



STORTINGET

Innst. 336 S

(2023–2024)

Innstilling til Stortinget
fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Prop. 68 S (2023–2024)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Utbygging og finansiering av Bypakke Haugesund og fastlands-Karmøy i Rogaland

Til Stortinget

Sammendrag

Samferdselsdepartementet legger i proposisjonen frem forslag om delvis bompengefinansiering av Bypakke Haugesund og fastlands-Karmøy i Rogaland. Bypakken omfatter prosjekter på fylkesvei og kommunal vei i Haugesund kommune og fastlandsdelen av Karmøy kommune. Bypakken vil avløse det reviderte finansieringsopplegget på Haugalandet (Haugalandspakken), jf. Prop. 123 S (2022–2023). Gjennom behandlingen av Prop. 123 S (2022–2023) ga Stortinget sin tilslutning til at innkreving av bompenger i Haugesund og Tysvær kommuner ble forlenget fra 1. juli 2023 til en eventuell ny Bypakke Haugesund er etablert, senest ved utgangen av 2026.

Bypakke Haugesund og fastlands-Karmøy skal realisere ny Risøyforbindelse, flere vei- og gateprosjekter, en rekke gang- og sykkelveiprosjekter og trafikksikkerhets- og kollektivtiltak. Det legges opp til at minst 50 pst. av midlene i bypakken skal disponeres til gang-, sykkel- og kollektivtiltak. Med ny Risøy bru blir fremkommeligheten mellom Haugesund sentrum og Risøy vesentlig forbedret. Kollektivtilbudet styrkes, og myke trafikanter får utvidet gang- og sykkelveinettet. Næringstransport og regional transport sikres god fremkommelighet. Til-

takene vil medvirke til å redusere forurensning og trafikkstøy i sentrumsområdene.

For å gjennomføre dette, har lokale myndigheter vedtatt delvis bompengefinansiering av Bypakke Haugesund og fastlands-Karmøy. Innkrevingsopplegget bygger delvis på dagens innkreving i Haugalandspakken, men utvides til to bomringer med i alt 11 bomstasjoner. Fortsatt bompengeinnkreving er viktig for å oppnå nullvekst i personbiltransporten, der veksten skal tas med gange, sykkel og kollektivtransport.

Den økonomiske rammen for Bypakke Haugesund og fastlands-Karmøy er om lag 4,7 mrd. 2024-kroner. Det er lagt til grunn en indeks på 4,6 pst. fra 2023-kroner til 2024-kroner. Finansieringen er basert på bompenger, fylkeskommunale og kommunale midler. I tillegg kommer merverdiavgiftskompensasjon fra staten for prosjektene i pakken. Det er lagt til grunn en innkrevingsperiode på 15 år, med oppstart av Risøy bru og Eikjevegen tidlig i innkrevingsperioden og gjennomføring av tiltak i hele 15-årsperioden. Utbyggingen skal styres etter prinsippene for porteføljestyring.

I tråd med retningslinjene for bypakker, er det lagt til grunn at Rogaland fylkeskommune og Haugesund og Karmøy kommuner bidrar med egenandel på 20 pst. av investeringene (ekskl. mva.) på fylkeskommunale og kommunale veier. Basert på den planlagte prosjektporteføljen, er det lagt til grunn at egenandelen vil utgjøre om lag 795 mill. 2024-kroner. Av dette er 550 mill. kroner fra Rogaland fylkeskommune, 165 mill. kroner fra Haugesund kommune og 80 mill. kroner fra Karmøy kommune.

Det er forutsatt at all merverdiavgift som staten refunderer for prosjektene skal tilbakeføres til bypakken. Dette er foreløpig beregnet å utgjøre 755 mill. 2024-kroner.

Bompenggebidraget i Bypakke Haugesund og fastlands-Karmøy er beregnet å utgjøre 3 170 mill. 2024-kroner. Dette gir en bompenggeandel på om lag 67 pst.

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Jone Blikra, Tom Einar Karlsen og Marte Mjøs Persen, fra Høyre, Liv Kari Eskeland, Trond Helleland og Henning Wold, fra Senterpartiet, lederen Sigbjørn Gjelsvik, Geir Adelsten Iversen og Geir Inge Lien, fra Fremskrittspartiet, Morten Stordalen og Frank Edvard Sve, fra Sosialistisk Venstreparti, Mona Fagerås, og fra Venstre, Torgrim Hogstad Hallem, viser til Prop. 68 S (2023–2024) som omhandler utbygging og finansiering av Bypakke Haugesund og fastlands-Karmøy i Rogaland.

Komiteen viser til at Bypakke Haugesund og fastlands-Karmøy er forankret i konseptvalgutredningen for Haugesundsområdet (KVU Haugesund) fra 2015, rapport fra den eksterne kvalitetssikringen (KS1), og Samferdselsdepartementets påfølgende beslutning. Bypakken er også forankret i Regional plan for areal og transport på Haugalandet, og i kommunale planer i Haugesund og Karmøy, og nødvendige vedtak er gjort i de respektive kommuner og fylkeskommune for at proposisjonen kan legges fram for Stortinget.

Komiteen merker seg at Haugesund og Karmøy kommuner og Rogaland fylkeskommune har vedtatt en bredt sammensatt pakke med vei- og gateprosjekter, og en rekke gang- og sykkelveiprosjekter, trafikksikkerhet- og kollektivtiltak – der minst 50 pst. av midlene i bypakken skal disponeres til gang-, sykkel- og kollektivtiltak. Forutsetningene er dermed til stede for at Bypakke Haugesund og fastlands-Karmøy vil bidra til utvikling av transportsystemet med god tilgjengelighet for alle trafikantgrupper, nullvekst i personbiltransport, reduserte klimautslipp og miljøforbedringer i sentrumsområdet.

Komiteen merker seg at det vil bli inngått prosjektavtale mellom Statens vegvesen v/Vegdirektoratet og bompengeselskapet om innkreving av bompenger. Bompengeselskapet vil inngå finansieringsavtale med oppdragsgiver i bypakken, som regulerer rekvirering av bompengemidlene i tråd med forutsetningene som er lagt til grunn i proposisjonen.

Komiteen viser til proposisjonens konklusjon og tilråding.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, viser til at Bypakke Haugesund og fastlands-Karmøy vil bidra til

utvikling av transportsystemet med god tilgjengelighet for alle trafikantgrupper, nullvekst i personbiltransport, reduserte klimautslipp og miljøforbedringer i sentrumsområdet.

Flertallet 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.

Flertallet har registrert at lokale myndigheter har satt som et viktig delmål at veksten i personbiltransport skal tas med gange, sykkel og kollektiv, og at minst 50 pst. av midlene i bypakken skal disponeres til dette formålet.

Flertallet viser til at nullvekstmålet har vært førende i Nasjonal transportplan 2014–2023 og senere i de påfølgende rulleringene. Flertallet viser til ordningen med byvekstavtaler for de ni største byene som innebærer gjensidig forpliktende avtaler mellom staten, fylkeskommuner og kommuner, og som er statens viktigste verktøy for å nå nullvekstmålet. Det er også en ordning med statlig tilskudd til fem mindre byområder, en ordning som Haugesund er omfattet av. For denne ordningen er også nullvekstmålet lagt til grunn. Flertallet mener derfor det er viktig at løsningene som velges skal bidra til å sikre bedre fremkommelighet samlet sett, og spesielt ved å legge til rette for attraktive alternativer til privatbil. Flertallet støtter en politikk for reduksjon av utslipp som har regional og lokalpolitisk forankring.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Venstre er opptatt av god lokal forankring gjennom etablering av lokale bypakker. Etter at regjeringen Solberg la til rette for å inngå byvekstavtaler i flere byer og etablerte en ordning for mindre byområder, er det nå flere byer som ser bypakker som en god inngang til å gjennomføre tiltak som legger til rette for god trafikkavvikling, bedre tilrettelagt kollektivløsninger og bedre tilrettelegging for gående og syklende i våre byer. Dette har god effekt på bymiljø og bykvaliteter. Gjennom Bypakke Haugesund og fastlands-Karmøy vil en få løst mange av de utfordringene som byen i dag opplever, med farlige og ulykkesutsatte strekninger, gamle veistrukturer, og oppdatere deler av veinettet for et byområde som har opplevd stor utvikling de siste tiårene, og som gjennom sin industrivirksomhet på Risøya har måttet tåle stor trafikkbelastning også av tungbil og varettransport gjennom trange bygater.

Disse medlemmer merker seg at proposisjonen legger opp til en viss fleksibilitet, slik at det tas høyde for eventuelle justeringer som kan være naturlig å gjennomføre, dersom det er behov for det. Det forutsettes at slike justeringer blir utført gjennom gode prosesser med lokale myndigheter.

Disse medlemmer merker seg også at det stilles fylkeskommunal lånegaranti for bompengelånet, og at garantistens utlegg ikke kan dekkes gjennom økning av gjen-

nomsnittstaksten og/eller forlenge innkrevingsperioden, noe som er en følge av porteføljestyling av bypakken.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet er imot bompengefinansiering og nullvekstmål for biltrafikk. Disse medlemmer mener at folk selv skal få velge transportmiddel etter hva som er mest praktisk i hverdagen. Bilen er vårt mest fleksible transportmiddel og står for mer enn 80 pst. av persontransporten. Disse medlemmer mener det skal legges til rett for bilen i hele landet og at politikere og byråkrater ikke skal innskrenke folks valgfrihet i byområdene. Disse medlemmer mener på denne bakgrunn at bypakken må avvises, men at veiprosjektene skal realiseres med offentlig finansiering.

Disse medlemmer viser til bypakkens betydelige bompengandel og forutsetningen om at minst 50 pst. av midlene skal brukes til gang- og sykkelveier samt kollektivtrafikk. Disse medlemmer mener det er uholdbart at bilistene skal pålegges å betale for andre trafikanters transporthverdag. Utbygging og vedlikehold av transportinfrastruktur skal være et offentlig ansvar også finansielt.

På denne bakgrunn fremmer disse medlemmer følgende forslag:

«Prop. 68 S (2023–2024) – vedlegges protokollen.»

Disse medlemmer vil i denne sammenheng også vise til forslag fremmet i forbindelse med behandlingen av Dokument 8:203 S (2022–2023) i Innst. 426 S (2022–2023), samt Dokument 8:228 S (2022–2023) i Innst. 423 S (2022–2023):

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å avvikle nullvekstmålet i veitrafikken.

Stortinget ber regjeringen legge til rette for bilen som transportalternativ i hele landet.

Stortinget stadfester at utbygging av offentlige veier er et offentlig ansvar, og ber regjeringen fremme fremtidige proposisjoner om riksveiprosjekter med statlig fullfinansiering.

Stortinget ber regjeringen avvikle dagens ordning med bypakker finansiert av bompenger.

Stortinget ber regjeringen fremme forslag om endring av veglova § 27 slik at inntekter fra bompenger ikke kan benyttes til sykkelveier, kollektivtrafikk, byutvikling og annet som ikke er direkte relatert til vei og bedret eller økt framkommelighet for bilistene og annen veitrafikk.»

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti og Venstre mener norske byer og

tettsteder må bli mindre bilbaserte og mer framkommelige. Byer må planlegges slik at færre trenger bilen til jobb, barnehage og skole. Satsingen på kollektivtrafikk, sykkel og gange må trappes opp. Derfor er vi nå fornøyde med at bypakke Haugesund kommer på plass.

Disse medlemmer mener vi må ha et godt kollektivtrafikktilbud over hele landet, slik at alle kan komme seg dit de skal på en enkel og miljøvennlig måte. Kollektivtransport bidrar til kutt i klimagassutslipp og rene luft. Kollektivsatsing gir også bedre trafikksikkerhet, mer attraktive bo- og oppvekstmiljø og bedre framkommelighet for næringsliv, folk og nytte-transport. Kollektivtrafikk er viktigst for dem som av ulike grunner ikke har mulighet til å kjøre bil. Disse medlemmer mener flere byområder må på sikt innlemmes i ordningen med byvekstavtaler for å sikre gode byområder og mindre klimagassutslipp, støv og støy.

Forslag fra mindretall

Forslag fra Fremskrittspartiet:

Forslag 1

Prop. 68 S (2023–2024) – vedlegges protokollen.

Komiteens tilråding

Komiteens tilråding fremmes av medlemmene i komiteen fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre.

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

vedtak:

1. Stortinget slutter seg til utbygging og delvis bompengefinansiering av Bypakke Haugesund og fastlands-Karmøy i Rogaland.
2. Stortinget samtykker i at bompengeselskapet Ferde AS får tillatelse til å ta opp lån og kreve inn bompenger til delvis bompengefinansiering av Bypakke Haugesund og fastlands-Karmøy. Vilklårene for finansieringen fremgår av Prop. 68 S (2023–2024).
3. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet Ferde AS om delfinansiering av Bypakke Haugesund og fastlands-Karmøy. Avtalen gir bompengeselskapet rett til å kreve inn bompenger innenfor de vilklårene Prop. 68 S (2023–2024) fastsetter.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 21. mai 2024

Sigbjørn Gjelsvik
leder

Liv Kari Eskeland
ordfører

