



DET KONGELEGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Prop. 36 S

(2017–2018)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

Miljøpakke Trondheim trinn 3 – forlenga innkrevjingsperiode og endringar i takst- og rabattsystemet

*Tilråding frå Samferdselsdepartementet 15. desember 2017,
godkjend i statsråd same dagen.
(Regjeringa Solberg)*

1 Innleiing

Med bakgrunn i lokalpolitiske vedtak om revisjon av Miljøpakke Trondheim legg Samferdselsdepartementet i denne proposisjonen fram forslag om å forlenga innkrevjingsperioden med fem år, til utgangen av 2029. I tillegg blir det foreslått nokre endringar i takst- og rabattsystemet, mellom anna å auke gjennomsnittstaksten med to kroner per passering (Miljøpakke Trondheim trinn 3).

Staten, Sør-Trøndelag fylkeskommune og Trondheim kommune underteikna i september 2016 ein bymiljøavtale for Trondheim for perioden 2016–2023. Bymiljøavtalen er basert på Nasjonal transportplan 2014–2023. Det blir tatt sikte på at avtalen blir revidert i 2018, basert på rammene og føringane i Nasjonal transportplan 2018–2029.

Bymiljøavtalen er eit viktig verkemiddel for å nå målet om at veksten i persontransporten i dette byområdet skal takast med kollektivtransport, sykkel og gange («nullvekstmålet»). Prosjekta og tiltaka i bymiljøavtalen skal bidra til å nå dette målet og sikre betre framkomst samla sett, spesielt ved å leggje til rette for attraktive alternativ til privatbilen.

Bymiljøavtalen omfattar heile porteføljen til Miljøpakke Trondheim. Avtalen omfattar også prosjekt/tiltak som blir finansierte med belønningmidlar, 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 (tidlegare omtalt som Superbuss). Trondheim kommune og Sør-Trøndelag fylkeskommune er ansvarlege for finansiering av den andre halvparten av kostnadene.

Den foreslåtte revisjonen av Miljøpakke Trondheim er i følgje dei lokale partane ein viktig føresetnad for å nå nullvekstmålet i bymiljøavtalen. Prosjektporteføljen frå trinn 2, jf. Prop. 172 S (2012–2013) *Finansiering av Miljøpakke Trondheim trinn 2*, ligg fortsatt til grunn, men dei auka inntektane 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 tilknyttingar.

Stortinget vedtok i 2009 trinn 1 av Miljøpakke Trondheim, jf. St.prp. nr. 85 (2008–2009) og Innst. S nr. 347 (2008–2009). Trinn 2 av Miljøpakken blei vedtatt i 2013, jf. Prop. 172 S (2012–2013) og Innst. 494 S (2012–2013).

2 Lokalpolitisk handsaming

Trondheim kommune behandla saka i møte i bystyret 16. juni 2016 og fatta følgjande vedtak:

1. *Bystyret stadfester at vedtatte mål og tiltak for Miljøpakken trinn 1 og 2 videreføres. Den vedtatte Bymiljøavtalens mål legges til grunn for vidare arbeid med Miljøpakken, og gjennomføres som del av Miljøpakken. Bystyret ber rådmannen utarbeide en forespørsel om endringer i finansiering og gjennomføring av Miljøpakken i tråd med dette vedtaket innen 1. juli.*
 2. *Trondheim kommune søker om å få utvide innkrevjingsperioden med 5 år til 2029 med mulighet til utvidelse frem til 2033, og om å få øke grunntaksten i bompunktene med to kroner pr. passering fra 2018. Miljøpakkens takst- og rabattstruktur videreføres som i dag. Samtidig søkes det om å innlemme deler av bomstasjonen på Ranheim i Miljøpakken og ta inn deler av inntektene når dagens prosjekt på E6 er ferdig finansiert.*
 3. *Tidshorisonen for Miljøpakkens 10 konkrete mål er snart nådd. Det er behov for å sette nye mål for perioden etter 2018 i tråd med nye føringer, virkemidler og holdnings- og reisevaneendringer. Bystyret ber rådmannen om å legge fram en sak med nye mål før utgangen av 2016.*
 4. *Målene i Miljøpakken skal være førende for prioriteringer i budsjettet. Dette gjelder også fordelingen av finansieringen mellom de ulike programområdene.*
 5. *Bystyret ber rådmannen avklare hvordan de nye finansieringskildene i bymiljøavtalen påvirker Miljøpakkens balanserte rammer for bruk med 50 % til hovedveg og 50 % til KSSM-tiltak.*
 6. *Bystyret ber rådmannen legge bymiljøavtalen som føring for kommunal planstrategi og for framtidig byutviklingsavtale. Det legges fram egne saker om dette.*
 7. *Bystyret ber rådmannen utrede mulige restriktive tiltak for personbiltransport. Det er behov for å ta opp til vurdering en revidering av Trondheim kommunes parkeringspolitikk i tråd med målene i bymiljøavtalen. Bystyret ønsker at det legges spesielt vekt på tiltak som reduserer bruk av bil til og fra jobb.*
 8. *Planlegging og utredning av kollektivknutepunkt på Sluppen med Omkjøringsveien i kulvert skal igangsettes. Finansiering av dette i samarbeid med private og offentlige grunneiere skal inngå i utredningen. Saken legges fram for bystyret innen august 2017. Bystyret forventer statlig medfinansiering av ny løsning for omlegging av E6 på Sluppen og kollektivknutepunkt.*
 9. *Det skal settes forgang i arbeidet med gang- og sykkelvei, særlig i tilknytning til skoler og idrettsanlegg. Vedtatt gåstrategi og sykkelstrategi samt trafikk sikkerhetsplanen for Trondheim kommune skal legges til grunn for vidare arbeid. Bystyret søker om å få bruke statlige bevilgninger til sykkel på alle veistreknings på en hensiktsmessig og effektiv måte uavhengig av hvem som eier veien.*
 10. *Fylkesvei 704 til Klæbu, del 2: Tanem – Tuluan, inkluderes i Miljøpakken.*
 11. *Drift av kollektivtrafikken trappes opp til 190 millioner kroner årlig fra 2020. Samlet blir dette 2,46 milliarder som overføres fra Miljøpakken til kollektivtrafikken i Trondheim i perioden 2016–2029.*
 12. *En økning av driftstilskuddet til kollektivtrafikk i Trondheim fra Miljøpakken forutsetter at fylkeskommunen opprettholder dagens støttenivå, anslått til 160 millioner som justeres med prisindeks og befolkningsutvikling. Bystyret delegerer til Rådmannen å inngå en avtale med Sør-Trøndelag Fylkeskommune om nivået for dagens støttenivå og framtidige overføringer. Bystyret ber også staten sørge for en vidare opptrapping av driftstilskudd til kollektivtrafikk i Trondheim, for eksempel gjennom belønningsordningen eller over rammetilskuddet til fylkeskommunen.*
 13. *Rammen for Byåsentunnelen settes til 1,7 milliarder og påbegynnes 2021.*
 14. *Bystyret ber staten i sin byutredning (eventuelt en konseptvalgutredning, KVU) utrede og kvalitetssikre langsiktige løsninger for kollektivtrafikk i Trondheim, inkludert mulighetene for en framtidig bybane. Denne legges til grunn for vidare planlegging.*
- Trondheim kommune behandla forslaget til nytt takst- og rabattsystem i møte i bystyret 8. august 2017 og fatta følgjande vedtak:
1. *Bystyret slutter seg til foreslåtte endring av takst- og rabattstruktur. De overordnede målene om reduserte driftskostnader og bedre brukervennlighet støttes.*
 2. *Endringene i takst- og rabattstrukturen gjennomføres samtidig med eventuell økningen i grunntaksten på to kroner i Miljøpakken, som Sør-*

Trøndelag fylkeskommune og Trondheim kommune har søkt om. Underforutsetning av at Stortingsbehandling av søknaden skjer tidsnok, gjennomføres endringene fra 1. januar 2018.

Sør-Trøndelag fylkeskommune behandla saka i møte i fylkesutvalet 27. september 2016 og fatta følgjande vedtak:

1. *Fylkesutvalget er enig i Trondheim Bystyres sitt vedtak om at vedtatte mål for Miljøpakken trinn 1 og 2 videreføres til 2030 med mulighet til utvidelse frem til 2033 og at andre byggetrinn av Fv 704 til Klæbu tas inn i Miljøpakken. Den vedtatte Bymiljøavtalens mål legges til grunn for det videre arbeidet med Miljøpakken.*
2. *Fylkesutvalget mener at bilrelaterte tiltak i Miljøpakken i sin helhet ikke må overstige 50% av Miljøpakkens egne midler. Statlige midler som tilføres Miljøpakken skal benyttes til de formål Staten har tildelt de for, og skal ikke inngå i 50/50-fordelingen. Dette må også gjelde for midlene i Bymiljøavtalen.*
3. *Dagens porteføljestygingsprinsipp må endres til å være avgrenset innenfor hvert transportområde. Det må foreligge omforente prioriteringslister, der det klart fremkommer rekkefølgen på tiltak som prioriteres og tiltak som vil bli kuttet ved kostnadsoverskridelser innenfor hvert område. Det vil si at overforbruk på f.eks. et vegprosjekt bare kan salderes mot tiltak på veg. Bruk av porteføljestygingsprinsippet må synliggjøres og være sporbart.*
4. *Tidshorisonten for Miljøpakkens 10 konkrete mål er snart nådd. Fylkesutvalget deler Trondheim Bystyre sitt syn på at Miljøpakkens eksisterende mål videreføres inntil 2018. Prosessen med utforming av ny mål fra 2018 må igangsettes tidlig i 2017, slik at en grundig politisk behandling av nye føringer kan finne sted.*
5. *Fylkesutvalget forutsetter at avtalen om fylkeskommunalt tilskudd til kollektivtrafikken i Trondheim på 160 mill. kr. i 2016 og deretter årlig indeksering (jfr. NOTAT sak 16/8403, 14. juni, Trondheim bystyre) forlenges tilsvarende som forlengelsen av Miljøpakken til 2030. Vi forutsetter også at Stortingets klare vedtak om at 20 % av Miljøpakkens egne midler skal gå til kollektivtrafikken gjennomføres, og at den systematiske underfinansieringen som til nå har funnet sted, blir dekket inn.*
6. *Fylkesutvalget forutsetter at kollektivområdet sikres tilstrekkelige rammer i Miljøpakken til at nullvekstmålet kan oppnås.*

7. *Fylkesutvalget forutsetter at tiltaksplanen for superbuss revideres for å sikre prioritet for driftskritiske tiltak og at prioriteringen underlegges politiske behandling.*
8. *Det er nødvendig at den planlagte utviklingen av kollektivtrafikken har et bærekraftig finansielt fundament. Fylkesutvalget aksepterer Trondheim bystyre sitt vedtak om å legge en takstøkning på kr. 2,- pr. passering til grunn for en søknad om et 3. trinn for Miljøpakken. For å oppnå ønsket effekt i henhold til 0-vekstmålet, må nivå og omfang av takstøkning på ulike bompengepunkter vurderes helhetlig. Det er ikke en forutsetning at alle bompengepunkter øker likt.*
9. *Fylkesutvalget forutsetter at Byanalysen vurderer flere transportmuligheter enn dagens i et langsiktig perspektiv. Bystyrets vedtatte bybaneutredning samt vurdering av togets rolle kan være viktige elementer i en slik analyse. I tillegg må Byanalysen inkludere behov og utfordringer for næringstransport/godstransport.*
10. *Fylkesordfører gis mandat til å forhandle med de andre partene i Miljøpakken om innholdet i en felles søknad om trinn 3 med dette som Sør-Trøndelag Fylkeskommunes grunnlag. Utkast til søknad legges frem for politisk behandling.*

Arbeidsutvalet for fellesnemnda for Trøndelag fylke behandla forslaget til nytt takst- og rabattsystem i møte 5. september 2017 og fatta følgjande vedtak:

1. *Arbeidsutvalget slutter seg til forslag om endring av takst- og rabattstrukturen som beskrevet i denne saken. De overordnede målene om reduserte driftskostnader og bedre brukervennlighet støttes.*
2. *Endringene i takst- og rabattstrukturen gjennomføres samtidig med den økningen i grunntaksten på to kroner i Miljøpakken som Sør-Trøndelag fylkeskommune og Trondheim kommune tidligere har vedtatt og søkt om. Under forutsetning av at Stortingsbehandling av søknaden skjer tidsnok, gjennomføres endringene fra 1.1.2018.*

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.

3 Forslag til forlenga innkrevjingsperiode og endringar i takst- og rabattsystemet

Forlenga innkrevjingsperiode

I Prop. 172 S (2012–2013) er det lagt til grunn bompengeinnkrevjing i 15 år rekna frå 2010. Lokale styresmakter har gått inn for å utvide innkrevjingsperioden med fem år, til utgangen av 2029, med høve til ytterlegare utviding til utgangen av 2033. Samferdselsdepartementet sluttar seg til ei utviding av innkrevjingsperioden til utgangen av 2029. Dette vil gi samanfallande tidsramme for bompengeinnkrevjinga og den reviderte bymiljøavtalen. Det blir tatt sikte på at bymiljøavtalen blir revidert til ein byvekstavtale i 2018.

Justert takst- og rabattsystem

Gjeldande innkrevjingssystem med 23 bomstasjonar fordelt på sju bomsnitt er føresett vidareført. Dette er nærare omtalt i Prop. 172 S (2012–2013).

Lokale styresmakter har gått inn for å auke grunntaksten per passering med 2 kr frå 2018. Ordninga med timesregel og passeringstak på 110 passeringar per måned for begge takstgruppene er føresett vidareført.

I Prop. 1 S Tillegg 2 (2015–2016) er det lagt opp til ei omlegging av takst- og rabattstrukturen for bompengeprosjekt. Dette inneber at det skal innførast 20 pst. rabatt for køyretøy i takstgruppe 1 (køyretøy med totalvekt til og med 3 500 kg og alle køyretøy i kategori M1) med gyldig brikke og avtale. Det vil ikkje bli gitt rabatt til køyretøy i takstgruppe 2 (køyretøy over 3 500 kg unntatt køyretøy i kategori M1). Samferdselsdepartementet føresett at takst- og rabattsystemet for Miljøpakke Trondheim trinn 3 skal vere i samsvar med dette. Samstundes skal ikkje omlegginga innebære overføring av kostnader frå takstgruppe 1 til takstgruppe 2. Ved fastsetting av nye takstar for takstgruppe 2 bør det derfor takast omsyn til bortfallet av rabatt for denne gruppa.

I dagens takst- og rabattsystem for Miljøpakke Trondheim varierer både takst- og rabattnivå mellom bomstasjonane. Takstgruppe 2 betalar som hovudregel tredobbel takst, men i nokre bomstasjonar er det dobbel takst, og i ein bomstasjon er det femdobbel takst. Med utgangspunkt i den nye takst- og rabattstrukturen og ein gjennomsnittleg takstauke på 2 kr per passering, har lokale styresmakter slutta seg til grunntakstar i dei ulike bomsnitta som vist i tabell 3.1.

Basert på talet på fripasseringar i dag er det lagt til grunn ein elbilandel på 10 % for heile perioden. Det er elles lagt til grunn at rabattar og fritak for betaling skal følge gjeldande takstretninglinjer. Samferdselsdepartementet legg til grunn at takstane kan justerast i tråd med konsumprisindeksen, jf. Prop. 172 S (2012–2013).

Gjennomsnittstakst er gjennomsnittleg inntekt per passering. Med takstar som vist i tabell 3.1, er det rekna med ei gjennomsnittleg inntekt per passering på 8 kr. Bruk av gjennomsnittstakst er omtalt i Prop. 1 S (2016–2017), der det er lagt til grunn at bompengetakstane kan justerast slik at gjennomsnittstaksten blir som føresett. Det er knytt noko uvisse til korleis det nye takstopplegget vil påverke mellom anna trafikktviklinga og samansetjinga av bilparken som passerer bomringen. Departementet vil komme tilbake til Stortinget med presiseringar av prinsipp for takstjusteringar i bypakkar som inngår i bymiljøavtalar eller byvekstavtalar. Desse prinsippa vil også vil gjelde for Miljøpakke Trondheim.

I Prop. 172 S (2012–2013) er nettoinntektene frå dei to bomstasjonane på fv 885 og fv 704 mot Klæbu (nr. 21 og 22) føresette å inngå i finansieringa av ny fylkesveg til Klæbu (fv 704). Første etappe, strekninga Røddekrysset – Tanem, er under bygging. I dei lokalpolitiske vedtaka er det føresett at utbygginga av andre etappe, strekninga Tanem – Tulluan, skal inngå i porteføljen til Miljøpakke Trondheim. Det er derfor lagt opp til at bomstasjonane på fv 885 og fv 704 skal inkluderast i bompengeopplegget for Miljøpakken på ordinær måte. Dette er også ei oppfølging av intensjonsavtalen som ligg til grunn for vedtaka om samanslåing av Trondheim og Klæbu kommunar.

Det er rekna med at årlege brutto bompengeinntekter vil auke frå om lag 620 mill. kr i dag til om lag 750 mill. kr som følge av det nye takst- og rabattsystemet. Dette gir brutto bompengeinntekter på om lag 9 mrd. kr for perioden 2018–2029, som er ei auke på omlag 4,7 mrd. kr frå trinn 2. Det er rekna med om lag 0,5 mrd. kr til å dekke innkrevjingskostnader og kostnader til drift av bompengeselskapet. Følgjeleg kan om lag 8,5 mrd. kr nyttast til prosjekt og tiltak innafor Miljøpakke Trondheim, med fråtrekk for finansieringskostnader som følge av låneopptak. Som grunnlag for vurdering av bompengeinntektene er det vidare føresett at det ikkje blir vekst i biltrafikken i løpet av bompengeperioden, heller ikkje for næringslivstransportar. Sidan målet om nullvekst berre gjeld for persontransport med bil, er det grunn til å rekne med at det likevel vil bli noko trafikkvekst i bompengeperioden.

Tabell 3.1 Forslag til reviderte takstar for Miljøpakke Trondheim trinn 3, takstar før endringa i parentes. 2017-kr.

Bomsnitt	Takstgruppe 1		Takstgruppe 2	
	Utanfor rushtid	Rushtid 07:00–09:00 og 15:00–17:00	Utanfor rushtid	Rushtid 07:00–09:00 og 15:00–17:00
Øst				
– stasjon 1	15 kr (11 kr)	30 kr (22 kr)	36 kr (33 kr)	72 kr (66 kr)
Sluppen				
– stasjon 2–3	15 kr (11 kr)	30 kr (22 kr)	24 kr (22 kr)	48 kr (44 kr)
– stasjon 4	15 kr (11 kr)	30 kr (22 kr)	36 kr (33 kr)	72 kr (66 kr)
Sør				
– stasjon 5–6	15 kr (11 kr)	30 kr (22 kr)	36 kr (33 kr)	72 kr (66 kr)
Omkjøringsveien				
– stasjon 8–16	11 kr (9 kr)	14 kr (9 kr)	26 kr (27 kr)	33 kr (27 kr)
– stasjon 17	11 kr (9 kr)	14 kr (9 kr)	41 kr (45 kr)	55 kr (45 kr)
Byåsen				
– stasjon 18–20	11 kr (9 kr)	14 kr (9 kr)	26 kr (27 kr)	33 kr (27 kr)
Klæbu				
– stasjon 21–22	15 kr (11 kr)	30 kr (22 kr)	36 kr (33 kr)	72 kr (66 kr)
Tonstad				
– stasjon 23	11 kr (9 kr)	14 kr (9 kr)	26 kr (27 kr)	33 kr (27 kr)

Rv 706 Nydalsbrua med tilknyttingar – forsering

I Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029* er det sett av 800 mill. kr til prosjektet rv 706 Nydalsbrua (tidlegare Sluppen bru) med tilknyttingar, fordelt med 100 mill. kr i første seksårsperiode og 700 mill. kr i siste seksårsperiode. Da Stortinget behandla *Nasjonal transportplan 2018–2029*, peika eit fleirtal i transport- og kommunikasjonskomiteen på at det er mogleg å forskottere bygging av strekninga innafør Miljøpakke Trondheim, dersom det er ønskeleg frå lokalt hald, jf. Innst. 460 S (2016–2017).

Sør-Trøndelag fylkeskommune og Trondheim kommune har i brev av 24. april 2017 søkt om løyve til å forskottere føresette statlege midlar med bompengar frå Miljøpakke Trondheim. Prosjektet er høgt prioritert innafør Miljøpakke Trondheim, og eksisterande bru er i dårleg forfatning. Dei lokale partane ønskjer anleggsstart hausten 2019. Med om lag 2,5 års byggetid vil dette innebære at prosjektet kan opnast for trafikk

i løpet av 2022. Dersom det blir aktuelt å inngå avtale om forskottering i 2018 har den foreslåtte rammen på 3,5 mrd. kr i Prop. 1 S (2017–2018) rom for dette. Det er ein føresetnad at refusjonen blir gitt utan kompensasjon for renter og prisstigning. Forskotteringa vil derfor innebære kostnader for bompengeselskapet som må handterast innafør porteføljestyringa.

Reguleringsplanen blei vedteke av Trondheim kommune 7. desember 2017. Det skal gjennomførast ekstern kvalitetssikring av prosjektet (KS2). Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til endeleg opplegg for forsering av prosjektet, herunder forskottering, i samband med statsbudsjettet for 2019, føreset at det ligg føre til strekkelege avklaringar. For at det skal vere mogeleg med anleggstart hausten 2019, er det behov for om lag 50 mill. kr til prosjektering, grunnverv og andre førebuande arbeid i 2018. Det er derfor føreset at bompengeselskapet stiller til disposisjon inntil 50 mill. kr til prosjektet i 2018.

4 Prioritering og styring

Som omtalt i Prop. 172 S (2012–2013), er det lagt til grunn at prosjekta i Miljøpakke Trondheim blir prioriterte gjennom porteføljestyring. 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 innfor pakken for å sikre rasjonell framdrift og økonomistyring. Ved kostnadsauke i prosjekta/tiltaka skal porteføljen reduserast.

Styringsgruppa for bymiljøavtalen med tilhøyrande sekretariat er også styringsgruppe (kontaktutval) og sekretariat for Miljøpakke Trondheim. Rapportering på måloppnåing og aktivitetar skal skje gjennom oppfølginga av bymiljøavtalen. Prioriteringar og rapportering vil bli lagt fram for Stortinget i samband med dei årlege budsjetta.

5 Samferdselsdepartementet si vurdering

Staten, Sør-Trøndelag fylkeskommune og Trondheim kommune underteikna i september 2016 ein bymiljøavtale for Trondheim for perioden 2016–2023. Bymiljøavtalen er eit viktig verkemiddel for å nå målet om at veksten i persontransporten skal takast med kollektivtransport, sykkel og gange. Miljøpakke Trondheim er ein viktig del av bymiljøavtalen. I følgje dei lokale partane er den foreslåtte revisjonen av Miljøpakke Trondheim ein viktig føresetnad for å nå nullvekstmålet. Dei auka inntektane vil bidra til at kommunen og fylkeskommunen kan finansiere sin del av MetroBusen. I tillegg vil midlane bli nytta til å sikre realisering av dei prosjekta som inngår i Miljøpakke Trondheim både på riks- og fylkesvegnettet.

I fylkeskommunen sitt vedtakspunkt nr. 5 er det føresett at 160 mill. kr per år til drift av kollektivtransporten blir vidareført i perioden 2025–2029. Dette utgjer om lag 800 mill. kr. Ei vidareføring av dei lokale midlane frå trinn 2 av pakken utgjer om lag 350 mill. kr. I tillegg kjem bompenginntektane. Gitt nullvekstmålet reknar ein med auka inntektar på 130 mill. kr årleg, til saman ein auke på om lag 4,7 mrd. kr.

I bymiljøavtalen er det lagt til grunn 1,360 mrd. kr i statlege midlar frå Belønningsordninga og 1 mrd. kr til programområdetiltak langs riksvog i løpet av avtaleperioden 2016–2023. I tillegg er det føresett at staten skal bidra med halvparten av investeringskostnadene ved prosjektet Metro-

Buss i Trondheim, trinn 1, rekna til 1,4 mrd. kr da bymiljøavtalen blei inngått. Prioriteringane i Meld. St. 33 *Nasjonal transportplan 2018–2029* inneber auka rammer til bymiljø-/byvekstavtalar samanlikna med Meld. St. 26 (2012–2013).

Nasjonal transportplan 2018–2029 vil liggje til grunn ved reforhandling av bymiljøavtalen til ein byvekstavtale.

I Meld. St. 33 (2016–2017) er det sett av 1760 mill. kr i statlege midlar til store vegprosjekt innfor Miljøpakke Trondheim, uavhengig av om bompenginnkrevjinga blir forlenga. Dette inkluderer om lag 960 mill. kr i statlege midlar til vidareføring av prosjektet E6 Jaktøya – Klett – Sentervegen og 800 mill. kr til prosjektet rv 706 Nydalsbrua med tilknytningar. Dei 800 mill. kr til Nydalsbrua med tilknytningar er fordelt med 100 mill. kr i første seksårsperiode og 700 mill. kr i siste seksårsperiode. Da Stortinget behandla transportplanen, peika eit fleirtal i transport- og kommunikasjonskomiteen på at det er mogleg å forskottere bygging av prosjektet rv 706 Nydalsbrua med tilknytningar innfor Miljøpakken, dersom det er ønskjeleg frå lokalt hald, jf. Innst. 460 S (2016–2017).

Samferdselsdepartementet opnar for å forskottere 800 mill. kr av dei statlege midlane med bompengar til prosjektet rv 706 Nydalsbrua med tilknytningar. Føresetnaden for ei eventuell forskottering er at det ikkje blir behov for auka fullmakt til låneopptak utover nivået som er lagt til grunn i trinn 2 av pakken på 1 mrd. kr. Porteføljestyring er ein føresetnad for Miljøpakken, jf. omtale nedanfor. Gjennom porteføljestyring føresett departementet at det skal frigjerast løpande bompengar, ved at andre prosjekt skal nedprioriterast i den grad det er mogleg og ikkje fordyrande for igangsette prosjekt, slik at andelen av forskotteringa med bompengelån skal avgrensast. Departementet føresett at bompengeselskapet stiller til disposisjon inntil 50 mill. kr til prosjektering, grunnverv og anna førebuarande arbeid i 2018. Samferdselsdepartementet tar sikte på å komme tilbake til endeleg opplegg for forskottering av prosjektet rv 706 Nydalsbrua med tilknytningar i samband med statsbudsjettet for 2019, føresett at det ligg føre tilstrekkelege avklaringar.

Samferdselsdepartementet har merka seg at Sør-Trøndelag fylkeskommune meiner at dagens porteføljestyringsprinsipp må endrast slik at det blir avgrensa til prioriteringar innfor kvart enkelt transportområde. Departementet understrekar at det overordna prinsippet er at tiltaka skal styrast gjennom porteføljestyring. Som for andre bompengepakkar er det føresett at omfanget mellom anna blir tilpassa tilgjengelege økonomiske ram-

mer. Kostnadsauke må derfor handterast innafor den samla økonomiske ramma. Dersom kostnadene for eitt eller fleire prosjekt aukar, inneber dette at andre prosjekt ikkje kan gjennomførast. Dersom enkelte prosjekt blir rimelegare enn føreset, kan det derimot bli rom for å gjennomføre fleire prosjekt. Det må derfor takast atterhald om at innrettinga og samansetjinga av tiltaka som blir omtalte i proposisjonen, vil kunne bli endra.

Samferdselsdepartementet legg til grunn at gjelda alltid skal haldast på eit berekraftig nivå. Renter og avdrag må aldri utgjere ein uforsvarleg stor del av dei løpande bompenginntektene. Det skal ikkje lånast for å finansiere drift av kollektivtransport. Låneopptak skal heller ikkje nyttast som eit verkemiddel for å unngå reell prioritering i porteføljestyringa av pakken. Dei statlege bidraga i Miljøpakka blir endeleg fastsatt i dei årlege budsjetta.

Som det går fram av Prop. 172 S (2012–2013), legg Samferdselsdepartementet til grunn eit maksimalt låneopptak på 1,0 mrd. kr. Det er per 2017 ikkje tatt opp lån innafor Miljøpakke Trondheim. Fylkeskommunal garanti skal godkjennast av Kommunal- og moderniseringsdepartementet, medan kommunal garanti skal godkjennast av fylkesmannen. Samferdselsdepartementet føreset at det ligg føre nødvendig godkjenning av garanti-vedtaka hos høvesvis Fylkesmannen og Kommunal- og moderniseringsdepartementet før det blir

sett i gang prosjekt som har behov for låneopptak. Lengda på garantien må komme fram av den endelege garantisøknaden.

Samferdselsdepartementet har merka seg at Trondheim kommune ønskjer å vidareføre dagens bomstasjon på Ranheim som del av Miljøpakke Trondheim når bompengeprojektet E6 Trondheim – Stjørdal er nedbetalt. Departementet vil komme tilbake til eventuelle endringar når prosjektet er nedbetalt, etter planen i 2024.

6 Avtale

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

Samferdselsdepartementet

t i l r å r :

At Dykkar Majestet godkjenner og skriv under eit framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om Miljøpakke Trondheim trinn 3 – forlenga innkrevjingsperiode og endringar i takst- og rabattsystemet.

Vi **HARALD**, Noregs Konge,

s t a d f e s t e r :

Stortinget blir bedt om å gjere vedtak om Miljøpakke Trondheim trinn 3 – forlenga innkrevjingsperiode og endringar i takst- og rabattsystemet i samsvar med eit vedlagt forslag.

Forslag

til vedtak om Miljøpakke Trondheim trinn 3 – forlenga innkrevjingsperiode og endringar i takst- og rabattsystemet

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.

