



Representantforslag 108 S

(2009–2010)

fra stortingsrepresentantene Siv Jensen, Per Sandberg, Bård Hoksrud, Ingebjørg Godskesen, Jan-Henrik Fredriksen og Arne Sortevik

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

Til Stortinget

Bakgrunn

Transportløsningene for landets største byer – Oslo, Stavanger, Bergen og Trondheim – er avgjørende for verdiskaping over hele landet. Forslagsstillerne mener derfor at staten har et særlig ansvar for å finansiere moderniseringen av transportnettet i de fire største byene. Regjeringspartiene Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet har bompenger som sitt alternativ til dette, men møter stadig sterkere kritikk fra sine egne ordførere.

Den såkalte miljøpakken for transport i Trondheim er basert på et forlik i Trondheim bystyre fra 24. april 2008, og har som målsetting å redusere biltrafikken og CO₂-utslippene med 20 pst. innen 2018, samt å øke andelen kollektiv- og sykkeltransport. Innbyggerne i Trondheim har ikke blitt spurt gjennom lokal folkeavstemning. Flertallets hovedtanke bak pakken er at biltrafikken skal reduseres gjennom økte kostnader for bilistene i form av bompenger, og det har tidligere også vært snakk om å innføre en lokal drivstoffavgift. Fremskrittspartiet i Trondheim har gått imot denne såkalte miljøpakken, fordi Fremskrittspartiet mener at staten bør finansiere infrastruktur i de største byene. Ytterligere beskatning av bilistene fører ikke nødvendigvis til mindre forurensning, når alternativene til bilen er svært lite fleksible i forhold til transportbehovene til barnefamilier og

andre hverdagsbilister. I Trondheim går alle bussrutene rett inn og rett ut fra byen, og hvis man har små barn i en barnehage som ikke ligger på aksene som går inn til byen, er man avhengig av bil. En lederkommentar med tittelen «Falskt flagg» i Adresseavisen samme dag som vedtaket i bystyret, slo klart fast hva dette egentlig dreier seg om:

«Alle partiene i Trondheim, unntatt Høyre og Fremskrittspartiet, vil innføre avgifter for å finansiere investeringer i veier og kollektivtilbud. Det som i realiteten er en gigantisk avgiftspakke forsøkes kamuflert som 'klimaforlik', bensinavgift blir 'miljøavgift', bompenger kalles 'punktfinansiering'. Politikerne undervurderer velgerne med sin politiske nytale. Den storstilte pengeinnsamlingen er et svært lite effektivt middel til å løse klimautfordringene.»

Forslagsstillerne har for øvrig merket seg at Tore Knudsen hos Sintef Teknologi og samfunn slaktet miljøpakken i et oppslag på NRK.no 23. april 2008. Stortingets transport- og kommunikasjonskomité fikk saken til behandling i form av St.prp. nr. 85 (2008–2009) bare 14 dager før slutten av vårsesjonen 2009, noe som førte til en overfladisk behandling av saken til tross for de store konsekvensene for Trondheims innbyggere som må betale 3 900 mill. kroner i bompenger. Komitélederen, Per Sandberg og Fremskrittspartiets øvrige representanter skrev en protokolltilførsel som ble støttet av Høyres representanter der det ble bedt om utsettelse, men dette ble nedstemt i komiteen. Det endte med at Stortinget vedtok delvis bompengefinansiering av trinn 1 av miljøpakke for transport i Trondheim 16. juni 2009, mot stemmene fra Fremskrittspartiets og Høyres stortingsrepresentanter.

Bompengeinnkrevingen starter onsdag 31. mars 2010, med syv nye bomstasjoner med rushtidsavgift og døgnkontinuerlig innkreving. Bilistene fra pendlerkommuner får i svært liten grad glede av infra-

strukturen som skal finansieres av bompengene, og det vil for eksempel ta lang tid før det blir bygd ny E6 sør for Trondheim. Dette har fått politikere på tvers av de politiske skillelinjene i kommunene rundt Trondheim til å reagere i form av samlet kritikk av den nye bomringen. Formannskapene sør/vest i Trondheimsregionen (Frøya, Hitra, Snillfjord, Hemne, Rindal, Rennebu, Meldal, Orkdal, Agdenes og Skaun) fattet i felles formannskapsmøte 12. februar følgende uttalelse:

«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 forhåndsinnekreving, 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 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 følgende enstemmige vedtak:

«Melhus kommune oppfatter Trøndelag Bomveiselskaps forslag til takst og takstsystem for trinn 1 som en lite rettfærdig 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.»

Ordfører i Malvik kommune, Terje Bremnes Granmo fra Arbeiderpartiet, uttaler i Adressa 11. februar 2010 at kommunen: «ikke vil finne seg i å bli overkjørt» i forbindelse med den nye bommen på østsiden av byen. Han krever at alt arbeidet med å innføre bomstasjonen på fylkesvei 950 ved Være, stanses. En av de som har rettet sterkest kritikk mot regjeringen, er Senterpartiordfører Jon P. Husby i Skaun kommune, som krever at ny E6 fra Trondheim til Melhus må bygges snarest om bilistene må betale bompenger på Klett. Han var mandag 15. mars 2010

i møte i Samferdselsdepartementet, der han og utsendte fra Orkdalsregionen fikk møte statssekretær Lars Erik Bartnes (Senterpartiet), vegseksjonen i Samferdselsdepartementet og Vegdirektoratet. Ifølge NRK.no 16. mars 2010 ble svaret at det blir bom på Klett, uavhengig av hva kommunene rundt Trondheim mener.

Bompenger kunne ha vært en løsning for veifinansiering dersom bilistene ikke hadde måttet betale alle de andre avgiftene knyttet til bruk og eie av bil, men bilistene betaler allerede mange ganger så mye i bil- og drivstoffavgifter som det staten bruker på veiinvesteringer. I Prop. 1 S (2009–2010) Skatte-, avgifts- og tollvedtak finner vi følgende estimater for 2010:

Engangsavgift	16 000 mill.
Bensinavgift	7 464 mill.
Autodieselavgift	8 541 mill.
Årsavgift	8 600 mill.
Vektårsavgift	360 mill.
Omregistreringsavgift	2 270 mill.
Avgift på smøreolje	91 mill.
	<hr/>
	43 326 mill.

I tillegg kommer mva. på særavgifter, som i 2008 utgjorde følgende:

mva. på særavgifter (OFV 2008)	4 435 mill.
	<hr/>
	47 761 mill.

Ifølge Nasjonal transportplan 2010–2019, St.meld. nr. 16 (2008–2009), skal staten hvert år i planperioden bruke 21 888 mill. kroner på veisektoren, under forutsetning av 6 mrd. kroner i bompenginntekter i året på stamveiprosjekter (7,5 mrd. kroner med innkrevingskostnader). Resultatet blir at bilistene i sum betaler over dobbelt så mye i bilavgifter, drivstoffavgifter og bompenger som det som brukes på veinettet. Da er det kanskje ikke så overraskende at Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet begrunner engangsavgiften på følgende måte i Prop. 1 S (2009–2010) Skatte-, avgifts- og tollvedtak: «Engangsavgiften har først og fremst til hensikt å skaffe staten inntekter».

Fremskrittspartiet fremmet i Innst. S. nr. 300 (2008–2009) forslag om en statlig pakke på 100 mrd. kroner til modernisering av transportnettene i Oslo, Stavanger, Bergen og Trondheim, samt kjøp av persontransporttjenester. Forslagsstillerne fulgte opp dette forslaget i statsbudsjettet, jf. Innst. 13 S (2009–2010) kap. 1382 Rentekompensasjon transporttiltak, post 66 Rentekompensasjon Storbypakke. Storbypakken har også blitt fulgt opp i tilknytning til lokale bompengeprosjekter i byene, blant annet Oslo-pakke

III i Innst. 96 S (2009–2010) og Miljøpakke Trondheim i Innst. S. nr. 347 (2008–2009). Det nye i saken er at også rød-grønne politikere lokalt i Trondheimsregionen nå går imot den såkalte miljøpakken.

Forslag

På denne bakgrunn fremmes følgende

f o r s l a g :

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.

26. mars 2010

