

Tilleggsavtale Oslopakke 3 for perioden 2022-2036 (TA2022)

1. Innledning

Partene har i dag inngått følgende Tilleggsavtale («TA2022»). Med mindre annet er bestemt eller endret i denne tilleggsavtalen, gjelder fortsatt bestemmelsene i Lokalt forslag fra 2006, Revidert avtale fra 2012, Revidert avtale fra 2016 supplert med Tilleggsavtalen av 2017. Endringer i porteføljen, gjøres gjennom enighet i forhandlingsutvalget.

I RA2016, supplert med TA2017, ble det gjort vurderinger av status for prosjektene og tiltakene i Osloepakke 3 med tilhørende finansiering. I etterkant av RA2016/TA2017 har arbeidet med å oppdatere status for prosjektporteføljen i Osloepakke 3 fortsatt. Bompengeneinntektene er vesentlig lavere enn forutsatt i RA2016 og TA2017 samtidig som prosjektkostnadene i porteføljen er vesentlig økt.

Partene er enige om at det er behov for å øke bompengefinansieringen gjennom å øke takstene slik at gjennomsnittstakst blir nærmere vedtatt gjennomsnittstakst i Prp. 69 S (2017-2018) på 14,0 2018-kr.

En skisse til Handlingsprogram for perioden 2023-2026 følger som vedlegg 1 til denne avtalen.

2. Trafikantbetaling og porteføljestyring

Det avtalte takstopplegget i RA2016, supplert med TA 2017, gir ikke tilstrekkelig måloppnåelse og finansiering av porteføljen i Osloepakke 3. Partene er derfor enige om et nytt takstopplegg.

Tabell 1-3 viser nye takster som innføres 1. september 2022 og 1. januar 2024. De nye takstene skal prisjusteres i perioden 2022-2024.

Partene har avtalt at lette nullutslippskjøretøy skal ha takster lik 50 prosent av normaltakst.

Tabell 1: Nye bomtakster for lette kjøretøy som innføres fra 1. september 2022, 2022-kr.

Lette	Bygrense, Osloringen og Indre ring							
	Utenom rush				I rush			
	Normal	Diesel	Nullutslipp	El-varebil	Normal	Diesel	Nullutslipp	El-varebil
1.9.22	28,0	32,0	14,0	0	34,0	37,0	17,0	0

Tabell 2: Nye bomtakster for lette kjøretøy som innføres fra 1. januar 2024, 2022-kr.

Lette	Bygrense, Osloringen og Indre ring							
	Utenom rush				I rush			
	Normal	Diesel	Nullutslipp	El-varebil	Normal	Diesel	Nullutslipp	El-varebil
1.1.24	31,0	35,0	15,5	0	37,0	40,0	18,5	0

Tabell 3: Nye bomtakster for tunge kjøretøy som innføres fra 1. januar 2024, 2022-kr.

Tunge	Bygrense, Osloringen og Indre ring						
	Utenom rush			I rush			
	Euro VI	Euro V og eldre	Nullutslipp	Euro VI	Euro V og eldre	Nullutslipp	
1.1.24	59,0	107,0	0	86,0	142,0	0	

Tabell 4: Nye bomtakster for lette kjøretøy med brikkerabatt (20 %)

Lette	Bygrense, Oslo ringen og Indre ring							
	Utenom rush				I rush			
	Normal	Diesel	Nullutslipp	El-varebil	Normal	Diesel	Nullutslipp	El-varebil
1.9.22	22,4	25,6	11,2	0	27,2	29,6	13,6	0
1.1.24	24,8	28,0	12,4	0	29,6	32,0	14,8	0

Det skal som tidligere være felles timeregulering for Oslosnittene (Oslo ringen og Indre ring) og egen timeregulering for Bygrensen. Regel om månedstak videreføres som tidligere.

Det skal være nullsats for tunge gasskjøretøy i bomringen i minst fem år fra det tidspunkt nullsats iverksettes. Hvis det innføres betaling for gasskjøretøy etter utløpet av 5-årsperioden, skal partene foreta en nærmere vurdering av miljødifferensieringen mot fossile kjøretøy.

Det skal være nullsats for tunge nullutslippskjøretøy i bomringen til og med 2027. Hvis det innføres betaling for tunge nullutslipp- og gasskjøretøy etter 2027, skal partene foreta en nærmere vurdering av miljødifferensieringen mot fossile kjøretøy. Intensjonen bak fritaket er at det skal gjelde for biogass. Hvis det oppstår et marked for fossil gass til kjøretøy, vil det vurderes endringer slik at disse ikke får fritak.

Partene legger til grunn at regelverket for tunge gasskjøretøy kommer på plass senest i løpet av 2022. Partene er videre enige om at nullsatsen for tunge gasskjøretøy og tunge nullutslippskjøretøy uansett skal gjelde for en periode av minimum 5 år. Partene er enige om å vurdere en forlengelse av nullsats for tunge nullutslippskjøretøy i reforhandlingen av Oslopakke 3-avtalen i 2024.

3. Ruterforpliktelsen

I RA 2016 ble det lagt til grunn at kollektivtakstene skulle økes med 150 mill. 2016-kr utover vanlig inflasjonsjustering, og at disse midlene skulle øremerkes kollektivprosjekter i Oslopakke 3. I 2018 økte kollektivtakstene med om lag halvparten av 150 mill. 2016-kr. Partene har ikke foretatt ytterligere økning av kollektivtakstene som forutsatt i RA2016.

Partene er enige om at hele denne ordningen avvikles fra og med 1. januar 2023. Det innebærer at Ruter ikke lenger skal overføre midler til øremerking av kollektivprosjekter i Oslopakke 3. Bompengetilskuddet fra Oslopakke 3 til Ruter til drift kollektivtiltak reduseres tilsvarende med 75 mill. 2016-kr pr. år i hele avtaleperioden.

Varige omdisponeringer av bompengemidler gjennomføres for å dekke opp manglende overføringer fra Ruter til prosjekter i Oslopakke 3 i perioden 2020-2022.

4. Særlig om Fornebubanen

Denne avtalen tar høyde for at Fornebubanen bygges.

Partene setter i denne avtalen av midler til Fornebubanen basert på P50 i henhold til ekstern kvalitetssikringsrapport av Dovre Consulting datert 30. mars 2022. Partene tar likevel forbehold om at bystyret og fylkestinget i egen sak i juni, skal ta stilling til kostnader og videre utbygging av Fornebubanen.

Partene forventer at Fornebubaneprosjektet gjennomføres med høy kostnadsbevissthet og at styringsmålet kostnad prioriteres foran de øvrige styringsmålene som er tid og kvalitet. Partene legger videre til grunn at det arbeides for finansiering av Fornebubanens kostnader gjennom økt statlig tilskudd, private avtaler om grunneierbidrag og lokale midler, i tillegg til bompenger.

I saken til bystyret og fylkestinget om ny investeringsbeslutning for Fornebubanen, skal det legges frem alternativer for mulige kostnadsutt, med vurdering av nyttetap og potensiale for besparelse. Partene forventer samtidig at reelle nettokostnader i prosjektet reduseres.

For eventuelle nye kostnadsøkninger på Fornebubanen utover P50 slik det fremgår av ekstern kvalitetssikringsrapport fra Dovre Consulting av 30. mars 2022, skal det, innen sak til bystyret og fylkestinget i juni, startes en gjennomgang av porteføljen slik at den samlede fordelingen mellom partene får en rimelig fordeling.

Resultatet av arbeidet med økt finansiering i tillegg til bompenger skal dokumenteres i en egen rapport som skal forelegges partene innen utløpet av 2022.

5. Videre arbeid med kunnskapsgrunnlaget og reforhandling i 2024

Partene tar sikte på å reforhandle denne avtalen på nytt senest i løpet av 2024 for å sikre måloppnåelsen og gjennomføring av prioriterte prosjekter. Forut for reforhandlingen i 2024, og innen utløpet av 2023, vil partene samarbeide om å fremskaffe nødvendig kunnskapsgrunnlag som gir grunnlag for at avtalen får bedre måloppnåelse.

Det tas utgangspunkt i at reforhandlinger i løpet av 2024 skal utvide avtaleperioden. Som del av arbeidet med kunnskapsgrunnlaget skal det utredes hvordan målstrukturen i Oslopakke 3 kan moderniseres slik at den bedre reflekterer Oslo og Vikens felles mål for samarbeidet i Oslopakke 3.

Norge skal redusere klimagassutslippene med 55 % i 2030 og med opp mot 95 % innen 2050, jf klimaloven. Utslippene fra transport skal halveres innen 2030 sammenlignet med 2005. En reforhandlet Oslopakke 3-avtale skal også bidra til Norges forpliktelse under Parisavtalen og oppnåelse av mål under klimaloven. En ny Oslopakke 3-avtale skal dermed ikke bare ta utgangspunkt i lokale mål, men også at de nasjonale klimamålene legger føringer for arbeidet.

Transportetatene fikk i 2015 et oppdrag til Nasjonal transportplan om å sette opp et alternativ til det ordinære NTP-underlaget, en lavutslippsstrategi som forutsatte oppnåelse av klimamålene. På samme måte skal det i kunnskapsgrunnlaget for ny reforhandling i 2024 lages en lavutslippsstrategi for Oslopakke 3. I tillegg til globale klimamål, skal Oslopakke 3 jobbe for å nå FNs bærekraftsmål, som bærekraftige byer og lokalsamfunn, og god helse og livskvalitet.

6. Godkjenning

Det forutsettes at denne avtalen legges frem for godkjenning i hhv Oslo bystyre og Viken fylkesting innen 1. juli 2022.

Oslo, 29. april 2022

For Oslo kommune

Sirin H. Stav

Andreas Halse

Anne Haabeth Rygh

For Viken fylkeskommune

Edvin Sjøvik

Olav Skinnnes

Anette Solli