



Innst. 351 S

(2012–2013)

Innstilling til Stortinget fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Dokument 8:48 S (2012–2013)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Peter N. Myhre, Ib Thomsen, Christian Tybring-Gjedde og Hans Frøde Kielland Asmyhr om enkle tiltak for å øke kapasiteten på riksveinettet i Oslo-området

Til Stortinget

Sammendrag

I representantforslaget fremmes følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag om finansiering og gjennomføring av en straksplan for enkle, kapasitetsforsterkende veiprosjekter i Oslo-området, tiltak som kan gjennomføres raskt og rimelig.»

Det vises til dokumentet for nærmere grunngiving for forslaget.

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Anne Marit Bjørnflaten, Susanne Bratli, Freddy de Ruiter, Gorm Kjernli, Magne Rommetveit og Tone Merete Sønsterud, fra Fremskrittspartiet, Jan-Henrik Fredriksen, Ingebjørg Godskesen, Bård Hoksrud og Arne Sortevik, fra Høyre, Trond Helleland, Lars Myraune og Ingjerd Schou, fra Sosialistisk Venstreparti, Hallgeir H. Langeland, fra Senterpartiet, Janne

Sjelmo Nordås, og fra Kristelig Folkeparti, lederen Knut Arild Hareide, viser til representantforslaget og til vedlagte uttalelse, dattert 7. mai 2013, fra Samferdselsdepartementet v/ statsråden i saken.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, viser for øvrig til behandlingen av Meld. St. 26 (2012–2013) Nasjonal transportplan 2014–2023 og foreslår at dokumentet vedlegges protokollen.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at befolkningsveksten i Oslo og Akershus er langt høyere enn i landet for øvrig, noe som gir mer trafikk. Biltrafikken i Oslo gikk litt ned i 2008 og 2009, men har økt igjen fra og med 2010. I 2012 var økningen 1,3 pst. En fortsatt vekst på 1,3 pst. vil gi en dobling av bilbruken på 55 år.

I Akershus var økningen i bilbruk i 2012 på 2,1 pst. som gir en dobling på bare 21 år. Antallet passasjerer i kollektivtrafikken øker også sterkt, men kollektivtrafikkens andel av motorisert trafikk øker ikke lenger. I Oslo har kollektivandelen gått litt ned, og var på 44 pst. i 2011. (Jf. Ruters årsrapport for 2011).

Disse medlemmer viser til at dette peker i retning av at bilbruken vil fortsette å øke i årene fremover. Uten tiltak på veinettet vil dette føre til enda mer kø, mindre effektivitet, mer forurensning og dårligere fremkommelighet både for bil, buss og varetransport. Det er ingen tjent med.

Disse medlemmer viser til at prosjektene i Oslopakke 3 er blitt vesentlig dyrere enn det som var grunnlaget da Stortinget vedtok Oslopakke 3 den 13. mars 2008. Dette gjør det nødvendig med en helt ny finansieringsmodell. I mellomtiden aktualiseres ef-

fektiviseringstiltak på det eksisterende veinettet, slik det beskrives i representantforslaget.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag om finansiering og gjennomføring av en straksplan for enkle, kapasitetsforsterkende veiprosjekter i Oslo-området, tiltak som kan gjennomføres raskt og rimelig.»

Forslag fra mindretall

Forslag fra Fremskrittspartiet:

Forslag 1

Stortinget ber regjeringen fremme forslag om finansiering og gjennomføring av en straksplan for enkle, kapasitetsforsterkende veiprosjekter i Oslo-området, tiltak som kan gjennomføres raskt og rimelig.

Komiteens tilråding

Komiteens tilråding fremmes av Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti.

Komiteen viser til representantforslaget og merknadene og råder Stortinget til å gjøre slikt

vedtak:

Dokument 8:48 S (2012–2013) – representantforslag fra stortingsrepresentantene Peter N. Myhre, Ib Thomsen, Christian Tybring-Gjedde og Hans Frode Kielland Asmyhr om enkle tiltak for å øke kapasiteten på riksveinettet i Oslo-området – vedlegges protokollen.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 28. mai 2013

Knut Arild Hareide
leder

Anne Marit Bjørnflaten
ordfører

Vedlegg**Brev fra Samferdselsdepartementet v/statsråden
til transport- og kommunikasjonskomiteen, datert 7. mai 2013****Dokument 8:48 S (2012-2013) representantforslag fra stortingsrepresentantene Peter N. Myhre, Ib Thomsen, Christian Tybring-Gjedde og Hans Frode Kielland Asmyhr om enkle tiltak for å øke kapasiteten på riksvegnettet i Oslo-området**

Jeg viser til brev av 10. april 2013, vedlagt ovennevnte Dokument 8:48 S (2012-2013). I brevet bes om uttalelse til et representantforslag om finansiering og gjennomføring av en straksplan for enkle, kapasitetsforsterkende vegprosjekter i Oslo-området, tiltak som kan gjennomføres raskt og rimelig.

Utviklingen av vegtransportsystemet i Oslo-området skjer til stor del gjennom arbeidet med Oslopakke 3. Dette er en finansieringsplan som bygger på en lokalpolitisk vedtatt avtale og som er behandlet av Stortinget. Oslopakke 3 inneholder både riksvegtiltak og lokale veg- og kollektivtiltak. Disse finansieres med bompenger, statlige, fylkeskommunale og kommunale midler. I Oslopakke 3 finansieres også investerings- og driftstiltak for kollektivtransporten med midler fra bompengeneinnkrevingen. I tillegg gjøres investeringer i jernbanen, men disse finansieres kun med statlige midler.

I riksvegnettet finansieres både store prosjekt og programområdetiltak gjennom Oslopakke 3. Den type tiltak som stortingsrepresentantene omtaler i sitt forslag, faller normalt under potten for programområdetiltak. Det finnes altså allerede en plan for finansiering og gjennomføring av enkle, mindre tiltak på riksvegnettet i Oslo-området. Prioriteringen av tiltak i Oslopakke 3 skjer etter de føringer som Stortinget har vedtatt.

Stortinget har sluttet seg til at Oslopakke 3 skal styres gjennom porteføljestyringen der mål- og resultatstyring er en viktig del. Hovedmålet for Oslopakke 3 er i henhold til St.meld. nr. 17 (2008-2009) god framkommelighet for alle trafikantgrupper. For å nå dette må biltrafikken begrenses og andelen av reiser med kollektivtrafikk, sykkel og til fots økes. Gjennom Stortingets behandling av klimameldingen, jf. St.meld. nr. 21 (2011-2012) er det nå lagt til grunn at veksten i persontransporten i Oslo-området skal skje med kollektivtrafikk, sykling og gange. De lokale

partene i Oslopakke 3-arbeidet har stilt seg bak dette målet.

For å få god måloppfyllelse og stor samfunnsøkonomisk nytte prioriteres kollektivtrafikktiltak i Oslopakke 3. I vegsystemet prioriteres derfor tiltak som kan bedre kapasiteten og framkommeligheten for busstrafikk, men også næringstrafikk og gang- og sykkeltrafikanter. Tiltak for bedre trafikksikkerhet og miljø er også prioritert.

Dette er imidlertid ikke et hinder for også å gjennomføre enkle og kostnadseffektive tiltak som kan redusere avviklingsproblem, kødannelser og forsinkelser for biltrafikken. Statens vegvesen har gode erfaringer av for eksempel tilfartskontroll ved påkjøring til hovedveger og andre løsninger med hjelp av ITS-teknologi. Statens vegvesen vil arbeide videre med å utvikle denne typen enkle løsninger der dette er hensiktsmessig og i overenstemmelse med målene for Oslopakke 3.

Representantforslaget nevner noen spesielle geografiske steder med tanke på enkle løsninger i sitt forslag. Disse løsningene er imidlertid ikke like enkle å gjennomføre.

E18 forbi Lysaker og Lysaker Vest (Granfoss/Fornebu) er en kort strekning på om lag 1 km der det allerede i dag er to avkjøringer og to påkjøringer til E18 i hver retning. Det betyr at rampene kommer svært nær hverandre, og vesentlig nærmere enn hva vegnormalkravene til en slik veg tilsier. Nye ramper på E18 ved Lysaker/Fornebu innebærer dermed at det blir så tett mellom rampene på denne strekningen at resultatet kan bli dårligere trafikksikkerhet og lavere framkommelighet på E18.

Koblingen til Granfosstunnelen er trafikksikkerhetsmessig meget krevende. Ramper mellom E6 og Strømsveien ved Teisenkrysset er vurdert, men er ikke prioritert fordi det innebærer at påkjøringen fra Tvetenveien må flyttes. Videre vurdering vil skje ved planleggingen av E6 Manglerudprosjektet. Ved Ryenkrysset prioriteres nå å bygge kollektivfelt for busstrafikken.

På denne bakgrunnen mener jeg at det ikke er behov for en straksplan for finansiering og gjennomføring av enkle kapasitetsforsterkende vegprosjekter i Oslo-området.

