



Innst. S. nr. 214

(2006-2007)

Innstilling til Stortinget frå transport- og kommunikasjonskomiteen

St.prp. nr. 57 (2006-2007)

Innstilling frå transport- og kommunikasjonskomiteen om delvis bompengefinansiering av prosjekt og tiltak på Haugalandet i Rogaland og Hordaland

Til Stortinget

SAMANDRAG

I proposisjonen blir det gjort framlegg om delvis bompengefinansiering av prosjekt og tiltak som inngår i utbygginga av transportsystemet i Haugalandsregionen i Rogaland og Hordaland fylke.

Det framtidige transportsystemet er basert på fylkesdelplanen for areal og transport på Haugalandet. På bakgrunn av fylkesdelplanen er det utarbeidd ein transportplan med handlingsplan for perioden 2006-2020.

Arbeidet blei gjennomført av Rogaland fylkeskommune og Statens vegvesen i samarbeid med kommunane.

Prosjekt/tiltak og bomstasjonar i Karmøy kommune er tatt ut av opplegget fordi Karmøy har gått imot bompengeneinnkrevjing i sin kommune.

Formålet med proposisjonen er i hovudsak å få heimel til å innføre bompengeneinnkrevjing for å sikre eit finansieringsgrunnlag for utbygginga. Endelege prioriteringar og omfanget av statlege midlar skal vurderast i samband med Nasjonal transportplan for perioden 2010-2019 og seinare revisjonar med påfølgjande handlingsprogram og i samband med dei årlege budsjetta.

Bakgrunn

Folketalet på Haugalandet er om lag 100 000. Prognosen for folketalet i 2040 er om lag 115 000 innbyggjarar. Bustad- og næringsutviklinga vil føre til auka trafikkbelastning på dagens transportsystem. Fylkesdelplanen legg opp til at ein større del av den framtidige trafikkveksten skal skje med miljøvennlege transportmiddel (kollektivtrafikk og gang- og sykkeltrafikk).

I fylkesdelplanen var det lagt opp til å etablere ein ny og betre rutestruktur for kollektivtrafikken. Det er også lagt opp til å gjennomføre ei forbetring av transportinfrastrukturen med vekt på utbygging av rv 47, E134 og viktige lenker i fylkesvegnettet som også er viktige for å kunne vidareutvikle kollektivtilbodet. Vidare er det lagt opp til ei vesentleg satsing på utvikling av gang- og sykkelvegssystemet.

Måla er å utvikle eit miljømessig og samfunnmessig godt transportsystem, å redusere veksten i biltrafikken i byområdet, å redusere talet på trafikkulukker og støypenger og å utvikle eit tilrettelagt og velfungerande transportsystem for alle brukargrupper. Dei tiltaka og prosjekta som blir prioriterte, må bidra til å nå desse måla som regionale myndigheiter har gått inn for i fylkesdelplanen.

I den opphavlege handlingsplanen er Haugalandspakka bygd opp av fem delpakker. I handlingsplandokumentet var dei samla investeringskostnadene for dei fem delpakkene førebels rekna til vel 2,6 mrd. kroner, omrekna til 2007-prisnivå.

Utbygging og finansiering av T-forbindelsen blir behandla som eiga sak.

Lokalpolitisk behandling

Den lokalpolitiske behandlinga er nærare omtala i punkt 3 i proposisjonen.

Haugesund, Tysvær, Bokn, Vindafjord, Ølen, Sauda og Etne kommunar har slutta seg til bompengeneordninga. Karmøy kommune gjekk imot bompengeneinnkrevjing i sin kommune. Sveio kommune vedtok i prinsippet å gå imot bompengeneordninga, men har seinare slutta seg til og bedt om at prosjekt i Sveio blir tatt med i opplegget.

Hordaland fylkeskommune har slutta seg til innføring av eit bompengeplegg på Haugalandet i samband med behandlinga av fylkesdelplanen for areal og transport.

Eit revidert opplegg for Haugalandspakka blei behandla av Rogaland fylkesting i møte 13. juni 2006.

Vedtaket inneber at fylkeskommunen har slutta seg til å ta prosjekt/tiltak og bomstasjonar i Karmøy kommune ut av opplegget. Dei resterande fire delpakkene er slått saman, og det er oppretta eit eige bompengeselskap for Haugalandspakka.

Departementet føreset at Karmøy kommune kan slutte seg til opplegget på eit seinare tidspunkt dersom kommunen eventuelt skulle ønskje dette.

Omtale av aktuelle prosjekt og tiltak mv.

Haugalandspakka omfattar i hovudsak utbetringstiltak på E134 og rv 47 samt fylkesvegnettet, både strekningsvise tiltak og mindre investeringstiltak. Det er også føresett tiltak på E39.

Samla kostnadsramme for utbyggingsplanen som blei behandla av fylkestinget 13. juni 2006, var 1 840 mill. kroner omrekna til 2007-prisnivå.

Det er stor uvisse i mange av kostnadsoverslaga for prosjekt og tiltak i Haugalandspakka. Dette vil vere situasjonen for ei pakke med mange mindre prosjekt og tiltak som skal gjennomførast over ein så lang periode

som 15 år. For nokre prosjekt og tiltak ligg det føre godkjent reguleringsplan.

Sidan Haugalandspakka i stor grad omfattar utbetringstiltak og mindre prosjekt, bør det vere enkelt å tilpasse utbygginga til tilgjengelege midlar.

Haugalandspakka blir derfor ein finansieringsplan der omfanget av utbygginga må tilpassast den økonomiske ramma.

Føresetnader som er lagt til grunn for trafikkgrunnlaget er nærare omtala i punkt 5 i proposisjonen.

Forslag til utbyggings- og finansieringsplan mv.

Haugalandspakka er føresett finansiert med statlege midlar, fylkeskommunale midlar og bompengar. Dei fastlagte prinsippa for ansvarsdeling mellom forvaltningsnivåa ligg til grunn for arbeidet.

Tabell 6.1 i proposisjonen viser forslag til fordeling på dei ulike prosjekta og tiltaka inkl. finansiering. Kostnader på om lag 60 mill. kroner til bygging av bomstasjonar og kjøp av Autopassbrikker kjem i tillegg.

Tabell 6.1 Førebelse kostnader og finansiering i lokalt behandla opplegg

Mill. 2007-kroner

Prosjekt/tiltak	Kostnader	Finansiering			Sum
		Stat	Bompengar	Fylkeskommune	
Stamvegar:					
- Prosjekt	510	210	300		510
- Mindre investeringstiltak	190	80	110		190
Øvrige riksvegar:					
- Prosjekt	610	60	550		610
- Mindre investeringstiltak	210	130	80		210
Fylkesvegar	180		70	110	180
Sum	1 700	480	1 110	110	1 700

Skilnaden mellom den kostnadsramma på 1 840 mill. kroner som låg føre ved fylkeskommunen si handsaming i juni 2006 og den noverande ramma på 1 700 mill. kroner, er at etableringskostnadar knyttta til innkrevjing av bompengar er trekte ut av ramma og at dei nye trafikkberrekningar syner eit noko lågare trafikkgrunnlag og at kostnadane ved innkrevjing av bompengar er justerte noko opp.

Det er ikkje planlagt lånefinansiering av prosjekt og tiltak, med unntak av eit lån på om lag 60 mill. kroner til etablering av bomstasjonar og kjøp av Autopassbrikker. Det er derfor ikkje aktuelt med kommunale eller fylkeskommunale garantiar.

Det er lagt opp til bompengeinnkrevjing i 15 år. Innkrevjinga skal skje i ni bomstasjonar. Fem av bomstasjonane er plassert på riksvegar og fire på fylkesvegar. Bompengeordninga er nærare omtala i punkt 7 i proposisjonen.

Det er m.a. lagt til grunn ei ordning med "timesregel" som inneber at trafikantar som passerer fleire bomsta-

sjonar i løpet av ein time, berre betaler for ei passering. Det er vidare lagt opp til ei ordning med "passeringstak" som inneber at ingen betaler for fleire enn 75 passeringar i løpet av ein kalendermånad. Ved forskotsbetaling er det mogleg å oppnå rabattar på 30-50 pst.

Årlege netto bompengeinntekter er berekna å utgjere om lag 70 mill. kroner pr. år frå starten av innkrevjinga. Det er lagt til grunn at innkrevjingskostnader og kostnader til drift av bompengeselskapet vil bli 18 mill. kroner pr. år. Desse kostnadene utgjør altså om lag 20 pst. av dei årlege totale bompengeinntektene.

Avtale

Etter at Stortinget har gjort vedtak om delvis bompengefinansiering av prosjekt og tiltak i Haugalandspakka, 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

Fleirtalet i komiteen, medlemene frå Arbeidarpartiet, Eirin Faldet, Svein Gjelseth, Irene Johansen, Torstein Rudihagen, Tor-Arne Strøm 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, er nøgd med å kunne gje proposisjonen om delvis finansiering av prosjekt og tiltak på Haugalandet i Rogaland og Hordaland (Haugalandspakka) ei rask og effektiv handsaming i Stortinget.

Fleirtalet vil vise til at prosjekta og tiltaka i pakka no vil gje området ei lenge etterlengta utbygging og utbetring av sentrale trafikktfordringar.

Fleirtalet vil peike på at saka lenge har vore etterspurd lokalt og regionalt, og at det har vore lokale initiativ for å få fortgang av utbygging av tiltak i pakka. Fleirtalet har såleis merka seg at eitt av prosjekta i pakka, Skåredalskrysset på E134, er starta opp i 2006 med forskotterte midlar frå Haugesund kommune.

Fleirtalet er innforstått med at finansieringa av Haugalandspakka skjer ved bompengar, statlege midlar og fylkeskommunale midlar, og at pakka er basert på fylkesdelplanen for areal og transport på Haugalandet.

Fleirtalet registrerer at kostnadene til innkrevjing av bompengar er høge i dette prosjektet. Fleirtalet føreset at val av innkrevjingsløyising og bomstasjonsutforming blir gjort så kostnadseffektiv som mogeleg, slik at drift av bomstasjonane og innkrevingskostnadene blir så små som mogeleg.

Eit anna fleirtal, medlemene frå Arbeidarpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, vil peike på at tiltak for trafikktryggleik, som t.d. midtdelarar, gang- og sykkelveggar og kollektivsatsing må ha høg prioritet i arbeidet med å realisere pakka.

Dette fleirtalet vil peike på at bomstasjonen ved Skre bør vurderast flytta slik at ikkje trafikkantane nyttar ein omkøyringsveg med for dårleg standard mot Nordheim. For dei som bur i det aktuelle området, bør bomstasjonen tilretteleggast teknisk slik at det ikkje fører til ekstra belastning lokalt, jf. intensjonen med opphavleg plassering.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre er skeptiske til at Stortinget, slik komiteens flertall legger opp til ovenfor, skal binde opp prosjektorganisasjonens hensiktsmessige prioriteringer og fremdrift. Disse medlemmer forutsetter derimot at Haugalandspakka blir realisert slik det er beskrevet i proposisjonen.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Bård Hoksrud, lederen Per Sandberg og Arne Sortevik, har merket seg at Haugalandspakken gjelder utbedringstiltak på E134, rv 47, fylkesvegnettet samt tiltak også på E39. Av samlet

finansieringsplan på 1,7 mrd. 2007-kroner utgjør tiltak på fylkesveger 180 mill. kroner.

Disse medlemmer har videre merket seg at tiltakene er nødvendig for å forbedre vegmessig infrastruktur på Haugalandet og at 90 pst. gjelder stam/riksvegnettet. Disse medlemmer viser til at staten som vegholder for riksvegnettet også har finansieringsansvaret. Disse medlemmer registrerer at denne saken fremmes for Stortinget som en sak om "delvis" bompengefinansiering. Fra oppgitt finansieringsplan fremgår det at bompenger skal finansiere 1,11 mrd. kroner av totalt 1,7 mrd. kroner.

Disse medlemmer viser til at bruk av bompengefinansiering også i denne saken gir brukerne hoveddelen av finansieringen mens staten som er vegholder tar den minste delen.

Disse medlemmer vil vise til at av opplysninger gitt av departementet, fremgår det at bompengebetalerne i tillegg til bompengebidrag også skal betale 60 mill. kroner til bygging av bomstasjoner og til kjøp av Autopassbrikker, renter til lånefinansiering av bomstasjonene og årlige innkrevingskostnader på 18 mill. kroner i 15 år, dvs. totalt 270 mill. kroner for hele perioden. Samlet regning for bompengebetalerne blir ca. 1,450 mill. kroner eller 85 pst. av det totale investeringsbeløpet. Disse medlemmer viser til at ekstraregningen for bompengebetalerne for å finansiere 1 110 mill. kroner eller 65 pst. av statlige/fylkeskommunale vegbygging blir på hele 340 mill. kroner. Totalt blir altså bompengebetalerne belastet med 1 450 mill. kroner. Disse medlemmer mener en så kostbar finansiering er uakseptabel og også unødvendig.

Disse medlemmer viser til at i flere av de ti stortingsproposisjonene om bompengefinansierte samferdselsprosjekter som er fremmet av denne regjeringen, og som Stortinget har ferdigbehandlet, er både prinsippene om nytteprisnipp og etterskuddsinnkreving brutt. Disse medlemmer peker også spesielt på de store innkrevings- og rentekostnadene som i mange slike saker pålegges bilistene i tillegg til netto bompengebidrag til prosjektets finansiering. I de ti bompengefinansierte samferdselsprosjektene Regjeringen tidligere har fremsendt, er denne ekstraregningen svært stor; ca. 4 mrd. kroner. Det innebærer at bilistene totalt betaler mer enn det de samme prosjektene koster å bygge.

Disse medlemmer mener Regjeringen aktivt undergraver Stortingets egne vedtatte forutsetninger (alle partier unntatt Fremskrittspartiet) 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 positiv til Regjeringens forslag om å innskjerpe retningslinjene for nytteprinsippet",

og videre

"Flertallet ser det pedagogiske poenget i at innkrevingen starter på den nye vegen når den står ferdig og er enig i at etterskuddsinnkreving skal være hovedregelen."

Disse medlemmer har merket seg at departementet mener "sammenhengen mellom nytte og betaling er tilfredsstillende ut fra tyngdepunktet for investeringene i Haugalandspakken og de effektene som er ventet for den samlede transportinfrastrukturen". Disse medlemmer deler ikke denne oppfatningen. Disse medlemmer har også merket seg at bompengerekravet skal starte 2007/2008 og at det derfor kan være snakk både forhåndsinnkreving og etter-skuddsinnkreving.

Disse medlemmer viser også til at "pakken" innenfor en totalramme på 1,7 mrd. kroner inneholder en rekke prosjekt og tiltak som hver for seg er under grensen på 500 mill. kroner som gjelder krav om ekstern kvalitetssikring. Disse medlemmer mener det er prinsipielt uheldig at en samling med en rekke enkelttiltak på denne måten kan "styres" utenom de krav om kvalitetssikring som andre enkeltprosjekter avkreves.

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. Derfor er det rimelig at innbyggerne i berørte kommuner selv får uttale seg om bruken av bompenger.

Disse medlemmer har merket seg at heller ikke i dette prosjektet er det gjennomført folkeavstemning. Disse medlemmer har videre merket seg at bompengefinansiering av Haugalandspakken er svært omstridt lokalt og at en folkeaksjon har samlet inn ca. 30 000 underskrifter mot bompengefinansiering av prosjektene. Disse medlemmer viser til vedtak i Haugesund bystyre 28. april 2004 der det bl.a. heter:

"Haugesund bystyre mener at veiutbygging først og fremst er et statlig ansvar. Bystyret er av den oppfatning at Stortingets bevilgninger til samferdselsektoren er alt for lave i forhold til behov og samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Dette kommer særlig til uttrykk på Vestlandet. En stadig større andel av offentlige veibevilgninger styres mot regioner og prosjekter som allerede har vedtatt innføring av bompenger. Dette fører til mindre veimidler andre steder i landet, deriblant Haugalandet. Bystyret konstaterer at det i de siste årene ikke har vært bevilget nok midler til å finansiere høyst nødvendige veiprojekter i vårt nærrområde. Dette er en utvikling som ikke lengre kan fortsette. Haugesund bystyre ser seg derfor tvunget til å akseptere bompenger for å få løst flere veiprojekter, raskere og bedre under forutsetning av at staten følger opp sin del av finansieringen."

Bruken av bompengefinansiering har etter disse medlemmers mening, løpt løpsk under denne regjeringen og er nå uten styring.

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 med-

lemmer 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 investering 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 gi mulighet for et nødvendig løft innenfor vegbygging i Norge uten bruk av bompengefinansiering. Disse medlemmer viser til forslag fremsatt i Stortinget 5. oktober 2006:

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

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 også 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 har registrert merknader fra regjeringspartiene Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet med påstander om at "FrP i flere kommuner støtter spleiselag og bompengefinansiering". Dette er ikke riktig.

Disse medlemmer understreker Fremskrittspartiets syn om at staten som vegholder skal finansiere utbygging og vedlikehold av et effektivt, sikkert og miljøvennlig riksvegnett i Norge. Disse medlemmer har registrert at denne regjering driver en form for "politisk utpressing" av regioner, fylker og kommuner med et tydelig budskap om at "uten bom ingen veg" for deretter å dekke seg bak at slike prosjekter "springer ut fra lokale initiativ". Etter disse medlemmers oppfatning betyr lokal aksept på ingen måte initiativ med ønske om å betale bompenger, men at ulike politiske grupperinger i ulike situasjoner gir etter for sentralt press om å betale for statens egen vegbygging i eget område for i det hele tatt å få veg eller for å rykke oppover på prioriteringslisten for stam- og riksvegprosjekter.

Disse medlemmer er vel kjent med at Oslopakke 3 brukes som et eksempel på at "Fremskrittspartiet i flere kommuner støtter spleiselag og bompengefinansiering". Feilaktige påstander blir ikke mer korrekt om de gjentas ofte. I Oslo har et rødgrønt

flertall i Oslo bystyre pålagt Byrådet, der Fremskrittspartiet deltar, å finansiere Oslopakke 3 med en stor bompengandelen. I arbeidet med pakken har Fremskrittspartiet oppnådd betydelige forbedringer både for vegbrukerne og innbyggerne. Disse medlemmer viser igjen til at Fremskrittspartiet i sitt arbeid på Stortinget har som mål at bompengefinansiering av Oslopakke 3 skal avlases med statlig finansiering så raskt som mulig.

Karmøy

Fleirtalet i komiteen, alle unnateke medlemmene fra Framstegspartiet, er også kjent med at prosjekt, tiltak og bomstasjonar på Karmøy måtte takast ut av pakka grunna motstand mot innkrevjing av bompengar i kommunen, og at dette kan ha forseinka heile pakka. Fleirtalet vil peike på at Karmøy i denne situasjonen kunne stått utan så vel vegbygging som til dømes auka kollektivsatsing.

Fleirtalet vil vise til at på høyringa i Stortinget 9. mai 2007 orienterte ordføraren i Karmøy, Kjell Arvid Svendsen, om at fleirtalet i kommunestyret no gjerne ville vere med på spleiselaget, slik at det no blir tiltak og prosjekt i kommunen. Vedtaket av 8. mai 2007 gjentek vedtak frå 27. mars 2007 om at kommunestyret sluttar seg til Haugalandspakka, samt gjekk eit skritt vidare og vedtok kor bomstasjonane skal stå. Fleirtalet tek dette til etterretning og ber Regjeringa om å søke å ta tilbake den tapte tida, og dermed få Karmøy kommune inn att i Haugalandspakka så fort som mogleg, og seinast tidleg på hausten 2007, jf. brev frå Samferdselsdepartementet v/statsråden datert 9. mai 2007 (vedlagt).

Fleirtalet ber om at bomplasseringane i Karmøy kommune kan planleggast samtidig med dei andre bomstasjonane i Haugalandspakka.

Fleirtalet vil vise til at fleirtalet i Karmøy kommunestyre ved å snu og justere pakka litt, no sørgjer for at det blir så vel bygging av vegar, som satsing på trafikktryggleik, kollektivtiltak, gang og sykkelstiar osv. Fleirtalet vil vise til at også Framstegspartiet no i fleire kommunar støttar spleiselag og bompengefinansiering for å få til bygging, sjølv om partiet på Karmøy heller vil vente endå fleire år til, ja kanskje tiår, på å få til løysingar på trafikutfordringane i kommunen.

Eit anna fleirtal i komiteen, medlemmene frå Arbeidarpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, viser til at Karmøy kommune er ein god illustrasjon på kva som skjer når dei som av prinsipielle grunnar ikkje vil vere med å finansiere prosjekt med delvis bompengefinansiering. Då vil kanskje prosjekta ikkje bli bygde på fleire tiår. Dette trass i at det aldri har vore satsa så mykje på samferdsle som den rødgroene regjeringa no gjer.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre henviser til den ovenfor omtalte satsingen på samferdsel, og viser til at denne i stor grad er brukerfinansiert med bompenger

og er muliggjort på grunn av lokal betalings- og forskotteringsvilje.

Styring og administrering av Haugalandspakka

Fleirtalet i komiteen, medlemmene frå Arbeidarpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, er kjend med at Rogaland fylke og kommunane som deltek i Haugalandspakka, har sterke og velgrunna ønskje om å styre pakka, på same måte som t.d. pakka på Nord-Jæren. Det vil seie at det skal vere to arbeidsgrupper; ei politisk og ei administrativ. Spesielt for Nord-Jærenpakka er at det her ei tid uti prosjektet, vart oppretta ei tredje gruppe - eit transportplansekretariat med forhistorie tilbake til TP10-samarbeidet - som del av byforsøket som Nord-Jærenregionen er med på. Haugalandet er ikkje med på forsøket, og ei slik gruppe er derfor ikkje aktuelt her.

Som for Nord-Jærenpakka meiner fleirtalet at den politiske gruppa bør vere leia av fylkeskommunen, og den administrative av Statens vegvesen. Med Statens vegvesen sitt distriktskontor (Haugaland distrikt) plassert på Haugalandet, vil den administrative gruppa då vere leia frå lokalt hald. Fleirtalet ser det som tenleg at fylkeskommunen også prioriterer lokal leing av den politiske gruppa. Fleirtalet ser det som tenleg at sekretariatsfunksjonen for gruppene vert lagt til Statens vegvesen, Haugaland distrikt.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre er kjent med at Rogaland fylkeskommune og kommunene som står bak Haugalandspakka, gjerne vil styre og administrere pakka på samme måte som på Nord-Jæren, men gjennom samarbeidsorganet for fylkesplanen. Disse medlemmer støtter et slikt ønske.

Disse medlemmer stiller seg uforstående til at flertallet vil detaljstyre denne organiseringa og ikke er villig til å imøtekomme Rogaland fylkeskommune og kommunenes ønsker. Disse medlemmer mener at det uansett må være galt og svært uvanlig at Statens vegvesen skal inneha sekretariatsfunksjonen for en politisk styringsgruppe.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet peker på at med statlig finansiering av stam- og riksveger bør styringen ligge hos statlig vegmyndighet. Dersom de øvrige partiene gjennom stortingsbehandlingen av pakken velger delvis bompengefinansiering, mener disse medlemmer at den politiske gruppen bør være ledet av fylkeskommunen, men med sterk representasjon fra berørte kommuner og med lokal ledelse. Disse medlemmer legger til grunn at tiltak som gir bedre vegkapasitet og vegsikkerhet prioriteres innenfor pakken.

Bompengemidler til drift av kollektivtransport

Fleirtalet i komiteen, medlemmene frå Arbeidarpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet

og Venstre, viser også til at det er i gang eit arbeid med å revidere lov- og regelverk med tanke på å kunne bruke bompengemidlar til drift av kollektivtransport. Dette kan på noko sikt få positive konsekvensar for klima og miljø, samt føra til auka satsing på kollektivtransport i området, jf. Karmøy kommune sitt vedtak om satsing på ekspressbuss frå Skudenes til Haugesund av eige budsjett.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet har merket seg at Regjeringen på ulike måter har varslet arbeid med å endre lov- og regelverk slik at bompenger kan brukes til drift av kollektivtransport. Disse medlemmer vil gå imot en slik endring. Disse medlemmer viser til at Regjeringens bompengebrauk er uten styring og at omfanget av bompengebrauken sannsynligvis vil øke ytterligere dersom bompengene også skal finansiere drift av ulike kollektivtiltak. Bruk av bompenger fremstår som en usosial mobilitetsbegrensende ekstraskatt på bilbruk. Virkningen vil bli ytterligere forsterket gjennom bruk av rush-tidsavgift som også er varslet av Regjeringen, og gjennom at bompenger innbetalt i forbindelse med person- og godstransport på veg ikke bare brukes til investering i veg, men også til finansiering av driftsutgifter for kollektiv persontransport.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

"Stortinget godkjenner gjennomføring av de omtalte stam- og riksvegprosjekter i Haugalandspakken med statlig finansiering. Stortinget legger til grunn at dette skjer gjennom de årlige statsbudsjettene der midlene gjøres overførbare slik at de enkelte prosjekter kan gjennomføres uavhengig av budsjetterminer."

FORSLAG FRÅ MINDRETAL

Forslag frå Framstegspartiet:

Stortinget godkjenner gjennomføring av de omtalte stam- og riksvegprosjekter i Haugalandspakken med statlig finansiering. Stortinget legger til grunn at dette skjer gjennom de årlige statsbudsjettene der midlene gjøres overførbare slik at de enkelte prosjekter kan gjennomføres uavhengig av budsjetterminer.

TILRÅDING FRÅ KOMITEEN

Komiteens tilråding blir fremma av Arbeidarpartiet, Høgre, Sosialistisk Venstreparti, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre.

Komiteen har elles ingen merknader, viser til proposisjonen og rå Stortinget til å gjere slikt

vedtak:

I

Stortinget samtykkjer i at bompengeselskapet får løyve til å krevje inn bompengar til delvis bompengefinansiering av Haugalandspakka etter vilkåra i St.prp. nr. 57 (2006-2007) og Innst. S. nr. 214 (2006-2007).

II

Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsetje nærare reglar for finansieringsordninga. Avtalen må vere underskriven før innkrevjinga startar.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 29. mai 2007

Per Sandberg
leiar

Hallgeir H. Langeland
ordfører

Vedlegg 1**Brev fra Samferdselsdepartementet v/statsråden til transport- og kommunikasjonskomiteen, datert 3. mai 2007****St.prp. nr. 57 (2006-2007) om delvis bompengefinansiering av prosjekt og tiltak på Haugalandet i Rogaland og Hordaland - Spørsmål nr. 1-4**

Jeg viser til brev datert 16. april 2007 fra Stortingets Transport- og kommunikasjonskomité vedrørende ovennevnte. Nedenfor følger svar på spørsmål nr. 1-4.

Spørsmål nr. 1

I følge proposisjonen er det lagt opp til bompengennekting i 15 år.

- *Hva blir de samlede innkrevingskostnadene i innkrevingsperioden?*

Svar

I proposisjonen er det lagt til grunn at innkrevingskostnader og kostnader til drift av bompengeselskapet vil bli 18 mill. kr pr. år. Med 15 års bompengennekting blir disse kostnadene 270 mill. kr for hele perioden (2007-prisnivå).

Spørsmål nr. 2

Jf. proposisjonen, side 7 kolonne 1: "Det er ikke planlagt lånefinansiering av prosjekt og tiltak, med unntak at eit lån på om lag 60 mill. kr til etablering av bomstasjoner og kjøp av Autopassbrikker."

- *Hva blir de samlede rentekostnader for den totale prosjektpakken som skal dekkes gjennom bompenger?*

Svar

De samlede rentekostnadene vil være avhengig av hvilken nedbetalingsperiode som legges til grunn for bompengelånet. I proposisjonen er det ikke lagt føringer på lengden på nedbetalingsperioden. Dette blir opp til lokale myndigheter å avgjøre. Statens vegvesen vil tilrå rask nedbetaling av bompengelånet.

Spørsmål nr. 3

Prosjektene/tiltakene i "pakken" har en totalramme på 1,7 mrd. kroner. 65 pst. skal finansieres med bompenger. Samtidig opplyses det i proposisjonen at totalpakken i det alt vesentligste ikke skal lånefinansieres.

- *Vil dette påvirke framdriften?*
- *Vil staten forskuttere midler til "pakken" for å sikre framdriften?*

Svar

Når det for Haugalandspakken er forutsatt at kun bomstasjoner og Autopassbrikker skal lånefinansieres, vil det ta lengre tid å gjennomføre prioriterte prosjekter og tiltak enn ved et eventuelt større låneopptak. På den annen side vil et eventuelt større låneopptak føre til større rentekostnader, og en mindre andel av bompenginntektene vil gå til investeringer.

For Haugalandspakken er det lagt til grunn at omfanget av statlige midler skal vurderes i forbindelse med Nasjonal transportplan for perioden 2010-2019 og senere revisjoner med påfølgende handlingsprogram. Den statlige satsingen på Haugalandspakken vil i tillegg bli vurdert i forbindelse med de årlige budsjettene. Staten vil ikke forskuttere bompengemidler for å gjennomføre prosjekter og tiltak. Som det framgår av proposisjonen er ombyggingen av E134 Skåredalskrysset startet opp med forskutterte midler fra Haugesund kommune. Eventuelle ytterligere forskutteringssøknader vil bli behandlet i tråd med gjeldende retningslinjer.

Spørsmål nr. 4

Prosjektene/tiltakene har en totalramme på 1,7 mrd. kroner. Samlet sett er investeringsrammen således over 500 mill. kroner, bl.a. stamveger totalt 510 mill. kroner og prosjekter øvrige riksveger 610 mill. kroner.

- *Hvordan vil denne "pakken" bli håndtert i forhold til de gjeldende regler vedtatt av Stortinget om eksternt kvalitetssikring av alle statlige prosjekter over 500 mill. kroner?*
- *Foreligger det eksterne kvalitetssikringsrapporter? Hvis svaret er ja bes disse oversendt.*

Svar

Spørsmålet om eventuell eksternt kvalitetssikring (KS2) av Haugalandspakken har vært vurdert av Samferdselsdepartementet og Vegdirektoratet. Konklusjonen er at det ikke er hensiktsmessig å gjennomføre eksternt kvalitetssikring. Det er stor usikkerhet i mange av kostnadsoverslagene for prosjekter og tiltak i Haugalandspakken. Dette vil være situasjonen for en pakke med mange mindre prosjekter og tiltak som skal gjennomføres over 15 år. Ingen prosjekter er alene i nærheten av kostnader på 500 mill. kr. Det vil være vanskelig og lite hensiktsmessig å gjennomføre eksternt kvalitetssikring av Haugalandspakken etter det ordinære opplegget for KS2. Siden Haugalandspakken i stor grad omfatter utbedringstiltak og mindre prosjekter, bør det være enkelt å tilpasse utbyggingen til tilgjengelige midler. Det foreligger altså ikke eksterne kvalitetssikringsrapporter.

Vedlegg 2

Brev fra Samferdselsdepartementet v/statsråden til transport- og kommunikasjonskomiteen, datert 9. mai 2007

St.prp. nr. 57 (2006-2007) om delvis bompengefinansiering av prosjekt og tiltak på Haugalandet i Rogaland og Hordaland - Spørsmål nr. 5

Jeg viser til brev datert 26. april 2007 fra Stortingets Transport- og kommunikasjonskomité vedrørende ovennevnte. Nedenfor følger svar på spørsmål nr. 5.

Spørsmål nr. 5

Vedlagt følger brev fra Rogaland fylkeskommune v/ fylkesordføreren datert 25. april 2007 om Haugalandspakken.

- *Det bes om en uttalelse fra departementet i saken. Spesielt vises det problemstillinger vedr. innarbeiding av "byggekloss Karmøy" i pakken og til ledelse av "administrativ og politiske gruppe".*

Svar

Karmøy kommune har gjennom vedtak i kommunestyret 27. mars 2007 sluttet seg til Haugalandspakken. Kommunestyret har bedt om å få forelagt en sak om plassering av bomstasjoner og mulige utbyggingsprosjekter. Statens vegvesen og kommunen arbeider med

sikte på snarlig behandling av saken. Det er også igangsatt et arbeid med oppdatering av trafikkberegninger og inntektsgrunnlag ved en utvidelse av pakken med Karmøy. Forutsatt nødvendige avklaringer, tar Samferdselsdepartementet sikte på å legge utvidelsen av Haugalandspakken fram for Stortinget høsten 2007.

Samferdselsdepartementet mener at fylkeskommunens ønske om å lede den politiske samordningsgruppa bør imøtekommes. Derimot bør Statens vegvesen lede den administrative koordineringsgruppa. Samferdselsdepartementet mener at sekretariatsansvaret for begge gruppene må legges til Statens vegvesen som har ansvaret for å legge fram de årlige forslagene til riksvegbudsjett. Haugalandspakken er i det vesentlige en utbyggingspakke for riksvegene, både stamveger og øvrige riksveger. Et samarbeidsorgan for Haugalandspakken får dermed andre og mer begrensede oppgaver enn samarbeidsorganene for fylkesdelplanen. Gjennom deltagelsen i samarbeidsorganene for Haugalandspakken vil fylkeskommunen i alle tilfelle få vesentlig innflytelse. For investeringene på øvrig riksvegnett har dessuten fylkeskommunen avgjørende innflytelse på prioriteringene.