



STORTINGET

Innst. 278 S

(2021–2022)

Innstilling til Stortinget
fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Dokument 8:124 S (2021–2022)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag frå stortingsrepresentantane Frank Edvard Sve, Morten Stordalen, Sylvi Listhaug og Bård Hoksrud om å stoppe bypakke Ålesund

Til Stortinget

Bakgrunn

I dokumentet fremmes følgende forslag:

- «1. Stortinget ber regjeringa stoppe planlegginga av bypakke Ålesund og sørge for at planane om innkrevjing av bompengar vert skrinlagde, i tråd med folkets vilje i byen.
2. Stortinget ber regjeringa sørge for statleg fullfinansiering av Lerstadvegen og setje i gang dette prosjektet snarast råd.
3. Stortinget ber regjeringa sørge for at Statens vegvesen set fortgang i planarbeidet for ny E39 Vegsund–Breivika snarast råd, der spesielt Veibustkrysset må planleggjast, statleg fullfinansierast og gjennomførast som eige prosjekt snarast råd.»

Det vises til dokumentet for nærmere redegjørelse for forslagene.

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Jone Blikra, Kirsti Leirtrø og Nils

Kristen Sandtrøen, fra Høyre, Trond Helleland, Erlend Larsen og Charlotte Spurkeland, fra Senterpartiet, Geir Adelsten Iversen, Geir Inge Lien og lederen Erling Sande, og fra Sosialistisk Venstreparti, Christian Torset, viser til representantforslaget og departementets svarbrev av 17. mars 2022. Brevet følger som vedlegg til denne innstillingen.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til departementets vurdering av representantforslaget hvor det framkommer at departementet ikke finner grunn til å foreslå endringer i Bypakke Ålesund nå. Når det gjelder det statlige prosjektet E136 Breivika–Lerstad, viser departementet til at det gjennom behandlingen av Meld. St. 20 (2020–2021), jf. Innst. 653 S (2020–2021), er lagt til grunn delfinansiering med bompenger.

Flertallet viser til at statsråden ikke finner grunnlag for å foreslå økning i de statlige bevilgningene til dette prosjektet, eller noen av de andre tiltakene som er nevnt i representantforslaget.

Et annet flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, viser til at nullvekstmålet ble lagt til grunn av Stortinget i klimaforliket i 2012, og innebærer at veksten i persontransporten i byområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Dette flertallet påpeker at dette nullvekstmålet senere ble lagt til grunn i Nasjonal transportplan 2014–2023, og videre i Nasjonal transportplan 2018–2029, som for øvrig ble lagt fram av Fremskrittspartiets samferdselsminister. Dette flertallet peker på at om Fremskrittspar-

tiets nullvekstmål skal nås, betyr det at vi trenger ulike virkemidler for å redusere biltrafikken.

Dette flertallet finner det nødvendig å påpeke den historiske veksten i bompengeneinnkreving, den historiske økningen i antallet bomstasjoner og den historiske veksten i bompengegjeld nettopp i den tiden Fremskrittspartiet satt i regjering med både finansminister og samferdselsminister.

Dette flertallet viser til at lånegjelden for bomselskapene ved utgangen av 2019 var på 61,2 mrd. kroner, sammenlignet med 35,5 mrd. kroner ved utgangen av 2013. Veksten i bompengeselskapenes lånegjeld skjedde med Fremskrittspartiet i regjering.

Dette flertallet viser til at bilistene betalte 12,1 mrd. kroner i bompenger i 2019, sammenlignet med 8 mrd. kroner i 2013. Veksten i bompengeneinnkreving skjedde i Fremskrittspartiets regjeringstid.

Ifølge Statens vegvesen har antallet bomstasjoner økt fra 170 i 2013 til 245 i 2018, en vekst på 44 pst., noe dette flertallet konstaterer skjedde i Fremskrittspartiets regjeringstid.

Medlemene i komiteen frå Framstegspartiet viser til at Ålesund er regionsenteret mellom Trondheim og Bergen, og er hovudbyen for alle kommunane i Sunnmørsregionen. Svært mange av dei viktige funksjonane av offentlege tenester ligg i Ålesund- og Moa-området. Det fører til at så mange som 50 000–80 000 innbyggjarar frå kommunane kring og i Ålesund må til Ålesund for å kunne nytte tenester som sjukehus, tannlege og offentlege etatar som til dømes Statens vegvesen.

Desse medlemene viser til at Ålesundregionen er ein viktig næringsregion, og gode transportårer for trafikken gjennom dette området er svært viktig. Trafikken må gå effektivt frå både Søre Sunnmøre, Indre Sunnmøre, Nordre Sunnmøre og vidare ut av området mot Bjorli via E136 Romsdalen. Desse medlemene meiner det ikkje er bysentrum i Ålesund som er utfordringa i området, men det er ny Lerstadveg, og ny E39 Blindheim–Breivik, to store flaskehalsar. Dette gjeld særleg vegen vidare mellom Moa og Digerneset og vidare til Romsdalen via E136.

Desse medlemene viser til at Bypakke Ålesund no er fokusert på miljø og klimatiltak i byen, finansiert av bilistane og næringslivet i heile regionen. Mange av tiltaka vil ikkje dei som betaler bompengane for bypakka, få nytte av i det heile. Bypakkefinansieringa er bygd opp av statlege midlar på 620 mill. kroner, fylkeskommunale og kommunale tilskot på 135 mill. kroner, refusjon av meirverdiavgift på 140 mill. kroner, og bompengar på heile 3 128 mill. kroner. Bypakka har med andre ord ei kostnadsramme på om lag 4 mrd. kroner, og skal i all hovudsak betalast av folk flest og næringslivet i regionen.

Desse medlemene viser til at det er betydeleg lokal motstand i befolkninga og næringslivet mot denne usosiale og kostbare bompengepakka. Målingar viser at 65 pst. i Sula kommune, som er Ålesund sin største og næraste nabo, er sterkt mot bypakka. I Ålesund og Giske er 51 pst. sterkt mot bypakka, og så få som 23 pst. av innbyggjarane her ynskjer bypakka gjennomført. Heile 60 pst. av innbyggjarane i Ålesund meiner det i dag er godt tilrettelagt for fotgjengarar.

Desse medlemene meiner at bypakka vil føre til store ulemper for biltrafikken og næringstrafikken i området. I Ålesundregionen er det dei trafikale utfordringane med trafikken frå Hareid/Ulsteinvik via Sulesund, trafikken frå Ørsta og Volda via Solavågen og trafikken frå Stranda og Sykkylven via Magerholm som må løysast. Her er det vegstrekninga frå Vegsund til Moa, Magerholm til Blindheim, og ny Lerstadveg som er avgjerande å få bygd ut.

Desse medlemene meiner at vidare må firefeltveg byggjast ut på E39/136 Moa til Digerneset og vidare til Tresfjordbrua E136, for å sikre eksportvegen ut opp Romsdalen og ut av fylket. Dei vidare prosjekta på E136 Romsdalen har vore prioritet nr. 1 i Møre og Romsdal i fleire år, og det er overmodent å setje i gang vegprosjekta med utbetring av Måndalen, Hjelviktunellen, Innfjorden, Veblungsnes, Flatmark–Monge–Marstein, og området forbi Skiri og krabbefeltet opp Brustugelia mot Bjorli og Innlandet grense.

Desse medlemene meiner derfor at bypakka i Ålesund er ei feilprioritering om det vert den som skal satsast på, når store delar av vegstrekningane som næringslivet og folk flest i regionen er heilt avhengige av, ikkje vert prioriterte. Bypakke Ålesund er bygd opp usolidarisk og i hovudsak finansiert av dei som ikkje har nytte av tiltaket, og vil medføre større problem og utfordringar for Ålesund som skattebetalarane må betale.

Disse medlemmer viser vidare til at bompengandelen i veiprojekter ble redusert fra 42 pst. til 28 pst. i tiden Fremskrittspartiet deltok i regjering og styrte Samferdselsdepartementet. Disse medlemmer viser til at det under regjeringen Stoltenberg II, som var forrige regjering hvor Arbeiderpartiet og Senterpartiet styrte samferdselspolitikken, ble bygget betydelig færre kilometer vei, men finansieringen ble i betydelig større grad skjøvet over på bilistene.

Disse medlemmer viser vidare til at Fremskrittspartiet siden utgangen fra regjering i 2020 sikret totalt 2,55 mrd. kroner til kraftfulle kutt i bompenger over hele landet, blant annet rv. 80 Rørvika–Strømsnes i Nordland. Kuttene resulterte også i at Møre og Romsdal ble uten en eneste bomstasjon, da Fremskrittspartiet fikk fjernet den siste ved Tresfjordbrua. Disse medlemmer konstaterer at Arbeiderpartiet og Senterpartiet stemte for å sette opp 13 nye bomstasjoner i Ålesund, og sørget med det for at Møre og Romsdal ikke

lenger er bomfritt. Til forskjell fra nåværende regjeringspartier, stemte Fremskrittspartiet mot Bypakke Ålesund i behandlingen av Innst. 654 S (2020–2021).

Disse medlemmer finner det også nødvendig å minne om at Fremskrittspartiet er det eneste partiet på Stortinget som er mot bompenger. Samtidig er det nødvendig å peke på at nåværende regjeringspartier har stemt for alle bompengeproposisjoner, og dermed støttet etableringen av samtlige bomstasjoner, både før, under og etter regjeringen Solberg.

Desse medlemene fremjar følgjande forslag:

«Stortinget ber regjeringa stoppe planlegginga av bypakke Ålesund og sørge for at planane om innkrevjing av bompengar vert skrinlagde, i tråd med folkets vilje i byen.»

«Stortinget ber regjeringa sørge for statleg fullfinansiering av Lerstadvegen og setje i gang dette prosjektet snarast råd.»

«Stortinget ber regjeringa sørge for at Statens vegvesen set fortgang i planarbeidet for ny E39 Vegsund–Breivika snarast råd, der spesielt Veibustkrysset må planleggjast, statleg fullfinansierast og gjennomførast som eige prosjekt snarast råd.»

Forslag fra mindretall

Forslag fra Fremskrittspartiet:

Forslag 1

Stortinget ber regjeringa stoppe planlegginga av bypakke Ålesund og sørge for at planane om innkrevjing

av bompengar vert skrinlagde, i tråd med folkets vilje i byen.

Forslag 2

Stortinget ber regjeringa sørge for statleg fullfinansiering av Lerstadvegen og setje i gang dette prosjektet snarast råd.

Forslag 3

Stortinget ber regjeringa sørge for at Statens vegvesen set fortgang i planarbeidet for ny E39 Vegsund–Breivika snarast råd, der spesielt Veibustkrysset må planleggjast, statleg fullfinansierast og gjennomførast som eige prosjekt snarast råd.

Komiteens tilråding

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

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

vedtak:

Dokument 8:124 S (2021–2022) – Representantforslag frå stortingsrepresentantane Frank Edvard Sve, Morten Stordalen, Sylvi Listhaug og Bård Hoksrud om å stoppe bypakke Ålesund – vedtas ikke.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 3. mai 2022

Erling Sande

leder

Geir Inge Lien

ordfører



**DET KONGELEGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT**

Statsråden

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité
Stortinget
0026 OSLO

Dykkar ref
ABS/fg

Vår ref
22/646-3

Dato
17. mars 2022

Representantforslag 124 S (2021-2022) om å stoppe bypakke Ålesund

Eg viser til brev frå Stortinget av 8. mars 2022 vedlagt representantforslag 124 S (2021-2022) frå stortingsrepresentantene Frank Edvard Sve, Morten Stordalen, Sylvi Listhaug og Bård Hoksrud. Representantane fremjar følgjande forslag:

1. Stortinget ber regjeringa stoppe planlegginga av bypakke Ålesund og sørge for at planane om innkrevjing av bompengar vert skrinlagde, i tråd med folkets vilje i byen.
2. Stortinget ber regjeringa sørge for statleg fullfinansiering av Lerstadvegen og setje i gang dette prosjektet snarast råd.
3. Stortinget ber regjeringa sørge for at Statens vegvesen set fortgang i planarbeidet for ny E39 Vegsund-Breivika snarast råd, der spesielt Veibustkrysset må planleggjast som eige prosjekt snarast råd.

Bypakke Ålesund blei vedteken av Stortinget 15. juni 2021, jf. Prop. 201 S / Innst. 654 S (2020-2021). Eit grunnleggjande prinsipp for bompengefinansiering av vegprosjekt er at det ligg føre lokalpolitisk tilslutning til å ta ordninga i bruk. Dette inkluderer både bomplassering og takstopplegg, likevel slik at dette er innanfor rammene Stortinget har lagt for ordninga. Saka blir lagt fram for berørte kommunar og fylkeskommunar. Dei lokalpolitiske vedtaka i saka, dvs. handsaminga i Ålesund kommune og Møre og Romsdal fylkeskommune, er referert og omtalt i Prop. 201 S (2020-2021).

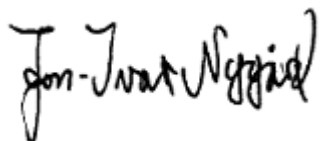
Krav om samanheng mellom nytte og betaling er eit viktig prinsipp som skal ligge føre for bompengeneinnkrevjing. Det inneber at dei som betaler skal ha nytte av prosjektet bompengane finansierer. På same måte må dei som har nytte av prosjektet vere med å betale. Det blir ikkje stilt same direkte krav til samanheng mellom nytte og betaling når det gjeld bypakkar. Om trafikken i eit byområde blir påverka gjensidig av ulike tiltak som blir

gjennomførte, kan ein gjennom å ferdast i byområdet få nytte av tiltak som blir gjennomførte andre stader enn akkurat der reisa finn stad og der bomstasjonen er plassert. Delfinansiering av prosjekt med bompengar inneber at brukarane er med og betaler saman med skattebetalarane i Noreg. På den måten får ein lokalt høve til å framskande utviklinga av vegnettet ut over offentlege fylkesveg- og riksvegbudsjett. Lokalpolitisk tilslutning er ein føresetnad for bruk av bompengar som finansieringskjelde.

Bypakke Ålesund er ei porteføljestyrt utbygging, dvs. at det er styringsgruppa for prosjektet som styrer prioritering av utbygginga. Med unntak av det statlege prosjektet i pakka, som er ei oppfølging av prioriteringar fastsett av Stortinget ved handsaming av Meld. St. 20 / Innst. 653 S (2020-2021) Nasjonal transportplan 2022–2033, står lokale styresmakter fritt til å velje kor mykje dei ønskjer å rekvirere av midlar frå bompengeselskapet, innanfor den økonomiske ramma sett av Stortinget gjennom handsaminga av bompengeproposisjonen. Bompengeselskapet vil avslutte innkrevjinga når dei økonomiske pliktene overfor utbyggjar er dekkja. I tråd med dei lokalpolitiske vedtaka er det lagt til grunn at det skal etablerast 13 bomstasjonar i Ålesund med tovegs innkrevjing av bompengar fordelt på tre soner. Bomringen i Ålesund er sett opp med utgangspunkt i kjende prinsipp om nytte i bomringar. Det er samstundes sikra bomfri gjennomkøyning på E39. Gjennom utviklingstiltaka i pakka er siktemålet å få gjennomført tiltak retta mot kollektivtransport, gåande og syklande både på riksvegar, fylkesvegar og kommunale vegar slik at alternativ til bilbruk blir eit reelt val. Utvikling av sentrale kollektivknutepunkt ved Campus og sjukehuset gir grunnlag for vidareutvikling og auka vekst i kollektivtransporten. Det er eit stort potensial for overgang frå bil til kollektivtransport, gåande og syklande i begge områda.

Eg finn ikkje grunn til å foreslå endringar i Bypakke Ålesund no. Når det gjeld det statlege prosjektet E136 Breivika – Lerstad, er det gjennom handsaminga av Meld. St. 20 / Innst. 653 S (2020-2021) lagt til grunn delfinansiering med bompengar. Eg har ikkje grunnlag for å foreslå auke i dei statlege løyvingane til dette prosjektet eller nokon av dei andre tiltaka som er nemnte i representantforslaget.

Med helsing



Jon-Ivar Nygård

