



Innst. S. nr. 15

(2008–2009)

Innstilling til Stortinget frå transport- og kommunikasjonskomiteen

St.prp. nr. 70 (2007–2008)

Innstilling frå transport- og kommunikasjonskomiteen om utbygging og finansiering av T-forbindelsen – nytt vegsamband mellom Karmøy, Haugesund og Tysvær kommunar i Rogaland

Til Stortinget

SAMANDRAG

Innleiing

I St.prp. nr. 70 (2007–2008) blir Stortinget bedt om å gjere vedtak om utbygging og finansiering av T-forbindelsen – nytt vegsamband mellom Karmøy, Haugesund og Tysvær kommunar i Rogaland.

Stortinget behandla i 2001 eit opplegg for finansiering av T-forbindelsen, jf. St.prp. nr. 72 (1999–2000) og Innst. S. nr. 120 (2000–2001). Opplegget omfatta delvis bompengefinansiering gjennom forskots- og parallellinnkrevjing i ferjesambandet E39 Mortavika–Arsvågen og etterskotsinnkrevjing på det nye vegsambandet.

I St.prp. nr. 70 (2007–2008) blir det no lagt fram eit revidert finansieringsopplegg av T-forbindelsen basert på m.a. oppdaterte kostnadsoverslag og trafikkprognosar. I tillegg til bompengar omfattar finansieringsplanen statlege midlar og lokale tilskot.

Omtale av utbygginga

Det ligg føre godkjente reguleringsplanar for heile det nye vegsambandet.

Prosjektet omfattar eit nytt samband aust/vest og eit nytt samband nord/sør. Krysset mellom dei to sambanda ved Fosen i Karmøy kommune er planlagt som rundkjøring.

Sambandet aust/vest mellom E39 ved Mjåsund i Tysvær kommune og rv 47 ved Håvik i Karmøy

kommune er på om lag 10,8 km med ein samanhengande tunnel under Førresfjorden og Karmsundet. Tunnellengda er om lag 7,8 km.

Sambandet nord/sør mellom Fosen og E134 ved Raglamyr i Haugesund kommune er på om lag 9,1 km. Tunnelarmen nordover frå rundkjøringa er om lag 1,2 km lang. Det inngår også to tunnelar på om lag 270 m og om lag 700 m.

Ei strekning inn mot E134 ved Raglamyr er planlagt med fire kjørefelt. I stigningane er tunnelane planlagt med tre kjørefelt. Resten av prosjektet har to kjørefelt.

I St.prp. nr. 72 (1999–2000) omfatta forskots- og parallellinnkrevjinga begge ferjesambanda E39 Mortavika–Arsvågen og rv 47 Mekjarvik (Randaberg) – Skudeneshavn. I St.prp. nr. 1 (2001–2002) orienterte Samferdselsdepartementet om at innkrevjinga blei avgrensa til sambandet Mortavika–Arsvågen.

Det blir lagt opp til anleggsstart våren 2009 med trafikkopning rundt årsskiftet 2012/2013. I tråd med St.prp. nr. 72 (1999–2000) føreset Samferdselsdepartementet at ferjesambandet Mekjarvik–Skudeneshavn blir lagt ned som riksvegferjesamband når T-forbindelsen blir opna for trafikk.

Den lokalpolitiske behandlinga går nærare fram av kapittel 3 i proposisjonen.

Kostnadsoverslag mv.

Samferdselsdepartementet legg til grunn ei styringsramme for prosjektet på 1 440 mill. 2008-kroner og ei kostnadsramme på 1 650 mill. 2008-kroner. For T-forbindelsen blir det lagt til grunn eit trafikkgrunnlag for etterskotsinnkrevjinga på 3 100 kjøretøy (ÅDT) (basisår 2010). Samfunnsøkonomisk netto nytte for prosjektet (NN) er rekna til -980 mill. kroner, basert på at prosjektet er 100 pst. statleg finansi-

ert. Netto nytte over kostnad (NN/K) er rekna til -0,8. I dette prosjektet utgjer den statlege finansieringa 31 pst. av styringsramma.

Finansieringsopplegg

Finansieringa omfattar følgjande element: Bompengar, statlege midlar og lokale tilskot.

Forskotsinnkrevjinga i ferjesambandet starta opp 1. april 2001. Det er lagt til grunn at innkrevjinga i ferjesambandet skal halde fram til prosjektet blir opna for trafikk. Det blir dermed forskots- og parallellinnkrevjing i om lag 11 1/2 år. Det er rekna med at innkrevjinga i ferjesambandet vil gi eit finansieringsbidrag på 607 mill. kroner. Ved årsskiftet 2007/2008 hadde bompengeselskapet om lag 320 mill. kroner innestående.

Ved etterskotsinnkrevjinga på prosjektet blir bomstasjonen etablert på aust–vestsambandet ved Mjåsund, om lag 1 km vest for krysset med E39. Det er lagt opp til å etablere ein automatisk bomstasjon med to takstgrupper: lette kjøretøy og tunge kjøretøy (kjøretøy med tillatt totalvekt over 3 500 kg). Det er lagt til grunn etterskotsinnkrevjing i 15 år.

Det er rekna med at etterskotsinnkrevjinga vil gi eit samla finansieringsbidrag på 285 mill. kroner, fordelt med 210 mill. kroner til å dekkje delar av investeringskostnadene og 75 mill. kroner til å dekkje finansieringskostnader. I tillegg kjem om lag 45 mill. kroner til å dekkje innkrevjingskostnader og drift av bompengeselskapet. Finansieringskostnadene og innkrevjings- og driftskostnadene utgjer høvesvis 8 og 5 pst. av brutto bompenginntekter på 939 mill. kroner.

Totalt omfattar finansieringsplanen 31 pst. statlege midlar, 57 pst. bompengar og 12 pst. lokale tilskot, jf. tabellen nedenfor:

Finansieringsplan

	Mill. 2008-kr
Statlege midlar*	405
Forskot frå Karmøy kommune*	39
Bompengar – forskotsinnkrevjing på ferjesambandet	607
Bompengar – etterskotsinnkrevjing på prosjektet	210
Lokale tilskot – tilskot frå Karmøy kommune	95
Lokale tilskot – tilskot frå Rogaland fylkeskommune	84
Sum	1 440

* Inkl refusjon av forskottinga til Karmøy kommune etter 2015 utgjer statlege midlar 444 mill. kroner.

Andre føresetnader for finansieringsplanen går fram av kapittel 5 i proposisjonen.

Samferdselsdepartementet viser til at ved den lokale behandlinga blei det lagt til grunn at "garantibeløpet" frå Rogaland fylkeskommune og Karmøy kommune på inntil 150 mill. 2007-kroner skal stillast til disposisjon avslutningsvis ved gjennomføringa av prosjektet dersom behovet tilseier dette. Vidare blei det lagt til grunn at eventuelt reduserte prosjektkostnader og auka bompenginntekter kjem som frådrag på garantibeløpet. Samferdselsdepartementet føreset at "garantibeløpet" er eit tilskot som blir omgjort til eit forskot ved ev. kostnadsreduksjon og/eller auka inntening. Samferdselsdepartementet er i dialog med Rogaland fylkeskommune og Karmøy kommune om å få presisert at dei aksepterer dette gjennom nye vedtak før anleggsstart. Dei må også presisere vedtaka om garantiar for eit bompengelån på inntil 320 mill. kroner og fordele garantiansvaret mellom seg.

Etter at Stortinget har gjort vedtak om utbygging og finansiering av rv 47 T-forbindelsen, vil Vegdirektoratet og Haugaland bompengeselskap AS inngå avtale i tråd med føresetnadene som er lagt til grunn i proposisjonen.

MERKNADER FRÅ KOMITEEN

Fleirtalet i komiteen, medlemene frå Arbeidarpartiet, Karita Bekkemellem, Thor Erik Forsberg, Torstein Rudihaugen, Tor-Arne Strøm, Tone Merete Søsterud og Truls Wickholm, frå Høgre, Øyvind Halleraker og Trond Helleland, frå Sosialistisk Venstreparti, Hallgeir H. Langeland, frå Kristeleg Folkeparti, Jan Sahl, frå Senterpartiet, Jenny Klinge, og frå Venstre, Borghild Tenden, viser til at eit breitt fleirtal i dei berørte kommunane og Rogaland fylkesting ønskjer å bygge ut T-forbindelsen og prioritere ressursar til prosjektet. Fleirtalet har merka seg at det har teke svært mange år å få saka gjennom lokalpolitisk behandling og fram til vedtak og finansiering i Stortinget. Fleirtalet meiner derfor at det er positivt at prosjektet, som eit politisk fleirtal prioriterer, kan startast opp i 2009.

Fleirtalet viser til at T-forbindelsen inneber ei investering på nær 1,5 mrd. kroner i eit nytt vegsamband. Fleirtalet vil peike på at vegsambandet blir spesielt viktig for vegtrafikken mellom Karmøy og Stavanger når det etter planen står ferdig ved årsskiftet 2012/2013. Den statlege innsatsen skal dekkje 31 pst. og bompengeselskapet/lokale styresmakter 69 pst av kostnadsramma.

Fleirtalet støttar forslaget til utbygging og finansieringsplan. Fleirtalet viser til departemen-

tet sin føresetnad om at det lokale garantibeløpet er eit tilskot som blir omgjort til eit forskot ved ev. kostnadsreduksjon og/eller auka inntening.

Fleirtalet viser til at Haugalandet er eit særstøtt område med om lag 90 000 innbyggjarar. Samtidig er dette eit område der trafikksystemet i alt for liten grad er lagt til rette for gode kollektivløysingar og gang- og sykkelvegane.

Fleirtalet viser til klimaavtalen der partia er samde om at løyvinga til belønningsordninga for kollektivtrafikken, som i dag utgjer 161 mill. kroner pr. år, vert dobla i statsbudsjettet for 2009, føreset at det vert inngått bindande avtalar om lokale og regionale tiltak for redusert biltrafikk.

Fleirtalet meiner det er naturleg at Haugalandet ut frå folketal, trafikk- og klimautfordringar vert vurdert som eit byområde som får høve til å søke om tilskot frå den statlege belønningsordninga for kollektivtrafikk.

Komiteens medlemmer fra Framskrittspartiet, Bård Hoksrud, lederen Per Sandberg og Arne Sortevik, viser til at Regjeringen i perioden 2005–2006 t.o.m. 2007–2008 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 beklagelig utvikling og helt unødvendig. Norge er rikere enn noen gang tidligere. Disse medlemmer viser til at etter Framskrittspartiets mening bør deler av avkastningen av landets formue investeres i innenlands realkapital uten risiko, og ikke bare i utenlandske finansmarkeder med svært høyt risiko.

Disse medlemmer mener også at Regjeringen og departementet aktivt undergraver Stortingets egne vedtatte forutsetninger (alle partier unntatt Framskrittspartiet) for bruk av bompenger til vegutbygging i forbindelse med Stortingets behandling av Nasjonal transportplan 2006–2015, jf. Innst. S. nr. 240 (2003–2004) og St.meld. nr. 24 (2003–2004). Disse medlemmer viser til Innst. S. nr. 240 (2003–2004) der det heter: "Flertallet er positive til Regjeringens forslag om å innskjerpe retningslinjene for nytteprinsippet", og vidare "Flertallet ser det pedagogiske poenget i at innkrevningen starter på den nye vegen når den står ferdig og er enig i at etterskuddsinnkreving skal være hovedregelen."

Disse medlemmer viser til at i mange av stortingsproposisjonene om bompengefinansierte samferdselsprosjektter som er fremmet av denne regjeringen, og som Stortinget har ferdigbehandlet i

denne perioden, er det brutt både med prinsippet om nytte og etterskuddsinnkreving. 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. 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 også til at bruk av bompengefinansiering gir brukerne hoveddelen av finansieringen, mens staten, som er veiholder, ofte tar den minste delen.

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 veibygging, og etter regjeringens siste endring av veiloven også til drift av kollektivtrafikk.

Disse medlemmer peker også på at det ser ut til å være en ønsket politikk under denne regjeringen at bruken av bompengefinansiering økes sterkt i byområder og byliknende strøk, mens staten viderefører et visst finansieringsansvar i mindre befolkede områder av landet. Disse medlemmer har også merket seg at Regjeringen har utvidet det politiske presset om å akseptere bompengefinansiering under den misvisende betegnelsen "lokal medvirkning" med press om statlig medvirkning dersom såkalt "rushtidsavgift" innføres. Disse medlemmer mener dette forsterker Regjeringens politikk med å ilegge person- og varetransport med bil i byområder og byliknende strøk stadig mer skatt og avgift. Disse medlemmer vil understreke at Framskrittspartiet er sterkt uenig i en slik politikk. Disse medlemmer har også merket seg at Regjeringen i St.prp. nr. 1 (2008–2009) sier: "Mer utbygging av gang- og sykkelveier er et satsingsområde for Regjeringen. Det er et mål at flere arbeidsreiser skal skje med sykkel eller til fots, særlig i de store byområdene." Disse medlemmer har merket seg at også denne satsingen er basert på omfattende finansiering med bompenger.

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. I de bompengefinansierte samferdselsprosjektene Regjeringen har fremsendt til Stortinget i de tre første sesjonene (med

unntak av Oslopakke 3) er denne ekstraregningen svært stor; hhv. 1,25 mrd. kroner og 4 mrd. kroner i innkreving og rentekostnader. Det innebærer at bilistene totalt betaler mer enn det de samme prosjektene koster å bygge. For Oslopakke 3 alene er innkrevingskostnadene alene 2,85 mrd. kroner, og av bompengene går 40 pst. av samlet investeringsbeløp til kollektivformål.

Dette viser etter disse medlemmers vurdering at bruken av bompengefinansiering har løpt løpsk under denne regjeringen og nå er uten styring.

Disse medlemmer har merket seg at denne utviklingen ser ut til å fortsette også i sesjonen 2008–2009; både fremvist i Regjeringens forslag til statsbudsjett for 2009 og i de nye enkeltprosjektene som behandles enkeltvis gjennom stortingsproposisjoner. Disse medlemmer har merket seg at mens statens investeringer til veg oppgitt i kap. 1320 post 30 er ca. 6,4 mrd. kroner, er samlede bompengeinntekter i 2009 oppgitt til ca. 6 mrd. kroner – en økning fra ca. 4,9 mrd. kroner i 2008.

Disse medlemmer mener det er på høy tid at Stortinget nå får en evaluering av bruk av bompenger til finansiering av stam- og riksveger. Disse medlemmer understreker at målet for Fremskrittspartiet med en slik evaluering er å samle støtte for at bompengefinansiering erstattes av full statlig finansiering. Disse medlemmer peker på at bygging av infrastruktur er infrastruktur og må behandles som investering i statlige budsjetter. Disse medlemmer viser også til at Fremskrittspartiet ønsker opprettet et infrastrukturfond på 300 mrd. kroner der årlig avkastning skal øremerkes infrastruktur. I tillegg til ordinære flerårige samferdselsbudsjett som følger opp vedtatte planer, vil en slik fondsløsning sammen med egne nasjonale infrastrukturprogrammer gjøre det mulig med nødvendig veibyging i Norge uten bruk av bompengefinansiering. Disse medlemmer viser bl.a. til forslag fremsatt i Stortinget 5. oktober 2006:

"Stortinget ber Regjeringen opprette et infrastrukturfond, pålydende 300 mrd. kroner. Avkastningen øremerkes veiinvesteringer med 70 pst., jernbane- og kollektivtiltak, inkludert bussbasert kollektivtrafikk 25 pst. og bredbånd 5 pst."

Disse medlemmer peker også på omdanning av de statlige fagetatene Statens vegvesen, Jernbaneverket og Kystverket til statlige selskaper som kan ta opp statlige lån til lav rente. Med et slikt verktøy kan avklart, forutsigbar og langsiktig finansiering sikres for samlet utbygging av store prosjekter (prosjektfinansiering), og uten at opplegg for de årlige statsbudsjett endres. Disse medlemmer har med interesse merket seg at det fra ulike fagmiljø og fra enkelte politiske hold etter hvert har vokst frem bety-

delig interesse for en slik løsning som Fremskrittspartiet her beskriver. Disse medlemmer viser til Fremskrittspartiets forslag om dette i Stortinget, som imidlertid er avvist av samtlige andre partier; Dokument nr. 8:22 (2007–2008), jf. Innst. S. nr. 115 (2007–2008) Om opprettelse av et statlig veiselskap, Dokument nr. 8:27 (2007–2008), jf. Innst. S. nr. 136 (2007–2008) Om omorganisering av etaten Jernbaneverket til statlig selskap og Dokument nr. 8:79 (2007–2008), jf. Innst. S. nr. 243 (2007–2008) Om omorganisering av etaten Kystverket til statlig selskap.

Disse medlemmer peker på at omfattende bruk av bompengefinansiering også medfører at nasjonale prioriteringer i vedtatte planer og handlingsprogrammer brytes. Når fylkeskommuner og kommuner ved hjelp av bruk av bompengefinansiering kan "kjøpe seg" høyere plass på vedtatt prioriteringsliste, kan det gå på bekostning av prioriterte prosjekter i andre fylker og kommuner som ikke lar seg "presse" til bruk av bompengefinansiering.

Disse medlemmer mener det derfor er viktig at en slik evaluering også omfatter forslag om alternative finansieringsløsninger som kan sikre forsert utbygging av et transport- og miljøeffektivt hovedvegnett i Norge uten bruk av bompengefinansiering.

Disse medlemmer vil peke på at etappevis utbygging i til dels små etapper slik norsk veibyging har vært preget av i mange år, ikke er kostnadseffektiv. Disse medlemmer understreker derfor behovet for at gjennomføring av store prosjekter skjer mest mulig samlet og mener det bør åpnes for flere offentlig-private samarbeidprosjekter (OPS-prosjekter). Disse medlemmer vil videre peke på at også prosjektgrunnlaget for enkelte store prosjekter synes å være svakt og/eller mangelfullt. Kostnads-konsekvensene blir store. Disse medlemmer understreker spesielt Samferdselsdepartementets ansvar for å sørge for at prosjekteringsarbeidet er konseptmessig, konstruksjonsmessig og anleggsmessig grundig avklart før prosjekter igangsettes. Disse medlemmer vil også understreke Samferdselsdepartementets ansvar for straks å varsle Stortinget dersom det i arbeid med anbudsinnhenting, eller ved igangsatt arbeid, viser seg at det blir betydelig kostnadsavvik.

Disse medlemmer understreker at prosjekt T-forbindelsen vil gi viktig og nødvendig forbedring av transportnettet mellom de berørte kommuner Haugegesund, Karmøy og Tysvær i Rogaland. Området som får effekt av prosjektet er sentrale i det viktige verdiskapingsområdet Haugalandet. Også for vegtransport mellom Karmøy og Stavanger vil dette prosjektet være svært viktig.

Disse medlemmer er derfor svært positiv til gjennomføring, men samtidig svært kritisk til finansieringen som er foreslått. Disse medlemmer er også kritisk til å knytte vilkår for statlig tilskudd til kollektiv til innføring av tiltak for å begrense biltransport gjennom ytterligere innkreving av tidfestet transportavgift.

Disse medlemmer viser til at av finansieringsplanens samlede ramme på 1 440 mill. kroner skal bilistene betale bompenger gjennom forskottering, parallell- og etterskuddsinnkreving på i alt 817 mill. kroner. I tillegg skal også bompenger fra bilistene dekke finansieringskostnader på 75 mill. kroner og samlede innkrevingskostnader på 47 mill. kroner, dvs. i alt 122 mill. kroner. Samlet skal altså bilistene betale hele 939 mill. kroner.

Disse medlemmer mener prosjektet skal finansieres av staten.

Disse medlemmer viser videre til det store beløp – nærmere 400 mill. kroner – som fra 1. april 2001 er innkrevet som forskuddsbompenger av bilistene på ferjestrekningene E39 Mortavika–Arsvågen og rv 47 Mekjarvik(Randaberg)–Skudeneshavn.

Disse medlemmer viser igjen til flertallsmerknad da Stortinget behandlet gjeldende Nasjonal transportplan (2006–2015) der det heter; "Flertallet ser det pedagogiske poenget i at innkrevningen starter på den nye vegen når den står ferdig og er enig i at etterskuddsinnkreving skal være hovedregelen."

Disse medlemmer viser til at til finansiering av dette prosjektet har forhåndsinnkreving av bompenger pågått i snart 8 år.

Disse medlemmer mener bompengene må betales tilbake på en enkel og rettferdig måte. Disse medlemmer mener det kan skje ved at innbetalt bompengebeløp med renter brukes til reversering av det takstpåslaget som er brukt på disse ferjene (forskjellen mellom takstsone 21 og 9) i en periode på åtte år fra og med 1. januar 2009.

Disse medlemmer minner om at statlige investeringsprosjekter over 500 mill. kroner skal gjennomgå ekstern kvalitetssikring. Disse medlemmer viser til at initiativ fra Fremskrittspartiet tidligere i denne perioden har medført at slike rapporter ikke lenger unntas offentlighet. Disse medlemmer etterlyser fortsatt fast rutine med fremsending av slike kvalitetssikringsrapporter som bilag når Stortinget behandler saker som dette.

Fra kvalitetssikringsrapport 2007–2012 fra Advansia, Det Norske Veritas AS og SNF AS har disse medlemmer merket seg at kvalitetssikringsgruppen sier følgende: "KSG vurderer usikkerheten i kostnadsoverslagene til å være større enn det prosjektet selv har konkludert med."

Disse medlemmer har merket seg at rapporten også peker på mangelfull dokumentasjon som har

konsekvenser for beregning av usikkerhet og for kvalitetssikring av prosjektet. Disse medlemmer forutsetter at departementet følger opp disse forholdene i prosjektet spesielt og innenfor prosjektarbeid generelt.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

"Stortinget samtykker i at utbygging av rv 47 T-forbindelsen gjennomføres slik det er redegjort for i St.prp. nr. 70 (2008–2009)."

"Utbygging av rv 47 T-forbindelsen finansieres med statlige midler. Stortinget ber Regjeringen sørge for at Vegdirektoratet får fullmakt til å ta opp statlig lån med lav rente til finansiering av prosjektet. Stortinget legger til grunn at det senest i forbindelse med fremleggelse av Regjeringens forslag til NTP for 2010–2019 kommer på plass en ordning med omgjøring av de statlige etatene Statens vegvesen, Jernbaneverket og Kystverket til statlige selskaper. Stortinget legger videre til grunn at slike statlige selskaper får anledning til å ta opp statlige lån med lav rente for å sikre avklart, forutsigbar og langsiktig finansiering av et omfattende investeringsprogram som kan gi Norge effektiv, sikker og miljøvennlig transport."

"Bompengebeløp som fra 1. april 2001 er forhåndsinnkrevet fra bilistene ved bruk av ferjesambandene E39 Mortavika–Arsvågen og rv 47 Mekjarvik (Randaberg)–Skudeneshavn, tilbakeføres gjennom redusert biltakst i en periode på åtte år fra 1. januar 2009."

FORSLAG FRÅ MINDRETAL

Forslag frå Fremskrittspartiet:

Forslag 1

Stortinget samtykker i at utbygging av rv 47 T-forbindelsen gjennomføres slik det er redegjort for i St.prp. nr. 70 (2008–2009).

Forslag 2

Utbygging av rv 47 T-forbindelsen finansieres med statlige midler. Stortinget ber Regjeringen sørge for at Vegdirektoratet får fullmakt til å ta opp statlig lån med lav rente til finansiering av prosjektet. Stortinget legger til grunn at det senest i forbindelse med fremleggelse av Regjeringens forslag til NTP for 2010–2019 kommer på plass en ordning med omgjøring av de statlige etatene Statens vegvesen, Jernbaneverket og Kystverket til statlige selskaper. Stortinget legger videre til grunn at slike statlige selskaper

får anledning til å ta opp statlige lån med lav rente for å sikre avklart, forutsigbar og langsiktig finansiering av et omfattende investeringsprogram som kan gi Norge effektiv, sikker og miljøvennlig transport.

Forslag 3

Bompengebeløp som fra 1. april 2001 er forhåndsinnkrevet fra bilistene ved bruk av ferjesambandene E39 Mortavika–Arsvågen og rv 47 Mekjarvik (Randaberg)–Skudeneshavn, tilbakeføres gjennom redusert biltakst i en periode på åtte år fra 1. januar 2009.

TILRÅDING FRÅ KOMITEEN

Komiteen har elles ingen merknader, viser til proposisjonen og rår Stortinget til å gjere slike

vedtak:

I

Stortinget samtykkjer i at bompengeselskapet får løyve til å ta opp lån og krevje inn bompengar til delfinansiering av utbygginga i tråd med vilkåra i St.prp. nr. 70 (2007–2008) og Innst. S. nr. 15 (2008–2009).

II

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

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 23. oktober 2008

Per Sandberg

leiar

Hallgeir Langeland

ordførar

