

Møteinnkalling S3-2021. Politisk styringsgruppe for Haugalandspakken/bompengeutredning på Haugalandet

Møtested: Scandic Maritim Hotell, Haugesund

Møtetidspunkt: 1. juli 2021, kl 10-14

Tentative møterammer:

- Kl 10.00-10.45 Politisk styringsgruppe for Haugalandspakken
- Kl 10.45-14.00 Politisk referansegruppe for utredning av nye bompengepakker på Haugalandet

Saksliste:

1. Godkjenning av møtereferat S2-2021

Saker Haugalandspakken:

2. Statusgjennomgang prosjekter i Haugalandspakken

Saker bompengeutredning på Haugalandet:

3. Orientering om behandlingen av NTP i Stortinget.
4. Hvilke nye bompengepakker kan vi jobbe videre med nå?
5. Framtidige bompengepakker på E134 og E39
6. Alternativer for bompengepakker på fylkeskommunal/kommunal infrastruktur
7. Foreløpig om bompenge nivå og samordning av takster
8. Videre arbeider og framdrift
9. Høring og medvirkning i 2021

Eventuelt

Vedlegg:

- Møtereferat S2-2021

Sak 1: Godkjenning av møtereferat S2-2021

Utkast til møtereferat legges ved møteinnkallingen.

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: Orientering om behandlingen av NTP i Stortinget

Bakgrunn: Nasjonal Transportplan legger avgjørende premisser for nye bompengepakker

Nasjonal Transportplan gir rammer for hvilke statlige prosjekter det kan planlegges bompengeneinnkreving for, og for bompengepolitikken generelt. Statlige prosjekter må ha avklart statlig delfinansiering i NTP før det utformes tilleggsfinansiering i form av bompengeprojekt/ bompengepakker. Bompengeutredningen på Haugalandet er derfor lagt opp slik at valg om bompengepakker på Haugalandet gjøres etter at NTP er ferdigbehandlet.

Nasjonal Transportplan 2022-33 ble behandlet i Stortinget 14. juni og 15. juni. Statens vegvesen vil orientere om endringer siden NTP-forslaget i mars og betydningen av dette.

Endringer/merknader i stortingsbehandlingen

Den største endringen i stortingsbehandlingen av Nasjonal Transportplan er for Haugalandet sin del knyttet til E134 Bakka-Solheim. Prosjektet har vedtatt kommunedelplan 2015 og samlet kostnadsanslag 4,6 mrd. kr (2019). Et flertall av partiene på Stortinget har fremmet merknader om en statlig oppstartsbevilgning i første seksårsperiode 2022-27, og videreføring i andre periode. Det er ikke nærmere beskrevet delfinansiering med bompenger. I Statens vegvesen sitt svar på spørsmål fra partiene under behandlingen, vises det til Statens vegvesen sitt faglige bidrag til NTP-prosessen (oppdrag 1), der de anbefalte Bakka-Mo + oppgraderinger videre vestover. I denne anbefalingen var det ikke lagt til bompenger. Eventuelt bompengebidrag til prosjektet vil kreve lokalpolitisk tilslutning etter at reguleringsplan er godkjent. Det bør fattes oppdatert lokalpolitisk prinsippvedtak for prosjektet med mandat til Statens vegvesen dersom sak om delvis bompengefinansiering skal greies ut.

I regjeringens NTP-forslag var E134 Seljestad-Røldal omtalt som «første byggetrinn på strekningen fra Vågsli til Seljestad». I Stortingsbehandlingen kom opposisjonen med en flertallsmerknad om at «det videre er ønskelig med en sammenhengende utbygging med strekningen Vågsli-Røldal».

Prioritering og «porteføljestyling» i NTP

Ny NTP er delt i to seksårs-perioder:

1. Prosjektene som er fullfinansiert i første seksårs-periode (2022-27) 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 den videre optimaliseringen av prosjektene kan påvirke hvilke prosjekter som vil bli realisert først og sist.

I nytt NTP-forslag er det ingen prosjekter som i sin helhet ligger i andre seksårsperiode – alle har enten fullfinansiering eller oppstartsbevilgning i første periode. Transportetatene skal minst en gang i året legge fram en revidert prioriteringsliste som grunnlag for årlig «porteføljestyling». For prosjekter i både første og andre seksårsperiode gjelder at prosjektene ikke nødvendigvis er 100 % garantert å komme til bygging innen det tidspunktet som NTP indikerer. Faktisk gjennomføring av prosjekter avgjøres først når det avsettes bevilgning i de årlige statsbudsjettene.

Oppsummert: Dette ligger i NTP for Haugalandet

Prosjekter som i sin helhet ligger inne i første seksårsperiode:

- 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.

Prosjekter med oppstartsbevilgning i første seksårsperiode:

- E 39 Rogfast (binding/igangsatt prosjekt): 5,7 mrd. i første periode og 2,5 mrd. i andre. I tillegg 11 mrd. bompenger.
- E134 Bakka-Solheim: Merknader fra et flertall av partiene om oppstartsbevilgning (500 mill.) i første seksårsperiode og videreføring i andre periode (1000-1544 mill.).

Forslag til konklusjon: Saken tas til orientering

Sak 5: Hvilke nye bompengepakker kan vi jobbe videre med nå?

Foreløpige vurderinger om aktuelle fylkeskommunale/kommunale bompakker

Kommunene og fylkeskommunene skal til høsten ta stilling til den regionale inndelingen av «bompakke-områder» og hvilke ulike pakker/pakke-områder det er aktuelt å gå videre med på fylkeskommunal/kommunal infrastruktur. Fylkesrådmennene skal legge fram en anbefaling om dette i september.

I denne saken gis det noen foreløpige vurderinger om hvilke nye bompengepakker det er mulig å gå videre med. Det tas forbehold om at nye innspill og momenter kan gi endringer fram mot september.

Prinsippvedtak i 2019 – spørsmålet om pakker kommer opp igjen når ikke alt kan skje parallelt

I 2019 behandlet kommunene på Haugalandet og fylkeskommunene en politisk «prinsippsak» om hvilke bompengepakker som skulle utredes. Det ble gjort felles vedtak om å gå videre med en «by- og tettstedspakke» og egne «strekningsspakker» basert på fv 547 over Karmøy og fv 47 gjennom Haugesund/Sveio, i tillegg til strekningsspakker for E134 og E39.

Prinsippvedtaket innebærer for så vidt at det allerede er gjort et politisk valg om aktuelle bompengepakker. I 2019 var det likevel en forventning om at mulighetene Haugalandspakken har hatt til å finansiere oppgraderinger i store deler av regionen mer eller mindre ville bli videreført ved både sentrale hovedveger og tettsteder kunne «dekkes» av nye bompengepakker. Underveis har det blitt tydeligere at det, blant annet som følge av krav til nye bompengepakker og statlig politikk/anbefalinger, vil være ulike tidsløp for de enkelte vegprosjektene/ bompengepakkene i regionen. Av den grunn kommer spørsmålet opp igjen om hvilke bompengepakker som kan være aktuelle, og det er behov for å gå gjennom dette på nytt.

Det er helt andre statlige krav til nye bompengepakker nå enn det var før – blant annet om ferdigregulerte prosjekt, forhåndsdokumentasjon og kostnadskontroll. For statlige prosjekter må statlig delfinansiering være avklart i Nasjonal Transportplan før det kan planlegges bompengeprojekt/bompengepakker. For store prosjekter må det være avsatt et konkret beløp, mens der flere mindre prosjekter inngår i en pakke, må det være avsatt en samlet pott til dette.

Noen av de store prosjektene på E134 og E39 ligger et stykke fram i tid

Statens vegvesen har formidlet at de store, kommende prosjektene på E134 og E39 i regionen vil trenge delfinansiering med bompenger for å kunne realiseres fullt ut. Dette gjelder:

- E 39 Rogfast: Det pågår allerede forhåndsinnkreving på ferja. Ordinær bompengeinnkreving igangsettes når prosjektet er ferdigstilt (forventet 2031).
- E39 Hordfast: Avsatt 1 mrd. i første seksårsperiode i NTP, 22 mrd. i andre periode. I tillegg 14 mrd. bompenger.
- E134 Bakka-Solheim: Kommunedelplan er vedtatt. I NTP-behandlingen hadde et flertall av partiene merknader om oppstartsbevilgning til prosjektet i første seksårsperiode og videreføring i andre periode.
- E39 Bokn-Sunnfør: Kommunedelplan Bokn-Sunnfør startes opp høsten 2021. Foreløpig estimat på prosjektet er ca 10 mrd. kroner. Ikke nevnt i NTP.
- E134 Helganes-Aksdal/Karmsund bru: Statens vegvesen trenger klarsignal for å komme i gang med kommunedelplan. Hele strekningen Helganes-Aksdal er grovt vurdert til 8,2 mrd. kroner¹, avhengig av valgt alternativ. Delstrekningen Helganes-Ørpetveit (ekskl. Karmsund bru) er tilsvarende vurdert til 1,5-2,0 mrd kroner og Karmsund bru 1,1 mrd kroner (ekskl. tilstøtende vegnett). Mindretallsmerknad i NTP.

¹ KVVU Haugesund s. 61.

Først må prosjektene få en vedtatt kommunedelplan og avklare finansiering i NTP, og deretter kan det startes reguleringsplanlegging og mulighetsstudie for bompengefinansiering. Til slutt er det bygging og bompengeneinnkreving (store vegprosjekter finansieres normalt med etterskuddsinnkreving etter at prosjektet er ferdigbygd/åpnet). For E134 Bakka-Solheim sin del er status at det nå kan gås videre med regulering/optimalisering. Prosjektet er likevel ikke fullfinansiert i første seksårsperiode i NTP, og det kan fortsatt være noen år igjen før det startes bygging. Når det gjelder E39 Bokn-Sunnfør, er neste skritt å gjennomføre kommunedelplan, mens E134 Helganes-Aksdal/Karmsund bru må få klarsignal/planmidler før kommunedelplan i det hele tatt kan starte opp. Bygging og bompengefinansiering av disse to prosjektene forventes derfor å ligge en del år fram i tid.

Statens vegvesen anbefaler ikke bompenger for å finansiere mindre prosjekter på E134/E39 nå
Statens vegvesen har anbefalt at det ikke bør tas initiativ til bompenger på E134 eller E39 for å finansiere andre, mindre prosjekter i påvente av at de store prosjektene kommer på plass, men at bompengeneinnkreving på E134 og E39 rettes mot de store prosjektene:

- Statens vegvesen mener at å starte bompengeneinnkreving på E134 i Vindafjord og Etne til en strekningspakke eller en regional fellespakke nå, vil gjøre det vanskelig å samtidig kreve inn bompengeneinntekter til Bakka-Solheim-prosjektet fra den samme strekningen.
- For E39 Bokn-Sunnfør ønsker Statens vegvesen først å avklare traséer og kryss for ny veg i Bokn-Tysvær-Sveio gjennom ny kommunedelplan, og anbefaler at det i mellomtiden ikke etableres bomstasjoner til strekningspakke eller regional fellespakke der, heller.
- På E134 Helganes-Aksdal ønsker Statens Vegvesen tilsvarende å gjennomføre kommunedelplan, og anbefaler at det heller ikke der etableres bomstasjoner i mellomtiden (med mulig unntak for bypakke for byområdet). Karmsund bru er hovedprosjektet på denne strekningen, jf. KVVU Haugesund.

Når det gjelder den nye tilskuddsordningen for mindre byområder i NTP, har Statens vegvesen anbefalt at en bypakke med nullvekstmål avgrenses mest mulig til byområdet og til fylkeskommunal og kommunal infrastruktur. Det innebærer at Statens vegvesen ikke går inn for å ta med statlige prosjekter i bypakken, heller ikke på den delen av E134 som går gjennom byområdet.

Oppsummert: Manglende planavklaring og manglende forankring i NTP for prosjekter på E134 og E39 innebærer at det på statlig veg bare er den østre delen av E134 på Haugalandet (Bakka-Solheim) det nå kan være mulig å eventuelt planlegge bompengefinansiering for. På sikt forventes det å komme bompengeneinnkreving for å finansiere de store «nyveg-prosjektene» E39 Bokn-Sunnfør og E134 Helganes-Aksdal/Karmsund bru også, men dette ligger et stykke fram i tid. Det fylkeskommunene og kommunene primært kan gjøre nå overfor de statlige prosjektene, er å bidra konstruktivt til videre planlegging, og på politisk nivå bidra til at prosjektene blir prioritert i NTP.

Alternative bompengepakker som nå drøftes

Fra fylkeskommunene har det vært lagt fram følgende bompakke-alternativer som omfatter fylkeskommunal/kommunal infrastruktur, jf. notat om strategi-alternativer datert 12. april 2021:

0. 0-alternativ: Ingen ny bompengepakke etter 2023.
1. Regional fellespakke for statlig + fylkeskommunal + kommunal infrastruktur.
2. Regional fellespakke for fylkeskommunal + kommunal infrastruktur.
3. Prinsippvedtaket: By- og tettstedspakke + strekningspakker på fv 47 og fv 547.

Kommunene har i tillegg gitt innspill om at infrastrukturen i regionen må sees i en helhet (E134 Bakka-Husøy spesifikt nevnt), at det bør være rom for å ta inn flere fylkesvegstreknings, og at det bør sees på mulighet for forlengelse av dagens Haugalandspakke.

0. 0-alternativ: Ingen ny bompengepakke etter 2023:

De siste årene har det vært avsatt i størrelsesorden 400 mill. kroner til investeringer på fylkesvegnettet i hele Rogaland. Gitt dagens økonomiske utsikter og ressursbehov til tunnel-/rassikring, drift og vedlikehold, båtruter og teknologisk utvikling mv, vurderes det som lite sannsynlig at handlingsrommet vil øke framover. Uten bompenger kan det derfor bli krevende å finne finansiering til noe annet enn mindre forbedringsprosjekter, flaskehals, trafiksikkerhetsprosjekter mv. Dette er bakgrunnen for at det i «Samferdselsstrategi for Rogaland» forutsettes at investeringer i områder med høy trafikk skal finansieres med bompenger. Situasjonen er tilsvarende i Hordaland/Vestland, og Vestland fylkeskommune tar derfor sikte på å avklare framtidig bruk av bompenger i ny regional transportplan 2022-33.

1. Regional fellespakke for statlig + fylkeskommunal + kommunal infrastruktur:

Dagens Haugalandspakke har innkreving både på statlig og fylkeskommunal veg fra Åkra i vest til Hodnafjell i øst. Den åpenbare fordel er at det har vært rom for å finansiere prosjekter av en viss betydning i hele regionen – i indre deler av Haugalandet primært på E134. «Nytteprinsippet» i bompengepolitikken har blitt tydeligere siden dagens pakke ble utformet, slik at det i dag er større krav til sammenheng mellom hvor innkreving skjer og hvilke prosjekter som bygges ut.

En ulempe med å blande statlige og fylkeskommunale/kommunale prosjekter i samme bompengepakke, er at styringen i flere tilfeller har vist seg krevende. Finansiering og tidspunkt for utbygging av statlige prosjekter er avhengig av nasjonale prioriteringer i NTP, handlingsprogram og statsbudsjett. Samtidig er det et lokalpolitisk ansvar for løpende porteføljestyring, dvs. kostnads- og tidsmessige prioriteringer, og for planbehandling. Dersom det oppstår usikkerhet, utsettelse eller kostnadsoverskridelser på større statlige prosjekter, kan det i praksis gå utover gjennomføringen av fylkeskommunale/kommunale prosjekter i pakken.

Statlige prosjekter skal ha avklart finansiering i NTP før det etableres bompengepakke. Det er ikke anledning til å finne finansiering underveis i pakkens forløp, slik det har vært gjort i dagens Haugalandspakke. I ny NTP er det avsatt statlig delfinansiering til Rogfast, Hordfast og Bakka-Solheim, men det er ikke finansiering til andre bompengepakker på Haugalandet.

Statens vegvesen har anbefalt at grunnlaget for bompenginntekter på E134 i Vindafjord og Etne eventuelt bør reserveres for Bakka-Solheim. Det er mindre trafikkgrunnlag på fylkesvegnettet i Vindafjord/Etne – dette gjør at eventuell bompenginnkreving på fylkesvegnettet vil kreve flere bomstasjoner og høyere takster for å være regningssvarende. Gitt at Vindafjord og Etne følger Statens vegvesen sin anbefaling, er det dermed vanskelig å etablere bompenginnkreving i Vindafjord og Etne til en regional fellespakke, og dermed også vanskelig at Vindafjord og Etne er med i en regional fellespakke, jf. nytteprinsippet.

I NTP er det introdusert en ny tilskuddsordning for mindre byområder, deriblant Haugesund. Ordningen forutsetter en bypakke med egen styringsstruktur og forpliktelse til mål om nullvekst i personbiltransport og «tiltak innenfor egne ansvarsområder». Innrettingen på en slik bypakke vil være krevende å tilpasse for hele regionen i en felles bompengepakke.

Oppsummert: Med unntak av Rogfast/Hordfast/Bakka-Solheim, har de store prosjektene på E134 og E39 ikke planavklaring eller finansiering i NTP som kreves for å planlegge bompenginnkreving. Statens vegvesen anbefaler heller ikke at det startes bompenginnkreving til mindre utbedringsprosjekter før de store prosjektene er avklart (og det er heller ikke satt av midler i NTP til noen pakke med mindre prosjekter). Det vurderes derfor at det nå ikke er grunnlag for strekningsvise pakker på E134 og/eller E39 med mindre enkeltprosjekter som i dagens Haugalandspakke, og heller ikke for en regional fellespakke på statlig + fylkeskommunal + kommunal infrastruktur.

2. Regional fellespakke for bare fylkeskommunal + kommunal infrastruktur:

En regional fellespakke som ikke omfatter statlig infrastruktur vil ikke trenge finansiering i NTP og kan enklere styres lokalpolitisk. Den vil likevel ha de samme utfordringene med begrenset trafikk- og inntektsgrunnlag på fylkesvegene i indre del av i regionen, dersom det ikke skal være bomstasjoner på E134/E39. Mindre trafikkgrunnlag på fylkesvegnettet gir behov for et helt annet takstnivå enn i dag for å være regningssvarende. Det vil dermed være krevende å finansiere prosjekter i både Tysvær, Vindafjord, Etne og Bokn også i en slik pakke. På samme måte som i alternativet over, vil det også være krevende å kombinere kravene til bypakke med transportbehovene i regionen for øvrig. Til sammen gjør dette at det også er vanskelig å etablere en regional fellespakke som bare omfatter fylkeskommunal + kommunal infrastruktur.

3. Prinsippvedtaket: By- og tettstedspakke + strekningspakker på fv 47 og fv 547:

Kommunene og fylkeskommunene vedtok i 2019 å utrede en by- og tettstedspakke + strekningspakker på fv 47 og fv 547. Dette alternativet framstår fortsatt gjennomførbart når det gjelder fylkeskommunal og kommunal infrastruktur. Det eneste er at idéen om en felles «by- og tettstedspakke» for byområdet og flere tettsteder kan synes vanskeligere av flere grunner:

- I Nasjonal Transportplan er det etablert en ny tilskuddsordning rettet mot mindre byområder med krav til bypakke, egen styringsmodell og forpliktelse til nullvekstmål. Reiseavstandene langs fv 547 og fv 47 gjør det mer krevende å tilpasse en slik bypakke-ordning til øysiden av Karmøy og til Sveio.
- Strekningspakkene for fv 547 og fv 47 gjør at vegnettet mellom byområdet Haugesund/fastlands-Karmøy og Åkra/Kopervik og Sveio vil inngå i andre bompengepakker, der forutsetningene for nullvekst-politikk ikke er de samme som i byområdet. Det kan fortsatt være mulig å håndtere både byområdets og Karmøy-tettstedenes særlige transportutfordringer, men det vurderes som enklere å gjøre dette i ulike pakker.
- Statens vegvesen sin anbefaling om å avgrense bypakken til byområdet og ikke legge inn prosjekter på E134, gjør det også vanskelig å ha utvide bypakken østover i Tysvær eller over på øydelen av Karmøy.

Oppsummert vurderes det som at de bompengepakkene det er mulig å arbeide videre med nå for å utvikle fylkeskommunal og kommunal infrastruktur, er en bypakke for byområdet Haugesund/fastlands-Karmøy, en bompengepakke for fv 547 på Karmøy, og en for fv 47 i Haugesund nord/Sveio. I tillegg kan det som nevnt på sikt komme egne bompengeprosjekter på E134 og E39, men utenom Bakka-Solheim ligger dette noe fram i tid.

De delene av statlig og fylkeskommunalt/kommunalt vegnett som ikke er med i bompengepakker, kan samtidig videreutvikles med ordinære midler:

- For statlig veg prioriteres prosjekter gjennom langtidsprogrammet i NTP (tidligere programområdemidler) og statsbudsjettet.
- I fylkeskommunene er det regionale transportplaner/samferdselsstrategi, handlingsplaner og økonomiplan/budsjett.
- I kommunene er det tilsvarende delplaner, handlingsdel/økonomiplan og årlige budsjett.

Nye retningslinjer gir ikke rom for å videreføre dagens Haugalandspakke:

Fra et administrativt ståsted, vurderes det ikke som et reelt alternativ å videreføre dagens Haugalandspakke. Tidligere var det anledning til å søke om forlengelse også for «porteføljestyrte» bompengepakker som Haugalandspakken, men nye retningslinjer i 2019 fjernet denne muligheten. Enkelte steder er det likevel tatt politiske initiativ til forlengelser (Askøy, Bømlo), men disse er begrunnet ut fra lokalpolitiske vedtak fattet før de nye retningslinjene kom. For øvrig er det samme krav og prosess ved forlengelse av pakker som ved behandling av nye pakker – det vil si at det kreves planavklarte prosjekt, kvalitetssikring av kostnader, likelydende vedtak i alle kommuner/fylkeskommuner, og til slutt stortingsbehandling. En eventuell søknad om forlengelse vil

forsinke forberedelse og igangsetting av nye pakker, og vil som nevnt heller ikke være i tråd med gjeldende retningslinjer.

Videre arbeid: Høring til kommunene i september/oktober

Oppsummeringen og vurderingene i saken vil inngå som en del av høringen til kommunene og statlige etater i september/oktober. Kommunene og statlige etater vil da bli bedt om å ta nærmere stilling til hvilke bompengepakker de mener det bør arbeides videre med, før beslutning i fylkestingene i desember.

Forslag til konklusjon: Saken tas til orientering

Sak 6: Framtidige bompengepakker på E134 og E39

Framtidige bompengepakker på E134 og E39, deriblant E134 Helganes-Aksdal/Karmsund bru

Det planlegges store prosjekter på E39 og E134 på og omkring Haugalandet, der det vil komme bompengeneinnkreving, og dette får konsekvenser for samlet bompengebelastning i regionen. Særlig vil trafikken i en eventuell bompengepakke på Karmøy og bypakke for Haugesund/fastlands-Karmøy bli berørt når E134 Helganes-Aksdal/Karmsund bru skal bygges og finansieres. Statens vegvesen har derfor oppfordret til at det i stortingsproposisjoner for Karmøy-pakke/bypakke beskrives hvordan E134 Helganes-Aksdal/Karmsund bru kan sikres bompengefinansiering. Hensikten er å unngå at det oppstår usikkerhet som kan svekke prioriteringen av det statlige prosjektet.

I saken legges det fram foreløpige vurderinger om hvordan framtidige bompengeinntekter til E134 Helganes-Aksdal/Karmsund bru kan sikres, når det i framtida blir aktuelt. Det må tas forbehold om at nye innspill og momenter kan gi endringer fram mot anbefalingene som skal sendes ut 1. september.

Rogfast, Hordfast Bakka-Solheim og Bokn-Sunnfjør blir rent statlige bompengeprojekter

De største statlige prosjektene som er underveis på Haugalandet vil være rent statlige bompengeprojekter uten samordning med fylkeskommunale/kommunale bompengepakker, siden de geografisk ligger et stykke unna, og hovedtrafikken heller ikke vil være den samme. Prosjektene kan likevel gi en betydelig bompengebelastning for de som trafikkerer veiene jevnlig:

- Stortingsproposisjon for bompengeneinnkreving til E 39 Rogfast ble behandlet i Stortinget i 2020. Det pågår forhåndsinnkreving på ferja Arsvågen-Mortavika. Ordinær bompengeneinnkreving starter når prosjektet åpnes for trafikk (planlagt 2031), og forventes å utgjøre kr 392 for lette kjøretøy og kr 1176 for tunge. Forventes nedbetalt 2050.
- Et flertall av partiene på Stortinget har fremmet merknader om oppstartsbevilgning for E134 Bakka-Solheim-prosjektet i første seksårsperiode av NTP (2022-27) og videreføring i andre periode. Kostnadsanslag for hele prosjektet er omkring 4,6 mrd. 2019-kr. Dersom det lokalt tas initiativ til ytterligere finansiering med bompenger, kan en mulighetsstudie gi et bedre bilde av forventet bompengeopplegg og -takst.
- Statens vegvesen vil i løpet av høsten 2021 starte statlig kommunedelplan for E39 Bokn-Hope. Til NTP-arbeidet ble kostnaden for hele strekningen på ca 57 km vurdert til ca 10 mrd (2019-kr). Det oppgis at bygging og oppstart av bompengeneinnkreving må sees i sammenheng med øvrige store prosjekter på E39.

E134 Helganes-Aksdal/Karmsund bru har ikke kommet langt nok til å starte bompengeplanlegging

Statens vegvesen ønsker å starte kommunedelplan for E134 Helganes-Aksdal. Denne strekningen inngikk i KVVU Haugesund, der samferdselsdepartementets beslutning var at det skulle bygges ny Karmsund bru med gang-/sykkelveg og kollektiv-/sambruksfelt like ved dagens bru, og at E134 Helganes-Aksdal skulle planlegges – i første omgang for å avklare plassering av Karmsund bru, men i tillegg vurdere strekningen under ett dersom det oppstår behov for bedre framkommelighet.

Neste skritt for å komme videre, er at det gis anledning til å starte kommunedelplan. Det kom kun en mindretallsmerknad om dette i stortingsbehandlingen av NTP, og fram mot neste NTP må det antagelig benyttes politiske kanaler for å få klarsignal. Det er likevel lite trolig at en kommunedelplan kan være klar til prioriteringene inn mot neste NTP starter opp – muligens tidlig i 2023. Etter vedtatt kommunedelplan skal det så oppnås en merknad og helst bevilgning i NTP. Det vil derfor være et stykke fram før det er anledning til å starte regulering og planlegging av bompengeneinnkreving.

Den endelige kostnaden på prosjektet må forventes å bli betydelig – sett i forhold til omfanget av fylkeskommunale/kommunale prosjekter i kommende bypakke/bompengepakke på Karmøy. I KVVU

Haugesund ble Karmsund bru grovt anslått til ca 1,1 mrd kr (2015) – i tillegg kommer påkoblinger til eksisterende vegnett og eventuelle utbedringstiltak som kan være aktuelle på eksisterende veg. Det er ikke mulig å gi et godt estimat på kostnader før det er gjennomført kommuneplan og det besluttes hva som reelt skal bygges, men det må antas å kunne bli vesentlig mer enn 1,1 mrd. Statlig delfinansiering er det også for tidlig å si noe om.

134 Helganes-Aksdal/Karmsund bru kan ikke inngå i bypakke/bompengepakke på Karmøy nå
Før E134 Helganes-Aksdal/Karmsund bru kan bli aktuell for bompengerekrav, må det gjennomføres kommunedelplan, avklares finansiering i NTP, planlegges bompengeprogger (mulighetsstudie), , reguleres det som skal bygges, og kvalitetssikre kostnadsoverslag. Dette gjør at E134 Helganes-Aksdal/Karmsund bru derfor ikke er klar for bompengefinansiering nå.

Når prosjektet en gang blir klart, vil det med dagens bompengerekrav fortsatt være store utfordringer med å ha et så stort statlig prosjekt i en felles pakke med fylkeskommunale og kommunale prosjekter. Med usikkerhet i kostnadsanslag, sammen med usikkerhet rundt tidspunkt og størrelse på statlige bevilgninger, kan det i betydelig grad gå utover gjennomføringen av fylkeskommunale og kommunale prosjekter. En stor enkeltkostnad kan også medføre behov for låneopptak, fylkeskommunal garanti og renteutgifter. Videre vil hovedprosjektet Karmsund bru ligge geografisk nær bypakken/byområdet, men antagelig ha vel så stor nytte for trafikanter fra Karmøy. Dette gjør det ytterligere vanskelig å innarbeide prosjektet i andre pakker.

Det er ikke hensiktsmessig å forhåndsbestemme et delbidrag til E134 Helganes-Aksdal/Karmsund bru
Det vurderes heller ikke som hensiktsmessig at det på forhånd skal fastsettes et beløp/delfinansiering som bypakken og bompengepakke på Karmøy skal bidra med for å finansiere E134 Helganes-Aksdal/Karmsund bru. For det første er det på nåværende tidspunkt umulig å vurdere hvor stort et slikt beløp/delbidrag eventuelt bør være – siden omfanget av det som skal bygges er uavklart. Blir delfinansieringen da for liten, kan finansieringsgrunnlaget for prosjektet svekkes, og det blir vanskeligere å få det prioritert. Blir delfinansieringen unødig stor, vil det gå på bekostning av fylkeskommunale/kommunale prosjekter. I tillegg vil det fortsatt være en usikkerhet om tidspunkt for innbetaling av delfinansieringen som vanskeliggjør porteføljestyringen i fylkeskommunale/kommunale bompengepakker.

E134 Helganes-Aksdal/Karmsund bru bør sannsynligvis bli statlig bompengeprojekt når det er klart
I stortingsproposisjoner for bypakke og bompengepakke på Karmøy bør det framkomme at E134 Helganes-Aksdal/Karmsund bru kan sikres bompengefinansiering samtidig med at fylkeskommunale pakker fortsatt pågår. Dette vil gi et signal til statlige myndigheter om at regionen er villig til å prioritere prosjektet, selv om det fortsatt skulle pågå fylkeskommunale/kommunale bompengepakker i nærliggende områder. I det videre arbeidet med bypakke og bompengepakke på Karmøy, bør det avklares med statlige myndigheter hvor tydelig/konkret dette må formuleres i proposisjonene.

Gitt dagens ordninger for bompengerekrav, ser det nå ut til at den beste løsningen vil være at prosjektet blir et eget statlig bompengeprojekt med selvstendig innkreving. Hovedfordelene med dette er:

- Prosjektet vil være planlagt og kostnadsvurdert før det tas stilling til finansieringsbehov, bompengeprogger og -takster.
- Planlegging er ikke på forhånd «låst» til et delbidrag fra andre bompengepakker.
- Stylingen av bypakke og bompengepakke på Karmøy vil være mer forutsigbar ved at det er større klarhet rundt inntekter og portefølje.

For å unngå at den samlede bompengebelastningen i regionen da blir for høy, kan det tenkes at takstene i bypakke og bompengepakke på Karmøy kan reduseres når innkrevingen til Karmsund bru

starter opp – hvis det skulle vise seg nødvendig. Dette kan skje gjennom en egen stortingsproposisjon parallelt med behandling av E134 Helganes-Aksdal/Karmsund bru. Det bør i så fall avklares om et slikt inntektstap da kan kompenseres med en tilsvarende forlengelse av bompengeperioden for bypakke/bompengepakke på Karmøy, eller om det på annen måte kan opprettholdes forutsigbarhet for fylkeskommunale og kommunale prosjekter.

Forslag til konklusjon: Saken tas til orientering

Sak 7: Alternativer for bompengepakker på fylkeskommunal/kommunal infrastruktur

Bakgrunn: Beskrive «samle-alternativer» for nye pakker som grunnlag for videre diskusjon

På forrige møte ble det forespeilet at det skulle presenteres hva som synes å være de mest aktuelle alternativene for innretting av nye fylkeskommunale/kommunale bompengepakker. Hensikten er å tydeliggjøre hva som kan bli de største valgene til høsten, og hvor skille-linjene kan gå.

I denne saken presenteres noen «hovedalternativer» som kan være aktuelle, basert på tidligere framlagt notat om strategi-alternativer og diskusjonen som har vært. Innledningsvis beskrives også noen sentrale sider ved bompengepolitikken som gir rammer for utforming av alternativene. Alternativene vil bli nærmere vurdert fram mot september, da en administrativ anbefaling vil bli sendt på høring.

Hva kan bompenger brukes til?

Vegloven § 27 åpner for at det kan innføres bompenger for å styrke finansieringen av transportinfrastruktur. Bompenger kan benyttes til å:

- finansiere planlegging og utbygging av infrastruktur for bilister og andre trafikanter
- styrke kollektivtransporten når dette skjer som del av en helhetlig og samordnet transportsystem i byområder

Bompenger kan innføres både for statlig, fylkeskommunal og kommunal infrastruktur. De kan finansiere et enkelt-prosjekt/enkelt-strekning, eller en pakke med flere tiltak (bompengepakke).

Nytteprinsippet – trafikantene skal ha nytte

«Nytteprinsippet» innebærer at de som betaler bompenger skal ha nytte av prosjekt som bompengene finansierer - enten direkte, eller indirekte gjennom forbedrede trafikale forhold på vegnettet som helhet. Motsatt skal de som har nytte av prosjektet være med å betale.

Nytteprinsippet gjelder både i «tid og rom» - det vil si at nytten som hovedregel skal være der samtidig med betalingen (ikke lenge etterpå), og innenfor det aktuelle geografiske området.

I byområder med mer sammensatte transportsystem, forstås nytteprinsippet slik at trafikanter kan ha nytte også av tiltak andre steder i byområdet ved at det samlede trafikale systemet forbedres, og bilister kan ha nytte av tiltak som gjør at flere går, sykler eller tar buss og dermed avlaster vegnettet. Det må likevel gjøres en egen vurdering av nytten for bilistene og gjennomgangstrafikken.

Krav til avklarte planer, kostnadsvurderinger og inntektsberegninger i bompengepakker

For bompengepakker skal det «for minst ett prosjekt (..) foreligge godkjent reguleringsplan og kvalitetssikret kostnadsoverslag på detaljplannivå»² - det vil si at et av de største prosjektene i pakkene må være ferdig regulert. I tillegg skal det utarbeides kostnadsanslag for pakken som helhet og prioritert rekkefølge på prosjektene. Videre skal det beskrives hvordan pakken skal finansieres, fordeling av utgifter på år og finansieringskilde, og det skal være en finansieringsanalyse med vurdering av usikkerhetsfaktorer. Som grunnlag skal det analyseres framtidige trafikkstrømmer, trafikkgrunnlag og forventet inntektsgrunnlag.

Bompengeprojekt - bompengepakke – bypakke – byvekstavgift – tilskudd til mindre byområder

Nedenfor beskrives forskjellene mellom enkeltstående bompengeprojekt, bompengepakker for flere prosjekter, bypakker med større fokus på kollektivutbygging og gang-/sykkel-prosjekter, byvekstavtaler for de største byene, og den nye tilskuddsordningen for mindre byområder:

- Bompengeprojekt:

² Statens vegvesen. Veileder bompengeprojekter 1.4.

Begrepet «bompengeprojekt» brukes om et enkeltstående utbyggingsprosjekt eller strekning som bygges ut samtidig/sammenhengende, og som delfinansieres med bompenger. Lokale eksempler er T-forbindelsen, Rogfast, Stordalen m.v. Hovedregelen for bompengeprosjekt er da «etterskuddsinnkreving» - det vil si at prosjektet/strekningen bygges ved hjelp av låneopptak, og innkrevingen starter i det prosjektet åpner. Dette gir trafikantene umiddelbart nytte av prosjektet de betaler for, men gjør også at det må tas opp lån i byggefasen, som deretter betales ned med renter i løpet av bompengerperioden. Takstene må ta høyde for at renteutgiftene kan gi omkring 40 % påslag på investeringskostnaden – blir rentene lavere, blir prosjektet fortere nedbetalt. I tillegg kommer driftsutgifter ved innkrevingen.

Siden det i et bompengeprojekt ikke kan kuttes enkeltprosjekter som i en større bompengepakke, kan det - dersom finansieringsforutsetningene svikter - søkes om å øke takstene og/eller forlenge innkrevingsperioden for å dekke eventuelle kostnadsøkninger opp til en fastsatt kostnadsramme. Kostnadsøkninger utover dette må dekkes av vegeier.

- **Bompengepakke:**

En bompengepakke er en pakke av flere utbyggingsprosjekter som finansieres med felles bompenger innenfor samme geografiske område. Bompengepakker kan omfatte tiltak både på statlig, fylkeskommunal og kommunal infrastruktur, herunder kollektivinfrastruktur.

Bompenginnkrevingen i bompengepakker skjer i mange tilfeller som «parallellinnkreving» - det vil si at innkreving og utbygging foregår parallelt gjennom innkrevingsperioden. En fordel med en slik innkrevingsform, er at behov for låneopptak blir mindre enn ved etterskuddsinnkreving. Ved parallellinnkreving er det imidlertid ikke anledning til utelukkende å spare opp midler til et stort prosjekt – det vil praksis innebære «forhåndsinnkreving», som primært benyttes i ferjeavløsningsprosjekter.

Med parallellinnkreving kommer også krav om «porteføljestyling» - det vil si at utbygging av prosjektene i den samlede utbyggingsporteføljen må tilpasses inntektene i pakken. Kostnadsøkninger eller reduserte inntekter må håndteres ved å kutte prosjekter i porteføljen. Det er ikke anledning til å øke gjennomsnitts-taksten utover prisstigning eller forlenge innkrevingsperioden.

- **Bypakke:**

I byområder er vegnett, kollektivtransport og infrastruktur for gående og syklende mer sammenvevd, og tiltak overfor ulike trafikantgrupper sees i en sammenheng. Begrepet «bypakke» brukes gjerne om bompengepakker i byområder som omfatter tiltak både overfor bilister, kollektivtransport, gående og syklende.

For nye bypakker er det krav om at fylkeskommunene og kommunene til sammen bidrar med 20 % egenandel av investeringskostnadene til prosjekter på fylkeskommunal/kommunal infrastruktur (netto kostnad uten merverdiavgift). Egenandelen kan ikke finansieres med bompenger.

- **Byvekstavtale:**

Ni av de største byområdene i Norge kan som tillegg til bypakken inngå «byvekstavgifter», der staten tar et vesentlig finansieringsansvar for ny infrastruktur, mot at byområdene i avtalen forplikter seg til blant annet å oppnå nullvekst i personbiltransport. Disse ni byområdene mottar også ekstra støtte til kollektivtransport («belønningsmidler»).

- **Ny tilskuddsordning for mindre byområder:**

I NTP er 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. Midlene skal inngå som statlig andel i en bypakke, og tildeling kan først skje når dette er etablert. Kommunene og fylkeskommunene må forplikte seg å «*følge opp null-vekstmålet for persontransport med bil, og gjennomfører tiltak innenfor egne ansvarsområder*».

- Nullvekstmål for persontransport
Regjeringen fastsatte i 2020 et «videreutviklet nullvekstmål»: «*I byområdene skal klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange.*» Hensikten med nullvekstmålet er i følge regjeringen å legge til rette for framkommelighet, redusere negative effekter av veitransport, og utvikle gode byer som det er attraktivt å bo i.

Hovedalternativer mht ny bompengepakke for fv 547/øysiden av Karmøy

Kommunal- og Moderniseringsdepartementet ga 15. april beskjed om at reguleringsplanen for Åkra Sør-Veakrossen med tilhørende utredninger ikke svarte godt nok på de føringene som departementet ga i 2018, og at de av den grunn ikke kunne realitetsbehandle saken. Før saken behandles, må det utarbeides reelle alternativer for lang kulvert-/tunnelløsning, og alternativene må sammenlignes gjennom en full og oppdatert konsekvensutredning, kostnadsvurderinger og trafikkanalyse mv. Fylkesrådmannen har foreløpig vurdert at dette vil være et omfattende arbeid som kan forventes å koste et tosifret millionbeløp. Tidsforløp vil avhenge blant annet av regulering og behandling i KMD, men vil ta tid. Per i dag er det derfor et stykke fram i tid før hele Åkra Sør-Veakrossen kan være reguleringsavklart, og enn så lenge kan det ikke fremmes en bompengepakke for øysiden av Karmøy der Åkra Sør-Veakrossen skal være et bærende prosjekt. Fylkesutvalget vedtok 8. juni at fylkesrådmannen fram til september, i samarbeid med Karmøy kommune, skal klarlegge forventede kostnader og tidsforløp for et videre utrednings- og planarbeid for å tilfredsstille kravene fra KMD. Deretter vil det være nødvendig med en bevilgning fra fylkestinget om fylkeskommunale planmidler for å gå videre i saken.

Fylkesutvalget vedtok samtidig også at «*fylkesrådmannen bes utrede om det kan finnes andre gode, men rimeligere og mer gjennomførbare løsninger for hvordan Fv547 i Karmøy kommune kan videreutvikles*». Oppdraget innebærer å gjennomgå om det kan være andre løsninger enn det som har vært planlagt til nå i Haugalandspakken, som kan være lettere å finansiere, og som likevel kan legge til rette for en sterk framtidig utvikling på Karmøy. Fylkesrådmannen har gjort et innledende arbeid om framkommelighet for trafikken langs dagens veg. Analysene har vist såpass lovende resultater at det etter fylkesrådmannens syn er grunnlag for å starte et mer detaljert utredningsarbeid, og som må ta for seg flere elementer enn kun det trafikale. Fylkesrådmannen planlegger for å gjennomføre et forprosjekt i samarbeid med Karmøy kommune om dette. Omfang og framdrift er så langt ikke bestemt, men det vurderes at dette bør kunne foreligge før KMD-avgjørelsen på Åkra sør-Veakrossen foreligger, slik at dette utredningsarbeidet i seg selv ikke representerer en forlenget planleggingsperiode.

Fordi avklaring av reguleringsplanen Åkra Sør-Veakrossen ikke er avklart, er dermed status pr nå slik at det ikke kan fremmes en bompengepakke der dette prosjektet inngår. Fylkesrådmannen trekker derfor den konklusjon at strategivalget om innretting av en ny bompengepakke for øysiden av Karmøy reelt sett ligger et stykke fram i tid. Det som Karmøy kommune kan ta stilling til i høst, er dermed at kommunen ønsker det skal jobbes videre med å forberede en slik bompengepakke, jf.

utredninger beskrevet ovenfor. Samtidig kan det startes et utredningsløp i to spor (KMD-krav + forprosjekt om «rimeligere løsninger»).



Figur: To parallelle utredningsløp (KMD-krav og forprosjekt om «rimeligere løsninger») leder fram til et framtidig strategivalg om innretting av en bompengepakke for fv 547/øysiden av Karmøy.

Den dagen utredningene har kommet langt nok, og underlaget er tilstrekkelig avklart, kan retningsvalget tas opp på nytt. Slik det ser ut nå, oppfatter fylkesrådmannen at det da vil stå mellom følgende alternativer:

1. Alt. 1: Åkra Sør-Veakrossen som enkeltstående bompengeprojekt.

Dersom det primært er det store prosjektet Åkra Sør-Veakrossen som ønskes gjennomført, vil den sikreste måten for gjennomføring være at dette skjer som et enkeltstående bompengeprojekt. Åkra Sør-Veakrossen vil da unngå å konkurrere med andre prosjekter i en portefølje, og usikkerhet og eventuelle kostnadsøkninger vil ikke gå utover andre prosjekter, men kan håndteres opp til kostnadsrammen ved å søke om takstøkning og/eller forlengelse av innkrevingsperioden. Eventuelle kostnadsøkninger utover kostnadsrammen må dekkes av vegeier. Bompenginnkreving vil da skje som etterskuddsinnkreving etter bygging og åpning. Det vil være en forutsetning at det i tillegg til bomstasjon på den nye vegen, også gis anledning til å etablere bom på dagens fv 547 i Åkra-området.

Det er laget et grovt regne-eksempel ved hjelp av Statens vegvesen sitt verktøy for bompengeregning («Bomfin») for å gi et bilde av kostnadene ved et slikt alternativ. Det er tatt utgangspunkt i en kostnad på gjenværende del av Åkra Sør-Veakrossen på ca 600 mill. og at det kan bli stilt krav om en lang kulvert/tunnel (alternativ F anslått å gi en merkostnad på ca 210 mill.). Det legges til grunn jevn trafikkmengde og at prosjektet finansieres med bomstasjoner på ny omkjøringsveg og på dagens fv 547 i Åkra-området (ikke bomstasjoner i Veakrossen og på Bygnes). Ved et slikt scenario må bompengene dimensjoneres ut fra en total kostnad på nærmere 1,2 mrd (2021-kr), der nærmere 300 mill. vil være renteutgifter. Det vil være behov for å kreve inn over 1 mrd kr i bompenger, mens det resterende forutsettes dekket med momskompensasjon fra fylkeskommunen. Dersom lånerentene blir lavere enn forutsatt, vil lånekostnadene bli lavere og nedbetalingstiden kortere. Det må understrekes at forutsetningene i dette regne-eksempelet er høyst usikre. Kostnadsanslaget for prosjektet er fra 2018 og må gjennomgås på nytt når KMD-utredninger og regulering er avklart. Når det gjelder tunnel/kulvert, er det ikke reelt avklart om det finnes et gjennomførbart alternativ som samtidig kan gi god nytte

for natur/friluftsliv/landskap, og kostnadsusikkerheten er tilsvarende. Det er disse spørsmålene som skal avklares i det utredningsarbeidet som KMD har stilt krav om.

2. Alt. 2: Mulig porteføljestyrt bompengepakke med Åkra Sør-Veakrossen.

For å redusere renteutgiftene som bompengeprojekt med låneopptak og etterskuddsinnkreving medfører, kan et alternativ være å etablere en større bompengepakke på Karmøy, der Åkra Sør-Veakrossen inngår sammen med andre prosjekter. Det vil innebære parallellinnkreving og porteføljestyrt, jf. om bompengepakker over. Det vil være krav om at det bygges prosjekter fra dag 1 og gjennom hele bompengeperioden – det vil si at det ikke er anledning til utelukkende å «spare opp» midler til Åkra Sør-Veakrossen.

I en porteføljestyrt pakke der et enkelt-prosjekt utgjør en stor andel, bør hovedprosjektet komme ganske sent i innkrevingsperioden, slik at det likevel kan spares opp noe midler og låneopptaket blir mindre. Samtidig må det planlegges for at det er andre prosjekter som kommer enda senere, siden dette er eneste mulighet til å sikre en «buffer» for eventuelle kostnadsøkninger på hovedprosjektet. Dersom bompengepakken skal ha bomstasjoner på flere delstrekninger (eksempelvis Veakrossen og Bygnes), må det sikres en rimelig sammenheng mellom nytte og betaling for trafikanter også i disse områdene. Det kan bety at pakken bør sikre gjennomføring av et tilstrekkelig omfang prosjekter på Veakrossen-Helganes før hovedprosjektet gjennomføres. Til sammen betyr dette at en bompengepakke med parallellinnkreving/porteføljestyrt må ha en viss størrelse for både å kunne ha nok prosjekter i tidlig fase til å tilfredsstille parallellitet, tilfredsstille nytteprinsippet, sette av noe midler for å redusere låneopptak, og samtidig gi rom for «buffer-prosjekter» som gir finansiell trygghet for hovedprosjektet.

Momenter i vurderingen av størrelse og sammensettingen av en slik pakke, kan være:

- Hvor store ressurser vil være nødvendig for å håndtere viktige behov på andre delstrekninger? På bakgrunn av innledende arbeider fra Norconsult, anslås grovt en foreløpig størrelsesorden på minimum 5-600 mill. for rent trafikale behov på strekningen Veakrossen-Helganes. Disse foreløpige tallene vil bli vurdert på nytt gjennom det forprosjektet som nå igangsettes, der det også vil være en mer helhetlig gjennomgang som inkluderer flere elementer enn det rent trafikale.
- Hvor stort delbidrag vil innkrevingen fra ulike delområder/-strekninger utgjøre, jf. nytteprinsippet? I dagens pakke er ca 50 % av innkrevingen direkte knyttet til trafikk fra og gjennom Åkra-området og like mye til Bygnes-bommen og trafikken fra Veå-området.

Det er laget et grovt regne-eksempel som også her tar utgangspunkt i en kostnad for Åkra Sør-Veakrossen på 600+210 mill. og i tillegg tar med forbedringer for å løse trafikale utfordringer på strekningen Veakrossen-Helganes, noe forbedring av trafiksikkerhet og buffer for finansiell trygghet. Det vurderes da at totalvolumet i en slik bompengepakke vil passere 1,5 mrd kr og bevege seg oppover mot 2 mrd. Det forutsettes at 15-20 % dekkes med momskompensasjon fra fylkeskommunen, mens det resterende vil være bompenger.

Kostnad	Grove størrelser
Bomstasjoner	Ca 100 mill.
Trafikkavvikling Veakrossen-Helganes	Min. 5-600 mill.?
Åkra Sør-Veakrossen med lang kulvert/tunnel	810 mill.?
Renteutgifter	mulig 100 mill.?
Buffer: Trafiksikkerhet, gang/sykkel, avkjørsler mv.	200 mill.?

Figur 0.1: Regne-eksempel på kostnader i en porteføljestyrt bompengepakke på Karmøy, der Åkra Sør-Veakrossen inngår.

3. Alt. 3: Porteføljestyrt bompengepakke med «rimeligere og mer gjennomførbare løsninger».

Når forprosjektet om «*andre gode, men rimeligere og mer gjennomførbare løsninger*» for fv 547 er gjennomført, vil det bli klart om det kan finnes løsninger som er enklere å finansiere, samtidig som de tilrettelegger for en god utvikling på Karmøy - og som kanskje kan være like rask å planavklare. En eventuell bompengepakke basert på en slik tilnærming må håndtere både trafikale utfordringer, trafiksikkerhetshensyn og hensyn til myke trafikanter på langs og på tvers av fv 547. Det kan også være aktuelt å ha noe handlingsrom for sentrale utfordringer på tilliggende vegnett, slik det har vært i dagens Haugalandspakke. Det er foreløpig ikke et godt grunnlag for å vurdere et mulig kostnadsnivå i en slik bompengepakke, men dersom det kan finnes gode løsninger som i større grad tar utgangspunkt i dagens veg, vil det være gode muligheter for en betydelig kostnadsreduksjon, sammenlignet med alternativ 2. Mindre enkeltprosjekter vil også gjøre at den praktiske porteføljestyringen underveis i bompengeperioden blir enklere.

Dagens innkrevingsnivå på øysiden av Karmøy:

Til sammenligning, ble det i 2019 krevd inn i underkant av 50 millioner kr i de tre bomstasjonene på øydelen av Karmøy (Liknes, Veakrossen og Bygnes). Samlet antall passeringer var i underkant av 33.000, og gjennomsnittlig innbetaling ca 4,15 kr pr passering. Lav innbetaling pr passering skyldes at mange trafikanter passerer både to, tre og til dels flere bomstasjoner i løpet av en time, men bare betaler i den første på grunn av «timesregelen». Samlet innkreving på øysiden av Karmøy over en 15-årsperiode kan dermed utgjøre nærmere 750 mill. kr. Økende elbil-andel og prisstigning kan redusere innkrevningen noe over tid.

En fortsatt innkreving med 50 millioner pr år, vurderes maksimalt å kunne finansiere nye prosjekter for ca 800 mill. (2021-kr) når det regnes med prisstigning, drift av bomstasjoner og momskompensasjon fra fylkeskommunen. Det forutsettes da parallellinnkreving og at det ikke blir behov for låneopptak. Dersom de samme 50 millionene pr år derimot skal benyttes til å realisere ett enkeltprosjekt, kan ikke prosjektkostnaden være høyere enn ca 600 mill.

Hovedalternativer mht ny bompengepakke for fv 47/Haugesund nord-Sveio

Trafikantene på fv 47 nordfra betaler i dag først når de kommer til Gard i Haugesund. Det anslås at en bomstasjon på kommunegrensa, med dagens takster og tovegs innkreving som på Karmøy, kan finansiere et totalvolum opp mot 300 mill. kroner over 15 år, forutsatt momskompensasjon. Hvis det er felles timesregel med bypakken, reduseres dette til ca 160 mill.

For en bompengepakke som tar utgangspunkt i fv 47 fra Førland i Haugesund til Haukås i Sveio, vurderes det å være følgende hovedalternativer:

1. Alt. 1: Førland-Ekrene som enkeltstående bompengeprosjekt

Dersom det er ønske om å bygge hele den resterende delen av Fagerheim-Ekrene-prosjektet (Førland-Ekrene) i kommende bompengeperiode, eller en delstrekning på denne (Førland-Vikse eller Vikse-Ekrene), vil den enkleste måten for gjennomføring være at det skjer som et enkeltstående bompengeprosjekt. Tilsvarende som beskrevet for Åkra Sør-Veakrossen, vil usikkerhet og eventuelle kostnadsøkninger da ikke gå utover andre prosjekter, men kan håndteres gjennom takstøkning og/eller forlengelse av innkrevingsperioden. Prosjektet må gjennom detaljprosjektering, anbudsprosess og så bygging, før det kan startes bompengeinnkreving. Selve innkrevningen vil derfor likevel ligge noen år fram i tid.

Det er laget to foreløpige regne-eksempler for å gi et bilde av kostnadene ved å bygge hele eller deler av Førland-Ekrene som enkeltstående bompengeprosjekt med etterskuddsinnkreving. Det er tatt utgangspunkt i kostnadstall som gjengitt overfor styringsgruppa for Haugalandspakken i 2020. Det legges til grunn jevn trafikkmengde og at prosjektet finansieres med en bomstasjon på fylkesgrensa.

A. Hele Førland-Ekrene:

Med en grovt anslått investeringskostnad på ca 400 mill. kr, må bompengene dimensjoneres ut fra en total kostnad på nærmere 600 mill. Det vil være behov for å kreve inn ca 500 mill. kr i bompenger, mens det resterende forutsettes dekket med momskompensasjon fra fylkeskommunen. Beregningene indikerer takstnivå i størrelsesorden 25 kr hver veg uten felles timesregel med bypakken – dvs at trafikantene må betale i begge pakker. I så fall kan dette gi en 5-6-dobling av dagens bompengeutgifter for en kjøretur Sveio-Haugesund tur-retur.

B. Delstrekning Førland-Vikse eller Vikse-Ekrene.

Med en grovt anslått investeringskostnad på ca 200 mill. kr, må bompengene dimensjoneres ut fra en total kostnad på ca 300 mill. Beregningene indikerer takstnivå i størrelsesorden 12-15 kr hver veg uten felles timesregel med bypakken – dvs at trafikantene må betale i begge pakker. I så fall kan dette gi en 3-4-dobling av dagens bompengeutgifter for en kjøretur Sveio-Haugesund tur-retur.

2. Alt. 2: «Forbedringspakke» fv. 47 med utgangspunkt i dagens veg.

Dersom det etableres en bompengepakke med mindre prosjekter som i større grad tar utgangspunkt i dagens veg, kan dette gjøres med parallellinnkrevning og porteføljestyring. Strekningsanalysen som ble utført i 2015 for Sveio-delen av fv 47 kan danne utgangspunkt for aktuelle prosjekter – med kryssutbedringer, gang/sykkel-forbindelser, breddeutvidelser mv. Det er imidlertid ikke gjort tilsvarende vurderinger på Haugesund-siden, der planleggingen i dagens Haugalandspakke har lagt til grunn at det skal bygges en ny hovedveg. En porteføljestyrt bompengepakke med investeringsvolum ca 250 mill. vil indikere et takstnivå i størrelsesorden 12-15 kr hver veg uten felles timesregel med bypakken. Som over vil dette gi en 3-4-dobling av dagens bompengeutgifter for en kjøretur Sveio-Haugesund tur-retur.

3. Alt. 3: Inkludere hele eller deler av fv 47 i bypakken.

Det kan være mulig å se for seg et alternativ der utvikling av fv 47 (ev. bare Haugesunds-delen) inkluderes i en ny bypakke. Fordeler med dette kan være å redusere antall bompengepakker/administrasjon, at Haugesund ikke trenger delta i mer enn én pakke, og at behovet for låneopptak ved større prosjekter reduseres fordi bypakken har et volum som kan håndtere parallellinnkrevning. De største utfordringene er knyttet til den strategiske innrettingen av bypakken med statlig avtale og forpliktelse på nullvekst og økt gåing/sykling/kollektivtransport, til prioritering opp mot andre prosjekter og sentrale behov i byområdet, og til krav om egenandel på 20 % i bypakken. En eventuell utbedringsstrategi med mindre prosjekter og redusert prosjektvolum på fv 47, jf. alt 2 over, kan redusere motsetningene en del. Det vises samtidig til Statens vegvesens anbefaling om å avgrense bypakken mest mulig til byområdet.

En ekstra bomstasjon med tovegsinnkrevning på kommunegrensa kan gi en ekstra-inntekt på ca 160 mill. inn i bypakken fra fv. 47-trafikken. Tovegsinnkrevningen vil gi en dobling dagens bompengeutgifter Sveio-Haugesund tur-retur (i dag betales bare én vei). Dersom det skulle bli tovegs-innkrevning også for øvrige bomstasjoner i bypakken, blir det imidlertid ingen ekstra-inntekt utover det fv47-trafikantene uansett må betale i bypakken.

Diskusjonspunkter i bypakke for Haugesund/fastlands-Karmøy

Dagens innkrevingsnivå i byområdet Haugesund/fastlands-Karmøy kan over en 15-årsperiode finansiere nye prosjekter for nærmere 2 mrd. kr (2021), forutsatt momskompensasjon. Lokal

egenandel og ny tilskuddsordning gir i tillegg ca 500 mill. med dagens ordninger. I bypakken er det færre direkte strategi-alternativer, siden hoveddrammene i større grad er lagt gjennom ATP, KVVU og ny tilskuddsordning for mindre byområder. Det er likevel flere punkter som krever diskusjon og avklaring:

1. Pkt 1: Geografisk avgrensning av bypakken:

Statens vegvesen har anbefalt at bypakken avgrenses til byområdet Haugesund/fastlands-Karmøy. Det er også byområdet som er utgangspunkt for den nye tilskuddsordningen, og som både regionalplanen og KVVU Haugesund legger opp til nullvekstmål for. Nabokommunene/-områdene har gjennomgående lengre reiser til/fra byområdet og kan ha vanskeligere for et nullvekstmål. Det må likevel avklares nærmere om avgrensning av innkrevings-/tiltaksområde og nullvekstområdet.

2. Pkt. 2: Innretting av nullvekstmålet – hvilke reiser har potensiale for mer gåing/sykling/kollektiv?

Ca 2/3 av alle personbilturer i den mer tettbygde delen av byområdet Haugesund er enten internturer i selve byområdet eller kommer fra andre deler av Haugesund/fastlands-Karmøy. Halvparten av daglige bilturer internt i byområdet (ca 38.000) er kortere 3 km - de fleste går til/fra Haugesund sentrum eller internt i de ulike bydelene. De mest «lavthengende fruktene» med hensyn til å øke miljøvennlig transport, vurderes å være knyttet til å bruke bilen mindre på slike korte turer. Dette var også bakteppet for at det i KVVU Haugesund ble anbefalt en sterk satsing på gang- og sykkeltilrettelegging.

Antallet daglige personbilturer mellom byområdet og resten av regionen er ganske det samme som antallet korte bilturene under 3 km internt i byområdet. Disse turene er imidlertid betydelig lengre og mindre aktuelle for å gå eller sykle (i all hovedsak over 10 km). Det er absolutt mulig for flere å reise kollektivt, men «kundegrunnlaget» for bussen rundt omkring i regionen er langt mer spredt enn det er for sykkelen internt i byområdet.

3. Pkt 3: «Profil» på utvikling av Karmsundgata og hovedvegnettet – bilkapasitet og tilrettelegging for gåing, sykling og kollektivtransport:

Karmsundgata er hovedatkomsten til Haugesund. Mer enn halvparten av biltrafikken på fylkesvegdelene nord for «Opelkrysset» har målpunkt innenfor sentrumsnære områder. Det er tidligere utredet diverse omkjøringsalternativer for å avlaste Karmsundgata, men disse er lagt bort fordi de ikke svarer på det som er gatas hovedfunksjon.

Gjeldende kommunedelplan ble utformet med tanke på at Karmsundgata skulle håndtere ca 40 % vekst i biltransporten. En slik dimensjonering vurderes ikke som forenlig med en ny bypakke og nullvekstmål og vil være en stor utfordring for by- og bokvalitet. Nye prognoser tilsier heller ikke en slik vekst, og de sentrale delene av byen har hatt tilnærmet nullvekst i biltrafikken i 10-15 år allerede. Likevel er det noen momenter som det er verd å merke seg med hensyn til bilkapasitet og regional tilgjengelighet:

- Haugesund sentrum er regionsenteret på Haugalandet – med regionens klart største arbeidsplasskonsentrasjon og en rekke funksjoner som skal dekke hele regionen.
- Både kommuneplanen og regionalplanen legger opp til økt lokalisering av særlig besøks- og arbeidsplassintensive virksomheter i Haugesund sentrum.
- Karmsundgata har et svært jevnt trafikknivå store deler av dagen – dette indikerer at trafikken ligger nær det gata kan håndtere.
- Haugesund kommune planlegger for å prioritere særlig sykling i/langs andre gater (Salhusvegen, Skjoldavegen og Rogalandsgata/Egils veg). Dette kan gi noe trafikkoverføring til Karmsundgata.
- Det planlegges for en utvikling som kan gi økt belastning inn i særlig to av de rundkjøringene som fra før er tungt belastet (ny Risøy bru/Storasundsgata og Flotmyr).

Samtidig utgjør Karmsundgata en barriere for gåing og sykling øst-vest og med varierende kvalitet og en del brudd i tilretteleggingen nord-sør. Haugesund kommune har lenge ønsket å bedre dette, og i forbindelse med kommunedelplanen ble spilt inn behov for overganger og en mer «bymessig» utforming.

4. Pkt 4: Hva er neste skritt i videreutvikling av kollektivtransporten?
Kollektivtransporten i byområdet har hatt et løft de siste fem årene – først med forbedret rutestruktur og deretter med 10 kr-billetten. Kollektivandelen er likevel ikke spesielt høy, sammenlignet med andre byer. Det er flere tiltak som kan bidra til en styrking, men det kan være vanskelig å prioritere alt på en gang:
 - Bedre framkommelighet på hovedrutene – utbedringstiltak for å redusere forsinkelser og prioritere busstrafikk.
 - Forbedret infrastruktur gjennom sentrum, oppgradering og økt synlighet.
 - Terminalforbedring, «mobilitetspunkt».
 - Øke rutefrekvens på hovedruter – mer og mindre omfattende alternativer.
 - Ruter/rutefrekvens til Karmøy/Tysvær/Sveio.

5. Pkt 5: Miljøprofil – omfang av vegutbygging vs gang/sykkel/kollektiv
«Miljøprofil» for bompengepakker betegner hvor stor andel av en bompengepakke som er rettet mot tiltak for gåing/sykling/kollektivtransport vs. biltransport. I Bymiljøpakken på Nord-Jæren er den såkalte «70-30»-fordelingen grunnlag for løpende prosjekt-prioriteringer, men pakken har også en høy andel statlige tilskudd som bidrar til å klare dette. Dagens Haugalandspakke har hatt en lavere «miljøprofil», uten at denne er beregnet nøyaktig. Lokale ambisjoner om miljøprofil kan være et utgangspunkt for å diskutere prosjekt-fordeling i en ny bompengepakke for byområdet, uten at det skal være «låsende» for endelig valg av prosjekter.

Videre arbeid: Høring til kommunene i september/oktober

Alternative utviklingsstrategier vil inngå som en del av høringen til kommunene og statlige etater i september/oktober. Kommunene og statlige etater vil da bli bedt om å ta nærmere stilling til disse, før beslutning i fylkestingene i desember.

Forslag til konklusjon: Saken tas til orientering

Sak 8: Foreløpig om bompengeni­vå og samordning av takster

Hensikt: Skissere problemstillinger knyttet til innkrevingsnivå, takst og samordning mv.

Framtidig bompengeni­vå vil være en konsekvens av utviklingsstrategi/ambisjonsnivå for utbygging av infrastruktur og kan ikke forhåndsbestemmes før innrettingen i den enkelte bompengepakke begynner å ta form. Likevel er det en gjensidighet, der signaler om hva som er akseptabelt innkrevingsnivå og takst kan gi retning for videre arbeid med pakken(e). Bompengeni­vået er derfor ett av temaene som er løftet fram for diskusjon i forbindelse med nye bompengepakker.

I denne saken presenteres noen problemstillinger knyttet til innkrevingsnivå, takst, timesregel/passeringstak, innkrevingsretninger mv som grunnlag for videre diskusjon i kommunene. Dersom det er mulig, vil det forenkles den videre planleggingen dersom kommunene kan gi signaler om hva som vurderes å være, eller ikke være, et akseptabelt innkrevings-/takstnivå i kommende bompengepakker.

Foreløpig om innkrevingsnivå og takst

I dag kreves det årlig inn ca netto 165 mill kr i Haugalandspakken, ut fra en ordinær takst på kr 11 for lette kjøretøy, timesregel og passeringstak. Gjennomsnittstakst pr passering i bomstasjonene er ca kr 5. I overkant av 60 % ble krevd inn i byområdet Haugesund/fastlands-Karmøy, ca 25 % på Midt-Karmøy, og de siste 15 % i bomstasjonene på E134 og E39 i Tysvær. Dersom dette innkrevingsnivået videreføres i nye bompengepakker, kan det over 15 år grovt anslått finansiere opp mot 2 mrd. i byområdet Haugesund/ fastlands-Karmøy (lokal egenandel og statlig tilskudd ikke medregnet) og maksimalt 800 mill. på øysiden av Karmøy.

Figur: Prosjektomfang som kan finansieres dersom dagens innkrevingsnivå videreføres.



Nåværende takstnivå i Haugalandspakken er relativt lavt i forhold til andre, regionale bompengepakker og bypakker. Samtidig har det vært rimelig lokal tilslutning til Haugalandspakken og begrenset med «bompengero». I 2016 ble det fremmet en sak til kommunene om en doubling av takstene til kr 22 for resten av bompengeperioden, der hensikten var å unngå ytterligere kutt av prosjekter i porteføljen. Prosessen var til dels krevende i kommunene, men etter noen runder endte saken med felles tilslutning til takstøkningen. En takst på 22 kr vil være på nivå med Oslo/Stavanger/Bergen (uten rushtidsavgift). Av regioner og byområder som er mer på størrelse med Haugalandet, har noen en tilsvarende høyere

Bompengepakke	Ordinær takst gruppe 1
Bypakke Nedre Glomma	30
Førdepakken	30
Bypakke Ålesund	26
Bypakke Bergen	25*
Bypakke Nord-Jæren	23
Bypakke Grenland	23
Fjellinjen Oslo	18/22*
Miljøpakken Trondheim	16*
Bypakke Bodø	16
Kristiansandsregionen	14
Harstadpakken	13
Haugalandspakken	11

takst (Nedre Glomma, Førde, Ålesund Grenland), mens andre har en god del lavere (Bodø, Kristiansand, Harstad).

Figur: Takstnivå gruppe 1 i en del andre, regionale bompengepakker.

Nåværende takstnivå har gitt anledning til å gjennomføre en del gode forbedringstiltak i regionen, men kostnadsusikkerhet og -økninger har bidratt til at ikke alle ambisjonene har latt seg realisere. Også for kommende 15-årsperiode vil det være rom for forbedringstiltak med dagens takstnivå, men ikke for alle ambisjoner. Dersom det vurderes å være behov for en høyere inntjening i en eller flere bompengepakker, er det for det første ikke nødvendig å innføre felles timesregel på tvers av pakkene (se nedenfor), det er mulig å sette opp flere bomstasjoner, innføre tovegs innkreving i alle bomstasjonene i Haugesund, eller selve passeringstaksten kan økes. Økt innkreving må samtidig vurderes opp mot økonomisk utvikling og betalingssevne for trafikantene i regionen, og samlet bompengebelastning som følge av statlige bompengepakker som fases inn framover.

Foreløpig om timesregel/passeringstak

I dagens Haugalandspakke er det en «timesregel» som innebærer at trafikanter betaler for maks én passering innenfor en time, uavhengig av antall passeringer. Dette gjør at trafikanter som kjører lengre innenfor bompengeområdet ikke nødvendigvis betaler mer enn de som kjører kortere. Tilsvarende er det et «passeringstak» som innebærer at en maksimalt betaler for 75 passeringer pr måned pr kjøretøy.

Dersom det etableres flere bompengepakker på Haugalandet, skal hver pakke sikre finansiering til egne prosjekter, og det er ikke gitt at takstene vil være de samme i alle pakkene. Nytteprinsippet tolkes slik at trafikanter som kjører gjennom flere bompengepakker har nytte av prosjekter i flere pakker, og det kan derfor være rimelig også å betale i hver enkelt pakke. Det må da vurderes om det er hensiktsmessig at en trafikanter skal oppnå fritak for betaling i én bompengepakke som følge av passeringer i en annen. Erfaringer fra Nord-Jæren har vist at det kan være krevende å bli enig om kompensasjon fra en pakke til en annen som følge av inntektstap. På Haugalandet vil det antagelig være de mindre pakkene (Karmøy og Haugesund nord/Sveio) som vil tjene mest på ikke å ha felles timesregel, men også deres innbyggere som får økte utgifter (pendlertrafikken utgjør en større andel). Dersom samlet innkrevingsnivå skal beholdes akkurat som i dag, kan takstene eventuelt justeres noe ned dersom det ikke er felles timesregel. Det vises for øvrig til rapporten «*På veg mot et bedre bomsystem. utfordringer og muligheter i det grønne skiftet*» fra et regjeringsoppnevnt utvalg høsten 2020, der det ble anbefalt at «*timesregel og passeringstak bør avvikles*». *Begrunnelsen for dette var å «unngå at noen trafikanter subsidierer andre, for å redusere insentivene til økt trafikk og for å ivareta hensynet til eksterne virkninger*»³.

Foreløpig om envegs/tovegs innkreving

I dag har alle bomstasjonene i Haugesund kommune envegs innkreving (ut av sentrum), mens de andre har tovegs. Det betyr at trafikanter vest- og østfra betaler begge veier når de skal til byområdet, mens innbyggerne der betaler bare én vei innenfor byområdet. Dette ble bestemt da pakken ble opprettet og var relatert til prosjektfordelingen i pakken. Dersom det opprettes en bypakke for Haugesund og fastlands-Karmøy, er det ikke gitt at denne forskjellen skal videreføres innenfor bypakken, særlig siden innbyggerne i byområdet har kortere reiser og bedre muligheter for å gå, sykle eller reise kollektivt.

Forslag til konklusjon: Saken tas til orientering

³ På veg mot et bedre bomsystem. utfordringer og muligheter i det grønne skiftet.

Sak 9: Videre arbeider og framdrift

Bakgrunn: Det er ikke lenge til 2023

Proessen for nye bompengepakker er planlagt for at det skal være mulig å sette i gang nye bompengepakker når dagens Haugalandspakke avsluttes sommeren 2023. Dette forutsetter optimal framdrift med hensyn til utredninger, planarbeid og avklaringer underveis. Det vil ikke nødvendigvis ha større kostnadmessige konsekvenser dersom det skulle oppstå forsinkelser (med unntak av redusert innkreving), men det er ønskelig å ha kontinuitet og forutsigbarhet rundt bompengennevningen. For Haugesund/fastlands-Karmøy er det også viktig å posisjonere seg i forhold til ny tilskuddsordning som foreløpig bare er sikret i fire år (2022-25).

De mest kritiske punktene for videre framdrift vurderes å være strategiske valg i kommunene, prioritere prosjekter, ferdigstille reguleringsplan for prosjekter i pakken og kvalitetssikre kostnader.

Karmøy: Strategisk valg og planavklart prosjekt

For Karmøy har de totale kostnadene, samt manglende planavklaring for Åkra Sør-Veakrossen, gjort at den strategiske avklaringen i en bompengepakke er vanskelig. KMD har krevd nye utredninger om prosjektet, og disse vurderes som omfattende. En eventuell kulvert/tunnel må også reguleres, før prosjektet som helhet vil være planavklart.

Fylkesutvalget i Rogaland har bedt fylkesrådmannen «utrede om det kan finnes andre gode, men rimeligere og mer gjennomførbare løsninger for hvordan Fv547 i Karmøy kommune kan videreutvikles»⁴. Det startes et forprosjekt om dette nå, men resultatet vil ikke være klart til høringen i september/oktober. Dersom arbeidet ender med at en ny bompengepakke i større grad skal ta utgangspunkt i dagens veg, må det reguleres et prosjekt i pakken. En regulering trenger ikke nødvendigvis avvete ferdigstilling av forprosjektet.

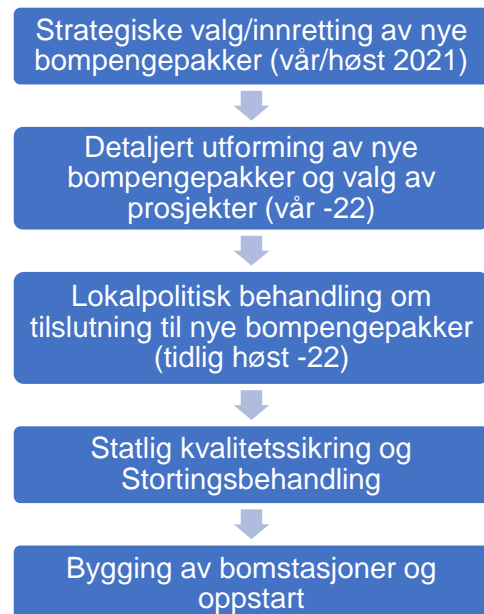
Haugesund/fastlands-Karmøy: Planavklart prosjekt

Også for Haugesund/fastlands-Karmøy vil det bli diskusjoner om økonomiske prioriteringer, men det trenger i mindre grad bli strategisk avgjørende. For bypakken vurderes det å være mer kritisk å få planavklart et tilstrekkelig stort prosjekt i pakken. Forprosjekt for Risøy bru nærmer seg ferdigstilling, men videre regulering kan ta tid. Regulering av Skjoldavegen er under oppstart (planmidler i Haugalandspakken).

Haugesund nord/Sveio: Strategisk valg og eventuelt planavklaring

Dersom bompengepakken for Haugesund nord/Sveio innebærer å finansiere hele eller deler av Førland-Ekrene med H1-standard, forventes ikke planavklaring å bli en kritisk faktor. Dersom det blir valg å forbedre dagens veg, må det startes regulering av et prioritert prosjekt i pakken.

Forslag til konklusjon: Saken tas til orientering



Figur: Videre prosess med nye bompengepakker.

⁴ FU-sak 102/2021

Sak 10: Høring og medvirkning i 2021

Orientering om planlagt prosess fram mot strategiske valg høsten 2021

Gruppen 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 – i forbindelse med høringen (september/oktober) eller andre ganger.

Videre utredning av strategi-alternativer og dialog underveis

Strategi-alternativene utredes fram mot 1. september. 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 innspillsmøte 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/bompengeprojekter/nye-bompengepakker-pa-haugalandet/>

Tema for kommende møter i administrativ koordineringsgruppe og politisk referansegruppe

- 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. I 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

Eventuelt

Styringsgruppemøte Haugalandspakken, møte nr. 3-2021

Dato: 01.07.21, kl 10.00-11:00

Sted: Scandic Maritim Hotel, Haugesund

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

Vestland fylkeskommune: Siri Klokkestuen

Statens vegvesen: Irene Hegre

Haugesund kommune: Trine Meling Stokland, Tor Inge Eidesen (vara for Arne Christian Mohn)

Karmøy kommune: Jarle Nilsen, Alf Magne Grindhaug

Sveio kommune: Linn Therese Erve

Tysvær kommune: Sigmund Lier

Vindafjord kommune: Ole Johan Vierdal

Etne kommune: Mette Heidi Bergsvåg Ekrheim

Bokn kommune: Osmund Våga

Forfall: Arne-Christian Mohn, Haugesund kommune

1. Godkjenning av dagsorden

Det ble fra sekretariatet meldt inn en sak til eventuelt angående indeksjustering av takstene i Haugalandspakken. En kort saksorientering til denne saken var utsendt på mail dagen før møtet. Ellers ingen kommentarer.

2. Gjennomgang av møtereferat, S2 – 2021

Ingen kommentarer

3. Statusgjennomgang prosjekter i Haugalandspakken

Rune Flage Stumo presenterte status på fylkesvegprosjektene i pakken. Prosjektet Skudenes-Kyrkjeleite er nå ferdigstilt og åpnes formelt over sommerferien. Styringsgruppens medlemmer inviteres til åpningen. Anbudspapirene på prosjektet Karmsundgata er sendt ut og det legges opp til byggestart høsten 2021. Rettssak i Karmsundgata, knyttet til den forrige anbudsutlysningen, ble behandlet i

lagmannsretten i midten av juni og dom ventes før ferien. Haugesund kommune ba om at det startes prosjekteringsarbeid av Salhusveien. Dette gjelder den delen som ligger i Haugesund, ettersom Karmøy-delen allerede er prosjektert. Senere, i andre del av møtet, ble det videre stilt spørsmål om statlig tilskudd knyttet til en eventuell bypakke i byområdet Haugesund kan benyttes til å delfinansiere Salhusveienprosjektet i dagens Haugalandspakke. Denne ordningen er ikke endelig utformet enda, og svaret på dette spørsmålet er derfor ikke endelig avklart, men administrasjonens vurdering er at det kan være en mulighet. Rogaland fylkeskommune starter arbeidet med å prosjektere Haugesundsdelen av Salhusveien.

Irene Hegre presenterte status i riksvegprosjektene. Om prosjektene Tveit-Gjerde og Gismarvik-Aksdal fortsatt har statlig bevilgning, som de hadde i forrige handlingsprogram for NTP, klargjøres gjennom arbeidet med langtidsprogram høsten 2021 og budsjett for 2022. Angående prosjektet Gismarvik-Aksdal uttrykte Tysvær at de håper Rogaland fylkeskommunes kulturminneavdeling kan prioritere prosjektet slik at det sikres en optimal fremdrift.

Eventuelt:

Ferde har sendt et brev til Rogaland fylkeskommune og kommunene med bomstasjoner i Haugalandspakken – Haugesund, Karmøy og Tysvær – hvor det fremkommer at det er grunnlag for å inflasjonsjustere takstene i Haugalandspakken med 1 krone for både takstgruppe 1 og takstgruppe 2. Takstjusteringen fordrer lokal tilslutning. Det er avklart at tilslutning i styringsgruppen vil være tilstrekkelig til å svare ut dette kravet. Justeringen vil gi i størrelsesorden 15-20 millioner kroner i økte årlige bompenginntekter.

Styringsgruppen behandlet saken og mot Svein Erik Indbjos stemme ble følgende vedtak fattet:

Styringsgruppen i Haugalandspakken, bestående av fylkeskommunene Rogaland og Vestland, samt kommunene Haugesund, Karmøy, Sveio, Tysvær, Bokn, Vindafjord og Etne, gir tilslutning til Ferdes foreslåtte inflasjonsjustering av takstene. Ny takst i Haugalandspakken vil med dette bli 12 kroner for takstgruppe 1 og 19 kroner for takstgruppe 2.

Helge Ytreland,
referent

Bompengeutredning Haugalandet Møte i politisk referansegruppe S3-2021

Dato: 01.07.21, kl 11.00-13.30

Sted: Scandic Maritim Hotel, Haugesund

Deltakere:

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

Vestland fylkeskommune: Siri Klokkestuen

Statens vegvesen: Kaisa Banne

Statsforvalteren i Rogaland: Lone Merethe Solheim

Haugesund kommune: Trine Meling Stokland, Tor Inge Eidesen (vara for Arne Christian Mohn)

Karmøy kommune: Jarle Nilsen, Alf Magne Grindhaug

Sveio kommune: Linn Therese Erve

Tysvær kommune: Sigmund Lier

Vindafjord kommune: Ole Johan Vierdal

Etne kommune: Mette Heidi Bergsvåg Ekrheim

Bokn kommune: Osmund Våga

Forfall: Arne-Christian Mohn, Haugesund kommune

4. Orientering om behandlingen av NTP i Stortinget

Nasjonal Transportplan 2022-33 ble behandlet i Stortinget 14. juni og 15. juni. Den største endringen er for Haugalandet sin del knyttet til E134 Bakka-Solheim. Et flertall av partiene på Stortinget har fremmet merknader om en statlig oppstartsbevilgning i første seksårsperiode 2022-27, og videreføring i andre periode. Det er ikke nærmere beskrevet delfinansiering med bompenger.

Statens vegvesen orienterte om NTP. Bakka-Solheim-prosjektet er ikke fullfinansiert, men det er ikke formidlet om beløpet i merknadene er tenkt knyttet opp mot en gitt delstrekning. Statens vegvesen forventer klargjøring fra departementet om videre prioritering – dette kommer vanligvis høsten etter at NTP er vedtatt. Det er behov for planmidler for å kunne starte regulering.

Det vil ikke være et handlingsprogram til NTP som sendes på høring som før, og prosjektprioriteringer skal kunne rulleres hvert år.

Kommunene påpekte at båndleggingen i kommunedelplanen for Bakka-Solheim gjelder til 2023 og at det er viktig å komme i gang med regulering for å gi forutsigbarhet. Strekningen Bakka-Mo har dårligst standard, men viktig å få fullført vegen utenom tettstedene også.

Det ble fra flere uttrykt en bekymring om at det nå synes å være større statlig styring og mindre lokalpolitisk påvirkningsmulighet i arbeidet med statlige prosjekter.

Konklusjon: Saken tas til orientering

5. Hvilke nye bompengepakker kan vi jobbe videre med nå?

I arbeidet med nye bompengepakker har det blitt tydeligere at det - som følge av krav til nye bompengepakker og statlig politikk/anbefalinger - vil være ulike tidsløp for de mulige bompengepakkene i regionen. Administrasjonen oppfatter at bompengefinansiering for de store statlige prosjektene på E134 og E39 vil ligge noe fram i tid, og at de bompengepakkene fylkeskommunene og kommunene har mulighet å arbeide videre med nå, er en bypakke for byområdet Haugesund/fastlands-Karmøy, en bompengepakke for fv 547 på Karmøy, og en for fv 47 i Haugesund nord/Sveio.

Tysvær mener det er uheldig at det ikke lenger blir en samlet forvaltning av bompenger og samferdselsutvikling i regionen og mener at hvis det skal være bom på E134, må det også være prosjekter der. Også andre uttrykte støtte til Tysværs uttalelse. Statens vegvesen viser til at det innenfor en bypakke må vises hvordan gjennomgangstrafikken kan få nytte, men at det også kan skje gjennom tiltak på sidevegnettet. Det er pr nå ikke planavklarte prosjekt på E134 med prioritering i NTP som det kan startes bompengefinansiering for.

Det ble stilt spørsmål om forvaltningsmodellen for en bypakke vil bli annerledes enn for byvekstavtalene – det vises til at det har vært tunge beslutningsprosesser på Nord-Jæren, mens den nye tilskuddsordningen blir mye mindre og bør kunne være enklere. Statens vegvesen orienterte om at departementet har ønsket en enklere og mindre arbeidskrevende modell – det skal nå jobbes med å utforme ordningen.

Konklusjon: Saken tas til orientering

6. Framtidige bompengepakker på E134 og E39

Statens vegvesen har oppfordret til at det i stortingsproposisjoner for Karmøy-pakke og bypakke beskrives hvordan E134 Helganes-Aksdal/Karmsund bru kan sikres bompengefinansiering når den en gang kommer så langt. Administrasjonen har ut fra dagens forutsetninger vurdert det som hensiktsmessig at E134 Helganes-Aksdal/Karmsund bru gis en egen finansiering/innkreving. Dersom samlet bompengebelastning blir for høy, kan det vurderes å senke takstene i Karmøy-pakke og bypakke.

Kommunene er opptatt av å se samlet bompengebelastning i regionen i sammenheng, men forventer samtidig at et prosjekt som E134/Karmsund bru vil ha betydelig statlig finansiering.

Konklusjon: Saken tas til orientering

7. Alternativer for bompengepakker på fylkeskommunal/ kommunal infrastruktur

I saken ble det presentert noen «hovedalternativer» for utforming av bompengepakker:

- Fv 47 i Haugesund nord/Sveio: Førland-Ekrene som enkeltstående bompengeprojekt (hele eller delstrekning), «forbedringspakke» fv. 47 med utgangspunkt i dagens veg, eller å inkludere hele eller deler av fv 47 i bypakken
- Fv 547 på Karmøy: Åkra Sør-Veakrossen som enkeltstående bompengeprojekt, en større porteføljestyrt bompengepakke med Åkra Sør-Veakrossen + utbedringer Veakrossen-Helganes, eller en mindre bompengepakke med utbedringer som i større grad tar utgangspunkt i dagens veg.
- Når det gjelder bypakke for byområdet Haugesund/fastlands-Karmøy, er det i mindre grad direkte alternativer, men likevel behov for å avklare geografisk avgrensning, hvilke reiser nullvekstmålet skal «innrettes» mot, ambisjonsnivå og avveininger i Karmsundgata, utbedringer i vegnettet for øvrig, videre utvikling av kollektivtransporten mv.

Karmøy spurte om det kan være mulig med flere strekningspakker i samme kommune. Det er prinsipielt ikke noe i veien for dette, men vil kreve separate utredninger og behandling. Dette vil kunne være en del av konkretiseringsarbeidet som skal gjøres som neste del av bompengeutredningene.

Det ble stilt spørsmål om forventede utgifter til bomstasjoner i nye bompengepakker. Statens vegvesen viste til at teknologisk utvikling og effektivisering gir stadig lavere innkrevings- og administrasjonsutgifter i bompengepakker. Som et gjennomsnitt har det

vært operert med ca 2 mill./år pr bomstasjon, avhengig av antall bomstasjoner og passeringer pr pakke.

Det ble kommentert at tilskuddsordningen for mindre byområder kan gi økt handlingsrom i en bypakke. Ordningen kan bli forlenget, eller også øke i størrelse, og det kan være viktig å posisjonere seg.

Konklusjon: Saken tas til orientering

8. Foreløpig om bompengenivå og samordning av takster

Administrasjonen orienterte om bompengenivå i ulike bompengepakker. Det er vanskelig å bestemme bompengenivå før innrettingen i den enkelte bompengepakke begynner å ta form, men dersom kommunene har oppfatninger om dette, kan det være til nytte i den videre planleggingen. I tillegg til takstnivå, kan det senere bli aktuelt å diskutere om hver pakke skal ha separat innkreving uten felles timesregel, og om det er hensiktsmessig med én- eller tovegs innkreving i bomstasjonene.

Konklusjon: Saken tas til orientering

9. Videre arbeider og framdrift

Det planlegges for at nye bompengepakker skal kunne starte opp etter at dagens Haugalandspakke avsluttes. Krittisk punkt i framdriften er knyttet til strategivalg for pakkene og til plan-/kostnadsavklaring:

- For Haugesund nord/Sveio er det mulig å planavklare strekningen Fagerheim-Ekrene, men en eventuell «forbedringspakke» vil trenge et nytt reguleringsprosjekt.
- For Karmøy/fv 547 forventes utredningen knyttet til KMD-kravene å ta en god del tid, og det antas at denne pakken ikke vil bli klar i 2023.
- For bypakken vil det antagelig være regulering av en ny Risøy bru som blir et krittisk punkt i framdriften.

Konklusjon: Saken tas til orientering

10. Høring og medvirkning i 2021

Administrasjonen vil i september sende ut høringsbrev til kommunene og statlige etater om videre arbeid med nye bompengepakker. Det ble foreslått å avvete utsendingen til etter møtet i politisk referansegruppe 9. september, og vist til at det vil være mulig for kommunene i forhold til egen saksbehandling.

Haugesund kommune ble oppfordret til å vurdere muligheter for en tidligere behandling, slik at vedtak kunne foreligge før den fylkeskommunale skrivefristen ca 28. oktober. Kommunen viste til muligheter for formannskapsbehandling 20. oktober.

Konklusjon: Saken tas til orientering

Eventuelt

Samferdselssjef i Rogaland fylkeskommune, Gottfried Heinzerling skal pensjonere seg og har siste arbeidsdag 2.juli. Styringsgruppen i Haugalandspakken benyttet anledningen til å takke Gottfried for et godt samarbeid.

Bernt Østnor,

referent