



Innst. 355 S

(2012–2013)

Innstilling til Stortinget fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Dokument 8:75 S (2012–2013)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Siv Jensen, Bård Hoksrud, Jan-Henrik Fredriksen, Ingebjørg Godskesen, Arne Sortevik og Peter N. Myhre om statlig finansiering av overskridelsene i Oslopakke 3

Til Stortinget

Sammendrag

I representantforslaget fremmes følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen legge frem forslag om statlig fullfinansiering av overskridelsene i Oslo-pakke 3.»

Det vises til dokumentet for nærmere grunngivelse for forslaget.

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Anne Marit Bjørnflaten, Susanne Bratli, Freddy de Ruiten, 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 22. april 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 Oslos befolkning i Statistisk sentralbyrås befolkningsframskriving for 2011–2060 er forventet å øke fra 599 000 innbyggere i 2011 til 786 000 innbyggere i 2030, og at befolkningen i Akershus i den samme perioden er forventet å øke fra 546 000 til 714 000 innbyggere.

Disse medlemmer viser til at forslagsstillerne er imot bompengefinansiering av vei- og kollektivtrafikk, fordi bilistene allerede betaler inn vesentlig mer i bil- og drivstoffavgifter enn det staten bruker på vei. I dag finansieres ny infrastruktur i Oslo-området i stor grad gjennom bompenger, men dette er ikke i nærheten av å være tilstrekkelig til å dekke behovet som befolkningsveksten innebærer.

Disse medlemmer viser til at kostnadene for prosjektene som ble vedtatt i 2006 opprinnelig var beregnet til 53 mrd. kroner (2006), og hadde økt til 99 mrd. kroner da en hadde en ny vurdering av kostnadene i pakken i 2012. Det er en økning på nærmere 100 pst., mens det i samme periode har vært en økning i konsumprisindeksen på 13 pst.

Disse medlemmer viser til at Oslo har stor strategisk betydning for resten av landet, og vil i den forbindelse vise til merknader fra kommunal- og for-

valtningskomiteen i Innst. S. nr. 165 (2007–2008), jf. St.meld. nr. 31 (2006–2007) Hovedstadsmeldingen:

«Komiteen erkjenner at Oslo er i direkte konkurranse med storbyregionene København-Malmö, Stockholm og Helsingfors, og at økt konkurranseevne for hovedstadsregionen er av strategisk betydning for Norge og norsk næringsliv.

Komiteen viser til at Oslo og Oslo-regionen spiller en hovedrolle i den nye kunnskapsøkonomien. Viktige utdannings- og forskningsinstitusjoner samt store og kunnskapsintensive bedrifter er lokalisert i regionen.»

Disse medlemmer viser til representantforslag Dokument 8:75 S (2012–2013) som peker på de mange viktige prosjektene i Oslo-området som må gjennomføres for at trafikksituasjonen skal bedres og for at infrastrukturen skal ha tilstrekkelig kapasitet i 2040. Disse medlemmer mener på denne bakgrunn at staten bør ta et større finansielt ansvar for finansiering av infrastruktur i Oslo-området.

Disse medlemmer registrerer at statsråden i sitt svar til komiteen på Dokument 8:57 S (2011–2012) av 7. mars 2012 viser til en modellberegning fra Statens vegvesen som visstnok dokumenterer en mulig biltrafikkøkning på opp mot 10 pst. i bompengenesnittet, og 5–7 pst. for hele Oslo og Akershus, dersom bomringen nedmonteres. Disse medlemmer mener i motsetning til statsråden at det er mulig å bygge seg ut av transportutfordringene i Oslo-området, og at luftkvaliteten i Oslo kan forbedres selv uten restriktive tiltak mot bilistene. Disse medlemmer vil i den forbindelse påpeke at langt flere hadde brukt tog og andre kollektivløsninger fremfor bil dersom tilbudet var godt nok. Disse medlemmer viser til Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett for 2013, der Fremskrittspartiet blant annet fremmet forslag om 3,4 mrd. kroner til et jernbanefond, 11,6 mrd. kroner til et riksveifond, og 900 mill. kroner ekstra til kollektivtransport i store og små byer i 2013.

Disse medlemmer viser til at Fremskrittspartiet grunnet den omfattende bompengerevurderingen fremmet forslag om folkeavstemning om Oslopakke 3 da Oslo bystyre behandlet saken 25. oktober 2006. Disse medlemmer viser til at Fremskrittspartiets

partiets stortingsgruppe flere ganger har gått inn for statlig fullfinansiering av Oslopakke 3, blant annet i Innst. 96 S (2009–2010) og Innst. 217 S (2011–2012). Disse medlemmer mener at det er et grunnleggende prinsipp for alle oslopakkene at forvaltningsansvaret for vei, jernbane og kollektivtrafikk ligger fast, slik at det for eksempel ikke brukes bompenger til å finansiere jernbaneinvesteringer eller jernbanemateriell, som er et statlig ansvar selv med regjeringens politikk.

Disse medlemmer vil på denne bakgrunn fremme følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen legge frem forslag om statlig fullfinansiering av overskridelsene i Oslopakke 3.»

Forslag fra mindretall

Forslag fra Fremskrittspartiet:

Forslag 1

Stortinget ber regjeringen legge frem forslag om statlig fullfinansiering av overskridelsene i Oslopakke 3.

Komiteens tilråding

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

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

vedtak:

Dokument 8:75 S (2012–2013) – representantforslag fra stortingsrepresentantene Siv Jensen, Bård Hoksrud, Jan-Henrik Fredriksen, Ingebjørg Godsken, Arne Sortevik og Peter N. Myhre om statlig finansiering av overskridelsene i Oslopakke 3 – 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 22. april 2013****Dokument 8:75 S (2012-2013) Representantfor-
slag fra stortingsrepresentantene Siv Jensen,
Bård Hoksrud, Jan-Henrik Fredriksen, Inge-
bjørg Godskesen, Arne Sortevik og Peter N.
Myhre om statlig finansiering av overskridelsene
i Oslopakke 3**

Jeg viser til brev av 10. april 2013 vedlagt ovennevnte Dokument 8:75 S (2012-2013).

I brevet bes om departementets uttalelse til et representantforslag om statlig fullfinansiering av overskridelsene i Oslopakke 3.

Når det gjelder statlig finansiering av prosjekt i Oslopakke 3, vises til omtale i Meld. St. 26 (2012 - 2013) Nasjonal transportplan 2014 – 2023; s. 166 og for øvrig i korridor- omtalene i kap. 15.

Det har vært økte kostnader for enkelte statlige prosjekt i Oslopakke 3. Departementet finner det likevel ikke riktig å sammenlikne tidlige grove kostnadsvurderinger uten et ferdig plangrunnlag med de faktiske kostnadene. En sammenlikning må ta utgangspunkt i kostnadsoverslaget som lå til grunn for Stortingets bevilgning av midler.

Stortinget sluttet seg til gjennomføring av 150 Ulvensplitten – Sinsen gjennom behandlingen av St.prp. nr. 1 (2004-2005), jf. Budsjett-innst. S nr. 13 (2004-2005). Her ble det lagt til grunn en styringsramme på 2 380 mill. kr og en kostnadsramme på 2 530 mill. kr, omregnet til 2012-prisnivå. De forbedrende arbeidene på prosjektet startet i februar 2005, men våren 2006 vedtok Statens vegvesen å avlyse tilbudskonkurransen for tunnel- arbeidene på grunn av vesentlig høyere tilbud enn forutsatt, jf. St.prp. nr. 65 (2005-2006). Prosjektet ble derfor omprosjektert og revidert, og lagt fram for Stortinget på nytt gjennom behandlingen av St.prp. nr. 40 (2007-2008) Om Oslopakke 3 trinn 1, jf. Innst. S nr. 170 (2007-2008). Her ble det lagt til grunn en revidert styringsramme på 3 370 mill. kr og en revidert kostnadsramme på 3 810 mill. kr, omregnet til 2012-prisnivå. I følge det någjeldende kostnadsoverslaget er kostnaden 3 923 mill. kr i 2012-prisnivå. I finansieringsplanen for prosjektet er det forutsatt at det statlige bidraget til prosjektet står fast og at prosjektet på dette grunnlaget skal fullfinansieres innfor Oslo-

pakke 3. Dette er fulgt opp av Styringsgruppen for Oslopakke 3 i utarbeidelsen av Revidert avtale i 2012 og i handlingsprogram for Oslopakke 3. Oslo kommune og Akershus fylkeskommune har sluttet seg til dette.

I bompengeprojekt som ikke inngår i en bypakke, er hovedregelen at bompengeselskapenes ansvar er begrenset til å finansiere sin andel av kostnadsøkninger opp til kostnadsrammen (normalt 10 pst over styringsrammen). Kostnadsøkninger utover dette er statens eller fylkeskommunens ansvar, avhengig av om det er et riksveg- eller et fylkesvegprosjekt. I Oslopakke 3 har E18 Bjørvikaprojektet blitt behandlet på denne måten – som et unntak. Dette ble lagt til grunn fordi gjennomføringen ble basert på et opplegg der E18 Bjørvikaprojektet skulle kunne fullføres som eget prosjekt selv om ikke Oslopakke 3 hadde blitt vedtatt.

Stortinget har vedtatt at Oslopakke 3 styres gjennom porteføljestyring. Dette innebærer at gjennomføringen av tiltakene i pakken må tilpasses de til enhver tid tilgjengelige økonomiske rammer og bompengeinntekter. Mange av prosjektene som ligger til grunn for lokal avtale om Oslopakke 3, mangler ennå tilstrekkelige planavklaringer for å kunne fastslå pålitelige kostnadsoverslag. Sammenliknet med kostnadsvurderingene i den lokale avtalen fra 2006 vil det derfor sannsynligvis bli store endringer i kostnadene når prosjektene skal gjennomføres.

Det er Samferdselsdepartementets ambisjon at prosjekt som legges fram for Stortinget for bevilgning, skal ha et kostnadsoverslag som er så sikkert at kostnadsoverskridelser så langt som mulig kan unngås. Systemet med kvalitetssikring (KS2) vil bidra til dette. Statens vegvesen arbeider også kontinuerlig med dels å bedre sine metoder for kostnadsoverslag, dels å bedre sine styringssystemer slik at kostnadene kan holdes nede i både planleggingsfasen og anleggsfasen.

På denne bakgrunnen mener Samferdselsdepartementet at eventuelle kostnadsoverskridelser i Oslopakke 3 på normal måte må finansieres innenfor porteføljestyringen av pakken.

