



# Innst. S. nr. 170

(2007-2008)

## Innstilling til Stortinget fra transport- og kommunikasjonskomiteen

St.prp. nr. 40 (2007-2008)

### Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Oslopakke 3 trinn 1

Til Stortinget

#### 1. SAMMENDRAG

##### Innledning

Samferdselsdepartementet legg i proposisjonen fram forslag om å innføre ei ny bompengordning for Osloområdet, Oslopakke 3. Denne ordninga vil avløyse dagens bompengordning, Oslopakke 1 og Oslopakke 2.

Den nye bompengordninga er basert på forslag frå Oslo kommune og Akershus fylkeskommune. Tiltaka i bompengepakka er planlagt gjennomført over ein periode på 20 år (2008-2027), og er foreslått finansiert med trafikantbetaling og statlege midlar. Den økonomiske ramma i det lokale forslaget er på om lag 54 mrd. kroner.

Det lokale forslaget til Oslopakke 3 omfattar ei rekke ulike veg- og kollektivprosjekt. Som følgje av storleiken på pakka må det gjennomførast kvalitets-sikring i tidleg planfase, såkalla KS1. Det er òg naudsynt for Samferdselsdepartementet å sjå den samla prosjektportefølja i samband med Regjeringa si handsaming av Nasjonal transportplan for perioden 2010-2019. Denne planen blir først lagt fram hausten 2008. For likevel å etterkomme lokalt ønskje om raskast mogeleg oppstart av innkrevjinga, er det beslutta å leggje fram Oslopakke 3 i to trinn.

##### Trinn 1

Formålet med trinn 1 er å leggje grunnlag for iverksetting av ei ny trafikantbetalingsordning basert på lokale vedtak som kan ta til så tidleg som mogeleg

i 2008. Dette for å sikre gjennomføring av veg- og kollektivprosjekt som allereie er sette i gang etter dagens bompengordning. Trafikantbetalinga er føresett innkrevd i eksisterande bomstasjonar for Oslopakke 1 og Oslopakke 2. I tillegg er det i proposisjonen foreslått eit nytt betalingssnitt på fylkesgrensa mellom Oslo og Akershus. Det blir i proposisjonen òg lagt til rette for bruk av bompengar til drift av kollektivtransport i Oslopakke 3, jf. Ot.prp. nr. 15 (2007-2008) Om lov om endring i veglov 21. juni 1963 nr. 23, Innst. S. nr. 26 (2007-2008) og Besl. O. nr. 41 (2007-2008).

Samferdselsdepartementet har ikkje tatt stilling til nokon prosjektportefølje i Oslopakke 3 ved framlegget av trinn 1.

##### Trinn 2

Den heilskaplege framstillinga av Oslopakke 3 vil først skje i samband med framlegg av trinn 2, som etter planen blir lagt fram for Stortinget hausten 2008. Framlegg av trinn 2 vil innehalde ei samla vurdering av utbyggingsplanane. Framlegg av Oslopakke 3 trinn 2 vil skje i dialog med lokale styresmakter.

Det er ikkje med jernbanetiltak i det lokale forslaget til Oslopakke 3. Samferdselsdepartementet legg opp til at også jernbane skal inngå som ein del av Oslopakke 3, og vil komme tilbake til prioritering av jernbanetiltak i Osloregionen i samband med trinn 2.

##### Dagens bompengordning - Oslopakke 1 og Oslopakke 2

Stortinget vedtok Oslopakke 1 våren 1988, jf. St.prp. nr. 96 (1987-1988) og Innst. S. nr. 239 (1987-1988). Formålet med Oslopakke 1 var å finansiere hovudvegutbygginga i Oslo og Akershus. Bompenggeinnkrevjinga starta 1. februar 1990.

Utbyggingskostnadene i Oslopakke 1 var opphavleg rekna til 10,2 mrd. kroner i 1987-prisnivå. Dette blir om lag 19,4 mrd. 2008-kroner. Dei samla kostnadene har auka vesentleg. Følgjeleg står det framleis att store utbyggingsoppgåver som var føresette løyst gjennom Oslopakke 1.

Stortinget vedtok Oslopakke 2 våren 2000, jf. St.prp. nr. 64 (1999-2000) og Innst. S. nr. 239 (1999-2000). Oslopakke 2 har som formål å forsere kollektivutbygginga i Oslo og Akershus. Gjennom vedtaket om Oslopakke 2 vart det ikkje tatt stilling til dei økonomiske rammene for pakka.

For å sikre finansiering av nytt vegsystem i Bjørvika vedtok Stortinget våren 2005 å vidareføre bompengoordninga i Oslo og Akershus frå 1. januar 2008 til seinast 31. desember 2012, jf. St.prp. nr. 50 (2004-2005) og Innst. S. nr. 200 (2004-2005). Det er føresett at midlane skal fordelast mellom veg- og kollektivtrafikktiltak og mellom Oslo og Akershus som i dag.

Oslopakke 2 er ei "forseringspakke" i forhold til kollektivsatsinga i Oslopakke 1 slik at kollektivandelen har auka.

Nettoinntektene til investeringar frå bomringen har auka med veksande trafikk og var i 2006 om lag 1 100 mill. kroner. Årlege driftskostnader for dagens bompengering er om lag 130 mill. kroner, altså vel 10 pst. av bruttoinntektene.

### Lokalt forslag til Oslopakke 3

I samband med det regionale arbeidet med Nasjonal transportplan 2006-2015 vart vidare trafikantbetaling etter avslutning av dei vedtekne Oslopakkene utgreidd. Oslo bystyre og Akershus fylkesting gjekk inn for ein ny Oslopakke basert på vidare trafikantbetaling i ei eller anna form. På denne bakgrunnen har Oslo kommune, Akershus fylkeskommune og dei statlege transportetatane følgd opp arbeidet med eit nytt opplegg for trafikantbetaling.

I kapittel 3 i proposisjonen er det lokale arbeidet nærare omtala og dei lokale vedtaka referert.

Det lokale forslaget omfattar finansiering av ei rekke veg- og kollektivprosjekt som har svært varierende status når det gjeld utgreiing og planlegging. Det knyter seg derfor stor uvisse til enkeltprosjekta i forslaget, både til utforming, omfang og kostnader. Det lokale forslaget omfattar også bruk av bompengar til drift av kollektivtransport.

Samferdselsdepartementet har merka seg Bærum kommune sitt vedtak om at innkrevjing i det nye snittet ikkje skal skje før bygging av ny E18 er sett i gang. Departementet legg imidlertid vekt på Akershus fylkeskommune sitt vedtak som seier at Oslopakke 3 er ei heilskapeleg pakke, og at oppstarten av innkrevjinga òg inkluderer dei nye stasjonane i Bærum.

### Bompengeplegg for Oslopakke 3

Den økonomiske ramma er basert på at takstane for passering av bomringen blir auka frå dagens gjennomsnittspris på om lag 14 kroner til om lag 19 kroner, og at det blir etablert eit nytt betalingsnett i Bærum. Ekstra trafikantbetaling (75-øringen) frå kollektivreiser til nytt vognmaterieil er foreslått vidareført. Lokale styresmakter har føresett at statlege riksvegsløyvingar blir vidareførte på same nivå som i Nasjonal transportplan for perioden 2006-2009.

Statens vegvesen har rekna kostnadene for etablering av nye automatiske bomstasjonar i Bærum og ombygging av eksisterande bomstasjonar i Oslo for automatisk innkrevjing til om lag 150 mill. kroner. Årlege driftskostnader for dagens bompengering er om lag 130 mill. kroner. Ved vesentleg meir effektivt innkrevningssystem er driftskostnadene for det nye opplegget rekna til om lag same nivå som for dagens system.

Samferdselsdepartementet vil, i samråd med aktuelle departement, gå gjennom problemstillinga knytta til anonymitet i bompengeanlegg, jf. St.meld. nr. 17 (2006-2007) og Innst. S. nr. 132 (2006-2007).

### Bruk av inntekter fra Oslopakke 3 trinn 1 i 2008-2009

Oslopakke 3 vil erstatte noverande bompengepakker, slik at det berre vert ei bompengepakke i Oslo-området. Igangsette veg- og kollektivprosjekt innafor Oslopakke 1 og 2 vil derfor verte overførte til Oslopakke 3.

Totalt vil det verte om lag 1 850 mill. kroner pr. år i netto bompengeinntekter frå og med 2009.

Ved nye takstar i eksisterande bompengering frå for eksempel 1. juni 2008 og innkrevjing i det nye betalingsnettet i Bærum frå 1. september 2008, vil det vere om lag 220 mill. kroner i meirinntekter til disposisjon for tiltak innafor Oslopakke 3 i 2008, inklusive drift av kollektivtrafikk.

Det er sett i verk ein prosess mellom Statens vegvesen, Oslo kommune og Akershus fylkeskommune for å prioritere kva midlane skal nyttast til. Samferdselsdepartementet vil orientere om dette i samband med Revidert nasjonalbudsjett 2008.

For å sikre rasjonell framdrift i planlegging og gjennomføring av igangsette anlegg, går Samferdselsdepartementet inn for at det blir høve til å ta opp mellombelse lån.

### Bruk av bompenger til driftstiltak for kollektivtrafikk

Av økonomisk ramme på om lag 54 mrd. kroner er det i lokale forslaget lagt opp til at det skal nyttast vel 20 mrd. kroner til kollektivtrafikk innafor den samla ramma for Oslopakke 3, altså om lag 40 pst.

Av dette er det foreslått om lag 10,8 mrd. kroner, altså om lag 20 pst. av pakka, til "økt tilskudd kollektivtransport". Ein vesentleg del av desse midlane er føresette nytta til drift av kollektivtrafikken.

Den 1. januar 2008 slo AS Oslo Sporveier og Stor-Oslo Lokaltrafikk AS seg saman til eit felles administrasjonsselskap for kollektivtrafikken i Oslo-regionen. Det nye selskapet heiter Ruter AS.

Det er naturleg at Statens vegvesen har det administrative og faglege ansvaret for heilskapleg forvaltning av bompengainntektene. Departementet vil streke under at dette ikkje inneber at Statens vegvesen bestemmer kva inntektene skal nyttast til. Bruk av bompengar til drift skal vere basert på heilskaplege planar som er lokalpolitisk handsama, jf. Ot.prp. nr. 15 (2007-2008). Lokale styresmakter skal styre prioriteringar av midlane som skal gå til drift av kollektivtransporten. Det er semje mellom Samferdselsdepartementet og lokale styresmakter om at systemet må ta omsyn til både det statlege behovet for at eit offentleg organ samordnar forvaltninga og det lokale behovet for å styre bruken av desse midlane.

Samferdselsdepartementet har bedt Statens vegvesen Vegdirektoratet om snarleg å setje i verk ein prosess for å avklare roller og ansvar mellom sentrale og regionale styresmakter, herunder prioritering av tiltak og utvikling av eit system for å overføre midlar til Ruter AS.

Det er ein føresetnad at heimelsgrunnlaget i veglova for å nytte bompengar til driftstiltak for kollektivtrafikk er sett i kraft før midlane kan nyttast til slike driftstiltak.

Samferdselsdepartementet vil i framlegget av Oslopakke 3 trinn 2 komme tilbake med eit opplegg for organisering, styring og forvaltning av Oslopakke 3 slik at statlege, kommunale og fylkeskommunale interesser kan bli ivaretatt på ein best mogeleg måte.

### ***Rv 150 Ulvensplitten - Sinsen***

Prosjektet omfattar både nytt hovudvegssystem og nytt lokalvegnett i området.

Dei førebunde arbeida på prosjektet starta i februar 2005. Men våren 2006 vedtok Statens vegvesen å avlyse tilbodskonkurransen for tunnelentrepriisen grunna vesentleg høgare tilbod enn føresett, jf. St.prp. nr. 65 (2005-2006). Prosjektet vart derfor omprosjektert og revidert.

Samferdselsdepartementet har gjennomført ekstern kvalitetssikring (KS2) av det reviderte prosjektet. Etter dette legg departementet til grunn ei styringsramme på 2 690 mill. 2007-kroner og ei kostnadsramme på 3 040 mill. 2007-kroner. Dette inneber at styringsramma for prosjektet har auka med 790

mill. kroner sjølv om det er gjennomført ei rekke kostnadsreducerande tiltak.

Revidert forslag til finansieringsplan for prosjektet, samanlikna med opphavleg finansieringsplan, går fram av tabell 4.1 i proposisjonen.

Bygginga av dei kommunale vegane er føresett starta våren 2008, jf. St.prp. nr. 1 (2007-2008). Det er lagt til grunn at anleggsarbeida på rv 150 skal komme i gang att hausten 2008, slik at prosjektet kan opnast for trafikk i 2013.

### ***Kolsåsbanen***

I St.prp. nr. 1 (2007-2008) har Samferdselsdepartementet varsla at departementet ville komme tilbake med omtale av Kolsåsbanen i samband med Oslopakke 3 trinn 1.

Kolsåsbanen er ein del av T-banenettet i Osloområdet og inngår i det regionale banesystemet i Vestkorridoren. Kolsås i Bærum er endepunkt for bana i Akershus.

Oslo kommune og Akershus fylkeskommune har på grunnlag av "Helhetsplan for Kolsåsbanen" frå 2002 vedteke baneoppgradering basert på eit metrokonsept.

Oppgradering av Kolsåsbanen er prioritert i handlingsprogrammet for investeringar på øvrig riksvegnett for perioden 2006-2009 både i Akershus og Oslo, og inngår i det lokale forslaget til Oslopakke 3.

### **Forholdet til EØS-regelverket**

Europaparlaments- og Rådsdirektiv 2006/38/EF om endring av Europaparlaments- og Rådsdirektiv 1999/62/EF om avgifter på tunge lastebilar for bruk av visse typar infrastruktur vart vedteke i EU 17. mai 2006, og erstattar Rådsdirektiv 1999/62/EF. Direktivet er førebels ikkje implementert i norsk rett.

Etter Samferdselsdepartementet si vurdering får ikkje Europaparlaments- og Rådsdirektiv 2006/38/EF verknad på bruk av bompengar i ei bompengepakke i eit byområde, sidan direktivet sitt virkeområde ikkje omfattar bomringar i byane. Etter artikkel 9.2 kan medlemsstatane sjølv avgjere korleis inntektene frå vegbruksavgifter skal nyttast. Direktivet seier at desse bør komme transportsektoren til gode, på ein måte som gjer at heile transportsystemet fungerer optimalt.

### **Bompengearvtale**

Etter at Stortinget har vedteke Oslopakke 3 trinn 1 vil det verte inngått bompengearvtale mellom Statens vegvesen Vegdirektoratet og AS Fjellinjen i tråd med gjeldande standardavtale og vilkåra i proposisjonen.

## 2. KOMITEENS MERKNADER

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Karita Bekkemellem, Eirin Faldet, Irene Johansen, Torstein Rudihagen, Tor-Arne Strøm og Truls Wickholm, fra Høyre, Øyvind Halleraker og Trond Helleland, fra Sosialistisk Venstreparti, Hallgeir H. Lange-land, fra Kristelig Folkeparti, Jan Sahl, fra Senterpartiet, Ragnhild Aarflot Kalland, og fra Venstre, Borghild Tenden, støtter departementets fremlegg til Oslopakke 3 som vil avløse Oslopakke 1 og Oslopakke 2. Den nye bompenggeordninga er basert på forslag fra Oslo kommune og Akershus fylkeskommune som igjen bygger sine vedtak på en bred tverrpolitisk enighet. Flertallet vil gi ros til den viktige politiske jobben som er gjort i Oslo og Akershus. Flertallet har merket seg at tiltakene i bompengepakka er planlagt gjennomført over en periode på 20 år (2008–2027).

Flertallet er glad for at man gjennom behandlingen av Oslopakke 3 i to faser sørger for at man nå kommer i gang med overføringer til drift av kollektivtrafikk langt tidligere enn dersom man skulle ha behandlet pakken samlet. Flertallet er også fornøyd med at det legges opp til at man også kommer i gang igjen med viktige investeringsprosjekter som Ulven-Sinsen og Kolsåsbanen.

Flertallet har merket seg at det, ved siden av utbyggingsprosjekter til vei og kollektivtrafikk, i den lokale planen for Oslopakke 3 også ligger en betydelig innsats når det gjelder drift, vedlikehold og løpende investeringer i kollektivtrafikken. Flertallet har merket seg at det i denne planen legges opp til at ca. 25 pst. av bompengene skal brukes til slike tiltak. Flertallet forutsetter at disse tiltakene for å styrke kollektivtrafikken også i årene framover minst skal utgjøre denne andelen av innkomne bompenger.

Flertallet viser til at økte priser, blant annet på grunn av prisvekst på innsatsfaktorer som stål og betong, og andre endrede forutsetninger, vil kunne medføre utfordringer. Flertallet vil understreke at justeringer av pakken som foretas, må gjøres gjennom å involvere de lokale myndigheter. Flertallet merket seg komitéleder Rune Gerhardsens og fylkesordfører Nils Aage Jegstads krystallklare presisering under høringen hvor de fremholdt at: "I vårt miljø er pakken robust. Men for press utenfra er den skjør". Flertallet merket seg videre at de samme personene også erkjente at det ville kunne oppstå situasjoner der justeringer kunne være nødvendig, men at det da måtte gjøres i nært samarbeid med de lokale partene. Flertallet har forstått at det i denne saken er viktig at alle partiene, som var en del av kompromisset, trekkes med i det videre arbeidet, og ber departementet merke seg dette.

Flertallet viser til at det i forslaget fra de lokale partene tas opp at det er ønskelig å kunne benytte seg av en forskutteringsordning for å realisere store tunge prosjekt som for eksempel E18 Vestkorridoren, E6 tunnel/lokk i Groruddalen og E18 Mosseveien i tunnel tidligere enn forutsatt. En forskutteringsløsning vil kunne gi realiseringstid redusert med flere år. Flertallet finner det ønskelig at mulighetene for denne type finansiering, og skisser for gjennomføring, omtales i fase 2.

Flertallet er fornøyd med at det er inngått et klimaforlik i Stortinget. Dette må få konsekvenser for de vedtak Stortinget skal fatte fremover. Klimaforliket og Regjeringens klimapolitikk trekker frem transportsektoren som en viktig kilde til CO<sub>2</sub>-utslipp, og dermed også en sektor det må kuttes i. Ett av tiltakene som trekkes frem er kombinasjonen av kollektivsatsing og trafikkreduserende tiltak i byområder. Oslopakke 3 inneholder elementer av dette og det er bra. Flertallet mener det i det videre arbeidet med Oslopakke 3 må pakkens klimaeffekt vurderes. Dersom pakken ikke har positiv effekt på klima, mener flertallet pakken etter vurderingen bør justeres. En klar forutsetning for dette er enighet mellom partene.

Flertallet har merket seg at det vil bli inngått bompenggeavtale mellom Statens vegvesen Vegdirektoratet og AS Fjellinjen i tråd med gjeldende standardavtale og vilkårene i St.prp. nr. 40 (2007-2008). Flertallet vil oppfordre til at dette skjer snarest mulig.

Et annet flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, er glad for det arbeidet som er blitt gjort fra samferdselsministeren ved gjennom behandling av Oslopakke 3 i to faser, å sørge for at man nå kommer i gang med overføringer til drift av kollektivtrafikk langt tidligere enn dersom man skulle ha behandlet pakken samlet.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre vil peke på at Oslopakke 3-midlene kun vil utgjøre om lag 12 pst. av det samlede budsjettet til det sammenslåtte selskapet Ruter AS. Disse medlemmer vil i denne forbindelse vise til sitt forslag i Innst. O. nr. 26 (2007-2008), jf. Ot.prp. nr. 15 (2007-2008) Om lov om endring i veglov 21. juni 1963 nr. 23:

"Stortinget ber Regjeringen åpne for at departementet kan gi sitt samtykke til at bompenger som benyttes til drift av kollektivtrafikken innenfor en plan om et helhetlig og samordnet transportsystem som på forhånd har fått Stortingets tilslutning, kan kanaliseres direkte til et regionalt eller lokalt administrasjonsselskap."

Disse medlemmer har merket seg at transportetatene i sitt innspill til departementet om Nasjonal transportplan 2010-2019, ikke har foreslått realisering av dobbeltsporet jernbane Oslo-Ski innenfor den økonomiske planrammen.

Disse medlemmer viser til at det lokalpolitiske forliket om Oslopakke 3 forutsetter at dobbeltspor Oslo-Ski realiseres i neste planperiode. Disse medlemmer vil understreke at bygging av jernbane er et statlig ansvar, og ikke en del av Oslopakke 3. Realiseringen av dette dobbeltsporet er viktig for å redusere trengsel og miljøbelastningen fra trafikk. Dobbeltsporet jernbane legger også grunnlaget for en videre satsing på høyhastighetstog. Den tyske ekspertgruppen som vurderte potensialet for bygging av høyhastighetstog i Norge, la vekt på behovet for å benytte planlagte dobbeltspor i en slik satsing. Samtidig ble strekningen Oslo-Gøteborg pekt på som en av de mest lovende strekningene for høyhastighetstog. Disse medlemmer vil understreke behovet for at dobbeltsporet på strekningen Oslo-Ski realiseres i neste planperiode.

Disse medlemmer vil understreke det lokalpolitiske forliket om Oslopakke 3 forutsetter at bompengene som kreves inn gjennom det nye snittet på fylkesgrensa Oslo-Akershus, i sin helhet benyttes til å legge større deler av E18 i miljøtunnel. Disse medlemmer legger til grunn at Regjeringen følger dette opp i det videre arbeidet med Oslopakke 3.

Disse medlemmer understreker at Oslopakke 3 er en tiltakspakke som inkluderer bompengefinansiering, og ikke en bompengepakke med tiltak. Pakken er en helhet. Dersom Regjeringen tar ut enkelttiltak i den fremforhandlede enigheten om Oslopakke 3, ved fremleggelse av trinn 2, faller grunnlaget for en bred politisk enighet bort. For eksempel er det en absolutt forutsetning for enigheten om et nytt betalingsnitt på Lysaker, at planleggingen og arbeidet med prosjektet "Ny E18 Miljøvei" kommer i gang umiddelbart. Skjer ikke dette, faller ikke bare enigheten, men også innkrevingspunktet på Lysaker bort.

Disse medlemmer vil videre understreke at staten forutsettes å bidra med den forespeilede finansiering, og til forventet tid. Økte priser, blant annet på grunn av prisvekst på innsatsfaktorer som stål og betong, vil medføre utfordringer. Disse medlemmer viser til at man i forslaget til Nasjonal transportplan 2010-2019 (NTP) legger opp til en statlig underfinansiering av Oslopakke 3 med til sammen 2,3 mrd. kroner. Disse medlemmer gjør oppmerksom på at dersom Oslopakke 3 skal kunne gjennomføres etter intensjonen fra Akershus fylkeskommune og Oslo kommune, må statens bidrag minst være i størrelse med beløpet i inneværende NTP, altså 6

mrd. kroner i første del av perioden, og ikke 3,7 mrd. kroner som foreslått i etatenes utkast til ny NTP.

Disse medlemmer viser også til at offentlig-privat samarbeid (OPS) bør brukes på store tunge prosjekt som for eksempel E18 Vestkorridoren og E18 Mosseveien i tunnel. OPS vil gi en realiserings-tid redusert med flere år, ventelig ned mot halve tiden av tradisjonell finansiering. Dette vil sikre et mer forutsigbart vedlikehold av prosjektene i flere tiår. OPS vil ventelig gi flere interesserte anbydere enn tradisjonell finansiering og organisering på grunn av økt forutsigbarhet.

Disse medlemmer vil peke på at OPS også vil kunne gjøre det mulig å starte tunge infrastrukturprosjekt for kollektivtransport tidligere enn ellers, fordi veiprojektene vil belaste en mindre del av den årlige kontantstrømmen. "Ny E18 Miljøvei" bør påbegynnes så snart som mulig. Disse medlemmer fremmer på denne bakgrunn følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen ikke legge hindringer for at Oslo og Akershus kan beslutte å bruke OPS-organisering på de prosjekter i tiltakspakken som er egnet for det."

Komiteens medlemmer fra Høyre og Venstre understreker at det er en forutsetning for å støtte finansieringsopplegget i St.prp. nr. 40 (2007-2008), herunder et betalingsnitt på Lysaker, at det fra statens side ikke skapes hindringer for at tiltakspakken gjennomføres slik Oslo og Akershus har forutsatt, herunder "Ny E18 Miljøvei".

Disse medlemmer har merket seg komitéleder Rune Gerhardsens og fylkesordfører Nils Aage Jegstads krystallklare presisering under høringen hvor de fremholt at: "I vårt miljø er pakken robust. Men for press utenfra er den skjør".

Disse medlemmer ber departementet merke seg dette i det videre arbeidet med trinn 2.

Disse medlemmer vil peke på at det er staten som har ansvaret for drift og finansiering av jernbaneinfrastruktur, og ikke bilistene i Oslo og Akershus. Disse medlemmer vil videre understreke viktigheten av at staten følger opp dette ansvaret med de tilstrekkelige bevilgningene som er nødvendige for å sikre at de kollektivreisende i Oslo og Akershus får et godt togtilbud. Bompenger skal ikke bli brukt til å erstatte en manglende statlig satsing på jernbane.

## **Merknader fra Fremskrittspartiet**

### **Saksbehandling**

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Bård Hoksrud, lederen Per Sandberg og Arne Sortevis, viser til at St.prp. nr. 40 (2007-2008) ble referert og vedtatt sendt komiteen i møte i Stortinget tirsdag 26. februar

2008. Disse medlemmer viser til at frist for å avgi innstilling, etter forslag fra regjeringspartiene, ble satt til fredag 7. mars 2008.

Disse medlemmer mener det er satt av for liten tid til behandling av saken på en grundig måte. Disse medlemmer har merket seg at begrunnelsen for det store hastverket synes å være ønsket om å starte innkreving av bompenger så tidlig som mulig i 2008, og slik at bompengene kan brukes til driftstiltak for kollektivtrafikk fordi nylig vedtatt endring i vegloven § 27 gjør dette mulig.

Disse medlemmer mener likevel det er viktig med grundig behandling av alle saker i Stortingets fagkomiteer, og viser spesielt til at denne saken omhandler den hittil største bompengepakken som er lagt frem for behandling i Stortinget. Disse medlemmer viser således til at pakken har en total økonomisk ramme på 54 mrd. kroner, hvorav 42 mrd. kroner er finansiert med bompenger. På den bakgrunn mener disse medlemmer at det burde vært avsatt bedre tid til grundigere behandling av saken, selv om den skal behandles i to trinn. Disse medlemmer peker på at denne saken gjelder første trinn og bør derfor omfatte grundig avklaring og grundig vurdering av den finansielle ramme og de forutsetninger, bindinger og sikringer som gjelder denne rammen.

### ***Et nasjonalt prosjekt***

Disse medlemmer mener at Oslopakke 3 bør behandles som et nasjonalt prosjekt i eget program med egen finansiering og i regi av et eget selskap.

Disse medlemmer legger til grunn at et slikt prosjekt finansieres fullt ut med statlige midler.

Disse medlemmer peker på at et effektivt, sikkert og miljøvennlig nasjonalt transportnett er avhengig av at trafikknettet til, i og rundt landets hovedstad fungerer godt. Ikke bare er det en statlig oppgave å finansiere nasjonalt transportnett; det er også statens oppgave å finansiere transportnettet i Osloregionen. Det innebærer at disse medlemmer mener det er urimelig at bilbrukerne i Akershus og Oslo gjennom bompenger skal pålegges ansvaret for å finansiere hoveddelen av Oslopakken; en andel anslått til ca. 78 pst. av tiltakspakken på totalt 54 mrd. kroner.

### ***Garanti for statlig bidrag i Oslopakke 3***

Disse medlemmer viser til at fylkene Akershus og Oslo forutsetter et statlig bidrag på 12 mrd. kroner av totalrammen på 54 mrd. kroner. Disse medlemmer har også merket seg at Oslopakke 3 omhandler prosjekter i en 20-års periode fra 2008 til 2027. Disse medlemmer kan ikke se at denne forutsetningen på noen måte er sikret eller garantert i

den fremlagte saken. Tvert imot er det i forslag til NTP 2010-2019 som nylig er sendt ut på høring, lagt inn 3,7 mrd. kroner i statlig tilskudd i planens tidsramme på 10 år. Disse medlemmer mener derfor denne manglende avklaring sår vesentlig tvil om planens finansieringsramme, og derved om forutsetningen for Oslopakke 3.

Disse medlemmer har merket seg svar i brev datert 5. mars 2008 fra Samferdselsdepartementet på spørsmål 4, som omhandler statlig garanti for statlig finansiering av 12 mrd. kroner som forutsatt i Oslopakke 3. Disse medlemmer konstaterer at statsråden på vegne av Regjeringen ikke kan eller vil gi noen avklarende og bindende garanti for at staten virkelig bidrar med de 12 mrd. kroner som er forutsatt av totalt 54 mrd. kroner, eller når statlig bidrag skal komme.

Disse medlemmer minner om at Oslopakke 3 skal gjennomføres i en 20-årsperiode (2008-2027), og at denne tidsperioden vil bli omhandlet av 4 ulike nasjonale transportplaner; hhv. 2006-2015, 2010-2019, 2014-2023 og 2018-2027. Disse medlemmer mener at med det foreslåtte finansieringsopplegget med nesten 80 pst. bompengefinansiering, burde statlig bidrag på 12 mrd. kroner vært avklart og garantert gjennom en juridisk bindende avtale mellom Akershus fylkeskommune, Oslo kommune og staten. Dersom et flertall i komiteen og i Stortinget velger å støtte saken, slik den er presentert i proposisjonen, vurderer Fremskrittspartiet å fremme eget forslag om at slik avtale skal inngås, og tekst til slik juridisk bindende avtale, når saken behandles i Stortinget 13. mars 2008.

Disse medlemmer mener at manglende statlig garanti for statlig finansiering av 12 mrd. kroner til Oslopakke 3 medfører at avtalen er brutt.

Disse medlemmer viser også til at dersom ansvaret for øvrige riksveier overføres fra staten til fylkene, slik Regjeringen ser ut til å ville legge opp til som en avslutning av sitt Regionprosjekt, vil innbyggerne i Akershus og Oslo bl.a. betale for utbygging av hhv. fylkesveier og kommunale veier. (Øvrige riksveier blir ved overføring til Oslo kommune klassifisert som kommunale veier.)

Disse medlemmer viser til merknader fra Fremskrittspartiet da Oslo kommune ved samferdsels- og miljøkomiteen behandlet saken i møte 7. november 2007 sak 121:

"Komiteens medlem fra F vil understreke at riksveiene er statens ansvar. Dette ansvaret har staten gjennom mange tiår fraskrevet seg i Oslo og i resten av landet. Årlig betaler norske bilister inn 50 milliarder inn i særavgifter på bilhold, men får bare 14 milliarder tilbake fra staten til riksveiene.

Dette medlem vil påpeke at befolkningen i Oslo og Akershus betaler ca 9 milliarder årlig inn til staten gjennom særavgifter. Riksveibudsjettet i de to fyl-

kene var bare på beskjedne 389 mill kr i 2006. Dette har resultert i at befolkningen selv har måttet finansiere gjennom bompenger nye veiprosjekter som har vært av avgjørende betydning for samfunnet.

Dette medlem mener staten burde ha finansiert hele Oslopakke 3 utbyggingen ved å kun bruke 2,4 mrd årlig av særavgiftene de mottar på 9 mrd. Disse medlemmer vil også påpeke at Osloregionen betaler svært mye i skatt og dette blir overført til andre deler av landet.

Dette medlem erkjenner at bystyret 19.02.2004 vedtok mot Fs og Hs stemmer at intensjonen skulle være å innføre tidsdifferensierte takster. På bakgrunn av TØIs rapporter som konkluderte med at prisen pr passering i rushtid ble opp mot 40 kr hver vei, måtte F inngå et kompromiss for å unngå at vedtaket ble realisert. Tidsdifferensierte takster er ikke en del av forslaget, dette er den viktigste årsak til at disse medlemmer kan gi sin tilslutning til saken."

### **Garanti for gjennomføring av prosjekter**

Disse medlemmer viser videre til pkt. 3. i vedtaket fattet av hhv. Oslo kommune og Akershus fylkeskommune 14. november 2007 der det heter:

"Oslopakke 3 er ett prosjekt der finansiering, rekkefølge og prosjektportefølje utgjør en helhet. Vesentlige endringer i denne må partene være enige om. Oslo kommune forutsetter at bompengesnittet i vest (i Bærum) skal bidra til en vesentlig del av finansieringen av ny E18 i vest."

Disse medlemmer oppfatter dette som en forutsetning om vetorett knyttet til finansiering, rekkefølge og prosjektportefølje dersom OP3 finansieres med bompenger.

Disse medlemmer har registrert bekymring fra Akershus fylke for at følgende prosjekter i trinn 2 skal bli fjernet fra Oslopakke 3; E18 Mosseveien, E18 Framnes-Fornebu, rv 4 Økern-Bjørвика i tunnel, E6 lokk i Groruddalen og Homansbyen stasjon.

Disse medlemmer legger til grunn at også disse prosjektene inngår i prosjektporteføljen for Oslopakke 3.

Disse medlemmer viser også til merknader fra Oslo kommune da samferdsels- og miljøkomiteen behandlet saken i møte 7. november 2007 sak 121:

"Komiteens flertall, medlemmene fra A, H, F, SV og V har forstått at behandlingen av takstsystemet og de planlagte prosjektene må skje i to omganger på Stortinget. Likevel ønsker flertallet å presisere at Oslopakke 3 er ett prosjekt, der finansiering, planlagte prosjekter og styringsstruktur til sammen utgjør helheten i pakken. Flertallet vil i denne forbindelse vise til brev til Samferdselsministeren fra Akershus fylkeskommune v/Erlend Helle og Oslo kommune v/Peter N. Myhre av 31.03.06 der det blant annet står:

"Hovedinnholdet i Oslopakke 3 er investeringer i veianlegg og infrastruktur for kollektivtrafikken. Imidlertid vil vi presisere at 20 års innkreving og bruk av trafikantbetaling til kollektivdrift også er viktige forutsetninger for

den brede politiske enigheten lokalt. Prosjekt-pakken og finansieringen er fremforhandlet av en gruppe på seks politikere fra de fire store partiene A, H, SV og F i Oslo og Akershus. En "gi-og-ta"-strategi har ført frem til konsensus, slik at alle fire partiene anbefaler den fremforhandlede løsningen. Gruppen vil derfor advare mot å foreslå vesentlige endringer, siden dette kan føre til at ett eller flere av de angjeldende partiene trekker sin støtte til helheten i opplegget."

Disse medlemmer har merket seg at av samlet ramme er 40 pst. tenkt brukt til kollektivtiltak. Dette er likt fordelt; slik at 20 pst. av samlet inntekt brukes til investering i infrastruktur for kollektivtrafikk og 20 pst. til drift av kollektivtrafikk med 8,4 mrd. kroner til hvert av disse formålene; som i gjennomsnitt tilsvarer 420 mill. kroner årlig.

Disse medlemmer har i sakens underliggende dokumenter registrert ulike tall for andel vei og andel kollektiv, men legger til grunn at kollektivandelen som opplyses i saken om lag 40 pst. totalt er riktig, og at øvrig del 60 pst. brukes til veiltak dersom Oslopakke 3 gjennomføres med bompengefinansiering.

Disse medlemmer har videre merket seg omtalen av såkalt konseptvalgutredning som inngår som en del av kvalitetssikringsarbeidet i tidlig planfase (KS1) av Oslopakke 3. Disse medlemmer peker på at utfallet av dette arbeidet på fordeling mellom investering i veiltak, investering i kollektivtiltak og bruk av bompenger til drift av kollektivtiltak gjennom denne prosessen, kan bli endret slik at andel til veiltak blir ytterligere redusert. Disse medlemmer stiller seg avvisende til en slik mulig endring. Disse medlemmer viser igjen til pkt. 3 i vedtak om Oslopakke 3 i hhv. Akershus fylkeskommune og Oslo kommune av 14. november 2007.

Disse medlemmer viser til svar fra Samferdselsdepartementet datert 5. mars 2008 på spørsmål nr. 5 fra transport- og kommunikasjonskomiteen:

#### **"5. Innvirkning av konseptvalgutredningen**

i) Hvilken innvirkning kan konseptvalgutredningen få for hhv. prosjektinnhold, total økonomisk ramme og statlig bidrag til finansiering av Oslopakke 3?

Svar:

Vegdirektoratet og Jernbaneverket oversendte sin konseptvalgutredning (KVU) til Samferdselsdepartementet i desember 2007. KVU'en har vært på lokal høring i Oslo og Akershus. KVU'en er nå hos ekstern konsulent for KS1-gjennomgang. Det er derfor for tidlig å si noe om hvilken innvirkning KVU'en og KS1-gjennomgangen vil ha for prosjektinnholdet og den totale økonomiske rammen (inkl. det statlige bidraget) for Oslopakke 3. Dette er forhold som jeg vil komme tilbake til i forbindelse med framlegget av trinn 2 av pakken. Eventuelle endringer i pakka vil

uansett være gjenstand for nær dialog mellom statlige og lokale myndigheter."

Disse medlemmer mener dette svaret på ingen måte gir en avklarende og forpliktende bekreftelse for Akershus og Oslo eller for bilistene på at rekkefølge og prosjektportefølje som ligger til grunn for Oslopakke 3 vil bli fulgt. Disse medlemmer mener at manglende forpliktende bekreftelse om at rekkefølge og prosjektportefølje vil bli fulgt, medfører at avtalen er brutt.

### **Finansiering av gjestående prosjekter fra Oslopakke 1 og Oslopakke 2**

Disse medlemmer har merket seg svar på spørsmål nr. 2 fra transport- og kommunikasjonskomiteen gitt i brev fra Samferdselsdepartementet datert 5. mars 2008. Der heter det:

"Inntekter fra Oslopakke 3 vil bli brukt til å fullføre igangsatte prosjekter både innenfor Oslopakke 1 og Oslopakke 2.

De største igangsatte Oslopakke 2-prosjektene er Kolsåsbanen (til Jar i Akershus) og Jernbanetorget kollektivknutepunkt. Restbehovet for igangsatte Oslopakke 2-prosjekter (kollektivprosjekter) pr. 1. januar 2008 er beregnet til om lag 600 mill. kr som finansieres innenfor Oslopakke 3."

Disse medlemmer peker på at om 600 mill. kroner av bompenginntektene fra Oslopakke 3 brukes til finansiering knyttet til slutføring av prosjekter fra tidligere "Oslopakker", kan dette føre til at prosjektporteføljen i Oslopakke 3 ikke kan gjennomføres. Disse medlemmer mener at også dette forholdet etterlater stor usikkerhet om avtalen virkelig kan gjennomføres som forutsatt.

Disse medlemmer viser til svar fra Samferdselsdepartementet datert 6. mars 2008 med svar på spørsmål om inndekning i Oslopakke 3 av prosjekter fra Oslopakke 3, og konstaterer at dette dreier seg om mellom 2,8 og 2,9 mrd. kroner.

Disse medlemmer vil peke på at dette forsterker usikkerheten omkring gjennomføring av prosjektporteføljen i Oslopakke 3.

### **Ekstrakostnader ved bompengefinansiering**

Disse medlemmer peker også i denne saken på at finansieringskostnader og innkrevingskostnader som skal belastes bilistene, utgjør store beløp. Disse medlemmer peker på at også i denne bompengeproposisjonen er dette beløp som ikke fremvises tydelig, men som Fremskrittspartiet gjennom spørsmål må etterlyse fra departementet.

Disse medlemmer har merket seg svar fra Samferdselsdepartementet i brev av 5. mars 2008 på spørsmål 1.

Disse medlemmer vil peke på at etablering av nye automatiske bomstasjoner i eksisterende bomring vil koste 150 mill. kroner. Etablering og eventuelt senere riving av nye bomstasjoner knyttet til Oslopakke 3 vil utgjøre 20-30 mill. kroner. I tillegg kommer riving av øvrige automatiserte stasjoner. Svar på spørsmål om kostnader for dette avventes. Disse medlemmer legger til grunn at samlede kostnader for videreføring av bomordningen vil koste minst 225 mill. kroner. I tillegg kommer årlige kostnader med administrasjon av bompenger i 20 år.

Disse medlemmer viser til svar fra Samferdselsdepartementet datert 6. mars 2008 med svar på spørsmål om årlige og samlede utgifter til drift og vedlikehold av bomringen i Oslopakke 3. Disse medlemmer har merket seg at dette vil koste ca. 130 mill. kroner pr år, og samlet 2,6 mrd. kroner for hele avtaleperioden i Oslopakke 3.

Disse medlemmer har også merket seg svaret fra Samferdselsdepartementet når det gjelder mulige rentekostnader for midlertidige lån, men peker på at rentekostnadene størrelse ikke minst påvirkes av i hvilken grad og når staten betaler sitt bidrag til Oslopakke 3. Manglende og sen betaling kan gi bilistene store ekstraregninger for å dekke renteutgifter i tillegg til utgifter knyttet til bompengeneinnkreving. Disse forhold viser at bruk av bompengefinansiering er en svært kostbar finansieringsform der ekstrakostnadene nesten uten unntak betales i sin helhet av bilistene.

### **Kontroll med bruk av bompenger**

Disse medlemmer viser til at 40 pst. av Oslopakke 3 skal brukes til kollektivtiltak, og minner om at halvparten av dette, hele 20 pst. av totalbeløpet på 54 mrd. kroner, skal brukes til drift av kollektivtrafikk etter at vegloven § 27 nylig er endret av de øvrige partiene på Stortinget mot Fremskrittspartiets stemmer.

Disse medlemmer viser til behandling i Stortinget mandag 18. desember 2006 av Innst. S. nr. 67 (2006-2007), jf. Dokument nr. 3:08 (2005-2006) om Riksrevisjonens gjennomgang av Oslopakke 2. Disse medlemmer viser til tittelen på Riksrevisjonens rapport: "Riksrevisjonens undersøkelser av effektiviteten i offentlige tiltak til kollektivtiltak – Oslopakke 2".

Disse medlemmer viser til at Riksrevisjonen felte en hard dom over styring av penger og prosjekter i Oslopakke 2, ikke minst knyttet til prosjekter og tiltak innenfor kollektivtrafikkområdet. Det vil føre for langt å gjengi de mange kritiske merknader og konklusjoner Riksrevisjonen har i sin rapport. Disse medlemmer viser til merknader i Innst. S. nr. 67 (2006-2007) fra Fremskrittspartiet og Høyre, og fra Fremskrittspartiet alene.



Disse medlemmer har merket seg uttalelser om Riksrevisjonens rapport fra daværende statssekretær Steinulf Tungesvik gjengitt i Aftenposten 7. juni 2006:

"Riksrevisjonen ønsker seg en sterk samordnende og kontrollerende instans og peker på Samferdselsdepartementet. Og det er helt tydelig ut fra Riksrevisjonens rapport at man i Oslo har bommet på mål."

Disse medlemmer legger til grunn at dersom et flertall velger å gjennomføre Oslopakke 3 etter foreslått opplegg, må det sikres på en langt bedre måte enn i Oslopakke 2 slik at pengene blir brukt til de formål og de prosjekter som er forutsatt, og på en god måte. Disse medlemmer minner også om at deler av Riksrevisjonens kritikk også rettet seg mot Samferdselsdepartementets planlegging og oppfølging; ikke bare mot pengebruk gjennomført av hhv. Akershus fylkeskommune og Oslo kommune.

### ***Bompenger til drift av kollektivtrafikk***

Disse medlemmer er grunnleggende uenig i at bilistene skal finansiere drift av kollektivtrafikk. Disse medlemmer viser til at Fremskrittspartiet stemte mot forslaget fra Regjeringen om å endre vegloven § 27 for å åpne for bruk av bompenger for å finansiere drift av buss, trikk og bane, slik et stort flertall på Stortinget nylig vedtok.

Disse medlemmer minner om at de to fylkene Akershus og Oslo har ansvar for kollektivtransporten i egne fylker. Disse medlemmer viser også til at begge fylker dessuten har et omfattende jernbanebasert kollektivtilbud, som også får omfattende finansiering gjennom årlige bevilgninger på statsbudsjettet på Jernbaneverkets budsjett og kjøp av persontogtjenester fra det statlige selskapet NSB AS.

Disse medlemmer mener derfor at tiltaksdelen som gjelder drift av kollektivtrafikk, bør finansieres av fylkene selv innenfor rammen, ev. egne budsjetter, og gjennom en ordning med utvidet statlig kjøp av kollektivtjenester i de store byene.

### ***Nasjonalt prosjekt med statlig finansiering***

Disse medlemmer er positive til det investeringsprogrammet i Oslopakke 3 som er forhandlet frem av de to berørte fylkene, men vil gjennomføre dette med full statlig finansiering. Disse medlemmer understreker at dette omfattende prosjektet bør drives gjennom et statlig prosjektselskap der de to fylkene er representert. Disse medlemmer legger til grunn at samordning mellom statlig prosjekt Oslopakke 3, og jernbanebasert kollektivtrafikk i hovedstadsområdet, inngår i et slikt prosjekt.

Disse medlemmer understreker igjen at arbeidet med å gjøre transportnettet i hele Østlandsområdet effektivt, sikkert og miljøvennlig er et prosjekt av nasjonal betydning. Disse medlemmer mener derfor det bør utarbeides en videreføring og en utvidelse av Oslopakke 3 til en Østlandspakke som dekker triangelet Hamar, Skien, Larvik og Halden. I et slikt nasjonalt prosjekt bør det ligge firefelts stamveier mellom de store byene i området og Oslo, stamveinett i ringveisystem rundt Oslo i flere ringer og dobbeltsporet jernbane. Disse medlemmer peker på at med en modernisert samferdselspolitikk med nye organisatoriske og finansielle verktøy kan et slikt prosjekt gjennomføres i løpet av 20-års perioden 2010-2030, og med full statlig finansiering.

Disse medlemmer understreker og mener at bruk av bompengefinansiering for å bygge ut samferdselsmessig infrastruktur i hovedstadsområdet som i landet for øvrig, er uøndt og innebærer en ekstrabeskatning. Disse medlemmer understreker også at finansiering av eventuelle offentlige tiltak knyttet til drift av kollektivtrafikk bør skje gjennom kjøp av tjenester og ikke finansiert gjennom bompenger fra bilistene, slik at bilbrukere betaler deler av billettprisen for dem som bruker buss, trikk og bane.

Disse medlemmer understreker at en slik videreføring og utvidelse av Oslopakke 3 ikke vil gi mindre rammer til andre landsdeler, regioner og fylker. Disse medlemmer mener at egen organisering og finansiering av Østlandspakken utenfor rammen av nasjonale transportplaner, tvert om vil gi rom for flere viktige stam- og riksveiprojekter og jernbaneprosjekter i landet for øvrig innenfor rammen av nasjonale transportplaner.

### ***Status for Oslopakke 3***

Disse medlemmer har gjennom sine merknader pekt på en rekke uavklarte og usikre forhold knyttet til både finansiering og gjennomføring av prosjektportefølje.

Disse medlemmer mener uavklarte og usikre forhold medfører at avtalen faktisk ikke kan gjennomføres som forutsatt, og derved er å anse som brutt før endelig vedtak i Stortinget fattes.

Disse medlemmer viser igjen til det store hastverk som styrer komiteens og Stortingets behandling av saken. Det er spesielt at slikt hastverk og slik usikkerhet knyttes til behandlingen av landets hittil største og mest omfattende bompengefinansierte samferdselsprosjekter. Når slik finansiering i tillegg gir ekstra finansieringskostnader for bilistene (eventuelle rentekostnader for midlertidig finansiering og innkrevingskostnader), er dette også tydelige argumenter for en statlig finansiering.

I tillegg til alternative forslag knyttet til finansiering, legger disse medlemmer også frem for-

slag som kan sikre finansiering og prosjektporteføljen i Oslopakke 3 dersom et flertall velger å følge Regjeringens forslag i saken.

Disse medlemmer varsler også at det kan bli aktuelt å legge frem forslag i salen på grunnlag av ytterligere opplysninger i saken gjennom svar på spørsmål og innspill fra Akershus og Oslo.

Disse medlemmer fremmer derfor følgende forslag:

"Stortinget vedtar at Oslopakke 3 gjennomføres som et eget statlig prosjekt med statlig finansiering basert på følgende forutsetninger:

- a) Investeringsprogram for vei og kollektivtransport gjennomføres som omtalt i St.prp. nr. 40 (2007-2008) og med rekkefølge og prosjektportefølje slik det fremgår fra vedtak i hhv. Akershus fylkeskommune og Oslo kommune.

Gjennomføring sikres gjennom eget statlig selskap der Akershus fylkeskommune og Oslo kommune også deltar.

Det legges derfor frem en ny sak om statlig styring og statlig finansiering av Oslopakke 3 snarest. Stortinget forutsetter statlig forskottering dersom det er nødvendig for fremdrift for investeringsprosjektene.

- b) Statlig kjøp av kollektivtjenester inngår i prosjektet med 100 mill. kroner årlig (2008-kroner) og bevilges årlig over egen post på statsbudsjettet, første gang i Revidert nasjonalbudsjett 2008.
- c) Gjenstående påbegynte, men ikke finansierte prosjekter i Oslopakke 1 og 2 finansieres av staten. Det legges frem egen sak om dette i forbindelse med Revidert nasjonalbudsjett for 2008. Stortinget forutsetter statlig forskottering dersom det er nødvendig for fremdrift for investeringsprosjektene.
- d) Bompengeringen i Oslo avvikles snarest og senest innen 30. juni 2008."

"Stortinget ber Regjeringen med utgangspunkt i Oslopakke 3 utarbeide et videreført prosjekt (Østlandspakken) for modernisering og effektivisering av transportnettet i triangelet Hamar-Skien-Halden basert på statlig prosjektfinansiering, og med et tidsperspektiv 2010-2030. Stortinget forutsetter at dette arbeidet gjøres i forbindelse med utarbeidelse av Regjeringens endelige forslag til Nasjonal transportplan 2010-2019 som et eget statlig prosjekt med avklart statlig full finansiering, og utenfor NTP-rammen. Stortinget forutsetter at prosjektet behandles som egen sak."

"Stortinget legger til grunn at dersom det fattes vedtak i Stortinget om finansiering basert på delvis bompengefinansiering av Oslopakke 3, må slik

finansiering baseres på juridisk bindende avtaler om omfanget og utbetaling av statlig bidrag. Stortinget legger til grunn at statlig bidrag utbetales som forskudd for å unngå rentekostnader til eventuelle midlertidige lån for å gjennomføre investeringsprogrammet, slik Oslo kommune og Akershus fylkeskommune har forutsatt i sine vedtak om Oslopakke 3 av 14. november 2007."

"Stortinget legger til grunn at dersom det fattes vedtak i Stortinget om finansiering basert på delvis bompengefinansiering av Oslopakke 3, må dette baseres på en økonomisk totalramme på 54 mrd. kroner der 60 pst. brukes til investering i veiprosjekt og 40 pst. til investering i kollektivtransport. Stortinget legger da til grunn at både Oslo kommune og Akershus fylkeskommune har vetorett i forhold til endring i finansiering, rekkefølge og prosjektportefølje i henhold til pkt. 3. i vedtak 14. november 2007."

### 3. FORSLAG FRA MINDRETALL

#### **Forslag fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre:**

##### *Forslag 1*

Stortinget ber Regjeringen ikke legge hindringer for at Oslo og Akershus kan beslutte å bruke OPS-organisering på de prosjekter i tiltakspakken som er egnet for det.

#### **Forslag fra Fremskrittspartiet:**

##### *Forslag 2*

Stortinget vedtar at Oslopakke 3 gjennomføres som et eget statlig prosjekt med statlig finansiering basert på følgende forutsetninger:

- a) Investeringsprogram for vei og kollektivtransport gjennomføres som omtalt i St.prp. nr. 40 (2007-2008) og med rekkefølge og prosjektportefølje slik det fremgår fra vedtak i hhv. Akershus fylkeskommune og Oslo kommune.

Gjennomføring sikres gjennom eget statlig selskap der Akershus fylkeskommune og Oslo kommune også deltar.

Det legges derfor frem en ny sak om statlig styring og statlig finansiering av Oslopakke 3 snarest. Stortinget forutsetter statlig forskottering dersom det er nødvendig for fremdrift for investeringsprosjektene.

- b) Statlig kjøp av kollektivtjenester inngår i prosjektet med 100 mill. kroner årlig (2008-kroner) og bevilges årlig over egen post på statsbudsjettet, første gang i Revidert nasjonalbudsjett 2008.
- c) Gjenstående påbegynte, men ikke finansierte prosjekter i Oslopakke 1 og 2 finansieres av sta-

ten. Det legges frem egen sak om dette i forbindelse med Revidert nasjonalbudsjett for 2008. Stortinget forutsetter statlig forskottering dersom det er nødvendig for fremdrift for investeringsprosjektene.

- d) Bompengeringen i Oslo avvikles snarest og senest innen 30. juni 2008.

#### *Forslag 3*

Stortinget ber Regjeringen med utgangspunkt i Oslopakke 3 utarbeide et videreført prosjekt (Østlandspakken) for modernisering og effektivisering av transportnettet i triangelet Hamar-Skien-Halden basert på statlig prosjektfinansiering, og med et tidsperspektiv 2010-2030. Stortinget forutsetter at dette arbeidet gjøres i forbindelse med utarbeidelse av Regjeringens endelige forslag til Nasjonal transportplan 2010-2019 som et eget statlig prosjekt med avklart statlig full finansiering, og utenfor NTP-rammen. Stortinget forutsetter at prosjektet behandles som egen sak.

#### *Forslag 4*

Stortinget legger til grunn at dersom det fattes vedtak i Stortinget om finansiering basert på delvis bompengefinansiering av Oslopakke 3, må slik finansiering baseres på juridisk bindende avtaler om omfanget og utbetaling av statlig bidrag. Stortinget legger til grunn at statlig bidrag utbetales som forskudd for å unngå rentekostnader til eventuelle midlertidige lån for å gjennomføre investeringsprogrammet, slik Oslo kommune og Akershus fylkeskom-

mune har forutsatt i sine vedtak om Oslopakke 3 av 14. november 2007.

#### *Forslag 5*

Stortinget legger til grunn at dersom det fattes vedtak i Stortinget om finansiering basert på delvis bompengefinansiering av Oslopakke 3, må dette baseres på en økonomisk totalramme på 54 mrd. kroner der 60 pst. brukes til investering i veiprosjekt og 40 pst. til investering i kollektivtransport. Stortinget legger da til grunn at både Oslo kommune og Akershus fylkeskommune har vetorett i forhold til endring i finansiering, rekkefølge og prosjektportefølje i henhold til pkt. 3. i vedtak 14. november 2007.

#### **4. KOMITEENS TILRÅDING**

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

v e d t a k :

Stortinget samtykker i at:

1. Bompengeselskapet får løyve til å krevje inn bompengar til delvis bompengefinansiering av Oslopakke 3 trinn 1. Vilråra går fram av St.prp. nr. 40 (2007-2008) og Innst. S. nr. 170 (2007-2008).
2. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsetje nærare reglar for finansieringsordninga. Avtalen må vere underskriven før innkrevjinga startar.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 7. mars 2008

**Per Sandberg**

leder

**Truls Wickholm**

ordfører

