



Innst. 117 S

(2011–2012)

Innstilling til Stortinget frå transport- og kommunikasjonskomiteen

Prop. 28 S (2011–2012)

Innstilling frå transport- og kommunikasjonskomiteen om forlenging av bompenggeordninga i Nord-Jærenpakka i Rogaland

Til Stortinget

Samandrag

Samferdselsdepartementet legg i proposisjonen fram forslag om forlenging av eksisterande bompenggeordning for Nord-Jærenpakka med inntil fem år.

Nord-Jærenpakka er omtalt m.a. i St.meld. nr. 16 (2008–2009) Nasjonal transportplan 2010–2019, side 163–165. I St.prp. nr. 58 (2008–2009), jf. Innst. S. nr. 230 (2008–2009), blei det lagt til grunn at Nord-Jærenpakka skulle fullførast gjennom innkreving av bompengar til utløpet av 2011.

Prioriteringane i St.prp. nr. 58 er følgde opp gjennom Statens vegvesen sitt handlingsprogram for perioden 2010–2013 og Rogaland fylkeskommune sitt handlingsprogram for den same perioden, og gjennom dei årlege budsjetta.

Det blei vist til at konseptvalutgreiinga (KVU) for transportsystemet på Jæren, med påfølgjande ekstern kvalitetssikring (KS1) vil gi grunnlag for vidare planlegging og drøfting av finansieringsløyningar av større samferdselstiltak på Jæren, m.a. for det vidare arbeidet med utforming av Jærenpakke 2.

Slutføringa av arbeidet med konseptvalutgreiinga og ekstern kvalitetssikring av denne tek lengre tid enn tidlegare lagt til grunn. Det er ikkje mogleg å leggja eit forslag til Jærenpakke 2 fram for Stortinget innan utløpet av 2011. Rogaland fylkeskommune la derfor hausten 2010 fram eit forslag til forlenging av eksisterande bompenggeordning for Nord-Jærenpakka. Det er lagt opp til å forlenga eksisterande ord-

ning med inntil fem år for å finansiera ei rekkje tiltak både på riks- og fylkesvegnettet.

Sidan 1998 er det gjennomført rundt 100 prosjekt og tiltak innafor Nord-Jærenpakka. Totalt er det investert om lag 6 mrd. kroner. Av dette er om lag 40 pst. finansiert med bompengar. Tabell 3.1 i proposisjonen viser store vegprosjekt som vil vera fullførte eller starta opp ved utløpet av 2011.

Den lokalpolitiske behandlinga av forlenging av Nord-Jærenpakka går fram av pkt. 4 i proposisjonen.

Tiltak ved forlenging av Nord-Jærenpakka

Av store prosjekt og tiltak som er aktuelle å gjennomføra ved forlenging av Nord-Jærenpakka:

- E39 Eiganestunnelen i Stavanger kommune: Førebels legg Statens vegvesen til grunn eit kostnadsoverslag (styringsramme) på om lag 1,9 mrd. 2011-kroner.
- Rv. 510 Kryssutbetring i Sømmevågen vest inkl. Flyplassvegen: Kostnadene er førebels rekna til i storleiksorden 650 mill. kroner. Det blir vurdert å gjennomføra ei etappevis utbygging.
- Fv. 44 Forus–Gausel: Kostnadene er førebels rekna til i storleiksorden 670 mill. kroner, herav om lag 210 mill. kroner for strekninga i Sandnes kommune og om lag 460 mill. kroner for strekninga i Stavanger kommune.
- Fv. 505 Skjæveland–Foss/Eikeland; Kostnadene er førebels rekna til i storleiksorden 410 mill. kroner.
- E39 Sandved–Hove: Kostnadene er førebels rekna til i storleiksorden 450 mill. kroner.
- Trafikkstyringstiltak: Det blir lagt opp til å gjennomføra tiltak for å prioritera kollektivtrafikken i Forusområdet, i hovudsak gjennom signalprioritering.

- Gang- og sykkelveggar; Det blir lagt opp til å vidareføra utbygginga av gang- og sykkelveggar etter den prioriteringslista som ligg føre i dagens Nord-Jærenpakke.

Utbyggings- og finansieringsopplegg

Finansieringa av Nord-Jærenpakka frå 2012 er basert på statlege midlar, fylkeskommunale midlar og bompengar.

I det foreslåtte opplegget for forlenging av Nord-Jærenpakka som blei lagt fram for lokalpolitisk behandling hausten 2010, var det lagt til grunn 610 mill. 2010-kroner i statlege midlar i fireårsperioden 2012–2015. Samferdselsdepartementet vil komma tilbake til prosjektet E39 Eiganestunnelen når alle avklaringar ligg føre.

I det foreslåtte opplegget for forlenging av Nord-Jærenpakka som blei lagt fram for lokalpolitisk behandling hausten 2010, var det lagt til grunn ei fylkeskommunal ramme på 351 mill. 2010-kroner i fireårsperioden 2012–2015. Omrekna til 2011-prisnivå utgjer dei fylkeskommunale midlane 359 mill. kroner.

Det er lagt til grunn ein årleg trafikkvekst på 2,2 pst. i perioden 2010–2014 og 1,9 pst. etter 2014.

I dag omfattar innkrevjingsopplegget 21 bomstasjonar. Fire bomstasjonar er plasserte på riksveggar, 15 på fylkesveggar og to på kommunale veggar. Det er planlagt ytterlegare ein ny bomstasjon.

Med 5 års forlenging innkrevjing, uendra takstnivå og endring av maksimal rabatt på 40 pst. til flat rabatt på 20 pst. for abonnentar, stipulerer Statens vegvesen samla bompenginntekter i femårsperioden 2012–2016 til om lag 2,520 mrd. kroner. Kostnader til innkrevjing og drift av bompengeselskapet er rekna til om lag 160 mill. kroner. Følgjeleg er det lagt til grunn om lag 2 360 mill. kroner til investeringar i løpet av ein femårsperiode. Det er ikkje lagt til grunn låneopptak, jf. St.prp. nr. 14 (1998–1999).

Det er førebels lagt til grunn eit bompenguttak i 2012 på om lag 260 mill. 2012-kroner. I tråd med Prop. 1 S (2011–2012) er det for riksveggar føreset 150 mill. kroner til prosjektet rv. 510 Solasplitten. Det er vidare lagt til grunn 37 mill. kroner til prosjektering og andre førebuande arbeid på prosjektet E39 Eiganestunnelen med sikte på anleggsstart i 2013. Vidare er det i 2012 også lagt til grunn bompengar til prosjekter og tiltak på fylkesvegnettet og til planlegging av både riks- og fylkesvegprosjekt.

Samferdselsdepartementet si vurdering

Samferdselsdepartementet viser til at Nord-Jæren er eit av dei sterkaste vekstområda i landet. Prognosane for befolkningsutviklinga tyder på at befolkningsveksten vil skje svært raskt, noko som gir særskilte transportutfordringar.

Samferdselsdepartementet viser til at høyringsforslaget presenterte tre alternativ for forlenging av Nord-Jærenpakka der alle alternativa la opp til fire års forlenging. I tillegg var det lagt opp til ei forlenging på to år for å fullfinansiera E39 Eiganestunnelen, ev. ytterlegare eitt år for å fullfinansiera E39 Sandved–Hove, dersom det ikkje blir tilslutning til ei Jærenpakke 2. Kommunane er ikkje samde om val av opplegg. Samferdselsdepartementet meiner at transportutfordringane på Jæren må sjåast i ein regional samanheng på tvers av kommunegrensene. Departementet sluttar seg derfor til fylkestinget sitt vedtak som inneber inntil 5 års forlenging, uendra takstnivå og endring av maksimal rabatt på 40 pst. til 20 pst. flat rabatt for abonnentar.

Dersom Stortinget sluttar seg til ei ny trafikantordning (Jærenpakke 2) innan fem år, vil denne avløysa vidareføringa av dagens ordning. Dei økonomiske pliktene knytt til igangsette prosjekt innafor Nord-Jærenpakka vil derfor bli overførte til den nye bompengordninga. Dersom det ikkje blir tilslutning til ei Jærenpakke 2, føreset Samferdselsdepartementet at bompengordninga for Nord-Jærenpakka blir oppretthalden til føresette bompengebidrag til igangsette prosjekt og kostnadene ved avviklinga av bompengordninga, er finansierte.

Samferdselsdepartementet viser til at det har vore ein stor auke i kostnadene for fleire av prosjekta sidan fylkeskommunen utarbeidde opplegget for forlenging av Nord-Jærenpakka. I ei bompengepakke må omfanget av utbygginga tilpassast den økonomiske ramma. Som tidlegare skal endelege prioriteringar innafor Nord-Jærenpakka skje gjennom dei årlege budsjetta.

Etter at Stortinget har gjort vedtak om forlenging av Nord-Jærenpakka vil Statens vegvesen Vegdirektoratet og bompengeselskapet inngå ein tilleggsavtale i tråd med føresetnadene i proposisjonen.

Merknader frå komiteen

Fleirtalet i komiteen, medlemene frå Arbeidarpartiet, Anne Marit Bjørnflaten, Susanne Bratli, Freddy de Ruiter, Gorm Kjernli, Magne Rommetveit og Tone Merete Sønsterud, frå Høgre, Øyvind Halleraker, Lars Myraune og Ingjerd Schou, frå Sosialistisk Venstreparti, Hallgeir H. Langeland, frå Senterpartiet, Janne Sjelmo Nordås, og frå Kristeleg Folkeparti, leiaren Knut Arild Hareide, viser til at forlenging av eksisterande bompengordning er naudsynt fordi sluttføringa av konseptvalutgreiinga og ekstern kvalitetsikring har teke lengre tid enn planlagt.

Fleirtalet viser til den lokalpolitiske handsaminga og sluttar seg til forslaget om å forlenge eksisterande ordning med inntil 5 års forlenging, uendra takstnivå og endring av maksimal rabatt på 40 pst. til 20. pst flat rabatt for abonnentar.

Fleirtalet viser til at Nord-Jæren er eit av dei sterkaste vekstområda i landet. Prognosane for utviklinga i folketalet tyder på at veksten i folketalet vil skje svært raskt, noko som gir særskilte transportutfordringar.

Fleirtalet vil peike på at arbeidet med transportplanlegginga for regionen framover må gi høg prioritet til miljøvenlege transportløyningar. Fleirtalet er kjent med at det er betydelege køproblem i rushtidene på motorvegen, ikkje minst i området ved Forus. Fleirtalet minner om at planlegging av bybane på Nord-Jæren har motteke 6,5 mill. kroner over statsbudsjettet, og fleirtalet ser fram til avklaring i den saka. Det er naudsynt å prioritere satsingar som gjev auka kollektivdel og auka sykkelbruk for å oppnå betydelege reduksjonar i CO₂-utsleppa.

Fleirtalet merkar seg at det er utarbeidd ei konseptvalutgreiing for transportsystemet på Jæren, og arbeidet med ekstern kvalitetssikring (KS1) pågår. Konseptvalutgreiinga med påfølgjande ekstern kvalitetssikring vil inngå i grunnlaget for Nasjonal transportplan for perioden 2014–2023, og gi grunnlag for vidare planlegging og drøfting av finansieringsløyningar av større samferdselstiltak på Jæren, m.a. for det vidare arbeidet med utforming av Jærenpakke 2. Dersom Stortinget sluttar seg til ei ny trafikantordning (Jærenpakke 2) innan fem år, vil denne avløyse vidareføringa av ordninga i dag.

Fleirtalet viser til at endelege prioriteringar skal skje gjennom dei årlege budsjetta. Fleirtalet sluttar seg elles til forslaga i proposisjonen.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Jan-Henrik Fredriksen, Ingebjørg Godskesen, Bård Høksrud og Arne Sortevik, viser til at proposisjonen gjelder forlenging av bompengordning for Nord-Jærenpakken i Rogaland og derved forlenging av transportkatt i regionen i ytterligere 5 år.

Disse medlemmer har merket seg at samlet bompenginntekt er stipulert til ca. 2 520 mill. kroner, hvorav 160 mill. kroner skal brukes til å betale for kostnadene ved innkreving. Det er altså lagt til grunn at inntil 2 360 mill. kroner skal kunne brukes i femårsperioden. Legges fordelingen som fremvist i lokale forslag til utbygging til grunn, vil bompengandelen kunne utgjøre ca. 70 pst. av total finansieringsplan. Fra svar på spørsmål log 2 fra Samferdselsdepartementet fremgår det at knappe 70 pst. av bompengene i perioden 1998–2011 er brukt til

veitiltak, vel 10 pst. til kollektivtiltak og resterende ca. 20 pst. til gang- og sykkelvei og til miljøtiltak. Det fremgår videre at den samlede bompenginnbetalingen i samme periode – altså 1998–2011 – antas å bli 2 650 mill. 2011-kroner. Disse medlemmer peker på at en utvidelse som foreslått henimot dobbel bompengbetalingen til 5 170 mill. 2011-kroner.

Etter disse medlemmers syn fremstår Nord-Jærenpakken som en regional transportkatt. Ifølge de omtalte, lokale forslagene til utbyggings- og finansieringsplan er statlige bidrag totalt ca. 20 pst., fylkeskommunale bidrag ca. 12 pst. og bilistenes bidrag ca. 68 pst. Det er uklart ifølge proposisjonen hvilke konkrete prosjekter bompengene skal finansiere i den utvidete perioden 2012–2015. Det eneste som synes å være helt og fullt avklart er at bilistene skal betale mer transportkatt de neste 5 årene, og at det også planlegges en mer omfattende videreføring av den regionale transportkatten omtalt som Jærenpakke 2.

Disse medlemmer registrerer stor iver fra partiene i Stortinget som støtter bruken av bompenger; Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre, om å utvide bruken av den regionale transportkatten også på Nord-Jæren i Rogaland.

Disse medlemmer minner om at Norge er blitt et svært rikt land, men at et gammeldags og dårlig vedlikeholdt veinett reduserer konkurransekraft og verdiskaping. Disse medlemmer vil derfor vise til at Fremskrittspartiet mener at en større del av Norges finansiell rikdom må investeres i norsk realkapital i Norge, og at finansinvesteringene i et internasjonalt urolig og risikofylt finansmarked bør reduseres.

Disse medlemmer viser til Fremskrittspartiets alternative NTP 2010–2019, til Fremskrittspartiets forslag til alternativt statsbudsjett for 2012 og til en rekke forslag fra Fremskrittspartiet om å erstatte bruk av bompengfinansiering av veier med statlig investering av veier. Disse medlemmer minner også om at Fremskrittspartiet ønsker å omgjøre forvaltningsreformen slik at tidligere riksveier tilbakeføres til staten og derved – etter Fremskrittspartiets syn – også til statlig finansiering. Men disse medlemmer viser også til at innenfor dagens ordning foreslår Fremskrittspartiet å øke rammene for rentekompensasjon for å gjøre fylkeskommuner bedre i stand til å bedre tilstanden på veier som ble overtatt av staten og som fortsatt er i dårlig stand.

Disse medlemmer fremmer derfor følgende forslag:

- «1. Stortinget avviser forlengelse av Nord-Jærenpakken i Rogaland slik det er beskrevet i Prop. 28 S (2001–2012).
2. Stortinget ber regjeringen legge frem egen sak

om gjennomføring av de statlige veiprojektene omtalt i saken basert på statlig finansiering.

3. Stortinget peker på at veiltak på fylkesveier samt gang- og sykkeltiltak, miljøtiltak og kollektivtiltak må finansieres innenfor rammen av fylkeskommunale og/eller kommunale budsjetter eller gjennom særskilt statlig finansiering. Stortinget forutsetter at det ikke åpnes for bruk av bompengefinansiering av fylkeskommunale prosjekter eller programmer.»

Belønningsmidlar

Fleirtalet i komiteen, medlemene frå Arbeidarpartiet, Høgre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristeleg Folkeparti, ser fram til at det blir søkt om belønningsmidlar og om ein fleirårig avtale frå styringsgruppa frå Nord-Jæren. Fleirtalet viser i dette høvet til Trondheim som mottek 370 mill. kroner i løpet av 4 år, og til den 4-årige avtalen som kan tilføre trafikken i Bergen 550 mill. kroner i belønningsmidlar. Fleirtalet vil likevel minne om formuleringar i klimaforliket, og at avtalen som er signert mellom partia på Stortinget («Klimaforliket») har eit utvetydig krav om aktive handlingar for å redusere klimagassutslepp og lokale helsefarlege utslepp frå vegtrafikken. I avtalen forpliktar Arbeidarpartiet, Høgre, Sosialistisk Venstreparti, Kristeleg Folkeparti, Senterpartiet og Venstre seg til følgjande:

«Partene er enige om at bevilgningen til belønningsordningen for kollektivtrafikken dobles i statsbudsjettet for 2009, forutsatt at det inngås bindende avtaler om lokale og regionale tiltak for redusert biltrafikk.»

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet peker på at regjeringens såkalte «belønningsordning» tildeler statlige kollektivmidler basert på krav om bilreduserende tiltak. Fremskrittspartiet ønsker ordninger med statlig likebehandling basert på behov for transport – ikke basert på spesielle krav om transportform og restriksjoner.

Disse medlemmer vil vise til at Fremskrittspartiet i sitt alternative statsbudsjett for 2012 foreslår 500 mill. kroner ekstra til statlig kjøp av kollektivtransport i Oslo, Bergen, Stavanger og Trondheim. For Stavanger/Sandnesområdet vil dette gi ca. 65 mill. kroner årlig med Fremskrittspartiets forslag. Disse medlemmer viser også til Fremskrittspartiets alternative forslag til NTP 2010–2019 med omfattende utbygging av statlig og deler av fylkeskommunalt veinett (tidligere «øvrige riksveier»), og med avklart, langsiktig og forutsigbar statlig finansiering som alternativ til bruk av lokal transportkatt (omtalt som bompenger).

Ryfast og Eiganestunnelen

Fleirtalet i komiteen, medlemene frå Arbeidarpartiet, Høgre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristeleg Folkeparti, viser til at Ryfylkesambandet på rv. 13 («Ryfast») ikkje er ein del av denne proposisjonen, men vil bli handsama som eiga sak. Fleirtalet merkar seg òg at Samferdselsdepartementet vil kome tilbake til prosjektet E39 Eiganestunnelen når alle avklaringar ligg føre.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti vil vise til at Eiganestunnelen er et dominerende prosjekt i saken om forlengelsen av bompengoordningen for Nord-Jærenpakka, og forutsetter derfor at departementet så raskt som mulig foretar de nødvendige avklaringer.

Komiteens medlemmer fra Høyre vil også vise til at en viktig forutsetning for slik avklaring, er en rask fremdrift i departementets arbeid med proposisjonen om Ryfastforbindelsen, slik at også denne kan bli behandlet av Stortinget så snart som mulig.

Finansieringsløyisingar for kollektivtransport i storbyområda

Fleirtalet i komiteen, medlemene frå Arbeidarpartiet, Høgre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristeleg Folkeparti, meiner at ein i storbyområda ikkje kan løysa dei trafikale utfordringane i framtida utelukkande gjennom investeringar i veg. Det er difor eit påtrengande behov for betre finansieringsløyisingar for kollektivtransport i storbyområda i Noreg, samstundes treng ein alternative transportløyisingar.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet peker på at det er nødvendig med bedre finansieringsløsninger for kollektivtransport i storbyområdene. Disse medlemmer peker på at behovet for kollektivtransport må dekkes både gjennom veibaserte og jernbanebaserte løsninger. Disse medlemmer understreker spesielt at såkalte bybaner (moderne trikk) som ikke kan kobles til nasjonalt jernbanelok, etter disse medlemmers oppfatning er en lite egnet kollektivløsning. Disse medlemmer understreker at i de største norske byene er moderne, sikre og miljøvennlige veier fortsatt nødvendig for å sikre gode transportløsninger som også omfatter bussbasert kollektivtransport.

Disse medlemmer peker på at staten må ta langt større ansvar for finansieringen av kollektivtransport i de største byene. Slik regjeringens opplegg er i dag får Oslo særbehandling gjennom omfattende statlig kjøp av persontransport på jernbane,

mens de øvrige største byene som har langt mindre utbygget jernbane får tilsvarende mindre statlig kjøp av kollektivtransport.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti går inn for at staten må ta et større ansvar for finansiering og utvikling av kollektivtransporten i storbyområdene.

Komiteens medlemmer fra Høyre viser i denne sammenheng til sin kollektivplan; «Levende byer – nye løsninger».

Forslag frå mindretal

Forslag fra Fremskrittspartiet:

Forslag 1

1. Stortinget avviser forlengelse av Nord-Jærenpakken i Rogaland slik det er beskrevet i Prop. 28 S (2011–2012).
2. Stortinget ber regjeringen legge frem egen sak om gjennomføring av de statlige veiprosjektene omtalt i saken basert på statlig finansiering.
3. Stortinget peker på at veiltak på fylkesveier samt gang- og sykkeltiltak, miljøtiltak og kollektivtiltak må finansieres innenfor rammen av fyl-

keskommunale og/eller kommunale budsjetter eller gjennom særskilt statlig finansiering. Stortinget forutsetter at det ikke åpnes for bruk av bompengefinansiering av fylkeskommunale prosjekter eller programmer.

Tilråding frå komiteen

Tilrådinga frå komiteen vert fremma av Arbeidarpartiet, Høgre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristeleg Folkeparti.

Komiteen viser til proposisjonen og merkningane og rår Stortinget til å gjere følgjande

v e d t a k :

1. Stortinget samtykkjer i at bompengeselskapet får løyve til å krevja inn bompengar til delvis bompengefinansiering av prosjekt og tiltak i Nord-Jærenpakka i Rogaland etter vilkåra i Prop. 28 S (2011–2012) og Innst. 117 S (2011–2012).
2. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå tilleggsavtale med bompengeselskapet og fastsetja nærare reglar for finansieringsordninga.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 8. desember 2011

Knut Arild Hareide

leiar

Hallgeir H. Langeland

ordførar

