



# Innst. S. nr. 347

(2008–2009)

## Innstilling til Stortinget fra transport- og kommunikasjonskomiteen

St.prp. nr. 85 (2008–2009)

### Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om delvis bompengefinansiering av trinn 1 av miljøpakke for transport i Trondheim

Til Stortinget

#### SAMMENDRAG

Samferdselsdepartementet legg i proposisjonen fram eit forslag om delvis bompengefinansiering av trinn 1 av miljøpakke for transport i Trondheim.

Det lokale forslaget til miljøpakke for transport i Trondheim er basert på eit forlik mellom seks parti i bystyret. Miljøpakka inneheld ei rekke tiltak som mellom anna har som mål å redusere CO<sub>2</sub>-utsleppa med 20 pst. innan 2018, auke delen som reiser med miljøvennleg transport (gang-, sykkel-, og kollektivtransport) og redusere reisene med privatbil.

For å nå desse måla blir det satsa på ei rekke ulike tiltak. Det er prioritert å vidareføre utbygginga av eit hovudvegnett som mellom anna skal avlaste biltrafikken rundt dei sentrale byområda. I dette vegnettet inngår utbygging av E6 Sluppen–Stavne som også inkluderer bygging av ny Sluppen bru. I tillegg er det lagt opp til utbygging av E6 Jaktøyen–Tonstad. Som ein del av utbygginga av eit avlastande hovudvegnett blir det lagt opp til å bygge naudsynte lokale tilknytingsvegar og gang- og sykkelvegar. I tillegg er det prioritert kollektivtrafikktiltak, utbygging av hovudruter for sykkeltrafikk, trafikktryggleikstiltak og miljøtiltak. Kommunen og fylkeskommunen ønskjer i tillegg å styrke kollektivtransporten gjennom å bruke bompengar til drift av kollektivtransporten i Trondheim. Kommunen vil også vidareføre ein areal- og parkeringspolitikk som har som mål å redusere transportbehovet.

### Omtale av det lokale forslaget til miljøpakke for transport i Trondheim

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

Det lokale forslaget til miljøpakke inneheld omtrentlege rammer for investeringar innafor ulike sektorar. I tillegg er det lagt til grunn ekstra driftsmidlar til kollektivtransport. Den samla økonomiske ramma i det lokale forslaget som blei vedteke av Trondheim kommune 29. januar 2009, er på om lag 6,7 mrd. kroner. Som grunnlag for finansieringa har Trondheim kommune rekna med inntekter frå ei lokal miljøavgift på drivstoff, bompengainntekter, statlege tilskot frå belønningsordninga for kollektivtransport og riksvegmidlar.

Halvparten av kostnadsramma er føresett å gå til tiltak for å betre miljøforholda, trafikktryggleikstiltak og til alternative transporttilbod til bil. Her inngår tiltak på både statleg, fylkeskommunalt og kommunalt vegnett. Den andre halvparten av midlane er føresett å gå til utbygging av hovudvegnettet.

Sør-Trøndelag fylkeskommune slutta seg til innhald og målsetjing i miljøpakka for Trondheim i fylkestinget sitt møte 29. januar 2009. Fylkeskommunen la til grunn i sitt vedtak at midlar frå belønningsordninga for kollektivtransport blir halde utafor inntektssida i miljøpakka.

Det er fleire element i finansieringsplanen som er vedteke lokalt som gjer at det ikkje er mogleg å legge fram ei pakke med ei samla ramme på 6,7 mrd. kroner. Det er i dag ikkje heimel til å krevje inn ei lokal avgift på drivstoff for å finansiere mange av dei tiltaka som er føresette i det lokale forslaget. For å kunne bruke ei lokal drivstoffavgift som verkemiddel, er det naudsynt å skaffe eit lovgrunnlag for ei slik innkrevjing.

I St.meld. nr. 16 (2008–2009) Nasjonal transportplan 2010–2019, er det lagt til grunn 700 mill. kroner til prosjekt og tiltak i Trondheim innafor ramma til riksveginvesteringar for tiårsperioden. Fylkeskommunane tek over ansvaret for øvrige riksvegar frå 1. januar 2010.

Dersom ein legg til grunn at dei statlege midlane til miljøpakka er avgrensa til føreslåtte riksvegløyvingar i perioden 2010–2019 og at det ikkje er lovheimel for å krevje inn ei lokal miljøavgift på drivstoff, blir den økonomiske ramma til miljøpakka om lag 4,8 mrd. kroner. I denne ramma er vidareføring av dagens kommunale og fylkeskommunale løyvingar til lokale vegar inkludert.

Trondheim kommune og Sør-Trøndelag fylkeskommune ønskjer likevel å fremje miljøpakka med ei redusert ramme. Dei har derfor bedt om å få fremje pakka i to trinn, der trinn 1 tilsvarar den økonomiske ramma som per i dag er avklart.

### Omtale av aktuelle prosjekt og tiltak i miljøpakka

Miljøpakka omfattar vidare utbygging av eit avlastande hovudvegssystem rundt Trondheim og vidare utbygging av E6 sør for Trondheim. I tillegg vil det bli gjennomført tiltak for å legge forholda til rette for kollektivtransport og syklande og gåande, samt tiltak for å fremje trafikktryggleik og miljø.

Det er eit mål å fullføre riksvegvingen rundt Trondheim slik at byen får eit tilfredsstillande hovudvegnett som kan avlaste dei sentrale byområda for gjennomgangstrafikk. I dette vegnettet inngår prosjekta Sluppen bru og E6 Sluppen–Stavne. Det er lagt opp til at Sluppen bru byggast med fire felt. For E6 Sluppen–Stavne er det vurdert alternativ med to og fire felt.

E6 sør for Trondheim mellom Jaktøyen og Tonstad har låg standard i forhold til trafikkmengda. Kombinasjonen av mykje trafikk, tofeltsveg, sterk stigning og for liten kapasitet på kryssa, fører til dårleg framkomst og relativt mange ulykker på strekinga. Det er lagt opp til at vegen byggast med motorvegstandard, dvs. minimum fire felt, midtrekkverk og planskilte kryss.

Den økonomiske ramma for trinn 1 av miljøpakka er på om lag 4,8 mrd. kroner. Kostnadsgrunnlaget for mange av tiltaka som er omtalt, er i hovudsak henta frå prosjektarbeidet med E6-sør og Sluppen bru/Oslovegen, samt transportplanen for Trondheim som blei vedtatt i februar 2007. Nærare planavklaring er naudsynt for mange av tiltaka. Departementet vil kome tilbake til Stortinget med nærare tidspunkt for oppstart av dei einskilte riksvegprosjekta i pakka så snart det ligg føre godkjente planar og kvalitets-sikra kostnadsoverslag.

Prosjekta i trinn 1 av miljøpakka er nærare omtala i kapittel 4 i proposisjonen, m.a. er det lagt

opp til at E6 skal byggast om til 6 felt mellom Sentervegen og Tonstadkrysset og E6 Sluppen–Stavne, inkludert ny Sluppen bru, blir bygd ut som ein del av trinn 1.

Det største prosjektet på det lokale vegnettet er Byåsentunnelen.

I tillegg er det lagt opp til ei sterk satsing på kollektivtrafikktiltak, utbygging av gang- og sykkelvegar, miljøtiltak og trafikktryggingstiltak.

Trondheim kommune og Sør-Trøndelag fylkeskommune har lagt til grunn at bompengar kan nyttast til drift av kollektivtransport i Trondheim.

Departementet vil kome tilbake til Stortinget med ei samla framstilling som viser heilskapen i pakka, og som i tillegg viser kva type driftstiltak inntektene frå bompengapakka skal nyttast til. Det er ein føresetnad at bruk av bompengar til driftstiltak for kollektivtrafikken skal gi ei reell styrking av kollektivtilbodet.

### Utbyggings- og finansieringsopplegg

Finansieringa av miljøpakke for transport i Trondheim er basert på innkrevjing av bompengar og statlege, fylkeskommunale og kommunale midlar. Eventuell brukarbetaling i form av ei lokal avgift på omsetjing av drivstoff må departementet kome tilbake til i samband med trinn 2 av miljøpakka. I tråd med vanleg praksis skal dei ulike forvaltningsnivåa finansiere tiltak innafor eige ansvarsområde. Bompengane kan i prinsippet nyttast til tiltak på riksvegar, fylkesvegar og kommunale vegar så lenge bruken av bompengar skjer i samsvar med dei rammer som veglova § 27 gir.

Finansieringsopplegget er nærare omtala i kapittel 5 i proposisjonen.

Lokalt er det lagt til grunn innkrevjing i sju bomstasjonar som er plasserte i tre ulike snitt i Trondheim.

Det er lagt til grunn parallellinnkrevjing i automatiske, ubemanna stasjonar. Bomstasjonane er basert på Autopass-systemet og vil ha tilsvarande teknologiske løysingar som eksisterande bomstasjonar i Oslo, Bergen og Tønsberg.

Registreringar av årsdøgntrafikken gjennom eller i nærleiken av dei tre bomstasjonssnitte er grunnlaget for å rekne ut bompenginntektene i miljøpakka.

Det er ikkje lagt inn trafikkvekst i perioden i grunnlaget for å rekne ut bompenginntekter. Dette samsvarer med målet om at den delen av trafikantane som reiser med privatbil, skal reduserast frå 58 til 50 pst. Målet er at fleire trafikantar vil bruke buss, sykle eller gå i staden for å bruke bil.

Kommunen og fylkeskommunen har lagt til grunn at innkrevjinga av bompengar kan starte opp 1. januar 2010. Det er meir realistisk at innkrevjinga kan starte opp i løpet av første halvår 2010. Statens

vegvesen meiner at det vil ta om lag åtte månader frå Stortingets vedtak til innkrevjinga kan starte opp.

Trondheim kommune og Sør-Trøndelag fylkeskommune har i sine vedtak 29. januar 2009 lagt til grunn nokre prinsipp for utarbeiding av eit takstsystem, jf. kapittel 5.3 i proposisjonen.

Tabell 5.1 Finansieringsplan.

|                        | 2010–2013 | 2014–2019 | 2020–2024 | SUM  |
|------------------------|-----------|-----------|-----------|------|
| Statlege midlar        | 200       | 500       |           | 700  |
| Kommunale midlar       | 40        | 60        | 50        | 150  |
| Fylkeskommunale midlar | 20        | 30        | 25        | 75   |
| Bompengar              | 1040      | 1560      | 1300      | 3900 |
| Sum                    | 1300      | 2150      | 1375      | 4825 |

Det er i utgangspunktet ikkje føresett at bompengeselskapet må ta opp lån for å finansiere tiltaka i miljøpakka. Det er derfor ikkje rekna med finansieringskostnader knytt til låneopptak.

For å få gjennomført naudsynt planlegging og prosjektering av tiltaka i miljøpakka, er det lagt opp til at bompengeselskapet kan finansiere inntil 15 mill. kr i planleggingsmidlar i 2009 gjennom låneopptak.

Basisføresetnader som er lagt til grunn for bompengeutrekninga er elles omtala i kapittel 5.4 i proposisjonen.

Bompengepakker er meir fleksible enn bompengerekkje for enkeltprosjekt. Det blir lagt til grunn at omfanget av utbygginga i miljøpakka blir tilpassa den økonomiske ramma.

Det vil bli etablert eit kontaktutval som skal ha som oppgåve å sjå til at alle tiltak som blir starta opp, lar seg finansiere innafor dei økonomiske rammene i miljøpakka og i tråd med dei føringar som er gitt i proposisjonen.

### Vidare arbeid med trinn 2 av miljøpakka

I trinn 2 av miljøpakka vil heilskapen i pakka bli omtalt. Det inneber også at den endelege prioriteringa av prosjekt og tiltak i miljøpakka skal leggjast fram i trinn 2. Grunnlaget for prioriteringa vil mellom anna vere handlingsprogrammet til Nasjonal transportplan for perioden 2010–2013, og handlingsprogrammet for fylkesvegane i Sør-Trøndelag.

Departementet legg vidare til grunn at fylkeskommunen må avklare om dei vil auke det fylkeskommunale bidraget til miljøpakka som følgje av at dei overtar ansvaret for øvrige riksvegar frå 1. januar 2010. Det kan også vere aktuelt å vurdere takstnivået i bomstasjonane.

Bomstasjonane er plasserte slik at alle dei som betaler, får nytte av eit eller fleire av tiltaka. Legg ein til grunn at E6 Jaktøyen–Tonstad blir bygd ut som ein del av miljøpakka, er samanhengen mellom betaling og nytte godt ivaretatt i det skisserte opplegget.

Finansieringsplanen som er lagt til grunn, er vist i tabell 5.1 i proposisjonen.

### Samferdselsdepartementet si vurdering

Samferdselsdepartementet viser til at det er tverrpolitisk semje om å etablere ei miljøpakke for transport i Trondheim. Departementet er samd med lokale styresmakter i at det er viktig å starte opp bompengerekkje i Trondheim for å kunne kome i gang med utbygginga av dei viktigaste tiltaka så snart som mogleg. Departementet støttar derfor opplegget med å fremje trinn 1 av miljøpakka i denne omgangen.

Det lokale forslaget til takstsystem er ei omlegging i forhold til dagens system når det gjeld flat rabatt ved bruk av autopassbrikke, og avvik frå dei generelle takstretningslinene. Føringane dei lokalt har lagt på takstsystemet, inneber i praksis at dei går inn for eit system som tilsvarar det takst- og rabattsystemet som er innført i Oslo, jf. St.prp. nr. 40 (2007–2008) Om Oslopakke 3 trinn 1. Departementet sluttar seg til konklusjonane lokalt og går inn for eit takstsystem med flat rabatt ved bruk av autopassbrikke.

Departementet har merka seg at kommunen ønskjer at taksten på bomstasjonen i Okstadbakken skal settast til 5 kroner og ikkje vere omfatta av tidsdifferensieringa. Departementet har også merka seg at fylkeskommunen ikkje har ønska å redusere taksten i Okstadbakken. Departementet har valt å legge vekt på ønska frå kommunen i denne saka og aksepterer at det blir sett ein lågare takst utan ytterlegare rabatt på bomstasjonen i Okstadbakken.

Departementet har merka seg at Trondheim kommune ønskjer å innføre tidsdifferensiering av takstane slik at dei er høgare i rushtida og lågare på kveldane og i helga enn elles på dagen. Grunngevinga frå kommunen for å innføre ei slik ordning er at innkrevjingsordninga skal ha ein trafikkregulerande effekt. I tillegg gir ein slik innkrevjingsmodell ein betre framkomst for alle trafikantar med same samla økonomiske belastning for bilistane.

Departementet går inn for eit opplegg med tidsdifferensierte takstar som ein del av finansieringsgrunnlaget for miljøpakke for transport i Trondheim fordi ei slik ordning gjer at dei trafikkantane som belastar vegsystemet mest, må betale mest. Dette gir den mest rettfærdige fordelinga av betalingsplikta og inneber ein viss trafikkregulerande effekt.

Departementet sluttar seg til at bompengeselskapet kan finansiere inntil 15 mill. kroner i planleggingsmidlar i 2009 gjennom låneopptak.

Departementet vil kome tilbake til oppstart av dei prosjekta det er aktuelt å starte opp i 2010 i samband med framlegginga av statsbudsjettet for 2010. Departementet vil også kome tilbake til trinn 2 av miljøpakka når naudsynte avklaringar ligg føre. Trinn 2 vil innehalde ein heilskapleg plan og endelege prioriteringar av prosjekt og tiltak i miljøpakka der også omsynet til arealbruken er vurdert.

### Avtale

Etter at Stortinget har gjort vedtak om delvis bompengefinansiering av trinn 1 av miljøpakke for transport i Trondheim, vil det bli inngått avtale mellom Vegdirektoratet og bompengeselskapet i tråd med gjeldande standardavtale og dei føresetnadene som er lagt til grunn i proposisjonen.

### KOMITEENS MERKNADER

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Eirin Faldet, Svein Gjelseth, Irene Johansen, Torstein Rudihagen, Tor-Arne Strøm og Truls Wickholm, fra Sosialistisk Venstreparti, Hallgeir H. Langeland, fra Kristelig Folkeparti, Jan Sahl, fra Senterpartiet, Jenny Klinge, og fra Venstre, Borghild Tenden, støtter Regjeringens framleggelse av St.prp. nr. 85 (2008–2009) om delvis bompengefinansiering av miljøpakke for transport i Trondheim. Dette er en pakke som skal legge grunnlaget for et fremtidsrettet, effektivt og miljøvennlig transportsystem i Trondheimsområdet. Pakken støttes av seks partier og dermed et stort flertall i Trondheim bystyre. Det er et uttrykt mål for pakken at den skal redusere CO<sub>2</sub>-utslippene med 20 pst. innen 2018 og øke andel reisende med miljøvennlig transport. Miljøpakken i Trondheim innebærer en satsing der 50 pst. er til vegprosjekter og 50 pst. er til en offensiv satsing på ulike miljøprosjekter som gang- og sykkelveger og kollektivtiltak.

Flertallet er fornøyd med at Regjeringen har fått denne saken frem i Stortingets vårsesjon slik at fremdriften ikke utsettes pga. stortingsbehandling først høsten 2009. Dette ville vært svært lite heldig for prosjektene i pakken. Flertallet mener det

videre er et behov for at fylkeskommunen avklarer sin andel av "øvrige riksveimidler" (fylkesveimidler) i pakken og at dette bør skje i forbindelse med fase 2.

Flertallet har likevel merket seg at fylkeskommunen forutsetter at midler til kollektivtiltak, drift og investeringer utgjør minst 1/5 av den totale miljøpakken, og prioriteres fra oppstarten av perioden. Flertallet vil peke på at til sammenlikning settes det i Oslopakke 3 av nær 50 pst. til kollektivtrafikk, drift og investeringer. Og 25 pst. av pakkens totale inntekter settes av til drift av kollektivtrafikk, samtidig som Oslo kommune og Akershus fylkeskommune har forpliktet seg til ikke å redusere sine overføringer til det lokale kollektivtraffikselskapet.

Flertallet forutsetter at de midlene som tas inn via bompenger eller drivstoffavgift skal komme som et tillegg til eksisterende bevilgninger.

Flertallet har merket seg at det nå pågår en betydelig omlegging av kollektivtrafikken i Trondheim, og mener det i det videre arbeidet med trinn 2 i pakken må legges sterkere vekt på kollektivtrafikk, både drift og investering, bl.a. jf. de nevnte momentene fra Oslopakke 3. Flertallet viser i denne forbindelse til punkt 3 og 6 i fylkestingets vedtak der det heter:

"Fylkesutvalget forutsetter at midler til kollektivtiltak (drift/investering) utgjør minst 1/5 av den totale Miljøpakken, og prioriteres fra oppstarten av perioden. Midler til drift av kollektivtrafikk kommer som et tillegg til ordinære fylkeskommunale bevilgninger. Belønningsmidler fra Staten kommer i tillegg, slik det er gjort i Oslo og Bergen."

"En gledelig dobling av de totale belønningsmidlene (slik det fremgår av NTP) gir en større statlig medfinansiering av miljøtiltak i Trondheim enn det som var forutsatt. Belønningsmidlene kommer i tillegg til inntektene i Miljøpakken, og Fylkeskommunen vil bruke belønningsmidlene til å ytterligere styrke kollektivtrafikken i Trondheim, i tråd med Samferdselsdepartementets retningslinjer og prioriteringer gjort i Miljøpakken."

Flertallet vil også understreke viktigheten av at de økonomiske andelene til kollektivtrafikk ikke reduseres, heller ikke dersom de store prosjektene i pakken blir dyrere enn forventet.

Flertallet viser til Regjeringens vurdering av KS1-prosessen og spesielt formuleringen om at målet må være å finne fram til de prosjektene som best kan ivareta de målene som er satt for miljøpakka. Flertallet slutter seg til denne vurderingen, og vil understreke at også driftstiltakene og de restriktive tiltakene må inngå i en slik utredning. Klimaeffekten må legges til grunn for prioriteringen mellom prosjektene både i trinn 1 og 2.

Flertallet mener at det snarest mulig må komme på plass et opplegg for innkreving av lokal

drivstoffavgift som kan brukes både til drift og investeringer i kollektivtrafikken i tillegg til veianlegg, og at trinn 2 må legges fram for Stortinget parallelt med lovendringene. Flertallet viser i denne sammenheng til det samme flertallets merknad i innstilling til Tromsøpakke 2 – utviding av ordninga med innkreving av lokalt finansieringstilskott på omsetning av drivstoff i Tromsø som ble behandlet i vårsesjonen 2007:

"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 innfor 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."

Flertallet er ikke fornøyd med fremdriften i arbeidet med å få på plass et lovverk som åpner for flere bruksområder enn det som er tilfellet for finansieringstilskuddet i § 27 a. Det har også vært gjentatt i flere debatter i Stortinget at det er et ønske at denne ordningen blir bredere og at det klargjøres hvordan denne ordningen kan brukes i flere områder i Norge.

Flertallet viser til proposisjonens kapittel 5.3 hvor det heter at "Statens vegvesen meiner at det vil

ta om lag åtte måneder frå Stortingets vedtak til innkrevjinga kan starte opp", og ser at det innebærer oppstart i midten av februar 2010. Flertallet ber Regjeringa sørge for at dette skjer så raskt som mulig, og at medio februar blir sett på som en siste frist.

Flertallet understreker at det er en viktig forutsetning for statens vesentlige økonomiske engasjement at innkrevingsordninga skal ha en trafikkregulerende effekt. Flertallet viser til det taksteksemplet som er vist, at det er et mål at takstene skal bidra til betre trafikkflyt og at det vil kreve høye takster i rushtidene.

Komiteens medlemmer fra Framskrittspartiet, Bård Hoksrud, lederen Per Sandberg og Arne Sortevik, viser til at 20 år med bompenger i perioden 1990–2009 har medført at bilistene har betalt 57 mrd. kroner, og at 40 mrd. av dette er brukt til vegprosjekter mens de resterende 18 mrd. kroner er brukt til rentekostnader og innkrevingskostnader. Disse medlemmer viser til at dette er kostnader bilistene har blitt påtvunget av de andre partiene. Disse medlemmer vil i den forbindelse vise til svar på spørsmål nr. 248 fra finanskomiteen/Framskrittspartiets fraksjon av 9. oktober 2008, vedlegg 4:

#### *Fordeling av bompengeinntekter i perioden 1990–2007*

| År   | Mill 2008-kr             |                 |                       |                         |
|------|--------------------------|-----------------|-----------------------|-------------------------|
|      | Brutto bompengeinntekter | Driftskostnader | Netto finanskostnader | Netto bompengeinntekter |
| 1990 | 850,6                    | 122,0           | 478,1                 | 250,6                   |
| 1991 | 982,8                    | 146,1           | 638,6                 | 198,1                   |
| 1992 | 1 309,2                  | 143,6           | 837,7                 | 328,0                   |
| 1993 | 1 448,9                  | 149,5           | 743,5                 | 556,0                   |
| 1994 | 1 498,0                  | 151,9           | 563,1                 | 783,0                   |
| 1995 | 1 891,3                  | 181,4           | 672,7                 | 1 037,2                 |
| 1996 | 1 991,6                  | 192,4           | 611,5                 | 1 187,7                 |
| 1997 | 2 097,0                  | 211,2           | 567,5                 | 1 318,3                 |
| 1998 | 2 256,2                  | 229,7           | 576,0                 | 1 450,5                 |
| 1999 | 2 351,9                  | 246,7           | 678,3                 | 1 426,9                 |
| 2000 | 2 382,8                  | 258,2           | 570,3                 | 1 554,3                 |
| 2001 | 2 946,9                  | 360,4           | 682,2                 | 1 904,3                 |
| 2002 | 3 643,7                  | 456,4           | 665,6                 | 2 521,6                 |
| 2003 | 3 626,9                  | 419,1           | 509,6                 | 2 698,2                 |
| 2004 | 4 116,0                  | 469,4           | 385,7                 | 3 260,9                 |
| 2005 | 4 484,3                  | 490,6           | 296,9                 | 3 696,8                 |
| 2006 | 4 119,2                  | 483,3           | 444,5                 | 3 191,4                 |
| 2007 | 4 146,0                  | 540,1           | 358,2                 | 3 247,8                 |
| Sum  | 46 143,4                 | 5 251,9         | 10 280,0              | 30 611,6                |

Omregnet til 2008-prisnivå med Finansdepartementets indekser for prisomregning.

Disse medlemmer viser til egne beregninger som viser at følgende tall for 2008 og 2009:

*Bompenginntekter årene 2002 til 2009*

| År            | Brutto bompenginntekter | Driftskostnader | Netto finanskostnader | Netto bompenginntekter |
|---------------|-------------------------|-----------------|-----------------------|------------------------|
| 2008          | 4 746,0                 | 482,0           | 511,0                 | 3 753,0                |
| 2009          | 5 990,0                 | 479,0           | 754,0                 | 4 757,0                |
| SUM 1990–2009 | 56 879,0                | 6 213,0         | 11 545,0              | 39 121,0               |

Disse medlemmer viser til at det er vesentlig mer bompenger med rød-grønn regjering enn under regjeringen Bondevik II:

|        | Bompenginntekter |
|--------|------------------|
| 2002   | 3 235 927        |
| 2003   | 3 273 339        |
| 2004   | 3 786 530        |
| 2005   | 4 202 703        |
| Sum    | 14 498 499       |
| 2006   | 4 043 762        |
| 2007   | 4 044 917        |
| 2008   | 4 746 864        |
| 2009   | 5 990 000        |
| Sum    | 18 825 543       |
| Økning | 30 pst.          |

Disse medlemmer viser til tabell 1.2 i St.meld. nr. 16 (2008–2009) der det kommer frem at Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet bruker 60 mrd. kroner i bompengefinansiering i sin nasjonale transportplan, og der det i tillegg kommer 15 mrd. kroner i årlige innkrevingskostnader og renter. Disse medlemmer viser til at Regjeringen i stortings sesjonene 2005–2006 til og med 2008–2009 aktivt har åpnet for økt andel bompenger i bompengefinansierte prosjekter. Bompenger brukes ikke bare til investering i kollektivtrafikk, men også til drift. Disse medlemmer viser til at under denne regjeringen er bompengefinansiering blitt en av hovedpilarene i statens finansiering av investeringer i samferdselsmessig infrastruktur.

Disse medlemmer mener dette er en uheldig utvikling og helt unødvendig. Norge er rikere enn noen gang tidligere. Disse medlemmer mener at det er viktigere enn noen gang at deler av avkastningen av landets formue investeres i innenlands realkapital uten risiko, og ikke bare i utenlandske finansmarkeder med svært høy risiko. Disse medlemmer peker på at finanskrisen og den realøkonomiske internasjonale krisen som har rammet globalt og i Norge fra høsten 2008, har vist hvor riktig en slik politikk er.

Disse medlemmer viser til at samlet bompenginnbetaling fra bilistene i 2007 var på ca. 4 000 mill. kroner, og at innbetalingene i 2009 vil bli på hele 5 990 mill. kroner. Disse medlemmer har merket seg at statens egne investeringer til riksveger oppgitt i kap. 1320 post 30 i statsbudsjettet for 2009 er ca. 6,4 mrd. kroner.

Disse medlemmer viser også til at såkalt "lokal enighet" er politisk enighet gjennom flertallsvedtak i kommunestyre og fylkesting. Innbyggerne blir ikke spurt direkte gjennom lokal folkeavstemning, slik disse medlemmer mener man bør gjøre. Befolkningen i berørte områder blir heller ikke gjort oppmerksom på de store finanskostnadene og de store innkrevingskostnadene som følger med bompengefinansiering, og som også skal betales av bilistene i tillegg til bidraget til finansieringen av selve investeringsprosjektet. Disse medlemmer viser til at bompengefinansiering som hovedregel har nedbetalingstid på 15 år, og at vedtak om bompengefinansiering griper inn i daglige rammebetingelser for innbyggerne som må betale i svært lang tid. Disse medlemmer mener derfor at det er rimelig at innbyggerne i berørte kommuner selv får uttale seg om bruken av bompenger. Disse medlemmer viser til at Fremskrittspartiet har merket seg at de øvrige partiene systematisk avviser bruk av folkeavstemning om slike saker og lokalt avviser forslag fra Fremskrittspartiets representanter om dette.

Disse medlemmer viser også til at andelen bompenger i prosjekter som bompengefinansieres, øker, mens statens andel reduseres tilsvarende. Disse medlemmer viser også til at en stadig større andel av innbetalte bompenger brukes til andre formål enn vegbygging, og etter regjeringens siste endring av vegloven også til drift av kollektivtrafikk.

Disse medlemmer peker også på de store innkrevings- og rentekostnadene som i mange slike saker pålegges bilistene i tillegg til netto bompengbidrag til prosjektets finansiering.

Disse medlemmer viser til at Regjeringen sent i sesjonen 2008–2009 har fremlagt en rekke saker om bompengefinansiering til behandling i Stortinget.

Disse medlemmer har utarbeidet følgende oversikt:

*Nye bompengeprojekt våren 2009 (tall i mill. kroner)*

| Sak                                   | Invest. beløp | Bidrag stat | Andre | Bompenger | Bomandel |
|---------------------------------------|---------------|-------------|-------|-----------|----------|
| St.prp. nr. 58 Nord-Jæren             | 400           |             |       | 400       | 100 %    |
| St.prp. nr. 60 E6 Sky–Langangen       | 1765          | 600         |       | 1165      | 66 %     |
| St.prp. nr. 61 Vossapakko             | 1130          | 530         |       | 600       | 53 %     |
| St.prp. nr. 59 E6 Øyer–Tretten        | 880           | 423         |       | 457       | 52 %     |
| St.prp. nr. 77 Kvammapakken           | 440           | 45          |       | 395       | 90 %     |
| St.prp. nr. 78 Bømlopakken            | 1003          | 20          | 386   | 642       | 64 %     |
| St.prp. nr. 82 E6 Dal–Minnesund       | 2300          | 800         |       | 1500      | 65 %     |
| St.prp. nr. 85 Miljøpakke 1 Trondheim | 4825          | 700         | 225   | 3900      | 81 %     |
| Sum                                   | 12743         | 3118        | 386   | 9059      | 71 %     |
| Sum uten Nord-Jæren                   | 12343         | 3118        | 386   | 8659      | 70 %     |

Oversikt over tilleggskostnader er som følger:

*Tillegg til bilistene – betales m/bompenger (tall i mill. kroner)*

| Sak                                   | Rentekostn. | Innkrevning | Sum tillegg | Tillegg % av bompenger | Samlet regning til bilistene | Prosent av investering |
|---------------------------------------|-------------|-------------|-------------|------------------------|------------------------------|------------------------|
| St.prp. nr. 58 Nord-Jæren             |             |             |             |                        |                              |                        |
| St.prp. nr. 60 E6–Sky–Langangen       | 480         | 330         | 810         | 70 %                   | 1975                         | 112 %                  |
| St.prp. nr. 61 Vossapakko             | 290         | 90          | 380         | 63 %                   | 980                          | 87 %                   |
| St.prp. nr. 59 E6 Øyer–Tretten        | 290         | 81          | 371         | 81 %                   | 828                          | 94 %                   |
| St.prp. nr. 77 Kvammapakken           | 165         | 100         | 265         | 67 %                   | 660                          | 150 %                  |
| St.prp. nr. 78 Bømlopakken            | 135         | 42          | 177         | 28 %                   | 819                          | 82 %                   |
| St.prp. nr. 82 E6 Dal–Minnesund       | 1300        | 120         | 1420        | 95 %                   | 2920                         | 127 %                  |
| St.prp. nr. 85 Miljøpakke 1 Trondheim | 0           | 210         | 210         | 5 %                    | 4110                         | 85 %                   |
| Sum                                   | 2660        | 973         | 3633        | 40 %                   | 12692                        | 100 %                  |
| Sum uten Nord-Jæren                   | 2660        | 973         | 3633        | 0 %                    | 12292                        | 100 %                  |

Disse medlemmer har merket seg at saken gjelder del 1 av en såkalt "Miljøpakke for transport i Trondheim", der "brukerbetaling" gjennom bompenginnkreving i 15 år kommer i tillegg til statlige og

ordinære fylkeskommunale midler. Disse medlemmer viser til tabell 5.1 i proposisjonen som gir et godt bilde av hvordan finansieringen er fordelt mellom brukerne, staten og fylkeskommunen.

*Tabell 5.1 Finansieringsplan*

|                        | 2010–2013 | 2014–2019 | 2020–2024 | SUM  |
|------------------------|-----------|-----------|-----------|------|
| Statlege midlar        | 200       | 500       |           | 700  |
| Kommunale midlar       | 40        | 60        | 50        | 150  |
| Fylkeskommunale midlar | 20        | 30        | 25        | 75   |
| Bompengar              | 1040      | 1560      | 1300      | 3900 |
| Sum                    | 1300      | 2150      | 1375      | 4825 |

Disse medlemmer har merket seg at årlige innkrevingskostnader på 14 mill. kroner kommer i tillegg. I løpet av bompengeperioden på 15 år vil dette samlet utgjøre 210 mill. kroner. Samlet innbetaling fra bilistene blir derved 4 110 mill. kroner som utgjør vel 85 pst. av samlet investeringsbeløp.

Disse medlemmer har merket seg at trafikantene må betale i begge retninger og at takstene skal differensieres og ha en høyere sats i rushtiden og en lavere sats på kveld/helg enn ellers på dagen. Disse medlemmer konstaterer at Miljøpakken i Trondheim innfører rushtidsavgift og at Regjeringen støtter innføring av rushtidsavgift.

Disse medlemmer konstaterer også at "belønning" fra Regjeringen for å innføre rushtidsavgift er løfte om midler fra staten øremerket kollektivtransport. Disse medlemmer har også merket seg at det i saken varsles lovendring for å legge til rette for innføring av lokal drivstoffavgift. Disse medlemmer avviser bruk av bompenger, bruk av rushtidsavgift og bruk av lokal drivstoffavgift.

Disse medlemmer har også merket seg hastverket med denne saken for å komme i gang med innkreving av bompenger. Disse medlemmer viser til at saken er kommet til komiteen mandag 8. juni 2009. Behandling med innstilling fra komiteen og behandling før Stortinget avslutter for sommeren 19. juni 2009, gir etter disse medlemmer utilstrekkelig tid og derved uforsvarlig saksbehandling. Disse medlemmer understreker at det ikke kan være riktig eller forsvarlig at Stortinget på denne måten behandles som et "ekspedisjonskontor" for Regjeringen når det gjelder saker om bompengefinansiering.

Disse medlemmer har også merket seg følgende synspunkt fra Samferdselsdepartementet i saken, jf. St.prp. nr. 85 (2008–2009):

"Departementet er positiv til at dei lokalt ønskjer å ta i bruk bompengar til drift av kollektivtransport som eit verkemiddel for å nå måla i miljøpakka. Dette skal vere eit supplement til den ordinære innsatsen over offentlege budsjett. Sør-Trøndelag fylkeskommune har i denne saka ikkje konkret vist kva slags type driftstiltak bompengane skal nyttast til og korleis desse tiltaka vil vere med på å oppnå måla for miljøpakka. Utan ei slik konkretisering av kva slags tiltak bompengane skal vere med på å finansiere, vil det ikkje vere mogleg å måle om bruken av midlane er med på å oppnå måla med pakka, eller om bompengane til drift av kollektivtransport erstattar fylkeskommunen sin eigen innsats.

Departementet vil kome tilbake til Stortinget med ei samla framstilling som viser heilskapen i pakka, og som i tillegg viser kva type driftstiltak inntektene frå bompengapakka skal nyttast til. Det er ein føresetnad at bruk av bompengar til driftstiltak for kollektivtrafikken skal gi ei reell styrking av kollektivtilbodet."

Disse medlemmer mener det er uakseptabelt å legge til rette for lokal særbeskatning av transport, uten samtidig å legge frem full oversikt over hvilke tiltak som skal gjennomføres og uten garantier for at inntekter fra bompenger ikke brukes som erstatning for midler som i dag bevilges fra Sør-Trøndelags fylkeskommune.

Disse medlemmer har merket seg Samferdselsdepartementets svar på spørsmål 2 fra komiteen, datert 10. juni 2009:

"Det er ikke foreslått å sette av et fast årlig kronebeløp til drift av kollektivtransporten i Trondheim. Det er lagt opp til at bompenger til drift av kollektivtransport må sees i sammenheng med bruken av stat-

lige belønningsmidler til kollektivtransporten. Som grunnlag for å prioritere driftstiltak til kollektivtransporten vil Sør-Trøndelag fylkeskommune konkretisere hvilke driftstiltak det er aktuelt å finansiere med bompenger. Før dette er gjort er det vanskelig å gi et anslag på hvor mye av bompengeinntektene som vil bli brukt til kollektivtransport."

Disse medlemmer har også merket seg at denne lokale miljøpakken for transport er basert på et forlik mellom seks partier i Trondheim bystyre. Innbyggerne i Trondheim er ikke direkte spurt gjennom lokal folkeavstemning. Disse medlemmer understreker at etter Fremskrittspartiets oppfatning bør nettopp slike saker om innføring av lokal ekstraskatt på transport, legges frem til lokal folkeavstemning. Konsekvensene av slik ekstraskatt er omfattende og langvarig, og disse medlemmer peker på at foreslått bompengennevning skal vare i 15 år.

Disse medlemmer viser til Innst. S. nr. 300 (2008–2009), jf. St.meld. nr. 16 (2008–2009) Nasjonal transportplan 2010–2019, der det i Fremskrittspartiets alternative forslag bl.a. omfatter en storbypakke som med investeringstiltak på veisektor med full statlig finansiering og statlig kjøp av kollektivtrafikkjenester i byene Oslo, Stavanger, Bergen og Trondheim.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

### I

Stortinget samtykker i bygging av prosjekt og gjennomføring av tiltak som omtalt i St.prp. nr. 85 (2008–2009) om trinn 1 av Miljøpakke for transport i Trondheim. Stortinget legger til grunn at dette base- res på full statlig finansiering av de omtalte prosjek- ter og tiltak knyttet til dagens riksveinett og uten bruk av bompenger og eller rushtidsavgift.

### II

Stortinget samtykker i at prosjekt og tiltak startes så snart som mulig basert på forskottering av statlige midler. Stortinget legger til grunn at sak om statlig finansiering av trinn 1 av Miljøpakke for transport i Trondheim innarbeides i statsbudsjettet for 2010.

### III

Stortinget avviser at det skal åpnes for bruk av lokalt finansieringstilskudd på omsetning av drivstoff."

Komiteens medlemmer fra Høyre, Øyvind Halleraker og Trond Helleland, merker seg at det er bred enighet om å etablere en miljøpakke for transport i Trondheim. Disse medlemmer stiller seg svært kritisk til Regjeringens saksbehandling. Saken sendes til Stortinget 14 dager



før vårsesjonens slutt, dette vitner om en arroganse overfor demokratiet og Stortinget og gir ikke rom for en forsvarlig saksbehandling.

Disse medlemmer viser til at Høyre i Trondheim ikke var en del av flertallet som støttet opplegget for miljøpakken for transport. På denne bakgrunn vil disse medlemmer stemme mot den foreslåtte pakken, og samtidig presentere alternative løsninger for en fremtidsrettet miljøpakke for transport i Trondheim.

Disse medlemmer ønsker ikke at det skal innføres en lokal drivstoffavgift. Disse medlemmer mener derfor det videre arbeidet med dette må stanses, og at all lokal medfinansiering skal gjøres gjennom bompenger.

Disse medlemmer vil som følge av motstand mot drivstoffavgiften gå mot den foreslåtte bomstasjonen på østsiden av byen (Være). Denne settes opp på en strekning som ikke omfattes av utbyggingsprosjektene i pakken, og den eneste hensikten med bommen er å hindre folk i å kjøre til Malvik for å fylle drivstoff.

Disse medlemmer går også mot den såkalte "rushtidseffekten" i bompengerekkningen: Satsene for passering skal differensieres slik at det er dyrere å kjøre i rushtiden. Dette er en slags miniutgave av rushtidsavgift, noe disse medlemmer er sterkt imot.

Disse medlemmer ønsker å gjennomføre utbyggingen av E6 sør (fra Tonstad til Jaktøyen) raskere enn Regjeringen legger opp til, at den bygges i ett sammenhengende prosjekt (som OPS) og at man starter lengst nord og går sørover. I pakken fra Trondheim kommune legges det opp til at den skal bygges i tre etapper, med endene først og midten til slutt. Disse medlemmer vil for øvrig peke på at Regjeringen skriver:

"Viss konsekvensane av prioriteringane i formannskapet og fylkesutvalet er at det ikkje er rom for å bygge ut E6 Jaktøyen – Tonstad som ein del av miljøpakka, er det grunn til å stille spørsmål om det er riktig å krevje inn bompengar i bompengesnittet på Klett. Utan ei satsing på utbygging av E6 Jaktøyen – Tonstad som det er lagt opp til i St.meld. nr. 16 (2008–2009) Nasjonal transportplan 2010–2019, vil det ikkje vere god samanheng mellom betaling og nytte for dei trafikantane som passerer denne bomstasjonen. Det vil derfor vere naturleg å kome tilbake til dei konkrete prioriteringane av riksvegprosjekta i samband med utarbeidinga av handlingsprogrammet for riksvegar i trinn 2 av miljøpakka."

Disse medlemmer vil si seg enig i dette. Disse medlemmer viser til at utbygging av E6 er et høyt prioritert prosjekt i Høyres alternativ til St.meld. nr. 16 (2008–2009) Nasjonal transportplan 2010–2019, jf. Innst. S. nr. 300 (2008–2009). Disse

medlemmer viser til sine merknader knyttet til korridor 6, hvor disse medlemmer ønsker at strekningen E6 Trondheim–Oppland grense organiseres som et OPS-prosjekt, og bygges ut i hensiktsmessige parseller. Disse medlemmer vil i den sammenheng peke på at det er naturlig å komme i gang med utbygging av prosjektet Tonstad–Jagtøyen, som er avgjørende for et godt transporttilbud ut og inn i Trondheim fra sør.

Disse medlemmer vil også peke på at Høyre i sitt alternativ til St.meld. nr. 16 (2008–2009) Nasjonal transportplan (2010–2019), jf. Innst. S. nr. 300 (2008–2009), fremmet følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen sette av 3 mrd. kroner i en egen post på statsbudsjettet for investering i separate kollektivtraseer/bybaner over en tiårspereiode."

og

"Stortinget ber Regjeringen om å trappe opp belønningsordningen til 1 mrd. kroner i løpet av planperioden."

Disse medlemmer mener at dette ville bidratt til å redusere bilistenes andel av finansieringen, og tilsvarende økt den statlige andelen av finansiering av miljøpakken for transport i Trondheim.

Disse medlemmer mener Trondheim trenger en miljøpakke for transport, men vil ikke støtte den fremlagte proposisjons virkemidler. Drivstoffavgift og rushtidsavgift er etter disse medlemmers mening nye former for skattlegging som bør unngås.

## **FORSLAG FRA MINDRETALL**

### **Forslag fra Fremskrittspartiet:**

#### **I**

Stortinget samtykker i bygging av prosjekt og gjennomføring av tiltak som omtalt i St.prp. nr. 85 (2008–2009) om trinn 1 av Miljøpakke for transport i Trondheim. Stortinget legger til grunn at dette base-res på full statlig finansiering av de omtalte prosjekter og tiltak knyttet til dagens riksveinett og uten bruk av bompenger og eller rushtidsavgift.

#### **II**

Stortinget samtykker i at prosjekt og tiltak startes så snart som mulig basert på forskottering av statlige midler. Stortinget legger til grunn at sak om statlig finansiering av trinn 1 av Miljøpakke for transport i Trondheim innarbeides i statsbudsjettet for 2010.

## III

Stortinget avviser at det skal åpnes for bruk av lokalt finansieringstilskudd på omsetning av drivstoff.

**KOMITEENS TILRÅDING**

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

vedtak:

## I

Stortinget samtykkjer i at bompengeselskapet får løyve til å krevje inn bompengar til delvis bompengefinansiering av miljøpakke for transport i Trondheim etter vilkåra i St.prp. nr. 85 (2008–2009) og Innst. S. nr. 347 (2008–2009).

## II

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

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 11. juni 2009

**Per Sandberg**

leder

**Truls Wickholm**

ordfører



