

Møteinnkalling S1-2021. Politisk styringsgruppe for Haugalandspakken/bompengeutredning på Haugalandet

Møtested: Microsoft Teams

Møtetidspunkt: 25.02.21, kl 10.00-14.00

Tentative møterammer:

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

Saksliste:

1. Godkjenning av dagsorden
2. Godkjenning av møtoreferat S5-2020

Saker Haugalandspakken:

3. Statusgjennomgang prosjekter i Haugalandspakken

Saker bompengeutredning på Haugalandet:

4. Arbeidsprogram, medvirkning og møter med kommunene
5. Scenarier for framtidig transportutvikling
6. Oppspill til å prioritere utviklingsbehov i regionen
7. Handlingsrom mht strekningspakker/statlig vegnett
8. Strategi-alternativer som skal vurderes og besluttes i 2021
9. Eventuelt.

Vedlegg:

1. Møtoreferat S5-2020.
2. Arbeidsprogram, endelig versjon.
3. Notat: Utkast til strategi-alternativer som skal vurderes

Sak 1: Godkjenning av dagsorden

Sak 2: Godkjenning av møtereferat S5-2020

Møtereferat legges ved møteinnkallingen.

Saker Haugalandspakken:

Sak 3: Statusgjennomgang av prosjektene i pakken

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

Forslag til konklusjon: Saken tas til orientering.

Saker bompengeutredning på Haugalandet:

Sak 4: Arbeidsprogram, medvirkning og møter med kommunene

Arbeidsprogrammet er endret i tråd med innspillene og følger vedlagt

Forslag til arbeidsprogram for bompengeutredningen ble diskutert i administrative og politiske møter i november. Det kom innspill om tettere involvering av kommunene-administrasjonene og kobling mot kommunale planer/strategier, behov for lokalpolitiske informasjonsmøter underveis i prosessen og involvering av regionalt næringsliv og interesseorganisasjoner. Videre bør bærekraftsmål, nasjonale og regionale areal- og transportmål og overgangen til lavutslipssamfunnet komme fram, gåing/sykling/kollektiv gis mer plass enn i dagens pakke, og ambisjonsnivået være realistisk i forhold til hva som er gjennomførbart. Det må avklares om tiltak i tettsteder og på annet fylkeskommunalt vegnett kan inkluderes, og om statlig vegnett og kommuner innover i regionen vil bli omfattet av nye bompengepakker. Dersom framtidig bompengepakker går over flere kommuner, bør det på forhånd avklares hvordan inntektene skal fordeles.

Arbeidsprogrammet er endret i kap. 2.2 og kap. 3 for å fange opp innspillene. Også innspill som ikke er konkret omtalt i teksten, vil bli hensyntatt så langt som mulig i prosessen. Endelig versjon av arbeidsprogrammet er vedlagt innkallingen.

I januar-februar har det vært møter med mange av kommunene

I etterkant av forrige møte i november har Rogaland fylkeskommune, Vestland fylkeskommune og Statens vegvesen avholdt administrative møter med Sveio, Vindafjord/Etne, Karmøy og Haugesund.. Fra kommunene har medlemmer i administrativ koordineringsgruppe deltatt, kommunedirektører, seksjonsledere og planleggere. Hensikten med møtene har vært å gå nærmere inn på den enkelte kommunes behov og interesser, i tillegg til å involvere bredere i kommunene. Kommunene har presentert egne planer/prosjekter/prioriteringer og blant annet etterspurt handlingsrom i forhold til statlig vegnett, andre fylkesveger og tettstedstiltak.

Fylkeskommunene har også hatt presentasjoner i formannskap/kommuneplanutvalg i Tysvær, Vindafjord, Sveio, Etne og Haugesund – dels sammen med Statens vegvesen. Tilsvarende er også planlagt i Bokn. Også i disse møtene har det vært spørsmål om handlingsrom på statlig vegnett og andre fylkesveger. I tillegg har Næringsforeningen, Haugaland Vekst og næringssjefene i Haugesund, Karmøy og Tysvær fått informasjon om prosessen.

Tema for kommende møter i administrativ koordineringsgruppe og politisk referansegruppe

Februar: Tema for møter i administrativ koordineringsgruppe og politisk referansegruppe er å innlede til diskusjon om hva som er de viktigste utviklingsbehovene innen transport i regionen, samt legge fram en første skisse til strategi-alternativer for bompengepakker som nå skal vurderes, og som det skal tas en beslutning om til høsten.

April: Det er en ambisjon å få til en prioritering av utviklingsbehov innen transport, samt lande hvilke strategi-alternativer som er aktuelle å vurdere for nye bompengepakker. Samtidig forventes det å foreligge forslag til ny NTP. Underveis planlegges det å avholde et informasjonsmøte i samarbeid med næringsforeningen.

Juni/juli: Arbeidet med vurdering av strategi-alternativer må ha kommet et godt stykke. Underveis kan det være hensiktsmessig med nye møter og ev. politiske presentasjoner for kommuner som måtte ønske dette. Ny NTP forventes ferdigbehandlet.

August/september: Det skal presenteres en administrativ vurdering og anbefaling om strategivalg, og denne sendes på høring fram til medio oktober.

Forslag til konklusjon: Saken tas til orientering.

Sak 5: Scenarier for framtidig transportutvikling

Saken gjelder prognoser for framtidig utvikling og håndtering av usikkerhet

I arbeidsprogrammet står om at det skal beskrives «forventninger/scenarier for framtidig utvikling». Sekretariatet har gjennomgått prognoser for framtidig, regional utvikling og transportutvikling, samt usikkerhetsfaktorer. Sekretariatet anbefaler at usikkerheten håndteres gjennom å utforske ulike strategi-alternativer, slik som omtalt i arbeidsprogrammet.

Det er mye usikkerhet rundt framtidig transportutvikling, men veksten forventes ikke å bli veldig høy
SSB utarbeidet i 2020 nye prognoser for befolkningsutvikling som viste lavere vekst enn det som tidligere var antatt. Middelprognozen antar en samlet vekst i regionen på gjennomsnittlig ca 200 personer (ca 0,2 %) pr år fram til 2050. Veksten vil i så fall nesten utelukkende bestå av aldersgruppen +67 år. Næringsutviklingen i regionen står overfor både trusler og muligheter, men uansett er det en betydelig omstilling som står for døren. Også transportmidler, energibruk, reisevaner og reisebehov er i endring. Klimakrav, digitalisering, nye mobilitetsløsninger og stimulering av aktive transportformer kan gi lavere vekst i biltransport. Arbeidsplassentralisering kan gi økt transport, men filialer og hjemmekontor det motsatte. Transport- og energipolitikken vil påvirke om selve transporten blir billigere eller dyrere i framtida. Samlet vurderes usikkerheten å være større enn de endringene som prognosene indikerer. Stedvise forskjeller vil være avgjørende, men det vurderes ikke som entydig at maks-belastningen i trafikken med nødvendighet kommer til å øke absolutt overalt.

Utforske ulike strategi-alternativer framfor å fastsette en «dimensjonerende vekstrate» for transport
Med lavere vekst-prognoser og den høye usikkerheten som beskrevet ovenfor, vurderes det ikke som hensiktsmessig å velge en fast «dimensjonerende vekst» for en så lang tidsperiode som 30 år, som deretter gis avgjørende vekt for dimensjonering og standardvalg på vegnettet. I stedet foreslås det å utrede alternative utviklingsstrategier for ulike deler av regionen, slik som beskrevet i arbeidsprogrammet, og deretter vurdere hvilken strategi som gir utviklingsmuligheter for regionen, god måloppnåelse på andre områder, og som kan gjennomføres innenfor en akseptabel kostnadsramme. Dette er en tilnærming som er helt i tråd med beskrivelsen i Statens vegvesens vegnormaler om hvordan dimensjonerende trafikkmengde skal bestemmes.

Forslag til konklusjon: Saken tas til orientering.

Sak 6: Oppspill til å prioritere utviklingsbehov i regionen

Saken gjelder oppstart av arbeid med å tydeliggjøre regionale behov og mål for nye bompengepakker

I arbeidsprogrammet står om at det skal gjennomgås hvilke utviklingsbehov som forventes å bli særlig tydelige de kommende tiårene, og som gjør det særlig nødvendig med styrket transportfinansiering. Behovene skal differensieres for ulike deler av regionen. Politisk referansegruppe informeres i denne omgang om hvordan det jobbes med å definere «utviklingsbehov» og at dette vil bli et større tema på neste møte.

Hva menes med «utviklingsbehov»?

Med «utviklingsbehov» menes hva det er viktigst å gripe tak i for å løse en framtidig situasjon og håndtere den i tråd med vedtatt politikk. Hensikten med å diskutere utviklingsbehov er å tydeliggjøre hvorfor det anses nødvendig med nye bompengepakker. Utviklingsbehov er dermed et skritt på veien til å formulere mål for bompengepakkene.

Diskusjon om utviklingsbehov tar utgangspunkt i dagens utfordringer og forventninger til framtidig utvikling. Det vises til notat på forrige møte om utviklingstrekk innen areal og transport, og sak over om framtidig utvikling. Forventet utvikling sammenlignes med nasjonal, regional og lokal politikk for å vurdere om det kan oppstå misforhold. I tillegg vurderes om det er særlige interesser som blir berørt og må hensyntas.

Oppstart av diskusjon om utviklingsbehov, med ambisjon om prioritering i neste møte

Sekretariatet foreslår at utviklingsbehov deles i fire, tilsvarende som i regionalplanen – med tema som er generelle for hele regionen, for byområdet spesifikt, for andre tettsteder, og for hovedtransport-akser. Det skisseres mulige tema. Hensikten er å spille opp til en diskusjon, med ambisjon om nærmere prioritering på neste møte i april.

Forslag til konklusjon: Saken tas til orientering.

Sak 7: Handlingsrom mht strekningspakker/statlig vegnett

Bakgrunn: Prinsippvedtaket legger opp til fylkeskommunalt og statlig vegnett i separate pakker
Prinsippvedtaket fra 2019 legger opp til at det skal utformes en by-og tettstedspakke og egne strekningspakker på fv 47/547 og på E39/E134. Bakgrunnen for at det ikke lenger ble anbefalt en felles bompengepakke for riks- og fylkesveg, som dagens Haugalandspakke, var ulikheter når det gjelder utfordringer og transportpolitikk i regionen, samt at nytteprinsippet gjør at det må være sammenheng mellom område for innkreving og prosjektgjennomføring. Det ble anbefalt å ha statlig veg i egne pakker, for ikke å gjøre pakker med fylkeskommunale prosjekter avhengige av statlige bevilgninger, og tidspunkt og størrelsen på disse.

Spørsmål fra kommunene om prosjekter på statlig vei og indre del av regionen

På forrige administrative og politiske møter i november, ble det etterspurt hvilket handlingsrom det er for å finansiere prosjekter særlig på E134 og i tettsteder innover i regionen. I forbindelse med kommune-presentasjoner, har det også kommet spørsmål om tilliggende fylkesvegnett. Statens vegvesen har vist til at Nasjonal Transportplan med handlingsprogram og årsbudsjett er styrende for statlige investeringer. Det kan ikke startes arbeid med å planlegge bompenginnkreving for større prosjekter som ikke ligger inne i NTP. Det er foreløpig uvisst om det vil være midler avsatt til større prosjekter på Haugalandet på E39/E134 i kommende NTP. Det foreligger godkjent kommunedelplan for E134 Bakka-Solheim, kommunedelplan for E39 Bokn-Hope er i oppstartsfasen, mens det ikke er startet planarbeid for E134 Helganes-Aksdal. Bompenginnkreving på riksveg ligger noe frem i tid. Når det gjelder eventuelle mindre tiltak på statlig vegnett, vil rammer til E134 og E39 bli avklart i NTP. Hvilke konkrete mindre tiltak som statens vegvesen vil prioritere innenfor disse rammene vil så bli avklart gjennom arbeidet med langtidsprogrammet som legges frem senere.

Behov for å tydeliggjøre handlingsrom mht strekningspakker/statlig vegnett

Som underlag til strategivalget for nye bompengepakker, er det ønskelig å få mest mulig klarhet i hvilket handlingsrom som ligger innenfor prinsippvedtaket om «egne strekningsvise pakker for aktuelle strekninger på E134, E39» - hvilke typer tiltak som kan være aktuelle og tilhørende prosess/tidsperspektiv. Sekretariatet har bedt om Statens vegvesen om et notat som tydeliggjør dette, jf. deres rolle som vegmyndighet på statlig veg og som sektor-/fagansvarlig i bompengesaker generelt. Innholdet i nytt forslag til NTP i mars mht. prosjekter, rammer og bompengepolitikk mv. legges til grunn. Statens vegvesen er positive til dette, men bedt om den politiske referansegruppa sender en forespørsel. Statens vegvesen vil orientere nærmere i møtet.

Forslag til konklusjon: Den politiske referansegruppen anmoder Statens vegvesen om å klargjøre muligheter og begrensninger i prinsippvedtaket mht strekningsvise pakker for mindre og større tiltak på statlig veg – hvilke typer tiltak som kan være aktuelle og tilhørende prosess/tidsperspektiv.

Sak 8: Strategi-alternativer som skal vurderes og besluttes i 2021

Saken gjelder hvilke strategi-alternativer som skal vurderes i vår/sommer og besluttes til høsten

I bompengeutredningen legges det opp til å vurdere og beslutte strategiske grep for nye bompengepakker i løpet av 2021 – det vil si innrettingen eller hoveddrammene for bompengepakkene. En anbefaling skal sendes på høring ca 1. sept., og endelig beslutning skjer i fylkestingene i desember. Deretter detaljeres bompengepakkene ut fra valgt innretting.

Sekretariatet har laget en skisse til strategi-alternativer som skal vurderes opp mot hverandre

Sekretariatet har laget en første skisse med forslag til hvilke «strategiske grep» som bør besluttes i 2021, slik at det blir et tydelig utgangspunkt for å detaljere bompengepakkene etterpå. Det er foreslått fire tema, og for hvert av dem er det skissert ulike alternativer. Det kan også finnes kombinasjonsmuligheter - alternativene er valgt ut fra å illustrere en spennvidde:

1. Regional inndeling av «pakke-områder»
Prinsippvedtaket forstås slik at det skal være tre bompengepakker på fylkeskommunalt vegnett. Egne pakker på statlig vegnett kan komme til underveis. Vedtaket innebærer en endring i forhold til dagens Haugalandspakke som gjør at det ikke lenger blir en felles-pakke for hele regionen.
2. Geografisk avgrensning av bompengepakker
Prinsippvedtaket legger opp til (minst) tre bompengepakker på fylkeskommunalt vegnett. Det må klargjøres hvordan hver av bompengepakkene skal avgrenses geografisk, og sammenhengen mellom hvor innkreving skal skje og hvor det gjennomføres tiltak. Det må avklares hvilke tettsteder som inngår i en by- og tettstedspakke, og om strekningspakker også kan dekke tilliggende sidevegnett og tiltak i tettsteder.
3. Utviklingsstrategi/ambisjonsnivå
Nye bompengepakker kan ha som ambisjon å realisere helt ny og gjennomgående infrastruktur med høyt standard-nivå, det kan prioriteres delstrekninger, eller det kan også være mulig å gjøre forbedringer på eksisterende infrastruktur for å forbedre kapasitet og funksjon. Ambisjonsnivået kan differensieres mellom trafikantgrupper.
4. Bompeng-nivå
Nye fylkeskommunale bompengepakker med utgangspunkt i dagens bompengenivå anslås grovt å kunne finansiere 2,5-2,8 mrd. kr over 15 år (bomstasjoner på E39/E134 i Tysvær ikke medregnet). Dersom alle prosjekter fra dagens pakke og ambisjoner i KVV Haugesund mv skal realiseres, vil det være nødvendig med betydelig høyere bompenger. Hvilket bompengenivå som velges, kan påvirke realiseringen av eventuelle statlige prosjekter.

Hvilke strategi-tema og alternativer som skal vurderes, må bestemmes på neste møte i april

Vedlagte notat med strategi-alternativer legges fram som grunnlag for diskusjon. Kommunene og statlige etater oppfordres til å gjennomgå saken og senest på neste møter i april melde tilbake om det er andre tema eller alternativer som bør vurderes, slik at det kan landes best mulig da. Deretter vurderes alternativene fram mot en anbefaling ca 1. sept.

Forslag til konklusjon: Politisk referansegruppe ga innspill til strategi-tema og alternativer som bør utredes.

Sak 9: Eventuelt

Styringsgruppemøte Haugalandspakken, møte nr. 1-2021

Dato: 25.02.21, kl 10.00-11.00

Sted: Microsoft Teams

Deltakere:

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

Vestland fylkeskommune: Siri Klokkestuen

Haugesund kommune: Arne-Christian Moen, Trine Meling Stokland

Karmøy kommune: Jarle Nilsen, Alf Magne Grindhaug

Sveio kommune: Linn Therese Erve

Tysvær kommune: Sigmund Lier

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

Etne kommune: Mette Heidi Bergsvåg Ekrheim

Bokn kommune: Osmund Våga

Forfall: Irene Hegre, Statens vegvesen

1. Godkjenning av dagsorden

Ingen kommentarer

2. Gjennomgang av møtereferat, S5 - 2020

Det ble i S5-2020 referatført at sekretariatet skulle sende et brev på vegne av styringsgruppa i Haugalandspakken til Kommunal- og moderniseringsdepartementet for å etterlyse fortløpende i saken om innsigelse i prosjektet Fv547 Åkra sør-Veakrossen. Karmøy kommune ba i møtet om å få tilsendt dette brevet. Det er sendt en epost til KMD, hvor det ble etterlyst fremdrift og et foreløpig anslag på når en avgjørelse vil foreligge. Denne vedlegges møtereferatet. Henvendelsen er foreløpig ikke besvart, men svaret fra KMD videresendes til styringsgruppen så snart det foreligger.

3. Statusgjennomgang prosjekter i Haugalandspakken

Helge Ytreland presenterte foreløpige tall på bompenginntekter og forbruk i 2020. Endelige tall foreligger ikke enda, og det er derfor heller ikke laget en oppdatert

porteføljeoversikt med 2021-tall, dette vil presenteres senere når endelig oversikt foreligger fra Ferde. Foreløpige tall tilsier netto inntekter i 2020 på om lag 190 millioner kroner. Dette er 10 millioner lavere enn de 200 millionene som er lagt til grunn for de resterende årene av Haugalandspakken, og skyldes i all hovedsak Korona. Forbruket var på om lag 70 millioner kroner.

Det ble også opplyst om at det på nettsidene til Rogaland fylkeskommune er laget egne sider om Haugalandspakken og utredningsarbeidet med ny Haugalandspakke, her vil bl.a sakspapirer, presentasjoner og referater legges ut i forbindelse med styringsgruppemøtene.

Rune Flage Stumo orienterte om status i de fylkeskommunale prosjektene i pakken. Lærlingeantallet i Skudenes-Kyrkjeleite er på 4,8 % og det ble tatt opp fra Haugesund at det er et mål om å ha 15 % lærlinger i prosjektene. Noe av grunnen til at tallet er lavere enn 15 % er at entreprenørene melder tilbake at det er krevende å klare å ha så mye som 15 % lærlinger. Det ble videre spurt om status på det rettslige oppgjøret i Karmsundgata. Fylkeskommunen hadde ikke noe konkret nytt som kunne orienteres om dette i møtet. Det ble avtalt at det fremmes en egen sak om dette, når det er noe nytt i saken.

Grunnet sykdom var Statens vegvesen forhindret fra å delta i møtet og Helge Ytreland presenterte derfor status på riksvegnettet på vegne av Statens vegvesen. Prosjektene går som de skal, med unntak av Tveit-Gjerde som ikke fikk finansiering i 2021 og derfor må avvente eventuell finansiering i ny NTP før den kan lyses ut og igangsettes.

Helge Ytreland,
referent

Bompengeutredning Haugalandet

Møte i politisk referansegruppe S1-2021

Dato: 25.02.21, kl 11.00-13.15

Sted: Microsoft Teams

Deltakere:

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

Vestland fylkeskommune: Siri Klokkestuen

Statens vegvesen: Kaisa Banne

Fylkesmannen i Rogaland: May Britt Jensen

Haugesund kommune: Arne-Christian Moen, Trine Meling Stokland

Karmøy kommune: Jarle Nilsen, Alf Magne Grindhaug

Sveio kommune: Linn Therese Erve

Tysvær kommune: Sigmund Lier

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

Etne kommune: Mette Heidi Bergsvåg Ekrheim

Bokn kommune: Osmund Våga

Sauda kommune: Asbjørn Birkeland

Utsira kommune: Marte Eide Klovning

Forfall:

4. Arbeidsprogram, medvirkning og møter med kommunene

Arbeidsprogrammet er endret i tråd med innspill som kom i administrativ koordineringsgruppe og politisk referansegruppe i november. Endelig versjon ble sendt ut som vedlegg til møtepapirene.

Fylkeskommunene og Statens vegvesen har hatt administrative møter med de fleste kommunene og presentasjoner i formannskap/kommuneplanutvalg. Sekretariatet orienterte om innspill som har kommet i disse møtene. Det har særlig vært etterspurt handlingsrom i forhold til å etablere bompenger på statlig vegnett og inkludere andre

fylkesveger og tettstedstiltak. Det har blitt oppfordret til å tydeliggjøre målsettingen med nye bompengepakker og innrettingen av dem. Kommunene har orientert om planer og strategier som er relevante i forhold til bompenger.

Den videre prosessen med bompengeutredning ble gjennomgått, med vekt på tema for de kommende møtene i april, juni og september.

Konklusjon: Saken tas til orientering

5. Scenarier for framtidig transportutvikling

Sekretariatet presenterte scenarier for framtidig, regional utvikling og transportutvikling, samt usikkerhetsfaktorer. Det vurderes ikke som hensiktsmessig å velge en fast «dimensjonerende vekst» for en så lang tidsperiode som 30 år, men i stedet utrede alternative utviklingsstrategier og vurdere dem opp mot hvilke utviklingsmuligheter de kan gi, måloppnåelse på andre områder og kostnadsramme.

Det ble kommentert at mye vil endre seg i et så langt tidsperspektiv, og en kan se tiltagende arealknapphet. Samtidig har regionen mange produksjonsarbeidsplasser, som også i framtiden vil ha behov for fysisk oppmøte.

Konklusjon: Saken tas til orientering

6. Oppspill til å prioritere utviklingsbehov i regionen

Sekretariatet orienterte om at den politiske referansegruppen på neste møte i april vil bli invitert til å se på hvilke regionale utviklingsbehov som det er særlig viktig å håndtere gjennom nye bompengepakker. Det ble skissert hvordan sekretariatet vil gå fram for å utarbeide et forslag. Kommunene ble oppfordret til å diskutere internt fram mot neste møte, slik at det blir et godt grunnlag for diskusjonen.

Konklusjon: Saken tas til orientering

7. Handlingsrom mht strekningspakker/statlig vegnett

På forrige administrative og politiske møte i november, ble det etterspurt handlingsrom i forhold til å etablere bompengepakker som kan finansiere tiltak særlig på E134 og i

tettsteder innover i regionen. Det har også kommet spørsmål om tilliggende fylkesvegnett. Statens vegvesen har oppfattet kommunenes prinsippvedtak til å omhandle de store prosjektene på E134 og E39. Det har vært vist til at Nasjonal Transportplan med handlingsprogram og årsbudsjett er styrende for statlige investeringer.

Som underlag til strategivalget for nye bompengepakker, er det ønskelig å få mest mulig klarhet i hvilket handlingsrom som ligger i prinsippvedtaket om «egne strekningsvise pakker for aktuelle strekninger på E134, E39» - det vil si hvilke typer tiltak som kan være aktuelle og tilhørende prosess/tidsperspektiv. Statens vegvesen har stilt seg positive til å klargjøre dette gjennom et notat, men har bedt om en formell forespørsel.

Det var tilslutning i gruppa til at det sendes en slik forespørsel. Det er ønskelig at svaret foreligger til neste møte i april med tanke på diskusjonen om hvilke «pakke-alternativer» som skal utredes.

Konklusjon: Den politiske referansegruppen anmoder Statens vegvesen om å klargjøre muligheter og begrensninger i prinsippvedtaket mht strekningsvise pakker for mindre og større tiltak på statlig veg – hvilke typer tiltak som kan være aktuelle og tilhørende prosess/tidsperspektiv.

8. Strategi-alternativer som skal vurderes og besluttes i 2021

Sekretariatet har laget en skisse til hvilke «strategiske grep» som bør besluttes i 2021, slik at det blir et tydelig utgangspunkt for å detaljere bompengepakkene i 2022. Det er foreslått fire tema, og for hvert av dem er det skissert ulike alternativer:

1. Regional inndeling av «pakke-områder»
2. Geografisk avgrensning av bompengepakker
3. Utviklingsstrategi/ambisjonsnivå
4. Bompeng-nivå

Kommunene og statlige etater ble oppfordret til å gjennomgå saken og senest på neste møter i april melde tilbake om det er andre tema eller alternativer som bør være med i utredningen. Deretter utredes temaene og alternativer fram mot en anbefaling i september.

Det ble kommentert at en må ha bompengepakker som ivaretar behovene i ulike deler av regionen – ikke bare ende opp med pakker for byområdet og fv 47/547. Det er viktig å ha et regionalt perspektiv og ivareta de store trafikkårene. Det er viktig å få klarhet i hvilke muligheter som er på statlig veg, og prosjekter i NTP og byvekstavtale vil være sentralt i den sammenheng.

Det ble kommentert at det ble viktig for kommunene til neste gang å være tydelige på hva de ønsker svar på. Det ble spurt om det vil være anledning til å ha bomstasjoner på statlig vegnett - Statens vegvesen viste til nytteprinsippet og veileder for bompengeutredninger, og at gjennomgangstrafikken må ha nytte av tiltak. Haugesund kommune kommenterte at Risøy bro vil være viktigste prosjekt for dem i en ny pakke. Kollektivtrafikk må utredes, og det ble oppfordret til å inkludere Kolumbus i prosessen - samferdselssjefen viste til at de er en integrert del av fylkeskommunens arbeid.

Det ble tatt opp om det er behov for et ekstra arbeids-/strategiseminar underveis for å få bedre tid til å drøfte sentrale problemstillinger – kommunene ble oppfordret til å ta opp i regionrådet om de ønsket et slikt seminar. Det ble også tatt opp at prosessen nå går fort, og at det kan bli krevende for kommunene å ta stilling til sakene. Samtidig ble det påpekt at den stramme framdriften er nødvendig dersom en skal ha sjanse til å starte opp nye bompengepakker når dagens pakke avsluttes, og det ble konkludert med å holde på den oppsatte framdriftsplanen.

Konklusjon: Politisk referansegruppe ga innspill til strategi-tema og alternativer som bør utredes.

9. Eventuelt

Det var ingen saker til eventuelt.

Bernt Østnor,
referent