



Innst. 278 S

(2009–2010)

Innstilling til Stortinget fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Dokument 8:108 S (2009–2010)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Siv Jensen, Per Sandberg, Bård Hoksrud, Ingebjørg Godskesen, Jan-Henrik Fredriksen og Arne Sortevik om fullfinansiering av Trondheimspakken

Til Stortinget

Sammendrag

I representantforslaget fremmes følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen legge til grunn at sak om statlig finansiering av trinn 1 av Miljøpakke for transport i Trondheim innarbeides i statsbudsjettet for 2011.»

Komiteens merknader

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Anne Marit Bjørnflaten, Susanne Bratli, Freddy de Ruiten, Gorm Kjernli, Magne Rommetveit og Tone Merete Sønsterud, fra Sosialistisk Venstreparti, Hallgeir H. Langeland, fra Senterpartiet, Janne Sjelmo Nordås, og fra Kristelig Folkeparti, lederen Knut Arild Hareide, viser til at Miljøpakke Trondheim nylig er behandlet i Stortinget gjennom St.prp. nr. 85 (2008–2009), jf. Innst. S. nr. 347 (2008–2009). Flertallet viser videre til Prop. 1 S (2009–2010) med omtale av inngått avtale mellom Samferdselsdepartementet og Sør-Trøndelag fylkeskommune/Trondheim kommune og bevilgning gjen-

nom belønningsordningen. Flertallet viser til at saken også behandles i Prop. 127 S (2009–2010) som for tiden er til behandling i Stortinget. Flertallet foreslår på denne bakgrunn at forslaget ikke bifalles.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Jan-Henrik Fredriksen, Ingebjørg Godskesen, Bård Hoksrud og Arne Sortevik, viser til Innst. S. nr. 347 (2008–2009), jf. St.prp. nr. 85 (2008–2009) Delvis bompengefinansiering av trinn 1 av miljøpakke for transport i Trondheim, som Stortinget behandlet 16. juni 2009.

Disse medlemmer minner om at trinn 1 omfatter finansiering av investeringer på 4,8 mrd. kroner, hvorav 2,4 mrd. kroner skal brukes til veiltak og der bilistene skal betale en samlet regning på 4,1 mrd. kroner.

Disse medlemmer peker på at staten har et særskilt ansvar for finansiering av gode transportløsninger i de 4 største byene Oslo, Stavanger, Bergen og Trondheim; fordi gode transportløsninger her er viktig både av nasjonale grunner og for transportavviklingen i berørte regioner/landsdeler. Disse medlemmer avviser bruk av ulike former for rush-tidstidsavgift både som finansieringstiltak og som trafikkregulerende tiltak.

Disse medlemmer har merket seg at ny bomring i Trondheim knyttet til Miljøpakken innebærer en skjev og tilfeldig avgiftsbelastning for byens bilister. Disse medlemmer har for eksempel merket seg at en som bruker bil til levering av barn i barnehage på vei til jobb og som passerer bomstasjonene der det nå er doble satser i rushtiden, kan få en ukentlig tilleggsregning på 600 kroner.

Disse medlemmer vil peke på at det heller ikke vil være et rimelig forhold mellom grad av avgiftsbelastning og det som betaler får igjen av nye veier og kollektivsatsing. Nytteprinsippet som tilhen-

gerne av bompengefinansiering av og til sier de er opptatt av å følge, er her klart brutt for en rekke trafikantgrupper. Pendlere og bilister som kjører gjennom Trondheim kommune, må betale for satsing på kollektivtrafikk og miljøtiltak i Trondheim. Heller ikke trafikanter på den nasjonale stamveien E6 som passerer bomstasjoner knyttet til Trondheims pakken, vil få nytte av kollektiv- og miljøtiltak i Trondheim by. Bompengene innkreving på nasjonal stamvei til finansiering av lokale tiltak er etter disse medlemmers oppfatning urimelig og uheldig. Disse medlemmer har merket seg at dette har fått Trondheims nabokommuner til å reagere. Disse medlemmer registrerer at dette skjer på tvers av politiske skillelinjer. Disse medlemmer har merket seg følgende uttalelse fra formannskapene sør/vest i Trondheimsregionen (Frøya, Hitra, Snillfjord, Hemne, Rindal, Rennebu, Meldal, Orkdal, Agdenes og Skaun), fattet i felles formannskapsmøte 12. februar 2010:

«Vi mener at bommen på Klett vil kreve inn penger til andre veiprosjekter enn E-6 mellom Jaktøyen og Tiller. Dette er i beste fall å betrakte som forhåndsinnkreving, noe som er ulovlig.

Vi krever derfor at bommen på Klett ikke settes i funksjon, men at det finnes løsninger som gjør at det er de som har praktisk nytte av miljøpakken som også belastes med kostnadene.»

Orkdal formannskap fattet 3. februar 2010 følgende enstemmige vedtak:

«Miljøpakken framsto opprinnelig som en pakke som ville berøre både Trondheims innbyggere og de som pendler til og fra Trondheim både gjennom bompenger og bensinavgift. Det som nå blir presentert, er etter Orkdal kommunes syn, en sterkt redusert pakke som i all hovedsak skal finansieres av dagpendlere som ikke bor i Trondheim, men som har sin arbeidsplass der. Med unntak av bommene rundt Sluppen, så er bommene plassert slik at en svært liten andel av Trondheims innbyggere vil bli berørt.

Orkdal kommune mener at bommen på Klett vil kreve inn penger til andre veiprosjekt enn E-6 syd. Dette vil av trafikantene oppfattes som et moderne landeveisran. Orkdal kommune krever at bommen på Klett ikke settes i funksjon.»

Melhus formannskap fattet 19. januar 2010 følgende enstemmige vedtak:

«Melhus kommune oppfatter Trøndelag Bomveiselskaps forslag til takst og takstsystem for trinn 1 som en lite rettferdig ordning, med en skjevfordeling mellom en indre og ytre ring.

Randkommunene Malvik, Melhus og Skaun synes å ta en uforholdsmessig stor andel av kostnadene vedrørende Miljøpakken.»

Disse medlemmer har merket seg at prosjektet er fremlagt og omtalt som miljøpakke. Disse

medlemmer peker på at prosjektet først og fremst er en omfattende avgiftspakke innpakket i politisk korrekte uttrykk. Da blir «avgiftspakke» til «klimapakke» og «bompenger til» «punktfinansiering». Disse medlemmer viser også til at Sintef og andre med kompetanse både på transport og miljøtiltak har stilt seg tvilende til den påståtte miljøeffekten. Disse medlemmer vil også peke på at staten får innbetalt langt mer i miljørelaterede skatter og avgifter enn det staten bruker på slike tiltak. Disse medlemmer ser dette som ytterligere et argument for full statlig finansiering.

Disse medlemmer har merket seg opplysninger om at Samferdselsdepartementet etter søknad fra Trondheim kommune nylig skal ha godkjent en ordning om å gi beboere i enkelte områder fritak fra bompenger. Disse medlemmer legger til grunn at dersom det gis tillatelse til fritak for betaling av bompenger, må slike unntak i prinsippet kunne brukes i alle kommuner der det er innført bomringer/bompenger og med vekt på å skape rimelighet for beboerne. Disse medlemmer vil likevel først og fremst peke på at spørsmål om unntak/spesialbetingelser i bomringer/bompengeprojekter understreker at slike ordninger er en ekstraskatt på transport. Disse medlemmer understreker igjen at det er statens ansvar å sørge for finansiering av et tjenlig veinett og for finansiering av investering i et tjenlig kollektivsystem. I de største byene er det også nødvendig at staten bidrar til drift gjennom kjøp av kollektivtransport på vei og på bane. Staten har et samlet ansvar for finansiering og tilrettelegging av for et tjenlig transportnett; disse medlemmer avviser finansiering gjennom ekstra avgifter på transport.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Veiltak omtalt i St.prp. nr. 85 (2008–2009) om trinn 1 av Miljøpakke for transport i Trondheim base- res på full statlig finansiering uten bruk av bompenger og/eller rushtidsavgift. Innkreving av bompenger opphører omgående. Stortinget legger til grunn at igangsatte og planlagte veiltak innenfor trinn 1 av Miljøpakken forskotteres av staten i 2010 og at ny sak om finansiering av trinn 1 av Miljøpakke for transport i Trondheim legges frem høsten 2010.»

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. inngår en storbypakke med investeringstiltak på veisektor med full statlig finansiering og statlig kjøp av kollektivtrafikkjenester i byene Oslo, Stavanger, Bergen og Trondheim.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Øyvind Halleraker, Lars Myraune og Ingjerd Schou, merker seg at det ved behandlingen var bred enighet om å etablere en miljøpakke for transport i Trondheim. Disse medlemmer minner om at Høyres medlemmer i komiteen ved behandlingen av St.prp. 85 (2008–2009) våren 2009 stilte seg kritisk til saksbehandlingen siden det ikke var avsatt tid for en forsvarlig saksbehandling. Disse medlemmer mente at det ved behandlingen av saken var for mange uavklarte spørsmål og gikk derfor imot flertallets tilråding.

Disse medlemmer vil peke på den manglende sammenhengen mellom innkreving av bompenger og utbygging av veiparseller, og minner i den forbindelse om hva regjeringen skrev ved fremming av saken:

«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 denne vurderingen fra regjeringen.

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 merknadene fra komiteens medlemmer fra Høyre 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 tiårsperiode.»

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 støttet ikke planen som ble fremlagt i St.prp. nr 85 (2008–2009), og registrerer nå den urettferdige belastningen trafikantene er blitt påført etter innføringen.

Disse medlemmer mener det er behov for å vurdere hele ordningen, og ber om at dette blir tatt opp i sin fulle bredde ved behandlingen av trinn 2 i miljøpakken for transport i Trondheim.

Forslag fra mindretall

Forslag fra Fremskrittspartiet:

Veitiltak omtalt i St.prp. nr. 85 (2008–2009) om trinn 1 av Miljøpakke for transport i Trondheim base-res på full statlig finansiering uten bruk av bompenger og/eller rushtidsavgift. Innkreving av bompenger opphører omgående. Stortinget legger til grunn at igangsatte og planlagte veitiltak innenfor trinn 1 av Miljøpakken forskotteres av staten i 2010, og at ny sak om finansiering av trinn 1 av Miljøpakke for transport i Trondheim legges frem høsten 2010.

Komiteens tilråding

Komiteens tilråding fremmes av Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti.

Komiteen har ellers ingen merknader, viser til representantforslaget og tilrår at Stortinget gjør følgende

vedtak:

Dokument 8:108 S (2009–2010) – representantforslag fra stortingsrepresentantene Siv Jensen, Per Sandberg, Bård Hoksrud, Ingebjørg Godskesen, Jan-Henrik Fredriksen og Arne Sortevik om fullfinansiering av Trondheimpakken – bifalles ikke.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 27. mai 2010

Knut Arild Hareide

leder

Arne Sortevik

ordfører

