



# Innst. 364 S

(2011–2012)

## Innstilling til Stortinget fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Prop. 113 S (2011–2012)

### **Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om innkrevjing av lokalt finansieringstilskott på omsetnad av drivstoff i Tromsø og ein del andre saker på Samferdselsdepartementet sitt område**

Til Stortinget

### **Framdrift i prosjektet om nytt køyretøy- og førarkortregister, Autosys**

#### **Sammendrag**

Statens vegvesen arbeider med å modernisere dagens førarkort- og motorvognregister, jf. omtalen i Prop. 1 S dei seinare år, samt Prop. 127 S (2009–2010).

Ei modernisering av registeret er viktig for etaten, og for ei rekkje sentrale brukarar. Saks- og kundebehandlarar i Statens vegvesen, andre offentlege brukarar (Toll- og avgiftsdirektoratet, Politi og Forsvaret) og private aktørar (bilimportørar, forsikringselskap og trafikkskular) er alle brukarar av systemet.

Samfunnsøkonomisk lønnsemd av den nye IKT-løsninga er knytt til modernisering av IKT-plattformar og utvikling av nye tenester for brukarane.

Kostnadsramma for prosjektet er 763 mill. kroner og styringsramma er 599 mill. kroner. Tala er i 2012-kroner. Kostnadene vil bli dekkja innafor Statens vegvesen sitt budsjett. Prosjektet har tidlegare vore planlagt gjennomført over fem år fram til og med 2014 med prosjektavslutning første kvartal 2015.

I første leveranse har omfangsauke, teknisk kompleksitet og utfordringar knytt til desse, bidrege til auka kostnad og endra framdrift. Dette resulterer

vidare i at andre leveranse har fått forseinka oppstart med inntil 5 månader. Statens vegvesen har gått gjennom heile prosjektet på nytt med dei endringane ein har oversikt over pr. i dag. Ny prognose har kalkulert inn forlenging av alle gjenståande fasar basert på den erfaringa Statens vegvesen nå har.

Statens vegvesen er av den oppfatning at det er viktigare å prioritere kvalitet i løysinga framfor prosjektert opphavleg framdriftsplan. Ny prognose tilseier at prosjektet vil vare ut 2015, som er 9 månader forlenging. Det er rekna med at meirkostnaden for å drifte noverande Autosys vert om lag 30 mill. kroner.

Den opphavlege usikkerheitsavsetninga var vurdert ut ifrå at prosjektet i 2009 hadde ein betydeleg usikkerheitsfaktor.

Departementet vil kome attende til ei meir detaljert utgreiing og ny risikovurdering i Prop. 1 S (2012–2013). Det vil der bli gjort nærare greie for kva for tiltak som er sette eller skal setjast i verk, irekna organisatoriske tiltak, og korleis ekstern kvalitetssikrar skal brukast.

#### **Komiteens merknader**

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Anne Marit Bjørnflaten, Susanne Bratli, Siri Hov Eggen, Magne Rommetveit, Tone Merete Sønsterud og Line Vennesland, fra Fremskrittspartiet, Jan-Henrik Fredriksen, Åshild Karoline Haugland, Bård Hoksrud og Arne Sortevik, fra Høyre, Øyvind Halleraker, Lars Myraune og Ingjerd Schou, fra Sosialistisk Venstreparti, Hallgeir H. Langeland, fra Senterpartiet, Janne Sjelmo Nordås, og fra Kristelig Folkeparti, lederen Knut Arild Hareide, tar til etterretning at arbeidet med å

modernisere dagens førerkort- og motorvognregister, Autosys, forsinkes, blant annet på grunn av omfangsøkning og teknisk kompleksitet. Komiteen er opptatt av at arbeidet med å få på plass bedre løsninger innehar høy kvalitet, og slutter seg derfor til departementets anbefaling.

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittsparti, Høyre og Kristelig Folkeparti, viser til at Statens vegvesens nye datasystem for registrering av førerkort og kjøretøy hadde en kostnadsramme på 250 mill. kroner og skulle stått klar i 2008. Flertallet registrerer at den nye prognosen viser at prosjektet nå skal løpe ut 2015, og at kostnadsrammen for prosjektet nå er på 763 mill. kroner. Flertallet viser til at mange IKT-prosjekter i offentlig sektor har vært preget av store overskridelser og utsettelse, blant annet byggingen av det nye Nødnett.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet vil videre vise til sitt representantforslag Dokument 8:94 S (2011–2012) om å få på plass en IKT-havarikommisjon som skal se på hva som går galt når offentlige og kritiske IT-systemer krasjer, der store IT-prosjekt sporer av, eller personvernet har blitt svekket. Disse medlemmer viser til at en slik kommisjon ikke først og fremst skal fordele skyld, men gjøre at det offentlige lærer av feilene man har gjort.

## Revidering av Oslopakke 3

### Sammendrag

Det pågår eit arbeid med å revidere Oslopakke 3. Ei revidert pakke skal syne dei langsiktige prioriteringane, korleis investeringa skal finansierast og lån nedbetalast. Dette vil vere eit grunnlag for statsbudsjettet for 2013, nytt handlingsprogram for Oslopakke 3 for perioden 2013–2016 og Nasjonal transportplan 2014–2023. Departementet tek sikte på å kunne legge fram forslaget til revidert Oslopakke 3 for Stortinget i samband med forslaget til statsbudsjett for 2013.

Saman med lån på 1,6 mrd. kroner som Stortinget har godkjent for rasjonell framdrift av prosjekt, var Fjellinjen sine samla lån 2,5 mrd. kroner ved inngangen til 2012. Dei 900 mill. kroner som overstig ramma godkjent av Stortinget, er bruke av Fjellinjen for å klare drifta og likviditeten ved endringar av innkrevjingssystemet. Lånet står ikkje i strid med bompengeavtala, og midlane er brukt til å dekkje utgifter som følgje av endringar av innkrevjingssystemet. Endringane i systemet er godkjent av Statens vegvesen. Etter departementet si oppfatning burde selskapet opplyst om saka slik at departementet kunne lagt den fram for Stortinget på eit tidlegare tidspunkt.

Departementet vil be om at Statens vegvesen sørger for betre rutinar ved handsaming av slike saker.

### Komiteens merknader

Komiteen vil vise til at styringsgruppa for Oslopakke 3 presenterte 24. mai 2012 revidert avtale og finansiell løsnings fremforhandlet av et politisk forhandlingsutvalg. Revidert pakke, politisk avtale og handlingsprogram for 2013–2016 skal behandles i Oslo bystyre og Akershus fylkesting i løpet av juni 2012. Komiteen avventer denne politiske behandlingen.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, legger til grunn at de føringer som er lagt av Stortinget gjennom tidligere behandlinger, herunder Innst. S. nr. 170 (2007–2008) og Innst. S. nr. 301 (2008–2009), følges opp. Flertallet vil særlig understreke viktigheten av at andelen som går til kollektivformål som del av samlet ressursinnsats, er minst på samme nivå som i opprinnelig lokalt forslag, som tidligere presisert av Stortinget.

Flertallet har merket seg de utfordringene Oslo og Akershus har knyttet til sterk befolkningsvekst, og er bekymret for at økt biltrafikk vil gi betydelige fremkommelighetsutfordringer, behov for ytterligere veginvesteringer og skape utfordringer for lokalmiljøet. Flertallet mener det derfor må være et mål at trafikkveksten i Oslo og Akershus tas med kollektivtransport, sykkel og gange i pressområdene.

Flertallet vil henvise til Innst. S. nr. 301 (2008–2009) Om Oslopakke 3 trinn 2, der et bredt flertall i transport- og kommunikasjonskomiteen uttalte følgende om Oslopakke 3:

«Flertallet er bekymret for klimagassutslipp fra transportsektoren, og mener det er positivt at kollektivsatsning er en viktig del av pakken. Det er likevel grunn til å tro at gjennomføringen av Oslopakke 3 ikke vil gi noen reduksjon av klimagasser. Flertallet mener derfor, i tråd med sine merknader fra trinn 1, at det vil være nødvendig for styringsgruppen å søke fremtidige løsninger som vil gi reduksjon av klimagasser fra biltrafikken i Oslo-området. Flertallet vil understreke viktigheten av at styringsgruppen i sine vurderinger og anbefalinger prioriterer tiltak som bidrar til en gradvis dreining av transportsystemet i mer miljøvennlig retning, der kollektiv og sykkel får økte markedsandeler.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet viser også til regjeringens klimamelding, jf. Meld. St. 21 (2011–2012), der regjeringen har som mål at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. I og omkring storbyområdene skal kollek-

tivformål og sykkeltiltak gis økt prioritet ved fordeling av samferdselsbevilgningene.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at Oslo har stor strategisk betydning for resten av landet. Disse medlemmer vil i den forbindelse vise til følgende merknader fra kommunal- og forvaltningskomiteen i Innst. S. nr. 165 (2007–2008), jf. St.meld. nr. 31 (2006–2007) Hovedstadsmeldingen:

«Komiteen erkjenner at Oslo er i direkte konkurranse med storbyregionene København-Malmö, Stockholm og Helsinki, og at økt konkurransevne for hovedstadsregionen er av strategisk betydning for Norge og norsk næringsliv. Komiteen er glad for at meldingen tar til orde for en hovedstadspolitikk, og mener nasjonal politikk bør underbygge Oslos utvikling som dynamisk storby.»

Disse medlemmer viser til at befolkningen i og rundt Oslo øker svært raskt. Disse medlemmer viser til at Oslos befolkning i Statistisk sentralbyrås befolkningsfremskrivning for 2011–2060 er forventet å øke fra 599 000 innbyggere i 2011 til 786 000 innbyggere i 2030, og at befolkningen i Akershus i den samme perioden er forventet å øke fra 546 000 til 714 000 innbyggere. Disse medlemmer mener at dette bør få konsekvenser for finansieringen av transportinfrastruktur i regionen, og at det blir helt feil når regjeringen overlater regningen til bilistene i form av stadig økende bompenger. Disse medlemmer viser til at bilistene i 2012 vil betale inn rundt 55 mrd. kroner i bilrelaterte avgifter, mens bevilgningen til Statens vegvesen på statsbudsjettets kap. 1320 er på 16,3 mrd. kroner.

Disse medlemmer viser til at Fremskrittspartiet grunnet den omfattende bompengerevningen fremmet forslag om folkeavstemning om Oslopakke 3 da Oslo bystyre behandlet saken for første gang 25. oktober 2006, men at forslaget dessverre bare fikk Fremskrittspartiets egne stemmer i bystyret. Disse medlemmer viser til at Fremskrittspartiet grunnet sitt synspunkt om at staten skal dekke kostnadene ved infrastrukturinvesteringer, har fremmet konkrete forslag om statlig fullfinansiering av Oslopakke 3 på Stortinget flere ganger, senest i form av representantforslag Dokument 8:57 S (2011–2012), som ble behandlet i Stortinget 29. mars 2012. Disse medlemmer viser til Fremskrittspartiets merknader og forslag ved tidligere behandling av Oslopakke 1, 2 og 3 i Stortinget.

Disse medlemmer viser til at den fremforhandlede avtalen om Oslopakke 3 der viktige prosjekter tas ut av Oslopakke 3, understreker behovet for statlig finansiering, og påpeker at prosjektene E18 Vestkorridoren og E6 Manglerud-prosjektet er veistrekninger som påvirker logistikken i store deler

av Norge. Disse medlemmer mener videre at det er helt urimelig at 60 pst. av bompengene skal gå til kollektivtiltak, mens bare 40 pst. skal brukes til rene veitiltak. Disse medlemmer er også svært skuffet over at pakken utvides slik at bompengerevningen skal gjelde 5 år lenger enn opprinnelig planlagt. Disse medlemmer reagerer på at Fjellinjen har lånt 900 mill. kroner mer enn rammen Stortinget har godkjent, og påpeker at det er uansvarlig økonomisk politikk å overlate finansiering av infrastruktur til bompengeselskaper av denne typen.

## **Bergensprogrammet i Hordaland – førebuing av tredje etappe av Bybanen**

### **Sammendrag**

Gjennom handsaminga av Prop. 108 S (2009–2010) slutta Stortinget seg til eit opplegg for utviding av Bergensprogrammet, med vidareføring i 10 år frå 2015 til 2025. Vidareføringa er føresetta å gi rom for å finansiere parallell utbygging av andre etappe av Bybanen og Ringveg vest, bygging av Skansentunnelen og satsing på tiltak innafør programområda.

Det ligg føre forslag om ytterlegare utviding av Bergensprogrammet. Det er føresetta at dette vil gi rom for å gjennomføre tredje etappe av Bybanen – strekninga frå Rådal til Flesland, byggje verkstad/depot for Bybanen og auka satsing på tiltak innafør programområda. Bergen kommune slutta seg til opplegget i møte i bystyret 20. februar 2012. Hordaland fylkeskommune slutta seg til opplegget i møte i fylkestinget 13.–14. mars 2012. Før saka kan leggjast fram for Stortinget, skal det gjennomførast ekstern kvalitetssikring (KS2).

For å sikre kontinuerleg utbygging av Bybanen har Hordaland fylkeskommune søkt om løyve til å nytte 55 mill. kroner i bompenger til tredje etappe i 2012. Den mellombels finansieringa skal skje ved at Bergen Bompengeselskap AS aukar låneopptaket tilsvarende.

Samferdselsdepartementet går inn for at det blir gitt løyve til auka låneopptak for å sikre nødvendig framdrift i førebuingane til anleggsstart for tredje etappe av Bybanen. Samferdselsdepartementet vil kome tilbake til utvidinga av Bergensprogrammet når tilstrekkelege avklaringar ligg føre.

### **Komiteens merknader**

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, slutter seg til Samferdselsdepartementets tilråding om at det gis anledning til økt låneopptak for å sikre nødvendig framdrift i forberedelsene til anleggsstart for tredje etappe av Bybanen. For

å sikre kontinuerlig utbygging av Bybanen har Hordaland fylkeskommune søkt om tillatelse til å benytte 55 mill. kroner i bompenger til tredje etappe. Bybanen er et svært viktig virkemiddel for å løse de store kollektivutfordringene i Bergen, og har allerede, på kort tid, blitt en suksess. Flertallet er opptatt av at det er viktig å sikre kontinuerlig utbygging av Bybanen, slik at tredje etappe nå kan realiseres, og flere programområdetiltak iverksettes.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet anbefaler ikke videre utbygging av Bybanen i Bergen, fordi bybaner (light rail) er lite effektive løsninger som ikke er koblet til det nasjonale jernbanenettet. Disse medlemmer viser til at bybaneutbyggingen i Bergen også krever reservert gategrunn, noe som går ut over andre transportløsninger. Disse medlemmer mener at utbygging av skinnegående transport i Bergen bør baseres på jernbane med nye linjer direkte koblet til det nasjonale jernbanenettet. Disse medlemmer peker på jernbane til Flesland og til Åsane som viktige prosjekter, og understreker at det er viktig med samordning mellom Jernbaneverket, NSB og Avinor. Disse medlemmer peker spesielt på at Flesland bør bygges ut som nasjonalt transportknutepunkt der godshavn, jernbane, vei og flyplass er koblet sammen. Et slikt prosjekt krever etter disse medlemmers mening statlig regulering, tilrettelegging og finansiering. Disse medlemmer vil av ovennevnte grunner gå imot regjeringens forslag om å sikre økt låneopptak til bygging av bybanen i Bergen.

Komiteens medlemmer fra Høyre registrerer at regjeringen fremmer forslag om å øke låneopptaket i Bergensprogrammet. Dette økte låneopptaket må gjennomføres fordi regjeringen ikke har lagt frem en ny bompengeproposisjon. Disse medlemmer vil understreke at muligheten til økt låneopptak ikke løser det underliggende problemet. Bergen kommune kan ikke gå videre med å planlegge disse tiltakene uten at dette er godkjent finansiert ved at ny bompengesøknad og takster blir vedtatt av Stortinget. Ved at regjeringen tilpasser seg en utsettelse, risikerer man å stille hele prosessen med utviklingen av prosjektene på vent. Det vil føre til dårlig ressursbruk og et betydelig tidstap i byggeprosessen. Disse medlemmer vil påpeke at man av hensyn til utviklingen av Bergensregionen må få lagt frem bompengesaken innen 1. januar 2013. Disse medlemmer vil oppfordre regjeringen på det sterkeste til å gjøre dette.

## **E39 Høggjølen–Harangen i Sør-Trøndelag – forskottering**

### **Sammendrag**

Prosjektet er mellom anna omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009) og Prop. 1 S (2011–2012).

Prosjektet Høggjølen–Harangen omfattar bygging av 10,4 km ny veg med to felt frå Høggjølen på E39 til Harangen på fv. 714.

Samferdselsdepartementet legg til grunn ei styringsramme for prosjektet på 482 mill. 2012-kroner og ei kostnadsramme på 530 mill. 2012-kroner.

Møre og Romsdal fylkeskommune gjorde i møte 21. april 2010 vedtak om å forskottere 40 mill. kroner til prosjektet i 2012, mot refusjon i 2014–2019. Sør-Trøndelag fylkeskommune har i møte i fylkestinget 3. mars 2010 vedteke å forskottere 60 mill. kroner til prosjektet i 2011 og 2012, mot refusjon i 2014–2019. Samferdselsdepartementet sluttar seg til eit slikt opplegg, og med refusjon utan kompensasjon for prisstigning og renter av eventuelle lån.

Det er lagt opp til anleggsstart i september 2012, og heile prosjektet er planlagt opna for trafikk i 2015. Prosjektet har behov for om lag 55 mill. kroner i 2012. Etter opplegget vil Sør-Trøndelag fylkeskommune stille desse midlane til disposisjon.

### **Komiteens merknader**

Komiteen sluttar seg til at Møre og Romsdal fylkeskommune forskutterer 40 mill. kroner og Sør-Trøndelag 60 mill. kroner, mot refusjon i 2014–2019 til prosjektet Høggjølen–Harangen. Dette innebærer at anleggstart blir i september 2012, og hele prosjektet planlegges åpnet for trafikk i 2015.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre registrerer at det her er snakk om utbygging av en ulykkesbelastet del av E39 til 8,5 meters bredde uten midtrekkverk. Disse medlemmer er av den oppfatning at europaveier bør bygges ut til minst 12,5 meters bredde for å muliggjøre bygging av midtrekkverk. Disse medlemmer vil på denne bakgrunn fremme følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen i samråd med de berørte fylkeskommuner utrede muligheten for å bygge E39 Høggjølen–Harangen med 12,5 meters bredde innen planlagte anleggsstart i september 2012.»

## Vidareføring av ordninga med innkrevjing av lokalt finansieringstilskott på omsetnad av drivstoff i Tromsø (Tromsøpakke 3, trinn 1)

### Sammendrag

Samferdselsdepartementet gjer i proposisjonen framlegg om å vidareføre ordninga med innkrevjing av lokalt finansieringstilskott på omsetnad av drivstoff i Tromsø. Framlegget inneber vidareføring av ordninga i fire år fram til 31. juli 2016.

Samferdselsdepartementet er nøgd med at Tromsø kommune og Troms fylkeskommune ynskjer sterkare satsing på kollektivtrafikk, trafikktryggleik og tiltak for gåande og syklende. Dette er i samsvar med måla i konseptvalutgreiinga for transportsystemet i Tromsø, og i tråd med dei signala eit breitt fleirtal i Stortinget har gjeve blant anna gjennom Klimaforliket og behandlinga av Nasjonal transportplan.

Tromsøpakke 3, trinn 1, omfattar tiltak for kollektivtransport, inkl. universell utforming, tiltak for gåande og syklende og trafikktryggleikstiltak på kommunalt og fylkeskommunalt vegnett i Tromsø. I tillegg er det prioritert midlar til planlegging av framtidige tiltak i samsvar med konseptvalutgreiinga for transportsystemet i Tromsø.

Tiltaka i Tromsøpakke 3, trinn 1, er føreset med finansierte med statlege, fylkeskommunale og kommunale midlar, i tillegg til det lokale finansieringstilskottet frå omsetnad av drivstoff. I prinsippet er det slik at dei ulike forvaltningsnivåa finansierer tiltak innanfor eige ansvarsområde.

Veglova § 27a slår fast at finansieringstilskottet berre kan nyttast til bygging av offentleg veg. Det er derfor ikkje heimel i veglova til å nytte midlane til planlegging. På eit møte mellom Tromsø kommune, Troms fylkeskommune og Samferdselsdepartementet 27. februar 2012 var det semje om at innkravde drivstoffmidlar berre skal nyttast til bygging av offentleg veg, og at planlegging skal finansierast over offentlege budsjett. Departementet legg etter dette til grunn at innkrevjingsordninga blir vidareført i fire år, og at midlane som er innkravde med heimel i veglova § 27a skal nyttast i samsvar med dei føringane som er gitt i St.prp. nr. 62 (2003–2004), jf. Innst. S. nr. 222 (2003–2004).

Det er lagt til grunn at finansieringstilskottet blir vidareført på dagens nivå, dvs. 89 øre per liter drivstoff i 2011-prisnivå.

Tabell 5.1 i proposisjonen viser forslag til finansieringsplan for Tromsøpakke 3, trinn 1. Det vil i liten grad bli nytta midlar frå drivstoffavgifta i 2012. Finansieringsplanen viser derfor av praktiske årsaker perioden 2013–2016.

### Finansieringsplan (mill. 2012-kroner)

	Forslag 2013–2016
Finansieringstilskott	92
Statlege midlar	40
Fylkeskommunale midlar	53
Kommunale midlar	26
<b>SUM</b>	<b>211</b>

Rekneskapstala frå Tromsø Veg AS viser at nettoinntekta frå drivstoffavgifta dei tre siste åra (2009–2011) har vore på om lag 23 mill. kroner per år. Med bakgrunn i dette er netto inntekt frå drivstoffavgifta stipulert til 92 mill. kroner i perioden 2013–2016.

Finansieringskostnadene for eventuelle lån er stipulert til om lag 5 mill. kroner for perioden innkrevjinga varer. Denne kostnaden er føreset dekkja innanfor ramma av pakka.

Av den samla ramma på 211 mill. kroner til trinn 1 av Tromsøpakke 3 i perioden 2013–2016 er det lagt til grunn at 169 mill. kroner skal brukast til infrastrukturtiltak på kommunalt og fylkeskommunalt vegnett, medan 42 mill. kroner skal gå til planlegging i samsvar med konseptvalutgreiinga.

Departementet legg vekt på at ordninga med lokal drivstoffavgift ikkje må oppfattast som ei ny kommunal avgift for å løyse ordinære oppgåver på vegnettet, men representere ei satsing på konkrete tiltak. Tiltak som skal finansierast av drivstoffavgifta må utgjere ei ekstraordinær satsing gjennom bygging av eit hovudvegnett i Tromsø.

For å sikre rasjonell framdrift uavhengig av takten i offentlege løyvingar og inntekter av drivstoffavgifta, tilrår Samferdselsdepartementet at Tromsø Veg AS får løyve til å ta opp lån på inntil 30 mill. kroner. Kapitalkostnaden ved ev. lån skal dekkjast av midlar frå drivstoffavgifta.

Etter gjeldande praksis blir meirverdiavgifta på finansieringstilskottet ført tilbake til Tromsø gjennom dei årlege løyvingane over statsbudsjettet kap. 1320 post 30. Departementet vil vidareføre denne ordninga og legg til grunn at desse midlane inngår i det statlege bidraget og vert nytta til planlegging av riksvegssystemet.

### Komiteens merknader

Komiteen viser til at konseptvalgutredninga som er gjennomført for Tromsø, peker på store behov for investeringstiltak både på riksvegene, for kollektivtransporten og for å bedre forholdene for gåande og syklende. Tromsø har den nest høyste kollektivandelen etter Oslo, mens sykkelandelen er på 4 pst. Kommunen opplever også en sterk vekst i folketall, og Tromsø spiller en viktig rolle for utviklinga i nordområdene. Komiteen vil derfor uttrykke bekym-

ring for kapasitets- og miljøutfordringene som er knytta til transportsystemet i Tromsø. Det er blant annet arealknapphet for både boligbygging og næringsutvikling som følge av transportsystemet.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, slutter seg til Samferdselsdepartementets forslag om å videreføre ordninga med innkreving av lokalt finansieringstilskudd på omsetning av drivstoff i Tromsø. Dette innebærer ei videreføring av ordninga i fire år fram til 31. juli 2016.

Flertallet understreker at det er tverrpolitisk enighet om videreføringa av avgiften i Tromsø kommunestyre.

Flertallet viser til at Tromsøpakke 3, trinn 1, omfatter tiltak for kollektivtransport, inkl. universell utforming, tiltak for gående og syklende og trafikksikkerhetstiltak på kommunalt og fylkeskommunalt vegnett i Tromsø. Det er også prioritert midler til planlegging av fremtidige tiltak i samsvar med konseptvalgutredninga for transportsystemet i Tromsø. Flertallet har merket seg at en fireårig utvidelse vil gi relativt små inntekter, og at hovedsatsinga derfor er lagt til ei strekning – Stakkevollvegen. Dette er en av de mest trafikkerte vegene i Tromsø, og det vil gjennomføres tiltak for prioritering av kollektivtrafikken og etablering av sykkelfelt og tosidig fortau på hele strekninga.

Flertallet mener det er positivt at kommunen ønsker sterkere satsing på kollektivtrafikk, trafikksikkerhet og tiltak for gående og syklende, i tråd med blant annet Klimaforliket.

Et annet flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, tar likevel til etterretning at Tromsø kommune så langt ikke har ønsket et omfang av trafikantbetaling for utviklinga av infrastrukturen som er vanlig i andre byområder. Aktiviteten i de planlagte tiltakene de neste fire årene er derfor lave.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet er bekymra for klimagassutslipp fra transportsektoren, og har merka seg at blant annet nivåene for lokal luftforurensning i Tromsø sentrum ved flere anledninger har vært faretruende høye. Disse medlemmer er svært kritiske til utviklinga i transportpolitikken i Tromsø. Kommunen har valgt å ikke gjennomføre tiltak som ville kvalifisert Tromsø til støtte fra belønningsordninga, som ytterligere styrking av kollektivtrafikktiltak og tiltak for redusert bilbruk. Disse medlemmer viser til

regjeringas klimamelding, jf. Meld. St. 21 (2011–2012), der regjeringa har som mål at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. I og omkring storbyområdene skal kollektivformål og sykkeltiltak gis økt prioritet ved fordeling av samferdselsbevilgningene.

Disse medlemmer er også svært kritiske til at flertallet i Tromsø kommunestyre har valgt å gå bort fra tidligere vedtak om finansiering av ny innfartsveg til Tromsø (E8), og nå også har valgt å gå inn for nytt trasévalg. Dette gjør at det er svært usikkert når en helt nødvendig utbedring av hovedtransportåren inn til Nord-Norges største by kan komme på plass. Disse medlemmer har merket seg at representanter fra Næringsforeninga i Tromsø, NHO og UNN, samt regionale aktører som blant annet fylkesråd for samferdsel, Terje Olsen (Høyre), på det sterkeste har advart mot dette. Disse medlemmer frykter at manglende forutsigbarhet og vilje til å gjennomføre nødvendige tiltak for å bedre infrastrukturen vil svekke Tromsøs posisjon som en motor i nord.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet påpeker at konkurransedyktige norske byer betyr mye for Norges konkurransevne, og viser til at det er viktig med forutsigbare rammebetingelser slik at byene kan iverksette langsiktige samferdselstiltak. Disse medlemmer viser til at investeringsbehovet ofte er større enn den enkelte by kan bære alene. Disse medlemmer mener derfor at staten må ta et større finansielt ansvar for bygging av infrastruktur i byene, både når det gjelder vei- og kollektivløsninger, samt investeringer i gang- og sykkelveier i tilknytning til skolevei. Disse medlemmer prioriterer infrastrukturinvesteringer i byene høyere enn det regjeringspartiene Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet gjør, jf. komiteens behandling av statsbudsjettet for 2012 i Innst. 13 S (2011–2012).

Disse medlemmer registrerer at det neppe hadde vært behov for noen tverrpolitisk enighet om lokal drivstoffavgift i Tromsø hvis Fremskrittspartiet hadde fått gjennomslag for sitt alternative statsbudsjett for 2012. Disse medlemmer viser til at Fremskrittspartiet i forbindelse med statsbudsjettet for 2012 fremmet forslag om både storbyfond på 100 mrd. kroner og 706,9 mill. kroner ut over regjeringens forslag til drift av kollektivtransport i de 21 største byområdene. Disse medlemmer viser til at Fremskrittspartiet også fremmet forslag om 11,6 mrd. kroner til riksveibygging i form av egenkapital til et nytt statsforetak Riksvei SF, i tillegg til et forslag om å øke rentekompensasjonsordningen til fylkesveiene med 2 mrd. kroner ut over regjeringens rammer. Disse medlemmer mener at staten skal

betale for tiltakene den lokale drivstoffavgiften er ment å dekke, og fremmer på denne bakgrunn følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen finansiere tiltakene i Tromsøpakke 3, trinn 1, gjennom de årlige statsbudsjettene, og at dette innarbeides fra og med statsbudsjettet 2013.»

Komiteens medlemmer fra Høyre står fast på at ethvert initiativ for trafikantbetaling skal ha lokal oppslutning. Disse medlemmer viser til at videreføringen av drivstoffavgiften i Tromsø er forankret i lokalpolitiske vedtak. Disse medlemmer vil derfor støtte forslaget. Disse medlemmer viser for øvrig til Høyres alternative transportplan for perioden 2010–2019, der Høyre foreslo å bruke 15 mrd. kroner mer på vei enn den rød-grønne regjeringen.

## **Forslag fra mindretall**

### **Forslag fra Fremskrittspartiet og Høyre:**

#### *Forslag 1*

Stortinget ber regjeringen i samråd med de berørte fylkeskommuner utrede muligheten for å bygge E39 Høggjølen–Harangen med 12,5 meters bredde innen planlagte anleggsstart i september 2012.

### **Forslag fra Fremskrittspartiet:**

#### *Forslag 2*

Stortinget ber regjeringen finansiere tiltakene i Tromsøpakke 3 trinn 1 gjennom de årlige statsbudsjettene, og at dette innarbeides fra og med statsbudsjettet 2013.

## **Komiteens tilråding**

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

Komiteen viser til proposisjonen og merknadene, og rår Stortinget til å gjøre følgende

v e d t a k :

Stortinget samtykkjer i at:

1. Tromsø Veg AS får løyve til å krevje inn lokalt finansieringsbidrag på omsetnad av drivstoff i Tromsø i fire år for delfinansiering av Tromsøpakke 3, trinn 1, i samsvar med føresetnadene og vilkåra i Prop. 113 S (2011–2012) og Innst. 364 S (2011–2012).
2. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med Tromsø Veg AS og fastsetje nærare reglar for finansieringsordninga.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 5. juni 2012

**Knut Arild Hareide**

leder

**Anne Marit Bjørnflaten**

ordfører

