



# Innst. 217 S

(2011–2012)

## Innstilling til Stortinget fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Dokument 8:57 S (2011–2012)

**Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Jan-Henrik Fredriksen, Ingebjørg Godskesen, Torkil Åmland, Peter N. Myhre, Christian Tybring-Gjedde, Morten Høglund og Hans Frode Kielland Asmyhr om statlig fullfinansiering av Oslopakke 3**

Til Stortinget

### Sammendrag

I representantforslaget fremmes følgende forslag:

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

Det vises til dokumentet for nærmere begrunnelse for forslaget.

### Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Anne Marit Bjørnflaten, Susanne Bratli, Siri Hov Eggen, Magne Rommetveit, Tone Merete Sønsterud og Line Vennesland, fra Fremskrittspartiet, Jan-Henrik Fredriksen, Ingebjørg Godskesen, Bård Hoksrud og Arne Sortevik, fra Høyre, Lars Myraune, Eivind Nævdal-Bolstad og Ingjerd Schou, fra Sosialistisk Venstreparti, Hallgeir H. Langeland, fra Senterpartiet, Jon Øyvind Odland, og fra Kristelig Folkeparti, lederen Knut Arild Hareide, viser til

representantforslaget og til vedlagte uttalelse i saken fra Samferdselsdepartementet v/statsråden, datert 7. mars 2012.

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, viser til at Oslopakke 3 er et stort samferdselsprosjekt som krever forutsigbar og langsiktig finansiering fra flere kilder. Flere av prosjektene i pakken er av vesentlig samfunnsmessig betydning. Flertallet mener T-baneutbyggingen ved Lørensvingen må legges inn i neste statsbudsjett. Flertallet mener også at staten bør kunne bidra til å finansiere tiltak som i dag ikke er med i Oslopakke 3, men som likevel vil være nødvendig for å sikre effektiv trafikkavvikling i Oslo og omegn.

Medlemene i komiteen fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet vil vise til fråsegna frå Samferdselsdepartementet v/statsråden kor det står:

«Allerede i dag er det stedvis betydelige trengselsproblemer i rushperiodene morgen og ettermiddag på vegnettet. Størrelsen på forsinkelsene og rushtets varighet varierer. Trengselsproblemene er størst på enkelte strekninger og veger i Oslo indre by, på Ring 3 og i de tre korridorene inn og ut av byen. Økt biltrafikk vil forsterke kapasitetsproblemene. Dette vil også gi problemer for buss og trikk. Det er ikke mulig å bygge seg ut av kapasitetsutfordringene med flere og bredere veger.

Forslaget om statlig fullfinansiering av Oslopakke 3 vil derfor kunne føre til en uheldig utvikling i Oslo og Akershus med mer trengsel i vegnettet og større miljøproblemer.»

Desse medlemmene vil på denne bakgrunn foreslå at forslaget ikke vert vedteke, og fremjar følgjande forslag:

«Dokument 8:57 S (2011–2012) – representantforslag fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Jan-Henrik Fredriksen, Ingebjørg Godskesen, Torkil Åmland, Peter N. Myhre, Christian Tybring-Gjedde, Morten Høglund og Hans Frode Kielland Asmyhr om statlig fullfinansiering av Oslopakke 3 – vert ikkje vedteke.»

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at Oslos befolkning i Statistisk sentralbyrås befolkningsfremskrivning 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 nye tall fra Oslopakke 3-sekretariatet viser at pakken må reforhandles, fordi prisen for Oslopakke 3 har økt til rundt 100 mrd. kroner. Disse medlemmer viser til at finansieringsbehovet er forventet å være på 74 mrd. kroner per 1. januar 2014, og at det mangler 35 mrd. kroner hvis man tenker seg videreføring av dagens bevilgninger fra 2014 på 3 mrd. kroner i året.

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 forvaltningskomiteen 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 konkurransevne 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 mener på denne bakgrunn at staten bør ta et større finansielt ansvar for finansiering av infrastruktur i Oslo-området.

Disse medlemmer viser til at byrådet i Oslo må ta utgangspunkt i manglende statlig infrastrukturfinansiering fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, og at dette er en situasjon der lokalpolitikere blir gisler i et rikspolitisk spill. Disse medlemmer mener at staten bør ta regningen for ny infrastruktur i og rundt Oslo. 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 bompengesnittet, 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 2012, der Fremskrittspartiet fremmet forslag om 100 mrd. kroner til et jernbanefond, 100 mrd. kroner til et storbyfond, 3,4 mrd. kroner ekstra til jernbaneinvesteringer i 2012, og 706,9 mill. kroner ekstra til kollektivtransport i store og små byer i 2012. Disse medlemmer påpeker at Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet endret avgiftssystemet i 2007 for å oppmuntre folk til å kjøpe dieserbiler med høye NO<sub>2</sub>-utslipp som forverrer luftkvaliteten i Oslo, til tross for at Astma- og allergiforbundet advarte mot avgiftsmessig favorisering av dieserbiler. Disse medlemmer vil videre påpeke at NO<sub>2</sub>-utslippene fra dagens dieserbiler kunne ha blitt redusert betydelig, men dette er ikke mulig etter at Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet innførte mineraloljeavgift på syntetisk GTL-diesel som lages av naturgass. Disse medlemmer vil i den forbindelse vise til representantforslag fra medlemmer fra Fremskrittspartiet, Dokument 8:34 S (2011–2012), om å frita det ikke-mineralske miljødrivstoffet GTL fra mineraloljeavgift. Disse medlemmer vil videre vise til at Fremskrittspartiet i sitt alternative statsbudsjett for 2012 gikk inn for å kutte engangsavgiften med 1,2 mrd. kroner, og at lavere engangsavgift hadde gjort det mulig for vanlige barnefamilier å ha nyere og renere biler enn i dag.

Disse medlemmer viser til at Fremskrittspartiet grunnet den omfattende bompengestemningen fremmet forslag om folkeavstemning om Oslopakke 3 da Oslo bystyre behandlet saken 25. oktober 2006. Disse medlemmer viser til at Fremskrittspartiets stortingsgruppe flere ganger har gått inn for statlig fullfinansiering av Oslopakke 3, blant annet i Innst. 96 S (2009–2010). Disse medlemmer viser til at Fremskrittspartiet i forbindelse med statsbudsjettet for 2012 fremmet et konkret forslag i Innst. 2 S (2011–2012) om et storbyfond på 100 mrd. kroner til vei- og kollektivbasert infrastruktur i Oslo og de tre andre norske storbyene. 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 fremme forslag om statlig fullfinansiering av Oslopakke 3.»

Disse medlemmer vil for øvrig rette opp en inkurie i representantforslaget: Det som er korrekt er at bilistene i slutten av 2011 hadde betalt inn 1,2 mrd. kroner totalt i Bærumssnittet til ny E18 Vestkorridoren, og at disse tallene inkluderer bompenger fra tidligere år.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti viser til at byrådet i Oslo har satset sterkt på offentlig transport for å utvikle Osloregionen til et levende byområde med fremkommelighet og miljø i fokus. Folkevalgte i hele Oslo og Akershus fortjener honnør for å ha samarbeidet om å skape en plattform for samferdselsutbygging i dette området.

Disse medlemmer mener norske storbyer vil stå overfor alvorlige mobilitetsutfordringer i fremtiden. Dette skaper store utfordringer både for næringsliv og privatpersoner. Prognosene frem til 2030 viser at befolkningen i Norges fire storbyområder; Stor-Oslo, Bergensregionen, Stavanger-regionen og Trondheimsregionen vil øke med mellom 30 og 40 pst. Bondevik II-regjeringen innførte belønningsordningen for kollektivtrafikk i storbyene for å avhjelpe denne situasjonen. Samarbeidsregjeringen var svært bevisst på den ventede utviklingen av mobilitetsutfordringene i storbyene. Belønningsordningen fungerte svært godt veldig lenge. Disse medlemmer registrerer at den rød-grønne regjeringen ikke har videreført de gode intensjonene som var utgangspunktet for denne ordningen. Tildelingene av statlige midler til kollektivtransport i de store byene har i stor grad stoppet opp. Disse medlemmer mener dette er uheldig, fordi staten bør ta en større del av det finansielle ansvaret for infrastruktur i storbyer.

Disse medlemmer mener også at regjeringens passive holdning overfor Oslo gjør at gode muligheter til å utvikle bedre samferdselspolitikk ikke blir nyttet fullt ut. For eksempel kunne bompenger i Oslo konkurransesutsettes for å redusere driftskostnadene. Ruter kunne blitt gitt mulighet til å legge inn anbud på drift av lokaltog i regionen. Disse medlemmer vil understreke at sistnevnte tiltak krever en konkurransesutsetting av jernbanen, et

forslag som ble nedstemt under behandlingen av Innst. 13 S (2011–2012).

Disse medlemmer registrerer overskridelsene på enkelte av prosjektene i Oslopakke 3. Overskridelsene skyldes delvis at de forventede byggekostnadene på flere av prosjektene nå er høyere enn hva man opprinnelig budsjetterte med. Samtidig har Statens vegvesen stått for budsjettsprekker på flere milliarder kroner ved realisering av flere prosjekter. Her bør særlig overskridelsen på Ulven–Sinsen trekkes frem. Disse medlemmer mener det er betimelig at staten dekker overskridelsene på de prosjekter Statens vegvesen har vært klart ansvarlig for.

Disse medlemmer foreslår at forslaget i representantforslaget ikke vedtas.

Komiteens medlemmer fra Høyre vil også vise til de løsninger som presenteres i Høyres kollektivtransportplan fra april 2011. Disse medlemmer viser også til Innst. 13 S (2011–2012) der det ble foreslått å bygge E18 Vestkorridoren som et helhetlig OPS-prosjekt.

## Forslag fra mindretall

### Forslag fra Fremskrittpartiet:

#### *Forslag 1*

Stortinget ber regjeringen fremme forslag om statlig fullfinansiering av 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

v e d t a k :

Dokument 8:57 S (2011–2012) – representantforslag fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Jan-Henrik Fredriksen, Ingebjørg Godskesen, Torkil Åmland, Peter N. Myhre, Christian Tybring-Gjedde, Morten Høglund og Hans Frode Kielland Asmyhr om statlig fullfinansiering av Oslopakke 3 – vert ikkje vedteke.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 19. mars 2012

**Knut Arild Hareide**

leder

**Bård Hoksrud**

ordfører

## Vedlegg

### **Brev fra Samferdselsdepartementet v/statsråden til transport- og kommunikasjonskomiteen, datert 7. mars 2012**

**Dokument 8:57 S (2011-2012) repr.forslag fra stortingsrepr. Bård Hoksrud, Jan-Henrik Fredriksen, Ingebjørg Godskesen, Torkil Åmland, Peter N. Myhre, Christian Tybring-Gjedde, Morten Høglund og Hans K. Asmyhr om statlig fullfinansiering av Oslopakke 3**

Jeg viser til brev av 28. februar 2012 vedlagt Dokument 8:57 S (2011-2012) representantforslag fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Jan-Henrik Fredriksen, Ingebjørg Godskesen, Torkil Åmland, Peter N. Myhre, Christian Tybring-Gjedde, Morten Høglund og Hans K. Asmyhr om fullfinansiering av Oslopakke 3.

Forslagsstillerne peker på den forventede kraftige befolkningsveksten i Oslo og Akershus og de utfordringer dette vil føre med seg for transport og infrastruktur. Jeg deler denne bekymringen. Transportetatene og Avinor har i sitt nylig framlagte forslag til Nasjonal transportplan 2014-2023 lagt til grunn at trafikkveksten må tas av kollektivtrafikk, sykling og gåing, hvis det skal være mulig å opprettholde en funksjonell og attraktiv hovedstadsregion.

Selv om det har vært en stor befolkningsvekst også de siste årene, har trafikkutviklingen i Oslo og Akershus vært positiv. Trafikktellinger viser at biltrafikken i Oslo nå er lavere enn i 2004, mens det i Akershus fortsatt er vekst i biltrafikken. De siste årene har imidlertid veksten vært betydelig mindre enn det befolkningsveksten skulle tilsi. Forklaringen på den positive utviklingen er sammensatt. Viktige faktorer er trolig et bedre og billigere kollektivtilbud

og økt pris gjennom bomringen. Forslaget om å fjerne bompengeringen i Oslo vil derfor kunne bryte den positive trafikkutviklingen i Oslo og Akershus, og føre til en byutvikling med mer biltrafikk og større framkommelighets- og miljøproblemer.

Modellberegninger som er foretatt av Statens vegvesen, har vist at en nedmontering av bompengeringen i Oslo kan gi en trafikkøkning på opp mot 10 prosent i bompengesnittet. Totalt sett i hele Oslo og Akershus vil biltrafikken øke med 5-7 prosent. Kollektivtrafikken vil tape markedsandeler.

Allerede i dag er det stedvis betydelige trengselsproblemer i rushperiodene morgen og ettermiddag på vegnettet. Størrelsen på forsinkelsene og rushets varighet varierer. Trengselsproblemene er størst på enkelte strekninger og veger i Oslo indre by, på Ring 3 og i de tre korridorene inn og ut av byen. Økt biltrafikk vil forsterke kapasitetsproblemene. Dette vil også gi problemer for buss og trikk. Det er ikke mulig å bygge seg ut av kapasitetsutfordringene med flere og bredere veger.

Forslaget om statlig fullfinansiering av Oslopakke 3 vil derfor kunne føre til en uheldig utvikling i Oslo og Akershus med mer trengsel i vegnettet og større miljøproblemer. Forslaget har også store økonomiske konsekvenser. Inntektene fra bompengeringen er i størrelsesorden 2 mrd. kr per år. På denne bakgrunnen ønsker jeg fortsatt at Oslopakke 3 skal videreføres og finansieres med både bompenger, statlige og fylkeskommunale midler.