



STORTINGET

Innst. 157 S

(2017–2018)

Innstilling til Stortinget
fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Prop. 36 S (2017–2018)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Miljøpakke Trondheim trinn 3 – forlenga innkrevjingsperiode og endringer i takst- og rabattsystemet

Til Stortinget

Sammendrag

Med bakgrunn i lokalpolitiske vedtak om revisjon av Miljøpakke Trondheim legg Samferdselsdepartementet i proposisjonen fram forslag om å forlenge innkrevjingsperioden med fem år. I tillegg blir det foreslått nokre endringer i takst- og rabattsystemet (Miljøpakke Trondheim trinn 3).

Staten, Sør-Trøndelag fylkeskommune og Trondheim kommune underteikna i september 2016 ein bymiljøavtale for Trondheim for perioden 2016–2023. Det blir tatt sikte på at avtalen blir revidert i 2018, basert på rammene og føringane i Nasjonal transportplan 2018–2029.

Bymiljøavtalen omfattar heile porteføljen til Miljøpakke Trondheim. Avtalen omfattar også prosjekt/tiltak som blir finansierte med belønningsmidlar, og prosjekt/tiltak på riksveg som blir finansierte med midlar frå ramma til programområdetiltak i byområde med bymiljø-/byvekstavtalar. Gjennom ordninga med statleg tilskot til store fylkeskommunale kollektivinfrastrukturprosjekt vil staten dekke halvparten av dei samla kostnadene ved prosjektet MetroBuss i Trondheim, trinn 1.

Den foreslåtte revisjonen av Miljøpakke Trondheim er ifølgje dei lokale partane ein viktig føresetnad

for å nå nullvekstmålet i bymiljøavtalen. Prosjektporteføljen frå trinn 2 ligg fortsatt til grunn, men dei auka inntektene vil bidra til at kommunen og fylkeskommunen kan finansiere sin del av prosjektet MetroBuss. I tillegg vil dei bidra til knutepunktsutvikling og utvikling av eit samanhengande nett for gåande og syklende i tråd med arealdelen i Trondheim kommune sin kommuneplan. Den foreslåtte takstauken vil også bidra til å redusere trafikkveksten. Vidare vil midlane bli nytta til å sikre realisering av dei prosjekta som inngår i Miljøpakke Trondheim, mellom anna riksvegprosjekta E6 Jaktøya-Klett–Sentervegen og rv. 706 Nydalsbrua (tidlegare Sluppen bru) med tilknytingar.

Saken er lokalpolitisk handsama i Trondheim kommune og Sør-Trøndelag fylkeskommune.

Grunnlagsdokumentet for revisjon av Miljøpakke Trondheim blei sendt på høyring til dei andre kommunane i Trondheimsregionen 13. mai 2016. Melhus, Klæbu, Skaun og Stjørdal kommunar har uttalt seg til dokumentet. Kommunane stiller seg i utgangspunktet positive til eit trinn 3 av Miljøpakken, men samstundes blir det fremja ein del ønskje om endringar som det ikkje blir tatt stilling til i denne omgangen.

Prosjekta i Miljøpakke Trondheim blir prioriterte gjennom porteføljestyling. Dette inneber at tiltaka blir prioriterte på grunnlag av ei samla vurdering basert på bidrag til måloppnåing, disponible midlar, samfunnsøkonomisk lønsemd, planstatus og kapasitet på planlegging og gjennomføring. Det kan bli gjort endringar innafor pakken for å sikre rasjonell framdrift og økonomistyring. Ved kostnadsauke i prosjekta/tiltaka skal porteføljen reduserast.

Prioriteringar og rapportering vil bli lagt fram for Stortinget i samband med dei årlege budsjetta.

Etter at Stortinget har fatta vedtak om forlenga innkrevningsperiode og endringer i takst- og rabattsystemet for Miljøpakke Trondheim trinn 3, vil det bli inngått ein tilleggsavtale mellom Vegdirektoratet og bompengeselskapet i tråd med føresetnadene som er lagt til grunn i proposisjonen.

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Øystein Langholm Hansen, Kirsti Leirtrø, Sverre Myrli og Ingalill Olsen, fra Høyre, Solveig Sundbø Abrahamsen, Jonny Finstad, Nils Aage Jegstad og lederen Helge Orten, fra Fremskrittspartiet, Tor André Johnsen, Morten Stordalen og Bengt Rune Strifeldt, fra Senterpartiet, Siv Mossleth og Ivar Odnæs, fra Sosialistisk Venstreparti, Arne Nævra, og fra Venstre, Jon Gunnes, viser til proposisjonen og forslag til finansiering av Miljøpakke Trondheim. Komiteen merker seg at proposisjonen er i tråd med lokale vedtak.

Komiteen viser til at Miljøpakke Trondheim trinn 3 er en revisjon av eksisterende Miljøpakke Trondheim trinn 2, og at den innebærer en forlenget innkrevningsperiode på fem år, til 2029, med mulighet for ytterligere utvidelse til utgangen av 2033.

Komiteen viser til at porteføljen fra trinn 2 av Miljøpakken ligger til grunn, men at de økte inntektene fra Miljøpakken trinn 3 vil bidra til at kommunen og fylkeskommunen kan finansiere sin del av MetroBuss-prosjektet, i tillegg til at de vil bidra til knutepunktutvikling og utviklingen av et sammenhengende nett av gang- og sykkelstier.

Komiteen legger til grunn en statlig finansiering av MetroBuss-prosjektet på 50 prosent, i henhold til føringene i Nasjonal transportplan 2018–2029.

Komiteen viser til ønsket fra lokalt hold om å forskuttere de statlige midlene med bompenger til prosjektet rv. 706 Nydalsbrua for å fremskynde byggestart. Komiteen merker seg at proposisjonen legger opp til slik forskuttering i statsbudsjettet for 2019, gitt at det foreligger tilstrekkelige avklaringer for prosjektet lokalt. Komiteen støtter dette.

Komiteen merker seg at Miljøpakkens veiprojekt vil få statlig finansiering i henhold til planene som er lagt i Nasjonal transportplan 2018–2029. Komiteen støtter dette.

Komiteen viser til Miljøpakken trinn 2, hvor det er lagt til grunn en fullmakt for låneopptak på 1 mrd. kroner. Komiteen mener Trondheim ved Miljøpakken har et ansvar for å drive kostnadseffektivt og ha en streng porteføljestyling. I dette ligger det en forventning om at det tas en vurdering av de ulike prosjektene ved en eventuell økning i kostnadene. Komiteen me-

ner at det ved behov må gis anledning til å søke om utvidet låneramme ut over 1 mrd. kroner for å unngå at forskutteringen av Nydalsbrua medfører store ulemper for gjennomføringen av andre viktige prosjekter.

Komiteen viser til at flere av Miljøpakkens tiltak har hatt god effekt. Etter at Miljøpakken ble innført i Trondheim, har byen fått renere luft. Flere går og sykler, og biltrafikken går ned. Komiteen er positiv til at tiltakene som er iverksatt, har effekt, og understreker at nullvekstmålet for personbiltrafikk ligger til grunn i satsningen. Komiteen merker seg i det videre den lokale ambisjonen om at biltrafikken skal ytterligere ned som følge av økningen i bompengetakstene.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Fremskrittspartiet, Senterpartiet og Venstre, legger til grunn at bompengetakstene kan settes lavere, basert på markedsrente eller binding av renten dersom partene er enige om dette.

Et annet flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, merker seg at komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet foreslår å be regjeringen bidra med 70 pst. statlig finansiering av kollektivprosjektet MetroBuss. Dette flertallet viser til at et flertall i Stortinget har lagt til grunn 50 pst. tilskudd til store kollektivtiltak i de store byområdene, noe som er vesentlig mer enn Arbeiderpartiet selv bidro med da de satt i regjering. Arbeiderpartiet viser konsekvent til at de vil at staten skal finansiere inntil 70 pst. av store kollektivutbygninger. Dette flertallet viser til at benevnelsen «inntil» er svært lite forpliktende. Basert på Arbeiderpartiets egne bevilgninger til kollektivtransport gjennom åtte år er dette også lite troverdig. Dette flertallet merker seg at Arbeiderpartiet her mener at staten skal ta på seg ytterligere økonomiske forpliktelser, til tross for at regjeringen bevilger historisk mye til utbygging av høykvalitets kollektivløsninger i landets største byområder.

Dette flertallet registrerer at Arbeiderpartiet her viser til sitt alternative forslag til Nasjonal transportplan (2018–2029). Dette flertallet har imidlertid vanskelig for å se at Arbeiderpartiet legger opp til en realistisk forpliktelse til finansiering av kollektivprosjektet MetroBuss. Dette flertallet viser her til at Arbeiderpartiet i sitt alternative forslag til Nasjonal transportplan (2018–2029) la frem en plan med betydelig underdekning, og at deres prioriteringer av prosjekt vanskelig kan ha troverdighet når de ikke legger frem en tilhørende plan med finansiering. Dette flertallet registrerer således at Arbeiderpartiet har kommet med lovnader om realisering av en rekke ulike prosjekt uten at de kan vise til hvor de henter pengene fra, og stiller derfor spørsmålsteget ved realismen i forslaget om 70

pst. statlig finansiering av MetroBuss, da Arbeiderpartiet hittil ikke har lagt til grunn en troverdig fullfinansiering av sine foreslåtte forpliktelser.

Dette flertallet merker seg for øvrig at Sosialistisk Venstreparti viser til at bystyret i Trondheim mener det er behov for økt støtte til drift av kollektivtrafikk, og ber staten stille med dette gjennom belønningsordningen eller over rammetilskuddet til fylkeskommunen. Dette flertallet viser til at sittende regjering bevilger historisk mye til kollektivsatsning i og rundt byområdene, og at det er sittende regjering som sikrer byområdene en god finansiering av kollektivutbyggingen. Dette flertallet viser videre til at Sosialistisk Venstreparti i gjennomsnitt bidro med inntil 20 pst. finansiering til byområdene da de satt i regjering, mens sittende regjering altså bidrar med 50 pst. statlig finansiering.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet merker seg flertallets bekymring for manglen de inndekning av en økning av statens andel fra 50 til 70 pst., og minner om at Arbeiderpartiet i sitt alternative statsbudsjett for 2018 fulgte opp sine forslag fra NTP med en økning i statens andel i forhold til regjeringas forslag med 300 mill. kroner. Disse medlemmer mener denne økningen er avgjørende for at Miljøpakke Trondheim skal kunne nå målene om at all trafikkøkning skal kunne tas med kollektivtrafikk, sykling og gange.

Disse medlemmer viser til sitt forslag i gjeldende NTP. Arbeiderpartiet vil halvere klimagassutslippene fra transportsektoren innen 2030. Her vil storbyområdene være spesielt viktige.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti mener derfor at om en skal lykkes med målene, må staten være villig til å finansiere inntil 70 pst. av kostnadene til store infrastrukturprosjekter.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til sitt alternative statsbudsjett for 2018, hvor Arbeiderpartiet foreslo å bevilge 300 mill. kroner mer enn regjeringens budsjettforslag til kollektivinvesteringer i storbyområdene.

På bakgrunn av dette fremmer komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen bidra med 70 pst. statlig finansiering av kollektivprosjektet Metrobuss i Trondheim.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti støtter regjeringens forslag om å åpne for å

forskuttere 800 mill. kroner av de statlige midlene med bompenger til prosjektet rv. 706 Nydalsbrua med tilknytninger.

Disse medlemmer har merket seg at de forventningene om statlig finansiering av Sluppen bru (Nydalsbrua) som lå inne i Nasjonal transportplan 2014–2023, ikke følges opp i Nasjonal transportplan 2018–2029. Det er positivt at Trøndelag fylkeskommune og Trondheim kommune viser vilje til å forsere utbyggingen av denne viktige brua.

Disse medlemmer mener at det ved behov må gis anledning til å utvide gjeldende låneramme ut over 1 mrd. kroner for å unngå at forskutteringen av Nydalsbrua medfører store ulemper for gjennomføringen av andre viktige prosjekter i Miljøpakken i Trondheim.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet merker seg at det legges opp til et passerings-tak på 110 passeringer per måned for begge takstgrupper og alle kjøretøy med gyldig brikke og avtale. Disse medlemmer mener dette passeringstaket er altfor høyt og vil medføre en urimelig økonomisk belastning for bilistene, særlig for barnefamilier med ekstra behov for å kjøre barn til og fra barnehage, skole og fritidstilbud. Disse medlemmer mener derfor at passeringstaket må settes betydelig lavere, dersom det er lokalpolitisk enighet om det, for å unngå at noen får urimelige økonomiske belastninger.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti peker på behov for økt støtte til drift av kollektivtrafikk og ber staten stille med dette gjennom belønningsordningen eller over rammetilskuddet til fylkeskommunen. Disse medlemmer mener fylkeskommunens stadig økende kostnader til kollektivtrafikk må kompenseres om man skal lykkes i å nå nasjonale klimamål.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti mener det er avgjørende med en økt satsning på kollektivtrafikk i alle storbyene for å nå nullvekstmålet som Stortinget har sluttet seg til. Dette medlem viser til Sosialistisk Venstrepartis alternative statsbudsjett, der det ble foreslått å øke bevilgningene til kollektivtrafikk i fylkeskommunene med 200 mill. kroner, og 500 mill. kroner i økte belønningsmidler til de store byene.

Dette medlem viser til at for å sikre tilstrekkelig kapasitet på sentrale linjer for kollektivtrafikken i Trondheim, vil det være behov for å starte etableringen av en bybane. Dette medlem merker seg at rutestrukturen for buss vil endres fra 2019, og det er behov for å utrede en bybane for å sikre kapasitet også i framtiden, og for å fange opp store utbyggings- og/eller omformingsprosjekter på strekningen Sluppen/Elgeseter/Nyhavna/Lilleby/Rotvoll med mulig forlengelse til Drag-

voll. Dette medlem viser til Byutredning Trondheimsområdet, som trekker fram etablering av bybane som et framtidig tiltak, for å sikre kapasitet. På denne bakgrunn fremmer dette medlem følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen utrede en bybane for å sikre kapasitet og fange opp store utbyggings- og/eller omformingsprosjekter på strekningen Sluppen/Elgeseter/Nyhavna/Lilleby/Rotvoll med mulig forlengelse til Dragvoll.»

Dette medlem viser til at E6 Jaktøya–Klett–Setervegen skal bygges ut til firefelts vei. Skal nullvekstmålet nås, mener dette medlem det er avgjørende å sikre bedre framkommelighet for kollektivtransporten inn mot Trondheim. Dette medlem viser til at et virkemiddel for å nå dette er å gjøre to av de fire feltene til kollektivfelt. På denne bakgrunn fremmer dette medlem følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen etablere kollektivfelt på den nye E6 Jaktøya–Klett–Setervegen for å sikre økt framkommelighet for kollektivtrafikken. Tiltaket bør evalueres etter noe tid og eventuelt endres dersom det ikke har ønsket effekt.»

Forslag fra mindretall

Forslag fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti:

Forslag 1

Stortinget ber regjeringen bidra med 70 pst. statlig finansiering av kollektivprosjektet Metrobuss i Trondheim.

Forslag fra Sosialistisk Venstreparti:

Forslag 2

Stortinget ber regjeringen utrede en bybane for å sikre kapasitet og fange opp store utbyggings- og/eller omformingsprosjekter på strekningen Sluppen/Elgeseter/Nyhavna/Lilleby/Rotvoll med mulig forlengelse til Dragvoll.

Forslag 3

Stortinget ber regjeringen etablere kollektivfelt på den nye E6 Jaktøya–Klett–Setervegen for å sikre økt framkommelighet for kollektivtrafikken. Tiltaket bør evalueres etter noe tid og eventuelt endres dersom det ikke har ønsket effekt.

Komiteens tilråding

Komiteens tilråding fremmes av en samlet komité.

Komiteen viser til proposisjonen og sine merknader og råder Stortinget til å gjøre følgende

vedtak:

1. Stortinget samtykkjer i at bompengeselskapet får løyve til å krevje inn bompengar til delvis bompengefinansiering av Miljøpakke Trondheim trinn 3 etter vilkåra i denne proposisjonen.
2. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå tilleggsavtale med bompengeselskapet og fastsetje nærare reglar for innkrevjinga.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 7. mars 2018

Helge Orten

leder

Jon Gunnes

ordfører