



# Innst. 302 S

(2009–2010)

## Innstilling til Stortinget frå transport- og kommunikasjonskomiteen

Prop. 108 S (2009–2010)

### Innstilling frå transport- og kommunikasjonskomiteen om utviding og finansiering av Bergensprogrammet

Til Stortinget

#### Samandrag

##### Bakgrunn

Samferdselsdepartementet legg i proposisjonen fram forslag om utviding av Bergensprogrammet, med vidareføring av bompengoordninga i 10 år frå 2015 til 2025.

Første etappe av Bybanen og Ringveg vest er planlagt opna for trafikk i 2010. Med dagens bompengoordning vil bompenginntektene til og med 2015 gå til å tilbakebetala lån som er tatt opp til å finansiera første etappe av dei to prosjekta. Det er ikkje rom for å gjennomføra andre etappe av Ringveg vest, andre etappe av Bybanen eller Skansentunnelen.

For å få best mogleg nytte av investeringane i første etappe av Bybanen og Ringveg vest, har Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune gått inn for at andre etappe av begge prosjekta blir ferdigstilte snarast råd, jf. St.meld. nr. 16 (2008–2009) Nasjonal transportplan 2010–2019. For å komma raskt i gang med anleggsarbeida på andre etappe av Bybanen og Ringveg vest har Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune gått inn for å finansiera førebuande arbeid i 2009 og 2010 gjennom auka låneopptak, innsparingar og omprioriteringar innafor Bergensprogrammet. Gjennom behandlinga av St.prp. nr. 1 (2008–2009) er det gitt løyve til å auka låneopptaket for å finansiera nødvendig planlegging og prosjektering i 2009 og 2010.

Finansieringa av Bergensprogrammet frå 2010 er basert på fylkeskommunale midlar og bompengar.

Bergen har store utfordringar knytt til framkomst og lokal luftkvalitet. For å bøta på desse utfordringane vil Samferdselsdepartementet sjå positivt på ei eventuell innføring av verkemiddel som køprising og tidsdifferensierte bompengetakstar. Innføring av denne type verkemiddel må imidlertid baserast på lokale initiativ. Samferdselsdepartementet vil støtta ein eventuell slik søknad frå Bergen.

Bybanen er eit viktig ledd i ein framtidsretta og miljøvenleg strategi for eit betre transportsystem i Bergen. I den grad Bergen oppfyller vilkåra for midlar frå Belønningsordninga, kan desse midlane nyttast til delfinansiering av forlenging av Bybanen. Samferdselsdepartementet vil imidlertid stilla strenge krav til trafikkregulerande tiltak for tildeling av belønningsmidlar.

##### Tidlegare behandling

Gjennom behandlinga av St.prp. nr. 118 (1984–1985) slutta Stortinget seg til at det blei etablert ei bompengoordning i Bergen der hovudmålet var å bygge ut eit tenleg hovudvegnett. Ordninga blei etablert i 1986 og skulle opphavgjelde fram til utgangen av 2000. Avtalen om innkrevjing av bompengar blei forlenga til utgangen av 2002, jf. St.prp. nr. 45 (1998–1999) og St.prp. nr. 1 (2001–2002). Gjennom behandlinga av St.prp. nr. 76 (2001–2002), jf. Innst. S. nr. 45 (2002–2003), slutta Stortinget seg til hovudlinjene i Bergensprogrammet for transport, byutvikling og miljø. Gjennom behandlinga av St.prp. nr. 75 (2004–2005), jf. Innst. S. nr. 94 (2005–2006), slutta Stortinget seg til ei revidert bompengoordning for Bergensprogrammet. Rabattstruktur og innkrevjingsordning inkludert talet på bomstasjonar blei endra, bompengeperioden blei utvida med fire år

fram til utgangen av 2015, og det blei gitt løyve til låneopptak for å sikra parallell utbygging av første etappe av Bybanen og rv 557 Ringveg vest. Det blei vidare gitt løyve til å nytta bompengar til finansieringa av Bybanen. I St.prp. nr. 24 (2007–2008) blei det varsla kostnadsaukar på bybaneprojektet. Det blei òg rekna med auka bompenginntekter.

### Status for Bergensprogrammet

I finansieringsplanen i St.prp. nr. 75 (2008–2009) var det lagt til grunn 5 300 mill. kroner i 2005-prisnivå til investeringar i perioden 2002–2015. Omrekna til 2010-prisnivå var dette 6 570 mill. kroner. Av dette var det lagt til grunn 880 mill. kroner i perioden 2010–2015. Finansieringsplanen i St.prp. nr. 75, omrekna til 2010-prisnivå, er vist i tabell 2.1 i proposisjonen.

Investeringsplanen som var lagt til grunn, med parallell utbygging av Bybanen og Ringveg vest og med gjennomføring av mindre investeringstiltak, er i hovudsak følgt opp. Til og med 2009 er om lag 2,9 mrd. kroner av investeringar på om lag 5,9 mrd. kroner gått til dei to store prosjekta.

Bergen kommune har søkt om fritak for inngåande meirverdiavgift for bybaneprojektet, jf. St.prp. nr. 1 (2008–2009), side 101–102. Finansdepartementet har gjort vedtak om eit slikt fritak for første etappe og grunngeve det med at ei slik ekstrarekning ville ha vore ei urimeleg belastning for Bergen kommune.

### Bompengesøknad og lokalpolitisk behandling

Forslaget som blei lagt fram for lokalpolitisk behandling omfattar finansiering av andre etappe av Bybanen og Ringveg vest, Skansentunnelen og tiltak innafor programområda. I tillegg inngår fullfinansiering av første etappe av Bybanen og Ringveg vest. Det var lagt opp til ei fylkeskommunal løyving på 200 mill. 2009-kroner pr. år til prosjekt og tiltak i Bergensprogrammet i perioden 2010–2025, til saman 3 200 mill. kroner. Det var vidare lagt til grunn 3 042 mill. kroner i bompengar til investeringar i perioden 2010–2025. Forslaget til investeringsplan som blei lagt fram for lokalpolitisk behandling våren 2009, er vist i tabell 3.1 i proposisjonen.

Den lokalpolitiske behandlinga er nærare omtalt i pkt. 3 i proposisjonen.

Bergen Bompengeselskap AS har gjennom bompengesøknad av 17. juni 2009 søkt om å få forlenga dagens bompengordning med 10 år fram til 2025 og gjere endringar i takst- og rabattsystemet i tråd med dei nye vedtaka i bystyret.

### Omtale av utbygginga

Prosjektet Bybanen skal utgjera hovudstamma i kollektivtransportssystemet i sørkorridoren i Bergen.

Bybanen blir bygd med dobbeltspor og skal gå frå Kaigaten i sentrum til Nesttun og vidare til Rådal og Bergen lufthamn Flesland. Heile strekninga er om lag 20 km lang. Andre etappe omfattar den om lag 3,6 km lange strekninga frå Nesttun til Rådal (ved Lagunen kjøpesenter). I tillegg skal det gjennomførast tiltak på eksisterande vegnett med m.a. trafikksikringsiltak og bygging av gang- og sykkelveggar. Tredje etappe omfattar strekninga frå Rådal til Flesland. Omrekna til 2010-prisnivå er styringsramma 1 530 mill. kroner og kostnadsramma 1 620 mill. kroner. Samfunnsøkonomisk netto nytte (NN) for andre etappe av prosjektet er rekna til -790 mill. kroner. Netto nytte over kostnad (NN/K) er rekna til -0,6.

Prosjektet Ringveg vest omfattar bygging av om lag 10 km ny firefelts veg mellom rv 580 Flyplassvegen ved Birkeland i sør og Vestre Innfartsåre ved Liavatnet i nord. Andre etappe omfattar den om lag 4,3 km lange strekninga Sandeide–Liavatnet i tunnel. Nytt toplanskryss ved Liavatnet, ramper i tunnel mot Sandeide og rundkjøring ved kollektivterminal på Sandeide inngår i andre etappe. Omrekna til 2010-prisnivå er styringsramma 1 530 mill. kroner og kostnadsramma 1 810 mill. kroner. Dette er i tråd med kvalitetssikraren si tilråding. Samfunnsøkonomisk netto nytte (NN) for andre etappe av prosjektet er rekna til -200 mill. kroner. Netto nytte over kostnad (NN/K) er rekna til -0,1.

Tiltak innafor programområda omfattar i hovudsak mindre tiltak langs eksisterande veggar, miljøtiltak i sentrum, gang- og sykkelveggar og mindre kollektiv- og trafikksikringstiltak. I tillegg kjem midlar til planlegging av nye prosjekt/tiltak. I perioden 2010–2025 er det lagt til grunn ei gjennomsnittleg årleg ramme på 154 mill. 2010-kroner til tiltak innafor programområda, til saman 2 460 mill. 2010-kroner. Det er lagt opp til at dei konkrete prioriteringane vil skje i samband med seinare revisjonar av handlingsprogrammet, årsbudsjett og årlege byggeprogram.

Prosjektet Skansentunnelen går ut på å byggje ein tofelts tunnel frå Bergen sentrum til området nord for Bryggen. Hovudmålet med prosjektet er å avlasta sentrum for biltrafikk, først og fremst over Torget og Bryggen. Kostnadene er usikre, og i finansieringsplanen er det førebels lagt til grunn om lag 500 mill. kroner til prosjektet i perioden 2015–2025.

### Endringar i bompengordninga

Bompengordninga er nærare omtalt i pkt. 5 i proposisjonen.

I forslaget til revidert bompengordning er det lagt opp til to endringar:

- Innkrevjingsperioden blir forlenga med 10 år.
- Passeringstaket blir endra frå 50 til 60 passeringar i løpet av ein kalendermånad.

Vidareføring av bompengoordninga i 10 år vil gi rom for å finansiere parallell utbygging av andre etappe av Bybanen og Ringveg vest, bygging av Skansentunnelen og satsing på tiltak innafor programområda. Endringa i taket på passeringar pr. månad frå 50 til 60 vil føra til ein mindre auke i inntektene.

Samferdselsdepartementet viser til at etter hovudregelen for nye bompengeringar i by skal det vere flat rabatt, avgrensa til brikkebrukarar. Denne regelen skal nyttast ved framtidige endringar av rabattsystemet i Bergen.

Det er rekna med at den samla effekten av å redusere maksimalrabatten til 20 pst. og eventuelt innføre 10 pst. for kundar i andre bompengeselskap vil auka gjennomsnittleg inntekt pr. passering frå om lag 7,40 kroner til i underkant av 9 kroner og dei årlege netto bompengeinntektene med 70–80 mill. kroner.

Ved den lokale behandlinga er det lagt til grunn at det skal vurderast å redusere maksimalrabattane. Samferdselsdepartementet er positiv til ei slik endring som vil gi betre økonomi i Bergensprogrammet. Departementet vil orientere Stortinget om saka når forslag til nytt takst- og rabattsystem har vore på høyring i Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune, og Statens vegvesen har fatta takstvedtak.

### **Trafikk- og inntektsgrunnlag**

Det er gjennomført utvida ekstern kvalitetssikring som også omfattar trafikkgrunnlaget og føresetnadene for finansieringsopplegget. Etter dette er det lagt til grunn ein årleg trafikkvekst på 1 pst. fram mot 2025.

### ***Ekstern kvalitetssikring av inntekter, finansiering og portefølje***

Det er gjennomført ekstern kvalitetssikring av trafikkgrunnlag, føresetnader for finansieringsopplegget og porteføljesamansetninga i Bergensprogrammet. I rapporten frå kvalitetssikringa rettar konsulenten eit kritisk søkjelys på gjennomføringsstrategien i Bergensprogrammet. Konsulenten trekkjer særleg fram problemstillinga knytt til låneopptak.

I vurderinga av finansieringsplanen trekkjer konsulenten òg fram at det er knytt vesentleg uvisse til dei føresetnader som ligg til grunn for finansieringa av Bergensprogrammet, og at det av den grunn er sannsynleg at programmet vil vere underfinansiert.

Konsulenten trekkjer òg fram behovet for at det blir etablert avklarte styringsprinsipp som kan handtere endringar i føresetnadene for finansieringsopplegget, og konsekvensane det vil kunne få for prioriteringane i Bergensprogrammet.

### **Utbyggings- og finansieringsopplegg**

I St.prp. nr. 75 (2004–2005) var det lagt til grunn at finansieringa av Bergensprogrammet skulle skje med både statlege, fylkeskommunale og kommunale midlar i tillegg til bompengar.

Finansieringa av Bergensprogrammet frå 2010 er basert på fylkeskommunale midlar og bompengar. Det er lagt til grunn 6 820 mill. 2010-kroner til investeringar i perioden 2010–2025, fordelt med 3 280 mill. kroner av fylkeskommunale midlar og 3 540 mill. kroner av bompengar.

Frå 2010 har fylkeskommunane ansvaret for hovuddelen av tidlegare øvrige riksvegar. Disse er omklassifiserte til fylkesvegar, og statlege løyvingar til fylkeskommunane ved overtaking av øvrig riksvegnett skjer gjennom rammetilskotsordninga.

Det er lagt til grunn 3 540 mill. kroner i bompengar til investeringar i perioden 2010–2025. Bompengar til å dekkje renter på bompengelån er rekna til 1 850 mill. kroner. I tillegg kjem bompengar til å dekkje innkrevjingskostnader og kostnader til drift av bompengeselskapet med om lag 38 mill. kroner pr. år eller om lag 610 mill. kroner i perioden 2010–2025. Akkumulert gjeld i 2013/2014, når andre etappe av Bybanen og Ringveg vest er gjennomførte, er førebels rekna til i storleiksorden 4,1 mrd. kroner (løpande kroner). Pr. 31. desember 2009 var akkumulert gjeld om lag 1 660 mill. kroner.

I hovudsak som følgje av at delar av investeringane ved første og andre etappe av Bybanen og Ringveg vest vil skje seinare enn tidlegare lagt til grunn, er bompengemidlar til investeringar i perioden 2010–2025 auka med om lag 420 mill. kroner samanlikna med den lokale behandlinga.

Planlagt bompengeuttak i 2010 er om lag 1 000 mill. kroner.

Ved den lokale behandlinga er det lagt til grunn ei lånerente på 4,75 pst., basert på ei låneordning som Bergen Bompengeselskap har i dag. Statens vegvesen viser til at 8 pst. rente er ein standardføresetnad i bompengeprosjekt.

I proposisjonen er det lagt til grunn 4,75 pst. lånerente. Dersom den faktiske lånerenta blir høgare enn 4,75 pst., må investeringane reduserast.

Bergensprogrammet er ei bompengepakke der omfanget av utbygginga må tilpassast den økonomiske ramma. All kostnadsauke må følgjeleg løysast innafor dei økonomiske rammene for pakka. Det er framleis lagt opp til parallell utbygging av Bybanen og Ringveg vest, med anleggsstart for andre etappe av begge prosjekta hausten 2010. Ved eventuell kostnadsauke for eitt, eventuelt begge prosjekta, må først kuttlista takast i bruk. Dersom dette ikkje er tilstrekkeleg, er det føresett å nytta midlar som er planlagt til tiltak innafor programområda og/eller Skansentunnelen.



For første etappe av Bybanen og Ringveg vest har Bergen kommune stilt garanti for 1 750 mill. kroner (sjølvskuldnargaranti). For å oppnå best mogleg lånevilkår oppmodar Samferdselsdepartementet om at det også blir stilt garantiar i samband med andre etappe av dei to prosjekta.

### **Avtale**

Etter at Stortinget har gjort vedtak om utviding av Bergensprogrammet, vil det bli inngått ei tilleggsavtale mellom Vegdirektoratet og bompengeselskapet i tråd med gjeldande standardavtale og dei føresetnadene som er lagt til grunn i proposisjonen.

### **Merknader frå komiteen**

Komiteen, medlemene frå Arbeidarpartiet, Anne Marit Bjørnflaten, Susanne Bratli, Freddy de Ruiten, Gorm Kjernli, Magne Rommetveit og Tone Merete Sønsterud, frå Framstegspartiet, Jan-Henrik Fredriksen, Ingebjørg Godskesen, Bård Hoksrud og Arne Sortevis, frå Høgre, Øyvind Halleraker, Lars Myraune og Ingjerd Schou, frå Sosialistisk Venstreparti, Hallgeir H. Langeland, frå Senterpartiet, Janne Sjelmo Nordås, og frå Kristeleg Folkeparti, leiaren Knut Arild Hareide, viser til at Bergensområdet trekkjer til seg mykje folk og kompetanse, og at verdiskapinga og innovativ verksemd er omfattande i Bergen og på Vestlandet. Trafikken i byområda på Vestlandet har auka med om lag 30 pst. dei siste 10 åra og mykje tyder på at stor næringsaktivitet, spesielt relatert til oljebransjen, er drivkrafta bak denne trafikkveksten. Prognosane tyder på at folketallet vil vekse mykje i Bergensområdet i åra som kjem, sameleis vil også trafikken vekse mykje.

Komiteen vil peike på at i denne situasjonen er det avgjerande viktig at infrastrukturen blir bygd ut.

Fleirtalet i komiteen, medlemene frå Arbeidarpartiet, Høgre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristeleg Folkeparti, vil peike på at det er viktig at infrastrukturen blir bygd ut på ein slik måte at det blir attraktivt for folk å velje dei mest miljøvenlege reisemåtene og reisevegane. Fleirtalet meiner framlegget til utviding av Bergensprogrammet inneheld prosjekt som kan bidra til betre framkome, lågare klimagassutslepp, redusert lokal forureining og støy og redusert biltrafikk og auka trivsel i sentrum.

Fleirtalet viser til at proposisjonen inviterer Stortinget til å treffe vedtak om å vidareføra bompengordninga i Bergen i 10 år, frå 2015 til 2025. Det

gjør det mogleg å realisere fleire viktige samferdsleprosjekt i Bergen.

Fleirtalet viser til at Bergensprogrammet har fire hovuddelar. Andre byggjesteg på Bybanen inneber ei lenging av traseen i sør frå Nesttun til Lagunen, ei strekning på 3,6 km. Andre byggjesteg på Ringveg vest inneber ny firefelts veg sørover frå Sandeide og Liavatnet med tilhøyrande rampar, kryss og kollektivterminal. Tiltak innafor programområda er ei offensiv satsing på 154 mill. 2010-kroner årleg til sykkelveg og tilrettelegging for gåande, tiltak som betrar tilhøva for kollektivtransporten, miljøtiltak i sentrum og trafikktryggleikstiltak. Skansentunnelen er eit prosjekt som går ut på å bygge ein tunnel med to felt mellom sentrum og området nord for Bryggen, med ei målsetjing om å avlaste Torget og Bryggen for biltrafikk.

Komiteens medlemmer fra Framskrittspartiet og Høyre viser til at Skansentunnelen, tunnelen mellom Christies gate og Bontelabo, skal avlaste Torget og Bryggen for biltrafikk, vil bety mye for trivsel og folkeliv i sentrum. I tillegg haster det meir å få eliminert tungtrafikken forbi den verneverdige bebyggelsen på Bryggen. Disse medlemmer vil derfor anbefale at prosjektet forseres i fremdriftsplanen, dersom dette er mulig.

### ***Bompengordninga – prosjekt og finansiering***

Fleirtalet i komiteen, medlemene frå Arbeidarpartiet, Høgre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristeleg Folkeparti, merkar seg at bompengordninga i Bergen vart etablert allereie i 1986, og at det som seinare vart Bergensprogrammet, er ei vidareføring av denne ordninga. Ein kombinasjon av bompengar og statlege, fylkeskommunale og kommunale midlar har finansiert mange viktige prosjekt. Etter den siste revisjonen av bompengordninga for Bergensprogrammet er dei første byggjestega av Bybanen og Ringveg vest gjennomførte og står føre opning i inneverande år. Fleirtalet har merka seg at trafikken på Bybanen mellom Bergen og Nesttun startar 22. juni 2010.

Fleirtalet har òg merka seg at bompengeinntektene fram til 2015, som er den perioden som så langt har vore godkjent av Stortinget, vil gå til å betale attende lån som er tekne opp for å finansiere første byggjesteg på Bybanen og Ringveg vest. Ei utviding av Bergensprogrammet er difor naudsynt for å kunne ta fatt på andre byggjesteg for desse prosjekta og for å kunne gjennomføre andre prosjekt som kan møte transportutfordringane i området. Gjennomføring av andre byggjesteg av Bybanen og Ringveg vest vil gje vesentleg auka nytte av dei

investeringane som er gjort i første byggjesteget. Det er difor viktig å fortsetje bygginga og ferdigstille desse to prosjekta snarast råd, slik Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune går inn for og som regjeringa sluttar seg til i proposisjonen. Fleirtalet legg til grunn at det med Stortinget sin tilslutnad til proposisjonen er mogleg å vidareføre arbeidet med dei to prosjekta utan opphald og med god framdrift.

Fleirtalet viser til at bompengesøknaden er fremja etter vedtak i Bergen bystyre og Hordaland fylkesting, og har merka seg innhaldet i vedtaka. Fleirtalet finn det positivt at vedtaka inneheld ei klar prioritering av 200 mill. kroner årleg frå fylkeskommunen si vegramme til programmet. Fleirtalet meiner vedtaka knytt til finansiering viser vilje til å tilpasse takstar/rabattar, med framlegg til endring i passeringstak og redusert rabattsats i samråd med sentrale vegstyresmakter, noko som etter fleirtalet si oppfatning vil gje ein prisprofil som på ein betre måte stettar målet for programmet og styrkjer finansieringa. Dette er spesielt viktig sidan programmet har ein anstrengt økonomi.

### **Verkemiddel mot luftforureining**

Fleirtalet i komiteen, medlemene frå Arbeidarpartiet, Høgre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristeleg Folkeparti, vil peike på at arbeidet for å redusere klimagassutslepp og lokal forureining i dei store byane går langs fleire aksar: Redusere transportomfanget, leggje til rette for at folk vel dei gunstigaste reisemåtane, stimulere overgang til miljøvenlege drivstoff og redusere trafikken i dei mest forureina områda. Tiltak som kan redusere biltrafikken og auka kollektivtransport og sykkel sin del av transportarbeidet, blir etter fleirtalet sitt syn heilt sentralt i møtet med desse utfordringane.

Eit anna fleirtal, medlemene frå Arbeidarpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristeleg Folkeparti, viser til at Bergen har vesentlege utfordringar når det gjeld biltrafikk i bykjerna og med miljøproblem og helseplager som følgje av utslepp frå vegtrafikken. I vinter var luftforureininga målt i målestasjonar i Bergen sentrum langt over dei fastsette grenseverdiane. Dette fleirtalet er nøgd med at Bergen kommune som ansvarleg styresmakt sette i verk ei rekkje tiltak for å betra luftkvaliteten på kort sikt. Dette fleirtalet ønskjer å leggje til rette for at kommunane skal ha endå betre tilgang på både langsiktige og kortsiktige verkemiddel i dette arbeidet, og peikar som døme på regjeringa sitt arbeid med å leggje regelverket til rette for oppretting av lågutslippssoner og bruk av vegprising/køprising.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre vil bemerke at unntakshendelsen i Bergen vinteren 2010 er en svært spesiell situasjon som slett ikke kan betegnes som vanlig. Disse medlemmer viser til uttalelser fra meteorologisk hold om at dette nærmest var et 100-årsfenomen.

Disse medlemmer vil gjerne bemerke at trafikken over Danmarks plass, som er et av Bergens mest trafikkerte knutepunkter, gikk ned med 10 pst. fra året før. Disse medlemmer vil derfor bemerke at mye tyder på at også andre vesentlige utslippskilder var årsaken til den spesielle situasjonen som oppsto. I tillegg vil disse medlemmer bemerke at det var det helt spesielle klimatiske fenomenet inversjon som skapte de forbigående forurensningsproblemen.

Disse medlemmer vil på det sterkeste avvise kjøprising som et virkningsfullt virkemiddel mot luftforurensing, da det er egnet til å fordele trafikken over andre tidspunkt på døgnet, med tilnærmet samme totale utslipp.

Disse medlemmer peker på at det blir feil å bruke unntakshendelsen i Bergen vinteren 2010 som begrunnelse for å innføre omfattende restriksjoner mot biltrafikk og mot bilbruk både på midlertidig og mer permanent basis. Disse medlemmer peker på at unntakshendelsen understreker behovet for å få løst Bergensregionens behov for tjenlig veinett med effektive ringveiløsninger.

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til at Bergen kommune ved flere anledninger har etterlyst lovhjælp for ordning med lavutslippssoner, slik at man får anledning til håndtering av et gitt regelverk og forskriftsbestemmelser. Disse medlemmer vil be om at regjeringen kommer raskt tilbake med dette, pluss et regelverk for datokjøring som kan håndteres av myndighetene.

Disse medlemmer vil peke på at erfaringene fra Bergen i vinter klart viser at anvendelsen av sambruksfelt og datokjøring er langt viktigere som trafikkregulerende tiltak i en akuttsituasjon.

### **Kollektivtransport, bybane mv.**

Fleirtalet i komiteen, medlemene frå Arbeidarpartiet, Høgre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristeleg Folkeparti, viser til at Bergensprogrammet har som sentralt føremål å auka kollektivdelen og den delen av transportarbeidet som blir utført med sykkel og til fots, og redusere biltrafikken. I proposisjonen fremmar regjeringa – i tråd med lokalpolitiske vedtak – ei utvikling av transportsystemet der kollektivtilbodet og tilrettelegging for syklistar og gåande blir sentralt. Bybanen er eit framtidsretta prosjekt som gjev eit viktig bidrag til ei ønska utvikling. I vedtaket frå Bergen bystyre 25. mai 2009 slår bystyret fast at Ber-

gen kommune vil utarbeide «...en konkret plan for videreføring av et helhetlig kollektivtilbud med Bybanen som ryggrad...» til neste nasjonale transportplan som skal gjelde fra 2014. Vidareføring av Bybanen til Sandsli/Krokstad/Flesland vil ifølgje vedtaket inngå i denne plana. Fleirtalet er godt nøgd med Bergen kommune si offensive haldning til og storstila satsing på Bybanen. Satsinga er viktig for Bergen og regionen, og er òg i ferd med å setje preg på samferdsledebatten og i andre byar og på nasjonalt nivå.

Eit anna fleirtal, medlemene frå Arbeidarpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristeleg Folkeparti, vil i denne samanhangen vise til Samferdselsdepartementet si vurdering i proposisjonen, kor det heiter:

«I den grad Bergen oppfyller vilkåra for midlar frå Belønningsordninga, kan desse midlane nyttast til delfinansiering av forlenging av Bybanen. Samferdselsdepartementet vil imidlertid stilla strenge krav til trafikkregulerande tiltak for tildeling av belønningsmidlar.»

Dette fleirtalet viser til Bergen bystyre sitt vedtak av 25. mai 2009 pkt. 7 og Hordaland fylkes-ting sitt vedtak 10. juni 2009 pkt. 5, og sluttar seg til dei positive signala til Bergen og Bybanen i proposisjonen.

Dette fleirtalet viser til avtalen om klimapolitikken mellom Arbeidarpartiet, Høgre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet, Kristeleg Folkeparti og Venstre i Stortinget (klimaforliket). Forliket slår fast at belønningsordninga for kollektivtrafikk i byane skal doblast, noko som vart gjennomført i 2009-budsjettet. I regjeringa sin politiske plattform er det varsla ei ny dobling av belønningsordninga innan 2013. Samstundes vert det vist til dei krava avtalen stiller ved tildeling av belønningsmidlar:

«Byområder som ønsker å utprøve veipricing, differensierte bompengesatser eller andre trafikkregulerende tiltak skal prioriteres. Veipricing er et lokalt virkemiddel. Det vil derfor ikke innføres veipricing uten lokal tilslutning. (...) En forutsetning for tildeling av midler fra belønningsordningen er at det iverksettes tiltak, eller nylig har blitt iverksatt tiltak, som virker begrensende på personbiltrafikken. Det er en lokal beslutning hvilke tiltak som iverksettes.»

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener videreutviklingen av kollektivtransport i Bergensregionen bør baseres på buss- og jernbanetransport. Disse medlemmer peker på at dette må ses i sammenheng med utviklingen av transportknutepunkt som er et viktig mål i Nasjonal transportplan for 2010–2019. Disse medlemmer

peker på at Bybanen i Bergen nettopp er et eksempel på hva som kan skje når slik statlig styring ikke brukes. Det foreligger mulighet for lokalisering og bygging av ny godshavn på Flesland der også Norges nest største flyplass er lokalisert. NSB vil gjerne utvikle togtilbud i Bergensregionen og har utviklet et prosjekt med jernbane til Flesland og til Åsane (en bydel nord i Bergen med 45 000 innbyggere). Jernbaneløst fremstår som uinteressert. Disse medlemmer legger til grunn at dette ikke skyldes at Jernbaneløst regionale leder tidligere var utbyggingsleder for Bybanen i Bergen. Situasjonen med helt ulik vurdering fra de to statlige jernbaneløstene viser frem sterkt behov for nasjonal styring. Verken Bergen kommune eller Hordaland fylkeskommune har erfaring med bygging og drift av trikk (light-rail/bybane). Disse medlemmer peker på at forlengelse av dagens jernbane til Flesland som første etappe i et utvidet jernbanetilbud i Bergensregionen, vil kunne gi flytog til Flesland flyplass, tog til mulig fremtidig ny godshavn på Flesland, samt lokaltog mellom Bergen sentrum og Fyllingsdalen (en av Bergens store bydeler). Samtidig vil en slik utvidelse være koblet til det nasjonale jernbanenettet. Disse medlemmer har merket seg at NSBs prosjekt i Bergensområdet også omfatter lokaltog videreført fra Bergen sentrum til Åsane. Disse medlemmer peker på at dette vil kunne gi effektiv og rask persontransport; få stopp og høy hastighet. Disse medlemmer mener en forlengelse av jernbanen i Bergensområdet også bør omfatte jernbane til Åsane.

Komiteens medlemmer fra Høyre vil i denne sammenheng peke på sitt forslag i Høyres transportplan, om å opprette en egen post på statsbudsjettet på 3 mrd. kroner øremerket til statlig medfinansiering av bybaner i storbyene, som ville vært gunstig for Bergen i neste byggestege.

Disse medlemmer mener Bergen kommune har vist betydelig vilje til å målrette trafikkregulerende tiltak som kvalifiserer svært godt for midler fra belønningsordningen. Disse medlemmer vil minne om at Bergen kommune er den eneste byen i Norge med så offensiv kollektivsatsing knyttet til bane.

### Om tildeling av belønningsmidlar

Fleirtalet i komiteen, medlemene frå Arbeidarpartiet, Høgre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristeleg Folkeparti, konstaterer at det er brei politisk semje i Stortinget om at dei byområda som kombinerer satsing på kollektivtrafikk med verkemiddel som gjev redusert biltrafikk og klimautslepp, skal prioriterast ved tildeling av belønningsmidlar.

Fleirtalet viser til at det gjennom Stortinget sitt vedtak ved behandlinga av Ot.prp. nr. 15 (2007–



2008) vart opna for å nytte bompengar til drift av kollektivtrafikk, og at kollektivtransporten i Oslo og Akershus allereie er tilført vesentlege kvalitetshevingar gjennom omfattande bruk av denne ordninga, jf. Oslopakke 3, og at også Kristiansand og Trondheim vil nytta bompengar til drift av kollektivtransporten i sine byar.

Eit anna fleirtal, medlemene frå Arbeidarpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristeleg Folkeparti, ønskjer å styrkje kollektivtransporten og meiner at kjøprising eller differensierte prisar i bomringane kan vera gode verkemiddel.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre legger til grunn at Hordaland fylkeskommunes og Bergen kommunes egne prioriteringer av hovedprosjekt innenfor Bergensprogrammet blir styrende for gjennomføringen, og at det kan skje uten politisk overstyring og press fra sentrale myndigheter og fra regjeringen.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet peker på at staten bidrar med ca. 30 pst. av finansieringen av et samlet program på 6,8 mrd. kroner. I tillegg til bompenger skal veibrukerne betale hele 2,41 mrd. kroner for å dekke renter på byggelån og innkrevingskostnader for bompenger. Samlet blir regningen 6 mrd. kroner i bompenger på en investering på totalt 6,8 mrd. kroner. Av investeringspakken brukes bare 33 pst. til veiformål. Disse medlemmer mener videreføringen av Bergensprogrammet fremstår som et byutviklingsprogram basert på veiprising mer enn utvidelse av bomringen.

Komiteens medlemmer fra Høyre vil vise til at denne saken dreier seg om et finansieringsopplegg for Bergensprogrammet hvor staten kun er med på vel 30 pst. av finansieringen. Disse medlemmer vil derfor hevde at regjeringspartiernes vektlegging av belønningsordningen knyttet til veiprising i denne saken, er helt på siden av hva saken dreier seg om.

Disse medlemmer mener likevel at det vil være vanskelig å finne et mer kraftfullt og virkningsfullt tiltak innenfor målsettingen i Belønningsordningen, enn å bygge et slik skinnegående kollektivsystem som Bergen nå gjør.

### **Prioritering av prosjekt/programområde**

Fleirtalet i komiteen, medlemene frå Arbeidarpartiet, Høgre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristeleg Folkeparti, viser til vedtak i Bergen bystyre 25 mai 2009 der det heiter at :

«Bergen kommune vil understreke at midler som blir avsatt til sekkepostiltak i bompengesøknaden skal gå til helt målrettede tiltak som gir mest mulig effekt i forhold til gang-, sykkel og kollektivtransporten. Gang- og sykkelstier i sentrum skal prioriteres.»

Fleirtalet viser til at Bergen kommune nyleg vedtok ein ambisiøs sykkelstrategi, med mål om å auke sykkeldelen av transporten til minst 10 pst. og ferdigstille hovudvegnettet for sykkel innan 2019. Tiltak for syklende og gåande utgjer ein vesentleg del av tiltak innafor programområda i framlegget til utvida Bergensprogram.

Fleirtalet har merka seg at det er uvisse knytta til kostnader i programmet, og ikkje minst den krevjande situasjonen ved at andre byggjesteg på Bybanen og Ringveg vest skal vere ferdige i høvesvis 2012 og 2014, medan ein er avhengige av bompengeinntekter fram til 2025 for å finansiere utbyggingane. I 2013/2014 vil det truleg vera naudsynt med eit lån på over 4 mrd. kroner.

Fleirtalet har merka seg at Samferdselsdepartementet i vurderingane sine melder at departementet vil ta initiativ til vidare dialog med Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune for klargjering av rutinane kring prioritering og nye prosjekt og tiltak i Bergensprogrammet.

Fleirtalet legg til grunn at ein i denne dialogen også vektlegg utfordringar knytt til takstar/rabattar og langsiktige tiltak mot forureining. Som ein suksessfaktor for Bergensprogrammet føreset fleirtalet at det er god dialog og godt samspel mellom kommune og fylkeskommune.

Eit anna fleirtal, medlemene frå Arbeidarpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristeleg Folkeparti, legg vekt på at tiltaka innafor programområda kan fremja sykkel og kollektivtrafikk som transportformer, og meiner programområda i størst mogleg grad må skjermast dersom føresetnader om kostnader eller inntekter endrar seg.

Dette fleirtalet viser til Prop. 108 S (2009–2010) der det heiter :

«Ved eventuell kostnadsauke for eit, eventuelt begge prosjekta, må først kuttlista takast i bruk.»

Dette fleirtalet sluttar seg til dette. Dersom dette ikkje er tilstrekkeleg, føreset dette fleirtalet at ein nyttar midlar som er planlagt til Skansen-tunnelen før ein reduserer tiltak innanfor programområda.

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til vedtak i Bergen kommune 25. mai 2009, Hordaland fylkesting 10. juni 2009 og Prop. 108 S (2009–2010) om utviding og finansiering av Bergenspro-

grammet, som alle legger som premiss for vedtakene at:

«ved eventuell kostnadsauke for eit, eventuelt begge prosjekta, må først kuttlista takast i bruk. Der- som dette ikkje er tilstrekkeleg, er det føresett å nytta midlar som er planlagt til tiltak innanfor programom- råda og / Skansentunnelen».

Disse medlemmer slutter seg til dette, og er enig i at dette er en viktig forutsetning for utvidelsen av Bergensprogrammet.

Komiteens medlemmer fra Frem- skrittspartiet minner om at det i 1986 ble etablert en bompengoordning i Bergen der hovedformålet var å bygge ut et tjenlig veinett. Disse medlemmer minner om at tjenlig veinett i Bergen og Bergensregi- onen ennå ikke er på plass. I perioden 1986–2001 ble det investert 5,3 mrd. kroner, der 1,6 mrd. kroner ble finansiert gjennom bompenger. Disse medlem- mer minner også om at denne bompengoordningen opprinnelig skulle vare til år 2000, men ble forlenget ut 2002 og avløst av det såkalte Bergensprogrammet. Gjennom Bergensprogrammet har bilistene i perio- den 2002–2009 betalt ytterligere vel 4,5 mrd. kroner i bompenger til en samlet investering på 5,9 mrd. kro- ner til prosjekter og tiltak. Disse medlemmer har merket seg at av disse investeringene er ca. 1,5 mrd. kroner brukt til vei og 2,1 mrd. kroner brukt til kollektivtiltak (bybane). Disse medlemmer viser for øvrig til sine merknader i Innst. S. nr. 94 (2005–2005), jf. St.prp. nr. 75 (2004–2005). Disse medlemmer viser videre til svar på skriftlige spørsmål 257 og 971 (2009–2010) der oppgitte tall avviker noe fra tall oppgitt i proposisjonen. Fra pro- posisjonen har disse medlemmer registrert at planlagt finansiering i perioden 2002–2009 avviker fra oppgitt «oppfølging av finansieringsplan». Stat- lige, fylkeskommunale og kommunale midler er min- dre enn planlagt, og bompenger er høyere enn plan- lagt.

Disse medlemmer understreker at staten har finansieringsansvaret for bygging, drift og vedlike- hold av veinettet i Norge gjennom direkte ansvar og direkte finansiering over statsbudsjett og indirekte finansiering via rammeoverføringer til fylkeskom- muner og kommuner. Disse medlemmer minner om at Fremskrittspartiet ønsker å avvikle fylkeskom- munene og omgjøre forvaltningsreformen. Frem- skrittspartiet understreker på denne måten at staten bør ha direkte finansieringsansvar og styring over både primærveinettet og sekunderveinettet (veier klassifisert som fylkesveier før 1. januar 2010 og veier betegnet som «øvrige riksveier» før 1. januar 2010.) Disse medlemmer understreker videre at staten bør ha et særlig finansieringsansvar for tjenlig

transportnett i de største byene Oslo, Stavanger, Ber- gen og Trondheim, og understreker at dette ansvaret etter Fremskrittspartiets syn omfatter både investering i kollektivtransport og kjøp av kollektivtran- sport.

Disse medlemmer har merket seg svar på spørsmål som Fremskrittspartiet gjennom komiteen har stilt til Samferdselsdepartementet. Disse med- lemmer har merket seg at Statens vegvesen vurde- rer videreføring av Ringvei vest og videreføring av Bybanen på samme måte, og at bygging av en ny etappe på Bybanen skal skje før evaluering av Byba- nens første etappe er gjennomført. Disse med- lemmer mener en slik behandling er uklok. Byg- ging av vei er et velprøvet tiltak med god transportef- fekt. Full utbygging av Ringvei vest er ett av flere viktige tiltak for å gi Bergensregionen et tjenlig og fremtidsrettet ringveisystem og et fremtidsrettet transportnett. Bybanen i Bergen bærer derimot preg av å være et samferdselspolitisk eksperiment finansi- ert med bilistenes penger. Det gir to gode grunner til å foreta grundig evaluering av første byggetrinn før man eventuelt går videre med ytterligere utbygging. Disse medlemmer peker også på behovet for en samlet vurdering av skinnebasert persontransport i Bergensregionen der jernbanebaserte løsninger inn- går. Disse medlemmer peker på at ansvar for en slik vurdering ligger på nasjonalt nivå, ikke minst fordi den inngår i arbeid med utvikling av transport- knutepunkt. Disse medlemmer peker på at utvikling av nasjonale transportknutepunkt krever statlig styring.

Disse medlemmer har videre merket seg at sentrumsrettet biltrafikk ikke vil øke frem mot 2015. Disse medlemmer peker på at dette kan inne- bære at også sentrumsrettede reiser – spesielt arbeidsreiser – heller ikke vil øke. Dette kan også få virkning for kollektivtransporten der Bybanen inngår og understreker etter disse medlemmers mening at Bybanen er et dyrt, lite egnet og fremfor alt et lite fleksibelt kollektivtiltak. Når investeringen av neste Bybane-etappe skjer med stor bompengandel, mener disse medlemmer at man burde være sær- lig nøye med evaluering før utvidelse. Disse med- lemmer mener derfor at en evaluering av første etappe Bergen sentrum–Nesttun som åpnes for drift fra juni 2010, bør foreligge før man eventuelt utvider dette banekonseptet ytterligere. Disse medlem- mer har merket seg at toget mellom Nesttun og Ber- gen gikk 2 minutter fortere for 86 år siden (1924) enn det Bybanen vil gjøre i 2010. Disse medlemmer har merket seg at første etappe av Bybanen har mange stopp og lav fart. Utviklingen i slike baneløs- ninger i utlandet – der man har langt større trafikk- grunnlag – synes imidlertid å være færre stopp og høyere fart for å fremstå som konkurransedyktig.



Disse medlemmer viser til Fremskrittspartiets merknader og alternative forslag i St.meld. nr. 16 (2008–2009), Innst. S. nr. 300 (2008–2009) om Nasjonal transportplan 2010–2019:

«Kap 1330 Særskilte transporttiltak:

- Post 60 Særskilte tiltak til kollektivtransporten + 10,00 mrd.
- Post 81 (Ny) Storbypakke (Oslo, Stavanger, Bergen og Trondheim) + 100,00 mrd.

Byområdene

Disse medlemmer peker på at transportløsningene for landets største byer – Oslo, Stavanger, Bergen og Trondheim – er avgjørende viktig for hele landets transportnett og derved for verdiskaping over hele landet. Det er et stort behov for modernisering av transportnettet rundt og til storbyene; både innenfor persontransport og godstransport og innenfor vegnettet og jernbanenettet.

Disse medlemmer peker i tillegg på behovet for å utvikle gode transportknutepunkt nettopp i storbyene; knutepunkt der flere transportformer kobles direkte sammen. Disse medlemmer mener også at staten årlig bør kjøpe kollektivtransporttjenester i alle disse storbyene for å modernisere og effektivisere persontransporten.

Disse medlemmer mener staten har et særlig ansvar for å finansiere moderniseringen av transportnettet i de 4 største byene. Disse medlemmer mener det haster med å gjennomføre nødvendig utbygging av veger og jernbane og sørge for at havn, flyplass, jernbane, havn og veg kobles mest mulig direkte til hverandre. Disse medlemmer mener det er feil at denne nødvendige moderniseringen baseres på bompengefinansiering; Moderniseringen vil utløse store positive samfunnsøkonomiske virkninger for nasjonen Norge.

Disse medlemmer forslår derfor en statlig samferdselspakke for å modernisere transportnettene i Oslo, Stavanger, Bergen og Trondheim. Disse medlemmer foreslår statlig finansiering på foreliggende utbyggingsplaner innenfor vegsektoren og peker på at en rekke prosjekter venter på finansiering. Disse medlemmer legger til grunn at utbygging av skinnebasert kollektivtransport baseres på utbygging av jernbane.

Disse medlemmer legger til grunn at Regjeringen gjennom Samferdselsdepartementet planlegger, styrer og finansierer investering i en slik samferdselspakke; i første omgang en ramme på totalt 100 mrd. kroner i perioden, blant annet øremerket årlig kjøp av bussbasert og jernbanebasert persontransport.

Disse medlemmer fremmer på denne bakgrunn følgende forslag:

"Stortinget avsetter totalt 100 mrd. kroner til modernisering av transportnettene i Oslo, Stavanger, Bergen og Trondheim, samt kjøp av persontransporttjenester. Stortinget forutsetter at eksisterende planer/pakker for utvikling av veg og jernbanebaserte prosjekter som i dag er finansiert eller er planlagt finansiert med bompenger, i sin helhet finansieres av staten. Stortinget ber Regjeringen opprette en egen styringsgruppe for storbyregionen med bruk av statlige reguleringsplaner. Stortinget legger til grunn

statlig styring av en moderniseringspakke for hver av byene med rapportering til Stortinget på egnet måte.»

Disse medlemmer har merket seg at utvidelsen av Bergensprogrammet slik det er foreslått, inneholder en rekke prosjekter. Av en samlet investering på 6,8 mrd. kroner skal ca. 33 pst. brukes til rene veiltak (hhv. Ringvei vest og Skansentunnelen). Dette er viktige prosjekter for å gi Bergensregionen gode, sikre og miljøvennlige veiløsninger. Disse medlemmer mener derfor at disse prosjektene må bygges fullt ut og med statlig finansiering.

Disse medlemmer vil igjen understreke at Bergensregionen i 2010 fortsatt mangler et effektivt, moderne, sikkert, energieffektivt og miljøvennlig transportnett. Disse medlemmer peker på den spesielle utfordringen i Bergen der det er stor gjennomgangstrafikk til/fra andre regioner og stor og økende interntrafikk i egen region. Ringveiløsninger er derfor avgjørende viktig. Denne utfordringen understreker behovet for statlig finansiering.

Disse medlemmer peker på at et samlet ringveinett omfatter Ringvei øst, Arnatunnelen og tunnel fra Nygårdstangen til Minde for å avlaste trafikkbelastningen over Danmarks plass. Disse medlemmer peker spesielt på at Danmarks plass lenge har fremstått som den største transportmessige flaskehalsen i Bergensregionen. Til tross for dette er Bybanen fremført over Danmarks plass. Konsekvensen er at veikapasiteten er ytterligere redusert slik at problemene forsterkes.

Gode ringveiløsninger sammen med utbygget kollektivnett basert på buss og jernbane vil møte behovet for gods- og persontransport i regionen. Disse medlemmer avviser bruk av rushtidsavgift eller andre trafikkregulerende tiltak og peker på at bompengefinansierte løsninger ikke har bærekraft i en samferdselspolitikk der det stadig skrives ut nye bompengeregninger til trafikanter som man samtidig ønsker å fjerne fra veien.

Disse medlemmer peker på at bygging av et tjenlig veinett med et ringveisystem og utvikling av et tjenlig opplegg for kollektivtransport, vil gi kortere og mer effektiv kjøring med tilhørende effektivisert drivstofforbruk og redusert utslipp. Disse medlemmer peker igjen på at det er viktig å forsterke og forbedre kollektivtilbudet i de største byene og viser til omtale av dette innledningsvis i sine merknader. Disse medlemmer mener det er viktig at statens ordning, kalt «belønningsordning for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk i byområdene», brukes som statlig finansiering for å styrke og derved forbedre kollektivtilbudet i 2010. Disse medlemmer mener det ikke bør knyttes betingelser for å begrense biltrafikk til ordningen, men i stedet legge vekt på forsterket og utbygget tilbud som vil kunne forsterke etterspørsel etter kollektivtransport. Disse

medlemmer mener derfor at Hordaland fylkeskommune på vegne av Bergensområdet må få tildelt midler i 2010, uavhengig av om det innføres rushtidsavgift i Bergen.

Disse medlemmer har merket seg at det til Bybanen skal brukes 1,6 mrd. kroner for etappen på 3,6 km fra Nesttun til Lagunen. Disse medlemmer viser til sine merknader om samordning med jernbaneutvikling og skinnbasert kollektivtransport, og avviser derfor videreføring av Bybanen slik det er foreslått i saken. Disse medlemmer avviser også bompengefinansiering av en eventuell utvidelse senere.

Disse medlemmer har merket seg at nesten 2,5 mrd. kroner skal brukes til såkalt «programtiltak» hvorav bare vel 680 mill. kroner foreløpig er spesifisert, og fordelt med 107 mill. kroner til planlegging, 194 mill. kroner til kollektivtrafikktiltak, 106 mill. kroner til trafikksikkerhetstiltak, 187 mill. kroner til bygging av gang- og sykkelveger/gang- og sykkelvegtiltak og 94 mill. kroner til miljø- og sentrumstiltak. Disse medlemmer har merket seg opplysninger gjennom svar på spørsmål fra komiteen om bruken av de resterende 1 800 mill. kroner som er uspesifisert, og har merket seg svaret:

«Prioriteringene etter 2013 er ikke avklart. Midlene som er lagt til grunn til slike tiltak innenfor programområdene utgjør 36 pst. av midlene som er lagt til grunn til investeringer. Det er ikke vanlig at alle prosjekt og tiltak innenfor programområdene i større bompengepakker/bypakker er endelig avklart når bompengeproposisjon fremmes.»

Disse medlemmer mener det er uakseptabelt at bilistene på denne måten pålegges finansiering av tiltak på 1,8 mrd. kroner som ennå ikke er fastlagt.

Disse medlemmer peker på at nytteprinsippet blir svært utvannet når bompenger brukes på en slik måte, men konstaterer at «miljøbegrepet» også i denne sammenheng brukes for å begrunne innkreving av ekstra skatt.

Disse medlemmer peker på at en rekke av disse tiltakene er gode og nødvendige, men mener at slike tiltak bør dekkes av ordinære investerings- og driftsbudsjetter for Bergen kommune, Hordaland fylkeskommune og Statens vegvesen. Disse medlemmer peker på at utvidelsen av Bergensprogrammet med 33 pst. veiandel har 52 pst. bompengefinansiering. Disse medlemmer peker videre på at både rentekostnader for byggelån og innkrevingskostnader for bompenger også skal dekkes av bilistene gjennom bompenger. Samlet skal bilistene betale 2.41 mrd. kroner i tillegg til bompengedraget. Total regning gjennom bompenger blir på hele 6 mrd. kroner for en samlet investeringspakke på 6,82 mrd. kroner. Når tilleggskostnadene regnes inn i finansieringsordningen, vil bompenger utgjøre hele

88 pst. av samlet investeringspakke. Disse medlemmer er avvisende både til bompeng bruk for å finansiere veibygging generelt og til bompengefinansiering av en rekke andre samferdselstiltak enn vei spesielt.

Disse medlemmer fremmer derfor følgende forslag

«Stortinget ber regjeringen sørge for at gjenstående etapper på Ringvei vest og Skansentunnelen, som omtalt i Prop. 108 S (2009–2010), bygges med statlig finansiering. Stortinget ber regjeringens sørge for nødvendig forskottering for å sikre hurtigst mulig gjennomføring. Stortinget ber regjeringen innarbeide endelig finansiering i statsbudsjettet for 2011.»

«Stortinget avviser at tiltak knyttet til planlegging, kollektivtrafikk, trafikksikringstiltak, bygging av gang- og sykkelveier og miljø- og sentrumstiltak, jf. en rekke tiltak i Prop. 108 S (2009–2010) om utvidelse av Bergensprogrammet, finansieres med bompenger. Slike tiltak finansieres over ordinære budsjetter for hhv. kommuner, fylkeskommuner og Statens vegvesen.»

«Stortinget ber regjeringen sikre at utbygging av skinnbaserte kollektivtiltak i og rundt de største byene samordnes med Jernbaneverket og NSB, og at slik utbygging inngår som en del av arbeidet med å utvikle trafikknutepunkt der flere transportformer knyttes direkte sammen. I dette arbeidet må samordning med Bybaneprojektet i Bergen inngå, jf. St.prp. nr. 75 (2004–2005) og Innst. S. nr. 94 (2005–2006). Stortinget ber regjeringen legge frem egen sak om dette.»

«Stortinget ber regjeringen sørge for å styrke kollektivtilbudet i Bergen og Bergensregionen ved at Hordaland fylkeskommune fra og med 2010 får tildelt midler fra eksisterende belønningsordning for bedre kollektivtransport, jf. kap. 1330 post 60, uten at det stilles krav om innføring av rushtidsavgift eller andre trafikkregulerende tiltak.»

## Forslag frå mindretal

### Forslag frå Framstegspartiet:

#### *Forslag 1*

Stortinget ber regjeringen sørge for at gjenstående etapper på Ringvei vest og Skansentunnelen, som omtalt i Prop. 108 S (2009–2010), bygges med statlig finansiering. Stortinget ber regjeringens sørge for nødvendig forskottering for å sikre hurtigst mulig gjennomføring. Stortinget ber regjeringen innarbeide endelig finansiering i statsbudsjettet for 2011.

*Forslag 2*

Stortinget avviser at tiltak knyttet til planlegging, kollektivtrafikk, trafikksikringstiltak, bygging av gang- og sykkelveier og miljø- og sentrumstiltak, jf. en rekke tiltak i Prop. 108 S (2009–2010) om utvidelse av Bergensprogrammet, finansieres med bompenger. Slike tiltak finansieres over ordinære budsjetter for hhv. kommuner, fylkeskommuner og Statens vegvesen.

*Forslag 3*

Stortinget ber regjeringen sikre at utbygging av skinnebaserte kollektivtiltak i og rundt de største byene samordnes med Jernbaneverket og NSB, og at slik utbygging inngår som en del av arbeidet med å utvikle trafikknutepunkt der flere transportformer knyttes direkte sammen. I dette arbeidet må samordning med Bybaneprojektet i Bergen inngå, jf. St.prp. nr. 75 (2004–2005) og Innst. S. nr. 94 (2005–2006). Stortinget ber regjeringen legge frem egen sak om dette.

*Forslag 4*

Stortinget ber regjeringen sørge for å styrke kollektivtilbudet i Bergen og Bergensregionen ved at Hordaland fylkeskommune fra og med 2010 får tildelt midler fra eksisterende belønningsordning for

bedre kollektivtransport, jf. kap. 1330 post 60, uten at det stilles krav om innføring av rushtidsavgift eller andre trafikkregulerende tiltak.

**Tilråding frå komiteen**

Tilrådinga frå komiteen vert fremma av Arbeidarpartiet, Høgre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristeleg Folkeparti.

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

v e d t a k :

## I

Stortinget samtykkjer i at bompengeselskapet får løyve til å krevje inn bompengar til delvis bompengefinansiering av Bergensprogrammet etter vilkåra i Prop. 108 S (2009–2010) og Innst. 302 S (2009–2010).

## II

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

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 3. juni 2010

**Knut Arild Hareide**

leiar

**Magne Rommetveit**

ordførar



