



Innst. S. nr. 342

(2008–2009)

Innstilling til Stortinget fra transport- og kommunikasjonskomiteen

St.prp. nr. 77 (2008–2009)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om delvis bompengefinansiering av Kvammapakken i Hordaland

Til Stortinget

SAMMENDRAG

Samferdselsdepartementet legg i proposisjonen fram forslag om delvis bompengefinansiering av prosjekt og tiltak på rv 7 og rv 49 i Kvam kommune i Hordaland. Det er også lagt opp til eit tiltak i Granvin kommune. Ein stor del av investeringane er planlagt mellom dei to tettstadane Øystese og Norheimsund.

Eksisterande veg har i hovudsak dårleg standard. I fleire av prosjekta inngår bygging av gang- og sykkelveg og fortau. På rv 7 mellom Norheimsund og Øystese er det lagt opp til omlegging på strekninga Øystese vest–Nes og utbetring mellom Nes og Norheimsund. Det er vidare lagt opp til fleire mindre tiltak på rv 7 mellom Øystese og Granvin grense, utbetring av kryss mellom rv 7 og rv 13 i Granvin og trafikksikringstiltak på rv 7 ved Kvamskogen. På rv 49 er det planlagt utbetringar sør for Norheimsund og ved Linga.

Mellom Øystese vest og Nes er det planlagt ei omlegging på om lag 1,7 km. Godkjent reguleringsplan ligg føre. Omrekna til 2009-prisnivå er overslaget 176 mill. kroner. Samfunnsøkonomisk netto nytte (NN) for prosjektet er rekna til 10 mill. kroner. Netto nytte over kostnad (NN/K) er 0,1. Det blir lagt opp til anleggsstart hausten 2010, og prosjektet er venta opna for trafikk i 2012.

For resten av tiltaka ligg det i hovudsak ikkje føre vedtekne reguleringsplanar. Førebelse kostnadsoverslag for dei andre prosjekta og tiltaka i Kvammapak-

ken varierer mellom om lag 10 mill. kroner og om lag 80 mill. kroner.

Den lokalpolitiske behandlinga er nærare omtale i kapittel 3 i proposisjonen.

Det er lokalpolitisk støtte til bompengeopplegget.

Utbyggings- og finansieringsopplegg

Kvammapakken er føresett finansiert med fylkeskommunale midlar og bompengar. I det lokalt behandla opplegget er det lagt til grunn ei samla kostnadsramme på om lag 440 mill. kroner, omrekna til 2009-prisnivå.

I tråd med føresetnadene for fylkestinget si behandling 10. desember 2008 er det lagt til grunn 44 mill. 2009-kroner i statlege midlar til Kvammapakken, dvs. 10 pst. av den økonomiske ramma for pakka. Som følgje av forvaltningsreforma er det lagt til grunn at midlane blir løyvde som fylkeskommunale midlar. Det er lagt til grunn at midlane blir løyvde i perioden 2010–2013.

Bompengeopplegget omfattar ein bomstasjon på rv 7 øvst i Steinsdalen, om lag 5 km vest for Norheimsund, og ein bomstasjon på rv 7 ved kommunegrensa mellom Granvin og Kvam kommunar. Det er lagt til grunn at innkrevjinga blir starta i 2010.

Det er lagt opp til å etablere automatiske bomstasjonar med to takstgrupper: lette køyretøy (køyretøy med totalvekt til og med 3 500 kg), og tunge køyretøy (køyretøy med totalvekt over 3 500 kg). Det er førebels rekna ut at taksten vil bli om lag 39 kroner for lette køyretøy og 78 kroner for tunge køyretøy. Det er lagt til grunn at takstane blir justerte i samsvar med prisutviklinga.

Statens vegvesen sine trafikktejingar, saman med ei nummerskiltregistrering frå sommaren 2005, viser at om lag 75 pst. av bompengeinntektene vil

kome frå trafikk som kjem utanfor bompengesnitta og skal til og frå Kvam kommune, primært i området Øystese-Norheimsund. Dersom heile Kvammapakken blir gjennomført, vil alle desse trafikantane få nytte av eit eller fleire prosjekt/tiltak.

I St.meld. nr. 32 (1988–1989) Norsk veg- og vegtrafikkplan 1990–1993 og i St.meld. nr. 46 (1990–1991) Om endring i rammebetingelser for bompengprosjekt, er bompengeperioden avgrensa til 15 år. Det er likevel opna for at 20 år kan vurderast i spesielle tilfelle, utan at det er gitt nærare føringar for når dette kan vere aktuelt. Bakgrunnen for å avgrense lengda på innkrevjingsperioden er omsynet til trafikantane og at uvisse knytt til ulike føresetnader for finansieringsvurderingane aukar framover i tid. Ei forlenging av bompengeperioden frå 15 til 20 år vil auke uvisse, og det er i proposisjonen lagt opp til ulike tiltak for å kompensere for dette.

Bompengar utgjer 90 pst. av investeringskostnadene.

Forslag til utbyggings- og finansieringsplan

I bompengesøknaden er det i utgangspunktet ikkje lagt opp til å ha ei prioriteringsrekkefølge for prosjekt og tiltak. Det er lagt til grunn at heile utbygginga skal gjennomførast i løpet av fire år. Det er lagt opp til låneopptak.

Statens vegvesen viser til at det ligg føre vedteke reguleringsplan og kostnadsoverslag for prosjektet rv 7 Øystese vest–Nes med planlagt anleggsstart i 2010. Øvrige prosjekt og tiltak kan startast opp. Det vil bli etablert ei styringsgruppe som skal sørge for at alle prosjekt og tiltak som blir starta opp, let seg finansiere innafor dei økonomiske rammene for Kvammapakken og at innkrevjinga kan avsluttast innan utløpet av bompengeperioden.

Statens vegvesen tilrår at det førebels blir lagt til grunn eit maksimalt låneopptak på 250 mill. kroner. Samferdselsdepartementet støttar denne vurderinga.

Basert på føresetnadene i proposisjonen inkl. 6,5 pst. lånerente, er det rekna med at det føresette bompengbidraget på 395 mill. kroner kan finansierast med bompenger dersom innkrevjingsperioden blir sett til 20 år. Samla finansieringsbidrag er rekna til 560 mill.kr, fordelt på 395 mill. kroner til å dekke delar av investeringskostnadane og 165 mill. kroner til å dekke renter. I tillegg kjem 100 mill. kroner til å dekke innkrevjingskostnader og kostnader til drift av bompengeselskapet. Brutto bompenginntekter blir dermed 660 mill. kroner.

Basisføresetnader som er lagt til grunn, går frem av kapittel 4 i proposisjonen.

Gjennom vedtaket av 10. desember 2008 har Hordaland fylkeskommune vedtatt å stille sjølvskuldngaranti for lån på inntil 370 mill. kroner.

Kommunal- og regionaldepartementet vil stille seg positive til å godkjenne fylkeskommunens vedtak om garanti etter at det ligg føre vedtak fra Stortinget om delvis bompengefinansiering av Kvammapakken.

Samferdselsdepartementet si vurdering

Samferdselsdepartementet viser til at bompengepakkar er meir fleksible enn bompengeneinnkrevjing for enkeltprosjekt. Det blir lagt til grunn at omfanget av utbygginga i Kvammapakken må tilpassast den økonomiske ramma. Sidan Kvammapakken for ein stor del omfattar utbetringstiltak og mindre prosjekt, bør det ikkje vere problematisk å tilpasse utbygginga til tilgjengelege midlar.

Dersom kostnadsoverslaget for nokre av prosjekta aukar, vil dette innebere at andre prosjekt ikkje blir bygde. Dersom prosjekta blir rimelegare enn rekna med, vil det bli plass til fleire prosjekt i pakka. Det blir førebels lagt til grunn eit maksimalt låneopptak for Kvammapakken på 250 mill. kroner, basert på en byggeperiode på om lag 8 år. Samferdselsdepartementet vil kome tilbake til Stortinget dersom det blir behov for å auke låneramma.

Alle riksvegprosjekta innan Kvammapakken er på den delen av øvrig riksvegnett som blir overført til fylkeskommunane når forvaltningsreforma trer i kraft i 2010. Dette inneber at Hordaland fylkeskommune er ansvarleg for å løyve føresette statlege midlar til Kvammapakken frå 2010.

Det er ein føresetnad at bompengeselskapet inngår bindande avtale om rente som er lågare enn 6,5 pst. for ein periode på 10–15 år. Samferdselsdepartementet føreset at dokumentasjon for avtale om rentenivå blir sendt Vegdirektoratet før bompengavtalen blir underskriven.

Avtale

Etter at Stortinget har gjort delvis vedtak om delvis bompengefinansiering av prosjekt og tiltak i Kvammapakken, vil det bli inngått avtale mellom Vegdirektoratet og bompengeselskapet i tråd med gjeldande standardavtale og dei føresetnadene som er lagt til grunn i proposisjonen.

KOMITEENS MERKNADER

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Eirin Faldet, Svein Gjelseth, Irene Johansen, Torstein Rudihagen, Tor-Arne Strøm og Truls Wickholm, fra Høyre, Øyvind Halleraker og Trond Helleland, fra Sosialistisk Venstreparti, Hallgeir H. Langeland, fra Kristelig Folkeparti, Jan Sahl, fra Senterpartiet, Jenny Klinge, og fra

Venstre, Borghild Tenden, viser til omtale i proposisjonen.

Flertallet registrerer at Kvammapakken inneholder prosjekter på rv 7 og rv 49 i Kvam kommune i Hordaland, og at det er lagt opp til et tiltak i Granvin kommune. Flertallet merker seg at en stor del av investeringene er planlagt mellom de to tettstedene Øystese og Norheimsund i Kvam kommune. Flertallet merker seg at ikke alle prosjektene er ferdig med reguleringsplaner og at prosjektstørrelsen varierer på mellom 10 og om lag 80 mill. kroner.

Flertallet merker seg at bompenger utgjør 90 pst. av investeringskostnadene og at bompengedraget i 2009-kroner utgjør 395 mill. kroner. Flertallet merker seg også at det er lagt opp til en innkrevingsperiode på 20 år basert på 6,5 pst. lånerente. Flertallet merker seg at med en såpass høy lånerenteberegning er det nødvendig med en innkrevingsperiode på 20 år.

Flertallet vil imidlertid mene at dagens rentenivå med et rentenivå på langsiktig binding (5–10 år) på 3,5–4 pst. tilsier helt andre kapitalkostnader i dette prosjektet.

Flertallet viser i denne sammenheng til svar fra departementet på spørsmål fra komiteen, hvor differansen i rentekostnader mellom 3,5 pst. og 6,5 pst. (St.prp. nr. 77 (2008–2009)) oppgis til å være nærmere 100 mill. kroner, eller henholdsvis 66 og 165 mill. kroner. Flertallet viser også til svaret fra departementet og viser til at denne forskjellen i rentebelastning utgjør hele 3 år på innkrevingsperioden.

Flertallet viser til den relativt lange bompengerperioden som har sin bakgrunn i ønske om fullfinansiering av hele pakken på 440 mill. kroner (2009-prisnivå) med tilnærmet samme bompengetakster som Vossapakko.

Flertallet vil vise til at nytteprinsippet vil bli svekket dersom utbyggingen blir redusert på grunn av manglende finansiering. Flertallet viser til at bompengesøknaden bygger på lokalpolitiske vedtak

om en spesifikk pakke en utbyggingsperiode på 4 år og låneopptak på inntil 370 mill. kroner. 90 pst. skal betales av brukerne selv over 19 år.

Flertallet vil peke på at dersom økonomien i pakken blir bedre enn forutsatt, kan Statens vegvesen og lokale myndigheter i samarbeid drøfte gjennomføring av pakka over kortere tid enn 8 år.

Flertallet forutsetter at disse forutsetningene i størst mulig grad må imøtekommes slik at trafikantene ser at de får valuta for pengene tidlig i bompengerperioden. Flertallet forutsetter derfor at Kvam bompengeselskap AS sammen med fylkeskommunen, som er garantist for bompengefinansieringen, vil sikre at pakken blir gjennomført i tråd med bompengesøknaden, forutsatt at dette ikke svekker finansieringen og helheten i pakken. Flertallet anser det som viktig for troverdighet i bompengeprojekter at prosjektene/bompengepakke gjennomføres slik de er forutsatt i lokale vedtak.

Flertallet vil derfor antyde at en fastrenteavtale på dagens lave nivåer vil styrke totaløkonomien i prosjektet, slik at innkrevingsperioden på 19 år kan bli opprettholdt som maksimal innkrevingsperiode.

Flertallet har for øvrig ingen andre merknader og slutter seg til forslagene i proposisjonen.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Bård Hoksrud, lederen Per Sandberg og Arne Sortevik, viser til at 20 år med bompenger i perioden 1990–2009 har medført at bilistene har betalt 57 mrd. kroner, og at 40 mrd. av dette er brukt til vegprosjekter mens de resterende 18 mrd. kroner er brukt til rentekostnader og innkrevingskostnader. Disse medlemmer viser til at dette er kostnader bilistene har blitt påtvunget av de andre partiene. Disse medlemmer vil i den forbindelse vise til svar på spørsmål nr. 248 fra finanskomiteen/Fremskrittspartiets fraksjon av 9. oktober 2008, vedlegg 4:

Fordeling av bompengeinntekter i perioden 1990–2007

År	Mill 2008-kr			
	Brutto bompengereinntekter	Driftskostnader	Netto finanskostnader	Netto bompengereinntekter
1990	850,6	122,0	478,1	250,6
1991	982,8	146,1	638,6	198,1
1992	1 309,2	143,6	837,7	328,0
1993	1 448,9	149,5	743,5	556,0
1994	1 498,0	151,9	563,1	783,0
1995	1 891,3	181,4	672,7	1 037,2
1996	1 991,6	192,4	611,5	1 187,7
1997	2 097,0	211,2	567,5	1 318,3
1998	2 256,2	229,7	576,0	1 450,5

1999	2 351,9	246,7	678,3	1 426,9
2000	2 382,8	258,2	570,3	1 554,3
2001	2 946,9	360,4	682,2	1 904,3
2002	3 643,7	456,4	665,6	2 521,6
2003	3 626,9	419,1	509,6	2 698,2
2004	4 116,0	469,4	385,7	3 260,9
2005	4 484,3	490,6	296,9	3 696,8
2006	4 119,2	483,3	444,5	3 191,4
2007	4 146,0	540,1	358,2	3 247,8
sum	46 143,4	5 251,9	10 280,0	30 611,6

Omregnet til 2008-prisnivå med Finansdepartementets indekser for prisomregning.

Disse medlemmer viser til egne beregninger som viser følgende tall for 2008 og 2009:

Bompenginntekter årene 2002 til 2009

År	Brutto bompengeni- ntekter	Drifts- kostnader	Netto finans- kostnader	Netto bompengeni- ntekter
2008	4 746,0	482,0	511,0	3 753,0
2009	5 990,0	479,0	754,0	4 757,0
SUM 1990–2009	56 879,0	6 213,0	11 545,0	39 121,0

Disse medlemmer viser til at det er vesentlig mer bompenger med rød-grønn regjering enn under regjeringen Bondevik II:

	Bompenginntekter
2002	3 235 927
2003	3 273 339
2004	3 786 530
2005	4 202 703
Sum	14 498 499
2006	4 043 762
2007	4 044 917
2008	4 746 864
2009	5 990 000
Sum	18 825 543
Økning	30 pst.

Disse medlemmer viser til tabell 1.2 i St.meld. nr. 16 (2008–2009) der det kommer frem at Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet bruker 60 mrd. kroner i bompengefinansiering i sin nasjonale transportplan, og der det i tillegg kommer 15 mrd. kroner i årlige innkrevingskostnader og renter. Disse medlemmer viser til at Regjeringen i stortingssesjonene 2005–2006 til og med 2008–2009 aktivt har åpnet for økt andel bompenger i bompengefinansierte prosjekter. Bompenger brukes ikke bare til investering i kollektivtrafikk, men også til

drift. Disse medlemmer viser til at under denne regjeringen er bompengefinansiering blitt en av hovedpilarene i statens finansiering av investeringer i samferdselsmessig infrastruktur.

Disse medlemmer mener dette er en uheldig utvikling og helt unødvendig. Norge er rikere enn noen gang tidligere. Disse medlemmer mener at det er viktigere enn noen gang at deler av avkastningen av landets formue investeres i innenlands realkapital uten risiko, og ikke bare i utenlandske finansmarkeder med svært høy risiko. Disse medlemmer peker på at finanskrisen og den realøkonomiske internasjonale krisen som har rammet globalt og i Norge fra høsten 2008, har vist hvor riktig en slik politikk er.

Disse medlemmer viser til at samlet bompengennbetaling fra bilistene i 2007 var på ca. 4 000 mill. kroner, og at innbetalingene i 2009 vil bli på hele 5 990 mill. kroner. Disse medlemmer har merket seg at statens egne investeringer til riksveger oppgitt i kap. 1320 post 30 i statsbudsjettet for 2009 er ca. 6,4 mrd. kroner.

Disse medlemmer viser også til at såkalt "lokal enighet" er politisk enighet gjennom flertallsvedtak i kommunestyre og fylkesting. Innbyggerne blir ikke spurt direkte gjennom lokal folkeavstemning, slik disse medlemmer mener man bør gjøre. Befolkningen i berørte områder blir heller ikke gjort oppmerksom på de store finanskostnadene og de store innkrevingskostnadene som følger med bompengefinansiering, og som også skal betales av bilistene i tillegg til bidraget til finansieringen av

selve investeringsprosjektet. Disse medlemmer viser til at bompengefinansiering som hovedregel har nedbetalingstid på 15 år, og at vedtak om bompengefinansiering griper inn i daglige rammebetingelser for innbyggerne som må betale i svært lang tid. Disse medlemmer mener derfor at det er rimelig at innbyggerne i berørte kommuner selv får uttale seg om bruken av bompenger. Disse medlemmer viser til at Fremskrittspartiet har merket seg at de øvrige partiene systematisk avviser bruk av folkeavstemning om slike saker og lokalt avviser forslag fra Fremskrittspartiets representanter om dette.

Disse medlemmer viser også til at andelen bompenger i prosjekter som bompengefinansieres øker, mens statens andel reduseres tilsvarende.

Disse medlemmer viser også til at en stadig større andel av innbetalte bompenger brukes til andre formål enn vegbygging, og etter regjeringspartienes siste endring av vegloven også til drift av kollektivtrafikk.

Disse medlemmer peker også på de store innkrevings- og rentekostnadene som i mange slike saker pålegges bilistene i tillegg til netto bompengbidrag til prosjektets finansiering.

Disse medlemmer viser til at Regjeringen sent i sesjonen 2008–2009 har fremlagt en rekke saker om bompengefinansiering til behandling i Stortinget.

Disse medlemmer har utarbeidet følgende oversikt;

Nye bompengeprojekt våren 2009 (alle tall i mill. kroner)

Sak	Invest. beløp	Bidrag stat	Andre	Bompenger	Bomandel
St.prp. nr. 58 Nord-Jæren	400			400	100 %
St.prp. nr. 60 E6 Sky–Langangen	1765	600		1165	66 %
St.prp. nr. 61 Vossapakko	1130	530		600	53 %
St.prp. nr. 59 E6 Øyer–Tretten	880	423		457	52 %
St.prp. nr. 77 Kvammapakken	440	45		395	90 %
St.prp. nr. 78 Bømløpakken	1003	20	386	642	64 %
St.prp. nr. 82 E6 Dal–Minnesund	2300	800		1500	65 %
St.prp. nr. 85 Miljøpakke 1 Trondheim	4825	700	225	3900	81 %
Sum	12743	3118	386	9059	71 %
Sum uten Nord-Jæren	12343	3118	386	8659	70 %

Oversikt over tilleggskostnader er som følger:

Tillegg til bilistene – betales m/bompenger (tall i mill. kroner)

Sak	Rentekostn.	Innkrevning	Sum tillegg	Tillegg % av bompenger	Samlet regning til bilistene	Prosent av investering
St.prp. nr. 58 Nord-Jæren						
St.prp. nr. 60 E6–Sky–Langangen	480	330	810	70 %	1975	112 %
St.prp. nr. 61 Vossapakko	290	90	380	63 %	980	87 %
St.prp. nr. 59 E6 Øyer–Tretten	290	81	371	81 %	828	94 %
St.prp. nr. 77 Kvammapakken	165	100	265	67 %	660	150 %
St.prp. nr. 78 Bømløpakken	135	42	177	28 %	819	82 %
St.prp. nr. 82 E6 Dal–Minnesund	1300	120	1420	95 %	2920	127 %
St.prp. nr. 85 Miljøpakke I Trondheim	0	210	210	5 %	4110	85 %
Sum	2660	973	3633	40 %	12692	100 %
Sum uten Nord-Jæren	2660	973	3633	0 %	12292	100 %

Disse medlemmer har merket seg at Kvammapakken gjelder prosjekt og tiltak på rv 7 og rv 49 i Kvam kommune i Hordaland og at en stor del av investeringene er planlagt mellom de to tettstedene Øystese og Norheimsund. Eksisterende vei har i hovedsak dårlig standard. Planlagte investeringer og tiltak vil gi beboerne i berørte områder bedre forhold knyttet til trafikkavvikling, trafiksikkerhet og miljø, og bedre forhold for gjennomgangstrafikk. Etter disse medlemmers syn er tiltakene nødvendig og bør finansieres av staten. Disse medlemmer har merket seg at berørte veier vil bli fylkesveier dersom forvaltningsreformen blir vedtatt av Stortinget og får virkning fra og med 2010. Disse medlemmer peker på at Stortinget gjennom godkjenning av bompengefinansiering i denne saken også godkjenner bompengefinansiering av tiltak på fremtidig fylkeskommunal vei. Disse medlemmer peker på at nedklassifiseringen av riksvei vil kunne åpne for langt større bruk av bompengefinansiering også på fylkeskommunale veier. Disse medlemmer advarer mot en slik utvikling og viser til sine merknader om forvaltningsreformen i Innst. S. nr. 300 (2008–2009), Innst. O. nr. 83 (2008–2009) og i Innst. S. nr. 312 (2008–2009), jf. St.prp. nr. 72 (2008–2009).

Disse medlemmer viser til at av en samlet investeringsramme på 440 mill. kroner skal bilistene i utgangspunktet betale 396 mill. kroner i bompenger. I tillegg til dette kommer 165 mill. kroner til renter og 100 mill. kroner til innkrevingskostnader og drift av bompengeselskapet. Totalt skal bilistene betale 660 mill. kroner for prosjekter som totalt vil koste 440 mill. kroner; altså 220 mill. kroner mer enn hele pakken koster.

Disse medlemmer har også merket seg at bomstasjoner er plassert hhv. på rv 7 mellom Kvamskogen og Norheimsund og på rv 7 mellom Granvin og Kvam kommuner. Disse medlemmer peker på at nytteprinsippet som hevdes å være hovedregelen når Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre godkjenner bruk av bompengefinansiering, heller

ikke følges i denne saken. Statens vegvesens egne trafikkteellinger viser at 75 pst. av bompenginntektene vil komme fra trafikk som kommer utenfra berørte områder, først og fremst Øystese–Norheimsund. Trafikk innenfor bompengestasjonene blir ikke pålagt bompenger. Heller ikke trafikk som kommer via rv 49, vil bli pålagt bompenger.

Bruken av bompenger blir på ny fremvist som en urimelig kostbar finansieringsform. Disse medlemmer legger til at denne kostbare finansieringsformen også er særlig urimelig når staten ikke mangler penger til investering i norsk infrastruktur.

Disse medlemmer avviser bruk av bompengefinansiering og fremmer følgende forslag:

I

Stortinget samtykker i bygging av prosjekt og gjennomføring av tiltak som omtalt i St.prp. nr. 77 (2008–2009) basert på full statlig finansiering.

II

Stortinget samtykker i at prosjekt og tiltak startes så snart som mulig basert på forskottering av statlige midler. Stortinget legger til grunn at sak om statlig finansiering av Kvammapakken innarbeides i statsbudsjettet for 2010."

FORSLAG FRA MINDRETALL

Forslag fra Fremskrittspartiet:

Forslag 1

Stortinget samtykker i bygging av prosjekt og gjennomføring av tiltak som omtalt i St.prp. nr. 77 (2008–2009) basert på full statlig finansiering.

Forslag 2

Stortinget samtykker i at prosjekt og tiltak startes så snart som mulig basert på forskottering av statlige midler. Stortinget legger til grunn at sak om statlig finansiering av Kvammapakken innarbeides i statsbudsjettet for 2010.

KOMITEENS TILRÅDING

Komiteen har ellers ingen merknader, viser til proposisjonen og råår Stortinget til å gjøre slikt

v e d t a k :

I

Stortinget samtykkjer i at bompengeselskapet får løyve til å krevje inn bompengar til delvis bompeng-

finansiering av Kvammapakken etter vilkåra i St.prp. nr. 77 (2008–2009) og Innst. S. nr. 342 (2008–2009).

II

Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsetje nærare reglar for finansieringsordninga.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 11. juni 2009

Per Sandberg

leder

Øyvind Halleraker

ordfører

