



DET KONGELEGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

St.prp. nr. 85

(2008–2009)

Om delvis bompengefinansiering av trinn 1 av miljøpakke for transport i Trondheim

*Tilråding frå Samferdsdeparterementet av 5. juni 2009,
godkjend i statsråd same dagen.
(Regjeringa Stoltenberg II)*

1 Innleiing

Samferdsdeparterementet legg i denne proposisjonen fram eit forslag om delvis bompengefinansiering av trinn 1 av miljøpakke for transport i Trondheim.

Det lokale forslaget til miljøpakke for transport i Trondheim er basert på eit forlik mellom seks parti i bystyret. Miljøpakka inneheld ei rekke tiltak som mellom anna har som mål å redusere CO₂-utsleppa med 20 pst. innan 2018, auke delen som reiser med miljøvennleg transport (gang-, sykkel-, og kollektivtransport) og redusere reisene med privatbil.

For å nå desse måla blir det satsa på ei rekke ulike tiltak. Det er prioritert å vidareføre utbygginga av eit hovudvegnett som mellom anna skal avlaste biltrafikken rundt dei sentrale byområda. I dette vegnettet inngår utbygging av E6 Sluppen – Stavne som også inkluderer bygging av ny Sluppen bru. I tillegg er det lagt opp til utbygging av E6 Jaktøyen - Tonstad. Som ein del av utbygginga av eit avlastande hovudvegnett blir det lagt opp til å bygge naudsynte lokale tilknytingsvegar og gang- og sykkelvegar. I tillegg er det prioritert kollektivtrafikktiltak, utbygging av hovudruter for sykkeltrafikk, trafikktryggleikstiltak og miljøtiltak. Kommunen og fylkeskommunen ønskjer i tillegg å styrke kollektivtransporten gjennom å bruke bompengar til drift av kollektivtransporten i Trondheim. Kommunen vil også vidareføre ein areal- og

parkeringspolitikk som har som mål å redusere transportbehovet.

For å finansiere utbyggingstiltaka i pakka ønskjer kommunen å innføre brukarbetaling både i form av bompengar og i form av ei lokal avgift på omsetjing av drivstoff. I tillegg er det lagt til grunn at offentlige løyvingar skal inngå som ein del av finansieringsgrunnlaget for miljøpakka.

Det er i dag ikkje lovmessig grunnlag for å ta i bruk ei lokal drivstoffavgift for å finansiere tiltak i pakka. I forslaget frå Trondheim kommune var tildeling til Trondheim gjennom belønningsordninga for kollektivtransport ein del av ramma. Fylkeskommunen har i sitt vedtak føresett at slike midlar kjem som eit tillegg til dei midlane som er omfatta av miljøpakka.

Trondheim kommune og Sør-Trøndelag fylkeskommune ønskjer å kunne starte bygginga av dei høgast prioriterte veg- og kollektivprosjekta i pakka så snart som mogleg. Dei har derfor bedt om å få fremje miljøpakka i to trinn, der første trinn av pakka inneheld tiltak og verkemiddel som per i dag er avklart i forhold til lovverk og økonomiske rammer. Formålet med trinn 1 er å legge til rette for å innføre ei trafikantbetalingsordning i Trondheim basert på lokale vedtak.

På grunn av storleiken på pakka er det krav om at det skal gjennomførast ekstern kvalitetssikring (KS1). Det er gjennomført KS1 for prosjektet E6 Sluppen – Stavne. Prosjektet E6 Jaktøyen – Tonstad er unntatt frå kravet om KS1. Trondheim kom-

mune har i tillegg gjennomført eit omfattande utgreiingsarbeid knytt til transportplanarbeidet for Trondheim. Desse utgreiingane kan inngå som ein del av grunnlaget for KS1. Det vil likevel vere naudsynt med tilleggsutgreiingar som grunnlag for ekstern kvalitetssikring.

Departementet vil kome tilbake med eit framlegg om trinn 2 i pakka når naudsynte utgreiingar og lovmessige avklaringar er gjort.

2 Omtale av det lokale forslaget til miljøpakke for transport i Trondheim

Det lokale forslaget til miljøpakke inneheld omtrentlege ramar for investeringar innafor ulike sektorar. I tillegg er det lagt til grunn ekstra driftsmidlar til kollektivtransport. Den samla økonomiske ramma i det lokale forslaget som blei vedteke av Trondheim kommune 29. januar 2009, er på om lag 6,7 mrd. kr. Som grunnlag for finansieringa har Trondheim kommune rekna med inntekter frå ei lokal miljøavgift på drivstoff, bompenginntekter, statlege tilskot frå belønningsordninga for kollektivtransport og riksvegmidlar. Kommunen har lagt til grunn at staten løyver 100 mill. kr per år i riksvegmidlar i perioden 2010-2019, og at dei statlege løyvingane i dei siste 5 åra av miljøpakka vil bli 60 mill. kr per år.

Halvparten av kostnadsramma er føresett å gå til tiltak for å betre miljøforholda, trafikktryggleikstiltak og til alternative transporttilbod til bil. Her inngår tiltak på både statleg, fylkeskommunalt og kommunalt vegnett. Den andre halvparten av midlane er føresett å gå til utbygging av hovudvegnettet.

Sør-Trøndelag fylkeskommune slutta seg til innhald og målsetjing i miljøpakka for Trondheim i fylkestinget sitt møte 29. januar 2009. Fylkeskommunen la til grunn i sitt vedtak at midlar frå belønningsordninga for kollektivtransport blir halde utafør inntektssida i miljøpakka, og at desse midlane må kome som eit tillegg til den statlege delen av finansieringa av miljøpakka. Det er likevel ein føresetnad at tiltaka som blir finansiert med midlar frå belønningsordninga blir vurdert i samanheng med tiltaka som inngår i miljøpakka.

Det er fleire element i finansieringsplanen som er vedteke lokalt som gjer at det ikkje er mogleg å legge fram ei pakke med ei samla ramma på 6,7 mrd. kr. Det er i dag ikkje heimel til å krevje inn ei lokal avgift på drivstoff for å finansiere mange av dei tiltaka som er føresette i det lokale forslaget.

For å kunne bruke ei lokal drivstoffavgift som verkemiddel, er det naudsynt å skaffe eit lovgrunnlag for ei slik innkrevjing. I St.meld. nr. 16 (2008-2009) Nasjonal transportplan 2010-2019, er det vist til at det er starta eit lovarbeid som opnar for å etablere eit system for innkrevjing av lokalt finansieringstilskot på omsetjing av drivstoff i eit utvida omfang. For å unngå at ordninga fører til auka bruk av bil, er det føresett ei avgrensing til byområde der det ikkje er lønsamt å kjøre ut av området for å fylle drivstoff. Vidare har fylkeskommunen i sitt vedtak lagt til grunn at midlane frå belønningsordninga for kollektivtransport blir halde utafør inntektssida i miljøpakka.

I St.meld. nr. 16 (2008-2009) Nasjonal transportplan 2010-2019, er det lagt til grunn 700 mill. kr til prosjekt og tiltak i Trondheim innafor ramma til riksveginvesteringar for tiårsperioden. Fylkeskommunane tek over ansvaret for øvrige riksvegar frå 1. januar 2010. Fylkeskommunen har ikkje ønskt å gje ein lovnad på kor mykje midlar dei vil sette av i miljøpakka til det vegnettet som blir overført frå staten før dei ser kor store ramar som er lagt til grunn i kommuneøkonomiproposisjonen, som regjeringa la fram i mai 2009.

Dersom ein legg til grunn at dei statlege midlane til miljøpakka er avgrensa til føreslåtte riksvegsløyvingar i perioden 2010-2019 og at det ikkje er lovheimel for å krevje inn ei lokal miljøavgift på drivstoff, blir den økonomiske ramma til miljøpakka om lag 4,8 mrd. kr. I denne ramma er vidareføring av dagens kommunale og fylkeskommunale løyvingar til lokale vegar inkludert.

Trondheim kommune og Sør-Trøndelag fylkeskommune ønskjer likevel å fremje miljøpakka med ei redusert ramme. Dei har derfor bedt om å få fremje pakka i to trinn, der trinn 1 tilsvarar den økonomiske ramma som per i dag er avklart.

3 Lokalpolitisk behandling

Bystyret i Trondheim kommune vedtok miljøpakka for transport i Trondheim 24. april 2008. I møte 29. januar 2009 behandla bystyret finansieringa av miljøpakka og gjorde dette vedtaket:

- *Trondheim kommune vedtar å søke om tillatelse til bompenginnkreving i 15 år for å finansiere «miljøpakke for transport», vedtatt i bystyret i april 2008. Det forutsettes at brukerbetalning kommer i tillegg til statlige og ordinære fylkeskommunale midler.*
- *Trondheim kommune går inn for at finansieringen av «miljøpakke for transport» skjer i to trinn,*

med oppstart av bompengeneinnkreving fra 2010. Miljøavgift på drivstoff innføres når lovgrunnlaget eventuelt åpner for det.

- Bompengesystemet utformes med tre hovedsnitt: Klett, Sluppen og Være /Trondheim øst. For å hindre uheldig omkjøring etableres også en stasjon i Fossestuvegen.
- Takstene vedtas endelig ca ½ år før oppstart. Følgende prinsipper legges til grunn:
 - a) Trafikantene betaler i begge retninger, alle dager hele døgnet
 - b) Med unntak av innkrevningspunkt i Okstadbakken blir takstene tidsdifferensiert og er høyere i rushtidene og lavere på kveld/helg enn ellers på dagen. Tunge kjøretøy betaler dobbel takst. Taksten i Okstadbakken blir kr. 5,-. Øvrige takster blir justert for å oppnå samme finansiering som vist i innstillinga.
 - c) Det gis rabatt slik at den gjennomsnittlige inntekten per passering i bomstasjonene utgjør 67 % av taksten. Ved utforming av rabattsystemet vektlegges følgende:
 - Det gis rabatt for forskuddbetaling
 - Ved passering av flere bomstasjoner i samme innkrevingsnett betales bare i første bomstasjon (gjelder på Klett og Sluppen)
 - I innkrevingsnettet på Klett gis rabatt til trafikanter som også passerer bomstasjoner på E39
 - Det settes et tak der det maksimalt betales for et gitt antall passeringer per måned.

Sør-Trøndelag fylkeskommune behandla bompengesaka 25. februar 2009, og gjorde slikt vedtak:

- Sør-Trøndelag Fylkeskommune støtter innholdet og målsettingen i Miljøpakken for Trondheim.
- Fylkestinget vedtar å søke om tillatelse til bompengeneinnkreving i 15 år for å finansiere «miljøpakke for transport», vedtatt i bystyret i april 2008. Det forutsettes at brukerbetaling kommer i tillegg til statlige og ordinære kommunale/fylkeskommunale midler.
- Inntekt- og utgiftssiden i miljøpakken er fristilt hverandre. Prosjektframdrift fastsettes ut i fra prinsippet om prosjektfinansiering hensyntatt samlet finansieringsmulighet.
- Den statlige andelen i pakken er på 1,9 mrd kr. Sør-Trøndelag Fylkeskommune forutsetter at belønningsmidlene blir holdt utenfor inntektssiden av Miljøpakken og i likhet med Oslo og Bergen, komme i tillegg til den statlige andelen.
- STFVK og Trondheim kommune vil i et samarbeid, og med vekt på kollektivfremmende tiltak, se på bruken av de statlige belønningsmidlene

som er utløst av tiltak og positive resultater i Trondheim.

- Fylkestinget går inn for at finansieringen av «miljøpakke for transport » skjer i to trinn, med oppstart av bompengeneinnkreving fra 2010. Miljøavgift på drivstoff innføres når lovgrunnlaget eventuelt åpner for det.
- Bompengesystemet utformes med tre hovedsnitt: Klett, Sluppen og Være /Trondheim øst. For å hindre uheldig omkjøring etableres også en stasjon i Fossestuvegen.
- Takstene vedtas endelig ca ½ år før oppstart. Følgende prinsipper legges til grunn:
 - a) Trafikantene betaler i begge retninger, alle dager hele døgnet
 - b) Takstene tidsdifferensieres og er høyere i rushtidene og lavere på kveld/helg enn ellers på dagen. Tunge kjøretøy betaler dobbel takst.
 - c) Det gis rabatt slik at den gjennomsnittlige inntekten per passering i bomstasjonene utgjør 67 % av taksten. Ved utforming av rabattsystemet vektlegges følgende:
 - Det gis rabatt for forskuddbetaling.
 - Ved passering av flere bomstasjoner i samme innkrevingsnett betales bare i første bomstasjon (gjelder på Klett og Sluppen)
 - I innkrevingsnettet på Klett gis rabatt til trafikanter som også passerer bomstasjoner på E39
 - Det settes et tak der det maksimalt betales for et gitt antall passeringer per måned.
 - Kollektivtrafikk med rutebuss gis fritak.

Nabokommunane Klæbu, Malvik, Melhus, Midtre Gauldal, Orkdal, Skaun og Stjørdal har gitt sin prinsipielle tilslutning til at det blir etablert ei miljøpakke for transport i Trondheim. Kommunane har likevel reservert seg mot innføring av lokal drivstoffavgift i eigen kommune.

Dei økonomiske føresetnadane som låg til grunn for behandling av miljøpakka i kommunen og fylkeskommunen, endra seg då St.meld. nr. 16 (2008-2009) Nasjonal transportplan 2010-2019, blei lagt fram. Det var derfor naudsynt med nokre avklaringsar lokalt før saka kunne fremjast for Stortinget. Mellom anna var det lagt opp til å presisere kva slags tiltak som var høgast prioriterte i eit redusert trinn 1 av miljøpakka. For ikkje å forseinke prosessen unødig har Samferdselsdepartementet akseptert at formannskapet i Trondheim kommune og fylkesutvalet i Sør-Trøndelag fylkeskommune behandla saka og gjorde naudsynte presiseringar.

Formannskapet i Trondheim kommune behandla opplegget for trinn 1 av miljøpakka i møte 24. mars 2009 og gjorde følgende vedtak:

Formannskapet gir sin tilslutning til gjennomføring av trinn 1 i Miljøpakken for transport i Trondheim under følgende forutsetninger.

1. Utbyggingen av Byåsen tunnel tas inn i trinn 1. Utvidelse av og kollektivfelt på Bjørndalsbrua tas også inn i trinn 1. Etappe 2 og 3 av E6 sør overføres til trinn 2, hvor vi forventer en betydelig statlig medfinansiering til E6 sør, slik det åpnes for i NTP.
2. Formannskapet forventer en raskere oppstart av ny Sluppen bru, med påkjøringsramper til E6 slik at trafikken i Okstadbakken vil flyte lettere. Vi er derfor villig til å lånefinansiere oppstarten på et tidligere tidspunkt.
3. Kollektivtiltak skal prioriteres så tidlig som mulig i perioden.
4. Øvre Forsøkslia tas inn i trinn 1. Nedre Forsøkslia gjennomføres etter ferdigstillelse av Byåsen tunnel, og finansieres i trinn 2.
5. Ordinære kommunale og fylkeskommunale veginvesteringer tas inn som en del av finansieringsgrunnlaget for miljøpakken. En forutsetning for statlig medfinansiering og økningen av belønningsmidlene er at alle aktører styrker sin innsats i Trondheim. Vi forventer derfor at en betydelig andel av øvrige riksveimidler vil inngå i miljøpakka.
6. En gledelig dobling av de totale belønningsmidlene (slik det fremgår av NTP) gir en større statlig medfinansiering av miljøtiltak i Trondheim enn det som var forutsatt. Dette som følge av de offensive miljøgrepene Trondheim kommune har vedtatt og gjennomført. Det er en forutsetning at belønningsmidlene skal brukes på en styrking av kollektivtrafikken i Trondheim, i tråd med Samarferdselsdepartementets retningslinjer.
7. Dersom det blir økte kostnader eller reduserte inntekter som ikke lar seg finansiere gjennom utvidelsene i trinn 2, prioriteres utbyggingen av prosjektene som i saksframlegget.
8. Formannskapet viser til bystyrets tidligere vedtak av takstnivå og rabatter og anbefaler at det gis en fast rabatt for alle som har avtale om forhåndsbetaling, og en lavere rabatt for alle andre med autopassbrikke.
9. Formannskapet gir sin tilslutning til at ansvaret for å finansiere utbyggingen med bominntekter legges til Trøndelag Bomveiselskap AS. Det anbefales at bomvegselskapet får anledning til låneopptak for planlegging og gjennomføring innenfor de garantirammene som Trondheim kommune og Sør-Trøndelag fylkeskommune vedtar.

Trondheim kommune forutsetter en forskuttering av lånemidler til prosjektering allerede i 2009, slik at prosjektene kan komme raskest mulig i gang.

10. All styrings- og beslutningsmyndighet i miljøpakken legges til de vanlige kommunale, fylkeskommunale og statlige organer. Samarbeidsutvalget for Trondheimsregionen blir arena for samarbeid og koordinering på regionalt nivå. Faglig styring foregår i styringsgruppa for bytransport. Det opprettes et kontaktutvalg med medlemmer fra Trondheim kommune, Sør-Trøndelag fylkeskommune og Statens vegvesen for å koordinere arbeidet i miljøpakken og tiltak finansiert av Belønningsordningen for kollektivtransport. Kontaktutvalget forbereder og samordner saker for behandling i politiske organer. Miljøpakken, belønningsmidlene, kommunale- og fylkeskommunale midler til veg- og miljøtiltak samordnes mellom partene.

Fylkesutvalet i Sør-Trøndelag fylkeskommune gjorde dette vedtaket 24. mars 2009:

Fylkesutvalget gir sin tilslutning til gjennomføring av trinn 1 i Miljøpakken for transport i Trondheim under følgende forutsetninger:

1. Utbyggingen av Byåsen tunnel tas inn i trinn 1. Utvidelse av og kollektivfelt på Bjørndalsbrua tas også inn i trinn 1, med oppstart tidlig i perioden. Etappe 2 og 3 av E6 sør overføres til trinn 2, hvor vi forventer en betydelig statlig medfinansiering til E6 sør, slik det åpnes for i NTP.
2. Fylkesutvalget forventer en raskere oppstart av ny Sluppen bru, med påkjøringsramper til E6 slik at trafikken i Okstadbakken vil flyte lettere. Fylkesutvalget ser positivt på at Trondheim kommune er villig til å lånefinansiere oppstarten på et tidligere tidspunkt.
3. Fylkesutvalget forutsetter at midler til kollektivtiltak (drift/investering) utgjør minst 1/5 av den totale Miljøpakken, og prioriteres fra oppstarten av perioden. Midler til drift av kollektivtrafikk kommer som et tillegg til ordinære fylkeskommunale bevilgninger. Belønningsmidler fra Staten kommer i tillegg, slik det er gjort i Oslo og Bergen.
4. Øvre Forsøkslia tas inn i trinn 1. Nedre Forsøkslia gjennomføres etter ferdigstillelse av Byåsen tunnel, og finansieres i trinn 2.
5. Ordinære kommunale og fylkeskommunale veginvesteringer tas inn som en del av finansieringsgrunnlaget for miljøpakken.
6. En gledelig dobling av de totale belønningsmidlene (slik det fremgår av NTP) gir en større statlig medfinansiering av miljøtiltak i Trondheim enn

det som var forutsatt. Belønningsmidlene kommer i tillegg til inntektene i Miljøpakken, og Fylkeskommunen vil bruke belønningsmidlene til å ytterligere styrke kollektivtrafikken i Trondheim, i tråd med Samferdselsdepartementets retningslinjer og prioriteringer gjort i Miljøpakken.

7. *Dersom det blir økte kostnader eller reduserte inntekter som ikke lar seg finansiere gjennom utvidelsene i trinn 2, prioriteres utbyggingen av prosjektene som i saksframlegget.*
8. *Fylkesutvalget viser til bystyrets tidligere vedtak av takstnivå og rabatter og anbefaler at det gis en fast rabatt for alle som har avtale om forhåndsbetaling, og en lavere rabatt for alle andre med autopassbrikke.*
9. *Fylkesutvalget gir sin tilslutning til at ansvaret for å finansiere utbyggingen med bominntekter legges til Trøndelag Bomveiselskap AS. Det anbefales at bomvegselskapet får anledning til låneopptak for planlegging og gjennomføring innenfor de garantirammene som Trondheim kommune og Sør-Trøndelag fylkeskommune vedtar. Trondheim kommune forutsetter en forskuttering av lånemidler til prosjektering allerede i 2009, slik at prosjektene kan komme raskest mulig i gang.*
10. *All styrings- og beslutningsmyndighet i miljøpakken legges til de vanlige kommunale, fylkeskommunale og statlige organer. Samarbeidsutvalget for Trondheimsregionen blir arena for samarbeid og koordinering på regionalt nivå. Faglig styring foregår i styringsgruppa for bytransport. Det opprettes et kontaktutvalg med medlemmer fra Trondheim kommune, Sør-Trøndelag fylkeskommune og Statens vegvesen for å koordinere arbeidet i miljøpakken og tiltak finansiert av Belønningsordningen for kollektivtransport. Kontaktutvalget forbereder og samordner saker for behandling i politiske organer. Miljøpakken, belønningsmidlene, kommunale- og fylkeskommunale midler til veg- og miljøtiltak samordnes mellom partene.*

Fylkesutvalet har i punkt 3 i sitt vedtak føresett at midlar til kollektivtrafikktiltak (drift/investering) skal utgjere minst 1/5 av den totale miljøpakka, og at desse tiltaka blir prioritert tidleg i perioden. Konsekvensane av ein slik kraftig auke i satsinga på kollektivtrafikk er at det ikkje vil vere rom for å gjennomføre fleire av dei planlagde miljø-, trafikktryggleiks- og gang- og sykkelvegtiltaka.

Formannskapet og fylkesutvalet har i sine vedtak prioritert opp utbygging av lokale vegar og tilsvarende prioritert ned utbygginga av E6 sør for Trondheim. Dette inneber at utbyggingsprofilen i

miljøpakka som fylkestinget og bystyret slutta seg til 29. januar 2009, er endra. Til grunn for desse vedtaka i bystyre og fylkesting låg ein føresetnad om at halvparten av midlane i pakka skulle gå til utbygging av eit hovudvegnett og at den andre halvparten skulle gå til andre tiltak.

Viss konsekvensane av prioriteringane i formannskapet og fylkesutvalet er at det ikkje er rom for å bygge ut E6 Jaktøyen – Tonstad som ein del av miljøpakka, er det grunn til å stille spørsmål om det er riktig å krevje inn bompengar i bompengennettet på Klett. Utan ei satsing på utbygging av E6 Jaktøyen – Tonstad som det er lagt opp til i St.meld. nr. 16 (2008-2009) Nasjonal transportplan 2010-2019, vil det ikkje vere god samanheng mellom betaling og nytte for dei trafikantane som passerer denne bomstasjonen. Det vil derfor vere naturleg å kome tilbake til dei konkrete prioriteringane av riksvegprosjekta i samband med utarbeidinga av handlingsprogrammet for riksvegar i trinn 2 av miljøpakka.

Når det gjeld kollektivtiltaka, kan mange av dei viktigaste investeringane ikkje startast opp før det ligg føre godkjende planar. Manglande planavklaring gjer at det kan vere vanskeleg å få til ei så sterk satsing på kollektivtransport som det fylkesutvalet legg opp til i sitt vedtak.

I tillegg er det avklart at staten gjennom belønningsordninga for kollektivtransport vil forhandle om ein 4-årig avtale med Sør-Trøndelag fylkeskommune. Avtalen vil gjelde i perioden 2009-2012. Desse midlane kjem i tillegg til midlane i miljøpakka og skal nyttast til kollektivtrafikktiltak i Trondheim.

Samferdselsdepartementet vil kome tilbake til den endelege prosjektsamansettinga og prioriteringane av tiltak i samband med framlegginga av trinn 2 av miljøpakke for transport i Trondheim.

4 Omtale av aktuelle prosjekt og tiltak i miljøpakka

Miljøpakka omfattar vidare utbygging av eit avlastande hovudvegssystem rundt Trondheim og vidare utbygging av E6 sør for Trondheim. I tillegg vil det bli gjennomført tiltak for å legge forholda til rette for kollektivtransport og syklande og gåande, samt tiltak for å fremje trafikktryggleik og miljø.

Det er eit mål å fullføre riksvegvingen rundt Trondheim slik at byen får eit tilfredsstillande hovudvegnett som kan avlaste dei sentrale byområda for gjennomgangstrafikk. I dette vegnettet inngår prosjekta Sluppen bru og E6 Sluppen –

Stavne. Det er lagt opp til at Sluppen bru byggast med fire felt. For E6 Sluppen – Stavne er det vurdert alternativ med to og fire felt.

E6 sør for Trondheim mellom Jaktøyen og Tonstad har låg standard i forhold til trafikkmengda. Kombinasjonen av mykje trafikk, tofeltsveg, sterk stigning og for liten kapasitet på kryssa, fører til dårleg framkomst og relativt mange ulykker på strekninga. Det er lagt opp til at vegen byggast med motorvegstandard, dvs. minimum fire felt, midtrekkverk og planskilte kryss.

Den økonomiske ramma for trinn 1 av miljøpakka er på om lag 4,8 mrd. kr. Kostnadsgrunnlaget for mange av tiltaka som er omtalt, er i hovudsak henta frå prosjektarbeidet med E6-sør og Sluppen bru/Oslovegen, samt transportplanen for Trondheim som blei vedtatt i februar 2007. Nærare planavklaring er naudsynt for mange av tiltaka. Departementet vil kome tilbake til Stortinget med nærare tidspunkt for oppstart av dei einskilde riksvegprosjekta i pakka så snart det ligg føre godkjente planar og kvalitetssikra kostnadsoverslag.

I tillegg legg Trondheim kommune og Sør-Trøndelag fylkeskommune opp til at tiltak som skal finansierast med midlar frå belønningsordninga for kollektivtransport, blir samordna med tiltak som skal finansierast med midlar frå miljøpakka.

Dei største prosjekta i miljøpakka er utbygginga av E6 og lokale hovudvegar. Utbygginga av E6 sør er delt inn i fleire delparsellar. Desse er:

E6 Jaktøyen – Sandmoen

E6 Sandmoen - Sentervegen

E6 Sentervegen – Tonstad

E6 Sluppen bru

E6 Sluppen – Stavne.

I trinn 1 av miljøpakka er det lagt opp til at E6 skal byggast om til 6 felt mellom Sentervegen og Tonstadkrysset. Parsellen er ein del av reguleringsplanen for E6 mellom Sandmoen og Tonstad som er sendt ut på høyring i mai 2009. Det er lagt til grunn at bygging av parsellen Sentervegen – Tonstad kan ta til i 2010. Førebels kostnadsoverslag for parsellen er 320 mill. kr. Førebels kostnadsoverslag for heile strekninga E6 Jaktøyen – Tonstad er om lag 1500 mill. kr. Overslaget inkluderer nødvendige lokale vegtilknytningar og gang- og sykkelvegssystem.

I tillegg er det lagt opp til at E6 Sluppen – Stavne, inkludert ny Sluppen bru, blir bygd ut som ein del av trinn 1. Førebels kostnadsoverslag for prosjektet er på om lag 800 mill. kr med ei uvisse på +/- 40 pst. Av dette er kostnadene for ny Sluppen bru stipulert til om lag 400 mill. kr. Det vil bli utar-

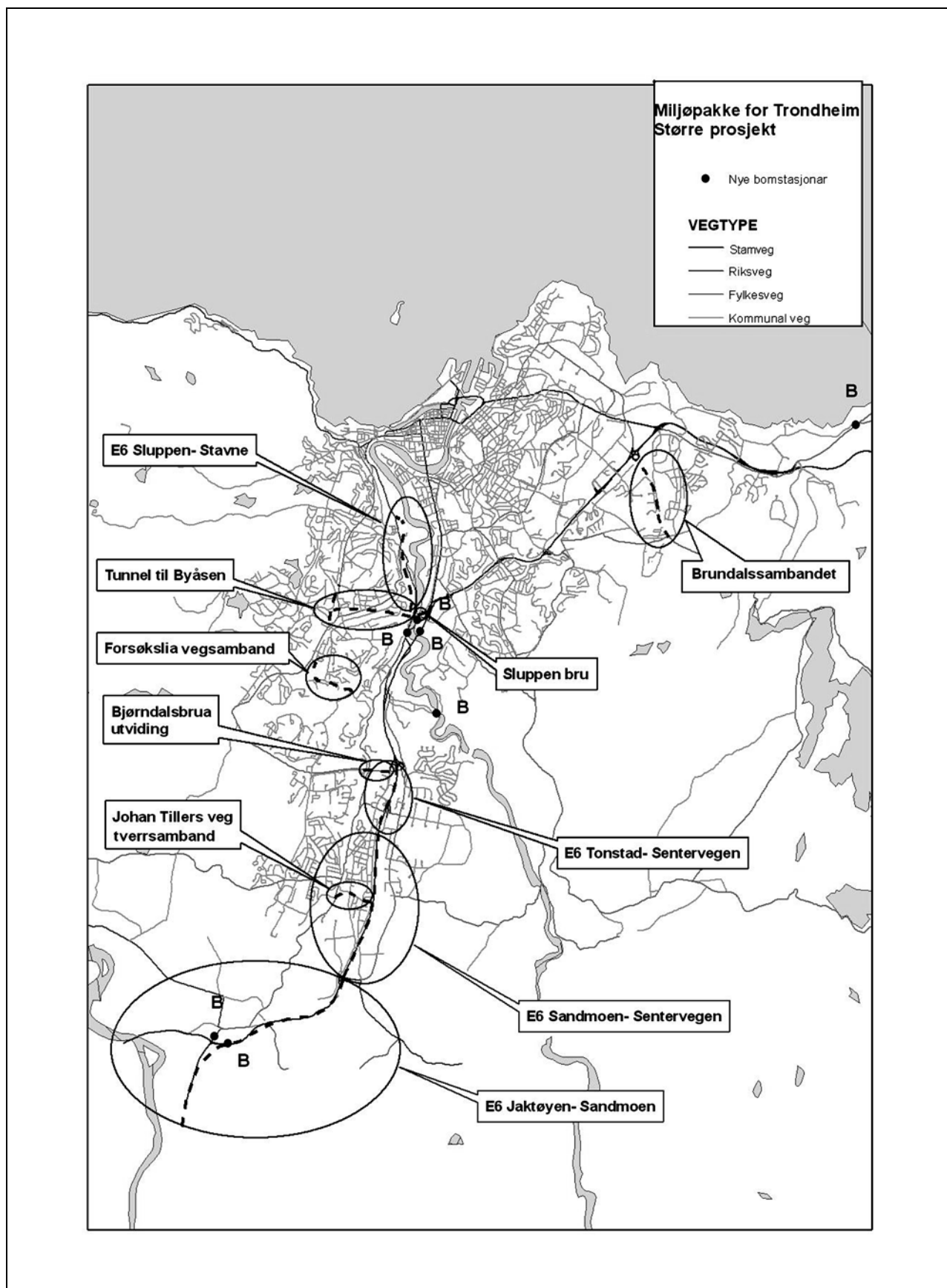
beidd kommunedelplan med konsekvensutgreiing for prosjektet i 2009.

Det største prosjektet på det lokale vegnettet er Byåsentunnelen. Tunnelen, som skal gå frå ny Sluppen bru til Munkvoll, vil vere eit viktig element i det avlastande hovudvegnettet i Trondheim. Førebels kostnadsoverslag for Byåsentunnelen er om lag 800 mill. kr. Byåsentunnelen er, saman med øvre Forsøkslia og utviding av kollektivfelt på Bjørndalsbrua, prioritert i trinn 1 av miljøpakka.

I tillegg er det lagt opp til ei sterk satsing på kollektivtrafikktiltak, utbygging av gang- og sykkelvegar, miljøtiltak og trafiktryggingstiltak. Den endelege prioriteringa av desse tiltaka vil inngå som ein del av arbeidet med KS1 for miljøpakka.

Trondheim kommune og Sør-Trøndelag fylkeskommune har lagt til grunn at bompengar kan nyttast til drift av kollektivtransport i Trondheim. Det er opna for at bompengar kan nyttast til drift av kollektivtransport som ein del av ein plan for eit heilskapleg og samordna transportsystem i eit byområde, jf. Ot.prp. nr. 15 (2007-2008) og Innst. O. nr. 26 (2007-2008). I forarbeida til lova er det sett som eit krav at ei rekke føresetnader skal vere oppfylt før ei slik bompengapakke for eit byområde blir lagt fram for Stortinget. Mellom anna er det krav om at det skal ligge føre ei framstilling av heilskapen i pakka som gjer det tydeleg korleis trafikk- og miljøutfordringane skal handterast på kort og lang sikt. I denne framstillinga må det vere definert klare mål for kva ein skal oppnå i det området som miljøpakka omfattar. Det må mellom anna vere dokumentert ein samanheng mellom verknader på dei miljø- og trafikutfordringar som skal løysast, og dei tiltaka pakka foreslår. I tillegg må det vere utarbeidd ein strategi for handtering av driftsoppgåvene etter opphøyr av bompengefinansieringa, og det må gå fram kva som skal skje ved eventuell svikt i inntektene. Det må også vere laga eit opplegg for å rapportere om måla i miljøpakka blir nådd.

Departementet er positiv til at dei lokalt ønskjer å ta i bruk bompengar til drift av kollektivtransport som eit verkemiddel for å nå måla i miljøpakka. Dette skal vere eit supplement til den ordinære innsatsen over offentlege budsjett. Sør-Trøndelag fylkeskommune har i denne saka ikkje konkret vist kva slags type driftstiltak bompengane skal nyttast til og korleis desse tiltaka vil vere med på å oppnå måla for miljøpakka. Utan ei slik konkretisering av kva slags tiltak bompengane skal vere med på å finansiere, vil det ikkje vere mogleg å måle om bruken av midlane er med på å oppnå måla med pakka, eller om bompengane til drift av kollektivtransport erstattar fylkeskommunen sin eigen innsats.



Figur 4.1

Departementet vil kome tilbake til Stortinget med ei samla framstilling som viser heilskapen i pakka, og som i tillegg viser kva type driftstiltak inntektene frå bompengepakka skal nyttast til. Det er ein føresetnad at bruk av bompengar til driftstiltak for kollektivtrafikken skal gi ei reell styrking av kollektivtilbodet.

5 Utbyggings- og finansieringsopplegg

Finansieringa av miljøpakke for transport i Trondheim er basert på innkrevjing av bompengar og statlege, fylkeskommunale og kommunale midlar. Eventuell brukarbetaling i form av ei lokal avgift på omsetjing av drivstoff må departementet kome tilbake til i samband med trinn 2 av miljøpakka. I tråd med vanleg praksis skal dei ulike forvaltningsnivåa finansiere tiltak innafor eige ansvarsområde. Bompengane kan i prinsippet nyttast til tiltak på riksvegar, fylkesvegar og kommunale vegar så lenge bruken av bompengar skjer i samsvar med dei rammor som veglova § 27 gir.

5.1 Statlege midlar

I St.meld. nr. 16 (2008-2009) Nasjonal transportplan 2010-2019, er det lagt til grunn at om lag 400 mill. kr innafor ramma til programområda vil gå til tiltak i Trondheimsområdet. 200 mill. kr av desse midlane er føresette stilt til disposisjon i første fireårsperiode. I tillegg er det i siste 6-årsperiode lagt til grunn 300 mill. kr til utbygginga av E6 sør for Trondheim.

5.2 Kommunale og fylkeskommunale midlar

Trondheim kommune og Sør-Trøndelag fylkeskommune har gått inn for at ordinære løyvingar til veginvesteringar på dagens kommunale og fylkeskommunale vegnett skal inngå som ein del av finansieringsplanen. Frå fylkeskommunen si side utgjer dette om lag 5 mill. kr per år, medan det frå kommunen si side utgjer om lag 10 mill. kr per år.

Frå 2010 får fylkeskommunane ansvaret for hovuddelen av dagens øvrige riksvegar. Desse vil bli omklassifisert til fylkesvegar, og statlege løyvingar til fylkeskommunane ved overtaking av øvrig riksvegnett skal skje gjennom rammetilskotsordninga. Sør-Trøndelag fylkeskommune er innstilt på å stille til disposisjon midlar til miljøpakka frå dei

midlane som blir lagt inn i rammetilskotet som følgje av ansvarsendringa. Desse rammene er lagt fram i kommuneøkonomiproposisjonen som blei fremma av regjeringa i mai 2009. Fylkeskommunen har ikkje ønskt å gje ein lovnad på kor mykje midlar dei vil gå inn med, før rammene er kjende. Fylkeskommunen kjem tilbake til spørsmålet i samband med førebuingane til trinn 2 av miljøpakka.

5.3 Bompengoordninga

Lokalt er det lagt til grunn innkrevjing i sju bomstasjonar som er plasserte i tre ulike snitt i Trondheim.

Søndre snitt:

Bomstasjonane er plassert på Trondheimssida av rundkjøringa på Klett. Dermed unngår ein at regional trafikk mellom E6 og E39 blir belasta. Det blir eit innkrevjingspunkt på E6 og eit på rv 707 sør for Klett. Det er 29 000 kjt/døgn som passerer bomsnittet i dag. Dette utgjer 80 pst. av trafikken over bygrensa mot sør. Det meste av trafikken utafor snittet er trafikk mellom Trondheim og Klæbu. Vegen til Melhus over Rødde (fv 737) er den einaste relevante omkjøringsruta. Det er rekna ut at denne vegen kan kome til å få ei dobling av trafikken frå om lag 1000 til om lag 2000 køyretøy i døgnet.

Midtre snitt:

Bomstasjonane skal plasserast på E6 i Okstadbakken, på Sluppen bru og i Oslovegen sør for Sluppen bru. I tillegg skal det settast opp ein bomstasjon i Fossestuvegen for å hindre trafikklekkasje via Fossegrenda. Det passerer 95 000 kjt/døgn gjennom bomsnittet. Dette utgjer 87 pst. av trafikken mellom sør og nord i byen. Det vil i praksis berre vere to andre omkjøringsruter (Granåsen og Tillerbruvegen). Det er ikkje rekna med at desse vil få vesentleg trafikkvekst.

Nordre/austre snitt:

Det pågår innkrevjing i bomstasjonen på Ranheim som er ein del av prosjektet E6 Trondheim – Stjørdal. Denne innkrevjinga vil vere i drift mesteparten av perioden. Det er ikkje lagt opp til å plassere fleire bomstasjonar på E6 Trondheim - Stjørdal fordi dette vil redusere trafikken og dermed også inntektene for dette prosjektet. Det er lagt opp til eit nytt innkrevjingspunkt på Malvikvegen ved Værettrøa. Saman med stasjonen på E6 Trondheim - Stjørdal vil desse fange opp så godt som all trafikk

austover (30 000 kjt/døgn). Det vil vere mogleg å køyre via Jonsvannet utan å betale, men denne ruta vil vere lite attraktiv.

Innkrevjingsopplegg

Det er lagt til grunn parallellinnkrevjing i automatiske, ubemanna stasjonar. Bomstasjonane er basert på Autopass-systemet og vil ha tilsvarende teknologiske løysingar som eksisterande bomstasjonar i Oslo, Bergen og Tønsberg. Betaling av bompengar vil skje gjennom bruk av elektronisk brikke eller ved etterskottsvis fakturering basert på videofotografering av registreringsnummeret til bilen. Av omsynet til personvernet er det lagt opp til at det skal vere mogleg for trafikantane å betale ved nærliggande bensinstasjonar som har avtale med bomselskapet. I St.meld. nr. 16 (2008-2009) Nasjonal transportplan 2010-2019, er det varsla eit interdepartementalt arbeid om anonymitet i heilautomatiske bomstasjonar, jf. St.prp. nr. 40 (2007-2008). Samferdselsdepartementet tek sikte på at konklusjonane frå dette arbeidet ligg føre ved årsskiftet 2009/2010.

Trafikkgrunnlag og trafikkavvisning

Registreringar av årsdøgntrafikken gjennom eller i nærleiken av dei tre bomstasjonssnitta er grunnlaget for å rekne ut bompengainntektene i miljøpakka. Desse tala er innhenta i 2007 og 2008, slik at den reelle trafikken gjennom bomsnitta i 2009 kan ligge noko høgare.

I tillegg har ein transportmodell for Trondheimsområdet vore nytta til å rekna ut verknaden av å sette opp bomstasjonar i Trondheim. Mellom anna er det sett på om køyremønsteret endrar seg og kor stor trafikkavvisning bompengelopplegget vil få. Statens vegvesen og Trondheim kommune har også gode erfaringstal for effekten av at den gamle bomringen i Trondheim blei tatt ned ved årsskiftet 2005/2006. Til saman gir dette eit godt grunnlag for å stipulere trafikkavvisninga i det nye bompengelopplegget.

Det er ikkje lagt inn trafikkvekst i perioden i grunnlaget for å rekne ut bompengainntekter. Dette samsvarer med målet om at den delen av trafikantane som reiser med privatbil, skal reduserast frå 58 til 50 pst. Målet er at fleire trafikantar vil bruke buss, sykle eller gå i staden for å bruke bil.

Oppstart av innkrevjinga

Kommunen og fylkeskommunen har lagt til grunn at innkrevjinga av bompengar kan starte opp 1. januar 2010. Innkjøp av innkrevjingsutstyr må gjen-

nomførast i tråd med reglane om offentlege innkjøp. Det tek noko tid å lage spesifikasjonane av eit så vidt komplekst bompengelopplegg før tilbudsutlysninga. Det tek også noko tid frå leverandørane er valt til alt utstyret er levert, montert og testa. Statens vegvesen har alt starta førebuingane til innkjøp av innkrevjingsutstyr og tek sikte på at innkrevjinga kan starte opp så snart det er praktisk mogleg å få innkrevjingsutstyret på plass. Dette er ikkje mogleg å gjennomføre innan 1. januar 2010 slik kommunen og fylkeskommunen ønskjer. Det er meir realistisk at innkrevjinga kan starte opp i løpet av første halvår 2010. Statens vegvesen meiner at det vil ta om lag åtte månader frå Stortingets vedtak til innkrevjinga kan starte opp.

Takstar og rabattordningar

Trondheim kommune og Sør-Trøndelag fylkeskommune har i sine vedtak 29. januar 2009 lagt til grunn nokre prinsipp for utarbeiding av eit takstsystem:

- Trafikantane må betale i alle innkrevjingssnitt i begge retningar.
- Takstane skal differensierast og ha ein høgare sats i rushtida og ein lågare sats på kveld/helg enn elles på dagen.
- Tunge kjøretøy skal betale dobbel takst.
- Den gjennomsnittlege inntekt pr. passering skal utgjere 67 pst. av den ordinære taksten.
- Det gis rabatt ved betaling på forskott.
- Ved passering av fleire bomstasjonar i same innkrevjingssnitt skal det berre betalast i første bomstasjon.
- I innkrevjingssnittet på Klett gis rabatt til trafikantar som også passerer bomstasjonar på E39.
- Det skal settast eit tak på talet på passeringar som det blir betalt for per måned (passeringstak).
- Kollektivtrafikk med rutebuss gis fritak for betaling.

Bystyret har i sitt vedtak lagt til grunn at takstane i innkrevjingspunktet i Okstadbakken ikkje skal tidsdifferensierast og at taksten blir sett til kr 5 per passering.

I saksframlegget til bystyret og fylkestinget er det lagt til grunn at den gjennomsnittlege taksten for personbilar skal vere 10 kr per passering. Det er også lagt til grunn at denne taksten kan variere over døgnet. Til dømes kan taksten i rushtida vere 15 kr, 10 kr resten av dagen og 7 kr om natta og i helga. Eit slikt opplegg inneber at bilistane må betale ein høgare pris på dei tidspunkta på dagen der belastninga på vegnettet er høgast.

I diskusjonar mellom Statens vegvesen, Trondheim kommune og Sør-Trøndelag fylkeskommune om kva slags takstsystem som best kan ivareta desse prinsippa, blei det peikt på eit takstsystem tilsvarende det som Oslo har i dag gjennom Oslo-pakke 3.

Fylkesutvalet og formannskapet har i sine vedtak 24. mars 2009 rådd til at det gis ein fast rabatt for alle som har avtale om førehandsbetaling, og ein lågare rabatt for alle andre med autopassbrikke. Dette vedtaket støttar opp om eit opplegg tilsvarende det som er innført i Oslo. Det lokale forslaget til takstsystem er ei omlegging i forhold til dagens system, og avvik frå dei generelle takstretninglinene når det gjeld fast rabatt. Forslaget til takst- og rabattsystem skal sendast på høyring i kommunen og fylkeskommunen før Vegdirektoratet gjer sitt endelege takstvedtak.

Samanheng mellom nytte og betaling

I St.meld. nr. 16 (2008-2009) Nasjonal transportplan 2010-2019, er krava til samanheng mellom betaling og nytte i bompengoordningar omtalt. Hovudregelen er at bomstasjonane skal plasserast i nærleiken av dei prosjekta som blir bygde, slik at ein oppnår god samanheng mellom nytte og betaling. I ei bompengepakke slik det er lagt opp til i Trondheim, vil det ikkje vere mogleg å sette opp ein bom i nærleiken av alle store og små prosjekt i pakka. Bomstasjonane er derfor plasserte slik at alle dei som betaler, får nytte av eit eller fleire av tiltaka. Legg ein til grunn at E6 Jaktøyen – Tonstad blir bygd ut som ein del av miljøpakka, er samanhengen mellom betaling og nytte godt ivaretatt i det skisserte opplegget.

5.4 Forslag til finansieringsplan

Finansieringsplanen som er lagt til grunn, er vist i tabell 5.1.

Det er i utgangspunktet ikkje føresett at bompengeselskapet må ta opp lån for å finansiere tiltaka i miljøpakka. Det er derfor ikkje rekna med

finansieringskostnader knytt til låneopptak. Det vil likevel vere formålsteneleg at bompengeselskapet får høve til å ta opp lån dersom dette viser seg å vere naudsynt for å sikre at utbyggingstiltaka kan gjennomførast så rasjonelt som mogleg.

For å få gjennomført naudsynt planlegging og prosjektering av tiltaka i miljøpakka, er det lagt opp til at bompengeselskapet kan finansiere inntil 15 mill. kr i planleggingsmidlar i 2009 gjennom låneopptak.

Følgjande basisføresetnader er lagt til grunn for bompengeutrekninga:

- Innkrevjingsperiode: 15 år.
- Gjennomsnittleg inntekt per passering: 6,67 kr.
- Trafikkgrunnlag: Dagens trafikknivå gjennom bomstasjonssnitte med ei gjennomsnittleg trafikkavvisning på 11 pst.
- Trafikkvekst: I tråd med måla i miljøpakka er det ikkje lagt inn trafikkvekst i perioden.
- Årleg prisstigning: 2,5 pst.
- Årlege innkrevjingskostnader: 14 mill. kr (2 mill. kr/år per bomstasjon).

Bompengepakker er meir fleksible enn bompengenneinnkrevjing for enkeltprosjekt. Det blir lagt til grunn at omfanget av utbygginga i miljøpakka blir tilpassa den økonomiske ramma. Dersom kostnadsoverslaget på nokre av prosjekta aukar, vil dette innebære at andre prosjekt ikkje blir bygde. Dersom prosjekta blir rimelegare enn rekna med, vil det bli plass til fleire prosjekt i pakka. All kostnadsauke er føresett løyst innanfor den økonomiske ramma av miljøpakke for transport i Trondheim. Det er ein føresetnad at miljøprofilen i pakka blir oppretthalde.

Det vil bli etablert eit kontaktutval som skal ha som oppgåve å sjå til at alle tiltak som blir starta opp, lar seg finansiere innafor dei økonomiske rammene i miljøpakka og i tråd med dei føringar som er gitt i denne proposisjonen. Det er føresett at Sør-Trøndelag fylkeskommune, Trondheim kommune og Statens vegvesen er representerte i utvalet. Det er eit ønskje lokalt at kontaktutvalet også skal koordinere tiltaka som blir finansierte gjen-

Tabell 5.1 Finansieringsplan.

	2010-2013	2014-2019	2020-2024	SUM
Statlege midlar	200	500		700
Kommunale midlar	40	60	50	150
Fylkeskommunale midlar	20	30	25	75
Bompengar	1040	1560	1300	3900
Sum	1300	2150	1375	4825

nom belønningsordninga for kollektivtransport. Dette er gjort for å få til ei god samordning av tiltak som blir finansierte frå ulike kjelder.

6 Vidare arbeid med trinn 2 av miljøpakka

I trinn 2 av miljøpakka vil heilskapen i pakka bli omtalt. Det inneber også at den endelege prioriteringa av prosjekt og tiltak i miljøpakka skal leggjast fram i trinn 2. Grunnlaget for prioriteringa vil mellom anna vere handlingsprogrammet til Nasjonal transportplan for perioden 2010–2013, og handlingsprogrammet for fylkesvegane i Sør-Trøndelag.

Det vil i tillegg vere naudsynt å få avklart om det er mogleg å auke den økonomiske ramma for miljøpakka. Mellom anna vil det bli avklart om det er mogleg å ta i bruk ordninga med lokalt finansieringstilskot på drivstoff i eit utvida omfang i Trondheim. Departementet legg vidare til grunn at fylkeskommunen må avklare om dei vil auke det fylkeskommunale bidraget til miljøpakka som følge av at dei overtar ansvaret for øvrige riksvegar frå 1. januar 2010. Det kan også vere aktuelt å vurdere takstnivået i bomstasjonane.

Det er lagt opp til at miljøpakka skal underleggast ekstern kvalitetssikring (KS1). Departementet legg til grunn at ein slik prosess tek utgangspunkt i dei utgreiingane som allereie er gjennomførte. I tillegg vil det vere naudsynt å gjennomføre tilleggsutgreiingar. Desse tilleggsutgreiingane bør fokusere på konkrete kollektiv-, trafikktryggleiks-, og miljøprosjekt og vurdere desse i forhold til kostnader, gjennomføring og nytte. Målet må vere å finne fram til dei prosjekta som best kan ivareta dei måla som er sette for miljøpakka. Også dei driftstiltaka som er føresett finansierte med bompengar, bør inngå i ei slik utgreiing. Det same bør gjelde for dei restriktive tiltaka. Departementet er oppteken av at utgreiingane ikkje skal overlape allereie gjennomførte utgreiingar og at dei gjennomførast så raskt som mogleg.

7 Samferdselsdepartementet si vurdering

Samferdselsdepartementet viser til at det er tverrpolitisk semje om å etablere ei miljøpakke for transport i Trondheim. Departementet er samd

med lokale styresmakter i at det er viktig å starte opp bompengeinnkrevjinga i Trondheim for å kunne kome i gang med utbygginga av dei viktige tiltaka så snart som mogleg. Departementet støttar derfor opplegget med å fremje trinn 1 av miljøpakka i denne omgangen.

Samferdselsdepartementet viser til at det gjennom St.meld. nr. 16 (2008-2009) Nasjonal transportplan 2010-2019, er lagt til grunn 700 mill. kr i statlege midlar til miljøpakke for transport i Trondheim. I tillegg legg departementet til grunn at Sør-Trøndelag fylkeskommune vurderer omfanget av sin innsats i miljøpakka på bakgrunn av dei økonomiske rammene som følgje av at øvrige riksvegar blir overførte til fylkeskommunen.

Det lokale forslaget til takstsystem er ei omlegging i forhold til dagens system når det gjeld flat rabatt ved bruk av autopassbrikke, og avvik frå dei generelle takstretningssystemene. Føringsane dei lokalt har lagt på takstsystemet, inneber i praksis at dei går inn for eit system som tilsvarar det takst- og rabattsystemet som er innført i Oslo, jf. St.prp. nr. 40 (2007-2008) Om Oslopakke 3 trinn 1. Departementet sluttar seg til konklusjonane lokalt og går inn for eit takstsystem med flat rabatt ved bruk av autopassbrikke.

Departementet har merka seg at kommunen ønskjer at taksten på bomstasjonen i Okstadbakken skal settast til 5 kr og ikkje vere omfatta av tidsdifferensieringa. Departementet har også merka seg at fylkeskommunen ikkje har ønska å redusere taksten i Okstadbakken. Departementet har valt å legge vekt på ønska frå kommunen i denne saka og aksepterer at det blir sett ein lågare takst utan ytterlegare rabatt på bomstasjonen i Okstadbakken.

Departementet har merka seg at Trondheim kommune ønskjer å innføre tidsdifferensiering av takstane slik at dei er høgare i rushtida og lågare på kveldane og i helga enn elles på dagen. Grunngevinga frå kommunen for å innføre ei slik ordning er at innkrevjingsordninga skal ha ein trafikkregulerande effekt. I tillegg gir ein slik innkrevjingsmodell ein betre framkomst for alle trafikantar med same samla økonomiske belastning for bilistane.

Departementet går inn for eit opplegg med tidsdifferensierte takstar som ein del av finansieringsgrunnlaget for miljøpakke for transport i Trondheim fordi ei slik ordning gjer at dei trafikkantane som belastar vegsystemet mest, må betale mest. Dette gir den mest rettferdige fordelinga av betalingsplikta og inneber ein viss trafikkregulerande effekt.

Departementet sluttar seg til at bompengeselskapet kan finansiere inntil 15 mill. kr i planleggingsmidlar i 2009 gjennom låneopptak.

Departementet vil kome tilbake til oppstart av dei prosjekta det er aktuelt å starte opp i 2010 i samband med framlegginga av statsbudsjettet for 2010. Departementet vil også kome tilbake til trinn 2 av miljøpakka når naudsynte avklaringar ligg føre. Trinn 2 vil innehalde ein heilskapleg plan og endelege prioriteringar av prosjekt og tiltak i miljøpakka der også omsynet til arealbruken er vurdert.

8 Avtale

Etter at Stortinget har gjort vedtak om delvis bompengefinansiering av trinn 1 av miljøpakke for

transport i Trondheim, vil det bli inngått avtale mellom Vegdirektoratet og bompengeselskapet i tråd med gjeldande standardavtale og 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 delvis bompengefinansiering av trinn 1 av miljøpakke for transport i Trondheim

Vi **HARALD**, Noregs Konge,

s t a d f e s t e r :

Stortinget blir bedt om å gjere vedtak om delvis bompengefinansiering av trinn 1 av miljøpakke for transport i Trondheim i samsvar med eit vedlagt forslag.

Forslag

til vedtak om delvis bompengefinansiering av trinn 1 av miljøpakke for transport i Trondheim

I

Stortinget samtykkjer i at bompengeselskapet får løyve til å krevje inn bompengar til delvis bompengefinansiering av miljøpakke for transport i Trondheim etter vilkåra i denne proposisjonen.

II

Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsetje nærare reglar for finansieringsordninga.
