



Representantforslag 57 S

(2011–2012)

fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Jan-Henrik Fredriksen, Ingebjørg Godskesen, Torkil Åmland, Peter N. Myhre, Christian Tybring-Gjedde, Morten Høglund og Hans Frode Kielland Asmyhr

Dokument 8:57 S (2011–2012)

Representantforslag fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Jan-Henrik Fredriksen, Ingebjørg Godskesen, Torkil Åmland, Peter N. Myhre, Christian Tybring-Gjedde, Morten Høglund og Hans Frode Kielland Asmyhr om statlig fullfinansiering av Oslopakke 3

Til Stortinget

Bakgrunn

Befolkningen i og rundt Oslo øker svært raskt, og dette bør få konsekvenser for finansieringen av transportinfrastruktur i regionen.

I Statistisk sentralbyrå (SSB)s befolkningsfremskrivning for 2011–2060 er befolkningen i Oslo kommune forventet å øke fra 599 000 innbyggere i 2011 til 786 000 innbyggere i 2030. I den samme fremskrivningen er befolkningen i Akershus forventet å øke fra 546 000 innbyggere til 714 000 innbyggere. Totalt forventer SSB at befolkningen i Oslo og Akershus vil øke til 1,5 mill. innbyggere. I tillegg til denne befolkningsøkningen har Oslo også randkommuner i Buskerud som Røyken, Lier og Drammen der befolkningen også er forventet å øke kraftig. Enkelte av forutsetningene i SSBs befolkningsfremskrivninger gjør at det er god grunn til å tro at den reelle veksten blir langt høyere, for eksempel antar SSB at nettoinnvandringen vil synke kraftig i årene fremover. Kalkyler knyttet til Oslopakke 3 viser at det i 2030 vil være 600 000 nye bilturer, og 250 000 flere kollektivreisende hver dag i Oslo-regionen. Dette er ikke teknisk mulig med dagens infrastruktur.

Det er lett å tenke at år 2030 er langt inn i fremtiden, og at dette ikke er noe man trenger å bekymre seg om på lenge. Når det gjelder bygging av infra-

struktur er 2030 imidlertid ikke lenge til, for eksempel tar det med dagens planprosess minst 9 år å bygge en ny vei. Å få på plass nye t-banelinjer og togtunneler kan fort ta enda lengre tid. Byggingen av ny transportinfrastruktur i og rundt Oslo er svært dyrt, men Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet har allikevel overlatt mye av finansieringen til Oslo-bilistene gjennom bompengefinansieringen av Oslopakke 3. I 2011 ble nær 45 pst. av tiltakene i Oslopakke 3 finansiert med bompenge, men dette dreide seg hovedsakelig om jernbaneprosjekter.

Oslopakke 3 hadde i utgangspunktet en ramme på ca. 53,4 mrd. kroner. 38,9 mrd. kroner kommer fra bompengeneinnkreving, og 12,4 mrd. kroner fra statsbudsjettet. En stor del av bompengene går direkte til kollektivtransport. Kollektivandelen er 38,4 prosent. I svar på skriftlig spørsmål nr. 1197 (2010–2011) fra stortingsrepresentant Bård Hoksrud til samferdselsminister Magnhild Meltveit Kleppa kommer det frem at brutto bompenginntekter for hovedveiutbyggingen i Oslo og Akershus var på 2 143,9 mill. kroner i 2010, mens netto bompenginntekter var på 1 877,3 mill. kroner. Netto finanskostnader var 2 mill. kroner, mens driftskostnadene ved bomanlegget var på 264,6 mill. kroner.

Nye tall fra Oslopakke 3-sekretariatet viser at Oslopakke 3 må reforhandles blant annet grunnet kostnadsøkninger som gjør at prisen for Oslopakke 3 har økt til rundt 100 mrd. kroner. Finansierungsbehovet er forventet å være på 74 mrd. kroner per 1. januar 2014, men hvis man tenker seg videreføring av dagens bevilgninger fra 2014 på 3 mrd. kroner i året mangler det 35 mrd. kroner. Det betyr at viktige planlagte prosjekter kan bli kuttet. Dette er ekstra ille der bilistene har forhåndsbetalt bompenge, noe som er tilfellet på det såkalte Bærumssnittet der bilistene betalte 1,2 mrd. kroner i 2011 som skulle gå til ny E18

Vestkorridoren – et av de aller viktigste samferdselsprosjektene i Oslopakke 3.

Ett mulig utfall av eventuelle reforhandlinger er økte bompenger for bilistene. Rushtidsavgift på 46 kroner i Oslo og 23 kroner i Bærum mellom kl. 6.00–10.00 og mellom kl. 14.00–18.00 vil kunne gi 370 mill. kroner ekstra. Et nytt bompengesnitt mellom Oslo og Akershus i nord-øst og fra Buskerud til Akershus vil gi 350 mill. kroner i økte inntekter. Nye bomsnitt rundt tettsteder som Sandvika, Asker, Lillestrøm, Lørenskog, Jessheim og Ski vil kunne gi 350 mill. kroner årlig. En krone ekstra i billettpris per kollektivreise vil gi 300 mill. kroner. Det er mange muligheter, men felles for disse forslagene er at folk flest må betale enda mer for infrastrukturinvesteringer som burde vært finansiert av staten.

Forslagsstillerne mener at staten bør ta regningen for ny infrastruktur i og rundt Oslo. Da Oslo bystyre behandlet Oslopakke 3 25. oktober 2006, fremmet Fremskrittspartiet forslag om folkeavstemning om saken på grunn av den omfattende bompengeskivingen. Forslaget fikk dessverre bare Fremskrittspartiets egne stemmer i bystyret. På Stortinget har Fremskrittspartiets representanter gått inn for statlig fullfinansiering av Oslopakke 3, i blant annet Innst. 96 S (2009–2010). Forslagsstillerne mener at det er et grunnleggende prinsipp for alle oslopakkene at forvaltningsansvaret for vei, jernbane og kollektivtrafikk ligger fast, slik at det for eksempel ikke brukes bompenger til å finansiere jernbaneinvesteringer eller jernbanemateriell, som er et statlig ansvar selv med regjeringens politikk.

Forslagsstillerne viser til merknader fra kommunal- og forvaltningskomiteen i Innst. S. nr. 165 (2007–2008), jf. St.meld. nr. 31 (2006–2007) Hovedstadsmeldingen:

«Komiteen erkjenner at Oslo er i direkte konkurranse med storbyregionene København-Malmö, Stockholm og Helsingfors, og at økt konkurransevne for hovedstadsregionen er av strategisk betydning for Norge og norsk næringsliv.

Komiteen viser til at Oslo og Oslo-regionen spiller en hovedrolle i den nye kunnskapsøkonomien. Viktige utdannings- og forskningsinstitusjoner samt store og kunnskapsintensive bedrifter er lokalisert i regionen.»

Dette tilsier at staten bør finansiere transportinfrastruktur i Oslo, slik Fremskrittspartiets representanter blant annet foreslo i forbindelse med statsbudsjettet for 2012, der det ble fremmet et konkret forslag om storbyfond på 100 mrd. kroner til vei- og kollektivbasert infrastruktur i Oslo og de tre andre norske storbyene.

Forslag

Forslagsstillerne vil på denne bakgrunn fremme følgende

f o r s l a g :

Stortinget ber regjeringen legge frem forslag om statlig fullfinansiering av Oslopakke 3.

9. februar 2012