

Dato: **17.01.2023**
Sted: **Haugesund**
Saksbehandler:
Helge Ytreland

Forlengelse av Haugalandspakken

Bakgrunn

Haugalandspakken er vedtatt i Stortinget gjennom St.prop 45 (2006-2007) og St.prop 57 (2007-2008). Stortingsproposisjonene gir hjemmel til å kreve inn bompenger i 15 år fra innkrevingsoppstarten, og med oppstart 01.07.08 avsluttes dermed innkrevingen 30.06.23.

21.11.22 besvarte Samferdselsminister Jon-Ivar Nygård et spørsmål i Stortinget angående muligheten for å forlenge Haugalandspakken. I svaret svarer ministeren at han ikke ønsker å ta stilling til muligheten til forlenget innkreving på det nåværende tidspunktet, og at dette er noe lokale styresmakter først må ta stilling til:

«Dei fastsette retningslinene for porteføljestyrt bompengepakker gjeld framleis, slik at kostnadsauke og inntektssvikt i dei porteføljestyrt pakkene skal handterast innanfor vedteke økonomisk ramme. Det er ein viktig føresetnad i bompengepakker at dei blir styrt etter inntekt, og at det er samsvar mellom prosjekt i portefølja og forventa inntekt. I nye porteføljestyrt bompengepakker er det derfor ikkje opna opp for en mogelegheit for 20 pst. takstauke og forlenga innkreving i inntil 5 år.

Når det gjeld innkrevjinga i dagens Haugalandspakke, er eg kjend med at denne er forventa avvikla i juni 2023. Eg er vidare kjend med at Rogaland fylkeskommune har sett i gong førebuing av arbeid med ei ny bypakke for Haugesund, og at saka er venta lagt fram for lokalpolitisk handsaming medio 2023. Dette ser ut til å bety opphald i innkrevjinga dersom ny pakke vert vedteke. Eg ønskjer på noverande tidspunkt ikkje å ta stilling til ei eventuell mogelegheit for forlenga innkrevjing i ein periode mellom to faser av ei bompengepakke for Haugesund. Dette er òg noko lokale styresmakter først må ta stilling til.»

Saken ble diskutert i Styringsgruppen i Haugalandspakken 24.11.22. Til møtet hadde administrasjonen skissert overordnede rammer om hvor store midler en eventuell forlengelse kan gi, samt en overordnet vurdering av hvordan disse kunne brukes.

Styringsgruppen konkluderte med at saken da ikke var moden for å sende ut til lokalpolitisk behandling, men at de ønsket å arbeide videre med saken.

Dette arbeidet har resultert i saken som nå sendes ut til lokalpolitisk behandling. I arbeidet har den administrative koordineringsgruppen i Haugalandspakken utarbeidet grunnlaget, og de politiske representantene fra kommunene i Haugalandspakken har også blitt orientert om anbefalingen før utsendelse.

Status og styring av Haugalandspakken

Haugalandspakken avslutter som nevnt innledningsvis innkrevingen sommeren 2023. Pr 1.1.22 (oppdatert prosjektportefølje pr 1.1.23 foreligger først i februar 2023, når 2022-regnskapet er avsluttet) gjensto det drøyt 1,2 milliarder kroner å investere – fordelt på innkrevde og foreløpig ikke forbrukte bompenger, fremtidige bompenger, statlige bidrag og fylkeskommunale og kommunale midler gjennom mva-kompensasjonsordningen. Hva de gjenværende midlene i Haugalandspakken skal brukes til, ble besluttet gjennom fylkeskommunale vedtak i Rogaland og Vestland som en del av en prosess med å tilpasse kostnader og gjenværende midler i 2020. Prosjektporteføljen i Haugalandspakken pr 1.1.22 er vist i tabellen under:

Prosjekt			
Pågående prosjekter og riving av bomstasjoner	15	1.044 mill	Låst portefølje
Kollektiv, busstopp og sykkelkur	13		
Planleggingsmidler	15		
Flotmyr-Stemmen (planleggingsmidler)	4		
E134 Frakkagjerdkrysset (planleggingsmidler)	3		
E134 Ølensvåg	3		
E134 Tveit-Gjerde	147		
E134 Espelandssvingane	60		
E134 Etne sentrum	3		
E39 Gismarvik-Aksdal	103		
Fv47 Karmsundsgata	362		
Fv547 Åkra sør-Veakrossen, tiltak eksisterende veg og internvegnett	127		
Fv47 Fagerheim-Førland	142		
Fv47 Rophus	16		
Fv923 Salhusveien (prosjektering og grunnerverv)	30		
Fv923 Salhusveien (resterende kostnader)	107	177 mill	Buffer
Fv547 Åkra sør-Veakrossen, søndre tilførselsveg	27		
Foreløpig ufordelt	43		

Figur 1: Prosjektportefølje i Haugalandspakken pr 1.1.22

Gjennom prosessen i 2020 med å avklare prosjektportefølje, ble det innført en styringsmekanisme for å sikre god økonomisk styring:

- Majoriteten av de gjenværende midlene ble låst i en «låst portefølje». Disse midlene brukes først, og alle prosjektene i den låste porteføljen kan gjennomføres parallelt. Disse prosjektene ligger «over streken» i figuren over.
- En mindre andel av midlene ble avsatt i en «bufferpott». Denne består av noen konkrete prosjekter og en ufordelt pott. Tankegangen er at disse midlene først brukes når man er sikker på at det er penger nok i pakken til å kunne gjennomføre de. Disse prosjektene ligger «under streken» i figuren under

I klartekst betyr det at dersom eksempelvis et prosjekt i den låste porteføljen styrer mot en kostnadsoverskridelse, og styringsgruppen som følge av dette vedtar å øke rammen for å håndtere denne, reduseres størrelsen på bufferpotten tilsvarende.

Også årlig inflasjonsjustering av prisene håndteres på samme måten: De økonomiske projektrammene i porteføljen justeres årlig iht SSBs byggekostnadsindeks for veganlegg, og størrelsen på bufferen reduseres tilsvarende. Denne prisveksten motvirkes til en viss grad av at også bomtakstene indeksjusteres, men erfaringsmessig stiger prisene raskere enn bomtakstene justeres, sånn at disse to effektene normalt gir en netto kjøpekraftsreduksjon. Særlig de siste par årene har denne effekten vært stor, som følge av først Covid19 og deretter urolig verdenssituasjon med blant annet krigen i Ukraina.

Oppsummert har styringsgrepet med å avsette noe av de antatte gjenværende midlene i en buffer vist seg å være svært vellykket, som både har gitt klare spilleregler for styringen av porteføljen og sikret trygg økonomisk styring av pakken.

Overordnet økonomisk bilde i en eventuell forlengelse

Hvor mye midler en eventuell forlengelse vil kunne gi, vil av naturlige årsaker avhenge hvor lenge forlengelsen varer. Det er ønskelig å unngå et opphold i innkrevningen mellom dagens Haugalandspakke og en fremtidig bypakke i Haugesund og Karmøy, og varigheten av en eventuell forlengelse vil dermed være frem til denne bypakken er i drift.

Det arbeides intensivt med å klargjøre bypakken, og det legges opp til å ha lokalpolitisk behandling av denne før sommeren 2023. Deretter skal den til sentral kvalitetssikring og godkjenning i Stortinget, før Ferde kan begynne arbeidet med å klargjøre for drift.

Gitt lokalpolitisk vedtak før sommeren 2023 og med normal fremdrift i fasene etter dette, antas driftsoppstart i den nye bypakken høsten 2025.

Samtidig er det sann at denne fremdriften er stram. Før bypakken kan lokalpolitisk behandles må Risøy bro som det største prosjektet i pakken få vedtatt reguleringsplan. Skulle dette arbeidet møte på uforutsette forsinkelser, vil også bypakkebehandlingen måtte utsettes. Videre er det sann at man lokalt har liten kontroll på tidsbruken i den sentrale kvalitetssikringen og vedtaksprosessen, samt i Ferdes arbeid med å klargjøre for drift. Disse prosessene kan ta kortere tid enn skissert «standardtid», men de kan også ta lenger. Det vil derfor være behov for å ta høyde for en fleksibilitet i når bypakken starter, og dermed når en eventuell forlengelse av Haugalandspakken avsluttes. For å hensynta eventualiteter og sikre en sømløs overgang mellom en forlengelse og ny bypakke, også i en situasjon med eventuelle forsinkelser i bypakkeprosessen, foreslås det å sette en maksimal varighet på forlengelsen til 31.12.26.

I oppsettet av det overordnede økonomiske bildet en forlengelse vil gi, er det tatt utgangspunkt i varighet frem til høsten 2025. Årlige netto bompenginntekter i Haugalandspakken ligger på om lag 210 millioner kroner. Dersom disse brukes på kommunal eller fylkeskommunal veg, vil mva i tillegg refunderes. Med andre ord vil ett års innkreving i Haugalandspakken gi prosjekter for om lag 210 millioner på riksveg eller 250 millioner på kommunal/fylkeskommunal veg.

Det er i oppsettet *ikke* lagt inn forutsetning om noen økte statlige bidrag i pakken som følge av forlengelsen. Dagens Haugalandspakke har en delt finansiering mellom bompenger, statlige midler og fylkeskommunale/kommunale midler. Statlige midler besluttet gjennom NTP og statsbudsjettsprosessen, og det vil ikke være mulig å forutsette noen statlige bidrag i en eventuell forlengelse, men det kan samtidig ikke utelukkes. Tilsvarende er det heller ikke forutsatt bruk av kommunale/fylkeskommunale midler, ut over mva-kompensasjon.

Det er i dette oppsettet heller *ikke* tatt hensyn til en eventuell indeksjustering av takstene i Haugalandspakken. Dersom det blir en forlengelse av Haugalandspakken, vil det kunne skje at det i løpet av denne perioden blir grunnlag for å justere bompengetakstene, dette vil i så fall gi noe økte inntekter sammenlignet med det som her er lagt inn.

Tilsvarende som det ikke er hensyntatt eventuelle inflasjonsjusteringer av takstene, er det heller *ikke* hensyntatt årlig prisvekst i anleggskostnadene, ettersom dette vil være ukjente tallstørrelser.

Oppsummert kan det legges til grunn at en forlengelse med varighet til høsten 2025 vil gi mulighet for å finansiere prosjekter for 5-600 millioner kroner. Som beskrevet over, vil denne tallstørrelsen være noe usikker og det vil derfor være nødvendig å ha en styringsmekanisme som ivaretar denne usikkerheten. Selv om disse tallstørrelsene kanskje fremstår usikre nå, vil de bli vesentlig mer avklarte etter hvert som tiden går og midlene endelig skal tildeles.

Midler fra en forlengelse brukes først til å fullføre dagens portefølje

Prosjektporteføljen i dagens Haugalandspakke er vedtatt av fylkestingene i Rogaland og Vestland og vist i Figur 2 under (samme som figur 1 vist tidligere).

Prosjekt			
Pågående prosjekter og riving av bomstasjoner	15	1.044 mill	Låst portefølje
Kollektiv, busstopp og sykkelstur	13		
Planleggingsmidler	15		
Flotmyr-Stemmen (planleggingsmidler)	4		
E134 Frakkagjerdkrysset (planleggingsmidler)	3		
E134 Ølensvåg	3		
E134 Tveit-Gjerde	147		
E134 Espelandssvingane	60		
E134 Etne sentrum	3		
E39 Gismarvik-Aksdal	103		
Fv47 Karmsundsgata	362		
Fv547 Åkra sør-Veakrossen, tiltak eksisterende veg og internvegnett	127		
Fv47 Fagerheim-Førland	142		
Fv47 Rophus	16		
Fv923 Salhusveien (prosjektering og grunnnerverv)	30		
Fv923 Salhusveien (resterende kostnader)	107	177 mill	Buffer
Fv547 Åkra sør-Veakrossen, søndre tilførselsveg	27		
Foreløpig ufordelt	43		

Figur 2: Prosjektportefølje i Haugalandspakken pr 1.1.22

Hele denne porteføljen vil ikke la seg finansiere med midler fra dagens Haugalandspakke. Det er her viktig å presisere at Haugalandspakken vil håndtere en situasjon uten forlengelse også. Det er ikke sånn at det er *nødvendig* med en forlengelse for å redde inn en uhåndterlig situasjon eller lignende, men det vil være sånn at ikke alle prosjektene i porteføljen lar seg gjennomføre uten en forlengelse:

- I prosjektet E134 Tveit-Gjerde i Vindafjord og Etne kommuner, har Statens vegvesen orientert i styringsgruppen om at de avsatte midlene vil være for små til å kunne gjennomføre hele prosjektet. Statens vegvesen arbeider nå med å gjennomføre strekningen Tveit-Mørkeli for midlene i rammen, hvilket betyr at strekningen Mørkeli-Gjerde i Etne mangler finansiering. Denne har en anslått kostnad på 100 millioner kroner
- Prosjektet E39 Gismarvik-Aksdal i Tysvær kommune fikk i desember 2022 vedtatt reguleringsplan, med en anslått kostnad på 112 millioner kroner. Styringsgruppen har tidligere vedtatt at utbyggingen av prosjektet skal tilpasses den økonomiske rammen, men for å gjennomføre hele det regulerte prosjektet mangler anslagsvis 9 millioner kroner
- I prosjektet Fv923 Salhusveien i Haugesund og Karmøy kommune har styringsgruppen blitt orientert om at den avsatte rammen er for liten til å kunne gjennomføre hele prosjektet og at oppdatert kostnadsanslag er på 215 millioner. 30 millioner er allerede avsatt i den låste porteføljen. Dermed mangler 185 millioner for å fullfinansiere prosjektet. I dagens portefølje ligger prosjektet med 107 millioner i bufferen, men som beskrevet under så vil den store prisveksten i 2022 gjøre at bufferen ikke lenger er stor nok til å finansiere dette.
- Prosjektet Fv547 Åkra sør-Veakrossen, søndre tilførselsveg har en antatt kostnad på 27 millioner og mangler finansiering i dagens Haugalandspakke.

Totalt blir dette 320 millioner kroner (100+9+185+27 mill fra kulepunktene over).

I tabellen er det 177 millioner tilgjengelig i bufferen. I denne tabellen er det lagt inn Finansdepartementets prognose for kostnadsvekst i anleggsbransjen for 2022. Denne var på 2,4 %, men den faktiske prisveksten i 2022 har vært langt større enn dette og ser ut til å bli opp mot 15 %. Det betyr at alle tallene i tabellen skal justeres opp, som igjen betyr at størrelsen på bufferen må reduseres tilsvarende. Selv om disse tallene i skrivende stund ikke er endelig avklarte, ser det ut til at størrelsen på bufferen vil redusert fra 177 millioner i oppsettet på forrige side, til anslagsvis rundt 70 millioner.

Dermed vil fullfinansiering av de fire kulepunktene over binde opp rundt 250 millioner kroner fra en forlengelse (320 millioner i kostnad – anslagsvis 70 millioner i tilgjengelige midler fra dagens Haugalandspakke = 250 millioner i behov fra en forlengelse).

Det er naturlig å prioritere midler fra en eventuell forlengelse til å fullføre den allerede vedtatte prosjektporteføljen. Om lag 250 millioner fra en forlengelse vil dermed brukes

til å fullføre denne porteføljen, som betyr at det blir igjen 250-350 millioner til nye prosjekter:

Tilgjengelige midler fra en forlengelse	500-600 millioner	Tallstørrelsen vil avhenge av forlengelsens varighet. 500-600 millioner er med innkrevingsoppstart i ny bypakke høsten 2025
Fullføre prosjekter fra dagens Haugalandspakke	250 millioner	Kostnadsbehov for å fullfinansiere Salhusveien, Tveit-Gjerde, søndre tilførselsveg Åkra sør-Veakrossen og Gismarvik-Aksdal
Ufordelte midler	250-350 millioner	Tallstørrelsen vil avhenge av forlengelsens varighet

Figur 3: Overordnet økonomisk bilde i en eventuell forlengelse av Haugalandspakken frem til høsten 2025

Det er tidligere i dette notatet beskrevet at størrelsen på hvor mye midler en forlengelse vil gi er usikker, og at det derfor er nødvendig å ha en styringsmekanisme som hensyntar denne usikkerheten. Grepet i dagens Haugalandspakke med å avsette majoriteten av midlene i en låst portefølje og en andel i en buffer har vært vellykket, og det legges derfor opp til å videreføre denne. I oppsettet under er hele den opprinnelig vedtatte prosjektporteføljen fra 2020 avsatt i en låst portefølje, mens de ufordelte 250-350 millionene avsettes til en ny buffer:

Prosjekt	SUM	
Pågående prosjekter og riving av bomstasjoner	15	Låst portefølje
Kollektiv, busstopp og sykkelkur	13	
Planleggingsmidler	15	
Flotmyr-Stemmen (planleggingsmidler)	4	
E134 Frakkagjerdkrysset (planleggingsmidler)	3	
E134 Ølensvåg	3	
E134 Tveit-Mørkeli	147	
E134 Espelandssvingane	60	
E134 Etne sentrum	3	
E39 Gismarvik-Aksdal	112	
Fv47 Karmsundsgata	362	
Fv547 Åkra sør-Veakrossen, tiltak eksisterende veg og internvegnett	129	
Fv47 Fagerheim-Førland	142	
Fv47 Rophus	16	
Salhusveien	215	
Mørkeli-Gjerde	100	
Åkra sør-Veakrossen, søndre tilførselsveg	27	
Foreløpig ufordelt	250-350	Buffer

Figur 4: Oppdatert prosjektportefølje, inkl midler fra en forlengelse av Haugalandspakken

Fordeling av midler til nye prosjekter

I arbeidet med å konkretisere «Foreløpig ufordelt»-potten i figuren over, har alle de sju kommunene i Haugalandspakken gjort en vurdering av hvilke prosjekter de ønsker å få inn i en eventuell forlengelse. Førrende for dette arbeidet har vært et prinsipp om at midlene skal fordeles på en måte som sikrer en kommunevis fordeling sånn at alle kommunene får noe. I praksis har dette betydd at det ikke har vært reelt aktuelt å finansiere de aller største prosjektene i hundremillionersklassen. Kommunene har derfor spilt inn 1-3 prosjekter hver, i prioritert rekkefølge, hvor de fleste prosjektene har hatt antatte kostnader rundt 20-30 millioner kroner hver. I tillegg er alle prosjektene som helt eller delvis ble kuttet fra prosjektporteføljen i 2020 gjennomgått og vurdert med tanke på om de kunne være aktuelle å ta inn igjen i en forlengelse.

Det foreslås å prioritere den ufordelte potten til å finansiere alle de øverst prioriterte prosjektene fra kommunene. Dermed legges følgende prioriterte prosjekter inn:

- Sveio kommune ønsker å bruke midler til å gjennomføre kryssutbedringstiltak eller andre trafiksikkerhetstiltak på fv47 i Sveio. Samtidig er det ønskelig å ikke konkretisere bruken nå, men heller gjøre et forarbeid før det tas endelig stilling til hvilket kryss eller tiltak som gjennomføres. På den måten kan Sveio kommune og Vestland fylkeskommune som vegeier ha en hånd på rattet med tanke på hvilke tiltak de til slutt ønsker å prioritere. Det avsettes en sum på 30 millioner kroner til formålet.
- Bokn kommune har spilt inn Føresvikveien som sitt prioriterte prosjekt. Det er tidligere bygget en deletappe av vegen, som et spleiselag mellom Rogaland fylkeskommune, Bokn kommune og Haugalandspakken. Hele det aktuelle prosjektet har en antatt kostnad på ca 50 millioner kroner, men det finnes også et utbyggingstrinn til ca 30 millioner kroner som stanser før kaien. Det avsettes 30 millioner kroner til tiltaket.
- Tysvær kommune har ønsket å prioritere midler fra en forlengelse til utbygging av Frakkagjerdkrysset. Prosjektet har tidligere blitt kuttet fra Haugalandspakken, men fikk i 2022 midler fra Haugalandspakken til planarbeid. Dette arbeidet starter etter planen i første halvdel av 2023. Ettersom dette planarbeidet ikke er påbegynt, er også kostnadsbildet helt uavklart. Videre er det ikke mulig å forutsette statlige bidrag til Frakkagjerdkrysset, men det vil samtidig heller ikke være utelukket. Usikkerheten håndteres ved at det avsettes en sum på 50 millioner kroner til prosjektet. Dersom prosjektet ikke lar seg realisere innenfor denne summen kan

midlene omfordelles internt i Tysvær kommune til deres nest høyest prioriterte prosjekt, som er etablering av G/S-tilbud langs Høieveien. Også Høieveien har et uavklart kostnadsbilde, men dette prosjektet kan deles opp i deletapper dersom det viser seg nødvendig for å få et byggbart prosjekt innenfor kostnadsrammen. På denne måten ligger en klar intensjon om å bygge Frakkagjerdkrysset, samtidig som en har et alternativt prosjekt i kommunen dersom Frakkagjerdkrysset ikke skulle la seg finansiere. Før beslutningstidspunkt for bygging, vil reguleringsplan og dermed også kostnadsbilde foreligge, sånn at styringsgruppen vil få saken til behandling på senere og mer opplyst tidspunkt enn nå.

- Vindafjord kommune har spilt inn utbedring av E134 Ølen-Tveit som sitt øverst prioriterte prosjekt. Dette reguleres nå som en del av det samme planarbeidet som Tveit-Mørkeli, som har finansiering i dagens Haugalandspakke. Tiltaket har en anslått kostnad på 20 millioner kroner og det vil være naturlig og kostnadsbesparende å gjennomføre utbyggingen av dette samtidig som Tveit-Mørkeli. Dermed vil dette prosjektet for alle praktiske formål havne i den låste delen av porteføljen og ikke i bufferen.
- Karmøy kommune ønsker å prioritere midler til gjennomføring av grunnnerverv på prosjektet Åkra sør-Veakrossen. Dette er et prosjekt som tidligere har ligget inne i Haugalandspakken, men som har hatt lang planleggingsperiode på grunn av blant annet innsigelser fra overordnede myndigheter. I 2020 ble størstedelen av Åkra sør-Veakrossen kuttet fra Haugalandspakken av hensyn til kostnader. Det pågår nå flere plan- og utredningsarbeider, både for å avklare eventuelt krav fra KMD om miljøtunnel/-kulvert i stedet for dagløsning på deler av vegstrekningen (Statsforvalteren i Rogaland har innsigelse til dagløsningen, KMD har bedt om ytterligere utredninger før de ønsker å ta stilling til innsigelsen), samt for å utrede mulighetspotensialet i å heller utbedre dagens Fv547 i stedet for å bygge Åkra sør-Veakrossen. Resultatet av disse plan- og utredningsarbeidene foreligger ikke pr i dag, og det er derfor heller ikke entydig avklart pr i dag om det er fornuftig å bruke midler til grunnnervervet. Dette løses på samme måte som for Tysvær: Midlene avsettes til grunnnerverv i prosjektet Åkra sør-Veakrossen, men dersom dette på beslutningstidspunktet ikke er avklart å være fornuftig, omprioriteres midlene internt i Karmøy kommune til utbedring av Syrevegen. Dette er et prosjekt som innebærer å etablere g/s-veg langs dagens Syreveg, som også er skoleveg. Det settes av 20 millioner kroner til grunnnervervstiltaket, som da evt omdisponeres til Syrevegen.
- Haugesund kommunes øverst prioriterte prosjekt er Vallhall bro, som er en gang-/sykkelbro over Karmsundgata. Denne ble i 2020 kuttet for å kunne bygge prosjektet Karmsundgata innenfor den avsatte kostnadsrammen. Broa krysser

Karmsundgata omtrent midt på utbyggingsstrekningen, ved Meieriet. Deler av begrunnelsen for å ikke ta denne med i prosjektet i 2020 var at det ikke var avklart hvilken plassering broen skulle ha. Dette er nå avklart. Det avsettes 30 millioner kroner til tiltaket.

- Haugalandspakken bygger nå et fortausprosjekt i Etne sentrum. Dette var opprinnelig noe mer omfattende, men Statens vegvesen hadde i 2022 en faglig anbefaling om å bygge en noe redusert løsning, blant annet av trafiksikkerhetshensyn. Styringsgruppen vedtok på bakgrunn av dette å finansiere denne reduserte løsningen. Etne kommune har nå spilt inn at de ønsker å prioritere midler fra en forlengelse til å slutføre prosjektet som opprinnelig planlagt. Differansen mellom det opprinnelige prosjektet og det reduserte prosjektet var i 2022 vurdert til om lag 2 millioner kroner, og denne summen legges derfor inn. Samtidig må det først gjøres en vurdering av om tiltaket faktisk er faglig ønskelig, før midlene eventuelt bevilges. Prosjektet bør derfor i første omgang anses som en ny vurdering av om tiltaket bør bygges, snarere enn å fastsette endelig at det skal bygges.

Total fordeling av midler fra en forlengelse og styring av disse

Den totale prioriteringen av midlene fra en eventuell forlengelse blir dermed som vist i Figur 5 under. De fire øverste prosjektene innebærer å fullfinansiere den allerede vedtatte prosjektporteføljen i dagens Haugalandspakke, og disse blir dermed «låste prosjekter» i prosjektporteføljen. Prosjektene «under streken» blir en ny bufferavsetning i Haugalandspakken.

Mørkeli-Gjerde	100 mill	Låst portefølje (inkl midler fra dagens Haugalandspakke binder dette opp om lag 250 millioner)
Gismarvik-Aksdal	9 mill	
Salhusveien	185 mill	
Åkra sør-Veakrossen, søndre tilførselsveg	27 mill	
Kryssutbedring og trafiksikkerhetstiltak fv47 i Sveio	30 mill	Ny buffer (250-350 millioner)
Føresvikveien	30 mill	
Frakkagjerdkrysset	50 mill	
Ølen-Tveit	20 mill	
Åkra sør-Veakrossen, grunnerverv	20 mill	
Valhall bro	30 mill	
Etappe 2 av fortau i Etne sentrum	2 mill	
Foreløpig ufordelt	68-168 mill	

Figur 5: Total fordeling av midler fra en eventuell forlengelse av Haugalandspakken til høsten 2025. Salhusveien har 30 millioner i låst portefølje i dagens portefølje også, sånn at 185 millioner fra en forlengelse gir en total prosjektramme på 215 millioner kroner.

Det er viktig å presisere at de endelige tildelingene av alle midler i Haugalandspakken gjøres gjennom den ordinære porteføljestyringen. Tallene i figuren over må anses som foreløpige og omtrentlige, og størrelser som vil kunne/måtte justeres i den ordinære porteføljestyringsprosessen styringsgruppen i Haugalandspakken gjør.

En viktig føring for arbeidet med å fordele midlene fra en eventuell forlengelse har vært å sikre en kommunevis fordeling som i størst mulig grad sikrer at alle kommunene får noe. I prosjektporteføljen over, ligger det betydelige midler i Karmøy, Haugesund og Etne «over streken». Det legges derfor opp til at når det skal fordeles midler til prosjektene i bufferen så prioriteres først prosjektene i Sveio, Bokn, Tysvær og Vindafjord, før buffer-prosjektene i Karmøy, Haugesund og Etne kommuner tildeles midler.

I klartekst betyr dette at de fire prosjektene i den låste porteføljen («over streken») er prioritert øverst, at bufferprosjektene i Sveio, Bokn, Tysvær og Vindafjord har en andreprioritet og at bufferprosjektene i Karmøy, Haugesund og Etne har en tredjeprioritet. Lavest prioritet, og der det om nødvendig kuttet først, vil være «Foreløpig ufordelt»-potten nederst i tabellen.

Styrings-, innkreivings-, takst- og rabattsystem videreføres i en eventuell forlengelse

En eventuell forlengelse av Haugalandspakken vil innebære en videreføring av dagens Haugalandspakke, både hva gjelder styringssystem, innkreivingsystem, takstnivå og rabattsystem. Dagens bommer blir stående der de står, innkreivingsretning blir som før, takstene videreføres (frem til det eventuelt er grunnlag for å inflasjonsjustere de, dette vil i så fall vedtas i egen sak når det eventuelt blir aktuelt) og så videre.

Det gjøres likevel oppmerksom på at Regjeringen har vedtatt at maksimal rabatt for nullutslippskjøretøy fra og med 1.januar 2023 kan reduseres fra tidligere 50 % til 30 %. Eller sagt på en annen måte: At nullutslippskjøretøy i fremtiden betaler 70 % av ordinær takst, kontra 50 % tidligere. I en eventuell forlengelse legges det opp til at takst- og rabattordninger skal følge de til en hver tid gjeldende takstretningslinjene, som altså kan gjøre det mulig å endre maksimal rabatt for nullutslippskjøretøy.

Dersom dette er ønskelig vil det vedtas gjennom en egen takstendringssak, slik det gjøres med andre takstjusteringer. Det vil dermed ikke være noe som endelig besluttet i denne saken. Men det gjøres likevel oppmerksom på at det gjennom vedtaket vil gis prinsipiell åpning for at denne rabattendringen om ønskelig kan innføres på et senere tidspunkt.

Videre prosess og viktighet av like vedtak

Som beskrevet innledningsvis i dette notatet så avsluttes innkrevingen i Haugalandspakken 30.06.23. For å unngå opphold i innkrevingen, må dermed en eventuell forlengelse vedtas i Stortinget før sommerferien. Dette fordrer en svært hurtig fremdrift, hvor det legges opp til politisk behandling i de første møtene i bystyre/kommunestyre og fylkesting i 2023. Dermed vil samtlige kommuner ha behandlet saken i løpet av februar 2023, mens siste lokalpolitiske behandling vil være i Fylkestinget i Vestland 14./15.mars. Deretter skal saken sendes til Vegdirektoratet for kvalitetssikring (det arbeides i praksis for at dette arbeidet kan gjøres parallelt med den lokalpolitiske behandlingen sånn at denne prosessen blir så kortvarig som mulig), før den sendes til behandling og eventuelt vedtak i departement og Stortinget. Vi har ingen garanti for at lokalpolitisk behandling i februar/mars vil være tidsnok til å rekke Stortingsbehandling tidsnok for å unngå opphold, men dette er den raskeste mulige fremdriften.

For at det skal være grunnlag for å sende saken til Stortinget, må samtlige kommuner/fylkeskommuner ha gitt tilslutning til forslaget. I klartekst betyr dette at dersom én eller flere kommuner/fylkeskommuner ikke ønsker at Haugalandspakken skal vedtas, vil ikke saken bli sendt inn til Stortingsbehandling.

I den sentrale behandlingen vil det legges vekt på at vedtakene er likelydende. Det gjøres derfor oppmerksom på at vedtak som avviker fra det foreslåtte vedtaket, eksempelvis med tilslutning med diverse forbehold eller lignende, kan resultere i at sentrale myndigheter ikke anser vedtakene som omforente nok og derfor krever nye lokalpolitiske vedtak før de behandler saken. Jamfør fremdriftsbeskrivelsen over, vil en sånn situasjon i praksis medføre at en ikke rekker Stortingsbehandling før sommeren 2023.