

Møteinnkalling S2-2022. Politisk styringsgruppe for Haugalandspakken

Møtested: Breidablikkgården, Kirkegata 130 Haugesund. Møtet streames for tilhørere.

Møtetidspunkt: 12.mai 2022, kl 12-14

Saksliste:

1. Godkjenning av dagsorden
2. Godkjenning av møtereferat S1-2022
3. Oppdatert økonomisk oversikt pr 1.1.22
4. Statusgjennomgang prosjekter i Haugalandspakken
5. Statusoppdatering E134 Tveit-Gjerde
6. Orientering om arbeid med nye bompengepakker på Haugalandet
Eventuelt

Vedlegg:

- Utkast til møtereferat S1-2022
- Notat fra Statens vegvesen om Tveit-Gjerde

Sak 1: Godkjenning av dagsorden

Sak 2: Godkjenning av møtereferat S1-2022

Utkast til møtereferat legges ved møteinnkallingen.

Sak 3: Oppdatert økonomisk oversikt pr 1.1.22

I forrige møte ble det presentert en foreløpig økonomisk oversikt pr 1.1.22, basert på foreløpige tall fra Ferde. Ferdes årsrapport ble offentliggjort 08.04.22, slik at endelige tall nå foreligger.

Tabellen under viser nøkkeltall på inntektssiden i Haugalandspakken i 2021, pr 1.1.22.

	2022	2021	Endring
Passeringsinntekter	200 531 035	196 157 577	4 373 458
Statlige tilskudd	21 108 333	23 000 000	-1 891 667
Andre driftsinntekter	270 528	2 641 928	-2 371 400
Sum driftsinntekter	221 909 896	221 799 506	110 390
Driftskostnader	33 814 571	34 662 968	-848 397
Driftsresultat	188 095 325	187 136 537	958 788
Netto finansposter	52 724 202 ¹⁾	10 737 552	41 986 650
Årsresultat	240 818 186	197 874 090	42 944 096
Avsetning til byggherre («tilgjengelige midler til å bygge for»)	590 971 073	417 705 125	173 265 948

¹⁾ Tallet inkluderer salg av utstedervirksomheten Flyt for 46,6 millioner kroner

Tabell 1: Nøkkeltall for Haugalandspakken 2021

Linjen «Avsetning til byggherre» er det som litt folkelig representerer «innskudd» hos Ferde, altså hvor mye Haugalandspakken kan bygge for. I Ferdes årsrapport er dette tallet på 625,2 millioner kroner pr 31.12.21, men dette tallet inkluderer ca 34,2 millioner som er brukt, men ikke rekvirert enda, sånn at det reelle «Avsetning til byggherre», vist i tabellen over, er på 591 millioner kroner.

Økningen i finansposter, fra 10,7 til 52,7 millioner kroner forklares i all hovedsak med salget av utstedervirksomheten Flyt for 46,6 millioner kroner, som orientert om i forrige styringsgruppemøte. Dette er en engangsinntekt for Haugalandspakken. Dette er i hovedsak også forklaringen på at årsresultatet er nærmere 43 millioner kroner bedre enn i 2021.

Det var i 2021 en aktivitet på om lag 170 millioner, fordelt på finansieringskilde som vist i tabellen under. Denne tabellen er identisk som i orienteringen i forrige styringsgruppemøte.

	Bompenger	Fylkeskommunale midler (mva)	Statlige midler	Sum
Espelandssvingane			67	67
Karmsundgata	32,1	4,8		36,9
Skudenes-Kyrkjeleite	24,9	5,7		30,6
Åkra sør-Veakrossen, tiltak eksisterende veg og internvegnett	22,1	2,3		24,3
Ølen-Ølensvåg	8,6			8,6
Pågående prosjekter	2,1	0,4		2,5
Planlegging	0,9	0,1		0,9
For mye rekvirert tidligere	-23,3			-23,3
SUM	67,4	13,3	67	147,5

Tabell 2: Forbruk i Haugalandspakken 2021 [millioner kroner]

Det er anslagsvis 1.221 millioner kroner igjen i disponible midler i pakken pr 1.1.22, fordelt slik:

Statlige midler	Fylkeskommunale midler (mva-kompensasjon)	Bompenger	Innskudd	Sum
148	171	310	591	1.221

Tabell 3: Disponible midler i Haugalandspakken pr 1.1.22 [millioner kroner]

De gjenværende statlige midlene i pakken er 92 millioner lavere i denne oversikten enn forrige gang. Dette må ikke forstås som at de statlige bidragene inn i pakken er redusert med 92 millioner, men er en endring pga disse tre forholdene:

- Påløpte kostnader på 67 millioner i Espelandssvingene var ved en feil ikke trukket fra. Dette gjaldt både i inntektstabellen og kostnadsoversikten, sånn at den feilen ikke påvirket handlingsrommet i pakken.
- Påløpte kostnader i Tveit-Gjerde (Mørkelikrysset) er 15 millioner høyere enn tidligere rapportert. Se ellers egen sak om Tveit-Gjerde.
- De statlige bevilgningene til Haugalandspakken er redusert med ca 10 millioner 2022-kroner i ny gjennomføringsplan til NTP 2022-2027 sammenlignet med NTP Handlingsprogram 2018-21, som har vært referansen for de statlige bevilgningene hittil. Dette fordelt på snaut 8 millioner i Tveit-Gjerde og 2,5 millioner i Gismarvik-Aksdal. At de statlige bidragene vil kunne endres i Haugalandspakken har vært en klar forutsetning helt fra Stortingsproposisjon 57 (2006-2007) om Haugalandspakken: «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». Som sitatet viser, er det først når midlene er inne i de årlige budsjettene at de er endelige.

Tabellen under viser porteføljen pr 1.1.22, i 2022-kroner:

Prosjekt	Planstatus	Tiltak	Bompenger/ fylkesmidler	Statlige midler	SUM	
Pågående prosjekter og riving av bomstasjoner			15		15	Låst portefølje
Kollektiv, busstopp og sykkelkur		Kollektiv	13		13	
Planleggingsmidler			15		15	
Flotmyr-Stemmen (planleggingsmidler)	Planarbeid ikke igangsatt	G/S	4		4	
E134 Frakkagjerdkrysset (planleggingsmidler)	Planarbeid	Kryssutbedring	3		3	
E134 Ølensvåg	Ferdig bygget	G/S	3		3	
E134 Tveit-Gjerde	Planarbeid	Breddeutvidelse	95	52	147	
E134 Espelandssvingane	Under bygging	G/S	12	48	60	
E134 Etne sentrum	Vedtatt reguleringsplan	G/S	3		3	
E39 Gismarvik-Aksdal	Planarbeid	G/S	55	48	103	
Fv47 Karmsundsgata	Under bygging	Store prosjekt	362		362	
Fv547 Åkra sør-Veakrossen, tiltak eksisterende veg og internvegnett	Under bygging	Store prosjekt	129		129	
Fv47 Fagerheim-Førland	Byggeplan	Store prosjekt	142		142	
Fv47 Rophus	Byggeplan	Trafikksikkerhet	16		16	
Fv923 Salhusveien (prosjektering og grunnerverv)	Byggeplan	G/S	30		30	
Fv923 Salhusveien (resterende kostnader)	Byggeplan	G/S	107		107	Buffer
Fv547 Åkra sør-Veakrossen, søndre tilførselsveg	Byggeplan	Store prosjekt	27		27	
Foreløpig ufordelt			41		41	
SUM			1.073	148	1.221	

Tabell 4: Oppdatert prosjektportefølje i Haugalandspakken pr 1.1.22 [mill 2022-kroner]

Følgende endringer er gjort i tabellen siden forrige møte:

- Styringsgruppen har besluttet å avsette 3 millioner kroner til planlegging av Frakkagjerdkrysset. Dette prosjektet har derfor kommet inn i porteføljen med 3 millioner, samtidig som «Planleggingsmidler» er redusert fra 18 til 15 millioner kroner
- Tveit-Gjerde er redusert fra totalt 171 til 147 millioner kroner. Dette har en todelt forklaring:
 - Påløpte kostnader er 35 millioner kroner (finansiert med statlige midler), mens det ved forrige rapportering var ført opp 20 millioner i påløpte kostnader
 - Som beskrevet i sak 5 om Tveit-Gjerde, har prosjektet snaut 12 millioner 2022-kroner i lavere ramme i gjennomføringsplanen til NTP 2022-2027 enn det hadde i handlingsprogrammet til NTP 2018-2023. Ca 3,7 millioner av denne reduksjonen er bompenger. Det er i denne oversikten valgt å justere ned bompengerammen, i tråd med hvordan prosjektet nå ligger inne i NTP. Tveit-Gjerde-prosjektet gjennomgås nærmere i sak 5.
- I Espelandssvingane er det påløpt kostnader på 67 millioner. Disse var ved en feil ikke fratrukket rammen ved forrige orientering, nå er de hensyntatt. Dette gjaldt både i inntektstabellen og kostnadsoversikten, sånn at den feilen ikke påvirket handlingsrommet i pakken
- Styringsgruppen vedtok i forrige møte å finansiere tiltak i Etne sentrum med bompenger. Prosjektet har dermed 3 millioner i bompengefinansiering nå, mot 2 millioner i statlige midler ved forrige orientering
- Gismarvik-Aksdal har i gjennomføringsplanen til NTP 2022-2027 ca 5 millioner kroner i lavere ramme enn i handlingsprogrammet til NTP 2018-2023. Endringen er om lag 2,5 millioner i statlige midler og 2,5 millioner i bompenger. I dette prosjektet vedtok styringsgruppen i S5-

2021 at «I vedtatt portefølje er det avsatt 53 millioner kroner i bompenger til E39 Gismarvik-Aksdal. Ut fra nytteprinsippet for bomstasjonen på E39 overføres eventuelt innsparte midler på E39 Gismarvik-Aksdal til andre E39-prosjekter, med opprinnelig bompengeramme som øvre beløpsgrense». I dette prosjektet er derfor statlig ramme redusert med 2,5 millioner, mens opprinnelig bompengeramme på ca 55 millioner 2022-kroner er beholdt i tråd med ovennevnte styringsgruppevedtak. For ordens skyld var de 53 millionene i ovennevnte vedtak i 2021-kroner, sånn at 55 millioner 2022-kroner representerer samme sum som i vedtaket.

- Styringsgruppen har besluttet å låse kostnader til prosjektering og grunnerverv i Salhusveien. Grunnervervet gjelder den søndre delen av prosjektet. Prosjektet er derfor splittet i to, med samme totalramme på 137 millioner som tidligere, med 30 millioner «over streken» og resterende 107 millioner i bufferen.

«Foreløpig ufordelt» er med de ovennevnte endringene den samme som ved forrige orientering, på 41 millioner kroner. Totalt utgjør bufferen 175 millioner kroner, som utgjør ca 14,5 % av den totale porteføljen.

Eventuelle statlige tilskudd fra tilskuddsordningen for mellomstore byområder er ikke hensyntatt i oppsettet og vil dermed kunne øke handlingsrommet sammenlignet med tabellen.

Tabellen går gjennom mer i detalj i møtet. Her vil det også gis en orientering om kostnadssituasjonen i anleggsbransjen, gitt den spente verdenssituasjonen og tilhørende økende materialpriser.

Forslag til konklusjon: Saken tas til orientering

Sak 4: 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 5: Statusoppdatering E134 Tveit-Gjerde

Saken er basert på notat fra Statens vegvesen, vedlagt møtepapirene.

Tveit-Gjerde ligger inne i den låste delen av porteføljen i Haugalandspakken. Prosjektet lå inne i handlingsprogrammet til NTP 2018-23 med 171 millioner 2018-kroner, fordelt på 84 millioner kroner i statlige midler og 87 millioner kroner i annen finansiering/bompenger. I 2022-kroner tilsvarer dette 193,4 millioner, fordelt på 95 millioner i statlig finansiering og 98,4 millioner i bompenger. Det er denne summen prosjektet har ligget inne i Haugalandspakkens portefølje med.

I NTP gjennomføringsplan 2022-2027, som kom våren 2022, ligger prosjektet inne med 87,0 millioner i statlige midler og 94,6 millioner i bompenger. Dette er om lag 11,8 millioner lavere enn i forrige NTP, om en sammenligner summene i 2022-kroner. Det er påløpt ca 35 millioner kroner i prosjektet, hovedsakelig knyttet til byggingen av Mørkelikrysset, samt prosjektering. Dette er finansiert med statlige midler, slik at *gjenværende* ramme i prosjektet er ca 52 millioner i statlige midler og 94,6 millioner i bompenger, totalt 146,6 millioner.

At de statlige bidragene vil kunne endres i Haugalandspakken har vært en klar forutsetning helt fra Stortingsproposisjon 57 (2006-2007) om Haugalandspakken: «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». Som sitatet viser, er det først når midlene er inne i de årlige budsjettene at de er endelige. Når det gjelder bompengbidraget inn i prosjektene, fastsettes de av Haugalandspakkens styringsgruppe.

Statens vegvesen har tidligere orientert om at det videre prosjektarbeidet vil gjennomføres ved at strekningen Ølen-Mørkeli reguleres og at strekningen Tveit – Mørkeli gjennomføres som det første byggetrinnet, og at Mørkeli-Gjerde gjennomføres som trinn to.

Etter at dette reguleringsplanarbeidet er gjennomført, vil det foreligge et oppdatert og mer nøyaktig kostnadsanslag enn det som foreligger nå, men det er nylig gjennomført en kostnadsvurdering som tilsier at strekningen Tveit-Mørkeli vil koste i størrelsesorden 135 millioner kroner. I klartekst betyr dette at det per nå ser ut til at den økonomiske rammen ikke vil rekke til hele Tveit-Gjerde, men til Tveit-Mørkeli.

Kostnadsøkningen skyldes i all hovedsak at det nå foreligger et bedre detaljeringsgrunnlag. Den tidligere kostnaden var gjort på et svært usikkert grunnlag og hadde heller ikke med grunnerverv- eller planleggingskostnader. Prosjektet har siden oppstarten blitt utvidet til å blant annet inkludere forsterket midtoppmerking. Kostnadene knyttet til forsterket midtoppmerking dekkes av statlige midler utenfor den ovennevnte rammen, slik at den utvidelsen ikke er forklaringen på at prosjektet er blitt dyrere. Med andre ord vil det dermed heller ikke være sånn at en kan reversere beslutningen om å inkludere forsterket midtoppmerking og dermed kunne bygge hele Tveit-Gjerde.

Sekretariatets vurdering

Prosjektets økonomiske ramme er satt for flere år siden, på et tidspunkt hvor det ikke var utarbeidet reguleringsplan. Det er ikke uvanlig at prosjekter kan øke i antatt kostnad etter hvert som årene går og man får større klarhet i hva som skal bygges og hva som kreves. Dette er et statlig prosjekt, hvor de statlige rammene besluttet nasjonalt og hvor Styringsgruppens beslutningsmandat på rammene er avgrenset til bompengbidraget. Det fremstår ikke som realistisk å kunne bygge billigere og dermed få bygget hele Tveit-Gjerde for den avsatte rammen. Inn mot avslutningen av pakken ville det uansett vært utfordrende å øke bompengbidraget for å kunne bygge hele prosjektet.

Det kommende reguleringsplanarbeidet vil gi sikrere kostnadsanslag enn det som nå foreligger og det vil være naturlig å «ta en ny fot i bakken» når dette foreligger. Styringsgruppen kan velge å beholde den avsatte bompengerammen som tidligere eller ta den ned i tråd med det som nå ligger inne i NTP Gjennomføringsplanen. I siste versjon av Haugalandspakkens prosjektportefølje, i sak 3, er prosjektet lagt inn med samme rammer som i Gjennomføringsplanen, og det er to hovedargumenter for dette:

- Den nåværende rammen, på ca 147 millioner kroner, ligger noe over den siste kostnadsvurderingen på 135 millioner kroner.
- Prosjektet vil komme tilbake med en ny sak om kostnader når reguleringsplanen er ferdigstilt og det vil derfor være naturlig å vurdere bompengbidraget på nytt da, avhengig av hva dette anslaget viser.

Siste kostnadsanslag ligger nært opptil den summen som er gitt som ramme i Gjennomføringsplanen, når de medgåtte kostnadene inkluderes. Statens vegvesen henstilles derfor om å forsøke å velge kostnadseffektive løsninger for å kunne gjennomføre dette byggetrinnet innenfor rammen.

Forslag til konklusjon: Statens vegvesen kommer tilbake til styringsgruppen med en ny oppdatering på kostnader når nytt anslag etter reguleringsplanforslag foreligger. Prosjektet forholder seg inntil videre til avsatt økonomisk ramme.

Sak 6: Orientering om arbeid med nye bompengepakker på Haugalandet

Det gis en orientering i møtet om hva som er nytt siden sist, hva det jobbes med og annen status i arbeidet.

Eventuelt