



# Innst. 82 S

(2009–2010)

## Innstilling til Stortinget fra transport- og kommunikasjonskomiteen

St.prp. nr. 98 (2008–2009)

### Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om utbygging og finansiering av Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 1

Til Stortinget

#### 1. Sammendrag

Samferdselsdepartementet legg i proposisjonen fram forslag om utbygging og finansiering av Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 1.

Samferdselsdepartementet er positiv til at lokale styresmakter vil vidareføre satsinga på samferdsels-tiltak i Kristiansandsregionen gjennom ei ny Samferdselspakke fase 1. I tillegg til at ny rv 456 vil betre tilkomsten til bydelen Vågsbygd vil tiltaka innafør mjuk pakke føre til ei stor betring i framkomme og tryggleik for gåande og syklande trafikantar gjennom vidareutvikling av samanhengande hovudnett for gang- og sykkeltrafikken i regionen. Kollektivtilbodet blir betra gjennom vidare utbygging av kollektivnettet, og det er også prioritert midlar til trafikktryggleikstiltak. Tiltaka vil gi eit betre tilbod for miljøvennlige transportformer. Pakka vil bidra til at Kristiansand får eit transportsystem der ein lettare kan veksle mellom å vere bilist, kollektivtrafikanter og syklist.

For å kome i gang så snart som råd med prosjekt og tiltak som er kome lengst i planlegginga, er det lokal semje om å leggje fram samferdselspakka i to fasar. Den lokalpolitiske behandlinga er nærare omtala i pkt. 3 i proposisjonen.

#### Omtale av utbyggingen

I Samferdselspakka, fase 1, inngår prosjektet rv 456 Kolsdalen–Lumberkrysset (Vågsbygdveien) i

Kristiansand samt ei rekke tiltak innafør dei ulike programområda i kommunane Kristiansand, Søgne, Songdalen og Vennesla i Vest-Agder og Birkenes og Lillesand i Aust-Agder. Midlane til programområda vil i stor grad bli nytta til bygging av samanhengande gang- og sykkelvegnett i Kristiansandsregionen. I tillegg inngår midlar til planlegging av prosjekt og tiltak med sikte på vidareføring av samferdselspakka (fase 2).

Prosjekt og tiltak er kostnadsrekna til om lag 1 800 mill. 2009-kroner, jf. tabell 2.1 i proposisjonen.

Tabell 2.1 Aktuelle prosjekt og tiltak innafør Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 1

	Mill. 2009-kroner
Rv 456 Kolsdalen–Lumberkrysset .....	1 080
Mjuk pakke .....	420
Tiltak langs rv 41/451 Timenes–Kjevik	120
Bomstasjonar .....	20
Planlegging og førebuing av fase 2 ....	160
<b>Sum .....</b>	<b>1 800</b>

#### Rv 456 Kolsdalen–Lumberkrysset

Rundt ein tredel av busetnaden i Kristiansand kommune er i Vågsbygd, og bydelen har også tunge næringsområde. Rv 456 har i dag to felt, kryss i plan og fleire direkte avkøyrslar. Det er vesentlege problem med kø i rushtida. I perioden 1999–2009 er det registrert 21 ulykker med ein drepen, to hardt skadde og 32 lettare skadde.

Prosjektet omfattar bygging av 2,2 km ny firefelts veg frå kryss med E39 i Kolsdalen, om lag 1,5 km vest for Kristiansand sentrum, til Lumberkrysset, sentralt i bydelen Vågsbygd.

Kristiansand kommune vedtok reguleringsplanane for prosjektet i mai og i september 2007 og ei mindre reguleringsendring 13. mai 2009. Samferdselsdepartementet legg til grunn ei styringsramme på 1 080 mill. 2009-kroner og ei kostnadsramme på 1 220 mill. 2009-kroner. Netto nytte (NN) er rekna til om lag 500 mill. kroner. Netto nytte pr. investert krone (NN/K) er rekna til om lag 0,3.

Det er planlagt å starte anleggsarbeida på rv 456 Kolsdalen–Lumberkrysset hausten 2010, med fullføring hausten 2013.

### **Mjuk pakke**

Det er føresett om lag 420 mill. kroner til tiltak innafor dei ulike programområda. Hovudsatsinga innafor mjuk pakke er gang- og sykkelvegar, kollektivtrafikktiltak, trafikktryggleikstiltak, miljøtiltak og mindre utbetringar. I tillegg er det føresett midlar til planlegging og grunnverv.

Totalt er det foreslått å bygge om lag 25 km nye gang- og sykkelvegar.

Det er lagt opp til å setje av midlar til tiltak i kollektivnettet både i Kvadraturen og i Kristiansandsregionen generelt.

Fv 303 mellom Kristiansand og Songdalen er også foreslått utbetra.

Mjuk pakke vil gi betre framkome og tryggleik for gåande, syklande og kollektivtrafikanter og vil gjennom dette leggje betre til rette for å erstatta bil-turar med miljøvenleg transport i Kristiansandsregionen. I underkant av halvparten av ramma på 420 mill. kroner er planlagt investert i Kristiansand kommune, medan det er foreslått investeringar i storleiksorden 30–60 mill. kroner i kvar av dei fem andre kommunane.

Det føresette finansieringsbidraget i eksisterande bompengoordning var oppnådd 1. juli 2008. Gjennom handlinga av St.prp. nr. 45 (2007–2008) og St.prp. nr. 72 (2008–2009) har Stortinget vedteke å vidareføre eksisterande innkrevjingsordning for å unngå opphald i innkrevjinga til den nye samferdselspakke er behandla. Dette er venta å gje 6–7 mill. kroner i inntekt pr. månad etter at driftskostnader er trekt frå, fram til ny ordning trer i kraft. Det er lagt opp til å nytte om lag 80 mill. kroner av desse midla til tiltak innafor mjuk pakke innan utgangen av 2009.

### **Rv 41/rv 451 Timenes–Kjevik**

Det er behov for å ruste opp rv 41/rv 451 mellom Timenes og Kjevik flyplass. Det er derfor sett av om lag 120 mill. kroner til tiltak langs denne strekninga.

### **Planlegging og førebuing av ei eventuell fase 2 av samferdselspakka**

I fase 2 legg lokale styresmakter opp til bygging av ny E39 mellom Gartnerløkka og Søgne samt ytterlegare satsing på tiltak innafor dei ulike programområda. Det vil også bli vurdert å gjennomføre tiltak for å redusere veksten i biltrafikken. Før fase 2 kan leggjast fram, skal det gjennomførast ei konseptvalutgreiing (KVU) som grunnlag for kvalitetssikring i tidleg planfase (KS1).

Departementet legg til grunn at bruk av midlar til vidare planlegging og førebuing av ei eventuell Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 2 blir utsett til regjeringa har tatt stilling til saka gjennom behandling av KS1.

Det er sett av om lag 160 mill. kroner til planlegging og førebuing av ein eventuell fase 2 av samferdselspakka.

### **Trafikkgrunnlag**

Bompengoopplegget for samferdselspakka bygger i stor grad på dagens ordning, med vidareføring av innkrevjinga i eksisterande fem bomstasjonar. Det er rekna med 5 pst. eingongsbortfall av trafikk ved overgangen frå eksisterande til ny bompengoordning grunna bortfall av periodeabonnement og at takstane blir dubla.

Det er gjennomført ekstern kvalitetssikring av trafikkgrunnlaget som ligg til grunn for finansieringa av samferdselspakka.

### **Forslag til finansieringsopplegg**

I dei lokale vedtaka er det lagt til grunn at samferdselspakka skal finansierast med statlege midlar innafor ramma til øvrige riksvegar og bompengar. Som følgje av forvaltningsreforma er dei aktuelle riksvegstrekingane i regionen i hovudsak føresett omklassifiserte til fylkesvegar frå 2010. Det er derfor lagt til grunn at føresette statlege midlar til pakka blir dekkja av Aust- og Vest-Agder fylkeskommunar.

87 pst. av investeringskostnadene er føresett dekkja med bompengar. Finansieringsplanen er vist i tabell 5.1 i proposisjonen.

Det er lagt til grunn at omfanget av utbygginga blir tilpassa den økonomiske ramma for Samferdselspakke fase 1. All kostnadsauke må følgjeleg løysast innafor dei økonomiske rammene for pakka.

Tabell 5.1 Forslag til finansieringsplan

	Mill. 2009-kroner			
	2006–2009	2010–2013	2014–2017	Sum
Fylkeskommunale midlar Vest-Agder .....	0	122	100	222
Fylkeskommunale midlar Aust-Agder .....	0	10	8	18
Bompengar .....	80	1 280	200	1 560
Sum .....	80	1 412	308	1 800

Bompengeopplegget og basisføresetnader er nærare omtala i pkt. 5 i proposisjonen.

Finansieringsopplegget for samferdselspakka byggjer i stor grad på vidareføring av eksisterande innkrevjingsopplegg i Kristiansand sentrum. Dette omfattar fem automatiske bomstasjonar med einvegs innkrevjing på tilfartsvegane til sentrum: E18, E39, rv 9, fv 1 Sødalsveien, samt på kommunal veg Tretjønneveien. Til saman utgjer desse ein tett ring rundt sentrum.

Regjeringa har merka seg at det er lagt opp til 30–50 pst. rabatt i fase 1. Hovudregelen for nye bompengeingar i by skal vere flat rabatt, avgrensa til brikkebrukarar. Denne regelen skal nyttast ved framtidige endringar av rabattsystemet i Kristiansand.

Med basisføresetnadene er innkrevjingsperioden rekna til om lag 8 år. Dette inneber ein auke på om lag eitt år i høve til det som er lagt til grunn i dei lokalpolitiske vedtaka. Bompengane skal dekke renteutgifter på om lag 220 mill. kroner og innkrevjingskostnader på 80 mill. kroner, i tillegg til utbyggingskostnader på 1 560 mill. kroner. Samla bompengeinntekter er følgjeleg venta å utgjere om lag 1 860 mill. kroner.

Det er inngått ein avtale mellom Samferdselsdepartementet og Kristiansandsregionen ved Vest-Agder fylkeskommune og Kristiansand kommune om belønningstilskott til betre kollektivtransport og mindre bilbruk for perioden 2009–2012. For slike fleirårlege avtaler gjeld atterhald om Stortingets årlege løyvingar. Det er eit mål at biltrafikken gjennom bomringen skal reduserast med 5 pst. i avtaleperioden. Den samla biltrafikken i området skal ikkje auke frå og med 2010, og helst reduserast.

### Fylkeskommunal og kommunal garanti

Kristiansand kommune og Vest-Agder fylkeskommune har fatta vedtak om garanti for eit bompengelån på tilsamen 350 mill. kroner, fordelt med 50 pst. på kvar.

Med bakgrunn i NTP 2010–2019 og avtalen med lokale styresmakter om belønningstilskott legg Samferdselsdepartementet særskilt vekt på dei lokale vedtaka om å skjerma mjuk pakke ved eventuell kostnadsauke på veganlegga. Det er såleis ein føresetnad at mjuk pakke blir minst så stor som det er lagt til grunn i denne proposisjonen.

### Avtale

Etter at Stortinget har gjort vedtak om finansierings- og utbyggingsplan for Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 1 vil det bli inngått avtale mellom Vegdirektoratet og bompengeselskapet i tråd med gjeldande standardavtale og dei føresetnadene som er lagt til grunn i proposisjonen.

## 2. Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Anne Marit Bjørnflaten, Susanne Bratli, Gorm Kjernli, Magne Rommetveit, Freddy de Ruiten og Tone Merete Sønsterud, fra Fremskrittspartiet, Jan-Henrik Fredriksen, Ingebjørg Godskesen, Bård Høksrud og Arne Sortevik, 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 Statistisk sentralbyrå forventer stor befolkningsvekst i Kristiansandsregionen de neste tjue årene, og at Kristiansand som Norges femte største bykommune, allerede har store trafikkproblemer. Komiteen viser til at ti personer har omkommet i trafikken i Vest-Agder hittil i 2009 per 3. november. Ifølge Trygg Trafikk er dette like mange som det omkom i hele 2008.

Komiteen viser til at rv 456 Vågsbygdveien er hovedvei for en stor del av Kristiansands befolkning og at veien har store trafikkavviklingsproblemer. Komiteen påpeker at trafikkmengden og Kristiansandsregionens plassering i den strategisk viktige transportkorridoren mellom Oslo og Stavanger, tilsier et stort behov for investeringer i infrastruktur og samferdsel i årene fremover. Komiteen understreker at dette må ses i sammenheng med øvrige investeringer på E18 og E39 mellom henholdsvis Oslo, Kristiansand og Stavanger, som er en av de aller mest trafikkerte stamveistrekningene i Norge.

Komiteen vil for øvrig vise til de respektive partienes merknader til transportkorridor 3 i Innst. S.

nr. 300 (2008–2009) om Nasjonal transportplan 2010–2019.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet har merket seg at det er lagt opp til 30-50 pst. rabatt for abonnenter i bomringen, og viser til departementets omtale av dette i proposisjonen. Hovedregelen for nye bomringer i by er flat rabatt avgrensa til brikkebrukere. Disse medlemmer viser til at departementet mener denne regelen skal gjelde ved fremtidige endringer av rabattsystemet i Kristiansand.

Disse medlemmer viser også til den inngåtte avtalen mellom Samferdselsdepartementet og Kristiansandsregionen ved Vest-Agder fylkeskommune og Kristiansand kommune om belønningstilskudd til bedre kollektivtransport og mindre bilbruk 2009–2012. Avtalen går blant annet ut på bedre kollektivtransport og mindre bilbruk. Disse medlemmer har merket seg at eventuell innføring av køprising er en del av avtalen, og mener dette vil være et godt bilbegrensende tiltak. Disse medlemmer viser til at de lokalpolitiske vedtakene knyttet til samferdselspakke for Kristiansandsregionen, ble fattet før Stortinget foretok lovendringen som åpner for bruk av bompenger til drift av kollektivtrafikk, jf. Ot.prp. nr. 15 (2007–2008) og Innst. O. nr. 26 (2007–2008).

Disse medlemmer ser at intensjonene og målsettingene i avtalen om belønningsordningen forutsetter bruk av den nye hovedregelen for rabattstruktur for bompenger i by. Disse medlemmer er enig i at denne hovedregelen må legges til grunn ved framtidige endringer av rabattsystemet i Kristiansand. Disse medlemmer vil be departementet sørge for at forberedelsene for en slik endring startes opp. Disse medlemmer ber departementet medvirke til at det lokalt blir utarbeidet forslag til endringer i takst- og rabattsystemet, og at det blir fattet lokale vedtak slik at endringer kan iverksettes i løpet av 2011, eller senest i forbindelse med innføring av eventuell rushtidsavgift.

Disse medlemmer forutsetter at hovedregelen for nye bomringer i by benyttes ved framtidige prosjekter som innebærer bompengefinansiering.

Disse medlemmer viser til omtalen av belønningsordningen for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk i klimaforliket inngått mellom alle partier, unntatt Fremskrittspartiet, i januar 2008. I klimaforliket er det satt som forutsetning at man både skal bedre kollektivtransporten og iverksette tiltak for å redusere biltrafikken for å få midler fra belønningsordningen.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Jan-Henrik Fredriksen,

Ingebjørg Godskesen, Bård Hoksrud og Arne Sortevik, viser til vegloven § 20 der det heter:

"Staten ber utgiftene til planlegging, bygging, utbetring, vedlikehold og drift av riksvegar, her og utgiftene til eigedomsinngrep. Fylkeskommunen ber disse utgiftene for fylkesvegar og kommunen for kommunale vegar."

Disse medlemmer viser videre til forvaltningsreformen som trer i kraft fra 1. januar 2010 der en betydelig del av det statlige veinettet (betegnet som øvrige riksveier) overføres til fylkeskommunene. Disse medlemmer minner om at Fremskrittspartiet er imot forvaltningsreformen, og mener at staten fortsatt har et finansieringsansvar for disse veiene; særlig med bakgrunn i at det overførte veinettet har et vedlikeholdsetterslep på 10 mrd. kroner. Med henvisning til vegloven og til Fremskrittspartiets prinsipielle syn på hva som bør være statens (og det offentliges oppgave), avviser disse medlemmer bruk av bompenger i forbindelse med utbygging av et moderne, sikkert og miljøvennlig veinett i Norge. Disse medlemmer mener at forvaltningsreformen ikke vil bidra til å skaffe Norge et moderne veinett innenfor en akseptabel tidsramme. Disse medlemmer mener staten må følge vegloven og sørge for finansiering av dagens stam- og riksveinett; ikke fraskrive seg ansvaret for deler av dagens riksveinett slik det gjøres gjennom forvaltningsreformen.

Disse medlemmer viser til at bruken av bompenger til finansiering av stam- og riksveienettet økte med 30 pst. i perioden 2005–2009. I samme periode er bruken av bompenger utvidet til også å gjelde drift av kollektivtiltak. Økende bruk av bompenger og økende bompengandelen utgjør en økende særskatt på transport.

I statsbudsjettet for 2010 er innbetaling fra bompenger anslått slik:

"For 2010 forutsettes om lag 5,3 mrd. kr stilt til rådighet til riksveginvesteringer, inkl. tiltak innenfor programområdene. I tillegg kommer bompenger til investeringer på fylkesvegnettet og kommunalt veinett, samt bompenger til driftstiltak for kollektivtransporten i Oslo og Akershus."

Disse medlemmer viser til at dette kommer i tillegg til statens samlede inntekter i 2010 fra bilrelaterte skatter og avgifter på 60 mrd. kroner. Til veiformål brukes 14 mrd. kroner over Samferdselsdepartementets budsjett og ca. 6 mrd. kroner over Kommunal- og regionaldepartementet, samlet vel 20 mrd. kroner.

Disse medlemmer viser videre til bruk av bompengefinansiering er en svært dyr finansieringsform for veibrukerne og fremstår som kjøp av vei på

avbetaling. Disse medlemmer viser til at finansieringskostnader for byggelån og innkrevingskostnader i bompengerperioden i de fleste tilfeller utgjør store beløp. Disse medlemmer peker på at de høye kostnadene ved bruk av bompengefinansiering – kostnader som i sin helhet betales av bompengebetalerne – ofte medfører at bilistene betaler langt mer enn samlet investeringsbeløp. Disse medlemmer viser til at det i perioden 2005–2009 ble behandlet over 30 ulike saker med bompengefinansiering. Alle vedtak om bompengefinansiering i disse sakene ble gjort med tilslutning fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre. Samlet omfatter vedtakene 67,7 mrd. kroner i bompenger og i tillegg 13 mrd. kroner i renter og innkrevingskostnader. Om Oslo-pakke 3 holdes utenfor, er tallene hhv. 25,6 mrd. kroner og 10,2 mrd. kroner.

Disse medlemmer viser til svar datert 28. oktober 2009 på skriftlig spørsmål nr. 82 (2009–2010) fra Arne Sortevik om kostnader ved bruk av bompengefinansiering:

#### "Spørsmål

"Bruk av bompenger til finansiering av samferdselsprosjekt er en kostbar finansieringsform for brukerne. Kan statsråden som en veiledning oppgi hhv bidrag anleggskostnader, totale finansieringskostnader og totale innkrevingskostnader basert på samlet anleggskostnader på hhv 1, 2, 3 og 4 mrd., 65% bompengandel, alle finansieringskostnader dekket med bompenger og nedbetaling i hhv 15 og 20 år?"

Nedenfor er det laget regneeksempler basert på forutsetningene i spørsmålet. I tillegg har vi lagt til grunn følgende forutsetninger:

- byggeperiode 3 år
- etterskuddsvis innkreving
- opptrekk av bompengelån: 1. år: 15 %, 2. år 45 %, 3. år 40 %
- gjennomsnittlig lånerente: 6,5 %
- årlige innkrevingskostnader: 2 mill. kr per innkrevingspunkt x 3 innkrevingspunkt
- trafikkmengde og gjennomsnittstakst er tilpasset 15 og 20 års innkrevingsstid
- årlig trafikkvekst 2 % per år

#### 15 års nedbetalingstid

mill. kr.

Anleggskostnad	Bompengandel	Renteutgifter	Driftskostnader
1000	650	439	90
2000	1300	899	90
3000	1950	1343	90
4000	2600	1797	90

#### 20 års nedbetalingstid

Driftskostnader	Bompengandel	Renteutgifter	Driftskostnader
90	650	629	120
90	1300	1231	120
90	1950	1879	120
90	2600	2516	120"

Disse medlemmer peker på at beregningene på en tydelig måte illustrerer at det bilistene betaler, omfatter kostnader i tillegg til bompengandelen av anleggskostnadene.

Disse medlemmer viser til Stortingets behandling av Nasjonal transportplan for perioden 2010–2019; jf. Innst. S. nr. 300 (2008–2009) og

St.meld. nr. 14 (2008–2009), og til Fremskrittspartiets alternative forslag til investering og finansiering av veinettet uten bruk av bompenger. Disse medlemmer viser til følgende sammendrag av Fremskrittspartiets alternative forslag til NTP for perioden 2010–2019:

"Tabell 1: Ramme for Fremskrittspartiets NTP

Ramme for FrPs NTP	totalbeløp	byggetid	2010–2034	2010–2019
Riksveinvesteringer	275	25	275 mrd.	200 mrd.
Opprustning av øvrige riksveier	225	25	225 mrd.	90 mrd.
Rassikring	1	årlig	25 mrd.	10 mrd.
Jernbaneinvesteringer	90	15	90 mrd.	60 mrd.
Storbypakke			100 mrd.	100 mrd.
Trafikksikkerhet	1	årlig	25 mrd.	10 mrd.
Kollektiv	1	årlig	25 mrd.	10 mrd.
Riksveiferjer	3	årlig	75 mrd.	30 mrd.
Drift og vedlikehold veier	5	årlig	125 mrd.	50 mrd.
Låneordning ekstraprosjekt	2		50 mrd.	20 mrd.
<b>Total FrPs tillegg til NTP</b>			<b>1 015 mrd.</b>	<b>580 mrd.</b>
Regjeringens forslag til NTP 2010-2019			805 mrd.	322 mrd.
<b>Totalsum FrPs NTP</b>			<b>1 820 mrd.</b>	<b>902 mrd."</b>

Disse medlemmer understreker at Regjeringens vedtatte NTP 2010–2019 på ingen måte dekker behovet for utbygging av et moderne, sikkert og effektivt veinett i Norge. Disse medlemmer har merket seg at Regjeringen på en systematisk måte bruker omfattende og økende bompengefinansiering for å finansiere statens veinett. Disse medlemmer har merket seg at regjeringspartiene Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet gjør dette på en måte som lokalpolitikere og fylkespolitikere oppfatter som politisk "utpressing". Disse medlemmer regner dessverre med at regjeringspartiene vil videreføre denne strategien og i forsterket omfang når "øvrige riksveier" fra 1. januar 2010 er flyttet fra staten til fylkeskommunene.

Disse medlemmer peker på at Regjeringen selv varsler bompengefinansiering på 60 mrd. kroner i den vedtatte NTP 2010–2019. Disse medlemmer peker på at basert på erfaringstall, vil 60 mrd. kroner i bompengebidrag med tillegg av renter og innkrevingskostnader, samlet utgjøre ca. 75 mrd. kroner. Disse medlemmer minner om at staten i perioden 2010–2019 vil få inntekter på langt over 700 mrd. kroner fra bilrelaterte skatter og avgifter. Ytterligere transportkatt på 75 mrd. kroner i perioden kommer altså på toppen av disse inntektene (og tilsvarer 7,5 mrd. kroner hvert år i tillegg på løpende innkreving av alt vedtatte bompengeprosjekter). Av disse samlede inntektene på nærmere 800 mrd. kroner vil Regjeringen bruke vel 200 mrd. kroner på vei. Disse medlemmer mener dette illustrerer at Regjeringens systematiske bruk av bompengefinansiering er urimelig og etter Fremskrittspartiets oppfatning også fullstendig unødvendig. Bruk av bompenger fremstår som en ekstraskatt på transport. Denne ekstraskatten fordyrer transport over hele landet for næringsliv og for enkeltpersoner og fremmer på ingen måte sysselsetning, verdiskaping og bosetting.

Disse medlemmer peker på at det kan være mange grunner for å gjennomføre fremskynding av viktige samferdselsprosjekt i forhold til vedtatte planer. Disse medlemmer peker igjen på at vedtatte NTP og handlingsprogram knyttet til vedtatt NTP, ikke bør fremstå som en bom for fremskynding av nye prosjekter. Disse medlemmer mener like fullt at slik fremskynding ikke nærmest automatisk skal medføre bruk av omfattende bompengefinansiering. Disse medlemmer peker på etablering av regionale vegselskap som et godt alternativ. I slike regionale veiselskap bør lokale og regionale myndigheter og næringsliv bidra til å dekke årlige kostnader til forskottering av byggelån til veiprosjekter basert på at også staten bidrar årlig inntil prosjektet kan finansieres fullt ut med statlige midler. Disse medlemmer legger videre til grunn for en slik løsningsmodell at staten etablerer en ordning med statlige lån med lav rente for slike selskap.

Disse medlemmer viser til sitt forslag fremmet i Innst. 52 S (2009–2010), jf. St.prp. nr. 90 (2008–2009) (Vegpakke Helgeland)

"Stortinget ber Regjeringen etablere en ordning med statlige lån og årlige finansieringsbidrag til forskotteringsutgifter til regionale veiselskaper."

Disse medlemmer støtter prosjekter og tiltak i Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 1, men støtter ikke bruk av bompengefinansiering. Prosjekter og tiltak vil bidra til effektiv, sikker og miljøvennlig transportløsning i Kristiansand kommune og utformes slik at kryss med dagens E39 enkelt kan tilpasses fremtidig E39-løsning. Disse medlemmer har merket seg at bilistene med en bompengefinansiert løsning, i tillegg til bompengetilskuddet på 1 560 mill. kroner, også skal betale rentekostnader på 220 mill. kroner og innkrevingskostnader på 80 mill. kroner. Samlet gir dette en innbeta-

ling på 1 860 mill. kroner, fra bilistene; altså 60 mill. kroner mer enn samlet finansieringsplan for hele fase 1 av samferdselspakken.

Disse medlemmer har merket seg at eventuell innføring av køprising er en del av opplegget knyttet til bruk av bompengefinansiering. Disse medlemmer understreker at Fremskrittspartiet er imot innføring av såkalt "køprising". Disse medlemmer ser på en slik ordning som en ekstra skatt på transport. Disse medlemmer legger vekt på at det må bygges et moderne, sikkert og energieffektivt veinett som gjør det mulig med persontransport og godstransport; slik at persontransport kan utføres både kollektivt med buss og taxi og individuelt per bil. Et slikt veinett må også etter disse medlemmers syn finansieres av staten.

Disse medlemmer peker på at dette prosjektet blir det første prosjektet i denne perioden som etablerer bompengefinansiering på nytt fylkesveinett etter at forvaltningsreformen trer i kraft fra 1. januar 2010. Dette fordi de aktuelle riksveistrekingene i regionen blir omklassifisert til fylkesveistrekinger. Disse medlemmer viser til at Fremskrittspartiet har gått imot forvaltningsreformen og at Fremskrittspartiet også vil omgjøre denne såkalte reformen. Disse medlemmer viser til at staten ikke bare overfører dårlig vedlikeholdte riksveier til fylkeskommunene, men gjennom reformen også sørger for å ta enda mindre finansieringsansvar for veinettet i Norge. Etter Fremskrittspartiets syn er dette en uheldig utvikling. Forvaltningsreformen gir ikke bedre veipolitikk og bedre veier i Norge, men oppsplittet veipolitikk og svakere finansiering av nødvendig modernisering av veinettet over hele landet.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

1. Stortinget godkjenner de prosjekter og tiltak som er beskrevet i St.prp. nr. 98 (2008–2009) for Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 1 med totalt 1 800 mill. 2009-kroner. Stortinget legger til grunn for finansieringen fylkeskommunale midler fra hhv. Vest-Agder og Aust-Agder fylkeskommuner på 222 og 18 mill. kroner og statlig finansiering av 1 560 mill. kroner.
2. Statens bidrag forskutteres ihht. fremdrift av prosjektet.
3. Stortinget gir Statens vegvesen som byggherre fullmakt til å ta opp lån med nedbetalingstid på

50 år. Årlige lånekostnader dekkes gjennom øremerket overføring fra staten via Samferdselsdepartementets budsjett kap. 1320 post 61 til Aust-Agder og Vest-Agder fylkeskommuner."

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti registrerer at regjeringspartiene viser til at regionen også har inngått en avtale med Samferdselsdepartementet ved Vest-Agder fylkeskommune, bl.a. om innføring av køprising. Disse medlemmer påpeker at denne saken illustrerer hvordan Regjeringen nå har omgjort belønningsordningen fra en effektiv gulrot for storbyregionene til å øke kollektivandelen, til nå å bli et virkemiddel for å overtale byene til å innføre veiprising. Disse medlemmer ønsker å bevare den opprinnelige intensjonen med belønningsordningen og har gått i mot Regjeringens kriterier knyttet til restriktive tiltak mot biltrafikk.

Komiteens medlemmer fra Høyre henviser også til budsjettbehandlingen hvor disse medlemmer har foreslått å øke bevilgningen til belønningsordningen i byene med 100 mill. kroner i 2010.

### **3. Forslag fra mindretall**

#### **Forslag fra Fremskrittspartiet:**

1. Stortinget godkjenner de prosjekter og tiltak som er beskrevet i St.prp. nr. 98 (2008–2009) for Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 1 med totalt 1 800 mill. 2009-kroner. Stortinget legger til grunn for finansieringen fylkeskommunale midler fra hhv. Vest-Agder og Aust-Agder fylkeskommuner på 222 og 18 mill. kroner og statlig finansiering av 1 560 mill. kroner.
2. Statens bidrag forskutteres ihht. fremdrift av prosjektet.
3. Stortinget gir Statens vegvesen som byggherre fullmakt til å ta opp lån med nedbetalingstid på 50 år. Årlige lånekostnader dekkes gjennom øremerket overføring fra staten via Samferdselsdepartementets budsjett kap. 1320 post 61 til Aust-Agder og Vest-Agder fylkeskommuner.

#### 4. Komiteens tilråding

Komiteen har ellers ingen merknader, viser til proposisjonen og råer Stortinget til å gjøre slikt

vedtak:

I

Stortinget samtykker i at bompengeselskapet får løyve til å ta opp lån og krevje inn bompengar for

utbygging og finansiering av Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 1 etter vilkåra i St.prp. nr. 98 (2008–2009) og Innst. 82 S (2009–2010).

II

Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsetje nærare reglar for finansieringsordninga.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 3. desember 2009

**Knut Arild Hareide**

leder

**Ingebjørg Godskesen**

ordfører