



Innst. S. nr. 301

(2008–2009)

Innstilling til Stortinget fra transport- og kommunikasjonskomiteen

St.meld. nr. 17 (2008–2009)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Oslopakke 3 trinn 2

Til Stortinget

SAMMENDRAG

Stortinget vedtok oppstart av bompengefinansiering av Oslopakke 3 trinn 1 våren 2008, jf. St.prp. nr. 40 (2007–2008) Om Oslopakke 3 trinn 1 og Innst. S. nr. 170 (2007–2008). Oslopakke 3 trinn 1 er også omtalt i St.prp. nr. 59 (2007–2008).

Oslopakke 3 trinn 1 ga en kort omtale av økonomiske rammer for Oslopakke 1 og 2, den presenterte viktige prinsipper i det lokalpolitiske forslaget til Oslopakke 3 og den ga en detaljert presentasjon av bompengeopplegget for Oslopakke 3. I trinn 1 ble det også redegjort for bruk av inntekter fra Oslopakke 3 i 2008 og 2009.

Om Oslopakke 3

Oslopakke 3 er en finansieringsplan for forsert utbygging av hovedvegnettet og det lokale kollektivnettet i Oslo-området. Staten legger opp til å koordinere sin innsats på jernbanenettet med utbyggingen av det øvrige transportnettet i regionen gjennom Oslopakke 3.

Oslopakke 3 er et viktig bidrag for å møte de transportutfordringene som Oslo kommune og Akershus fylkeskommune står overfor.

Samferdselsdepartementet legger i likhet med Oslo kommune og Akershus fylkeskommune til grunn at Oslopakke 3 har en varighet på 20 år. Bompengerevisjonen i Oslopakke 3 ble etablert i 2008.

I Oslopakke 3 trinn 1 ble det varslet et interdepartementalt samarbeid om anonymitet i helautomatiske

bomstasjoner. Samferdselsdepartementet tar sikte på at konklusjonene fra et slikt arbeid kan foreligge innen Datatilsynets konsesjonsperiode for Oslo-lingen utløper ved årsskiftet 2009/2010.

Nærmere om Oslopakke 3 trinn 2

I Oslopakke 3 trinn 2 er det beskrevet et opplegg for videre arbeid med prioritering og gjennomføring av prosjekter finansiert av Oslopakke 3. Dette arbeidet krever god samhandling mellom lokale og statlige myndigheter. I trinn 2 omtales nærmere plan- og kostnadsgrunnlaget for det lokale forslaget, arbeidet med kvalitetssikring, målsettingen for Oslopakke 3, styringsmodell og økonomiske rammer, viktige prosjekter, bruk av bompenger til driftstiltak for kollektivtransport og rapportering.

Kvalitetssikring

Oslo kommune og Akershus fylkeskommune har vedtatt et lokalt forslag til Oslopakke 3. Samferdselsdepartementet besluttet at det skulle gjennomføres en kvalitetssikring av pakken. Kvalitetssikringen av Oslopakke 3 har bekreftet at det er betydelig usikkerhet knyttet til både kostnader og gjennomføring av utbyggingsplanene presentert i det lokale forslag til Oslopakke 3. Kvalitetssikringen har også påpekt at det i for liten grad er konkretisert overordnede mål for Oslopakke 3, og det anbefales at pakken utvikles som en prosjektportefølje bestående av investeringer og prisvirkemidler der tiltakene revideres underveis i gjennomføringen – såkalt porteføljestyring.

Porteføljestyring

Samferdselsdepartementet er enig i at det ikke er hensiktsmessig å låse en prosjektportefølje for hovedstadsområdet for de neste 20 årene. Departementet legger til grunn at gjennomføringen av Oslo-

pakke 3 og utvelgelse av prosjekt/tiltak skal skje ved en målrettet styring av pakken. Det åpnes også for at tiltak som ikke ligger inne i det lokale forslaget kan vurderes. I trinn 2 er det derfor ikke gitt en samlet vurdering av utbyggingsplanene for Oslopakke 3, men det er lagt til grunn et opplegg for porteføljestyring. Det er naturlig at revisjon av pakken og porteføljen skjer ved rullering av Nasjonal transportplan, oppfølgende handlingsprogram og i de årlige budsjetter. Oslo kommune og Akershus fylkeskommune har i forbindelse med etableringen av styringsgruppa for Oslopakke 3, gitt sin tilslutning til et slikt opplegg.

Sykkelsatsing og kollektivtransport

Regjeringen har økt satsingen på å tilrettelegge for sykklister. Dette følges opp i St.meld. nr. 16 (2008–2009) Nasjonal transportplan 2010–2019. For å få full effekt av en økt statlig satsing, er det nødvendig at det innenfor arbeidet med Oslopakke 3 legges vekt på sykkeltiltak. Regjeringen ser det også som viktig å styrke tilrettelegging for grensekryssende kollektivtransport særskilt. Utviklingen av et mest mulig sammenhengende transporttilbud med gode knutepunkter og park-and-ride muligheter er viktig.

Mål- og resultatstyring

For å legge til rette for effektiv og målrettet gjennomføring og styring av Oslopakke 3, vil det bli arbeidet videre med et system for mål- og resultatstyring med etterprøvbare mål og indikatorer og med kriterier for prioritering av tiltak. Samfunnsøkonomisk lønnsomhet skal inngå i kriteriene for prioritering av tiltak i Oslopakke 3. Samferdselsdepartementet legger til grunn at det i dette arbeidet tas utgangspunkt i at hovedintensjonen med Oslopakke 3 er å bedre framkommeligheten hensyntatt gitte krav til støy, luftkvalitet, trafikksikkerhet og universell utforming. Det må på denne bakgrunn defineres et styrbart

framkommelighetsmål og mest mulig presise krav knyttet til de andre hensynene. Et slikt system vil være grunnlag for rapportering til Stortinget i budsjettproposisjoner og i rullering av Nasjonal transportplan. Regjeringen vil holde Stortinget orientert om det videre arbeidet med system for mål- og resultatstyring.

Styringsmodellen

Det er etablert en styringsmodell for Oslopakke 3. Styringsgruppen består av Oslo kommune v/byråd for miljø og samferdsel, Akershus fylkeskommune v/fylkesordføreren, Jernbaneverket og Statens vegvesen v/vegdirektøren. Gruppen ledes av staten v/vegdirektøren. Konsensus i styringsgruppen og lokal enighet er et viktig fundament for Oslopakke 3-arbeidet. Hovedoppgaven for styringsgruppen er å legge til rette for god koordinering av Oslopakke 3-porteføljen. Målstyring av pakken vil være en prioritert oppgave for styringsgruppen for Oslopakke 3, og arbeidet skal gi grunnlag for omforente saksframlegg til besluttsende organer om prioritering (inkludert rekkefølge for prosjekter) av midlene i Oslopakke 3, samt grunnlag for statens og lokale myndigheters behov for styring og kontroll med bruk av budsjettmidler og bompenger.

Finansiering og økonomiske rammer

I St.meld. nr. 16 (2008–2009) Nasjonal transportplan 2010–2019 er det totalt foreslått 21,1 mrd. kroner i statlige planrammer til jernbane og riksveg i Oslopakke 3 for perioden 2010–2019. I tillegg kommer statlige overføringer gjennom rammetilskudd fra Kommunal- og regionaldepartementet og bompenger.

I St.meld. nr. 16 (2008–2009) er det foreslått følgende planrammer til gjennomføring av Oslopakke 3 (jf. tabell 6.1 i meldingen):

Tabell 6.1

Mill. 2009-kr

	2010–2013		2014–2019		2010–2019	
	Statlige midler	Annen finans	Statlige midler	Annen finans	Statlige midler	Annen finans
Jernbane ¹⁾	6 270	0	9 890	0	16 160	0
hvorav Oslo–Ski	2 500	0	9 160	0	11 660	0
Riksveg ²⁾	2 100	4 500	2 800	5 500	4 900	10 000
Bompenger til lokale prosjekter og driftstilskudd til kollektivtrafikk		3 500		8 500		12 000

¹⁾ Oslopakke 3 er her definert som Oslo-Ski, Osloprosjektet, Vestkorridoren, tiltak for godstrafikken på Alnabru. I tillegg kommer tiltak i programområdene for kapasitetsøkende tiltak/gods (kryssingsspor), sikkerhet og tilgjengelighet på stasjoner og i knutepunkter.

²⁾ Inkluderer om lag 500 mill. kr i statlige midler til E18 Bjørvikaprojektet i tillegg til statlige midler omtalt i NTP.

Prosjekter

I kapittel 7 i meldingen omtales prosjekter som anses som bundne, samt de som har oppstart/gjennomføring i perioden 2010–2013. Utvelgelse av prosjekter i siste del av planperioden vil skje på bakgrunn av en målrettet styring av pakken, jf. opplegget for porteføljestyring omtalt i kapittel 4 i meldingen. Fra 2010 er det lagt opp til at ansvaret for store deler av det øvrige riksvegnettet overføres til Oslo kommune og Akershus fylkeskommune. Forvaltningsreformen medfører at Oslo kommune og Akershus fylkeskommune vil få betydelige midler gjennom rammetilskuddet, og Samferdselsdepartementet forutsetter at en overføring av ansvaret for riksvegstrekninger ikke får betydning for finansieringen av prosjekter som er en del av Oslopakke 3.

Spesielt om E18 Vestkorridoren

Lokale myndigheter har i sitt Oslopakke 3-vedtak forutsatt en betydelig andel av midlene i Oslopakke 3 til E18 Vestkorridoren. På bakgrunn av denne forutsetningen, vedtok også lokale myndigheter å etablere et ekstra bomsnitt i Bærum. Samferdselsdepartementet er inneforstått med at forutsetningen om utbygging av E18 Vestkorridoren er en sentral del av den tverrpolitiske enigheten om Oslopakke 3, og legger derfor til grunn at det vil skje en utbygging av E18 i Oslopakke 3. Departementet viser i denne sammenhengen til at det er etablert et ekstra bomsnitt i Bærum, og at det derfor er rimelig at trafikantene som kommer vestfra får noe igjen for den høyere bompengebelastning. Transportsystemet i Vestkorridoren må utvikles innenfor en helhetlig strategi med vekt på redusert trafikkvekst og vesentlig økt kollektivandel. Det er videre et mål å endre reisetidsforholdet mellom bil og kollektivtransport, blant annet ved at bussene sikres framkommelighet uavhengig av køer for biltrafikken og ved god tilgjengelighet til tog og bane. Utvikling av transportsystemet i Vestkorridoren (inkludert tog og lokale baner) må kombineres med andre areal- og transportpolitiske virkemidler som i stor grad forvaltes av lokale myndigheter. Det er satt i gang arbeid med en systemanalyse som grunnlag for planprogram for kommunedelplan for E18 med tverrforbindelser gjennom Bærum.

Bompenger til drift av kollektivtrafikk

På bakgrunn av Oslopakke 3 trinn 1, ble det gjort en endring i vegloven § 27 som åpner for bruk av bompenger til driftstiltak for kollektivtransport. Intensjonen bak lovendringen er at bompenger brukt som økt tilskudd til kollektivtransport, skal gi en reell styrking av kollektivtilbudet. Det er viktig at bompenger til driftstiltak til kollektivtransport blir et sup-

plement til den ordinære innsatsen til kollektivtransport over offentlige budsjett, og departementet forutsetter at bevilgninger til offentlige kjøp av kollektivtjenester over ordinære budsjett, reelt sett skal opprettholdes på samme nivå som i dag.

Trafikantbetaling til vognmateriell

Som en del av Oslopakke 2 ble det etablert en ordning med trafikantbetaling på kollektivtrafikken ("75-øringen"), jf. St.prp. nr. 64 (1999–2000) Om delvis bompengefinansiering av forsert kollektivutbygging i Oslo og Akershus (Oslopakke 2).

Samferdselsdepartementet foreslår at ordningen med øremerking av trafikantinntekter til nytt materiell holdes utenfor Oslopakke 3 f.o.m. 2012. Dette betyr i praksis at inntektsgrunnlaget forutsatt i lokalt forslag til Oslopakke 3 reduseres med om lag 2,1 mrd. kroner i perioden 2012 til 2028.

Rapporteringssystem

Samferdselsdepartementet legger til grunn at det skal etableres et rapporteringssystem for Oslopakke 3 som gir tilstrekkelig informasjon om utviklingen av pakken. Det skal rapporteres årlig i forbindelse med de årlige budsjettene, samt ved rullering av Nasjonal transportplan hvert fjerde år.

KOMITEENS MERKNADER

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Karita Bekkemellem, Eirin Falset, Irene Johansen, Torstein Rudihagen, Tør-Arne Strøm og Truls Wickholm, fra Høyre, Øyvind Halleraker og Trond Helleland, fra Sosialistisk Venstreparti, Hallgeir H. Langeland, fra Kristelig Folkeparti, Jan Sahl, fra Senterpartiet, Jenny Klinge, og fra Venstre, Borghild Tenden, støtter fremleggelsen av St.meld. nr. 17 (2008–2009) Oslopakke 3 trinn 2.

Flertallet viser til at Oslopakke 3, trinn 1 og 2 er ment å skulle gi svarene for Oslo og Akershus sine transportutfordringer for de neste 20 årene. Oslopakke 3 er et bompengeprojekt som har stor lokalpolitisk tilslutning, og er dermed robust med tanke på politiske svingninger i denne 20-årsperioden.

Flertallet vil peke på at i Oslopakke 3 trinn 1 ble finansieringssystemet for pakken vedtatt, og innkreving startet i 2008. Oslopakke 3 trinn 2 er en melding til Stortinget om styringssystemet for pakka og en beskrivelse av prosjektets innhold. Fordi pakken bygger på bred lokal enighet er det viktig at alt videre arbeid med pakken gjøres gjennom bred forankring lokalt mellom de partiene som var en del av kompromisset om Oslopakke 3. Flertallet mener dette

sikres godt gjennom styringsgruppemodellen som beskrives i meldingen. Selv om det gis god mulighet for lokale representanter til å følge opp pakken gjennom behandlingene av ulike prosjekt i Akershus fylkesting og Oslo bystyre, mener flertallet, i tråd med komiteens merknader fra behandlingen av trinn 1, at det påhviler de lokale partene som sitter i styringsgruppen, å drive et aktivt forankringsarbeid opp mot sine respektive lokale organer. Dette for å sikre at alle partiene som var en del av det opprinnelige kompromisset blir ivarettatt i de løpende prosessene.

Flertallet støtter meldingens presisering av muligheten for forskuttering av større prosjekter i pakken. Flertallet pekte under behandling av trinn 1 på at dersom det var ønskelig lokalt, kunne det være aktuelt å forsere utbyggingen av E6-lokk i Grovuddalen, E18 Vestkorridoren og prosjektet Mosseveien i tunnel. Meldingen peker på at det etter all sannsynlighet vil være nødvendig med ytterligere kapital for å gjennomføre alle prosjektene i porteføljen. Det er derfor positivt at det vil kunne være mulig å hente inn kapital ved at private eiendomsutviklere, eller andre, kan bidra med kapital inn i veiprojektene i bytte mot å bygge nær inntil eller oppå nye lokk, eller oppå eksisterende vei dersom denne legges i tunnel. Denne type løsning vil kunne gi mulighet for å komme i gang tidligere med flere av de største prosjektene.

Flertallet er bekymret for klimagassutslipp fra transportsektoren, og mener det er positivt at kollektivsatsning er en viktig del av pakken. Det er likevel grunn til å tro at gjennomføringen av Oslopakke 3 ikke vil gi noen reduksjon av klimagasser. Flertallet mener derfor, i tråd med sine merknader fra trinn 1, at det vil være nødvendig for styringsgruppen å søke fremtidige løsninger som vil gi reduksjon av klimagasser fra biltrafikken i Oslo-området. Flertallet vil understreke viktigheten av at styringsgruppen i sine vurderinger og anbefalinger prioriterer tiltak som bidrar til en gradvis dreining av transport-systemet i mer miljøvennlig retning, der kollektiv og sykkel får økte markedsandeler.

Flertallet vil i tråd med sin merknad i trinn 1 om behovet for å redusere klimagassutslipp fra trafikk i Oslo-/Akershus-området, mene at reduksjon av klimagassutslipp bør inn som et av de etterprøvbare målene for pakken, og av dette at oppnåelsen av dette målet bør ligge til grunn for prioriteringen av tiltak i Oslopakke 3.

Flertallet er også fornøyd med at Regjeringen følger opp en viktig lokal forutsetning for å få pakken på plass ved at jernbaneprojektet Oslo–Ski er lagt inn i Nasjonal transportplan for kommende periode. Byggingen av Oslo–Ski vil være viktig for trafikkav-

viklingen fra sørøst, og vil kunne gi viktige bidrag til reduksjon av klima ved at flere kan reise kollektivt.

Flertallet vil også understreke viktigheten av at andelen til kollektivtransport ikke reduseres. Dette er også beskrevet i flertallets merknader til trinn 1.

Miljøeffekten av tiltakene i Oslopakke 3, og da spesielt utslippene av klimagasser, vil i stor grad avhenge av at arealpolitikk, utvikling av kollektivtilbud, sykkeltilbud og ikke minst restriktive tiltak overfor privatbilbruk støtter opp om en endret transportmiddelfordeling. Flertallet forutsetter at dette vil bli vektlagt i styringsgruppens videre arbeid.

Flertallet vil vise til tabell 2.1 i proposisjonen. Denne viser prosjektlisten som er lagt til grunn i det lokale vedtaket i Oslo og Akershus om Oslopakke 3 omregnet til 2009-prisnivå. Denne tabellen viser hvilke økonomiske rammer lokale myndigheter la til grunn da de fattet vedtak om bompengeprogget for Oslopakke 3. KS1-evalueringen av Oslopakke 3 fant ut i fra summen på disse overslagene og størrelsen på prosjektene, at det var under 10 pst. sjans for at alle disse prosjektene kunne gjennomføres innenfor kostnadsrammen. Flertallet vil bemerke at dette er et krevende utgangspunkt for pakken og at dette skaper et behov for sterkt samhold hos de partiene som står bak pakken. Flertallet vil også peke på at tabellen viser at plangrunnlaget for prosjektene er svært varierende og at det derfor er vanskelig å estimere faktiske kostnader for å gjennomføre prosjektporteføljen i lokalt forslag.

Flertallet er fornøyd med at Oslopakke 3 trinn 2 bygger på trinn 1 i den sammen pakken, og har merket seg at alle partiene utenom Fremskrittspartiet, hadde en felles merknad der de støttet departementets fremlagte proposisjon, der det bl.a. heter:

"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."

Flertallet har videre merket seg at man gjennom behandlingen av Oslopakke 3 i to trinn sikret at man kunne videreføre store, men uferdige prosjekter fra Oslopakke 2. Dette fikk bred støtte i merknadsform fra alle utenom Fremskrittspartiet, gjennom følgende merknad i Oslopakke 3 trinn 1:

"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 minner om felles merknad fra behandlingen av trinn 1 der alle partier utenom Fremskrittspartiet, skriver følgende:

"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 mener dette må forstås slik at kostnadssprekk i ulike investeringsprosjekter ikke skal kunne gå på bekostning av denne satsningen. Det er disse pengene til drift av kollektivtrafikken som har sikret at det nå er 7 1/2 minuttersrute på T-banens linje 5.

Flertallet vil peke på felles merknad fra alle utenom Fremskrittspartiet, fra behandlingen av trinn 1.

"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 CO₂-utslipp, og dermed også en sektor det må kuttes i. Ett av tiltakene om 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 klimaforliket legger til grunn at den økningen som kom gjennom en dobling av belønningsordningen for kollektivtrafikk, skal forbeholdes byområder som inngår forpliktende avtaler om reduksjon av biltrafikken. Dette også i tråd med dette samme flertallets ovenstående merknad fra trinn 1. Flertallet er derfor skuffet over at byråd for miljø og samferdsel i Oslo ikke har svart på Samferdselsdepartementets invitasjon om å foreslå trafikkreduserende tiltak i byen. Flertallet mener derfor at Oslo må bære ansvaret for at man ikke har fått større uttelling fra denne ordningen selv.

Flertallet vil legge vekt på at det er behov for mer informasjon til publikum og mer åpenhet i forvaltningen om hvordan bompengene gjennom Oslopakke 3 benyttes. Tilgjengeligheten på informasjon over for eksempel internett bør blant annet vurderes. Det er viktig for tilliten mellom det offentlige og befolkningen i de områdene som er berørt.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre viser til at prosjektet rv 150 Ulvensplitten–Sinsen er blitt langt dyrere enn først forutsatt ved oppstart av forberedende arbeid i februar 2005. Prosjektet er blitt omprosjektert og revidert, jf. St.prp. nr. 40 (2007–2008) Om Oslopakke 3 trinn 1. Gjennom omprosjekteringen økte styringsrammen med om lag 800 mill. kroner. Disse medlemmer vil peke på at ny prognose for sluttkostnad på prosjektet er 3 690 mill. kroner, regnet i 2009-kroner. Dette gir en økning på om lag 260 mill. kroner i forhold til revidert kostnadsramme for prosjektet, jf. nevnte St.prp. nr. 40 (2007–2008). I forhold til den reviderte styringsramma er økningen om lag 650 mill. kroner.

Disse medlemmer viser til at Oslopakke 3 legger opp til å finansiere drift av kollektivtrafikk gjennom bompengeneinnkreving. Disse medlemmer vil peke på at dersom de økte kostnadene skal dekkes inn gjennom bompengefinansiering, vil det gå på bekostning av helheten i pakken. Gitt at prosjektene i pakken står fast, vil dette gå ut over kollektivtrafikken. Disse medlemmer legger derfor til grunn at staten dekker de økte utgiftene til rv 150 Ulvensplitten–Sinsen.

Disse medlemmer vil at staten skal ta et større ansvar for å realisere bybaneprosjekter i regi av kommunene eller fylkeskommunene. Disse medlemmer mener det må på plass en egen post over statsbudsjettet med statlige bidrag til slike prosjekter på grunn av de høye investeringene, men også på grunn av at moderne baneløsninger kan gi et vesentlig løft for kollektivtilbudet i flere byer i landet. Disse medlemmer vil blant annet peke på prosjekter som oppgradering av Kolsåsbanen, ny bane til Akershus universitetssykehus (Ahus) og ny Fornebu-bane.

Disse medlemmer vil peke på at realiseringen av dobbeltsporet Oslo–Ski er en forutsetning for Oslopakke 3, og at Regjeringen gjennom sitt forslag til Nasjonal transportplan legger opp til en altfor lav fremdrift enn det som er mulig og det som regionen har behov for. Disse medlemmer vil peke på at nytten av de statlige investeringene vil komme til nytte langt tidligere ved raskere realisering, og vil på denne bakgrunn oppfordre Regjeringen til å utrede bruk av OPS-kontrakt på dette prosjektet. Disse medlemmer vil vise til at dette viktige tiltaket ikke er en del av Oslopakke 3.

Disse medlemmer viser til at Oslo og Akershus er et av de byområdene i Norge som gjennomfører den mest offensive satsingen på kollektivtrafikken. Omlag 2/3 del av all kollektivtrafikk i Norge skjer i Oslo og Akershus. I Oslo har biltrafikken blitt redusert med 1 pst. i 2008 og hele 8 pst. så langt i 2009. Antall reisende i kollektivtrafikken økte med

14 millioner passasjerer i 2008. Disse medlemmer vil peke på at det tilsvarende var en vekst på over 6 pst. kollektivreisende i Akershus. Et forbedret rutetilbud og lavere priser er nøkkelen til suksessen. Få andre byer i Norge har samme resultat å vise til som i Oslo. Ifølge departementet, skal statuttene for belønningsordningen blant annet være:

"Målet med "Belønningsordninga for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk i byområda" er å bedre miljøet i dei større byområda gjennom redusert biltrafikk. Tallet på kollektivreiser og turar til fots og med sykkel skal auke, medan reiser med personbil skal reduserast."

Disse medlemmer vil vektlegge betydningen av denne resultatbaserte tilnærmingen for tildeling av belønningsmidler.

Disse medlemmer synes det er positivt at det i meldingen står at det gis adgang til forskuttering av store prosjekter som E18 Vestkorridoren, E6 tunnel/lokk i Groruddalen og E18 Mosseveien i tunnel tidligere enn forutsatt. Det er naturlig at dette gjennomføres raskt på E18 Vestkorridoren der deler av strekningen er ferdig prosjektet, der biltettheten er størst og der det er satt opp en ekstra bomstasjon. Behovet for flere kollektivfelt er prekær. Disse medlemmer forventer at de prosjektene som ligger inne i pakken følges nøye opp, og etter lokalt ønsket fremdrift.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Bård Hoksrud, lederen Per Sandberg og Arne Sortevik, viser til Innst. S. nr. 170 (2007–2008), jf. St.prp. nr. 40 (2007–2008) Oslopakke 3 trinn 1.

Disse medlemmer viser til at Fremskrittspartiet fremmet følgende forslag som ble avvist av alle øvrige partier da saken ble behandlet i Stortinget 13. mars 2008.

"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)

- 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 transportnett 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 forskuddsvis årlig med lik sum de første ti år 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, første gang i 2008.

Stortinget gir følgende fullmakter til å pådra staten forpliktelser knyttet til avtale om finansiering av Oslopakke 3:

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2008 kan inngå avtale om statlig forskuttering av midler til Oslopakke 3 utover gitte bevilgninger på kap 1320 Statens Vegvesen post 30 med inntil 720 mill.kr. og på kap 1330 Særskilte transporttiltak post 60 særskilt tilskudd kollektivtilskudd med inntil 480 mill.kr.

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2008 kan forplikte staten for fremtidige budsjettår utover gitte bevilgninger for gjennomføringen av tiltakene i Oslopakke 3 på hhv kap 1320 Statens vegvesen post 30 og kap 1330 Særskilte transporttiltak post 60 særskilt tilskudd kollektivtiltak slik at samlet ramme for statens forpliktelser ikke overskriver 12 mrd. 2008-kr."

"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."

Disse medlemmer minner om at Stortinget gjennom behandling 13. mars 2008 fattet vedtak om finansieringssystem for pakken. Innkreving av bompenger startet i 2008. Disse medlemmer har merket seg at denne saken – Oslopakke 3 trinn 2 – angivelig er en melding til Stortinget om styringssystem for pakken og en beskrivelse av prosjektets innhold.

Disse medlemmer har merket seg svar fra Samferdselsdepartementet datert 15. april 2009 på Fremskrittspartiets spørsmål nr. 1 gjennom komiteen der det heter at:

"Kvalitetssikringsrapporten viser at det er stor usikkerhet knyttet til kostnader for prosjektene i lokalt forslag til prosjektportefølje. Det er også usikkerhet knyttet til trafikkutvikling, miljøutfordringer m.m. Med utgangspunkt i den overordnede målsettingen med pakka er hensikten med porteføljestyringen er å legge til rette for at det er de høyest prioriterte prosjektene i Oslo og Akershus som blir gjennomført de neste 20 årene. I St.meld. nr. 17 (2008-2009) er det også åpnet for at tiltak som ikke ligger inne i det lokale forslaget, kan vurderes."

Disse medlemmer minner om at bilistene betaler det meste; hele 42 mrd. 2006-kroner av pakkens totalramme på 54 mrd. 2006-kroner skal finansieres gjennom bompenger. I tillegg skal bilistene betale nesten 3 mrd. kroner i innkrevingskostnader. Samlet skal bompengene dekke nesten 45 mrd. 2006-kroner. Bilistene har ingen sikkerhet mht. gjennomføringen av de investeringsprosjekter innenfor vei-sektoren som ligger i pakken. Det eneste sikre i Oslopakke 3 er at bilistene gjennom bompenger årlig skal betale 420 mill. 2006-kroner i tilskudd til drift av kollektivtrafikk.

Disse medlemmer viser videre til spørsmål 3 fra Fremskrittspartiet gjennom komiteen med svar:

"3. Kvalitetssikring i tidlig fase (KS1), jf. kapittel 3.2 i meldingen.

Konsulentene påpeker videre at Oslopakke 3 ikke er utformet for å gi valgfrihet i forhold til spørsmålet om videreføring av trafikantbetaling etter 2028.

Spørsmål:

- i) Hva betyr det at det ikke er valgfrihet i forhold til videreføring av trafikantbetaling etter 2028? Betyr dette at trafikantbetaling må videreføres ut over 2028 for enten å gjennomføre alle prosjekter i OP3 og/eller for å opprettholde tilskudd til kollektivtransport."

Svar:

Det er lagt til grunn at Oslopakke 3 har en varighet på 20 år. Oslo kommune og Akershus fylkeskommune vil ha valgfrihet til å vurdere om de ønsker å videreføre trafikantbetaling etter 2028."

Disse medlemmer konstaterer at uten en annen samferdselspolitikk er det store muligheter for at bilistene som bruker vegnettet i og rundt Oslo, vil måtte betale bompenger også etter 2027.

Disse medlemmer har også merket seg svar på spørsmål 4 der det heter:

"Statlige rammer og bevilgninger til Oslopakke 3 for perioden fra 2019 – 2028 vil framkomme ved senere framlegg av Nasjonal transportplan og årlige budsjett."

Disse medlemmer registrerer at det ikke gis noen garanti fra Regjeringen for at staten skal opprettholde sitt bidrag på 12 mrd.-2006-kroner, hvordan dette vil bli betalt og om staten vil øke sitt bidrag til Oslopakke 3 for å kompensere kostnadsøkning i prosjektene, og på den måten sikre gjennomføring av pakkens prosjekter uten forlenget innkrevingsstid for bompenger. Disse medlemmer forutsetter at bruk av statens bidrag på 12 mrd. kroner innenfor den finansieringsrammen som de øvrige partiene har vedtatt for OP3, overføres som forskudd for å sikre god finansiering og til prosjekter i vedtatt pakke – ikke til jernbanestrekninger eller terminalprosjekter utenfor eller delvis utenfor investeringsprogram vedtatt av Akershus fylkeskommune og Oslo kommune.

Disse medlemmer har merket seg svar på spørsmål 6 der det bl.a. heter:

"Regjeringen har ikke fremmet forslag om ytterligere restriksjoner på bilbruk og/eller parkering som del av Oslopakke 3 trinn 2. Regjeringens holdning er at restriktive tiltak, som den økning som nå er foretatt i bommene, må komme etter lokale initiativ og vedtak."

Disse medlemmer peker på at dette synes å stride mot merknadene fra komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, der det heter:

"Flertallet er bekymret for klimagassutslipp fra transportsektoren, og mener det er positivt at kollektivsatsning er en viktig del av pakken. Det er likevel grunn til å tro at gjennomføringen av Oslopakke 3 ikke vil gi noen reduksjon av klimagasser. Flertallet mener derfor, i tråd med sine merknader fra trinn 1, at det vil være nødvendig for styringsgruppen å søke fremtidige løsninger som vil gi reduksjon av klimagasser fra biltrafikken i Oslo-området. Flertallet vil understreke viktigheten av at styringsgruppen i sine vurderinger og anbefalinger prioriterer tiltak som bidrar til en gradvis dreining av transportsystemet i mer miljøvennlig retning, der kollektiv og sykkel får økte markedsandeler."

Disse medlemmer peker på at merknadene fra flertallet øker usikkerheten om hvorvidt veiprojektene i Oslopakke 3 faktisk vil bli gjennomført.

Disse medlemmer har merket seg de klare uttalelser fra leder i samferdsels- og miljøkomiteen i Oslo kommune, Rune Gerhardsen, på komiteens høring om denne saken. Disse medlemmer merket seg at lederen Rune Gerhardsen sterkt oppfordret til å ivareta balansen i det vedtatte programmet, og sterkt advarte mot endring i denne viktige balansen ved eventuell endring i prioritering og innholdet i Oslopakke 3.

Disse medlemmer minner om at meldingen om Oslopakke 3 trinn 2 behandles parallelt med St.meld. nr. 16 (2008–2009) Nasjonal transportplan 2010–2019. Disse medlemmer viser til Fremskrittspartiets merknader og forslag i innstillingen om NTP 2010–2019. Disse medlemmer viser til at Fremskrittspartiets forslag til økonomiske rammer for NTP 2010–2019 vil sikre statlig finansiering av veiprojektene i Oslopakke 3.

Disse medlemmer viser også til at det i St.meld. nr. 16 (2008–2009) Nasjonal transportplan 2010–2019 legges opp til overføring av 17 150 km riksveier til fylkeskommuner og til Oslo kommune gjennom den såkalte forvaltningsreformen.

Disse medlemmer viser til at Fremskrittspartiet går imot en slik nedklassifisering av riksveinettet, og vil videreføre dagens øvrige riksveier som statlige veier. Disse medlemmer legger til grunn at veiprojektene i Oslopakke 3 bygges uavhengig av forvaltningsreformen, og at vedlikehold og drift gjennomføres basert på statlig eierskap og dagens normer for drift og vedlikehold av riksveinettet.

Disse medlemmer finner grunn til å minne om at de politiske partiene lokalt hadde helt forskjellige prioriteringer i utgangspunktet. Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre ville ha veiprisning og rushtidsavgift. Dette ville gitt en samlet pris for å kjøre gjennom Oslo t/r på 108 kroner. Fremskrittspartiet og Høyre ville ha full statlig finansiering av Oslopakke 3.

Disse medlemmer mener rv 150, Ulven–Sinsenprosjektet er gjennomført på en særdeles krittikkverdige måte. Prosjektet er blitt vesentlig dårligere ved at Statens vegvesen fremmet nytt reguleringsforslag med forenklete og mindre kapasitetssterke løsninger etter at byggingen var startet opp. Likevel blir prosjektet vesentlig dyrere enn forutsatt. Og byggestoppen, som Regjeringen gjennomførte i 2006, har ført til at prosjektet blir to år forsinket, og vil først stå ferdig i 2013.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen legge frem egen sak om statlig fullfinansiering av Oslopakke 3, slik at alle prosjekter i pakken kan gjennomføres innenfor peri-

oden 2009–2027 og at bompengeneinnkreving kan opphøre omgående."

"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 prosjektfinsiering, og med et tidsperspektiv 2010–2030. Stortinget forutsetter at dette gjennomføres som et eget statlig prosjekt med avklart statlig fullfinansiering, og utenfor NTP-rammen. Stortinget forutsetter at prosjektet behandles som egen sak."

Komiteens medlemmer fra Høyre har merket seg at Regjeringen legger opp til at den statlige andelen av finansieringen av Oslopakke 3, ikke er i samsvar med de lokale forutsetningene som er grunnlaget for Oslopakke 3. Dette vil vanskeliggjøre realiseringen av sentrale prosjekter som den lokale enigheten om pakken hviler på. Disse medlemmer vil særlig peke på at staten ikke vil ta sin del av overskridelsene på rv 150, Ulven–Sinsen, som i utgangspunktet ikke var et Oslopakke 3-prosjekt. Det foreslås også å legge inn flere nye statlige prosjekter i Oslopakke 3, bare E16 Kjørbo–Wøyen, vil bety at ytterligere 1 mrd. kroner skal belastes Oslopakke 3.

Disse medlemmer finner det problematisk at Regjeringen på denne måten tømmer Oslopakke 3 for midler, både fordi man fraskriver seg det statlige ansvaret for enda flere samferdselsprosjekter i denne regionen, og fordi de store og viktige samferdselsprosjektene som var utgangspunktet for at lokale myndigheter ble enige om Oslopakke 3, eksempelvis E18 vest, rv 22 fra Lillestrøm til Fet, E18 – Mosseveien i Oslo og rv 4 gjennom Nittedal, slik nedprioriteres.

Disse medlemmer viser til det brede lokalpolitiske forliket om Oslopakke 3. Disse medlemmer vil peke på at en forutsetning for inngåelse av forliket var utbygging av ny E18 i Vestkorridoren. Dette er Norges mest trafikkerte veg, og av avgjørende betydning for nærings- og kollektivtransport. Et ekstra bompengesnitt er satt opp i Bærum for å bidra til finansieringen av E18. Disse medlemmer ønsker å igangsette utbygging av ny E18 i Vestkorridoren så snart som mulig, oppstart senest i 2012.

FORSLAG FRA MINDRETALL

Forslag fra Fremskrittspartiet:

Forslag 1

Stortinget ber Regjeringen legge frem egen sak om statlig fullfinansiering av Oslopakke 3, slik at alle prosjekter i pakken kan gjennomføres innenfor peri-

oden 2009–2027 og at bompengene kan opphøre omgående.

Forslag 2

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 gjennomføres som et eget statlig prosjekt med avklart statlig fullfinansiering, og utenfor NTP-rammen.

Stortinget forutsetter at prosjektet behandles som egen sak.

KOMITEENS TILRÅDING

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

v e d t a k :

St.meld. nr. 17 (2008–2009) – om Oslopakke 3 trinn 2 – vedlegges protokollen.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 5. juni 2009

Per Sandberg

leder

Truls Wickholm

ordfører

