



# Innst. 494 S

(2012–2013)

## Innstilling til Stortinget fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Prop. 172 S (2012–2013)

### Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om finansiering av Miljøpakke Trondheim trinn 2

Til Stortinget

#### Sammendrag

Samferdselsdepartementet legg i proposisjonen fram eit forslag om delvis bompengefinansiering av trinn 2 av Miljøpakke Trondheim.

Utviklinga av transportinfrastrukturen i Trondheim er basert på prioriteringane i Miljøpakke for transport i Trondheim som blei vedtatt i Trondheim bystyre i 2008. Ved behandlinga av St.prp. nr. 85 (2008–2009), jf. Innst. S nr. 347 (2008–2009), slutta Stortinget seg til det lokale forslaget til miljøpakke for transport i Trondheim.

Miljøpakka har ti hovudmål. Mellom anna skal CO<sub>2</sub>-utsleppa frå transport reduserast med minst 20 pst. innan 2018, den delen som reiser med privatbil skal reduserast frå 58 til 50 pst., talet på personar som er plaga av vegtrafikkstøy skal reduserast med 15 pst. og talet på trafikkulykker skal reduserast med minst 20 pst.

Dei tiltaka som inngår i miljøpakka, skal bidra til å nå desse måla.

Det vart lagt til grunn at miljøpakka skulle fremjast for Stortinget i to trinn. Tiltak og verkemiddel som blei fremja i trinn 1, jf. St.prp. nr. 85 (2008–2009) og Innst. S nr. 347 (2008–2009), var avklarte i forhold til lovverk og økonomiske rammer. I trinn 2 er det føresett å komme tilbake til dei forholda som kravde meir avklaring, i tillegg til å omtale heilska-pen i pakka.

På bakgrunn av dette blei det gjennomført ei tilleggsutgreiing for trinn 2 av miljøpakka, som supplement til tidlegare KVU og KS1 for vegsystemet på Sluppen i Trondheim. I denne utgreiinga er ulike løysingar for tilleggsfinansiering av miljøpakka vurdert, saman med andre tiltak som kan bidra til å redusere bilbruken i Trondheimsområdet.

#### Miljøpakke Trondheim – trinn 1 og 2

Ved behandlinga av St.prp. nr. 85 (2008–2009) blei ramma for trinn 1 av miljøpakka sett til om lag 4,8 mrd. 2009-kroner. Av dette skulle 700 mill. kroner finansierast med statlege midlar, 150 mill. kroner med kommunale midlar, 75 mill. kroner med fylkeskommunale midlar og 3,9 mrd. kroner med bompengar. I tillegg har fylkeskommunen/kommunen hatt ein 4-årig avtale med Samferdselsdepartementet innafor belønningsordninga for betring av kollektivtransport og mindre bilbruk. Bidraget på 370 mill. kroner i perioden 2009–2012 kjem i tillegg til midlane frå miljøpakka, men bruken er samordna med tiltaka som inngår i pakka.

Ein stor del av midlane så langt er nytta til to store riksvegprosjekt på E6 og rv. 706. I tillegg er det m.a. gjennomført ei rekke tiltak innafor programområda.

Som del av mål- og resultatstyringa av miljøpakka er det utvikla indikatorar for å følgje opp dei ti måla for pakka. Desse er i ferd med å bli implementerte. Nokre førebelse resultat ligg likevel føre. Til dømes viser trafikktejingar at det vart ein reduksjon i biltrafikken på om lag 10 pst. gjennom bomstasjonssnitta då innkrevjinga starta i 2010. Sidan har det vore tilnærma nullvekst i desse snitta. Vidare har kollektivtrafikken auka med om lag 40 pst. sidan 2008.

Trinn 2 inneber i hovudsak ei vidareføring og utviding av trinn 1. Dei viktigaste prosjekta og tiltaka i forslaget er E6 Jaktøya–Tonstad, rv. 706 Sluppen–Stavne, tiltak på det lokale vegnettet, kollektivtrafikktiltak, tiltak for gåande og syklande og andre tiltak som m.a. trafikktryggleikstiltak og støyttiltak.

Trinn 2 inneheld mange store prosjekt som ikkje har endeleg godkjende reguleringsplanar. Det er derfor viktig for Samferdselsdepartementet å understreke at prosjekta må prioriterast etter eit system for porteføljestyling, slik at gjennomføringa av Miljøpakke Trondheim blir i samsvar med overordna mål og tilgjengeleg finansiering.

I staden for innføring av lokal avgift på omsetjing av drivstoff blir det no foreslått omfattande endringar i innkrevjingsopplegget. Dette vil gi rom for auka satsing både på utbygging av hovudvegssystemet og på tiltak for å legge forholda til rette for kollektivtransporten og gåande og syklande.

I dei lokalpolitiske vedtaka om trinn 2 er det lagt til grunn ei samla finansieringsramme for heile miljøpakka på om lag 9,7 mrd. 2012-kroner, inkl. tildelte midlar frå belønningsordninga. Det er føresett å etablere 16 nye bomstasjonar i tillegg til dei 7 stasjonane som alt er etablerte. Dette vil føre til auka inntekter. Vidare vil det føre til at trafikantane i Trondheim vil betale bompengar i større omfang enn i dag. Det

### Finansieringsopplegg

Finansieringsopplegget går fram av tabell 8.1 i proposisjonen.

Tabell 8.1. Mill. 2013-kroner

	før 2014	2014–2017	etter 2018	sum
Statlege midlar	200	580	990	1 770
Fylkeskommunale/kommunale midlar	200	270	470	940
Bompengar <sup>1</sup>	1 040	2 040	3 710	6 790
Belønningsmidlar	380			380
Sum	1 820	2 890	5 170	9 880

<sup>1</sup> Ekskl. nettoinntekter frå bomstasjonane mot Klæbu kommune.

Det foreslåtte takst- og rabattsystemet er svært komplekst. Forslaget er imidlertid ein viktig føresetnad for lokal semje om eit opplegg som er venta å ha store positive effektar i forhold til både trafikk og miljø. I tillegg vil det kunne gi nyttige erfaringar i forhold til det arbeidet som er varsla i Meld. St. 26 (2012–2013) om eit nytt felles regelverk for trafikkbetaling i by.

Det er ikkje lagt til grunn trafikkvekst i innkrevjingsperioden. Dette er i samsvar med målet om at den delen av trafikken som reiser med privatbil, skal redusast. Innkrevjingsperiode er rekna til 15 år frå 2010.

er også foreslått endringar i takst- og rabattsystemet for å gjere bompengesystemet meir akseptabelt for brukarane. Vidare er det foreslått at bompengane også skal kunne nyttast til andre formål enn investeringar i vegnettet. Det er lagt opp til å nytte bompengar til drift av kollektivtransport.

Bruk av bompengar til drift av lokal kollektivtransport skal vere eit supplement til den ordinære innsatsen over fylkeskommunen sitt budsjett.

Den lokalpolitiske behandlinga går fram av pkt. 4 i proposisjonen.

Det er lagt opp til at miljøpakka skal styrast gjennom porteføljestyling der mål- og resultatstyring er ein viktig del. Porteføljestyling inneber at prosjekt og tiltak blir prioriterte på bakgrunn av fleire kriterium. I tillegg til mål og resultat blir det lagt vekt på samfunnsøkonomi, planstatus, disponible midlar og kapasitet på planlegging og gjennomføring.

Framtidig styringsmodell for miljøpakka må tilpassast resultatene av regjeringa sitt arbeid med å vurdere kva modellar som bør leggest til grunn for heilskaplege bymiljøavtalar.

Dersom det blir aktuelt å inngå ein bymiljøavtale mellom staten og Trondheim kommune, kan det bli nødvendig å tilpasse mål- og resultatstyringa til dei krava som vil bli stilt til slike avtalar.

Samferdselsdepartementet legg til grunn eit maksimalt låneopptak på 1,0 mrd. kroner. Samferdselsdepartementet foreset at fordelinga av garantiar blir endeleg avklara mellom Trondheim kommune og Sør-Trøndelag fylkeskommune før låneopptak.

Etter at Stortinget har gjort vedtak om delvis bompengefinansiering av Miljøpakke Trondheim trinn 2, 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

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Anne Marit Bjørnflaten, Susanne Bratli, Freddy de Ruiten, Gorm Kjernli, Magne Rommetveit og Tone Merete Sønsterud, fra Fremskrittspartiet, Jan-Henrik Fredriksen, Ingebjørg Godskesen, Bård Høksrud og Arne Sortevik, fra Høyre, Trond Helleland, Lars Myraune og Ingjerd Schou, fra Sosialistisk Venstreparti, Hallgeir H. Langeland, fra Senterpartiet, Janne Sjelmo Nordås, og fra Kristelig Folkeparti, lederen Knut Arild Hareide, viser til framlagt proposisjon fra regjeringen om finansiering av Miljøpakke Trondheim trinn 2.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, viser vidare til at Miljøpakke Trondheim trinn 2 er en videreføring av Miljøpakke trinn 1, og var en forutsetning da Stortinget behandlet denne, jf. Innst. S. nr. 347 (2008–2009).

Flertallet viser til at Trondheim kommune og Sør-Trøndelag fylkeskommune har ambisiøse mål om å redusere bilbruk, øke kollektivandel, øke andel syklende og gående og øke trafikksikkerheten. Resultatene så langt viser at de er på god vei til å oppnå målene. Biltrafikken er redusert med 10 pst. og kollektivandelen økt med om lag 40 pst. Det er også en positiv trend når det gjelder trafikkulykker og utslipp av CO<sub>2</sub> og NO<sub>2</sub>. Flertallet mener at Miljøpakke Trondheims ambisiøse miljømålsettinger er i tråd med Stortingets vedtak om Klimameldingen og regjeringens forslag til Nasjonal transportplan 2014–2023. Måloppnåelsen knyttet til Miljøpakke 1 og belønningsavtalen med staten er svært god, og indikerer at også målene i Miljøpakke 2 er oppnåelige. Flertallet er kjent med Vegdirektoratets evaluering av Belønningsordningen, og vil spesielt løfte fram at de gode resultatene er skapt gjennom en effektiv kombinasjon gjennom restriktive tiltak for privatbil og en betydelig oppgradering av kollektivtilbudet og infrastrukturen for sykkel.

Flertallet viser til at det nå står åtte partier bak Miljøpakken trinn 2, og mener at det er en styrke for Miljøpakken at den samler et så bredt politisk flertall. Det viser også at det er stor grad av tverrpolitisk vilje til å være med å oppfylle Klimaforliket.

Flertallet viser til de lokalpolitiske vedtakenes pkt. 2 om Miljøpakkens hoveddrømmer, hvor det slås fast at halvparten av midlene disponeres til ulike vegtiltak mens den andre halvparten til kollektiv, sykkel, sikkerhet og miljøtiltak. Flertallet slutter seg til de lokalpolitiske hoveddrømmene, og mener at det er en viktig forutsetning for å nå målene i pakken at 50/50-delingen mellom veg og miljø gjennomføres i fireårsperioden. Av tidsplanen for bruk av drifts- og investeringsmidler framgår det at om lag 25 pst. av midlene planlegges benyttet til drift og investering i kollektivtransport. Flertallet slutter seg til denne tydelige prioriteringen av kollektivtransporten, og vil understreke at et godt og attraktivt kollektivtilbud, som et alternativ til privatbil, vil være avgjørende for å nå målene i pakken. Dette er også viktig for å kunne fortsette utviklingen av kollektivtilbudet mellom Trondheim og nabokommunene. Kollektivdelen på 25 pst. i rammen i de lokalpolitiske vedtakene må derfor anses som en nedre grense i det videre arbeidet. Flertallet viser for øvrig til at det i forbindelse med stortingsbehandlingen av Oslopakke 3 er vedtatt at 25 pst. av inntektene skal brukes til drift av kollektivtrafikk.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Innst. S nr. 347 (2008–2009) om Miljøpakken trinn 1 og til merknadene fra medlemmene fra Fremskrittspartiet der det bl.a. står følgende:

«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 innkreivingskostnadene 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 med-

lemmer viser også til at en stadig større andel av innbetalte bompenger brukes til andre formål enn vegbygging, og etter regjeringspartienes 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».

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 bompengerperioden 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 for 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

Og vidare:

«Disse medlemmer har merket seg at saken gjelder del 1 av en såkalt "Miljøpakke for transport i Trondheim", der "brukerbetalning" gjennom bompenggeinnkreving 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.

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, dattert 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 statlige belønningmidler 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 bompenggeinnkreving 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 kollektivtrafiktjenester 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 baseres 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.»

Disse medlemmer viser videre til Fremskrittspartiets merknader til saksbehandlingen da Miljøpakke trinn 1 var til behandling i Stortinget:

«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 dermed 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 viser til at også ved behandling av Miljøpakke Trondheim trinn 2 kommer saken svært sent til Stortinget. Disse medlemmer viser til sin protokolltilførsel på komiteens møte 4. juni 2013:

«Protolltilførsel: Medlemmene fra Fremskrittspartiet foreslo utsettelse av saken til høstsesjonen 2013 med bakgrunn i kort behandlingstid i inneværende vårsesjon.»

Disse medlemmer har merket seg at Miljøpakken som skal løpe helt frem til og med 2025 nå har en samlet finansieringsramme på 9 880 mill. 2013-kroner som vist i tabell 8.1 i proposisjonen. Av dette er 6 790 mill. 2013-kroner bompenger. Disse medlemmer peker på at bilistene må betale langt

mer, ifølge opplysninger i proposisjonen ca. 7 900 mill. 2013-kroner for å dekke inn 100 mill. kroner for etablering av nye bomstasjoner, 750 mill. kroner for å dekke innkrevingskostnader og 350 mill. kroner for å dekke finansieringskostnader. Disse medlemmer peker på at som vanlig fremstår bompengefinansiering som en usedvanlig dyr finansieringsform og innebærer en omfattende lokal transportskatt pålagt bilbrukere.

Disse medlemmer viser til svar fra Samferdselsdepartementet datert 10. juni 2013 på spørsmål fra komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet.

Disse medlemmer har fra svaret merket seg at av bompengebidraget i trinn 2 skal 1,8 mrd. kroner brukes til større riksveiprosjekter og 1 mrd. kroner brukes til styrket drift av kollektivtransport. De resterende 3,7 mrd. kroner av bompengebidraget «forutsettes nærmere avklart gjennom arbeidet med fireårige handlingsprogram og gjennom de årlige budsjetter.» Disse medlemmer konstaterer at bilistene som skal betale, i dag ikke vet hvordan pengene faktisk skal brukes.

Disse medlemmer viser til Fremskrittspartiets forslag til alternativ NTP 2014–2023, som legges frem parallelt med denne saken, og finansieringsrammer for vei generelt og finansieringsopplegg for kollektivtransport i de fire største byene spesielt. Disse medlemmer minner også om at Fremskrittspartiets NTP-forslag er uten ytterligere bruk av bompenger, og at innretningen på både Belønningsordning og Bymiljøpakker foreslås endret slik at krav om lokale bompenger og bilrestriktive tiltak utgår.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Stortinget godkjenner ikke finansiering av Miljøpakke Trondheim trinn 2 som omtalt og redegjort for i Prop. 172 S (2012–2013).»

«Stortinget forutsetter at riksveitiltak i Trondheim finansieres med statlige midler gjennom Nasjonal transportplan og årlige statsbudsjett, med forskottering om nødvendig, for å holde planlagt fremdrift på prosjektene.»

«Stortinget legger til grunn at Trondheim gjennom de ordninger som gjelder for kollektivtransport i byene, får statlig bidrag til dette.»

Komiteens medlemmer fra Høyre er positive til at 50/50-fordelingen mellom veg og miljø også skal gjelde for dette prosjektet. Disse medlemmer understreker at denne pakken hviler tungt på brukerfinansiering, og at vegdelen på 50 pst. av de totale rammene må anses som en nedre grense.

Disse medlemmer konstaterer at prosjektet med tunnel fra Byåsen til Sluppen bru er det siste vegprosjektet i Miljøpakken. Dette prosjektet vil avlaste tett befolkede områder på Byåsen for betydelige trafikkmengder, vil styrke trafikksikkerheten for skolebarn og gjøre det mulig å etablere pendlerruter for buss fra Byåsen til østlige deler av Trondheim. Disse medlemmer understreker derfor at vegdelen av Miljøpakken må planlegges slik at det blir rom for å gjennomføre dette prosjektet.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti viser til at det lokalpolitisk er vilje til å etablere et ytre system av kollektivtransport i Trondheim i tillegg til dagens ruter gjennom sentrum. En etablering av slike direkteruter mellom bydelene vil være en forutsetning for å gjøre det mulig å benytte kollektivtrafikk til og fra arbeidet, uansett hvor i byen man bor og arbeider. Veg- og kollektivprosjekter bør planlegges med tanke på å gjøre det mulig å nå dette målet.

## **Forslag fra mindretall**

### **Forslag fra Fremskrittpartiet:**

#### *Forslag 1*

Stortinget godkjenner ikke finansiering av Miljøpakke Trondheim trinn 2 som omtalt og redegjort for i Prop. 172 S (2012–2013).

#### *Forslag 2*

Stortinget forutsetter at riksveitiltak i Trondheim finansieres med statlige midler gjennom Nasjonal

transportplan og årlige statsbudsjett, med forskottering om nødvendig, for å holde planlagt fremdrift på prosjektene.

#### *Forslag 3*

Stortinget legger til grunn at Trondheim gjennom de ordninger som gjelder for kollektivtransport i byene, får statlig bidrag til dette.

## **Komiteens tilråding**

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

Komiteen viser til proposisjonen og merkningene og rå Stortinget til å gjøre slikt

vedtak:

### I

Stortinget samtykkjer i at bompengeselskapet får løyve til å krevje inn bompengar til delvis bompengefinansiering av Miljøpakke Trondheim trinn 2 etter vilkåra i Prop. 172 S (2012–2013) og Innst. 494 S (2012–2013).

### II

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

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 13. juni 2013

**Knut Arild Hareide**  
leder

**Susanne Bratli**  
ordfører



