



DET KONGELEGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

# Prop 28 S

(2011–2012)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

## Forlenging av bompengoordninga i Nord-Jærenpakka i Rogaland

*Tilråding frå Samferdselsdepartementet 18. november 2011,  
godkjend i statsråd same dagen.  
(Regjeringa Stoltenberg II)*

### 1 Innleiing

Samferdselsdepartementet legg i denne proposisjonen fram forslag om forlenging av eksisterande bompengoordning for Nord-Jærenpakka med inn-til 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 innkrevjing av bompengar til utløpet av 2011. 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 finansieringsløyser 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 bompengoordning for Nord-Jærenpakka. Det er lagt opp til å forlenga eksisterande ordning med inntil fem år for å finansiera ei rekkje tiltak både på riks- og fylkesvegnettet.

### 2 Bakgrunn

Rogaland fylkeskommune og kommunane på Nord-Jæren slutta seg i 1991 til innhaldet i transportplanen for Nord-Jæren. Planen blei revidert i 1996. Den reviderte planen hadde ein tidshorisont på 10 år og gjaldt for perioden 1998-2007. På bakgrunn av den reviderte transportplanen blei det i 1997 utarbeidd ein handlingsplan for utbygging av transportsystemet på Nord-Jæren. Handlingsplanen blei behandla lokalpolitisk hausten 1997, parallelt med behandlinga av Statens vegvesen og Jernbaneverket sine handlingsprogram for perioden 1998-2007. Handlingsplanen er seinare blitt revidert og omfattar no perioden fram til 2015.

Gjennom behandlinga av St.prp. nr. 14 (1998-99) gav Stortinget samtykke til bompengeinnkrevjing for delvis bompengefinansiering av prosjekt og tiltak på Nord-Jæren, jf. Innst. S. nr. 151 (1998-99). Innkrevjinga starta i april 2001, og i utgangspunktet var det lagt til grunn ein bompengeperiode på 10 år. Finansieringa var basert på bompengar, statlege midlar, fylkeskommunale midlar og kommunale midlar.

Gjennom den lokalpolitiske behandlinga av Statens vegvesen sitt forslag til handlingsprogram for perioden 2002-2011, blei det gitt tilslutning til prioriteringane innafor Nord-Jærenpakka i perioden 2002-2005. Vidareføringa etter 2005 blei behandla i to trinn. Ved behandlinga av St.prp. nr.

1 (2004-2005) ga Stortinget si tilslutning til endringar i bompenggeordninga. Bompengetakstane blei auka til 13 kr for lette køyretøy og 26 kr for tunge køyretøy. Vidare blei det lagt opp til kontinuerleg innkrevjing, dvs. heile døgnet og alle vekedagar. Gjennom den lokalpolitiske behandlinga av Statens vegvesen sitt forslag til handlingsprogram for perioden 2006-2015, blei det gitt tilslutning til prioriteringane innafor Nord-Jærenpakka i perioden 2006-2009.

Gjennom behandlinga av St.prp. nr. 58 (2008-2009), jf. Innst. S. nr. 230 (2008-2009), blei det gitt tilslutning til eit opplegg for fullføring av Nord-Jærenpakka ved å auka inntektene fram 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.

I St.prp. nr. 58 blei det lagt opp til å auka bompengetakstane til 20 kr for lette køyretøy og 50 kr for tunge køyretøy. Ordninga med at trafikantane berre betaler for ei passering pr. time og 75 passeringar pr. månad blei oppretthalden. Maksimal rabatt blei endra frå 50 til 40 pst. Endringane blei gjort gjeldande frå 1. juli 2009, og innkrevjinga blei automatisert gjennom ei forenkla automatisert løysing frå 16. september 2009.

### 3 Status for Nord-Jærenpakka

Sidan 1998 er det gjennomført rundt 100 prosjekt og tiltak innafor Nord-Jærenpakka. Totalt er det investert om lag 6 mrd. kr. Av dette er om lag 40 pst. finansiert med bompengar.

Tabell 3.1 viser store vegprosjekt som vil vera fullførte eller starta opp ved utløpet av 2011.

Innafor Nord-Jærenpakka har det også vore ei stor satsing på programområdetiltak (kollektivtrafikktiltak, trafikksikringstiltak, bygging av gang- og sykkelveggar og miljøtiltak). Mellom anna er det bygd kollektivfelt langs fv 44 (tidlegare rv 44) i Stavanger, rv 509 i Stavanger, fv 332 (Hanaveien/Gravarsveien) i Sandnes og ny kollektivtrasé aust/vest over E39 i Forusområdet. Kollektivtraséen blir ferdigstilt i 2012. Fleire kollektivterminalar er blitt etablerte eller ombygde. Det er bygd midtrekkverk på E39-strekningane Stangeland – Hove og Hove – Osli. Andre større trafikktryggleikstiltak er utbetring av Hinnasvingane på fv 44 og bygging av fleire undergangar på rv 509. Det er gjennomført større gang- og sykkelvegprosjekt på strekningar langs rv 509 og fleire fylkesveggar. Vidare er det gjennomført miljøtiltak som ombyg-

Tabell 3.1 Store prosjekt som er starta opp eller gjennomførte

Prosjekt	Status
Rv 510 Solasplitten	Vert fullført i 2012
Fv 505 Ny Foss – Eikeland bru	Fullført i 2011
E39 Tjensvollkrysset	Fullført i 2010
E39 Stangeland – Sandved*	Fullført i 2010
Rv 44 Stangeland – Skjæveland	Fullført i 2007
Rv 44 Omkjøringsveg Klepp**	Fullført i 2007
Fv 427 Storhaugtunnelen	Fullført i 2001
E39 Solasplittkrysset	Fullført i 2001
Rv 13 Hove – Vatnekrossen	Fullført i 2000
E39 Forus – Stangeland	Fullført i 1998

\* Gjennomført ved m.a. forskottering av statlege midlar

\*\* Omklassifisert til fylkesveg frå 1. januar 2010.

ging av gater til miljøgater/gatetun samt støyttiltak. I tillegg er det nytta mykje midlar til planlegging.

I St.prp. nr. 14 (1998-99) var det ein omtale av aktuelle jernbaneprosjekt på Nord-Jæren. Prosjekta var føresett fullfinansierte med statlege midlar. Utbygginga av nytt dobbeltspor mellom Stavanger og Sandnes blei fullført i 2009. Det er etablert tre nye stasjonar på jernbanen: Paradis, Gausel og Jåttåvågen. Mariero stasjon er flytta og oppgradert, medan Hillevåg stasjon er lagt ned. Ny godsterminal ved Ganddal blei fullført i 2008. Den erstatta dei tidlegare terminalane i Stavanger og Sandnes og har ført til auka kapasitet samt meir rasjonell drift for togselskap og speditorar.

### 4 Lokalt forslag til forlenging av Nord-Jærenpakka og lokalpolitisk behandling

Etter at saka var drøfta i styringsgruppa for Transportplan Jæren, la Rogaland fylkeskommune fram eit forslag til forlenging av bompenggeordninga i fire år, til utløpet av 2015. I tillegg blei det lagt opp til at bompenggeordninga kan forlengast i ytterlegare 2 – 3 år for å fullfinansiera E39 Eiganestunnelen, evt. også utviding av E39 på strekninga Sandved – Hove, dersom det ikkje blir tilslutning til ei

Tabell 4.1 Lokalt behandla forslag til utbyggings- og finansieringsplan for alternativ 1 og 2

Type prosjekt	2012-2013			2014-2015			Mill. kr
	Statlege midlar	Fylkeskom. midlar	Bompengar	Statlege midlar	Fylkeskomm. midlar	Bompengar	Sum
Kollektivprosjekt:							
Fv 44 Trafikkstyringstiltak			20		20	20	60
Fv 44 Forus-Gausel		31	280		150		461
Øvrige kollektivprosjekt					50	200	250
Gang-/sykkelvegprosjekt		50	100		50	100	300
Vegprosjekt:							
E39 Eiganestunnelen	130		200	470		430	1 230
Rv510 Kryssutbedring Sømmevågen vest			120			30	150
Fv505 Skjæveland-Foss/Eikeland			180			120	300
E39 Sandved-Hove							0
Sum	130	81	900	470	270	900	2 751

Jærenpakke 2. Det blei vidare lagt til grunn at dei endelege prioriteringane på vanleg måte skal gjerast i samband med dei årlege budsjetta. Saka blei lagt fram i tre alternativ:

1. *Dagens takst- og rabattsystem blir vidareført med unntak av at maksimal rabatt på 40 pst. blir endra til flat rabatt på 20 pst. for abonnentar.*
2. *Takstane før rabatt blir auka frå 20 til 25 kr for lette køyretøy (til og med 3 500 kg) og frå 50 til 60 kr for tunge køyretøy (frå og med 3 501 kg). Rabattstrukturen blir uendra, dvs. det blir mogleg å oppnå inntil 40 pst. rabatt.*
3. *Rabattstrukturen blir endra som i alternativ 1 samtidig med at takstane før rabatt blir auka som i alternativ 2.*

I saksframlegget frå fylkeskommunen blei det lagt til grunn at alternativa 1 og 2 begge ville gi om lag 1 800 mill. 2010-kr i netto bompengeinntekter i løpet av fireårsperioden 2012-2015. Vidare blei det lagt til grunn at alternativ 3 ville gi om lag 2 140 mill. 2010-kr i netto bompengeinntekter. Tabellane 4.1 og 4.2 viser dei alternative forslaga til utbyggings- og finansieringsplanar.

I alternativ 1 og 2 blei det lagt opp til å forlenga bompenggeordninga i inntil 6 år. For dei fire første åra skulle bompengane disponerast ut frå den førebelse skissa i tabell 4.1, medan bompengane dei to siste åra var føresett øymerka til fullfinansiering av E39 Eiganestunnelen. I alternativ 3 blei det lagt opp til å forlenga bompenggeordninga i inntil 7 år. For dei fire første åra skulle bompengane disponerast ut frå den førebelse skissa i tabell 4.2, medan bompengane dei tre siste åra var føresett øymerka til fullfinansiering av E39 Eiganestunnelen og E39 Sandved – Hove.

Stavanger kommune ved formannskapet behandla saka 18. november 2010 med følgjande vedtak:

1. *Stavanger kommune slutter seg til forlengelse av Jæren pakke 1 fra 2011 til 2015, men presiserer at den tunge fordelingsprofilen til fordel for vegprosjekter i forlengelsespakken må påvirke fordelingsprofilen i Jæren pakke 2 til klar fordel for miljøvennlig transport.*
2. *Bompenggeordningen kan forlenges ytterligere i 2-3 år for å fullfinansiere Eiganestunnelen.*
3. *Stavanger kommune anbefaler at taksten settes til kr 20 for lette kjøretøy og kr 50 for tunge kjøretøy. Maksimal rabatt settes til 20 %.*

Tabell 4.2 Lokalt behandla forslag til utbyggings- og finansieringsplan for alternativ 3.

Type prosjekt	2012-2013			2014-2015			Mill. kr
	Statlege midlar	Fylkeskom. midlar	Bompengar	Statlege midlar	Fylkeskomm. midlar	Bompengar	Sum
Kollektivprosjekt:							
Fv 44 Trafikkstyringstiltak			20		20	20	60
Fv 44 Forus-Gausel		31	280		150		461
Øvrige kollektivprosjekt					50	200	250
Gang-/sykkelvegprosjekt		50	100		50	100	300
Vegprosjekt:							
E39 Eiganestunnelen	130		200	470		430	1 230
Rv510 Kryssutbedring Sømmevågen vest			120			30	150
Fv505 Skjæveland-Foss/Eikeland			180			120	300
E39 Sandved-Hove			170			170	340
Sum	130	81	1 070	470	270	1 070	3 091

4. *Stavanger kommune vil prioritere planlegging og senere utbygging av grunnstrukturen for bybane i korridoren Stavanger – Sola - Sandnes. Stavanger kommune påpeker at alle opparbeidelser og tiltak innenfor grunnstrukturen for den skinnegående bybanen, som foretas før endelig vedtak av Jærenpakke 2, skal gjøres på en slik måte at dobbeltinvesteringer unngås.*
5. *Det utredes og iverksettes kortsiktige tiltak for å øke tilgjengeligheten i bybåndet fram til bybanen er etablert. Dette vil blant annet være framkomlighetstiltak for bussene. Tiltakene finansieres gjennom Transportplan Jæren.*

Sola kommune ved formannskapet behandla saka 26. oktober 2010 med følgjande vedtak:

*Sola kommune vil tilrå at Jæren pakke 1 utvides i tid inntil 2015, og at tidlige utsatte prosjekt finansieres og gjennomføres.  
Sola kommune tilrå at bompengeretakstene ikke justeres, og fortsetter som i dag.*

Time kommune ved formannskapet behandla saka 16. november 2010 med følgjande vedtak:

1. *Time formannskap støtter at bompengerperioden forlenges som foreslått.*

2. *Time formannskap mener det ikke bør foretas endringer i takster og rabattsystem nå.*
3. *Rusjtidavgift bør vurderes i Jæren pakke 2.*

Hå kommune ved formannskapet behandla saka 2. november 2010 med følgjande vedtak:

1. *Hå kommune gir si tilslutning til ei vidareføring av Nord-Jæren pakke 1 inntil spørsmålet om Jæren pakke 2 er endeleg avklåra.*
2. *Satsane i bompengerordninga og/eller rabattordningane bør ikkje endrast ut over auken i konsumprisindeksen.*

Randaberg kommune ved kommunestyret behandla saka 18. november 2010 med følgjande vedtak:

1. *Dersom bommene skal opprettholdes, må bilistene i alle berørte kommuner på Nord-Jæren bære sin forholdsmessige del. Bompengerordninga må utvides til også å omfatte trafikk innenfor Stavanger kommune / Forusområdet ved at tallet på bomstasjoner økes for å dekke de mest trafikkerte veiene. På denne måten sikres et bredere og mer rettferdig betalingsgrunnlag.*
2. *Forutsatt ingen økning av takstene eller endring av rabattordningene, støtter Randaberg kommune at dagens Nord-Jæren pakke kan forlenges.*

3. *Endelig utbygging fastlegges i de årlige budsjettene.*
4. *Randaberg kommune vil helst ikke ha bommene i det hele tatt. Randaberg kommune mener primært at et vesentlig mer rettferdig og hensiktsmessig innkrevningssystem vil være å legge "bomavgiften" på drivstoffprisene.*

Sandnes kommune ved bystyret behandla saka 16. november 2010 med følgjande vedtak:

1. *Sandnes kommune støtter forslaget om forlengelse av Nord-Jæren pakken tom. perioden 2012-2015.*
2. *Sandnes kommune anbefaler at taksten settes til kr 20 for lette kjøretøy og kr 50 for tunge kjøretøy. Maksimal rabatt settes til 20 %. Bystyret legger til grunn at det blir gjennomført en omlegging av dagens bompengennevning slik at en oppnår rettferdig fordeling av bompengennevning, herunder en ny bomring rundt Forus.*
3. *Det gis tilslutning til foreslått skisse til innhold i en utbyggings- og finansieringsplan slik som vist for alternativ 1. Endelig utbygging skal fastlegges gjennom de årlige budsjettene.*
4. *Det forutsettes at en eventuell resterende finansiering løses gjennom Jæren pakke 2 evt. med ytterligere forlengelse av bompengeperioden for å kunne fullfinansiere den lokale bompengendeelen av E 39-prosjektene (Eiganestunnelen og Sandved-Hove) dersom Jæren pakke 2 ikke blir vedtatt.*
5. *Sandnes kommune gir sin tilslutning til videreføring av Jærenpakke 1 under forutsetning av at fylkestinget bekrefter at den prioriteringen som ligger inne i forslag til Jærenpakke 2 er den prioritering som i hovedsak skal videreføres. Dette betyr bl. a. at en utbygging av grunnstrukturen for bybane i korridoren Stavanger – Sola – Sandnes, samt Gandsfjord bru legges til grunn. Dersom en slik bekreftelse ikke gis, vil Sandnes kommune ikke støtte en videreføring av Jærenpakke 1 utover en periode som er nødvendig for å sluttfinansiere allerede igangsatte prosjekter.*

Klepp kommune ved kommunestyret behandla saka 15. november 2010 med følgjande vedtak:

1. *Klepp kommune beklager at stortingspolitikkerne våre ikke kan samles om bedre finansieringsordninger for samferdselstiltak enn forskottering via bompenger.*

2. *Klepp kommune har tidligere sagt ja til tiltakspakke og finansieringen i Transportplan for Nord-Jæren. Kommunen føler seg forpliktet til å bidra til fullføringen av alle tiltaka som ble vedtatt i handlingsplanen og som nå igjen er i ferd for realisering på grunnlag av kostnadsutviklingen.*
3. *Manglende finansiering kan løses ved forlenging av bompengeperioden i inntil 2 år, til de allerede vedtatte tiltakene er fullførte. Satser og rabatter må forbli uendret.*

Gjesdal kommune ved plan og økonomiutvalget behandla saka 25. november 2010 med følgjande vedtak:

1. *Gjesdal kommune støtter forslaget om forlengelse av Nord-Jæren pakken til og med perioden 2012-2015.*
2. *Når det gjelder valg av alternativ vil Gjesdal kommune primært anbefale alternativ 3 slik at E 39 Sandved – Hove kan sikres gjennomført i Nord-Jæren pakke 1. Dersom Stortinget ikke går inn for å inkludere E 39 Sandved – Hove i forlengelsen av Nord-Jæren pakken anbefaler Gjesdal kommune at nivået på enkeltsettsene i alt. 2 blir lagt til grunn fremfor en endring av rabattsettsene i alt. 1.*

Rogaland fylkeskommune ved fylkestinget behandla saka i møte 7. desember 2010 med følgjande vedtak:

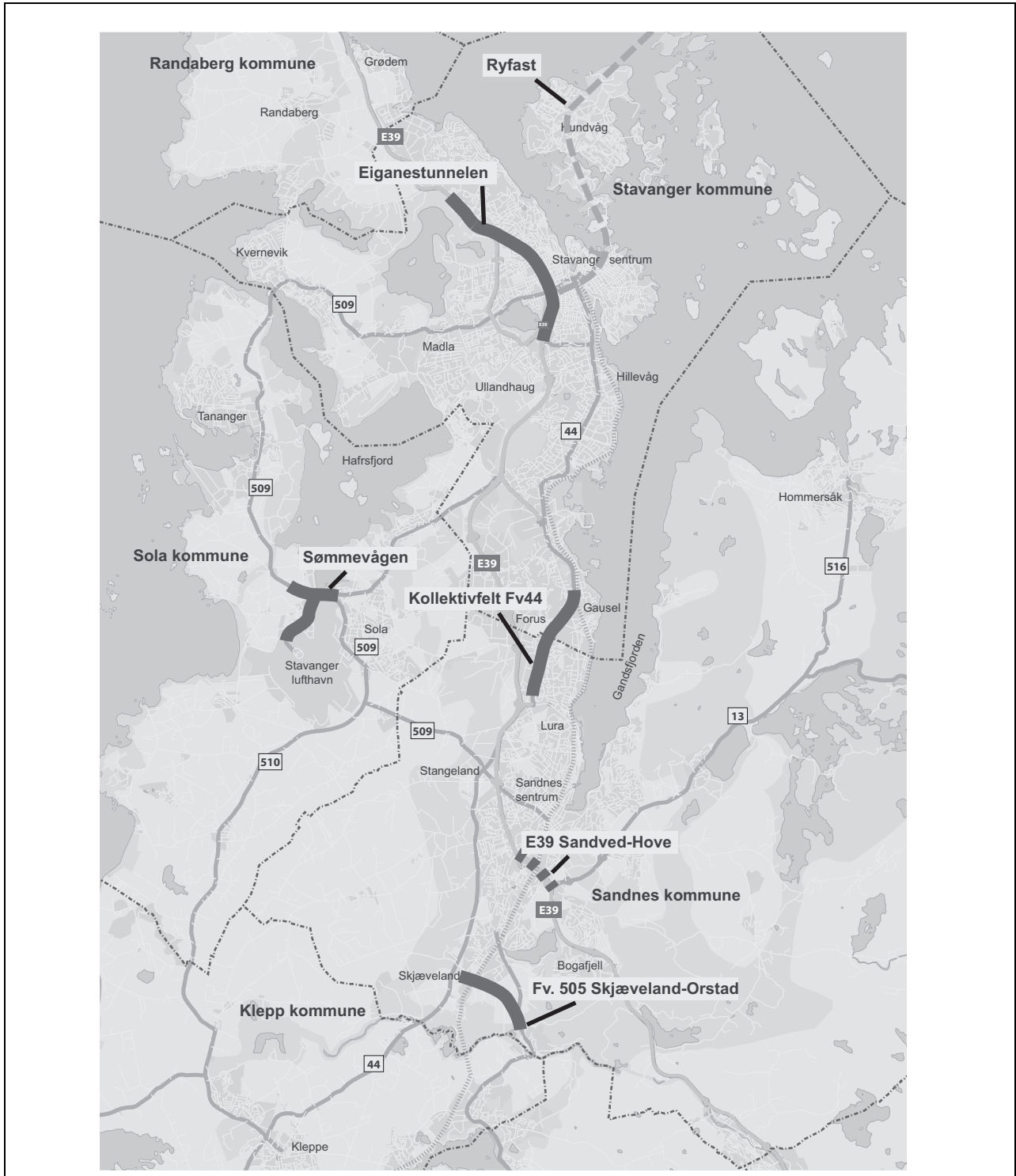
1. *Dagens Nord-Jærenpakke forlenges inkludert forlengelse av bompengoordningen med inntil 5 år. Maksimal rabattsats endres til 20 %. Øvrige rabattordninger med timesregel og maksimaltak på 75 passeringer pr. måned opprettholdes.*
2. *Det gis tilslutning til skisse til innhold i en utbyggings- og finansieringsplan, primært alternativ 1 som best løser de gjenstående utbyggingsutfordringene. Endelig utbygging fastlegges i de årlige budsjettene.*
3. *Det legges til grunn for denne tilrådingen at det i forbindelse med Jærenpakke 2 etableres bomstasjoner på en slik måte at den økonomiske belastningen for trafikantene fordeles på en mer rettferdig måte.*
4. *Fylkestinget anbefaler at Jærenpakke 2 må innebære en vesentlig styrking av kollektivfeltutbyggingen.*
5. *Rogaland fylkeskommune ber om en snarlig avklaring av KVVU-en som grunnlag for det videre arbeid med Jærenpakke 2.*

## 5 Omtale av aktuelle prosjekt og tiltak

Figur 5.1 viser eit kart over Nord-Jæren med store prosjekt og tiltak som er aktuelle å gjennomføra ved forlenging av Nord-Jærenpakka.

### *E39 Eiganestunnelen i Stavanger kommune*

Dagens E39 gjennom Stavanger går gjennom bustadområde og avviklar både lokaltrafikk og gjennomgangstrafikk. Standarden på delar av E39 er ikkje tilpassa trafikkmengdene. Dette fører til trafikktryggleiks- og miljøproblem i tillegg til



Figur 5.1 Oversikt over store prosjekt og tiltak som er aktuelle ved utviding av Nord-Jærenpakka

køproblemer i rushperiodane. Årsdøgntrafikken på strekninga varierer mellom 16 000 og 24 000 køyretøy.

Prosjektet omfattar bygging av firefelts veg utanom Stavanger sentrum mellom Schancheholen og Smiene nord for sentrum, inkl. ein 3,7 km lang tunnel. Prosjektet vil avlasta området for gjennomgangstrafikk, auka trafikktryggleiken og redusera køproblema. Dagens E39 mellom Schancheholen og Madlaveien er planlagt bygd om til lokalveg. For trafikk frå nord vil det bli etablert ei rampe frå Eiganestunnelen til rundkøyring ved Madlaveien. Med utgangspunkt i rundkøyringa i Madlaveien blir det også etablert ei rampe for trafikk frå sør som skal nordover i tunnelen. Ved nordre påhogg for tunnelen blir Byhaugtunnelen på dagens E39 lagt om for å inngå i lokalvegnettet. Omlagt trasé blir kopla til ny E39 i kryss med Randabergveien. Ny E39 blir avslutta og kobla saman med eksisterande E39 ved Smiene.

Det er ein føresetnad for bygginga av Ryfylkesambandet på rv 13 (Ryfast) at delar av Eiganestunnelen blir bygd. Godkjente reguleringsplanar for prosjektet E39 Eiganestunnelen inkl. ramper til Ryfast ligg føre. Førebels legg Statens vegvesen til grunn eit kostnadsoverslag (styringsramme) på om lag 1,9 mrd. 2011-kr.

#### *Rv 510 Kryssutbetring i Sømmevågen vest inkl. Flyplassvegen*

Strekninga har vesentlege køproblemer i morgon- og ettermiddagsrushet. Årsdøgntrafikken varierer mellom om lag 13 000 køyretøy og om lag 24 000 køyretøy. Målet med prosjektet er å oppnå meir effektiv trafikkavvikling for næringstrafikken mellom dei viktigaste terminalene på Nord-Jæren; Stavanger lufthamn Sola, Risavika hamn, Godsterminalen ved Ganddal, offshorebasen i Dusavika og ferjehamna i Mekjarvik. Det blir lagt opp til å byggja om dagens rv 509 frå Solasplitten til Sola skule samt Flyplassvegen til fire køyrefelt, herav to kollektivfelt på til saman om lag 2,3 km. Vidare skal det etablerast nytt planskilt kryss ved Sømmevågen vest og leggjast til rette for gang- og sykkeltrafikken.

Planprogram for prosjektet er vedtatt. Arbeidet med reguleringsplan er starta opp. Kostnadene er førebels rekna til i storleiksorden 650 mill. kr. Det blir vurdert å gjennomføra ei etappevis utbygging.

#### *Fv 44 Forus – Gausel*

Fv 44 er hovudtraséen for kollektivtrafikken på veg mellom Sandnes og Stavanger. Prosjektet omfattar bygging av om lag 2 km midtstilt kollektivfelt mellom Kvadrat kjøpesenter og Gausel jernbanestasjon. Også ombygging av fleire tilstøytande vegar inngår i prosjektet. Det blir vidare lagt opp til å byggja sykkelfelt og fortau på begge sider av vegen. Prosjektet er planmessig delt inn i to delstrekningar. Forseinkingane for kollektivtrafikken er størst mellom Kvadrat kjøpesenter og Hans og Gretestien. Denne strekninga, som ligg i Sandnes kommune, er derfor høgast prioritert.

Godkjent reguleringsplan for delstrekninga i Sandnes kommune ligg føre. Arbeidet med reguleringsplan for den andre delstrekninga, mellom Hans- og Gretestien og Gausel jernbanestasjon i Stavanger kommune, er starta opp. Kostnadene er førebels rekna til i storleiksorden 670 mill. kr, herav om lag 210 mill. kr for strekninga i Sandnes kommune og om lag 460 mill. kr for strekninga i Stavanger kommune.

#### *Fv 505 Skjæveland – Foss/Eikeland*

Prosjektet skal gi ny tilkomst til godsterminalen ved Ganddal og leggja til rette for utviklinga av Kvål næringsområde i regional samanheng. Det blir lagt opp til å byggja om lag 2,4 km tofelts veg med rundkøyringar for tilrettelegging for seinare utbygging til firefelts veg med toplanskryss. Bru over godsterminalen, bygging av gang- og sykkelvegar, samt omlegging av lokalvegnettet inngår i prosjektet. Arbeidet med reguleringsplan er starta opp. Kostnadene er førebels rekna til i storleiksorden 410 mill. kr.

#### *E39 Sandved – Hove*

Prosjektet er ei delstrekning av E39 Sandved – Ålgård. I St.meld. nr. 16 (2008-2009) Nasjonal transportplan 2010-2019 er det vurdert som aktuelt å prioritera statlege midlar til bygging av firefelts veg på den om lag 14 km lange strekninga mellom Sandved og Ålgård i siste seksårsperiode. Prioriteringa er betinga av at det blir tilslutning til eit opplegg for delvis bompengfinansiering. På den vel 1,5 km lange delstrekninga Sandved – Hove er det planlagt utviding av eksisterande tofelts veg til firefelts veg. Nytt kryss ved Hove, omlegging av sidevegane med m.a. gang- og sykkelvegar og omfattande støyttiltak inngår i prosjektet. Godkjent reguleringsplan ligg føre. Kostna-

dene er førebels rekna til i storleiksorden 450 mill. kr.

#### *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.

## **6 Trafikk- og inntektsgrunnlag**

Statistikk frå Nord-Jæren Bompengeselskap AS viser at årsdøgntrafikken gjennom bomstasjonane var vel 112 000 kjøretøy i 2010. For å vurdera den framtidige trafikkveksten er det tatt utgangspunkt i trafikken gjennom bomstasjonane i perioden 2001-2010. Det er lagt til grunn ein årleg trafikkvekst på 2,2 pst. i perioden 2010-2014 og 1,9 pst. etter 2014.

Trafikken har variert noko frå år til år i perioden 2001-2010. I 2005 og 2009 blei det gjennomført vesentlege endringar i bompenggeordninga, med auka takstar, jf. kap. 2. Den gjennomsnittlege trafikkveksten har vore på vel 4 pst. pr. år.

I 2010 utgjorde netto bompenginntekter (midlar til utbyggingsformål) om lag 380 mill. kr. Gjennomsnittleg inntekt pr. passering var 10,15 kr.

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. Denne vil bli etablert på rv 510 Solasplitten når dette prosjektet blir opna for trafikk hausten 2012. Samtidig er det planlagt å flytta bomstasjonen på den kommunale Åsenveien ei kort strekning. Desse to bomstasjonane vil fanga opp all trafikk mellom Sola og Stavanger/Sandnes langs både Solasplitten og Åsenveien.

Statens vegvesen har rekna på framtidige bompenginntekter ut frå føresetnadene i fylkestinget sitt vedtak. Med 5 års forlenga 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 perioden 2012-2016 til om lag 2,4 mrd. kr. Det er gjennomført ekstern kvalitetssikring (KS2)

av trafikkgrunnlaget og føresetnadene for finansieringsopplegget. Konklusjonen i denne kvalitetssikringa er at dei estimata som er gjorde, blir vurderte som konservative og at anslaget på netto bompenginntekter er rimeleg robust.

## **7 Utbyggings- og finansieringsopplegg**

I St.prp. nr. 14 (1998-99) var det lagt til grunn at finansieringa av Nord-Jærenpakka skulle skje med både statlege midlar, fylkeskommunale midlar, kommunale midlar og bompengar. Finansieringa av Nord-Jærenpakka frå 2012 er basert på statlege midlar, fylkeskommunale midlar og bompengar.

#### *Statlege midlar*

I St.meld. nr. 16 (2008-2009) Nasjonal transportplan 2010-2019 er det lagt til grunn ei statleg ramme til prosjektet E39 Eiganestunnelen på om lag 800 mill. 2009-kr, fordelt med 200 mill. kr i første fireårsperiode (2010-2013) og 600 mill. kr i siste seksårsperiode (2014-2019). Omrekna til 2011-prisnivå utgjør dei statlege midlane 844 mill. kr.

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-kr i statlege midlar i fireårsperioden 2012-2015. Samferdselsdepartementet vil komma tilbake til prosjektet E39 Eiganestunnelen når alle avklaringar ligg føre.

#### *Fylkeskommunale midlar*

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-kr i fireårsperioden 2012-2015. Omrekna til 2011-prisnivå utgjør dei fylkeskommunale midlane 359 mill. kr.

Handlingsprogrammet for fylkesveggar i Rogaland for perioden 2010-2019 blei vedtatt av fylkestinget 20. oktober 2009. Dei fylkeskommunale midlane til prosjekt og tiltak på Nord-Jæren er ein del lågare enn det som blei lagt til grunn i forslaget til opplegg for forlenging av Nord-Jærenpakka. Samferdselsdepartementet føreset at fylkeskommunen tek stilling til omfanget av fylkeskommunale midlar til prosjekt og tiltak på fylkesvegnettet i samband med dei årlege budsjetta.



### Bompenigar

Dagens bompengetakstar er 20 kr for lette køyretøy og 50 kr for tunge køyretøy. Trafikantane betaler berre for ei passering pr. time og 75 passeringar pr. månad. Det er lagt til grunn at maksimal rabatt på 40 pst. blir endra til flat rabatt på 20 pst. for abonnentar i samsvar med fylkestinget sitt vedtak. Dette vil vera i tråd med rabattstrukturen i Oslo-pakke 3 og Miljøpakke Trondheim.

Det er rekna med at endringa frå 40 pst. maksimal rabatt til 20 pst. flat rabatt for abonnentar vil auka den gjennomsnittlege inntekta pr. passering med om lag 27 pst., til om lag 13 kr i 2011-prisnivå. Sjølv om den siste takstomlegginga i 2009 hadde liten effekt på trafikken, er det lagt til grunn at rabattendringa vil føra til at trafikken blir redusert med om lag 8 pst.

Samferdselsdepartementet har slutta seg til ei tilråding frå Statens vegvesen om at kundar med Autopass-avtale oppnår 10 pst. rabatt hos andre bompengeselskap enn "eige" selskap. Dette vil leggja til rette for auka brikkebruk, slik at dei administrative kostnadene kan reduserast. Ordninga gjeld i første omgang for nye bompengeprojekt, men alle bompengeselskap er bedt om å ta stilling til om dei ønskjer å innføre ordninga. Nord-Jæren Bompengeselskap AS har til no ikkje slutta seg til ordninga. I denne proposisjonen er det likevel lagt til grunn eit bortfall av inntekter frå "framandbrikker" på 3 mill. kr pr. år.

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 bompengeinntekter i femårsperioden 2012-2016 til om lag 2,520 mrd. kr. Kostnader til innkrevjing og drift av bompengeselskapet er rekna til om lag 160 mill. kr. Følgjeleg er det lagt til grunn om lag 2 360 mill. kr til investeringar i løpet av ein femårsperiode. Det er ikkje lagt til grunn låneopptak, jf. St.prp. nr. 14 (1998-99).

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

Av takstreningslinjene går det fram at Statens vegvesen, etter søknad frå bompengeselskapet, kan justera takstane i tråd med konsumprisindek-

sen. I denne proposisjonen er det lagt til grunn at slik prisregulering blir gjennomført.

## 8 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. Det er utarbeidd ei konseptvalutgreiing for transportsystemet på Jæren, og arbeidet med ekstern kvalitets-sikring (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.

Samferdselsdepartementet viser til at høgryngsforslaget 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, evt. 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. Fleire kommunar meiner at dagens bompenggeordning bør oppretthaldast utan endringar i takst- og rabattsystemet. Sandnes kommune har føresett at fylkestinget i hovudsak stadfester prioriteringane i ei framtidig Jærenpakke 2. 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 bompenggeordninga. Dersom det ikkje blir tilslutning til ei Jærenpakke 2, føresett Samferdselsdepartementet at bompenggeordninga for Nord-Jærenpakka blir oppretthalden til føresette bompenggebidrag til igangsette prosjekt og kostnadene ved avviklinga av bompenggeordninga, er finansierte. Departementet føresett vidare at Rogaland fylkeskommune sluttar seg til dette før

evt. prosjekt som fører til forlenging ut over 5 år blir starta opp.

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. Samferdselsdepartementet føreset at Rogaland fylkeskommune, i samarbeid med staten, sikrar god koordinering av prioriteringane, som grunnlag for staten og lokale styresmakter sitt behov for styring og kontroll med bruk av budsjettmidlar og bompengar. Prioriteringsarbeidet må tilpassast arbeidet med statsbudsjettet, slik at m.a. fordelinga av bompengar det enkelte år er avklart før statsbudsjettet blir lagt fram. Ved oppstart av nye prosjekt må det ligga føre finansieringsplanar som sikrar fullfinansiering innafor avklarte økonomiske rammer til Nord-Jærenpakka.

Samferdselsdepartementet vil komma tilbake til utbyggings- og finansieringsplan for prosjektet E39 Eiganestunnelen når alle avklaringar ligg føre.

## 9 Avtale

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

---

Vi **HARALD**, Noregs Konge,

s t a d f e s t e r :

Stortinget blir bedt om å gjera vedtak om forlenging av bompengoordninga for Nord-Jærenpakka i Rogaland i samsvar med eit vedlagt forslag.

---

## Forslag

### til vedtak om forlenging av Nord-Jærenpakka i Rogaland

I

1. Stortinget samtykkjer i at bompengeselskapet får løyve til å krevja inn bompengar til delvis bompengefinansiering av prosjekt og tiltak i
2. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå tilleggssavtale med bompengeselskapet og fastsetja nærare reglar for finansieringsordninga.

---





Trykk: AS O. Fredt Arnesen. November 2011

241491