



DET KONGELEGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

St.prp. nr. 33

(2006–2007)

Tromsøpakke 2

- utviding av ordninga med innkrevjing av lokalt finansieringstilskott på omsetnad av drivstoff i Tromsø

*Tilråding frå Samferdselsdepartementet av 15. desember 2006,
godkjend i statsråd same dagen.
(Regjeringa Stoltenberg II)*

1 Innleiing

Samferdselsdepartementet gjer framlegg om å utvide ordninga med innkrevjing av lokalt finansieringstilskott på omsetnad av drivstoff i Tromsø, jf. omtale av saka i St.prp. nr. 1 (2006-2007). Framlegget inneber at dagens innkrevjingsordning blir utvida med fire år fram til 31. juli 2012.

Dagens innkrevjingsordning starta opp 1. august 2004 og gjeld i fire år fram til 31. juli 2008, jf. St.prp. nr. 62 (2003-2004), Innst. S. nr. 222 (2003-2004), og St.prp. nr. 1 (2004-2005). Dei viktigaste prosjekta i den vedtekne ordninga er utbetring av Langnestunnelen og bygging av gang- og sykkelveg over Sandnessundbrua. I tillegg er det lagt opp til ei satsing på andre gang- og sykkelvegtiltak, trafikktryggleikstiltak, miljøtiltak og kollektivtrafikktiltak.

Tromsø kommune og Troms fylkeskommune har i samarbeid med Statens vegvesen utarbeidd eit forslag til ei utvida Tromsøpakke 2. Bakgrunnen for framlegget om å utvide den gjeldande ordning er at eitt av dei store prosjekta i pakka, Langnestunnelen, er blitt dyrare enn føresett. Dermed blei satsinga på andre tiltak i pakka svekka. I tillegg ønskjer Tromsø kommune å endre profilen i Tromsøpakke 2 slik at det blir ei reell satsing på tiltak for å betre miljø og trafikktryggleik. Tromsø kom-

mune har derfor søkt om å forlenge innkrevjingsperioden frå fire til åtte år for å sikre eit finansieringsgrunnlag for dei høgast prioriterte prosjekta i Tromsøpakke 2.

Finansieringsopplegget tek utgangspunkt i det opphavelige forslaget for åtte år. I tillegg er det lagt til grunn auka inntekter frå drivstoffavgifta og overførte midlar frå Tromsøpakke 1.

2 Omtale av Tromsøpakke 2

2.1 Nærare om bakgrunnen for å utvide Tromsøpakke 2

Stortinget gav i 1990 tilslutning til å krevje inn avgift på omsetnad av drivstoff til motorkøyretøy for å delfinansiere hovudvegutvegbygginga i Tromsø (Tromsøpakke 1), jf. St.prp. nr. 7 (1989-90), St.prp. nr. 69 (1989-90) og Innst. S. nr. 116 (1989-90). Det var ikkje heimel i veglova til å krevje inn eit lokalt finansieringstilskott på omsetnad av drivstoff til å delfinansiere vegbygging. Det blei derfor sett i gang eit arbeid for å endre veglova. Resultatet av dette arbeidet var ein ny paragraf i veglova, § 27a, som tok til å gjelde frå 1. juni 1990, jf. Ot.prp. nr. 4 (1989-90) og Innst. O. nr. 26 (1989-

90). Innkrevjinga skulle avsluttast i 2001, men blei seinare forlenga ut 2003, jf. St.prp. nr. 1 (1995-96).

Ved slutten av innkrevjingsperioden tok Tromsø kommune initiativ til å forlenge ordninga for å finansiere ei rekkje andre tiltak. I tillegg til vegtiltak var det også ønske om ei sterk satsing på utbygging av gang- og sykkelvegar, kollektivtrafikktiltak og tiltak for å betre miljø og trafikktryggleik. Innkrevjingsordninga er omtala som Tromsøpakke 2. Det blei lagt opp til at innkrevjingsperioden for Tromsøpakke 2 skulle vere 8 år.

Ved handsaminga av saka i departementet blei både den føreslåtte innkrevjingstida og den ønskede økonomiske ramma halvert. Til grunn for ei slik vurdering låg det at den lokale drivstoffavgifta var ei prøveordning, og at ordninga ikkje måtte oppfattast som ei ny kommunal avgift for å løyse ordinære oppgåver på vegnettet. Departementet vurderte det slik at ei innkrevjingstid på fire år ville vere nok til å sikre ei ekstraordinær satsing på vegtiltak i Tromsø innanfor ramma av Tromsøpakke 2. Det blei understreka at viktige infrastrukturtiltak som utbetring av Langnestunnelen og bygging av gang- og sykkelveg på Sandnessundbrua måtte inngå i pakka.

Tromsø kommune ønskjer no å utvide Tromsøpakke 2 til 8 år for å sikre eit finansieringsgrunnlag for dei høgast prioriterte prosjekta i pakka.

2.2 Innhaldet i ei utvida Tromsøpakke 2

I den gjeldande innkrevjingsordninga er det lagt til grunn at dei ulike tiltaka i Tromsøpakke 2 skal prioriterast innanfor fem ulike satsingsområde: Trafikktryggleik, gåande og syklande, kollektivtransport, miljø og veginvesteringar. Dette prinsippet er vidareført i ei utvida Tromsøpakke 2.

I St.prp. nr. 62 (2003-2004) er det lagt til grunn at dei ulike forvaltningsnivåa skal finansiere tiltak innanfor sine eigne ansvarsområde. Det er også lagt til grunn at finansieringstilskottet frå drivstoffavgifta berre kan nyttast til bygging av offentleg veg. Det er derfor knytt klare vilkår til kva slags tiltak som kan finansierast gjennom drivstoffavgifta.

Prinsippet om å prioritere tiltaka innanfor fem satsingsområde samtidig som det er knytt vilkår til kva slags tiltak som kan finansierast av dei ulike finansieringskjeldene, gjer opplegget lite fleksibelt i høve til handtering av kostnadsoverskridingar.

I samband med handsaminga av ei utvida innkrevjingsordning har Tromsø kommune lagt til grunn at det kan skje endringar i prioriteringane mellom tiltaksgruppene. Kommunen har også lagt til grunn at det fysiske innhaldet i pakka skal juste-

rast dersom det er avvik i høve til den inntekta som er føresett. Spørsmålet er derfor korleis slike endringar skal handterast.

Statens vegvesen tok opp problemstillinga i styringsgruppa for Tromsøpakke 2. Styringsgruppa er satt saman av representantar frå Tromsø kommune, Troms fylkeskommune og Statens vegvesen. Styringsgruppa har lagt til grunn at prosjekta i pakka kan delast inn i to grupper. Desse er vegtiltak og «øvrige tiltak». Inndelinga i to grupper er ei praktisk tilnærming til føringane frå Tromsø kommune og Troms fylkeskommune sine vedtak.

Vegtiltak

Det einaste tiltaket innanfor dette satsingsområdet er Langnestunnelen. Prosjektet er starta opp og vil vere ferdig i 2007. Siste kostnadsoverslag er 115 mill. kr. Dette er 5 mill. kr meir enn det som var kjent då Tromsø kommune og Troms fylkeskommune handsama utvidinga av Tromsøpakke 2. Når utbetringa av Langnestunnelen er ferdig, vil det føre til ein reduksjon i trafikken i sentrum og gjennom bustadområda langs Langnesveien, noko som vil redusere støy og lokal luftforureining og gi ein gevinst i høve til trafikktryggleiken. Det vil ikkje bli gjennomført andre større vegtiltak i 8-årsperioden.

Øvrige tiltak

«Øvrige tiltak» er ei fellesnemning for alle prosjekta som er prioriterte innanfor satsingsområda gåande og syklande, trafikktryggleik, kollektivtransport og miljø.

For mange av tiltaka innanfor desse satsingsområda er ikkje planstatusen avklart. Kostnadene er derfor usikre. Den endelege prioriteringa av tiltaka er avhengig av framdrifta på planarbeidet.

Gåande og syklande

Det er prioritert tiltak for å etablere eit samanhengande hovudvegnett for gåande og syklande i Tromsø. Ein del av dette nettet blei fullført i Tromsøpakke 1. I tillegg er gang- og sykkelvegen over Sandnessundbrua bygd ferdig som ein del av Tromsøpakke 2.

Det blir arbeidd med å revidere kommunedelplanen for eit samanhengande hovudvegnett for sykkel. Kommunedelplanen vil gi føringar for korleis gang- og sykkelvegprosjekta i ei utvida Tromsøpakke 2 skal prioriterast. Dei mest aktuelle prosjekta er gang- og sykkelveg og fortau til bustadområdet i Hamna, fortau langs Strandveien og Dramsveien, samt fortau og gang- og sykkelvegar i Tromsdalen og Kroken.

Trafikktryggleik

Innanfor satsingsområdet trafikktryggleik vil ein prioritere tryggare kryssingar for fotgjengarar i sentrumsområda, og tiltak i nærområda til skolelane.

Kollektivtransport

Det er prioritert å gjere ferdig Sentrumsterminale. I tillegg inngår utbetring og bygging av knutepunkt og haldeplassar i bydelane.

Miljø

Dei største tiltaka er støyskjerming og andre miljøtiltak i sentrumsområda.

3 Lokale vedtak

Tromsø kommune handsama saka i kommunestyremøte 25. januar 2006 og gjorde dette vedtaket:

- «1. Da Stortinget i 2004 behandlet søknaden fra Tromsø kommune og Troms fylkeskommune om Tromsøpakke II, ble pakken halvert. I forkant av behandlingen la Samferdselsdepartementet slike føringer at pakkens profil ble vesentlig endret ved at halvparten ville gå til vegtiltak. I møte med ordføreren har den nye Samferdselsministeren signalisert at Regjeringen vil være positiv til et initiativ for å forlenge Tromsøpakke II til åtte år.
2. Tromsø kommune ber derfor Samferdselsministeren igjen fremme Tromsøpakke II for Stortinget, hvor det foreslås at Tromsøpakke II forlenges til åtte år og med samme profil, finansiering og tiltaksliste som lå til grunn for søknaden basert på vedtak i sak 48/03 i kommunestyre og 34/02 i fylkestinget med følgende endringer:
 - Momsrefusjonen kommer i tillegg og skal i henhold til Stortingets vedtak benyttes til ekstraordinær innsats innen gang- og sykkelveitiltak.
 - Finansiering fra parkeringsfondet utgår. Midler til støyskjerming av hus langs kommunal vei skal tas fra kommunens ordinære driftsbudsjett.
 - De endringer som følger av St.prp. nr. 62 (2003-2004), tilpasset at pakken skal utvides til åtte år.
3. Hvis Stortinget går med på at Tromsøpakke II skal forlenges, skal Rådmannen komme tilbake med et nytt forslag til handlingsplan for perioden 2004-2011.
4. Miljø- og Transportkomiteen får fullmakt til å godkjenne endringer på mindre enn 1 mill. kroner i forhold til den vedtatte handlingsplanen.

5. Tromsø kommune er innforstått med at oppgradering av Langnestunnelen må fullfinansieres i forbindelse med gjennomføringen av en forlenget Tromsøpakke II selv om det vil medføre endring av kostnadsfordelingen mellom de ulike typer tiltak. Kommunestyret gir på denne bakgrunn formannskapet fullmakt til å akseptere en økonomisk dekning som blir resultatet av forhandlinger mellom Tromsø kommune, Troms fylkeskommune og Statens vegvesen når kostnadene med Langnestunnelen er tilstrekkelig klarlagt.»

Fylkestinget i Troms støtta synet til kommunen, og gjorde følgende vedtak 14. februar 2006:

- «1. Troms fylkesting ber Samferdselsministeren igjen fremme Tromsøpakke II for Stortinget, hvor det foreslås at Tromsøpakke II forlenges til åtte år og med samme profil, finansiering og tiltaksliste som lå til grunn for søknaden basert på vedtak i sak 48/03 i kommunestyre og 34/02 i fylkestinget med følgende endringer:
 - Momsrefusjonen kommer i tillegg og forutsettes i henhold til Stortingets vedtak benyttes til ekstraordinær innsats innen gang- og sykkelveitiltak.
 - Finansiering fra parkeringsfondet utgår. Midler til støyskjerming av hus langs kommunal vei skal tas fra kommunens ordinære driftsbudsjett.
 - De endringer som følger av St.prp. nr. 62 (2003-2004), tilpasset at pakken skal utvides til åtte år.
2. Dersom Stortinget slutter seg til at Tromsøpakke II skal forlenges, vil Troms fylkeskommune i samarbeide med Tromsø kommune og Statens vegvesen komme tilbake med et nytt forslag til handlingsplan for perioden 2008-2012, basert på de forutsetninger som er gitt i St.prp. nr. 62 (2003-2004).
3. Fylkeskommunens andel av finansiering av Tromsøpakke II for perioden 2008-2012 innarbeides i økonomiplan med 2,5 mill. per år. Disse midlene forutsettes disponert til kollektivtrafikktiltak, jfr. Fylkestingets vedtak i sak 34/02.
4. Det vises for øvrig til vedtak i Tromsø kommune, sak 31/06 av 25.01.06.»

Med grunnlag i disse vedtaka utarbeidde Tromsø kommune, Troms fylkeskommune og Statens vegvesen eit forslag til innhald i ei revidert Tromsøpakke 2. Det skisserte opplegget blei lagt fram for lokalpolitisk handsaming i Tromsø kommune 20. mars 2006, og formannskapet fatta følgende vedtak:

- «1. Ved utarbeidelse av ny stortingsproposisjon med sikte på forlengelse av Tromsøpakke 2 til 8 år, skal de første 4 årene (gjeldende Tromsøpakke 2) revideres så langt endrede forutsetninger gjør det nødvendig. Den nye proposisjonen utarbeides så med samlet program for alle 8 årene, dvs. fra 1. august 2004 til 31. juli 2012.
2. Total kommunal bevilgning vil ved en forlenget periode for innkreving av drivstoffavgift til 8 år bli 58 mill. 2006 kroner. Ved avvik i gjennomføringsfasen skal pakkens fysiske innhold justeres uten innhold i bevilgningen.
3. Ved en forlenging av innkrevingsperioden for drivstoffavgiften frem til 31. juli 2012 forutsettes at Tromsø Veg AS fortsetter som innkrevingsselskap, og at dagens avgiftsnivå videreføres (med indeksregulering). Tromsø Veg AS gis tillatelse til å forskottere, ved låneopptak, inntil 50 mill. kr, mot senere refusjon ved bevilgning eller inntekt fra drivstoffavgiften. Kapitalkostnadene dekkes av selskapets midler og inngår i de enkelte prosjekters kostnad.
4. Dersom det mot slutten av avgiftsperioden avdekkes avvik i forhold til anslått inntekt, skal den vedtatte avgiftsperioden opprettholdes, og det foretas justering av pakkens fysiske innhold tilpasset endelig inntekt.»

Troms fylkeskommune handsama saka på nytt 4. april 2006, og fylkesrådet fatta følgjande vedtak:

- «1. Fylkesrådet viser til fylkestingets vedtak i sak 03/06.
2. Ved utarbeidelse av ny stortingsproposisjon med sikte på forlengelse av Tromsøpakke 2 til 8 år, skal de første 4 årene (gjeldende Tromsøpakke 2) revideres så langt endrede forutsetninger gjør det nødvendig. Den nye proposisjonen utarbeides så med samlet program for alle 8 årene, dvs. fra 1. august 2004 til 31. juli 2012.
3. Total fylkeskommunal bevilgning vil ved en forlenget periode for innkreving av drivstoffavgift til 8 år bli 20 mill. kroner. Bevilgningen innarbeides i økonomiplan ved en økning av rammen til samferdselsformål. Disse midlene forutsettes disponert til kollektivtiltak, jf. Fylkestingets vedtak i sak 34/02. Ved avvik i gjennomføringsfasen skal pakkens fysiske innhold justeres uten tillegg i bevilgningene. I tillegg avsettes 12,5 mill. (2003-kroner) per år av investeringsmidler, post 30, på Samferdselsdepartementets budsjett, øvrige riksveger til Tromsøpakke 2. Avsetningen av riksvegmidler innarbeides ved behandlingen av fylkeskommunens årlige uttalelser og priorite-

ring til Statsbudsjettets post for investering i øvrige riksveger.

4. Ved en forlenging av innkrevingsperioden for drivstoffavgiften frem til 1. august 2012 forutsettes Tromsø Veg AS som innkrevingsselskap, og dagens avgiftsnivå videreføres (med indeksregulering). Tromsø Veg AS gis tillatelse til å forskottere, ved låneopptak, inntil 50 mill. kr, mot senere refusjon ved bevilgning eller inntekt fra drivstoffavgiften. Rentekostnader dekkes for hvert deltiltak i den grad disse genererer renteutgifter.

Styringsgruppa for Tromsøpakke 2 diskuterte på eit møte den 20. september 2006 gjennomføringa av pakka. For å få til ei fleksibel gjennomføring av utbygginga i pakka, blei styringsgruppa einige om følgjande grep:

«Kommunen er innforstått med at prosjektlisene som foreligger må kunne revideres. Dette oppfattes av alle tre parter å gi økt handlingsrom i innkrevingsperioden, innenfor de regelverk som gjelder.

Marginalprosjektene i forlenget Tromsøpakke 2 grupperes i to grupper:

1. Vegtiltak
2. Øvrige tiltak

Det styres mot 100 % bruk av tilgjengelige rammer innenfor hver av disse gruppene. Beslutninger om prioriteringer innenfor hver gruppe vil bli foretatt av styringsgruppa for Tromsøpakke 2.»

4 Om innkrevjingsordninga

Det er lagt til grunn at finansieringstilskottet blir vidareført på dagens nivå, dvs. 80 øre per liter drivstoff i 2006-prisnivå. Finansieringstilskottet kan indeksregulerast kvart år etter same praksis som for Tromsøpakke 1.

Ei utvida Tromsøpakke 2 er som tidlegare føresetta finansiert av statlege, fylkeskommunale og kommunale midlar, i tillegg til det lokale finansieringstilskottet på omsetnad av drivstoff. I prinsippet er det slik at dei ulike forvaltningsnivåa finansierer tiltak innanfor sitt eige ansvarsområde.

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 komme som eit tillegg til

statlege løyvingar og nyttast til utbygging av hovudvegnettet i Tromsø. Samferdselsdepartementet legg til grunn at dette kan vere eit hovudvegnett for bil, sykkel eller kollektivtrafikk, jf. mellom anna St.prp. nr. 7 (1989-90) og St.prp. nr. 62 (2003-2004).

5 Forslag til finansieringsplan

Tabell 5.1 viser forslag til revidert finansieringsplan for ei utvida Tromsøpakke 2. I tabellen er det tatt med ei samanlikning av finansieringsplanen i St.prp. nr. 62 (2003-2004). Innkrevjinga av drivstoffavgift til Tromsøpakke 2 starta opp i august 2004. Det blei likevel ikkje starta opp prosjekt i pakka før i 2005. Det er lagt til grunn at innkrevjinga skal avsluttast 31. juli 2012. Finansieringsplanen viser av praktiske årsaker perioden 2005 – 2012. Dette gir ei innkrevjingstid på 8 år slik det er føresett.

Storleiken på drivstoffavgifta er fastsett ut frå dagens ordning der meirverdiavgifta er inkludert. I tråd med gjeldande praksis er det lagt til grunn at meirverdiavgifta blir refundert gjennom løyvingar over statsbudsjettet. Denne løyvinga er stipulert til å utgjere 4 mill. kr per år.

Rekneskapstala frå Tromsø Veg AS viser at nettoinntekta frå drivstoffavgifta er høgare enn det som blei lagt til grunn i St.prp. nr. 62 (2003-2004). Derfor er netto inntekt frå drivstoffavgifta oppjustert frå 16 mill. kr til 18 mill. kr per år.

Tromsø Veg AS har overført 7 mill. kr frå Tromsøpakke 1 som er brukt til tiltak i Tromsøpakke 2.

Ved kalkulasjonen av statlege midlar og finansieringstilskott frå drivstoffavgifta er det lagt til

grunn løyvingar i statsbudsjetta for 2005 og 2006 og føreslåtte løyvingar i 2007. For perioden 2008 – 2009 er det lagt til grunn føresette statsmidlar til Tromsøpakke 2 i handlingsprogrammet som Statens vegvesen har fastsett. For perioden 2010 – 2012 har Troms fylkeskommune gjort vedtak om å prioritere midlar til Tromsøpakke 2 innanfor ramma til øvrige riksvegar på statsbudsjettet, jf. fylkesrådet i Troms fylkeskommune sitt vedtak 4. april 2006.

Når det gjeld kommunale og fylkeskommunale tilskott til pakka, er det lagt til grunn at Tromsø kommune og Troms fylkeskommune følgjer opp egne vedtak om finansiering av ei utvida Tromsøpakke 2.

Som det går fram av finansieringsplanen er det i perioden 2005 – 2007 lagt opp til å bruke meir pengar av finansieringstilskottet frå drivstoffavgifta enn det som er kravd inn. Dette syner at det er lagt opp til å låne pengar i 2007 for å kunne gjere Langnestunnelen ferdig. Det er lagt til grunn at lånet skal betalast tilbake med finansieringstilskottet frå drivstoffavgifta. Ein stor del av midlane frå drivstoffavgifta i perioden 2008 – 2009 vil derfor gå med til å betale tilbake lånet.

I investeringsplanen er det lagt til grunn at dei prioriterte prosjekta skal finansierast innanfor totalramma for Tromsøpakke 2. Dersom prosjekta blir dyrare, eller føresetnadene om finansiering sviktar, må innhaldet i pakka reduserast. Dersom prosjekta blir rimelegare, vil det føre til at fleire prosjekt kan realiserast. Det er lagt opp til at styringsgruppa for Tromsøpakke 2 kvart år utarbeider eit forslag til prioriteringsliste basert på dei årlege riksvegbudsjetta, samt på føringane som er gitt i denne proposisjonen.

Tabell 5.1 Revidert finansieringsplan (tal i mill. 2006-kr)

	St.prp. nr. 62 (2003-2004)	<i>Forslag</i> <i>2005-2012</i>	Budsjett 2005-2007	HP 2008-2009	HP 2010-2012
Finansieringstilskott	62	144	96	12	36
Ordinære statlege midlar	50	104	39	20	45
Statleg refusjon av meirverdiavgift		32	9	8	15
Fylkeskommunale midlar	10	21	6	5	10
Kommunale midlar	28	58	21	15	22
Overført frå Tromsøpakke 1		7	7		
Sum	150	366	178	60	128

Tabell 5.2 Revidert investeringsplan (tal i mill. 2006-kr)

	St.prp. nr. 62 (2003-2004)	Sum 2005-2012	2005-2007	2008-2009	2010-2012
Veginvesteringar	75	115	107	8	0
Øvrige tiltak	75	251	71	52	128
- Gang- og sykkelveggar	30				
- Miljø	7,5				
- Kollektivtransport	15				
- Trafikktryggleik	22,5				
Sum	150	366	178	60	128

6 Samferdselsdepartementet si vurdering

Samferdselsdepartementet legg til grunn kommunen og fylkeskommunen sitt ønske om sterkare satsing på miljø, trafikktryggleik og kollektivtrafikk i Tromsø ut over det som no er mogleg å få til innanfor den vedtekne pakka. Kostnadsauken for Langnestunnelen gjer at fleire av dei mindre tiltaka i pakka ikkje kan gjennomførast i fireårsperioden. Den føresette satsinga på miljø og trafikktryggleik er derfor svekka. Ei utvida innkrevjingsordning i Tromsø vil gi rom for å satse sterkare på desse tiltaka i pakka. Dette er i tråd med Soria Moria-erklæringa si målsetting om at kollektivtrafikk må bli eit reelt alternativ til bruk av privatbil i byar og bynære område.

Samferdselsdepartementet vil understreke at finansieringa av ei utvida Tromsøpakke 2 skal vere i samsvar med dei prinsippa som ligg til grunn for ordinære bompengepakker. Dette inneber at forvaltningsnivåa skal finansiere tiltak innanfor sine egne ansvarsområde, og at drivstoffavgifta berre kan finansiere 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 løyse ordinære oppgåver på vegnettet, men representere ei satsing på konkrete tiltak. Tiltak som skal finansierast av drivstoffavgifta må utgjere ei ekstraordinær satsing gjennom bygging av eit hovudvegnett i Tromsø. Drivstoffavgifta kan derfor ikkje finansiere alle typar tiltak som er prioriterte i ein utvida Tromsøpakke 2, men vil saman med statlege, fylkeskommunale og kommunale midlar vere med på å gjennomføre satsinga som er føresett i ei utvida Tromsøpakke 2.

I det opplegget ein no er samd om lokalt, vil midlar frå finansieringstilskottet i all hovudsak gå til å gjere ferdig utbetringa av Langnestunnelen og til bygging av eit hovudvegnett for sykkel. I tillegg kan midlar frå drivstoffavgifta brukast til å finansiere andre tiltak som inngår i eit hovudvegnett for bil, sykkel, eller kollektivtransport i Tromsø. Midlane frå Troms fylkeskommune går til å finansiere kollektivtrafikktiltak, og midlane frå Tromsø kommune går i hovudsak til å finansiere miljø- og trafikktryggingstiltak.

For å sikre rasjonell framdrift på prosjekta, uavhengig av takten i offentlege løyvingar og inntekter av drivstoffavgifta, er det lagt opp til at Tromsø Veg AS får løyve til å ta opp lån på inntil 50 mill. kr. Samla kapitalkostnad vil venteleg ikkje overstige 15 mill. kr og skal dekkast av midlar frå drivstoffavgifta. Selskapet hadde tilsvarande løyve til å ta opp lån i Tromsøpakke 1.

Prioritering av tiltaka i ei utvida Tromsøpakke 2 må tilpassast plansituasjon og dei årlege løyvingane av riksvegmidlar i statsbudsjettet.

Departementet legg til grunn at avtalen med Tromsø Veg AS om innkrevjing av finansieringstilskottet blir vidareført. Selskapet er eigd av Tromsø kommune (2/3 av aksjane) og Troms fylkeskommune (1/3 av aksjane).

Etter gjeldande praksis blir meirverdiavgifta på finansieringstilskottet ført tilbake til Tromsø gjennom ei årleg øyremerka løyving over statsbudsjettet kap. 1320, post 30. Departementet vil vidareføre denne ordninga og legg til grunn at desse midlane blir brukt til auka satsing på gang- og sykkelvegtiltak i tråd med føresetnadene i kommunen.

Føresetnaden om at Langnestunnelen blir omklassifisert til riksveg, og at Statens vegvesen

overtar tunnelen utan vederlag når den er rusta opp til tilfredsstillande standard, står ved lag.

Samferdselsdepartementet

tilrår:

7 Avtale

Etter at Stortinget har gjort vedtak om innkrevjing av lokalt finansieringstilskott på omsetnad av drivstoff i Tromsø blir det inngått ein tilleggsavtale mellom Vegdirektoratet og Tromsø Veg AS i tråd med føresetnadene som er lagt til grunn i denne proposisjonen.

At Dykkar Majestet godkjenner og skriv under eit framlagt forslag til proposisjon om Tromsøpakke 2 – utviding av ordninga med innkrevjing av lokalt finansieringstilskott på omsetnad av drivstoff i Tromsø.

Vi **HARALD**, Noregs Konge,

stadfester:

Stortinget blir bedt om å gjere vedtak om Tromsøpakke 2 – utviding av ordninga med innkrevjing av lokalt finansieringstilskott på omsetnad av drivstoff i Tromsø i samsvar med eit vedlagt forslag.

Forslag

til vedtak om Tromsøpakke 2

**– utviding av ordninga med innkrevjing av lokalt finansierings-
tilskott på omsetnad av drivstoff i Tromsø:**

I

Stortinget samtykker i at Tromsø Veg AS får løyve til å utvide innkrevjinga av lokalt finansieringstilskott på omsetnad av drivstoff i Tromsø kommune til å delfinansiere utvidinga av Tromsøpakke 2 frå fire til åtte år i samsvar med vilkåra som er gitt i denne proposisjonen.

II

Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå tilleggsavtale med Tromsø Veg AS og fastsetje nærare reglar for finansieringsordninga.

