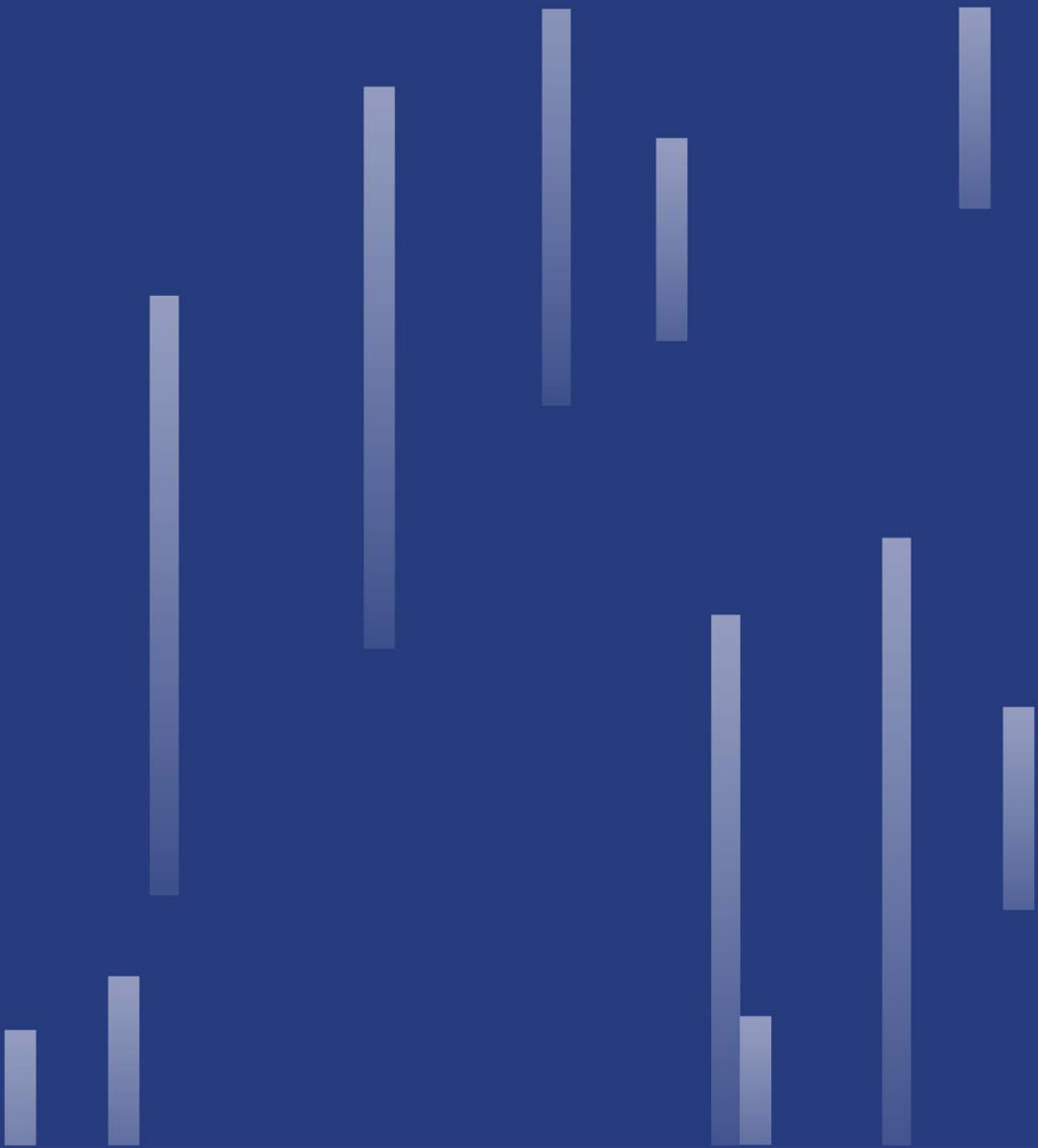




ARBEIDSPROGRAM FOR BOMPENGEUTREDNING HAUGALANDET

Utkast 21. oktober 2020



Innhold

| | |
|---|-----------|
| 0. SAMMENDRAG | 2 |
| 1. INNLEDNING | 4 |
| 1.1. Prinsippvedtak om å utrede nye bompengepakker på Haugalandet | 4 |
| 1.2. Bompengeutredningen - prosess og funksjon | 6 |
| 2. BOMPENGEUTREDNING I TRE DEL-FASER | 8 |
| 2.1. Fase 3A: Arbeidsprogram | 8 |
| 2.2. Fase 3B: Strategivalg - grovmasket innretting av bompengepakkene..... | 9 |
| 2.3. Fase 3C: Detaljert utforming av bompengepakker og dokumentasjon | 12 |
| 3. ORGANISERING OG FRAMDRIFT | 14 |
| 3.1. Organisering og roller | 14 |
| 3.2. Annen medvirkning og kommunikasjon | 15 |
| 3.3. Planlagt framdrift..... | 15 |
| VEDLEGG | 17 |
| Vedlegg 1: Nasjonal og regional politikk for areal- og transportutvikling | 17 |
| Vedlegg 2: Statlige rammer for bompengeprosjekter og takstretningslinjer | 20 |
| Vedlegg 3: Krav til dokumentasjon i bompengeutredninger | 21 |
| Vedlegg 4: Noen sentrale ord og begreper | 23 |

0. SAMMENDRAG

Kommunene på Haugalandet og Rogaland og Vestland fylkeskommuner har bedt om at det utredes nye bompengepakker som kan avløse Haugalandspakken når denne går ut i 2023. Bakgrunnen er at de økonomiske ressursene til vegnett, gang-/sykkelveger og kollektivtransport vil bli svært begrenset uten bompenger, og vurderes ikke å være nok til å ta igjen vedlikeholdsetterslep eller møte utviklingsbehov i regionen.

Vinteren 2019 gjorde derfor kommunene og fylkeskommunene et prinsippvedtak om å se nærmere på en «by- og tettstedspakke», i tillegg til egne bompengepakker på fylkesveg 47/547, dvs hovedvegen Skudenes-Helganesveien på Karmøy og Kvala-Haukås i Haugesund/Sveio. Dersom Statens vegvesen tar initiativ til bompengepakker på E134 og E39, skal dette skje som egne bompengepakker.

Vedtaket i 2019 definerte ikke hvilke områder, enkelt-strekninger eller typer tiltak som bør være med i nye bompengepakker. Det ble heller ikke beskrevet takster, plassering av bomstasjoner eller annet. Alt dette må avklares gjennom en såkalt «bompengeutredning». Arbeidet med bompengeutredningen starter nå høsten 2020 og planlegges å pågå fram til sommeren 2022.



Figur 0.1: Prosess for utredning og godkjenning av nye bompengepakker.

Selve bompengeutredningen deles i tre deler:

A. Arbeidsprogram:

Helt i starten utarbeides et arbeidsprogram (dette dokumentet) for å gi oversikt over prosessen og grunnlag for diskusjon i tidlig fase. Arbeidsprogrammet beskriver hvordan den videre bompengeutredningen vil bli gjennomført, tema som skal belyses, problemstillinger som må avklares, organisering, framdrift, og hvordan kommunene og andre kan medvirke i prosessen.

B. Strategiske valg:

Når arbeidsprogrammet er klart, og før detaljplanleggingen begynner, legges det til rette for en diskusjon om hvilke overordnede rammer som skal gjelde for de nye bompengepakkene. Det skal gjøres vurderinger om framtidig areal- og transportutvikling, foreslås geografisk avgrensning av nye pakker, skisseres

grovmaskete alternativer for prosjektinnhold/innretting og takstnivå, synliggjøres usikkerhetsfaktorer og beskrives miljø- og samfunnskonsekvenser. Deretter (høsten 2021) gir kommunene politisk innspill til hvordan de mener den strategiske innrettingen på de nye bompengepakke bør være, før fylkestingene gjør endelig vedtak.

- C. Detaljert utforming og dokumentasjon:
Når de overordnede rammene er avklart, utformes bompengepakke mer detaljert, og det avgjøres hvilke prosjekter som skal inngå, og mål og prinsipper for prioritering. Noen prosjekter planlegges og kostnadsberegnes mer detaljert, bompengesystem og takster defineres, og finansieringen i pakkene gjennomgås. Framdriftsplanen er lagt opp etter at hele bompengeutredningen skal være ferdig våren 2022.

Etter at bompengeutredningen er ferdig, må kommunene og fylkeskommunene endelig bestemme om de slutter seg til de nye bompengepakke som blir beskrevet i utredningen. Først deretter kan forslagene til nye bompengepakke sendes til Samferdselsdepartementet for kvalitetssikring og endelig behandling i Stortinget.

Kommunene (administrativt og politisk) og statlige etater gis anledning til å komme med innspill til arbeidsprogrammet på møter i november 2020, før det videre utredningsarbeidet settes i gang.

1. INNLEDNING

Dette arbeidsprogrammet beskriver hvordan Rogaland og Vestland fylkeskommuner og kommunene på Haugalandet skal samarbeide om en «bompengeutredning» for å utforme nye bompengepakker på Haugalandet som kan starte opp i 2023. Dokumentet redegjør for hvordan arbeidet med bompengeutredningen vil bli organisert og gjennomført, hva som skal tas stilling til, beslutningspunkter, og muligheter til informasjon og innspill.

Hensikten med å lage et slikt arbeidsprogram, er å gi en tidlig oversikt og grunnlag for medvirkning i selve bompengeutredningen. Dokumentet er ikke et formelt «planprogram» etter plan- og bygningsloven, men ivaretar lignende formål. Forslag til arbeidsprogram er utarbeidet av fagavdelingene i Rogaland og Vestland fylkeskommuner.

1.1. Prinsippvedtak om å utrede nye bompengepakker på Haugalandet

Bakgrunn for saken

Fylkestinget i Rogaland vedtok i 2016 at det skulle startes arbeid med «*grunnlaget for en ny Haugalandspakke 2 som kan iverksettes etter 2023*», og at «*i arbeidet skisseres framtidige prosjekt med tilhørende finansiering, basert på regionale og statlige planer og målsettinger, og som tar hensyn til ulike behov og muligheter i byområdet og distriktene*»¹. Parallelt ble det i Regional plan for areal og transport på Haugalandet vedtatt at fylkeskommunene, staten og kommunene skal «*utforme transportpakke basert på strategier i regional plan og statlig konseptvalgutredning*» og at pakken bør ha «*tilstrekkelig finansieringsgrunnlag, og med en prosjekt- og miljøprofil som posisjonerer regionen for mulig inngåelse av en «mellomstor bymiljøavtale» for Haugalandet*»².

Bakgrunnen for disse vedtakene er at fylkeskommunene og kommunene har begrensede ordinære ressurser til utvikling og drift av vegnett, gang-/sykkelveger, og til kollektivtransport. Over tid er det opparbeidet et betydelig vedlikeholdsetterslep på infrastrukturen – bare i Rogaland er det vurdert et samlet behov på 2,3 mrd kr (2013) for å fjerne forfall og gjøre nødvendige oppgraderinger på fylkesvegnettet³.

¹ FT-sak 94/16.

² Regional plan for areal og transport på Haugalandet s. 61.

³ Samferdselsstrategi for Rogaland 2018-2029.

Rogaland fylkeskommune har derfor sett seg nødt til å prioritere drift og vedlikehold framfor større nyinvesteringer, og i «Samferdselsstrategi for Rogaland» forutsettes det at investeringer i områder med høy trafikk skal finansieres med bompenger. Situasjonen er tilsvarende i Hordaland/Vestland, og Vestland fylkeskommune tar derfor sikte på å avklare framtidig bruk av bompenger i ny regional transportplan 2022-33⁴.



Figur 1.1: Strategi-dokumenter i Rogaland og Vestland fylkeskommuner viser behov for bompenger for å kunne utvikle transportinfrastrukturen i fylkene.

Pr i dag finnes det ikke andre måter å styrke transport-finansieringen på som kan erstatte ordningen med bompenger. Stortinget har ikke åpnet for «vegprising», der avgiften kan tilpasses etter hvor mye trafikantene benytter vegnettet, eventuelt hvilke deler av vegnettet og til hvilke tider. Lokal drivstoffavgift er heller ikke godt egnet på Haugalandet, siden korte avstander mellom bensinstasjoner innenfor og utenfor bompenggeområder vil skape konkurranse-vridning, og fordi det økonomiske bidraget fra en slik avgift vil bli ganske begrenset.

Prinsippvedtak om å gjennomføre bompengeutredning

Våren 2019 gjorde kommunene på Haugalandet og Rogaland og Vestland fylkeskommuner så et prinsippvedtak om å utrede hvordan nye bompengepakker i regionen skal utformes⁵:

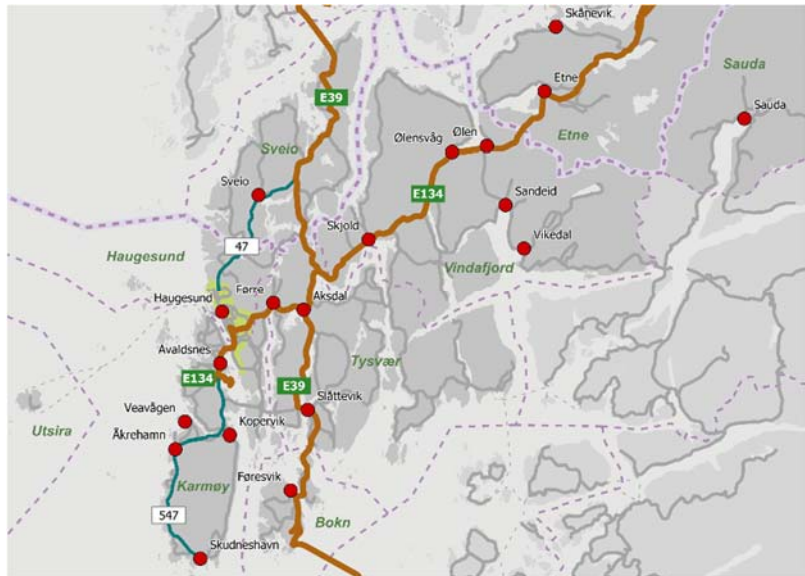
1. (Navn) kommune/fylkeskommune gir tilslutning til at kommunene, fylkeskommunene og Statens vegvesen starter arbeid med plangrunnlag og finansieringsopplegg for ny(e) samferdselspakke(r) på Haugalandet som skal løse samferdselsutfordringer i kommunen(e).
2. Videre brukerbetaling på Haugalandet etter at Haugalandspakken er avsluttet i 2023 fremmes i en by- og tettstedspakke, samt egne strekningsvise pakker for aktuelle strekninger på E134, E39 og Fv.47.»

Prinsippvedtaket innebærer at kommunene og fylkeskommunene har gitt klarsignal til å gjennomføre en bompengeutredning. De har ikke endelig forpliktet seg til å delta i nye bompengepakker ennå – dette tar de stilling til når utredningen er ferdig.

⁴ Regional transportplan Vestland 2022-2033. Høringsframlegg for planprogram.

⁵ Fylkesutvalget i Hordaland sluttet seg til pkt. 1 i prinsippvedtaket, men vedtok ikke pkt. 2 (FU-sak 71/19).

Prinsippvedtaket legger ikke opp til at det skal være en felles bompengepakke for hele regionen som i dag, men at det skilles mellom en separat bypakke/by- og tettstedspakke og egne pakke(r) for utvikling av Fv 47/547 i Karmøy/Haugesund/Sveio. Hvis det senere blir aktuelt med bompenger på E134 eller E39, skal dette skje som egne, statlige bompengepakker.



Figur 1.2: Kommunene og fylkeskommunene har vedtatt at det skal utredes en ny bypakke/by- og tettstedspakke og egne strekningspakker for Fv 547/47.

1.2. Bompengeutredningen - prosess og funksjon

Bompengeutredningens funksjon

Vegloven § 27 åpner for at det kan innføres bompenger for å styrke finansieringen av transportinfrastruktur. Bompenger kan benyttes til å:

- finansiere planlegging og utbygging av infrastruktur for bilister og andre trafikanter
- styrke kollektivtransporten når dette skjer som del av en helhetlig og samordnet transportsystem i byområder

Bompenger kan innføres både for statlig, fylkeskommunal og kommunal infrastruktur. De kan finansiere et enkelt-prosjekt/enkelt-strekning, eller en pakke med flere tiltak (bompengepakke). «Veileder bompengeprojekter» fra Statens vegvesen fokuserer derfor på bompenger som finansieringsinstrument og er særlig innrettet mot å sikre god økonomistyring. Det er utformet en rekke krav til hvordan bompengeutredningen skal svare ut prosjekt- og kostnadsavklaringer, finansieringsplanlegging, usikkerhetsstyring og dokumentasjon (se også kapittel 2.3 og vedlegg 3).

Rammeverket/veilederen er videre lagt opp med utgangspunkt i at strategiske plangrep og nødvendige planer etter plan- og bygningsloven er avklart gjennom ordinære prosesser. I veilederen henvises det til at bompengeutredning for statlige prosjekter forutsetter avklaring gjennom Nasjonal Transportplan, og for fylkeskommunale prosjekter vises det til muligheten for å samordne prinsipp-vedtak med vedtak av overordnede transportplaner. For øvrig skal regionale planer legges til grunn for arbeidet, og også statlige planretningslinjer og «Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging», der bompengepakkene legger premisser for

videre planlegging. I den grad prosjekter i nye bompengepakker mangler plangrunnlag, eller ikke er i samsvar med planer, kan det oppstå risiko knyttet til senere kvalitetssikring og/eller planaksept. Det er ikke krav til formell høring av bompengeutredninger, men det bør gis mulighet for at berørte aktører kan fremme sine interesser, jf. forvaltningsloven.

Bompengeutredning er fase 3 i etablering av nye bompengepakker

Prosessen med etablering av nye bompengepakker skjer i fem faser, jf. figur 1.3. Fase 1 med «forhåndsvurdering/mulighetsstudie» ble gjennomført på Haugalandet i 2017-18, da det ble lagt fram et diskusjonsgrunnlag⁶ og deretter en prinsippsak/mulighetsstudie⁷. Disse dokumentene skisserer på et grovmasket nivå regionale behov, økonomisk handlingsrom, alternativer for bompengefinansiering og mulig innretning av nye bompengepakker.

Etter prinsippvedtaket er neste steg å utarbeide en «bompengeutredning» (fase 3) som beskriver hva en ønsker å oppnå, hvor og hvordan bompenger kan innføres, hvilke prosjekter som ønskes bygget ut, takstsystem, og organisering og styring av nye bompengepakker. Det skal også framskaffes dokumentasjon som er nødvendig for statlig kvalitetssikring. Med det utgangspunkt at plangrep/planavklaring for nye pakker foreligger, jf. over, beskriver veilederen dette som i utgangspunktet en faglig/administrativ prosess, der ansvaret er lagt til «oppdragsgiver» - det vil her si fylkeskommunene.

Først etter at bompengeutredningen med tilhørende dokumentasjon er ferdigstilt, gjør kommunene og fylkeskommunene endelig vedtak om tilslutning til nye bompengepakker (fase 4). Etter vedtaket utarbeides forslag til stortingsproposisjon, før bompengeutredningen med tilhørende dokumentasjon og lokalpolitiske vedtak sendes Samferdselsdepartementet for kvalitetssikring. Til slutt er det Stortinget som endelig vedtar nye bompengepakker (fase 5).



Figur 1.3: Bompengeutredning er fase 3 i prosessen med nye bompengepakker på Haugalandet.

⁶ Statens vegvesen og Rogaland fylkeskommune 2017. Areal- og transportutvikling på Haugalandet etter 2023.

⁷ Statens vegvesen og Rogaland fylkeskommune 2018. Framtidig(e) transportpakker på Haugalandet – prinsippsak til behandling i kommunene og fylkeskommunene.

2. BOMPENGEUTREDNING I TRE DEL-FASER

For å ivareta medvirkning, forankre strategiske retningsvalg, redusere risiko for at prosessen stopper opp og sikre gjennomførbarhet i nye pakker, legges det i bompengeutredningen for Haugalandet opp til en tre-delt prosess – med politiske beslutningspunkter og løpende administrative og politiske dialogmøter:

- A. Først utarbeides det et «arbeidsprogram» (dette dokumentet) som redegjør for hvordan bompeng-eutredningen vil bli organisert og gjennomført, beslutnings-punkter og framdrift.
- B. Derneft utredes alternative innrettinger av nye bomgepakker mht. geografisk avgrensning, utviklingsstrategier, «miljøprofil», inntekts-grunnlag/økonomisk handlingsrom, bompengebelastning for trafikantene mv, og det gjøres politiske strategivalg.
- C. Til slutt utformes de valgte pakkene på detaljert nivå, og det utarbeides dokumentasjon.



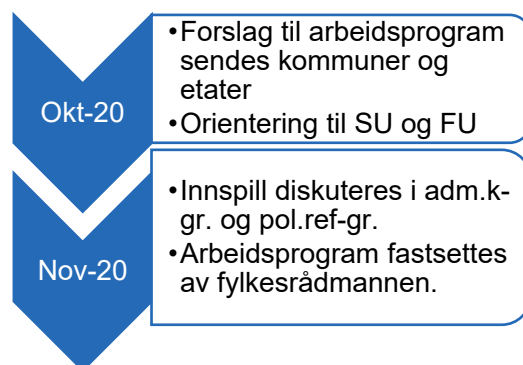
Figur 2.1: Bompengeutredningen (fase 3) deles i tre del-faser (3A-C) for å styrke prosess og forankring.

Prosessen beskrives nærmere i delkapitlene nedenfor.

2.1. Fase 3A: Arbeidsprogram

Ved oppstart av bompengeutredningen utformes arbeidsprogrammet for å gi oversikt og grunnlag for medvirkning på et tidlig stadium. Dokumentet beskriver prosessen med bompengeutredning - organisering, beslutningspunkter og framdrift, alternativer som skal utredes og dokumentasjon som skal framskaffes.

Forslag til arbeidsprogram legges fram for kommunene, fylkeskommunene og statlige etater på administrativt og politisk nivå i november 2020, og også til orientering i samferdselsutvalg/ fylkesutvalg i Rogaland og Vestland fylkeskommuner.



Figur 2.2: Forslag til arbeidsprogram diskuteres i administrative og politiske grupper november 2020. Samferdselsutvalg/ fylkesutvalg gis en orientering.

Fylkesrådmennene tilstreber å etterkomme innspill til utredningen - sett opp mot ressurser og hensyn til framdrift.

2.2. Fase 3B: Strategivalg - grovmasket innretting av bompengepakkerne

Etter at arbeidsprogrammet er fastsatt, starter en egen «strategi-fase» som skal belyse valg en står overfor i arbeidet med nye bompengepakker. En separat strategi-fase vurderes som hensiktsmessig for å drøfte regionale behov, belyse økonomisk og politisk handlingsrom, og få fram konsekvenser av alternative valg. Videre forventes strategi-fasen, med tilhørende politisk prosess og behandling, å kunne bidra til økt lokal forankring og øke sannsynlighet for gjennomførbarhet i framtidige bompengepakker.



Figur 2.3: I løpet av 2021 utredes og behandles hvilke strategier som skal ligge til grunn for nye bompengepakker.

Alternative innrettinger med hensyn til geografisk avgrensning, utviklingsstrategier, «miljøprofil», inntektsgrunnlag/ ambisjonsnivå og samlet bompengebelastning mv. utredes på et grovmasket nivå. Ulike alternativer med tilhørende konsekvensvurdering samt administrativ anbefaling legges fram for politisk behandling. Fylkestingenes vedtak om strategivalg legges til grunn for den detaljerte utformingen av nye bompengepakker og tilhørende dokumentasjon. Nedenfor beskrives problemstillinger som skal belyses og utredninger som skal gjennomføres i denne fasen:

Vurdere langsiktige utviklingsbehov

Som innledning til fase 3B beskrives sentrale utviklingstrekk innen areal og transport i regionen de senere årene og forventninger/scenarier for framtidig utvikling. Det gis en administrativ vurdering av hvilke utviklingsbehov som gjør det særlig nødvendig med styrket finansiering:

- Befolkningsutvikling, sysselsetting, arealbruksmønster, transportvekst, reisevaner og kollektivbruk beskrives og sammenholdes med fagrapporter fra KVVU og regionalplan mv.
- Det utformes scenarier for langsiktig utvikling. Forventninger til framtidig transportbruk/reisevaner og sammenligninger med andre regioner benyttes til å gjøre vurderinger om transportvekst.
- Det gjennomgås hvilke utviklingsbehov som forventes å bli særlig tydelige de kommende tiårene, og med differensiering på ulike deler av regionen, jf KVVU og ATP. Behov vurderes i forhold til referanse-alternativ der dagens utviklingstrekk

og investeringsrammer videreføres. Framtidig dimensjonering av transporttilbud/infrastruktur vurderes.

Geografisk avgrensning av pakker

Prinsippvedtaket omtaler en «by- og tettstedspakke», samt strekningsvise pakker for Fv 547/47. Geografisk omfang og avgrensning mellom disse pakkene vurderes opp mot sammenheng i utviklingsstrategier, inntektsgrunnlag og forhold til nytteprinsippet:

- I byområdet Haugesund/fastlands-Karmøy utgjør vegnett, kollektivtransport og infrastruktur for gående og syklende et samlet transportsystem. Byområdet har ambisiøse føringer for klimautslipp og sentrumsutvikling, og det kan være et alternativ å utforme en egen bypakke for byområdet med utgangspunkt i regionalplan og godkjent KVU. Det kan vurderes alternativer med å inkludere nærområder, tettsteder i andre kommuner, eller innlemme hele kommuner – sett i forhold til nytteprinsippet, styringsstruktur, gjennomføring mv.
- Strekningsvise pakker på Fv 547 og 47 i Karmøy og Haugesund/Sveio kan omfatte hele strekningene Skudenes-Helganes og Fagerheim-E39 eller deletapper langs disse. Handlingsrom for inkludering av tiltak for transportutvikling/gåing/sykling/ kollektiv/trafikksikkerhet i tettsteder langs traséene vurderes opp mot nytteprinsippet mv.
- I regionalplanen er det ambisjoner om å styrke trafikksikkerhet og infrastruktur for gåing og sykling i tettsteder i hele regionen. Det vurderes mulighetsrom for finansiering med eller uten bompenger.

Alternative utviklingsstrategier og grovmasket portefølje

Med utgangspunkt i utviklingsprognoser og behovsprioritering, beskrives og vurderes det alternative «innrettinger» eller «profil» for nye bompengepakker:

- For byområdet trekker KVU Haugesund fram satsing på gåing og sykling som hovedprioritet, men det gjenstår å klarlegge omfang og innretting av en slik satsing. Videre bør det beskrives strategier for tilrettelegging av kollektiv- og næringstransport og avklares eventuelle langsiktige behov for utvikling av standard og/eller -kapasitet.



Figur 2.4: Strategier for Karmsundgata: botsfor-rapport 2010 og kommunedelplan 2014.

- For Fv 547/47 gjennomgås kortsiktige og mer langsiktige utviklingsbehov på delstrekninger. Det vurderes alternative utviklingsstrategier (nybygging, standard-nivåer, utbedringer/enkelt-tiltak eller kombinasjoner) av disse med kostnadsanslag og inntektsgrunnlag. For andre tettsteder i regionen må det vurderes innretting og ambisjonsnivå for gåing/sykling/trafikksikkerhet mv. dersom tiltak skal innlemmes i en eller annen form for finansieringsløsning.

Inntektsgrunnlag, takstnivå og bompengebelastning

Hvilket ambisjonsnivå som kan realiseres i de enkelte bompengepakke henger nært sammen med innkrevningssystem og takstnivå. Inntektsgrunnlaget i ulike pakker vurderes ut fra:

- Plassering av bomstasjoner: Det tas utgangspunkt i de av dagens bomstasjoner som kan inngå i nye bompengepakker, ev. med tilpasninger i samsvar med nytteprinsippet. Muligheter for bomstasjoner på statlig vegnett i byområdet vurderes.
- Takstnivå: Det tas utgangspunkt i dagens takstnivå og et høyere nivå, jf. lokalpolitiske vedtak 2016. Ytterligere forhøyet nivå vurderes hvis nødvendig for finansiering av skisserte utviklingsstrategier.
- Samordning: Vurderinger gjøres med og uten samordning av timesregel/passeringstak mellom de enkelte pakkene
- Statlig vegnett: Det beskrives effekt av eventuell parallell etablering av bompengepakke(r) på statlig vegnett (E 134 og E39).
- Bompengebelastning: Samlet bompengebelastning for trafikanter skisseres.

Vurderingene gjøres som rammetallsvurderinger basert på prognoser om trafikkutvikling.

Vurdering av usikkerhet

I løpet av de siste årene har det vært endringer og svingninger som har betydning for nye bompengepakker. Det gjøres følsomhetsanalyser for å skissere usikkerhetsrom knyttet til langsiktig befolkningsutvikling/økonomisk utvikling, teknologisk utvikling/kjøretøys-utvikling og transport-etterspørsel/reisevaner. I tillegg beskrives mulige utfordringer knyttet til nasjonal politikk/rammer/systemer, allmenn legitimitet, planlegging, styring og ansvar.

Ny Nasjonal Transportplan kan endre rammevilkår

Nasjonal Transportplan 2022-33 forventes behandlet i Stortinget juni 2021 og gjør at utredning av strategiske valg vanskelig kan slutføres før dette. Dersom endringer eller avklaringer berører rammene for nye bompengepakker på Haugalandet, beskrives konsekvensene i utredningsmaterialet. Mulige endringer kan omfatte:

- Muligheter for at mellomstore byområder kan inngå byvekstavtale, inngå i en belønningsordning eller lignende.
- Avklaringer om egenandelsordningen, jf. bompengeforliket.
- Oppstart av planarbeid på statlig vegnett eller annen omtale.
- Finansieringssystemer og kjøretøy-politikk.

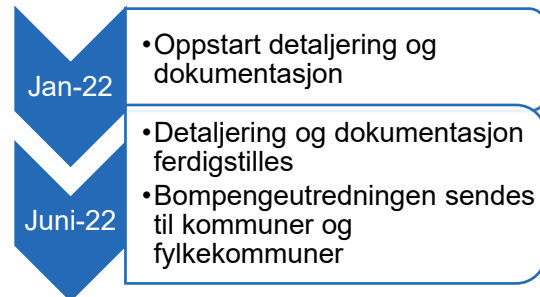
Sammenstilling, anbefaling og politisk behandling

Utredninger om geografisk avgrensning, utviklingsstrategier, inntekstgrunnlag og rammevilkår som beskrevet ovenfor sammenstilles, og det utformes prinsipielt ulike pakke-alternativer for å illustrere det regionale handlingsrommet. Alternativene gis en tilpasset vurdering av konsekvenser for miljø, naturressurser og samfunn og av samsvar med framtidige behov og nasjonale/regionale mål for areal og transport. Forslag til styringsstruktur med roller og myndighet beskrives. Det legges fram en samlet, administrativ anbefaling.

Utredningsmaterialet og administrativ anbefaling sendes til kommunene og statlige etater for tilbakemelding om hvilke strategier som skal ligge til grunn for detaljert utforming av nye bompengepakker, før strategivalgene behandles i Rogaland og Vestland fylkesting.

2.3. Fase 3C: Detaljert utforming av bompengepakker og dokumentasjon

Etter at strategivalg for nye bompengepakker er avklart, starter arbeidet med mer detaljert utforming av de valgte pakkene. For hver pakke utarbeides det konkrete prosjektliste med prioritering, kostnadsanslag og inntektsgrunnlag vurderes nærmere, innkrevningssystem og takster utformes mv. Parallelt utformes dokumentasjonen som kreves i statlig kvalitetssikring – se også vedlegg 3 om krav til dokumentasjon. Noen av de sentrale kravene er omtalt nedenfor:



Figur 2.5: På bakgrunn av strategiske valg høsten 2021, utformes pakkene mer detaljert.

Prosjektliste med prioriteringer/styring og prinsipper

For hver bompengepakke utarbeides konkrete prosjekt-lister med større prosjekter som inngår i pakken. Mindre prosjekter/«programområde-tiltak» for gåing/sykling/kollektiv/trafikksikkerhet kan konkretiseres på senere stadium. Det tydeliggjøres mål/prinsipper for prioritering/rekkefølge av prosjekter i pakken og for porteføljestyling ved eventuell underdekning.

Det skal videre beskrives hvilke prinsipper bompengepakken bygger på/strategier som er valgt. Det skal framkomme hvordan nytteprinsippet er fulgt opp – det vil si at det oppnås tilfredsstillende sammenheng mellom betaling og nytte for trafikantene. Virkninger for transportsystemet og for samfunnet for øvrig beskrives, og sammenheng mellom kostnader og nytte av tiltak i pakkene.

Plangrunnlag og kostnadsoverslag

For bompengepakker beskrives det i veilederen at «for minst ett prosjekt bør det foreligge godkjent reguleringsplan og kvalitetssikret kostnadsoverslag på detaljplannivå» - det vil si at et av de største prosjektene i pakkene bør være ferdig regulert før bompengepakkene sendes til statlig kvalitetssikring høsten 2022. I tillegg skal det utarbeides kostnadsanslag for pakken som helhet.

Finansieringsplan og finansieringsanalyse

Det beskrives hvordan pakken skal finansieres, fordeling på år/planperiode i pakken, hvor mye som vil være bompenger, fylkeskommunale/kommunale midler og ev. andre midler, og forankring i fylkeskommunale/kommunale handlingsprogram/økonomiplaner. Videre utarbeides det en finansieringsanalyse med

vurdering av usikkerhetsfaktorer. Som grunnlag skal det modelleres trafikkstrømmer, trafikkgrunnlag og inntektsgrunnlag ved hjelp av Regional transportmodell.

Bompengeordning, takst- og rabattsystem

Det skal beskrives planlagte bompengeordninger med detaljert plassering av bomstasjoner og tilhørende infrastruktur, trafikksikkerhetsvurderinger og nødvendige behandlinger/tillatelser. Videre defineres takstsystem med takstnivå og eventuell differensiering etter type kjøretøy, drivstoff eller tid på døgnet, timesregel, passeringstak og eventuell samordning mellom pakkene om dette.

Bompengeselskap, organisering og avtaler

Det beskrives bompengeselskap og organisering av prosjektet, ev. låneavtaler mv.

Det vises for øvrig til vedlegg 3 og Statens vegvesens veileder for bompengeprosjekter for en mer detaljert omtale av krav til dokumentasjon.

3. ORGANISERING OG FRAMDRIFT

3.1. Organisering og roller

Fylkeskommunene er «oppdragsgiver» for bompengeutredningen Rogaland og Vestland fylkeskommuner vil være største «vegeiere» i nye bompengepakker på Haugalandet, det vil si største eiere av prosjekter i pakkene, og har rolle som «oppdragsgivere» for bompengeutredningen. Fylkesrådmennene har «prosjekteier-ansvar» og legger fram faglig anbefaling om strategivalg og detaljutforming av bompengepakker med dokumentasjon. Fylkesrådmennene innstiller også i politiske saker ved behandling i fylkeskommunale organer.

Fag- og prosessansvar i fylkeskommunene

Fagavdelinger for samferdsel/mobilitet i Rogaland og Vestland fylkeskommuner koordinerer arbeidet med bompengeutredningen – internt i egne organisasjoner og overfor kommunene, statlige etater og andre berørte. Det etableres et felles, internt sekretariat som ivaretar berørte faginteresser og forbereder underlag til administrative og politiske referansegrupper.

Politisk referansegruppe

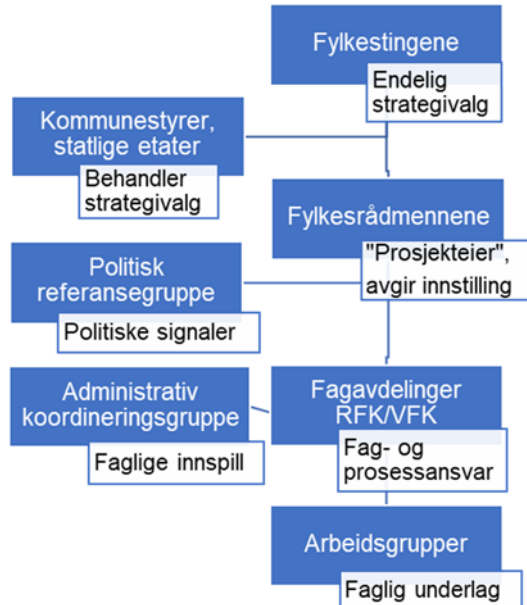
I arbeidet med bompengeutredningen etableres en politisk referansegruppe som formidler politiske signaler fra kommunene og fylkeskommunene. I gruppen deltar fylkespolitikere fra Rogaland (5) og Vestland (1), ordførerne i kommunene på Haugalandet, varaordførerne i Haugesund og Karmøy, og ledernivå fra Statens vegvesen og Fylkesmannen i Rogaland. Gruppen ledes av Rogaland fylkeskommune. Gruppen gjør ikke formelle vedtak i prosessen – det skjer i ordinære politiske organer.

Administrativ koordineringsgruppe

På administrativt nivå etableres en koordineringsgruppe som gir faglige innspill til utredningsarbeidet og bidrar til forankring i egen organisasjon. I gruppen deltar mellomledere og fagansvarlige fra fylkeskommunene, kommunene på Haugalandet og fra Statens vegvesen og Fylkesmannen i Rogaland. Gruppen ledes av Rogaland fylkeskommune. Etter behov kan det opprettes arbeidsgrupper som samarbeider om underlag/delrapporter til arbeidet.

Politisk behandling av strategi-valg

Ved avslutning av strategi-fasen (3B) legges det opp til politisk beslutning om valg av strategier i nye bompengepakker. Fylkesrådmennenes faglige anbefaling sendes til kommunene og til statlige etater, og det legges til grunn at kommunene gir sine innspill gjennom vedtak i ordinære politiske organer. Det kan ikke uten videre forutses om alle instanser på dette stadiet kommer til å være fullt ut samstemte. Det vil være fylkestingenes vedtak som avgjør føringene for videre arbeid med detaljering og dokumentasjon. Når bompengeutredningen er gjennomført, skal kommunene og fylkeskommunene så vedta om de slutter seg til de framlagte forslagene til nye bompengepakker (fase 4).



Figur 3.1: Organisering av arbeid med bompengeutredning fram til politisk behandling av strategivalg (3B). I detaljfasen (3C) gir fylkesrådmennene sin anbefaling, men kommunene og fylkeskommunene gjør selvstendige behandlinger om tilslutning til framlagte bompengepakker.

3.2. Annen medvirkning og kommunikasjon

Informasjon om bompengeutredningen og rapporter/notater som utarbeides vil bli gjort tilgjengelig underveis på Rogaland fylkeskommune sine websider.

I forkant av at kommunene og fylkeskommunene behandler strategiske valg høsten 2021, planlegges det for en innspillskonferanse, der berørte interessegrupper kan spille inn sine behov. Dersom det er ønskelig fra kommunenes side, kan det parallelt legges til rette for politiske informasjonsmøter, enten for kommunene enkeltvis eller i fellesskap. Dette kan også være aktuelt i forbindelse med forpliktende behandling av tilslutning til nye bompengepakker (fase 4).

3.3. Planlagt framdrift

Framdriftsplan for bompengeutredningen er lagt med tanke på at nye bompengepakker skal kunne settes i gang når dagens Haugalandspakke avsluttes i 2023, og de enkelte del-prosessene er tilpasset dette. Framdriftsplanen er imidlertid stram, og det vil være begrenset handlingsrom for å skyve på enkelt-oppgaver eller beslutningspunkter dersom oppstarten skal overholdes. Det er lagt opp til følgende milepæler:

- Desember 2020: Arbeidsprogrammet fastsettes. Deretter gjennomføres del-utredninger knyttet til strategiske valg utover våren 2021 og avsluttes parallelt

med behandling av NTP i Stortingets vårsesjon. Fylkesrådmennene legger fram samlet anbefaling om strategivalg i august/september 2021.

- Desember 2021: Fylkestingene gjør vedtak om strategiske valg, etter forutgående innspill fra kommunene og statlige etater.
- Basert på valgte strategier detaljeres bompengepakken deretter våren 2022, og dokumentasjon utarbeides.
- September/oktober 2022: Kommunene og fylkeskommunene gjør formelt vedtak om tilslutning til nye bompengepakker.

Etter lokalpolitiske vedtak oversendes bompengepakken til Samferdselsdepartementet for kvalitetssikring og stortingsbehandling. Derfra er det departementet som har ansvar for saksbehandling og framdrift. I veilederen er det beskrevet at «*det må påregnes 8-15 måneder fra lokalpolitisk vedtak til vedtak i Stortinget for prosjekter henholdsvis uten og med KS2*».

Dersom det oppstår uforutsette utfordringer knyttet til planlegging eller prosess, kan det bli behov for å justere framdriftsplanen underveis. Det vil være viktig med god informasjon underveis for å forberede politiske beslutningspunkter. Etter hvert som strategier og portefølje i nye pakker tar form, må det løpende vurderes behov og grunnlag for planavklaring av særlig store prosjekter som kan utgjøre en vesentlig del av kostnader og usikkerhet i nye pakker.

| Fase | 2020 | | 2021 | | | | 2022 | | | | 1. kv. | |
|---|---------|--------|-------------|--------|----------|----------|------------------------|--------|-------------------|-------------------|------------------|--|
| | 3. kv. | 4. kv. | 1. kv. | 2. kv. | 3. kv. | 4. kv. | 1. kv. | 2. kv. | 3. kv. | 4. kv. | | |
| Fase 3A: Arbeidsprogram | Forslag | Lande | | | | | | | | | | |
| Fase 3B: Strategiske valg | | | Utredninger | NTP | Anbefale | Behandle | | | | | | |
| Fase 3C: Detaljert utforming og dokumentasjon | | | | | | | Detaljere, dokumentere | | | | | |
| Fase 5: Kommunal og fylkeskommunal behandling | | | | | | | | | Vedta tilslutning | | | |
| Fase 5: Sentral behandling | | | | | | | | | | Kvalitets-sikring | St.tinget vedtar | |
| Oppstart | | | | | | | | | | | | |

Figur 3.2: Samlet framdriftsplan for arbeid med nye bompengepakker fram til planlagt oppstart i 2023.

VEDLEGG

Vedlegg 1: Nasjonal og regional politikk for areal- og transportutvikling

Nasjonale og regionale politikk-dokumenter

Nasjonal og regional politikk innen areal- og transportutvikling er beskrevet gjennom stortingsmeldinger, planretningslinjer, regionale planer og strategier mv. Blant de mest sentrale er:

- Meld. St. 33 (2016–2017) Nasjonal transportplan 2018–2029.
- Meld. St. 18 (2016–2017) Berekraftige byar og sterke distrikt
- Meld. St. 21 (2011–2012) Norsk klimapolitikk
- Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging.
- Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2019–2023
- Samferdselsdepartementet 2. juli 2018. Hovedlinjer for videre utvikling av transportsystemet i Haugesundsområdet - beslutning etter KVVU og KS1.
- Regional plan for areal og transport på Haugalandet. Vedtatt plandokument. Rogaland fylkesting 15. juni 2016, Hordaland fylkesting 5. oktober 2016, Kommunal- og Moderniseringsdepartementet 21. juni 2017.
- Regional transportplan Hordaland 2018-29. Hordaland fylkesting juni 2017.
- Samferdselsstrategi for Rogaland 2018-29. Rogaland fylkesting 13. juni 2017.
- Handlingsprogram for fylkesvegnett i Rogaland 2018-2021 (2023). Rogaland fylkesting 24. oktober 2018.

Mål i Nasjonal Transportplan 2018-29

De tre hovedmålene i Nasjonal Transportplan 2018-29 er:

- Bedre framkommelighet for personer og gods i hele landet.
- Redusere transportulykkene i tråd med nullvisjonen.
- Redusere klimagassutslippene i tråd med en omstilling mot et lavutslippssamfunn og redusere andre negative miljøkonsekvenser.

Dokumentet beskriver satsing på å redusere reisetid, sikre tilgjengelighet, bidra til drift og vedlikehold, øke innsats for kollektiv/sykkel/gange i byområder, øke transportsikkerhet, styrke beredskap, stimulere bruk av kjøretøy med lavere utslipp mv. I arbeidet med ny NTP 2022-33 har også hensyn til konkurranse-evne for næringslivet, effektiv ressursbruk og effektiv bruk av ny teknologi kommet med i målformuleringene.

Behov og beslutning i KVVU Haugesund

I Konseptvalgutredningen for Haugesundsområdet (KVVU Haugesund) har Statens vegvesen utredet transportbehov og alternative strategier (konsept) for samferdselsutvikling i «*Haugesund kommune og de bynære områdene av Karmøy, Tysvær og Sveio, samt aksene Haugesund – Akrdal – Våg langs E134/E39*»⁸. De viktigste «prosjektutløsende» behovene ble vurdert å være knyttet til å styrke sentrum og mer sentrumsrettet arealbruk, styrke kollektivtrafikk og gang-/sykkeltrafikk, redusere

⁸ Statens vegvesen 2015. KVVU Haugesund.

klimautslipp og behov for vegkapasitet, opprettholde framkommelighet for gods- og næringstransport, og bedre framkommeligheten over Karmsundet.

Etter kvalitetssikring besluttet Samferdselsdepartementets at «*videre utvikling av transportsystemet i Haugesundsområdet skal basere seg på konsept 6 når det gjelder planlegging av statlige tiltak*»⁹. Dette omfatter «*ny Karmsund bru like ved dagens, ny vei til Husøy havn, stor utbygging av gang/sykkelveinett og kollektivtiltak*»¹⁰. I tillegg reserveres arealer for utbygging av E134 Helganes-Ørpetveit. Ved høring av KVVU Haugesund sluttet fylkesutvalget seg til Statens vegvesens anbefaling om at «*omfattende tilrettelegging for gange og sykling (..) bør ha høyest prioritet*»¹¹. Videre planlegging av statlige tiltak og eventuelle bompengeutredninger for statlig vegnett kan først skje etter prioritering i Nasjonal Transportplan.

| Prioritet | Tiltak | Kostnad (mill. kr.) | Merknad |
|-----------|--|---------------------|---|
| 1 | Utbygging gang- og sykkelvegnett i byområdet i Haugesund. Mindre tiltak for kollektiv og trafiksikkerhet | 2.500 | Bygges ut suksessivt etter plan for sykkelbyen Haugesund. Op dette bør ha prioritet 1., men gjennomføringen ellers må skje med de øvrige prosjektene. |
| 1 | Mindre tiltak | 300 | Beskrevet i notat: <i>Notat programområdetiltak i konseptene</i> |
| 1 | Ny Karmsund bru | 1060 | Det må samtidig gjøres noen minimumsinvesteringer på tilstøtende vegnett for å koble dette på. |
| 1 | Ny veg til Husøy havn | 210 | |

Figur 0.1: Samferdselsdepartementets beslutning om prioritering av statlige tiltak i byområdet Haugesund.

Mål og strategier i Regional plan for areal og transport på Haugalandet

Hovedstrategien i «Regional plan for areal og transport på Haugalandet» ble kalt «By og tettsted» og innebærer at by-, tettsteds- og grendesentre i hele regionen er strukturerende for areal- og transportutviklingen i sine omland. Sentrene utvikles «innenfra og ut» med tanke på å gi rom for bolig, næring og funksjoner, dekke daglige behov, utvikles med korte avstander og gjøre det enkelt å gå og sykle, eller ta bussen der det er mulig. Samtidig videreføres ikke en bilbasert arealutvikling, der hovedvegene er strukturerende.

Figur 0.2: Mål i «Regional plan for areal og transport på Haugalandet».

| |
|---|
| <p>Mål 1: Attraktiv, synlig og robust region Haugalandet er en attraktiv, synlig og robust region – der både innbyggere og næringsliv finner seg til rette, trives og utvikler seg.</p> |
| <p>Mål 2: Urbant bysentrum Haugesund sentrum er regionens midtpunkt - en levende og urban by og det funksjonelle sentrum for hele regionen.</p> |
| <p>Mål 3: Levende og velfungerende tettsteds- og grendesentre By- og tettstedsentrene er attraktive møteplasser for alle befolkningsgrupper, sentrale som arena for næringsetablering, og tyngdepunkt for bolig- og arbeidsplassvekst, handel, service, kultur og offentlige funksjoner.</p> |
| <p>Mål 4: Kompakt utbyggingsmønster Utbyggingsmønsteret er kompakt og med by- og tettstedsentrene som tydelige tyngdepunkter.</p> |
| <p>Mål 5: Effektiv, enkel, forutsigbar og miljøvennlig transport Transport er effektiv, enkelt, forutsigbar og miljøvennlig, og klimautslippene er redusert i tråd med vedtatte mål. Gåing, sykling og kollektivtransport utgjør hovedtyngden av korte reiser innenfor tettstedene.</p> |
| <p>Mål 6: Knytte regionen sammen Infrastruktur og kommunikasjonslinjer knytter regionen sammen og gjør at innbyggere i distriktene kan ta del i et større arbeidsmarked, service- og tjenestetilbud.</p> |
| <p>Mål 7: Gode bo- og nærmiljøkvaliteter og god tilgjengelighet Bolig- og sentrumsområdene har gode bo- og nærmiljøkvaliteter og god tilgjengelighet. Korte avstander til daglige funksjoner og til friområder gir grunnlag for aktiv livsform.</p> |
| <p>Mål 8: Langsiktig bruk og vern Friområder, landbruksområder og verdifulle natur- og kulturområder tas vare på for langsiktig bruk og vern. Matjord vernes for fremtidig matproduksjon.</p> |

⁹ Samferdselsdepartementet 2. juli 2018. Hovedlinjer for videre utvikling av transportsystemet i Haugesundsområdet - beslutning etter KVVU og KS1.

¹⁰ Holte Consulting m.fl. 2016. Kvalitetssikringsrapport KS1 Haugesund.

¹¹ FU-sak 55/16.

Areal- og transportstrategiene i planen er differensiert etter utfordringer, muligheter og nasjonale føringer i ulike deler av regionen. I byområdet og andre større tettsteder prioriteres gåing og sykling høyest, og det skal utvikles sammenhengende infrastruktur med høy kvalitet.

På hovedaksene mot Karmøy og Tysvær har kollektiv og næringstrafikk høyere prioritet enn personbil. Når det gjelder kollektivtransport, satses det på buss i byområdet, forstadsruter til de største tettstedssentrene i Tysvær og Karmøy, og regionale ruter som betjener regionen for øvrig. Det overordnede vegnett utvikles i tråd med vegnettets betydning og funksjon for lokal/regional transport, hhv. nasjonale transportkorridorer.



Figur 0.3: Transportstrategiene i ATP Haugalandet er differensiert mellom ulike deler av regionen.

Vedlegg 2: Statlige rammer for bompengeprosjekter og takstretningslinjer

Rammer for utforming av bompengepakker er gitt gjennom beskrivelser i Nasjonal Transportplan, «Veileder bompengeprosjekter» fra Statens vegvesen, retningslinjer for takstutforming, og utfyllende brev fra Samferdselsdepartementet. Regjeringens bompengeforlik i 2019 medførte enkelte endringer i rammene, og også ny NTP våren 2021 kan gi viktige signaler. Sentrale dokumenter er tilgjengelig på <https://www.autopass.no/>:

Veileder for bompengeprosjekter:

- Statens vegvesen 2019. Veileder for bompengeprosjekter 1.2
- Samferdselsdepartementet 2020. Avklaringer knyttet til finansieringsopplegget i pakker. Brev 29.05.2020.
- Samferdselsdepartementet 2020. Håndtering av bompengesaker på fylkesvei. Brev 17.04.2020:
- Samferdselsdepartementet 2020. Bom på sidevei. Brev 06.04.2020.
- Samferdselsdepartementet 2020. Oppfølging av de regionale bompengeselskapene. Brev 03.04.2020.
- Samferdselsdepartementet 2020. Oppfølging av regjeringspartienes bompengeavtale. Brev 02.01.2020.
- Samferdselsdepartementet 2019. Nye retningslinjer for porteføljestyrte bompengepakker. Brev 20.05.2019.

Takstretningslinjer

Vegdirektoratet 2019. Takstretningslinjer for bompengeprojekt på offentlig veg. Fastsatt 19.06.2019.

- Samferdselsdepartementet 2019. Differensiering av bomtakster for nullutslippskjøretøy og biogassdrevne tunge kjøretøy. Brev 09.04.2019.
- Samferdselsdepartementet 2018. Endringer i takstretningslinjer - fritaksordningen. Brev 18.12.2018.
- Samferdselsdepartementet 2011. Retningslinjer for innføring av passeringstak i bompengeprojekter. Brev 16.12.2011.
- Samferdselsdepartementet 1995. Evaluering av prøveordning knyttet til bompengebetaling i Trondheim – søknad om myndighet til å godkjenne etterskuddsbetaling og passeringstak. Brev 18.01.1995.
- Samferdselsdepartementet 1992. Fritak for funksjonshemmede for betaling av bompenger. Brev 28.08.1992.
- Samferdselsdepartementet 1992. Takstretningslinjer for bompengeprojekter. Brev 21.04.1992.
- Samferdselsdepartementet 1991. Delegering av myndighet til å godkjenne takster, rabatter og unntaksordninger ved bompengeprojekter fra Samferdselsdepartementet til Vegdirektoratet. Brev 05.02.1991.

Vedlegg 3: Krav til dokumentasjon i bompengeutredninger

Statens vegvesens «Veileder for bompengeprojekter 1.1» beskriver rammer for utarbeidelse av nye bompengepakker. Vedlegg 6 er en sjekklister for dokumentasjon som må svares ut i bompengeutredningen før lokalpolitisk behandling og eventuelle bompengepakker sendes til statlig kvalitetssikring og stortingsbehandling:

1. Prosjektbeskrivelse
2. Redegjørelse for tidligere lokal saksgang, inkl. tidligere lokalpolitiske prinsippvedtak.
3. Plangrunnlag for den planlagte utbyggingen og bomstasjonsområdene;
 - Tidspunkt for evt. planvedtak og omtale av evt. konflikter.
 - For enkeltprosjekter er det krav til godkjent reguleringsplan. I noen saker vil det være naturlig at kommunestyret behandler reguleringsplanen i samme møte som det gis uttalelse til bompengesaken.
 - For bompengepakker må planstatus og evt. videre planarbeid omtales.
4. Kostnadsoverslag med vurdering av usikkerhet
 - Overslaget være mindre enn ett år gammelt når lokalpolitisk behandling startes opp. Det skal ikke utarbeides foreløpig kostnadsoverslag. Disse kravene gjelder både når kostnadsoverslaget skal til ekstern kvalitetssikring (KS2) og når overslaget skal benyttes i en bompengeproposisjon uten KS2. Kravene gjelder også dersom reguleringsplanen behandles parallelt med bompengesaken i kommunestyret.
5. Trafikkgrunnlag.
6. Bompengeorddning;
 - Plassering av bomstasjoner
 - Innkrevingsordning (forskudd- parallell-, etterskuddsinnkreving)
 - Innkrevingsystem
 - Detaljert kart som viser plassering av bomstasjon(er) i forhold til sideveger/avkjørsler må vedlegges sammen med en vurdering av behandlingen i forhold til plan- og bygningsloven. Hovedregelen må være at plassering av bomstasjon fastsettes gjennom reguleringsplan. Som minimum skal det legges opp til behandling av byggesøknad. Videre må tilgang til elektrisitet og tele, samt nødvendig adkomst til bomstasjon med installasjoner i anleggsfase og driftsfase framgå. Det presiseres at tekniske fagpersoner for bomstasjoner/AutoPASS skal ha vurdert opplegget slik at det er gjennomførbart. Videre skal det foreligge en trafikksikkerhetsvurdering.
 - Bekreftelse fra Samferdselsdepartementet i de tilfellene det er behov for bom på sideveg på riksvegprosjekt
7. Vurdering av de prinsippene som er lagt til grunn for bompengesaken, spesielt forholdet mellom nytte og betaling.
8. Utbyggingsplan; tidspunkt for anleggsstart og fullføring.
9. Finansieringsplan med fordeling på år/planperiode; evt. ordinære statlige midler, fylkesvegmidler, bompenger, tilskudd, forskudd m/refusjonsbetingelser, alternativ bruk av ferjetilskudd – omtale av forholdet til NTP/fastsatt handlingsprogram/planleggingsprogram og/eller fylkesvegplan/handlingsprogram for fylkesveger.
10. Takst- og rabattsystem må være i tråd med gjeldende takstretningsslinjene
11. Finansieringsanalyse og følsomhetsvurderinger; forutsetninger og resultat
12. Håndtering av kostnadsøkninger, evt. mindre bompengeinntekter enn forutsatt
13. Evt. garantier ved låneopptak, med henvisning til vedtak
14. Organisering av prosjektet under bompengeselskapet

15. Virkninger; nytte-/kostnadsberegninger – både ukorrigert og korrigeret for bompenger
16. Oversikt over fylkeskommuner/kommuner som skal ha saken til behandling/uttalelse
17. Forslag til vedtak ved lokalpolitisk behandling

Vedlegg 4: Noen sentrale ord og begreper

Forskjeller mellom bompengeprojekt, bompengepakke, bypakke og byvekstavtaler

- Bompengeprojekt: Begrepet brukes vanligvis i tilfeller der det innføres bompenger for finansiere ett enkelt utbyggingsprosjekt.
- Bompengepakke: Pakke av flere utbyggingsprosjekter som finansieres med felles bompenger innenfor et geografisk område. Bompengepakke kan omfatte tiltak både på riksveger, fylkesveger, kommunale veger og fylkeskommunal kollektivinfrastruktur.
- Bypakke: I byområder inngår vegnett, kollektivtransport og infrastruktur for gående og syklende i et samlet transportsystem, og bypakke består derfor ofte av tiltak overfor ulike trafikantgrupper.
- Byvekstavtaler: Ni av de største byområdene i Norge kan inngå byvekstavtaler, der staten tar et vesentlig finansieringsansvar for ny infrastruktur mot at byområdene oppnår nullvekst i personbiltransport. Byområdene mottar i tillegg ekstra støtte («belønningsmidler») til kollektivtransport. Haugesund og Karmøy arbeider i et nettverk for at staten skal tilby lignende ordninger for mellomstore byområder. I følge regjeringens bompengeforlik skal det vurderes andre måter (enn byvekstavtale) for å bidra til utvikling av «mindre byområder».

Noen sentrale krav ved utforming av bompengepakke

- Plangrunnlag: For statlige bompengeprojekt er det krav om godkjent reguleringsplan. Valg av prosjekt/løsning i store planer vil som regel være avklart gjennom konseptvalgutredning (KVU) med tilhørende kvalitetssikring (KS1). Bompengepakke med mange delprosjekter har ikke krav til regulering av alle prosjekter, men «for minst ett prosjekt bør det foreligge godkjent reguleringsplan og kvalitetssikret kostnadsoverslag på detaljplannivå»¹².
- Kvalitetssikring av kostnader: For bompengeprojekter skal det foreligge kostnadsoverslag på reguleringsplannivå som er mindre enn ett år gammelt, i tillegg til ekstern kvalitetssikring (KS2) av prosjekter over 750 mill. I bompengepakke skal det angis kostnadsanslag for alle prosjekter og antatt total kostnad (økonomisk ramme) for hele pakken. I tillegg skal trafikk- og inntektsgrunnlag gjennom ekstern kvalitetssikring (KS2).
- «Nytteprinsippet»: «Nytteprinsippet» innebærer at de som betaler bompenger skal ha nytte av prosjekt som bompengene finansierer - enten direkte, eller indirekte gjennom forbedrede trafikale forhold på vegnettet som helhet. Motsatt skal de som har nytte av prosjektet være med å betale. I byområder med mer sammensatte transportsystem, forstås nytteprinsippet slik at trafikanter kan ha nytte også av tiltak andre steder i byområdet, og bilister kan ha nytte av tiltak som gjør at flere går, sykler eller tar buss og dermed avlaster vegnettet. Det må likevel gjøres en egen vurdering av nytten for bilistene og gjennomgangstrafikken.
- Takstretningslinjer: I bompengeutredningen skal det angis gjennomsnittstakst i pakken, basert på kostnadsanslag for prosjektene og beregning av trafikkgrunnlag. Satsene kan differensieres etter type kjøretøy (lette og tunge),

¹² Statens vegvesen 2020. Veileder for bompengeprojekter 1.2.

type drivstoff på kjøretøy (miljødifferensiering) og tider på døgnet (tidsdifferensiering). Det kan fastsettes timesregel (maks én belastning pr time) og passeringstak (maks-antall belastninger pr måned)

- Lokal egenandel: For nye bypakker er det krav om at fylkeskommunene og kommunene til sammen bidrar med 20% egenandel av investeringskostnader, beregnet uten merverdiavgift. Bompenger kan ikke finansiere egenandelen.
- Porteføljestyling i bypakker: Bompengepakker/bypakker har krav om «porteføljestyling» - det vil si at utbygging må tilpasses inntektene i pakken. Kostnadsøkninger eller reduserte inntekter håndteres ved kutt i porteføljen. Det er ikke anledning til å øke gjennomsnitts-taksten utover prisstigning eller forlenge innkrevingsperioden. Bompengeprojekter uten en «portefølje» av tiltak kan gis anledning til å øke takstene med inntil 20% og innkrevingsperioden med inntil fem år, dersom dette er beskrevet i stortingsproposisjonen.

Rogaland fylkeskommune

Postboks 130 sentrum
4001 Stavanger

Besøksadresse

Arkitekt Eckhoffs gate 1
4010 Stavanger

Telefon

51 51 66 00

E-post

firmapost@rogfk.no

www.rogfk.no



Rogaland
fylkeskommune

Lydbølger fra mangfoldige Rogaland – vårt vitale fylke.
Disse grafiske bølgene gjengir lyden av Månafossen, Gjesdal.