



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Prop. XX S

(2023–2024)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

Utbygging og finansiering av Bypakke Haugesund og fastlands-Karmøy i Rogaland

Tilråding fra Samferdselsdepartementet dd. mm 20åå,
godkjent i statsråd samme dag.
(Regjeringen Støre)

Innhold

1.	Innledning.....	3
2.	Omtale av aktuelle prosjekt.....	3
3.	Lokalpolitisk behandling.....	8
4.	Trafikkgrunnlag.....	9
5.	Finansieringsopplegg.....	10
6.	Bompengeopplegg	10
7.	Styring av Bypakke Haugesund og fastlands-Karmøy.....	13
8.	Fylkeskommunal garanti.....	14
9.	Samferdselsdepartementets vurdering.....	14
10.	Avtaler	15
	Forslag til vedtak om Bypakke Haugesund og fastlands-Karmøy i Rogaland.....	15

1. Innledning

Samferdselsdepartementet legger i denne proposisjonen fram forslag om delvis bompengefinansiering av Bypakke Haugesund og fastlands-Karmøy i tråd med vedtak fra lokale myndigheter. Bypakken omfatter prosjekter på fylkesveg og kommunal veg i Haugesund kommune og fastlands-delen av Karmøy kommune. Bypakke Haugesund og fastlands-Karmøy skal avløse det reviderte finansieringsopplegget på Haugalandet (Haugalandspakken), som ble behandlet i Stortinget 13. juni 2023, jf. Prop 123 S (2022-2023).

Bypakke Haugesund og fastlands-Karmøy har mål om:

- Nullvekst i personbiltransport i byområdet Haugesund og fastlands-Karmøy.
- Gode forbindelser for gåing, sykling og kollektivtransport.
- Ivareta tilgjengelighet til Haugesund sentrum og andre regionale arbeidsplasskonsentrasjoner.
- Sikre framkommelighet for næringstransport og regional transport.
- Bedre folkehelse gjennom økt gåing og sykling.
- Færre drepte og hardt skadde.
- Attraktivt sentrumsmiljø, redusert støy og støv.

Samlet økonomisk ramme for Bypakke Haugesund og fastlands-Karmøy er om lag 4,6 mrd. 2023-kr. Det er lagt til grunn en indeks på 5,5 pst. fra 2022-kr til 2023-kr. Det legges til grunn at endelige indekser fra Statistisk sentralbyrå benyttes til justering fra 2022-kr til det aktuelle års prisnivå etter hvert som disse foreligger. Finansieringen av pakken er basert på bompenger, fylkeskommunale og kommunale midler. I tillegg kommer all merverdiavgift som staten refunderer for prosjekter og tiltak i bypakken. Det legges til grunn en innkrevingsperiode på 15 år, med oppstart så raskt som mulig etter vedtak i Stortinget. I tråd med de lokale vedtakene, er det forutsatt at det skal etableres 11 bomstasjoner med tovegs innkreving.

Stortingets behandling av bypakken gjør at byområdet Haugesund tilfredsstiller kriteriene for å motta midler fra tilskuddsordningen for mindre byområder, slik denne er beskrevet i Nasjonal Transportplan 2022-2033. Tilskudd vil inngå som statlig bidrag i bypakken og disponeres i tråd med forutsetningene. Det skal etableres en formalisert styringsmodell der alle partene er representert.

2. Omtale av aktuelle prosjekt

Bypakke Haugesund og fastlands-Karmøy er forankret i Konseptvalgutredningen for Haugesundsområdet (KVU Haugesund), som ble utarbeidet i 2015, rapport fra den eksterne kvalitetssikringen (KS1), og Samferdselsdepartementets påfølgende beslutning. Bypakken er også forankret i Regional plan for areal og transport på Haugalandet, og i kommunale planer i Haugesund og Karmøy.

Trafikknivået i sentrale deler av byområdet Haugesund og fastlands-Karmøy har nådd kapasitetsgrensen, og gatestruktur og hensyn til byutvikling gjør det vanskelig å øke kapasiteten. Samtidig innebærer vedtatte utbyggingsplaner at det må forventes en betydelig økning i reiser til/fra Haugesund sentrum. Denne trafikkveksten må derfor håndteres gjennom en økning i gåing, sykling og kollektivtransport. Haugesund og fastlands-Karmøy er et relativt kompakt byområde, og de fleste interne reisene er kortere enn 5 km. Det er derfor en stor del av befolkningen som har anledning til å gå, sykle eller reise kollektivt mer enn i dag.

Våren 2023 fattet Haugesund og Karmøy kommuner og Rogaland fylkeskommune endelige vedtak om Bypakke Haugesund og fastlands-Karmøy, med en samlet prosjekt-portefølje på 4.390 mill. 2022-kr. Omregnet til 2023-kr, utgjør dette om lag 4.631 mill. kr. Hovedelementene i prosjektporteføljen er fem store veg-/gateprosjekter, ni store gang- og sykkel-prosjekter og tre sekkeposter (programområdetiltak). Det er lagt opp til følgende prioriteringsrekkefølge:

- De store veg- og gateprosjektene prioriteres i rekkefølge 1-5.

- Parallelt prioriteres de store gang- og sykkelprosjektene i rekkefølge A-I.
- Sekkeposter (programområdetiltak) til mindre gang- og sykkeltiltak, kollektivinvesteringer og utbedring/trafikksikkerhet/miljø disponeres gjennom hele bypakke-perioden.

I porteføljestyringen legges det opp til at minst 50 % av midlene i bypakken skal disponeres til gange-, sykkel- og kollektivtiltak.

En samlet framstilling av porteføljen med prioriteringsrekkefølge og kostnadsvurdering framgår av tabell 2.1. De større veg-/gate- og gang-/sykkelprosjektene er også vist på figur 2.1. Midler til planlegging er forutsatt dekket innenfor rammen til de enkelte prosjektene.

Tabell 2.1. Prioritert prosjektportefølje.

Type prosjekt	Pri.	Prosjekter i bypakken	Mill. 2023-kr (inkl. mva)
Veg- og gate-prosjekter	0.	Forskutterte planmidler og bygging av bomstasjoner	74
	1.	Ny Risøy-forbindelse (fv. 4852/4919)	907
	2.	Eikjevegen (kv. 1008/4346)	243
	3.	Tittelsnesvegen (fv. 47)	211
	4.	Karmsundgata Nord (fv. 47)	528
	5.	Karmsundgata Sør (fv. 47)	528
Større gang- og sykkel-prosjekter	A.	Storasundgata (fv. 4852)	84
	B.	Håvåsryggen (kv. 4150)	63
	C.	Vormedalsvegen (fv. 4848)	84
	D.	Skjoldavegen (fv. 4856/kv. 1890)	264
	E.	Haugevegen-Tittelsnesvegen (kv. 4740/4800/fv. 47)	169
	F.	Skeisvannsvegen (kv. 2100/4980)	84
	G.	Miljøgate Austbøvegen (kv. 1001)	74
	H.	Rogalandgata (kv. 1890/4220/1528/4343)	63
	I.	Salhusvegen Sør (fv. 4852)	58
Program-område-tiltak		Mindre gang- og sykkelprosjekter	469
		Kollektiv-investering: Framkommelighet, terminaler, holdeplasser mv.	348
		Utbedring, trafikksikkerhet og miljø	380
Sum prosjekter i bypakken			4 631

Nedenfor gis en omtale av prosjektene i porteføljen til Bypakke Haugesund og fastlands-Karmøy.

Fv. 4852/4919 ny Risøy-forbindelse

Dagens Risøy bru forbinder bolig-, nærings- og havneområdene på Risøy med Haugesund sentrum. Tungtrafikk til/fra Risøy går gjennom Karmsundgata og på tvers av sentrumsgatene. Dagens bru er fra 1939, er bratt og smal, er opprinnelig dimensjonert for 8 tonn, og har et økende vedlikeholdsbehov.

Hensikten med prosjektet er å etablere en god og robust forbindelse til regionale nærings- og havneområder, redusere trafikk i Haugesund sentrum, og forbedre forholdene for myke trafikanter i sentrum og til/fra Risøy. Prosjektet er planlagt som en buebru med seilingshøyde minimum 13 m, gateprofil med to kjørefelt, og tosidig fortau og sykkelfelt.

Ny Risøy-forbindelse vil bli det største enkelt-prosjektet i bypakken. Reguleringsplan med konsekvensutredning ble vedtatt av Haugesund bystyre i april 2023. Det foreligger et

kostnadsanslag fra november 2022 med sannsynlig kostnad på ca. 907 mill. 2023-kr.

Kv. 1008/4346 Eikjevegen

Eikjevegen er den korteste forbindelsen mellom boligområder på Kolnes og byområdet for øvrig. Dagens kommunale veg er stedvis svært smal og uoversiktlig, og har ikke eget tilbud for gående/syklende. Planlagt utvikling i Kolnes-området har rekkefølgekrav knyttet til etablering av ny Eikjeveg.

Hensikten med prosjektet er å etablere en trafikksikker veg med sammenhengende tilbud for myke trafikanter, og som kan håndtere økt trafikk fra planlagte boligområder på Kolnes.

Reguleringsplan for ny Eikjeveg ble vedtatt i 2018. Kostnadsanslag ble gjennomført i 2019, og det er gjort nye kostnadsvurderinger i 2022. Det er sett på mulige innsparinger, og prosjektet er vurdert å kunne gjennomføres for ca. 243 mill. 2023-kr.

Fv. 47 Tittelsnesvegen

Fv. 47 Tittelsnesvegen er en regional forbindelse mellom Haugesund/Karmøy og Sveio/Sunnhordland. Veggen er stedvis smal og uoversiktlig, mangler gang-/sykkeltilbud, og har dårlige grunnforhold.

Hensikten med prosjektet er å utbedre en delstrekning nord i Haugesund for å gi tilfredsstillende vegstandard, økt trafikksikkerhet og sammenhengende gang- og sykkelløsning. Endelig ambisjonsnivå, vegstandard, og geografisk avgrensning, vil bli avklart i forbindelse med reguleringsplanlegging.

Fv. 47 Tittelsnesvegen ble regulert i 2019 og senere omregulert i 2022. Det er gjennomført et forprosjekt i 2022 for å vurdere enklere standard eller mulige byggetrinn, og den aktuelle delstrekningen er vurdert å kunne gjennomføres for ca. 211 mill. 2023-kr.

Fv. 47 Karmsundgata Nord

Karmsundgata er hovedgata gjennom Haugesund nord-sør og den viktigste transportaksen til, fra og gjennom Haugesund for både nærings- og privattransport. Trafikkmengden har nådd kapasitetstaket, og særlig kryssene er begrensende for trafikk-avviklingen. Samtidig har tilretteleggingen for myke trafikanter varierende kvalitet, og gata utgjør en barriere for gående og syklende til/fra sentrum. Gjeldende kommunedelplan tilrettelegger for utvidelse til fire kjørefelt for blandet trafikk. Siden kommunedelplanen ble vedtatt, er mål om nullvekst og miljøvennlig byutvikling forsterket, og i bypakken tas det sikte på å utvikle en bygata med høyere prioritering av myke trafikanter på den mest sentrumsnære delen.

Prosjektet «Karmsundgata Nord» strekker seg fra Dr. Eyes gate til Tuhauggata/Skjoldavegen. Strekningen planlegges tilrettelagt med to gjennomgående kjørefelt, forbedret trafikkavvikling i kryss, forbedring av dagens kulvert ved Skjoldavegen og dagens bru ved Djupaskarvegen, flere kryssinger i plan for myke trafikanter, og forbedret tilrettelegging for gående og syklende nord-sør.

Kommunedelplan for Karmsundgata ble vedtatt i 2015, og et nytt forprosjekt ble gjennomført i 2022. Anbefalt løsning omfatter flere delprosjekter som kan gjennomføres i etapper, og disse er samlet kostnadsvurdert til ca. 528 mill. 2023-kr. Endelige løsninger, kostnader og rekkefølge for delprosjekter avklares gjennom detaljplanlegging og porteføljestyring i bypakken.

Fv. 47 Karmsundgata Sør

Prosjektet «Karmsundgata Sør» strekker seg fra Storasundgata til Dr. Eyes gate og utgjør den mest trafikkerte strekningen i byområdet, med nærmere 28.000 ÅDT. Kryssene har utfordringer med å avvikle trafikken morgen og ettermiddag, og dette gir forsinkelser også for bybuss-rutene.

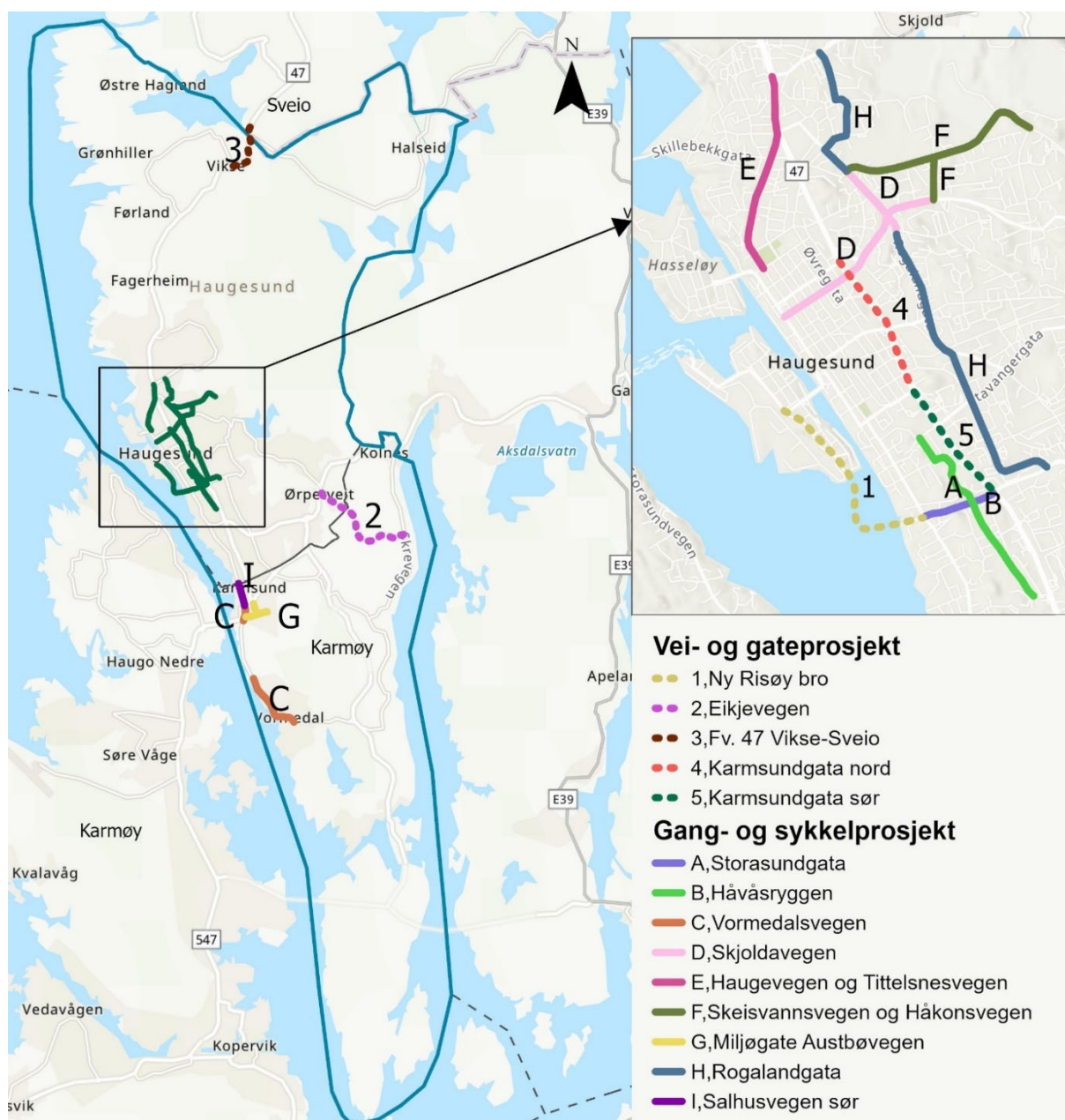
Strekningen langs sykehuset planlegges utvidet til fire felt, og på sikt vurderes tre eller fire felt sørover mot Storasundsgata. Trafikkavvikling i kryssene forbedres med flere svinge-/flettefelt. Det etableres krysningspunkt eller kulvert for myke trafikanter ved Haugesund sykehus, og tilbudet for gående og syklende nord-sør langs Karmsundgata forbedres.

Som for Karmsundgata Nord, kan anbefalt løsning i Karmsundgata Sør gjennomføres i etapper, og delprosjektene er samlet kostnadsvurdert til ca. 528 mill. 2023-kr. Endelige løsninger, kostnader og rekkefølge for delprosjekter avklares gjennom detaljplanlegging og porteføljestyling i bypakken.

Større gang- og sykkelprosjekter

I bypakken er det valgt ut ni større gang- og sykkelprosjekter, som er vurdert å ha en samlet kostnad på om lag 943 mill. 2023-kr. Ved prioritering av gang- og sykkelprosjekter, er det lagt vekt på forbindelser som har mange korte reiser og potensiale for flere gående og syklende, områder med særlig behov for avlasting av vegnettet, trafikksikkerhets-utfordringer for myke trafikanter, muligheter for å oppnå kortere eller sammenhengende forbindelser, og prosjekter som er vanskelig å realisere med ordinære midler.

Gang- og sykkelprosjektene i bypakken dekker hovedruter mellom ulike bydeler, Haugesund sentrum og områdesenteret på Norheim. I tillegg omfattes viktige skoleveger og forbindelser til idrettspark. Det er ulikt hvor langt de enkelte prosjektene har kommet i planlegging – noen er allerede regulert, andre er under planlegging, eller det er gjennomført forprosjekter. Endelige løsninger og kostnader avklares gjennom detaljplanlegging og porteføljestyling i bypakken.



Figur 2.1: Lokalisering av store veg-/gateprosjekter (1-5) og gang- og sykkelprosjekter (A-I) i bypakken.

Programområdetiltak

I bypakken er det også satt av om lag 1,2 mrd. 2023-kr til mindre gange- og sykkelprosjekter, kollektiv-investeringer, og mindre utbedrings-, trafiksikkerhets- og miljøprosjekter. Disse programområdetiltakene vil i stor grad bestå av kortere strekninger, punktvis tiltak, manglende mellomledd, eller ha en enklere form for tilrettelegging enn de større og navngitte prosjektene i pakken.

I utbyggingsplanen er det lagt opp til at programområde-tiltakene gjennomføres parallelt med de større prosjektene, og gjennom hele bypakke-perioden. Nærmere konkretisering, prioritering og planlegging av enkelt-prosjekter vil skje gjennom handlingsprogrammet og porteføljestyringen. Prosjektene vil blant annet bli valgt ut fra kommunenes innspill til bypakken, kommunale gå- og sykkelstrategier og trafiksikkerhetsplaner, og kartlagte framkommelighets- og forbedringstiltak for kollektivtransporten.

Ekstern kvalitetssikring

Det er gjennomført ekstern kvalitetssikring (KS2) av pakkens trafikkgrunnlag, finansieringsevne, samlede usikkerhet, i hvilken grad pakkens innhold er i tråd med tidligere konseptvalg, og om tiltakene følger opp om samfunns mål og effektmål. Kvalitetssikringen omfatter ikke kostnadsoverslag og styringsunderlag.

Den eksterne kvalitetssikreren vurderer at bompengeprognosen samlet sett er robust. Tiltakene i pakken er i tråd med konseptvalget som ble tatt på bakgrunn av KVVU Haugesund fra 2015.

3. Lokalpolitisk behandling

Bypakke Haugesund og fastlands-Karmøy ble lokalpolitisk behandlet i Haugesund bystyre 10. mai, Karmøy kommunestyre 22. mai og Rogaland fylkesting 13. juni 2023. Pkt. 1-9 i vedtakene er likelydende. Rogaland fylkesting har i tillegg gjort vedtak om å stille garanti for bypakken (pkt. 10-18):

- Haugesund kommune/Karmøy kommune/Rogaland fylkeskommune slutter seg til Bypakke Haugesund og fastlands-Karmøy, jf. faglig grunnlag datert 24. april 2023. Bypakken omfatter fylkeskommunale og kommunale prosjekter i Haugesund kommune og fastlands-delen av Karmøy kommune.*
- Bypakken har mål om nullvekst i personbiltransport, tilgjengelighet, byutvikling, trafikk sikkerhet og reduserte klimautslipp, jf. faglig grunnlag. De største prosjektene i pakken er ny Risøyforbindelse, ny Eikjeveg, utbedring av fv. 47 og forbedringer i Karmsundgata gjennom Haugesund. I tillegg skal bypakken finansiere forbedring av gang- og sykkelforbindelser, kollektiv-, utbedrings- og trafikk sikkerhetstiltak. Prosjektene har en samlet økonomisk ramme på 4.390 mill. kr (2022-kr). I styringen av pakken legges det til grunn at minst 50 % av midlene skal benyttes til gang-, sykkel- og kollektivtiltak.*
- Bypakken delfinansieres med bompenger. Det er lagt til grunn et netto bompengedrag på 2.950 mill. kr (2022-kr). Rogaland fylkeskommune og Haugesund og Karmøy kommune bidrar med 20 % egenandel og mva.-kompensasjon på egne prosjekter. Basert på planlagt portefølje er dette beregnet å utgjøre til sammen 1.440 mill. kr (2022-kr). Det legges til grunn en fordeling mellom partene som beskrevet i det faglige grunnlaget. Utgifter som partene har til planlegging og prosjektering av bomstasjoner og egne prosjekter før prosjektavtalen underskrives, kan inngå i egenandelen.*
- Bompengedrag skal skje ved tovegs innkreving i 11 bomstasjoner, med plassering som angitt i det faglige grunnlaget. Bompengeperioden er 15 år fra innkrevsstart. Dersom det oppstår trafikklekkasje til lokalt vegnett, og skilting, stenging eller redusert hastighet ikke er tilstrekkelig for å unngå dette, kan det gjennom ny sak til Stortinget gis adgang til å sette opp ytterligere bomstasjoner på lokalt vegnett.*
- Det legges til grunn en gjennomsnittstakst på 6,16 kr (2022-kr). Dette er foreløpig beregnet å tilsvare en grunntakst på 14 kr for takstgruppe 1, og 28 kr for takstgruppe 2 (2022-kr). Takstene skal evalueres etter ett års drift og eventuelt justeres slik at gjennomsnittstaksten opprettholdes. Dersom nullvekstmålet ikke nås, og trafikale utfordringer fører til svekket byutvikling, kan lokale myndigheter ta initiativ til å innføre inntektsnøytral tidsdifferensiering av takstene. Det legges til grunn at dette kan innføres innenfor rammen av fastsatt gjennomsnittstakst dersom det foreligger lokalpolitisk tilslutning.*
- Kjøretøy i takstgruppe 1 med gyldig brukeravtale og brikke, får 20 % rabatt (brikkerabatt). Nullutslippskjøretøy i takstgruppe 1 får i tillegg 30 % rabatt (nullutslipps-rabatt) etter fratrasket brikkerabatt. Nullutslippskjøretøy i takstgruppe 2 med gyldig brukeravtale og brikke betaler ikke bomavgift (100 % nullutslipps-rabatt).*

Lavere rabatt for nullutslippsskjøretøy kan innføres når nasjonale takstretningslinjer åpner for dette. Kjøretøy i både takstgruppe 1 og 2 betaler bare for én passering pr time (timesregel) og maksimalt for 75 passeringer pr måned (passeringstak). Alle rabatter betinger bruk av elektronisk brikke og gyldig brikkeavtale. Fritaksordningene følger nasjonale takstretningslinjer.

7. Dersom det oppstår kostnadsøkninger eller reduserte inntekter i pakken, skal dette håndteres ved kutt i prosjekt-porteføljen. Dersom det gjenstår midler i bypakken etter at de navngitte prosjektene og programområdetiltakene er gjennomført, kan dette benyttes til andre gang-, sykkel- og kollektivprosjekter i byområdet i tråd med målene i pakken.
8. Det opprettes en politisk styringsgruppe som gis ansvar for porteføljestyring og mandat til å justere prosjektbevilgninger og -rekkefølge. Styringsgruppen gis også myndighet til, på vegne av kommunene og fylkeskommunen, å slutte seg til prisjustering av takstene for å opprettholde gjennomsnittstaksten. Takst- og rabattordninger forutsettes å følge de til enhver tid gjeldende takstretningslinjer.
9. Dersom staten underveis i bypakkens innkrevingsperiode starter planlegging av bompengeneinnkreving til E134 Karmsund bru eller andre statlige prosjekter i bypakkens influensområde, kan bypakken samtidig tas opp til revisjon. En samordnet planlegging av bompengeneinnkreving i byområdet og nærområdene skal bidra til inntektsgrunnlag for både statlige, fylkeskommunale og kommunale prosjekter, og med en samlet bompengebelastning som har lokal tilslutning.

Tilleggspunkter i Rogaland fylkesting sitt vedtak 13. juni 2023:

10. Rogaland fylkeskommune garanterer ved selvskyldnerkausjon for et maksimalt låneopptak for Ferde AS, begrenset oppad til 500 mill. kr for lån til delfinansiering av bypakke Haugesund og fastlands-Karmøy.
11. Garantibeløpet gjelder med tillegg av 10 pst. av til enhver tid gjeldende hovedstol til dekning av eventuelle påløpte renter og omkostninger. Det samlede garantibeløpet blir følgelig 550 mill. kr.
12. Garantien omfatter også inngåtte sikringsavtaler tilknyttet prosjektets lånefinansiering.
13. Rogaland fylkeskommune har rett til å sikre garantiene med 1. prioritets pant i Ferde AS' rett til å innkreve bompenger i bypakke Haugesund og fastlands-Karmøy, med tillegg av 10 pst. av til enhver tid gjeldende hovedstol til dekning av eventuelle påløpte renter og omkostninger.
14. Garantien gjelder fra første opptrekk på finansieringen i forbindelse med rekvisisjoner fra fylkeskommunen i byggeperioden, og gjennom innkrevingsperioden på 15 år.
15. I tillegg skal garantien gjelde inntil to år, jf. garantiforskriftens § 3. Samlet garantitid blir, inkludert byggeperioden, på inntil 17 år fra første opptrekk på finansieringen i forbindelse med rekvisisjoner fra fylkeskommunen.
16. Rogaland fylkeskommune sitt garantiansvar reduseres i takt med den faktiske nedbetaling av Ferde AS sin gjeld for bypakke Haugesund og fastlands-Karmøy.
17. For å sikre bompengeneinnkrevingen fra mulig kryssfinansiering frasier Rogaland fylkeskommune seg muligheten for regresskrav som går utover Ferde AS sin innkrevingsrett for bypakke Haugesund og fastlands-Karmøy i tilfeller der garantien kommer til anvendelighet.
18. Garantiene gis under forutsetning av Kommunal- og distriktsdepartementets godkjenning etter kommuneloven § 14-19 første ledd.

4. Trafikkgrunnlag

Forventet trafikkgrunnlag for bypakken er beregnet med Regional transportmodell (RTM) versjon 4.3.2, delområdemodell Haugalandet. Det er lagt til grunn at bypakken for Haugesund og fastlands-Karmøy kan starte opp i 2025, og at Haugalandspakken fortsetter fram til dette. Totaltrafikken

gjennom bypakkens planlagte bomstasjoner er beregnet å være om lag 117.100 kjøretøy pr døgn (ÅDT) mens Haugalandspakken fortsatt pågår. Med bompengeneinnkreving og takster som det er gjort framlegg om i bypakken, er totaltrafikken beregnet å bli om lag 106.800 ÅDT.

Bypakken for Haugesund og fastlands-Karmøy har nullvekstmål for personbiltransport, og det er ikke beregnet vekst i personbiltrafikken i innkrevingsperioden, og heller ikke for næringstrafikk eller lange reiser. Dette er i tråd med føringene i Meld. St. 20 (2020–2021) Nasjonal transportplan 2022–2033, der det går fram at Haugesund er ett av de fem mindre byområdene som kan få tilskudd for å styrke satsingen på kollektivtransport, sykling og gåing i mindre byområder. I tilskuddsordningen er det en «*forutsetning at de lokale partene forplikter seg til å følge opp null-vekstmålet for persontransport med bil*».

I trafikkanalysen er de fem store veg-/gate-prosjektene i bypakken hensyntatt. Det er lagt til grunn middelpåprognose for befolkningsvekst og virkninger av en eventuell framtidig bompengepakke på øysiden av Karmøy. Kjøretøy-prognoser er hentet fra Nasjonalbudsjettet for 2023.

5. Finansieringsopplegg

Finansieringen av Bypakke Haugesund og fastlands-Karmøy er basert på fylkeskommunale midler, kommunale midler og innkreving av bompenger, som til sammen er beregnet å utgjøre ca. 4.631 mill. 2023-kr. Finansieringsplanen er vist i tabell 5.1.

Fylkeskommunale og kommunale midler

I tråd med retningslinjene for porteføljestyrte bypakker, er det lagt til grunn at fylkeskommunen og kommunene skal bidra med egenandel på 20 pst. av investeringskostnaden (ekskl. merverdiavgift) ved investeringer på fylkeskommunal og kommunal veg. Dette er foreløpig beregnet å utgjøre om lag 778 mill. 2023-kr, tilsvarende 51,9 mill. 2023-kr pr år. Basert på den planlagte prosjekt-porteføljen, er det lagt til grunn at egenandelen vil utgjøre ca. 538 mill. 2023-kr for Rogaland fylkeskommune, ca. 161 mill. 2023-kr for Haugesund kommune, og ca. 79 mill. 2023-kr for Karmøy kommune. Investeringskostnader som partene benytter etter lokalpolitisk behandling og før bypakken blir godkjent i Stortinget, går inn som en del av partenes egenandel til bypakken, og er forutsatt håndtert av styringsgruppa.

I tillegg er det forutsatt at all merverdiavgift som staten refunderer for prosjektene skal tilbakeføres til bypakken. Dette er foreløpig beregnet å utgjøre ca. 741 mill. 2023-kr.

Bompengebidrag

Bompengebidraget i Bypakke Haugesund og fastlands-Karmøy er beregnet å utgjøre 3.112 mill. 2023-kr. Dette gir en bompengandel på om lag 67 pst.

Tabell 5.1. Finansieringsplan for Bypakke Haugesund og fastlands-Karmøy i mill. 2023-kr.

Finansieringskilde	Inntekter
Fylkeskommunal og kommunal egenandel	778
Mva.-kompensasjon	741
Bompenger	3.112
Sum	4.631

6. Bompengepålegg

Plassering av bomstasjoner

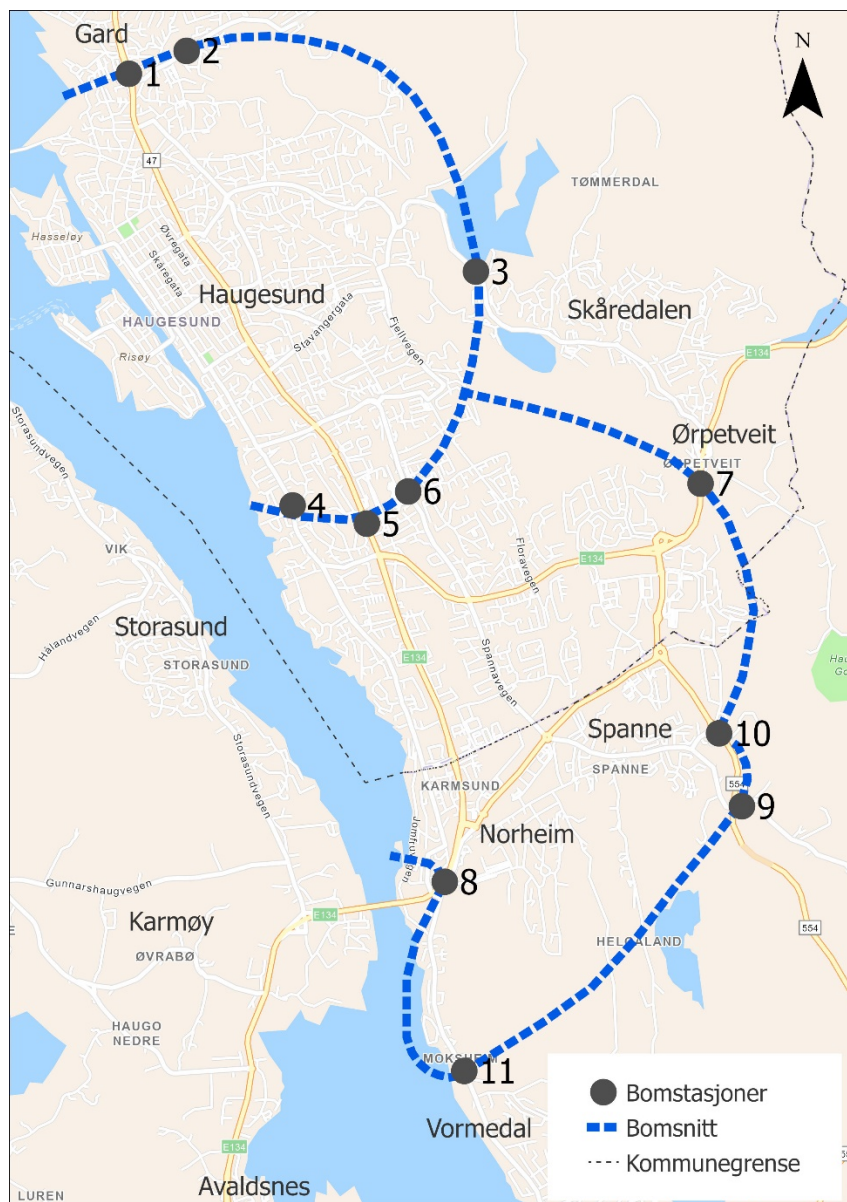
I arbeidet med bypakken er det vurdert flere alternative plasseringer av bomstasjonene. Endelig

plassering er valgt for å gi bypakken et bredt inntektsgrunnlag med god geografisk fordeling, bygge opp om målene i pakken, tilfredsstillende trafiksikkerhet og leverandørkrav, og for at innkrevningssystemet skal være enkelt og forståelig. Det er lagt opp til å etablere til sammen 11 bomstasjoner med tovegs innkreving, fordelt på to «bomringer». Plassering av bomstasjonene er vist i tabell 6.1 og figur 6.1. Bomstasjonene 1-6 videreføres på samme sted som i dagens Haugalandspakke og utgjør en ring rundt sentrale deler av Haugesund. Tilsvarende utgjør bomstasjonene 7-11 en ring rundt sentrale målpunkt sør i byområdet.

Dersom det oppstår trafikklekkasje til lokalt vegnett, og skilting, stenging eller redusert hastighet ikke er tilstrekkelig for å unngå dette, kan det gjennom ny sak til Stortinget gis adgang til å sette opp ytterligere bomstasjoner på lokalt vegnett.

Tabell 6.1: Plassering av bomstasjoner

1.	Fv. 47 Tittelsnesvegen
2.	Fv. 4862 Skeisvollsvegen
3.	Fv. 4856 Skjoldavegen
4.	Fv. 4852 Salhusvegen
5.	Fv. 47 Karmsundgata
6.	Fv. 4802 Spannavegen/Hemmingstad
7.	E134 Ørpetveit
8.	E134 Norheim
9.	Fv. 4802 Spannavegen/Spannakalven
10.	Fv. 554 T-forbindelsen
11.	Fv. 4848 Vormedalsvegen



Figur 6.1. Plassering av bomstasjoner og bomsnitt.

Takst- og rabattsystem

I tråd med de lokalpolitiske vedtakene, er det lagt til grunn følgende takst- og rabattsystem for Bypakke Haugesund og fastlands-Karmøy:

- Kjøretøy i takstgruppe 1 med gyldig brukeravtale og brikke får 20 pst. rabatt (brikkerabatt).
- Nullutslippskjøretøy i takstgruppe 1 får i tillegg 30 pst. rabatt (nullutslipps-rabatt) etter fratrasket brikkerabatt.
- Kjøretøy i takstgruppe 2 betaler dobbel takst av kjøretøy i takstgruppe 1. Kjøretøy i takstgruppe 2 får ikke brikkerabatt.
- Nullutslippskjøretøy i takstgruppe 2 med gyldig brukeravtale og brikke betaler ikke bomavgift (100 % nullutslipps-rabatt).
- Det blifelles timesregel for alle bomstasjonene i Bypakke Haugesund og fastlands-Karmøy. I tillegg blir det et passeringstak på 75 passeringer pr måned. Begge ordningene gjelder for kjøretøy i både takstgruppe 1 og 2.

Alle rabatter betinger bruk av elektronisk brikke og gyldig brukeravtale. Takst-, rabatt- og fritaksordninger forutsettes å følge de til enhver tid gjeldende takstretningslinjer

Dersom nullvekstmålet ikke nås, og trafikale utfordringer fører til svekket byutvikling, kan lokale myndigheter ta initiativ til å innføre inntektsnøytral tidsdifferensiering av takstene. Det legges til grunn at dette kan innføres innenfor rammen av fastsatt gjennomsnittstakst dersom det foreligger lokalpolitisk tilslutning.

I samsvar med de lokalpolitiske vedtakene, er det lagt til grunn en grunntakst på 14 kr i 2022-prisnivå. Med utgangspunkt i takst- og rabattstrukturen, og andel nullutslippskjøretøy i tråd med NB2023-prognosen, er dette beregnet å tilsvare en gjennomsnittstakst på 6,16 2022-kr. Omregnet til 2023-prisnivå, gir dette en gjennomsnittstakst på 6,50 2023-kr og følgende foreløpige grunntakster:

- Takstgruppe 1: 14,80 2023-kr.
- Takstgruppe 2: 29,50 2023-kr.

I de lokalpolitiske vedtakene ble det lagt til grunn at styringsgruppen gis myndighet til, på vegne av kommunene og fylkeskommunen, å slutte seg til prisjustering av takstene for å opprettholde gjennomsnittstaksten og gjøre endringer i tråd med gjeldende takstretningslinjer. Første eventuelle prisjustering foretas ved oppstart av innkrevingsperioden.

Andre forutsetninger

I tråd med gjeldende retningslinjer for bompengeprojekter, er det lagt til grunn en lånerente på 5,5 pst. de 10 første årene med låneopptak, og deretter 6,5 pst. Innskuddsrenten er satt til 1,5 pst. de 10 første årene og deretter 2,5 pst. Det er lagt til grunn en prisstigning på 2,0 pst. pr. år fra 2023.

Det er lagt til grunn at Bypakke Haugesund og fastlands-Karmøy vil starte innkreving av bompenger i 2025, og at innkrevingsperioden vil være 15 år. I finansieringsanalysen er brutto bompenginntekter beregnet å bli ca. 3.795 mill. 2023-kr. Det er lagt til grunn årlige innkrevings- og driftskostnader på ca. 34,8 mill. 2023-kr. Det er ikke lagt til grunn trafikkvekst gjennom bomstasjonene i løpet av innkrevingsperioden.

Det er i finansieringsanalysen lagt til grunn at bompengeselskapet, gjennom lån med sikkerhet i pakken, vil stille til disposisjon om lag 240 mill. kr før innkrevingen starter opp. Dette skal benyttes til finansiering av prosjektering, grunnerverv og annet forberedende arbeid, oppstart av enkelte tiltak, og til refusjon av planmidler som Rogaland fylkeskommune har forskuttet til regulering av ny Risøy-forbindelse.

Dersom staten underveis i bypakkens innkrevingsperiode starter planlegging av bompengennevning til E134 Karmsund bru eller andre statlige prosjekter i bypakkens influensområde, kan bypakken samtidig tas opp til revisjon. En samordnet planlegging av bompengennevning i byområdet og nærområdene skal bidra til inntektsgrunnlag for både statlige, fylkeskommunale og kommunale prosjekter, og med en samlet bompengebelastning som har lokal tilslutning.

7. Styring av Bypakke Haugesund og fastlands-Karmøy

Bypakke Haugesund og fastlands-Karmøy vil bli gjennomført etter prinsippene som er fastlagt i bompengeavtalen fra 2019. Det skal etableres en styringsgruppe med representanter fra Rogaland fylkeskommune, Haugesund kommune, Karmøy kommune og Statsforvalteren i Rogaland. Statens vegvesen vil kunne delta dersom det inngås avtale om statlig tilskuddsordning for mindre byområder. Styringsgruppa vil bli ledet av Rogaland fylkeskommune. Dersom det ikke oppnås enighet i styringsgruppen, vil saker sendes Rogaland fylkesting for endelig beslutning.

Styringsgruppa vil ha ansvar for porteføljestyring av prosjektene i Bypakke Haugesund og fastlands-Karmøy. Arbeidet med porteføljestyring skal skje gjennom årlig rullering av et fireårig handlingsprogram med hovedvekt på mål- og resultatstyring. Den prioriterte prosjektporteføljen legges til grunn. Det legges opp til at minst 50 % av midlene skal disponeres til gange-, sykkel- og

kollektivtiltak. Styringsgruppa har mandat til å justere og endre på den prioriterte rekkefølgen til prosjektene i arbeidet med handlingsprogrammet. Det første handlingsprogrammet fastsettes så snart som mulig etter at bypakken er behandlet av Stortinget. Handlingsprogrammet sendes kommunestyrene og fylkestinget til orientering. Endelig tildeling av midler skjer gjennom årlige fylkeskommunale og kommunale budsjetter.

Det vil bli lagt til grunn porteføljestyling og kostnadskontroll innenfor den fastsatte økonomiske rammen. Dette innebærer bl.a. at en eventuell kostnadsøkning og/eller inntektssvikt skal skje ved kutt i porteføljen. Eventuelle kostnadsøkninger i de enkelte prosjektene – og/eller inntektssvikt – skal håndteres gjennom porteføljestylingen, og ikke gjennom økte takster og/eller forlenget innkreving. Det blir forutsatt sterk kostnadskontroll. Dersom det gjenstår midler i bypakken etter at de navngitte prosjektene og programområdetiltakene er gjennomført, kan dette benyttes til andre gang-, sykkel- og kollektivprosjekter i byområdet i tråd med målene i pakken.

Som en følge av at det er porteføljestyling, kan ikke garantistens utlegg dekkes gjennom økning av gjennomsnittstaksten og/eller forlengelse av innkrevingsperioden.

8. Fylkeskommunal garanti

Rogaland fylkeskommune vedtok i møte 13. juni 2023 å stille garanti ved selvskyldnerkausjon for et maksimalt låneopptak for Ferde AS, begrenset oppad til 500 mill. kr, for lån til finansiering av Bypakke Haugesund og fastlands-Karmøy.

Garantibeløpet gjelder med tillegg av 10 pst. av til enhver tid gjeldende hovedstol til dekning av eventuelle påløpte renter og omkostninger. Det samlede garantibeløpet blir 550 mill. kr. Basert på foreløpig utbyggingsplan, forventes det en maksimal lånegjeld i 2030 på om lag 356 mill. 2023-kr, som er innenfor maksimalt garantibeløp.

Den fylkeskommunale garantien må godkjennes av Kommunal- og distriktsdepartementet.

9. Samferdselsdepartementets vurdering

Haugesund og Karmøy kommuner og Rogaland fylkeskommune har vedtatt en bypakke satt sammen av veg-/gateprosjekter og en rekke tiltak for å styrke gåing, sykling og kollektivtransport. Bypakke Haugesund og fastlands-Karmøy vil bidra til utvikling av transportsystemet og god tilgjengelighet for alle trafikantgrupper, nullvekst i personbiltransport, reduserte klimautslipp, og legge til rette for styrket bymiljø og folkehelse. Haugesund og Karmøy kommuner og Rogaland fylkeskommune er enige om det foreslåtte opplegget for utbygging og finansiering i bypakken. Rogaland fylkeskommune har vedtatt å stille garanti for bompengelånet.

Etter Samferdselsdepartementets vurdering er opplegget for styring av Bypakke Haugesund og fastlands-Karmøy i samsvar med statens prinsipper for porteføljestyling av bypakker. Samferdselsdepartementet understreker at prosjektene i porteføljestyrt bypakker skal gjennomføres innenfor en fastsatt økonomisk ramme. Eventuelle kostnadsøkninger og/eller inntektssvikt utover den fastsatte økonomiske rammen skal skje ved kutt i porteføljen.

Finansieringen av Bypakke Haugesund og fastlands-Karmøy er basert på innkreving av bompenger, samt fylkeskommunale og kommunale midler. Det er lagt til grunn 20 pst. egenandel av investeringskostnaden (ekskl. merverdiavgift) ved investeringer på fylkeskommunal og kommunal veg. I tillegg skal merverdiavgiftskompensasjon for investeringer på fylkeskommunal og kommunal veg føres tilbake til bypakken.

I tråd med de lokale vedtakene, er det forutsatt 11 bomstasjoner med tovegs innkreving. Bypakke Haugesund og fastlands-Karmøy vil ha en innkrevingsperiode på 15 år fra oppstart av innkreving. Departementet har merket seg at dersom det oppstår trafikklekkasje til lokalt vegnett, kan det

gjennom ny sak til Stortinget gis adgang til å sette opp ytterligere bomstasjoner på lokalt vegnett.

I nasjonal transportplan 2022-33, ble det innført en statlig tilskuddsordning for økt satsing på kollektivtransport, sykling og gange i mindre byområder. Byområdet Haugesund er ett av fem byområder som er omfattet av ordningen. Det er en forutsetning at det etableres en bypakke med formalisert styringsmodell, og at de lokale partene forplikter seg til å følge opp nullvekstmålet for persontransport med bil. Etter Samferdselsdepartementet sin vurdering, er ambisjonene i Bypakke Haugesund og fastlands-Karmøy i tråd med målet om nullvekst for persontransport med bil, ved at framkommelighet for gående, syklende og kollektivtrafikk skal styrkes.

10. Avtaler

Etter at Stortinget har fattet vedtak om delvis bompengefinansiering av Bypakke Haugesund og fastlands-Karmøy i Rogaland, vil det bli inngått prosjektavtale mellom Statens vegvesen v/Vegdirektoratet og prosjektselskapet om innkreving av bompenger. Prosjektselskapet vil inngå finansieringsavtale med oppdragsgiver i bypakken, som regulerer rekvirering av bompengemidlene i tråd med forutsetningene som er lagt til grunn i denne proposisjonen.

Samferdselsdepartementet tilrår:

At Deres Majestet godkjenner og skriver under et framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om utbygging og finansiering av Bypakke Haugesund og fastlands-Karmøy i Rogaland.

Vi HARALD, Norges Konge, stadfester:

Stortinget blir bedt om å gjøre vedtak om delvis bompengefinansiering av Bypakke Haugesund og fastlands-Karmøy i Rogaland i samsvar med et vedlagt forslag.

Forslag til vedtak om Bypakke Haugesund og fastlands-Karmøy i Rogaland

1. Stortinget slutter seg til utbygging og delvis bompengefinansiering av Bypakke Haugesund og fastlands-Karmøy i Rogaland.
2. Stortinget samtykker til at bompengeselskapet Ferde AS får tillatelse til å ta opp lån og kreve inn bompenger til delvis bompengefinansiering av Bypakke Haugesund og fastlands-Karmøy. Vilåårene for finansieringen framgå av denne proposisjonen.
3. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet Ferde AS om delfinansiering av Bypakke Haugesund og fastlands-Karmøy. Avtalen gir bompengeselskapet rett til å kreve inn bompenger innenfor de vilåårene denne proposisjonen fastsetter.