

Overordnet oversikt over pengebruk i Haugalandspakken

Innledning

Styringsgruppen i Haugalandspakken ba i styringsgruppemøtet 11.11.21 om å få en overordnet oversikt over pengebruken i Haugalandspakken. Oversikten burde presentere hvor bompenger og statlige midler er brukt, og det var også ønskelig at oversikten tok med seg hvor bompengene er tatt inn.

Oppsummering

Gjennomgangen viser at Haugalandspakken helt fra stortingsproposisjonen har hatt en noe uavklart totaløkonomisk situasjon, hvor størrelsen på de offentlige bidragene ikke var bindende avklart på forhånd. Både regionreformen og til dels endring i mva-reglementet har gjort at forutsetningene i stortingsproposisjonen har endret seg underveis i Haugalandspakkens levetid. Likevel er det overordnede bildet at de offentlige bidragene til Haugalandspakken har samsvart svært godt med finansieringsplanen i stortingsproposisjonen: Pakken hadde en antatt bompengandel på 70 % og faktisk bompengandel vil også være 70 % når pakken avsluttes.

Selv om det har vært en utfordring i Haugalandspakken med at det ikke har vært finansiering til flere av de ønskede prosjektene, er de prosjektene som er gjennomført i stor grad samsvarende med forutsetningene i stortingsproposisjonen. Utgangspunktet var at Haugalandspakken i stor grad skulle gjennomføre tiltak på daværende rv47 og E134, og gjennomgangen viser også at så har skjedd. Den kommunevise fordelingen av hvor bompengene har vært viser også relativt godt samsvar mellom hvor pengene kreves inn og hvor de er brukt, og forbruket utenfor det geografiske området hvor det kreves inn bompenger har i all hovedsak gått til prosjekter på stamvegnettet, som jo har en regional betydning.

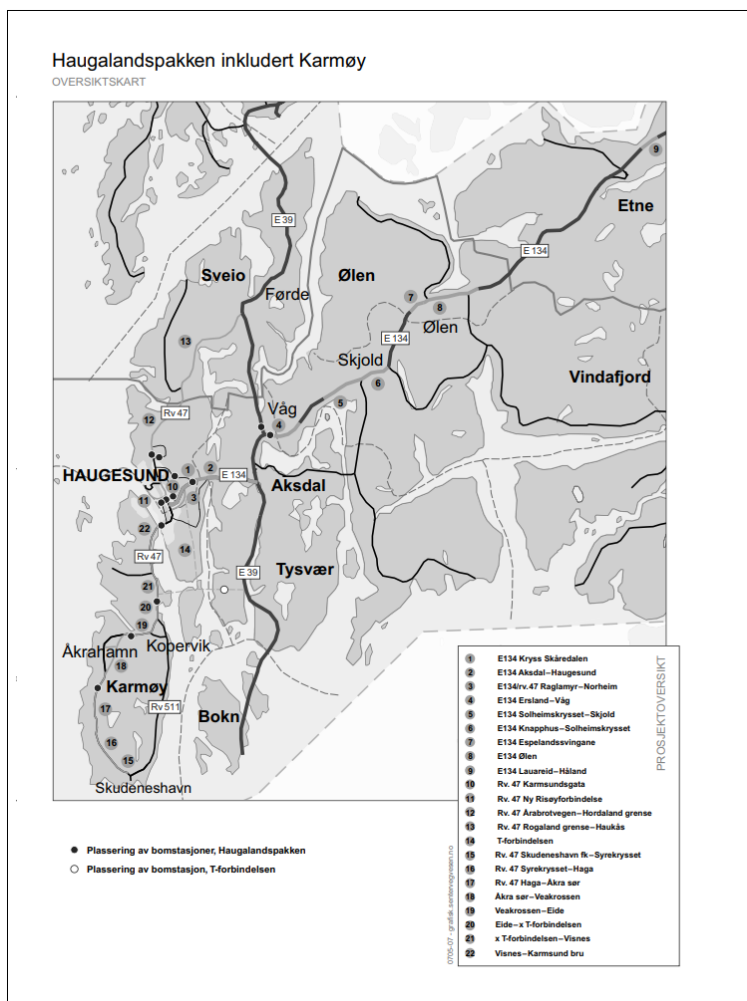
Det statlige bidrag har i hovedsak gått til prosjekter på E134. Også dette er i samsvar med forutsetningene i stortingsproposisjonen. I denne er den statlige andelen til stamvegprosjekter skissert til 40 %, og med de prognosene som foreligger p.t. vil den faktiske statlige andelen også ligge på 40 % av kostnadene på dette stamvegnettet.

Bakgrunn

Haugalandspakken er vedtatt gjennom to stortingsproposisjoner: Først gjennom St.prop. nr. 57 (2006-2007) og senere gjennom St.prop. nr. 45 (2007-2008) hvor også Karmøy ble innlemmet.

I stortingsproposisjonene er det ikke definert en konkret portefølje av prosjekter som skulle bygges ut, slik tilfellet gjerne er i nyere porteføljestyrte bompengepakker, men basert på fylkesdelplanen for transport på Haugalandet var det skissert en rekke aktuelle prosjekter. Figur 1 under er hentet fra stortingsproposisjonen hvor Karmøy ble innlemmet. I den opprinnelige stortingsproposisjonen beskrives det at «Haugalandspakka omfattar i hovudsak utbetringstiltak på E134 og rv 47 samt fylkesvegnett, både strekningsvise *tiltak og mindre investeringstiltak*. Det er også *føresett tiltak på E39*». Dette vises også i figuren under, hvor de navngitte

prosjektene var knyttet til E134 og rv 47 (som senere har blitt fylkesveg og fått navn fv 47 i Haugesund/Sveio og fv 547 i Karmøy). T-forbindelsen, vist som prosjekt nummer 14, ble skilt ut som et eget, frittstående bompengeprojekt og har derfor ikke inngått som en del av Haugalandspakken.



Figur 1: Aktuelle prosjekter og bomstasjonsplassering Haugalandspakken, jfr St.prop 45 (2007-2008)

I St.prop. nr. 45 (2007-2008) er *førebelse kostnader og forslag til finansieringsplan* skissert som i figuren under:

Prosjekt/tiltak	Kostnader	Finansiering			Sum
		Statlege midler	Bompengar	Fylkeskommunale midlar	
Mill. 2008-kr					
Stamvegar:					
- Prosjekt	550	220	330		550
- Mindre investeringstiltak	550	80	120		200
Øvrige riksvegar:					
- Prosjekt	1 240	140	1 100		1 240
- Mindre investeringstiltak	480	230	250		480
Fylkesvegar	290		140	150	290
Sum	2 760	670	1 940	150	2 760

Figur 2: forslag til finansieringsplan for Haugalandspakken fra St.prop. 45 (2007-2008)

I proposisjonen forutsettes det fra Samferdselsdepartementet at «*utbygging og framdrift blir tilpassa tilgjengelege midlar*» og at angående statlige og

fylkeskommunale midler fastsettes disse gjennom de årlige budsjettprosessene. Dette innebærer at summene fra hhv stat og fylkeskommune i forslaget til finansieringsplan ikke er å anse som en forpliktelse som partene må betale, men at størrelsen på statens og fylkeskommunens bidrag vil fastsettes underveis. Både på grunn av at kostnadsanslagene var usikre og på grunn av at størrelsen på de offentlige bidragene var uavklarte, skrev Samferdselsdepartementet i sin vurdering at pakken måtte tilpasses underveis til de tilgjengelige midlene.

Fordeling mellom bompenger og offentlige midler

Som beskrevet over, var ikke størrelsen på de offentlige midlene i Haugalandspakken avklart da pakken ble igangsatt. Det er likevel relevant å sammenligne utgangspunktet med fasit nå når pakken nærmer seg slutten. Innkrevingen avsluttes sommeren 2023.

Som bakteppe til denne vurderingen er regionreformen i 2010 viktig å ha med seg. Fra 1.1.2010 ble en rekke veger omklassifisert, og i Haugalandspakken gjaldt dette blant annet rv47, som mellom Skudeneshavn og Helganes/Husøy ble til fv547, mellom Helganes/Husøy og Haukeliveien i Haugesund ble E134 og mellom Haukeliveien og E39 i Sveio ble fv47. Som finansieringsplanen i stortingsproposisjonen viser, skulle majoriteten av finansieringen gå til «øvrig riksveg», som etter denne datoen i stor grad ble overført til fylkeskommunene. Det betyr også at de statlige bidragene til dette vegnettet også dermed skulle dekkes av fylkeskommunene. Også stamvegrammen ble fra denne datoen økt, i og med at noe av riksvegnettet ble flytta til stamvegnettet. I løpet av Haugalandspakkens varighet er det også innført mva på fylkesvegutbygging, en utgift fylkeskommunene kompenseres fra staten for og som i Rogaland tilbakeføres til Haugalandspakken.

Det er dermed krevende å sette opp en direkte sammenligning mellom utgangspunktet i finansieringsplanen og det faktiske forbruket, ettersom en del sentrale forutsetninger har endret seg. I Tabell 1 er stortingsproposisjonens finansieringsplan vist i 2021-kroner.

Bompenger stamveg	Bompenger øvrig riksveg	Bompenger fylkesveg	Statlige midler stamveg	Statlige/ fylkeskommunale midler øvrig riksveg	Fylkeskommunale midler fylkesveg
640	1.920	199	427	526	213
SUM bompenger			Sum offentlige midler		
2.759			1.166		

Tabell 1: Forslag til finansieringsplan Haugalandspakken jfr. st.prop 45 (2007-2008), millioner 2021-kr

Tabell 2 viser det faktiske forbruket i Haugalandspakken (det er her summert historisk forbruk frem til 1.1.21 og prognosert forbruk iht den vedtatte porteføljen etter 1.1.21). Også denne tabellen er i 2021-kroner, for å være direkte sammenlignbar med tabell 1. Som beskrevet over, gir det liten mening å sammenligne de statlige og fylkeskommunale bidragene direkte med finansieringsplanen, ettersom forutsetningene er såpass endret som de er, men dersom en slår disse sammen til samlebegrepet offentlige midler i både finansieringsplanen og oversikten over faktisk forbruk, kan de sammenlignes direkte.

Bompenger riksveg	Bompenger fylkesveg	Statlige midler	Fylkeskommunale midler
972	1973	677	590
SUM bompenger		Sum offentlige midler	
2.945		1.267	

Tabell 2: Faktisk og prognosert forbruk Haugalandspakken, millioner 2021-kroner

En ser at både forbruket av bompenger og forbruket av offentlige midler vil være høyere enn det som var forutsatt. Ser man på fordelingen mellom bompenger og offentlige midler, var det i stortingsproposisjonen lagt opp til at bompenger skulle dekke 70,3 % av de totale investeringene. Ser man på det faktiske og prognoserte forbruket, ligger også den faktiske bompengendeandelen i pakken an til å bli på 70 %. Faktisk bompengendeandel i Haugalandspakken ser altså ut til å bli marginalt lavere enn hva som lå i finansieringsplanen i stortingsproposisjonen.

Bompengeforbruk

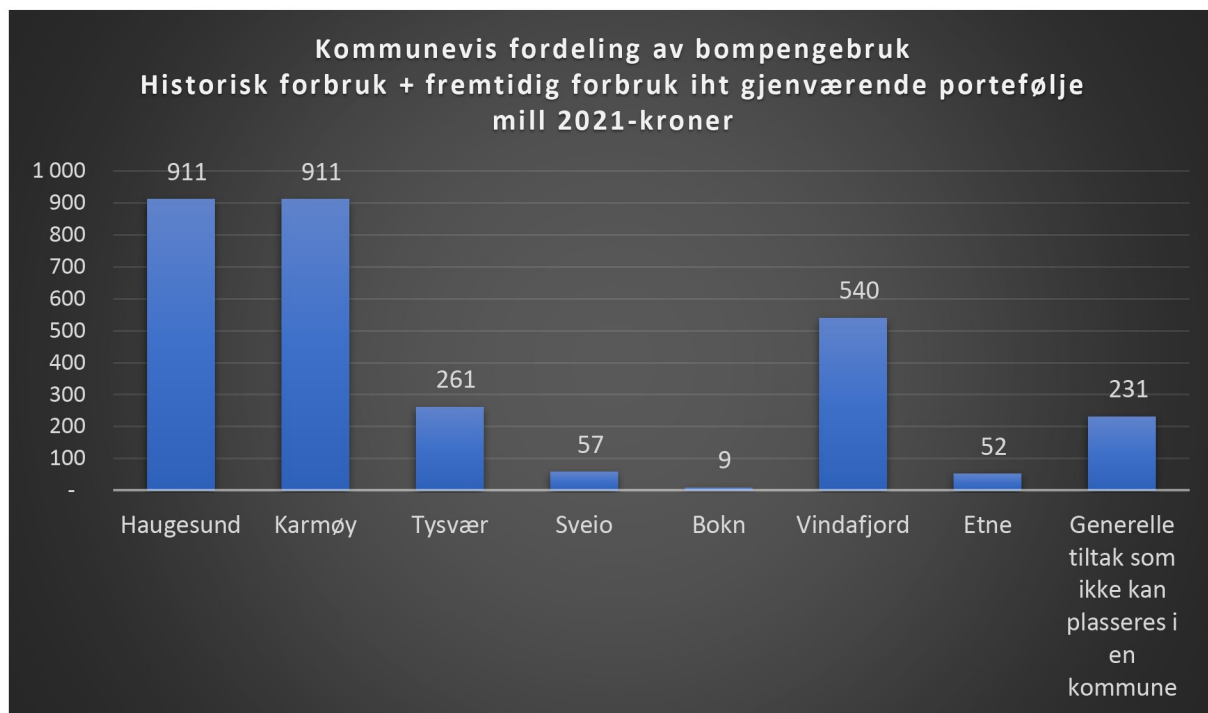
Det var pr 1.1.21 et bompengeforbruk på 2.053 millioner 2021-kroner i Haugalandspakken. I Tabell 3 er dette forbruket fordelt på enkeltprosjektene, hvor da alt det historiske forbruket i millioner kroner er indeksregulert til 2021-kroner for å være innbyrdes sammenlignbart.

E134 Skjoldavik-Solheim	374	Fv923 Fortau Salhusveien	9
Fv47 Kvala-Fagerheim	234	Fv890 Føresvik	9
Fv47 Norheim-Raglamyr	223	Kollektivprosjekt Haugalandet	8
E134 kryss Førrestjern	128	Fv511 Legene-Åsebøen	8
Fv511 Bygnes-Sjølebotn	81	Risøyforbindelsen, utfylling	6
Fv547 Åkra sør-Veakrossen	79	Straktiltak sykkelveginspeksjoner	6
Rv47 Bøkrysset	68	Veglys fylkesveg	5
Planlegging og bygging av bomstasjoner	63	E134 Espelandssvingane	5
Fv547 Bygneskrysset	61	Fv835 Vormedalsveien	5
E134 kryss Føresbotn	58	E134 Etne-Steine	5
E134 Toplanskryss Skåredalen	56	Fv853 Salvøyveien	4
Fv47 Kringlehaugveien-Austrheimvegen	52	Fv47 Karmsundgata, undergang v/Bøgata	4
E135 Ølen-Ølensvåg	52	E134 Fortau Ølen	3
Fv851 Sundvegen	46	Fv547 Åkra sør-Veakrossen, byggetrinn 1A	3
Fv47 Karmsundgata	37	Diverse planlegging	3
Fv511 Åsebøen-Stangeland	35	Diverse TS-tiltak	3
Fv734 Håkull-Trovåg	35	E134 Etne sentrum	2
Fv47 Fagerheim-Ekrene	30	Fv938 Skjoldavegen	2
Fv6 Sveio-Buavåg	30	Fv762 Ølen vgs-Roa	2
Fv547 Skudenes-Kyrkjeleite	28	E134 Kjørbar undergang Bø øst-Bø vest	2
Haugalandspakken	27	E134 Frakkagjerdkrysset	1
Holdeplasser og leskur	26	Bussluser Karmsundgt., Haugev., Florav.	0,8
Fv554 4-felt T-forbindelsen-Raglamyr	25	Fv6 Buamyr-Grimstvedt	0,7
Grunnerverv	23	Rv47 Strekningsanalyse	0,5
Fv515 Garhaug-Søvik	21	Fv547 Klubben/Flesland	0,2
Fv923 Sykkelfelt og fortau Salhusveien	20	E134 Aksdal-Frakkagjerd, midtdeler	0,1
Fv840 Hålandsveien-Hauskenvågen	16	Fv832 Eikjeveien	0,1
Fv547 Veakrossen-E134	16	SUM	2053

Tabell 3: Bompengeforbruk pr enkeltprosjekt i Haugalandspakken pr 1.1.21 [mill 2021-kroner].

I Figur 3 er det vist en kommunevis fordeling av bompengeforbruket i Haugalandspakken. Det er her vist det historiske forbruket i millioner 2021 pluss et fremtidig bompengeforbruk i tråd med den vedtatte porteføljen i pakken.

En del av forbruket er «kommuneuavhengig». Eksempelvis gjelder dette samlepotter som «Holdeplasser og løskur», «planlegging og bygging av bomstasjoner», «Veglys fylkesveg» og så videre. Dette er i figuren vist i en egen søyle til høyre.



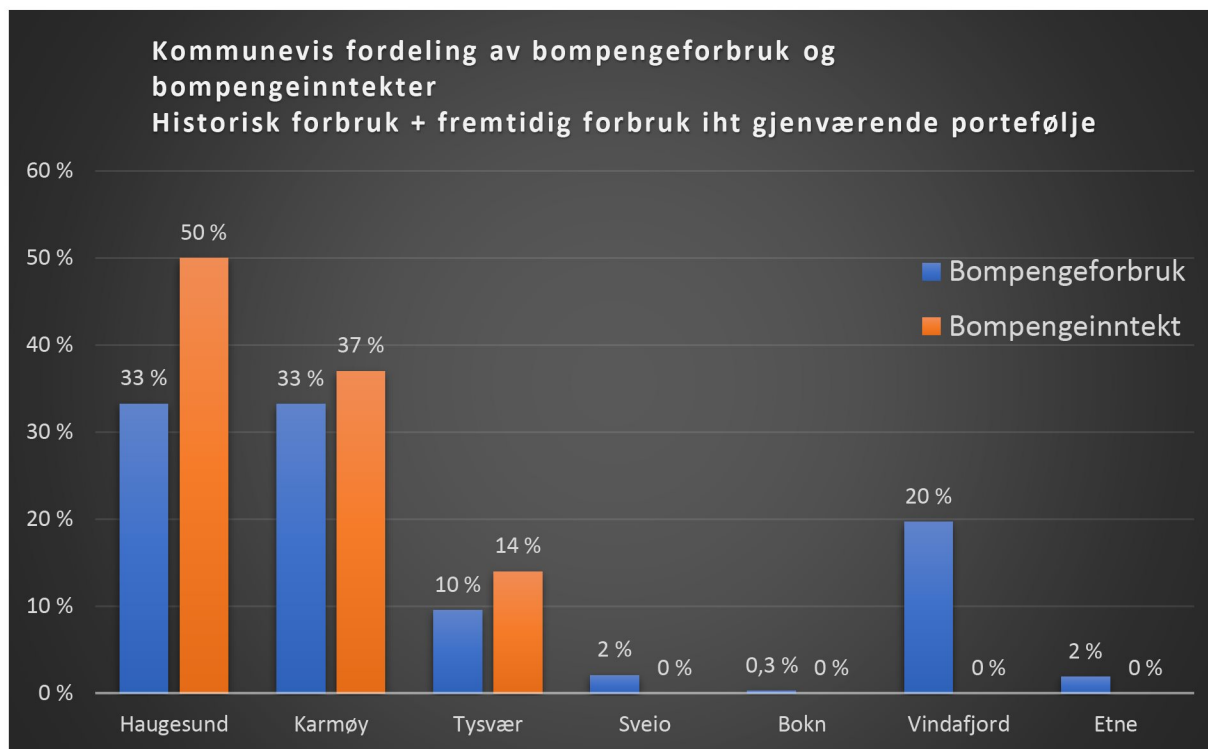
Figur 3: Kommunevis fordeling av bompengeforbruk i Haugalandspakken [mill 2021-kr]

I Figur 4 er de samme tallene som over vist prosentvis. I denne oversikten er det sett bort fra det «kommuneuavhengige» bompengeforbruket vist til høyre i Figur 3. I figuren er det også illustrert hvor bompengeinntektene er pr kommune. Angående det siste må det presiseres at en del bomstasjoner står like ved kommunegrensene, slik at en direkte sammenligning mellom bompengeforbruket og -inntekter pr kommune må ta med seg den dimensjonen. Dette gjelder blant annet Vindafjord og Sveio som ikke har noen bomstasjoner og dermed ingen bompengeinntekter, men bommene på E134 Hodnafjell og E39 Liland i Tysvær kommune står begge for alle praktiske formål på kommunegrensen mellom Tysvær og hhv Vindafjord og Sveio. Det er også sånn at dersom en går tilbake til Stortingsproposisjonene for Haugalandspakken, så har det hele veien vært klart at Haugalandspakken skulle finansiere betydelige tiltak utenfor bomstasjonsområdet. Sammenholder man prosjektene i Figur 1 med bomstasjonenes plassering, ligger 10 av de 22 prosjektene helt eller delvis utenfor området hvor det kreves inn bompenger. Dette gjelder både det som var Rv47 i Karmøy og Sveio og E134 i Vindafjord og Etne da pakken ble vedtatt.

Ettersom det kun er bompengeinnkreving i tre av syv kommuner; Haugesund, Karmøy og Tysvær, er det nærliggende å tenke at det er naturlig at disse tre kommunene har et noe lavere bompengeforbruk enn bompengeinntekter, mens det

altså nødvendigvis må være annerledes for de fire kommunene uten bompengainntekter.

93 % av bompengeforbruket i Vindafjord og 100 % av bompengeforbruket i Etne er knyttet til tiltak på E134. 92 % av bompengeforbruket i Tysvær er knyttet til prosjekter på E39 og E134. Med andre ord er bompengebruken i disse kommunene i all hovedsak knyttet til det regionalt relevante stamvegnettet.



Figur 4: Prosentvis fordeling av bompengeforbruk- og inntekter pr kommune i Haugalandspakken

Statlig forbruk

Som vist i Tabell 2 vil det totale statlige bidraget i Haugalandspakken beløpe seg til 677 millioner kroner. Det må her nevnes at staten har gjennomført en rekke tiltak på Haugalandet i Haugalandspakkens levetid som ikke har inngått som en del av Haugalandspakken, slik at denne summen ikke fullt ut representerer statens bidrag i regionen i denne perioden. Tabell 4 viser de prosjektene i Haugalandspakken med statlig bidrag over 20 millioner kroner. Ettersom en del mindre prosjekter ikke er tatt med, blir også det totale forbruket i tabellen noe lavere enn de 677 totale statlige millionene. Videre er det i tabellen tatt med fremtidig forbruk i henhold til vedtatt portefølje. For prosjektene merket med stjerne forklarer dette forskjellen i bompengebrauk i denne tabellen og i Tabell 3, som kun viser historisk forbruk. To av prosjektene gikk fra å være riksveg til fylkesveg i 2010 og er derfor vist med to vegnummer.

	Statlig bidrag	Bompengebidrag	Statlig andel
E134 Skjoldavik-Solheim	120	374	24 %
E134 Espelandssvingane*	107	15	88 %
E134 Ølen-Ølensvåg*	97	64	60 %
E134 Tveit-Gjerde*	67	91	42 %
Fv47/Rv47 Kringlehaugveien-Austrheimvegen	51	52	50 %
E39 Gismarvik-Aksdal*	48	52	48 %
E134 kryss Føresbotn	36	58	38 %
E134 kryss Førrestjern	25	128	16 %
E134 Etne-Steine	25	5	83 %
Fv47/Rv47 Karmsundgata undergang v/Bøgata	23	4	85 %
E134 Mørkelikryssset*	21		100 %
SUM/Gjennomsnitt	620	843	42 %

Tabell 4: Statlig forbruk i Haugalandspakken [mill 2021-kr]. Her kun vist prosjekter med statlig bidrag over 20 millioner kroner. Prosjekter merket med * inneholder også fremtidig forbruk.

Ser man kun på stamvegnettet, har statens andel av prosjektkostnadene vært på 40 %. I finansieringsplanen i stortingsproposisjonen er det også lagt opp til at staten skulle betale 40 % av tiltakene på stamvegnettet.

Fylkeskommunalt forbruk

Det fylkeskommunale bidrag i Haugalandspakken vil jfr Tabell 2 vil være på 590 millioner 2021-kroner i løpet av pakkens varighet. De fylkeskommunale bidragene er i større grad enn de statlige bidragene «smørt utover» mange prosjekter. Dette gjelder særlig i tiden etter at det ble innført mva på fylkesvegprosjekter og mva-kompensasjonsordningen gjorde at fylkeskommunens bidrag dermed ble en faktor av bompengeinvesteringene. Før disse ordningene ble innført var de fylkeskommunale bidragene i større grad knyttet til noen enkeltprosjekter som gjerne ble finansiert utelukkende med fylkeskommunale midler, mens bompenger finansierte andre prosjekter. De største prosjektene dette gjelder er:

- Fv832 Skrevegen, Karmøy, 70 millioner
- Fv776 Troppene-Sandvik, Tysvær, 50 millioner