



STORTINGET

Innst. 481 S

(2022–2023)

Innstilling til Stortinget
fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Prop. 113 S (2022–2023)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Utvidelse av innkrevingsperioden og innføring av miljødifferensierte takster i Miljøpakke Trondheim trinn 3 i Trøndelag

Til Stortinget

Sammendrag

Samferdselsdepartementet legger i proposisjonen frem forslag om utvidelse av innkrevingsperioden frem til 2033 og innføring av miljødifferensierte takster i Miljøpakke Trondheim trinn 3. Videre orienterer departementet om teknisk flytting av en bomstasjon og videreføring av bostedsfritak for Være og Klett.

Stortinget vedtok i 2009 trinn 1 av Miljøpakke Trondheim, jf. St.prp. nr. 85 (2008–2009) Om delvis bompengefinansiering av trinn 1 av miljøpakke for transport i Trondheim og Innst. S nr. 347 (2008–2009). Trinn 2 av Miljøpakken ble vedtatt i 2013, jf. Prop. 172 S (2012–2013) Finansiering av Miljøpakke Trondheim trinn 2 og Innst. 494 S (2012–2013). Trinn 3 av Miljøpakken ble vedtatt i 2017, jf. Prop. 36 S (2017–2018) Miljøpakke Trondheim trinn 3 – forlenga innkrevingsperiode og endringer i takst- og rabattsystemet og Innst. 157 S (2017–2018). Gjennom Stortingets behandling av Prop. 1 S (2019–2020) for Samferdselsdepartementet ble det åpnet for bruk av bompenger fra Miljøpakke Trondheim trinn 3 til tiltak i kommunene Melhus, Malvik og Stjørdal, jf. Innst. 13 S (2019–2020). De tre kommunene er sammen med Trondheim kommune og Trøndelag fylkeskommune parter i gjeldende byvekstavtale for

Trondheimsområdet. Miljøpakken er en del av byvekst-avtalen.

Det er et lokalt ønske om å utvide innkrevingsperioden i Miljøpakken trinn 3 frem til 2033. Ved revisjon av Miljøpakke Trondheim trinn 2 ble det i vedtakene til Trondheim kommune og daværende Sør-Trøndelag fylkeskommune (vedtak av hhv. 16. juni og 27. september 2016) forutsatt at innkrevingsperioden i Miljøpakken skulle utvides med fem år, til 2029, med mulighet for ytterligere utvidelse til utgangen av 2033, jf. Prop. 36 S (2017–2018) og Innst. 157 S (2017–2018).

Trondheim kommune og Trøndelag fylkeskommune har derfor i mars 2023 vedtatt å forlenge innkrevingsperioden i Miljøpakken trinn 3 til 2033, i tråd med opsjonen som lå i ovennevnte lokalpolitiske vedtak fra 2016.

Ved Stortingets behandling av Prop. 36 S (2017–2018) ble det i transport- og kommunikasjonskomiteens merknad vist til en mulighet for ytterligere utvidelse til utgangen av 2033, slik lokale myndigheter åpnet opp for i sine lokalpolitiske vedtak, jf. Innst. 157 S (2017–2018). En slik mulighet for forlenging fremgår imidlertid ikke eksplisitt av Stortingets vedtak. En utvidelse av innkrevingsperioden frem til 2033 må derfor etter Samferdselsdepartementets vurdering legges frem for Stortinget for samtykke.

Statens vegvesen har beregnet at brutto bompenginntekter i Miljøpakken trinn 3 kan øke med om lag 3,2 mrd. 2023-kroner ved en forlengelse av innkrevingsperioden frem til 2033. Bompengeselskapets kostnader knyttet til finansiering, innkreving og drift er beregnet til å øke med om lag 0,3 mrd. 2023-kroner. Følgelig kan bompengebidraget i Miljøpakken øke med om lag 2,9 mrd. 2023-kroner dersom innkrevingsperioden utvides frem til 2033.

Det økte bompengebidraget er forutsatt benyttet til fullfinansiering av prosjekter i den eksisterende porteføljen til trinn 3 av Miljøpakke Trondheim. Dette omfatter prosjektene Byåstunnelen, Brundalsforbindelsen 1 og 2 og Johan Tillers veg del 2.

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Jone Blikra, Kirsti Leirtrø og Nils Kristen Sandtrøen, fra Høyre, Liv Kari Eskeland, Trond Helleland og Henning Wold, fra Senterpartiet, Geir Adelsten Iversen, Geir Inge Lien og lederen Erling Sande, fra Fremskrittspartiet, Morten Stordalen og Frank Edvard Sve, fra Sosialistisk Venstreparti, Mona Fagerås, og fra Venstre, André N. Skjelstad, viser til Prop. 113 S (2022–2023) Utvidelse av innkrevingsperioden og innføring av miljødifferensierte takster i Miljøpakke Trondheim trinn 3 i Trøndelag.

Komiteen viser videre til at det i denne proposisjonen legges frem forslag om utvidelse av innkrevingsperioden frem til 2033 og en innføring av miljødifferensierte takster i Miljøpakke Trondheim trinn 3.

Komiteen merker seg videre at departementet i denne proposisjonen orienterer om en teknisk flytting av en bomstasjon og en videreføring av bostedsfritak for Være og Klett.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, viser til at proposisjonen svarer til de lokalpolitiske ønskene, og at saken har vært behandlet i Trondheim kommune og i Trøndelag fylkeskommune i mars 2023, i tråd med opsjonen som lå i lokalpolitiske vedtak fra 2016.

Et annet flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, viser til de pågående byvekstforhandlingene i Miljøpakke Trondheim. Dette flertallet mener det er positivt at Skaun og Orkland kommuner nå er invitert inn i forhandlingene, og at det må tilrettelegges for at også disse to kommunene får like betingelser som øvrige kommuner, knyttet til bruk av bompenger i pakken.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet er imot byvekstavtaler og bypakker som har som forutsetning at befolkningens frihet til å velge bilen som transportmiddel skal innskrenkes. Disse medlemmer mener at den enkelte selv skal få velge transportmiddel tilpasset sitt behov i hverdagen. Bilen er vårt mest fleksible transportmiddel og står for mer enn

80 pst. av persontransporten. Bilen er viktig i både by og bygd, og disse medlemmer mener det skal legges til rette for å kunne bruke bilen i hele landet med investeringer i nye veier og godt vedlikehold. Utbygging og vedlikehold av veinettet skal være et offentlig finansiert ansvar, og disse medlemmer er derfor imot bompengereordningen. Disse medlemmer avviser derfor proposisjonen, som vil utvide bompengegrundet med 3,2 mrd. kroner i Miljøpakke Trondheim.

I byvekst- og bypakkeavtaler legges det videre opp til at bompenger skal brukes på utbygging og drift av kollektivtrafikk. Disse medlemmer mener det er uholdbart at bilistene skal måtte finansiere andre trafikanters transporthverdag. Disse medlemmer vil i denne sammenheng vise til følgende forslag fremsatt i forbindelse med behandling av Dokument 8:203 S (2022–2023) i Innst. 426 S (2022–2023), samt Dokument 8:228 S (2022–2023) i Innst. 423 S (2022–2023):

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å avvikle nullvekstmålet i veitrafikken.»

«Stortinget ber regjeringen legge til rette for bilen som transportalternativ i hele landet.»

«Stortinget stadfester at utbygging av offentlige veier er et offentlig ansvar, og ber regjeringen fremme fremtidige proposisjoner om riksveiprosjekter med statlig fullfinansiering.»

«Stortinget ber regjeringen avvikle dagens ordning med bypakker finansiert av bompenger.»

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag om endring av veglova § 27 slik at inntekter fra bompenger ikke kan benyttes til sykkelveier, kollektivtrafikk, byutvikling og annet som ikke er direkte relatert til vei og bedret eller økt fremkommelighet for bilistene og annen veitrafikk.»

Disse medlemmer viser til omtalen av miljødifferensiering i proposisjonen. Disse medlemmer avviser dette og viser til at dette kan gi grunnlag for en ytterligere diskriminering av konvensjonelle kjøretøy. Dette vil nok en gang ramme alle som ikke ønsker eller ikke har mulighet for bruk av elbil.

På denne bakgrunn fremmer disse medlemmer følgende forslag:

«Prop. 113 S (2022–2023) – vedlegges protokollen».

Forslag fra mindretall

Forslag fra Fremskrittspartiet:

Forslag 1

Prop. 113 S (2022–2023) – vedlegges protokollen.

Komiteens tilråding

Komiteens tilråding fremmes av medlemmene i komiteen fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre.

Komiteen har for øvrig ingen merknader, viser til proposisjonen og råår Stortinget til å gjøre følgende

v e d t a k:

I

Stortinget samtykker i at bompengeselskapet Vegamot AS får tillatelse til å kreve inn bompenger for

Miljøpakke Trondheim i Trøndelag ut 2033 og innføre miljødifferensierte takster. Vilklårene går fram av Prop. 113 S (2022–2023).

II

Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå en tilleggsavtale med bompengeselskapet Vegamot AS som fastsetter nærmere regler for innkrevingsperioden.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 1. juni 2023

Erling Sande

leder

Kirsti Leitrø

ordfører

