



Representantforslag 75 S

(2012–2013)

fra stortingsrepresentantene Siv Jensen, Bård Hoksrud, Jan-Henrik Fredriksen, Ingebjørg Godskesen, Arne Sortevik og Peter N. Myhre

Dokument 8:75 S (2012–2013)

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

Bakgrunn

Infrastrukturen i Oslo-området har allerede i dag for lav kapasitet, og ifølge Statistisk sentralbyrå (SSB) vil befolkningen i Oslo og Akershus øke med til sammen 430 000 innbyggere innen 2040. Det betyr at det blir et enormt behov for investeringer i vei, jernbane og T-bane i årene fremover. Bygging og planlegging av infrastruktur i byområder er komplekst og tar lang tid, så man må starte umiddelbart dersom infrastrukturen skal ha tilstrekkelig kapasitet i 2040. Det kan også være at befolkningsveksten blir vesentlig høyere enn det SSB har regnet seg frem til, fordi SSBs befolkningsfremskrivning bygger på forutsetninger om fallende fruktbarhetstall for innvandrerkvinner og fallende nettoinnvandring.

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 befolkningsvek-

sten innebærer. Det er heller ikke mulig å øke bompengesatsene så høyt at man får inn nok midler til nødvendige investeringer i vei- og kollektivinfrastruktur, fordi økte bompengesatser gjør at flere lar bilen stå hjemme. Ifølge Samferdselsdepartementets svar på budsjettspørsmål 212 fra representanter fra Fremskrittspartiet til statsbudsjettet for 2013, er det forventet at om lag 600 mill. kroner av bompengene på Oslopakke 3 går til drift av kollektivtrafikken og om lag 1,4 mrd. kroner til investeringer i kollektivtrafikk. Ethvert bortfall av bompenger vil altså føre til reduserte investeringer i kollektivtrafikken.

Kostnadene for prosjektene i Oslopakke 3 som ble vedtatt i 2006 var opprinnelig beregnet til 53 mrd. kroner (2006-kroner), 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.

Ett av prosjektene med størst prosentvis overskridelse i Oslopakke 3 er en ny firkantet rundkjøring på Carl Berners plass som har kostet 283 mill. kroner. Den firkantete rundkjøringen er først og fremst laget for å få hverdagsbilistene til å velge andre veier, og rundkjøringen var i utgangspunktet en av hovedstadens viktigste knutepunkter der Ring 2 krysser og delvis kombineres med riksvei 4. Firkantrundkjøringen er vanskelig for leddbusser, og i juni 2012 fikk en leddbuss motorstans og ble hengende fast. Dette kommer trolig til å gjenta seg. Oslopakke 3 har også vært preget av andre store overskridelser:

Prosjekt:	Beregnet 2006	Beregnet 2012	Økning:
E18 Bjørvika	2 325 mill. kroner	8 606 mill. kroner	4 271 mill. kroner (168 pst.)
Rv. 150 Ulven–Sinsen	1 290 mill. kroner	4 004 mill. kroner	2 599 mill. kroner (185 pst.)
Rv. 4 Carl Berners plass	65 mill. kroner	283 mill. kroner	213 mill. kroner (304 pst.)
E16 Wøyen–Bjørnum	190 mill. kroner	1 125 mill. kroner	920 mill. kroner (449 pst.)
Rv. 150 Nydalskrysset	400 mill. kroner	1 100 mill. kroner	665 mill. kroner (153 pst.)

For å dekke inn de økte kostnadene stemte representanter fra Arbeiderpartiet og Høyre i Oslo bystyre i juni 2012 for å øke bompengesatsene og å ta ut en rekke veiprosjekter fra Oslopakke 3. Oslo Fremskrittsparti stemte imot og trakk seg dermed fra det tidligere politiske forliket om den opprinnelige Oslopakken. Oslo Fremskrittsparti fremmet for øvrig forslag om folkeavstemning om Oslopakke 3 allerede da Oslo bystyre behandlet saken 25. oktober 2006. Den 1. februar 2013 økte takstene for passering av bommene i Oslo. Prisen for hver passering økte fra 27 kroner til 30 kroner. I tillegg gikk rabatten for dem med Autopass-avtale ned fra 20 pst. til 10 pst. Det betyr at prisen for de 80 pst. som har Autopass-avtale økte fra 21,60 kroner til 27 kroner ved hver passering, altså en økning på 25 pst. For en bilist som har over 60 passeringer hver måned er den årlige økningen på 3 888 kroner. Forslagsstillerne viser til brev fra Norges Automobil-Forbund (NAF) til Byrådet i Oslo av 31. januar 2013, der NAF «er kritisk til den manglende viljen staten viser til å bidra med finansieringsmidler til investeringer i infrastrukturen i og rundt hovedstaden», der «NAF forventer at bystyret jobber intenst for å få betydelig økte statlige midler inn i Oslopakke 3» og der «NAF er bekymret for at hverken Oslo- og Akershuspolitikere eller Stortinget virker å ta inn over seg den åpenbare konflikten mellom ønsket om færre bilreiser i hovedstadsområdet på den ene siden og avhengigheten av bompenginntekter på den andre siden».

Forslagsstillerne viser til at Oslo har stor strategisk betydning for resten av landet, og vil i den forbindelse vise til merknader fra kommunal- og forvaltningskomiteen i Innst. S. nr. 165 (2007–2008) til 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.»

Forslagsstillerne viser til at det i debatten om infrastruktur i Oslo-området fra våre politiske motstandere ofte hevdes at det ikke er mulig å bygge seg ut av transportutfordringene i hovedstadsregionen, for eksempel uttalte samferdselsminister Marit Arnstad følgende i toppmøtet i Fremtidens byer 20. november 2012:

«Nå har vi imidlertid kommet til et punkt der vi ikke lenger kan vegbygge oss ut av transportutfordringene i storbyområdene.»

Forslagsstillerne vil i den forbindelse vise til at Oslo ikke er i nærheten av å være blant verdens største byer, og at det ikke finnes noen naturlov som sier at det i Oslo og Akershus ikke er plass til flere enn de 1,2 millioner innbyggerne som bor i de to fylkene i dag, selv dersom all fremtidig trafikkvekst skulle tas av veitransport alene.

Forslagsstillerne vil trekke frem følgende prosjekter som særlig viktige å få gjennomført:

- Ny T-banetunnel gjennom Oslo sentrum.
- Bygging av T-bane til Fornebu og A-hus.
- Bygging av E18 Vestkorridoren, med tunnel og lokk langs Frognerstranda og lokk eller tunnel fra Skøyen til Lysaker.
- Ny jernbanetunnel under Oslo.
- Oppgradering av Alnabruterminalen.
- Oppgradering av Trondheimsveien (rv. 4) fra Sinsen til Gjelleråsen, herunder planlegging av en på sikt fullstendig lokk- og tunnelløsning, og 4 felter fra Grorud til Gjelleråsen.
- E6 syd med 6-felt fra bygrensen til Ryen, noe som gjør det mulig å nedgradere dagens Mossevei (E18) til lokalvei.
- Oppgradering av Ryenkrysset (E 6) til 3 plan.
- Bygging av Bretvedtdiagonalen.
- «Indre øst»-tunnel i 4 felt fra Bjørvika til Økern med av- og påkjøringsramper til ring 2/rv. 4 ved Carl Berners plass.

- Manglerudtunnel for E6 fra Abildsø til Alnabru.
- Nytt kryss på Ring 3 ved Nydalen.

Forslagsstillerne viser til at representanten Siv Jensen tok opp spørsmålet om overskridelsene med samferdselsminister Marit Arnstad i skriftlig spørsmål Dokument 15:794 (2012–2013) 11. februar 2013. Svaret inneholdt ingen løfter om at staten skulle dekke noen av merkostnadene.

Forslagsstillerne viser til representantforslag Dokument 8:57 S (2011–2012) om statlig fullfinansiering av Oslopakke 3, og mener subsidiært at staten

i det minste må dekke samtlige overskridelser slik man gjorde i E18 Bjørvikaprojektet.

Forslag

På denne bakgrunn fremmes følgende

f o r s l a g :

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

22. mars 2013

