



Innst. 214 S

(2016–2017)

Innstilling til Stortinget fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Prop. 47 S (2016–2017)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Finansiering av Bypakke Nord-Jæren i Randaberg, Sandnes, Sola og Stavanger kommuner i Rogaland

Til Stortinget

Sammendrag

Rogaland fylkeskommune og Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg kommuner er samde om å videreføre satsinga på vegtiltak gjennom ei ny bompengepakke.

Det er venta stor folketalsvekst på Nord-Jæren. Lokale styresmakter ønskjer at trafikkveksten innan persontransport skal takast med kollektivtransport, sykling og gåing. Pakka skal styrke kollektivtilbodet og tilhøva for fotgjengarar og syklistar, særleg til område med stor næringsverksemd som Forusområdet.

Samferdselsdepartementet legg i proposisjonen fram forslag om finansiering av ei bypakke for Nord-Jæren, i tråd med vedtak frå lokale folkevalde styresmakter. Pakka vil omfatte prosjekt og tiltak i Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg kommuner.

Målet for bypakka er nullvekst i personbiltrafikken fram mot 2032, samt god framkomst for alle tra-

fikantgrupper med hovudvekt på kollektivtransport, sykling, gåing og næringslivstransport. Lokale styresmakter legg til grunn at trafikkveksten framover skal takast med kollektivtransport, sykling og gåing.

For å nå målet om nullvekst i personbiltrafikken og meir effektiv transport på Nord-Jæren er det lokalt vedtatt å gjennomføre følgjande hovudtiltak:

- Etablering av sykkelekspressveg mellom Stavanger og Sandnes via Forus
- Etablering av eit samanhengande bussystem på Nord-Jæren (Bussveien)
- Etablering av ein transportkorridor for næringslivet på vestsida av dei mest folketette bustadområda (Transportkorridor vest) samt utbetring av E39 på strekningane Ålgård–Hove og Smiene–Harestad.

Det er lagt opp til bompengerevving i 15 år frå 2018. Gjennomføringa av tiltak vil starte i 2017.

Det legges opp til porteføljestyling av Bypakke Nord-Jæren med årlig rullering av fireårige handlingsprogrammer.

Aktuelle prosjekt og tiltak

Tabell 4.1 Bypakke Nord-Jæren – kostnader for aktuelle prosjekt og tiltak

	Mill. 2016-kr
Tiltak	Kostnad
Vegtiltak ¹	12 000
Transportkorridor vest ²	4 300
E39 Ålgård–Hove	3 550
E39 Smiene–Harestad	3 200

	Mill. 2016-kr
Fv. 505 Foss Eikeland–E39	750
E39/rv. 44 Krysstiltak/vegutviding Stangeland	200
Bussveien ²	7 200
Andre kollektivtrafikktiltak	3 350
Sykkelekspressveg Stavanger–Sandnes	1 300
Programområdetiltak	3 150
Kollektivtrafikk	1 050
Sykkel	1 050
Trafikktryggleik, gange, miljø	1 050
Drift av kollektivtransport	3 150
Bygging av bomstasjonar	200
Transportsystem Sandnes øst (planlegging)	50
Sum	30 400

¹Ekskl. statlege midlar til E39 Eiganestunnelen etter 2018 samt bompengar til dette og andre igangsette prosjekt (føresett dekkja innafør eksisterande pakke).

²Dei delane av Bussveien som er fellesstrekning med Transportkorridor vest inngår i kostnadsverslaget for Transportkorridor vest (kostnadsrekna til om lag 3 000 mill. kr).

Ved den lokalpolitiske handsaminga hausten 2014 var kostnadene for aktuelle prosjekt og tiltak førebels kalkulerte til vel 24 mrd. 2014-kr. Det var knytt stor uvisse til mange av overslaga. Etter nye kostnadsvurderingar for enkelte delprosjekt er kostnadene no kalkulerte til i storleiksorden 30 mrd. 2016-kr.

Det er gjennomført ekstern kvalitetssikring (KS2) av trafikk- og finansieringsføresetnadene for Bypakke Nord-Jæren og for første etappe av sykkel-ekspressvegen. I den samanhengen har den eksterne konsulenten også vurdert oppgitte kostnader for andre aktuelle prosjekt. Fleire av tiltaka i pakka er på eit tidleg planstadium. Det ligg derfor føre til dels stor uvisse knytt til kostnadsverslaget for pakka. Det skal gjennomførast eigne KS2-prosessorar for dei store prosjekta innafør Bypakke Nord-Jæren, når tilstrekkelege avklaringar ligg føre. Prosjektporteføljen må tilpassast til dei samla økonomiske rammene for bypakka. Den eksterne konsulenten har vurdert den samfunnsøkonomiske lønsemda i pakka, og er komen til at alle delane (sykkelekspressveg, Bussveien, vegprosjekta) har vesentleg negativ nettonytte.

Trafikkgrunnlag

Totaltrafikken gjennom dei planlagde bomsnitta er rekna til om lag 242 800 køyretøy per døgn. Innføringa av bompengeneinnkrevjing er venta å redusere trafikken til om lag 218 500 køyretøy per døgn, tilsvarende 10 pst. For næringslivstransportar er det lagt til grunn ein årleg trafikkvekst i tråd med prognosane som vart nytta i arbeidet med NTP 2014–2023.

Bompengeplegg

Det skal etablerast 38 bomstasjonar med einvegs innkrevjing, i fem soner.

Som det går fram av proposisjonens kapittel 3, har Rogaland fylkeskommune gått inn for eit takstsystem med einvegs innkrevjing og tre takstgrupper: lette køyretøy med totalvekt under 3 500 kg, tunge køyretøy med totalvekt mellom 3 500 og 7 500 kg, og tunge køyretøy med totalvekt over 7 500 kg. For nærmare omtale av rabatt- og takstopplegg syner ein til proposisjonen.

Føresetnadene som er lagt til grunn for vurdering av bompengepotensialet, er:

- Innkrevjingsperiode: 15 år frå 2018.
- Lånerente: 5,5 pst. dei første 10 åra, deretter 6,5 pst.
- Innskotsrente: 2,5 pst.
- Årlege innkrevjingskostnader: 160 mill. kroner.

Basert på føresetnadene er brutto bompengeneinntekter rekna til om lag 25,2 mrd. kroner. Av dette er om lag 21 mrd. kroner føresett nytta til gjennomføring av prosjekt og tiltak innafør Bypakke Nord-Jæren, om lag 1,8 mrd. kroner til å dekke finansieringskostnader og om lag 2,4 mrd. kroner til å dekke innkrevjingskostnader og kostnader til drift av bompengeselskapet. Det er lagt til grunn at bompengeselskapet vil stille til disposisjon inntil 650 mill. kroner i 2017.

Finansieringsopplegg

Finansieringa er basert på innkrevjing av bompengar samt statlege og fylkeskommunale midlar. Opplegget er beskrevet i kapittel 7 i proposisjonen. I tillegg til eit bompengebidrag på om lag 21 mrd. 2016-kr og statlege midlar vil òg refundert meirver-

diavgift nyttast til investeringar. I tillegg har Samferdselsdepartementet gjennom det fastsette rammeverket for bymiljø-/byvekstavtalar lagt til grunn statleg delfinansiering på inntil 50 pst. av prosjektkostnadene for viktige fylkeskommunale kollektivtransportprosjekt i dei fire største byområda. Bussveien på Nord-Jæren er eit slikt prosjekt.

Aktuelle vegprosjekt vil bli vurderte i samband med utarbeidinga av Nasjonal transportplan 2018–2029. Eventuell igangsetjing av vegprosjekt må vurderast i samband med dei årlege budsjetta.

Rogaland fylkeskommune fatta i møte i fylkestinget 9. desember 2014 vedtak om å stille garanti for eit låneopptak på inntil 7,0 mrd. 2014-kr.

Med nivået på bompengar og fylkeskommunale midlar som omtala i denne proposisjonen, og statlege midlar som føresett i Meld. St. 26 (2013–2014) Nasjonal transportplan 2014–2023, blir det samla bidraget til gjennomføring av Bypakke Nord-Jæren på nærare 24 mrd. kroner. Det samla omfanget av statlege midlar vil bli nærare avklart gjennom forhandlingane om ein byvekstavtale, arbeidet med Nasjonal transportplan 2018–2029, dei årlege budsjetta og tilhøyrande handlingsprogram.

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Kjell-Idar Juvik, Sverre Myrli, Magne Rommetveit, Eirik Sivertsen og Karianne O. Tung, fra Høyre, lederen Nikolai Astrup, Torill Eidsheim, Nils Aage Jegstad og Helge Orten, fra Fremskrittspartiet, Tor André Johnsen, Åse Michaelsen og Morten Stordalen, fra Kristelig Folkeparti, Hans Fredrik Grøvan, fra Senterpartiet, Janne Sjelmo Nordås, og fra Venstre, Abid Q. Raja, viser til den framlagte proposisjonen og slutter seg til opplegget for bompengefinansiering av Nord-Jæren-pakken.

Komiteen viser til at Rogaland fylkeskommune og kommunene Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg er enige om å videreføre satsingen på vegtiltak, samt legge til rette for at veksten innen persontransport skal skje med kollektivtransport, sykling og gange. Til tross for et tilbakeslag for petroleumsrelatert virksomhet de siste par årene, merker komiteen seg at det er forventet økt næringsvirksomhet og stor folketallsvekst i Nord-Jæren-området.

Komiteen viser til proposisjonen for en nærmere oversikt over de aktuelle prosjektene som kan inngå i Nord-Jæren-pakken. Komiteen merker seg at for å nå målet om nullvekst i personbiltrafikken og mer effektiv transport på Nord-Jæren er det lokalt vedtatt å gjennomføre følgende hovedtiltak:

- Etablering av sykkelekspressveg mellom Stavanger og Sandnes via Forus
- Etablering av eit samanhengande bussystem på Nord-Jæren (Bussveien)
- Etablering av ein transportkorridor for næringslivet på vestsida av dei mest folketette bustadområda (Transportkorridor vest) samt utbetring av E39 på strekningane Ålgård–Hove og Smiene–Harestad.

Komiteen viser til at det er lagt opp til bompengeneinnkreving i 15 år fra 2018, at gjennomføring av første tiltak starter i 2017, og at det legges opp til porteføljestyring med årlig rullering av fireårige handlingsprogrammer.

Komiteen viser til at det er gjennomført eksternt kvalitetssikring (KS2) av trafikk- og finansieringsforutsetningene for Bypakke Nord-Jæren og for første etappe av sykkelekspressvegen. Kostnadsoverslaget for de aktuelle prosjektene er på ca. 30 mrd. kroner. Komiteen merker seg at det er knyttet stor usikkerhet til mange av anslagene siden de er på et tidlig stadium i planprosessen. Komiteen viser videre til at det skal gjennomføres egne KS2-prosesser for de store prosjektene, og at prosjektporteføljen må tilpasses den samlede økonomiske rammen for bypakken.

Komiteen viser til forutsetningene i proposisjonen der det er beregnet en totaltrafikk gjennom 38 bomstasjoner i fem soner på tilnærmet 218 500 kjøretøy etter innføring av bompengeneinnkrevingen. Det er en reduksjon på ca. 10 pst. i forhold til dagens nivå.

Komiteen viser til at det i Prop. 1 S Tillegg 2 (2015–2016) er lagt opp til en omlegging av takst- og rabattstrukturen med ny inndeling av takstgrupper. Kjøretøy med totalvekt til og med 3 500 kg og alle kjøretøy i kategori M1 utgjør takstgruppe 1. Øvrige kjøretøy utgjør takstgruppe 2. Komiteen viser videre til at det ved bruk av elektronisk brikke i takstgruppe 1 blir gitt en rabatt på 20 pst., og at rabatten kan kombineres med passeringstak og timesregel og at det ikke blir gitt rabatt i takstgruppe 2. Komiteen merker seg at det nye opplegget for takst- og rabattstruktur avviker fra det Rogaland fylkeskommune har gått inn for i den lokalpolitiske behandlingen med et takstsystem med enveis innkreving og tre takstgrupper, samt 10 pst. til alle kjøretøy med elektronisk brikke. Komiteen forutsetter at innkrevingen skjer i tråd med den nye takst- og rabattstrukturen og at gjennomsnittlig passeringskostnad blir på 20 kroner (2016-nivå), tilsvarende forutsetningen i den lokalpolitiske behandlingen. Komiteen viser til at det etableres timesregel og at det også omfatter bomstasjonen ved Hundvågtunnelen (rv. 13 Ryfastsambandet). Komiteen viser videre til at det settes et pas-

seringstak på 75 passeringer pr. måned i takstgruppe 1.

Komiteen merker seg at basert på forutsetningene i proposisjonen er brutto bompenginntekter beregnet til ca. 25,2 mrd. kroner hvorav 21 mrd. kroner er forutsatt benyttet til gjennomføring av prosjekt og tiltak innenfor Bypakke Nord-Jæren. Det er forutsatt at bompengeselskapet kan stille til rådighet 650 mill. kroner i 2017. I Meld. St. 26 (2103–2014) Nasjonal transportplan 2014–2023 er det lagt til grunn 1 990 mill. kroner i statlige midler til prosjekt som inngår i Bypakke Nord-Jæren. I tillegg vil Rogaland fylkeskommune stille til rådighet all merverdiavgift knyttet til prosjekter på fylkesveg.

Komiteen viser til at regjeringen gjennom det fastsatte rammeverket for bymiljø/byvekstavtaler har lagt til grunn statlig delfinansiering på inntil 50 pst. av prosjektkostnadene for viktige fylkeskommunale kollektivtransportprosjekt i de fire største byområdene, herunder bussveiprojektet i Bypakke Nord-Jæren. Komiteen viser videre til at ytterligere avklaring av statlige midler til prosjekter i Bypakke Nord-Jæren vil skje i Nasjonal transportplan 2018–2029 og i arbeidet med byvekstavtale. Komiteen merker seg at Rogaland fylkeskommune har gjort vedtak om å stille lånegaranti på opptil 7 mrd. kroner.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre, viser til at det etableres et passeringstak på bompenger for å unngå at noen får urimelige økonomiske belastninger som følge av prosjektet, men at det bare er lette biler (takstgruppe 1) som er tenkt omfattet. Flertallet mener at en slik regel vil kunne gi urimelige belastninger for næringstrafikk og tungbiler og at passeringstaket bør gjelde for alle kjøretøy. Det forutsettes at en utvidelse av passeringstaket til også å gjelde takstgruppe 2 har tilslutning fra lokale myndigheter.

Flertallet fremmer på denne bakgrunn følgende forslag:

«Samferdselsdepartementet får fullmakt til å utvide passeringstaket til også å omfatte takstgruppe 2 dersom det er lokal tilslutning til det.»

Et annet flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, merker seg at Arbeiderpartiet antyder en statlig finansiering på inntil 70 pst. av Bussveien. Dette står i sterk kontrast til den politikken som Arbeiderpartiet selv førte under den rød-grønne regjeringperioden. Det er derfor all mulig grunn til å stille spørsmål ved om Arbeiderpartiet har tenkt å følge opp løftene sine, eller om inntil 70

pst. fremdeles betyr 10–20 pst., slik det statlige bidraget for denne type prosjekter var under den rød-grønne regjeringen.

Dette flertallet viser til at regjeringspartiene og samarbeidspartiene har forpliktet seg til statlig finansiering på 50 pst. av viktige kollektivtransportløsninger i de største byene, og at det blir fulgt opp for Nord-Jæren-pakken.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet merker seg at komiteens flertall vil gi departementet fullmakt «til å utvide passeringstaket til også å omfatte takstgruppe 2 dersom det er lokal tilslutning til det». Det er bra at flertallet med dette tar inn over seg utfordringene som næringstransporten i regionen vil møte som følge av bompengepropellet fra regjeringen. KS2-rapporten peker imidlertid på at det er betydelig usikkerhet knyttet til nivået på de framtidige bompenginntektene. Det kommer ikke fram hvor mye flertallets forslag vil svekke finansieringsgrunnlaget for bypakken. Disse medlemmer viser til Arbeiderpartiets forslag til vedtak som innebærer økt statlig finansiering av bypakken med 1,4–1,5 mrd. kroner sammenlignet med regjeringens opplegg. I dette forslaget åpnes det opp for at dersom lokale myndigheter ønsker det, kan hele eller deler av det ekstra statlige bidraget kunne brukes til reduksjon i bompengenivået, og da særlig for næringslivets transporter. Arbeiderpartiets forslag innebærer, hvis lokale myndigheter ønsker det, at bompengebelastningen for næringslivet kan reduseres, men uten å svekke finansieringsgrunnlaget for bypakken. Dette er et langt mer økonomisk ansvarlig opplegg sammenlignet med hva komiteens flertall går inn for.

Disse medlemmer merker seg at kostnadene for Bypakke Nord-Jæren har økt fra om lag 24 mrd. 2014-kroner da prosjektet var til behandling i de ulike kommunestyre og fylkestinget, til dagens om lag 30 mrd. 2016-kroner. Bompengenivået har økt fra 18,5 mrd. 2014-kroner til proposisjonens framlegg om 21 mrd. 2016-kroner. Ut over prisstigning i disse to årene innebærer dette en reell økning av bidraget fra bilistene til finansieringen med 1,5 mrd. kroner.

Disse medlemmer er bekymret for den kostnadsvekst som prosjektet har hatt på bare to år, og vil understreke regjeringens ansvar for kostnadskontroll og kostnadsdisiplin.

Disse medlemmer viser til at regjeringen i Prop. 1 S Tillegg 2 (2015–2016) la om takst- og rabattstrukturen. Mens regjeringen Stoltenberg II i gjeldende NTP la til grunn 10 pst. rabatt til alle kjøretøy med brikke og gyldig avtale, har dette blitt endret til 20 pst. rabatt for takstgruppe 1 og ingen for takstgruppe 2. Det går fram av framlegget fra regjeringen at meningen er at den samlede omleggingen ikke skal innebære endringer i gjennomsnittlig inn-

tekt pr. passering, eller overføring av kostnader fra lette til tunge kjøretøy. Disse medlemmer har imidlertid merket seg at næringslivet i Stavangerregionen har vært svært kritiske til bompengebelastningen for tyngre kjøretøy som følge av framlegget fra regjeringen (takstgruppe 2).

Disse medlemmer viser til at det er tett sammenheng mellom Bypakke Nord-Jæren og de kommende forhandlingene mellom stat og fylke om byvekstavtale samt forslag til Nasjonal transportplan 2018–2029 som Stortinget skal behandle vårsesjonen 2017. Det framgår av proposisjonen at Bypakke Nord-Jæren totalt er på om lag 30 mrd. kroner, mens allerede «kjent» finansiering summerer seg til om lag 24,5 mrd. kroner. Regjeringen legger gjennom det fastsatte rammeverket for bymiljø/byvekstavgifter til grunn statlig delfinansiering av inntil 50 pst. av prosjektkostnadene for viktige fylkeskommunale kollektivtransportprosjekt i de fire største byområdene. Bussveien, med en kostnad angitt i proposisjonen til 7,2 mrd. kroner, er et slikt prosjekt. Disse medlemmer legger til grunn at regjeringen, gitt positivt utfall av forhandlingene med fylkeskommunen, vil finansiere det som trengs for fullfinansiering av Bypakke Nord-Jæren.

Disse medlemmer viser til at Arbeiderpartiet mener at det er svært viktig at staten bidrar slik at fylkene settes i stand å ta de store løftene innen transport de kommende årene. Dette gjelder ikke minst storbyområdene som har en sentral oppgave i å håndtere målet om at veksten i persontransporten skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Disse medlemmer viser til at Arbeiderpartiet mener at staten i denne typen prosjekt derfor må kunne legge opp til å finansiere inntil 70 pst. av kostnadene, under forutsetning av at det blir full enighet mellom stat, fylke/storby om tiltak i bo- og arealpolitikken som fortetting rundt knutepunkt mv. En finansiering av Bussveien med inntil 70 pst. innebærer at staten, under forutsetning av full uttelling innen bo- og arealpolitikken, ville bidratt med 1,4–1,5 mrd. kroner mer enn det regjeringen legger opp til som sitt maksimum.

Disse medlemmer legger til grunn at fordelingen av disse 1,4–1,5 mrd. kroner i ekstra statlige midler best skjer gjennom enighet i de kommende forhandlingene om byvekstavgifter mellom staten og fylkeskommune. Generelt mener disse medlemmer at midlene bør benyttes til å styrke byvekstavtalenes innretning for å nå nullvekstmålet, men det kan også tenkes andre tilnærminger.

Disse medlemmer har merket seg reaksjonene fra næringslivet mot bompengebelastningen i Bypakke Nord-Jæren, og vil peke på regionens svært høye arbeidsledighet og et næringsliv med betydelige utfordringer. Det bør derfor for Bypakke Nord-Jærens del åpnes opp for at hele eller deler av det eks-

tra statlige bidraget som ville kommet med Arbeiderpartiets forslag, kunne gått til reduksjoner i bompengenivået, og da særlig for næringslivets transporter. Dersom dette skulle være ønsket fra fylket, bør det vises fleksibilitet i forhold til det etablerte takst- og rabattsystemet.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen dekke inntil 70 pst. av investeringskostnadene av Bussveien, under forutsetning av at det blir full enighet mellom stat, fylke/storby om tiltak i bo- og arealpolitikken som betydelig fortetting rundt knutepunkt med videre.»

Forslag fra mindretall

Forslag fra Arbeiderpartiet:

Forslag 1

Stortinget ber regjeringen dekke inntil 70 pst. av investeringskostnadene av Bussveien, under forutsetning av at det blir full enighet mellom stat, fylke/storby om tiltak i bo- og arealpolitikken som betydelig fortetting rundt knutepunkt med videre.

Komiteens tilråding

Komiteens tilråding fremmes av en samlet komité.

Komiteen viser til proposisjonen og merkningene, og rår Stortinget til å gjøre følgende

v e d t a k :

I

Samferdselsdepartementet får fullmakt til å utvide passeringstaket til også å omfatte takstgruppe 2 dersom det er lokal tilslutning til det.

II

1. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å gjennomføre første etappe av sykkellekspressvegen mellom Stavanger og Sandnes, på strekningen Sørmarka–Smeaheia, innafor ei kostnadsramme på 1 050 mill. 2016-kroner.
2. Stortinget samtykker i at bompengeselskapet får løyve til å ta opp lån og krevje inn bompengar til delvis bompengefinansiering av Bypakke Nord-Jæren. Vilråda går fram av denne proposisjonen.
3. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsetje nærare reglar for finansieringsordninga.

4. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å kunne endre opplegget for bomstasjonar, under føresetnad av at det er lokal semje om dette og endringane ikkje svekkar økonomien i bypakka.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 14. mars 2017

Nikolai Astrup

leder

Helge Orten

ordfører

