



DET KONGELEGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Prop. 47 S

(2016–2017)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

Finansiering av Bypakke Nord-Jæren
i Randaberg, Sandnes, Sola og Stavanger
kommunar i Rogaland

Innhold

1	Innleiing	5	8	Styringsmodell for Bypakke Nord-Jæren	22
2	Overgangen frå Nord-Jæren- pakka til Bypakke Nord-Jæren	6	9	Fylkeskommunal garanti	22
3	Lokalpolitisk handsaming	6	10	Samferdselsdepartementet si vurdering	23
4	Omtale av aktuelle prosjekt og tiltak	14	11	Avtale	24
5	Trafikkgrunnlag	18		Forslag til vedtak om finansiering av Bypakke Nord-Jæren i Randaberg, Sandnes, Sola og Stavanger kommunar i Rogaland	24
6	Bompengar og bompeng- opplegg	18			
7	Finansieringsopplegg	21			

Prop. 47 S

(2016–2017)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

Finansiering av Bypakke Nord-Jæren i Randaberg, Sandnes, Sola og Stavanger kommunar i Rogaland

*Tilråding frå Samferdselsdepartementet 16. desember 2016,
godkjend i statsråd same dagen.
(Regjeringa Solberg)*

1 Innleiing

Rogaland fylkeskommune og Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg kommunar er samde om å vidareføre satsinga på vegtiltak gjennom ei ny bompengepakke. Bypakke Nord-Jæren skal avløyse dagens Nord-Jærenpakke, og dagens bomstasjonar vert etter planen avløyste av eit nytt innkrevjingssystem tidleg i 2018. Lokale styresmakter har lagt til grunn bompengennevning i 15 år.

Det er venta stor folketalsvekst på Nord-Jæren, og lokale styresmakter ønskjer gjennom Bypakke Nord-Jæren å bidra til nullvekst i personbiltrafikken framover. Dette føreset at delar av vegnettet får ei opprusting som er tilpassa dette målet. 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. Det er i den vidare utviklinga av tiltak særskilt viktig at behovet for utvikling av mobilitet og framkomst, fysisk infrastruktur og miljøkrav er balansert i tråd med behov for økonomisk utvikling og verdiskaping.

Samferdselsdepartementet legg i denne proposisjonen fram forslag om finansiering av ei bypakke for Nord-Jæren i Rogaland, i tråd med ønskje og vedtak frå lokale folkevalde styres-

makter. Pakka vil omfatte prosjekt og tiltak i Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg kommunar.

Bypakke Nord-Jæren skal avløyse dagens Nord-Jærenpakke, der bompengennevninga starta i 2001. Gjennom Nord-Jærenpakka er ei rekkje prosjekt og tiltak på vegnettet i Stavanger, Sandnes, Sola, Randaberg og Klepp kommunar realiserte. I arbeidet med ny Bypakke Nord-Jæren har lokale styresmakter vorte samde om at pakka berre skal omfatte dei fire nordlegaste kommunane på Jæren. Klepp, Hå og Time kommunar ønskjer å komme tilbake med ei eiga pakke når det ligg føre nærare planar.

Målet for Bypakke Nord-Jæren er nullvekst i personbiltrafikken fram mot 2032, samt god framkomst for alle trafikanter med hovudvekt på kollektivtransport, sykling, gåing og næringslivs-transport. Lokale styresmakter legg til grunn at trafikkveksten framover skal takast med kollektivtransport, sykling og gåing, noko som er i tråd med målet for storbyområda i klimaforliket frå 2012 og i Meld. St. 26 (2012–2013) Nasjonal transportplan 2014–2023.

Trass i dagens situasjon med stagnasjon i oljebransjen, er det venta vekst i folketallet på Nord-Jæren fram mot 2040. Fram til no har det vore stor vekst i arbeids- og handlereiser til område med låg kollektivdekning, slik som Forusområdet mellom Stavanger og Sandnes. Pakka skal styrke kollektivtilbodet og betre forholda for fotgjenga-

rar og syklistar til område med stor næringsverks-
semd.

For å nå målet om nullvekst i personbiltrafik-
ken og meir effektiv transport på Nord-Jæren er
det lokalt vedtatt å gjennomføre følgjande hovud-
tiltak:

- Etablering av sykkelekspressveg mellom Sta-
vanger 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.

Tiltaka som er lagt til grunn for Bypakke Nord-
Jæren, gir eit godt bidrag i retning av målet om
nullvekst i personbiltrafikken. Det vert lagt til
grunn at lokale styresmakter vil forplikte seg til
dette målet. Ytterlegare tiltak for å nå målet vil
vere tema i forhandlingane om byvekstavtale for
Nord-Jæren.

2 Overgangen frå Nord-Jærenpakka til Bypakke Nord-Jæren

Innkrevjing av bompengar til finansiering av
Nord-Jærenpakka starta i 2001, jf. St.prp. nr. 14
(1998–99). Finansieringa var basert på inn-
krevjing av bompengar i 10 år i kombinasjon med
statlege, fylkeskommunale og kommunale midlar.
Prioritering av prosjekt og tiltak innafor pakka har
vorte nærare avklart i samband med revisjon av
Nasjonal transportplan og tilhøyrande handlings-
program.

Gjennom handsaminga av St.prp. nr. 1 (2004–
2005) slutta Stortinget seg til endringar i bompeng-
geordninga ved at takstane vart auka, og det vart
lagt opp til kontinuerleg innkrevjing, dvs. heile
døgnet og alle vekedagar. Gjennom handsaminga
av St.prp. nr. 58 (2008–2009) slutta Stortinget seg
til eit opplegg for å auke inntektene fram til utgan-
gen av bompengeperioden i 2011.

I påvente av avklaringar for Bypakke Nord-
Jæren (tidlegare omtalt som Jærenpakke 2) gjekk
Rogaland fylkeskommune i 2011 inn for å forlengje
eksisterande bompenggeordning. Gjennom hand-
saminga av Prop. 28 S (2011–2012) slutta Stortin-
get seg til ei forlenging på inntil 5 år, dvs. til utgan-
gen av 2016. Det vart lagt til grunn at dersom Stor-
tinget sluttar seg til ei Jærenpakke 2 innan fem år,
skulle denne avløyse ordninga med forlengja inn-
krevjing. Utan slik tilslutning vart det føresett at

bompenggeordninga for Nord-Jærenpakka skulle
opprethaldast inntil føresette bompenggebidrag til
igangsette prosjekt og kostnadene ved avviking av
bompenggeordninga er finansierte.

Det er lagt til grunn at innkrevjinga i dagens
bomstasjonar blir vidareført inntil dei nye stasjo-
nane er sette i drift, etter planen tidleg i 2018. Det
er venta at føresette bompenggebidrag til igang-
sette prosjekt blir finansierte innafor dagens bom-
penggeordning. Dersom kostnadane aukar, er det
føresett at evt. meirbehov blir finansierte innafor
Bypakke Nord-Jæren. Tilsvarande skal eventuelle
overskytande midlar overførast til Bypakke Nord-
Jæren.

Det er lagt opp til bompengeinnkrevjing knytt
til Bypakke Nord-Jæren i 15 år frå 2018. Vidare er
det lagt til grunn at gjennomføringa av tiltak vil
starte i 2017, gjennom låneopptak til etablering av
bomstasjonar og anleggstart på første etappe av
sykkelekspressvegen mellom Stavanger og Sand-
nes.

3 Lokalpolitisk handsaming

Forslag til finansierings- og bompengeopplegg for
Bypakke Nord-Jæren vart sendt Rogaland fylkes-
kommune og dei ti kommunane som deltek i refe-
ransegruppa for Bypakke Nord-Jæren og Utbyg-
gingspakke Jæren. Saka vart handsama av lokale
styresmakter i siste halvdel av 2014.

Stavanger kommune handsama saka i møte i
bystyret 8. september 2014, og gjorde følgjande
vedtak:

1. *Bypakke Nord-Jæren omfatter kommune
Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg.*
2. *Hovedmålet for Bypakke Nord-Jæren er 0-
vekst i personbiltrafikken i byområdet på
Nord-Jæren og god fremkommelighet for alle
trafikanter med hovedvekt på kollektiv-
transport, sykkel og gange samt næringslivets
transporter.*
3. *Bompengeinntekter kan benyttes til drift av
kollektivtransport når det kan dokumenteres
at disse midlene kommer i tillegg til dagens
nivå på fylkeskommunale bevilgninger.*
4. *Stavanger kommune gir sin tilslutning til at
det kan åpnes for et låneopptak på inntil
7000 mill. kroner.*
5. *Stavanger kommune gir sin tilslutning til det
foreslåtte takst- og rabattsystemet*
 - a. *Det er tidsdifferensiering av takstene.
Tidsdifferensieringen gjelder i tidsperio-
den 06:00–10:00 og 14:00–18:00.*

- b. *Grunntaksten er 21 kroner for lette kjøretøy, i første og siste time i rushet er taksten 1,5 x grunntakst, og i de to hovedtimene i rushet er taksten 2 x grunntakst.*
 - c. *Taksten for tunge kjøretøy er 2,5 x taksten for lette.*
 - d. *Det er rabatt på 10 prosent for alle som har bompengebrikke*
 - e. *Det er timesregel, som innebærer at man betaler for den første passeringen i løpet av en time.*
 - f. *Det er envegs innkreving i alle bomstasjoner.*
6. *Stavanger kommune slutter seg til forslaget til plassering av bomstasjoner i tette ringer rundt Stavanger sentrum, Sandnes sentrum, Forus – Lura, Sola lufthavn og Risavika samt et ytre snitt i Randaberg i tråd med forslaget.*
 - a. *Ringene plasseres i områder der det er/ blir utbygd godt alternativt transporttilbud til privatbilen.*
 - b. *På veger der det gjøres betydelige investeringer (E39 og rv. 509) skal det være bomstasjoner.*
 - c. *Dersom det blir betydelig omkjøring på bompengefri rute via Kvernevikveien og Nesbuveien, vil det bli etablert bomstasjoner for å forhindre dette.*
 7. *Det etableres en styringsgruppe for Bypakke Nord-Jæren bestående av representanter fra Rogaland fylkeskommune, kommunene og Statens vegvesen.*
 - a. *Styringsgruppen vil få ansvar for å utarbeide et mål- og resultatstyringssystem for Bypakke Nord-Jæren i tråd med de overordnede målsettinger for pakken og nasjonale føringer for byområdene.*
 - b. *Bypakke Nord-Jæren styres gjennom porteføljestyring.*
 - c. *Bypakke Nord-Jæren styres gjennom fire-årige handlingsplaner som rulleres årlig.*
 8. *Bypakke Nord-Jæren overtar gjestående forpliktelser for Jærenpakke 1 ved opphør av denne ved utgangen av 2016.*
 - a. *Disponible midler i Jærenpakke 1 overføres ved pakkens utløp til Bypakke Nord-Jæren og disponeres av denne til å fullfinansiere prosjekter som er startet opp og som er vedtatt gjennom Prop. 28 S (2011–2012).*
 - b. *Investeringsprosjekter som er vedtatt i Jærenpakke 1, men ikke fullført ved pakkens utløp vil bli overført til Bypakke Nord-Jæren og finansiert med bompenger fra Bypakke Nord-Jæren.*
 9. *Det etableres på et senere tidspunkt en egen utbyggingspakke (bompengepakke) for kommunene Klepp, Time, Hå og Gjesdal.*
 - a. *Det etableres en styringsgruppe bestående av representanter for de fire kommunene, Rogaland fylkeskommune, Jernbaneverket og Statens vegvesen.*
 - b. *Det faglige grunnlaget for en slik utbyggingspakke skal være lokalpolitisk behandlet i inneværende valgperiode.*
 10. *Det legges til grunn for Bypakke Nord-Jæren at det kan bli en felles timesregel med Utbyggingspakke Jæren. Forholdet mellom finansiering av Ryfast og bypakke Nord-Jæren bør vurderes*
 11. *Det etableres en felles referansegruppe for Bypakke Nord-Jæren og Utbyggingspakke Jæren der kommunene i Regionalplan Jæren deltar.*
 12. *Det forutsettes statlig finansiering av jernbaneprosjekter som inngår i Bypakke Nord-Jæren og utbyggingspakken.*
 13. *Stavanger kommune ønsker en fortsatt dialog omkring fastsettelse av felles kriterier for prioritering av prosjekter innenfor programområdetiltakene.*
 14. *Stavanger kommune mener prosjektlisten må oppdateres innen fire år. Ved oppdateringen skal det fremlegges konkrete planer for*
 - *konvertering av Bussvei til Bybane, jmf. Fylkestingets vedtak punkt 5 i sak 76/12, datert 11.12.2012.*
 - *økt vegkapasitet på RV13 fra E39 til Vatnekrossen som følge av at høyfrekvent kollektivtransport mot Sandnes Øst etableres i Skippergata.*
 15. *Stavanger kommune ønsker å se Gandsfjordkrysningen i sammenheng med interkommunalt planarbeid mellom Sandnes, Sola og Stavanger om utviklingen Lura/Forus. Dette prosjektet går parallelt og uavhengig av Jæren Pakke 2.*
 16. *Konsekvenser og avbøtende tiltak for blant annet barnefamilier, som omtalt i notatet «Vurdering av forslag om fritak for småbarnsfamilier i bypakke Nord-Jæren» må utbedres bedre.*

Sandnes kommune handsama saka i møte i bystyret 9. september 2014, og gjorde følgjande vedtak:

Sandnes kommune forutsetter at følgende legges til grunn for det videre arbeid med transportløsninger i regionen:

1. Gandsfjord bru tas inn igjen, ref. tidligere vedtatte handlingsplaner.
2. Økt vegkapasitet på RV 13 fra E 39 til Vatnekrossen innarbeides som følge av at høyfrekvent kollektivtransport mot Sandnes øst blir etablert i Skippergata. Dette skal på plass etter hvert som utbyggingen av Sandnes øst krever økt kapasitet.

Med disse forutsetningene på plass vil bystyret støtte følgende forslag:

1. Bypakke Nord-Jæren omfatter kommune Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg.
2. Hovedmålet for Bypakke Nord-Jæren er 0-vekst i personbiltrafikken i byområdet på Nord-Jæren og god fremkommelighet for alle trafikanter med hovedvekt på kollektiv, sykkel og gange samt næringslivets transporter.
3. Bompenger skal bare brukes til investeringer.
4. Sandnes kommune gir sin tilslutning til at det kan åpnes for et låneopptak på inntil 7000 mill. kroner.
5. Sandnes kommune gir sin tilslutning til det foreslåtte takst- og rabattsystemet
 - a. Det er tidsdifferensiering av takstene. Tidsdifferensieringen gjelder i tidsperioden 07:00–09:00 og 15:00–17:00.
 - b. Grunntaksten er 21 kroner for lette kjøretøy, i rushet er taksten 2 x grunntakst.
 - c. Taksten for tunge kjøretøy er 2,5 x taksten for lette.
 - d. Det gis 20 % rabatt ved bruk av bompengebrikke
 - e. Det er timesregel, som innebærer at man bare betaler for den første passering innen en time, og det bør være betaling for maks tre passeringer i døgnet.
 - f. Det er enveis innkreving i alle bomstasjoner.
6. Sandnes kommune slutter seg til forslaget til plassering av bomstasjoner i tette ringer rundt Stavanger sentrum, Sandnes sentrum, Forus – Lura, Sola lufthavn og Risavika samt et ytre snitt i Randaberg i tråd med forslaget.
 - a. Ringene plasseres i områder der det er/ blir utbygd godt alternativt transporttilbud til privatbilen.
 - b. På veger der det gjøres betydelige investeringer (E39 og rv. 509) skal det være bomstasjoner.
 - c. Dersom det blir betydelig omkjøring på bompengefri rute via Kvernevikveien og Nesbuveien, vil det bli etablert bomstasjoner for å forhindre dette.
7. Det etableres en styringsgruppe for Bypakke Nord-Jæren bestående representanter fra Rogaland fylkeskommune, kommunene og Statens vegvesen. Styringsgruppens representanter fra kommunene skal være folkevalgte.
 - a. Styringsgruppen vil få ansvar for å utarbeide et mål- og resultatstyringssystem for Bypakke Nord-Jæren i tråd med de overordnede målsettinger for pakken og nasjonale føringer for byområdene.
 - b. Bypakke Nord-Jæren styres gjennom porteføljestyring.
 - c. Bypakke Nord-Jæren styres gjennom fireårige handlingsplaner som rulleres årlig.
8. Bypakke Nord-Jæren overtar gjestående forpliktelser for Jærenpakke 1 ved opphør av denne ved utgangen av 2016.
 - a. Disponible midler i Jærenpakke 1 overføres ved pakkens utløp til Bypakke Nord-Jæren og disponeres av denne til å fullfinansiere prosjekter som er startet opp og som er vedtatt gjennom Prop. 28 S (2011–2012).
 - b. Investeringsprosjekter som er vedtatt i Jærenpakke 1, men ikke fullført ved pakkens utløp vil bli overført til Bypakke Nord-Jæren og finansiert med bompenger fra Bypakke Nord-Jæren.
9. Det etableres på et senere tidspunkt en egen utbyggingspakke (bompengepakke) for kommunene Klepp, Time, Hå og Gjesdal.
 - a. Det etableres en styringsgruppe bestående av representanter for de fire kommunene, Rogaland fylkeskommune, Jernbaneverket og Statens vegvesen.
 - b. Det faglige grunnlaget for en slik utbyggingspakke skal være lokalpolitisk behandlet i inneværende valgperiode.
10. Det legges til grunn for Bypakke Nord-Jæren at det kan bli en felles timesregel med Utbyggingspakke Jæren.
11. Det etableres en felles referansegruppe for Bypakke Nord-Jæren og Utbyggingspakke Jæren der kommunene i Regionalplan Jæren deltar.
12. Det forutsettes statlig finansiering av jernbaneprosjekter som inngår i Bypakke Nord-Jæren og utbyggingspakken.
13. Sandnes kommune ønsker en fortsatt dialog omkring fastsettelse av kriterier for prioritering av prosjekter innenfor programområdetiltakene.
14. Det forutsettes at El-biler i fremtiden bidrar med bompenger, og at fritak for disse opphører.

15. Alle reduserte kostnader eller økte inntekter, herunder økte statlige bidrag går til reduksjon i bompengesatser.
16. Konsekvenser og avbøtende tiltak for blant annet barnefamilier, som omtalt i notatet «Vurdering av forslag om fritak for småbarnsfamilier i bypakke Nord-Jæren» må utredes bedre.
17. Plassering av bomstasjoner må sikre at det ikke legges opp til omkjøringer for å unngå å betale bompenger.
18. Detaljer og nøyaktige plasseringer av bomstasjoner avklares av styringsgruppen.

Sola kommune handsama saka i møte i kommunestyret 11. september 2014, og gjorde følgjande vedtak:

1. Bypakke Nord-Jæren omfatter kommune Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg.
2. Hovedmålet for Bypakke Nord-Jæren er 0-vekst i personbiltrafikken i byområdet på Nord-Jæren og god fremkommelighet for alle trafikantgrupper med hovedvekt på kollektiv, sykkel og gange samt næringslivets transporter.
3.
 - a. Sola kommune er negativ til at bompenger brukes til drift av kollektivtransport
 - b. Dersom det blir aktuelt å bruke bompenger til drift av kollektivtrafikk må pengene benyttes de første årene i perioden og deretter trappes ned.
4. Sola kommune gir sin tilslutning til at det kan åpnes for et låneopptak på inntil 7000 mill. kroner.
5. Sola kommune anbefaler følgende takst- og rabattsystem:
 - a. Det kreves inn flat takst hele døgnet. Dersom fylkestinget likevel innfører differensierte satser må disse begrenses til mellom 07.00–09.00 og 15.00–17.00.
 - b. Grunntaksten er 30 kroner for lette kjøretøy. Endelig pris fastsettes før oppstart av bomringen. Dette for å kunne ta høyde for eventuelle endringer i statens bidrag.
 - c. Taksten for tunge kjøretøy er 2,5 x taksten for lette.
 - d. Rabatt på 20 prosent for alle som har bombrikke videreføres.
 - e. er timesregel, som innebærer at man betaler for den første passeringen i løpet av en time.
 - f. Det er envegs innkreving i alle bomstasjoner.
6. Sola kommune slutter seg til forslaget til plassering av bomstasjoner i tette ringer rundt

Stavanger sentrum, Sandnes sentrum, Forus – Lura, Sola lufthavn og Risavika samt et ytre snitt i Randaberg i tråd med forslaget.

- a. Ringene plasseres i områder der det er/ blir utbygd godt alternativt transporttilbud til privatbilen.
 - b. På veger der det gjøres betydelige investeringer (E39 og rv. 509) skal det være bomstasjoner.
 - c. Foreslåtte bomstasjoner ved Nordsjøvegen og Sømmebakken utgår og erstattes med bomstasjon plassert rett etter rundkjøringen inn til Stavanger Lufthavn.
 - d. For å unngå at beboere i Tananger må betale to ganger/begge veier ved kjøring til kommunesenter i Sola, samt at beboere på Snøde har mulighet til å kjøre fritt internt i Tananger, bes fylkestinget vurdere mulighet for flytting av nordre bomstasjon lenger nord, f.eks til Hafrsfjord bru.
7. Det etableres en styringsgruppe for Bypakke Nord-Jæren bestående av folkevalgte representanter fra Rogaland fylkeskommune, kommunene og representant fra Statens vegvesen.
 - a. Styringsgruppen vil få ansvar for å utarbeide et mål- og resultatstyringssystem for Bypakke Nord-Jæren i tråd med de overordnede målsettinger for pakken og nasjonale føringer for byområdene.
 - b. Bypakke Nord-Jæren styres gjennom porteføljestyring.
 - c. Bypakke Nord-Jæren styres gjennom fireårige handlingsplaner som rulleres årlig.
 8. Bypakke Nord-Jæren overtar gjestående forpliktelser for Jærenpakke 1 ved opphør av denne ved utgangen av 2016.
 - a. Disponible midler i Jærenpakke 1 overføres ved pakkens utløp til Bypakke Nord-Jæren og disponeres av denne til å fullfinansiere prosjekter som er startet opp og som er vedtatt gjennom Prop. 28 S (2011–2012).
 - b. Investeringsprosjekter som er vedtatt i Jærenpakke 1, men ikke fullført ved pakkens utløp vil bli overført til Bypakke Nord-Jæren og finansiert med bompenger fra Bypakke Nord-Jæren.
 9. Det etableres på et senere tidspunkt en egen utbyggingspakke (bompengepakke) for kommunene Klepp, Time, Hå og Gjesdal
 - a. Det etableres en styringsgruppe bestående av representanter for de fire kommunene, Rogaland fylkeskommune, Jernbaneverket og Statens vegvesen.

- b. *Det faglige grunnlaget for en slik utbyggingspakke skal være lokalpolitisk behandlet i inneværende valgperiode*
10. *Det legges til grunn for Bypakke Nord-Jæren at det kan bli en felles timesregel med Utbyggingspakke Jæren.*
11. *Det etableres en felles referansegruppe for Bypakke Nord-Jæren og Utbyggingspakke Jæren der kommunene i Regionalplan Jæren deltar.*
12. *Det forutsettes statlig finansiering av jernbaneprosjekter som inngår i Bypakke Nord-Jæren og utbyggingspakken.*
13. *Sola kommune ønsker en fortsatt dialog omkring fastsettelse av felles kriterier for prioritering av prosjekter innenfor programområdetiltakene.*
14. *Det forutsettes at Solalink realiseres som en del av det høyverdige kollektivsystemet, og at hovedprinsippene for ny rutestruktur med hyppige avganger for innbyggerne i Sola, samt helpendelruter, så langt som mulig bør være på plass før bypakke Nord Jæren iverksettes. Dette bør inkludere et forbedret kollektivtilbud til Sola Sør og hele kommunen som skal sikre hyppige avganger også på kveldstid samt i helger.*
15. *Økt statlig medfinansiering skal føre til reduksjon av bompengesatsene*
16. *Ved fremtidig endring av nasjonalt regelverk vedr. fritak for passering for elbiler skal det på nytt vurderes innført avgift for passering med elbiler i Bypakke Nord-Jæren.*
17. *Det må sikres at sykkelveier som realiseres i Sola kommune gjennom Bypakke Nord-Jæren er av høyverdig standard, sammenhengende og kobles sammen med øvrig sykkelveinettverk i regionen på tilfredsstillende måte.*
18. *For å skjerme utsatte grupper, som barnefamilier med barn i barnehage, bes fylkestinget vurdere om timesregelen kan utvides til to timer.*
19. *Sola kommune mener prosjektlisten må oppdateres innen fire år. Ved oppdatering skal det fremlegges konkrete planer for fremtidig vei- og kollektivløsning for Sandnes Øst, og vurderes om disse er aktuelle å ta inn i pakken i løpet av perioden. Sola kommune mener det kan være aktuelt å se Gansfjordkrysningen i sammenheng med interkommunalt planarbeid, for eksempel i planarbeidet mellom Sandnes, Sola og Stavanger om utviklingen av Forus/Lura. Dette prosjektet går parallelt og uavhengig av Bypakke Nord Jæren. Fylkeskommunen bes vurdere om bro-*

prosjektet kan finansieres med egen bomstasjon.

Randaberg kommune handsama saka i møte i kommunestyret 11. september 2014, og gjorde følgende vedtak:

Primært mener Randaberg kommune at bompenger innkreving er en dårlig måte og finansiere samferdselsprosjekter på, og at alternative måter bør vurderes. Sekundært kan Randaberg støtte en Jærenpakke 2 på følgende kriterier.

- a. *Bypakke Nord – Jæren og Jærpakken utvikles som to prosjekter med felles styring for Jæregionen samlet.*
- b. *Styringsgruppen skal bestå som nå.*
- c. *Dagens prisstruktur opprettholdes og eventuelt utsette prosjekter.*
- d. *Plassering av bomstasjoner må sikre at det ikke legges opp til omkjøringer for å unngå å betale bompenger.*
- e. *Lokalt for Randaberg er det viktig og påpeke utbedring av krysset Kyrkjeveien/ Goaveien, utbedring av Goaveien samt sykkel- og gangvei langs Vistnesveien.*
- f. *Staten må garantere for hvor mye staten skal bidra med for hele 15 års perioden.*

Gjesdal kommune handsama saka i møte i kommunestyret 29. september 2014, og gjorde følgende vedtak:

1. *Gjesdal kommune har ikke merknader til forslag til styringsstruktur og mandat for Bypakke Nord-Jæren og Utbyggingspakke Jæren slik det er skissert i tilrådingen til Fylkestinget i sak 56/14.*
2. *Gjesdal kommune har ingen merknader til opplegget for Bypakke Nord-Jæren slik det er skissert i tilrådingen til Fylkestinget i sak 57/14.*
3. *Gjesdal kommune aksepterer at bompengerfinansiering kan være nødvendig for å få realisert viktige samferdselsprosjekt på Jæren, men ønsker ikke på det nåværende tidspunkt å være en del av utbyggingspakken. Gjesdal kommune ønsker imidlertid å delta i arbeidet med status som observatør.*
4. *Konsekvenser og avbøtende tiltak for blant annet barnefamilier, som omtalt i notatet «Vurdering av forslag om fritak for småbarnsfamilier i bypakke Nord-Jæren» må utredes bedre.*
5. *Gjesdal kommune ber om at prosjektet «Gandsfjord bro» blir en del av bypakke Nord-Jæren.*

Time kommune handsama saka i møte i kommunestyret 16. september 2014 og gjorde følgjande vedtak:

1. *Time kommune har ingen merknader til forslag til styringsstruktur og mandat for Bypakke Nord-Jæren og Utbyggingspakke Jæren slik det er skissert i tilrådinga til Fylkestinget i sak 56/14.*
2. *Time kommune har ingen merknader til planane for Bypakke Nord-Jæren slik det er skissert i tilrådinga til Fylkestinget i sak 57/14, men ber styringsgruppa for Bypakke Nord-Jæren nøye vurdere systemet for innkreving av bompengar slik at ein sikrar legitimitet blant brukarane.*
3. *Time kommune aksepterer at bompengefinansiering kan vera naudsynt for å få realisert viktige samferdsleprosjekt på Jæren, og vil derfor delta i konkretisering av ein Utbyggingspakke Jæren.*
4. *Time kommune legg til grunn at ein konkretisering av Utbyggingspakke Jæren blir lagt fram til politisk behandling i Time kommunestyre innan sommaren 2015.*

Klepp kommune handsama saka i møte i kommunestyret 15. september 2014, og gjorde følgjande vedtak:

1. *Klepp kommune har ingen merknader til forslag til styringsstruktur og mandat for Bypakke Nord-Jæren og Utbyggingspakke Jæren slik det er skissert i tilrådinga til Fylkestinget i sak 56/14. med slikt unntak: Referansegruppa blir etablert samtidig med etablering av styringsgruppa for Bypakke Nord-Jæren for å oppnå den nødvendige samordninga mellom pakkane.*
2. *Klepp kommune har ingen merknader til opplegget for Bypakke Nord-Jæren slik det er skissert i tilrådinga til Fylkestinget i sak 57/14.*
3. *Klepp kommune aksepterer at bompengefinansiering kan vera naudsynt for å få realisert viktige samferdsleprosjekt på Jæren, og vil derfor delta i konkretisering av opplegget for ein utbyggingspakke Jæren. Kommunestyret legg til grunn at både referanse- og styringsgruppa vert solid og breitt politisk forankra, og at eit konkretisert opplegg blir lagt fram til politisk behandling i Klepp i løpet av rimeleg kort tid. Ein føresetnad for ein slik utbyggingspakke vil vera ein felles timesregel for Bypakke Nord-Jæren og Utbyggingspakke Jæren.*

Hå kommune handsama saka i møte i kommunestyret 11. september 2014, og gjorde følgjande vedtak:

1. *Hå kommune har ingen merknader til forslag til styringsstruktur og mandat for Bypakke Nord-Jæren og Utbyggingspakke Jæren slik det er skissert i tilrådinga til Fylkestinget i sak 56/14.*
2. *Hå kommune har ingen merknader til opplegget for Bypakke Nord-Jæren slik det er skissert i tilrådinga til fylkestinget i sak 57/14.*
3. *Hå kommune aksepterer at bompengefinansiering kan vera naudsynt for å få realisert viktige samferdsleprosjekt på Jæren, og vil derfor delta i konkretisering av opplegget for ein utbyggingspakke Jæren.*
4. *Kommunestyret legg til grunn at eit konkretisert opplegg blir lagt fram til politisk behandling i Hå i løpet av rimeleg kort tid. Ein føresetnad for ein slik utbyggingspakke vil vera ein felles timesregel for Bypakke Nord-Jæren og Utbyggingspakke Jæren.*

Strand kommune handsama saka i møte i kommunestyret 29. oktober 2014, og gjorde følgjande vedtak:

Strand kommune gir sin tilslutning til forslag til vedtak punkt 1–12 slik det fremgår av vedlegg under forutsetning av at det innføres en ordning der reisende kun betaler bompenger til Ryfast når de innen en time passer både bomstasjonen i Ryfast og bomringene på Nord-Jæren.

Rogaland fylkeskommune handsama saka i møte i fylkestinget 9. desember 2014, og gjorde følgjande vedtak:

1. *Bypakke Nord-Jæren omfatter kommunene Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg.*
2. *Klimahensyn og prinsippene om samordnet areal- og transportpolitikk er grunnleggende for Bypakke Nord-Jæren. Hovedmålet er at det skal være nullvekst i biltrafikken i perioden fram til 2032. Bypakkens ambisjon er å gi god framkommelighet for kollektivtrafikken, sykling og gange samt næringstransport.*
Det legges opp til porteføljestyring av Bypakke Nord-Jæren med årlig rullering av fireårige handlingsprogrammer. Porteføljestyring innebærer at prioriteringer i Bypakke Nord-Jæren bestemmes av en rekke forhold:
 - Mål- og resultatstyring
 - Disponible midler

- Planstatus
- Samfunnsøkonomisk lønnsomhet
- Kapasitet på planlegging og gjennomføring

Dette skal bidra til at samlet ressursinnsats og prioritering av tiltak, er mest mulig i samsvar med målene for Bypakke Nord-Jæren.

Handlingsprogrammet for Bypakke Nord-Jæren gir en samlet oversikt over planer for utvikling av transportsystemet på Nord-Jæren de neste fire årene.

Årlig beslutningsprosess:

- Styringsgruppen fremmer forslag til handlingsprogram for Bypakke Nord-Jæren i løpet av våren.
- Rogaland fylkesting behandler forslag til handlingsprogram for Bypakke Nord-Jæren i juni.
- Samferdselsdepartementet utarbeider omtale av Bypakke Nord-Jæren med forslag til bruk av statlige midler og bompenger påfølgende år. Regjeringens forslag til statsbudsjett (Prop. 1 S) legges fram i oktober med etterfølgende behandling i Stortinget.
- Rogaland fylkeskommune vedtar bruk av Bypakke Nord-Jæren midler til tiltak som fylkeskommunen har ansvaret for i forbindelse med behandling av budsjett og økonomiplan.

3. De finansielle forutsetningene for Bypakke Nord-Jæren er som følger:

Bypakkens investeringsprofil skal sikre at om lag 70 prosent av bompengene brukes på kollektivtrafikktiltak, tiltak for sykkel og gange og ca. 30 prosent vil brukes til veibygging.

Fylkestinget forutsetter at staten bidrar med minimum 50 prosent andel av investeringskostnadene i høyverdig kollektivinfrastruktur.

Fylkestinget peker på økte driftskostnader ved etablering av Bussvei 2020 og ser ikke mulighet for å finansiere økt drift av kollektiv over ordinære fylkeskommunale budsjett. Staten bidrar med investeringsmidler til høyverdig kollektivtilbud, og det vil også være viktig at staten bidrar tilsvarende med tilskudd til drift. Uten økte statlige bidrag vil det måtte vurderes bruk av bompenger til drift når høyverdig kollektivtilbud er etablert.

Videre ber fylkestinget staten følge opp egne forutsetninger i gjeldende Nasjonale Transportplan om å la Transportkorridor Vest inngå som en del av bymiljøpakken.

Rogaland fylkeskommune ber også om at staten bidrar til finansiering av eget bussfelt på E39 på strekningen Schancheholen – Sola-splitten.

Klimaforliket legger opp til at vekst i persontransport skal skje ved kollektivtransport, sykkel og gange. Sykkeltamveien er sentral for å få til en endring i reisemiddelfordelingen i bymiljøpakken. Sykkeltamveien er prioritert av staten og det er derfor naturlig å forvente statlige bidrag på lik måte som til realisering av Bussvei 2020 med inntil 50 prosent.

Økte statlige bidrag vil benyttes til reduksjon av bomsatsene.

Det forutsettes at økte statlige krav til veibygging samt kostnadsøkninger som følge av disse på veier som eies av staten, i sin helhet dekkes av veieier.

Føringer som gis gjennom statlig klimapolitikk, som fritak for Elbil i bomringene forutsettes dekket av staten.

Rogaland fylkeskommune ber staten om å utrede muligheten for fritak fra bompenger for barnefamilier ved levering og henting av barn i barnehage.

I den årlige rapporteringen, til fylkestinget, legges det fram informasjon om eventuelle budsjettoverskridelser eller besparelser og framdriftsplan knyttet til målsettingen om 70/30 fordelingen.

Rogaland fylkeskommune forventer at bymiljøpakken kommer inn under ordningen med statlig infrastrukturfond.

Bypakkens totale investeringsramme er om lag 22 milliarder, i tillegg er det behov for 3 milliarder til drift av kollektiv (2014-kroner). Det legges opp til en årlig indeksregulering. Det forutsettes at den statlige andelen prisjusteres tilsvarende.

4. Følgende prosjekter finansieres helt eller delvis av bompenger fra Bypakke Nord-Jæren:

Bussvei 2020

Bussvei 2020 baserer seg på prioriteringen av nettverk og infrastruktur lagt til grunn i KVU konsept 3A (bussvei). Kollektivfelt langs E 39 (motorveien) er ikke del av Bussvei 2020, men trengs for å få X-rutene (direkteruter) til/fra Forus forbi bilkøene på motorveien. Forus er et av landets mest arbeidsintensive områder, og X-rutene er i KVUen vist som tilleggsnett som trengs på toppen av Bussvei 2020 for å kunne gi et omfattende tilbud til/fra Forus.

- *Bussvei 2020 – sammenhengende bussfelt mellom Stavanger sentrum via Sandnes sentrum til Vatne. Bussveien går også til Forus vest.*
- *Bussvei 2020 – sammenhengende bussfelt mellom Stavanger sentrum og Risavika. Bussveien går også til Kvernevik.*
- *Sola link – kollektivprioriterende tiltak og bussfelt som sikrer bussen god fremkommelighet på strekningen Forus vest – Sola sentrum – Flyplassen.*
- *Oppgradering av Byterminalen i Stavanger og Ruten i Sandnes. I tillegg blir det ny gateterminal i Stavanger sentrum.*
- *Fylkesvei 44 Paradis – SUS: her lages det gangtunnel.*
- *8 endeholdeplasser med snumuligheter og sjåførfasiliteter.*

Tungbilfelt/kollektivfelt

- *Riksvei 509 Transportkorridor Vest: E39 Solasplitten – Risavika –Hagakrossen – Sundekrossen*

Andre kollektivprosjekt

- *E39 Schancheholen – Solasplitten (kollektivfelt)*
- *Hillevåg – SUS – Tjensvoll – UiS – Diagonalen – Gauselvågen (kollektivfelt/ annen kollektivprioritering)*
- *Fylkesvei 330 Hoveveien nord (kollektivfelt)*
- *Fylkesvei 435 Buøy – Austbø (kollektivfelt)*
- *Fylkesvei 510/Riksvei 509 Sola sentrum – Sømmevågen (kollektivfelt/annen kollektivprioritering)*
- *Det settes av 1 milliard kroner til andre kollektivtiltak (programområde kollektiv)*

Veiprosjekt

- *E39 Smiene – Harestad*
- *E39 Ålgård – Hove*
- *Fylkesvei 505 Skjæveland – Foss Eikeland (mulig oppstart i Jærenpakke 1)*
- *Fylkesvei 505 Foss Eikeland – E39*
- *Fylkesvei 409 Transportkorridor Vest: Kvernevik – E39 i Randaberg*
- *E39/Fylkesvei 44 Krysstiltak/veiutvidelse Stangeland*

Sykkel

- *Sykkelstamveien: Stavanger – Forus – Sandnes*
- *Andre sykkelprosjekter*

Gange og miljøtiltak

- *1 milliard kroner til miljø, trafiksikkerhet, turveier og andre tiltak for gående.*

5. *I forbindelse med Bypakke Nord-Jæren åpnes det for låneopptak på inntil 7 milliarder kroner (2014 kr).*
6. *Under forutsetning av punkt 3 gir Fylkestinget gir sin tilslutning til det foreslåtte takst- og rabattsystemet:*
 - a. *Takstene er tidsdifferensiert. Tidsdifferensieringen gjelder i tidsperioden 07:00–09:00 og 15:00–17:00*
 - b. *Grunntaksten er 20 kroner (2014) for lette kjøretøy. I tidssonene beskrevet i punktet over er taksten 2 x grunntakst.*
 - c. *Taksten for kjøretøy 3,5 – 7,5 tonn er 2 ganger taksten for lette kjøretøy.*
 - d. *Taksten for tunge kjøretøy (over 7,5 tonn) er taksten for lette kjøretøy ganget med 3.*
 - e. *Det gis rabatt på 10 prosent for alle som har bompengebrikke.*
 - f. *Timesregelen er gjeldende. Dette innebærer en kun betaler for den første passeringen i løpet av en time.*
 - g. *Det er enveis innkreving i alle bomstasjoner.*
 - h. *Det settes passeringstak på 75 passeringer i måneden. Passeringstak differensieres dithen at det ikke settes tak for tunge kjøretøy (over 7,5 tonn).*
7. *Fylkestinget slutter seg til forslaget om plassering av bomstasjoner i tette ringer rundt Stavanger sentrum, Sandnes sentrum, Forus – Lura, Stavanger Lufthavn, Sola, og Risavika samt et ytre snitt i Randaberg i tråd med forslaget.*

Prinsippene for plasseringen av bomstasjoner er:

- a. *Ringene plasseres i områder der det er eller vil bli utbygd et godt alternativt transporttilbud til privatbilen.*
- b. *På veger der det gjøres betydelige investeringer (E39/RV 509) skal det være bomstasjoner.*
- c. *Dersom det viser seg å bli betydelig omkjøring på bompengefrie ruter via Kvernevikveien og Nesbuveien, vil det bli etablert bomstasjoner for å forhindre dette.*
- d. *Nordre bomstasjon ved Risavika lokaliseres sør for Hafrsfjord bru. Bomstasjon ved Solastranden lokaliseres til veistrekning mellom avkjørsel til Sola Strandhotel og rundkjøring ved avkjørsel til flyplassen.*

Bomstasjon i Flyplassveien flyttes til sør for Nordsjøveien.

8. *Bypakke Nord-Jæren overtar gjenstående forpliktelser for Jærenpakke 1 når denne opphører ved utgangen av 2016*
 - a. *Disponible midler i Jærenpakke 1 overføres ved pakkens utløp til Bypakke Nord-Jæren og disponeres av denne til å fullfinansierte prosjekter som er startet opp og som er vedtatt gjennom Prop. 28 S (2011–2012).*
 - b. *Investeringsprosjekter som er vedtatt i Jærenpakke 1, men ikke fullført ved pakkens utløp (FV 505 Skjæveland – Foss Eikeland), vil bli overført til Bypakke Nord-Jæren og finansiert med bompenger fra Bypakke Nord-Jæren.*
9. *Det etableres på et senere tidspunkt en egen utbyggingspakke (bompengepakke) for kommunene Klepp, Time, Hå og Gjesdal. Det faglige grunnlaget for en slik utbyggingspakke, skal være lokalpolitisk behandlet i inneværende valgperiode.*
10. *Det legges til grunn for Bypakke Nord-Jæren at det kan bli en felles timesregel med utbyggingspakke Jæren.*
11. *Det legges til grunn for Bypakke Nord-Jæren at det blir en felles timesregel med Hundvåg-tunnelen. Den til en hver tid høyeste taksten i henholdsvis Hundvåg-tunnelen og Bypakke Nord-Jæren vil være gjeldene.*
12. *Det forutsettes statlig fullfinansiering av jernbaneprosjekter som inngår i Bypakke Nord-Jæren og utbyggingspakke Jæren.*
13. *All mva-kompensasjon for bompengemidler til prosjekter på fylkesvei skal brukes til investeringer i prosjekter i Bypakke Nord-Jæren.*
14. *Rogaland fylkeskommune stiller garanti for lån til Bypakke Nord-Jæren på inntil 7 milliarder kroner (2014 kr).*
15. *For å møte planlagt utbygging i Sandnes Øst, forankret i Regionalplan Jæren, settes det av inntil 50 millioner til planlegging av nødvendig vei og kollektivinfrastruktur (eksempelvis Gandsfjord bru, Riksvei 13, Bussvei og tilknytning E39).*

4 Omtale av aktuelle prosjekt og tiltak

Bypakke Nord-Jæren er forankra i konseptvalgutgreiinga (KVU) for transportsystemet på Jæren som vart utarbeidd i 2009, samt rapport frå den eksterne kvalitetssikringa (KS1) og Samferdsels-

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
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

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

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

departementet sine føringar etter drøfting i regjeringa i 2012. Det vart lagt til grunn at vidare utvikling av transportsystemet på Jæren skal baserast på «Konsept K3A Busway», ei buss- og jernbanebasert vidareutvikling av transportsystemet.

Med utgangspunkt i dette utarbeidde Statens vegvesen, i samarbeid med Rogaland fylkeskommune eit fagleg grunnlag for Bypakke Nord-Jæren med forslag til bompengoordning og porteføljestyling. Nullvekst i personbiltrafikken fram til 2032 er eitt av hovudmåla for Bypakke Nord-Jæren. Av aktuelle prosjekt og tiltak er det særleg prosjekta Sykkelekspressveg Stavanger – Sandnes og Bussveien i fire korridorar, samt tiltak i

andre kollektivtrasear, som vil bidra til å overføre trafikk frå personbil til kollektive transportmiddel, sykkel og gåing. Prosjektet Transportkorridor vest og E39-prosjekta Ålgård – Hove og Smiene – Harestad er viktige for næringstransporten.

Ved den lokalpolitiske handsaminga hausten 2014 var kostnadene for aktuelle prosjekt og tiltak innafor Bypakke Nord-Jæren 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. Tabell 4.1 viser dei siste kostnadsvurderingane frå Statens vegvesen for prosjekt og tiltak som låg til grunn for den lokalpolitiske handsaminga.

Det er gjennomført ekstern kvalitetssikring (KS2) av trafikk- og finansieringsføresetnadene for Bypakke Nord-Jæren og for første etappe av sykkelekspressvegen, på strekninga Sørmarka – Smeaheia. 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 kostnadsoverslaget for pakka. Det skal gjennomførast eigne KS2-prosessar for dei store prosjekta innafor Bypakke Nord-Jæren, når tilstrektelege avklaringar ligg føre. Det er derfor ikkje teke endeleg stilling til innretting, gjennomføring av og føreliggjande kostnadsvurderingar for tiltak i bypakka med unntak av den første etappen av sykkelekspressvegen mellom Stavanger og Sandnes, strekninga Sørmarka – Smeaheia. Prosjektporteføljen må tilpassast til dei samla økonomiske rammene for bypakka. Samferdselsdepartementet oppmodar i den samanhengen til sterk kostnadskontroll og val av kostnadseffektive løysingar. Den eksterne konsulenten har vurdert den samfunnsøkonomiske lønsemda i pakka, og er komen til at alle delane (sykkelekspressveg, bussveien, vegprosjekta) har vesentleg negativ netto nytte.

Sykkelekspressveg Stavanger – Sandnes

Det er lagt opp til å byggje sykkelveg med høg standard langs E39 frå Stavanger via Forus til Sandnes, etter lokale ønskje og vedtak. Målet med prosjektet er å overføre arbeidsreiser frå personbil til sykkel gjennom å etablere ein effektiv og trafikksikker veg for syklistar.

Sykkelekspressvegen er omfatta av fire reguleringsplanar. Strekninga Madlaveien – Schancheholen inngår i prosjektet rv 13 Ryfastsambandet (Ryfast) og er derfor ikkje ein del av Bypakke Nord-Jæren. Reguleringsplan for strekninga Sør-

marka – Smeaheia vart godkjent i 2015, medan reguleringsplan for strekninga Schancheholen – Sørmarka vart godkjent våren 2016. Reguleringsplan for strekninga Smeaheia – Oalsgate er venta godkjent våren 2017.

Det er gjennomført ekstern kvalitetssikring (KS2) av sykkelekspressvegen på første strekninga, Sørmarka – Smeaheia. Samferdselsdepartementet legg til grunn ei styringsramme på 890 mill. 2016-kr og ei kostnadsramme på 1 050 mill. 2016-kr for den første etappen av sykkelekspressvegen mellom Stavanger og Sandnes.

Bussveien

Bussveien er prosjektnamnet på eit samanhengande høgkvalitets bussystem på Nord-Jæren. Bussar som køyrer i Bussveien skal ha full framkomst. Dette vil gi eit kollektivtilbod med samanhengande kollektivtrasear som sikrar punktlage, høg kapasitet og byutvikling langs traseane. Prosjektet omfattar fire korridorar der traseane i hovudsak blir planlagt med gjennomgåande tosidig løysing for både syklande og gåande:

- Korridor 1 (nord-sør) som går frå Stavanger sentrum til Sandnes sentrum (fv 44) med sidearm til Forus (fv 350), vil bli førebudd for framtidig konvertering til bybane. Heile korridor 1 er planlagt å stå ferdig i 2021.
- Korridor 2 (aust-vest) går frå Stavanger sentrum til Risavika i Sola kommune (rv 509 og fv 375) med sidearm til Kvernevik ring (fv 409 og fv 445). Delar av traseen langs rv 509 og fv 409 inngår i prosjektet Transportkorridor vest. Heile korridor 2 er planlagt å stå ferdig i 2023.
- Korridor 3 frå Sandnes sentrum til Vatnekrossen (fv 332 Skippergata), vil bli førebudd for framtidig konvertering til bybane. Heile korridor 3 er planlagt å stå ferdig 2023.
- Korridor 4 går frå Forus via Sola sentrum til Stavanger lufthamn Sola. Her er det aktuelt å etablere ein ny tofelts bussveg på ubygde areal. Det er ikkje teke stilling til tidspunkt for utbygging av denne korridoren.

Staten vil dekke 50 pst. av dei samla kostnadene for Bussveien på Nord-Jæren, inkludert kostnader på riksveg, gjennom ein kommande byvekstavtale. Det statlege tilskotet skal vere knytt til dei prosjektkostnadene som er naudsynte for å oppnå eit formålstenleg kollektivtilbod. Det skal ikkje bidra til å finansiere fordyrande løysingar.

I forhandlingane om ein byvekstavtale skal det gjerast ein gjennomgang av alternative busstekno-

logiar for nullutslepp. Kostnadsfordelinga mellom staten og fylkeskommunen blir vurdert i denne samanhengen. Dersom det er naudsynt for å realisere nullutslepp innan rimelig tid, skal det leggjast til grunn i forhandlingane at den statlege finansieringsdelen også kan inkludere elektroinfrastruktur for trolleybuss.

Vegtiltak

Dei aktuelle vegtiltaka vil bli vurderte i samband med utarbeidinga av Nasjonal transportplan 2018–2029, som Regjeringa vil leggje fram i 2017. Eventuell oppstart av vegprosjekt vil generelt måtte tilpassast dei årlege budsjetttrammene.

Transportkorridor vest

Transportkorridor vest omfattar utbygging av rv 509 frå Sømmevågen til Sundekrossen og fv 409 vidare til kryss med E39 ved Finnestadgeilen. Hovudmålet med prosjektet er å betre kapasitet og framkomst for kollektivtrafikk og næringstrafikk. Vidare vil prosjektet sikre framkomst for gåande og syklende samt betre trafikktryggleiken, støy- og miljøtilhøva på strekninga. Transportkorridor vest går gjennom Sola, Stavanger og Randaberg kommunar.

Der Transportkorridor vest og Bussveien ikkje har felles trase, skal det byggjast firefelts veg der ytterfelta vert reserverte for tunge køyretøy. På strekningar med felles trase, skal det byggjast firefelts veg der to av felta er reserverte for tunge køyretøy, inkl. bussar. I kryssområda skal det sikrast full framkomst for buss. På heile strekninga vil det bli etablert eit godt tosidig tilbod for gåande og syklende, hovudsakleg sykkelveg med fortau.

Frå Sundekrossen til Finnestadgeilen vil Transportkorridor vest i hovudsak følgje fv 409. Val av løysing vil bli avklart gjennom eit forprosjekt i reguleringsplanarbeidet. På strekninga mellom Sundekrossen og Kvernevik ring, der det er felles trase med Bussveien, skal bussen sikrast full framkomst.

Transportkorridor vest er omfatta av fleire reguleringsplanar. Reguleringsplanane for riksvegdelene frå Sømmevågen forbi Sola skole og vidare til Sundekrossen er vedtekne. Reguleringsplanen for fylkesvegdelene frå Sundekrossen til E39 ved Finnestadgeilen er venta vedteken av Stavanger og Randaberg kommunar våren 2017.

Anleggsarbeida på strekninga Sømmevågen – Sola skole startar i 2016. Utbygginga vert finansiert ved at Rogaland fylkeskommune forskotterer kostnadene ved utbygginga. Dei forskotterte mid-

lane skal dekkast med bompengar frå Bypakke Nord-Jæren utan kompensasjon for renter og prisstigning.

E39 Ålgård – Hove

Prosjektet omfattar bygging av om lag 14 km ny firefelts veg mellom Ålgård i Gjesdal kommune og Hove (kryss med rv 13) i Sandnes kommune. Prosjektet vil gi betre framkomst og trafikktryggleik. Kommunedelplan med konsekvensutgreiing vart godkjent av Kommunal- og moderniseringsdepartementet i juli 2015. Reguleringsplanen er venta vedteken i 2018.

I Meld. St. 26 (2012–2013) Nasjonal transportplan 2014–2023 er det prioritert statlege midlar til prosjektet i siste seksårsperiode, under føresetnad av tilslutning til delvis bompengefinansiering av prosjektet innafor Bypakke Nord-Jæren. Prosjektet vil bli vurdert i samband med utarbeidinga av Nasjonal transportplan 2018–2029, og eventuell igangsetjing må vurderast i samband med dei årlege budsjetta.

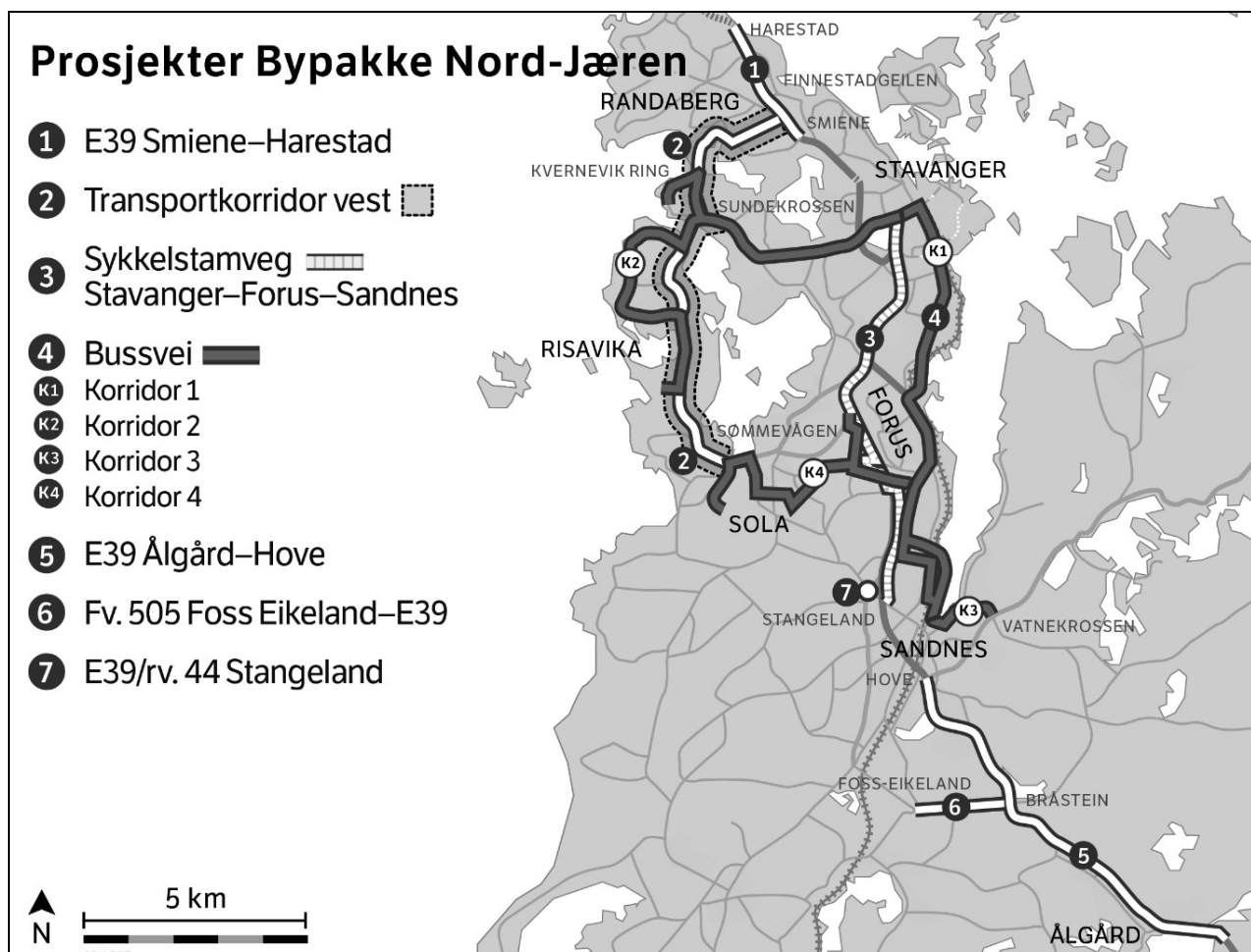
E39 Smiene – Harestad

Prosjektet omfattar bygging av om lag 4,5 km ny firefelts veg mellom Smiene/Tasta i Stavanger kommune og Harestad/Rogfast i Randaberg kommune. Prosjektet vil gi betre framkomst og trafikktryggleik. Kommunedelplan med konsekvensutgreiing vart vedteken i 2012. Prosjektet er omfatta av to reguleringsplanar; reguleringsplan for Harestadkrysset som er vedteken, og reguleringsplan for strekninga Smiene – Harestad som er venta vedteken i 2017.

I Meld. St. 26 (2012–2013) Nasjonal transportplan 2014–2023 er det prioritert statlege midlar til prosjektet i siste seksårsperiode, under føresetnad av tilslutning til delvis bompengefinansiering av prosjektet innafor Bypakke Nord-Jæren. Prosjektet vil bli vurdert i samband med utarbeidinga av Nasjonal transportplan 2018–2029, og eventuell igangsetjing må vurderast i samband med dei årlege budsjetta.

Fv 505 Foss Eikeland – E39 v/Bråstein

Prosjektet omfattar bygging av eit ny tverrsamband mellom fv 44 og E39 ved Bråstein. Den første delstrekninga Skjæveland – Foss Eikeland er føresett fullfinansiert innafor eksisterande pakke. Den andre delstrekninga Foss Eikeland – E39 v/Bråstein skal gi tilkomst til utbyggingsområdet Bybåndet Sør og ny godsterminal på Ganddal.



Figur 4.1 Bypakke Nord-Jæren – oversiktskart

Samla utgjør dette om lag 4 km ny veg. Reguleringsplanen er venta vedteken innan 2019.

E39/rv 44 Krysstiltak/vegutvidelse Stangeland

Prosjektet omfattar utviding av rv 44 frå to til fire felt, samt kryssutbetring mellom Oalsgata/E39 og rv 44. Prosjektet gir betre framkomst og trafikktryggleik. Prosjektet har komme opp som følgje av krav ved etablering av nye næringsområde på begge sider av riksvegen. Det er derfor lagt opp til at delar av kostnadane skal finansierast av private utbyggjarar. Resten av kostnadane er føresett finansierte gjennom Bypakke Nord-Jæren. Reguleringsplanen er venta vedteken i slutten av 2016.

Andre kollektivtrafikktiltak

Bussveien vil vere det største bussinfrastrukturprosjektet i regionen framover, men det er også naudsynt med tiltak i andre kollektivtrasear. Det er vurdert som aktuelt å byggje nytt kollektivfelt langs E39 på strekninga Solasplitten – Schanche-

holen, noko som gir betre framkomst for busstrafikken til og frå Forusområdet. Vidare er det vurdert som aktuelt å utvide rv 509 Solasplitten med to ekstra felt for å betre kapasitet og framkomst for kollektiv- og næringstrafikk. Dette blir ei forlenging av traseen som etter planen vil bli etablert gjennom utbygginga av Transportkorridor vest. Det vert også lagt opp til utbygging av kollektivfelt i aksen mellom Jåttåvågen, Universitetet i Stavanger og Stavanger sentrum. I tillegg vil det vere fokus på tiltak i sentrale delar av Stavanger kommune og i Sandnes kommune. Departementet vil understreke at den teknologiske utviklinga vi no opplever kan skape nye moglegheiter og løysingar innan transportsektoren, noko som kan forsterke og utvide dei moglegheitene som kollektivtrafikk gjev i å løyse folks transportbehov.

Programområdetiltak

Det er føresett om lag 3 mrd. kr til programområdetiltak med om lag 1 mrd. kr til kvart av tiltaksområda «kollektivtrafikktiltak», «sykkeltiltak» og

«miljø, trafikktryggleik, turvegar og andre tiltak for gåande».

Drift av kollektivtransport

I saksgrunnlaget som blei sendt til lokalpolitisk handsaming, vart det lagt til grunn 3 mrd. kr i bompengar til drift av kollektivtransport (2014-prisnivå). Som det går fram av kapittel 3, har Rogaland fylkeskommune i sitt vedtak gått inn for å be om at dette blir dekkja med statlege midlar.

Samferdselsdepartementet viser til at drift av kollektivtransport er ei fylkeskommunal oppgåve.

I tråd med Meld. St. 26 (2012–2013) Nasjonal transportplan 2014–2023 skal statleg tilskot gjennom belønningsordninga innlemmast i dei kommande bymiljø-/byvekstavtalane. Desse midlane kan nyttast til å dekke utgifter til drift av kollektivtransport. Departementet vil komme tilbake til framtidige tilskot i samband med forhandlingane mellom staten og lokale styresmakter om ein byvekstavtale for Nord-Jæren.

Drift av kollektivtransport inngår i bypakka, men departementet legg til grunn at staten ikkje vil bidra til å dekke driftsutgifter for kollektivtransport utover eventuelt tilskot gjennom belønningsordninga. Vidare blir det lagt til grunn at prosjektporteføljen i bypakka blir tilpassa dei samla inntektene, og at det ikkje blir teke opp lån til å dekke driftsutgifter.

Transportsystem Sandnes aust (planlegging)

Utbyggingsområdet Sandnes aust er i den vedtekne regionalplanen for Jæren lagt inn som fase 2. Første utbyggingstrinn vil vere området Vatnekrossen. I Bypakke Nord-Jæren er det prioritert utbygging av Bussveien til Vatnekrossen (korridor 3). Vegkapasiteten til/frå området vil auke med utbygging av E39 Ålgård – Hove til fire felt. I Rogaland fylkeskommune sitt vedtak er det føresett 50 mill. kr innafor ramma til Bypakke Nord-Jæren til vidare planlegging av Transportsystem Sandnes aust.

Midlar til planlegging av andre prosjekt og tiltak som manglar planavklaring, er føresett dekkja innafor dei ulike tiltakstypene.

5 Trafikkgrunnlag

Bruk av bompengar påverkar trafikantane sine reisetal. Reisetid og reisekostnader er to vesentlege faktorar når folk planlegg sin reisekvardag på kort sikt og val av bustad/arbeidsstad i eit større per-

spektiv. Statens vegvesen har vurdert korleis bompengeneinnkrevjinga vil påverke trafikken gjennom dei planlagde bomstasjonane. Det er tatt utgangspunkt i dagens trafikk og ein regional transportmodell. I tillegg er det sett på samanliknbare prosjekt.

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. Den eksterne konsulenten har berekna vesentleg høgare bompengeneinntekter enn det som er lagt til grunn i denne proposisjonen, samtidig som dei har peikt på at det ligg føre uvisse i omfang på el-bilar og trafikkvekst som vil påverke bompengegrundlaget.

Basert på erfaringstal frå byområdet er det lagt til grunn 5 pst. tunge køyretøy. I tillegg er det lagt til grunn at 10 pst. av dei lette køyretøya er knytt til næringstransport. Næringslivstransportar utgjør dermed 15 pst. av passeringane i bomsnitta. For næringslivstransportar er det lagt til grunn ein årleg trafikkvekst i tråd med prognosane som vart nytta i arbeidet med NTP 2014–2023. Dette inneber at det er lagt til grunn ein vekst på 2,9 pst. i 2015–2018, 2,6 pst i 2019–2024, 2,4 pst. i 2025–2030 og 1,7 pst. etter 2030.

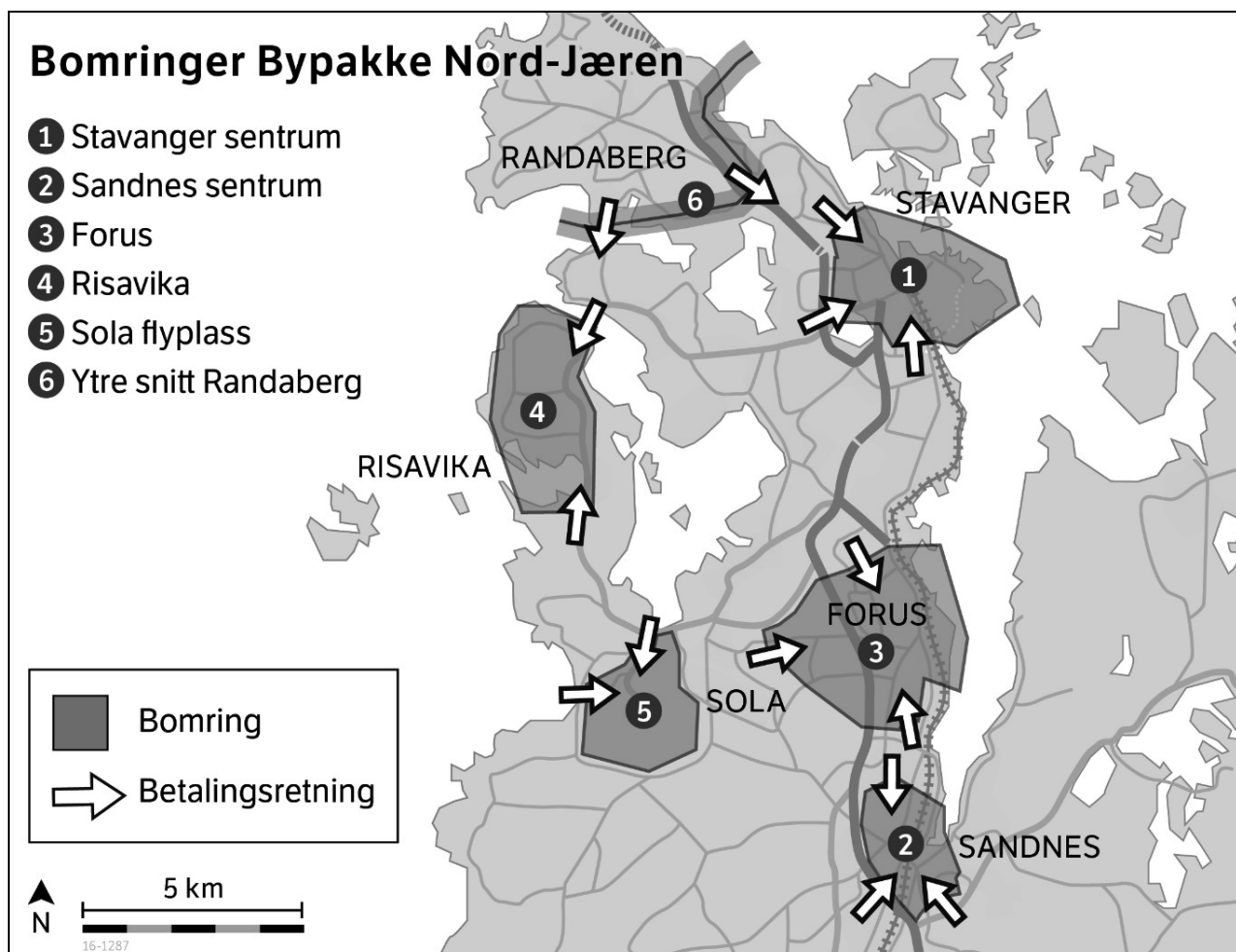
I trafikkdata er det lagt til grunn at elbilar og andre miljøkøyretøy vil utgjere 5 pst. av passeringane i bomringen. Ved vurdering av bompengeneinntektene er det lagt til grunn betalingsfritak for slike køyretøy.

Som grunnlag for vurdering av bompengeneinntektene er det lagt til grunn nullvekst i personbiltrafikken frå og med oppstart av bompengeneinnkrevjinga knytt til Bypakke Nord-Jæren. Det er i følge Statens vegvesen si vurdering ikkje mogeleg å oppnå dette gjennom bompengeneordninga åleine. Statens vegvesen meiner derfor at det vil vere naudsynt med sterkare verkemiddel om ein skal nå dei måla som lokale styresmakter har satt i denne saka.

6 Bompengar og bompengeplegg

Plassering av bomstasjonar

Plasseringa av bomstasjonane er resultat av ein omfattande lokal prosess der fleire alternativ er vurderte. Det er lagt opp til at bomstasjonane skal gi tette ringar rundt viktige reisemål på Nord-Jæren. Ringane skal plasserast i område/soner der det blir bygd eit godt alternativt transporttilbod til privatbilen. Vidare skal det vere bomstasjo-



Figur 6.1 Bypakke Nord-Jæren – soner/snitt for bompengeneinnkrevjing

nar på vegar der det blir gjennomført vesentlege investeringar.

Lokale styresmakter har lagt opp til at det skal etablerast til saman 38 bomstasjonar med einvegs innkrevjing. Bomstasjonane skal plasserast i følgjande fem soner:

- Stavanger sentrum
- Sandnes sentrum
- Forus
- Risavika
- Flyplassområdet Sola

I tillegg er det lagt til grunn eit ytre bomsnitt i Randaberg kommune.

Samferdselsdepartementet legg til grunn at opplegget for bomstasjonar kan endrast på eit seinere tidspunkt, under føresetnad av at det er lokal semje om dette og endringane ikkje svekkar økonomien i bypakka.

Sonene og snittet er vist i figur 6.1. Bomstasjonane er lista opp i tabell 6.1.

Tabell 6.1 Bypakke Nord-Jæren – bomstasjonar i ulike soner/snitt

Nr.	Bomstasjonsplassering	Sone/snitt
1	Fv 435 Bybrua	Stavanger sentrum
2	Fv 411 Tastagata	Stavanger sentrum
3	Kv Chr. Bjellandsgate	Stavanger sentrum
4	Fv 466 Randabergveien	Stavanger sentrum
5	Fv 415 Nedre Stokkavei	Stavanger sentrum

Tabell 6.1 Bypakke Nord-Jæren – bomstasjonar i ulike soner/snitt

Nr.	Bomstasjonsplassering	Sone/snitt
6	Fv 416 Øvre Stokkavei	Stavanger sentrum
7	Rv 509 Madlaveien	Stavanger sentrum
8	E39 Mosvatnet	Stavanger sentrum
9	Fv 404 SUS	Stavanger sentrum
10	Fv 44 Lagårdsveien	Stavanger sentrum
11	Fv 428 Hillevåg	Stavanger sentrum
12	Fv 44 Gausel	Forus
13	Kv. Moseidsletta	Forus
14	Kv Norstonekrysset	Forus
15	Kv Åsenveien	Forus
16	Fv 433 Forusbeen	Forus
17	E39 Jåttå	Forus
18	E39 Håkull	Forus
19	Kv Stokkaveien	Forus
20	Fv 44 Forussletta	Forus
21	Fv 314 Gamleveien	Forus
22	Fv 44 Strandgata	Sandnes sentrum
23	Kv Vågen	Sandnes sentrum
24	Kv Dyre Vaas vei	Sandnes sentrum
25	Fv 509 Oalsgata	Sandnes sentrum
26	Fv 241 Heigreveien	Sandnes sentrum
27	Fv 325 Jærveien	Sandnes sentrum
28	Fv 330 Hoveveien	Sandnes sentrum
29	Fv 334 Ålgårdsveien	Sandnes sentrum
30	Fv 323 Austråttveien	Sandnes sentrum
31	Fv 332 Hanaveien	Sandnes sentrum
32	Fv 409 Kvernevikveien	Randaberg
33	E39 Randabergveien	Randaberg
34	Fv 413 Finnestadgeilen	Randaberg
35	Rv 509 Flyplassveien	Sola flyplass
36	Fv 374 Nordsjøveien	Sola flyplass
37	Rv 509 Jåsund	Risavika
38	Rv 509 Tjora	Risavika

Takst- og rabattsystem

Som det går fram av 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. Det er lagt til grunn 10 pst. rabatt for alle køyretøy med brikke og gyldig avtale. Takstopplegget som fylkeskommunen har vedteke, er venta å gi ei gjennomsnittleg inntekt per passering på om lag 20 kr.

I Prop. 1 S Tillegg 2 (2015–2016) er det lagt opp til ei omlegging av takst- og rabattstrukturen med ny inndeling av takstgrupper. Køyretøy med totalvekt til og med 3 500 kg og alle køyretøy i kategori M1 utgjer takstgruppe 1. Køyretøy som ikkje fell inn under dette, utgjer takstgruppe 2. Ved bruk av elektronisk brikke får køyretøy i takstgruppe 1 ein rabatt på 20 pst. Rabatten kan kombinerast med passeringstak og timesregel. Det vil ikkje bli gitt rabatt til køyretøy i takstgruppe 2. Det er lagt til grunn at den samla omlegginga ikkje skal innebere endringar i gjennomsnittleg inntekt per passering eller overføring av kostnader frå lette til tunge køyretøy. Samferdselsdepartementet føreset at takst- og rabattsystemet for Bypakke Nord-Jæren skal vere i samsvar med dette. Det er elles lagt til grunn at rabattar og fritak for betaling skal følgje fastsette takstretningslinjer og vedtak i Stortinget utan særskilt kompensasjon frå staten si side. Dette gjeld også for dei reglane som til ei kvar tid måtte gjelde for køyring med elbilar i bomringar.

I tråd med dei lokalpolitiske vedtaka er det lagt til grunn tidsdifferensierte takstar med dobbel takst i rushperiodane på kvardagar. Vidare er det lagt til grunn timesregel som omfattar alle bomstasjonane som inngår i Bypakke Nord-Jæren. Timesregelen skal også omfatte bomstasjonen ved Hundvågtunnelen som er ein del av prosjektet rv 13 Ryfastsambandet. For køyretøy i takstgruppe 1 er det også føresett eit passeringstak på 75 passeringar per månad.

Med utgangspunkt i den nye takst- og rabattstrukturen og ei gjennomsnittsinntekt per passering på 20 kr, er følgjande grunntakstar utan rabatt lagt til grunn (i 2016-prisnivå):

	Utanfor rushperiodane	Innafor rushperiodane ¹
Takstgruppe 1	22 kr	44 kr
Takstgruppe 2	55 kr	110 kr

¹ Kvardagar kl. 07.00–09.00 og 15.00–17.00

Bompengetakstane skal evaluerast og eventuelt justerast etter eit års drift, slik at føresett gjennomsnittstakst vert oppretthalden. Elles skal takstane justerast i samsvar med prisutviklinga.

Andre føresetnader

Følgjande føresetnader er elles lagt til grunn for vurdering av bompengepotensialet:

- 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. kr

Basert på føresetnadene i denne proposisjonen er brutto bompengainntekter rekna til om lag 25,2 mrd. kr. Av dette er om lag 21 mrd. kr føresett nytta til gjennomføring av prosjekt og tiltak innafor Bypakke Nord-Jæren, om lag 1,8 mrd. kr til å dekke finansieringskostnader og om lag 2,4 mrd. kr til å dekke innkrevjingskostnader og kostnader til drift av bompengeselskapet.

Det er lagt til grunn at bompengeselskapet vil stille til disposisjon inntil 650 mill. kr i 2017, til finansiering av vidare planlegging/prosjektering, grunnerverv og andre førebuande arbeid samt anleggsstart på første etappe av sykkelekspressvegen.

Som omtalt i Prop. 1 S (2015–2016), legg regjeringa opp til ei ny organisering av bompengesektoren med fem regionale bompengeselskap. Samferdselsdepartementet legg til grunn at Bypakke Nord-Jæren vert lagt inn i eit av dei nye regionale bompengeselskapa, som er etablert som ein del av bompengereformen. Frå å ha over 60 bompengeselskap vil ein framover ha fem regionale bompengeselskap som skal stå for innkrevjinga. Hovudformålet med reformen er ei meir kostnadseffektiv og kundevennleg innkrevjing, i tillegg til å gje styresmaktene betre moglegheit for kontroll.

7 Finansieringsopplegg

Finansieringa av Bypakke Nord-Jæren er basert på innkrevjing av bompengar samt statlege og fylkeskommunale midlar:

- Som det går fram av kapittel 6, er det rekna med at det foreslåtte bompengelopplegget vil gi eit samla bompengebidrag til prosjekt og tiltak innafor Bypakke Nord-Jæren på om lag 21 mrd. 2016-kr.
- I Meld. St. 26 (2013–2014) Nasjonal transportplan 2014–2023 er det lagt til grunn til saman

1 990 mill. 2016-kr i statlege midlar til delfinansiering av prosjekt som inngår i Bypakke Nord-Jæren, fordelt med 1 200 mill. kr til prosjektet E39 Ålgård – Hove og 790 mill. kr til prosjektet E39 Smiene – Harestad.

- Som det går fram av kapittel 3, har Rogaland fylkeskommune vedteke at all meirverdiavgift som fylkeskommunen får refundert som følgje av investerte bompengemidlar i prosjekt på fylkesveg, skal nyttast til investeringar i prosjekt innafor Bypakke Nord-Jæren. Dette er rekna til å utgjere om lag 1 460 mill. kr i 2016-prisnivå.

Dette gir eit samla bidrag til gjennomføring av Bypakke Nord-Jæren på om lag 24,5 mrd. kr. I tillegg har Samferdselsdepartementet gjennom det fastsette rammeverket for bymiljø-/byvekstavtalar lagt til grunn statleg delfinansiering på inntil 50 pst. av projektkostnadene for viktige fylkeskommunale kollektivtransportprosjekt i dei fire største byområda. Bussveien på Nord-Jæren er eit slikt prosjekt. Storleiken på tilskotet vil bli endeleg avklart gjennom forhandlingane om ein byvekstavtale for Nord-Jæren.

Som det går fram av kapittel 3 og 4, har Rogaland fylkeskommune i sitt vedtak gått inn for at foreslåtte midlar til drift av kollektivtransport blir dekkja med statlege midlar. Samferdselsdepartementet viser til at dette er ei fylkeskommunal oppgåve. Drift av kollektivtransport inngår i bypakka, men staten vil ikkje bidra til å dekke driftsutgifter til kollektivtransport utover eventuelt tilskot gjennom belønningsordninga, jf kapittel 4.

Omfanget av statlege midlar til Bypakke Nord-Jæren vil bli nærare avklart gjennom forhandlingane om ein byvekstavtale for Nord-Jæren samt arbeidet med Nasjonal transportplan 2018–2029 og tilhøyrande handlingsprogram. Samferdselsdepartementet må derfor komme tilbake til det endeleg statlege bidraget til Bypakke Nord-Jæren.

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

Den eksterne konsulenten påpeikar stor uvisse i pakka samla sett. Konsulenten meiner det er 56 prosent sannsynleg at alle tiltaka som inngår i pakka, vil vere nedbetalte til 2031.

8 Styringsmodell for Bypakke Nord-Jæren

Bypakke Nord-Jæren er planlagt gjennomført etter prinsippa for porteføljestyling. Dette inneber

at det kan bli gjort endringar innafor pakka for å sikre rasjonell framdrift og økonomistyring. Arbeidet med porteføljestylinga skal skje gjennom årleg rullering av eit handlingsprogram med hovudvekt på mål- og resultatstyring.

Rogaland fylkeskommune føreset i sitt vedtak at auka statlege krav til vegbygging og kostnadsauke på riksvegnettet vert dekkja av staten. Som for andre bompengepakker legg Samferdselsdepartementet til grunn at omfanget på utbygginga må tilpassast den økonomiske ramma som blir fastsett for Bypakke Nord-Jæren, og understrekar behovet for sterk kostnadskontroll og at den økonomiske kostnaden ved investeringane blir balanserte med behovet for lønnsame arbeidsplassar og økonomisk utvikling. Kostnadsauke må derfor handterast innafor denne ramma. Dette gjeld også for riksvegar. Dersom kostnadene for eitt eller fleire prosjekt aukar, inneber dette at andre prosjekt ikkje kan gjennomførast. Dersom enkelte prosjekt vert rimelegare enn føresett, kan det derimot verte rom for å gjennomføre fleire prosjekt.

Det er etablert ei styringsgruppe for Bypakke Nord-Jæren i tråd med krava i retningslinjene for bymiljøavtalar. Styringsgruppa si hovudoppgåve er å prioritere prosjekt innafor hovudsatsingsområda i porteføljen og sjå til at gjennomføringa skjer i tråd med føringane i denne proposisjonen.

Kommunal- og moderniseringsdepartementet og Samferdselsdepartementet har etter drøftingar i regjeringa avgjort at bymiljøavtalane og byutviklingsavtalane skal samordnast til ein avtale og kallast *byvekstavtale*. Departementa vil gjere ei nærare vurdering av organiseringa av arbeidet med byvekstavtalane både i forhandlings- og oppfølgingsfasen, og komme tilbake til dette når tilstrekkelege avklaringar ligg føre. Inntil vidare skal organiseringa som følgjer av eksisterande rammeverk for bymiljøavtalane og byutviklingsavtalane leggjast til grunn.

Styringsgruppa vil koordinere ein eventuell byvekstavtale mellom staten, Rogaland fylkeskommune og Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg kommunar. Bypakke Nord-Jæren vil inngå i byvekstavtalen.

9 Fylkeskommunal garanti

Som det går fram av kapittel 3, har Rogaland fylkeskommune i møte i fylkestinget 9. desember 2014 fatta vedtak om å stille garanti for eit låneopptak på inntil 7,0 mrd. 2014-kr. Garantien må godkjennast av Kommunal- og moderniseringsdepartementet.

Garantisten sitt utlegg kan dekkast gjennom ein auke av realtakstane med inntil 20 pst. og ei forlenging av bompengeperioden med inntil 5 år.

10 Samferdselsdepartementet si vurdering

Rogaland fylkeskommune og Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg kommunar er samde om å vidareføre satsinga på vegtiltak gjennom ei ny bompengepakke. Bypakke Nord-Jæren skal avløyse dagens Nord-Jærenpakke, og dagens bomstasjonar vert etter planen avløyste av eit nytt innkrevjingssystem tidleg i 2018. Lokale styresmakter har lagt til grunn bompengeinnkrevjing i 15 år.

Det er venta stor folketalsvekst på Nord-Jæren, og lokale styresmakter ønskjer gjennom Bypakke Nord-Jæren å bidra til nullvekst i personbiltrafikken framover. Dette føreset at delar av vegnettet får ei opprusting som er tilpassa dette målet. 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.

Etter Samferdselsdepartementet si vurdering er ambisjonane i pakka i tråd med dei nasjonale måla for trafikkvekst i storbyområda og at framkomst for kollektivtrafikken og mjuke trafikantar skal styrkast. Det overordna målet for den kommande byvekstavtalen vil vere å sikre at veksten i persontransport blir teken med kollektivtransport, sykling og gange. Løysingane som blir valde, må bidra til å sikre betre framkommelegheit totalt sett, spesielt ved å tilrettelegge for attraktive alternativ til privatbil. Departementet vil peike på at opplegget med porteføljestyling krev godt samarbeid og god ressursstyring internt og på tvers av offentlege organisasjonar.

Samferdselsdepartementet legg til grunn at lokale styresmakter har gjort naudsynte vedtak om det foreslåtte opplegget med einvegs innkrevjing av tidsdifferensierte bompengetakstar i 38 bomstasjonar, fordelt på fem ulike soner og eit bomsnitt i Randaberg kommune. Departementet føreset at lokale styresmakter godtek føresette endringar i takst- og rabattsystemet, slik at det blir i tråd med strukturen som er skissert i Prop. 1 S Tillegg 2 (2015–2016). I tråd med dei lokalpolitiske vedtaka er det lagt til grunn passeringstak for køyretøy i takstgruppe 1. Ut over dette legg departementet til grunn dei lokale vedtaka om

timesregel inkl. samordning med rv 13 Ryfast-sambandet ved at timesregelen også skal gjelde for Hundvågtunnelen. For ein slik timesregel på tvers av prosjekt gjeld regelen om at første registrerte passering innan ein time skal gjelde, uavhengig av takst. For at ordninga med felles timesregel ikkje skal få konsekvensar for det vedtekne finansieringsopplegget for rv 13 Ryfastsambandet, er det lagt til grunn at tapte inntekter for dette prosjektet skal tilbakeførast frå Bypakke Nord-Jæren.

Kostnadene for aktuelle prosjekt og tiltak innfor Bypakke Nord-Jæren, slik pakka er vedtatt lokalt, er førebels kalkulerte til i storleiksorden 30 mrd. 2016-kr. Ekskl. føresette utgifter til drift av kollektivtransport er kostnadene kalkulerte til i storleiksorden 27 mrd. kr. Finansieringa av Bypakke Nord-Jæren er basert på innkrevjing av bompengar samt statlege og fylkeskommunale midlar. Dette er ei vesentleg satsing, men og eit stort beløp å finansiere for innbyggjarane og næringslivet. Sterkt fokus på kostnadskontroll og kostnadseffektive løysingar er ein viktig føresetnad for suksess.

Drift av kollektivtransport inngår i bypakka, men Samferdselsdepartementet legg til grunn at staten ikkje bidreg til å dekke driftsutgifter for kollektivtransport utover eventuelt tilskot gjennom belønningsordninga. Belønningsmidlane skal innlemmast i ein kommande byvekstavtale, og statleg tilskot vil bli tema i forhandlingane. Departementet legg vidare til grunn at prosjektporteføljen i bypakka blir tilpassa dei samla inntektene, og at det ikkje blir teke opp lån til å dekke driftsutgifter.

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. kr. Det skal gjennomførast eigne KS2-prosessar for dei store prosjekta innfor Bypakke Nord-Jæren, når tilstrekkelege avklaringar ligg føre. Det er derfor ikkje teke endeleg stilling til innretting og gjennomføring av tiltak.

I tillegg vil staten dekke 50 pst. av kostnadene for Bussveien gjennom ein kommande byvekstavtale. I forhandlingane skal det gjerast ein gjennomgang av alternative bussteknologiar for nullutslepp. Kostnadsfordelinga mellom staten og fylkeskommunen blir vurdert i denne samanhengen. Dersom det er naudsynt for å realisere nullutslepp innan rimelig tid, skal det leggjast til grunn i forhandlingane at den statlege finansieringsdelen også kan inkludere elektroinfrastruktur for trolleybuss.

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.

Rogaland fylkeskommune føreset at det blir innført felles timesregel mellom Bypakke Nord-Jæren og ei eventuell framtidig Utbyggingspakke Jæren. Dei økonomiske konsekvensane av ei slik løysing vil ikkje vere kjent før Utbyggingspakke Jæren er nærare konkretisert. Følgjeleg er det for tidleg å ta stilling til dette.

På vanleg måte må den fylkeskommunale garantien godkjennast av Kommunal- og moderniseringsdepartementet før utbygginga startar. Det er vidare ein føresetnad at Bypakke Nord-Jæren vert lagt inn i eit av dei nye regionale bompengeselskapa når dei er etablert.

11 Avtale

Etter at Stortinget har fatta vedtak om delvis bompengefinansiering av Bypakke Nord-Jæren, vil det bli inngått avtale mellom Vegdirektoratet og bompengeselskapet i tråd med dei føresetnadane som er lagt til grunn i denne proposisjonen og gjeldande standardavtale på det tidspunktet avtalen blir inngått.

Samferdselsdepartementet

tilrår:

At Dykkar Majestet godkjenner og skriv under eit framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om finansiering av Bypakke Nord-Jæren i Randaberg, Sandnes, Sola og Stavanger kommunar i Rogaland.

Vi **HARALD**, Noregs Konge,

stadfester:

Stortinget blir bedt om å gjere vedtak om finansiering av Bypakke Nord-Jæren i Randaberg, Sandnes, Sola og Stavanger kommunar i Rogaland i samsvar med eit vedlagt forslag.

Forslag

til vedtak om finansiering av Bypakke Nord-Jæren i Randaberg, Sandnes, Sola og Stavanger kommunar i Rogaland

1. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å gjennomføre første etappe av sykkelekspressvegen mellom Stavanger og Sandnes, på strekninga Sørmarka – Smeaheia, innafor ei kostnadsramme på 1 050 mill. 2016-kr.
2. Stortinget samtykker i at bompengeselskapet får løyve til å ta opp lån og krevje inn bompengar til delvis bompengefinansiering av Bypakke Nord-Jæren. Vilkåra 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.