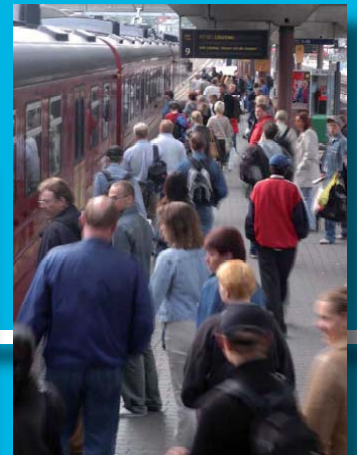


Innstilling fra Styringsgruppen for Oslopakke 3

29.mai 2006



Effektiv, sikker og miljøvennlig transport
for en region i vekst



Oslopakke 3.

Styringsgruppen for Oslopakke 3 legger med dette fram sitt forslag til bompengefinansierte samferdselstiltak i Oslo og Akershus i perioden 2008 - 2027. Forslaget inneholder en lang rekke prosjekter med stor satsing på såvel veiprosjekter som kollektivtiltak til en samlet kostnad på vel 53 milliarder kroner, inklusive 12 milliarder fra staten (fremskrivning av midler i Nasjonal Transportplan) og 2 milliarder i billettavgifter (videreføring av 75 øringen). Oslopakke 3. er den største samferdselsplan for Oslo og Akershus noensinne.

Det største enkeltstående veiprosjekt i perioden er bygging av ny E18 fra Asker sentrum til Oslo. Helt nytt i forhold til tidligere Oslo-pakker er en betydelig overføring av driftsmidler til kollektivtrafikken. Ellers satses det på veiprosjekter, nye baneløsninger, kollektivfelt, innfartsparkering og trafikksikring i alle deler av Oslo og Akershus.

Forslaget tilstreber balanse mellom så vel regioner som typen av prosjekter og mellom prosjekter i et tidsperspektiv. Investeringsprosjektene må skje i takt med at midler fra bompengene kommer inn. Derfor er det lite plass til nye investeringsprosjekter i de første årene, da midlene i stor grad går til alt vedtatte og bundne prosjekter.

Tiltakene i Oslo fordeler seg med 45 prosent på kollektiv og 55 prosent på veiprosjekter. I Akershus er fordelingen 57 prosent på kollektiv og 43 prosent på vei.

Styringsgruppen understreker at deres forslag innebærer en klar forpliktelse til en samlet og helhetlig utbygging av E18 fra Asker sentrum og inn i Oslo. I dette ligger en erkjennelse av den betydning Vestkorridoren kan ha for næringstransport og alminnelig fremkommelighet. Styringsgruppen erkjenner videre at full effekt av E18 utbyggingen forutsetter betydelig satsing på kollektivtrafikken for at ikke E18 skal generere ny biltrafikk. I forslaget starter veiutbyggingen i Vestkorridoren allerede i perioden 2010 - 2013 med E16 Kjørbo - Wøyen, og fortsetter i perioden etter med utbygging i Asker og Lakseberget - Slependsen.

Styringsgruppen foreslår en kraftig satsing på kollektivtrafikken i Oslo og Akershus. Det blir betydelig økte driftstilskudd fra dag 1. I Oslo gir dette muligheter for forbedring av service og rutetilbud, og i Akershus hyppigere avganger og større komfort. For Oslo Sporveier gir det også midler til løpende årlige investeringer. Tilbudet til publikum bedres både når det gjelder trikk, buss, tog og andre kollektivmidler. Den store satsingen på drift av kollektivtrafikk er å anse som kjøp av tilbud på toppen av Statens, Akershus Fylkeskommunes og Oslo Kommunes kjøp. Det må inngås avtaler som sikrer at midler fra Oslo-pakke 3 ikke reduserer andre bidrag til samferdselsbudsjettene i Oslo og Akershus. Det samme må også gjelde med hensyn til togkjøp i forhold til staten.

Bompengeringen bygges om til elektronisk innkreving. Ordningen med periodeabonnement opphører, mens ordningene med klippekort og enkeltpasseringer opprettholdes. I tillegg etableres en egen betalingsordning i Bærum på E18 v/Blommenholm og de øvrige innfartsårene mellom E18 og Haslum. Betalingssetningene settes til gjennomsnitt kr. 19,1 for enkeltpasseringer ved alle passeringer i bompengeringen og kr. 12,9 i Blommenholmsnittet, men med kr. 5,- i rabatt for dem som passerer gjennom Blommenholmsnittet og deretter gjennom bompengeringen i Oslo. Takstene i bomringen skal ikke tidsdifferensieres. Ordningen med betalig kun en vei opprettholdes. Tunge kjøretøyer betaler tre ganger beløpet som gjelder for privatbiler.

Tiltakene i Oslo-pakke 3 strekker seg over en periode på 20 år. Dette er primært begrunnet med behovet for midler som en omforent politisk styringsgruppe anser som nødvendig for å gjennomføre den mengde tiltak som løser de trafikale og miljømessige utfordringene for Oslo

og Akershus.. En eventuell kortere innkrevingsperiode ville gitt høyere takster i betalingssystemet enn det styringsgruppen har villet foreslå. Regelverket for bompenggeordninger opererer med en tidshorisont på 15 år og styringsgruppens forslag vil kreve regelendring.

Forslaget innebærer at det overføres midler fra bompenger til drift av kollektivtrafikk. Begrunnelsen for dette er behovet for å se transportsystemet i Oslo og Akershus i en helhetlig sammenheng. Det er nødvendig å forbedre kollektivtilbudet samtidig som det gjennomføres store investeringer i infrastrukturen. Den kommunale/fylkeskommunale økonomi tillater ikke et slikt løft i tilbudet. Styringsgruppen forutsetter at eventuelle endringer i lov- og vedtekter for å sikre bompenger til drift av kollektivtrafikk forberedes og legges til rette av Regjeringen.

Det foreslås større politisk regional innflytelse over beslutningene i samferdselssektoren for Oslo/Akershus. Hensikten er bl.a. å styrke:

- fleksibilitet i brukerfinansieringsperioden mht tiltak og virkemidler som skal benyttes
- koordinering opp mot øvrige tiltak innen samferdselspolitikken
- lokal- og regionalpolitisk styring av inntekter som i stor grad er generert fra regionens egne innbygger/bedrifter og som lokale og regionale politikere har tatt initiativ til gjennomføre.

Styringsgruppen vil om kort tid komme tilbake med et konkret forslag når det gjelder styringsmodell.

Styringsgruppen forventer en mer aktiv rolle fra statens side når det gjelder utbygging av jernbane i Oslo og Akershus. Med dagens bevilgningsnivå vil dobbeltsporet Asker – Lysaker stå ferdig i 2011. Dobbeltsporet Oslo - Ski vil være ferdig en gang mellom 2020 og 2025 med dagens bevilgningsnivå. Med denne utbygningstakt kommer statens jernbaneutbygging betydelig på etterskudd i forhold til Oslopakke 3s ambisjoner for utviklingen av kollektivtrafikken i Oslo og Akershus. Vi forventer at staten går i dialog med Oslo og Akershus om jernbaneutbyggingen i regionen.

Styringsgruppen for Oslopakke 3 har vært i arbeid i 20 måneder. I tillegg til god hjelp fra administrasjonen i Oslo Kommune og Akershus Fylkeskommune har Statens Vegvesen bidratt aktivt med analyser og utredninger. Gruppen har også mottatt analysearbeid fra Oslo Sporveier og beregninger fra Asplan Viak og Rambøll. NSB og Stor Oslo Lokaltrafikk har levert konkrete vurderinger av hvordan økt driftstilskudd kan gi bedret kollektivtrafikk.

Oslopakke 3 er et samarbeidsprosjekt mellom Oslo Kommune og Akershus fylkeskommune med en politisk sammensatt styringsgruppe. I styringsgruppen er representert de fire største partier i Oslo og Akershus: Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet, Høyre og Sosialistisk Venstreparti. Den store politiske bredde til tross, leverer styringsgruppen en enstemmig innstilling.

Petter N. Myhre

Erlend Helle

Rolf Lasse Lund Rune Gerhardsen Stian Berger Røsland Ivar Ueland

