



Innst. 464 S

(2016–2017)

Innstilling til Stortinget fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Prop. 86 S (2016–2017)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Oslopakke 3 – revidert avtale for perioden 2017–2036 og forslag til nytt takstsystem med tids- og miljødifferensierte bompengetakster

Til Stortinget

Sammendrag

Innledning

Med bakgrunn i lokale vedtak om ny revidert Oslopakke 3, legger Samferdselsdepartementet fram forslag om å forlenge bompengeneinnkrevningen i Oslo og Akershus til 2036 samt å innføre nytt takstsystem med tids- og miljødifferensierte bompengetakster i eksisterende bompengering i Oslo. Det arbeides med sikte på å innføre det nye takstsystemet 1. oktober 2017, men det er usikkerhet knyttet til tidspunktet. Departementet orienterer også om den reviderte avtalen for Oslopakke 3 for perioden 2017–2036 som Oslo kommune og Akershus fylkeskommune har vedtatt.

Oslopakke 3 er et samarbeid mellom Akershus fylkeskommune, Oslo kommune, Jernbanedirektoratet og Statens vegvesen om utbygging og finansiering av veg- og kollektivtiltak i perioden 2008–2032. Samarbeidet omfatter riksveger, fylkesveger i Akershus, kommunale veger i Oslo, jernbane samt T-bane, buss, trikk og båt i Oslo og Akershus. Finansieringen skjer hovedsakelig gjennom bevilgninger fra staten, Akershus fylkeskommune og Oslo kommune og bompenger.

Det overordnede målet for Oslopakke 3 er å utvikle et effektivt, miljøvennlig, sikkert og tilgjengelig transportsystem i Oslo og Akershus. Oslopakke 3

har videre to hovedmål. Det ene er god framkommelighet for alle trafikantgrupper med prioritering av kollektiv-, nærings-, gang- og sykkeltrafikk. Det andre er å ta forventet vekst i persontransporten med kollektivtransport, sykling og gåing.

Forslag til forlenget innkrevingsperiode og innføring av tids- og miljødifferensierte bompengetakster for Oslopakke 3

Utvidet innkrevingsperiode

Samferdselsdepartementet legger til grunn at de lokale myndighetene har vurdert det som nødvendig med en forlenget tidsperiode for bompengeneinnkrevningen, sett i lys av det lokalt vedtatte takstsystemet, og slutter seg til forslaget om å forlenge innkrevningstiden til 2036.

Tilrettelegging for tids- og miljødifferensierte bompengetakster i trinn 1

For å styre trafikktviklingen i en retning som gir bedre framkommelighet og mindre utslipp av klimagasser og lokale luftforurensninger, har de lokale avtalepartene vedtatt å innføre tids- og miljødifferensierte bompengetakster i tre trinn. Trinn 1 innebærer å innføre nytt takstsystem i det eksisterende bompengenesnittet i Oslo, opprinnelig med foreslått oppstart 1. mars 2017, mens trinn 2 innebærer å etablere nye bompengenesnitt og fastsette framtidig takstnivå i Bærumssnittet.

De foreslåtte endringene i takstsystemet krever både en endring i veglova, tilrettelegging av det tekniske systemet for bompengeneinnkreving innenfor AutoPASS og andre systemendringer for å muliggjøre avgifter som differensieres på ulike kjøretøytyper. Det vises til Prop. 82 L (2016–2017) der SD har lagt fram forslag til endring i veglova § 27 som bl.a. gjør det mulig å innføre miljødifferensierte bompenge-

takster. Statens vegvesen har fått i oppdrag å tilrettelegge for miljødifferensierte takster innenfor AutoPASS, og arbeider nå med de tekniske systemendringene.

Takstendringer i trinn 1

Vedtakene innebærer takster i Osloringen som vist i tabell under. I Bærumssnittet beholdes dagens takster.

	2016-kr					
	Lette kjøretøy (takstgruppe 1) <3500 kg			Tunge kjøretøy (takstgruppe 2) >3500 kg		
	Diesel	Normal-takst	Null-utslipp	Euro V og eldre	Euro VI	Null-utslipp
Utenom rush	48	43	0	160	100	0
Rush (0630–0900 og 1500–1700)	58	53	0	190	130	0

Det kreves ikke rushtidstillegg på lørdager, søndager, helligdager/offisielle fridager og i juli måned/fellesferien.

Kjøretøy med totalvekt til og med 3 500 kg og alle kjøretøy i kategori M1 utgjør takstgruppe 1. Andre kjøretøy utgjør takstgruppe 2. Kjøretøygruppe M1 inkluderer alle biler for persontransport med opp til åtte sitteplasser i tillegg til førersetet.

Tilrettelegging for trinn 2

Trinn 2 i forslaget til takstendringer forutsetter nye bompengesnitt på Oslos bygrense fra Romerike og Follo, samt ved Fornebu for den trafikken som i dag ikke passerer Bærumssnittet. I tillegg er de lokale partene enige om å utrede nytt trafikantbetalingssystem i Oslo med nye bommsnitt. Ifølge den lokalt reviderte avtalen skal nye bompengetakster for suppleringsnettene på bygrensen, Bærumssnittet og for innkrevingspunkter i Oslo samt brikkerabatten behandles samtidig våren 2017. Departementet vil komme tilbake til Stortinget med forslag til trinn 2 og 3 av Oslopakke 3 når nødvendige lokale vedtak foreligger.

Samferdselsdepartementet viser til at Stortinget har fattet vedtak om at det skal etableres en nasjonal bindende regel om at nullutslippskjøretøy ikke skal betale mer enn maksimalt 50 pst. av takstene for konvensjonelle kjøretøy når det gjelder bompenger, ferje og parkering, jf. Innst. 2 S (2016–2017). Samferdselsdepartementet vil vurdere hvordan anmodningsvedtaket skal følges opp.

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Kjell-Idar Juvik, Anne Odenmarck, Magne Rommetveit, Eirik Sivertsen og Karianne O. Tung, fra Høyre, lederen Nikolai Astrup, Torill Eidsheim, Nils Aage Jegstad og Helge Orten, fra Fremskrittspartiet, Tor André Johnsen, Åse Michaelsen og Morten Stordalen, fra Kristelig Folkeparti, Hans Fredrik Grøvan, fra Senterpartiet, Janne Sjølmo Nordås, og fra

Venstre, Abid Q. Raja, viser til proposisjonen og vil bemerke følgende:

Komiteen legger til grunn at proposisjonen bygger på en enighet mellom partene i Oslopakke 3 og at et bredt politisk flertall både i Oslo kommune og Akershus fylke stiller seg bak det fremforhandlede resultatet. Komiteen vil i den sammenheng påpeke at viktig statlig infrastruktur også skal ivaretas i Oslopakke 3.

Komiteen vil peke på at styringsgruppen for Oslopakke 3 har ansvaret for å forvalte pakken innenfor den gitte ramme som Stortinget har vedtatt. Den lokalt reviderte avtalen legger til grunn at prosjektene i Oslopakke 3 vil bli prioritert gjennom porteføljestyling.

Komiteen har merket seg at beregninger som er gjennomført på oppdrag fra styringsgruppen i Oslopakke 3, viser at den lokalt reviderte avtalen gir stor samfunnsøkonomisk nytte. Beregningene er basert på analyser som COWI har gjort. I den lokalt reviderte avtalen er netto nytte beregnet til 77 mrd. kroner.

Komiteen har merket seg at formålet med revideringen av Oslopakke 3-avtalen for de lokale myndighetene er å sikre god måloppnåelse for Oslopakke 3 og samtidig sikre finansieringen av porteføljen for å nå målene. Transportmodellberegninger viser en samlet trafikkøkning på vegnettet i Oslo og Akershus på litt under 1 pst. årlig. Dette omfatter også næringstrafikk som ikke inngår i nullvekstmålet.

Komiteen har merket seg at det i den lokalt vedtatte avtalen foreslås å innføre nytt bomtakstsystem med tids- og miljødifferensierte takster i tre trinn. Trinn 1 innebærer å innføre tids- og miljødifferensierte bompengetakster for lette og tunge kjøretøy i eksisterende bommsnitt i Oslo. Komiteen har merket seg at dette krever nødvendige endringer av vegloven og tekniske endringer i bompengesystemet, og at innføringen av det nye takstsystemet tidligst kan tre i kraft 1. oktober 2017.

Komiteen har merket seg at de lokale avtalepartene er enige om å utrede forslag til nytt trafikantbetalingssystem med nye innkrevingspunkter i Oslo som grunnlag for trinn 2. Det er i den lokalt reviderte avtalen lagt til grunn at dette, sammen med suppleringsnettene ved Oslos bygrense og endrede takster i Bærumssnittet, skal gi minimum 25 mrd. 2016-kroner i økte bompengainntekter i avtaleperioden. Trinn 3 innebærer at takstene økes ytterligere for lette utslippsfrie kjøretøy. Dette er foreslått innført fra 1. januar 2020.

Komiteen har merket seg at det i den lokalt reviderte avtalen er lagt til grunn å bruke 73,6 mrd. 2016-kroner i bompenger til tiltak i Oslopakke 3 i perioden 2017–2036. Bompengainntektene skal fordeles mellom de to fylkene med 60 pst. til tiltak i Oslo og 40 pst. til tiltak i Akershus i tråd med prinsippene i den lokale avtalen av 2006 og revidert avtale av 2012. I tillegg er det forutsatt lokale midler fra Oslo og Akershus, statlige midler, grunneierbidrag og øremerkede økte kollektivtrafikk takster.

Komiteen har også merket seg at den reviderte avtalen legger til grunn at infrastrukturen som er finansiert gjennom Oslopakke 3, kan skape merverdier for grunneiere gjennom høyere og bedre arealutnyttelse, noe som danner grunnlag for betydelige grunneierbidrag.

Komiteen har videre merket seg at det legges til grunn at dagens brikkerabatt på 10 pst. videreføres, men at departementet forutsetter at rabatten for personbiler økes til 20 pst. ved neste rullering.

Komiteen legger til grunn at departementet kan inngå avtale med partene i Oslopakke 3 om tidligere innfasing av denne rabatten.

Komiteen vil vise til at den opprinnelige Oslopakke 3-avtalen fra 2006 ble endret gjennom revidert lokal avtale for Oslopakke 3 av 24. mai 2012, der avtaleperioden ble forlenget fra 2027 til 2032, takstene økt og porteføljen justert med vekt på å nå målet om å ta veksten i persontransporten med kollektivtransport, sykling og gåing. Samtidig ble det lagt til grunn utbygging av E18 Vestkorridoren så snart kommunale planprosesser tillot dette. Stortinget sluttet seg til revidert Oslopakke 3-avtale fra 2012 gjennom behandlingen av Meld. St. 26 (2012–2013) Nasjonal transportplan 2014–2023 og Prop. 1 S (2012–2013) for budsjettåret 2013. Komiteen har merket seg at det nå foreslås å forlenge avtaleperioden til 2036, og slutter seg til dette.

Komiteen har merket seg at det i proposisjonen pekes på flere tiltak i Oslopakke 3-avtalen som vil kunne utløse et statlig tilskudd på 50 pst.

1. Fornebubane. I den lokalt reviderte avtalen er det forutsatt at staten finansierer 50 pst. av Forneububanen gjennom en bymiljøavtale med Oslo og

Akershus. Fornebubanen fra Fornebu til Majorstuen blir 8,3 km lang, hvorav 3,1 km i Bærum og 5,2 km i Oslo.

2. Ny T-banetunnel gjennom sentrum. I KVU Oslo-Navet er det foreslått en ny T-banetunnel gjennom Oslo sentrum mellom Majorstuen og Bryn via Bislett, Stortinget, Grünerløkka og Tøyen. Et slikt T-banekonsept har også foreligget i Ruters planer i en lengre periode. Den reviderte avtalen forutsetter at staten finansierer 50 pst. av kostnadene for ny T-banetunnel gjennom sentrum.

I tillegg til dette nevnes baneløsning på Nedre Romerike (Ahus-banen) og nytt signal- og sikringsanlegg for T-banen.

Komiteen har merket seg at det i den lokalt reviderte avtalen om Oslopakke 3 står at jernbanen er grunnstammen for store deler av kollektivtrafikktilbudet i Oslo og Akershus. Tiltakene for økt kapasitet på jernbanenettet er derfor en svært viktig forutsetning for å kunne øke kapasiteten på det samlede kollektivtilbudet. Komiteen vil i denne sammenheng vise til den sterke satsingen på jernbane i forslaget til Nasjonal transportplan 2018–2029 og vil spesielt påpeke viktigheten av ny jernbanetunnel gjennom Oslo.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at målet for Oslopakken blant annet er å utvikle et effektivt og tilgjengelig transportsystem i Oslo og Akershus og mener at bilen skal være en viktig del av et slikt transportsystem. Disse medlemmer mener det er manglende forholdsmessighet mellom hva bilistene betaler inn i bompenger i pakken, og hva man får tilbake i veikvalitet og nye veier. Disse medlemmer viser til at bare 15 pst. av bompengene bilistene betaler inn, kommer trafikantene til gode i form av veimidler. Disse medlemmer vil i denne sammenheng fremheve merknader og forslag i innstilling til Prop. 82 L (2016–2017) der disse medlemmer viser til at bypakker med køprising gir urimelig høye bompengeutgifter for bilistene, og at det rammer alle som er avhengig av å bruke bil i hverdagen. Disse medlemmer vil videre vise til følgende forslag som ble fremmet i saken:

«Stortinget ber regjeringen sørge for, herunder om nødvendig fremme forslag for Stortinget om, at en forutsetning for å kunne godkjenne lokale bompakkeinitiativ med progressive satser er at det skal være forholdsmessighet mellom det bilistene betaler inn i bompenger og det bilistene får tilbake i form av ny veikapasitet, bedre kvalitet på veiene og økt trafiksikkerhet.»

Disse medlemmer mener at kravet om forholdsmessighet mellom beskatning og investeringer

må følges opp tett i forbindelse med de senere forhandlingene om utvikling av pakken.

Disse medlemmer viser til at Stortinget tidligere har gitt sin tilslutning til en ordning med 20 pst. brikkerabatt for personbiler, som Oslo og Akershus i denne avtalen ikke velger å følge opp, og at dette først kan komme på plass når neste trinn i pakken skal iverksettes. Disse medlemmer mener at den nye bombrikkerabatten skal innføres fra trinn 1, på lik linje med andre bomprosjekter i landet, og fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen følge opp innføring av bombrikkerabatt på 20 pst. for Oslopakke 3 fra oppstart av trinn 1, i tråd med Stortingets vedtak om takst- og rabattstruktur.»

Disse medlemmer har merket seg at lokale myndigheter i forbindelse med pakken har en ambisjon om at biltrafikken skal reduseres med 20 pst., og at det skal gjøres ytterligere grep for å få dette til. Disse medlemmer mener at dette er urealistisk, og vil kunne ramme mange hardt som er avhengig av bil som daglig transportmiddel. Disse medlemmer mener at bilen er et gode, og er uovertruffen som det mest fleksible transportmiddel vi har. Disse medlemmer mener det er grunn til å bemerke at nærmere 80 pst. av persontransporten i Norge foretas med bil, og at biltrafikken øker hvert år til tross for mange års politisk motarbeidelse. Disse medlemmer legger til grunn at biltrafikken også vil øke i årene som kommer, mens miljøutslippene over tid vil bli borte som følge av ny motorteknologi.

Komiteens medlem fra Venstre vil peke på at Oslopakke 3 har et mål om at personbiltrafikken ikke skal øke, i tråd med nullvekstmålet for personbiltrafikk. Videre ønsker dette medlem å peke på at avtalen har som mål at biltrafikken over bomsnittet inn mot Oslo skal ned med 15 pst. innen 2019. Det skal rapporteres på dette målet i de årlige rulleringene av handlingsprogrammet for Oslopakke 3. Dette medlem vil peke på at det ved manglende godtgjørelse om at målet nås, åpnes for reforhandling av bomtakstsystemet hvis en av partene ber om det.

Dette medlem viser til at det i Oslopakke 3 er anmodet om en utredning fra Statens vegvesen om utarbeiding av alternative løsninger for strekningen E18 Strand–Drengsrud, med reduserte kostnader og som sikrer at vegkapasiteten inn mot Oslo ikke øker. Dette medlem viser til at Statens vegvesen har slått fast at løsningen med sammenhengende utbygging fra Lysaker til Ramstadsetta, inkludert ny tunnel Høvik, ikke vil øke trafikken inn til Oslo. Det medfører også reduserte kostnader og rasjonell utbygging.

Dette medlem ønsker å peke på at spørsmålet om finansiering av rv. 4 Kjøl–Rotnes og signal- og sikringssystem i Oslo vil behandles i Prop. 33 S (2016–2017) Nasjonal transportplan.

Rv. 4 Kjøl–Rotnes

Komiteen har merket seg at rv. 4 Kjøl–Rotnes er et av prosjektene innenfor Oslopakke 3. Omleggingen av rv. 4 på strekningen Kjøl–Rotnes planlegges i pakken for oppstart i tidsrommet 2019–2020 for å sikre fremkommelighet for kollektivtrafikk og for å realisere tettstedsutvikling i nye Nittedal sentrum (Rotnes-området) i tråd med vedtatt plan for areal og transport i Oslo og Akershus. Komiteen viser til at det er satt av 680 mill. kroner i revidert Oslopakke 3 til bygging av 3 000 meter kollektivfelt fra Kjøl til Rotneskrysset i Nittedal, inkludert 900 m omlegging av rv. 4 i Nittedal sentrum. Komiteen viser til at Oslopakke 3 forutsetter et statlig bidrag på 20 pst., eller 170 mill. kroner. Komiteen mener det er viktig at prosjektet gjennomføres, og at staten skal ta sin andel. Komiteen vil derfor be regjeringen prioritere midler til strekningen gjennom en omprioritering innenfor post 30 Riksveginvesteringer fra programområdene i første planperiode.

E18 Vestkorridoren

Komiteen har merket seg at E18 Vestkorridoren nå skal realiseres med en oppstart på strekningen Lysaker–Strand. Gjennom den lokalt reviderte avtalen fra 2016 ble Oslo kommune og Akershus fylkeskommune enige om at strekningen Lysaker–Strand skal gjennomføres som 1. etappe av strekningen med mål om byggestart mot slutten av 2018 i tråd med gjeldende planer. Strekningen Lysaker–Strand består av følgende hovedelementer: Ny E18 Lysaker–Strand – Ny separat bussvei Lysaker–Strand – Ny sykkelveg Lysaker–Strand – Ny Bærumsdiagonal med tilknytning til E18 og videre til Fornebu via Vestre lenke. Komiteen slutter seg til dette.

Komiteen vil i denne sammenheng peke på at departementet i proposisjonene legger opp til å se strekningen Lysaker–Strand i sammenheng med strekningen Strand–Høvik da dette både har økonomiske fordeler og vil redusere ulempene for beboerne i området. Komiteen støtter dette.

Komiteen vil også vise til at det i den lokalt reviderte avtalen for Oslopakke 3 legges til grunn at hele strekningen Lysaker–Drengsrud skal realiseres. Komiteen vil i denne sammenheng understreke at ifølge Oslopakke 3-avtalen fra 2012 skal E18 Vestkorridoren kunne realiseres etter hvert som planer ferdigstilles. Dette sluttet Stortinget seg til gjennombehandlingen av Meld. St. 26 (2012–2013) Nasjonal transportplan 2014–2023 og Prop. 1 S (2012–2013) for budsjettåret 2013. Den lokalt reviderte avtalen

legger til grunn at E18 Vestkorridoren finansieres med statlige midler, en egen etterskuddsvis bompengerelevning for hver parsell og om lag 2 mrd. 2016-kroner fra Oslopakke 3. I tillegg utløser E18 Vestkorridoren muligheter for by- og tettstedsutvikling langs traseen i Bærum og Asker kommune. Det er en forutsetning at disse kommunene bidrar med grunneierbidrag til finansiering av prosjektet. Komiteen slutter seg til dette.

Komiteen viser videre til forslaget til Nasjonal transportplan 2018–2029 som regjeringen la frem 5. april i år. Her legges det opp til en kontinuerlig utbygging av E18 Vestkorridoren fra Lysaker i Bærum til Drengsrud i Asker.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, støtter dette.

Et annet flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, har merket seg at E18 Vestkorridoren på strekningen Strand–Drengsrud skal bygges ut som et ordinært prosjekt med statlig tilskudd, etterskuddsvis bompengerelevning og kommunale bidrag i form av grunneierbidrag. Det vises i denne sammenhengen til den reviderte lokale avtalen fra 2012 og omtale av denne i Meld. St. 26 (2012–2013) Nasjonal transportplan 2014–2023 og Prop. 1 S (2012–2013) Statsbudsjettet 2013. Dette flertallet er enig i dette. Dette flertallet har også merket seg at det lokale tilskuddet som var forutsatt fra Oslopakke 3, vil bli brukt på strekningen Lysaker–Strand, og at det ikke forutsettes ytterligere bidrag fra Oslopakke 3.

Dette flertallet legger på denne bakgrunn til grunn at videre utbygging av E18 Vestkorridoren ikke ligger inn under Oslopakke 3-styringsgruppens myndighetsområde, men er å betrakte som et rent statlig prosjekt.

Dette flertallet viser videre til at finansiering gjennom Vegfinans AS (med fylkeskommunal garanti), historisk sett gir en lavere rentekostnad enn finansiering gjennom Fjellinjen AS. Flertallet legger derfor til grunn at strekningen Strand–Drengsrud finansieres gjennom Vegfinans AS.

Dette flertallet viser til at Statens vegvesen i Oslopakke 3-forliket ble anmodet om å utrede alternativer for strekningen Strand–Drengsrud med reduserte kostnader og som sikrer at vegkapasiteten inn til Oslo ikke øker. Dette flertallet har merket seg at dette nå er gjort for strekningen Lysaker–Ramstadsletta, og at Statens vegvesen anbefaler å bygge videre fra Strand uten å etablere midlertidige løsninger. Dette flertallet vil vise til at en sammenheng-

ende utbygging er det klart mest samfunnsøkonomisk hensiktsmessige og medfører at en unngår å rive unødvendig mange hus og gi et dårligere kollektivtilbud gjennom en stykkevis utbygging.

Dette flertallet merker seg at OP3-avtalen legger til grunn en reduksjon i trafikken på 15 pst. gjennom bomsnittene i 2019, og at den legger til grunn at trafikken over bygrensen ikke skal øke.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet mener E18 Lysaker–Drengsrud (Asker) skal prioriteres på samme måte som i forslag til NTP 2018–2029. Etter en helhetsvurdering støtter disse medlemmer forslaget om å bygge E18 sammenhengende Lysaker–Strand–Ramstadsletta, ettersom de faglige argumentene for dette er så sterke.

Disse medlemmer vil påpeke at Oslopakke 3 er en avtale mellom tre likeverdige parter, og hvis det skjer endringer underveis, må partene sette seg ved forhandlingsbordet igjen. Etter disse medlemmers oppfatning er det svært uheldig at staten ikke har tatt initiativ til nye forhandlinger mellom partene når det er staten som foreslår endringer. Oslopakke 3 er et skjørt politisk forlik mellom mange ulike politiske partier i to fylker, og staten har et særlig ansvar for å holde enigheten om pakka.

Disse medlemmer understreker viktigheten av å ordne opp i trafikale og miljømessige utfordringer i Vestkorridoren, samtidig som det er viktig at biltrafikken inn i Oslo ikke øker. Disse medlemmer vil på denne bakgrunn oppfordre partene i det videre arbeidet med Oslopakke 3 om å iverksette tiltak for at biltrafikken inn i Oslo sentrum ikke skal øke som en følge av utbyggingen av E18.

På grunn av de økte kostnadene i prosjektet mener disse medlemmer at det i det videre planarbeidet må søkes løsninger som gjør prosjektet betydelig rimeligere.

Komiteens medlem fra Senterpartiet foreslår i ny Nasjonal transportplan å forskyve prosjektet med fire år. Dette medlem mener oppstart av kollektivsatsingen i Oslopakke 3 må prioriteres først. Det må også jobbes med kostnadsreduserende tiltak på prosjektet.

E18 Lysaker–Strand

Komiteens medlem fra Senterpartiet viser til at prosjektet er prioritert gjennom Oslopakke 3, og at det faglig sett er fornuftig å bygge ut strekningen Lysaker–Strand–Ramstadsletta samlet. Dette medlem viser også til målsettingen om at all vekst i byområdene skal skje med kollektiv, sykkel og gange, og mener det er viktig at ulike kollektivtiltak gjennom bymiljøavtalene og Ruteplan2027 samt

utbygging av ny jernbanetunnel og metrotunnel gjennom Oslo prioriteres før utbygging av E18.

E18 Strand–Ramstadsletta

Komiteens medlem fra Senterpartiet viser også her til målsettingen om at all vekst i byområdene skal skje med kollektiv, sykkel og gange, og mener det er viktig at ulike kollektivtiltak gjennom bymiljøavtalene og Ruteplan2027 samt utbygging av ny jernbanetunnel og metrotunnel gjennom Oslo prioriteres før utbygging av E18. Dette medlem legger derfor til grunn at strekningen E18 Strand–Ramstadsletta startes opp i siste halvdel av andre planperiode i NTP, og samordnes med utbyggingen av E18 Lysaker–Strand.

Fornebubanen

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, har merket seg at det i den lokalt reviderte avtalen legges til grunn at infrastrukturen som er finansiert gjennom Oslopakke 3, kan skape merverdier for grunneiere gjennom høyere og bedre arealutnyttelse. I slike tilfeller legges det til grunn at grunneierne skal bidra til finansieringen gjennom grunneierbidrag. Flertallet er enig i dette.

Flertallet har videre merket seg at en rasjonell framdrift av et slikt infrastrukturprosjekt krever mellomfinansiering av grunneierbidrag fordi bidraget ikke kan realiseres før tiltaket er ferdigstilt. I den lokalt reviderte avtalen legges det til grunn at dette skal håndteres gjennom midlertidig bruk av bompenger eller ved låneopptak.

Flertallet har merket seg at Samferdselsdepartementet stiller spørsmåltegn ved om Fjellinjen

har anledning til å ta opp lån for å forskottere et finansielt bidrag fra private grunneiere. Flertallet vil imidlertid peke på at Fjellinjen har anledning til å ta opp et byggelån som vil sikre en rasjonell fremdrift i prosjektene. Flertallet legger til grunn at partene i Oslopakke 3, på egnet måte, vil komme tilbake med forslag til løsninger dersom grunneierbidraget skulle vise seg å bli mindre enn forutsatt.

Forslag fra mindretall

Forslag fra Fremskrittspartiet:

Forslag 1

Stortinget ber regjeringen følge opp innføring av bombrikkerabatt på 20 pst. for Oslopakke 3 fra oppstart av trinn 1, i tråd med Stortingets vedtak om takst- og rabattstruktur.

Komiteens tilråding

Komiteen viser til proposisjonen og rå Stortinget til å gjøre følgende

v e d t a k :

1. Stortinget samtykker i at innkrevingsperioden for Oslopakke 3 forlenges til 2036.
2. Stortinget samtykker i at bompengeselskapet kan kreve inn bompenger til delvis bompengefinansiering av Oslopakke 3 i tråd med vilkårene i denne proposisjonen.
3. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå tilleggsavtale med bompengeselskapet og fastsette nærmere regler for innkrevningen.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 12. juni 2017

Nikolai Astrup

leder

Nils Aage Jegstad

ordfører

