



## STORTINGET

# Innst. 79 S

(2021–2022)

Innstilling til Stortinget  
fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Prop. 2 S (2021–2022)

---

**Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Endringar i statsbudsjettet 2021 under Samferdselsdepartementet (driftskreditt til Nye Veier AS og kostnadsrammer) og revisjon av bompengepakke (fylkesveg)**

---

Til Stortinget

## 1. Sammendrag

Regjeringa legg i proposisjonen fram forslag om å løyve 1 000 mill. kroner i 2021 til ei driftskredittordning til Nye Veier AS på kap. 1321 Nye Veier AS, (ny) post 86 Driftskreditt. Ordninga gjeld selskapet sitt arbeid med Ringeriksbanana, som er ein del av fellesprosjektet Ringeriksbanana og E16 Skaret–Høgstet–Hønefoss.

Driftskredittordninga skal ifølgje proposisjonen bidra til at selskapet har tilstrekkeleg likviditet til å handtere løpande utbetalingar i gjennomføringsfasen. Ordninga er avgrensa til kortsiktige lån med løpetid på inn-til tolv månader.

Vidare legg regjeringa fram eit forslag om revidert finansieringsopplegg av fylkesvegprosjekt og -tiltak i Bømlo kommune i Vestland, «Bømlopakken». Forslaget omfattar revidert bompengeprogger samt å setje av ei ramme til nye mindre utbetringar på fylkesvegnettet. Det blir vist til. St.prp. nr. 78 (2008–2009) Om delvis bompengefinansiering av prosjekt og tiltak i Bømlo kommune i Hordaland, jf. Innst. S nr. 343 (2008–2009). Bømlopakken inneheldt utbetring av tolv vegstreknin- gar på dåverande riks- og fylkesvegnett. Bompengerev- jing starta i 2013. Grunna kostnadsauke står det att

fem prosjekt som det ikkje er rom for å finansiere fullt ut innanfor den økonomiske ramma for pakken. Den reviderte finansieringsordninga vil finansiere dei prosjekta som står att.

Det vert òg lagt fram forslag til kostnadsrammer i to vegprosjekt; Bypakke Ålesund og Samferdselspakke for Kristiansandsregionen.

Stortinget slutta seg våren 2021 til utbygging og delvis bompengefinansiering av «Bypakke Ålesund», jf. Prop. 201 S (2020–2021) Utbygging og finansiering av Bypakke Ålesund i Møre og Romsdal og Innst. 654 S (2020–2021). I Prop. 201 S (2020–2021) vart det ikkje lagt fram forslag til romartalsvedtak om kostnadsramma. Regjeringa gjer derfor framlegg om ei kostnadsramme på 2 390 mill. kroner i tråd med Prop. 201 S (2020–2021).

Stortinget slutta seg våren 2021 til utbygging og finansiering av Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 2, jf. Prop. 95 S (2020–2021) Utbygging og finansiering av Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 2 i Agder og Innst. 320 S (2020–2021). I Prop. 95 S (2020–2021) vart det ikkje lagt fram forslag til romartalsvedtak om kostnadsramma. Regjeringa gjer derfor framlegg om ei kostnadsramme på 3 526 mill. kroner i tråd med Prop. 95 S (2020–2021).

## 2. Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Tom Kalsås, Kirsti Leirtrø og Nils Kristen Sandtrøen, fra Høyre, Liv Kari Eskeland, Trond Helleland og Erlend Larsen, fra Senterpartiet, Geir Adelsten Iversen, Geir Inge Lien og Erling Sande, fra

Fremskrittspartiet, Terje Halleland og Morten Stordalen, og fra Sosialistisk Venstreparti, Mona Fagerås, viser til Prop. 2 S (2021–2022), der det legges frem forslag om endringer i statsbudsjettet 2021 under Samferdselsdepartementet (driftskreditt til Nye Veier AS for Ringeriksbanen og kostnadsrammer for riksvegprosjektene E136 Breivika–Lerstad og E18/E39 Gartnerløkka–Kolsdalen) og revidert finansieringsopplegg for fylkesvegprosjekt og -tiltak i Bømlo kommune i Vestland, og har følgende merknader.

## 2.1 Driftskreditt til Nye Veier AS

Komiteen viser til at det i Meld. St. 20 (2020–2021) Nasjonal transportplan 2022–2033 fremkommer at fellesprosjektet Ringeriksbanen og E16 Høgskaret–Hønefoss (FRE16) potensielt skal overføres til Nye Veier AS, og at slik overføring skjedde ved rammeavtale mellom Samferdselsdepartementet og Nye Veier AS av 1. juli 2021.

Komiteen merker seg at den foreslåtte driftskreditten på 1 000 mill. kroner i 2021 gjelder Nye Veier AS sitt arbeid med Ringeriksbanen, som er en del av fellesprosjektet Ringeriksbanen og E16 Skaret–Høgkastet–Hønefoss, at driftskredittordningen skal bidra til at selskapet har tilstrekkelig likviditet til å håndtere løpende utbetalinger i gjennomføringsfasen, og at driftskredittordningen blir avviklet når Ringeriksbanen er ferdig og lånet innfridd før midlene blir tilbakeført til statskassen.

Komiteen har vært opptatt av effektiv fremdrift og rask oppstart av byggingen av Ringeriksbanen, som skal korte inn reisetiden med tog mellom Hønefoss og Oslo med nærmere en time, samtidig som reisetiden med Bergensbanen reduseres like mye. Komiteen er positive til at det bevilges 1 000 mill. kroner i 2021 til en driftskredittordning til Nye Veier AS, slik at selskapet har tilstrekkelig likviditet til å håndtere løpende utbetalinger i gjennomføringsfasen, og på den måten kan sikre fremdriften i prosjektet.

Komiteen mener at når det skal bygges vei og bane parallelt, som ved byggingen av Ringeriksbanen og E16 Skaret–Høgkastet–Hønefoss, vil felles planlegging og utbygging av vei- og jernbaneprosjektene være fornuftig og bidra til at en får mer vei og bane av hver krone som bevilges til samferdselssektoren.

Komiteen viser til henstilling fra samferdselsministeren av 3. desember 2021 om å fremme forslag om fullmakt til å aktivere driftskreditt til Nye Veier AS i statens kapitalregnskap. For at driftskreditten kan benyttes av Nye Veier AS, må det gis en slik fullmakt.

Komiteen slutter seg til at Stortinget tar stilling til en slik fullmakt, jf. romertall II.

Komiteens medlemmer fra Høyre er godt fornøyd med at Nye Veier AS fikk ansvaret for fellespro-

sjektet Ringeriksbanen og E16 mellom Skaret og Hønefoss. Ny firefelts europaveg vil sammen med dobbeltsporet jernbane knytte Ringeriksregionen tett opp mot Osloregionen og gi et felles bo- og arbeidsmarked.

Disse medlemmer er opptatt av det nå ikke må komme forsinkelser i prosjektet, en har merket seg at det i Hurdalsplattformen sies at Nye Veier AS skal evalueres. En evaluering vil i seg selv skape usikkerhet, og det er bekymringsfullt at budsjettpartner Sosialistisk Venstreparti vil avvike Nye Veier. Disse medlemmer viser til at selskapet på sine prosjekter har redusert kostnadene med 19 pst. sammenlignet med kostnadsoverslagene da de tok over strekningene, og mener det viser behovet for reformer og ikke reversering innen samferdselssektoren.

Disse medlemmer viser til at Ringeriksbanen er en del av Bane NORs InterCity-satsing, som skal gi en effektiv og miljøvennlig transport og et togtilbud som gjør det lettere å bo i én by og jobbe i en annen. Med driftskreditten som foreslås i denne proposisjonen, og bevilgningen på 500 mill. kroner i statsbudsjettet for 2022, ligger alt til rette for at framdriften i prosjektet kan holdes oppe.

## 2.2 Revidert finansieringsopplegg for fylkesvegprosjekt og -tiltak i Bømlo kommune i Vestland (revidert Bømlopakke)

Komiteen viser til Stortingets behandling av Bømlopakken i 2009, som inneholdt utbedring av tolv vegstrekninger på daværende riks- og fylkesvegnett. Grunnet kostnadsøkning står det igjen fem prosjekt som det ikke er rom for å finansiere fullt ut innenfor den økonomiske rammen for pakken. Det er derfor behov for å revidere finansieringsopplegget for Bømlopakken. I ny pakke vil tre av prosjektene fra den opprinnelige pakken bli finansiert, i tillegg til at det settes av en ramme til mindre utbedringer på fylkesvegnettet.

Komiteen registrerer at det med den reviderte Bømlopakken blir lagt til grunn en total ramme til vegprosjekt fra 2021 på 665 mill. 2021-kroner.

Komiteen er av den oppfatning at Bømlopakken har bidratt til en vesentlig bedre vegstandard som har bedret framkommeligheten og trafikksikkerheten på Bømlo. Kommunen har stor aktivitet innen sjømat og maritim virksomhet, og revidert Bømlopakke vil legge til rette for fortsatt vekst innenfor disse næringene. Komiteen er kjent med at det foreligger planer om å bygge ut fiskerihavn og industriområde på Langevåg, helt sør på Bømlo.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre og Senterpartiet, mer-

ker seg at det har vært gode prosesser i kommune og fylke, og at det er felles enighet om de justeringer som ligger i denne proposisjonen. Flertallet mener det er viktig å få ferdigstilt prosjektene som ligger i Bømlopakken, samt å holde innkrevingskostnadene så lave som mulig, slik at de midler som blir krevd inn gjennom bompengerperioden, i størst mulig grad blir brukt til veiformål og ikke til administrasjon av bompengeneinnkrevningen. Flertallet er glad for at prosjektene i Bømlopakken gir gode ringvirkninger for næringsliv og kommune, og ser at infrastruktur er et viktig premiss for god utvikling av distriktene.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at Fremskrittspartiet er mot bruk av bompenger som finansieringskilde til investeringer i og utbedringer av veier. Disse medlemmer mener finansieringen av offentlige veier er et offentlig ansvar, hvor regningen ikke skal skyves videre til bilistene gjennom bruk av bompenger.

Disse medlemmer mener det er urettferdig og usosialt å skyve regningen over på bilistene når finansieringsordningen viser seg så ineffektiv at den ikke strekker til. Disse medlemmer mener det er riktig å fullføre veiprojektene i Bømlopakken, særlig av hensyn til de bilistene som har betalt bompenger siden innkrevningen startet i 2013. Det er imidlertid et offentlig ansvar å sørge for nødvendig infrastruktur i hele landet, og disse medlemmer mener derfor at bompengandelen i revidert finansieringsopplegg for Bømlopakken må dekkes av statlige midler, og bompengeneinnkrevningen må avvikles.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti er glad for at viktige utbedringer av veinettet nå blir realisert. Dette medlem skulle likevel gjerne sett en mer rettferdig finansieringsmodell med en bomring rundt sentrum der det er størst trafikk, med et lavt tak og kun betaling den ene veien. Det ville vært minst belastende for innbyggerne. Dette medlem registrerer at man istedenfor har valgt en finansieringsløsning som dytter mesteparten av finansieringsansvaret over på pendlerne.

### **2.3 Kostnadsrammer for riksveiprojektene E136 Breivika–Lerstad og E18/E39 Gartnerløkka–Kolsdalen**

Komiteen viser til at Stortinget våren 2021 sluttet seg til utbygging og delvis bompengefinansiering av Bypakke Ålesund, jf. Prop. 201 S (2020–2021) og Innst. 654 S (2020–2021). Forslag til kostnadsramme for E136 Breivika–Lerstad går fram av proposisjonen, men det ble ikke lagt fram forslag til vedtak om kostnadsrammen. Komiteen merker seg at Samferdselsdepartementet

nå legger fram forslag om en kostnadsramme på 2 390 mill. kroner i tråd med Prop. 201 S (2020–2021).

Komiteen viser til at Stortinget våren 2021 sluttet seg til utbygging og finansiering av Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 2, jf. Prop. 95 S (2020–2021) og Innst. 320 S (2020–2021). Forslag til kostnadsramme for E18/E39 Gartnerløkka–Kolsdalen går fram av proposisjonen, men det ble ikke lagt fram forslag til vedtak om kostnadsrammen. Komiteen merker seg at Samferdselsdepartementet nå legger fram forslag om en kostnadsramme på 3 526 mill. kroner i tråd med Prop. 95 S (2020–2021).

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener at veiprojektet E136 Breivika–Lerstad er viktig og må prioriteres for rask utbygging uten bompengefinansiering. Disse medlemmer viser til Innst. 654 S (2020–2021) i behandlingen av Prop. 201 S (2020–2021), hvor Fremskrittspartiet stemte mot Bypakke Ålesund på grunn av den massive bruken av bompengefinansiering. Disse medlemmer viser videre til Fremskrittspartiets alternative budsjett for 2022, hvor det foreslås å stanse etablering av bompengeneinnkreving i forbindelse med Bypakke Ålesund og erstatte udekket finansieringsbehov med statlige midler.

Disse medlemmer viser til Fremskrittspartiets alternative budsjett for 2022, hvor det foreslås å stoppe prosjektet E18/E39 Gartnerløkka–Kolsdalen i Agder. Disse medlemmer viser videre til Innst. 320 S (2020–2021), jf. Prop. 95 S (2020–2021), hvor Fremskrittspartiet foreslo å overføre prosjektet E18/E39 Gartnerløkka–Kolsdalen til Nye Veier AS, og nedskalere prosjektet som del av en helhetlig samferdselsplanlegging i Kristiansand. Fremskrittspartiet foreslo også at fase 2 av Samferdselspakke for Kristiansandsregionen finansieres uten bruk av bompenger.

Disse medlemmer fremmer følgende alternative forslag:

«III

Fullmakt til å forplikte staten for investeringsprosjekt  
Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet:

får fullmakt til å gjennomføre dette investeringsprosjekt:	innenfor en kostnadsramme på:
E136 Breivika–Lerstad	2 390 mill. kr

Fullmakten gjelder også forpliktelser som blir inngått i senere budsjettår, innenfor kostnadsrammen for det særskilte prosjekt. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å prisjustere kostnadsrammen i senere år.»

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen erstatte bompengandelen i revidert Bømlopakke i Vestland med statlige midler.»

### 3. Forslag fra mindretall

Forslag fra Fremskrittspartiet:

Forslag 1

III

Fullmakt til å forplikte staten for investeringsprosjekt  
Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet:

får fullmakt til å gjennomføre dette investeringsprosjekt:	innenfor en kostnadsramme på:
E136 Breivika–Lerstad	2 390 mill. kr

Fullmakten gjelder også forpliktelser som blir inngått i senere budsjettår, innenfor kostnadsrammen for det særskilte prosjekt. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å prisjustere kostnadsrammen i senere år.

Forslag 2

Stortinget ber regjeringen erstatte bompengandelen i revidert Bømlopakke i Vestland med statlige midler.

### 4. Komiteens tilråding

Komiteens tilråding I og II fremmes av en samlet komité.

Komiteens tilråding III og IV fremmes av komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti.

Komiteen har for øvrig ingen merknader, viser til proposisjonen og rå Stortinget til å gjøre følgende

vedtak:

I

I statsbudsjettet for 2021 blir det gjort følgende endringer:

Kap.	Post Formål	Kroner
		Utgifter
1321	Nye Veier AS	
	86 (NY) Driftskreditt, blir løyvd med .....	1 000 000 000

II

Fullmakt til å aktivere driftskreditt til Nye Veier AS i statens kapitalregnskap

Stortinget samtykker i at driftskreditrammen til Nye Veier AS aktiveres i statens kapitalregnskap.

## III

*Fullmakt til å forplikte staten for investeringsprosjekt*

Stortinget samtykkjer i at Samferdselsdepartementet:

får fullmakt til å gjennomføre desse investeringsprosjekta:	innanfor ei kostnadsramme på:
E136 Breivika–Lerstad	2 390 mill. kr
E18/E39 Gartnerløkka–Kolsdalen	3 526 mill. kr

Fullmakta gjeld òg forpliktingar som blir inngåtte i seinare budsjettår, innanfor kostnadsramma for det einsskilde prosjektet. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å prisjustere kostnadsramma i seinare år.

## IV

*Vedtak om revidert finansieringsopplegg for fylkesvegprosjekt og -tiltak i Bømlo kommune i Vestland*

1. Stortinget samtykkjer i at bompengeselskapet får løyve til å ta opp lån og krevje inn bompengar til utbygging og finansiering av revidert Bømlopakke i Vestland. Vilråra går fram av denne proposisjonen.
2. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtalar med bompengeselskapet og fastsetje nærare reglar for finansieringsordninga.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 13. desember 2021

**Erling Sande**

leder

**Tom Kalsås**

ordfører





