmakter.

Samferdselsdepartementet er samd med lokale styresmakter i at det er viktig å komme i gang med innkrevjinga i Oslopakke 3 så tidleg som mogeleg. Det er derfor bestemt å legge fram pakka i to trinn. Stortinget si handsaming av trinn 1 vil bety at innkrevjinga kan starte så tidleg som mogeleg i 2008, og bompengane kan verte nytta til driftstiltak for kollektivtrafikk så snart den foreslåtte lovheimelen i veglova § 27 er sett i kraft.

Samferdselsdepartementet har merka seg Bærum kommune sitt vedtak om at innkrevjing i dei nye snittet ikkje skal skje før bygging av ny E18 er sett i gang. Departementet legg imidlertid vekt på Akershus fylkeskommune sitt vedtak som seier at Oslopakke 3 er ei heilskapeleg pakke, og at oppstarten av innkrevjinga òg inkluderer dei nye stasjonane i Bærum.

Det lokale forslaget til takstsystem er ei omlegging i forhold til dagens system, og avvik frå dei generelle takstretningslinene. Forslaget om tredobling av takst for tyngre køyretøy påfører næringstransportane ei stor avgiftsbelastning, og transportnæringen har kritisert forslaget. Samferdselsdepartementet ser dei utfordringane takstforslaget har spesielt for næringstransportane. Departementet legg likevel til grunn at lokale styresmakter har vurdert takstane gjennom si handsaming av saka, og at det er lokal semje om utforminga av takstsystemet. Departementet vil etter ei samla vurdering ikkje overprøve dei lokale vedtaka, men legg til grunn at takstane og konsekvensane av desse skal evaluerast.

Samferdselsdepartementet er samd i at bompengeselskapet får høve til å ta opp mellombelse lån for å kunne sikre rasjonell framdrift i planlegging og gjennomføring av prosjekt som er sette i gang.

Den totale økonomiske ramma i det lokale forslaget til Oslopakke 3 er på om lag 54 mrd. kr, ekskl. jernbana. Samferdselsdepartementet tek ikkje ved framlegg av trinn 1 stilling til den økono-

miske ramma for Oslopakke 3. Den endelege planramma vert fastsatt ved Stortinget si handsaming av Regjeringa sitt forslag som leggast fram i samheng med Nasjonal transportplan. Samferdselsdepartementet har vidare ikkje tatt stilling til noko prosjektportefølje i Oslopakke 3 ved framlegget av trinn 1. Midlane i Oslopakke 3 trinn 1 vil nyttast til allereie igangsette veg- og kollektivprosjekt. Dette gjeld stamvegprosjekta E18 Bjørvikprosjektet, E16 Wøyen-Bjørum, rv 150 Ulvensplitten – Sinsen, E6 Vinterbru – Assurtjern, ei rekke mindre investeringstiltak på stamvegnettet samt veg- og kollektivtrafikktiltak på det øvrige riksvegnettet, jf. handlingsprogrammet for perioden 2006–2009. Vidare vil det blir nytta bompengar til driftstiltak for kollektivtrafikken. Det er sett i verk ein prosess mellom Statens vegvesen, Oslo kommune og Akershus fylkeskommune for å prioritere kva midlane skal nyttast til. Samferdselsdepartementet vil orientere om dette i samband med revidert nasjonalbudsjett 2008.

Det vert tatt sikte på å leggje fram Oslopakke 3 trinn 2 samtidig med framlegget av Nasjonal transportplan 2010–2019 hausten 2008. I trinn 2 vil heilskapen i pakka bli omtalt, mellom anna på bakgrunn av den eksterne kvalitetssikringa (KS1) og dei prioriteringane som er gjort i samband med Nasjonal transportplan. Samferdselsdepartementet legg opp til at òg jernbana skal inngå som ein del av Oslopakke 3, og vil komme tilbake til prioritering av jernbanetiltak i Osloregionen i samband med trinn 2.

I Oslo og Akershus sine vedtak av 14. november 2007 er det vedtatt ein føresetnad om at midlane til drift av kollektivtransport vert overførte direkte frå bompengeselskapet til det nyetablerte kollektivselskapet i Oslo og Akershus, og at midlane vert styrte av Akershus fylkeskommune og Oslo kommune, etter same prinsipp som øvrige overføringar til selskapet. I ei bompengepakke der inntektene nyttast til ulike formål innafor fleire ansvarsområde og fordelast til fleire forvaltningsnivå og geografiske område, er det naudsynt at eitt offentleg organ av omsyn til budsjettering, rekneskap, kontroll og revisjon overordna forvaltar bompenginntektene. I ei bompengepakke som skal gjelde for fleire år, vil det mellom anna kunne skje endringar i føresetnadene og avvik i inntektsgrunnlaget. Slike avvik må òg handterast av eitt offentleg organ. Departementet syner i denne samanhengen til Riksrevisjonen sin gjennomgang av Oslopakke 2, jf. Dok. nr. 3:08 (2005–2006) og Innst. S. nr. 67 (2006–2007).

Det er naturleg at Statens vegvesen har det administrative og faglege ansvaret for heilskapeleg forvaltning av bompenginntektene. Departementet vil

streke under at dette ikkje inneber at Statens vegvesen bestemmer kva inntektene skal nyttast til. Bruk av bompengar til drift skal vere basert på heilskaplege planar som er lokalpolitisk handsama, jf. Ot.prp. nr. 15 (2007–2008). Bruk av bompengeinntektene vert bestemt på grunnlag av lokale vedtak og Stortingets handsaming av bompengeproposisjonen, kommande meldingar om Nasjonal transportplan og dei årlege statsbudsjetta. Samferdselsdepartementet er oppteke av at det skal etablerast eit enkelt og føreseieleg system som tek omsyn til lokalpolitiske interesser og behov. Lokale styresmakter skal styre prioriteringar av midlane som skal gå til drift av kollektivtransporten. Det er semje mellom Samferdselsdepartementet og lokale styresmakter om at systemet må ta omsyn til både det statlege behovet for at eitt offentleg organ samordnar forvaltinga og det lokale behovet for å styre bruken av desse midlane. Det må vidare vere eit enkelt og føreseieleg system for overføring av driftsmidlane direkte frå Statens vegvesen til Ruter AS. Samferdselsdepartementet vil her streke under viktigheiten av at midlane vert nytta i tråd med føresetnadene i Oslopakke 3, og vert forvalta effektivt og i tråd med regelverket for offentlege kjøp av kollektivtransporttenester.

Samferdselsdepartementet vil i framlegget av Oslopakke 3 trinn 2 komme tilbake med eit opplegg for organisering, styring og forvalting av Oslopakke 3 slik at statlege, kommunale og fylkeskommunale interesser kan bli ivaretatt på ein best mogeleg måte.

7 Bompengeavtale

Etter at Stortinget har vedteke Oslopakke 3 trinn 1 vil det verte inngått bompengeavtale mellom Statens vegvesen Vegdirektoratet og AS Fjellinjen i tråd med gjeldande standardavtale og vilkåra i denne proposisjonen.

Samferdselsdepartementet

t i l r å r :

At Dykkar Majestet godkjenner og skriv under eit framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om Oslopakke 3 trinn 1.

Vi HARALD, Noregs Konge,

s t a d f e s t e r :

Stortinget blir bedt om å gjere vedtak om Oslopakke 3 trinn 1 i samsvar med eit vedlagt forslag.

Forslag

til vedtak om Oslopakke 3 trinn 1

I

Stortinget samtykker i at:

1. Bompengeselskapet får løyve til å krevje inn bompengar til delvis bompengefinansiering av Oslopakke 3 trinn 1. Vilååra framgåår av denne proposisjonen.
2. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsetje nærare reglar for finansieringsordninga. Avtalen må vere underskriven før innkrevjinga startar.



Trykk: AS O. Fredr. Annesen, Februar 2008