

Møteinnkalling S2-2021. Politisk styringsgruppe for Haugalandspakken/bompengeutredning på Haugalandet

Møtested: Microsoft Teams

Møtetidspunkt: 29.04.21, kl 10.00-14.00

Tentative møterammer:

- Kl 10.00-11.00 Politisk styringsgruppe for Haugalandspakken
- Kl 11.00-14.00 Politisk referansegruppe for utredning av nye bompengepakker på Haugalandet

Saksliste:

1. Godkjenning av dagsorden
2. Godkjenning av møtereferat S1-2021

Saker Haugalandspakken:

1. Statusgjennomgang prosjekter i Haugalandspakken
2. Oppdatert kostnadskalkyle Åkra sør-Veakrossen
3. Oppdatert økonomisk oversikt i Haugalandspakken

Saker bompengeutredning på Haugalandet:

4. Statens vegvesen orienterer om framlagt NTP-forslag
5. Statens vegvesens tilrådinger om muligheter og begrensninger for bompengepakker på statlig veg
6. Bør det som følge av NTP-framlegget og SVV sine tilrådinger gjøres endringer i hvilke strategi-alternativer som skal utredes?
7. Regionale behov som nye bompengepakker må håndtere («behovsanalyse»)
8. Videre prosess i 2021
9. Eventuelt.

Vedlegg:

1. Utkast til møtereferat S1-2021.
2. Oppdatert kostnadskalkyle Åkra sør-Veakrossen
3. Oppdatert økonomisk oversikt pr 1.1.21 i Haugalandspakken
4. Brev fra KMD ang innsigelse Åkra sør-Veakrossen
5. Bompengefinansiering av statlege prosjekt i ein ny Haugalandspakke
6. Forslag til strategi-alternativer som skal vurderes
7. Forslag til behovsanalyse

Sak 1: Godkjenning av dagsorden

Sak 2: Godkjenning av møtereferat S1-2021

Møtereferat legges ved møteinnkallingen.

Saker Haugalandspakken:

Sak 3: Statusgjennomgang av prosjektene i pakken

Statens vegvesen og Rogaland fylkeskommune orienterer om status på henholdsvis riks- og fylkesvegprosjektene i Haugalandspakken.

Forslag til konklusjon: Saken tas til orientering.

Sak 4: Oppdatert kostnadskalkyle Åkra sør-Veakrossen

Saken gjelder de delene av Åkra sør-Veakrossen som det er besluttet at skal bygges i Haugalandspakken, altså rundkjøring i Veakrossen, rundkjøring på Fv547 i Åkra sentrum, samt internvegnett i Åkra sentrum.

Prosjektet har siden det ble besluttet at disse tiltakene skal gjennomføres arbeidet med å detaljplanlegge løsningene. Da det våren 2020 ble «plukket ut» delelementer av det store Åkra sør-Veakrossen-prosjektet ble det understreket at kostnadsvurderingene var gjort på kort tid og følgelig hadde større usikkerhet enn i andre prosjekter i porteføljen. I sakspapirene våren 2020 ble det anbefalt at: *«Dersom man skal gå for en slik tiltakspakke anbefales det å gå i dybden på den og komme tilbake med mer kvalitetssikrede kostnadstall på et senere tidspunkt»*. Det er denne jobben som nå er gjort, og den oppdaterte kostnadskalkylen tilsier at de anslåtte prosjektkostnadene ligger 35 millioner kroner høyere enn tidligere vurdert. Årsakene til dette er flere, men det handler i relativt stor grad om forhold det er vanskelig å gjøre billigere, som at grunnervervet ser ut til å bli dyrere enn tidligere antatt, at omfanget av lovpålagt støyskjerming er mer omfattende enn tidligere antatt og at kostnadene knyttet til å «hente ut» deler av det store prosjektet Åkra sør-Veakrossen og prosjektere dette er større enn tidligere antatt.

Prosjektet har vurdert kuttmuligheter for å bringe kostnadene ned til opprinnelig ramme. Det er få «fordyrende» elementer i prosjektet, og prosjektets vurdering er at for å bringe kostnadene ned må det i realiteten kuttes i omfang og ikke i løsningsvalg. Å kutte i omfang på Åkra går sterkt ut over måloppnåelse, i og med at det der skal bygges et internvegnett som må henge sammen. Det reelle alternativet for å bringe kostnadene ned mot opprinnelig kostnadsramme er dermed å ikke bygge om Veakrossen. Dette er et sterkt overbelastet og problematisk kryss hvor ombygging har høy måloppnåelse og prosjektet anbefaler ikke å gjennomføre et slikt kutt.

Kommunal- og moderniseringsdepartementet har siden 2019 behandlet en innsigelse fra Fylkesmannen (nå Statsforvalteren) på deler av det store Åkra sør-Veakrossen-prosjektet. KMD fattet vedtak i saken 15.04.21 (brev vedlagt sakspapirene), hvor de ikke realitetsbehandlet saken og i stedet ba om ytterligere utredninger før de ville ta stilling til saken. Etter vår vurdering påvirkes ikke de tiltakene som er vedtatt bygget i Haugalandspakken av denne innsigelsessaken i vesentlig grad. Tiltak på eksisterende veg er gode prosjekter med høy måloppnåelse uavhengig av endelig utfall av dette innsigelsesspørsmålet.

Saken ble tatt opp i administrativ koordineringsgruppe 14. april 2021. Sekretariatet tok til orde for å øke rammene til prosjektet, blant annet begrunnet med måloppnåelse og at innføringen av en buffer i pakken er gjort nettopp for å kunne ha mulighet til å takle kostnadsoverskridelser i enkeltprosjekter.

Administrativ koordineringsgruppe vurderer prosjektet som viktig, men samtidig uttrykte gruppen bekymring for hvordan en slik kostnadsøkning vil kunne påvirke den totale porteføljen. All den tid eventuelle tilsvarende økte behov i andre prosjekter først vil bli kjent på et senere tidspunkt, uttrykte gruppen at det er krevende å skulle ta stilling til enkeltøkninger uten at en nødvendigvis har oversikt over helheten. Samtidig som bufferen pr i dag er relativt romslig, er det svært ønskede prosjekter som ligger i bufferen også, og eksempelvis årlig indeksregulering og eventuelle utgifter i forbindelse med rettslig oppgjør i Karmsundgata vil redusere bufferen.

Administrativ koordineringsgruppe er derfor ikke entydig innstilt på å anbefale at rammene til Åkra sør-Veakrossen bør økes.

Forslag til konklusjon: Den økonomiske rammen til Åkra sør-Veakrossen økes med 35 millioner kroner, i tråd med oppdatert kostnadskalkyle i prosjektet.

Sak 5: Oppdatert økonomisk oversikt i Haugalandspakken

De økonomiske resultatene for 2020 foreligger. Passeringsinntektene var i 2020 på 196,2 millioner kroner, en nedgang på 4,6 millioner fra 2019. Årsresultatet ble på 197,9 millioner kroner, som er 4,6 millioner lavere enn i 2019 og 2,1 millioner lavere enn budsjettet. Med en trafikknedgang på 4,3 % sammenlignet med 2019 er det naturlig nok Covid19 som er hovedårsaken til nedgangen. Haugalandspakken er gjeldfri og hadde 417,7 millioner kroner til disposisjon pr 1.1.21.

Det ble i 2020 rekvirert 70,2 millioner kroner i bompenger til å dekke forbruket, mens det fylkeskommunale bidraget var på 21,9 millioner kroner.

Prosjektporteføljen er oppdatert. Kroneverdiene er indeksregulert til 2021-nivå hvilket utgjør om lag 30 millioner kroner fra 2020 til 2021. Motsatt har det vist seg at det tidligere år er rekvirert 15,1 millioner kroner for mye, disse midlene kommer nå tilbake som en inntekt i pakken. Noen andre mindre justeringer gjør at oppsummert er bufferen i pakken én million kroner høyere i den oppdaterte porteføljen enn i 2020.

Endelig portefølje avhenger av valg i sak 4 angående kostnadsramme i Åkra sør-Veakrossen. Dersom rammen til prosjektet økes med 35 millioner kroner i tråd med den oppdaterte kostnadskalkylen, vil bufferen i pakken naturlig nok reduseres tilsvarende. «Foreløpig ufordelt» vil da endres fra 70 millioner kroner til 35 millioner kroner.

Forslag til konklusjon: Saken tas til orientering. Endelig portefølje jobbes videre med basert på konklusjon i sak 4.

Saker til bompengeutredning på Haugalandet:

Sak 6: Statens vegvesen orienterer om framlagt NTP-forslag

Bakgrunn: NTP legger avgjørende premisser for nye bompengepakker

Nasjonal Transportplan legger rammer for hvilke prosjekter som har statlig finansiering og kommer i posisjon for etablering av bompengeneinnkreving, og for bompengepolitikken generelt.

Bompengeutredningen på Haugalandet er derfor lagt opp slik at strategi-valg/innretting av nye bompengepakker først gjøres etter at ny NTP er behandlet i Stortinget.

Regjeringens forslag til Nasjonal Transportplan 2022-33 ble lagt fram 19. mars. Meldingen er til behandling i transport- og kommunikasjonskomitéen og planlegges lagt fram for stortinget 14. juni.

Statens vegvesen vil orientere om NTP-forslaget og statlige prosjekter på Haugalandet.

Generelt om NTP

Gjennom Nasjonal Transportplan hvert fjerde år legges nasjonale føringer for transportpolitikken, og de store økonomiske prioriteringene fra staten avgjøres. Ny NTP er delt i to seksårs-perioder:

1. Prosjektene som er fullfinansiert i første seksårs-periode beskrives som konkrete investeringstiltak og er de som forventes å bli gjennomført først.
2. Prosjekter som kun har oppstartsbevilgning i første seksårsperiode skal bearbeides videre for å finne mer effektive løsninger/høyere måloppnåelse. Det signaliseres at denne optimaliseringen av prosjektene vil påvirke hvilke prosjekter som kan bli realisert først og sist.

Faktisk gjennomføring av prosjekter i både første og andre seksårsperiode avgjøres uansett først når det avsettes bevilgning i statsbudsjettet. Transportetatene skal minst en gang i året legge fram en revidert prioriteringsliste som grunnlag for årlig «porteføljestyling». I nytt NTP-forslag er det ingen prosjekter som i sin helhet ligger i andre seksårsperiode – alle har enten fullfinansiering eller i det minste oppstartsbevilgning i første periode.

Den totale rammen i NTP skisseres å være ca 1200 mrd. over 12 år, hvorav ca 500 mrd. er til store investeringsprosjekter på riksveg. 80 mrd. til byområder kommer i tillegg. Videre skisseres det i NTP-forslaget vel 70 mrd. til forvaltningsoppgaver tilknyttet riksvegnettet, ca 100. mrd til drift og vedlikehold og 28 mrd. til mindre investeringer – såkalte «programområdetiltak» som er tiltenkt mindre, enkeltstående tiltak. Disse er ikke konkretisert i NTP-dokumentet, men prioriteres underveis i planperioden.

Prosjekter i framlagt NTP på og rundt Haugalandet

Følgende prosjekter på Haugalandet ligger i sin helhet inne i første seksårsperiode:

- E 39 Rogfast (binding/igangsett prosjekt): 5,7 mrd. i første periode og 2,5 mrd. i andre. I tillegg 11 mrd. bompenger.
- E134 Helganeskrysset til Husøy: 130 mill. i første seksårs-periode (statlig fullfinansiering).
- Ny tilskuddsordning for å «styrke satsingen på kollektivtransport, sykling og gange i mindre byområder». Totalt 600 mill. over fire år til fem byområder, deriblant Haugesund.

I tillegg har følgende prosjekter stor betydning for Haugalandet:

- E134 Seljestad-Røldal: Hele bevilgningen i første periode (2,5 mrd.). I tillegg 0,5 mrd. bompenger. Omtales som «første byggetrinn på strekningen fra Vågsli til Seljestad».
- E39 Hordfast: Oppstart med 1 mrd. i første periode, 22 mrd. i andre periode. I tillegg 14 mrd. bompenger.
- Rv 13 Lovraeidet – Rødsliane: Oppstart med 200 mill. i første periode, 696 mill. i andre periode.

Andre store riksvegprosjekter på Haugalandet som ikke ligger i NTP

Noen store prosjekter på riksvegnettet på Haugalandet nådde ikke opp i regjeringens NTP-forslag:

- E134 Bakka-Solheim: Vedtatt kommunedelplan 2015. Fire deletapper med kostnadsanslag omkring 1 mrd kroner hver – til sammen 4,6 mrd. 2019-kr.
- E39 Bokn-Stord: Kommunedelplan Bokn-Sunnfør under oppstart. Foreløpig estimat ca 10 mrd. kroner.
- E134 Karmsund bro: Grovt kostnadsanslag i KVU Haugesund: 1,1 mrd kroner, ekskl. tilstøtende vegnett.
- E134: Helganes-Ørpetveit/Aksdal: Grovt kostnadsanslag i KVU Haugesund: 1,5-2,0 mrd kroner for Helganes-Ørpetveit (ekskl. Karmsund bro).

Nærmere om ny tilskuddsordning for mindre byområder

I NTP-forslaget fremmes det en ny tilskuddsordning rettet mot de fem byområdene Bodø, Ålesund, Haugesund, Arendal/Grimstad og «Vestfoldbyen». Ordningen omfatter totalt 600 mill. over fire år som kan brukes til «*mindre investeringer i gang- og sykkelveier og kollektivtiltak som kollektivfelt, holdeplasser og knutepunkter langs riks-, fylkes- og kommunal vei*», men ikke til drift av kollektivtransport. Begrunnelsen for ordningen er at disse byene har «mange av de samme utfordringene (som de største byområdene), men i mindre skala», og det vises til korte avstander og potensial for å få flere til å sykle og gå. Midlene skal inngå som statlig andel i en bypakke, og tildeling kan først skje når denne er etablert. Kommunene og fylkeskommunene må forplikte seg å «*følge opp null-vekstmålet for persontransport med bil, og gjennomfører tiltak innenfor egne ansvarsområder*».

Forslag til konklusjon: Saken tas til orientering

Sak 7: Statens vegvesens tilrådinger om muligheter og begrensninger for bompengepakker på statlig veg

Bakgrunn: Behov for avklaring om bompengeprojekter og -innkreving på statlig veg

Politisk referansegruppe har etterspurt en avklaring om hvilken handlingsrom det er for å bompengefinansiere samferdselsprosjekter på E134/E39, jf. prinsippvedtaket fra 2019. Det har blitt stilt spørsmål både om de store prosjektene på E134/E39, men også om handlingsrom med hensyn til mindre tiltak. På forrige møte i politisk referansegruppe i februar ble Statens vegvesen bedt om å «klargjøre muligheter og begrensninger i prinsippvedtaket mht strekningsvise pakker for mindre og større tiltak på statlig veg – hvilke typer tiltak som kan være aktuelle og tilhørende prosess/tidsperspektiv».

Statens vegvesen har utarbeidet et notat som svar på bestillingen, og ga også en foreløpig orientering overfor politisk referansegruppe 9. april. Notatet er vedlagt saken.

Notatet klargjør nytteprinsippet i bompengepakker og krav til egenandel i bypakker

Nytteprinsippet i bompengepolitikken er avgjørende for hvilken handlingsrom det er for å opprette bompengennekkering. Nyteprinsippet innebærer at de som betaler skal ha nytte av bompengeprojekter, og motsatt skal de som har nytte være med på å betale. For ulike typer bompengepakker får nytteprinsippet litt ulik anvendelse:

- Strekningsvise bompengeprojekt: Enkeltstående vegprosjekt med bompenger på ny veg, eventuelt også på gammel veg hvis nødvendig. Normalt bygges prosjektet først, og bompengene innkreves etterpå. Bilistene har direkte nytte av vegprosjektet når de kjører på den nye vegen, ev. ved at gammel veg blir avlastet av den nye.
- Vegpakker: Parsellvis utbygging av en vegstrekning eller utbygging av flere vegprosjekter innenfor et avgrenset område. Bilister kan ha nytte også av tiltak som bygges andre steder i bompakke-området enn akkurat der betalingen skjer.
- Bypakker: Kan omfatte tiltak for alle trafikantgrupper. Bilister kan ha nytte av tiltak også for gåing/sykling/kollektivtransport innenfor byområdet. Nyte for gjennomgangstrafikk og andre bilister må likevel beskrives. Fylkeskommunene og kommunene må stille 20 % egenandel til prosjekter på fylkeskommunal/kommunal infrastruktur.

De store prosjektene på E134 og E39 har ikke kommet langt nok til å starte bompengefinansiering

De tre store strekningsprosjektene på statlig veg på Haugalandet er E134 Bakka-Solheim, E134 Helganes-Aksdal og E39 Bokn-Sunnfør. Statens vegvesen mener alle disse prosjektene vil trenge statlig delfinansiering for å kunne gjennomføres, og at bygging dermed er avhengig av statlig bevilgning gjennom NTP. Ingen av prosjektene var med i regjeringens framlagte NTP-forslag:

- E134 Bakka-Solheim: Kommunedelplan er vedtatt.
- E39 Bokn-Sunnfør: Kommunedelplan er i oppstartsfasen.
- E134 Helganes-Aksdal, inkl. Karmsund bru: Kommunedelplan er ikke startet opp.

For indre del av Haugalandet anbefaler SVV å fremme Bakka-Solheim som prioritert prosjekt

Statens vegvesen anbefalte Bakka-Solheim som prosjekt i NTP-prosessen og pekte på et første byggetrinn Bakka-Mo + en del utbedringstiltak langs dagens veg. Prosjektet ble imidlertid ikke omtalt i NTP-forslaget. Statens vegvesen mener det foreslåtte prosjektet er godt og ønsker å jobbe videre for å klargjøre det til neste NTP. Prosjektet vil ha behov for delfinansiering med bompenger. Det lokale trafikkgrunnlaget og dermed bompengepotensialet i indre del av Haugalandet er imidlertid begrenset. Dersom det etableres andre bomstasjoner på E134 i Vindafjord/Etne for å finansiere mindre prosjekter på E134, eventuelt i kombinasjon med prosjekter på fylkesvegnettet, kan dette redusere det lokale inntektsgrunnlaget for Bakka-Solheim.

Statens vegvesen mener derfor det vil være vanskelig både å holde fast på Bakka-Solheim som hovedprioritet fram mot neste NTP, og samtidig legge til rette for annen bompengennekkering på

E134 i Vindafjord/Etne. De ønsker derfor at kommunene og fylkeskommunene gjør et strategisk valg om hva eventuell bompengerelevans på indre del av Haugalandet skal innrettes mot.

For E39 anbefaler Statens vegvesen å avvende ny kommunedelplan Bokn-Sunnfør

Statens vegvesen har startet arbeid med kommunedelplan E39 Bokn-Sunnfør. Bygging av ny veg i denne traséen forventes å ligge noe fram i tid, der bompengefinansiering må sees i forhold til samlet belastning for trafikantene langs E39.

Så lenge det framtidige vegsystemet ikke er avklart, anbefaler ikke Statens vegvesen at det etableres bompengerelevans for å finansiere andre, mindre prosjekter på strekningen.

Statens vegvesen ønsker å fremme Karmsund bru som prosjekt inn mot neste NTP

Statens vegvesen har søkt om å starte kommunedelplan Helganes-Aksdal med tanke på å klargjøre prosjektet Karmsund bru inn mot neste NTP, og for øvrig avklare trasévalg på strekningen. Snarlig planoppstart vil være avgjørende for å komme i posisjon til neste NTP. Med god framdrift kan Karmsund bru bli aktuell for bompengefinansiering delvis parallelt med bypakke/Karmøy-pakke (perioden 2023-38). Statens vegvesen anbefaler at det i stortingsproposisjon for ny bypakke/Karmøy-pakke beskrives hvordan Karmsund bru skal sikres bompengerelevans parallelt med andre pakker i Haugesund/Karmøy.

SVV anbefaler at en ny bypakke primært avgrenses til byområdet og omfatter fylkes-/kommunal veg

Statens vegvesen viser til ny tilskuddsordning i NTP for mindre byområder med krav om bypakke og innretting mot nullvekstmålet mv. De anbefaler at en slik bypakke avgrenses mest mulig til byområdet. På E134 Helganes-Aksdal, er det Karmsund bru som har høyest prioritet av statlige prosjekter, jf KVV Haugesund, men det er ikke startet kommunedelplanarbeid. En ny bypakke vil derfor i all hovedsak omfatte fylkeskommunal og kommunal infrastruktur, og det vil være Rogaland fylkeskommune som får rollen som «oppdragsgiver».

Når det gjelder spørsmålet om muligheter for bomstasjoner på E134 i en bypakke, kan argumenter for dette være om dette er nødvendig for å få til en hensiktsmessig innramming av tiltaksområdet i tråd med nytteprinsippet («bomring») uten å måtte øke antall bomstasjoner vesentlig. Ved bomstasjoner på E134, skal det belyses hvorvidt gjennomgangstrafikken har nytte av pakken, men nytte kan også oppnås gjennom tiltak som bedrer trafikksystemet som helhet, jf nytteprinsippet.

Forslag til konklusjon: Saken tas til orientering

Sak 8: Bør det som følge av NTP-framlegget og SVV sine tilrådinger gjøres endringer i hvilke strategi-alternativer som skal utredes?

NTP-framlegget og SVV sine tilrådinger har betydning for hvilke strategi-alternativer som er aktuelle
Sekretariatet la på forrige møte fram ulike strategi-alternativer for nye bompengepakker, fordelt på fire tema (regional pakke-inndeling, geografisk avgrensning av hver pakke, utviklingsstrategi og bompengenivå). Strategi-alternativene skal utredes fram mot 1. september, før en anbefaling sendes på høring. NTP-forslaget og Statens vegvesens tilrådinger har betydning for flere av alternativene, der noen kan se ut til å bli vanskeligere å gjennomføre, mens andre alternativer er mer i tråd med det som er framlagt.

Det legges opp til diskusjon om noen av strategi-alternativene, sett i lys av NTP-forslaget/SVV-tilrådinger/innspill fra kommunene, bør endres eller spisses før de utredes videre. Signaler om hvilke strategi-alternativer som er aktuelle å vurdere, bør skje senest på møtet i politisk referansegruppe 29. april dersom det skal være tid til utredning før 1. september.

Hva er veien videre i Vindafjord og Etne?

På bakgrunn av Statens vegvesens tilrådinger, oppfattes det sentrale strategiske valget for indre del av Haugalandet å stå mellom:

1. Konsentrere seg om å klargjøre Bakka-Solheim-prosjektet inn mot neste NTP.
2. Vurdere om det kan være mulig å få til en regional fellespakke for å finansiere mindre prosjekter på E134 og fylkesvegnettet. Lokale bomstasjoner på E134.

E134 er hovedferdselsåra i Vindafjord og Etne, og det store infrastruktur-prosjektet er E134 Bakka-Solheim. Foreløpige signaler tilsier at det er sterk lokal- og regionalpolitisk tilslutning til dette prosjektet, og dessuten i næringslivet. Samtidig har kommunene etterlyst handlingsrom for å finansiere prosjekter på fylkesvegnettet og mindre tiltak langs dagens E134. Dersom Statens vegvesen får klarsignal for å utrede bompengefinansiering av Bakka-Solheim, bør derfor et tema være om enkelte tiltak på dagens veg også kan omfattes, jf. SVV sitt forslag til oppdrag 1 i NTP. Mindre statlige prosjekter kan prioriteres og finansieres i langtidsprogrammet/programområdemidler. Fylkesvegprosjekter i Vindafjord/Etne håndteres gjennom regionale transportplaner og ordinære budsjetter.

På E39 gjennom Bokn og Tysvær kommer Rogfast nå, mens Bokn-Sunnfør ligger lengre fram

E39 Rogfast ligger som binding/igangsatt prosjekt i NTP med 5,7 mrd i første seksårsperiode. E39 Bokn-Sunnfør ligger lengre fram i tid – her må det utarbeides kommunedelplan før prosjektet kan komme inn i NTP og bli aktuelt for bompengefinansiering. Mindre statlige prosjekter kan prioriteres og finansieres i langtidsprogrammet/programområdemidler. Fylkesvegprosjekter i Tysvær/Bokn håndteres gjennom regionale transportplaner og ordinære budsjetter.

NTP og SVV-tilrådinger berører ikke strategi-alternativer for Karmøy og Sveio/Haugesund nord

For øysiden av Karmøy og Sveio/Haugesund nord ble det til forrige møte skissert ulike strategi-alternativer som foreslås utredet:

- Innkreving og tiltak bare på hovedvegen fv 47/547, ta med noen tiltak i tettstedene, eller også inkludere tiltak på sideveger?
- For hovedvegen fv 547/47: Etablere ny gjennomgående hovedveg, bygge delstrekninger, eller gjøre forbedringer med utgangspunkt i dagens veg?

De skisserte alternativene er ikke direkte berørt av NTP eller Statens vegvesen sine tilrådinger og er fortsatt aktuelle å vurdere. Når det gjelder prosjektet Åkra Sør-Veakrossen, har det kommet brev fra Kommunal- og Moderniseringsdepartementet med krav om et større utredningsarbeid før departementet vil realitetsbehandle reguleringsplanen.

Utviklingsstrategi for bypakke diskuteres med utgangspunkt i nullvekstmålet/ny NTP-ordning
Gjeldende kommuneplan, regionalplan og KVV Haugesund oppfattes å være omforent om at nullvekstmålet for personbiltransport legges til grunn for transportutvikling i byområdet Haugesund/fastlands-Karmøy. Dette er en forutsetning også i den nye tilskuddsordningen til mindre byområder som er foreslått i NTP. Det forutsettes derfor at videre arbeid med en bypakke skal bygge på nullvekstmålet: «I byområdene skal klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange.»

Innenfor nullvekstmålet gjenstår det likevel en del diskusjonspunkter som eksempelvis omfang av tiltak for næringstrafikk og varelevering, ambisjonsnivå for utvikling av hovedvegnettet og særlig Karmsundgata, omfang av tyngre tilrettelegging for kollektiv og sykkel vs. mer punktvisse utbedringer, infrastruktur og barrierer for gående og syklende, samlet «miljøprofil» i pakken mv. Dette må det jobbes videre med både før og etter 1. september, og i nært samarbeid med kommunene.

I tillegg er det en del strukturelle spørsmål ved bypakke og den nye tilskuddsordningen som må klargjøres så godt det lar seg gjøre. Dette gjelder blant annet avgrensning av innkrevingsområde/tiltaksområde/nullvekstområde, krav i tilskuddsordningen til «tiltak innenfor egne ansvarsområder», og ellers kriterier for måloppnåelse/rapportering. Statens vegvesen har anbefalt at bypakken blir en «fylkesvegpakke mest mulig begrensa til byområdet» - i så fall framstår det mindre sannsynlig at større statlige prosjekter utenfor byområdet vil bli inkludert (utenom Karmsund bru når den blir klar).

Vurdere hvordan Karmsund bru kan fases inn parallelt med bypakke/Karmøy-pakke

Samferdselsdepartementets beslutning etter KVV/KS1 var å bygge ny Karmsund bru like ved dagens. Statens vegvesen ønsker å starte kommunedelplan for å fremme prosjektet til neste NTP. Dette haster i så fall ganske mye – til den nå framlagte NTP 2022-33 hadde transportetatene frist høsten 2019 for å foreslå aktuelle prosjekter.

Det bør snarlig vurderes hvordan Karmsund bru kan innfases mens bypakke/Karmøy-pakke fortsatt pågår. Innfasingen bør gjøres på en måte som gir tilstrekkelig finansieringsgrunnlag for Karmsund bru, ikke gir unødig høy bompengebelastning for trafikantene, ikke skaper utfordringer med trafikkoverføring til annet vegnett, og som ikke svekker gjennomføringen av andre prosjekter i bypakke/Karmøy-pakke. Mulige alternativer kan være:

1. Karmsund bru blir selvstendig bompengeprojekt med innkreving i egen bomstasjon(er) når prosjektet er klart.
2. Karmsund bru fases inn i allerede etablerte bompengepakke(r) på ytre del av Haugalandet.
3. I porteføljen til bypakke/Karmøy-pakke fastsettes et delbidrag til Karmsund bru.

I en stortingsproposisjon for bypakke/Karmøy-pakke i 2023, bør dette være tilstrekkelig avklart og omtalt, slik at det ikke oppstår usikkerhet rundt finansieringsgrunnlaget for Karmsund bru.

Regional fellespakke for hele Haugalandet virker utfordrende å få til

«Regional inndeling av pakke-områder» er beskrevet som tema nr. 1 for strategi-alternativer. En slik fellespakke har en del utfordringer knyttet til bl.a. styring/nytteprinsipp/transportpolitikk, jf prinsippssaken. NTP-ordningens krav om bypakke, og Statens vegvesens tilrådinger om prioritering av Bakka-Solheim-prosjektet og fraråding av annen bompengennekrevning på E39 og E134, gjør en fellespakke ytterligere krevende å få til. Uten innkreving på E134 og E39 vil det være vanskelig å oppnå et lokalt bompengepotensial utenfor byområdet og Fv 547/47, og nytteprinsippet vil begrense hvor mye prosjekter som da kan bygges uten lokal innkreving.

Holde framdrift på nye bompengepakker, ikke forlenge dagens Haugalandspakke

I forbindelse med Statens vegvesens orientering til politisk referansegruppe 9. april, ble det tatt opp om det er mulig å forlenge dagens Haugalandspakke og samtidig utsette oppstart av ny bypakke og strekningspakker på fv 547 og 47. Det ble vist til Askøy-pakken og Bømlo-pakken, der det pågår politisk dialog med mål om forlenget innkrevningen. I slike saker har det vært vanlig å søke forlenging med inntil fem år.

Nye retningslinjer for porteføljestyrt bompengepakker i 2019 la til grunn at «i porteføljestyrt bompengepakker skal kostnadsøkninger og inntektssvikt håndteres ved kutt i porteføljen. Muligheten til å øke gjennomsnittstaksten og forlenge innkrevingsperioden med inntil fem år faller bort». Med «porteføljestyrt bompengepakker» menes i denne sammenheng pakker som skal finansiere en samling av ulike prosjekter innenfor et geografisk område, slik Haugalandspakken er eksempel på. Retningslinjene ble bekreftet i bompengeforliket samme år, og samferdselsministeren har bekreftet at dette legges til grunn også for Haugalandspakken. Argumentasjonen som føres for at Askøy- og Bømlo-pakkene skal få forlenge innkrevningen, er knyttet opp mot lokalpolitiske vedtak som ble gjort før de nye retningslinjene ble innført i 2019.

Søknad om forlenget innkreving følger samme prosess og har samme krav som ved behandling av nye bompengepakker: Avklart plangrunnlag og kostnadsanslag, inntektsberegninger og dokumentasjon, lokalpolitisk prosess med likelydende vedtak i alle berørte kommuner/fylkeskommuner, og sentral kvalitetssikring og stortingsvedtak. Oppstart av en slik søknadsprosess, vil derfor forsinke framdriften med bypakke, «Karmøy-pakke» og «Sveio/Haugesund nord-pakke». Med forbehold om at gjeldende retningslinjer ligger fast, er det ikke usannsynlig at svaret til slutt vil være negativt. Med mindre det blir gjort nye vedtak, oppfatter derfor sekretariatet at mandatet er å fortsette forberedelsen av nye bompengepakker i tråd med prinsippvedtaket fra 2019.

Øvrige endringer i notat om strategi-alternativer

I tillegg til det som er beskrevet ovenfor, er det gjort følgende mindre endringer i notat om strategi-alternativer:

- Kap. 1.1 om 0-alternativ: Omtale av NTP oppdatert til å gjelde nytt NTP-forslag.
- Kap. 1.5 om statlige bompengepakker: NTP-status oppdatert i forhold til nytt forslag. Nytt avsnitt om innfasing av Karmsund bru.
- Kap. 2.1.2 om bypakke: Kan være aktualisert av ny tilskuddsordning i NTP.
- Kap. 3.2.3 om forbedringer langs dagens fv 547: Behov for å vurdere muligheter og begrensninger.
- Kap. 4.2. om «full pakke»: Usikkerhet knyttet til kostnadsanslag.
- Kap. 4.3: Statlige prosjekter i kommende 15-årsperiode: Gjelder mest konkret Bakka-Solheim og Karmsund bru.

Hvordan utredes strategi-alternativer fram mot 1. september?

Fram mot 1. september vurderes strategi-alternativene opp mot:

- Samsvar med behov i regionen, herunder vedtatte mål (jf. behovsutredning).
- Konsekvenser for miljø, naturressurser og samfunn
- Gjennomførbarhet (bompeng- og transportpolitikk, usikkerhet, økonomi mv.)

Framlegging på møtet i politisk referansegruppe 1. juli

I alternativs-notatet er det beskrevet alternativer innenfor fire tema. Noen av disse er uavhengige av hverandre – andre har avhengigheter. Til neste møte i administrativ og politisk gruppe, tenkes det å redigere sammen det som vurderes å være de mest aktuelle «samle-alternativene». Hensikten er å tydeliggjøre hva som kan tenkes å bli de største valgene til høsten, og hvor skille-linjene kan gå. Samtidig skal det pekes på hvilke momenter som er særlig viktige i utredningen.

Oppsummert om hva som kan se ut til å bli aktuelle bompengepakker og finansieringskilder

Med utgangspunkt i tilrådingene og signaler så langt i prosessen, og forutsatt at kommunene gir tilslutning til dette ved høringen i september/oktober, er det forsøkt å oppsummere hvilke prosjekter og delområder som kan se ut til å bli aktuelle for bompengefinansiering, og hvilke områder/prosjekter som da må finansieres gjennom ordinære fylkeskommunale budsjetter og statlige programområdemidler. Fordelingen oppfattes å være i overensstemmelse med prinsippvedtaket fra 2019, men det vil være en tidsforskyving ved at flere av de store statlige prosjektene må planlegges og komme i NTP før bompengeinnkreving kan startes opp.

Store statlige prosjekter som kan bli aktuelle for bompengeinnkreving på Haugalandet:

- E39 Rogfast: Igangsatt, planlagt ferdig 2031.
- E134 Bakka-Solheim gjennom Vindafjord og Etne: Statens vegvesen tilrår å fremme prosjektet fram mot neste NTP.
- E39 Bokn-Sunnfør gjennom Bokn og Tysvær: SVV har signalisert snarlig oppstart av kommunedelplan. Må planlegges og komme inn i NTP før det kan startes bompengepakke.
- E134 Karmsund bro: SVV har søkt om å få starte kommunedelplan. Må planlegges og komme inn i NTP før det kan startes bompengepakke.

Mulige bompengepakker som nå skal utredes på fylkeskommunal/kommunal infrastruktur:

- Bypakke med nullvekstmål og tiltak innenfor egne ansvarsområder. Avgrensning av innkrevings-, tiltaks- og nullvekstområde må vurderes videre, i tillegg til ambisjonsnivå og tiltak.
- «Karmøy-pakke» og «Sveio/Haugesund nord-pakke»: Må vurdere ambisjonsnivå på hovedveg, omfang av tiltak i tettsted og på sideveg, i tillegg til takstnivå.

Andre prosjekter må prioriteres gjennom ordinære midler/programområde-midler:

- Mindre fylkeskommunale prosjekter prioriteres gjennom handlingsplan for fylkesveger og fylkeskommunale budsjett.
- Mindre statlige prosjekter prioriteres gjennom langtidsprogrammet (programområdemidler).

Forslag til konklusjon: Rammer/strategier for nye bompengepakker på fylkeskommunal og kommunal infrastruktur på Haugalandet utredes fram mot 1. september med utgangspunkt i skisserte alternativer, tilrådingene fra Statens vegvesen og innspill fra kommunene i møtet.

Sak 9: Regionale behov som nye bompengepakker må håndtere («behovsanalyse»)

Hvilke uløste utfordringer gjør det nødvendig å etablere nye bompengepakker på Haugalandet?

Hensikten med en «behovsanalyse» er å sortere og diskutere hvilke uløste utfordringer som gjør det nødvendig å etablere nye bompengepakker på Haugalandet. Dersom det oppnås en felles forståelse av hva som er de viktigste behovene bompengepakkene må håndtere, kan det i etterkant bli enklere å utforme strategier/rammer for pakkene og prioritere enkeltprosjekter. Med behov menes i denne sammenhengen en bakenforliggende, uløst utfordring. Et behov er ikke nødvendigvis bundet av bare én mulig løsning, men kan ofte tilfredsstilles på alternative måter. Behovene skal differensieres for ulike deler av regionen.

Når strategi-alternativene skal utredes fram mot 1. september, vil det være sentralt hvor godt alternativene møter de uløste utfordringene/behovene. Senere er hensikten at behovene vil danne grunnlag for å formulere målsettinger for nye bompengepakker.

Behovsanalysen var tema i administrativ koordineringsgruppe 14. april. Det var ingen forslag til endringer, men var heller ikke mye tid til saken. Det ble signalisert fra sekretariatet at diskusjonen kan tas opp igjen på neste møte, og parallelt med utredning av strategi-alternativer.

Behovsanalysen skal bidra til å sortere ulike typer av behov i regionen

Som grunnlag for diskusjonen, er det utarbeidet forslag til en «behovsanalyse» med gjennomgang av ulike typer «behov» i regionen. Metodikken er «standard-prosedyre» for større statlige investeringsprosjekter (KVU):

1. «Normative behov»: Hvor står regionen i forhold til politisk vedtatte målsettinger (nasjonalt – regionalt – lokalt)? Er det mangler med hensyn til måloppnåelse – eventuelt på hvilke områder?
2. «Etterspørselsbaserte behov»: Hvordan antas etterspørselen å endre seg over tid – som følge av vekst eller endrede samfunnsforhold? Vil det bli større etterspørsel etter transport-tjenester og -kapasitet, eventuelt hvor og hvor mye?
3. «Interessegruppers behov»: Er det grupper i samfunnet som blir berørt og som har behov som må ivaretas – offentlige myndigheter, grupper av næringsinteresser eller andre organisasjoner?

Prioritere hvilke behov det er viktigst å gjøre noe med

Sorteringen av behov i første del av behovsanalysen skal gi grunnlag for deretter å prioritere hvilke behov som er de viktigste. Begrepet «prosjektutløsende behov» brukes om behovene som avgjør at det er nødvendig å sette i gang nye og store tiltak (her: innføre bompengepakker). Det er stikkordmessig foreslått følgende prosjektutløsende behov:

1. Attraktive by- og tettstedsentre med korte avstander og god tilgjengelighet
2. Mer gåing, sykling og kollektivtransport
3. Tilgjengelighet for næringstransport, logistikk og varelevering
4. Tilgjengelighet til regionale funksjoner og arbeidsmarked, redusere forsinkelser
5. Trafikksikkerhet, særlig for mye trafikanter

I dokumentet er behovene nærmere utdypet og i noen grad konkretisert innenfor delområder som er aktuelle for nye bompengepakker på fylkeskommunal/kommunal infrastruktur.

Når beslutningen om å innføre bompengepakker først er tatt, vil det også være andre behov som er avgjørende for utformingen av pakkene og prioritering av prosjekter. Dette kalles gjerne for «andre viktige behov», og det er stikkordsmessig foreslått følgende:

- a. God ressursutnyttelse
- b. Gjennomførbarhet og forutsigbarhet
- c. Robusthet overfor framtida
- d. Ivareta landbruksjord, naturverdier, friluftsområder, kulturminner og andre arealverdier
- e. Ivareta og forbedre by- og tettstedsmessige kvaliteter

Forslag til konklusjon: Sekretariatet jobber videre med behovsanalysen ut fra innspill i møtet.

Sak 10: Videre prosess i 2021

Orientering om planlagt prosess fram mot strategiske valg høsten 2021

Gruppa orienteres om planlagte utredninger og prosess fram mot beslutning av strategiske valg/innretting av nye bompengepakker høsten 2021. Sekretariatet ønsker tilbakemelding dersom det er ønske om ytterligere informasjon, involvering eller aktiviteter – enten underveis i utredningsperioden (mai/juni), eller i forbindelse med høringen (september/oktober).

Videre utredning av strategi-alternativer og dialog underveis

Strategi-alternativene utredes fram mot 1. september, slik som beskrevet i sak 8. Administrative arbeidsmøter med kommunene avholdes etter behov/ønske. Tilsvarende kan sekretariatet også delta med orienteringer for politiske fora, dialogmøter e.a.

Muligheter for offentlig medvirkning

Det tas sikte på å arrangere et arbeidsmøte i samarbeid med Næringsforeningen Haugalandet og et innspillmøte overfor berørte organisasjoner i løpet av prosessen. For øvrig er sakspapirer og presentasjoner fra møter i politisk referansegruppe og andre sentrale rapporter mv. tilgjengelig på Rogaland fylkeskommunes websider: <https://www.rogfk.no/vare-tjenester/samferdsel/bompengeprosjekter/nye-bompengepakker-pa-haugalandet/>

Tema for kommende møter i administrativ koordineringsgruppe og politisk referansegruppe

- Administrativ gruppe 23. juni, politisk gruppe 1. juli:
 - Arbeidet med vurdering av strategi-alternativer vil ha kommet et godt stykke. Det presenteres mulige «hoved-alternativer» og momenter som er særlig sentrale i vurderingen.
 - Ny NTP forventes å være behandlet i Stortinget.
- Administrativ gruppe 25. august, politisk gruppe 9. september:
 - Vurderinger og anbefaling om strategivalg presenteres.
- Administrativ gruppe 3. november, politisk gruppe 11. november:
 - Oppsummering av høringsuttalelser fra kommunene og statlige etater.
 - Innstilling til politisk behandling i Rogaland og Vestland fylkeskommune presenteres.

Nærmere om høring og behandling av strategivalg høsten 2021

- Administrativ anbefaling: Fylkesrådmennenes administrative anbefaling presenteres i administrativ gruppe 25. august og politisk gruppe 9. september. Ca 1. september sendes den på høring til kommunene og statlige etater.
- Høring: Kommunene har kommunestyremøter i tidsrommet 6. oktober til 4. november. Høringsfrist settes til 18. oktober av hensyn til Rogaland fylkeskommunes skrivefrist 28. oktober. Dersom enkelte av kommunene har behandling etter dette, ber vi om at det tidlig gis beskjed om dette, og at administrativ innstilling likevel sendes innen fristen.
- Politisk behandling i Rogaland og Vestland fylkeskommuner:
 - Første behandling i Samferdselsutvalget i Vestland 16. november og Rogaland 17. november. Deretter begge fylkesutvalgene 30. november.
 - Endelig behandling i Rogaland fylkesting 14.-15. desember og Vestland fylkesting 15.-16. desember.

Forslag til konklusjon: Saken tas til orientering

Sak 11: Eventuelt

Styringsgruppemøte Haugalandspakken, møte nr. 2-2021

Dato: 29.04.21, kl 10.00-11.15

Sted: Microsoft Teams

Deltakere:

Rogaland fylkeskommune: Arne Bergsvåg, Ole Ueland, Lin Veronica Jacobsen, Svanhild Løge Skålheim, Svein Erik Indbjo, Gottfried Heinzerling, Helge Ytreland, Bernt Østnor

Vestland fylkeskommune: Siri Klokkestuen

Statens vegvesen: Irene Hegre

Haugesund kommune: Arne-Christian Moen, Trine Meling Stokland

Karmøy kommune: Jarle Nilsen, Alf Magne Grindhaug

Sveio kommune: Linn Therese Erve

Tysvær kommune: Sigmund Lier

Etne kommune: Mette Heidi Bergsvåg Ekrheim

Bokn kommune: Osmund Våga

Vindafjord kommune: Tove Elise Madland (siste del av møtet)

1. Godkjenning av dagsorden

Ingen kommentarer

2. Gjennomgang av møtereferat, S1 – 2021

Ingen kommentarer

3. Statusgjennomgang prosjekter i Haugalandspakken

Irene Hegre presenterte status i riksvegprosjektene i pakken. Reguleringsplanarbeid for Gismarvik-Aksdal er i ferd med å formelt startes opp og Tysvær kommune uttrykte ønske om å være tidlig involvert i planarbeidet.

Rune Flage Stumo presenterte status i fylkesvegprosjektene i pakken. Byggingen av Skudenes-Kyrkjeleite går bra og det ligger an til åpning i sommer. Det arbeides for å lyse ut Karmsundgateprosjektet i sommer. Det foreligger oppdatert kostnadskalkyle på Åkra sør-Veakrossen, se sak 4, men gitt tilslutning til å øke rammene til prosjektet kan

Veakrossen lyses ut i sommer, mens tiltakene i Åkra sentrum ser ut til å lyses ut til høsten. Fagerheim-Førland lyses etter planen ut i 2022.

4. Oppdatert kostnadskalkyle Åkra sør-Veakrossen

Ettersom prosjektet har blitt mer detaljvklart, er det gjennomført nytt kostnadsanslag i prosjektet. Dette viser at de anslåtte kostnadene ligger 35 millioner kroner høyere enn tidligere stipulert. Prosjektet har gjennomgått mulige kuttmuligheter og vurderer at det ikke foreligger særlige kuttmuligheter uten å redusere omfanget av prosjektet. Konkret vurderer prosjektet at for å komme ned mot opprinnelig kostnadskalkyle, må tiltakene i Veakrossen kuttes.

Det ble i diskusjonen påpekt fra flere i styringsgruppen at saksfremlegget i denne saken var tynt. Både Haugesund og Sveio kommune tok til orde for at saken burde utsettes til neste møte for å få bedre innblikk i saken. Sveio fremmet et konkret forslag om å utsette saken. Det ble fra administrasjonen i Rogaland fylkeskommune påpekt at det haster med en avklaring, fordi kostnader til blant annet grunnerverv påløper nå og at det vil ha en kostnadmessig konsekvens å stanse prosjektet og starte opp igjen om noen måneder.

Styringsgruppen fattet følgende enstemmige konklusjon:

Den økonomiske rammen til Åkra sør-Veakrossen økes med 35 millioner kroner, i tråd med oppdatert kostnadskalkyle i prosjektet, men Styringsgruppen ber om at det i det videre arbeidet ses på mulige innsparingstiltak.

5. Oppdatert økonomisk oversikt i Haugalandspakken

Helge Ytreland presenterte oppdatert økonomisk oversikt i Haugalandspakken pr 1.1.21. Årsresultatet ble på grunn av Korona-situasjonen 2,1 millioner lavere enn budsjettet. Det ble rekvirert om lag 70 millioner bompengekroner til forbruk i 2020 og disponible midler i pakken var ved årsskiftet på 418 millioner kroner.

Prosjektporteføljen er oppdatert og justert i tråd med endringen i Åkra sør-Veakrossen i sak 4.

Saken ble tatt til orientering.

Helge Ytreland,

referent

Bompengeutredning Haugalandet Møte i politisk referansegruppe S2-2021

Dato: 29.04.21, kl 11.30-14.00

Sted: Microsoft Teams

Deltakere:

Rogaland fylkeskommune: Arne Bergsvåg, Ole Ueland, Lin Veronica Jacobsen, Svanhild Løge Skålheim, Svein Erik Indbjo, Gottfried Heinzerling, Helge Ytreland, Bernt Østnor

Vestland fylkeskommune: Siri Klokkestuen

Statens vegvesen: Nils Magne Slinde, Kaisa Banne

Statsforvalteren i Rogaland: Lone Merethe Solheim

Haugesund kommune: Arne-Christian Moen, Trine Meling Stokland

Karmøy kommune: Jarle Nilsen, Alf Magne Grindhaug

Sveio kommune: Linn Therese Erve

Tysvær kommune: Sigmund Lier

Vindafjord kommune: Tove Elise Madland (vara for Ole Johan Vierdal)

Etne kommune: Mette Heidi Bergsvåg Ekrheim

Bokn kommune: Osmund Våga

Forfall: Asbjørn Birkeland, Sauda kommune og Marte Eide Klovning, Utsira kommune.

6. Statens vegvesen orienterer om framlagt NTP-forslag

Regjeringens forslag til Nasjonal Transportplan 2022-33 ble lagt fram 19. mars. Meldingen er til behandling i transport- og kommunikasjonskomitéen og planlegges lagt fram for stortinget 14. juni.

Statens vegvesen orienterte om framlagt NTP-forslag, hvilke prosjekter som er foreslått å bygges i første og andre periode, ny ordning med porteføljestyring, og arbeid med langtidsprogrammet (tidligere programområdemidler).

Det ble spurt om langtidsprogrammet kan benyttes til å finansiere mindre prosjekter på strekningen Bakka-Solheim - Statens vegvesen svarte at når det opprettes store prosjekter, er det svært sjelden at langtidsprogrammet benyttes for delfinansiering.

Videre ble det etterspurt Rogaland fylkeskommunes prioritering av Bakka-Solheim i 1. eller 2. periode i forbindelse med NTP-høringen. Fylkeskommunen viste til at prosjektet støttes, og at dette videreformidles for å sikre rett inntrykk.

Konklusjon: Saken tas til orientering

7. Statens vegvesens tilrådinger om muligheter og begrensninger for bompengepakker på statlig veg

Politisk referansegruppe har etterspurt hvilket handlingsrom det er for å bompengefinansiere større og mindre prosjekter på E134/E39, jf. prinsippvedtaket fra 2019. Statens vegvesen har utarbeidet et notat som svar på bestillingen, der de med utgangspunkt i NTP-forslaget og nasjonal politikk, gir tilrådinger til videre arbeid med bompengepakker på Haugalandet:

- Arbeide for å få E134 Bakka – Mo prioritert i NTP, ikke bompengefinansiere mindre prosjekter i samme område.
- Bypakke Haugesund som fylkesvegpakke mest mulig begrensa til byområdet.
- Arbeide for å få Karmsund bru inn i NTP.
- Avvente diskusjon om E39 til kommunedelplan er ferdig, ikke bompengefinansiere mindre prosjekter i samme område.

Det ble opplyst fra referansegruppen at det politisk arbeides med å få på plass en komitémerknad til NTP både på Bakka-Solheim og Karmsund bru. På spørsmål om hvilke krav som kan bli stilt i tilskuddsordningen for mindre byområder, ble det vist til at arealbruk og parkering ofte er sentralt for å oppnå nullvekstmålet, og at dette kan bli del av en konkret avtale-forhandling. Det ble tatt til orde for at den regionale helheten innen samferdsel må sikres, og at transportårene må sees på tvers av kommunegrensene. Fra Statens vegvesen sin side har det vært viktig å peke på de store prosjektene som vurderes å trenge bompengefinansiering.

Konklusjon: Saken tas til orientering

8. Bør det som følge av NTP-framlegget og SVV sine tilrådinger gjøres endringer i hvilke strategi-alternativer som skal utredes?

NTP-forslaget og Statens vegvesens tilrådinger har betydning for handlingsrommet med hensyn til nye bompengepakker på Haugalandet. Sekretariatet etterspurte

tilbakemeldinger på om noen av strategi-alternativene som var framlagt i forrige møte burde endres, om det var andre alternativer som burde utredes, eller om noen alternativer ikke var nødvendig å gå videre med. Sekretariatet pekte konkret på regionale fellespakker, og by-/tettstedspakke med innkreving i flere tettsteder, som i mindre grad enn før framstår som reelle alternativer.

For Haugesund sin del er bypakke og ny avtale viktig. Prinsippvedtaket innebærer å se på nye pakker framfor å forlenge dagens pakke. Bør se på muligheten av noe midler fra bypakken kan benyttes i andre tettsteder som går inn på nullvekstmålet.

Tysvær påpekte prinsippvedtak som alle kommunene gjorde om å utvikle hele strekningen Bakka – Husøy og videre at KVV Haugesund omfatter strekingen fra Helganes til Aksdal. Tysvær trakk fram behov for nytt Frakkagjerdkryss og at en må jobbe for at både Karmsund bru og Frakkagjerdkrysset kan komme inn i NTP og bli del av Haugalandspakke 2.

For Etne er Bakka-Solheim det viktigste prosjektet, og Statens vegvesens tilrådinger oppfattes som avklarende. Ønsker at infrastrukturen i regionen vurderes helhetlig, samtidig som samlet bompengebelastning ikke må bli for høy.

Karmøy er opptatt av å fremme trafiksikkerhet, gang/sykkel og kollektivtransport, miljø og klima, men hovedfokus ligger på gjennomfartsåren fv 547. Har tidligere sagt seg villig til å øke takstene, men må være overkommelig bompengebelastning – ambisjonsnivået tilpasses det som reelt kan gjennomføres. For Veakrossen-Helganes fokuseres på trafikkflyt og kryssutbedring framfor høy fart, men ønsker videreføre Åkra Sør-Veakrossen. Ønsker også at det vurderes å videreføre dagens pakke. Mindre fokus lokalpolitisk på bypakke.

For Sveio er fv 47 og fv 6 til Buamyrdalen de viktigste strekningene, og en ser for seg en form for strekningspakke.

Bokn kommune støtter innspill om prosjekter i NTP. Ønsker for øvrig mer informasjon om framdrift og traséer for E39 Bokn-Sunnfør.

Konklusjon: Rammer/strategier for nye bompengepakker på fylkeskommunal og kommunal infrastruktur på Haugalandet utredes fram mot 1. september med utgangspunkt i skisserte alternativer, tilrådinger fra Statens vegvesen og innspill fra kommunene i møtet.

9. Regionale behov som nye bompengepakker må håndtere («behovsanalyse»)

Hensikten med en «behovsanalyse» er å sortere og diskutere hvilke uløste utfordringer som gjør det nødvendig å etablere nye bompengepakker på Haugalandet. Forslag til strategi-alternativer for nye pakker vurderes opp mot hvor godt de svarer på behovene. Diskusjonen om behov er tenkt å fortsette videre i prosessen og senere være grunnlag for mål i pakkene.

Det ble oppfordret til å gjennomgå omtalen av forventet utvikling i regionen for å unngå misforståelser.

Konklusjon: Sekretariatet jobber videre med behovsanalysen ut fra innspill i møtet.

10. Videre prosess i 2021

Sekretariatet orienterte om tema for kommende møter mv.

Det ble tatt til orde for å gjøre neste møte om til et heldagsmøte, for å eventuelt kunne gjennomføre en befaring. Muligheten for dette vil avhenge av smittesituasjonen på det aktuelle tidspunktet. Møtet utvides til heldagsmøte, og om ikke smittesituasjonen tillater det, endres det tilbake til opprinnelig møteramme når det nærmer seg.

Konklusjon: Saken tas til orientering

Eventuelt

Det var ingen saker til eventuelt.

Bernt Østnor,

referent