



## STORTINGET

# Innst. 282 S

(2021–2022)

Innstilling til Stortinget  
frå transport- og kommunikasjonskomiteen

Prop. 101 S (2021–2022)

### Innstilling frå transport- og kommunikasjonskomiteen om Revidert finansieringsopplegg for Askøypakken i Vestland

Til Stortinget

## Samandrag

Samferdselsdepartementet legg i proposisjonen fram forslag om revidert finansieringsopplegg med auke i bompengbidraget for å fullføre fylkesvegprosjekt og -tiltak i Askøypakken i Askøy kommune.

Stortinget slutta seg til Askøypakken gjennom handsaming av Prop. 197 S (2012–2013) Delvis bompengefinansiering av Askøypakken i Hordaland, jf. Innst. 40 S (2013–2014). Pakken omfattar 10 prosjekt og tiltak i fylkesvegnettet, i tillegg til ei ramme til kollektivtiltak. Bompenginnkrevjinga starta opp hausten 2014, og skulle opphavleg halde fram til 2028.

Det lar seg ikkje gjere å finansiere alle tiltaka i porteføljen innanfor den opphavlege økonomiske ramma. Fleire av prosjekta har vist seg å vere meir kostnadskrevjande enn det som først vart lagt til grunn. Samtidig har trafikken blitt lågare enn forventa, og med auka elbildel har òg gjennomsnittstaksten blitt redusert. Dette har gitt lågare bompenginntekter.

Finansieringa av Askøypakken for perioden 2014–2028 var basert på fylkeskommunale midlar og bompengar innanfor ei økonomisk ramme på totalt 1 330 mill. 2013-kroner. Av dette var bompengbidraget føresetta å utgjere 1 120 mill. kroner.

Det er til saman nytta 990 mill. 2022-kroner til investeringar ved utgangen av 2021. Fylkeskommunen har bidratt med 338 mill. kroner inkl. kompensasjon for meirverdiavgift (mva.), og bompengbidraget er til no 652 mill. kroner.

Det står att 1 013 mill. 2022-kroner, der 805 mill. kroner er bompengbidrag og 208 mill. kroner er fylkeskommunale midlar inkl. mva-kompensasjon. Av desse er 85 mill. kroner reine fylkeskommunale midlar.

I det reviderte finansieringsopplegget for Askøypakken er det lagt til grunn etablering av ein ny bomstasjon frå 2023 og forlenging av den samla bompenginnkrevjinga i fem år til 2033. Det er berekna at det vil gi eit bompengbidrag på 489 mill. kroner. Det er også lagt til grunn ytterlegare om lag 159 mill. kroner i mva-kompensasjon. Saman med midlane som står att frå tidlegare, gir dette ei total ramme til vegprosjekt i perioden 2022–2033 på 1 661 mill. 2022-kroner. Av dette utgjør bompengbidraget 1 294 mill. kroner.

Askøypakken har bidrege til ein vesentleg betre vegstandard, med betre framkome og trafikktryggleik på Askøy. Samtidig står det att fleire prosjekt som ikkje lar seg finansiere innanfor den opphavlege økonomiske ramma for pakken.

Med det reviderte finansieringsopplegget for Askøypakken ønskjer lokale styresmakter å fullføre dei fem påbegynte og attståande prosjekta. Alle prosjekta har godkjend reguleringsplan.

Det er lokalpolitisk semje om endringar i bompengopplegget med etablering av ein femte bomstasjon og forlenging innkrevjing i fem år frå 2028. Vestland fylkeskommune har vedteke å stille garanti for bompengelånet. Samferdselsdepartementet gir i proposisjonen di for si tilslutnad til føreslått bompengopplegg med innkrevjing ut 2033 for å fullføre prosjekta i pakken, og

meiner som lokale styresmakter at nytteprinsippet blir betre vareteke med ein ny bomstasjon.

Samferdselsdepartementet fastsette nye retningslinjer for bompengefinansierte bypakkar i 2019 og 2020, der det mellom anna er lagt til grunn at det ikkje lenger vil vere aktuelt å leggje fram reviderte pakkar for Stortinget utelukkande for å dekkje inn kostnadsauke i enkeltprosjekt eller inntektssvikt som følgje av lågare trafikk. Når departementet no likevel legg fram forslag om revidert finansieringsopplegg for Askøypakken, er det lagt avgjerande vekt på at det blei fatta lokale vedtak om forlenging før dei nye retningslinjene kom, og at desse føringane derfor ikkje skal ha tilbakeverkande kraft.

I retningslinjene er det også stilt krav om 20 pst. eigendel for investeringar i fylkeskommunale og kommunale prosjekt som ikkje har vore lagt fram for Stortinget som ein del av bypakkar tidlegare. Revideringa av Askøypakken er ikkje omfatta av dette kravet sidan prosjektporteføljen er den same som i Prop. 197 S (2012–2013).

## Merknader frå komiteen

Komiteen, medlemene frå Arbeidarpartiet, Jone Blikra, Kirsti Leirtrø og Nils Kristen Sandtrøen, frå Høgre, Trond Helleland, Erlend Larsen og Charlotte Spurkeland, frå Senterpartiet, Geir Adelsten Iversen, Geir Inge Lien og leiaren Erling Sande, frå Framstegspartiet, Morten Stordalen og Frank Edvard Sve, og frå Sosialistisk Venstreparti, Mona Fagerås, viser til at Stortinget ga tilslutning til Askøypakken gjennom handsaminga av Prop. 197 S (2012–2013), jf. Innst. 40 S (2013–2014). Askøypakken inneheld både prosjekt og tiltak, og ei ramme til kollektivtrafikk. Komiteen viser til at bompengefinansieringa som skal bidra til Askøypakken, og som starta innkrevjing i 2014, opprinneleg skulle avsluttast i 2028. På grunn av ein auke i kostnadane i prosjekta, lågare trafikk enn forventet og høgare elbil andel vil ikkje prosjekta kunne la seg realisere med det finansieringsopplegget som vart vedteke ved oppstart. Komiteen viser til at Askøy kommune og Vestland fylkeskommune med bakgrunn i dette har gått inn for eit revidert opplegg for finansiering som medfører auka inntekter frå bompengeneinnkrevjing. Dei auka inntektene skal kome igjennom etablering av ein ekstra bomstasjon og utviding av perioden for innkrevjing av bompengar fram til 2033.

Komiteen viser til at Samferdsledepartementet sluttar seg til det endra investeringsopplegget for å gje høve til fullføring av dei prosjekta som ikkje kan realisere ved dagens opplegg. Departementet peikar mellom anna på dei positive verknadane Askøypakken har hatt

for vegstandard, framkomst og trafikktryggleik, og at det endra opplegget har lokalpolitisk støtte. Vestland fylkeskommune har vedteke å stille garanti for bompengelånet. Departementet viser i proposisjonen til dei nye retningslinjene for bompengefinansierte bypakkar, der det er lagt til grunn at det ikkje lenger vil vere aktuelt å leggje fram reviderte pakkar for Stortinget utelukkande for å dekke kostnadsauke i prosjekta eller svikt i inntektene frå bompengar. Når departementet likevel har valt å gje det i dette høve, er det fordi vedtaka om utvida bompengeneinnkrevjing vart gjorde av lokale styresmakter før dei nye retningslinjene vart innførte i 2020 og 2021, og at retningslinjene såleis ikkje skal ha tilbakeverkande kraft.

Komiteen viser til at det i retningslinjene også er lagt til grunn ein eigendel på 20 pst. for dei kommunale og fylkeskommunale prosjekta som ikkje har vore lagde fram for Stortinget som ein del av bypakkar tidlegare, men at Askøypakken ikkje er omfatta av dette kravet då prosjektporteføljen er den same som den var då Stortinget handsama saka i Prop. 197 S (2012–2013).

Komiteens flertall, medlemene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, viser til at det er et sterkt lokalt ønske om å fullføre prosjektene i Askøypakken. På grunn av at flere prosjekt har blitt mer kostnadskravende enn først antatt, og trafikken lavere, lar ikke alle prosjektene seg gjennomføre innenfor den opprinnelige økonomiske rammen. Flertallet vil lytte til de lokale ønskene og bidra til å sikre et revidert finansieringsopplegg for Askøypakken.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at Fremskrittspartiet er motstandere av bompenger. Bompenger er en ekstrabeskatning av bilister som kommer i tillegg til skatter og avgifter de allerede har betalt inn til stat og kommune. Belastningen fra bompenger er en bekymring for mange, en bekymring disse medlemmer både har forståelse for og deler.

Disse medlemmer viser til at Fremskrittspartiet ikke støttet utvidelsen av bompengeneinnkrevningen da den ble behandlet lokalt, og vil følgelig ikke støtte den i Stortinget.

Disse medlemmer mener bygging, utbedring og vedlikehold av offentlige veier er et offentlig ansvar. Derfor burde prosjekter som de i Askøypakken finansieres uten bruk av bompenger. Byrden av utvidelsen av finansieringen i denne pakken er foreslått å i all hovedsak legges på bilistene. Disse medlemmer mener det blir galt å straffe bilistene med en ytterligere bomstasjon og 5 år lengre innkrevningstid fordi mange har fulgt politikernes ønske om å redusere biltrafikken og kjøpt seg elbil.

Disse medlemmer mener Askøypakken og veiprojektene i den må fullføres uten bruk av bompenger. Staten må bidra med finansiering samtidig som fylkeskommunen må bidra over sine budsjetter uten å skyve regningen over på sine innbyggere som er avhengig av bilen i hverdagen.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen gå i dialog med Vestland fylkeskommune med mål om å komme frem til en avtale hvor bompengandelen i Askøypakken erstattes av statlige og fylkeskommunale midler.»

## Forslag frå mindretal

### Forslag frå Framstegspartiet:

#### *Forslag 1*

Stortinget ber regjeringen gå i dialog med Vestland fylkeskommune med mål om å komme frem til en avtale hvor bompengandelen i Askøypakken erstattes av statlige og fylkeskommunale midler.

## Tilråding frå komiteen

Tilrådinga frå komiteen vert fremja av medlemene frå Arbeidarpartiet, Høgre, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti.

Komiteen har elles ingen merknader, viser til proposisjonen og rår Stortinget til å gjere følgjande

#### vedtak:

1. Stortinget sluttar seg til delvis bompengefinansiering av Askøypakken i Vestland.
2. Stortinget samtykker i at bompengeselskapet Ferde AS får løyve til å krevje inn bompengar til delvis bompengefinansiering av Askøypakken. Vilråra for finansieringa går fram av Prop. 101 S (2021–2022).
3. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet Ferde AS om delfinansiering av Askøypakken. Avtalen gir bompengeselskapet rett til å krevje inn bompengar innanfor dei vilråra som er fastsette i Prop. 101 S (2021–2022).

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 10. mai 2022

**Erling Sande**

leiar og ordførar

