



Innst. S. nr. 343

(2008–2009)

Innstilling til Stortinget fra transport- og kommunikasjonskomiteen

St.prp. nr. 78 (2008–2009)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om delvis bompengefinansiering av prosjekt og tiltak i Bømlo kommune i Hordaland

Til Stortinget

SAMMENDRAG

Samferdselsdepartementet legg i proposisjonen fram forslag om delvis bompengefinansiering av prosjekt og tiltak som inngår i utbygginga av dagens riks- og fylkesvegnett i Bømlo kommune i Hordaland (Bømlopakken).

Gjennom Trekantsambandet, som blei opna for trafikk i 2001, har kommunen fått fast vegsamband til Stord og Sveio. Sør i Bømlo kommune er det dessutan ferjesamband til Sveio. Bømlo kommune har om lag 11 000 innbyggjarar og eit allsidig næringsliv.

Store delar av vegnettet på Bømlo har låg standard. Vegane er generelt smale og svingete med dårleg sikt. På fleire strekningar er det behov for gang- og sykkelveg. Etter opninga av Trekantsambandet i 2001 har trafikken på Bømlo hatt sterk vekst, og vegnettet er ikkje tilpassa dagens trafikk. Bømlopakken vil gi betre framkome og tryggleik på vegnettet.

Det er lagt opp til at bompengainnkrevjinga skal starte opp når innkrevjinga for Trekantsambandet blir avvikla, truleg i 2012/2013. Det er planlagt ein bomstasjon på rv 542 på Spissøy, like ved grensa mellom kommunane Bømlo og Stord. I tillegg vil det bli innkrevjing av bompengar i ferjesambandet Langevåg–Buavåg.

Den lokalpolitisk behandlinga er omtalt i kapittel 3 i proposisjonen.

Omtale av aktuelle prosjekt og tiltak

Bømlopakken omfattar prosjekt og tiltak på dagens rv 541 og rv 542 og på fylkesvegnettet. Rv 541 er hovudvegen nord – sør frå Langevåg til Rubbestadneset. Rv 542 er den viktigaste trafikkåra i kommunen og går mellom kommunesenteret Svortland og Trekantsambandet, med arm til Mosterhamn. Mellom Ekornsæter og Stokkabekken er det ei fellesstrekning mellom rv 541 og rv 542.

Nærare om utbyggingsrsekkefølge og kostnadsoverslag går fram av kapittel 2 i proposisjonen.

Det samla kostnadsoverslaget for prosjekt og tiltak i Bømlopakken er om lag 1 mrd. kroner. Av dette er om lag 910 mill. kroner på dagens øvrige riksvegnett og om lag 90 mill. kroner på dagens fylkesvegnett.

Kostnadene for det største prosjektet, rv 541 Sakseid–Hestaneset, er førebels rekna til om lag 170 mill. kroner. Kostnadene for det største fylkesvegprosjektet (strekninga fv 18 Urangsvåg–Brandasund) er førebels rekna til vel 40 mill. kroner.

Det er framleis stor uvisse knytt til kostnadene for fleire prosjekt og tiltak.

Det er gjennomført samfunnsøkonomiske analyser for prosjekt og tiltak i Bømlopakken basert på det plangrunnlaget og dei kostnadsoverslaga som låg føre pr. januar 2009. For dei fleste prosjekta og tiltaka er netto nytten positiv. Dette skuldast i hovudsak reduksjonar i transportkostnader og ulykkeskostnader.

Utbyggings- og finansieringsopplegg

Finansieringa av Bømlopakken er basert på statlege og fylkeskommunale midlar, kommunale tilskot og bompengar. 64 pst. av investeringskostnadene er føresett dekkja med bompengar.

Det er lagt opp til at bompengeneinnkrevjinga skal starte opp når innkrevjinga for Trekantsambandet blir avvikla, truleg i 2012/2013. Det er planlagt ein automatisk bomstasjon på rv 542 på Spissøy, like ved grensa mellom kommunane Bømlo og Stord. I tillegg vil det bli innkrevjing av bompengar i ferjesambandet Langevåg – Buavåg, som i dag er på øvrig riksvegnett. Det er lagt opp til bompengeneinnkrevjing i 15 år, og det er føresett innkrevjing i begge retningar.

Det er lokalpolitisk støtte til bompengeprogget. Statens vegvesen tilrår opplegget. Samferdselsdepartementet er samd i dette.

Ved innkrevjinga i bomstasjonen er det planlagt 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 føresett ein gjennomsnittstakst på kr 52 pr. køyretøy. Det er førebels rekna ut at takstane (utan rabatt) vil bli om lag kr 62 for lette køyretøy og kr 124 for tunge køyretøy. Dagens takstar i Trekantsambandet er kr 85 for lette køyretøy og kr 270 for tunge køyretøy.

Med 6,5 pst. lånerente er det rekna med at bompengeneinnkrevjinga vil gi eit samla finansieringsbidrag på 777 mill. kroner, fordelt med 642 mill. kroner til å dekke delar av investeringskostnadene og 135 mill. kroner til å dekke renter. I tillegg kjem 42 mill. kroner til å dekke innkrevjingskostnader og kostnader til drift av bompengeselskapet. Av midlane som skal dekke delar av investeringskostnadene er 9 mill. kroner bidrag frå innkrevjinga i ferjesambandet. Finansieringskostnadene og innkrevjings- og driftskostnadene basert på føresetnadene i denne proposisjonen utgjer høvesvis 16 pst. og 5 pst. av brutto bompengeneinntekter på 819 mill. kroner.

Bompengar utgjer 64 pst. av investeringskostnadene.

Finansieringsplanen som er lagt til grunn ved fylkestinget si behandling er vist i tabellen.

	Mill. 2009-kroner
Statlege midlar	20
Fylkeskommunale midlar – dagens øvrige riksvegnett	105
Fylkeskommunale midlar – dagens fylkesvegnett	36
Lokale tilskot – kompensasjon for auka arbeidsgjevaravgift	149
Lokale tilskot – tilskot frå Bømlo kommune	51
Bompengar*	642
Sum	1 003

* I tillegg kjem renter på bompengelån, innkrevjingskostnader og kostnader til drift av bompengeselskapet.

I forslaget til finansieringsplan er det lagt til grunn at bompengeselskapet vil ta opp lån for å kunne forsere utbygginga. Det er gjort vurderingar av renteutgifter i heile 15-årsperioden, og det er utarbeidd detaljerte planar for gjennomføring av prosjekt og tiltak.

Basisføresetnader som er lagt til grunn, går elles fram av kapittel 5 i proposisjon.

Bompengepakker er meir fleksible enn bompengeneinnkrevjing for enkeltprosjekt. Det blir lagt til grunn at omfanget av utbygginga i Bømlopakken blir tilpassa den økonomiske ramma. Den økonomiske ramma som ubygginga skal haldast innanfor går fram av finansieringsplanen over. Dersom kostnadsoverslaget på nokre av prosjekta aukar, kan dette innebere at andre prosjekt ikkje blir bygd. Dersom prosjekta blir rimelegare enn rekna med, vil det bli plass til fleire prosjekt i pakka. Alle kostnadsaukar er føresett løyste innanfor dei økonomiske rammene for Bømlopakken.

Som følgje av forvaltningsreforma er riksvegane på Bømlo føresett omklassifiserte til fylkesvegar frå 2010. Det er difor lagt til grunn at føresette statlege midlar til prosjektet etter 2009 blir dekkja av Hordaland fylkeskommune. Fylkeskommunen har slutta seg til dette.

Det er føresett at det blir oppretta ei administrativ styringsgruppe med deltakarar frå Bømlo kommune, Hordaland fylkeskommune og Statens vegvesen, og ei politisk styringsgruppe med deltakarar frå Bømlo kommune og Hordaland fylkeskommune.

Gjennom vedtaket av 18. mars 2009 har Hordaland fylkeskommune gitt sjølvskuldngaranti for lån på inntil 350 mill. kroner som bompengeselskapet tar opp. Garantien gjeld i inntil 15 år.

Kommunal- og regionaldepartementet vil stille seg positive til å godkjenne fylkeskommunens vedtak om garanti etter at Stortinget har gjort vedtak om delvis bompengefinansiering av Kvammapakken.

Samferdselsdepartementets vurdering

Samferdselsdepartementet vil peike på at det er stor uvisse i mange av kostnadsoverslaga for prosjekt og tiltak i Bømlopakken. Dette er ein vanleg situasjon for ei pakke med mange prosjekt og tiltak som skal gjennomførast over ein lang periode. For dei prosjekta som er prioritert for oppstart i perioden 2009–2013 ligg det føre godkjente reguleringsplanar. Omfanget av utbygginga må tilpassast den økonomiske ramma. Sidan Bømlopakken i stor grad omfattar utbetringstiltak og mindre prosjekt, bør det ikkje vere problematisk å tilpasse utbygginga til tilgjengelege midlar.

Alle riksvegprosjekta innanfor Bømlopakken er på den delen av det øvrige riksvegnettet som er foreslått overført til fylkeskommunane når forvaltnings-

reforma trer i kraft i 2010. Dette inneber at Hordaland fylkeskommune er ansvarleg for å løyve føresette statlege midlar til Bømlopakken frå 2010. Samferdselsdepartementet viser til at fylkeskommunen har slutta seg til dette.

Avtale

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

Flertallet konstaterer at etter åpningen av "Trekantsambandet" i 2001 har trafikken på Bømlo hatt en sterk vekst, og at næringslivet og befolkningsutviklingen er i fin fremgang. Flertallet konstaterer videre at vegnettet i Bømlo ikke er tilpasset dagens trafikk og at Bømlo kommune og Hordaland fylkeskommune nå fremmer forslag om bompengefinansiering av en rekke strekningsvise prosjekt. På dagens øvrige riksvegnett gjelder dette seks strekninger, med tillegg av fire strekninger på dagens fylkesvegnett.

Flertallet merker seg at det er stor lokal finansiering i prosjektet av en total kostnad på 1 003 mill. kroner, og derav er kun 161 mill. kroner i statlige og fylkeskommunale midler. Flertallet registrerer at det er lagt til grunn et bompengebidrag på 642 mill. kroner i finansieringen. Flertallet merker seg at bompengene skal kreves inn i to innkrevingspunkter med en bomstasjon på hovedvegen mot E39 og en bomstasjon på ferjesambandet Langevåg–Buavåg helt i sør i kommunen. Flertallet støtter dette.

Flertallet har merket seg at kommunestyret har lagt til grunn at Bømlopakken blir organisert med et rabattprogram for brukerne som for Haugalandspakken som også er i geografisk nærhet. Flertallet konstaterer at dette innebærer et passeringstak på 75 passeringer per måned og såkalt "timesregel". Flertallet støtter dette.

Flertallet viser i denne sammenheng til Kvammapakken, jf. St.prp. nr. 77 (2008–2009) og Innst. S. nr. 342 (2008–2009), hvor man tilrår "halvannentimesregel" for passeringer gjennom bomstasjonene. Flertallet anser det å være av marginal betydning for selskapets inntjening om man har timesregel og et tak på 75 passeringer, men at det kan være viktig for enkelte storbrukere og bosatte i nærheten av innkrevingspunktene. Flertallet finner det derfor riktig at samme prinsipp legges til grunn i Bømlopakken som for Kvammapakken, og tilrår et rabattsystem som i Haugalandspakken, slik kommunestyret ønsker, forutsatt at dette ikke svekker finansieringsgrunnlaget og helheten i pakken vesentlig. Flertallet legger for øvrig til grunn at utarbeidelse av endelige takster for bomringen skal bestemmes i de administrative og politiske styringsgruppene som opprettes i henhold til proposisjonen, og godkjennes i Vegdirektoratet på ordinær måte.

Flertallet registrerer at Samferdselsdepartementet vurderer det slik at omfanget av utbyggingen må tilpasses den økonomiske rammen. Siden det her er snakk om mange tiltak og mindre prosjekt, bør det ikke være problematisk å tilpasse utbyggingen tilgjengelige midler. Flertallet slutter seg til dette, og mener at dette også må gjelde begge veger.

Flertallet registrerer videre at det er lagt til grunn en lånerente på 6,5 pst. Dagens rente i markedet er langt lavere enn dette. Flertallet vil tilrå at man vurderer å avdekke renterisiko så tidlig som mulig nå mens rentenivået er nede på 3,5–4 pst. på 5–10 års binding med fylkeskommunal garanti. Flertallet er av den oppfatning at dette vil gi en solid buffer mot eventuelle kostnadsoverskridelser i enkeltprosjekter. Flertallet konstaterer videre at dette medfører en bedre økonomisk utvikling i prosjektet enn forutsatt, og dette vil kunne bety at enkeltprosjektene kan bli realisert raskere, innenfor samme låne/garantiramme, forutsatt at den økonomiske risikoen ikke øker vesentlig.

Flertallet registrerer at departementet legger opp til at det blir opprettet en administrativ og en politisk styringsgruppe for prosjektet, og slutter seg til dette som en hensiktsmessig organisering for å holde god kontakt mellom lokale myndigheter, regionale myndigheter, Statens vegvesen og bompengeselskapet.

Flertallet har for øvrig ingen 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 medlem-

mer vil i den forbindelse vise til svar på spørsmål nr. 248 fra finanskomiteen/Fremskrittspartiets fraksjon av 9. oktober 2008, vedlegg 4:

Fordeling av bompenginntekter i perioden 1990–2007

År	Mill 2008-kr			
	Brutto bompenginntekter	Driftskostnader	Netto finanskostnader	Netto bompenginntekter
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 bompenginntekter	Driftskostnader	Netto finanskostnader	Netto bompenginntekter
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 bompengebidrag 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 Bømlopakken	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 Bømlopakken	135	42	177	28 %	819	82 %
St.prp. nr. 82 E6 Dal–Minnesund	1300	120	1420	95 %	2920	127 %
St.prp. nr. 85 Miljøpakke 1 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 Bømlopakken gjelder prosjekt og tiltak som inngår i utbygging av dagens riks- og fylkesveinett i Bømlo kommune i Hordaland. Disse medlemmer er kjent med at store deler av veinettet på Bømlo har dårlig standard. Planlagte investeringer og tiltak vil gi beboerne i Bømlo kommune bedre forhold knyttet til trafikkavvikling, trafiksikkerhet og miljø. Etter disse medlemmers syn er tiltakene nødvendig og bør finansieres av staten når det gjelder riksveinettet.

Disse medlemmer har merket seg at fylkeskommunale midler og lokale midler samlet utgjør 310 mill. kroner. Disse medlemmer har merket seg at berørte riksveier 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 gjennom forvaltningsreformen nettopp åpner 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 1 003 mill. kroner skal bilistene i utgangspunktet betale 642 mill. kroner i bompenger. I tillegg til dette kommer 135 mill. kroner til renter og 42 mill. kroner til innkrevingskostnader og

drift av bompengeselskapet. Totalt skal bilistene betale 819 mill. kroner for prosjekter som totalt vil koste 1 003 mill. kroner; altså 81,6 pst. av det hele pakken koster.

Disse medlemmer har også merket seg at bomstasjoner skal plasseres slik at alle som passerer inn og ut av Bømlo kommune, skal betale bompenger. 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 vegvesen peker på at den interne trafikken på Bømlo får nytten av utbyggingen i Bømlopakken uten å betale 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. 78 (2008–2009) om Bømlopakken basert på full statlig finansiering av de omtalte prosjekter og tiltak knyttet til riksveinettet.

II

Stortinget samtykker i at prosjekter og tiltak startes så snart som mulig basert på forskottering av statlige midler. Stortinget legger til grunn at sak om statlig finansiering av Bømlopakken 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. 78 (2008–2009) om Bømlopakken basert på full statlig finansiering av de omtalte prosjekter og tiltak knyttet til riksveinettet.

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 Bømlopakken innarbeides i statsbudsjettet for 2010.

KOMITEENS TILRÅDING

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

vedtak:

I

Stortinget samtykker i at bompengeselskapet får løyve til å krevje inn bompengar til delvis bompengefinansiering av Bømlopakken etter vilkåra i St.prp. nr. 78 (2008–2009) og Innst. S. nr. 343 (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

