



Innst. 493 S

(2012–2013)

Innstilling til Stortinget fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Prop. 170 S (2012–2013)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om forlenget bompengeneinnkreving knyttet til prosjektet rv. 23 Oslofjordforbindelsen i Akershus og Buskerud

Til Stortinget

Sammendrag

Samferdselsdepartementet legger i proposisjonen fram forslag om å forlenge bompengeneinnkrevingen knyttet til prosjektet rv. 23 Oslofjordforbindelsen i Akershus og Buskerud med inntil tre år. Det legges samtidig opp til automatisering av innkrevingen, samt endringer i takst- og rabattsystemet. Inntektene er i utgangspunktet forutsatt benyttet til å delfinansiere bygging av nytt tunnellop på rv. 23 under Oslofjorden. Det er lagt til grunn at takstene reguleres i samsvar med konsumprisindeksen, og at de årlige brutto bompengeneinntektene blir på 140–150 mill. kroner. Fratrukket driftskostnader er netto bompenger beregnet til om lag 130 mill. kroner pr. år.

Dagens innkreving avsluttes etter planen i august 2013, når første byggetrinn av prosjektet er nedbetalt. I St.prp. nr. 87 (1995–1996) om delvis bompengefinansiering av rv. 23 Oslofjordforbindelsen er det forutsatt at prosjektet skal bygges ut i to trinn i takt med trafikkutviklingen.

Ved bortfall av bompengeneinnkreving vil trolig trafikken øke betydelig. Med dagens standard er ikke dette ønskelig. Dagens forbindelse har utilfredsstillende regularitet. Av trafikksikkerhetsmessige grunner må tunnelen stenges for trafikk i begge retninger ved større hendelser.

Rv 23 er en del av det transeuropeiske vegnettet i Norge (TEN-T-vegnettet), og dagens standard er

ikke i tråd med de sikkerhetskrav som gjelder for tunneler med lengde over 500 meter på dette vegnettet.

I løpet av den forlengede innkrevingsperioden på tre år tar Samferdselsdepartementet sikte på å legge fram for Stortinget et detaljert opplegg for gjennomføring og finansiering av andre byggetrinn, gitt at det skal bygges en ny tunnel.

Etter Samferdselsdepartementets vurdering bør bru som alternativ til tunnel for rv. 23 Oslofjordforbindelsen utredes. Dette vil bli gjort som en del av det pågående arbeidet med konseptvalgutredning (KVU) for kryssing av Oslofjorden. Dersom det likevel ikke blir aktuelt med bygging av et nytt tunnellop, vil bompengeneinntektene bli benyttet til andre tiltak i området, i samråd med Akershus og Buskerud fylkeskommuner. Det er lokalpolitisk tilslutning til et slikt opplegg, jf. omtale i pkt. 3 i proposisjonen.

Endelig opplegg for bygging og finansiering av nytt tunnellop under Oslofjorden forutsettes lagt fram for Stortinget når tilstrekkelige avklaringer foreligger.

Etter at Stortinget har fattet vedtak om forlenget bompengeneinnkreving knyttet til prosjektet rv. 23 Oslofjordforbindelsen, vil det bli inngått tilleggsavtale mellom Statens vegvesen Vegdirektoratet og bompengeselskapet i tråd med de forutsetningene som er lagt til grunn i proposisjonen.

Komiteens merknader

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Anne Marit Bjørnflaten, Susanne Bratli, Freddy de Ruiten, Gorm Kjernli, Magne Rommetveit og Tone Merete Sønsterud, fra Høyre, Trond Helleland, Lars Myraune og Ingjerd Schou, fra Sosialistisk Venstre-

parti, Hallgeir H. Langeland, fra Senterpartiet, Janne Sjelmo Nordås, og fra Kristelig Folkeparti, lederen Knut Arild Hareide, viser til at rv. 23 Oslofjordforbindelsen har stor betydning som avlastningsvei utenom og sør for Oslo. Trafikkveksten på strekningen har vært stor, fra 3 900 ÅDT ved åpningen i år 2000 til 6 900 ÅDT i 2012.

Flertallet viser til at dagens tunnel har utilfredsstillende regularitet, og at den var stengt 435 ganger i perioden 2008–2010.

Den store trafikkveksten har også gjort trafikksituasjonen inn mot Drammen, spesielt forbi Lahell i Lier, inn mot Asker og gjennom Frogn svært vanskelig.

Flertallet viser til at det i Meld. St. 26 (2012–2013) Nasjonal transportplan 2014–2023 er foreslått å bygge ut Dagslett–Linnest, og videre påkobling til E18 i løpet av planperioden.

Flertallet støtter forslaget om å videreføre bompengene med reduserte satser på eksisterende bomstasjon på Måna i inntil tre år, når dagens prosjekt er nedbetalt i august 2013. Videre støtter flertallet at det foretas en utredning av bru som alternativ til tunnel for rv. 23 Oslofjordforbindelsen. Parallelt med dette er Statens vegvesen bedt om å arbeide videre med et opplegg for bygging og finansiering av en eventuell ny tunnel. Dersom det mot formodning ikke blir aktuelt med bygging av et nytt tunneløp, vil bompengene bli benyttet til andre tiltak i området, i samråd med Buskerud og Akershus fylkeskommuner.

Flertallet vil understreke at alle berørte kommuner og de to fylkeskommunene støtter et slikt opplegg. Det vil etter flertallets mening være nødvendig å benytte noe av midlene som kreves inn til trafikksikkerhetstiltak langs eksisterende rv. 23.

Flertallet vil videre be om at det i utredningen av et bualternativ også blir vurdert en fremtidig forlengelse av Spikkestadbanen, med påkobling til Østfoldbanen. Sett i lys av den kraftige befolkningsøkningen i og rundt Oslo, vil en ringbane sør for Oslo være svært interessant.

Rv. 23 inngår som en del av det transeuropeiske vegnettet i Norge (TEN-T-vegnettet), og det er et krav at tunnelens sikkerhet blir oppgradert senest innen 30. april 2019. Flertallet vil med bakgrunn i de planlagte utbedringer som er foreslått på rv. 23, be om at denne blir vurdert omklassifisert som del av E134, fram til Vassumkrysset mot E6 i Frogn.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Jan-Henrik Fredriksen, Ingebjørg Godskesen, Bård Hoksrud og Arne Sortevik, viser til sin protokolltilførsel på komiteens møte 4. juni 2013:

«Protokolltilførsel: Medlemmene fra Fremskrittspartiet foreslo utsettelse av saken til høstsesjonen 2013 med bakgrunn i kort behandlingstid i inneværende vårsesjon.»

Parallelt med denne saken behandles ytterligere en sak i transportkomiteen mot stemmene fra Fremskrittspartiet; også det en bompengesak. Disse to sakene medfører ytterligere økning i den transportskatte som regjeringen gjennom snart åtte år har besluttet å la veibrukerne betale. Disse medlemmer peker på at alle sakene i disse snart åtte årene er vedtatt i Stortinget, også med stemmene fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre. Bare Fremskrittspartiet har foreslått og stemt for statlig finansiering. Disse medlemmer viser til at den samlede transportskatte, som Stortingets partier med unntak av Fremskrittspartiet på denne måten har vedtatt, utgjør nesten 160 mrd. kroner, hvorav 34,5 mrd. kroner skal brukes til å betale byggelånsrenter for alle prosjektene og vel 10 mrd. kroner skal brukes til innkreving av bompenger.

Disse medlemmer har merket seg at saken er en foreløpig løsning, og gjelder en foreløpig forlengelse av bompengene til prosjekt rv. 23 Oslofjordforbindelsen i Akershus og Buskerud. Det er ikke endelig avklart hva pengene vil bli brukt til.

Disse medlemmer viser til proposisjonen og til Samferdselsdepartementets vurdering:

«Departementet legger vekt på at det er lokalpolitisk tilslutning til å videreføre innkrevingen i dagens bomstasjon i inntil 3 år, i påvente av at utbyggingen av andre byggetrinn kan legges frem for Stortinget. Det er videre tilslutning til endringer i takstsystemet. Departementet vil i løpet av denne treårsperioden eventuelt legge fram et opplegg for å bygge og finansiere andre byggetrinn. Dersom dette ikke skjer, vil innkrevingen bli avsluttet, og bompengene vil bli benyttet til andre tiltak i området.»

Disse medlemmer har merket seg innspill fra NAF om saken, jf. brev av 10. juni 2013 til transport- og kommunikasjonskomiteen, og som gjengis i sin helhet:

«Transport- og kommunikasjonskomiteen og Stortinget har til behandling et forslag om forlengelse av bompengene på rv. 23 Oslofjordtunnelen. Forslaget er initiert av Statens vegvesen, og vært til lokalpolitisk behandling i berørte kommuner samt Buskerud og Akershus fylkeskommuner. Disse har gått inn for, under visse betingelser, å videreføre bompengene etter at Oslofjordforbindelsen er nedbetalt 3. kvartal 2013.

Oslofjordforbindelsen skulle bygges ut i takt med trafikkøkningen. Det er nå behov for en utvidelse av Oslofjordforbindelsen fra to- til firefeltsvei. I tillegg er det behov for, og ønske om, å utbedre hele strekningen mellom E6 i Akershus og E18 i Buskerud. Dette har vært kjent lenge, men dessverre er det nødvendige planarbeidet ikke fullført med den kon-

sekvens at det ikke er tilrettelagt for utbygging nå som behovet er her. Det er heller ikke tilrettelagt for trafikkveksten som er ventet når eksisterende anlegg er nedbetalt og bomstasjonen skal fjernes.

Dette er en situasjon som veieier og veimyndighetene har skapt, og som de må ta ansvaret for.

Den ventede trafikkveksten er hovedgrunnen til at Statens vegvesen nå foreslår ikke å avslutte innkrevningen av bompenger, til tross for at prosjektet blir nedbetalt. De har foreslått å fortsette innkrevningen for å dempe trafikkveksten, frem til byggetrinn 2 er vedtatt.

Norges Automobil-Forbund (NAF) mener begrunnelsen for å fortsette innkrevningen er å undergrave etablerte prinsipper for bompengeneinnkreving. NAF ser dessverre at disse prinsippene med ujevne mellomrom blir tøyd.

NAF vil rette innsigelser mot forslaget om å forlenge bompengeneinnkrevingen i Oslofjordforbindelsen på følgende grunnlag:

1) |Nytteprinsippet brytes

Dette er hovedprinsippet og grunnlaget for all aksept av bompengeneinnkreving; den som betaler skal ha nytte, og den som har nytte skal betale. Dersom Stortinget vedtar en forlenning av innkrevningen, vil dette prinsippet brytes «i begge retninger».

Når eksisterende anlegg er ferdig nedbetalt, er det ingen nytte å hente for det trafikantene vil måtte betale før et forbedret veianlegg står ferdig tidligst i 2019.

Dette er et tidsperspektiv som er altfor langt til å kunne påberope seg noen nytte for innbetalt beløp. NAF holder fast ved at det kun er etterskuddsinnkreving som oppfyller nytteprinsippet på bompengefinansierte veistreknings.

2) |Plansituasjon og fremdrift er uavklart

Reguleringsplanene bør være behandlet og godkjent av de respektive kommuner før en bompengeproposisjon skal kunne vedtas av Stortinget. I skrivende stund er ikke arbeidet med reguleringsplanene påbegynt, og det er estimert at de vil bli ferdige og godkjent av kommunene tidligst i 2015. Det er heller ikke endelig avgjort om det skal bygges nytt tunneløp eller om det skal bygges bru. Det er altså fremdeles store tekniske, økonomiske og politiske usikkerhetsmomenter som gjør forhåndsinnkreving av bompenger i dette prosjektet risikofyllt.

3) |Bruk av bompenger som trafikkregulerende middel på hovedveier

NAF tilskrev samferdselsdepartementet om saken i februar, og fikk følgende svar 15. mai 2013:

«Hjemmelen (Vegloven § 27, vår anm.) er likevel ikke til hinder for at bompengeneordningen kan ha en trafikkregulerende effekt så lenge hovedformålet med ordningen er finansiering. Det foreliggende forslaget om å videreføre innkrevningen på rv. 23 Oslofjordforbindelsen har som hovedformål å finansiere byggingen av et nytt tunneløp. Dersom det ikke blir aktuelt med bygging av et nytt tunneløp, vil en eventuell innkreving bli avsluttet og de innsamlende midlene etter nærmere vurdering bli benyttet til tiltak i området, i tråd med føringer gitt av Buskerud og Akershus fylkeskommuner.»

NAF reagerer på at det åpnes for at bompenger skal kunne brukes som trafikkregulerende virkemiddel på en riksveistreknings (i motsetning til f.eks. i bypakker) fordi veimyndighetene ikke har startet nødvendige utbedringer tidnok. Videre reagerer vi på den lettvintheten Statens vegvesen og departementet viser både prinsippene og brukerne av bompengeneinnkreving når de forsøker å legitimere innkrevningen med at man sikkert kan få brukt midlene til andre formål dersom ikke hovedformålet lar seg realisere. Dette er etter NAFs syn brudd på grunntanken bak bompengefinansiering, og er med på å undergrave tilliten som bompengesystemet er avhengig av hos brukerne.

Vi ber komiteen om ikke å akseptere slik begrunnelse og argumentasjon som grunnlag for bompengeneinnkreving.

NAF ber med dette Transport- og kommunikasjonskomiteen å avvise forslaget om forlenget bompengeneinnkreving i rv. 23 Oslofjordforbindelsen.»

Disse medlemmer viser spesielt til pkt. 3 i brevet som omhandler bruk av bompenger som trafikkregulerende tiltak. Disse medlemmer peker på at det fra enkelte partier som støtter videreføring av bompengeneinnkreving, synes å være behovet for trafikkregulering som er avgjørende.

Disse medlemmer avviser bruk av forlenget bompengeneinnkreving. Disse medlemmer viser til merknader fra medlemmene fra Fremskrittspartiet i innstilling om ny NTP 2014 – 2023, jf. Innst. 450 S (2012–2013):

«Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at Stortinget i 1996 vedtok utbyggingen av Oslofjordtunnelen, og tunnelen ble åpnet i juni 2000. Disse medlemmer viser til at Selmer-Furuholmen Anlegg A.S. i 1988 riktignok overleverte en utredning til Statens vegvesen om senketunnel til fjordkryssing ved Drøbak, men at man endte opp med å velge en annen løsning. Disse medlemmer påpeker at Oslofjordtunnelen nesten daglig har stengninger, og at årsakene til branner og redningsaksjoner er at tunnelen har høyere stigningsprosent enn det som er kravet til nye tunneler. Disse medlemmer viser til at Statens vegvesen er forpliktet til innen 2019 å utbedre alle tunneler slik at de tilfredsstiller EU sitt direktiv om minimum sikkerhet i tunneler. Disse medlemmer viser til at det nå planlegges nytt løp gjennom Oslofjordtunnelen og Frogntunnelen. Disse medlemmer understreker viktigheten av at man vurderer alternative teknologier som senketunnel og bro, selv om det ved bygging av bro kreves ny planprosess.

Disse medlemmer viser til at regjeringens partiene i sitt forslag til Nasjonal transportplan legger opp til 1 950 mill. kroner i såkalt annen finansiering i NTP-prosjektet rv. 23 Oslofjordforbindelsen byggetrinn 2, og 1 180 mill. kroner i NTP-prosjektet rv. 23 Dagslett–Linnes. Disse medlemmer vil i den forbindelse påpeke at slike prosjekter bør få statlig fullfinansiering uten bompenger fordi folk som ferdes langs norske veier allerede får alt for lite igjen for det som betales inn av bil- og drivstoffavgifter.

Disse medlemmer viser til at Oslofjordforbindelsen ved Drøbak avlaster veinettet i Oslo og forkorter avstanden mellom vest og øst, men at forbindelsen til

E18 på vestsiden av fjorden er for dårlig. Disse medlemmer vil derfor understreke viktigheten av ferdigstilling og utbedring av rv. 23 fra Hurum med tilknytning til E18.»

Disse medlemmer fremmer derfor følgende forslag:

«Stortinget samtykker ikke i at bompengeselskapet får tillatelse til å forlenge bompengerekravet knyttet til prosjekt rv. 23 Oslofjordforbindelsen i Akershus og Buskerud. Stortinget legger til grunn at nødvendig utvidelse av dette sambandet må forseres og gjennomføres med full statlig finansiering.»

Disse medlemmer vil peke på at det har skjedd en rekke hendelser i Oslofjordtunnelen. Dette har medført at blant annet brannvesenet i Søndre Follo har bedt om midler til utstyr og en moderne industribrannbil slik at de har det utstyret som man trenger ved større ulykker og branner i tunnelen. Disse medlemmer vil peke på at Oslofjordtunnelen hverken tilfredsstiller norske tunnelforskrifter eller EUs tunneldirektiv.

Disse medlemmer vil derfor fremme følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen sørge for å bevilge midler til utstyr og industribrannbil til Søndre Follo brannvesen, slik at bilistene som skal kjøre i disse farlige tunnelene vet at brannvesenet har det beste utstyret tilgjengelig ved hendelser i tunnelen.»

Rv. 19 Fergefri forbindelse Østfold–Vestfold (Moss–Horten)

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til at rv. 19 Moss–Horten er det mest trafikkerte riksveifergesambandet i Norge. Disse medlemmer viser til at en fergefri forbindelse i området Moss/Horten vil gi åpenbare fordeler ved at hele Sør-Norge kan dra nytte av en rask og effektiv forbindelse mot Østlandet og sydover mot Sverige og til kontinentet ved at E6 og E18 knyttes sammen. Disse medlemmer viser til Høyres transportplan

(HTP), og at Høyre ønsker å utrede dette som et mulig OPS-prosjekt.

Forslag fra mindretall

Forslag fra Fremskrittspartiet:

Forslag 1

Stortinget samtykker ikke i at bompengeselskapet får tillatelse til å forlenge bompengerekravet knyttet til prosjekt rv. 23 Oslofjordforbindelsen i Akershus og Buskerud. Stortinget legger til grunn at nødvendig utvidelse av dette sambandet må forseres og gjennomføres med full statlig finansiering.

Forslag 2

Stortinget ber regjeringen sørge for å bevilge midler til utstyr og industribrannbil til Søndre Follo brannvesen, slik at bilistene som skal kjøre i disse farlige tunnelene vet at brannvesenet har det beste utstyret tilgjengelig ved hendelser i tunnelen.

4. Komiteens tilråding

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

Komiteen viser til proposisjonen og merknadene og rå Stortinget til å gjøre slikt

vedtak:

1. Stortinget samtykker i at bompengeselskapet får tillatelse til å forlenge bompengerekravet knyttet til prosjektet rv. 23 Oslofjordforbindelsen i Akershus og Buskerud. Vilårene framgår av Prop. 170 S (2012–2013) og Innst. 493 S (2012–2013).
2. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå tilleggsavtale med bompengeselskapet og fastsette nærmere regler for finansieringsordningen.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 13. juni 2013

Knut Arild Hareide
leder

Trond Helleland
ordfører