

Innst. S. nr. 151.

(1998-99)

Innstilling fra samferdselskomiteen om delvis bompengefinansiering av prosjekter og tiltak på Nord-Jæren i Rogaland.

St.prp. nr. 14 (1998-99).

Til Stortinget.

Sammendrag

I proposisjonen blir det gjort framlegg om bygging og delvis bompengefinansiering av prosjekter og tiltak på Nord-Jæren.

Omtale av transport- og handlingsplanen

Veksten i befolkning, arbeidsplasser og biltrafikk i Nord-Jæren regionen er betydelig større enn gjennomsnittet for landet. Nord-Jæren har med bakgrunn i økt befolkningsvekst og økt transportbehov definert følgende hovedutfordringer på transportområdet:

- Å søke å redusere veksten i biltrafikken ved å stimulere til at en større del av transportbehovet løses ved kollektiv- og gang/sykeltrafikk.
- Å redusere miljøproblemer knyttet til biltrafikken og redusere antall trafikkulykker.

Forslaget i proposisjonen bygger på revidert transportplan for Nord-Jæren. Planen vil gi føringer for videre areal- og transportplanlegging i regionen. Den vil være et viktig grunnlag og redskap for videre kommunal/regional planlegging, både for tiltak i transportsystemet og for arealutviklingen. I planen er det anbefalt en tiltakspakke.

På bakgrunn av den reviderte transportplanen ble det i 1997 utarbeidet en handlingsplan for utbygging av transportsystemet på Nord-Jæren. Handlingsplanen omfatter forslag til utbyggingsplan med tilhørende finansieringsplan.

Parallelt med arbeidet med handlingsplan er det utarbeidet forslag til retningslinjer for arealbruk og transport som nå skal nedfelles i en fylkesdelplan. Planarbeidet utføres i nært samarbeid mellom kommune, fylkeskommunen og statlige myndigheter på fylkesnivå.

Den anbefalte strategien i transportplanen innebærer en balansert satsing på de ulike tiltaksområdene med særlig vekt på kollektivtransportsystemet, gang- og sykkelvegutbygging og oppfølgende tiltak for arealbruk og trafikkregulering.

Transportplanen framhever bl.a. følgende som de viktigste strategiske prinsippene for infrastrukturbygging: Å utvikle et attraktivt kollektivsystem, å utforme et funksjonelt overordnet vegnett, å bygge ut et sammenhengende gang- og sykkelvegnett, å bygge ut et turvegnett, å utbedre ulykkespunktene på vegnettet og å gjennomføre miljøtiltak som miljøgater m.v.

Innenfor drift framheves bl.a. følgende som de viktigste strategiske prinsippene; å utvikle kollektivtilbud, å gjennomføre trafikkregulerende tiltak, å holde en høy vedlikeholdsstandard på vegnettet og på gang-/sykkelvegnettet og å begrense piggdekkbruken.

Forslag til utbyggingsplan

I utbyggingsplanen er veg- og kollektivprosjektene spesifisert. Det foreligger prosjektbeskrivelser for gang- og sykkelprosjekter, trafikk sikkerhets- og miljøtiltak, trafikkreguleringstiltak og turveger.

Samlet kostnadsramme for utbyggingsplanen er 2 065 mill. kroner i 1998-kroner. Tabellen viser fordelingen på de ulike tiltakene som inngår i planen:

Vegprosjekter:	760 mill. kroner
Dobbeltspor Stavanger - Sandnes/Ganddal (Jærbanen):	525 mill. kroner
Kollektivtrafikktiltak:	230 mill. kroner
Gang- og sykkelveger:	210 mill. kroner
Miljøtiltak:	175 mill. kroner
Trafikksikkerhetstiltak:	80 mill. kroner
Trafikkreguleringstiltak m.m.:	10 mill. kroner
Turveger:	35 mill. kroner
Bomstasjoner:	40 mill. kroner
Sum:	2 065 mill. kroner

Handlingsplanen omtaler også tiltak for drift og vedlikehold, spesielt for kollektivtrafikken. Tiltakspakken innenfor kostnadsrammen i handlingsplanen omfatter imidlertid ikke tiltak for drift og vedlikehold.

Det understrekes at kostnadsoverslagene for flere av prosjektene er svært usikre.

Tiltakene i handlingsplanen er forutsatt gjennomført i løpet av perioden 1998-2009. Framdriftsplanen er utarbeidet med utgangspunkt i rammene i St.meld. nr. 37 (1996-97) Norsk veg- og vegtrafikkplan (NVVP) 1998-2007 og St.meld. nr. 39 (1996-97) Norsk jernbaneplan (NJP) 1998-2007. I tillegg er det lagt til grunn ekstraordinære statlige midler og bompenger.

Det er ikke planlagt lånefinansiering av prosjekter, med unntak av et lån på ca. 40 mill. kroner til etablering av innkrevningssystemet. Dette lånet er forutsatt nedbetalt med bompenger i løpet av første innkrevingsår.

Det er gitt en nærmere omtale av aktuelle jernbane-prosjekter i pkt. 2.5.1 i proposisjonen.

Av proposisjonen går det bl.a. fram at for korridoren Stavanger - Sandnes - Sør-Jæren vil det være viktig å få utbedret Jærbanen mest mulig samtidig med utbedringen av hovedvegssystemet, slik at vesentlig del av transportbehovet mellom Nord- og Sør-Jæren kan løses med jernbanen.

Utbygging av dobbeltsporet er ikke endelig prioritert i Norsk jernbaneplan for 1998-2007, jf. St.meld. nr. 39

(1996-97). Den konkrete statlige finansiering og prioritering av prosjektet vil måtte drøftes i forbindelse med behandlingen av Nasjonal transportplan 2002-2011.

I tillegg til de jernbanetiltak som tas opp i transportplanen for Nord-Jæren er utbygging av en ny godsterminal i Ganddal prioritert i Norsk jernbaneplan 1998-2007. Ved å bygge en ny godsterminal i Ganddal vil en frigjøre næringsarealer i Stavanger og Sandnes samt bedre kapasiteten på jernbanestrekningen mellom Sandnes og Stavanger.

På grunn av godsterminalens betydning for godstrafikk på jernbanen er det åpnet for alternative finansieringsformer for å forsere Jernbaneverkets del av godsterminalutbyggingen. Lokal motstand i Sandnes kommune, vedrørende finansiering og utbygging av overordnet vegnett, har imidlertid foreløpig stanset Jernbaneverkets planprosess for utbygging av godsterminal på Ganddal.

Det er gitt en oversikt over aktuelle vegprosjekter i pkt. 2.5.2 i proposisjonen.

Forslag til finansieringsplan

I handlingsplanen som ble behandlet av fylkestinget høsten 1997 legges det opp til følgende finansieringsplan i 1998-kroner:

Statlige midler		850 mill. kroner
derav:		
til vegformål	735 mill. kroner	
til jernbaneformål	115 mill. kroner	
Bompenger		730 mill. kroner
Kommunale tilskudd		150 mill. kroner
Fylkeskommunale midler		50 mill. kroner
Sum:		1 780 mill. kroner
Ekstraordinære statlige midler til Jærbanen		285 mill. kroner
Sum:		2 065 mill. kroner

Den prosentvise fordelingen av investeringsmidlene i finansieringsplanen viser at bompengene dekker 35 pst., kommunale og fylkeskommunale midler 10 pst. og statlige midler 55 pst.

Finansieringsplanens oppdeling på perioder er tatt inn i pkt. 2.6 i proposisjonen.

Til finansiering av dobbeltsporet mellom Stavanger og Sandnes/Ganddal er 240 mill. kroner av investeringsbehovet foreslått finansiert innenfor rammene i NVVP og NJP samt ved bompenge.

Samferdselsdepartementet er åpen for at delprosjektet mellom Stavanger og Hinna kan delfinansieres over tilskudd til kollektivtrafikk (storbymidler). Dersom jernbaneinvesteringen fyller kriteriene til alternativ bruk av riksvegmidler, er også en slik finansiering aktuell.

For kommunale tilskudd og fylkeskommunale midler er det allerede inngått formelle avtaler for en vesentlig del av midlene. Det er forutsatt tilsvarende avtaler for de resterende midlene.

Virkninger av de planlagte tiltakene i handlingsplanen

Reduksjonen i antall trafikkkulykker med personskade er beregnet til om lag 45 pr. år. Det er beregnet at antall personer plaget av støy vil bli redusert med om lag 2 950. Alle vegprosjektene i handlingsplanen er beregnet å være samfunnsøkonomisk lønnsomme.

Bompengeopplegg

Det foreslåtte innkrevningssystemet har en "regional profil" ved at bomstasjonene er plassert spredt ut over hele regionen. Systemet innebærer 17 bomstasjoner som i hovedsak er plassert på de viktigste riksvegene tilnærmet på kommunegrensene.

Samlet trafikkbelastning over innkrevingsnettene er i dag ca. 146 000 kjøretøy pr. døgn (ÅDT). Det er ikke kalkulert med trafikkøkning i bompengeperioden. Det er heller ikke kalkulert med trafikkøkning fram til innkrevningen starter.

Det er lagt til grunn tidsdifferensierte takster, slik at det blir dyrere å passere bomstasjonene i rushperiodene enn i lavtrafikkperiodene. På kveldstid og i helgene vil det bli gratis å passere.

I utgangspunktet er innkrevingsperioden satt til 10 år, med planlagt start i 2000 og avslutning i 2009. Det er imidlertid knyttet stor usikkerhet til kostnadsoverslagene for de aktuelle prosjektene. Innkrevingsperiodens lengde og innholdet i utbyggingsplanen vil derfor bli vurdert i forbindelse med Nasjonal transportplan 2002-2011 og de årlige riksvegbudsjetter. Innkrevingsperioden skal imidlertid ikke være lenger enn 15 år.

Samlet investeringskostnad for innkrevningssystemet er satt til 40 mill. kroner, inkl. prosjektering og markedsføring. Det er lagt til grunn årlige innkrevingskostnader på 10 mill. kroner.

Bompengeordningen er beregnet å gi en årlig netto inntekt på ca. 80 mill. kroner gjennom hele innkrevingsperioden. Det er ikke planlagt lånefinansiering med unntak fra midler til investeringer i bomstasjoner.

Lokal og regional behandling

Ved behandling av handlingsplanen for utbygging av transportsystemet på Nord-Jæren har fylkestinget i Rogaland gitt sin tilslutning til handlingsplanen, inkl. forslag til finansieringsplan og bompengeordning. Videre har kommunen Stavanger, Sola og Klepp sluttet seg til bompengeordningen mens Sandnes og Randa-berg kommuner har gått imot. Disse to kommunene er imidlertid positive til de skisserte utbyggingstiltakene i handlingsplanen.

Den lokale og regionale behandling er nærmere omtalt i pkt. 4 i proposisjonen.

Samferdselsdepartementets vurdering

Etter departementets syn må transportproblemene på Nord-Jæren ses som en helhetlig regional sak på tvers av kommunegrensene. Selv om to av de berørte kommunene går imot bompengeordningen, er Samferdselsdepartementet positiv til at det innføres et opplegg med delvis bompengefinansiering av prosjekter og tiltak på Nord-Jæren. En ordning med delvis bompengefinansiering av blant annet rv 44 Stangeland - Sjøveland vil ivareta Sandnes kommunes forutsetninger om dokumentert finansiering og samtidig utbygging av rv 44, og dermed åpne for at prosessen med utbygging av ny godsterminal på Ganddal kan gjenopptas.

Den utbyggings- og framdriftsplan som er lagt til grunn i handlingsplanen synes i utgangspunktet ambisiøs. Utbygging og framdrift må vurderes i forbindelse med de årlige budsjetter, og etter behov. Planen vil være gjenstand for ny vurdering og revisjon i forbindelse med utarbeidelsen av Nasjonal transportplan for perioden 2002-11, samt ved senere revisjoner.

Utbygging av dobbeltsporet mellom Stavanger og Sandnes/Ganddal kan tidligst komme i gang i perioden 2002-07. Det er her forutsatt statlig medvirkning ut over rammene i NJP 1998-2007. Slik statlig medvirkning må bli vurdert i forbindelse med Nasjonal transportplan for perioden 2002-11.

Departementet vil også vise til at når det gjelder finansiering av eventuelle jernbaneprosjekter, vil det være aktuelt å bruke riksvegmidler og bompenge til dette dersom prosjektene fyller kravene til alternativ bruk av riksvegmidler. Også for annen bruk av riksvegmidler, herunder bompenge, må det dokumenteres at en omprioritering av vegutbygging gir den transportmessig beste løsning.

Departementet vil også vise til at planstatus er ulik for de forskjellige prosjektene. Før prosjektene fremmes for bevilgning må det foreligge reguleringsplan. Videre må det for veg- og jernbaneprosjekter være gjennomført samfunnsøkonomiske analyser.

Det er stor usikkerhet i kostnadsoverslagene for mange av prosjektene i planen. På den annen side er den forutsatte bompengeperioden kort og takstene lave. Også bompengeandelen i finansieringsplanen er lav. Dette innebærer at det kan bli aktuelt å revurdere forutsetningene for bompengeinnkreving for å sikre forsvarlig tempo i gjennomføring av tiltakene. Samlet

bompengerperiode skal imidlertid ikke overskride 15 år. Departementet vil ta behov for eventuelle endringer opp med Stortinget.

Avtale

Samferdselsdepartementet forutsetter at dersom Stortinget gir sin tilslutning til delvis bompengefinansiering av prosjekter og tiltak på Nord-Jæren, vil det bli opprettet bompengeselskap. Så snart bompengeselskapet er opprettet vil det bli inngått avtale mellom Vegdirektoratet og bompengeselskapet i tråd med gjeldende standardavtale.

Komiteens merknader

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sigrun Eng, Eirin Faldet, Sverre Myrli, Gunn Olsen, Ola Røtvei og Karl Eirik Schjøtt-Pedersen, fra Kristelig Folkeparti, Rigmor Kofoed-Larsen og Jan Sahl, fra Høyre, Ellen Gjerpe Hansen og lederen Oddvard Nilssen, fra Senterpartiet, Jorunn Ringstad, fra Sosialistisk Venstreparti, Inge Myrvoll og fra Venstre, May Britt Vihovde, viser til at den store veksten i folketall og arbeidsplasser på Nord-Jæren fører til større transportbehov for næringsliv og folk flest. Denne veksten vil i dette området kunne gi økte trafikk- og miljøproblemer med økte utslipp av klimagasser og støv- og støypenger.

Flertallet har merket seg at i kommende 10-årsperiode vil det være et større transportbehov mellom Stavanger/Nord-Jæren og Sør-Jæren. Flertallet vil peke på at dette behovet må løses med effektive og miljøvennlige transportløsninger. Den store utfordringen vil være å overføre veksten i persontrafikken fra bil til kollektiv- og gang/sykeltrafikk, og godstransport fra veg til jernbane- og sjøtransport.

Flertallet vil også peke på at det er en utfordring å samordne arealbruk og transportsystemer, og det ansvaret kommunene og fylket også har i denne sammenheng. Flertallet ser det som en forutsetning for gjennomføringen av transportplanen at arbeidet med fylkesdelplanen for arealplanlegging og langsiktig byutvikling på Jæren gis høy prioritet.

Flertallet har merket seg at handlingsplanen for Nord-Jæren omfatter tiltak som skal forsøke å redusere veksten i biltrafikken ved å satse på miljøvennlig kollektiv- og gang- og sykkeltrafikk. Denne satsingen kombineres med økt satsing på trafikksikkerhets- og ulike former for miljøtiltak, bl.a. støyskjerming og landskapstiltak.

Flertallet har videre merket seg at det legges opp til å bygge ut noen sentrale vegprosjekter som vil knytte regionen bedre sammen. Disse vegprosjektene vil gi en mer effektiv trafikkavvikling for næringstrafikken, tilrettelegge for videre næringsutvikling og avlaste eksisterende lokalvegnett.

Flertallet vil i henhold til handlingsplanen peke på at tiltakene for kollektivtrafikk, med bl.a. jernbane-

investeringer, må gjennomføres parallelt med vegutbyggingen for å unngå å skape uheldige reise mønstre i forsøket på å redusere veksten i biltrafikken.

Flertallet forutsetter at arbeidet med ny godsterminal i Ganddal forseres. Denne terminalen vil bety mye for gods- og persontrafikken i området, og vil gi en mer effektiv jernbane for persontrafikk mellom Stavanger og Sandnes.

Flertallet vil peke på at bompengandelen er lav i forhold til gjeldende retningslinjer for bompengeprojekter, og slutter seg bl.a. derfor til departementets vurdering om at det kan bli aktuelt med en økning av takstnivået og en eventuell forlengelse av innkrevingsperioden.

Flertallet vil videre be departementet vurdere nærmere om bompengetakstene og rabattordningen vil gi den ønskede utvikling med en vridning av trafikken over på kollektive transportmidler.

Flertallet legger videre til grunn at fylkeskommunen følger opp sitt vedtak om en økning av den årlige rammen til driftstiltak for kollektivtrafikken i bompengerperioden, og at dette dekkes opp innenfor fylkeskommunens ordinære ramme.

Flertallet viser til at transportplanen er omtalt i St.meld. nr. 37 (1996-97), hvor det ble lagt til grunn at man ville utrede mulighetene for ekstraordinær finansiering bl.a. av prosjekter og tiltak som inngår i planen, og at dette ble vurdert nærmere ved rullering av vegplanen for 2002-2011.

Flertallet slutter seg til departementets vurdering om at den utbyggings- og framdriftsplan som er lagt til grunn i handlingsplanen synes i utgangspunktet ambisiøs.

Flertallet vil i denne sammenheng også peke på at det er stor usikkerhet i kostnadsoverslagene for mange av prosjektene i planen.

Flertallet vil derfor ikke ta stilling til de enkelte prosjektene og omfanget av de statlige bevilgninger i denne sammenheng, men komme tilbake til disse i forbindelse med behandlingen av Nasjonal transportplan i år 2000, slik det ble forutsatt i St.meld. nr. 37 (1996-97).

Flertallet vil også understreke at dette betyr at handlingsplanen med bl.a. stamvegprosjekter må vurderes i forhold til den totale ramma som tildeles denne stamvegruta. Videre vil riksvegprosjektene måtte prioriteres innenfor den ordinære ramme som tildeles Rogaland. Jernbaneinvesteringene vil også måtte prioriteres innenfor den totale investeringsramme som blir stilt til disposisjon i Nasjonal transportplan.

Flertallet har merket seg det lokale engasjementet og ønske om å få avklart de prinsipielle sidene ved delvis bompengefinansiering av prosjekter og tiltak på Nord-Jæren. Flertallet slutter seg derfor til prinsippet om delvis bompengefinansiering av prosjekter og tiltak som inngår i handlingsplanen.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Thore Aksel Nistad og Christop-

her Stensaker, viser til at statens inntekter på bil og bilbruk i dag er oppe i hele 38 mrd. kroner, mens bevilget på statsbudsjettet for 1999 til vegdrift, vedlikehold og investeringer kun er 9,5 mrd. kroner.

Disse medlemmer viser til at Fremskrittspartiets alternative budsjett for vegvedlikehold, drift, investeringer og tilskudd til fylkesvegformål lå på 1,7 mrd. kroner over Regjeringens forslag.

Disse medlemmer viser til at avgiftene til staten stadig øker for bilbrukerne, samtidig som det reduseres på vegbevilgningene.

Disse medlemmer viser til det stadig økende omfanget av bompengeneinnkreving og at denne avgiften nå er oppe i hele 2 mrd. kroner pr. år.

Disse medlemmer er meget betenkt over denne akselererende utviklingen i å bygge veg med bompenger og at bompengeneinnkreving fra bilister brukes til andre formål enn veginvesteringer og vedlikehold.

Disse medlemmer mener at bygging av turveger, sykkelveger m.m., ikke skal finansieres av bompengeneinnkreving fra bilistene.

Disse medlemmer er imot at områder lukkes totalt med bomring, uten at det finnes et alternativ med gratis omkjøringsveg.

Disse medlemmer er videre betenkt over de store beløp som i dag går med til bygging og drift av bomstasjoner og viser til at denne bomringen vil bestå av hele 17 bomstasjoner, noe som medfører store tilleggsutgifter for bilistene.

På grunn av en stadig økende utvikling i å bygge veger med bompenger, er disse medlemmer betenkt over å starte opp nye prosjekter basert på bompengeneinnkreving og vil stemme imot forslag til vedtak.

Komiteens medlemmer fra Høyre vil at innkrevingsperioden maksimalt skal være 15 år.

Disse medlemmer har merket seg at det mangler 285 mill. kroner i oppsettet i proposisjonen for investeringer i jernbanen. I handlingsplanen er det foreslått at dette skal dekkes ved ekstraordinære statlige bevilgninger. Etter disse medlemmers oppfatning eksisterer det ikke ekstraordinære statlige midler. Alle statlige bevilgninger til de konkrete prosjektene må inkluderes i det ordinære planverket for samferdselsinvesteringer, inkludert de 285 mill. kroner som i proposisjonen ikke er inkludert i disse planene.

Disse medlemmer forutsetter at det også gjennomføres brukerbetaling for de kollektivprosjekter som inngår i bompengepakken.

Komiteens tilråding

Komiteen har ellers ingen merknader, viser til proposisjonen og rår Stortinget til å gjøre slikt

vedtak:

1. Bompengeselskapet får rett til å kreve inn bompenger til delvis bompengefinansiering av prosjekter og tiltak på Nord-Jæren i Rogaland. Vilåårene går fram av St.prp. nr. 14 (1998-99) og Innst. S. nr. 151 (1998-99).
2. Samferdselsdepartementet ved Vegdirektoratet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsette nærmere regler for finansieringsordning.

Oslo, i samferdselskomiteen, den 22. april 1999.

Oddvard Nilsen,
leder.

Ola Røtvei,
ordfører.

May Britt Vihovde,
sekretær.