

St.prp. nr. 57

(2006–2007)

Om delvis bompengefinansiering av prosjekt og tiltak på Haugalandet i Rogaland og Hordaland

*Tilråding frå Samferdselsdepartementet av 30. mars 2007,
godkjend i statsråd same dagen.
(Regjeringa Stoltenberg II)*

1 Innleiing

I denne proposisjonen blir det gjort framlegg om delvis bompengefinansiering av prosjekt og tiltak som inngår i utbygginga av transportsystemet i Haugalandregionen i Rogaland og Hordaland fylke, jf. omtale av saka i St.prp. nr. 1 (2005–2006), side 128.

Det framtidige transportsystemet er basert på fylkesdelplanen for areal og transport på Haugalandet. På bakgrunn av fylkesdelplanen er det utarbeidd ein transportplan med handlingsplan for perioden 2006–2020. Prosjekt/tiltak og bomstasjonar i Karmøy kommune er tatt ut av opplegget fordi Karmøy har gått i mot bompengeneinnkrevjing i sin kommune.

Formålet med proposisjonen er i hovudsak å få heimel til å innføre bompengeinnkrevjing for å sikre eit finansieringsgrunnlag for utbygginga. Endelege prioriteringar og omfanget av statlege midlar skal vurderast i samband med Nasjonal transportplan for perioden 2010–2019 og seinare revisjonar med påfølgjande handlingsprogram og i samband med dei årlege budsjetta.

Finansieringa av Haugalandspakka er basert på bompengar, statlege midlar og fylkeskommunale midlar.

2 Bakgrunn

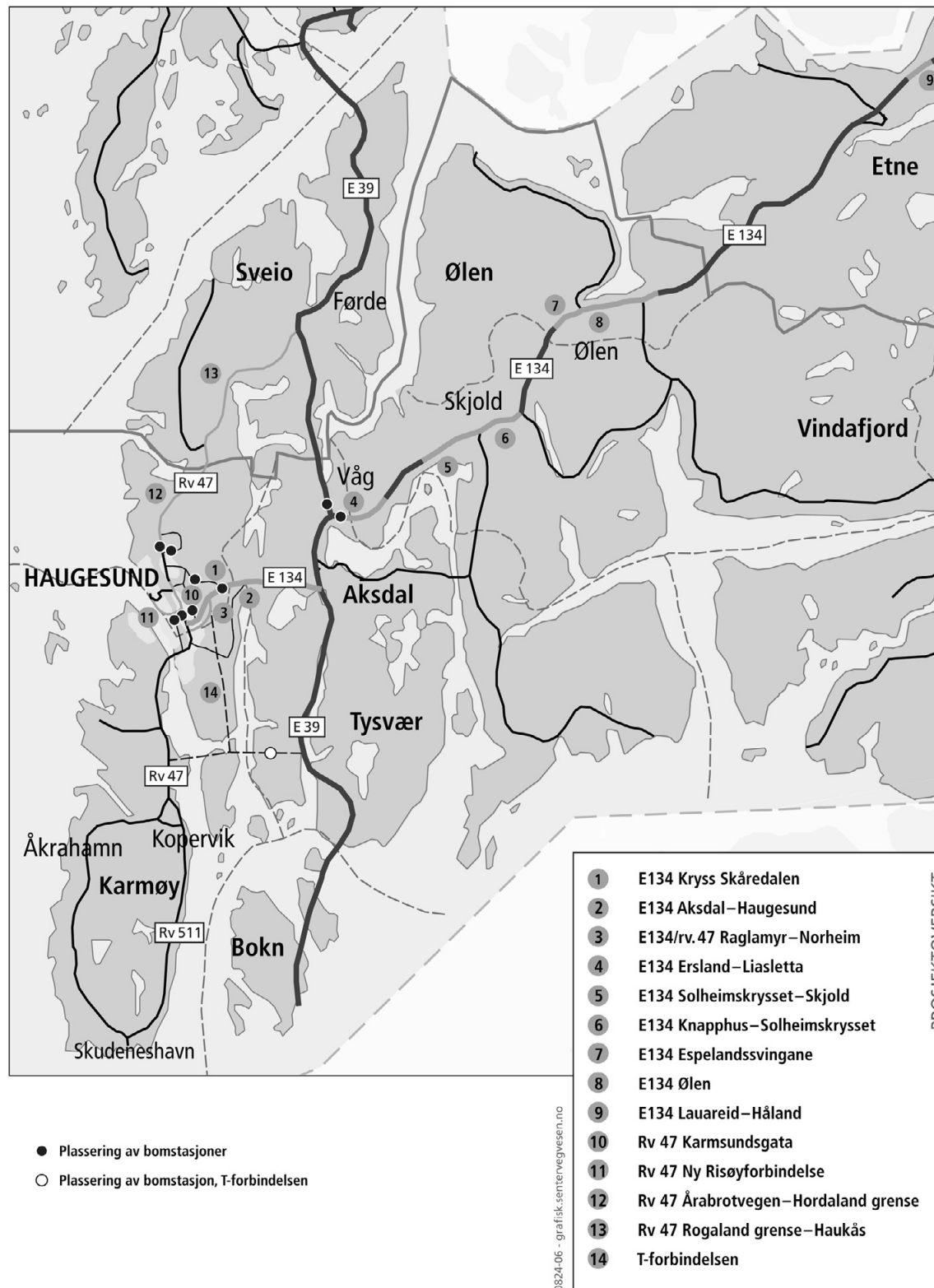
Folketalet på Haugalandet er om lag 100 000. I ti-

årsperioden 1992–2001 var den årlege veksten i folketalet på om lag 0,6 pst. Utviklinga i regionen har ført til auka behov for transport. Det har særleg vore ein vekst i biltrafikken med ein gjennomsnittleg årleg auke på om lag 4 pst. i perioden 1998–2006. Talet på dei som reiser med kollektive transportmiddel, har vore stabilt. Prognosen for folketalet i 2040 er om lag 115 000 innbyggjarar. Hovudtyngda av auken i folketalet vil komme i dei vestlege kommunane, og særleg i Haugesund, Karmøy og Tysvær. Bustad- og næringsutviklinga vil føre til auka trafikkbelastning på dagens transportsystem. Fylkesdelplanen for areal og transport på Haugalandet legg opp til at ein større del av den framtidige trafikkveksten skal skje med miljøvennlege transportmiddel (kollektivtrafikk og gang- og sykkeltrafikk).

Fylkesdelplanen er basert på prinsippa i dei rikspolitiske retningslinjene for samordna areal- og transportplanlegging. Det strategiske prinsippet for arealbruk er at bustad- og næringsutviklinga skal skje rundt viktige kollektivaksar, der vidareutvikling av aksen Åkra/Kopervik/Haugesund – Aksdal er sentral. I fylkesdelplanen var det lagt opp til å etablere ein ny og betre rutestruktur for kollektivtrafikken. Dette er sett i verk ved at eit nytt og forbetra busstilbod på Haugalandet blei innført frå 1. januar 2006. Det er også lagt opp til å gjennomføre ei forbetring av transportinfrastrukturen med vekt på utbygging av rv 47, E134 og viktige lenker i fylkesvegnettet som også er viktige for å kunne vidareutvikle kollektivtilbodet.

Haugalandspakken

OVERSIKTSKART



Figur 2.1 Kartskisse

Vidare er det lagt opp til ei vesentleg satsing på utvikling av gang- og sykkelvegsystemet.

På bakgrunn av fylkesdelplanen er det utarbeidd ein konkret handlingsplan for perioden 2006–2020, med forslag til utbyggings- og finansieringsplan for transportsystemet. Arbeidet blei gjennomført av Rogaland fylkeskommune og Statens vegvesen i samarbeid med kommunane.

Følgjande målsetjingar er lagt til grunn for handlingsplanen:

- Å utvikle eit miljømessig og samfunnsmessig godt transportsystem.
- Å redusere veksten i biltrafikken i byområdet.
- Å redusere talet på trafikkulykker og støyplager som følgjer av transport.
- Å utvikle eit tilrettelagt og velfungerande transportsystem for alle brukargrupper.

Det er lagt til grunn følgjande prinsipp for utbygginga av infrastrukturen:

- Utvikle eit funksjonelt overordna hovudvegnett i kombinasjon med trafikkdempande tiltak på det øvrige vegnettet som både betrar trafikkavviklinga og miljøforholda.
- Utbetre ulykkespunkta på vegnettet.
- Bygge ut og halde god vedlikehaldsstandard på eit samanhengande gang- og sykkelvegnett.
- Bygge ut eit regionalt turvegnett og utvikle ein grønstruktur slik at alle bustadområde har lett tilgang på dette innafor 500 m.
- Utvikle eit attraktivt kollektivsystem gjennom eit breitt spekter av tiltak.
- Gjennomføre tiltak som miljøgater, trafikkregulerande tiltak og støyskjerming.

I den opphavlege handlingsplanen er Haugalandspakka bygd opp av fem delpakker (omtalte som «byggeklossar» ved den lokale behandlinga) i tillegg til T-forbindelsen som er eit nytt vegsamband mellom Karmøy, Haugesund og Tysvær kommunar. Utbygging og finansiering av T-forbindelsen blir behandla som eiga sak, jf. St.prp. nr. 1 (2006–2007), side 79.

I handlingsplandokumentet var dei samla investeringskostnadene for dei fem delpakkene førebels rekna til vel 2,6 mrd. kr, omrekna til 2007-prisnivå.

3 Lokalpolitisk behandling

Handlingsplanen for transportsystemet på Haugalandet blei sendt på høyring hausten 2004. Haugesund, Tysvær, Bokn, Vindafjord, Ølen, Sauda og

Etne kommunar slutta seg til bompengeordninga. Karmøy kommune gjekk imot bompengeinnkreving i sin kommune. Sveio kommune vedtok i prinsippet å gå i mot bompengeordninga, men har seinare slutta seg til og bedt om at prosjekt i Sveio blir tatt med i opplegget.

Saka blei lagt fram for Rogaland fylkesting 7. desember 2004. Fylkestinget gjorde følgjande vedtak:

1. *Rogaland fylkeskommune sluttar seg til forslaget til Transportplan Haugalandet handlingsplan 2006–2020 – samtlige byggeklosser med de endringer/presiseringer som er omtalt i det etterfølgende:*

- *Det legges til grunn énvegs innkreving i byggekloss 4 i samsvar med Haugesund kommunes vedtak omtalt i saksforelegget.*
 - *Bomstasjonsplassering på byggekloss 2 endres i samsvar med Haugesund kommunes vedtak omtalt i saksforelegget.*
 - *Det legges inn en ekstra bomstasjon i byggekloss 3 i samsvar med Tysvær, Bokn, Vindafjord, Ølen og Haugesund kommuner sine vedtak. Bomstasjonen plasseres på E39 nord for Våg. Ekstrainntekter som følge av denne benyttes bl. a. til tiltak på E 39 Bokn og Tysvær og fellesstrekningen E 39/E134 mellom Aksdal og Våg i samsvar med omtale i saksforelegget.*
 - *Evt. ekstra bominntekter/reduerte kostnader for øvrig på E 134 forutsettes brukt på «prosjekt nye Vindafjord».*
 - *Byggekloss 2 omfatter utbygging av rv 47 både i Haugesund og Sveio kommuner, jf. høringskommentaren fra Sveio kommune.*
 - *Det settes opp bom på Skrevegen slik at omkjøringsproblematikken unngås.*
 - *Rogaland fylkeskommune forutsetter at utbedring gjennom Skjold sentrum på E134 gjennomføres før 2. etappe av «prosjektet Liaheia – Våg».*
- Utbyggings- og finansieringsplanen justeres som følge av de ovenfor nevnte forhold når saken fremmes videre for Stortinget.*

2. *Rogaland fylkeskommune ber Statens vegvesen om snarest mulig å få fremmet en stortingsproposisjon om saken.*

Med dette vedtaket slutta Rogaland fylkeskommune seg til Haugalandspakka med alle delpakkene og følgde ikkje opp Karmøy kommune sitt vedtak om å gå i mot bompengeinnkreving i kommunen. I saksframlegget til fylkeskommunen blei det peika på at hovudvegssystemet på Karmøy går

fram til hamn, lufthamn og industriområde som har vesentleg regional verdi. Det blei vidare peika på at kommunen er samd i behovet for eit utbetra hovudvegnett.

Hordaland fylkeskommune har slutta seg til innføring av eit bompengeopplegg på Haugalandet i samband med behandlinga av fylkesdelplanen for areal og transport.

Rogaland fylkeskommune la opp til å etablere totalt 12 bomstasjonar. Det var lagt til grunn at kvar bomstasjon skulle knytast opp til ei delpakke, slik at bompengar som blir kravde inn til den einskilde delpakka skulle nyttast til delfinansiering av prosjekt og tiltak innafor same delpakke. Det var vidare lagt til grunn timesregel og passeringstak for den samla Haugalandspakka.

Etter behandlinga i fylkestinget blei saka sendt Statens vegvesen for vidare behandling. Vegdirektoratet har vist til at i St.meld. nr. 24 (2003–2004) Nasjonal transportplan 2006–2015 er kravet til samanheng mellom nytte og betaling innskjerpa. Dei som betaler bompengar, skal ha nytte av vegprosjektet. I St.meld. nr. 24 er det også lagt til grunn at samanhengen må gå andre vegen, slik at dei som har nytte av prosjektet, også skal betale bompengar. Fleirtalet i samferdselskomiteen var samd med Regjeringa i dette. Vegdirektoratet har peika på at det ikkje var god samanheng mellom nytte og betaling innafor kvar delpakke i Haugalandspakka. Vidare har Vegdirektoratet stilt seg negativ til fylkeskommunen sitt forslag om at bompengeselskapet for T-forbindelsen, Haugaland bompengeselskap AS, skal vere bompengeselskap for heile Haugalandspakka. Vegdirektoratet har samstundes vore opptatt av at det er viktig å få til eit rasjonelt innkrevjingsopplegg. Grunna manglande tilslutning frå kommunen har Vegdirektoratet gått inn for at delpakke «Karmøy» blir tatt ut av Haugalandspakka.

Eit revidert opplegg for Haugalandspakka blei behandla av Rogaland fylkesting i møte 13. juni 2006. Fylkestinget gjorde følgjande vedtak:

1. *Rogaland fylkeskommune beklager at den sentrale behandlingen av «Haugalandpakken» har tatt så lang tid og forutsetter nå at Vegdirektoratet/ Samferdselsdepartementet snarest får fremmet saken til sluttbehandling i Stortinget.*
2. *Rogaland fylkeskommune gir sin tilslutning til at alle byggeklossene i utbyggings- og finansieringsplanen for «Haugalandpakken», med unntak av Karmøy-pakken som tas ut, samles i en felles utbyggingspakke, uten prioritering.*
3. *Rogaland fylkeskommune forutsetter at den administrative prosjekt- og politiske styrings-*

gruppen som ble opprettet i forbindelse med utarbeidelsen av fylkesdelplanen for areal og transport på Haugalandet videreføres og får en sentral rolle i forhold til de årlige budsjettprioriteringene. Dette for å sikre at de opprinnelig vedtatte prioriteringer i fylkesdelplanen opprettholdes. Fylkeskommunen er sekretær for og leder begge gruppene. Det er naturlig med regional styring av denne typen oppgaver.

4. *Rogaland fylkeskommune beklager at Karmøy kommune har valgt å stå utenfor Haugalandpakken ved at de velger bort bompengefinansiering. Rogaland fylkeskommune forutsetter at det i St.prp. for Haugalandpakken åpnes for at byggeklossen «Karmøy» inkludert bomstasjoner knyttet til denne, på et seinere tidspunkt evt. kan innarbeides i utbyggingspakken. Det må tas høyde for dette også i forhold til tekniske løsninger i bompengesystemet.*
5. *Rogaland fylkeskommune gir sin tilslutning til at det opprettes et eget bompengeselskap for «Haugalandpakken» og vil ta initiativ overfor kommunene om opprettelse av selskapet.*
6. *Rogaland fylkeskommune forutsetter at det i St.prp. legges til grunn prioriteringene i Transportplan for Haugalandet.*

Dette vedtaket inneber at fylkeskommunen har slutta seg til å ta prosjekt/tiltak og bomstasjonar i Karmøy kommune ut av opplegget. Dei resterande fire delpakkene er slått saman, og det er oppretta eit eige bompengeselskap for Haugalandspakka. Bomstasjonane er dels plasserte rundt Haugesund sentrum og dels på stamvegane i større avstand frå byområdet. Vegdirektoratet meiner at samanhengen mellom nytte og betaling er tilfredsstillande ut frå tyngdepunktet for investeringane i Haugalandspakka og dei effektane som er venta for den samla transportinfrastrukturen. Vegdirektoratet tilrår det reviderte opplegget.

Etter at Ølen og Vindafjord kommunar i Rogaland blei slått saman frå 1. januar 2006, er det lagt opp til å gjennomføre prosjekt og tiltak i fire kommunar i Rogaland og to kommunar i Hordaland. Det er ikkje lagt opp til utbygging i Sauda kommune.

4 Omtale av aktuelle prosjekt og tiltak

Haugalandspakka omfattar i hovudsak utbetnings-tiltak på E134 og rv 47 samt fylkesvegnettet, både

strekningsvise tiltak og mindre investeringstiltak. Det er også foresett tiltak på E39. Samla kostnadsramme for utbyggingsplanen som blei behandla av fylkestinget 13. juni 2006 var 1 840 mill. kr omrekna til 2007-prisnivå.

E134 Haugesund – Etne og E39 Arsvågen – Hordaland grense

Følgjande prosjekt på E134 er aktuelle: Skåredalskrysset, Skjold-Solheimskrysset, Liaheia-Våg (andre etappe), Espelandssvingane, Knapphus-Solheim, Ølen og Lauareid-Håland. Det er lagt opp til at den sterkast trafikkerte og mest ulykkesbelasta strekninga mellom Haugesund og Aksdal blir bygd ut fyrst. Ombygging av Skåredalskrysset til toplanskryss er starta opp med forskotterte midlar frå Haugesund kommune.

Aktuelle mindre investeringstiltak på E134 er kryssutbetringar, trafikktryggleikstiltak, bygging av gang- og sykkelveggar og miljøtiltak.

Vidare er det lagt opp til å gjennomføre diverse investeringstiltak på E 39 mellom Arsvågen og fylkesgrensa mot Hordaland.

Rv 47 Haugesund – Sveio

Aktuelle prosjekt på rv 47 er Omkjøringsveg Norheim-Raglamyr, Ny Risøyforbindelse og Karmsundsgata mellom kryss med E134 og Austrheimsringen. Vidare er det aktuelt å bygge om strekningar frå Haugesund nord og nordover til fylkesgrensa mot Hordaland og strekningar gjennom Sveio.

Aktuelle mindre investeringstiltak er bygging av gang- og sykkelveggar og kollektivtrafikk-, trafikktryggleiks- og miljøtiltak.

Fylkesveggar

Det er også aktuelt å gjennomføre prosjekt og tiltak på fylkesvegnettet. Det ligg føre ei prioriteringsliste for aktuelle fylkesvegprosjekt. Prioriteringane vil skje i dei årlege fylkesvegbudsjetta. Prioritering av bompengar til fylkesvegprosjekta vil bli behandla i dei årlege riksvegbudsjetta.

5 Kostnadsoverslag, trafikkgrunnlag og nytte av utbygginga

Kostnadsoverslag

Det er stor uvisse i mange av kostnadsoverslaga for prosjekt og tiltak i Haugalandspakka. Dette vil

vere situasjonen for ei pakke med mange mindre prosjekt og tiltak som skal gjennomførast over ein så lang periode som 15 år. For nokre prosjekt og tiltak ligg det føre godkjent reguleringsplan. For dei andre prosjekta og tiltaka er plangrunnlag og kostnadsoverslag av varierende kvalitet. Erfaringsmessig er det sannsynleg at kostnadene blir høgare i den vidare planlegginga. Kostnadsoverslaget for dei tre største prosjekta er kvar for seg på 130–140 mill. kr. Dei andre aktuelle prosjekta er mindre og har noko ulik storleik.

Kostnader til planlegging og grunnverv inngår i kostnadsoverslaga.

Det er sett av midlar til standardheving av aktuelle strekningar. Det vil i stor grad vere mogleg å avgrense strekningane slik at dei kan tilpassast tilgjengelege midlar. Dette gir fleksibilitet i utbygginga.

Trafikkgrunnlag

Ved den lokale behandlinga låg det føre utrekningar av trafikkgrunnlag basert på elastisitetsvurderingar og trafikkteljingar på dagens vegnett. Statens vegvesen har arbeidd vidare med kvalitets sikring av trafikkgrunnlag og bompengeinntekter. Det er gjennomført transportanalysar med Statens vegvesen sin nye regionale transportmodell for å klarleggje dei trafikale verknadene av bompengeordninga nærare. Den regionale transportmodellen er også blitt nytta for å kvalitetssikre trafikktala for T-forbindelsen og for å vurdere trafikken når begge dei to planlagde bompengeordningane er innført. Norconsult AS har vore med i arbeidet.

Det er lagt til grunn følgjande føresetnader:

- Som basis er det nytta trafikkteljingar frå 2004, evt. trafikktal frå andre år som er rekna om til 2004-nivå.
- Det er lagt til grunn at bompengeinnkrevjinga for Haugalandspakka vil starte opp i 2007/2008 og at T-forbindelsen vil bli opna for trafikk vel tre år seinare.
- Det er rekna med at trafikken i bompengesnitta for Haugalandspakka blir redusert med 15 pst. når innkrevjinga startar opp.
- Det er lagt til grunn at trafikken aukar utover i bompengeperioden i samsvar med prognosane for Rogaland som er nytta i arbeidet med Nasjonal transportplan for perioden 2006–2015.
- Det er rekna med at trafikkgrunnlaget for Haugalandspakka blir redusert med 2 000 kjøretøy (ÅDT) når T-forbindelsen blir opna.

- Det er tatt omsyn til effekten av føresett timesregel og passeringstak på 75 passeringar pr. måned.
- Det er lagt til grunn innkrevjing i begge retningar for dei tre bomstasjonane på E39/E134 og innkrevjing i berre ei retning for dei andre bomstasjonane.

Den planlagde bomstasjonen på fylkesveg 832 Skrevegen i Karmøy kommune er tatt ut av bompengeprogget saman med dei andre bomstasjonane i Karmøy. Fv 832 vil derfor bli ei mogleg omkøyringsrute når det blir etablert ein bomstasjon på E134 ved Toskatjørn i Haugesund kommune. Standarden på fylkesvegen er i dag relativt dårleg, men ei delstrekning er planlagt ombygd innan bompengoordninga blir starta opp. Det er lagt til grunn at trafikken på fylkesvegen vil auke med om lag 50 pst. (650 kjøretøy), til 2 200 kjøretøy ÅDT. Denne trafikken er trekt ut av trafikkgrunnlaget for Haugalandspakka.

Statens vegvesen meiner at finansieringsanalysen for Haugalandspakka bør ta utgangspunkt i eit nøkternt og realistisk nivå for trafikkgrunnlaget. Det er etter dette lagt til grunn eit trafikkgrunnlag på om lag 49 000 kjøretøy (ÅDT) ved starten av innkrevjinga som truleg vil skje vinteren/våren 2008.

Nytte av utbygginga

Det er gjennomført transportanalysar for dagens situasjon, for trendalternativet der utviklinga i utbyggingsmønster og trafikk fram til i dag held fram utan spesielle tiltak, og for tilrådd strategi i fylkesdelplanen. Transportanalysane viser at den tilrådde strategien vil gi ein vesentleg mindre auke i transportarbeidet enn trendalternativet.

Basert på det plangrunnlaget og dei kostnadsoverslaga som ligg føre, vil den tilrådde strategien føre til reduksjonar i dei årlege samfunns- og bedriftsøkonomiske kostnadene, reduksjon i trafikkulykkene og reduserte utslipp av klimagassar og reduserte støv- og støyplager. Samtidig er det rekna med at satsinga på eit attraktivt kollektivnett og samanhengande gang- og sykkelvegnett vil kunne redusere veksten i biltrafikken i dei sentrale delane av regionen. Dette føreset at utviklinga i utbyggingsmønsteret som er lagt til grunn i fylkesdelplanen, blir gjennomført. Denne utviklinga vil vere av langsiktig karakter.

6 Forslag til utbyggings- og finansieringsplan

Haugalandspakka er føresett finansiert med statlege midlar, fylkeskommunale midlar og bompengar. Dei fastlagte prinsippa for ansvarsdeling mellom forvaltningsnivåa ligg til grunn for arbeidet.

Førebelse kostnader ved gjennomføring av prosjekt og tiltaka slik dei var viste i handlingsplanen for transportsystemet på Haugalandet frå 2004, men etter at prosjekt og tiltak i Karmøy er tatt ut av opplegget, er om lag 1 700 mill. kr omrekna til 2007-prisnivå. Tabellen nedanfor viser forslag til fordeling på dei ulike prosjekta og tiltaka inkl. finansiering. Kostnader på om lag 60 mill. kr til bygging av bomstasjonar og kjøp av Autopassbrikker kjem i tillegg. Desse kostnadene, som er føresett finansierte med bompengar, er blitt auka samanlikna med handlingsplanen.

Etter behandlinga i fylkestinget er føresetnadene for trafikkgrunnlag og inntekter rekna gjennom på nytt og sett i samheng med T-forbindelsen, jf. kap. 5. Vidare er innkrevjingskostnadene

Tabell 6.1 Førebelse kostnader og finansiering i lokalt behandla opplegg

Mill. 2007-kr

Prosjekt/tiltak	Kostnader	Finansiering			Sum
		Stat	Bompengar	Fylkeskommune	
Stamvegar:	510	210	300		510
– Prosjekt	190	80	110		190
– Mindre investeringstiltak					
Øvrige riksvegar:					
– Prosjekt	610	60	550		610
– Mindre investeringstiltak	210	130	80		210
Fylkesvegar	180		70	110	180
Sum	1 700	480	1 110	110	1 700

justerte noko opp. Skilnaden mellom den kostnadsramma på 1840 mill. kr som låg føre ved fylkeskommunen si handsaming i juni 2006 og den noverande ramma på 1700 mill. kr er altså at etableringskostnader knytta til innkrevjing av bompengar er trekte ut av ramma og at dei nye trafikkberekningar syner eit noko lågare trafikkgrunnlag og at kostnadane ved innkrevjing av bompengar er justerte noko opp. Forventa netto bompengeinntekter som kan nyttast til investeringar i prosjekt og tiltak er rekna til 1 040 mill. kr. Statens vegvesen føreset at utbygging og framdrift blir tilpassa tilgjengelege midlar.

Det er føresett at det blir oppretta ei samordningsgruppe med deltaking frå lokale og regionale organ på politisk nivå og ei administrativ koordineringsgruppe som får ein sentral plass i arbeidet med dei årlege budsjettprioriteringane før fylkeskommunal behandling. Statens vegvesen bør leie arbeidet i desse gruppene.

Det er ikkje planlagt lånefinansiering av prosjekt og tiltak, med unntak av eit lån på om lag 60 mill. kr til etablering av bomstasjonar og kjøp av Autopassbrikker. Det er derfor ikkje aktuelt med kommunale eller fylkeskommunale garantiar.

I Statens vegvesen sitt handlingsprogram for perioden 2006–2009 er det lagt til grunn om lag 110 mill. kr av statlege midlar til prosjekt og tiltak i Haugalandspakka. Av dette er om lag 70 mill. kr av ramma til øvrige riksvegar og om lag 40 mill. kr av stamvegramma. Endeleg tildeling vil skje gjennom dei årlege budsjetta. Vidare prioriteringar og omfanget av statlege midlar skal vurderast i samband med Nasjonal transportplan for perioden 2010–2019 med seinare revisjonar og påfølgjande handlingsprogram.

7 Bompengeordninga

Innkrevjingsordninga

Det er lagt opp til bompengeinnkrevjing i 15 år. Innkrevjinga skal skje i 9 bomstasjonar. 5 av bomstasjonane er plassert på riksvegar og fire på fylkesvegar. Det er planlagt å plassere bomstasjonane på følgjande stader:

- E39 ved Sundfør nord for Vågkrysset
- E134 ved Hodnafjell aust for Vågkrysset
- E134 ved Toskatjørn aust for Skåredalskrysset
- Rv 47 i Karmsundgata nord for kryss med E134
- Rv 47 sør for kryss med fv 927 (Kvalvikvegen)

- Fv 831 (Spanna vegen) ved Rossabø skule
- Fv 923 (Salhusvegen) ved Storasund vidaregåande skule
- Fv 924 (Skeisvollsvegen) aust for Egils veg
- Fv 938 (Skjoldavegen) ved Eivindsvatnet

Det er lagt opp til innkrevjing i begge retningar for dei tre bomstasjonane på E39/E134 og innkrevjing i berre ei retning for dei 6 andre bomstasjonane (sjå kart i figur 2.1). Det er lagt opp til å etablere automatiske bomstasjonar med innkrevjing heile døgnet alle dagar.

Dersom det blir problem med auka trafikk på fv 832 Skrevegeven der det vil vere mogleg å køyre inn og ut av Haugesund utan å betale bompengar, meiner Statens vegvesen at det må vurderast tiltak. Vegvesenet meiner vidare at oppsetjing av ein ny bomstasjon på fv 832 kan vere eit aktuelt tiltak.

Takstar og rabattstruktur

Det er lagt til grunn bompengetakstar på 10 kr for lette køyretøy (køyretøy med tillate totalvekt til og med 3 500 kg) og 20 kr for tunge køyretøy (køyretøy med tillate totalvekt over 3 500 kg). Takstane er i 2004-prisnivå. I 2007-prisnivå er dette 10,80 kr for lette køyretøy og 21,60 kr for tunge køyretøy. Det er føresett at takstane blir justerte i samsvar med prisutviklinga.

Det er lagt til grunn ei ordning med «timesregel» som inneber at trafikantar som passerer fleire bomstasjonar i løpet av ein time, berre betaler for ei passering. Det er vidare lagt opp til ei ordning med «passeringstak» som inneber at ingen betaler for fleire enn 75 passeringar i løpet av ein kalendermånad. Elles er det føresett rabattordningar i samsvar med takstretningslinjene. Ved forskotsbetaling er det mogleg å oppnå rabattar på 30–50 pst.

Bompengeinntekter

Årlege netto bompengeinntekter er berekna å utgjere om lag 70 mill. kr pr. år frå starten av innkrevjinga. Det er lagt til grunn at innkrevjingskostnader og kostnader til drift av bompengeselskapet vil bli 18 mill. kr pr. år. Desse kostnadene utgjer altså om lag 20 pst. av dei årlege totale bompengeinntektene. Det er vidare rekna med at netto bompengeinntekter i 15-årsperioden, etter at kostnadene til bygging av bomstasjonar og kjøp av Autopassbrikker, anslått til å vere om lag 60 mill. kr, er trekte frå, blir om lag 1 040 mill. kr.

Bompengeselskap

Det er oppretta eit eige bompengeselskap for bompengoordninga på Haugalandet, Haugalandspakken AS. Selskapet blir eigd av kommunane Haugesund, Tysvær, Vindafjord, Bokn, Sveio og Etne i tillegg til Rogaland fylkeskommune. Haugaland bompengeselskap AS, som er oppretta tidlegare, skal vere bompengeselskap berre for T-forbindelsen.

8 Samferdselsdepartementet si vurdering

Samferdselsdepartementet ser positivt på det lokale samarbeidet for å utvikle transportsystemet i Haugesundområdet. Arbeidet er forankra i fylkesdelplanen for areal og transport på Haugalandet som legg opp til ein langsiktig strategi for byutvikling der bustad- og næringsutviklinga skal bygge opp rundt viktige kollektivaksar. Måla er å utvikle eit miljømessig og samfunnsmessig godt transportsystem, å redusere veksten i biltrafikken i byområdet, å redusere talet på trafikkulukker og støyplager og å utvikle eit tilrettelagt og velfungerande transportsystem for alle brukargrupper. Dei tiltaka og prosjekta som blir prioriterte må bidra til å nå desse måla som regionale myndigheter har gått inn for i fylkesdelplanen.

Samferdselsdepartementet vil peike på at det er stor uvisse i mange av kostnadsoverslaga for prosjekt og tiltak i Haugalandspakka. Dette vil vere situasjonen for ei pakke med mange mindre prosjekt og tiltak som skal gjennomførast over 15 år. Haugalandspakka blir derfor ein finansieringsplan der omfanget av utbygginga må tilpassast den økonomiske ramma. Det er lagt opp til bompengeinn-

krevjing i 15 år. Endelege prioriteringar og omfanget av statlege midlar skal vurderast i samband med Nasjonal transportplan for perioden 2010–2019 og seinare revisjonar med påfølgjande handlingsprogram og dei årlege budsjetta. Sidan Haugalandspakka i stor grad omfattar utbetringstiltak og mindre prosjekt, bør det vere enkelt å tilpasse utbygginga til tilgjengelege midlar.

Prosjekt/tiltak og bomstasjonar i Karmøy kommune er tatt ut av opplegget etter at Karmøy har gått i mot bompengeinnkrevjing i sin kommune. Samferdselsdepartementet er kjent med at kommunestyret nyleg har bedt formannskapet vurdere bompengesaka på nytt. Departementet føreset at Karmøy kommune kan slutte seg til opplegget på eit seinare tidspunkt dersom kommunen eventuelt skulle ønskje dette.

9 Avtale

Etter at Stortinget har gjort vedtak om delvis bompengefinansiering av prosjekt og tiltak i Haugalandspakka, vil det bli inngått avtale mellom Vegdirektoratet og bompengeselskapet i tråd med gjeldande standardavtale og dei føresetnadene som er lagt til grunn i denne proposisjonen.

Samferdselsdepartementet

tilrår:

At Dykkar Majestet godkjenner og skriv under eit framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om delvis bompengefinansiering av prosjekt og tiltak på Haugalandet i Rogaland og Hordaland.

Vi **HARALD**, Noregs Konge,

stadfester:

Stortinget blir bedt om å gjere vedtak om delvis bompengefinansiering av prosjekt og tiltak på Haugalandet i Rogaland og Hordaland i samsvar med eit vedlagt forslag.

Forslag

til vedtak om delvis bompengefinansiering av prosjekt og tiltak på Haugalandet i Rogaland og Hordaland

I

Stortinget samtykkjer i at bompengeselskapet får løyve til å krevje inn bompengar til delvis bompengefinansiering av Haugalandspakka etter vilkåra i denne proposisjonen.

II

Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsetje nærare reglar for finansieringsordninga. Avtalen må vere underskriven før innkrevjinga startar.

