

# Møteinnkalling S1-2022. Politisk styringsgruppe for Haugalandspakken

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

Møtetidspunkt: 18.februar 2022, kl 09-12

## Saksliste:

1. Godkjenning av dagsorden
2. Godkjenning av møtereferat S5-2021
3. Statusgjennomgang prosjekter i Haugalandspakken og orientering om gjennomføringsplan for Nasjonal transportplan 2022-2027
4. Oppdatert økonomisk oversikt pr 1.1.22
5. Orientering om Etne sentrum
6. Planlegging Frakkagjerdkrysset
7. Salhusveien
8. Planleggingsmidler Skjoldaveien
9. Karmøy kommune som byggherre i Åkra sentrum  
Eventuelt
10. Orientering om arbeid med nye bompengepakker på Haugalandet

## Vedlegg:

- Utkast til møtereferat S5-2021
- Notat fra Statens vegvesen om Etne sentrum

## Sak 1: Godkjenning av dagsorden

## Sak 2: Godkjenning av møtereferat S5-2021

Utkast til møtereferat legges ved møteinnkallingen.

## Sak 3: Statusgjennomgang av prosjektene i pakken og orientering om gjennomføringsplan for Nasjonal transportplan 2022-2027

Rogaland fylkeskommune orienterer om status på fylkesvegprosjektene i Haugalandspakken.

08.02.22 offentliggjorde Statens vegvesen sin gjennomføringsplan av Nasjonal transportplan for perioden 2022-2027. Det gis en presentasjon av denne gjennomføringsplanen, inklusive status på riksvegprosjektene i Haugalandspakken.

**Forslag til konklusjon: Saken tas til orientering.**

## Sak 4: Oppdatert økonomisk oversikt pr 1.1.22

Tallene som ligger til grunn for denne saken er foreløpige og ikke revisorgodkjente. Det må derfor tas høyde for at tallene vil kunne endres når endelige tall foreligger. Trolig vil dette dreie seg om mindre endringer, som ikke er beslutningsavgjørende for porteføljestyringen av Haugalandspakken.

	2021	2020	Endring
<b>Passeringsinntekter</b>	200 531 035	196 157 577	4 373 458
<b>Statlig tilskudd gjennom ordningen for reduserte bompengetakster</b>	21 108 333	23 000 000	-1 891 667
<b>Driftsutgifter</b>	33 814 571	34 662 968	-848 397

Tabell 1: Nøkkeltall Haugalandspakken 2021

Det har i 2021 vært en aktivitet på om lag 170 millioner, fordelt på finansieringskilde som vist i tabellen under.

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

Tabell 2: Forbruk i Haugalandspakken 2021 [millioner kroner]

Det viser seg at det i noen prosjekter har blitt hentet inn for mye bompenger tidligere. Totalt gjelder dette 23,3 millioner kroner, som nå er rettet opp i. Dette medfører at det kun hentes inn 67,4 millioner i bompenger til å dekke bompengaktiviteten på ca 90 millioner kroner i 2021, hvilket igjen gjør at summen i tabellen blir på 147,5 millioner selv om aktiviteten har vært på ca 170 millioner.

Inntektssituasjonen pr 1.1.22 er som vist i tabellen under. Bompenginntektene er her justert noe opp, ettersom takstene i Haugalandspakken ble økt 01.11.21. «Innskudd» er i denne sammenheng en litt forenklet presentasjon av «penger på bok» i Ferde. Haugalandspakken har ikke lån.

I 2021 solgte Ferde utstedervirksomheten sin til Flyt. Inntekten fra dette salget er fordelt på de forskjellige bompengeprojektene til Ferde. Fordelingen har blitt gjort iht trafikkmengdene i de forskjellige pakkene, og har medført at Haugalandspakken har fått en engangsinntekt på ca 46,6 millioner kroner fra dette salget i 2021. Denne inntekten er hensyntatt i «Innskudd» i tabellen under.

Statlige midler	Fylkeskommunale midler (mva-kompensasjon)	Bompenger	Innskudd	Sum
240	173	310	593	1.316

Tabell 3: Disponible midler og inntektsprognose pr 1.1.22 [millioner 2022-kroner]

I tabellen under vises oppdatert portefølje i Haugalandspakken pr 01.01.22. Følgende endringer er gjort siden forrige oppdatering:

- Alle kostnadene er oppjustert til 2022-kroner. Denne justeringen skjer ved at en først får en prognose fra Finansdepartementet for antatt vekst kommende år, og først ett år senere vet man hva den faktiske veksten ble. For justeringen fra 2020-kroner til 2021-kroner var vektstprognosen på 2,8 %, mens den faktiske byggekostnadsindeksen for 2021 ble på 6,9 % (dette ble først klart i januar 2022). For 2021-kroner til 2022-kroner er prognosen på 2,4 % (denne vil så justeres iht faktisk vekst i januar 2023). Oppsummert betyr det at 2021-tabellen fra i fjor er nedjustert med 2,8 % (prognosevekst 2020-2021), så oppjustert med 6,9 % (faktisk vekst 2020-2021) og så oppjustert med 2,4 % (prognose 2021-2022). Med ca 1.100 millioner i gjenværende finansiering (eks statlige midler) betyr dette at 2022-porteføljen har et «tap» på ca 70 millioner kroner sammenlignet med 2021-porteføljen
- Inntektene er som nevnt over økt pga tre forhold, og ettersom inntekts- og utgiftstabellen er i balanse påvirker dette porteføljen:
  - Det har historisk blitt hentet ca 40 millioner kroner for mye i bompenger, som nå er rettet opp (rettet opp med 15,1 millioner i fjor og 23,3 millioner nå)
  - Bompenginntektene er oppjustert, ettersom takstene i Haugalandspakken ble justert opp med en krone 01.11.21
  - Det ovennevnte salget av utstedervirksomheten har gitt Haugalandspakken en inntekt på ca 46 millioner kroner.
- Prosjektet Akdsal-Gismarvik har statlig finansiering på 50 millioner kroner. Dette tallet har ikke vært med i tidligere versjoner av porteføljen, fordi summen i NTP ikke er angitt å inngå i Haugalandspakken. Men ettersom prosjektet er inne og den statlige finansieringen for alle praktiske formål er et bidrag til Haugalandspakken, er det nå tatt med. Dette utgjør ingen praktisk forskjell fra tidligere, foruten at disse midlene – som hele veien har vært forutsatt – nå vises i tabellen i stedet for i en fotnote som tidligere.
- Oppsummert er bufferen i pakken nå noe høyere enn i fjorårets portefølje. «Foreløpig ufordelt» nederst i porteføljen var på 35 millioner kroner i fjor (37 millioner 2022-kroner) og er 44 millioner nå.

Prosjekt	Planstatus	Tiltak	Bompenger/ fylkesmidler	Statlige midler	SUM	
<b>Pågående prosjekter og riving av bomstasjoner</b>			15		15	Låst portefølje
<b>Planleggingsmidler</b>			18		18	
<b>Kollektiv, busstopp og sykkelkur</b>		Kollektiv	13		13	
<b>E134 Ølensvåg</b>	Ferdig bygget	G/S	3		3	
<b>E134 Tveit-Gjerde</b>	Planarbeid ikke igangsatt	Breddeutvidelse	98	72	171	
<b>Fv47 Karmsundsgata</b>	Under bygging	Store prosjekt	362		362	
<b>E134 Espelandssvingane</b>	Under bygging	G/S	12	115	127	
<b>E134 Etne sentrum</b>	Vedtatt reguleringsplan	G/S		2	2	
<b>Fv547 Åkra sør-Veakrossen, tiltak eksisterende veg og internvegnett</b>	Under bygging	Store prosjekt	129		129	
<b>Flotmyr-Stemmen (planleggingsmidler)</b>	Planarbeid ikke igangsatt	G/S	4		4	
<b>E39 Gismarvik-Akdsal</b>	Planarbeid ikke igangsatt	G/S	55	50	105	
<b>Fv47 Fagerheim-Førland</b>	Byggeplan	Store prosjekt	142		142	
<b>Fv47 Rophus</b>	Byggeplan	Trafikksikkerhet	16		16	
<b>Fv923 Salhusveien</b>	Byggeplan	G/S	137		137	
<b>Fv547 Åkra sør-Veakrossen, søndre tilførselsveg</b>	Byggeplan	Store prosjekt	27		27	Buffer
<b>Foreløpig ufordelt</b>			44		44	
<b>SUM</b>			<b>1.076</b>	<b>240</b>	<b>1.316</b>	

Tabell 4: Portefølje Haugalandspakken pr 1.1.22 [millioner 2022-kroner]

Enkelt sakene 5-8 i dette møtet vil påvirke rammene i porteføljen. Det er i tabellen over ikke hensyntatt noen av disse eventuelle endringene. Disse sakene vil kunne ha følgende påvirkning på porteføljen:

- I saken om Etne sentrum vil det eventuelt flyttes 2 millioner fra statlig finansiering til 3 eller 5 millioner i bompengefinansiering, avhengig av hvilke valg som gjøres i den saken.
- I saken om Flotmyr-Stemmen er det snakk om å øke rammen fra 4 til 10 millioner
- I saken om Frakkagjerdkrysset vil eventuelle planleggingsmidler måtte legges inn i porteføljen. Det er i porteføljen satt av en uspesifisert pott på 18 millioner til planlegging, sånn at det naturlige vil være å justere størrelsen på denne potten i henhold til styringsgruppens konklusjon i denne saken.
- Salhusveien har gjennomført et nytt kostnadsanslag som tilsier en kostnadsøkning på 78 millioner kroner, til ny ramme på 215 millioner.

Størrelsesorden på Frakkagjerdkrysset er per i dag ikke kjent, men de tre andre kulepunktene vil samlet gi økte kostnader på ca 90 millioner kroner. I porteføljen er «foreløpig ufordelt» pr i dag på 44 millioner kroner, hvilket betyr at en slik økning vil gjøre at porteføljen ikke er i balanse uten at noe blir billigere enn antatt eller at inntektene økes.

Angående inntekter, er det i denne porteføljen ikke lagt inn noen midler fra den statlige tilskuddsordningen for mindre byområder. Dersom staten følger opp Nasjonal Transportplan på dette området vil det ventelig komme ca 120 millioner kroner fra denne ordningen til byområdet Haugesund. Forrige avsnitt må ses i lys av disse potensielle inntektene.

**Forslag til konklusjon: Saken tas til orientering.**

## Sak 5: Orientering om Etne sentrum

### Bakgrunn og historikk

I den vedtatte porteføljen ligger prosjektet «Etne sentrum» inne med en finansiering på 2 millioner kroner fra statlige midler. I styringsgruppemøtet i november 2021 ble det etterspurt en statusbeskrivelse for dette prosjektet. Dette skulle sjekkes opp i ettertid av møtet og tas med i referatet. Følgende er referatført:

*Det ble i møtet etterspurt en statusbeskrivelse for prosjektet Etne sentrum. Dette måtte sjekkes opp i, og det ble derfor bedt om at referatet skulle ta med en slik beskrivelse. En ser i denne forbindelse at det er behov for å gå mer inngående inn i historikken og forutsetningene for dette prosjektet, inklusive bakgrunnen for at det ligger inne med 2 millioner i statlig finansiering i porteføljen, forholdet til andre gjennomførte og pågående prosjekter i Etne sentrum, osv. Denne vurderingen krever en gjennomgang av tidligere referater og presentasjoner for styringsgruppen og egner seg derfor bedre i et styringsgruppemøte enn i et referat. Saken er i etterkant av styringsgruppemøtet diskutert med både Statens vegvesen og kommunalsjef i Etne kommune. Det legges derfor opp til å lage en mer helhetlig orientering om prosjektet til neste styringsgruppemøte.*

Allerede i 2010 er dette prosjektet omtalt i Haugalandspakken, og det er prioritert i sekkepost trafiksikkerhet for 2011-2015, da uten kostnad. Som en ser var prosjektet delt i to: med a) som et prosjekt langs kirkegårds-muren og b) som et 320 meter langt g/s-prosjekt på nordsiden av E134

7	E1	Etne	E134	Gjennom sentrum	Fortau		410											a) 90 m langs kirkegårds-muren - inkl flytting av del av mur. b) 320 m fra gangfelt v X med fv. 34 på nordsiden av E134.
---	----	------	------	-----------------	--------	--	-----	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

I Handlingsprogram 2014-2017 ble prosjektet på ny prioritert i programområde trafikksikkerhet, nå med en kostnad på 2,5 millioner kroner. I S1-2013 ga styringsgruppen tilslutning til denne prioriteringen.

Haugalandspakken: Prioriterte oppgaver programområde Trafikksikkerhet							
Prioritering	Vegnr.	Strekning	Kommune	Beskrivelse av tiltak	Planstatus	Kostnadsoverslag (mill.kr)	Merknad
1	E134	Lys på gang- og sykkelvei	Vindafjord	Lys	trenger ikke plan	1,5	
2	E134	Gjennom sentrum	Etne	Fortau	Byggeplan	2,5	a) 90 m langs kirkegårdsuren inkl. flytting av del av mur b) 320 m fra gangfelt v kryss med Fv.34 på nordsiden av E134

Ett år senere, i S2-2014, ble kostnaden endret til 4 millioner kroner. Prosjektet blir liggende inne med denne kostnaden de kommende årene. I S4-2017 splittes summen i to, med 2 millioner fra Haugalandspakken og 2 millioner fra statlige midler.

Sommeren 2018 lyses del a) av prosjektet ut. Denne delen ferdigstilles i 2019. En gjennomgang av finansieringen av denne delen av prosjektet viser at det er finansiert med 2 millioner statlige midler. Det er p.t. ikke rekvirert bompenger til prosjektet.

Høsten 2019 ble det operert med at del b) av prosjektet skulle finansieres med statlige midler.

E134	Etne sentrum	resten ivaretatt av ordinære stat midler
------	--------------	--

I og med at prosjektet hadde en opprinnelig finansiering med 2 millioner fra statlige midler og 2 millioner fra bompenger, og det p.t. er brukt 2 millioner fra statlige midler og ingen bompenger, må det konkluderes med at resterende finansiering skal være med bompenger, og at prosjektet dessverre ligger med feil finansiering i porteføljen: Det resterende prosjektet i Etne (del b) av det opprinnelige prosjektet) skal finansieres med bompenger og ikke statlige midler.

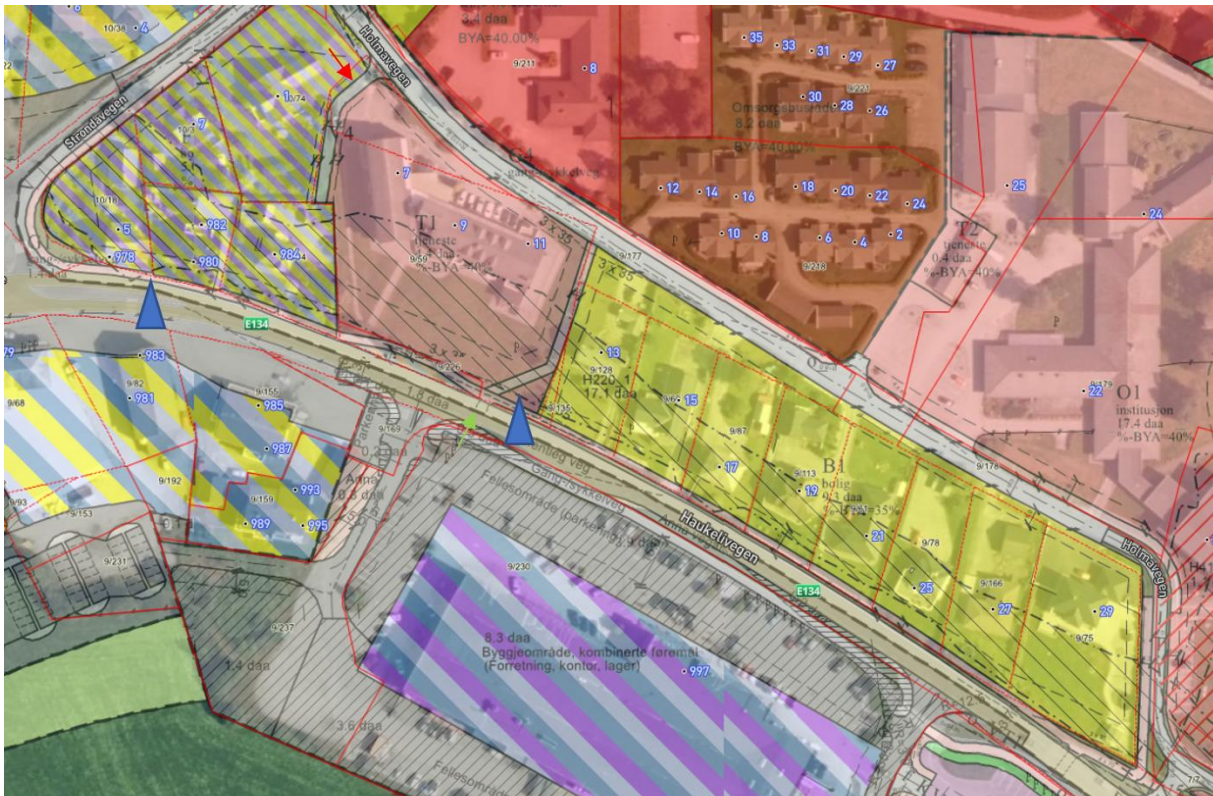
### Prosjektbeskrivelse og alternativer

Statens vegvesen har gjennomgått prosjektet med tanke på kostnader. Notatet er vedlagt sakspapirene. Under viser regulert løsning, hvor da tiltaket det er snakk om er bygging av fortauet på nordsiden av E134, mellom Strondavegen til venstre i figuren og Holmavegen til høyre i figuren, og etablering av et heva gangfelt over E134. Statens vegvesen vurderer at dette tiltaket koster 5,1 millioner kroner.



Statens vegvesen anbefaler at det gjennomføres et noe redusert tiltak sammenlignet med det regulerte prosjektet. Argumentasjonen for dette er mer utfyllende beskrevet i vedlegget, men det handler om at dette fanger opp de kryssende myke trafikantene på en bedre måte, ved at kryssingspunktet flyttes lenger øst og dermed treffer målpunktene bedre. Videre vil den østre delen av det planlagte fortauet, forbi den gule boligrekka B1, ha få brukere og kunne ha uheldige trafikksikkerhetsmessige konsekvenser, ved at en får kryssing av E134 på flere steder.

Statens vegvesens anbefalte tiltak er vist i figuren under, hvor en etablerer fortau mellom de to blå trekantene og etablerer kryssingspunkt ved den grønne pila. Dette alternativet har en anslått kostnad på 3,1 millioner kroner.



### Konklusjon og anbefaling

Som den historiske gjennomgangen viser, fremstår det klart at det er en feil i den vedtatte porteføljen og at tiltaket skal finansieres med bompenger og ikke statlige midler. I lys av at prosjektet har ligget inne som et prioritert prosjekt helt siden 2010/2011 og også ble prioritert i forbindelse med kuttrunden i 2020 – rett nok med statlig finansiering – fremstår det riktig å videreføre prosjektet i porteføljen med bompenger som finansiering.

Statens vegvesen har en faglig anbefaling om å etablere et noe redusert alternativ enn det som har ligget inne i porteføljen tidligere, da dette vurderes å ha høyere måloppnåelse for myke trafikanter og trafikksikkerhet. Tiltaket er kostnadsvurdert til 3,1 millioner kroner. Etne kommune uttrykte i administrativ gruppe at de ikke hadde hatt anledning til å vurdere de forskjellige alternativene før administrativ koordineringsgruppe, men for øvrig var administrativ gruppe enig i Statens vegvesens vurdering.

**Forslag til konklusjon: Statens vegvesens anbefalte alternativ, grovt kostnadsberegnet til 3,1 millioner kroner legges inn i den låste porteføljen, med bompenger som finansieringskilde.**

## Sak 6: Planlegging Frakkagjerdkrysset

Styringsgruppen behandlet saken i forrige møte og konkluderte slik:

***Styringsgruppen tar sikte på å planlegge Frakkagjerdkrysset, men ber om å få en oppdatert kostnadsoversikt i neste styringsgruppemøte før det gis en endelig tilslutning.***

Statens vegvesen opplyser at de ikke har hatt kapasitet til å få utarbeidet en oppdatert kostnadsoversikt. Saken foreslås derfor utsatt til neste møte.

## Sak 7: Salhusveien

I forrige styringsgruppemøte, i november 2021, ble det lagt frem en sak om Salhusveien, som hadde flere delelementer i seg. Konklusjonen fra møtet var slik:

***Styringsgruppen tar til orientering at kostnadsrammene i Salhusveien kan være for lave og ber om å få et nytt kostnadsanslag til neste møte. Styringsgruppen gir tilslutning til at det er Salhusveien det skal søkes eventuelle statlige tilskuddsmidler til. Saken om eventuelt oppstart av grunnervvervsprosess i Salhusveien utsettes til neste møte.***

### Nytt kostnadsanslag

Salhusveien ligger dels i Karmøy og dels i Haugesund kommune. I Karmøy er det godkjent reguleringsplan og prosjekteringen ferdig, mens i Haugesund er reguleringsplanen godkjent og prosjekteringsarbeidet ikke igangsatt. Styringsgruppen besluttet sommeren 2021 at prosjekteringsarbeidet skal igangsettes. Grunnlaget for den eksisterende kostnadsrammen består dermed av et prosjekteringsgrunnlag i Karmøy og et reguleringsplangrunnlag i Haugesund. Eksisterende kostnadsramme i Haugalandspakken er på 137 millioner 2022-kroner. Det nye kostnadsanslaget tilsier en totalramme på 215 millioner 2022-kroner.

En veldig avgjørende faktor for hva kostnaden på prosjektet vil bli er i hvor stor grad fundamentet/vegkroppen til den eksisterende gaten må graves opp eller i hvor stor grad den kan bli liggende som i dag. Salhusveien er en tett byggate med bebyggelse og annen infrastruktur tett inntil gaten. Den planlagte løsningen er et pilotprosjekt hvor det skal etableres sykkelfelt på det meste av strekningen, men hvor en på noen delstrekninger av plass- og kostnadshensyn har valgt å la syklistene og annen trafikk dele kjørearealet. Med andre ord skal det i dette prosjektet arbeides i en eksisterende gate med trange forhold.

I reguleringsplanen er det i liten grad gjort grunnundersøkelser, og dermed er spørsmålet om i hvor stor grad gaten må graves opp eller ei ikke veldig avklart. At det også skal gjøres vann- og avløpstiltak på strekningen tilsier at det er trolig at i hvert fall deler av strekningen vil måtte graves opp. I det tidligere kostnadsanslaget, det som ligger til grunn for kostnadsrammen på 137 millioner kroner, er det antatt at gaten ikke skal graves opp. I det nye kostnadsanslaget, på 215 millioner kroner, er det antatt at hele gaten skal graves opp.

Det skal nå startes opp prosjektering av Haugesundsdelen av prosjektet, og i dette prosjekteringsarbeidet vil det gjennomføres grunnundersøkelser for å få kontroll på det ovennevnte spørsmålet. Dermed kan et utfall være at en ikke trenger å grave opp like mye som en nå har antatt. Etter endt prosjekteringsarbeid, som kan forventes rundt årsskiftet 2022/2023, vil en dermed ha en betydelig sikrere kostnads kalkyle enn den som nå presenteres. Denne vil da foreligge og presenteres til styringsgruppen før prosjektet kan lyses ut.

## Oppstart av grunnerverv

I forrige styringsgruppemøte ble det anbefalt å igangsette grunnervervsprosessen parallelt med prosjekteringsarbeidet, for å kunne ha et utlysningsklart prosjekt i tide til statlige midler fra tilskuddsordningen til mindre byområder kom. Like før styringsgruppemøtet ble det klart at denne tilskuddsordningen var ute av utkast til statsbudsjett 2022. Denne usikkerheten gjorde at det ble anbefalt å utsette beslutningen om grunnervervsoppstart.

I endelig statsbudsjett 2022 var tilskuddsordningen inne med 30 millioner kroner. Det er besluttet at det er Salhusveien det skal søkes om midler til. I januar 2022 mottok sekretariatet en henvendelse fra Statens vegvesen angående om byområdet Haugesund har noen aktuelle prosjekter som kan motta midler for 2022, denne ble da besvart med at vi ønsker å motta midler til Salhusveien. Det er signalisert at de 30 millionene for 2022 vil fordeles mellom Haugesund, Bodø og Ålesund, slik at det mest sannsynlig vil komme 10 millioner kroner til Salhusveien fra denne ordningen i 2022. Dette vil da gå til prosjekteringsarbeid.

Tilskuddsordningen ligger inne i Nasjonal transportplan med 600 millioner fordelt på fem byområder på fire år, hvilket med en jevn fordeling mellom byene tilsier at Haugalandspakken/Salhusveien vil kunne motta 120 millioner kroner fra ordningen i periode 2022-2025. Tilskuddsordningen er dog ikke konkretisert enda. Det opplyses at det arbeides med å «lage ordningen», men trolig vil dette tidligst være på plass høsten 2022. Det er fra sekretariatet i Haugalandspakken gitt klar beskjed til Vegdirektoratet om at det er behov for at ordningen har langsiktighet i seg og at det eksempelvis må legges opp til at det søkes og tildeles for hele perioden 2023-2025 i ett.

Som opplyst tidligere i denne saken har Salhusveien nå et kostnadsanslag på 215 millioner kroner. Bufferen i Haugalandspakken er, jfr sak 4, på 208 millioner kroner. Med andre ord vil prosjektet trolig være avhengig av medfinansiering fra den statlige tilskuddsordningen for å kunne realiseres. Før denne statlige tilskuddsordningen er mer konkretisert, og det ideelt sett er avklart hvilken tildeling Haugalandspakken får i den kommende fireårsperioden, vil Salhusveien i realiteten ha en uavklart finansieringssituasjon.

Grunnervervet i Salhusveien ligger i størrelsesorden 25 millioner kroner. Sekretariatets vurdering er at det vil være fullt mulig å starte dette grunnervervet nå, uten at økonomien i porteføljen utfordres. Fordelen med å gjøre dette er å kunne ha en parallell prosjekterings- og grunnervervsprosess, som gir den raskeste fremdriften mot utlysningsklart prosjekt. Ettersom prosjektet har en noe uklar finansiering, vil ulempen med å gjøre dette være at en i verste fall risikerer å gjennomføre et grunnerverv, og så lar det seg ikke gjøre å realisere hele prosjektet i dagens Haugalandspakke. Eventuelle resterende deler av Salhusveien vil i så fall trolig være et høyaktuelt prosjekt inn i en eventuell ny bypakke.

Dersom en ikke starter grunnervervet nå, vil en grov fremdrift være at det gjennomføres prosjektering i 2022, og så gjennomføres grunnervervet – som typisk tar ca ett års tid – i 2023. Prosjektet vil da kunne være utlysningsklart rundt våren 2024. På dette tidspunktet vil finansieringssituasjonen være mer avklart enn i dag, slik at en i større grad vil vite sikkert om hele eller eventuelt kun deler av prosjektet skal lyses ut. Rekkefølgen i porteføljen i Haugalandspakken tilsier også at Salhusveien skal vente til en med sikkerhet kan bygge hele den låste porteføljen først. Det er derfor et nærliggende spørsmål om det uansett vil være realistisk eller ønskelig med en særlig raskere fremdrift enn det som skisseres i dette avsnittet. En annen fordel med å ikke starte Salhusveien før i 2024 vil være at en slipper å ha parallelle byggeprosjekter i Karmsundgata og



Salhusveien, hvilket vil være en fordel med tanke på trafikkavviklingen i anleggsperiodene. Risikoen for å gjennomføre grunnverv på en del av prosjektet som ikke lar seg gjennomføre i dagens Haugalandspakke vil også være mindre dersom en avventer oppstart av grunnvervet nå.

Denne problemstillingen ble lansert av sekretariatet i S5-2021, med en anbefaling om å igangsette grunnvervet. Det nye siden den gang er at kostnadsanslaget er høyere og at den statlige tilskuddsordningen er noe mer uklar, særlig med tanke på tidspunktet for når det kan forventes at størrelsen på tildelingen er endelig klar. I sum har dermed Salhusveien en noe mer uavklart finansiering nå enn den gang.

Problemstillingen ble diskutert i administrativ gruppe, men det ble ikke her landet en entydig anbefaling. På den ene siden viste diskusjonen i administrativ gruppe at det er tro på at prosjektet vil gjennomføres innen relativt kort tid uansett, enten gjennom dagens pakke eller gjennom den nye bypakken, men på den andre siden vil det være uheldig å eventuelt erverve privat grunn dersom veien ikke kommer.

**Forslag til konklusjon: Styringsgruppen tar det nye kostnadsanslaget til orientering og ber om at porteføljen oppdateres med denne nye kostnadsrammen. Styringsgruppen diskuterer og konkluderer spørsmålet om grunnvervet skal startes opp nå eller om det skal avventes til etter at prosjekteringsarbeidet er gjennomført. Videre arbeid gjøres i tråd med styringsgruppens konklusjon.**

## Sak 8: Planleggingsmidler Skjoldaveien

Saken ble behandlet i forrige styringsgruppemøte, med følgende konklusjon:

***«Konklusjon: Styringsgruppen ber om å få fremlagt en mer utfyllende sak til neste møte, hvor en oppdatert vurdering av byggekostnader for prosjektet inngår. Konklusjonen ble gjort mot Haugesund kommunes stemmer.»***

G/S-prosjektet i Skjoldavegen har en lang historikk i Haugalandspakken. I handlingsprogram for 2014-2017 har prosjektet bevilgning på 1 million til planlegging. Antatt byggekostnad er 25 millioner 2014-kr (tilsvarende 31 millioner 22-kr), med antatt byggeperiode 2016-2017.

Forprosjektet ble påbegynt i 2014 og sluttført våren 2018. Allerede da var Statens vegvesen klare på at det ikke ville være mulig å finansiere utbyggingen med de rammene som lå i Haugalandspakken. Det ble på dette tidspunktet meldt om mulig oppstart av planarbeidet høsten 2018. Denne vurderingen sto seg til og med desember 2018, og ble i mars 2019 endret til at reguleringsplanoppstart kunne bli i 2019. I oktober 2019 (S3-2019) behandlet styringsgruppen sak om planlegging fv.938 Skjoldavegen. I saken ble det opplyst at de avsatte rammene i pakken ville være for små og at gjennomføringen av planen ikke ville gjøres med sikte på å bygge prosjektet i dagens pakke, men at det ville være et planarbeid med sikte på å ha et planavklart prosjekt i eventuell ny pakke eller med finansiering med fylkeskommunale midler. I referatet står følgende:

### **S3. 22/19 Sak: Planlegging fv.938 Skjoldavegen**

Statens vegvesen har gjennomført et forprosjekt i forbindelse med g/s- veg prosjektet i Haugalandspakken.

Skjoldavegen har i dag ei stor trafikkbelastning og er samtidig en viktig g/s- veg forbindelse.

I Haugalandspakken er det satt av ca 30 mill kr til dette g/s- veg prosjektet.

For å få et fremtidsretta g/s- veg i området vil dette være for lite midler.

Statens vegvesen foreslår overfor styringsgruppa at det settes i gang planlegging av G/S for heile strekningen fra Flotmyr – Stemmen, selv om det ikke i dagens pakke vil være midler til å bygge dette.

Dette arbeidet kan være med å danne grunnlag for fylkeskommunale midler og eller grunnlag for prosjekt i en fremtidig pakke på Haugalandet.

#### **Vedtak:**

**S-gruppa i Haugalandspakken gir SVV/rogfk mandat til å sette i gang en helhetlig planlegging av g/s- veg for hele strekningen Flotmyr – Stemmen.**

Prosjektet hadde på dette tidspunktet en kostnadsramme på 31 millioner kroner, fordelt på 4 millioner til planlegging og 27 millioner til bygging.

Da ny prosjektportefølje ble besluttet høsten 2020 ble midlene til planlegging videreført, mens midler til bygging ble kuttet fra porteføljen. Dermed ligger prosjektet i dag inne i porteføljen med de ovennevnte 4 millionene til planlegging. Det vurderes nå at denne summen er for liten til å kunne gjennomføre et reguleringsplanarbeid og at det er behov for 10 millioner til dette arbeidet.

Det er gjennomført en vurdering av hva den anbefalte løsningen fra forprosjektet vil koste, slik styringsgruppen ba om i forrige møte. Vurderingen er at utbyggingskostnaden mellom Flotmyr og Haakonsvegen vil ligge mellom 80 og 130 millioner kroner. Ettersom reguleringsplanarbeidet fortsatt ikke er påbegynt er kostnadstallet beheftet med betydelig usikkerhet, hvilket reflekteres i spennet. Plankostnadene på nevnte 10 millioner kommer i tillegg.

At prosjektet er kommet såpass kort i planleggingen som det er, betyr som nevnt over at kostnadene er usikre, men det betyr også at det finnes et mulighetsrom for å vurdere andre løsninger/ambisjonsnivå. En utbyggingskostnad på 80-130 millioner er betydelig, og kan være utfordrende å finansiere også i en kommende bompakke i byområdet Haugesund. En fornuftig tilnærming til planarbeidet kan derfor være å starte med en overordnet vurdering av om alle forprosjektets anbefalinger fortsatt skal gjelde, eller om det heller skal vurderes noe lavere standard, alternativt om det kan finnes andre traséer som kan gi en god sykkelløsning for en lavere kostnad.

I Haugalandspakkens portefølje er det avsatt 4 millioner kroner til planlegging av dette prosjektet, i tillegg er det avsatt 18 millioner kroner i en ufordelt planleggingspott. Foruten et mindre og snart avsluttet arbeid med å justere reguleringsplanen på Fagerheim-Ekrene i Haugesund kommune ned til ny standard, pågår det ikke annen planlegging i Haugalandspakken i dag. Det vil med andre ord være mulig å øke rammen til planlegging av Skjoldavegen innenfor de allerede avsatte

planleggingsrammene i Haugalandspakkens portefølje. Den ufordelte planleggingspotten vil da kunne reduseres tilsvarende, fra 18 til 12 millioner. Innenfor denne 12-millionersrammen er det kun eventuell planlegging av Frakkagjerdkrysset, jfr sak 6, som er tenkt gjennomført.

Som orientert også i forrige møte, er prosjektets vurdering at de avsatte 4 millionene ikke er tilstrekkelige til å kunne gjennomføre et planarbeid. Anbefalingen er derfor å enten øke rammen slik at planarbeidet kan fullføres, eller ikke starte planarbeidet og dermed stryke prosjektet fra prosjektporteføljen.

I administrativ gruppe var det tilslutning til å øke rammene sånn at prosjektet kan gjennomføres.

**Forslag til konklusjon: Rammen til planlegging av Skjoldaveien økes fra 4 til 10 millioner kroner. Planarbeidet organiseres på en måte hvor det startes med en overordnet vurdering av om alle forprosjektets konklusjoner skal gjelde, eller om det kan finnes mer kostnadseffektive løsninger som likevel gir en god løsning.**

## Sak 9: Karmøy kommune som byggherre i Åkra sentrum

Saken gjelder den delen av prosjektet «Fv547 Åkra sør-Veakrossen, tiltak eksisterende veg og internvegnett» som ligger i Åkra sentrum. Prosjektet ligger i den låste porteføljen i Haugalandspakken.

I bompengeprosjekter på fylkeskommunal eller kommunal veg refunderes mva fra staten, slik at bompenger betaler nettokostnadene (altså kostnader eks mva). For at fylkeskommunen skal være berettiget mva-kompensasjon på tiltakene, må disse være på fylkeskommunal veg eller på kommunal veg som er påkrevde for at fylkesvegfunksjonen skal kunne ivaretas.

Når det gjelder tiltakene i Åkra sentrum, er en stor andel av disse på et kommunalt vegnett som er relativt fristilt fra fylkesvegen. Det kan derfor ikke sies at disse er påkrevd for at fylkesvegfunksjonen skal kunne ivaretas. Dersom fylkeskommunen lyser ut dette prosjektet, risikerer man dermed at staten vil motsette seg å refundere mva for tiltakene på store deler av det kommunale vegnettet.

Det er funnet en løsning på problemstillingen, som innebærer at Karmøy kommune blir med i en byggherrerepresentantmodell. Kort oppsummert betyr det at Rogaland fylkeskommune lyser ut konkurransen, og det inngås kontrakt med entreprenør. Karmøy kommune blir i denne kontrakten kontraktspart for den delen av jobben som er på kommunalt ansvarsområde. Rogaland fylkeskommune vil være byggherrerepresentant for Karmøy kommune opp mot entreprenøren, men regningene på de delene av prosjektet som går på kommunalt ansvarsområde går til Karmøy kommune.

Karmøy kommune vil da være den parten som betaler kostnadene på det kommunale vegnettet. Nettoutgiftene refunderes av bompenger, mens mva-utgiftene refunderes av staten gjennom mva-kompensasjonsordningen. For Karmøy kommune vil ikke dette innebære noen utgifter eller økonomisk risiko (foruten eventuelle renteutgifter dersom en ikke ber om å få refundert utgiftene tidsnok). Karmøy vil da forplikte seg til å kun kreve refundert nettokostnader fra bompenger (mva refunderes som nevnt fra staten på vanlig måte), slik at alt dette blir et nullsumspill for Karmøy kommune.

Det er kun Rogaland fylkeskommune som har rett til å rekvirere bompenger i Haugalandspakken. Det betyr at eksempelvis Statens vegvesen også «legger ut» for utgifter i Haugalandspakken, hvorpå Rogaland fylkeskommune rekvirerer bompenger fra Ferde og «betaler tilbake». For at Rogaland

fylkeskommune skal ha hjemmel til å hente ut bompenger til dette prosjektet, må styringsgruppen gi tilslutning til at det kan rekvireres bompenger til Karmøy kommune.

Før prosjektet lyses ut, vil man inngå en avtale med Karmøy kommune som regulerer detaljene i arbeidet, men denne saken gjelder det prinsipielle spørsmålet om at det kan rekvireres bompenger til Karmøy kommunes kostnader på kommunalt vegnett.

**Forslag til konklusjon: Styringsgruppen gir sin tilslutning til det kan rekvireres bompenger for å dekke Karmøy kommunes nettokostnader for tiltak på kommunalt vegnett i Åkra sentrum.**

## Sak 10: Orientering om arbeid med nye bompengepakker på Haugalandet

Siden forrige møte har Rogaland og Vestland fylkesting vedtatt å gå videre med tre bompengepakker, slik som innstilt. I Rogaland er det bevilget midler til planlegging, men ikke til fylkeskommunal egenandel i bypakken.

Det er satt i gang regulering av ny Risøy bru og mulighetsstudie for dagens fv. 547. Mulighetsstudie for Karmsundgata og videre arbeid med Åkra Sør-Veakrossen er under oppstart.

Fra administrasjonen er det ønskelig å forankre geografisk område, ambisjons-/takstnivå og miljøprofil/større prosjekter og få avklart statlige rammer før det administrative arbeidet ferdigstilles og pakken legges fram til lokalpolitisk behandling. Det foreslås en politisk sak til de berørte kommunene og Rogaland fylkesting kommende høst. Prosess og framdrift fram mot lokalpolitisk behandling må samkjøres med regulering av ny Risøy bro og diskuteres i referansegruppa.

Det gis en kort orientering i møtet.

## Eventuelt

## Vedlegg: Notat fra Statens vegvesen om Etne sentrum

### E134 Etne fortau nord for E134 mellom Strondavegen og snarveg i øst

#### **Gjeldende reguleringsplan**

Reguleringsplanen *Holmen* ble utarbeidet i forbindelse med utbygging av nytt Omsorgsenter og infrastrukturen ved denne. Oppstart av planarbeidet var 28.04.2014, og vedtak for planen er 29.09.2015

Viktige tema i planen er adkomst, universell utforming, krysningspunkter og å snu adkomster til boliger fra E134 til kommunal veg mot nord – fra Holmavegen.

Planen viser at Bustadskipinga får flyttet «snarvegen» mot Etne Senter østover for å sikre tryggere kryssing, samt stenging av adkomster mot E134.

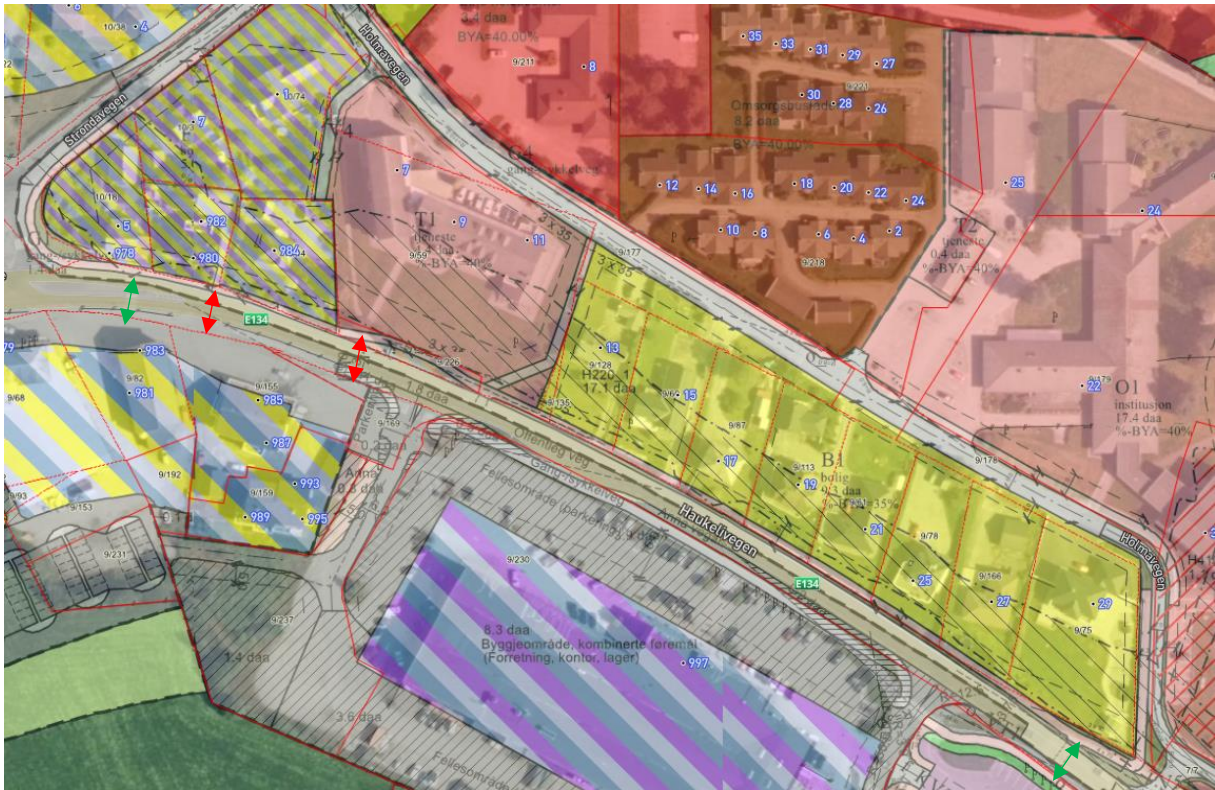
#### **Vurdering av trafiksikkerhet for dagens kryssinger og bygging av nytt fortau**

Bildet viser regulert fortau på nordsiden av E134 mellom fylkeskommunal sideveg Strondavegen og snarveg i øst. Ved snarveg i øst ble det i 2020 etablert opphøyd gangfelt (vist med grønn pil). Også i vest ved krysset finnes det gangfelt (vist med grønn pil).

Røde piler viser hvor det i dag finnes kryssing av vegen (krav til sikt er ikke innfridd i begge kryssingene):

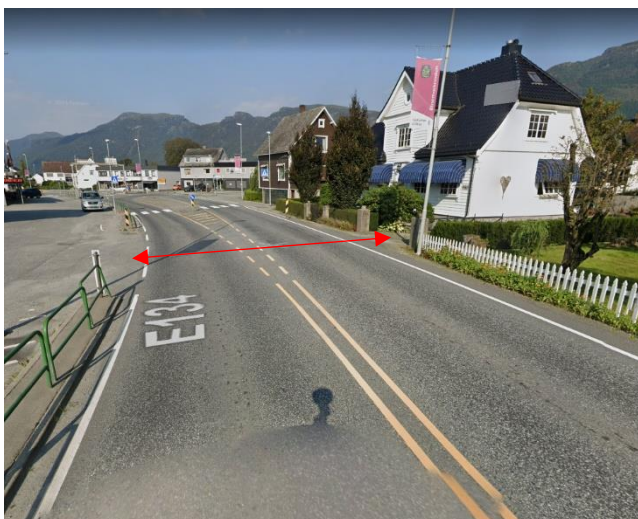
- Kryssing til/fra tannlegen i nr 980 som ikke har egen parkering til kunder. Disse parkerer på arealet sør for E134 og krysser vegen utenom gangfelt. At kundene til tannlegen ikke benytter det nærliggende gangfeltet kan skyldes at det ikke er etablert fortau fra gangfelt og østover til nr 980.
- Det finnes også en del kryss-kryssing ved snarveg fra eldresenter. Dette er gjerne eldre personer som går sakte. Vi har ikke tall på antall kryssende, men observasjoner høsten 2021 viste jevnlig kryssinger, gjerne flere i timen på dagtid. De fleste som krysser har Etne senter som målpunkt.

På strekningen forbi boligene Holmavegen 13-29 som er merket med gult i planen er det ikke observert jevnlig kryssinger over E134.



Kryssingene som er beskrevet viser at det er behov for tiltak. Et fortau på strekningen fra Strondavegen og frem til snarvegen fra eldresenteret vil i det minste løse problemet med sikt mot gående som ønsker å krysse vegen; i tillegg vil det gi kunder til tannlegen en naturlig grunn til å velge dagens gangfelt i stedet for å krysse rett over vegen. Personer som nytter snarvegen ut fra eldresenteret vil også få en gangtrase vestover mot Strondavegen og tilbudene som finnes der, uten å måtte krysse E134 to ganger.

I planen er det regulert en flytting av snarvegen ut fra eldresenteret. Formålet er å gi boligene bak Holmavegen (brunt felt) en nyttig snarveg mot Etne senter og de andre tilbudene langs E134. Å flytte snarvegen kan synes som en god ide fordi personer da vil krysse rett over E134 og ikke som i dag, der de krysser på skrå over krysset inn til Etne senter. Ved bygging av fortau må en vurdere behov for nytt gangfelt også ved snarvegen ut fra eldresenteret, i tilknytning til krysset inn mot Etne senter. Det anbefales en registret telling/observasjon av antall kryssende.



Figur 1 Bilde viser hvor kunder til tannlege i nr 290 krysser vegen i dag.



Figur 2 Bilde viser hvor personer krysser veg i dag ut fra snarveg til eldresenter

Å bygge fortau videre østover forbi boligene 13-29 kan synes naturlig. Men gående her kan gjerne generere flere spontane kryssinger over E134 utenom gangfeltene. Dette er uheldig også med tanke på at det ikke finnes fortau på motsatt side av vegen i dag; det er gang- og sykkelveg adskilt fra kjørevegen med en rabatt. Vår vurdering er at det vil være en svært beskjeden økning i antall gående ved å forlenge fortauet og dette målt opp i forhold til trafiksikkerhet og kost/nytte, vil ikke være en anbefalt løsning.

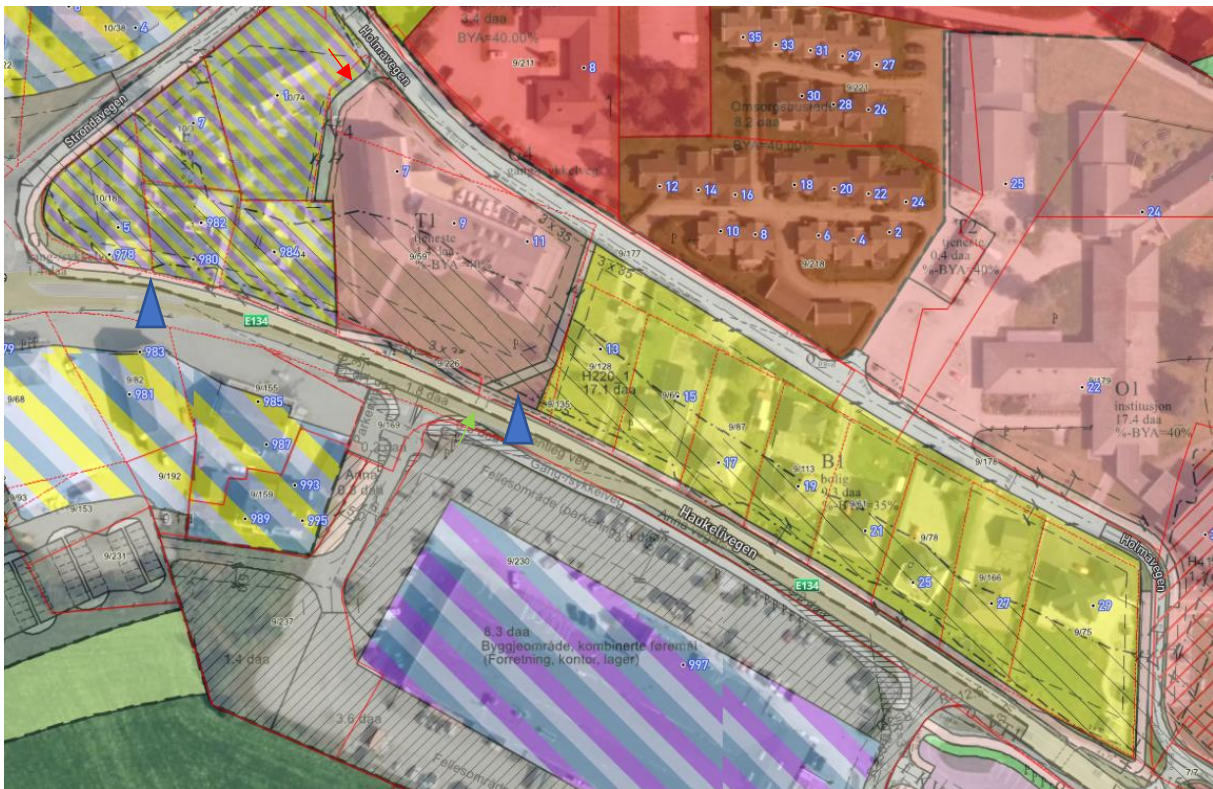
### **Anbefalt løsning for gjennomføring**

Statens vegvesen vil anbefale at det etableres en redusert løsning i forhold til hva som er regulert. Det vil si, standarden på fortau vil være den samme med 2,5 meters bredde, men vi foreslår at fortauet etableres på en redusert lengde. Illustrasjon nedenfor viser hvor vi ønsker å etablere fortau; mellom krysset Strondavegen og frem til der hvor det er regulert inn ny gangforbindelse mellom Holmavegen og Haukelineven. I tillegg foreslås det opparbeidet et overgangsfelt til Etne senter.

Avkjørsel til bolig 984 saneres i tråd med vedtatt plan. Denne boligen vil få opparbeidet ny adkomst fra Holmavegen. Det må her gjøres avtale om noe grunnerverv for veirett med Etne Bustadsskiping.

Videre opprettholdes adkomst til tannlegen, bolig nr 980 – også dette i tråd med planvedtak. Fortauet tilpasses her til 2 meters bredde og nedsenket kantstein for kjøreadkomst.

Gangforbindelse mellom Holmavegen og Haukelivegen forutsettes opparbeidet av kommunen, da dette anses å være et kommunalt tiltak i forbindelse med gjennomføring av reguleringsplan for Holmen – omsorgsenter. Øvrige boliger øst for nytt kryssingspunkt – bolig nr 13, 15, 17, 19, 21, 25, 27 og 29 bør også få sanert sine adkomster til Haukelivegen av trafikksikkerhetshensyn og i tråd med vedtatt plan. Alle disse boligene har adkomst også fra Holmavegen.



Figur 3: Beskrivelse av anbefalt løsning. Blå markører viser start og slutt på fortau, rød pil viser hvor ny adkomst etableres og grønn pil viser nytt overgangsfelt til kjøpesenter

### **Kostnader ved anbefalt forslag vs full opparbeiding av reguleringsplan**

Etablering av fortau i sin fulle lengde, ca 315 meter er anslått til kr 4.500.000 + opphøyd gangfelt kr 625.000, totalt drøyt **5,1 millioner NOK**, grovt anslått. Dette innebærer også grunnerverv/stripeerverv langs boligeidendommene.

Redusert utbygging, hvor det etableres fortau med en lengde på 125 meter med opphøyd gangfelt mot Etne Senter, adkomstsanering og ny adkomstveg fra nord (ca 40 meter V4) er anslått å koste i størrelsesorden **3,1 millioner NOK**.