



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Prop. 68 S

(2023–2024)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

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

Innhold

1	Innledning	5	8	Fylkeskommunal garanti	13
2	Bakgrunn og omtale av aktuelle prosjekter	5	9	Samferdselsdepartementets vurdering	13
3	Lokalpolitisk behandling	8	10	Avtaler	14
4	Trafikkgrunnlag	10		Forslag til vedtak om utbygging og finansiering av Bypakke Haugesund og fastlands-Karmøy i Rogaland	15
5	Finansieringsopplegg	10			
6	Bompengeopplegg	11			
7	Styring av Bypakke Haugesund og fastlands-Karmøy	12			



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Prop. 68 S

(2023–2024)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

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

*Tilråding fra Samferdselsdepartementet 22. mars 2024,
godkjent i statsråd samme dag.
(Regjeringen Støre)*

1 Innledning

Samferdselsdepartementet legger i denne proposisjonen frem forslag om delvis bompengefinansiering av Bypakke Haugesund og fastlands-Karmøy i Rogaland. Bypakken omfatter prosjekter på fylkesvei og kommunal vei i Haugesund kommune og fastlandsdelen av Karmøy kommune. Bypakken vil avløse det reviderte finansieringsopplegget på Haugalandet (Haugalandspakken), jf. Prop. 123 S (2022–2023). Gjennom behandlingen av Prop. 123 S (2022–2023) ga Stortinget sin tilslutning til at innkreving av bompenger i Haugesund og Tysvær kommuner ble forlenget fra 1. juli 2023 til en eventuell ny Bypakke Haugesund er etablert, senest ved utgangen av 2026.

Bypakke Haugesund og fastlands-Karmøy skal realisere ny Risøyforbindelse, flere vei- og gateprosjekter, en rekke gang- og sykkelveiprosjekter og trafikksikkerhets- og kollektivtiltak. Det legges opp til at minst 50 pst. av midlene i bypakken skal disponeres til gang-, sykkel- og kollektivtiltak. Med ny Risøy bru blir fremkommeligheten mellom Haugesund sentrum og Risøy vesentlig forbedret. Kollektivtilbudet styrkes, og myke trafikanter får utvidet gang- og sykkelveinettet. Næringstransport og regional transport sikres god fremkommelighet. Tiltakene vil medvirke til å redusere forurensning og trafikkstøy i sentrumsområdene.

For å gjennomføre dette, har lokale myndigheter vedtatt delvis bompengefinansiering av Bypakke Haugesund og fastlands-Karmøy. Innkrevingsopplegget bygger delvis på dagens innkreving i Haugalandspakken, men utvides til to bomringer med i alt 11 bomstasjoner. Fortsatt bompengennevning er viktig for å oppnå nullvekst i personbiltransporten, der veksten skal tas med gange, sykkel og kollektivtransport.

Den økonomiske rammen for Bypakke Haugesund og fastlands-Karmøy er om lag 4,7 mrd. 2024-kr. Det er lagt til grunn en indeks på 4,6 pst. fra 2023-kr til 2024-kr. Finansieringen er basert på bompenger, fylkeskommunale og kommunale midler. I tillegg kommer mva.-kompensasjon fra staten for prosjektene i pakken. Det er lagt til grunn en innkrevingsperiode på 15 år, med oppstart av Risøy bru og Eikjevegen tidlig i innkrevingsperioden og gjennomføring av tiltak i hele 15-årsperioden. Utbyggingen skal styres etter prinsippene for porteføljestyling.

2 Bakgrunn og omtale av aktuelle prosjekter

Bypakke Haugesund og fastlands-Karmøy er forankret i konseptvalgutredningen for Haugesundsområdet (KVU Haugesund) fra 2015, rapport fra den eksterne kvalitetssikringen (KS1), og Sam-

ferdselsdepartementets 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 periodevis nådd kapasitetsgrensen, og gatestruktur og hensyn til byutvikling gjør det vanskelig å øke kapasiteten. Samtidig innebærer vedtatte utbyggingsplaner at det forventes en økning i reiser til/fra Haugesund sentrum. Denne trafikkveksten må derfor håndteres gjennom en økning i gange, sykkel og kollektivtransport. Haugesund og fastlands-Karmøy er et relativt kompakt byområde, og de fleste interne reisene er kortere enn 5 kilometer.

Hovedelementene i pakken er fem vei-/gateprosjekter, ni gang- og sykkelprosjekter og tre sekkeposter (programområdetiltak). Vei- og gateprosjektene er prioritert i rekkefølge 1–5. Gang- og sykkelprosjektene gjennomføres parallelt og er prioritert i rekkefølge A-I. Sekkeposter til mindre gang- og sykkeltiltak, kollektivtiltak og utbedring/trafikksikkerhet/miljø disponeres gjennom

hele perioden. Det legges opp til at minst 50 pst. av midlene i bypakken disponeres til gang-, sykkel- og kollektivtiltak. Endelige prioriteringer gjøres gjennom porteføljestyringen.

En samlet fremstilling av porteføljen med prioriteringsrekkefølge og kostnader fremgår av tabell 2.1. Midler til planlegging er forutsatt dekket innenfor rammen til de enkelte prosjektene.

Prosjektene i porteføljen til Bypakke Haugesund og fastlands-Karmøy er nærmere omtalt i det følgende.

Fv. 4852/4919 ny Risøyforbindelse

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, bratt og smal og opprinnelig dimensjonert for 8 tonn. Den har økende vedlikeholdsbehov.

Hensikten med prosjektet er å etablere en god forbindelse til regionale nærings- og havneområder, redusere trafikk i Haugesund sentrum,

Tabell 2.1 Prioritert prosjektportefølje

Type prosjekt	Pri.	Prosjektportefølje	Finansieringsbehov i mill. 2024-kr (inkl. mva.)
Vei- og gateprosjekter	0.	Forskutterte planmidler og bygging av bomstasjoner	75
	1.	Ny Risøyforbindelse (fv. 4852/4919)	925
	2.	Eikjevegen (kv. 1008/4346)	245
	3.	Tittelsnesvegen (fv. 47)	215
	4.	Karmsundgata Nord (fv. 47)	540
	5.	Karmsundgata Sør (fv. 47)	540
Større gang- og sykkelveiprosjekter	A.	Storasundgata (fv. 4852)	85
	B.	Håvåsryggen (kv. 4150)	65
	C.	Vormedalsvegen (fv. 4848)	85
	D.	Skjoldavegen (fv. 4856/kv. 1890)	270
	E.	Haugevegen – Tittelsnesvegen (kv. 4740/4800/fv. 47)	170
	F.	Skeisvannsvegen (kv. 2100/4980)	85
	G.	Miljøgate Austbøvegen (kv. 1001)	75
	H.	Rogalandgata (kv. 1890/4220/1528/4343)	65
	I.	Salhusvegen Sør (fv. 4852)	60
Programområdetiltak		Mindre gang- og sykkelveiprosjekter	480
		Kollektiv: Fremkommelighet, terminaler, holdeplasser mv.	355
		Utbedring, trafikksikkerhet og miljø	385
Sum			4 720

og forbedre forholdene for myke trafikanter i sentrum og til/fra Risøy. Prosjektet er planlagt som en buebru med seilingshøyde minimum 13 meter, to kjørefelt og tosidig fortau og sykkelfelt. Ny Risøyforbindelse vil bli det største enkeltprosjektet i bypakken. Reguleringsplan med konsekvensutredning ble vedtatt av Haugesund bystyre i april 2023.

Kv. 1008/4346 Eikjevegen

Eikjevegen er den korteste forbindelsen mellom boligområder på Kolnes og byområdet. Dagens kommunale vei er stedvis svært smal og uoversiktlig, og har ikke eget tilbud for gående/syklende. Hensikten med prosjektet er å etablere en trafikkikker vei 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.

Fv. 47 Tittelsnesvegen

Fv. 47 Tittelsnesvegen er en regional forbindelse mellom Haugesund/Karmøy og Sveio/Sunnhordland. Veien 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 veistandard, økt trafikkikkerhet og sammenhengende gang- og sykkelvei. Endelig ambisjonsnivå, veistandard, og geografisk avgrensning vil bli avklart i forbindelse med reguleringsplanlegging.

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 underdimensjonert for dagens trafikkmengde. Samtidig har tilretteleggingen for myke trafikanter varierende kvalitet, og gata utgjør en barriere for gående og syklende til/fra sentrum.

Prosjektet strekker seg fra Dr. Eyes gate til Tuhauggata/Skjoldavegen og utgjør den mest sentrumsnære delen av Karmsundgata. Det tas sikte på å utvikle en bygate med høy prioritering av myke trafikanter, forbedret trafikkavvikling i kryss, krysningspunkt for myke trafikanter, og forbedret tilrettelegging for gående og syklende nord-sør. Anbefalt løsning omfatter flere delprosjekter som kan gjennomføres i etapper. Endelige

løsninger, kostnader og rekkefølge for delprosjekter avklares gjennom detaljplanlegging og porteføljestyring.

Fv. 47 Karmsundgata Sør

Prosjektet strekker seg fra Storasundgata til Dr. Eyes gate og utgjør den mest trafikkerte strekningen i byområdet, med nærmere 28 000 kjøretøy i årsdøgnetrafikk. Trafikkutfordringer gir forsinkelser også for bybussrutene. Det tas sikte på å forbedre trafikkavviklingen i kryss, etablere krysningspunkt for myke trafikanter og forbedre tilrettelegging for gående og syklende nord-sør. På sikt vurderes tre eller fire felt sørover mot Storasundgata. Som for Karmsundgata Nord, kan anbefalt løsning i Karmsundgata Sør gjennomføres i etapper. Endelige løsninger, kostnader og rekkefølge for delprosjekter avklares gjennom detaljplanlegging og porteføljestyring.

Større gang- og sykkelveiprosjekter

I bypakken er det valgt ut ni større gang- og sykkelveiprosjekter, som er vurdert å ha en samlet kostnad på om lag 960 mill. 2024-kr. Ved prioritering av gang- og sykkelveiprosjekter, er det lagt vekt på forbindelser som har mange korte reiser og potensial for flere gående og syklende, områder med særlig behov for avlastning av veinettet, trafikkikkerhetsutfordringer for myke trafikanter, muligheter for å oppnå kortere eller sammenhengende forbindelser og prosjekter som er vanskelig å realisere med ordinære midler.

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

Programområdetiltak

I bypakken er det også satt av om lag 1,2 mrd. 2024-kr til mindre gang- og sykkelveiprosjekter, kollektivtiltak og mindre utbedrings-, trafikkikkerhets- og miljøprosjekter. Disse programområdetiltakene vil i stor grad bestå av kortere strekninger, punktvis tiltak eller ha en enklere form for tilrettelegging enn de større og navngitte prosjektene i pakken.

I utbyggingsplanen er det lagt opp til at programområdetiltakene gjennomføres parallelt med de større prosjektene gjennom hele perioden. Nærmere konkretisering, prioritering og planlegging av enkeltprosjekter vil skje gjennom handlingsprogrammet og porteføljestyringen.

Ekstern kvalitetssikring

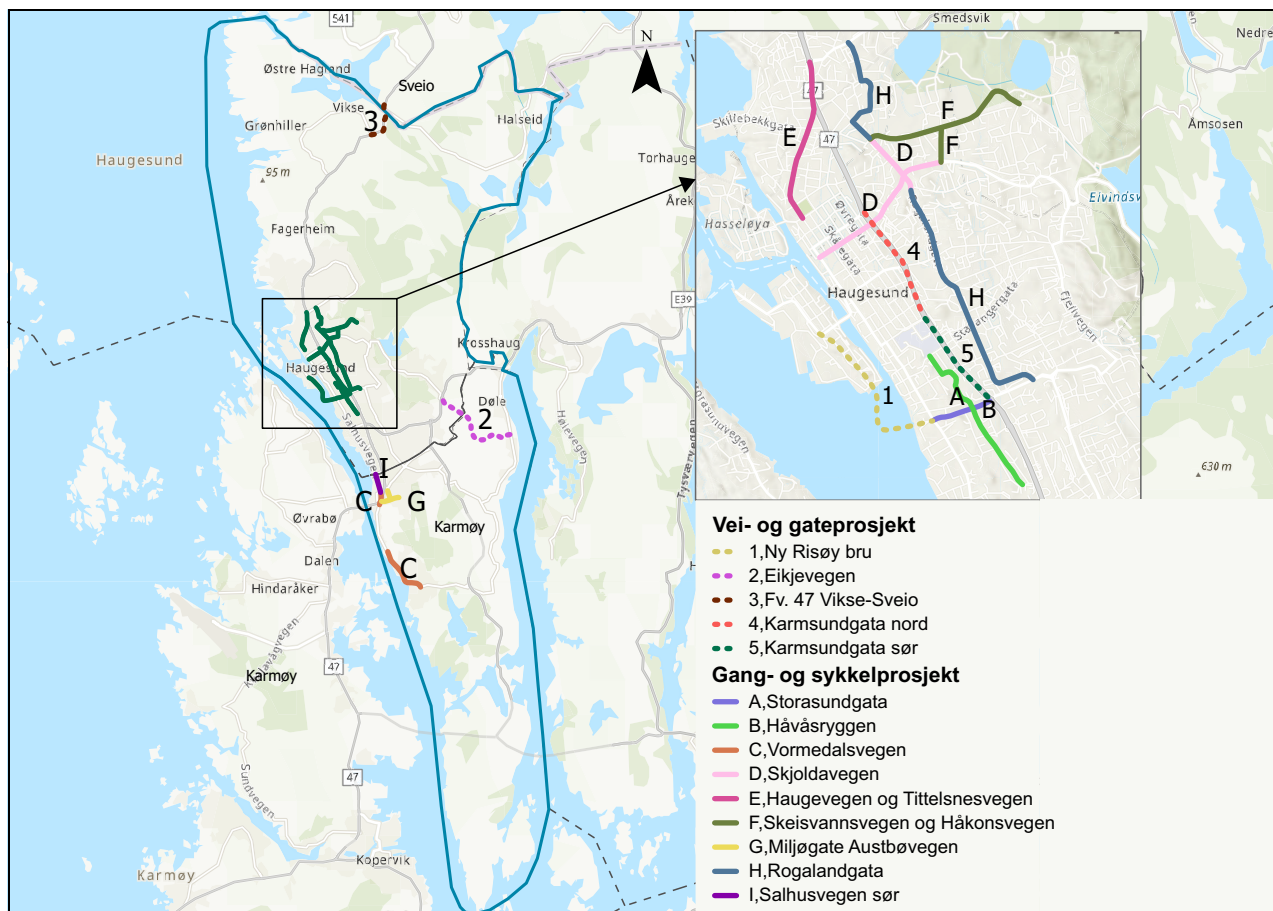
Det er gjennomført ekstern kvalitetssikring (KS2) av pakkens trafikkgrunnlag, finansieringsevne, samlede usikkerhet, i hvilken grad pakkens innhold er i tråd med tidligere konseptvalg og om tiltakene støtter opp om samfunns mål og effektmål. Den eksterne kvalitetssikringen viser at finansieringsgrunnlaget fremstår som robust. Både inntektene og kostnadene i pakken vurderes å kunne bli noe høyere enn det Rogaland fylkeskommune har lagt til grunn. Inntektene vil sannsynligvis øke mer enn kostnadene, bl.a. som følge av en lavere andel gratispasseringer og dermed høyere gjennomsnittstakst. Kvalitetssikrer viser til at tiltakene i pakken er i tråd med konseptvalget som ble tatt på bakgrunn av KVV Haugesund fra 2015. Kvalitetssikringen omfatter ikke gjennomgang av

kostnadsoverslag på detaljert nivå og styringsunderlag for enkeltprosjekter, da ingen enkeltprosjekter har kostnader som overstiger den statlige terskelverdien for KS2. Rogaland fylkeskommune gjennomfører normalt egne prosesser med ekstern kvalitetssikring for store fylkesveiprosjekter over 300 mill. kr.

3 Lokalpolitisk behandling

Bypakke Haugesund og fastlands-Karmøy ble lokalpolitisk behandlet i Haugesund bystyre 10. mai 2023, Karmøy kommunestyre 22. mai 2023 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). Det ble gjort følgende vedtak i pkt. 1–9:

1. 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 kom-



Figur 2.1 Lokalisering av store vei-/gateprosjekter (1–5) og gang- og sykkelveiprosjekter (A-I)

- munale prosjekter i Haugesund kommune og fastlands-delen av Karmøy kommune.*
2. 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.
 3. 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.
 4. Bompengeneinnkreving skal skje ved tovegs innkreving i 11 bomstasjoner, med plassering som angitt i det faglige grunnlaget. Bompengeperioden er 15 år fra innkrevingsstart. 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.
 5. 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.
 6. Kjøretøy i takstgruppe 1 med gyldig brukeravtale og brikke, får 20 % rabatt (brikkerabatt). Nullutslippskjøretøy i takstgruppe 1 får i tillegg 30 % rabatt (nullutslippsrabatt) etter fratrukket brikkerabatt. Nullutslippskjøretøy i takstgruppe 2 med gyldig brukeravtale og brikke betaler ikke bomavgift (100 % nullutslippsrabatt). Lavere rabatt for nullutslippskjøretøy 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 dek-

ning av eventuelle påløpte renter og omkostninger. Det samlede garantibeløpet blir følgende 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. Garantiforskriftenes § 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 bompengennekningen 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 er beregnet med Regional transportmodell (RTM), delområdemodell for Haugalandet. I trafikkanalysen er det tatt hensyn til realisering av fem store vei-/gateprosjekter. Det er lagt til grunn middelprognose for befolkningsvekst og virkninger av en eventuell fremtidig bompengepakke på øysiden av Karmøy. Kjøretøyprognoser er hentet fra statsbudsjettet for 2023. Det er lagt til grunn at Bypakke Haugesund og fastlands-Karmøy starter opp i 2025 og avløser dagens Haugalandspakke.

Når innkrevningen starter i bypakken, er trafikken gjennom 11 bomstasjoner beregnet til om

lag 106 800 kjøretøy per døgn. Dette tilsvarer en engangsnedgang i trafikken på om lag 6 pst. ved innføring av nytt bompengeprogger.

Bypakke 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 frem at Haugesund er ett av de fem mindre byområdene som kan få tilskudd for å styrke satsingen på kollektivtransport, sykkel og gange i mindre byområder. I tilskuddsordningen er det en forutsetning at de lokale partene forplikter seg til å følge opp nullvekstmålet for persontransport med bil.

5 Finansieringsopplegg

Finansieringen av Bypakke Haugesund og fastlands-Karmøy er basert på fylkeskommunale og kommunale midler, mva.-kompensasjon og bompenger. Det er ingen riksveiprosjekter i pakken og det er heller ikke lagt til grunn statlige midler som en del av finansieringen. Samlet bidrag utgjør om lag 4720 mill. 2024-kr.

Fylkeskommunale og kommunale midler

I tråd med retningslinjene for bypakker, er det lagt til grunn at Rogaland fylkeskommune og Haugesund og Karmøy kommuner bidrar med egenandel på 20 pst. av investeringene (ekskl. mva.) på fylkeskommunale og kommunale veier. Basert på den planlagte prosjektporteføljen, er det lagt til grunn at egenandelen vil utgjøre om lag 795 mill. 2024-kr. Av dette er 550 mill. fra Rogaland fylkeskommune, 165 mill. fra Haugesund kommune og 80 mill. fra Karmøy kommune.

Mva.-kompensasjon

Det er forutsatt at all merverdiavgift som staten refunderer for prosjektene skal tilbakeføres til bypakken. Dette er foreløpig beregnet å utgjøre 755 mill. 2024-kr.

Bompengebidrag

Bompengebidraget i Bypakke Haugesund og fastlands-Karmøy er beregnet å utgjøre 3 170 mill. 2024-kr. Dette gir en bompengandelen på om lag 67 pst.

Tabell 5.1 Finansieringsplan for Bypakke Haugesund og fastlands-Karmøy i mill. 2024-kr

Finansieringskilde	mill. 2024-kr
Fylkeskommunal og kommunal egenandel	795
Mva.-kompensasjon	755
Bompenger	3 170
Sum	4 720

Refusjon av planleggingsmidler og låneopptak

Samferdselsdepartementet har gitt Rogaland fylkeskommune tillatelse til å forskuttere 20 mill. kr til reguleringsplanlegging av Risøy bru, mot senere refusjon av bompenger.

Det er i finansieringsanalysen lagt til grunn at bompengeselskapet vil stille til disposisjon om lag 250 mill. 2024-kr gjennom låneopptak før innkrevningen starter opp. Dette skal benyttes til finansiering av prosjektering, grunnverv og annet forberedende arbeid, oppstart av enkelte tiltak og refusjon av planleggingsmidlene som Rogaland fylkeskommune har forskuttet.

6 Bompengelopplegg

I arbeidet med bypakken er det vurdert flere alternative plasseringer av bomstasjonene. Endelig plassering er valgt for å oppnå 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 toveis innkrevning, fordelt på to bomringer. Bomstasjonene 1–6 videreføres som i dagens Haugalandspakke og utgjør en ring rundt sentrale deler av Haugesund. Tilsvarende utgjør bomstasjonene 7–11 en ring lenger sør i byområdet. Innkrevningen vil ha en varighet på 15 år fra oppstartstidspunktet. Plasseringen av bomstasjonene fremgår av tabell 6.1 og figur 6.1.

Hvis det oppstår trafikklekkasje til lokalt veinett, og skilting, stenging eller redusert hastighet ikke er tilstrekkelig for å unngå dette, kan det gjøres mindre justeringer i bomstasjonsopplegget dersom det bidrar til bedre måloppnåelse og det er lokalpolitisk enighet. Større endringer, som adgang til å sette opp ytterligere bomstasjoner, forutsettes lagt frem for Stortinget.

Takst- og rabattsystem

Med bakgrunn i finansieringsberegninger, takst- og rabattstruktur og andel nullutslippskjøretøy, er det lagt til grunn en gjennomsnittstakst på 6,16 2022-kr. Omregnet til 2024-prisnivå gir dette en gjennomsnittstakst på 6,62 2024-kr. Det er beregnet følgende foreløpige grunntakster:

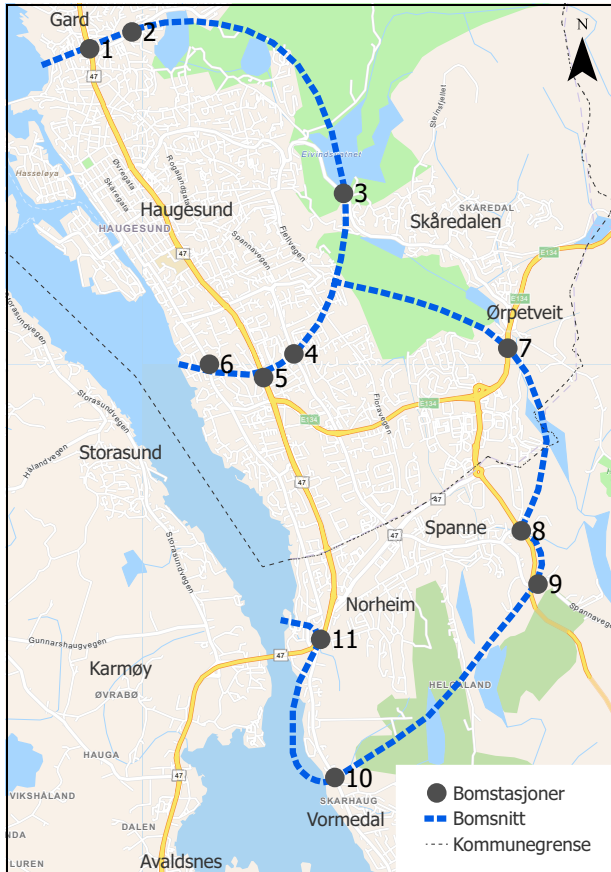
- Takstgruppe 1: 15,05 2024-kr
- Takstgruppe 2: 30,10 2024-kr

I de lokalpolitiske vedtakene er 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.

Dersom nullvekstmålet ikke nås, og trafikale utfordringer fører til svekket byutvikling, kan lokale myndigheter ta initiativ til å innføre tids-

Tabell 6.1 Plassering av bomstasjoner

1.	Fv. 47 Tittelsnesvegen
2.	Fv. 4862 Skeisvollsvengen
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

differensiering av takstene. Det legges til grunn at dette kan innføres innenfor rammen av fastsatt gjennomsnittstakst dersom det foreligger lokalpolitisk tilslutning.

Det er lagt til grunn følgende rabattsystem:

- Kjøretøy i takstgruppe 1 får 20 pst. rabatt.
- Nullutslippskjøretøy i takstgruppe 1 får i tillegg 30 pst. rabatt etter fratrukket brikkerabatt.
- Kjøretøy i takstgruppe 2 får ikke brikkerabatt.
- Nullutslippskjøretøy i takstgruppe 2 får 100 pst. rabatt.
- Kjøretøy registrert i kjøretøygruppe M1 (bobil etc.) får takst som takstgruppe 1.

Det innføres felles timesregel for alle 11 bomstasjonene og passeringstak på 75 passeringer per måned. Begge ordningene gjelder både takstgruppe 1 og 2.

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

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. per år.

Det er lagt til grunn at Bypakke Haugesund og fastlands-Karmøy vil starte innkreving av bompenger i 2025, med 15 års innkreving. I finansieringsanalysen er brutto bompenginntekter beregnet til 3 865 mill. 2024-kr. Av dette er 3 170 mill. kr beregnet å dekke deler av investeringskostnadene, om lag 160 mill. kr til å dekke finansieringskostnader og om lag 535 mill. kr til innkrevingskostnader og kostnader til drift av bompengeselskapet.

Kostnadene til etablering av innkrevingsutstyr til 11 bomstasjoner er anslått til 5 mill. kr per bomstasjon, til sammen 55 mill. kr. Det er lagt til grunn årlige innkrevings- og driftskostnader på 35 mill. kr.

Dersom staten underveis i bypakkens innkrevingsperiode starter planlegging av bompenginnkreving til E134 Karmsund bru eller andre statlige prosjekter i bypakkens influensområde, kan bypakken samtidig tas opp til revisjon og samordning bli vurdert.

7 Styling av Bypakke Haugesund og fastlands-Karmøy

Bypakke Haugesund og fastlands-Karmøy vil bli gjennomført etter prinsippene for porteføljestyring, der ansvaret for porteføljestyring av prosjektporteføljen er lagt til en styringsgruppe med representanter fra Rogaland fylkeskommune, Haugesund kommune, Karmøy kommune og Statsforvalteren i Rogaland. Statens vegvesen vil kunne delta i styringsgruppen dersom det inngås avtale om statlig tilskuddsordning for mindre byområder. Styringsgruppen vil bli ledet av Rogaland fylkeskommune. Dersom det ikke oppnås enighet i styringsgruppen, vil saker oversendes Rogaland fylkesting for endelig beslutning.

Arbeidet med porteføljestyring skal skje gjennom årlig rullering av fireårig handlingsprogram med hovedvekt på mål- og resultatstyring. Den prioriterte prosjektporteføljen legges til grunn. Det legges opp til at minst 50 pst. av midlene skal disponeres til gang-, sykkel- og kollektivtiltak. Styringsgruppen 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.

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 innkrevning. Det blir forutsatt sterk kostnadskontroll. Dersom det gjenstår midler i bypakken etter at de navngitte prosjektene og programområdetiltakene er gjennomført, kan midlene benyttes til andre gang-, sykkel- og kollektivprosjekter i byområdet i tråd med målene i pakken.

8 Fylkeskommunal garanti

Rogaland fylkeskommune vedtok 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 365 mill. 2024-kr, som er innenfor maksimalt garantibeløp.

Den fylkeskommunale garantien må godkjennes av Kommunal- og distriktsdepartementet.

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

9 Samferdselsdepartementets vurdering

Haugesund og Karmøy kommuner og Rogaland fylkeskommune følger med fremlegging av Bypakke Haugesund og fastlands-Karmøy opp intensjonene i Prop. 123 S (2022–2023) om å erstatte dagens Haugalandspakke med en ny bypakke. Gjennom behandlingen av Prop. 123 S (2022–2023) ga Stortinget sin tilslutning til at innkrevning av bompenger i Haugesund og Tysvær kommuner kunne forlenges fra 1. juli 2023 til en eventuell ny bypakke var etablert, senest ved

utgangen av 2026. Nå legges det opp til overgang til Bypakke Haugesund og fastlands-Karmøy i 2025. Det er lagt til grunn toveis bompengeskjeving i 15 år i 11 bomstasjoner.

Samferdselsdepartementet har merket seg at Haugesund og Karmøy kommuner og Rogaland fylkeskommune har vedtatt en bredt sammensatt pakke med vei- og gateprosjekter, og en rekke gang- og sykkelveiprosjekter og trafikksikkerhets- og kollektivtiltak – der minst 50 pst. av midlene i bypakken skal disponeres til gang-, sykkel- og kollektivtiltak. Forutsetningene er dermed til stede for at Bypakke Haugesund og fastlands-Karmøy vil bidra til utvikling av transportsystemet med god tilgjengelighet for alle trafikantgrupper, nullvekst i personbiltransport, reduserte klimautslipp og miljøforbedringer i sentrumsområdet.

Bypakken har ingen enkeltprosjekter som overstiger den statlige terskelverdien for KS2 for kostnad. I regi av Rogaland fylkeskommune skal det gjennomføres egne prosesser med ekstern kvalitetssikring for store fylkesveiprosjekter over 300 mill. kr og før oppstart av det enkelte prosjekt. Risøyforbindelsen ligger nær den statlige terskelverdien for en egen KS2. Samferdselsdepartementet forutsetter derfor at Rogaland fylkeskommune gjennomfører en ekstern kvalitetssikring av dette prosjektet før oppstart. Departementet legger til grunn at prosjektporteføljen blir tilpasset rammene for bypakken.

Samferdselsdepartementet har gitt Rogaland fylkeskommune tillatelse til å forskuttere inntil 20 mill. kr til reguleringsplanlegging av Risøy bru. 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. Departementet 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.

Departementet har merket seg at dersom det oppstår trafikklekkasje til lokalt veinett, kan det gjøres mindre justeringer i bomstasjonsopplegget dersom det bidrar til bedre måloppnåelse og det er lokalpolitisk enighet. Større endringer, som adgang til å sette opp ytterligere bomstasjoner, forutsetter fremlegg for Stortinget. Dersom nullvekstmålet ikke nås, og trafikale utfordringer fører til svekket byutvikling, kan lokale myndigheter ta initiativ til å innføre tidsdifferensiering av

takstene. Det legges til grunn at dette kan innføres innenfor rammen av fastsatt gjennomsnittstakst dersom det foreligger lokalpolitisk tilslutning.

Samferdselsdepartementet har merket seg at den eksterne kvalitetssikringen av pakkens trafikkgrunnlag, finansieringsevne og samlede usikkerhet viser at finansieringsgrunnlaget synes robust. Ekstern kvalitetssikrer har i sine beregninger kommet til at den foreløpige grunntaksten vil gi en høyere gjennomsnittstakst i pakken enn det Rogaland fylkeskommune har lagt til grunn i sin analyse. Dersom den realiserte gjennomsnittstaksten/bompenginntektene avviker vesentlig fra forutsetningene i det faglige grunnlaget, kan det eventuelt tas lokalpolitisk initiativ til å fremme en ny sak til Stortinget om justering av gjennomsnittstaksten.

Samferdselsdepartementet viser til at Haugesund er ett av fem byområder som er omfattet av ordningen med statlig tilskudd for økt satsing på kollektivtransport, sykling og gange i mindre byområder. Departementet har i den forbindelse merket seg at lokale myndigheter har satt som et viktig delmål at veksten i persontransport skal tas med gange, sykkel og kollektiv, og at minst 50 pst.

av midlene i bypakken skal disponeres til dette formålet.

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 bompengeselskapet om innkreving av bompenger. Bompengeselskapet 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 fremlagt forslag til proposisjon til Stortinget om utbygging og finansiering av Bypakke Haugesund og fastlands-Karmøy i Rogaland.

Vi **HARALD**, Norges Konge,

st a d f e s t e r :

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

Forslag

til vedtak om utbygging og finansiering av 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 i 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 fremgår 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 proposisjon fastsetter.



