



# Innst. 409 S

(2010–2011)

## Innstilling til Stortinget fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Prop. 124 S (2010–2011)

### Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om delvis bompengefinansiering av Fosenpakka i Sør- og Nord-Trøndelag

Til Stortinget

#### Sammendrag

Samferdselsdepartementet legg i proposisjonen fram forslag om delvis bompengefinansiering av prosjekt og tiltak som inngår i utbygginga av dagens fylkesvegnett på Fosenhalvøya i Sør- og Nord-Trøndelag (Fosenpakka). Fosenpakka er prioritert i fylkeskommunane sine handlingsprogram for 2010–2013 (–2019).

Fosenpakka omfattar 17 prosjekt fordelt på 3 delpakkar, med prosjekt i prioritert rekkefølge. Alle prosjekta ligg på Fosenhalvøya med unntak av delprosjektet fv. 710 Ingdal–Valset, som ligg i Agdenes kommune. Fire prosjekt ligg heilt eller delvis i Nord-Trøndelag, resten ligg i Sør-Trøndelag.

I forslaget til bompengeopplegg, som det er lokalpolitisk tilslutning til, er det lagt opp til finansiering av prosjekt og tiltak innafør delpakke 1 og 2.

Hovudvegnettet på Fosen har generelt låg standard. Vegane er smale og svingete med dårleg sikt og går gjennom lokale bustadområde. Fosenpakka vil gi betre framkomst og tryggleik i trafikken. Sambandet mellom Fosen og Trondheim og kommunikasjonen internt på Fosen vil bli betra, noko som kan leggje til rette for ei positiv utvikling regionalt.

#### Omtale av aktuelle prosjekt og tiltak

Fleire omsyn ligg til grunn for prioriteringa av prosjekta: Kommunikasjon mellom Fosen og Trond-

heim, nærleik til stadene for bompengeinnkreving, samla trafikk på strekningane, trafikktryggleik og kommunikasjon internt på Fosen.

Prosjekta i delpakke 1 omfattar utbetring og omlegging av eksisterande veg i Sør- og Nord-Trøndelag. Fv. 715 Vanvikan–Olsøy er det mest omfattande prosjektet. Strekninga på 29 kilometer har mange avkøyringar, noko som resulterer i låg fartsgrense og dårleg framkomst for den aukande trafikken. Fv. 755 Leksvik–Vanvikan og fv. 710 Ingdal–Valset er dei lengste strekningane; kvar på om lag 30 kilometer.

Prosjekta i delpakke 2 omfattar utbetring og omlegging av eksisterande veg, i hovudsak i Sør-Trøndelag. Den lengste strekninga som skal bli utbeta, er fv. 715 Krinsvatn–Årnes på om lag 20 kilometer.

Prosjekta i delpakke 3 omfattar utbetring av eksisterande veg i Sør- og Nord-Trøndelag. Dette vil betra kommunikasjonen internt på Fosen og til hovudvegnettet mot Trondheim. Oppstart av prosjekt innafør delpakke 3 krev i utgangspunktet ny lokalpolitisk behandling slik at fylkeskommunen kan setja av naudsynte fylkeskommunale midlar.

#### Kostnadsoverslag

Det samla kostnadsoverslaget for prosjekt og tiltak i Fosenpakka er om lag 1,7 mrd. kroner. Samla kostnadsoverslag for delpakke 1 og 2 er om lag 1,3 mrd. 2011-kroner.

Det er framleis knytt stor uvisse til kostnadene for fleire prosjekt og tiltak. Det ligg likevel ein fleksibilitet i bompengepakka ved at omfanget på utbygginga kan bli vurdert undervegs. Dersom nokre prosjekt blir dyrare enn venta, vil dei lågast prioriterte prosjekta kunna bli tekne ut av pakka.

### Utbyggings- og finansieringsopplegg

Finansieringa av Fosenpakka er basert på fylkeskommunale midlar og bompengar. 75 pst. av investeringskostnadene er føresetta finansierte med bompengar.

Det er planlagt bompengeneinnkreving i ferjesambanda Brekstad–Valset og Flakk–Rørvik. I tillegg vil det bli etablert ein bomstasjon ved fv. 715 ved Krinsvatn, sør for krysset mellom fv. 710 og fv. 715.

Det er lagt opp til at bompengeneinnkrevinga skal starta så raskt det lar seg gjera etter Stortingets vedtak. Det er vidare lagt opp til tovegs innkrevjing i 15

år. Både trafikantar som ferdast internt på Fosen og mellom Fosen og Trondheim har nytte av utbygginga og vil betala bompengar.

Med det føreslåtte innkrevjingsopplegget og dei føresetnadene som er lagt til grunn, vil trafikantane betala om lag 1 200 mill. kroner i bompengar. Av dei innbetalte bompengane vil om lag 977 mill. kroner gå til utbygging av veg inkl. etablering av bomstasjon, 170 mill. kroner til å dekkja finansieringskostnader og 53 mill. kroner til innkrevjing og drift av bompengeselskapet.

*Forslag til finansieringsplan, jf. Prop. 124 S (2010–2011)*

	Mill 2011-kr		
	2010-13	2014-19	Sum
Bompengar .....	190	787	977
Fylkeskommunale midlar:.....	204	123	327
- Sør-Trøndelag .....	116	123	239
- Nord-Trøndelag .....	88		88
Sum: .....	394	910	1 304

I forslaget til finansieringsplan er det lagt til grunn at bompengeselskapet vil ta opp lån for å kunna forsera utbygginga. Basisføresetnader går elles fram av punkt 5 i proposisjonen. Sør- og Nord-Trøndelag fylkeskommunar har fatta vedtak om garantiansvar for Fosenpakka.

Bompengepakkar er meir fleksible enn bompengeneinnkreving for enkeltprosjekt. Det blir lagt til grunn at omfanget av utbygginga i Fosenpakka blir tilpassa den økonomiske ramma. Dersom kostnadsoverslaget på nokre av prosjekta aukar, kan dette innebera at andre prosjekt ikkje blir bygde. Sidan Fosenpakka i stor grad omfattar utbetringstiltak og mindre prosjekt, bør det ikkje vere problematisk å tilpassa utbygginga til tilgjengelege midlar.

### Komiteens merknader

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Anne Marit Bjørnflaten, Susanne Bratli, Freddy de Ruiten, Gorm Kjernli, Magne Rommetveit og Tone Merete Sønsterud, fra Høyre, Øyvind Halleraker, Lars Myraune og Ingjerd Schou, fra Sosialistisk Venstreparti, Hallgeir H. Langeland, fra Senterpartiet, Janne Sjelmo Nordås, og fra Kristelig Folkeparti, lederen Knut Arild Hareide, viser til at Fosenpakka i Sør- og Nord-Trøndelag omfattar 3 delpakker med til

sammen 17 ulike prosjekt i prioritert rekkefølge. Finansieringa av Fosenpakka er basert på fylkeskommunale midler og bompengar. I forslaget til bompengeprogram som det er lokalpolitisk tilslutning til, er det lagt opp til finansiering av prosjekt og tiltak innanfor delpakke 1 og 2.

Flertallet viser til at det ut fra utbyggingsprosjektene hensikt, «Ei tim te byn», er dei hovudparametrene kjørehastighet, framkommelighet og trafikksikkerhet som danner grunnlaget for prioriteringene.

Flertallet viser til at det i proposisjonen foreslås å gjere vedtak om delvis bompengefinansiering av Fosenpakka i Sør- og Nord-Trøndelag, og slutter seg til dette.

Komiteens medlemmer fra Framskrittspartiet, Jan-Henrik Fredriksen, Ingebjørg Godskesen, Bård Hoksrud og Arne Sortevik har merket seg at Fosenpakka gjelder prosjekt og tiltak som inngår i utbyggingen av dagens fylkesveinett på Fosenhalvøya i Sør- og Nord-Trøndelag (Fosenpakka). Disse medlemmer er kjent med at hovudveinettet på Fosen har generelt lav standard. Veiene er smale og svingete med dårlig sikt og går gjennom lokale boligområder. Fosenpakka vil gi bedre framkommelighet og sikkerhet i trafikken. Sambandet mellom Fosen og Trondheim og kommunikasjonen internt på Fosen vil bli bedre. Dette vil legge til rette for en positiv utvikling

regionalt. Også av den grunn mener disse medlemmer at finansiering må skje uten bruk av bompenger.

Disse medlemmer viser til at med denne saken har Stortinget fra 1. oktober 2009 behandlet 14 saker som omhandler finansiering av samferdselsprosjekt med bruk av bompenger. Disse medlemmer viser til at samlet investeringsbeløp er 19 mrd. kroner, og at samlet bompengbidrag for å finansiere dette er nesten 11 mrd. kroner som tilsvarer 57 pst. Disse medlemmer har videre merket seg at bilistene i tillegg også skal betale 5,4 mrd. kroner i finansieringskostnader og 1,4 mrd. kroner i innkrevingskostnader. Den samlede regningen for bilistene blir derved 17,5 mrd. kroner eller ca. 93 pst. av den samlede investeringssummen.

Disse medlemmer registrerer at bruk av bompenger under denne regjeringen fortsetter med full kraft. Den omfattende bruk av bompenger omfatter at innbetalingene i økende grad også brukes til andre formål enn veibygging og trafikksikringstiltak. Disse medlemmer peker på at den omfattende bompengeb Bruken også har tilslutning fra Stortingets øvrige partier Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre, og at Fremskrittspartiet fortsatt er det eneste partiet i Stortinget som avviser bruk av bompenger til finansiering av samferdselsprosjekt. Disse medlemmer reagerer også på at en lang rekke enkeltprosjekter som omfatter bruk av bompengefinansiering, vedtas enkeltvis uten at det jevnlig legges frem samlet oversikt over omfanget av bompengeb Bruken. Disse medlemmer har merket seg at regjeringen henviser til rullering av NTP når det gjelder oversikt over bompengeb Bruken. Disse medlemmer mener slik oversikt bør fremlegges langt oftere. Regjeringen oppfordrer til bruk av bompengefinansiering og bruker bompengefinansiering for å bygge veier som staten selv ikke vil betale, til tross for at denne regjeringen har mer penger enn noen regjering tidligere har hatt. Disse medlemmer mener regjeringen – og også de øvrige partiene Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre som alle godkjenner bruk av bompenger i stedet for statlige midler til finansiering av nye veier – av hensyn til bilistene bør fremvise langt tydeligere aktivitet for å sikre oversikt og kontroll over innbetalte bompenger og tydeligere oversikt over omfanget av den ekstra transportskatten som bruk av bompenger representerer.

Disse medlemmer understreker at etter Fremskrittspartiets oppfatning skal infrastruktur som veier finansieres av veieier, som i det alt vesentlige er offentlig myndighet. Disse medlemmer minner spesielt om at både fylkesveier og store deler av fylkesveinettet etter Fremskrittspartiets mening bør finansieres med statlige midler og at Fremskrittspartiet ønsker å reversere forvaltningsreformen.

Disse medlemmer viser til statsbudsjettet for 2011 der det fremkommer at anslaget for oljefondet ved utgangen av 2010 var på 3 018 mrd. kroner. Disse medlemmer understreker at nettopp investering i gode veier i eget land er en forsvarlig og fornuftig disponering av oljepenger også i et generasjonsperspektiv. Nye, gode veier varer i 50–70 år. Modernisering av det norske veinettet slik Fremskrittspartiet har foreslått i Fremskrittspartiets alternative NTP for 2010–2019, jf. Innst. S. nr. 300 (2008–2009), vil derfor også være en investering for kommende generasjoner. Bruk av bompengefinansiering anser Fremskrittspartiet som en fullstendig unødvendig ekstraskatt på transport.

Disse medlemmer peker på at bompengefinansiering er en svært dyr finansieringsform for bilistene. De store ekstrakostnadene knyttet til finansiering og innkreving er betydelig underkommunisert. Disse medlemmer finner grunn til å tro at for folk flest, og for bilistene i sin alminnelighet, er det lite kjent hvor store ekstrakostnader som må betales når Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre i Stortinget godkjenner bruk av bompengefinansiering. Disse medlemmer finner også grunn til å minne om at det er i Stortinget at vedtak om bompengefinansiering fattes. At det i noen kommuner og i noen fylker gjennom politisk utpressing fra sentrale myndigheter fattes politiske vedtak som anmoder om bompengefinansiering, endrer ikke på dette forholdet. Disse medlemmer finner også grunn til å minne om at ingen bompengeprosjekter i Norge er lagt frem for innbyggerne lokalt eller regionalt gjennom bruk av bindende folkeavstemming, slik Fremskrittspartiet anser som rimelig når det innføres lokal eller regional transportskatt for å dekke manglende samferdselsbevilgninger fra offentlig myndighet.

Også i denne aktuelle saken blir regningen til bilistene gjennom innbetaling av bompenger betydelig større enn bompengbidrag. Til prosjektet som koster 1 304 mill. kroner, skal bilistene bidra med 977 mill. kroner. Til dekning av finansieringskostnader skal bilistene betale 170 mill. kroner og til å dekke innkrevingskostnader skal bilistene betale 53 mill. kroner. Samlet regning til bilistene blir altså på 1 200 mill. kroner.

Disse medlemmer har merket seg svarene fra Samferdselsdepartementet gitt i brev av 31. mai 2011 på spørsmål fra Fremskrittspartiet, der det fremgår at tiltakene i hovedsak gjelder omlegging eller utbedring av eksisterende vei. Disse medlemmer har spesielt merket seg følgende:

«For å unngå store standardsprang legges det til grunn en vegbredde på 6,5 m i de punktene som utbedres. Der vegen skal omlegges på lengre strekninger,

er det lagt til grunn en vegbredde på 7,5 m. Vedutbygging i vanskelig terreng kan vegbredden bli 6,5 m.»

Disse medlemmer peker på at man også i utbedringsprosjekter i størst mulig grad bør forsøke å få gjennomgående og lik veistandard, noe som vil gi nødvendig kapasitetsforbedring også i lang tid fremover.

Disse medlemmer viser til at denne saken gjelder nok et fylkesveiprojekt som må legges frem til behandling i Stortinget på grunn av bruk av bompenger til finansiering. Godkjenning av bompengefinansiering er det bare Stortinget som kan gjøre fordi slik finansiering som rett er, anses som ekstraskatt. Disse medlemmer understreker at bompenger etter Fremskrittspartiets oppfatning nettopp er ekstra skattlegging. Etter disse medlemmers mening er det derfor viktig at det er Stortinget som fatter vedtak om beskatning, og at slik beskatningsrett når det gjelder finansiering av samferdselstiltak, ikke overføres til fylkeskommunene.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Stortinget samtykker i at:

1. Fosenpakken i Sør- og Nord-Trøndelag gjennomføres slik den er beskrevet i Prop. 124 S (2010–2011), men slik at statlig finansiering erstatter bruk av bompenger.
2. Staten forskutterer om nødvendig midler for å holde planlagt fremdrift. Endelig finansiering innarbeides i sluttsaldering av statsbudsjettet for 2011.»

## Forslag fra mindretall

### Forslag fra Fremskrittspartiet:

#### *Forslag 1*

Stortinget samtykker i at:

1. Fosenpakken i Sør- og Nord-Trøndelag gjennomføres slik den er beskrevet i Prop. 124 S (2010–2011), men slik at statlig finansiering erstatter bruk av bompenger.
2. Staten forskutterer om nødvendig midler for å holde planlagt fremdrift. Endelig finansiering innarbeides i sluttsaldering av statsbudsjettet for 2011.

## Komiteens tilråding

Tilrådingen fra komiteen fremmes av Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti.

Komiteen viser til proposisjonen og merkningene og rår Stortinget til å gjøre følgende

v e d t a k :

Stortinget samtykkjer i at:

1. Bompengeselskapet får løyve til å krevja inn bompengar til delvis bompengefinansiering av prosjekt og tiltak innafør Fosenpakka etter vilkåra i Prop. 124 S (2010–2011) og Innst. 409 S (2010–2011).
2. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsetja nærare reglar for finansieringsordninga.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 8. juni 2011

**Knut Arild Hareide**

leder

**Susanne Bratli**

ordfører