

Innst. S. nr. 239

(1999-2000)

Innstilling fra samferdselskomiteen om delvis bompengefinansiering av forsert kollektivutbygging i Oslo og Akershus (Oslopakke 2)

St.prp. nr. 64 (1999-2000)

Til Stortinget

SAMMENDRAG

Samferdselsdepartementet legger i proposisjonen fram forslag om økte bompengesatser i Oslo-området.

Hovedhensikten med proposisjonen er å gi hjemmel for å innføre trafikantbetaling i form av økte bompengesatser. I tillegg forutsettes økt trafikantbetaling på kollektivtrafikken. Disse midlene vil sammen med statlige bevilgninger og lokale bidrag bli nyttet til forsert utbygging av kollektivtrafikken i Oslo og Akershus (Oslopakke 2). I proposisjonen blir det redegjort prinsipielt for hvilke formål statlige midler, lokale midler og trafikantbetaling skal brukes til.

Omtalen av Oslopakke 2 i stortingsproposisjonen er i hovedsak begrenset til forhold av betydning for å innføre trafikantbetaling inkl. økte bompengesatser.

Ved behandlingen av St.meld. nr. 32 (1995-1996) Om grunnlaget for samferdselspolitikken, vedtok Stortinget å be Regjeringen i samråd med lokale myndigheter om å utarbeide en samlet plan for forsert utbygging av kollektivtrafikken i Oslo- og Akershusregionen.

Oslo kommune og Akershus fylkeskommune har i 2000 fattet nødvendige vedtak om bompenger og annen trafikantbetaling.

I utredning fra Vegdirektoratet og Jernbaneverket fra desember 1999 er det lagt til grunn en finansiell ramme på 16, 8 mrd. kroner fram til 2011. Etatene hadde tidligere planlagt mulige prosjekter med et kostnadsoverslag på 18 mrd. kroner. Overslagene var økt til 24 mrd. kroner i utredningen fra desember 1999. Dette medfører at det ikke vil være realistisk å gjennomføre alle prosjektene innen planperiodens utløp i 2011. Enkelte prosjekter må utsettes i tid eller ikke gjennomføres.

Det er fortsatt stor usikkerhet i kostnadsoverslagene til deler av prosjektene som inngår i Oslopakke 2, og utredningene kan tyde på at Oslopakke 2 ikke vil være samfunnsøkonomisk lønnsom med mindre det innføres restriksjoner på biltrafikk (vegprising og parkeringsrestriksjoner) og arealpolitikken endres.

Det foreliggende grunnlagsmaterialet er svakere enn det som kreves for en bompengeproposisjon der det også tas stilling til utbygging av prosjekter.

Det vil derfor være viktig å utrede hvilke prosjekter som skal inngå i Oslopakke 2 for å redusere kostnadene og øke samfunnsnyten. Det gjenstår i det videre arbeid med Oslopakke 2 et betydelig arbeid med å kvalitetssikre kostnadsoverslag og utrede strategier som kan være med på å øke den samfunnsøkonomiske nytten av Oslopakke 2.

Departementet vil komme nærmere tilbake til disse spørsmål, og til økonomiske rammer for Oslopakke 2, i meldingen om Nasjonal transportplan 2002-2011. Tiltak for gjennomføring skal videre drøftes i forbindelse med handlingsprogrammet til Nasjonal transportplan, og det vil bli endelig avklart i de årlige budsjettene.

Det er stort behov for videre utbygging av kollektivtrafikken i Oslo og Akershus. Dette er landets mest folkerike region. Trafikken både på veg- og banenettet er stor og i betydelig grad preget av køer og kapasitetsproblemer. Næringsliv og andre trafikanter påføres høye transportkostnader. Utbygging av kollektivtrafikken vil være et viktig virkemiddel for å bedre forholdene.

Det ventes vekst i trafikken. Etter departementets syn er det derfor nødvendig å forsere utbygging av kollektivtrafikken i regionen. Utbygging av transportinfrastrukturen i Oslo og Akershus er av betydning både i regional og nasjonal sammenheng.

Til tross for at det gjenstår betydelige avklaringer i arbeidet med Oslopakke 2, mener departementet at de lokale vedtak bør følges opp slik at bompengetakstene kan økes med kr 2 (per enkeltbillett), og takstene på kollektivtrafikken økes med kr 0,75 (per reise) snarest mulig.

To sentrale prosjekter i Oslopakke 2 er allerede gitt prioritet i statsbudsjettet for 2000. Det ble der bevilget midler til planlegging/grunnverv og eventuell igang-

setting av dobbeltsporet Skøyen - Asker og til utbyggingen av T-baneringen. T-baneringen omfatter bygging av en ringbane som knytter Sognsvannsbanen ved Ullevål stasjon sammen med Grorudbanen ved Carl Berners plass. Kostnadsoverslaget er 897 mill. 2000-kroner. Prosjektet vil bli finansiert ved en kombinasjon av statlige midler, bompenger og kommunale tilskudd. Oslo kommune har tidligere fattet vedtak om å bidra med 224 mill. kroner over eget budsjett (25 pst. av totalkostnadene).

Med Oslopakke 2 legges det ikke opp til noen endring i ansvarsdelingen mellom forvaltningsnivåene.

Staten tar fullt ansvar for å finansiere utbygging av jernbanen over statsbudsjettet. Oslo kommune og Akershus fylkeskommune har ansvar for buss, T-bane og trikk. Her gis bidrag til finansiering av infrastruktur fra staten og ved bompenger, og i tillegg til statens direkte ansvar for riksvegene. Kollektivmidlene fra riksvegbudsjettene for Oslo og Akershus (inkl. kollektivmidlene fra Oslopakke 1), alle ekstraordinære bompenger og bidrag over lokale budsjetter m.v. vil gå til infrastruktur for buss, T-bane og trikk.

All ekstra betaling fra kollektivtrafikanter går til materiell.

Innkrevningen av bompenger forutsettes avsluttet ved utgangen av 2007 når perioden for Oslopakke 1 utløper, slik det tidligere er lagt opp til.

Trafikantbetaling på kollektivselskapene innhentes, isoleres og brukes i det enkelte selskap (Oslo Sporveier, NSB og SL). Pengene forutsettes brukt til kjøp av nytt materiell. Innkrevingsperioden vil vare til utgangen av 2011.

Departementet slutter seg til de nevnte prinsippene for finansiering, men vil peke på at den økonomiske rammen blir preget av en meget høy statlig andel (74 pst. i etatens grunnlagsmateriale). Samtidig er lokale myndigheters bidrag over egne budsjetter satt lavt (4 pst. i etatens grunnlagsmateriale).

Det er en forutsetning at takstpåslaget i bompengeringen ikke vil få negative konsekvenser for de avtaler A/S Fjellinjen har inngått vedr. Oslopakke 1.

Samferdselsdepartementet legger til grunn at de lokale myndigheter innen sine ansvarsområder gir høy prioritet til utbygging og drift av kollektivtrafikken, og at de ekstra inntektene fra trafikantbetalingen ikke fører til at innsatsen over lokale budsjetter blir nedprioritert.

Konsekvensutredningen for banebetjening av Fornebu er ikke godkjent og transportløsning er derfor ikke endelig avklart. Departementet legger i utgangspunktet opp til at transportløsningen for Fornebu skal finansieres gjennom bidrag fra utbyggerne og at behov for ytterligere midler må forankres i de generelle prinsippene som gjøres gjeldende for finansiering av infrastrukturtiltak innenfor Oslopakke 2. Endelig finansieringsløsning for transportløsning til Fornebu vil bli avklart i forbindelse med Nasjonal transportplan 2002-2011.

Samferdselsdepartementet forutsetter at dersom Stortinget gir tilslutning til en forsert utbygging av kollektivtrafikken, vil det bli inngått en avtale mellom A/S Fjellinjen og Vegdirektoratet med utgangspunkt i gjeldende avtale for Oslopakke 1.

Det bør også utarbeides avtaler mellom Vegdirektoratet og lokale myndigheter der det bl.a. framgår at de lokale myndigheter vil nytte den ekstra trafikantbetalingen til kjøpe av nytt materiell, og at denne innsatsen kommer i tillegg til dagens nivå på slike anskaffelser og lokale myndigheters bruk av midler til kollektivtiltak.

Tidspunkt for innføring av økt trafikantbetaling forutsettes koordinert av Vegdirektoratet slik at det blir felles for A/S Fjellinjen, NSB, Oslo Sporveier og SL.

KOMITEENS MERKNADER

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sigrun Eng, Eirin Falset, Gard Folkvord, Sverre Myrli, Gunn Olsen og Ola Røtvei, fra Kristelig Folkeparti, Rigmor Kofoed-Larsen og Jan Sahl, fra Høyre, Ellen Gjerpe Hansen og lederen Oddvard Nilsen, fra Senterpartiet, Jorunn Ringstad, fra Sosialistisk Venstreparti, Inge Myrvoll, og fra Venstre, May Britt Vihovde, viser til at Stortinget høsten 1996 ved behandlingen av St.meld. nr. 32 (1995-1996) Om grunnlaget for samferdselspolitikken, jf. Innst. S. nr. 21 (1996-1997) mot bare seks stemmer vedtok:

"Stortinget vil be Regjeringa i samråd med lokale styresmakter om ein samla plan for forsert kollektivutbygging i Oslo- og Akershusregionen. Dette slik at målet om auka kollektivdel og berekraftig transport kan bli nådd. Planen må både omfatte infrastruktur og materiellsatsing for ulike transportformer. Liknande er og aktuelt i andre større byområde der ein lokalt tek slike initiativ."

Flertallet viser til det betydelige arbeidet som ble gjort i tida etter Stortingets vedtak for å få utarbeidet en slik plan som i ettertid har fått navnet "Oslopakke 2".

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, viser videre til tankegangen omkring Oslopakke 2, som et spleiselag med finansiering fra staten, Oslo kommune og Akershus fylkeskommune og fra trafikantene i form av påslag i kollektivtakstene og i takstene i bomringen, og ser på denne som svært interessant.

Flertallet er opptatt av å styrke kollektivtilbudet i hovedstadsregionen. Dette er ikke minst viktig for å unngå uønsket vekst i biltrafikken. Helse- og miljøhensyn krever at en i framtida klarer å øke andelen som

reiser kollektivt, og dermed reduserer de samlede utslippene fra samferdselssektoren i regionen. Økt andel kollektivreisende bidrar også til økt trafikksikkerhet.

Flertallet viser til at det i proposisjonen ikke er lagt opp til at en skal ta stilling til omfanget av Oslopakke 2, og at en nærmere omtale av de enkelte prosjekt vil bli presentert i Nasjonal transportplan. Flertallet forutsetter at Stortinget ved behandlingen av Nasjonal transportplan skal ta stilling til omfanget av Oslopakke 2, andelen statlig finansiering og prinsippene for kostnadsfordeling.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet mener det har tatt unødvendig lang tid før Stortinget har fått seg forelagt prinsippene om finansiering av Oslopakke 2.

Disse medlemmer er likevel tilfreds med det som nå er lagt fram.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet er betenkt over den stadig økende avgiftsbeleggelse av bilistene. Disse medlemmer viser til at staten i dag tar inn om lag 40 mrd. kroner fra bilistene, derav hele 2,2 mrd. kroner i bompenginntekter.

Disse medlemmer viser til at statens utgifter til vedlikehold, drift og nyinvesteringer i veg ikke er på mer enn 10 mrd. kroner årlig. Disse medlemmer vil derfor gå imot en ytterligere skjerpelse av avgiftsbeleggingen av bilistene.

Disse medlemmer viser også til at bompenginntekting var opprinnelig tenkt å være for å bygge ut en bestemt vegstrekning, og disse medlemmer går imot at bompenginntektingen skal gå til å finansiere andre ting enn vegutbyggingsprosjekt der bommene står.

Disse medlemmer viser til at ved den fordelingen det er lagt opp til, betyr dette at jernbanen vil få et tilskudd fra bilistene, tatt inn i bomringer, på noe over 1 mrd. kroner.

Disse medlemmer er betenkt over at man her bryter et prinsipp om at jernbanen er et statlig ansvar. Dette forslag innebærer at man foreslår at jernbanen gjøres til et lokalt ansvar.

Disse medlemmer viser til at inntektsmessig går allerede 20 pst. av overskuddet i bomringen til kollektivformål. Disse medlemmer viser også til at det gjenstår mange prosjekter i Oslopakke 1 som ikke er fullført, og disse medlemmer går ikke inn for en mulig svekkelse av Oslopakke 1. Disse medlemmer vil ikke gå inn for Oslopakke 2 før Oslopakke 1 er fullt ut realisert i henhold til stortingsvedtak.

Disse medlemmer foreslår:

1. Bompengeselskapet A/S Fjellinjen får ikke tillatelse til å øke bompengetakstene.
2. Bompengeselskapet A/S Fjellinjen får tillatelse til å benytte hele overskuddet i bomringen til veiprojekter under Oslopakke 1."

Komiteens medlemmer fra Høyre ser behovet for å bygge ut kollektivtilbudet i Osloregionen og stiller seg i utgangspunktet positive til Oslopakke 2.

Disse medlemmer har merket seg at det er flere uavklarte forhold knyttet til Oslopakke 2. Det gjelder blant annet:

- En kjenner ikke hvilke prosjekter bompengene skal gå til.
- En kjenner ikke eksakt til hvilke prosjekter som vil inngå i pakken.
- En kjenner ikke den endelige kostnadsrammen for Oslopakke 2.
- En kjenner ikke hvor stort det statlige bidraget til Oslopakke 2 skal være.

Den store usikkerheten er knyttet til hva forbrukerne skal få igjen for sin medvirkning, og ikke minst hvor stort statens bidrag vil bli. Dette må avklares gjennom fastsettelsen av rammene og prioriteringene i Nasjonal transportplan.

På bakgrunn av at det er kort tid til Stortinget skal starte behandlingen av Nasjonal transportplan, ønsker disse medlemmer å forskyve behandlingen av bompengeproposisjonen for Oslopakke 2 slik at den kan behandles i tilknytning til Nasjonal transportplan. Disse medlemmer vil derfor stemme imot forslaget til innstilling.

Det er en statlig oppgave å bygge jernbane. Bygging av nytt dobbeltspor mellom Oslo – Ski og Skøyen – Asker kan ses uavhengig av Oslopakke 2 ettersom staten skal finansiere disse utbyggingene.

Disse medlemmer mener at den kapasitetsøkningen disse nye sporene representerer vil ikke bare komme Osloregionen til gode.

Disse medlemmer er innstilt på å medvirke til realiseringen av de to nye dobbeltsporene gjennom ordinære bevilgninger.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti ser det som positivt at det fremmes en Oslopakke 2 som er kollektivretta. Dette medlem vil peke på at det er store utfordringer for å få et kollektivsystem både på infrastrukturinvesteringer og på materiellsida. Dette medlem ser de forslag som er fremma for ikke å være tilstrekkelige. Dessuten vil det være et negativt signal å øke prisen på kollektivtrafikk.

For å illustrere utilstrekkeligheten viser dette medlem til at det ligger store, nødvendige, investeringer på infrastrukturen på jernbanesida i Osloområdet. Nytt dobbeltspor Oslo – Ski og Skøyen – Asker har nå et kostnadsoverslag på ca. 13 mrd. kroner. Med dagens investeringsnivå på jernbaneinfrastruktur tilsier det 10 års investeringer under forutsetning av at det ikke skal brukes ei krone på andre banestrekninger. Ut fra det behov vi kjenner på jernbanenettet for øvrig, kan ikke jernbaneinvesteringene kanaliseres til Osloområdet i sin helhet. Dette medlem vil videre vise

til planene om banetilknytning til Fornebuområdet, samt T-baneringen.

Dette medlem viser til at begrunnelsen for nødvendigheten av disse investeringer er avvikling av lokal trafikk i området. Det er derfor ikke urimelig å forvente høyere egenfinansiering, hvor også jernbaneinvesteringer inngår. Det er også den eneste realistiske måte å få virkeliggjort disse investeringer i et tidsperspektiv hvor de kan løse nære transportbehov. Dette medlem ser det derfor som en forutsetning for realisering av disse jernbaneinvesteringer at det ytes lokalt bidrag.

Dette medlem mener at det ligger gode muligheter for egenfinansiering. En bompengesats på 20 kr pr. passering er ikke urimelig.

Dette medlem ser derfor at følgende burde komme i tillegg til framlagte forslag for en offensiv kollektivsatsing i Oslo og Akershus:

- Det må legges opp til egenfinansiering også på jernbaneinvesteringer
- Bompengesatsene økes til minst 20 kroner, evt. høyere i rushtida.

FORSLAG FRA MINDRETALL

Forslag fra Fremskrittspartiet:

Forslag

1. Bompengeselskapet A/S Fjellinjen får ikke tillatelse til å øke bompengetakstene.
2. Bompengeselskapet A/S Fjellinjen får tillatelse til å benytte hele overskuddet i bomringen til veiprojekter under Oslopakke 1.

KOMITEENS TILRÅDING

Komiteen har ellers ingen merknader, viser til proposisjonen og rår Stortinget til å gjøre slik

vedtak:

1. Bompengeselskapet A/S Fjellinjen får tillatelse til å øke bompengetakstene til delvis finansiering av tiltak i en plan for forsert kollektivutbygging i Oslo og Akershus.
2. Vegdirektoratet får fullmakt til å inngå avtaler med bompengeselskapet A/S Fjellinjen, Oslo kommune og Akershus fylkeskommune, samt å fastsette nærmere regler for finansieringsordningen.

Oslo, i samferdselskomiteen, den 8. juni 2000

Oddvard Nilsen
leder

Sverre Myrli
ordfører

May Britt Vihovde
sekretær