



STORTINGET

Innst. 46 S

(2018–2019)

Innstilling til Stortinget
fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Dokument 8:5 S (2018–2019)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Sverre Myrli, Ingalill Olsen, Kirsti Leirtrø, Øystein Langholm Hansen, Julia Wong, Torstein Tvedt Solberg og Hege Haukeland Liadal om reforhandling av Bymiljøpakken for Nord-Jæren

Til Stortinget

Bakgrunn

I dokumentet fremmes følgende forslag:

- «1. Stortinget ber regjeringen ta initiativ til reforhandling av Bymiljøpakken for Nord-Jæren, og ber om at reforhandlingen avsluttes innen årsskiftet 2018/2019. I reforhandlingene skal man utrede en ny modell for innretning på rushtidsavgiften som vil være mindre belastende for befolkningen. Konsekvensen av rushtidsavgift for innbyggere og næringsliv må utredes grundigere, og det må etableres forsvarlige avbøtende tiltak.
2. Stortinget ber regjeringen ta initiativ til at ny teknologi/veiprisning testes ut på Nord-Jæren.
3. Stortinget ber regjeringen utrede alternative finansieringsopplegg ved eventuelle kostnadsøkninger på riksveier og sykkelstamveier i bypakker, også der ikke hele belastningen finansieres med bompenger.
4. Staten dekker 70 prosent av investeringskostnadene for «Bussveien» i Bymiljøpakken for Nord-Jæren.
5. Det må avklares hvilke andre prosesser knyttet til Bymiljøpakken for Nord-Jæren som eventuelt kre-

ver behandling i Stortinget.»

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Øystein Langholm Hansen, Kirsti Leirtrø, Sverre Myrli og Ingalill Olsen, fra Høyre, Solveig Sundbø Abrahamsen, Jonny Finstad, Nils Aage Jegstad og lederen Helge Orten, fra Fremskrittspartiet, Tor André Johnsen, Dagfinn Henrik Olsen og Morten Stordalen, fra Senterpartiet, Bengt Fasteraune og Siv Mossleth, fra Sosialistisk Venstreparti, Arne Nævra, og fra Venstre, Jon Gunnes, viser til representantforslaget og brev fra samferdselsministeren datert 18. oktober 2018.

Komiteen merker seg at forslagsstillerne i pkt. 1 ber regjeringen ta initiativ til reforhandling av Bymiljøpakken for Nord-Jæren. Bymiljøpakken er, som alle andre bompengeprojekter, forankret i lokale vedtak i de berørte kommunene og i fylkeskommunen, som igjen ligger til grunn for Stortingets behandling av Prop. 47 S (2016–2017). Det er et viktig prinsipp for bompengefinansiering av denne typen projekter at de har lokal forankring, og det vil ikke være hensiktsmessig å endre dette prinsippet. Komiteen merker seg at forslagsstillerne ønsker at regjeringen skal ta initiativ til en reforhandling av Bymiljøpakken for Nord-Jæren.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, er av den oppfatning at et ønske om en reforhandling av betingelsene i Bymiljøpakken for Nord-Jæren må komme fra lokale myndigheter.

Flertallet viser videre til at bymiljøpakken er en del av byvekstavtalen for Nord-Jæren, og at partene allerede har startet reforhandlinger av denne avtalen, jf. brev fra samferdselsministeren datert 18. oktober 2018, der det også vises til at eventuelle forslag til endringer i bompengepakken vil bli lagt frem for Stortinget.

Flertallet er opptatt av å ta i bruk ny teknologi som kan bidra til en mer kostnadseffektiv transportsektor, herunder også andre og mer rettfærdige former for veiprising. Flertallet merker seg at Samferdselsdepartementet, i samråd med Klima- og miljødepartementet, nylig har lagt ut et anbud for utredning av et nytt prinsipp for veiprising. Flertallet mener det vil være fornuftig å avvente dette arbeidet før eventuelle pilot- eller testprosjekter iverksettes.

Flertallet viser til at bypakker styres ut fra et porteføljeprinsipp, som betyr at omfanget av porteføljen må tilpasses til tilgjengelige inntekter, og at kostnadsoverskridelser må løses innenfor rammene av dette prinsippet. Flertallet er av den oppfatning at porteføljestyring er med på å sikre at det ikke blir iverksatt prosjekter det ikke er dekning for, at kostnadene blir holdt nede, og at eventuelle overskridelser ikke fører til økte bompenge eller krav om økt finansiering fra offentlige myndigheter.

Flertallet mener det er riktig å videreføre dette prinsippet også for nye bypakker.

Et annet flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, merker seg at staten vil dekke 50 pst. av utvalgte kollektivprosjekter i de fire største byområdene. I Bymiljøpakke Nord-Jæren vil staten dekke 50 pst. av Bussvei Nord-Jæren. Sammenlignet med tidligere bypakker er dette en vesentlig forbedring i den statlige medfinansieringen, som bidrar til at viktige kollektivløft blir gjennomført.

Dette flertallet merker seg at den statlige finansieringsandelen på 50 pst. følges opp gjennom de årlige budsjettene, og at det gir den nødvendige forutsigbarheten for gjennomføring av prosjektene.

Dette flertallet viser til brev fra samferdselsministeren av 18. oktober 2018, der det er beregnet at en økning til 70 pst. statlig medfinansiering vil bety et økt behov på 10 mrd. kroner i NTP-perioden, og at det vil gå ut over gjennomføringen av andre viktige samferdselsprosjekter.

Flertallet er av den oppfatning at det vil være uheldig å endre rammevilkårene for statlig medfinansiering av store kollektivprosjekter, og vil legge vekt på å følge opp Nasjonal transportplan 2018–2029.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til brev fra samferdselsministeren til komiteen av 18. oktober, der han skriver at han ikke vil

legge føringer for det lokale arbeidet med å revidere bompengeprognet på Nord-Jæren.

Samtidig skriver han i brevet:

«Det er ein føresetnad frå staten at byvekstavtalen bidreg til å nå målet om nullvekst i persontransport med bil.»

Disse medlemmer registrerer at samferdselsministeren ikke vil ta ansvar for bompengeprognet på Nord-Jæren, men krever nullvekst i biltrafikken. Etter disse medlemmers syn er dette å fraskrive seg ansvaret for bompengeprognet uten å komme opp med alternativer til bompenge.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen ta initiativ til at ny teknologi/vegprising testes ut på Nord-Jæren.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen ta initiativ til reforhandling av Bymiljøpakken for Nord-Jæren og ber om at reforhandlingen avsluttes innen årsskiftet 2018/2019. I reforhandlingene skal man utrede en ny modell for innretning på rushtidsavgiften som vil være mindre belastende for befolkningen. Konsekvensen av rushtidsavgift for innbyggere og næringsliv må utredes grundigere, og det må etableres forsvarlige avbøtende tiltak.»

«Stortinget ber regjeringen avklare hvilke andre prosesser knyttet til Bymiljøpakken for Nord-Jæren som eventuelt krever behandling i Stortinget.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen sørge for at staten dekker 70 pst. av investeringskostnadene for 'Bussveien' i Bymiljøpakken for Nord-Jæren.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen utrede alternative finansieringsopplegg ved eventuelle kostnadsøkninger på riksveger og sykkelstamveger i bypakker, også der ikke hele belastningen finansieres med bompenge.»

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti viser til at en kombinasjon av bilregulerende tiltak og kraftfull satsning på kollektiv, sykkel og gange må til for at det tverrpolitisk vedtatte målet om nullvekst i personbiltrafikken i de store byområdene kan nås. Dette medlem støtter en reforhandling av

Bymiljøpakken for Nord-Jæren, men mener formålet med reforhandlingen må være å gjøre det lettere for folk å velge andre alternativ enn bil til jobb. Det gjøres ved å øke ambisjonene for kollektiv, sykkel og gange uten å svekke de bilregulerende tiltakene som det er tverrpolitisk enighet om at er effektive.

På denne bakgrunn fremmer dette medlem følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen ta initiativ til en reforhandling av Bymiljøpakken for Nord-Jæren, der formålet er å øke satsningen på kollektiv, sykkel og gange, inkludert å sikre at den planlagte bussveien gjøres konverterbar til bybane.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti merker seg at samferdselsminister Jon Georg Dale skriver følgende i brev til transport- og kommunikasjonskomiteen, som svar på spørsmål om det er mulig å nå nullvekstmålet uten bompenger:

«Eg har meir tru på tiltak som er positive for å nå nullvekstmålet, som til dømes betre kollektivtransport og betre gang- og sykkelveier, enn restriktive tiltak.»

Disse medlemmer merker seg at statsrådets tro står i strid med hans egen regjeringens overbevisning som formulert i Nasjonal transportplan, der regjeringen konkluderer:

«Fortetting og bilrestriktive tiltak antas å ha vel så stor betydning for måloppnåelse som investeringer i kollektiv-, gange- og sykkeltiltak.»

Regjeringen skriver videre i Nasjonal transportplan:

«Statens vegvesen har i samarbeid med Jernbanedirektoratet og lokale myndigheter laget byutredninger som viser ulike måter å nå nullvekstmålet på, både gjennom samferdsels- og arealtiltak. (...) Utredningene viser at det er mulig å nå målet, og at det kan gjøres med ulike kombinasjoner av virkemidler. (...) Oppsummert viser disse resultatene at følgende virkemidler har stort betydning for måloppnåelsen: bompenger/vegprising, kompakt byutvikling og fortetting, økte parkeringsavgifter og redusert tilgjengelighet til parkeringsplasser, bedre kollektivtilbud, gang- og sykkelanlegg og redusert vegkapasitet/konkurranseskraft for bilen.»

Disse medlemmer synes det er underlig at ministeren i svar til komiteen fronter et annet syn enn det regjeringen selv la frem for kort tid siden.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti viser til at dagens system med bompenger og rushtidsavgift statistisk sett virker omfordelende flere av stedene det er gjennomført. Overordnet viser undersøkelser at det er menn med relativt høy inntekt som kjører mer i rushtiden, mens kvinner og personer

med lavere inntekt benytter seg oftere av kollektivtilbudet. Det betyr at å styrke kollektiv, sykkel og gange er viktige tiltak, også fordelingspolitisk. Dette medlem anerkjenner at bompengene innkreving slår uheldig ut for enkeltpersoner som kan få en urimelig stor bompengbelastning avhengig av hvor langt de kjører. Et veiprissingssystem, der avgiftene beregnes ut fra hvor en faktisk kjører, kan være like effektivt og mer sosialt rettferdig. Dette medlem støtter derfor at dette systemet testes ut på Nord-Jæren, slik forslagsstillerne foreslår. Dette medlem viser imidlertid til Dokument 8:35 S (2018–2019) og Dokument 8:26 S (2018–2019), der en helhetlig utredning av veiprissing foreslås. Dette medlem støtter forslaget om uttesting av veiprissing på Nord-Jæren under forutsetning at denne uttestingen skjer i etterkant av en slik helhetlig utredning av konsekvensene. Dette medlem understreker videre at en uttesting på Nord-Jæren ikke betyr at andre områder er utelukket for uttesting av veiprissing.

Dette medlem støtter forslagsstillerne både i at staten må ta en større andel av kostnadene for store kollektivprosjekter, og at det bør bevilges mer midler enn dagens regjering gjør, til utbygging av sykkel- og gangveier. Dette medlem merker seg imidlertid at forslag 3 i praksis innebærer at staten også skal ta en økt andel av kostnadene for riksveiprojekter. Dette medlem støtter en reduksjon av bompenger som går til å bygge riksveiprojekter, men mener formålet da må være å begrense byggingen av riksvei og heller bruke midlene på kollektiv, sykkel og gange.

Forslag fra mindretall

Forslag fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti:

Forslag 1

Stortinget ber regjeringen ta initiativ til at ny teknologi/vegprising testes ut på Nord-Jæren.

Forslag fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet:

Forslag 2

Stortinget ber regjeringen ta initiativ til reforhandling av Bymiljøpakken for Nord-Jæren og ber om at reforhandlingen avsluttes innen årsskiftet 2018/2019. I reforhandlingene skal man utrede en ny modell for innretning på rushtidsavgiften som vil være mindre belastende for befolkningen. Konsekvensen av rushtidsavgift for innbyggere og næringsliv må utredes grundigere, og det må etableres forsvarlige avbøtende tiltak.

Forslag 3

Stortinget ber regjeringen avklare hvilke andre prosesser knyttet til Bymiljøpakken for Nord-Jæren som eventuelt krever behandling i Stortinget.

Forslag fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti:*Forslag 4*

Stortinget ber regjeringen sørge for at staten dekker 70 pst. av investeringskostnadene for «Bussveien» i Bymiljøpakken for Nord-Jæren.

Forslag fra Arbeiderpartiet:*Forslag 5*

Stortinget ber regjeringen utrede alternative finansieringsopplegg ved eventuelle kostnadsøkninger på riksveger og sykkelstamveger i bypakker, også der ikke hele belastningen finansieres med bompenger.

Forslag fra Sosialistisk Venstreparti:*Forslag 6*

Stortinget ber regjeringen ta initiativ til en reforhandling av Bymiljøpakken for Nord-Jæren, der formålet er å øke satsningen på kollektiv, sykkel og gange, in-

kludert å sikre at den planlagte bussveien gjøres konverterbar til bybane.

Komiteens tilråding

Komiteens tilråding fremmes av medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre.

Komiteen har for øvrig ingen merknader, viser til representantforslaget og råder Stortinget til å gjøre følgende

v e d t a k:

Dokument 8:5 S (2018–2019) – Representantforslag fra Sverre Myrli, Ingalill Olsen, Kirsti Leirtrø, Øystein Langholm Hansen, Julia Wong, Torstein Tvedt Solberg og Hege Haukeland Liadal om reforhandling av Bymiljøpakken for Nord-Jæren – vedtas ikke.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 13. november 2018

Helge Orten

leder og ordfører

VEDLEGG 1**Brev fra Samferdselsdepartementet v/statsråd Jon Georg Dale til transport- og kommunikasjonskomiteen, datert 18. oktober 2018****Dokument 8:5 S (2018-2019) om reforhandling av Bymiljøpakken for Nord-Jæren**

Eg viser til brev av 10. oktober 2018 vedlagt Dokument 8:5 (2018-2019) frå representantane Sverre Myrli, Ingalill Olsen, Kirsti Leirtrø, Øystein Langholm Hansen, Julia Wong, Torstein Tvedt Solberg og Hege Haukeland Liadal om reforhandling av bymiljøpakken for Nord-Jæren.

Representantane fremjar følgjande forslag:

"1. Stortinget ber regjeringa ta initiativ til reforhandling av Bymiljøpakken for Nord-Jæren, og ber om at reforhandlinga avsluttes innan årsskiftet 2018/2019. I reforhandlingane skal man utrede en ny modell for innretning på rushtidsavgiften som vil være mindre belastende for befolkningen. Konsekvensen av rushtidsavgift for innbyggere og næringsliv må utredes grundigere, og det må etableres forsvarlige avbøtende tiltak.

2. Stortinget ber regjeringa ta initiativ til at ny teknologi/veiprisering testes ut på Nord-Jæren.

3. Stortinget ber regjeringa utrede alternative finansieringsopplegg ved eventuelle kostnadsøkninger på riksveier og sykkelstamveier i bypakker, også der ikke hele belastningen finansieres med bompenger.

4. Staten dekker 70 prosent av investeringskostnadene for «Bussveien» i Bymiljøpakken for Nord-Jæren.

5. Det må avklares hvilke andre prosesser knyttet til Bymiljøpakken for Nord-Jæren som eventuelt krever behandling i Stortinget."

Vurderingane mine av desse forslaga følgjer nedanfor.

Forslag nr. 1 om reforhandling av Bymiljøpakken

Stortinget handsama og vedtok i mars 2017 ei sak om finansiering av Bypakke Nord-Jæren (Randaberg, Sandnes, Sola og Stavanger kommunar), jf. Prop. 47 S (2016-2017) og Innst. 214 S (2016-2017). Det har vore drøftingar lokalt rundt oppstartstidspunkt og innretning av det nye bompengelopplegget, men innkrevjinga starta likevel som planlagt 1. oktober 2018.

Denne vurderinga er gjort lokalt, og etter at eg orienterte ordførarane i Randaberg, Sandnes, Sola, Stavanger og Rogaland fylkeskommune om at dei hadde fri-dom til å fastsette dette tidspunktet sjølve.

Det er eit viktig prinsipp ved bompengefinansiering at det ligg til grunn eit lokal initiativ om slik finansiering. Staten pålegg ikkje bompengeinnkrevjing. Eg har registrert at dei lokale partane er samde om å starte forhandlingar om revisjon av den bompengefinansierte bypakken (Bymiljøpakken). Ein revidert pakke må forankrast gjennom nye lokalpolitiske vedtak. Større

endringar vil kunne medføre krav om ekstern kvalitets-sikring (KS2).

Når dette er på plass, vil Samferdselsdepartementet og regjeringa kunne leggje eit nytt forslag fram for Stortinget. Eg vil ikkje leggje føringar for det lokale arbeidet med å revidere bompengelopplegget, verken når det gjeld rushtidsavgift eller tidsplanen for arbeidet.

Bymiljøpakken er ein del av den gjeldande byvekst-avtalen for Nord-Jæren. Det pågår no reforhandlingar av denne avtalen mellom staten, fylkeskommunen og dei fire kommunane. Det lokale arbeidet med å revidere bompengelopplegget må sjåast i samheng med dette. Det er ein føresetnad frå staten at byvekstavtalen bidreg til å nå målet om nullvekst i persontransport med bil. Det er vidare viktig at det i reforhandlingane blir lagt til grunn at dei økonomiske rammene som staten bidreg med i Bymiljøpakken, allereie er avklart gjennom stortingshandsaming. Ut over dette har dei lokale styrsmaktene stor fridom til å utforme pakken sjølv, men det må vere balanse mellom inntekter og utgifter.

Slik eg vurderer forslag 1 i representantforslaget legg Arbeiderpartiet opp til å flytte initiativet for lokal finansiering til staten. Forslag om at staten skal krevje nye modellar for fastsettelsen av bompengar vil eg på prinsipielt grunnlag rå sterkt i frå. Slik framlegget frå Arbeiderpartiet er innretta vil altså det medføre at staten tek ei langt meir aktiv rolle i å fastsette bompengar eller annan type finansiering frå bilistane si side. Dette vil kunne medføre at lokaldemokratiet vert unødning overstyrt, og det vil kunne bidra til meir bompengar over tid.

Arbeiderpartiet sitt forslag om større statleg overstyring av lokale prosessar bør avvistas.

Forslag nr. 2 om ny teknologi/vegprising

Samferdselsdepartementet har, i samråd med Klima- og miljødepartementet og Finansdepartementet, nyleg lagt ut eit anbod på ei utgreiing av eit nytt system for vegprising. Dette arbeidet er ei oppfølging av Stortinget sitt vedtak frå handsaminga av Innst. 2 S (2016-2017) 5. desember 2016: "Stortinget ber regjeringa utrede satellittbasert veiprisering for tungtransport. Utreddinga skal også inneholde en vurdering av hvordan et slikt system vil slå ut for nullutslippsbiler og overgang til biodrivstoff."

Eit system med vegprising for tunge køyretøy vil kunne gi ei rettare prising av eksterne kostnader og føre til at norske og utanlandske køyretøy i større grad betaler for vegslitasje, utslepp, køar og ulukker.

Ei slik utgreiing vil svare på mange spørsmål om mellom anna positiv og negativ påverknad ved eit slikt system, samfunnsøkonomisk lønnsemd, økonomiske og administrative konsekvensar og personvernomsyn. Det vil òg se på kva for nokre av dagens verkemiddel som bør inngå i eit system med vegprising og forholdet til dei verkemidla som eventuelt ikkje blir tilrådde inkluderte i eit system med vegprising, kva for deler av vegnettet som skal inkluderast, konsekvensar for utviklinga i køyretøyparken (inkl. bruk av biodrivstoff) og konsekvensar for støy, lokal luftforureining, klima, vegslitasje og framkomst. Utgreiinga vil òg kartleggje tekniske løysingar for vegprising og det må sikrast kompatibilitet med gjeldande og komande system for vegprising i utlandet.

Det er med andre ord eit komplekst tema, og det er behov for ei utgreiing før vi eventuelt kan starte eit pilotprosjekt. Det er per dags dato heller ikkje heimel for forsøk med vegprising. Etter at utgreiinga er ferdigstilt, vil regjeringa ta stilling til vidare arbeid med eit nytt system for vegprising.

Staten bør uansett ikkje pålegge eit byområde ei bestemt løysing ein lokalt ikkje ønsker. Forslaget frå Arbeiderpartiet opnar i stor grad for meir overstyring av lokale myndigheiter. På sikt vil det kunne auke bruken av bompengar og vegprising utover det det er lokal tilslutning til. Eg ser ingen grunn til å vedta forslag som potensielt kan medføre større belastning for bilistane er det er lokalpolitisk tilslutning til.

Forslag nr. 3 om alternative finansieringsopplegg i bypakkar

Det er eit fastsett prinsipp for bompengefinansierte bypakkar i dei større byområda at dei skal porteføljestyrt, jf. mellom anna Prop. 47 S (2016-2017) Finansiering av Bypakke Nord-jæren i Randaberg, Sandnes, Sola og Stavanger kommuner i Rogaland. Dette er eit viktig prinsipp fordi det inneber at inntektssida og kostnadssida må speglast, og det må gjerast reelle prioriteringar dersom det ikkje er rom for å gjennomføre alle dei prosjekta og tiltaka som er ønskt innanfor ei gitt økonomisk ramme.

Dersom det blir kostnadsauke på einskilde prosjekt – anten dette gjeld prosjekt staten eller lokale styresmakter har ansvar for, skal det handterast innanfor pakka. Eg ser ikkje grunnlag for å endre denne praksisen, som òg er innarbeidd i andre bompengefinansierte bypakkar.

Eg minner også om at det statlege bidraget til dei fire storbyområda er vesentleg forbetra frå når Arbeiderpartiet sat i regjering. Eg legg også til grunn at det statlege bidraget i denne bypakken er fastsett av Stortinget.

Forslag nr. 4 om 70 prosent statleg finansiering av Bussveien

Gjennom Nasjonal transportplan 2018-2029 blei det fastsett at staten skulle dekke 50 prosent av prosjektkostnadene for dei viktigaste kollektivtransportløysingane i dei fire største byområda.

Ei utviding av 50/50-ordninga til ei 70/30-fordeling gir behov for ein *betydeleg* auke av den økonomiske ramma i Nasjonal transportplan. Etter mi vurdering vil ei eventuell endring i ordninga med statleg finansieringstilskot ikkje berre kunne gjelde Bussveien på Nordjæren. Det ville òg måtte gjelde dei andre aktuelle 50/50-prosjekta. I Nasjonal transportplan 2018-2029 er det lagt til grunn statleg delfinansiering av følgjande fem prosjekt; Fornebubanen og Metrotunnel i Oslo og Akershus, Bybanen til Fyllingsdalen i Bergen, Metrobuss trinn 1 i Trondheim og Bussveien på Nordjæren. Dersom staten skal dekke 70 prosent av kostnadene ved disse prosjekta, gir det eit auka behov på nærare 10 mrd. kr i planperioden.

Dersom Stortinget vel å gjere dette i strid med gjeldande NTP vil dette gå ut over andre prosjekt i eller utanfor dei store byområda. Vegar og kollektivtilbod i distrikta vil fort være taparen med Arbeiderpartiet sitt forslag. Alternativt vil vedlikehaldsetterslepet igjen auke, slik det oftast har gjort når Arbeiderpartiet har vore i regjering. Det kan også tenkast at det vil forsinke framdrifta på intercity.

Forslag nr. 5 om vurdering av prosessar som kan krevje handsaming i Stortinget

Som omtalt under forslag nr. 1, har Stortinget vedtatt eit bompengeopplegg for Nordjæren. Dette blei innført 1. oktober i år. Dersom det blir fatta lokalpolitisk vedtak om ei revidert bompengepakke, vil eg komme tilbake til Stortinget for eit nytt samtykke.

VEDLEGG 2**Brev fra Samferdselsdepartementet v/statsråd Jon Georg Dale til transport- og kommunikasjonskomiteen, datert 31. oktober 2018****Spørsmål 1 og 2 til Dok. 8:5 (2018-2019) - svar**

Eg viser til brev av 25.10.18 om reforhandling av Bypakke Nord-Jæren. Transport- og kommunikasjonskomiteen har følgjande spørsmål:

1. Er det mulig å nå nullvekstmålet på Nord-Jæren uten å bruke bompenger?
2. Hvilke tiltak ser samferdselsministeren som aktuelle for å nå nullvekstmålet dersom det ikke skal brukes bompenger?

Utgangspunktet mitt er at bompengeneinnkrevjing skal byggje på lokalt initiativ og vedtak. Det er eit viktig prinsipp ved all bompengefinansiering. Staten pålegg ikkje bompengefinansiering. Det er altså lokale myndigheiter sjølv som må gjere den vurderinga at dei ønskjer bompengeneinnkrevjing – anten føremålet er rein finansiering eller både trafikkregulering og finansiering slik det er mogleg å gjere i byområda.

Bypakke Nord-Jæren (Bymiljøpakken) er ein del av byvekstavtalen for byområdet. I brevet mitt av 18.10.18 har eg derfor gjort greie for dei to føresetnadene frå staten i det lokale arbeidet med å revidere bompengeopplegget på Nord-Jæren: Byvekstavtalen skal bidra til å nå målet om nullvekst i persontransport med bil. Det er vidare viktig at det i reforhandlingane blir lagt til grunn at dei økonomiske rammene som staten bidreg med i Bymiljøpakken, allereie er avklart gjennom stortingshandsaming. Ut over dette har dei lokale styresmaktene stor fridom til å utforme pakken sjølv, men det må vere balanse mellom inntekter og utgifter. Dersom dei ønskjer eit revidert bompengeopplegg og vedtek dette, vil eg ta det vidare til Stortinget basert på dei lokale vedtaka.

Eg har meir tru på tiltak som er positive for å nå nullvekstmålet, som til dømes betre kollektivtransport og betre gang- og sykkelveggar, enn restriktive tiltak som blir oppfatta som negative av folk. Dette legg regjeringa til rette for ved ei betydeleg satsing på byområda. Det er sett av 66,4 mrd. kr til bymiljø-/byvekstavtalane og belønningsordninga i Nasjonal transportplan 2018-2029. Regjeringa følgjer no dette opp i dei årlege budsjetta. I 2019 foreslår vi over 3,7 mrd. kr til dette formålet som ein del av ei viktig statleg satsing for å nå nullvekstmålet. I den gjeldande byvekstavtalen for Nord-Jæren bidreg staten mellom anna til utbygginga av Bussveien, som vil styrke kollektivtilbodet på Nord-Jæren betydeleg. Det er også sett av midlar til sykkelvegutbygging og tilskot til lokale tiltak gjennom belønningsmidlar. Samstundes må lokale styresmakter bidra innanfor ansvarsområda sine dersom vi skal nå nullvekstmålet. I dette arbeidet må det vere opp til dei å velje dei konkrete tiltaka ut frå utfordringane dei ser i byområdet sitt.

Byvekstavtalen for Nord-Jæren blir no reforhandla, og det lokale arbeidet med å revidere bompengeopplegget må sjåast i samheng med det. Samla sett må dei lokale partane og staten komme fram til ei tiltakspakke for byvekstavtalen, som inkluderer bypakken, som gjer det mogleg å nå nullvekstmålet. Ein ny, lokalt vedteke bypakke vil måtte leggjast fram for Stortinget på nytt.

