



Innst. S. nr. 117

(2006-2007)

Innstilling til Stortinget frå transport- og kommunikasjonskomiteen

St.prp. nr. 33 (2006-2007)

Innstilling frå transport- og kommunikasjonskomiteen om Tromsøpakke 2 - utviding av ordninga med innkrevjing av lokalt finansieringstilskott på omsetnad av drivstoff i Tromsø

Til Stortinget

SAMANDRAG

Samferdselsdepartementet gjer i proposisjonen framlegg om å utvide ordninga med innkrevjing av lokalt finansieringstilskott på omsetnad av drivstoff i Tromsø. Framlegget inneber at dagens innkrevjingsordning blir utvida med fire år fram til 31. juli 2012.

Dagens innkrevjingsordning starta opp 1. august 2004 og gjeld i fire år fram til 31. juli 2008, jf. St.prp. nr. 62 (2003-2004), Innst. S. nr. 222 (2003-2004), og St.prp. nr. 1 (2004-2005). Dei viktigaste prosjekta i den vedtekte ordninga er utbetring av Langnestunnelen og bygging av gang- og sykkelveg over Sandnessundbrua. I tillegg er det lagt opp til ei satsing på andre gang- og sykkelvegtiltak, trafikktryggleikstiltak, miljøtiltak og kollektivtrafikktiltak.

Bakgrunnen for framlegget om å utvide den gjeldande ordning er at eitt av dei store prosjekta i pakka, Langnestunnelen, er blitt dyrare enn føresett. Dermed blei satsinga på andre tiltak i pakka svekka. I tillegg ønskjer Tromsø kommune å endre profilen i Tromsøpakke 2 slik at det blir ei reell satsing på tiltak for å betre miljø og trafikktryggleik. Tromsø kommune har derfor søkt om å forlengje innkrevjingsperioden frå fire til åtte år for å sikre eit finansieringsgrunnlag for dei høgast prioriterte prosjekta i Tromsøpakke 2.

Finansieringsopplegget tek utgangspunkt i det opphavelege forslaget for åtte år. I tillegg er det lagt til grunn auka inntekter frå drivstoffavgifta og overførte midlar frå Tromsøpakke 1.

Bakgrunn

Stortinget gav i 1990 tilslutning til å krevje inn avgift på omsetnad av drivstoff til motorkøyretøy for å delfinansiere hovudvegutvegbygginga i Tromsø (Tromsøpakke 1), jf. St.prp. nr. 7 (1989-90), St.prp. nr. 69 (1989-90) og Innst. S. nr. 116 (1989-90). Innkrevjinga skulle avsluttast i 2001, men blei seinare forlengta ut 2003, jf. St.prp. nr. 1 (1995-96).

Ved slutten av innkrevjingsperioden tok Tromsø kommune initiativ til å forlengje ordninga for å finansiere ei rekkje andre tiltak (omtala som Tromsøpakke 2). I tillegg til vegtiltak var det også ønske om ei sterk satsing på utbygging av gang- og sykkelvegar, kollektivtrafikktiltak og tiltak for å betre miljø og trafikktryggleik. Det blei lagt opp til at innkrevjingsperioden for Tromsøpakke 2 skulle vere 8 år.

Ved handsaminga av saka i departementet blei både den føreslåtte innkrevjingstida og den ønskte økonomiske ramma halvert. Til grunn for ei slik vurdering låg det at den lokale drivstoffavgifta var ei prøveordning, og at ordninga ikkje måtte oppfattast som ei ny kommunal avgift for å løyse ordinære oppgåver på vegnettet.

Tromsø kommune ønskjer no å utvide Tromsøpakke 2 til 8 år for å sikre eit finansieringsgrunnlag for dei høgast prioriterte prosjekta i pakka.

Tromsø kommune og Troms fylkeskommune har i samarbeid med Statens vegvesen utarbeidd forslag til ei utvida Tromsøpakke 2. Den lokale behandlinga er nærare omtala i pkt. 3 i proposisjonen.

Innkrevjingsordninga/finansieringsplan

Det er lagt til grunn at finansieringstilskottet blir vidareført på dagens nivå, dvs. 80 øre per liter drivstoff i 2006-prisnivå. Finansieringstilskottet kan indeksregulerast kvart år etter same praksis som for Tromsøpakke 1.

Ei utvida Tromsøpakke 2 er som tidlegare føresett finansiert av statlege, fylkeskommunale og kommu-

nale midlar, i tillegg til det lokale finansieringstilskottet på omsetnad av drivstoff. I prinsippet er det slik at dei ulike forvaltningsnivåa finansierer tiltak innanfor sitt eige ansvarsområde.

Samferdselsdepartementet vil understreke at finansieringa av ei utvida Tromsøpakke 2 skal vere i samsvar med dei prinsippa som ligg til grunn for ordinære bompengepakkar. Dette inneber at forvaltningsnivåa skal finansiere tiltak innanfor sine eigne ansvarsområde, og at drivstoffavgifta berre kan finansiere tiltak som det er heimel for i veglova § 27a.

Tabell 5.1 i proposisjonen viser forslag til revidert finansieringsplan for ei utvida Tromsøpakke 2 og tabell 5.2 utvida i finansieringsplan.

I tråd med gjeldande praksis er det lagt til grunn at meirverdiavgifta blir refundert gjennom løyvingar over statsbudsjettet. Denne løyvinga er stipulert til å utgjere 4 mill. kroner per år.

Rekneskapstala frå Tromsø Veg AS viser at nettoinntekta frå drivstoffavgifta er høgare enn det som blei lagt til grunn i St.prp. nr. 62 (2003-2004). Derfor er netto inntekt frå drivstoffavgifta oppjustert frå 16 mill. kroner til 18 mill. kroner per år.

Tromsø Veg AS har overført 7 mill. kroner frå Tromsøpakke 1 som er brukt til tiltak i Tromsøpakke 2.

For å sikre rasjonell framdrift av prosjekta, uavhengig av takten i offentlege løyvingar og inntekter av drivstoffavgifta, er det lagt opp til Tromsø Veg AS får løyve til å ta opp lån på inntil 50 mill. kroner. Samla kapitalkostnad vil venteleg ikkje overstige 15 mill. kroner og skal dekkast av midlar frå drivstoffavgifta.

Når det gjeld kommunale og fylkeskommunale tilskott til pakka, er det lagt til grunn at Tromsø kommune og Troms fylkeskommune følgjer opp eigne vedtak om finansiering av ei utvida Tromsøpakke 2.

I det opplegget ein no er samd om lokalt, vil midlar frå finansieringstilskottet i all hovudsak gå til å gjere ferdig utbetringa av Langnestunnelen og til bygging av eit hovudvegnett for sykkel. I tillegg kan midlar frå drivstoffavgifta brukast til å finansiere andre tiltak som inngår i eit hovudvegnett for bil, sykkel, eller kollektivtransport i Tromsø. Midlane frå Troms fylkeskommune går til å finansiere kollektivtrafikktiltak, og midlane frå Tromsø kommune går i hovudsak til å finansiere miljø- og trafikktryggingstiltak.

Prioritering av tiltaka i ei utvida Tromsøpakke 2 må tilpassast plansituasjon og dei årlege løyvingane av riksvegmidlar i statsbudsjettet.

Departementet legg til grunn at avtalen med Tromsø Veg AS om innkrevjing av finansieringstilskottet blir vidareført. Selskapet er eigd av Tromsø kommune (2/3 av aksjane) og Troms fylkeskommune (1/3 av aksjane).

Føresetnaden om at Langnestunnelen blir omklassifisert til riksveg, og at Statens vegvesen overtar tunnelen utan vederlag når den er rusta opp til tilfredsstillande standard, står ved lag.

MERKNADER FRÅ KOMITEEN

Fleirtalet i komiteen, medlemene frå Arbeidarpartiet, Eirin Faldet, Svein Gjelseth, Irene Johansen, Torstein Rudihagen, Tor-Arne Strøm og Truls Wickholm, frå Høgre, Øyvind Halleraker og Beate Heieren Hundhammer, frå Sosialistisk Venstreparti, Hallgeir H. Langeland, frå Kristelig Folkeparti, Jan Sahl, frå Senterpartiet, Jenny Klinge, og frå Venstre, Borghild Tenden, merkar seg at tromsøværingane gjennom å betale 80 øre ekstra per liter drivstoff (i 2006-prisnivå) no vil gje eit vesentleg bidrag til finansieringa av eit samanhengande gang- og sykkelvegnett i Tromsø. Også Langnestunnelen, som vil bli opna i år, er finansiert gjennom ordninga. Fleirtalet har merka seg at tromsøværingane uttrykker seg positive til ordninga i meiningsmåling.

Fleirtalet har merka seg at Tromsøpakke 2 er den einaste ordninga med lokal drivstoffavgift.

Eit anna fleirtal i komiteen, medlemene frå Arbeidarpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre, konstaterer samstundes at "lokal drivstoffavgift i Tromsø" er ei svært kostnadseffektiv ordning. Administrasjonskostnadene utgjer mindre enn 1 pst. av brutto inntekter i ordninga. Til samanlikning er dei gjennomsnittlege administrasjonskostnadane ved bompengeringar 10 pst. av inntektene.

Dette fleirtalet vil peike på at ein annan fordel med ordninga i Tromsø er at dei som køyrer mest i det aktuelle området betalar mest.

Dette fleirtalet vil vidare peike på at den kostnadseffektive innkrevingsordninga har fordelar som bør gjere ordninga interessant også for andre byar/område der det ligg til rette for det.

Dette fleirtalet er nøgd med at Tromsø kommune og Troms fylkeskommune i samarbeid med Statens vegvesen no kjem med framlegg om å utvide Tromsøpakke 2 til 31. juli 2012. Utvidinga av samarbeidsprosjektet inneber ei storsatsing på tryggleik for mjuke trafikantar, kollektivtransport og støyskjerming.

Dette fleirtalet viser til at finansieringstilskottet i Tromsøpakke 2 har lovheimel i veglova § 27a. Veglova § 27 gjeld bompengar. Det er viktig at lover og forskrifter opnar for effektiv verkemiddelbruk innafør samferdselssektoren. § 27 opnar for fleire bruksområde for bompengar enn kva tilfellet er for finansieringstilskottet i § 27a.

Dette fleirtalet ber Regjeringa vurdere harmonisering av paragrafane og/eller tilhøyrande forskrifter på dette punktet.

Dette fleirtalet viser til Framstegspartiet sine merknader og da spesielt påstanden om at profilen i Tromsøpakke 2 representerer eit brot på veglova.

Dette fleirtalet viser til St.prp. nr. 33 (2006-2007) kor det går fram av teksten (side 2) at bruken av

inntektene frå drivstoffavgifta svarar til føresetnadene i veglova § 27a:

"Det er også lagt til grunn at finansieringstilskottet frå drivstoffavgifta berre kan nyttast til bygging av offentleg veg. Det er derfor knytt klare vilkår til kva slags tiltak som kan finansierast gjennom drivstoffavgifta.

Prinsippet om å prioritere tiltaka innanfor fem satsingsområde samtidig som det er knytt vilkår til kva slags tiltak som kan finansierast av dei ulike finansieringskjeldene, gjer opplegget lite fleksibelt i høve til handtering av kostnadsoverskrindingar."

Vidare heiter det i proposisjonen (side 6):

"I det opplegget ein no er samd om lokalt, vil midlar frå finansieringstilskottet i all hovudsak gå til å gjere ferdig utbetringa av Langnestunnelen og til bygging av eit hovudvegnett for sykkel. I tillegg kan midlar frå drivstoffavgifta brukast til å finansiere andre tiltak som inngår i eit hovudvegnett for bil, sykkel, eller kollektivtransport i Tromsø. Midlane frå Troms fylkeskommune går til å finansiere kollektivtrafikktiltak, og midlane frå Tromsø kommune går i hovudsak til å finansiere miljø- og trafikktryggingstiltak."

Dette fleirtalet understrekar at det ikkje er hald i Framstegspartiet sin påstand om brot på veglova, og tek sterk avstand frå påstanden. Dette fleirtalet meiner at det er svært useriøst å setje fram slike udokumenterte påstandar i ei komitéinnstilling.

Eit tredje fleirtal i komiteen, medlemene frå Arbeidarpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, har merka seg at Regjeringa har fått saka raskt fram til behandling i Stortinget. Det gjev Tromsø kommune og Troms fylkeskommune ei tidleg og tydeleg avklaring.

Dette fleirtalet viser til at regjeringa Bondevik II halverte perioden for den Tromsøpakke 2 som kommunen og fylkeskommunen ønska, frå 8 til 4 år. I tillegg vart miljø- og trafikktryggleikstiltaka i pakka prioritert ned. Med den utvidinga regjeringa Stoltenberg II no legg fram for Stortinget, kan Tromsøpakke 2 gjennomførast i full skala slik den var ønska lokalt.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Bård Hoksrud, lederen Per Sandberg og Arne Sortevik, og fra Høyre, viser til at Tromsøpakke 2 som nå ønskes utvidet fra opprinnelig 4 år til 8 års varighet, er en videreføring av Tromsøpakke 1. Disse medlemmer viser til at Stortingets flertall i 1990 ga sin tilslutning om å kreve inn avgift på omsetning av drivstoff til motorkjøretøy for å delfinansiere hovedvegutbyggingen i Tromsø. Disse medlemmer viser til at innkrevingen i Tromsøpakke 1 skulle vært avsluttet i 2001, men senere ble forlenget ut 2003.

Disse medlemmer vil derfor understreke at bakgrunnen for denne saken er spesiell. En såkalt vegpakke – med finansiering av offentlig vegbygging via drivstoffavgift – er først forlenget, og så utvidet med ny pakke der det også ønskes forlengelse. Opprinnelig til-

takspakke på 11 år er nå blitt bompengefinansiering i ytterligere 10 år; totalt 21 år.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet minner også om vegloven måtte endres, og ny § 27a innført for å muliggjøre bompengefinansiering via drivstoffavgift. Disse medlemmer har merket seg at i revidert tiltaksplan for forlenget Tromsøpakke 2 er nå bare 31 pst. veginvesteringer. Disse medlemmer viser til vegloven § 27a der det heter at "tilskotsmidlane kan berre nyttast til finansiering av bygging av offentlig veg". Disse medlemmer har merket seg at departementet tolker vegbegrepet svært vidt, og viser til at også profilen i Tromsøpakke 2 er endret. Etter disse medlemmers syn bryter profilen på programmet veglovens krav til bruk av midler innkrevd som bompenger gjennom drivstoffavgift.

Disse medlemmer vil peke på at videreført innkreving av bompenger gjennom drivstoffavgift, fremstår også som urimelig i forhold til at staten som vegholder har finansieringsansvaret for riksveger. Innkreving av bompenger gjennom drivstoffavgift fremstår etter disse medlemmers mening som en ny kommunal avgift som skal dekke kommunens egne prioriterte tiltak på andre områder enn bygging av offentlig veg.

Disse medlemmer har merket seg synspunktene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet om at bruk av drivstoffavgift som foreslått i saken, er i tråd med vegloven § 27a. Disse medlemmer har videre merket seg de samme partienes omtale av synspunkter til medlemmene fra Fremskrittspartiet på dette forholdet.

Disse medlemmer viser til vegloven § 27a der det heter at "Tilskotsmidlane kan berre nyttast til finansiering av bygging av offentleg veg". Disse medlemmer viser til at revidert investeringsplan viser en samlet økning på 216 mill. kroner hvorav kun 40 mill. kroner skyldes veginvestering. Det er en økning av såkalte "øvrige tiltak" på hele 176 mill. kroner som er hovedårsaken til at Tromsøpakke 2 utvides fra 4 til 8 år og som gjør at Samferdselsdepartementet og partiene Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet velger å definere "øvrige tiltak" som "bygging av offentlig veg".

Disse medlemmer mener videre at proposisjonen i seg selv dokumenterer brudd mot vegloven § 27a ved å angi at bidraget fra bensinavgiften "i all hovedsak" skal benyttes til (...) "hovedvegnett for sykkel (...)" andre tiltak som inngår i et hovedvegnett for bil, sykkel, eller kollektivtransport. Dette står i motsetning til at proposisjonen ellers sier at miljø- og trafikkikkerhetstiltak skal finansieres av Tromsø kommune, og at kollektivtiltak skal finansieres av Troms fylkeskommune.

Disse medlemmer vil gjennomføre veginvesteringen i Tromsøpakke 2 med statlig fullfinansiering.

Disse medlemmer har merket seg at Tromsø har et sterkt økende behov for bedre kommunikasjon mel-

lom Kvaløya og Tromsøya. Disse medlemmer mener staten må ta et særlig ansvar for å legge bedre til rette for utbygging av effektive veganlegg i de største byene.

Disse medlemmer har også merket seg at bruk av bompenger til finansiering av statlig vegbygging har økt sterkt under denne regjeringen. Disse medlemmer viser til at Fremskrittspartiet mener at staten skal betale for bygging av stamveger og øvrige riksveger og derfor er imot bruk av bompenger. Disse medlemmer viser til at det flertall som ved behandling av NTP 2006-2015 gikk inn for bruk av bompenger til vegfinansiering (alle partier unntatt Fremskrittspartiet), også avklarte hovedprinsipper for bompeng bruk; nemlig innskjerping av retningslinjer for nytteprinsippet og at etterskuddsinnkreving skal være hovedregelen.

Disse medlemmer registrerer at flere av de bompengefinansierte prosjektene som Stortinget har vedtatt i denne perioden, bryter med disse prinsippene. Disse medlemmer minner også om at ytterligere en hovedregel omtalt i Innst. S. nr. 240 (2003-2004), jf. St.meld. nr. 24 (2003-2004) Nasjonal transportplan 2006-2015, er en bompengandel på minst 50 pst. Denne andelen ligger betydelig høyere på flere av de nyeste prosjektene som Stortinget har vedtatt. I utbygging av E18 Langåker-Bommestad i Vestfold, Innst. S. nr. 7 (2006-2007), jf. St.prp. nr. 78 (2006-2007), er bompengandelen for første gang satt til 100 pst. Disse medlemmer mener bruken av bompengefinansiering "oppmuntres" av Regjeringen, og fører til en bruk av bompengefinansiering som nærmest er uten styring. Disse medlemmer minner om at bompenger er ekstra kjøreskatt. En nærmest styringsløs bompeng bruk medfører altså etter disse medlemmers syn en nærmest styringsløs bruk av ekstra kjøreskatt.

Disse medlemmer viser videre til at forskrifter for bompeng bruk, som Stortinget lenge har bedt om blir utarbeidet, fortsatt ikke foreligger. Endelig viser disse medlemmer til at seks bompengefinansierte prosjekter pr. 31. januar 2007 er klaget inn til EFTAs overvåkingsorgan ESA, og at flere klager er varslet så vel på vedtatte som planlagte bompengefinansierte prosjekter. Disse medlemmer mener derfor det er på høy tid at Stortinget får en evaluering av bruk av bompenger til finansiering av stam- og riksveger. Disse medlemmer understreker at målet for Fremskrittspartiet med en slik evaluering, er å samle støtte for at bompengefinansiering erstattes av full statlig finansiering. Disse medlemmer peker på at bygging av infrastruktur er infrastruktur og må behandles som investering i statlige budsjetter. Disse medlemmer viser også til at Fremskrittspartiet ønsker opprettet et infrastrukturfond på 300 mrd. kroner der årlig avkastning skal øremerkes infrastruktur. I tillegg til ordinære flerårige samferdselsbudsjett som følger opp vedtatte planer, vil en slik fondsløsning gi mulighet for et nødvendig løft innenfor vegbygging i Norge uten bruk av bompengefinansiering. Disse med-

lemmer viser til forslag fremsatt i Stortinget 5. oktober 2006:

"Stortinget ber Regjeringen opprette et infrastrukturfond, pålydende 300 mrd. kr. Avkastningen øremerkes veiinvesteringer med 70 pst., jernbane- og kollektivtiltak, inkludert bussbasert kollektivtrafikk 25 pst. og bredbånd 5 pst."

Disse medlemmer peker på at omfattende bruk av bompengefinansiering også medfører at nasjonale prioriteringer i vedtatte planer og handlingsprogrammer brytes. Når fylkeskommuner og kommuner ved hjelp av bruk av bompengefinansiering kan "kjøpe seg" høyere plass på vedtatt prioriteringsliste, kan det gå på bekostning av prioriterte prosjekter i andre fylker og kommuner som ikke lar seg "presse" til bruk av bompengefinansiering.

Disse medlemmer mener det derfor også er viktig at en slik evaluering også omfatter forslag om alternative finansieringsløsninger som kan sikre forsert utbygging av et transport- og miljøeffektivt hovedvegnett i Norge uten bruk av bompengefinansiering.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

"Stortinget samtykker i at veginvesteringene i utvidet Tromsøpakke 2 gjennomføres slik det er redegjort for i saken. Stortinget ber Regjeringen snarest legge frem sak om statlig fullfinansiering og legger til grunn gjennomføring som planlagt med statlig forskottering."

"Stortinget ber Regjeringen sørge for at planlegging av en ny hovedforbindelse mellom Kvaløya og Tromsøya basert på statlig fullfinansiering forseres."

"Stortinget ber Regjeringen snarest legge frem sak med evaluering av bompengefinansiering av statlig vegnett. Stortinget ber om at alternative finansieringsmodeller utredes i samme sak."

Komiteens medlemmer fra Høyre er prinsipielt kritiske til at man ytterligere forlenger ordningen med finansieringstilskudd i form av drivstoffavgift på drivstoff i Tromsø. Innkreving av avgiften tok til i 1990 og har pågått siden. Disse medlemmer understreker at drivstoffavgiften var forutsatt å finansiere en ekstraordinær satsing. Den bærer nå mer og mer preg av en fast lokal områdeavgift eller samferdselskatt der en uforholdsmessig høy andel av tiltakene er veltet over på bilistene. Disse medlemmer vil understreke at regjeringen Bondevik II konsentrerte Tromsøpakke 2 til fire år og reduserte antallet tiltak i pakken med henblikk på ovennevnte forhold, en annen tolkning av begrensningene i vegloven § 27a, nytteprinsippet og hensynet til å sikre rasjonell anleggsdrift. For mange prosjekter kunne undergrave rasjonell fremdrift i prosjektene.

Disse medlemmer konstaterer at regjeringen Stoltenberg II tolker vegloven § 27a i retning av å sette noe mindre begrensninger på hva som kan finansieres med drivstoffavgiften enn tilfellet var under regjeringen Bondevik II. Disse medlemmer mener imid-

lertid Fremskrittspartiet fremstiller tolkningen av § 27a som vesentlig mer utvidende enn det er grunnlag for. Disse medlemmer viser til at proposisjonen er klar på at § 27a setter en skranke ved begrepet "offentlig veg" og at det er deler av tiltakene som er foreslått som vil måtte finansieres på annen måte. Ansvarsdelingen forutsettes fulgt opp av departementet og Riksrevisjonen slik at drivstoffavgiften ikke finansierer andre deler av pakken enn beskrevet i proposisjonen.

Disse medlemmer vil understreke at det spesielt er særegne geografiske forhold i Tromsø som gjør at finansieringstilskudd ved drivstoffavgift kan benyttes. Lave administrasjonskostnader er ikke et tilstrekkelig argument til å innføre denne form for brukerfinansiering andre steder.

Disse medlemmer vil bemerke at administrasjonskostnader er på linje med andre bompengoordninger. Det er innkrevingskostnadene som blir lavere i denne ordningen. Disse medlemmer ser denne fordelene, men er skeptiske til om dette er reelt, samt at faren for å utvikle ordningen til en ren fiskal avgift er overhengende.

Disse medlemmer mener også at det er tvilsomt at nytteprinsippet innenfor brukerfinansiering er rettferdig ved en slik ordning. Drivstoffavgift vil også undergrave Autopass-systemet. Dessuten vil det ikke være praktisk mulig med differensiert betaling.

Disse medlemmer har i denne saken likevel lagt avgjørende vekt på den brede lokale og regionale tilslutning til ordningen og vil støtte en forlengelse av innkrevningen frem til 2012.

Komiteens medlemmer fra Kristelig Folkeparti og Venstre viser til at Tromsø kommune ved slutten av Tromsøpakke 1-perioden foreslo å forlenge ordningen, og at den foreslåtte Tromsøpakke 2 ved behandlingen i departementet ble halvert, hovedsakelig ut fra vurderinger om at ordningen i utgangspunktet var en prøveordning og ut fra hensynet til at ordningen ikke skulle oppfattes som en ekstra kommunal avgift, jf. St.prp. nr. 62 (2003-2004), Innst. S. nr. 222 (2003-2004). Denne løsningen ble vedtatt av Stortinget.

Disse medlemmer viser til at Tromsø kommune nå ønsker å utvide Tromsøpakke 2 til åtte år. Disse medlemmer viser til at bakgrunnen for forslaget blant annet er at Langnestunnelen er blitt dyrere enn

forutsatt og at satsing på tiltak for bedre miljø og trafikksikkerhet skal styrkes. Disse medlemmer gir sin tilslutning til dette.

FORSLAG FRÅ MINDRETAL

Forslag frå Framstegspartiet:

Forslag 1

Stortinget samtykker i at veginvesteringene i utvidet Tromsøpakke 2 gjennomføres slik det er redegjort for i saken. Stortinget ber Regjeringen snarest legge frem sak om statlig fullfinansiering og legger til grunn gjennomføring som planlagt med statlig forskottering.

Forslag 2

Stortinget ber Regjeringen sørge for at planlegging av en ny hovedforbindelse mellom Kvaløya og Tromsøya basert på statlig fullfinansiering forseres.

Forslag 3

Stortinget ber Regjeringen snarest legge frem sak med evaluering av bompengefinansiering av statlig vegnett. Stortinget ber om at alternative finansieringsmodeller utredes i samme sak.

TILRÅDING FRÅ KOMITEEN

Komiteen si tilråding vert fremma av Arbeidarpartiet, Høgre, Sosialistisk Venstreparti, Kristeleg Folkeparti, Senterpartiet og Venstre.

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

vedtak:

I

Stortinget samtykker i at Tromsø Veg AS får løyve til å utvide innkrevjinga av lokalt finansieringstilskott på omsetnad av drivstoff i Tromsø kommune til å delfinansiere utvidinga av Tromsøpakke 2 frå fire til åtte år i samsvar med vilkåra som er gitt i St.prp. nr. 33 (2006-2007) og Innst. S. nr. 117 (2006-2007).

II

Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå tilleggsavtale med Tromsø Veg AS og fastsetje nærare reglar for finansieringsordninga.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 13. februar 2007

Per Sandberg
leiar

Tor-Arne Strøm
ordførar

