



Innst. S. nr. 344

(2008–2009)

Innstilling til Stortinget fra transport- og kommunikasjonskomiteen

St.prp. nr. 82 (2008–2009)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om utbygging og finansiering av E6 på strekninga Dal–Minnesund i Akershus og Skaberudkrysset i Hedmark

Til Stortinget

SAMMENDRAG

Ved behandlinga av St.meld. nr. 24 (2003–2004) Nasjonal transportplan 2006–2015 slutta Stortinget seg til utbygging av vegprosjektet E6 Gardermoen–Kolomoen. Første utbyggingsetappe av prosjektet er under anlegg og er føresett opna for trafikk i oktober 2009, jf. St.prp. nr. 87 (2006–2007) Om utbygging og finansiering av E6 på strekningane Gardermoen (Hovinmoen)–Dal og Skaberud–Kolomoen i Akershus og Hedmark.

Samferdselsdepartementet legg i proposisjonen fram forslag om utbygging og finansiering av E6 på strekninga Dal–Minnesund i Akershus og Skaberudkrysset i Hedmark. Prosjektet vil utgjere *andre* utbyggingsetappe av prosjektet E6 Gardermoen–Kolomoen. Det er lagt opp til anleggsstart hausten 2009 og opning for trafikk hausten 2011. Dersom vidare framdrift ikkje gjer det mogleg med anleggsstart før ved årsskiftet 2009/2010, vil anlegget bli opna for trafikk hausten 2012.

Miljøverndepartementet vedtok 25. februar 2009 kommunedelplanar for strekninga Minnesund–Skaberud som vil utgjere *den tredje og siste* utbyggings-etappen av E6 frå Gardermoen til Kolomoen. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til endeleg finansiering av heile prosjektet E6 Gardermoen–Kolomoen og utbygging av den tredje etappen E6 Minnesund–Skaberud når det ligg føre tilstrekkelege avklaringar.

Utbygging av veg og jernbane blir samordna på strekninga langs Mjøsa. Samtidig utbygging av veg og bane betyr ei innsparing på om lag 400 mill. kroner og reduserer ulempene for busette og trafikantar langs denne strekninga i anleggsperioden.

Omtale av den samla utbygginga og andre utbyggingsetappe

Prosjektet er delt i seks delstrekningar på til saman 65 km:

– Hovindmoen–Dal	10 km
– Dal–Boksrud	11 km
– Boksrud–Minnesund	8 km
– Minnesund–Hedemark grense	11 km
– Akershus grense–Skaberud inkl. Labbdalen N–Skaberud (2 km)	12 km
– Skaberud–Kolomoen	13 km

Delstrekningane er nærare omtala i kapittel 2.1 i proposisjonen.

Det er førebels lagt til grunn eit samla kostnads-overslag på om lag 7 100 mill. kroner ved utbygging av E6 til firefelts veg på heile strekninga E6 Gardermoen–Kolomoen. Dette er ein auke på om lag 1,7 mrd. 2009-kroner i høve til det som vart lagt til grunn ved behandlinga av St.prp. nr. 87 (2006–2007). Vedteken løysing på strekninga Minnesund–Skaberud har ført til ein meirkostnad på om lag 690 mill. kroner samanlikna med det som vart lagt til grunn då saka var på lokal høyring hausten 2008. Årsaka til meirkostnaden er at E6 er føresett lagt i ein 2,3 km lang tunnel ved Morskogen og at det er stilt strengare krav til avbøtande tiltak for å ivareta omsynet til strandsona og landskapet. Meirkostnaden er i hovudsak føresett finansiert med statlege midlar, jf. at dei statlege midlane er auka med 660 mill. kroner i høve til

det som var lagt til grunn i St.prp. nr. 87 (2006–2007). Akershus og Hedmark fylkeskommunar sine ønske om at ein større del av prosjektkostnadene blir finansierte med statlege midlar er dermed følgt opp. Dei statlege midlane er med dette auka frå 26 pst. i forslaget som var på lokal høyring hausten 2008, til 33 pst.

Resten av kostnadsauken skuldast i hovudsak ugunstig marknadsutvikling.

Netto nytte (NN) for heile prosjektet E6 Gardermoen–Kolomoen er rekna til om lag 3 mrd. kroner. Netto nytte pr. investert krone (NN/K) er rekna til om lag 0,4.

E6 Dal–Minnesund og Skaberudkrysset (andre utbyggingsetappe)

Strekninga Dal–Minnesund er 19 km lang og ligg i Eidsvoll kommune. Utbygginga omfattar utviding av eksisterande tofelts veg til firefelts veg. Utviding av Julsrud og Minnesund bruer (til saman 850 m) og nytt løp i Eidsvolltunnelen (1 200 m) inngår i prosjektet. Vidare inngår 20 brukonstruksjonar, inklusive ny bru over Andelva, og nytt rasteplassanlegg ved Andelva.

Utbygging av den 2 km lange parsellen Labbdalen N–Skaberud inngår no i andre utbyggingsetappe og omfattar utbygging av Skaberudkrysset og tilstøytande E6.

Samferdselsdepartementet legg til grunn ei styringsramme på 2 300 mill. 2009-kroner og kostnadsramme på 2 490 mill. 2009-kroner.

Kostnadene knytt til parsellen Labbdalen N–Skaberud utgjer om lag 130 mill. kroner av styringsramma. Vidare inngår 44 mill. kroner til avbøtande tiltak og trafikktryggleikstiltak i Stange og Eidsvoll kommunar.

Netto nytte (NN) for prosjektet (ekskl. Skaberudkrysset) er rekna til om lag 200 mill. kr Netto nytte pr. investert krone (NN/K) er rekna til om lag 0,1.

Den lokalpolitisk behandlinga går fram av kapittel 2 i proposisjon.

Førebels finansieringsopplegg for utbygging av E6 for heile strekninga Gardermoen–Kolomoen

Det er teke utgangspunkt i eit revidert kostnadsoverslag på om lag 7 100 mill. kr for utbygging av E6 til firefelts veg på heile strekninga Gardermoen–Kolomoen. Med eit samla kostnadsoverslag på 7 100 mill. kroner vil dei statlege midlane utgjere om lag 33 pst. av utbyggingskostnaden for heile prosjektet E6 Gardermoen–Kolomoen.

Ein førebels finansieringsplan for utbygging av E6 på heile strekninga Gardermoen–Kolomoen, basert på samla investeringskostnader på 7 100 mill. kroner og anleggsstart for andre etappe hausten 2009, er vist i tabell 5.2.

Tabell 5.2 Førebels finansieringsplan for den samla utbygginga

	2006–2009	2010–2013	2014–2019	Mill. 2009-kroner Sum
Statlege midlar	130	970	1 250	2 350
Bompengar	1 630	3 470	-350	4 750
Sum	1 760	4 440	900	7 100

Basisføresetnader som er lagt til grunn for finansieringsanalysen går fram av kapittel 5 i proposisjonen.

Med desse basisføresetnadene er innkrevjingsperioden rekna til om lag 15 år i kvar av bomstasjonane.

Samferdselsdepartementet vil oppmode til størst mogleg grad å arbeide for å redusere driftskostnadene ved bompengeanlegga, m.a. ved å legge opp til auka brikkebruk.

Samferdselsdepartementet vil komme attende til Stortinget med endeleg opplegg for utbygging og finansiering av dei attståande strekningane på E6 mellom Gardermoen og Kolomoen så snart det ligg føre tilstrekkelege avklaringar.

Utbygging og finansieringsopplegg for E6 på strekninga Dal–Minnesund og Skaberudkrysset (andre utbyggingsetappe)

Det er lagt opp til anleggsstart på strekninga Dal–Minnesund og Skaberudkrysset hausten 2009 og opning for trafikk hausten 2011. Dersom vidare framdrift ikkje gjer det mogleg med anleggsstart før ved årsskiftet 2009/2010, vil anlegget bli opna for trafikk hausten 2012.

Basert på føresetnadene i proposisjonen er det rekna med at bompengainnkrevjinga vil gi eit samla finansieringsbidrag til første og andre utbyggingsetappe på om lag 4,4 mrd. kroner, fordelt med 2,8 mrd. kroner til å dekke delar av investeringskostnadene og om lag 1,6 mrd. kroner til å dekke renter. I tillegg kjem 220 mill. kroner til å dekke innkrevjingskostnader og kostnader ved drift av bompengeselskapet.

Tabell 6.1 Finansieringsplan for andre utbyggings-
etappe

	Mill. 2009-kroner		
	2006–2009	2010–2013	Sum
Statlege midlar	0	800	800
Bompengar	200	1 300	1 500
Sum	200	2 100	2 300

Fylkeskommunal garanti

Akershus og Hedmark fylkeskommunar har fatta garantivedtak for eit bompengelån på til saman 2 900 mill. kroner, fordelt med 1 450 mill. kroner i på kvar av garantistane. Vedtaka inkluderer tidlegare garanti-vedtak for første utbyggingsetappe. Maksimal lånegjeld for første og andre utbyggingsetappe er rekna til om lag 3,5 mrd. kroner. Garantiane dekkjer såleis om lag 80 pst. av maksimal lånegjeld. Dei fylkeskommunale garantiane skal godkjennast av Kommunal- og regionaldepartementet. Sakgodkjenning vil skje etter at Stortinget har handsama proposisjonen.

Avtale

Etter at Stortinget har fatta vedtak om utbygging og finansiering av E6 på strekninga Dal–Minnesund i Akershus og Skaberudkrysset i Hedmark, vil det bli inngått avtale mellom Vegdirektoratet og bompengeselskapet i tråd med gjeldande standardavtale og dei føresetnadene som er lagt til grunn i proposisjonen.

KOMITEENS MERKNADER

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Eirin Falset, 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, er fornøyd med at Samferdselsdepartementet legger fram forslag om utbygging og finansiering av E6 på strekninga Dal–Minnesund i Akershus og Skaberudkrysset i Hedmark.

Flertallet påpeker at prosjektet er andre etappe av prosjektet E6 Gardermoen–Kolomoen. Anleggsstart høsten 2009 fører til at det åpnes for trafikk høsten 2011.

Flertallet vil understreke behovet for en kontinuerlig utbygging av prosjektet, og viser til at Mil-

jøverndepartementet vedtok 25. februar 2009 komunedelplaner for strekninga Minnesund–Skaberud som utgjer den tredje og siste utbyggingsetappen fra Gardermoen til Kolomoen.

Flertallet påpeker at strekninga Dal–Minnesund i Eidsvoll kommune er 19 km lang. Utbyggingen omfatter utvidelse av eksisterende tofelts veg til firefelts veg.

Flertallet er kjent med et revidert kostnads-overslag på om lag 7 100 mill. kroner for utbygging av E6 til firefelts veg på hele strekninga Gardermoen–Kolomoen.

Flertallet viser til Nasjonal transportplan 2010–2019 der det er lagt til grunn til sammen 2 350 mill. kroner i statlige midler til den samlede utbygging inklusive 300 mill. kroner til første utbyggingsetappe. Dette utgjer en økning i statlige midler på til sammen 660 mill. kroner i 2009-prisnivå. Med et samlet kostnadsoverslag på 7 100 mill. kroner vil de statlige midlene utgjøre ca. 33 pst. av utbygging-kostnadene for hele prosjektet E6 Gardermoen–Kolomoen.

Flertallet viser til at det er lagt opp til etter-skuddsinnkreving av bompenger i seks automatiske bomstasjoner. Innkrevingen er planlagt å starte etter hvert som delstrekningene blir åpnet for trafikk med 15-års innkreving i hver bomstasjon.

Flertallet slutter seg til forslagene i proposisjonen.

Flertallet viser ellers til merknader ved behandlingen av Nasjonal transportplan 2010–2019, jf. Innst. S. nr. 300 (2007–2008), hvor det åpnes for at bomselskapet om nødvendig gis anledning til å forskottere midler til planlegging, prosjektering og grunnerverv for å legge til rette for å fortsette utbyggingen av E6 nordover fra Kolomoen til Lillehammer.

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

Fordeling av bompenginntekter i perioden 1990–2007

År	Brutto bompenginntekter	Driftskostnader	Netto finanskostnader	Mill 2008-kr
				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 bompengereinnbetaling 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 bli. 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 ned-

betalingstid 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 (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 Vossapakke	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 I Trondheim	0	210	210	5 %	4110	85 %
Sum	2660	973	3633	40 %	12692	100 %
Sum uten Nord-Jæren	2660	973	3633	0 %	12292	100 %

Disse medlemmer understreker at utbygging av E6 på strekningen Dal–Minnesund i Akershus og Skaberudkrysset i Hedmark er viktig for å få på plass en moderne, sikker og miljøvennlig del av E6. Disse medlemmer viser til sine merknader og forslag i Innst. S. nr. 300 (2008–2009) i St.meld. nr. 16 (2008–2009) om Nasjonal transportplan 2010–2019 som omfatter omfattende investering i norsk veinett basert på statlig finansiering og derved uten bruk av bompengefinansiering.

Disse medlemmer viser til at denne saken omhandler finansieringsplan for andre utbyggings-etappe som er vist i tabell 6.1 i proposisjonen:

"Tabell 6.1 Finansieringsplan for andre utbyggings-etappe

	Mill. 2009-kroner		
	2006–2009	2010–2013	Sum
Statlege midlar	0	800	800
Bompengar	200	1 300	1 500
Sum	200	2 100	2 300"

Disse medlemmer peker på at i tillegg til 1 500 mill. kroner i bompenger skal bilistene også betale 1 300 mill. kroner i rentekostnader og 120 mill. kroner i innkrevingskostnader. Samlet blir regningen til bilistene 2 920 mill. kroner. For et veiprojekt som koster 2 300 mill. kroner å bygge, skal bilistene betale 2 920 mill. kroner. Bruken av bompenger blir på ny fremvist som en urimelig kostbar finansieringsform. Disse medlemmer legger til grunn 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 att bygginga av E6 på strekninga Dal–Minnesund i Akershus og Skaberudkrysset i Hedmark gjennomføres som omtalt i St.prp. nr. 82 (2008–2009) og basert på full statlig finansiering.

II

Stortinget samtykker i at prosjektet startes så snart som mulig basert på forskottering av statlige midler. Stortinget legger til grunn at sak om statlig finansiering av E6 på strekninga Dal–Minnesund i Akershus og Skaberudkrysset i Hedmark innarbeides i statsbudsjettet for 2010."

Et annet flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, viser til Innst. S. nr. 300 (2008–2009), jf. St.meld. 16 (2008–2009) Nasjonal transportplan 2010–2019, hvor behovet for lange, sammenhengende utbygginger på de viktigste vegene i Norge understrekes. Flertallet vil peke på at E6 er den viktigste nord-sør-forbindelsen i Norge. Vegen har vekslende standard, og det er gjennomgående behov for en kraftig oppgradering.

Komiteens medlemmer fra Høyre vil organisere gjenstående utbygginger gjennom Akershus, Hedmark og Oppland som OPS-prosjekt, delt inn i hensiktsmessige parseller. Disse medlemmer ber om at reguleringsplanarbeidet forseres, slik at den sterkt ulykkesbelastede vegen kan bli en trafikksikker veg, hvor man på lengre parseller bygger ut smal firefelts veg.

Komiteens medlem fra Venstre vil vise til behandlingen av Nasjonal transportplan hvor Ven-

stre i sitt alternativ legger opp til å realisere ny E6 på strekningen, jf. Innst. S. nr. 300 (2008–2009). Dette medlem vil imidlertid peke på at Venstre prioriterer fremføring av jernbanen og redusert reisetid Oslo-Hamar/Lillehammer, og på denne bakgrunn legger opp til justert oppstart av prosjektet i henhold til det som følger av Regjeringens opplegg i Nasjonal transportplan (2010–2019).

FORSLAG FRA MINDRETALL

Forslag fra Fremskrittspartiet:

Forslag 1

Stortinget samtykker i att bygginga av E6 på strekninga Dal–Minnesund i Akershus og Skaberudkrysset i Hedmark gjennomføres som omtalt i St.prp. nr. 82 (2008–2009) og basert på full statlig finansiering.

Forslag 2

Stortinget samtykker i at prosjektet startes så snart som mulig basert på forskottering av statlige midler. Stortinget legger til grunn at sak om statlig

finansiering av E6 på strekninga Dal–Minnesund i Akershus og Skaberudkrysset i Hedmark innarbeides i statsbudsjettet for 2010.

KOMITEENS TILRÅDING

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

vedtak:

I

Stortinget samtykker i at bompengeselskapet får løyve til å ta opp lån og krevje inn bompengar til delvis bompengefinansiering av utbygginga av E6 på strekninga Dal–Minnesund i Akershus og Skaberudkrysset i Hedmark etter vilkåra i St.prp. nr. 82 (2008–2009) og Innst. S. nr. 344 (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

Eirin Faldet

ordfører

