



Innst. S. nr. 67

(2006-2007)

Innstilling til Stortinget frå kontroll- og konstitusjonskomiteen

Dokument nr. 3:8 (2005-2006)

Innstilling frå kontroll- og konstitusjonskomiteen om Riksrevisjonens undersøkelse av effektivitet i offentlige tiltak til kollektivtrafikk - Oslopakke 2

Til Stortinget

1. SAMANDRAG

1.1 Innledning

I St.meld. nr. 46 (1985-1986) Om hovedvegene i Osloområdet ble det framlagt en plan for vegutbygging som senere ble betegnet Oslopakke 1. I meldingen ble også utbygging av kollektivtrafikksystemet påpekt som et nødvendig tiltak. Meldingen ble fulgt opp med St.prp. nr. 96 (1987-1988) Om hovedvegnettet i Osloområdet. Ved behandlingen av proposisjonen vedtok Stortinget en delvis bompengefinansiering av Oslopakke 1. Pakken skulle i hovedsak finansiere utbygging av hovedvegnettet, men det ble også forutsatt at minst 20 pst. av finansieringsrammen skulle gå til styrking av kollektivtrafikken. I den påfølgende langtidsplanen, Norsk veg- og vegtrafikkplan 1990-1993, ble det framholdt som et mål at kollektivtransportens andel av reisene i de ti største byene skulle øke.

Ved behandlingen av St.meld. nr. 32 (1995-1996) Om grunnlaget for samferdselspolitikken ble behovet for en ytterligere satsing på kollektivtrafikken understreket. I Innst. S. nr. 21 (1996-1997) viste flertallet i samferdselskomiteen til initiativet til hovedvegutbygging i Osloområdet på 1980-tallet og framholdt behovet for oppfølging av dette. Stortinget vedtok en forsering av kollektivutbyggingen i Oslo og Akershus, og begrunnet dette med overordnede mål om økt kollektivandel og bærekraftig transport. Samferdselsdepartementet la i tråd med vedtaket fram St.prp. nr. 64 (1999-2000) Om delvis bompengefinansiering av forsert kollektivutbygging i Oslo og Akershus (Oslopakke 2). Ved behandlingen av proposisjonen sluttet Stortinget seg til departementets forslag om økte bompengesatser (2 kroner per enkeltbillett) og innføring av

ekstraordnær trafikantbetaling på kollektivtransport (0,75 kroner per reise). I proposisjonen ble det forutsatt at disse midlene, sammen med statlige bevilgninger og lokale bidrag, skulle benyttes til å finansiere infrastrukturtiltak og materiell. Ved behandlingen av proposisjonen viste komiteens flertall til sitt tidligere vedtak, og gjentok målet om å øke kollektivandelen.

På grunnlag av Stortingets vedtak om Oslopakke 2 fremmet Samferdselsdepartementet i St.meld. nr. 46 (1999-2000) Nasjonal transportplan 2002-2011 forslag til en skisse til finansieringsplan basert på en totalramme på 13,4 mrd. 2000-kroner. De konkrete prosjektene med tilhørende bevilgninger skulle tas opp til behandling i Stortinget i forbindelse med statsbudsjettet de aktuelle årene.

Formålet med revisjonen har vært å belyse i hvilken grad organiseringen og styringen av Oslopakke 2 er hensiktsmessig for å nå målet om å øke kollektivandelen i hovedstadsområdet.

1.2 Oppsummering av undersøkelsen

Riksrevisjonens rapport gjør rede for gjennomføringen av undersøkelsen, herunder hvilke dokumenter undersøkelsen er basert på og hvem som er intervjuet.

Undersøkelsen omhandler prosessen etter framleggelsen av St.prp. nr. 64 (1999-2000) Om delvis bompengefinansiering av forsert kollektivutbygging i Oslo og Akershus (Oslopakke 2). Oslopakke 2 er ikke fullført. Det er følgelig ikke foretatt en analyse av den samlede gjennomføringen. Undersøkelsen omfatter organiseringen og styringen av arbeidet. I tillegg tar undersøkelsen for seg to case: utbyggingen av T-baneringen og beslutningsprosessen om valg av kollektivløsningen for Fornebu.

1.2.1 Samordning, organisering og ansvarsforhold

Mange aktører på ulike forvaltningsnivåer samarbeider om å gjennomføre Oslopakke 2. De fastlagte hovedprinsippene for ansvarsdeling mellom forvaltningsnivåene ligger til grunn for arbeidet. Dette inne-

bærer at staten har ansvaret for utbygging av jernbanen, mens ansvaret for buss, T-bane og trikk er forankret lokalt, det vil si i Oslo kommune og Akershus fylkeskommune.

SAMORDNINGEN MELLOM AKTØRENE

Riksrevisjonens undersøkelse viser at organiseringen av arbeidet med Oslopakke 2 ikke stiller krav om forpliktende samarbeid mellom partene. Aktørene møtes i Samordningsutvalget og Koordineringsgruppen. Disse samordningsforaene har ingen myndighet, men en koordinerende og rådgivende funksjon. I undersøkelsen pekes det på tre forhold:

- Det er eksempler på at viktige saker i liten grad er blitt behandlet i samarbeidsforaene.
- Ulike måter å styre Oslopakke 2-arbeidet på innebærer at aktørene ikke møter med samme mandat og handlingsrom fra sine respektive linjeorganisasjoner.
- Samarbeidet er preget av manglende forpliktelse. Dette kom blant annet til uttrykk da det etter evalueringen av Oslopakke 2-samarbeidet ble utarbeidet et forslag til samarbeidsavtale, som skulle ha til formål å skape en felles plattform og forpliktelse for arbeidet med Oslopakke 2. Samarbeidsavtalen var en intensjonsavtale. Partene har muntlig anerkjent avtalen, men har ikke vært villige til å undertegne den.

I undersøkelsen stilles det på bakgrunn av ovennevnte forhold spørsmål om det er mulig å oppnå en god samordning som sikrer effektiv gjennomføring av Oslopakke 2.

HELHETLIG ANSVAR FOR OSLOPAKKE 2

Samferdselsdepartementet har framholdt at prinsippene for fordeling av ansvar i hovedsak gir en ryddig ansvarsdeling. I prinsippet er det klart definert hvem som har ansvaret for å gjennomføre de enkelte prosjektene. Dette synes imidlertid ikke å være tilfellet når det gjelder det helhetlige ansvaret for Oslopakke 2. På bakgrunn av undersøkelsens funn om mangel på forpliktende partnerskap, synes det uklart hvordan Samordningsutvalget og Koordineringsgruppen kan ivareta et helhetlig ansvar for Oslopakke 2. Samferdselsdepartementet har inntatt en lite aktiv rolle i oppfølgingen av pakken og har delegert det koordinerende arbeidet til Statens vegvesen, som ikke har myndighet overfor de andre aktørene. I undersøkelsen stilles det derfor spørsmål om det helhetlige ansvaret for gjennomføringen av Oslopakke 2 er tilstrekkelig ivaretatt.

EN HELHETLIG VIRKEMIDDELBRUK

Samferdselskomiteen påpekte ved behandlingen av Norsk veg- og vegtrafikkplan 1998-2007 at det er viktig å se utbygging av kollektivtrafikkens infrastruktur i nær sammenheng med mulighetene for å styrke og effektivisere driften av kollektivtrafikken.

Koordineringsgruppen etablerte et driftsprosjekt, som har til formål å se infrastrukturinvesteringene i

sammenheng med framtidig drift. Prosjektet har utarbeidet forslag til et framtidig helhetlig driftskonsept med sikte på å effektivisere driften. På bakgrunn av underliggende interessenmotsetninger samt at driftskonseptet ikke er forpliktende, stilles det i undersøkelsen spørsmål om det vil være mulig å realisere konseptets potensial for effektivisering av driften.

En god samordning mellom forvaltningsnivåene og en helhetlig virkemiddelbruk, der ulike virkemidler ses i sammenheng, vil være en forutsetning for å nå målet om å øke kollektivandelen. På bakgrunn av ovenstående stilles det i undersøkelsen spørsmål om virkemidler som supplerer investeringstiltakene, i større grad bør integreres i arbeidet med Oslopakke 2.

EKSTRAORDINÆR TRAFIKANTBETALING FOR KOLLEKTIVREISENDE (75-ØRINGEN)

Innføring av ekstra trafikantbetaling for kollektivreisende (75-øringen) skulle benyttes til innkjøp av ekstra materiell, og dermed gi grunnlag for økt kollektivtrafikktilbud. Det ble inngått en egen avtale om innkreving og bruk av disse midlene. Undersøkelsen har vist at det er svakheter ved ordningen.

I undersøkelsen stilles det spørsmål ved om en klarere og mer forpliktende avtale ville sikret en bedre måloppnåelse for den ekstraordinære trafikantbetalingen.

1.2.2 Styring

MÅL- OG RESULTATSTYRING

Undersøkelsen viser at de overordnede målene for Oslopakke 2 om økt kollektivandel og bærekraftig transport i liten grad gjenspeiles i planlegging, gjennomføring og oppfølging av pakken. Videre viser undersøkelsen at selv om aktørene tilsynelatende er enige i målet om økt kollektivandel, peker de på at det er lite konkretisert, og de har ulike oppfatninger av hva målet innebærer. Undersøkelsen viser også at det i liten grad rapporteres til Samferdselsdepartementet på resultater utover økonomi. Dette, sammen med manglende fokusering på overordnede mål, vanskeliggjør en målrettet styring og gir begrensede muligheter for å følge opp og vurdere framdriften i Oslopakke 2.

PLAN- OG BESLUTNINGSPROSESSEN

Oslopakke 2 ble lagt fram for Stortinget som en finansieringsplan som skulle konkretiseres i det videre utredningsarbeidet. En sentral del av plan- og beslutningsprosessen har vært å velge ut hvilke prosjekter som skal gjennomføres. Ved framleggelsen av Oslopakke 2 for Stortinget ble det lagt vekt på at det skulle utvikles strategier for å øke den samfunnsøkonomiske nytten.

Undersøkelsen viser at det ved utvelgelsen av prosjekter i praksis ofte tas andre hensyn enn samfunnsøkonomisk nytte, for eksempel at det har blitt praktisert en "regional balanse" i fordelingen av midler. Videre har plansituasjonen med manglende planavklaringer vist seg å være av stor betydning for hvilke prosjekter som kan realiseres når. Plansituasjonen fører dermed til

at det ikke nødvendigvis er de prosjektene med størst nytte som gjennomføres først.

Undersøkelsen viser også at det ikke er utviklet tilstrekkelige verktøy for å foreta beregninger av samfunnsøkonomisk nytte av de enkelte kollektivtrafikkprosjektene.

1.2.3 T-baneringen

T-baneringen finansieres med en betydelig andel statlige midler. Samferdselsdepartementet har i St.prp. nr. 64 (1999-2000) påpekt at vanlige krav til plangrunnlag, kostnadsoverslag mv. forutsettes å foreligge før det enkelte prosjekt tas opp til bevilgning. Tilsvarende er også tidligere slått fast som et generelt prinsipp ved bruk av bompenger som finansieringskilde. Det stilles samme krav til planprosess, plangrunnlag og kostnadsoverslag for et prosjekt som helt eller delvis finansieres med bompenger, som til et prosjekt som fullt ut finansieres over offentlige budsjetter.

T-baneringen ble lagt fram for Stortinget i St.prp. nr. 1 (1999-2000), med et kostnadsanslag på 897 mill. 2000-kroner. Anslaget var kvalitetssikret av en gruppe ledet av Statens vegvesen. Det samme anslaget ble lagt til grunn i avtalen som ble inngått mellom staten og Oslo kommune om bygging av T-baneringen i september 2000. Et halvt år etter at avtalen ble inngått, framla Oslo kommune et kostnadsanslag på 1 150 mill. kroner, basert på en fornyet gjennomgåelse av kostnadene. Høsten 2002 ble kostnadsanslaget på nytt oppjustert til 1 323 mill. 2002-kroner. Økningen var hovedsakelig knyttet til etappe 2 (Storo-Carl Berners plass), etter at denne var detaljprosjektet. I det opprinnelige kostnadsanslaget som ble forelagt Stortinget høsten 1999, var det for etappe 2 kun utarbeidet oversiktsplan. For etappe 2 var kostnadsanslaget følgelig beheftet med en betydelig usikkerhet.

Samferdselsdepartementet har i intervju framholdt at departementet ikke kvalitetssikret kostnadsanslaget for T-baneringen ettersom Oslo kommune har ansvaret som byggherre. Finansieringen er imidlertid i stor grad statlig, da staten har inngått en avtale med Oslo kommune om å finansiere 75 pst. av de planlagte prosjektkostnadene, dvs. 673 mill. kroner. Det er i undersøkelsen stilt spørsmål om departementet i dette tilfellet har ivarett sitt ansvar for å sikre at planleggingen av større prosjekter som er helt eller delvis finansiert ved statlige midler, holder en tilfredsstillende kvalitet.

Staten og Oslo kommune undertegnet avtalen om byggingen av T-baneringen før Oslo kommune på selvstendig grunnlag hadde vurdert kostnadsanslagene. Dette innebar at Oslo kommune ved Samferdselsetaten fikk byggherreansvaret for et prosjekt de selv ikke hadde prosjektert, og hvor de selv ikke hadde deltatt i utarbeidelsen av kostnadsanslaget. Oslo kommunes byrådsavdeling for samferdsel og miljø ved samferdselsseksjonen har i intervju framholdt at frykten for kostnadsoverskridelser lå til grunn for at kommunen ikke ønsket byggherreansvaret. Samferdselsdepartementet har vist til at utbygging av T-bane er et kommunalt ansvar, og at et eventuelt statlig byggherreansvar ville bryte med gjeldende ansvarsdeling. Samferdsels-

departementet har videre framholdt det som en fordel for staten at Oslo kommune ble byggherre med hensyn til ansvar for eventuelle kostnadsoverskridelser og eventuelle rettssaker i forbindelse med byggeprosessen. Det er i undersøkelsen stilt spørsmål om slike motsetningsforhold kan hindre en effektiv prosjektgjennomføring.

1.2.4 Kollektivløsning til Fornebu

Et flertall i samferdselskomiteen la i behandlingen av St.meld. nr. 46 (1999-2000) Nasjonal transportplan 2002-2011 vekt på at det skulle tas en rask avgjørelse om hvordan Fornebuområdet skulle betjenes med kollektivtransport.

Prosessene med valg av kollektivløsning til Fornebu har vært en lang beslutningsprosess med skiftende forutsetninger. Akershus fylkeskommune besluttet i 2003 at det skulle bygges automatbane mellom Lysaker og Fornebu. Representantene fra Akershus fylkeskommune hadde anbefalt en automatbaneløsning, mens representantene fra Oslo kommune, Oslo sporveier og Statens vegvesen hadde gått inn for en bybaneløsning. I St.prp. nr. 1 (2003-2004) ba Samferdselsdepartementet Akershus fylkeskommune sørge for å velge en regional omforent løsning og komme til enighet med Oslo kommune før man kunne gå videre.

I utredningen Bane til Fornebu fra mars 2002 ble automatbane mellom Fornebu og Lysaker definert som en lokal løsning. De regionale alternativene i utredningen inkluderte en tilknytning til Oslo. I den påfølgende tilleggsutredningen fra 2003 gikk arbeidsgruppens representanter fra Akershus fylkeskommune inn for automatbane mellom Lysaker og Fornebu, kombinert med en metro til Lysaker med utgangspunkt i den eksisterende Kolsåsbanen. Det er per januar 2006 ikke fattet noen beslutning som tilsier at det skal bygges en metroforbindelse til Lysaker, og undersøkelsen viser at det ikke er enighet om at automatbaneløsningen likevel kan defineres som en regional løsning. Samferdselsdepartementet har uttalt at kollektivbetjeningen av Fornebu må ses i et regionalt perspektiv, men har ikke sikret en felles forståelse av hvilke krav som må ligge til grunn for at en baneløsning til Fornebu kan betegnes som regional.

På bakgrunn av ovenstående stilles det i undersøkelsen spørsmål om Samferdselsdepartementet gjennom en tidligere avklaring av forutsetningene for statlige midler til prosjektet, og ved en tettere oppfølging på et tidligere tidspunkt, kunne bidratt til en mer effektiv beslutningsprosess.

1.3 Samferdselsdepartementets kommentarer

Departementet påpeker at en vesentlig del av Riksrevisjonens hovedkritikk av arbeidet med Oslopakke 2 synes å bunne i en oppfatning av at staten som forvaltningsnivå ikke har hatt tilstrekkelig hånd om styringen av pakken, og at det mangler et nivå som "kan skjære gjennom" når viktige beslutninger skal tas. Ifølge departementet kritiserer Riksrevisjonen til en viss grad departementet for svakheter ved dagens forvaltnings-system.

Samferdselsdepartementet framholder at rapporten kan gi inntrykk av at Oslopakke 2 ved St.prp. nr. 64 (1999-2000) er statens styringsdokument for utbygging av kollektivtrafikken i Oslo og Akershus. Ifølge departementet framgår det imidlertid klart av proposisjonen at den først og fremst er en finansieringsplan, og at hovedformålet med proposisjonen er å sikre nødvendig vedtak for iverksettelse av bompengerevidningen som er øremerket Oslopakke 2. Videre framgår det at utbyggingens omfang og valg av prosjekter må tilpasses realistiske og økonomiske rammer, og bli vurdert i Nasjonal transportplan og årlige statsbudsjetter.

Målet om økt kollektivandel

Ifølge Samferdselsdepartementet er det utviklet et bedre verktøy for nytte-/kostnadsberegning av kollektivtiltak, men det har vist seg å være vanskelig å si noe spesifikt om tiltakenes påvirkning på kollektivandelen. Det vesentlige vil ifølge departementet være at tiltakene for infrastruktur - og dermed det fysiske grunnlaget for en mer effektiv drift av kollektivsystemet - utvikles og bygges etter hva partene i fellesskap mener gir best nytte. Hva som faktisk oppnås av resultater i form av økt kollektivandel, er avhengig av mange utenforstående faktorer.

Etter Samferdselsdepartementets vurdering er det viktig å fastsette mål som er innenfor aktørenes herredømme, og som lar seg følge opp i tiltakene. Det er også viktig at partene har en felles forståelse av hva målene er.

Styring av Oslopakke 2

Samferdselsdepartementet viser til dagens ansvarsdeling som et utgangspunkt for statens styring av Oslopakke 2, slik det ble fastslått i St.prp. nr. 64 (1999-2000). Etter Samferdselsdepartementets syn har mange små og mellomstore tiltak for kollektivtrafikken fått en god samordning gjennom Oslopakke 2-samarbeidet. Departementet framholder det imidlertid som hensiktsmessig at de største prosjektene har hatt egne prosesser utenom de etablerte samordningsorganene.

Samferdselsdepartementet framholder i sitt svarbrev at det er vanskelig å se hvordan man skal klare å få til en bedre samordning av kollektivtrafikken uten at ansvaret for dette blir samlet på "én hånd" i hovedstadsområdet.

Samarbeid mellom Jernbaneverket og Statens vegvesen

Når det gjelder rapportens beskrivelse av manglende samordning av handlingsprogram (oppfølgingen av Nasjonal transportplan) og budsjett mellom Jernbaneverket og Statens vegvesen, viser Samferdselsdepartementet til at Jernbaneverket og Statens vegvesen har forskjellige budsjett- og styringssystemer. Statens vegvesen gjennomfører lokale budsjettprosesser der fylkeskommunen har en avgjørende rolle, mens Jernbaneverket har en mer sentralstyrt budsjettprosess. Omorganiseringen i Samferdselsdepartementet der sektorene "veg" og "jernbane" fra 2003 er organisert i

samme avdeling i departementet, har etter etatenes og departementets syn medvirket til bedre koordinering mellom etatenes arbeid med handlingsprogram og budsjett. Det forhold at også NSB nå møter fast i Koordineringsgruppen for Oslopakke 2, bidrar ifølge departementet til en bedre samordning av budsjetter og ikke minst gjennomføring av tiltak.

Ekstraordinær trafikantbetaling - "75-øringen"

Stortinget har ifølge Samferdselsdepartementet ved behandlingen av St.prp. nr. 64 (1999-2000) ikke fattet spesielt vedtak om ordningen med ekstra trafikantbetaling. Trafikantbetalingen er etter Samferdselsdepartementets syn egentlig ikke en del av Oslopakke 2, men en lokal forutsetning for Oslopakke 2. Departementet betegner avtalen mellom Akershus fylkeskommune, Oslo kommune og Vegdirektoratet som en intensjonsavtale som det ikke har vært full enighet om.

Samferdselsdepartementet videreformidler i sitt svarbrev NSBs oppfatning av avtalene som er inngått mellom partene i Oslopakke 2-samarbeidet som formelle juridisk bindende avtaler. NSB opplyser videre at selskapet arbeider så raskt det lar seg gjøre med anskaffelse og implementering av nytt lokaltogsmateriell i Oslo-området. Dette vil på sikt bidra til økt kapasitet, og Oslopakke 2-midler vil komme godt med i finansieringen. NSB benytter ikke Oslopakke 2-midler til oppgradering av eldre togsett. NSBs avtaler med Samferdselsdepartementet om offentlig kjøp av transporttjenester framholdes likevel som avgjørende for å gjennomføre investeringene i nytt materiell.

Utbygging av T-baneringen

Ifølge Statens vegvesen opptrer Oslo kommune gjennom sine intervju med Riksrevisjonen som om Statens vegvesen Oslo hadde kvalitetssikret de foreslåtte tekniske løsningene - og særlig knyttet til etappe 2 - med blant annet henvisning til koblingen til Grorud-banen ved Carl Berners plass. Statens vegvesen presiserer imidlertid at det etaten faktisk gjorde i februar 1999, var å kvalitetssikre et foreliggende overslag basert på de opplysningene som forelå på det aktuelle tidspunktet. I arbeidet med anslaget ble det brukt anleggs- og bygningsteknisk kompetanse fra Statens vegvesens side. Den jernbanetekniske kompetansen i anslagsprosessen ble dekket av Oslo Sporveier. Samferdselsdepartementet understreker den vesentlige forskjellen det er mellom å kvalitetssikre et overslag, og å utarbeide overslag med tilhørende tegningsgrunnlag og forutsetninger.

Banebetjening av Fornebu

Samferdselsdepartementet framholder at departementet har forutsatt at det var opp til Akershus fylkeskommune å velge baneløsning for Fornebu. Det ble videre lagt til grunn at den valgte løsningen skulle være omforent med Oslo kommune. Disse kravene var ifølge departementet et resultat av en politisk vurdering.

1.4 Riksrevisjonens bemerkninger

Formålet med revisjonen har vært å belyse i hvilken grad organiseringen og styringen av Oslopakke 2 er hensiktsmessig for å nå målet om å øke kollektivandelen i hovedstadsområdet.

Undersøkelsen viser at de overordnede målene om økt kollektivandel og bærekraftig transport ikke er styrende for arbeidet i Oslopakke 2. Målene gjenspeiles i liten grad i planlegging, gjennomføring og oppfølging av pakken. Videre viser undersøkelsen at selv om aktørene tilsynelatende er enige i målet om økt kollektivandel, peker de på at det er lite konkretisert, og de har også ulike oppfatninger av hva målet innebærer.

Samferdselsdepartementet uttaler i sine kommentarer at målet om økt kollektivandel er vanskelig å etterprøve og kan tolkes på flere måter. Videre framholder departementet at Oslopakke 2 er å anse som ett av flere virkemidler for å nå målet om økt kollektivandel. Riksrevisjonen vil peke på at Oslopakke 2 er et sentralt virkemiddel for å nå målet om økt kollektivandel, og at et mer systematisk arbeid med å konkretisere og skape enighet om overordnede mål ville ha økt mulighetene for en målrettet styring.

Samferdselsdepartementet viser i sine kommentarer til at driftsprosjektets sluttrapport dokumenterer at betydelige ressurser kan spares på en bedre samordning og et felles driftskonsept for Oslo-området. Riksrevisjonen mener på denne bakgrunn at det er mulig å øke nytten av infrastrukturtiltakene i Oslopakke 2, og viser til samferdselskomiteens utsagn om at utbygging av kollektivtrafikkens infrastruktur skal ses i nær sammenheng med mulighetene for å styrke og effektivisere driften av kollektivtrafikken. Riksrevisjonen har merket seg at NSB ikke deltok i arbeidet med å utarbeide driftskonseptet, men at NSB nå møter fast i Koordineringsgruppen for Oslopakke 2. Ifølge Samferdselsdepartementet bidrar dette til en bedre samordning av budsjetter og gjennomføring av tiltak.

I Nasjonal transportplan 2002-2011 fremgår det at departementet ved en gjennomgang av prosjektoversikter ville ta sikte på å bedre den samfunnsøkonomiske lønnsomheten i Oslopakke 2. Undersøkelsen viser at hensynet til regional balanse samt plansituasjonen har ført til at det ikke nødvendigvis er de prosjektene med størst nytte som gjennomføres først. Videre er det ikke utviklet tilstrekkelig gode verktøy for å foreta beregninger av samfunnsøkonomisk nytte av kollektivtiltak. Riksrevisjonen er innforstått med at det er de berørte kommunene som er planmyndighet etter plan- og bygningsloven, og således er godkjenningsmyndighet for reguleringsplaner for Oslopakke 2-prosjektene. Riksrevisjonen har også merket seg at det har vist seg å være svært komplisert og vanskelig å utvikle gode modeller for å beregne effekter av kvalitetsøkning for kollektivtrafikk. Riksrevisjonen stiller likevel spørsmål om oppfølgingen på dette området har vært tilstrekkelig, og kan ikke se at forutsetningen om å utrede strategier for å øke den samfunnsøkonomiske nytten av Oslopakke 2 er innfridd.

Etter Riksrevisjonens oppfatning er den ekstraordinære trafikantbetalingen en del av Oslopakke 2, og

ikke kun en lokal forutsetning for Oslopakke 2, slik Samferdselsdepartementet anfører i sitt svarbrev.

Det ble i 2002 inngått en egen avtale mellom Akershus fylkeskommune, Oslo kommune og Vegdirektoratet om innkreving og bruk av den ekstra trafikantbetalingen på kollektivreiser. Undersøkelsen har vist at det er svakheter ved ordningen. Riksrevisjonen stiller spørsmål om en klarere og mer forpliktende avtale ville sikret en bedre måloppnåelse for trafikantbetalingen. Ifølge Samferdselsdepartementet har Vegdirektoratet på møte i Samordningsutvalget 1. mars 2006 opplyst at det nå er enighet mellom partene. Det er ikke nærmere redegjort for hva denne enigheten består i.

Undersøkelsen viser at beslutningsprosessen med valg av kollektivløsning til Fornebu har vært lang med skiftende forutsetninger. Riksrevisjonen stiller spørsmål om Samferdselsdepartementet gjennom en tidligere avklaring av forutsetningene for statlige midler til prosjektet, og ved en tettere oppfølging på et tidligere tidspunkt, kunne bidratt til en mer effektiv beslutningsprosess.

T-baneringen finansieres med en betydelig andel statlige midler. Samferdselsdepartementet har i St.prp. nr. 64 (1999-2000) påpekt at vanlige krav til plangrunnlag, kostnadsoverslag mv. forutsettes å foreligge før det enkelte prosjekt tas opp til bevilgning.

Riksrevisjonen understreker at Samferdselsdepartementet, uavhengig av organiseringen av arbeidet med kostnadsanslag, har ansvar for å sikre at planleggingen av større prosjekter som helt eller delvis er finansiert ved statlige midler, holder en tilfredsstillende kvalitet.

1.5 Samferdselsdepartementets svar

"...
Innledning

Hovedtyngden i Riksrevisjonens kritikk retter seg mot problemer relatert til mangelfull helhetlig tilnærming i transportpolitikken, og manglende samordning og ensartet tilnærming mellom de ulike aktører og virkemidler som transportpolitikken består av.

(...)
Arbeidet med Oslopakke 2 er et eksempel på en kompleks problemstilling hvor alle forvaltningsnivåene deltar ut fra sine respektive ansvarsområder, og hvor ovennevnte problemstilling i stor grad synliggjøres. Det er i en slik situasjon at spørsmål om hvor langt staten kan - og bør - gå i å diktere lokale myndigheters løsninger innenfor deres eget ansvarsområde kan stilles. Samferdselsdepartementets styring må, etter min vurdering, ikke utøves slik at det oppfattes som - eller innebærer - overstyring i forhold til det ansvaret lokale myndigheter faktisk har.

Riksrevisjonens gjennomgang kan gi inntrykk av at Oslopakke 2 ved St.prp. nr. 64 (1999-2000) er statens styringsdokument for utbygging av kollektivtrafikken i Oslo og Akershus. Dette er etter mitt syn ikke dekkende. St.prp. nr. 64 er først og fremst å anse som en finansieringsplan, der hovedformålet er å sikre nødvendig vedtak for iverksettelse av bompenginnkrevingen som er øremerket Oslopakke 2. Videre framgår det at utbyggingens omfang og valg av prosjekter må tilpasses realistiske og økonomiske rammer, og bli vurdert i Nasjonal transportplan og årlige statsbudsjetter.

Målet om økt kollektivandel

Riksrevisjonen peker på at undersøkelsen viser at de overordnede målene om økt kollektivtrafikkandel og

bærekraftig transport ikke er styrende for arbeidet med Oslopakke 2 og at målene er lite konkretiserte.

En målsetting om økt kollektivandel kan tolkes på ulike måter. Etter min vurdering må Oslopakke 2 ses som ett av flere virkemidler for å nå målet om økt kollektivandel.

Et mål om økt kollektivandel må dessuten, etter min vurdering, ses i sammenheng med miljøhensyn og reduksjon i veksten i biltrafikken - og ikke som et eget isolert mål. Økt kollektivandel som mål er lite interessant hvis ikke årsaken til den økte kollektivandelen er overgang fra bil til kollektivtransport. Det er derfor vanskelig å konkretisere overordnede mål knyttet til kollektivandelen i Osloområdet utover det å legge forholdene til rette for å gjøre dette mulig. (...)

Jeg er imidlertid enig med Riksrevisjonen i at det i enkelte tilfeller kan være ønskelig å ha konkrete mål knyttet til kollektivtransport, jf. målsettingen om 20 pst. bedre framkommelighet for kollektivtrafikken i Oslo og Akershus. Det er likevel ikke uproblematisk for staten å definere mål innenfor andre berørte forvaltningsnivåers ansvarsområder. Dette har med det lokale selvstyret å gjøre.

Samferdselsdepartementet vil se nærmere på dette i forbindelse med arbeidet med Oslopakke 3.

(...)

Samordning av samferdselsoppgavene

(...)

De fastlagte hovedprinsipper for ansvarsdelingen mellom forvaltningsnivåene ble lagt til grunn for samarbeidet under Oslopakke 2. Innenfor denne rammen har partene forsøkt å få til en best mulig samordning av tiltak som må samordnes. Statens vegvesen har et koordineringsansvar, men har ingen myndighet eller maktmidler overfor de andre aktørene til å få til en bedre samordning. Det lokale samarbeidet er basert på frivillighet gjennom deltakelse i Koordineringsgruppen og Samordningsutvalget. Det er viktig å se utbygging av infrastruktur og drift i sammenheng. I Oslopakke 2 er dette søkt ivarettatt ved at alle berørte aktører deltar i Samordningsutvalget for Oslopakke 2. Dette skal medvirke til at alle aktørene kan se sin virkemiddelbruk i sammenheng, uavhengig av forvaltningsnivåer og ansvarsdeling for øvrig.

Det er viktig å vurdere denne problemstillingen også i Oslopakke 3-arbeidet. Denne vurderingen må gjøres i tett samarbeid og dialog med lokale myndigheter.

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

(...)

Jeg vil understreke at utvikling av samfunnsøkonomiske lønnsomhetsanalyser er en komplisert oppgave. Samferdselsdepartementet arbeider kontinuerlig med disse spørsmålene, og setter betydelige ressurser inn for å bedre metodeverktøyet. Jeg oppfatter derfor Riksrevisjonens kritikk om at dette arbeidet ikke er innfridd, som noe for tidlig framsatt.

I Oslopakke 2 er det på vanlig måte utarbeidet samfunnsøkonomiske lønnsomhetsanalyser for de store investeringsprosjektene. Det er i tillegg utviklet et bedre verktøy for nytte-/kostnadsberegning av kollektivtiltak. Som nevnt er dette metodisk vanskelig, og det innebærer en utfordring å skulle kunne utarbeide samfunnsøkonomiske beregningsmodeller som fullt ut omfatter virkningene av de mange sammensatte tiltak som ligger i en bypakke, slik Oslopakke 2 er.

(...)

Ekstraordinær trafikantbetaling - "75-øringen"

(...) Jeg er derfor enig med Riksrevisjonen i at den ekstraordinære trafikantbetalingen er en del av Oslopakke 2, selv om bruken av inntektene ikke inngår i Stortingets vedtak.

Jeg er også enig med Riksrevisjonen i at det kan være behov for en klarere og mer forpliktende avtale for å sikre en bedre måloppnåelse for trafikantbetalingen enn det som framgår av den inngåtte intensjonsavtalen for den ekstraordinære trafikantbetalingen ("75-øringen"). Jeg kan imidlertid opplyse at det nå er enighet mellom de berørte partene om disponering av midlene. (...)"

1.6 Riksrevisjonens uttalelse

Ved behandlingen av St.meld. nr. 32 (1995-1996) Om grunnlaget for samferdselspolitikken vedtok Stortinget en forsering av kollektivutbyggingen i Oslo og Akershus, og begrunnet dette med overordnede mål om økt kollektivandel og bærekraftig transport. Riksrevisjonens undersøkelse viser at de overordnede målene om økt kollektivandel og bærekraftig transport ikke er styrende for arbeidet med Oslopakke 2.

Ifølge Samferdselsdepartementet kan Riksrevisjonens gjennomgang gi inntrykk av at Oslopakke 2 ved St.prp. nr. 64 (1999-2000) er statens styringsdokument for utbygging av kollektivtrafikken i Oslo og Akershus. Samferdselsdepartementet viser til Nasjonal transportplan og årlige statsbudsjetter som andre sentrale styringsdokumenter. Riksrevisjonen er enig i at også disse dokumentene er sentrale for styringen av Oslopakke 2, og mener dette framgår klart av undersøkelsen.

Samferdselsdepartementet framholder at Oslopakke 2 må ses som ett av flere virkemidler for å nå målet om økt kollektivandel, og at selv om staten bidrar med store økonomiske bevilgninger til Oslopakke 2, er det ikke tilstrekkelig for å nå målet om økt kollektivandel. Riksrevisjonen er innforstått med at virkemidler som ligger innenfor andre forvaltningsnivåers ansvarsområder, påvirker bruken av kollektivtrafikk. Riksrevisjonen vil likevel fastholde at Oslopakke 2 er et sentralt virkemiddel for å øke kollektivandelen. De statlige midlene må derfor benyttes slik at de på en best mulig måte legger forholdene til rette for en økning i kollektivandelen. Dette forutsetter etter Riksrevisjonens mening et mer systematisk arbeid med å skape enighet om og konkretisere overordnede mål.

Det er ifølge departementet ikke uproblematisk for staten å definere mål innenfor andre berørte forvaltningsnivåers ansvarsområder av hensyn til det lokale selvstyret. Riksrevisjonen registrerer at Samferdselsdepartementet likevel er enig i at det i enkelte tilfeller kan være ønskelig å ha konkrete mål knyttet til kollektivtransport, jf. målsettingen om 20 pst. bedre framkommelighet for kollektivtrafikken i Oslo og Akershus. Riksrevisjonen har merket seg at Samferdselsdepartementet vil se nærmere på dette i forbindelse med arbeidet med Oslopakke 3.

Undersøkelsen viser at arbeidet i Oslopakke 2 er preget av ulike interesser, og at organiseringen ikke stiller krav om forpliktende samarbeid mellom partene. Samferdselsdepartementet viser i sitt svar til at det er en utfordring å få forvaltningsnivåene til å virke sammen, og at dette muligens på flere områder kan løses på en bedre måte. Riksrevisjonen er innforstått med at statens styring ikke må utøves slik at den oppfattes som - eller

innebærer - overstyring i forhold til det ansvaret lokale myndigheter faktisk har. Riksrevisjonen vil likevel peke på at det lenge har vært satt som mål å bedre samordningen mellom forvaltningsnivåene for å få en mer helhetlig og effektiv forvaltning av virkemidlene, og understreker på den bakgrunn behovet for en forsterket innsats på dette området. Riksrevisjonen har merket seg at departementet vil vurdere samordningsproblematikken i Oslopakke 3-arbeidet i tett samarbeid og dialog med lokale myndigheter.

Da Oslopakke 2 ble lagt fram for Stortinget, la departementet vekt på at det gjensto et arbeid med å utrede strategier for å øke den samfunnsøkonomiske nytten av pakken. Samferdselsdepartementet framholder i sitt svarbrev at det arbeider kontinuerlig med utvikling av metodeverktøyet for samfunnsøkonomiske analyser, og oppfatter derfor Riksrevisjonens kritikk som noe for tidlig framsatt. Strategier for å øke den samfunnsøkonomiske nytten handler etter Riksrevisjonens syn også om andre tiltak enn metodeutvikling. Riksrevisjonen viser til undersøkelsens funn om svak vektlegging av samfunnsøkonomisk nytte i den praktiske prioriteringen av prosjekter. Riksrevisjonen kan på denne bakgrunn ikke se at Samferdselsdepartementet har igangsatt et strategisk arbeid med sikte på å bedre den samfunnsøkonomiske lønnsomheten i Oslopakke 2.

Riksrevisjonen har merket seg at Samferdselsdepartementet er enig i at den ekstraordinære trafikantbetalingen for kollektivreisende (75-øringen) er en del av Oslopakke 2, og at det er oppnådd enighet mellom partene om disponeringen av midlene. Riksrevisjonen understreker betydningen av at Samferdselsdepartementet i årene framover følger opp avtalen, slik at midlene brukes i samsvar med det som ble forutsatt i St.prp. nr. 64 (1999-2000).

Når det gjelder T-baneringen, sier Samferdselsdepartementet seg enig i viktigheten av at prosjekter som helt eller delvis blir finansiert ved statlige midler, holder en tilfredsstillende kvalitet. Riksrevisjonen viser til overskridelsene som har påløpt i prosjektet, og understreker Samferdselsdepartementets ansvar for at kostnadsoverslag er realistiske.

Det er planlagt brukt betydelige statlige midler til kollektivløsningen til Fornebu. Riksrevisjonen understreker betydningen av at Samferdselsdepartementet sikrer et best mulig beslutningsgrunnlag, og at det utarbeides realistiske kostnadsoverslag for dette prosjektet.

2. MERKNADER FRÅ KOMITEEN

Komiteen, medlemene frå Arbeidarpartiet, Berit Brørby, Svein Roald Hansen og Ivar Skulstad, frå Framstegspartiet, Carl I. Hagen og leiaren Lodve Solholm, frå Høgre, Per-Kristian Foss, frå Sosialistisk Venstreparti, Inge Ryan, frå Kristeleg Folkeparti, Ola T. Lånke, og frå Senterpartiet, Magnhild Meltveit Kleppa, viser til at meininga med Riksrevisjonen sitt Dokument nr. 3:8 (2005-2006) har vore å undersøkje i kva grad organiseringa og styringa av Oslopakke 2 har vore

føremålstenleg når det gjeld målet om auka kollektivdel i hovudstadsområdet.

Mål om auka kollektivdel

Komiteen har merka seg at hovudkonklusjonen til Riksrevisjonen er negativ. Det overordna målet om auka kollektivdel er i liten grad spegla i planlegginga, gjennomføringa og oppfølginga av pakken. Komiteen viser også til at Riksrevisjonen peikar på at aktørane - staten ved Samferdselsdepartementet, Akershus fylkeskommune og Oslo kommune - på ei og same tid er tilsynelatande samde om eit slikt mål, men har ulike oppfatningar av kva målet om auka kollektivdel faktisk inneber.

Komiteen erkjenner at mål om auka kollektivdel kan vera vanskeleg å presisera og konkretisera. I utgangspunktet kan målet uttrykkjast som ein auke i det absolutte talet på kollektivreiser eller som del av det totale talet på reiser i hovudstadsområdet. Under gjevne føresetnader kan desse måla vera samanfalande. Komiteen ser at det hadde vore ideelt om aktørane i større grad kunne vera samde om eit mål for auka kollektivdel, og at rapporteringa av framdrifta i arbeidet med Oslopakke 2 hadde inneheldt opplysningar om korleis prosjekta sannsynlegvis verkar inn på sjansen til å nå eit veldefinert og kvantifisert mål om auka kollektivdel.

Komiteen vil leggja til at kollektivdelen av reiser i hovudstadsområdet i praksis avheng kritisk av tiltak som går utover Oslopakke 2, til dømes lokal parkeringspolitikk og arealplanlegging. Dessutan meiner komiteen at ei endeleg evaluering av effekten av Oslopakke 2 på kollektivdelen i hovudstadsområdet openbert føreset at dei planlagde samferdselsprosjekta er gjennomførte. Dette tyder derimot ikkje at Riksrevisjonen sine funn og merknader på dette tidspunktet ikkje har vore konstruktive. Spesielt er det viktig at framtidige samferdselssatsingar i større grad legg til grunn veldefinerte, overordna mål. Likeeins lyt slike satsingar i større grad opna for rapportering av framdrift og empirisk etterprøving av i kva grad dei konkretiserte måla for investeringane vert oppnådde.

Styring

Komiteen har merka seg Riksrevisjonen sine analyser av at regional fordeling av investeringsmidlane i Oslopakke 2 ikkje har blitt fordelte i samsvar med samfunnsøkonomisk lønsemd, men i tråd med ein meir eller mindre veldefinert balanse mellom Akershus fylkeskommune og Oslo kommune. Komiteen har også registrert at Riksrevisjonen kritiserer Samferdselsdepartementet for at det ikkje har blitt sett i gang eit strategisk arbeid med sikte på å betra den samfunnsøkonomiske lønsemda i Oslopakke 2.

Komiteen legg til grunn at Samferdselsdepartementet vil intensivera sitt arbeid med å utvikla betre samfunnsøkonomiske lønsemdsanalyser av store investeringsprosjekt, spesielt i samband med kollektivtiltak. Samstundes vil komiteen hevda at realpolitiske omsyn talar for at eit omfattande samarbeid mellom

ulike lokale aktører og forvaltningsnivå av typen Oslo-pakke 2 i praksis tilseier ei regional fordeling av investeringsmidlar som moglegvis ikkje alltid er samfunnsøkonomisk optimal. Slike prosjekt kan i praksis koma til å kvila på skjør politisk semje og kompromiss, der nettopp regionale omsyn godt og gjerne kan vera viktige hjørnesteinar. Komiteen meiner dette ikkje er optimalt, men moglegvis ein konsekvens av at heilskapleg og samfunnsøkonomisk styring i slike tilfelle eit stykke på veg kan vera vanskeleg grunna motstridande lokale interesser, krav og ønske. Komiteen vil derimot streka under at di større og meir omfattande den statlege medverkinga til slike prosjekt er, di viktigare er det at statlege styresmakter intensiverer innsatsen for å maksimera sannsynet for at det samla prosjektet vert gjennomført på eit samfunnsøkonomisk effektivt vis.

Organisering

Komiteen har merka seg at organiseringa av Oslo-pakke 2-samarbeidet i utgangspunktet har skjedd innanfor rammene til det såkalla Samordningsutvalet og Koordineringsgruppa. Medan det etatsleiar- og fylkes-/kommunalpolitikarleidde Samordningsutvalet skal samordne utgreiingar, planlegging og avgjerdsgrunnlag som inngår i Oslo-pakke 2, skal Koordineringsgruppa ha ei administrativ og saksførebuaende rolle overfor Samordningsutvalet. Dette samarbeidet er friviljug og basert på at dei ulike forvaltningsnivåa - stat, fylke og kommune - i utgangspunktet har klart definerte samferdselspolitiske ansvarsområde.

Riksrevisjonen ber til torgs ein kritikk av denne organiseringa som botnar i at organiseringa ikkje stiller krav om noko forpliktande samarbeid mellom partane som tek del. Komiteen har merka seg at Samferdselsdepartementet i sitt tilsvaer vil vurdera samordningsproblematikken i samband med Oslo-pakke 3 som svar på denne kritikken.

Komiteen meiner for det fyrste at organiseringa av Oslo-pakke 2 har utvikla seg i positiv lei over tid. Evalueringa som vart gjennomført i 2002 førte til oppretting av eit fagleg sterkt sekretariat som understøtt Koordineringsgruppa. I tillegg har partane blitt samde, rett nok berre munnleg, om ei formalisering av arbeidsforma som eit tiltak for å bøta på problemet med manglande plikter mellom aktørane. Dinest vil komiteen hevda at det lokale sjølvstyret både set og skal setja klåre grenser for kor aktivt staten - i dette tilfellet ved Samferdselsdepartementet - kan og bør styra og dominera eit samarbeid som går føre seg på tvers av forvaltningsnivåa. Komiteen vil likevel presisera at statlege styresmakter både har eit ansvar for å etterstreva ei forsvarleg forvaltning av statlege tilskot, og at staten generelt sett kan ta ei rekkje initiativ til å betra samarbeid mellom lokale aktører utan at det per definisjon bryt med det lokale sjølvstyret. Komiteen legg til grunn at dei ferske røynslene med organiseringa av Oslo-pakke 2 kan vera til bate for utforminga av korleis Oslo-pakke 3 skal organiserast.

Avslutting

Komiteen har merka seg Riksrevisjonen sine analysar av to særskilte prosjekt, nemleg T-baneringen og avgjerdsprosessen i samband med val av kollektivløy-sing til Fornebu. På sett og vis illustrerer nett desse prosjekta at ei samla vurdering av korleis Oslo-pakke 2 påverkar kollektivdelen av reiser i hovudstadsområdet, føreset at kollektivtiltaka faktisk er gjennomførte.

Generelt sett sluttar komiteen seg i all hovudsak til Riksrevisjonen sine funn, merknader og oppsummeringar. Staten har eit monaleg ansvar for å sjå til at store statlege tilskot og satsingar vert administrerte på eit samfunnsøkonomisk effektivt vis, og at fylgiene av satsingane kan etterprøvast i samsvar med veldefinerte mål. Komiteen meiner samstundes at ei slik statleg rolle må respektera både det lokale sjølvstyret og dei praktiske vanskaner som satsingar av typen Oslo-pakke 2 faktisk inneber og avdekkjer.

Revisjonen av Oslo-pakke 2 har trekt store vekslar på informasjon og opplysningar frå både staten, Akershus fylkeskommune og Oslo kommune. Berre statlege aktører fekk derimot høve til å koma med tilsvaer til Riksrevisjonen sitt utkast til endeleg rapport. Sidan dette er ei sak med tre klare avtalepartar, meiner komiteen at det også hadde vore på sin plass i denne samanhengen å ha late både Akershus fylkeskommune og Oslo kommune få tilsvaerande høve til å koma med tilsvaer.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre understreker viktigheten av denne undersøkelsen med de mange positive, men også de mindre gode erfaringer med henblikk på den forestående etablering av Oslo-pakke 3.

Da Oslo-pakke 2 til dags dato ikke er fullført, registrerer disse medlemmer med stor interesse effektiviteten i de offentlige tiltakene til kollektivtrafikken slik de fremkommer i Riksrevisjonens undersøkelse.

Disse medlemmer ser med bekymring på at arbeidet med Oslo-pakke 2 er preget av til dels motstridende interesser med spesiell fokus på at det ikke stilles krav om forpliktende samarbeid mellom partene som er Oslo kommune, Akershus fylkeskommune og Staten med ansvar for utbygging av jernbanen. Spesielt henleder disse medlemmer oppmerksomheten på at Samordningsutvalget og Koordineringsgruppen i Oslo-pakke 2 ikke har noen myndighet, men bare en koordinerende og rådgivende funksjon.

De ulike måter å styre Oslo-pakke 2 opptar disse medlemmer, idet undersøkelsen viser at representanter fra Oslo kommune og Akershus fylkeskommune ikke møter med samme mandat siden saksbehandlingsprosessen hos aktørene er ulik. Dertil viser disse medlemmer også til Statens vegvesens og Jernbaneverkets ulikheter i forbindelse med deres budsjett- og handlingsprogrammer. I denne sistnevnte forbindelse mener disse medlemmer at Samferdselsdepartementet har et overordnet ansvar som må følges opp i årene fremover.

Disse medlemmer er forundret over at samarbeidet under Oslo-pakke 2 er fundamentert med mang-

lende forpliktelser. I stedet for å ha en felles plattform med nedfelte avtaler, registrerer disse medlemmer at det eksisterer en muntlig avtale som ingen synes å være villig til å undertegne.

Undersøkelsen viser videre at det eksisterer interessedemotsetninger mellom de ulike aktører som går på bekostning av en helhetlig virkemiddelbruk og hvor disse medlemmer spesielt viser til konflikt mellom bane og buss (SL) hvor det med dagens ordninger er lite attraktivt å kjøre matebusser til jernbaneknutepunktene. Disse medlemmer fokuserer derfor på Riksrevisjonens spørsmål om virkemidler som supplerer investeringstiltakene, i større grad bør integreres i arbeidet med Oslopakke 3.

Disse medlemmer merker seg den grunnleggende avtale hvor trafikantbetalingen (75 øre) skulle øremerkes til innkjøp av ekstra materiell som skulle gi økt kollektivtrafikktilbud. Undersøkelsen viser at det eksisterer svakheter med ordningen, og disse medlemmer er forundret når det avdekkes at Oslo kommune og Akershus fylkeskommune har ulike tolkninger av hvorledes takstøkningen skal beregnes. Heller ikke har aktørene, med unntak av Oslo Sporveier, satt mål på hva som skal anskaffes av materiell, og derfor er midlene slik disse medlemmer oppfatter, blitt brukt på ulike måter. Som eksempel nevnes Akershus fylkeskommunes nedbetaling av gjeld for hurtigbåten "Prinsen" basert på et politisk vedtak.

Disse medlemmer er av den oppfatning at avtalen om Oslopakke 2 snarest bør tilpasses med det mål at denne blir mer forpliktende for partene.

Riksrevisjonens undersøkelse viser at de overordnede mål for Oslopakke 2 om økt kollektivandel og bærekraftig transport i liten grad gjenspeiles i planlegging og gjennomføring av pakken. Dette er en kritikk komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet er enig i. Derfor ser disse medlemmer store betenkeligheter med at styringen av prosjektet fortsetter uten at dette blir rettet opp.

Disse medlemmer har merket seg at det ved utvelgelsen av kollektivprosjekter er blitt tatt andre hensyn enn det som var forutsetningene - som f. eks. den "regionale balansen" i stedet for prioriteringen hvor størst nytte er grunnleggende.

Prosjektet med T-baneringen er et godt eksempel som disse medlemmer mener illustrerer en pulverisering av ansvaret og mangel på respekt for de innbetalte ressurser fra bilistene.

3. TILRÅDING FRÅ KOMITEEN

Komiteen har ellers ingen merknader, viser til dokumentet og rå Stortinget til å gjøre fylgjande

vedtak:

Dokument nr. 3:8 (2005-2006) - Riksrevisjonens undersøkelse av effektivitet i offentlige tiltak til kollektivtrafikk - Oslopakke 2 - vert lagd ved protokollen.

Oslo, i kontroll- og konstitusjonskomiteen, den 5. desember 2006

Lodve Solholm
leiar

Magnhild Meltveit Kleppa
ordførar

