



DET KONGELEGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Prop. 113 S

(2011–2012)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

Innkrevjing av lokalt finansieringstilskott på omsetnad av drivstoff i Tromsø og ein del andre saker på Samferdseldepartementet sitt område

*Tilråding frå Samferdseldepartementet 15. mai 2012,
godkjend i statsråd same dagen.
(Regjeringa Stoltenberg II)*

1 Framdrift i prosjektet om nytt køyretøy- og førarkortregister, Autosys

Statens vegvesen arbeider med å modernisera dagens førarkort- og motorvognregister, jf. omtalen i Prop. 1 S dei seinare år, samt Prop. 127 S (2009-2010). Det sentrale førarkort- og motorvognregisteret (Autosys) blei utvikla tidleg på 1980-tallet, og er sidan gradvis vidareutvikla. Driftskostnadene for systemet er etter kvart blitt betydelege. Den teknologiske utviklinga har kome langt sidan Autosys blei etablert. I dag er det heilt andre standardar som gjeld både innan programmeringsspråk, databaseløysingar og maskinvare, og det er nødvendig å utvikla eit nytt system.

Ei modernisering av registeret er viktig for etaten, og for ei rekkje sentrale brukarar. Saks- og kundebehandlarar i Statens vegvesen, andre offentlege brukarar (Toll- og avgiftsdirektoratet, Politi og Forsvaret) og private aktørar (bilimportørar, forsikringsselskap og trafikkskular) er alle brukarar av systemet. Autosys er blant anna eit kjelderegister for særavgiftene på motorvogner, og det er avgjerande for riktig fastsetjing av avgif-

tene at data frå Autosys er korrekte. Utforminga av motorvognavgiftene i framtida er òg avhengig av at Autosys inneheld tilstrekkelege opplysningar knytta til køyretøy og eigar, og at registeret blir bygd opp med nødvendig grad av fleksibilitet for framtidige behov. Autosys har om lag 15 000 brukarar.

Prosjektet med nytt førarkort- og motorvognregister blir gjennomført for å få eit register med utgangspunkt i auka kundefokus og effektivisering. I tillegg er det behov for å få ei løysing som tilfredsstillar Statens økonomireglement. Funksjonane i dagens Autosys vil i stor grad bli vidareførte i ny løysing.

Samfunnsøkonomisk lønnsemd av den nye IKT-løsninga er knytt til modernisering av IKT-plattformar og utvikling av nye tenester for brukarane.

Kostnadsramma for prosjektet er 763 mill. kr og styringsramma er 599 mill. kr. Tala er i 2012 kroner. Kostnadene vil bli dekkja innafør Statens vegvesen sitt budsjett. Prosjektet har tidlegare vore planlagt gjennomført over fem år fram til og med 2014 med prosjektavslutning første kvartal 2015. Fleire leveransar vil bli sette i produksjon i perioden. Prosjektet vil byggja vidare på tidlegare

Innkrevjing av lokalt finansieringstilskott på omsetnad av drivstoff i Tromsø og ein del andre saker på Samferdseldepartementet sitt område

gjennomført arbeid, blant anna modulen for enkeltgodkjenning av køyretøy som blei sett i produksjon ved årsskiftet 2009/2010.

Prosjektet er delt inn i fleire leveransar, og dette gir moglegheit for tidleg å avdekkja om ein har utfordringar med omsyn til kostnad og framdrift. Det er utfordringar med utviklingsmetoden i prosjektet. Hovudtiltaka vil vera i større grad å tilpassa prosjektmetodikken som blir nytta, til prosjektet sin kompleksitet og storleik. Dette blir blant anna gjort gjennom å endra prosjektet til ein meir integrert organisasjon mellom leverandør og Statens vegvesen. Dette vil redusera ytterlegare administrasjon samt sikra at meir tid blir brukt til funksjonelle avklaringar og konstruksjon av løysing.

Første del av prosjektet har gitt nokre upårekna utfordringar. Dette er blant anna auka funksjonelt omfang og auka teknisk kompleksitet i forhold til opphavleg plan. Auka funksjonelt omfang kjem som følge av nye internasjonale krav samt endra føresetnader for løysinga. Endringane har oppstått etter at sentralt styringsdokument (SSD) blei ferdigstilt i 2009. Krav til tryggleik og etablering av ny IT-plattform har òg vist seg å vera meir omfattande enn før rekna.

I første leveranse har omfangsauke, teknisk kompleksitet og utfordringar knytt til desse, bidrege til auka kostnad og endra framdrift. Dette resulterer vidare i at andre leveranse har fått forseinka oppstart med inntil 5 månader. Statens vegvesen har gått gjennom heile prosjektet på nytt med dei endringane ein har oversikt over pr. i dag. Ny prognose har kalkulert inn forlenging av alle gjenståande fasar basert på den erfaringa Statens vegvesen nå har.

Det er gjort ein grundig gjennomgang av prosjektet, og ei rekkje tiltak er identifiserte og gjennomførte for å sikra den vidare kontrollen med framdrifta og omfanget av prosjektet. Korrigerende tiltak som allereie viser betring, blir no gjennomførte. Statens vegvesen vil framover leggja opp til ei endå tettare oppfølging av prosjektet for å sikra at eventuelle upårekna forhold blir avdekka på eit tidspunkt som gjer det mogleg med korrigerende tiltak. Ekstern kvalitetssikrar fungerer ikkje slik pårekna, og det er derfor avgjort å tilsetja ny. Prosessen med å få på plass ein erstattar er sett i gong og forventast å bli fullført i løpet av mai.

Den opphavlege usikkerheitsavsetninga var vurdert ut frå at prosjektet i 2009 hadde ein betydelig usikkerheitsfaktor. Prosjektet følgjer prosessen for usikkerheitsstyring som er spesifisert i SSD. Med bakgrunn i denne prosessen blir nød-

vendig usikkerheitsavsetning som går inn i prosjektet si kostnadsramme, vurdert. Dette er noko som blir gjort jamleg. Prosjektet har i høve til prognosearbeidet vurdert usikkerheita i prosjektet og nødvendig avsetning for dette. Dei nye tiltaka som nå blir gjennomførte i prosjektet, samt dei erfaringane som til nå er gjort og at opphavleg usikkerheit knytta til auka omfang og kompleksitet nå er tillagt prognosen, gjer at dei totale kostnadane knytte til prosjektet si identifiserte usikkerheit er vurdert redusert. Ut i frå dagens prognosar vurderer Statens vegvesen difor at kostnadsramma vil halda.

Statens vegvesen er av den oppfatning at det er viktigare å prioritera kvalitet i løysinga framfor prosjektert opphavleg framdriftsplan. Dette er i samsvar med prioriteringane gitt i sentralt styringsdokument. Ny prognose tilseier at prosjektet vil vara ut 2015, som er 9 månader forlenging. Det er rekna med at meirkostnaden for å drifta noverande Autosys vert om lag 30 mill. kr.

Prosjektet erstattar delar av dagens Autosys undervegs i arbeidet, og typegodkjenningssfunksjonen vil bli sett i drift i løpet av 2012. Siste leveranse kan i samsvar med ny prognose takast i bruk i september 2015. Ei forlenging av prosjektet inneber òg ein forlengta driftsperiode for dagens Autosys med tilhøyrande kostnader.

Som følge av omfangsauke og justert framdrift vil prosjektet få endra fordeling innanfor opphavleg kostnadsramme. Endringa medfører auke i kostnadene til Steria som leverandør og Statens vegvesen som prosjektorganisasjon, slik at reservar og avsetjing for uvisse blir redusert til 95 mill. kr. I tillegg blir det ei justering av periodiseringa i den resterande prosjektperioden. Departementet vil koma attende til ei meir detaljert utgreiing og ny risikovurdering i Prop. 1 S (2012-2013). Det vil der bli gjort nærare greie for kva for tiltak som er sette eller skal setjast i verk, irekna organisatoriske tiltak, og korleis ekstern kvalitetssikrar skal brukast.

2 Revidering av Oslopakke 3

Det pågår eit arbeid med å revidera Oslopakke 3. Ei revidert pakke skal syna dei langsiktige prioriteringane, korleis investeringen skal finansierast og lån nedbetalast. Dette vil vera eit grunnlag for statsbudsjettet for 2013, nytt handlingsprogram for Oslopakke 3 for perioden 2013-2016 og Nasjonal transportplan 2014-2023. Departementet tek sikte på kunna leggja fram forslaget til revidert

Innkrevjing av lokalt finansieringstilskott på omsetnad av drivstoff i Tromsø og ein del andre saker på Samferdseldepartementet sitt område

Oslopakke 3 for Stortinget i samband med forslaget til statsbudsjett for 2013.

For å sikra rasjonell framdrift av pågåande prosjekt i Oslopakke 3, har Stortinget godkjent at det kunne takast opp eit lån på totalt 1,6 mrd. kr slik at Statens vegvesen kunna rekvirera meir enn forventta driftsresultat i selskapet, jf Prop. 53 S (2009 – 2010) og Prop. 1 S (2010 – 2011).

I tillegg har Fjellinjen i perioden 2008 - 2010 tatt opp lån på til saman 900 mill. kr for å klara drifta av verksemda med likviditeten i behald ved overgangen frå forskots- til etterskotsbetaling. Fjellinjen sitt behov for lån til drifta av selskapet kan forklarast av følgjande stegvise endringar i innkrevjingssystemet:

- Automatisering av bomstasjonane i februar 2008
- Bortfall av periodekort ved overgang til Oslo-pakke 3 i juli 2008
- Overgang til etterskotsfakturering for passeringar med brikke hausten 2009.

Desse endringane innebar at Fjellinjen tok opp eit lån på 230 mill. kr i 2008. Ved overgangen til etterskotsbetaling i 2009 vart Fjellinjen naudsynt til å ta opp ytterlegare lån på drøyt 600 mill. kr. Dette innebar at Fjellinjen ved inngangen til 2010 hadde eit banklån på nesten 900 mill. kr forklart av driftsmessige årsaker. Ved inngangen til 2012 er dette lånebeløpet på om lag 900 mill. kr.

Saman med det lån på 1,6 mrd. kr som Stortinget har godkjent for rasjonell framdrift av prosjekt, var derfor Fjellinjen sine samla lån 2,5 mrd. kr ved inngangen til 2012. Dei 900 mill. kr som overstig ramma godkjent av Stortinget, er bruke av Fjellinjen for å klara drifta og likviditeten ved endringar av innkrevjingssystemet. Lånet står ikkje i strid med bompengavtala og midlane er brukt til å dekkje utgifter som følgje av endringar av innkrevjingssystemet. Endringane i systemet er godkjent av Statens vegvesen.

Etter departemente si oppfatning burde selskapet opplyst om saka slik at departementet kunne lagt den fram for Stortinget på eit tidlegare tidspunkt. Departementet vil be om at Statens vegvesen sørgjer for betre rutinar ved handsaming av slike saker.

Låna for å garantera rasjonell framdrift av prosjekt overstig ikkje 1,6 mrd. kr. Kostnadene for låna på 900 mill. kr skal imidlertid også betalast innanfor Oslopakke 3. Ved utgangen av 2011 var om lag 600 mill. kr av lånet på 900 mill. kr mellomfinansiering av uteståande fordringar hos kundane. Ved revideringa av Oslopakke 3 vil det verta vurdert korleis lånet på 900 mill. kr skal handte-

rast. Samferdselsdepartementet vil redegjøre nærare for dette i samband med forslaget til statsbudsjett for 2013.

3 Bergensprogrammet i Hordaland – førebuing av tredje etappe av Bybanen

Gjennom handsaminga av Prop. 108 S (2009-2010) slutta Stortinget seg til eit opplegg for utviding av Bergensprogrammet, med vidareføring i 10 år frå 2015 til 2025. Vidareføringa er føreset at gi rom for å finansiera parallell utbygging av andre etappe av Bybanen og Ringveg vest, bygging av Skansentunnelen og satsing på tiltak innafor programområda.

Det ligg føre forslag om ytterlegare utviding av Bergensprogrammet. Det er føreset at dette vil gi rom for å gjennomføra tredje etappe av Bybanen, byggja verkstad/depot for Bybanen og auka satsing på tiltak innafor programområda. Bergen kommune slutta seg til opplegget i møte i bystyret 20. februar 2012. Hordaland fylkeskommune slutta seg til opplegget i møte i fylkestinget 13.-14. mars 2012. Før saka kan leggast fram for Stortinget skal det gjennomførast ekstern kvalitetssikring (KS2).

Bybanen skal gå frå Kaigaten i Bergen sentrum til Nesttun og vidare til Rådal og Bergen lufthamn Flesland. Første etappe, som omfattar den om lag 10 km lange strekninga frå sentrum til Nesttun, vart opna for trafikk i 2010. Andre etappe, som omfattar den om lag 3,6 km lange strekninga frå Nesttun til Rådal, er planlagt opna for trafikk sommaren 2013. Tredje etappe omfattar strekninga frå Rådal til Flesland.

For å sikra kontinuerleg utbygging av Bybanen har Hordaland fylkeskommune søkt om løyve til å nytta 55 mill. kr i bompenger til tredje etappe i 2012. Den mellombels finansieringa skal skje ved at Bergen Bompengeselskap AS aukar låneopptaket tilsvarande. Midlane skal nyttast til å finansiera førebuinge arbeid, inkl. prosjektering og grunnerverv, med sikte på anleggsstart i 2013. I tillegg er det lagt til grunn at delar av kostnaden eventuelt blir dekkja gjennom midlar frå belønningsordninga.

Samferdselsdepartementet går inn for at det blir gitt løyve til auka låneopptak for å sikra nødvendig framdrift i førebuingane til anleggsstart for tredje etappe av Bybanen. Departementet viser til at det vart gitt løyve til eit tilsvarande opplegg i samband med gjennomføringa av andre etappe av Bybanen og Ringveg vest, jf. St.prp. nr. 1 (2008-

Innkrevjing av lokalt finansieringstilskott på omsetnad av drivstoff i Tromsø og ein del andre saker på Samferdseldepartementet sitt område

2009), side 101, og St.prp. nr. 72 (2008-2009), side 8-9.

Samferdselsdepartementet vil komma tilbake til utvidinga av Bergensprogrammet når tilstrekkelege avklaringar ligg føre.

4 E39 Høgkjølen – Harangen i Sør-Trøndelag – forskottering

Prosjektet er mellom anna omtalt i St.meld. nr. 16 (2008-2009), side 230, og Prop. 1 S (2011-2012), side 92.

Eksisterande E39 mellom Høgkjølen og Forve i Orkdal kommune er svingete og bratt. I tillegg har vegen dårleg bereevne, og på delar av strekinga er det mange bustader langs vegen. Prosjektet Høgkjølen – Harangen omfattar bygging av 10,4 km ny veg med to felt frå Høgkjølen på E39 til Harangen på fv 714. Det skal mellom anna byggjast ein tunnel på i underkant av 1 km gjennom Harangshammeren og ei kortare bru for kryssing av elva Songa. Omlegginga vil føra til at noverande E39 mellom Høgkjølen og Orkanger blir omklassifisert til fylkesveg.

I St.meld. nr. 16 (2008-2009) er det lagt til grunn eit kostnadsoverslag på 360 mill. 2009-kr. Finansieringsføresetnadene er 100 mill. kr i statlege løyvingar i perioden 2010-2013 og 260 mill. kr i perioden 2014-2019. Samferdselsdepartementet legg no til grunn ei styringsramme for prosjektet på 482 mill. 2012-kr og ei kostnadsramme på 530 mill. 2012-kr.

Møre og Romsdal fylkeskommune gjorde i møte 21. april 2010 vedtak om å forskottera 40 mill. kr til prosjektet i 2012, mot refusjon i 2014-2019. Sør-Trøndelag fylkeskommune har i møte i fylkestinget 3. mars 2010 vedteke å forskottera 60 mill. kr til prosjektet i 2011 og 2012, mot refusjon i 2014-2019. Samferdselsdepartementet sluttar seg til eit slikt opplegg. Forskotteringane frå Møre og Romsdal og Sør-Trøndelag fylkeskommunar vil bli refunderte i perioden 2014-2017, utan kompensasjon for prisstiging og renter på eventuelle lån. Det er rom for slik forskottering innafor den fullmakta som departementet har, jf. romartalsvedtak V i Prop. 1 S (2011-2012).

Det er lagt opp til anleggsstart i september 2012, og heile prosjektet er planlagt opna for trafikk i 2015. Prosjektet har behov for om lag 55 mill. kr i 2012. Etter opplegget vil Sør-Trøndelag fylkeskommune stilla desse midlane til disposisjon.

5 Vidareføring av ordninga med innkrevjing av lokalt finansieringstilskott på omsetnad av drivstoff i Tromsø (Tromsøpakke 3, trinn 1)

5.1 Innleiing

Samferdselsdepartementet gjer i denne proposisjonen framlegg om å vidareføra ordninga med innkrevjing av lokalt finansieringstilskott på omsetnad av drivstoff i Tromsø. Framlegget inneber vidareføring av ordninga i fire år fram til 31. juli 2016.

Tromsø kommune har søkt om å vidareføra ordninga med drivstoffavgift for å finansiera kommande arbeid knytt til utvikling av transportsystemet i Tromsø. Utviklinga er i tråd med tilrådingane i konseptvalutgreinga for Tromsø, som vart behandla av Regjeringa i desember 2011. Det var lagt opp til at midlane skulle nyttast til gjennomføring av nokre mindre infrastrukturtiltak på kommunalt og fylkeskommunalt vegnett samt planlegging av seinare tiltak.

Veglova § 27a slår fast at finansieringstilskotet berre kan nyttast til bygging av offentleg veg. Det er derfor ikkje heimel i veglova til å nytta midlane til planlegging. På eit møte mellom Tromsø kommune, Troms fylkeskommune og Samferdselsdepartementet 27. februar 2012 var det semje om at innkravde drivstoffmidlar berre skal nyttast til bygging av offentleg veg, og at planlegging skal finansierast over offentlege budsjett.

Departementet legg etter dette til grunn at innkrevjingsordninga blir vidareført i fire år, og at midlane som er innkravde med heimel i veglova § 27a skal nyttast i samsvar med dei føringane som er gitt i St.prp. nr. 62 (2003-2004), jf. Innst. S. nr. 222 (2003-2004).

5.2 Nærare om Tromsøpakke 3, trinn 1

Tromsøpakke 3, trinn 1, omfattar tiltak for kollektivtransport, inkl. universell utforming, tiltak for gåande og syklende og trafikktryggleikstiltak på kommunalt og fylkeskommunalt vegnett i Tromsø. I tillegg er det prioritert midlar til planlegging av framtidige tiltak i samsvar med konseptvalutgreinga for transportsystemet i Tromsø.

Tiltak for kollektivtransport, gåande og syklende

Ei fireårig utviding av drivstoffavgifta vil gi relativt små inntekter. Hovudsatsinga er derfor lagt på ei strekning – Stakkevollvegen. Stakkevollvegen er

Innkrevjing av lokalt finansieringstilskott på omsetnad av drivstoff i Tromsø og ein del andre saker på Samferdseldepartementet sitt område

ein kommunal veg. Vegen er eit viktig bindeledd mellom sentrum og Breivikaområdet der Tromsø hamn, universitet og sjukehus er lokaliserte. Det er lagt opp til å gjennomføra tiltak for prioritering av kollektivtrafikken og etablering av sykkelfelt og tosidig fortau på heile strekninga. Tiltaka vil også ha ein positiv effekt på trafikktryggleiken. Det ligg føre godkjent reguleringsplan for tiltaka. Tiltaka på Stakkevollvegen er kostnadsrekna til 117 mill. kroner, og er føresett finansiert med 92 mill. kroner frå drivstoffavgifta, og med 25 mill. kroner frå Tromsø kommune.

Det vil i tillegg bli gjennomført tiltak for gåande, syklende og trafikktryggleikstiltak på fv 53 mellom Tromsøysundtunnelen og Tønsnes. Tiltaka som er kostnadsrekna til 46 mill. kroner, er føresett finansierte med midlar frå Troms fylkeskommune. Troms fylkeskommune skal også nytta 6 mill. kroner på tiltak knytt til universell utforming.

Stakkevollvegen og fv 53 inngår i eit samanhengande hovudnett for sykkelveggar som er skissert i kommunedelplan for gåande og syklende i Tromsø. Kommunedelplanen blei vedteken i 1998.

Planlegging i samsvar med konseptvalutgreiinga

Konseptvalutgreiinga peikar på store behov for investeringstiltak både på riksvegane, for kollektivtransporten og for å betra forholda for gåande og syklende. Det er derfor naudsynt å gjennomføra eit omfattande planarbeid. Mellom anna er det behov for å starta arbeidet med planlegging av transportsystemet mellom Breivika, Giæverbukta og lufthamna. I den samanhengen vil det også vera naudsynt å gjera konkrete vurderingar av kor den nye Kvaløyaforbindelsen skal gå. Dette transportsystemet spelar også ei viktig rolle for Breivika hamn. I tillegg er det behov for å revidera eksisterande plan for gang- og sykkelveggar. Kommunen og fylkeskommunen tek ansvar for naudsynt planlegging på eige vegnett. Totalt er det føresett 42 mill. kroner til planlegging, der 40 mill. kroner blir finansiert med statlege midlar, medan Tromsø kommune og Troms fylkeskommune bidrar med 1 mill. kroner kvar.

Fireårs forlenging av drivstoffavgift som finansieringsform gjeld trinn 1. Det er ikkje tatt stilling til finansiering av trinn 2. Eit framtidig trinn 2 vil kunna omfatta tiltak på E8 i Tromsdalen, fv 59 frå Breivika inklusive tilkomsten til Tromsø hamn, kryssområda i Breivika og Giæverbukta og ny tunnel på rv 862 Breivika - Langnes. Alle desse områda har i dag relativt høg trafikkbelastning.

5.3 Lokale vedtak

Tromsø kommune handsama saka i kommunestyremøte 29. februar 2012 og gjorde dette vedtaket:

- “1. Tromsø kommune ber Samferdselsdepartementet fremme sak om forlengelse avdrivstoffavgiften for Stortinget.
2. Tromsø kommune ønsker å videreføre drivstoffavgiften for å forberede det kommende arbeidet med å utbedre transportsystemet i Tromsøs byområder i henhold til konseptvalutredningen for Tromsø. Forberedelsen omfatter både bygging av viktige tiltak og planlegging av senere tiltak.
3. Innkrevingsperioden for nåværende ordning utløper 31. juli 2012. Det bes om at innkrevingsperioden forlenges med 4 år. Avgiften videreføres på dagens nivå, som er kr 0,89 pr. liter drivstoff, men indeksreguleres årlig etter konsumprisindeksen.
4. Det legges til grunn at inntektene fra drivstoffavgiften inngår som finansieringsbidrag til en Tromsøpakke 3 med følgende finansieringsplan:
 - a. Inntekt fra drivstoffavgift, 92 mill. kroner i avtaleperioden
 - b. Statlige midler, 40 mill. kroner i avtaleperioden
 - c. Fylkeskommunale midler, 53 mill. kroner i avtaleperioden
 - d. Kommunale midler, 23 mill. kroner i avtaleperioden
 - e. Sum totalt i avtaleperioden, 211 mill. kroner

I de statlige midlene forutsettes refusjon av merverdiavgiftsandelen på drivstoffavgiften.

5. Prioritering av tiltakene i Tromsøpakke 3 er som følger:
 - a. Tiltak for gående, syklende, kollektivtrafikk og trafikksikkerhet (80 % av inntektene)
 - b. Planlegging av transportsystemet (20 % av inntektene)
 - c. Planlegging skal finansieres av rene statlige, fylkeskommunale og kommunale midler i pakken i henhold til veglovens § 27a.

Tiltakene er nærmere spesifisert i saksframlegget

6. Styringsgruppen gis fullmakt til å gjøre endringer i forhold til den vedtatte handlingsplanen. Styringsgruppa skal bestå av representanter fra Staten, Troms fylkeskommune og Tromsø kommune”.

Innkrevjing av lokalt finansieringstilskott på omsetnad av drivstoff i Tromsø og ein del andre saker på Samferdseldepartementet sitt område

Fylkesrådet i Troms handsama saka 28. februar 2012 og gjorde dette vedtaket:

Troms fylkeskommune og Tromsø kommune.»

- «1. Fylkesrådet ber Samferdselsdepartementet fremme sak om forlengelse av drivstoffavgiften for Stortinget.
2. Fylkesrådet ønsker å videreføre drivstoffavgiften for å forberede det kommende arbeidet med å utbedre transportsystemet i Tromsøs byområder i henhold til konseptvalgutredningen for Tromsø. Forberedelsen omfatter både bygging av viktige tiltak og planlegging av senere tiltak.
3. Innkrevingsperioden for nåværende ordning utløper 31. juli 2012. Det bes om at innkrevingsperioden forlenges med 4 år. Avgiften videreføres på dagens nivå, som er kr 0,89 pr. liter drivstoff, men indeksreguleres årlig etter konsumprisindeksen.
4. Det legges til grunn at inntektene fra drivstoffavgiften inngår som finansieringsbidrag til en Tromsøpakke 3 med følgende finansieringsplan:
 - a. Inntekt fra drivstoffavgift, 92 mill. kroner i avtaleperioden
 - b. Statlige midler, 40 mill. kroner i avtaleperioden
 - c. Fylkeskommunale midler, 53 mill. kroner til investering og 36 mill. kr. til drift av kollektivtransport i avtaleperioden
 - d. Kommunale midler, 23 mill. kroner i avtaleperioden
 - e. Sum totalt i avtaleperioden, 211 mill. kroner til investering, og 36 mill. kr. til drift (Buss).

I de statlige midlene forutsettes refusjon av erverdiavgiftsandelen på drivstoffavgiften.

5. Prioritering av tiltakene i Tromsøpakke 3 er som følger:
 - a. Tiltak for gående, syklende, kollektivtrafikk og trafikksikkerhet (80 % av inntektene)
 - b. Planlegging av transportsystemet (20 % av inntektene)
 - c. Planlegging skal finansieres av rene statlige, fylkeskommunale og kommunale midler i pakken i henhold til veglovens § 27a.

Tiltakene er nærmere spesifisert i saksframlegget

6. Styringsgruppen gis fullmakt til å gjøre endringer i forhold til den vedtatte handlingsplanen. Styringsgruppa skal bestå av representanter fra Statens vegvesen,

Saka vart lagt fram for fylkestinget som orienteringssak i møte 20. mars 2012.

I vedtaka er det lagt til grunn 23 mill. kroner i kommunale midlar, medan rett beløp er 26 mill. kroner. Dermed vert totalsummen for avtaleperioden 211 mill. kroner. I tillegg kjem 36 mill. kroner i fylkeskommunale midlar til drift av kollektivtransport.

5.4 Om innkrevjingsordninga

Etter § 27a i veglova av 21. juni 1963 nr. 23 kan det med samtykke frå Stortinget krevjast inn eit lokalt finansieringstilskott på omsetnad av drivstoff. Tilskottsmidlane kan berre nyttast til finansiering av bygging av offentleg veg. I forarbeida til lova (Ot.prp. nr. 4 (1989-90)) blei det vist til at finansieringstilskottet skal koma som eit tillegg til statlege løyvingar og nyttast til utbygging av hovudvegnettet i Tromsø. Som omtalt i St.prp. nr. 33 (2006-2007), legg Samferdselsdepartementet til grunn at dette kan vera eit hovudvegnett for biltrafikk, gåande og syklande eller kollektivtrafikk, jf. mellom anna St.prp. nr. 7 (1989-90) og St.prp. nr. 62 (2003-2004).

Stortinget gav i 1990 tilslutning til å krevja inn avgift på omsetnad av drivstoff for å delfinansiera hovudvegutbygginga i Tromsø (Tromsøpakke 1), jf. St.prp. nr. 7 (1989-90), St.prp. nr. 69 (1989-90) og Innst. S. nr. 116 (1989-90). Innkrevjinga starta opp 1. juli 1990, og skulle avsluttast i 2001. I samband med handsaminga av St.prp. nr. 1 (1995-96) vart innkrevjingsperioden forlenga ut 2003 for å kompensera for inntektssvikt i høve til prognosane i St.prp. nr. 7 (1989-90).

Dagens innkrevjingsordning (Tromsøpakke 2) starta opp 1. august 2004, jf. St.prp. nr. 62 (2003-2004) og Innst. S. nr. 222 (2003-2004). Gjennom handsaminga av St.prp. nr. 33 (2006-2007) jf. Innst. S. nr. 117 (2006-2007), vart det vedteke å forlengja innkrevjinga med fire år til 31. juli 2012.

Tiltaka i Tromsøpakke 3, trinn 1, er føresett finansierte med statlege, fylkeskommunale og kommunale midlar, i tillegg til det lokale finansieringstilskottet frå omsetnad av drivstoff. I prinsippet er det slik at dei ulike forvaltningsnivåa finansierer tiltak innanfor eige ansvarsområde, jf. St.prp. nr. 62 (2003-2004) og St.prp. nr. 33 (2006-2007).

Det er lagt til grunn at finansieringstilskottet blir videreført på dagens nivå, dvs. 89 øre per liter drivstoff i 2011-prisnivå. Finansieringstilskottet

Innkrevjing av lokalt finansieringstilskott på omsetnad av drivstoff i Tromsø og ein del andre saker på Samferdseldepartementet sitt område

Tabell 5.1 Finansieringsplan (mill. 2012- kroner)

| | Forslag 2013-2016 |
|------------------------|-------------------|
| Finansieringstilskott | 92 |
| Statlege midlar | 40 |
| Fylkeskommunale midlar | 53 |
| Kommunale midlar | 26 |
| SUM | 211 |

kan indeksregulerast i samsvar med konsumprisindeksen kvart år etter same praksis som for Tromsøpakke 2.

5.5 Forslag til finansieringsplan

Tabell 5.1 viser forslag til finansieringsplan for Tromsøpakke 3, trinn 1. Det er lagt til grunn at innkrevjinga skal vidareførast frå 1. august 2012 og avsluttast 31. juli 2016. Det vil i liten grad bli nytta midlar frå drivstoffavgifta i 2012. Finansieringsplanen viser derfor av praktiske årsaker perioden 2013–2016.

Rekneskapstala frå Tromsø Veg AS viser at nettoinntekta frå drivstoffavgifta dei tre siste åra (2009-2011) har vore på om lag 23 mill. kroner per år. Med bakgrunn i dette er netto inntekt frå drivstoffavgifta stipulert til 92 mill. kroner i perioden 2013-2016.

I tråd med gjeldande praksis er det lagt til grunn at meirverdiavgifta blir refundert gjennom løyvingar over statsbudsjettet. Dette er stipulert til om lag 5 mill. kroner per år. Denne praksisen er etablert etter som ordinære bompengar er fritatt frå meirverdiavgift. Inkludert denne refusjonen er det føresett 40 mill. kroner i statlege midlar til Tromsøpakke 3, trinn 1, for perioden 2013-2016.

I tråd med dei lokalpolitiske vedtaka er det lagt til grunn at Troms fylkeskommune og Tromsø kommune vil bidra med høvesvis 53 mill. kroner og 26 mill. kroner i perioden 2013-2016.

Finansieringskostnadene for eventuelle lån er stipulert til om lag 5 mill. kroner for perioden innkrevjinga varer. Denne kostnaden er føresett dekkja innanfor ramma av pakka.

Av den samla ramma på 211 mill. kroner til trinn 1 av Tromsøpakke 3 i perioden 2013-2016 er det lagt til grunn at 169 mill. kroner skal brukast til infrastrukturtiltak på kommunalt og fylkeskommunalt vegnett, medan 42 mill. kroner skal gå til planlegging i samsvar med konseptvalutgreiinga.

Dersom prosjekta vert dyrare, eller føresetnadene om finansiering vert endra, må omfanget av tiltak tilpassast dei økonomiske rammene. Det er lagt opp til at styringsgruppa for Tromsøpakke 3 årleg gjer naudsynte justeringar basert på dei årlege budsjetta og føringane i denne proposisjonen.

5.6 Samferdselsdepartementet si vurdering

Tromsø kommune opplever ein sterk vekst i folketal og blant anna ei spennande utvikling innan kompetansekreivjande private og offentlege arbeidsplassar. Utviklinga i Tromsø vil ha betydning for kor raskt og på kva måte ein klarer å utnytta dei moglegheitene som opnar seg i nordområda og kor stor del av ringverknadene som vil kunna koma i landsdelen. Lukkast ein ikkje å leggja til rette for ny privat næringsverksemd i Tromsø med tilgang på tilstrekkeleg kvalifisert arbeidskraft, eigna næringslokale og gode samferdselsløysingar er det ein fare for at ny verksemd ikkje vert lokalisert til byen, men at veksten skjer utanfor landsdelen.

Det er allereie i dag kapasitets- og miljøutfordringar knytt til transportsystemet i Tromsø. Det er knappheit på areal for bustadbygging og næringsutvikling som fylgje av transportssystemet. Resultatet er høgare prisar og redusert utvikling. Den kraftige veksten i befolkninga som er venta vil gjera desse utfordringane større. Samferdsledepartementet tek til etterretning at Tromsø kommune og Troms fylke så langt ikkje har ynskt eit omfang av trafikantbetaling for utvikling av infrastrukturen som er vanleg i andre byområde og at aktiviteten i dei planlagde aktivitetene dei neste fire åra derfor er låge. Samferdselsdepartementet er nøgd med at Tromsø kommune og Troms fylkeskommune ynskjer sterkare satsing på kollektivtrafikk, trafikktryggleik og tiltak for gåande og syklende. Dette er i samsvar med måla i konseptvalutgreiinga for transportsystemet i Tromsø, og i tråd med dei signala eit breitt fleirtal i Stortinget har gjeve blant anna gjennom Klimaforliket og behandlinga av Nasjonal transportplan. Departementet ser også positivt på at det vert prioritert å få i stand planlegging i samsvar med det valde konseptet for å førebu seinare arbeid med å utbetra transportsystemet i Tromsø. Dette er i tråd med Regjeringa sitt mål for utvikling av transportsystema i dei største byane.

Samferdselsdepartementet vil understreka at finansieringa av Tromsøpakke 3, trinn 1 skal vera i samsvar med dei prinsippa som ligg til grunn for

Innkrevjing av lokalt finansieringstilskott på omsetnad av drivstoff i Tromsø og ein del andre saker på Samferdseldepartementet sitt område

ordinære bompengeprojekt/-pakker. Dette inneber at forvaltningsnivåa skal finansiera tiltak innafor sine ansvarsområde, og at drivstoffavgifta berre kan finansiera tiltak som det er heimel for i veglova § 27a.

Departementet legg også vekt på at ordninga med lokal drivstoffavgift ikkje må oppfattast som ei ny kommunal avgift for å løysa ordinære oppgåver på vegnettet, men representera ei satsing på konkrete tiltak. Tiltak som skal finansierast av drivstoffavgifta må utgjera ei ekstraordinær satsing gjennom bygging av eit hovudvegnett i Tromsø. Drivstoffavgifta kan derfor ikkje finansiera alle typar tiltak framlagt i denne proposisjonen, men vil saman med statlege, fylkeskommunale og kommunale midlar vera med på å gjennomføra satsinga som er føresett.

I det opplegget som det no er semje om lokalt, vil midlar frå finansieringstilskottet gå til tiltak på Stakkevollvegen. Midlar frå Tromsø kommune går i hovudsak også til dette tiltaket. Midlane frå Troms fylkeskommune går i hovudsak til å finansiera tiltak for trafikktryggleik og gang- og sykkelveggar langs fv 53 samt tiltak for universell utforming. Dei statlege midlane vil gå til å finansiera planlegging av riksvegssystemet. Planleggingsmidla skal nyttast slik at dei følgjer opp dei politiske føringane som er gitt gjennom Stortingets behandling av Klimameldinga og Nasjonal transportplan.

For å sikra rasjonell framdrift uavhengig av takten i offentlege løyvingar og inntekter av driv-

stoffavgifta, tilrår Samferdselsdepartementet at Tromsø Veg AS får løyve til å ta opp lån på inntil 30 mill. kroner. Kapitalkostnaden ved evt. lån skal dekkjast av midlar frå drivstoffavgifta. Selskapet har hatt tilsvarende løyve til å ta opp lån i samband med Tromsøpakke 1 og 2.

Etter gjeldande praksis blir meirverdiavgifta på finansieringstilskottet ført tilbake til Tromsø gjennom dei årlege løyvingane over statsbudsjettet kap. 1320, post 30. Departementet vil vidareføra denne ordninga og legg til grunn at desse midlane inngår i det statlege bidraget og vert nytta til planlegging av riksvegssystemet.

5.7 Avtale

Etter at Stortinget har gjort vedtak om innkrevjing av lokalt finansieringstilskott på omsetnad av drivstoff i Tromsø blir det inngått ein avtale mellom Vegdirektoratet og Tromsø Veg AS i tråd med 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 innkrevjing av lokalt finansieringsbidrag på omsetnad av drivstoff i Tromsø.

Vi HARALD, Noregs Konge,

s t a d f e s t e r :

Stortinget blir bedt om å gjera vedtak om innkrevjing av lokalt finansieringsbidrag på omsetnad av drivstoff i Tromsø i samsvar med eit vedlagt forslag.

Forslag

til vedtak om innkrevjing av lokalt finansieringsbidrag på omsetnad av drivstoff i Tromsø

I

Stortinget samtykkjer i at:

1. Tromsø Veg AS får løyve til å krevja inn lokalt finansieringsbidrag på omsetnad av drivstoff i Tromsø i fire år for delfinansiering av Tromsøpakke 3, trinn 1, i samsvar med føresetnadene og vilkåra i denne proposisjonen.
2. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med Tromsø Veg AS og fastsetja nærare reglar for finansieringsordninga.



Tykk: AS O. Fredr. Arnesen. Mai. 2012

241491