



Innst. S. nr. 230

(2008–2009)

Innstilling til Stortinget frå transport- og kommunikasjonskomiteen

St.prp. nr. 58 (2008–2009)

Innstilling frå transport- og kommunikasjonskomiteen om Nord-Jærenpakka – fullføring

Til Stortinget

SAMANDRAG

Gjennom behandlinga av St.prp. nr. 14 (1998–1999) har Stortinget gitt samtykke til bompengerelevanter for delvis bompengefinansiering av prosjekt og tiltak på Nord-Jæren, jf. Innst. S. nr. 151 (1998–1999). Innkrevjinga starta i april 2001, og i utgangspunktet var det lagt til grunn ein bompengeperiode på 10 år.

Samanlikna med St.prp. nr. 14 (1998–1999) har det vore ein vesentleg auke i den samla kostnadsramma for Nord-Jærenpakka.

I St.prp. nr. 1 (2005–2006) blei den samla kostnadsramma for vegdelen i pakka vurdert til om lag 4,6 mrd. kroner. Det var likevel understreka at det framleis var knytt stor uvisse til kostnadene fordi mange prosjekt og tiltak var på eit tidleg stadium i planlegginga. Bompengetakstane er ikkje blitt justert i tråd med prisutviklinga sidan St. prp. nr. 1 (2004–2005) blei lagt fram og Stortinget ga tilslutning til endringar i bompengerelevanter. Bompengetakstane blei auka til 13 kroner for lette køyretøy og 26 kroner for tunge køyretøy. Netto bompengerelevanter i 2007 var 206 mill. kroner.

Etter at saka var tatt opp i styringsgruppa for Transportplan Jæren, har Rogaland fylkeskommune lagt fram eit forslag til fullføring av Nord-Jærenpakka ved å auke inntektene fram til utløpet av 2011, jf. omtale i St.meld. nr. 16 (2008–2009) Nasjonal transportplan 2010–2019, side 163–165.

Den lokalpolitiske behandlinga er nærare omtalt i kapittel 2 i proposisjonen. Forslaget er utarbeidd i fleire alternativ der bompengetakstar og rabattar varierer.

Fylkestinget i Rogaland behandla saka 10. desember 2008 og fatta følgjande vedtak:

1. Bompengetakstene på Nord-Jæren økes til 20 kroner for lette køyretøy og 50 kroner for tunge køyretøy. Maksimal rabattsats settes til 40 pst. Rabattordningene med maksimaltak på 75 passeringsringer pr. måned og timesregel opprettholdes.
2. De økte bompengerelevanter skal gå til å fullføre Nord-Jæren pakke 1 med følgjande prosjekter:
 - Kostnadsøkning Rv 510 Solasplitten: 50 mill. kroner
 - Kollektivfelt Rv 44 og Rv 509: 370 mill. kroner
 - Rv 505 Foss-Eikeland bru: 50 mill kroner
 - Gang-/sykkelveger, trafikksikkerhets- og miljøtiltak: 50 mill kroner
 - Kryssutbedring Rv 510 vest i Sømmevågen: inntil 140 mill kroner
3. Fylkestinget ber om at det arbeides vidare med å få til en løysning der dagpendlere kun må betale bompenger i den ene retningen samt at driften av bompengerelevanter effektiviseres ved å fjerne myntautomatene.
4. De prosjekter som er forutsatt realisert i Jærenpakke 1, men som ikke blir finansiert, forutsettes overført til en Jærenpakke 2.
5. Fylkestinget forutsetter at det i forbindelse med en Jærenpakke 2 søkes etablert et nytt system for ekstraordinær finansiering som oppfattes som mer rettferdignår det gjelder de prosjekter som skal finansieres.

Samferdselsdepartementet viser til at kommunane ikkje er samde om opplegg, men ingen av dei har gått imot at utbyggingstiltaka blir gjennomførte. Departementet sluttar seg til fylkestinget sitt vedtak.

Etter Samferdselsdepartementet sitt syn må transportutfordringane på Jæren sjåast i ein regional samanheng på tvers av kommunegrensene. Det reviderte bompengepopplegget gjeld dessutan ein avgrensa periode på om lag 2 1/2 år. Departementet legg til grunn at reviderte takstar og rabattordningar blir sett i verk så snart som mogleg etter at Stortinget har behandla saka.

Det er rekna med at endringane vil auke inntektene med om lag 160 mill. kroner pr. år, dvs. med totalt om lag 400 mill. kroner frå sommaren 2009 fram til utløpet av 2011.

Samferdselsdepartementet legg til grunn at det ikkje blir innført ei ny rabattordning for dagpendlarar no.

Samferdselsdepartementet legg til grunn at Solasplitten er fullfinansiert i opplegget for fullføring av Nord-Jærenpakka. Det blir lagt opp til å starte førebuaende arbeid i desember 2009, og prosjektet er venta opna for trafikk i 2012.

I november 2007 blei det bestemt at det skal gjennomførast ei konseptvalutgreiing for heile transport-systemet på Jæren med påfølgjande ekstern kvalitets-sikring (KVU/KS1). Samferdselsdepartementet vil kome tilbake til Jærenpakke 2 når nærare avklaringar ligg føre.

Etter at Stortinget har gjort vedtak om fullføring av Nord-Jærenpakka, vil Vegdirektoratet og bompengeselskapet inngå ein tilleggsavtale i tråd med føresetnadene som er lagt til grunn i proposisjonen.

MERKNADER FRÅ KOMITEEN

Fleirtalet i komiteen, medlemene frå Arbeidarpartiet, Karita Bekkemellem, Eirin Faldet, Irene Johansen, Torstein Rudi hagen, Tor-Arne Strøm og Truls Wickholm, frå Høgre, Øyvind Halleraker og John-Ragnar Aarset, frå Sosialistisk Venstreparti, Hallgeir H. Lange land, frå Kristeleg Folkeparti, Jan Sahl, frå Senterpartiet, Jenny Klinge, og frå Venstre, Borghild Tenden, sluttar seg til Regjeringa sitt forslag, og er nøgd med den raske handsaminga saka har hatt etter fylkestinget sitt vedtak 10. desember 2008.

Fleirtalet vil peike på at fullføring av Nord-Jærenpakka er viktig for å få eit meir funksjonelt transportsystem. Utbygginga av kollektivfelt og gang-/sykkelveggar gjer det mogleg å redusere forureininga frå biltrafikken. Fleirtalet vil vise til at på Nord-Jæren står transportsektoren for over 60 pst.

av klimagassutsleppa, og behovet for tiltak er difor store.

Fleirtalet viser vidare til at Regjeringa i budsjettet for 2009 løyvde 6 mill. kroner til planlegging av bybane på Nord-Jæren. Fleirtalet vonar at fylkeskommunen og kommunane i området blir raskt ferdige med den konseptvalutgreiinga for heile transportsystemet som no vert utarbeidd. Fleirtalet vil vise til at mellom anna klimaforliket legg til rette for auka løyvingar til kollektivtransporten, inklusiv bybane på Nord-Jæren, om ein set inn tiltak som reduserer biltrafikken.

Fleirtalet ser fram til regionale vedtak om eit spleiselag i ein Jærenpakke 2. Fleirtalet viser også til at arealplanar for framtidige kontorarbeidsplassar legg godt til rette for å kunne reise til og frå jobb på ei framtidig bybane.

Eit anna fleirtal, medlemene frå Arbeidarpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, vil vise til at byrådet i Oslo, som Framstegspartiet er ein sær sentral del av, har bede regjering og storting å gjere det mogleg å krevje inn bompengar som også kan nyttast til drift av kollektivtrafikken. Dette har skjedd i samband med Oslopakke 3.

Dette fleirtalet vil vise til at Stortinget derfor, etter ønskje frå Regjeringa og frå m.a. Framstegspartiet, har endra lovverket på dette punktet. Dette fleirtalet meiner dette er ei klok avgjerd. Dette fleirtalet viser såleis til behandlinga av Ot.prp. nr. 15 (2007–2008), jf. Innst. O. nr. 26 (2007–2008), Om lov om endring i veglov 21. juni 1963 nr. 23.

Dette fleirtalet vil også vise til at Framstegspartiet styrte landet i tre statsbudsjett i dette århundret saman med regjeringa Bondevik II. Dette fleirtalet konstaterer at Framstegspartiet i den maktposisjonen der bommar kunne fjernast, ikkje fjerna ein einaste bom, men let bompengerekkjeringa halde fram med full styrke. Dette fleirtalet er på denne bakgrunn forundra over at Framstegspartiet ser bort frå desse viktige fakta om eiga rolle i sin argumentasjon mot bompengerekkjering.

Komiteens medlemmer fra Framskrittspartiet, Bård Hoksrud, lederen Per Sandberg og Arne Sortevik, viser til at Regjeringa i perioden 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 regjeringa 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 viser til at det etter Fremskrittspartiets mening 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 bompengeneinnbetaling 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 bompenge. 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 bompenge i prosjekter som bompengefinansieres øker, mens statens andel reduseres tilsvarende. Disse medlemmer viser også til at en stadig større andel av innbetalte bompenge brukes til andre formål enn veibygging, og etter regjeringens siste endring av veiloven 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. 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. 1,6 mrd. kroner og 4,2 mrd. kroner i

innkreving og rentekostnader. Det innebærer at bilistene i mange tilfeller faktisk må betale mer enn det prosjektene koster å bygge, og samlet sett betaler tilnærmet 100 pst. av det prosjektene koster å bygge.

Disse medlemmer viser til at for Oslopakke 3 alene er innkrevingskostnadene 2,85 mrd. kroner, og av bompengene går 40 pst. av samlet investeringsbeløp til kollektivformål.

Disse medlemmer peker på at i bompengesakene som hittil har vært lagt frem for Stortinget, har de store ekstrakostnadene som bilistene skal betale gjennom bompenge – spesielt finansieringskostnader – vært godt skjult. Disse medlemmer har måttet be om å få oppgitt finansieringskostnadene gjennom spørsmål fra transport- og kommunikasjonskomiteen.

Disse medlemmer har merket seg statsråd Navarsetes uttalelser i replikkordskiftet da St.prp. nr. 31 (2008–2009) ble behandlet i Stortinget 26. februar 2009, sitat:

"Det er heller ikke slik at Stortinget ikke er opplyst, eller at lokale styresmakter ikke er det. Ein veit at gjennom å lånefinansiere bompengeprojekt, får ein finansieringskostnader, til liks med det me får når me byggjer eit hus og lånefinansierer det huset. Eg trur at alle vaksne og oppegåande menneske i Noreg skjønner det. Eg ser ikkje at me unnskår nokon opplysningar, verken til lokale styresmakter, som sjølvsagt har dette med i sine vurderingar, eller til Stortinget. Så kan ein sjølvsagt diskutere forma som dette vart lagt fram i. Det kan me ha ein dialog på."

Disse medlemmer har merket seg at Samferdselsdepartementet har endret praksis, og nå opplyser tydeligere og mer åpent om hva samlet bompengebidrag utgjør og hva pengene skal brukes til. Disse medlemmer understreker at disse opplysningene også må fremkomme når saker som omhandler bompengefinansiering behandles på hhv. kommunalt og fylkeskommunalt nivå.

Disse medlemmer viser til at anslag over statens inntekter fra bilbruk i perioden 2010–2019, som er tidsperioden for den nye nasjonale transportplanen som nå er under behandling i Stortinget, vil være mer enn 700 mrd. kroner. I Regjeringens forslag til NTP 2010–2019 er det foreslått å bruke knappe 219 mrd. kroner til vegformål. I tillegg skal bilistene betale minst 75 mrd. kroner i bompenge. Ubalansen mellom statens inntekter på bilbruk og statens investering til vegformål er omfattende; nesten 500 mrd. kroner. Disse medlemmer mener dette illustrerer og understreker at investering i modernisering av vegnettet i Norge kan og bør skje mye fortere enn det Regjeringen har foreslått, og uten bruk av bompenge.

Disse medlemmer mener det er på høy tid at Stortinget nå får en evaluering av bruk av bompenge

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 bruk av statlige lån gjøre det mulig med nødvendig vegbygging 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. kr. Avkastningen øremerkes veinvesteringer med 70 %, jernbane- og kollektivtiltak, inkludert bussbasert kollektivtrafikk 25 % og bredbånd 5 %."

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

Disse medlemmer viser til at Samferdselsdepartementet ikke synes å ha en samlet oversikt over bilistenes årlige bompengennbetaling i landets operative og vedtatte bompengefinansierte prosjekter og bomringer. Disse medlemmer viser til svar på skriftlig spørsmål 942 (2008–2009).

Disse medlemmer viser videre til at Regjeringens forslag til NTP for perioden 2010–2019 omtaler en rekke prosjekter der liten statlig finansieringsandel forutsettes supplert med stor bompengandel for å få realisert en rekke riksveiprosjekter, uten at det foreligger en samlet oversikt over de nye årlige kostnadene for bilistene. Disse medlemmer viser også til at årlig virksomhet i de mange bompengeselskapene som håndterer innbetalte bompenger fra bilistene, er under tilsyn fra Vegdirektoratet. Det har en rekke år vært rettet til dels svært kritiske merknader til bomselskapenes kostnader og derved forvaltning av disse midlene.

Disse medlemmer har notert seg merknader fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet med fortolkning av Fremskrittspartiets syn på bompenger. Disse medlemmer konstaterer at de tre regjeringspartiene Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet nok en gang beskriver situasjonen rundt Oslopakke 3 på en ukorrekt måte.

Disse medlemmer konstaterer også at partiene Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet som sammen har en flertallsregjering i denne perioden, henviser til mindretallsregjeringen i forrige periode der både Fremskrittspartiet og Arbeiderpartiet forhandlet med mindretallsregjeringen om årlige statsbudsjett. Disse medlemmer minner om at bompengeprojektene ble behandlet og vedtatt enkeltvis i Stortinget også i forrige periode, og at Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet også da stemte for bompengefinansiering mens Fremskrittspartiet stemte for statlig finansiering.

Disse medlemmer er ikke forundret over at Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet føler behov for å snakke seg bort fra egen regjeringens omfattende bruk av bompenger – transportkatt – for å finansiere nødvendig utbygging av moderne, sikre og miljøvennlige veger i Norge. Disse medlemmer er likevel forundret over at bompengebrauken øker så sterkt under Regjeringen basert på Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet når nasjonen Norge har mer penger til rådighet enn noen gang tidligere, og derved også råd til å bygge ut både vegnett og jernbanenett med full statlig finansiering. Disse medlemmer er også forundret over at den rød-grønne regjeringen så systematisk og aktivt bruker politisk utpressing for å tvinge kommunale og fylkeskommunale myndigheter til å velge bompengefinansiert utbygging; finansi-

ering som påfører innbyggere og næringsliv store ekstrakostnader til innkreving og finansiering.

Disse medlemmer har merket seg opplysninger om at EU gjennom det såkalte Eurovignettdirektivet ser ut til å ville tvinge Norge til å redusere rabattene for godstrafikk i bompengefinansierte veganlegg. Disse medlemmer peker på at en slik lav og flat rabattsats vil kunne få stor betydning for prisfastsettelsen i både eksisterende og planlagte vegprosjekt der bompengefinansiering er brukt; både passeringstkostnad og innkrevingstid vil kunne øke betydelig. Disse medlemmer peker på at også dette forholdet understreker at bompengefinansiering av offentlig veg i Norge bør opphøre og eksisterende bompengenneinnkreving avvikles, slik Fremskrittspartiet lenge har foreslått.

Disse medlemmer viser til at EUs Eurovignettdirektiv 2006/38/EF åpner for at inntil 15 pst. av bompengemidlene kan brukes til å finansiere alternativ infrastruktur som jernbane og innenlandske vannveier som kanaler og elver. Disse medlemmer påpeker at direktivet dessuten åpner for at EU-land ved bompengenneinnkreving for kjøretøy over 3,5 tonn, kan inkludere vanskelig kvantifiserbare kostnader knyttet til veitransport, som utgifter knyttet til køer, forurensning, støy, forringing av landskapet, helsekostnader og ulykkeskostnader som ikke dekkes av forsikring. Disse medlemmer viser til artikkel i Aftenposten 11. mai 2009 der det kommer frem at samferdselsministeren selv har vært i Brussel for å tale Norges sak i Eurovignettsaken, og at resultatet ble at Norge ikke får unntak fra direktivet.

Disse medlemmer mener det er uheldig at nye prosjekter basert på omfattende bompengefinansiering vedtas uten at det er tatt hensyn til pålegg som nå synes å komme fra EU, og som på ulike måter kan endre grunnlaget for bruk av bompengefinansiering betydelig. Disse medlemmer etterlyser informasjon fra Regjeringen til Stortinget om Eurovignettdirektivet og de konsekvenser dette direktivet har for igangværende og planlagte vegprosjekt med bompengefinansiering.

Disse medlemmer fremsetter følgende forslag

"Stortinget ber Regjeringen legge til rette for at staten omgående overtar bompengegjeld i eksisterende bompengeselskaper slik at innkreving av bompenger omgående opphører."

"Stortinget ber Regjeringen snarest legge frem egen sak om statlig finansiering av gjeld i eksisterende bompengeselskaper og for vedtatte, men ikke igangsatte prosjekt der bompengefinansiering inngår, basert på at staten overtar eller innløser gjelden."

"Stortinget ber Regjeringen i samme sak legge frem forslag til bruk av nye finansieringsverktøy for å sikre nødvendig utbygging av et effektivt, sikkert og miljøvennlig vegnett i Norge i løpet av maksimalt 25 år, basert på full statlig finansiering."

Disse medlemmer viser til at denne saken gjelder økning i bompengesatser med om lag 160 mill. kroner per år; dvs. totalt ca. 400 mill. kroner fra sommeren 2009 til utløpet av 2011. Disse medlemmer viser til at gjennom gjeldende bompengordning har bilistene i tillegg til finansieringstilskudd til samferdselsprosjekt også måttet betale 327 mill. 2009-kroner i innkrevingskostnader og finansieringskostnader.

Disse medlemmer understreker at de prosjekter og tiltak som ligger inne i vedtatt "Nord-Jæren"-pakke, er nødvendige for å gi effektive, sikre og miljøvennlige transportløsninger i regionen. Disse medlemmer forutsetter at staten finansierer den ekstra rammen som økte bompengesatser medfører, at staten omgående overtar gjeldende bompengegjeld og at innkreving av bompenger opphører.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

"Stortinget godkjenner ikke økte bompengetakster som omtalt i St.prp. nr. 58 (2008–2009) om Nord-Jærenpakka. Stortinget ber Regjeringen sørge for at omtalt beløp, i alt 400 mill. kroner, finansieres av staten. Beløpet innarbeides i Revidert nasjonalbudsjett for 2009."

"Stortinget ber Regjeringen sørge for at Samferdselsdepartementet gjennom Statens vegvesen overtar eksisterende gjeld i Nord-Jæren Bompengeselskap AS og at bompengenneinnkreving opphører snarest. Statlig finansiering innarbeides i Revidert nasjonalbudsjett for 2009. "

FORSLAG FRÅ MINDRETAL

Forslag frå Framstegspartiet:

Forslag 1

Stortinget ber Regjeringen legge til rette for at staten omgående overtar bompengegjeld i eksisterende bompengeselskaper slik at innkreving av bompenger omgående opphører.

Forslag 2

Stortinget ber Regjeringen snarest legge frem egen sak om statlig finansiering av gjeld i eksisterende bompengeselskaper og for vedtatte, men ikke igangsatte prosjekt der bompengefinansiering inngår, basert på at staten overtar eller innløser gjelden."

Forslag 3

Stortinget ber Regjeringen i samme sak legge frem forslag til bruk av nye finansieringsverktøy for å sikre nødvendig utbygging av et effektivt, sikkert og miljøvennlig vegnett i Norge i løpet av maksimalt 25 år, basert på full statlig finansiering.

Forslag 4

Stortinget godkjenner ikke økte bompengetakster som omtalt i St.prp. nr. 58 (2008–2009) om Nord-Jærenpakka. Stortinget ber Regjeringen sørge for at omtalt beløp, i alt 400 mill. kroner, finansieres av staten. Beløpet innarbeides i Revidert nasjonalbudsjett for 2009.

Forslag 5

Stortinget ber Regjeringen sørge for at Samferdselsdepartementet gjennom Statens vegvesen overtar eksisterende gjeld i Nord-Jæren Bompengeselskap AS og at bompengeinnkreving opphører snarest.

Statlig finansiering innarbeides i Revidert nasjonalbudsjett for 2009.

TILRÅDING FRÅ KOMITEEN

Komiteen har elles ingen merknader, viser til proposisjonen og rår Stortinget til å gjøre slikt

vedtak:

I

Stortinget samtykker i at bompengeselskapet får høve til å endre opplegget for bompengefinansiering i Nord-Jærenpakka. Vilråra går fram av St.prp. nr. 58 (2008–2009) og Innst. S. nr. 230 (2008–2009).

II

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

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 14. mai 2009

Per Sandberg

leder

Hallgeir H. Langeland

ordfører

