



Statens vegvesen

Hordaland fylkeskommune
Postboks 7900
5020 BERGEN

Behandlende enhet:
Region vest

Saksbehandler/telefon:
Kristian Bauge / 55516337

Vår referanse:
16/7190-8

Deres referanse:

Vår dato:
06.07.2016

Lokalpolitisk behandling av tiltak for å øke inntektene til Haugalandspakken – Høring til fylkeskommunene

Styringsgruppen for Haugalandspakken har i sak 2: S3 – 2015 bedt Statens vegvesen legge frem sak til lokalpolitisk behandling der tiltak for å øke inntektene til Haugalandspakken blir vurdert.

Haugalandspakken ble vedtatt gjennom Stortingets behandling av St.prp.nr. 57 (2006–2007) og St.prp.nr. 45 (2007–2008), med en kostnadsramme på 2 760 millioner 2008-kroner. Det var få prosjekt som hadde godkjent reguleringsplan da proposisjonene ble vedtatt, og når man nå har kommet videre i reguleringsprosessen og plangrunnlaget for prosjektene har blitt bedre, har en avdekket at kostnadene for prosjektporteføljen er betydelig høyere enn forutsatt i proposisjonene. Som følge av dette besluttet styringsgruppen for Haugalandspakken i 2013 å kutte alle prosjekt som hadde planlagt byggestart etter 2018 fra prosjektporteføljen. Den reduserte porteføljen med prioriterte prosjekt som står igjen har en ventet kostnad på 4,4 mrd. 2015-kroner. Haugalandspakken har per november 2015 finansiert prosjekter for til sammen 1,4 mrd. 2015-kroner siden oppstarten i 2008.

Beregninger viser at Haugalandspakken totalt vil kreve inn 1,5 mrd. kr i bompenger med dagens takst- og rabattsystem i perioden 2015–2023. Inkludert bompengeselskapets bankinnskudd og statlige og fylkeskommunale løyvinger er det forventet at 2,6 mrd. kroner kan stilles til dispensasjon for Haugalandspakken i perioden 2015–2023. Haugalandspakken mangler følgelig om lag 1,8 mrd. kr for å finansiere den reduserte prosjektporteføljen på om lag 4,4 mrd. kr.

Saken om forslag til tiltak for å øke inntektene til Haugalandspakken har vært på høring i Bokn, Etne, Haugesund, Karmøy, Sveio, Tysvær og Vindafjord kommuner jfr. brev av 3.2.2016. Det er i saken lagt opp til at takst- og rabattsystemet endres i tråd med nye føringer for takst- og rabattsystem presentert i Prop. 1 S Tillegg nr. 2 (2015–2016) som et tiltak for å finansiere økte kostnader i gjenstående prosjekt. Endringen medfører at

Postadresse
Statens vegvesen
Region vest
Askedalen 4
6863 LEIKANGER

Telefon: 02030
firmapost@vegvesen.no
Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Nygårdsgaten 112
5008 BERGEN

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Landsdekkende regnskap
9815 Vadsø

rabattsatsen for lette kjøretøy, samt kjøretøy registrert som klasse M1 (takstgruppe 1) reduseres til 20 pst., og at rabatt for andre tunge kjøretøy (takstgruppe 2) faller bort. Det foreslås videre at bompengetaksten blir satt til kr. 22 for takstgruppe 1, og til kr. 44 for takstgruppe 2 fra 1.1.2017 (eller første mulige dato etter 1.1.2017 dersom behandling av saken tar lengre tid enn forutsatt).

Lokale vedtak

Det foreligger følgende vedtak fra den lokalpolitiske behandlingen:

Bokn kommune behandlet saken 21.06.2016 og fattet følgende vedtak:

«Bokn kommune sluttar seg til dei føreslåtte endringar i takst- og rabattsystemet for Haugalandspakken slik at den reduserte prosjektporteføljen, med kostnadsramme for gjenstående prosjekt på 4, 4 mrd. kroner, kan finansierast innanfor gjeldande innkrevjingsperiode med bompengetakst på kr. 22,- for takstgruppe 1 og kr. 44,- for takstgruppe 2.»

Etne kommune behandlet saken 21.06.2016 og fattet følgende vedtak:

«Etne kommune sluttar seg til dei føreslåtte endringane i takst- og rabattsystemet for Haugalandspakken. Dette slik at den reduserte prosjektporteføljen med kostnadsramme for attstående prosjekt på 4,4 mrd. kroner kan finansierast innanfor gjeldande innkrevjingsperiode med bompengetakst på kr. 22 for takstgruppe 1 og kr. 44 for takstgruppe 2.»

Haugesund kommune behandlet saken 11.05.2016 og fattet følgende vedtak:

«Takst- og rabattsystemet holdes på dagens nivå. Forventet finansieringsramme i perioden 2015 – 2023 blir på om lag 2,6mrd. Kroner.

Når situasjonen for vår region bedrer seg ihht. næringslivet sin situasjon og arbeidsledighet tas saken opp til ny vurdering.»

Formannskapet i Karmøy kommune vedtok 14.03.2016 å utsette saken. I forbindelse med utsettelsesvedtaket rettet kommunen ved varaordfører 6 spørsmål til Statens vegvesen i e-post av 16.03.2016. Spørsmålene ble besvart 01.04.2016 i vedlagte dokument med vår referanse 16/7190-6, med kopi til de øvrige høringskommunene.

Karmøy kommune behandlet saken 02.05.2016 og fattet følgende vedtak:

«De fleste prosjektene i Haugalandspakken har blitt vesentlig dyrere enn de første prognosene fra 2006. Karmøy kommunestyre er derfor innforstått med at Haugalandspakken må tilføres betydelig flere midler dersom alle prosjektene i pakken skal kunne gjennomføres innen utgangen av 2023, som er tidsrammen Stortinget har vedtatt for Haugalandspakken. Prosjektene Håvik-Eide, Eide-Vea og Vea-Åkra Sør vil alle falle ut uten mer inntekter til Haugalandspakken. I tillegg venter ny Eikjevei og flere gang- og sykkelprosjekter på finansiering.

Karmøy kommunestyret mener at Staten har et klart ansvar for å tilføre flere midler til Haugalandspakken slik at deres relative andel blir minst like stor som i den opprinnelige pakken.

Kommunestyret er kjent med forslaget som Statens Vegvesen har utarbeidet på vegne av styringsgruppen i Haugalandspakken. Dette forslaget innebærer bompengavgift på 22 kr, 20 % rabattordning og etterskuddsbetaling som imøtekommer inntektskravet for realisering av alle prosjektene i pakken.

Kommunestyret er også kjent med Statens vegvesen sine svar på tilleggsspørsmål fra politisk hold i Karmøy kommune. Av disse svarene fremgår det alternative løsninger for finansiering. Det alternativet som kommunestyret i Karmøy først og fremst ønsker skal bli vurdert nærmere er bompengesats på 18 kr, 20 % rabatt og toveis innkreving i alle bomstasjonene.

Karmøy kommunestyre konkluderer med at bompengeinntektene må økes slik at alle prosjektene i Haugalandspakken kan realiseres innen utgangen av 2023. Kommunestyret forventer økt statlig finansiering, men er ellers åpen for forskjellige bompengemodeller og viser til den foretrukne løsningen i forrige avsnitt.»

Sveio kommune behandlet saken 23.05.2016 og fattet følgende vedtak:

1. *«Sveio kommune slutter seg ikke til dei foreslåtte endringane i takst- og rabattsystemet for Haugalandspakken, men likevel slik at dagens satsar vert indeksregulert.*
2. *Sveio kommune meiner at Vegvesenet må løyse prosjektene gjennom nøktern prisjektering, styring og gjennomføring, og ber om tiltak som sikrar dette.*
3. *Sveio kommune vil be om at heile prosjektet Sveio – Buavågsvegen blir fullført gjennom Haugalandspakken.»*

Tysvær kommune behandlet saken 10.05.2016 og fattet følgende vedtak:

«Tysvær kommunestyre ynskjer realisere prioriterte prosjekt i Haugalandspakken. For å realisere prosjekta må det vurderast tiltak for å auke inntekter og kutte kostnader:

Tiltak for å auke inntektene

- *Rabattsatsen for lette køyretøy blir redusert til 20 %.*
Bompengesatsen for lette køyretøy blir kr 18,-
- *Rabatt for tunge køyretøy fell bort.*
Bompengesatsen for tunge køyretøy blir kr. 36,-
- *Auke statleg bidrag utover dei midlane som allereie er lovd.*
- *Vurdere ordninga med subsidiering av el-bilar.*
- *Eventuelt forlenge bomperioden.*

Tiltak for å kutte kostnader

- *Gjennomgang av alle prosjekt med målsetjing om å kutte kostnader.*
- *Ha spesielt fokus på anbudsprosessane, prosjektstyring, budsjett disiplin og kostnadskontroll.*
- *Utnytte markeds situasjonen innan anleggsbransjen, som kan gje lågare totalpris på anbod.*
- *Kalkulere med lågare rentesatsar ved lånefinansiering ut frå forventningar om lågt rentenivå framover.*

El-bilar

- *Tysvær kommune ber Rogaland fylkesting arbeide for at ordninga med subsidiering av el-bilar i bomstasjoner og ferger m.v. vert endra som følge av måltallet på El-bilparken ligg langt over dei føresetnadene som Stortinget la til grunn for fritaket. Fritaket er til hinder for raskere nedbetaling av bompengeprojekt.»*

Formannskapet i Vindafjord kommune behandlet saken 09.05.2016 og fattet følgende vedtak:

1. *Vindafjord kommune sluttar seg til dei føreslåtte endringane i takst- og rabattsystemet for*

Haugalandspakken. Dette slik at den reduserte prosjektporteføljen med kostnadsramme for attstående prosjekt på 4,4 mrd. kroner kan finansierast innanfor gjeldande innkrevjingsperiode med bompengetakst på kr. 22 for takstgruppe 1 og kr. 44 for takstgruppe 2.

2. *Vindafjord kommune ser med uro på auken i satsane, men ser også behovet for å få gjennomført dei prosjekt som er sette opp. Formannskapet rår ordførar til å kunna drøfta fordeling av dei føreslåtte satsane, i møte med dei andre kommunane på Haugalandet, for å få til semje.*
3. *Formannskapet er uroa over overskridingane i prosjekta og rår til nøkternheit for å få mest igjen for pengane.*

Av de vedtakene som er fattet fremkommer det at Haugesund og Sveio kommuner ikke ønsker en omlegging av takst- og rabattsystemet for å finansiere gjenstående prosjekt i Haugalandspakken. Bokn, Etne og Vindafjord kommuner har fattet vedtak på at de ønsker takstendring i tråd med saksdokumentet til kr. 22 for takstgruppe 1 og til kr. 44 for takstgruppe 2. Karmøy og Tysvær kommuner har gått for omleggingen av takst- og rabattsystemet, men ønsker at taksten settes til kr. 18 for takstgruppe 1, og til kr. 36 for takstgruppe 2. Karmøy kommune har også gjort vedtak om tovegsinnkreving i samtlige bomstasjoner.

Konsekvensen av å innføre de tre ulike vedtakene som er fattet i kommunestyrene er redegjort for i sakspapirene til den kommunale høringsrunden, samt i svaret til tilleggsspørsmålene fra Karmøy kommune. Dersom det ikke gjøres endringer i takst- og rabattsystemet vil pakkens finansieringsramme bli om lag 2,6 mrd. regnet fra 2015 - 2023. Ved å innføre tovegsinnkreving i alle stasjoner, samt rabatt på 20 pst. for takstgruppe 1 og også øke taksten til kr. 18/36 for hhv. takstgruppe 1 og 2 vil ventede samlede inntekter bli om lag 4 mrd. kroner. Det er følgelig ikke tilstrekkelig å innføre tovegsinnkreving i Haugesund, og øke takstene til kr. 18/36 for å finansiere den resterende porteføljen.

Statens vegvesen registrer at det er dissens i vedtakene som er fattet i den kommunale høringsrunden. Statens vegvesen ser at det er behov for å øke inntektene for å kunne realisere målsetningene som ligger til grunn for Haugalandspakken, og ber fylkeskommunene ta stilling til saken.

Nye regionale bompengeselskap

Forslaget til nytt takst- rabattsystem som er sendt på lokalpolitisk høring har utgangspunkt i føringene for nytt rabattsystem gitt i Prop. 1 S Tillegg nr. 2 (2015-2016). Etter at kommunene fikk tilsendt saken for vedtak, og etter at flere av kommunestyrene har behandlet saken har Samferdselsdepartementet sendt vedlagte brev av 26.05.2016 om krav til omlegging av takst- og rabattsystemet for å bli en del av de nye regionale bompengeselskapene. I brevet heter det at:

«Det vil ikke være et krav fra statens side at alle eksisterende prosjekt som legges til de regionale bompengeselskapene gjennomfører en omlegging til ny takst- og rabattstruktur. Men vi vil anta at det vil være i selskapenes egen interesse at en slik omlegging skjer for å kunne ta ut gevinstene ved en ensretting av rabattstrukturen. Derfor er det viktig at lokale myndigheter i den videre prosessen er kjent med systemkompleksiteten som følger av tidligere takst- og rabattstruktur og fordelene ved

forenkling. Forenkling av takst- og rabattstruktur er et viktig premiss for å få ut effektiviseringspotensialet i reformen.»

Statens vegvesen vil på denne bakgrunn tilrå at omlegging til nytt takst- og rabattsystem som skissert i saksdokumentene ved den kommunale behandlingen legges til grunn for fylkeskommunenes behandling av saken.

Tilråding

Statens vegvesen, region vest tilrå at Hordaland og Rogaland fylkeskommuner stiller seg bak søknaden fra styringsgruppen for Haugalandspakken om å justere takst- og rabattsystemet i Haugalandspakken slik at bompengetakst blir satt til kr. 22 for kjøretøy i takstgruppe 1, og til kr. 44 for kjøretøy i takstgruppe 2. Det skal gis 20 pst. rabatt for takstgruppe 1 forutsatt gyldig AutoPASS-avtale og -brikke.

Statens vegvesen ser at det er behov for å øke inntektene for å kunne realisere målsetningene som ligger til grunn for St.prp. nr. 57 (2006–2007) og St.prp. nr. 45 (2007–2008) som er styrende for Haugalandspakken. Statens vegvesen registrer at det er dissens i vedtakene som er fattet i den kommunale høringsrunden, og ønsker at Rogaland og Hordaland fylkeskommuner tar stilling til saken.

Statens vegvesen, region vest
Med hilsen

Tone Margrethe Oppedal
Avdelingsdirektør

Astrid Eide
Avdelingsdirektør

Likelydende brev sendt til
Hordaland fylkeskommune, Postboks 7900, 5020 BERGEN
Rogaland fylkeskommune, Postboks 130 Sentrum, 4001 STAVANGER

Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.



Statens vegvesen

Karmøy kommune
Statsråd Vinjes gt. 25
4250 KOPERVIK

Behandlende enhet:
Region vest

Saksbehandler/telefon:
Kristian Bauge / 55516337

Vår referanse:
16/7190-6

Deres referanse:

Vår dato:
01.04.2016

Svar på oppfølgingsspørsmål fra Karmøy kommune

Vi viser til vårt brev med referanse 16/7190-4 av 03.02.2016 sendt til Karmøy kommune 09.03.2016 vedrørende lokalpolitisk behandling av tiltak for å øke inntektene til Haugalandspakken, samt utsettelsesvedtak fattet av Karmøy kommunes formannskap 14.03.2016 i deres sak 38/16.

Varaordfører i Karmøy kommune Leif Malvin Knutsen har i e-post av 16.03.2016 bedt om at det blir utført beregninger for å svare på 6 spørsmål. Tekst i kursiv er hentet fra e-posten:

Formannskapet i Karmøy kommune vedtok 14/3-16 å utsette denne saken. Bak utsettelsen står H + posisjonspartiene AP, KrF, SP og V. Bakgrunnen for utsettelsen er at nevnte partier ønsker alternative modeller for å få inn nødvendige midler.

På vegne av nevnte partier vil jeg be om

- 1. At SVV utreder inntekspotensialet med å øke bompengesatsene til henholdsvis 16, 17 og 18 kr, samtidig som rabattsatsen reduseres til henholdsvis 10% og 5%. Dette gir til sammen 6 alternativer.*
- 2. Utrede inntekspotensiale for toveisinnkrevning i alle bomstasjonene med forutsetninger som i pkt 1.*
- 3. Er det mulig å legge inn reduserte bompengesatser eller økte rabatter for utvalgte sosiale grupper?*
- 4. Klargjøre om det fra SVV er forutsett forskuddsbetaling eller etterskuddsbetaling.*
- 5. Er det tatt høyde for at det i Haugalandspakken sin kontantbeholdning som var 583 mill kr ved årsskiftet også ligger forskuddsbetalinger på 138 mill kr i tillegg til lån på 210 mill kr?*
- 6. Hvor langt ned på listen vil vi komme med hvert av alternativene når det også er hensyntatt planmidler.*
- 7. Karmøy kommune er innforstått med at endret forslag krever samordning med øvrige kommuner.*

Postadresse
Statens vegvesen
Region vest
Askedalen 4
6863 LEIKANGER

Telefon: 02030
firmapost@vegvesen.no
Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Nygårdsgaten 112
5008 BERGEN

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Landsdekkende regnskap
9815 Vadsø

Statens vegvesen understreker at formannskapet og kommunestyret i kommunen er bedt om å ta stilling til saken som er sendt på høring, og at vedtak i saken vil være å si ja eller nei til den foreslåtte endringen av takst- og rabattsystemet slik det er presentert i høringssaken sendt til kommunene 9. februar.

Som saksopplysning er spørsmålene fra Karmøy kommune besvart, og likelydende brev sendes til samtlige kommuner. Spørsmålene er besvart i den rekkefølgen de er stilt overfor.

Spørsmål 1

Vi viser til tabell på side 11 i saksdokumentet av 3. februar. Der er en tabell med utregninger av ulike takster vist. Utgangspunktet er en bompengetakst på kr. 22 med 20 pst. rabatt for takstgruppe 1. Det gir 4,53 mrd. i samlede inntekter som skal dekke projektkostnader på 4,43 mrd. samt finansieringskostnader. Regneøvelsen som etterspurt gir følgende resultater:

Takst	10 pst. rabatt	5 pst. rabatt
Kr. 16	3,97 mrd.	4,08 mrd.
Kr. 17	4,12 mrd.	4,24 mrd.
Kr. 18	4,27 mrd.	4,40 mrd.

Det presiseres at Stortinget, gjennom behandling av statsbudsjettet for 2016 (Prop. 1 S Tillegg 2 (2015–2016)), har vedtatt at takst- og rabattsystemet skal forenkles til flat rabatt på 20 pst. for kjøretøy i takstgruppe 1¹, ingen rabatt for takstgruppe 2² som har obligatorisk AutoPASS-brikke.

Det skal iverksettes en prosess for å endre eksisterende bompengeneinnkrevinger fra dagens diversifiserte rabattordninger til et samkjørt rabattsystem som skissert over. Haugalandspakken kan ikke vedta et eget rabattsystem som ikke er i tråd med dette.

Spørsmål 2

I forbindelse med forslaget om takstomlegging som ble utført i 2013 ble det gjort grove beregninger av tovegsinnkreving i samtlige stasjoner i Haugalandspakken. En kom i 2013 frem til at et slikt tiltak ville kunne gi en økning på om lag 12 millioner betalende passeringer i året da taksten var kr. 12. Det vises til side 10 i saksdokumentet.

Tiltaket medfører at innkrevingsutstyret må skiftes ut i de seks bomstasjonene som har envegsinnkreving i dag med en stipulert kostnad på 5 mill. kr. per bomstasjon – totalt 30 millioner kroner, samt en økning i driftskostnader på 1 mill. kr. per ekstra kjørefelt – totalt 6 millioner kroner per år.

¹ Takstgruppe 1 omfatter kjøretøy til og med 3500 kg, samt tyngre personkjøretøy registrert i Autosys i klasse M1. Omlegging av klasse M1 skjer i alle bompengeanlegg fra 4. april 2016.

² Kjøretøy over 3500 kg.

Med økt takst fra kr. 12 til kr. 16–18 forventes det en avvisning av trafikk på hhv. 2 –3 pst. det gir 11,75 – 11,65 mill. nye betalende passeringer per år.

Takst	10 pst. rabatt	10 pst. rabatt og tovegs innkreving i alle stasjoner	5 pst. rabatt	5 pst. rabatt og tovegs innkreving i alle stasjoner
Kr. 16	3,97 mrd.	4,74 mrd.	4,08 mrd.	4,89 mrd.
Kr. 17	4,12 mrd.	4,94 mrd.	4,24 mrd.	5,09 mrd.
Kr. 18	4,27 mrd.	5,13 mrd.	4,40 mrd.	5,30 mrd.

Med kr. 22 i takst, 20 pst. rabatt og tovegsinnkreving i alle stasjoner blir inntekspotensialet 5,51 mrd. kroner.

Spørsmål 3

Forflytningshemmede med parkeringstillatelse har fritak fra å betale bompenger. Det er ikke åpning for ytterligere fritak eller rabatter for sosiale grupper.

Spørsmål 4

Føringene i årets statsbudsjett gir at ordningen med forskuddsbetaling for rabattopptjening skal avvikles. All bompenginnkreving skal, i tråd med føringene i bompengereformen, skje gjennom etterskuddsbetaling. Rabatt oppnås ved å ha gyldig AutoPASS-brikke og -avtale. Det er lagt til grunn at dersom takst- og rabattsystemet blir lagt om som følge av behandling av denne saken – vil det bli innført etterskuddsbetaling i Haugalandspakken i tråd med føringene for bompengereformen.

Spørsmål 5

I beregningene er regnskapstallene til bompengeselskapet for 2014 lagt til grunn. Regnskapet viser 622 mill. kr. i bankinnskudd, og 210 mill. kr. i gjeld. Samlet 412 mill. kr. i bankinnskudd per 31.12.2014. Prosjektene som skal finansieres er beregnet fra 01.01.2015. Det vises til side 7 i saksdokumentet, samt tabellen vedlagt som svar på spørsmål 6.

Spørsmål 6

De totale prosjektkostnadene på 4,4 mrd. kr. er inkludert planmidler. Beregningen er gjort ved å legge til 10 pst. på kostnaden til prosjekt som enda ikke har kommet til byggeplanfasen til planmidler. Under følger en tabell som viser akkumulerte plankostnader. Det er vanskelig å gi konkret svar på hvor langt ned på listen en vil komme gitt de ulike forutsetningene, da låneopptaket vil variere ved de ulike takstsatsene, som er etterspurt. Resultatene fra spørsmålene 1 og 2 over samt de akkumulerte prosjektkostnadene i tabellen under gir likevel en pekepinn.

Vegnr	Prosjekt	Kommune	Tiltak	Fase	Totalt kostnad (2015-kr)	Byggeår	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	SUM	Akkumulert	Alk. inkl. planmidler	
E134	Skjoldavik - Solheim	Vindafjord	Ny trase m/ midtrekkverk	Anleggsfase	430	2013-2015	131	25								156	156	156	
E134	Færretjern	Tysvær	Planfritt kryss m/ utvidelse tunnel	Anleggsfase	227	2014-2016	76	51								127	283	283	
Fv47	Raglamyr	Karmøy	Breddeutvidelse til 4-felt	Anleggsfase	32	2014-2015	32									32	315	315	
Rv/Fv	Sykkelskur på utvalgte holdeplasser	Region			17	2014-2023		3	2	2	2	2	2	2	2	17	332	334	
Rv/Fv	Busslommer på utvalgte holdeplasser	Region			48	2014-2023	8	5	5	5	5	5	5	5	5	48	380	387	
Rv/Fv	Planleggingsmidler	Region			15	2014-2017		5	5	5	5	5				25	405	414	
Fv6	Buamyr- Grimstveit	Sveio	Utbedring av eks. veg	Byggeplan	30	2015-2016	15	15								30	435	444	
Fv851	Sundvegen	Karmøy	Ny gang- og sykkelveg	Byggeplan	24	2015-2016	5	19								24	459	468	
E134	Etne - Østne	Etne	Ny gang- og sykkelveg	Byggeplan	16	2015-2016		16								16	475	484	
Fv47	Kvala - Fagerheim	Haugesund	Ny trase m/ millietunnel	Byggeplan	278	2015-2017	25	123	110	20						278	753	762	
E134	Skre-Færresbotn lys	Tysvær	Belysning langs E134	Byggeplan	6	2016		6								6	759	769	
Fv47	Skudenes aldersheim - X Fv511	Karmøy	Vedlikeholdarbeid		1	2016		1								1	760	769	
E39	Hetland sør	Tysvær	Nv busslomme	Byggeplan	2	2016		2								2	762	771	
E39	Hetland nord	Tysvær	Nv busslomme	Byggeplan	2	2016		2								2	764	773	
E39	Hauks	Sveio	Seulplass	Byggeplan	2	2016		2								2	766	775	
Fv47	Engvegen	Karmøy	Forlengelse av eks. veg	Reguleringsplan	10	2016-2017		8	2							10	776	786	
Fv511	Byrnes - Søylebotn	Karmøy	Gang- og sykkel og delvis ny veg	Byggeplan	57	2016-2017		15	45							60	836	846	
Fv890	Feresvik	Bokn	Gang- og sykkel/fortau	Reguleringsplan	4	2016-2017		4	4							8	844	855	
Fv511	Åsebein - Stangeland	Karmøy	Ny gang- og sykkelveg	Reguleringsplan	33	2016-2017	1	10	23							34	878	892	
Fv734	Håkkull - Trovåg	Vindafjord	Ny gang- og sykkelveg	Reguleringsplan	36	2016-2017		6	30							36	914	932	
Fv47	Klubben ¹	Karmøy	Nv lyskryss for fotgjengere	Reguleringsplan	10	2017		1	9							10	924	943	
E134	Ølensvåg - Froland	Vindafjord	Lys på gang- og sykkelveg		2	2017		2								2	926	945	
E134	Østnesentrum	Etne	Fortau langs E134	Reguleringsplan	4	2017		4								4	930	949	
Fv-923	Salhusvegen ¹	Haugesund	Sykkeleif m/ fortau	Reguleringsplan	31	2017		4	27	69						100	1030	1059	
E134	Utvik	Karmøy	Udergang		1	2017		1								1	1031	1061	
Fv-938	Flotmyr - Stemmen (Skjoldvegen) ¹	Haugesund	Sykkelveg m/ fortau	Reguleringsplan	26	2017-2019		2	16	8						26	1057	1089	
E134	Ølen ¹	Vindafjord	Sikrere kryssing fortau langs E134	Byggeplan	21	2017-2018		15	6							21	1078	1110	
E134	Ølen - Ølensvåg ¹	Vindafjord	Ny gang- og sykkelveg	Reguleringsplan	27	2017-2018		27	45							72	1150	1189	
Fv923	Norheim ¹	Karmøy	Breddeutvidelse til 4-felt	Reguleringsplan	19	2017-2018		13	14							25	1175	1217	
E134	Norheim - Haugesund grense ¹	Karmøy	Gang og sykkel	Reguleringsplan	2	2017-2018		2	4							6	1181	1223	
Fv47	Karmrundgata (E134-Storasundgata)	Haugesund	Breddeutvidelse til 4-felt	Reguleringsplan	293	2017-2019		5	100	150	38					293	1474	1546	
E134	Ølensvåg ¹	Vindafjord	Udergang, bussholdeplasser	Reguleringsplan	26	2018			26							26	1500	1574	
E134	Merkollikrysset	Etne	Ombrygging av kryss	Reguleringsplan	21	2018		3	18							21	1521	1597	
Fv-939	Tahaugata (kryss m Haraldsgata)	Haugesund	Tilskudd til kryssutbedring MFG		1	2018			1							1	1522	1599	
Fv47	Fagerheim - Elvnes	Haugesund	Firefelt og rodetveg m/ forbikjøring	Reguleringsplan	627	2018-2020		15	50	200	223	162				650	2172	2314	
Fv47	Skudenes - Kvitaleite	Karmøy	Ny gang- og sykkelveg	Reguleringsplan	38	2019			5	33						38	2210	2255	
Fv47	Eide - T-forbindelsen ¹	Karmøy	Tiltak må vurderes på nytt	Utredning	438	2019-2021			35	100	140	212	23			500	2310	2905	
Fv47	Åkra sør - Veakrossen ¹	Karmøy	Omkjøringveg	Kommunedelplan	500	2020-2022			25	125	200	200	50			600	3310	3565	
E134	Espelandesvingane ¹	Vindafjord	Tiltak må vurderes på nytt		68	2020-2021			5	45	18					68	3378	3640	
E39	Hauks - Apeland ^{**}	Tysvær	Ny gang- og sykkelveg			2021										20	3398	3662	
E39	Hetland - Hauks ^{**}	Tysvær	Ny gang- og sykkelveg			2021										20	3418	3684	
E134	Huspyvgen ¹	Karmøy	Ny gang- og sykkelveg			2021			2	16						18	3436	3704	
Fv47	Veakrossen - Eide ¹	Karmøy	Tiltak må vurderes på nytt			2021-2023						20	129	198	53	400	3836	4144	
Fv-924	Skiesvollvegen - Ausheimvegen ¹	Haugesund	Mindre tiltak på strekning			2022					3	15				18	3854	4164	
Fv47	Matlandslieta ¹	Karmøy	Udergang, forgjengerkryss	Reguleringsplan	14	2022					2	12				14	3868	4179	
Fv771	Færretjern - Leite - Frakkagjerd ¹	Tysvær	Ny gang- og sykkelveg			2022						3	13			16	3884	4197	
Fv511	Blikkhamn - Sørstokke ¹	Karmøy	Mindre tiltak på strekning			2022								6		6	3890	4203	
	Betaling av lån					2023										210	210	4100	
					Sum				309	327	481	627	444	504	614	474	320	4100	4100
	¹ Anslag ikke gjennomført (kostnad usikker)								310	334	512	687	488	554	675	521	352	4434	4434
	^{**} Inngår i Prosjekt Ølensvåg og Nye Vindafjord i øvrig				Inkludert planmidler														4434
	^{**} Inngår i Prosjekt Gismavik - Akdsal																		

Statens vegvesen, region vest
Med hilsen

Astrid Eide
Avdelingsdirektør

Ivar Thorkildsen
Seksjonssjef

Kopi
Bokn kommune, 5561 BOKN
Etne kommune, Postboks 54, 5591 ETNE
Haugesund kommune, Postboks 2160, 5504 HAUGESUND
Sveio kommune, Postboks 40, 5559 SVEIO
Tysvær kommune, Postboks 94, 5575 AKSDAL
Vindafjord kommune, Rådhuset, 5580 ØLEN

Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Vegdirektoratet

Deres ref

Vår ref

Dato

16/109-

26.05.2016

Korrigerings av brev datert 15.04.2016 -

Samferdselsdepartementet viser til vårt brev datert 15.04.2016 om innføring av nytt takst- og rabattsystem i eksisterende bompengeprojekt. Vi har behov for å korrigere et forhold i brevet.

I siste kulepunkt under rammer for omleggingen står det blant annet:

- (...) Det stilles imidlertid krav om at prosjekter som skal legges til et av de nye regionale bompengeselskapene skal innføre nytt takst- og rabattsystem. Dette for å redusere kompleksitet for de nye regionale selskapene. *SD: Ja*

Det vil vi korrigere til "SD: Nei". Det vil ikke være et *krav* fra statens side at alle eksisterende prosjekt som legges til de regionale bompengeselskapene gjennomfører en omlegging til ny takst- og rabattstruktur. Men vi vil anta at det vil være i selskapenes egen interesse at en slik omlegging skjer for å kunne ta ut gevinstene ved en ensretting av rabattstrukturen. Derfor er det viktig at lokale myndigheter i den videre prosessen er kjent med systemkompleksiteten som følger av tidligere takst- og rabattstruktur og fordelene ved forenkling. Forenkling av takst- og rabattstruktur er et viktig premiss for å få ut effektiviseringspotensialet i reformen.

Med hilsen

Ola Brattegård (e.f.)
avdelingsdirektør

Karin Johanne Jacobsen
rådgiver

Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer.

Postadresse
Postboks 8010 Dep
0030 Oslo
postmottak@sd.dep.no

Kontoradresse
Akersg. 59
<http://www.sd.dep.no/>

Telefon*
22 24 90 90
Org no.
972 417 904

Veg- og
trafikkisikkerhetsavdelingen

Saksbehandler
Karin Johanne
Jacobsen
22248257



Statens vegvesen

Likelydende brev – se vedlagt liste

Behandlende enhet: Region vest Saksbehandler/telefon: Kristian Bauge / 55516337 Vår referanse: 16/7190-4 Deres referanse: Vår dato: 03.02.2016

Lokalpolitisk behandling av tiltak for å øke inntektene til Haugalandspakken

Styringsgruppen for Haugalandspakken har i sak 2: S3 – 2015 bedt Statens vegvesen legge frem sak til lokalpolitisk behandling der tiltak for å øke inntektene til Haugalandspakken blir vurdert.

Vedlagt følger sak til lokalpolitisk behandling med vurdering av tiltak for å øke inntektene i Haugalandspakken. Det er lagt opp til at takst- og rabattsystemet endres i tråd med nye føringer for takst- og rabattsystem presentert i Prop. 1 S Tillegg nr. 2 (2015–2016) som et tiltak for å finansiere økte kostnader i gjenstående prosjekt. Endringen medfører at rabattsatsen for lette kjøretøy reduseres til 20 pst., og at rabatt for tunge kjøretøy faller bort.

Det foreslås i vedlagte sak at bompengetaksten blir satt til kr. 22 for lette kjøretøy, og kr. 44 for tunge kjøretøy fra 1.1.2017 (eller første mulige dato etter 1.1.2017 dersom behandling av saken tar lengre tid enn forutsatt).

I saken er det fremmet forslag til likelydende vedtak.

Statens vegvesen, region vest
Med hilsen

Tone Oppedal
Avdelingsdirektør

Astrid Eide

Postadresse
Statens vegvesen
Region vest
Askedalen 4
6863 LEIKANGER

Telefon: 02030
firmapost@vegvesen.no
Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Nygårdsgaten 112
5008 BERGEN

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Landsdekkende regnskap
9815 Vadsø

Likelydende brev sendt til
Bokn kommune, 5561 BOKN
Etne kommune, Postboks 54, 5591 ETNE
Haugesund kommune, Postboks 2160, 5504 HAUGESUND
Karmøy kommune, Statsråd Vinjes gt. 25, 4250 KOPERVIK
Sveio kommune, Postboks 40, 5559 SVEIO
Tysvær kommune, Postboks 94, 5575 AKSDAL
Vindafjord kommune, Rådhuset, 5580 ØLEN

Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.

Vurdering av tiltak for å øke inntektene i Haugalandspakken

Sammendrag

Haugalandspakken ble vedtatt gjennom Stortingets behandling av St.prp.nr. 57 (2006–2007) og St.prp.nr. 45 (2007–2008), og hadde en kostnadsramme på 2 760 millioner 2008–kroner. Det var få prosjekt som hadde godkjente reguleringsplaner da proposisjonene ble vedtatt, og når man nå har kommet videre i reguleringsprosessen og plangrunnlaget for prosjektene har blitt bedre, har en avdekket at kostnadene for prosjektporteføljen er betydelig høyere enn i proposisjonene. Som følge av dette besluttet styringsgruppen for Haugalandspakken i 2013 å kutte alle prosjekt som hadde planlagt byggstart etter 2018 fra prosjektporteføljen. Den reduserte porteføljen med prioriterte prosjekt som står igjen har en ventet kostnad på 4,4 mrd. 2015–kroner. Haugalandspakken har ferdigstilt prosjekter for til sammen 1,26 mrd. 2015–kroner. Inkludert prosjekt som er i produksjon har Haugalandspakken omsatt for 1,4 mrd. i perioden fra oppstart til 30.11.2015.

Beregninger viser at Haugalandspakken totalt vil kreve inn 1,5 mrd. kr i bompenger med dagens takst- og rabattsystem i perioden 2015–2023. Inkludert bompengeselskapets bankinnskudd og statlige og fylkeskommunale løyvinger er det forventet at 2,6 mrd. kroner kan stilles til dispensasjon for Haugalandspakken i perioden 2015–2023. Haugalandspakken mangler følgelig om lag 1,8 mrd. kr for å finansiere den reduserte prosjektporteføljen på om lag 4,4 mrd. kr.

Styringsmekanismen for bompengepakker er slik at en bare vil kunne gjennomføre de prosjektene som det er finansiering til. I St.prp. nr. 45 (2007–2008), s. 13, heter det bl.a.: «(...) *omfanget av utbygginga må tilpassast den økonomiske ramma.*» Dersom det ikke er midler nok til å gjennomføre alle de prioriterte prosjektene må prosjektene med lavest prioritering strykes fra prosjektporteføljen.

Dersom det er ønskelig at en skal realisere flest mulig av prosjektene er en annen mulighet å søke Stortinget om å gjennomføre tiltak for å øke inntektene i pakken. Styringsgruppen for Haugalandspakken har i sak 2: S3 – 2015 17. september 2015 bedt Statens vegvesen legge frem sak til lokalpolitisk behandling der tiltak for å øke inntektene til Haugalandspakken blir vurdert. Som følge av at eventuelle endringer i takst- og rabattsystemet skal godkjennes i Stortinget er det i beregningene lagt opp til at endringen trer i kraft fra 1.1.2017.¹

Kommunene bes ta stilling til to fremlagte forslag;

- **Alternativ 1:** Takst- og rabattsystemet holdes på dagens nivå. Forventet finansieringsramme i perioden 2015–2023 blir om lag 2,6 mrd. kroner.
- **Alternativ 2:** Takst- og rabattsystemet justeres for å finansiere den reduserte gjestående prosjektporteføljen på 4,4 mrd. kroner.

¹ I beregningene er det lagt til grunn at takstendring skjer 1.1.2017. Analysen er robust for innføring av ny takst i løpet av første halvår 2017. Dersom innføring skjer vesentlig senere må en oppdatere finansieringsanalysen.

Styringsgruppen la i vedtaket også opp til at kommunene kunne spille inn endringer til prioriteringsrekkefølge for prosjekt i egen kommune. Dette vil bli lagt fram som egen sak dersom denne saken om endret finansieringsramme blir vedtatt.

Bakgrunn

Gjennom behandlingen av St.prp. nr. 57 (2006–2007) ble det lagt opp til delvis bompengefinansiering av prosjekt og tiltak som inngår i transportsystemet på Haugalandet. Opprinnelig kostnadsramme for Haugalandspakken var 1,7 mrd. 2007-kroner der bompengene skulle utgjøre 1,11 mrd. kr. I forbindelse med at Karmøy kommune ble med i Haugalandspakken gjennom St. prp. nr. 45 (2007–2008) ble prosjektporteføljen utvidet med prosjekter anslått til 960 mill. 2008-kroner, der bompenger skulle dekke 750 mill. kroner. Haugalandspakken bestod i St.prp. nr. 45 (2007–2008) av 22 definerte prosjekt. Plangrunnlaget for prosjektene i pakken var på dette tidspunktet i tidlig fase, og kostnadstallene for flere av prosjektene hadde en usikkerhet på ± 40 pst. Samlet finansieringsplan i det lokalt behandlede finansieringsopplegget i St. prp. nr. 45 (2007–2008) var 2 760 mill. 2008-kroner og fordelte seg som følger:

Tabell 1: Ramme Haugalandspakken

	2008-kr	2015-kr
Bompenger	1 940	2 382
Stat	670	823
Fylkeskommune	150	184
Totalt	2 760	3 389

Fremskrevet til 2015-kroner med byggekostnadsindeksen for veganlegg er kostnadsrammen 3 389 mill. kroner. Statens vegvesen har rekvirert 785 millioner 2015-kroner fra bompengeselskapet i perioden 2008–2014. Stat og fylke har løyyet til sammen 278 millioner 2015-kroner til pakken per 30.11.2015. Under følger en tabell over ferdigstilte prosjekt per 31.12.2014 som er bygget gjennom Haugalandspakken (kostnadstall i millioner 2015-kroner):

Tabell 2: Ferdigstilte prosjekter til og med 31.12.2014

Vegnr.	Prosjekt	Kostnad
	Bomstasjoner	55,3
E134	Toplanskryss Skåredalen	53,4
E134	Kryssutbedring Grindekrysset	17,0
E134	Fortau og G/S Skjold	10,9
Fv. 47	Kringlehaugvegen – Austrheimvegen	52,7
Fv. 47	Karmsundgata v/Tamarskj.gt	14,3
Fv. 832	Utbedring Skrevevegen	58,4
Fv. 47	G/S Brekke – Vea	8,0
Fv. 776	Troppene – Sandvik (Hervikvegen)	43,2
Fv. 47	Karmsundgata Flotmyr	0,6
Fv. 840	Hålandsvegen – Hauskevågen	15,6
Fv. 47	Norheim – Raglamyr	203,6
Fv. 511	G/S Legene – Åsebøen	13,8
Fv. 762	G/S Ølen VGS – Roa	2,4
Fv. 47	Bøkrysset	66,6
Fv. 923	Fortau Salhusvegen	9,9
	Kollektiv Haugalandet	23,1
Fv. 515	Garhaug – Søvik	15,0
Fv. 922	Fylling Risøyforbindelsen	5,6
E134	Førresbotn	80,9
Fv. 47	Bygneskrysset	62,9
	Totalt	813,2

Prosjektene E134 Skjoldavik – Solheim og Fv. 47 T-forbindelsen – Raglamyr er ferdig bygget og åpnet for trafikk. Prognoser for endelige kostnader er 416 mill. kroner for E134 Skjoldavik – Solheim, og 32 mill. kroner for prosjektet Fv. 47 T-forbindelsen – Raglamyr. Det gir totalsum for ferdigstilte prosjekter på 1261,2 mill. 2015-kroner. I tillegg til prosjektene i listen over og de to nevnte prosjektene er det rekvirert og løyvet midler til prosjekt som er i anleggsfasen. Siden oppstart har Haugalandspakken per 30.11.2015 omsatt prosjekter med løyvinger og rekvirerte bompenger på 1,4 mrd. kroner.

Gjenstående prosjekt

Når plangrunnlaget nå har blitt mer detaljert har de gjenstående prosjektene i pakken blitt mer omfattende som følge av nye krav og retningslinjer, samt endret måloppnåelse. Dette har medført at flere av prosjektene som enda ikke er bygget vil bli vesentlig dyrere enn tidligere antatt. Styringsmekanismen for bompengepakker er porteføljestyringsprinsippet. Dersom det ikke er midler nok til å gjennomføre alle de prioriterte prosjektene må prosjektene med lavest prioritering strykes fra prosjektporteføljen.

Tabell 3: Prioritert prosjektportefølje for perioden 2015–2023

Vegnr.	Prosjekt	Kommune	Tiltak	Fase	Totalt kostnad (2015-kr)	Byggeår	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	SUM
E134	Skjoldavik - Solheim	Vindafjord	Ny trase med midtrekkverk	Anleggsfase	430	2013-2015	131	25								156
E134	Færrestjønn	Tysvær	Planfritt kryss med utvidelse tunnel	Anleggsfase	227	2014-2016	76	51								127
Fv.47	T-forbindelsen - Raglamyr	Karmøy	Breddeutvidelse til 4-felt	Anleggsfase	32	2014-2015	32									32
Rv/Fv	Sykkelkur på utvalgte holdeplasser	Region			17	2014-2023		3	2	2	2	2	2	2	2	17
Rv/Fv	Busslommer på utvalgte holdeplasser	Region			48	2014-2023		8	5	5	5	5	5	5	5	48
Rv/Fv	Planleggingsmidler	Region			15	2014-2017		5	5	5	5	5				25
Fv6	Buamyr- Grimstveit	Sveio	Utbedring av eks. veg	Byggeplan	30	2015-2016	15	15								30
Fv851	Sundvegen	Karmøy	Ny gang- og sykkelveg	Byggeplan	24	2015-2016	5	19								24
E134	Etne - Steine	Etne	Ny gang- og sykkelveg	Byggeplan	16	2015-2016	16									16
Fv47	Kvala - Fagerheim	Haugesund	Ny trase m/ miljøtunnel	Byggeplan	278	2015-2017	25	123	110	20						278
E134	Skre-Færrestjønn lys	Tysvær	Belysning langs E134	Byggeplan	6	2016	6									6
Fv47	Skudenes aldershjem - Kryss Fv.511	Karmøy	Vedlikeholdsarbeid		1	2016	1									1
E39	Hetland sør	Tysvær	Ny busslomme	Byggeplan	2	2016	2									2
E39	Hetland nord	Tysvær	Ny busslomme	Byggeplan	2	2016	2									2
E39	Haukås	Sveio	Snuplass	Byggeplan	2	2016	2									2
Fv47	Engvegen	Karmøy	Forlengelse av eks. veg	Reguleringsplan	10	2016-2017	8	2								10
Fv511	Bygnes - Søylebott	Karmøy	Gang- og sykkel og delvis ny veg	Byggeplan	57	2016-2017	15	45								60
Fv890	Førsvik	Bokn	Gang- og sykkel/fortau	Reguleringsplan	4	2016-2017	4	4								8
Fv511	Åsebøen - Stangeland	Karmøy	Ny gang- og sykkelveg	Reguleringsplan	33	2016-2017	1	10	23							34
Fv734	Håkkull - Trovåg	Vindafjord	Ny gang- og sykkelveg	Reguleringsplan	36	2016-2017	6	30								36
Fv47	Klubben ¹	Karmøy	Ny lyskryss for fotgjenger	Reguleringsplan	10	2017	1	9								10
E134	Ølensvåg - Ermland	Vindafjord	Lys på gang- og sykkelveg		2	2017		2								2
E134	Etne sentrum	Etne	Fortau langs E134	Reguleringsplan	4	2017		4								4
Fv.923	Salhusvegen ¹	Haugesund	Sykkefelt m/ fortau	Reguleringsplan	31	2017		4	27	69						100
E134	Utvik	Karmøy	Undergang		1	2017		1								1
Fv.938	Flotmyr - Stemmen (Skjoldavegen) ¹	Haugesund	Sykkelveg m/ fortau	Reguleringsplan	26	2017-2019		2	16	8						26
E134	Ølen ¹	Vindafjord	Sikrere kryssing, fortau langs E134	Byggeplan	21	2017-2018		15	6							21
E134	Ølen - Ølensvåg ¹	Vindafjord	Ny gang- og sykkelveg	Reguleringsplan	27	2017-2018		27	45							72
Fv.873	Norheim ¹	Karmøy	Breddeutvidelse til 4-felt	Reguleringsplan	19	2017-2018		11	14							25
E134	Norheim - Haugesund grense ¹	Karmøy	Gang og sykkel	Reguleringsplan	2	2017-2018		2	4							6
Fv47	Karmsundgata (E134-Storasundgata)	Haugesund	Breddeutvidelse til 4-felt	Reguleringsplan	293	2017-2019		5	100	150	38					293
E134	Ølensvåg ¹	Vindafjord	Undergang, bussholdeplasser	Reguleringsplan	26	2018			26							26
E134	Mørkelikrisset	Etne	Ombygging av kryss	Reguleringsplan	21	2018			3	18						21
Fv.939	Tahaugata (kryss med Haraldsgata)	Haugesund	Tilskudd til kryssutbedring MPG		1	2018			1							1
Fv47	Fagerheim - Ekrene	Haugesund	Fire felt og tofeltsveg med forbikjøring	Reguleringsplan	627	2018-2020		15	50	200	223	162				650
Fv47	Skudenes - Kyrkeleite	Karmøy	Ny gang- og sykkelveg	Reguleringsplan	38	2019			5	33						38
Fv47	Eide - T-forbindelsen ¹	Karmøy	Tiltak må vurderes på nytt	Utredning	438	2019-2021				25	125	200	200	200	50	600
Fv47	Åkra sør - Veakrossen ¹	Karmøy	Omkjøringsveg	Kommunedelplan	500	2020-2022										500
E134	Espelandsvingane ¹	Vindafjord	Tiltak må vurderes på nytt		68	2020-2021					5	45	18			68
E39	Haukås - Apelاند**	Tysvær	Ny gang- og sykkelveg		20	2021								20		20
E39	Hetland - Haukås**	Tysvær	Ny gang- og sykkelveg		20	2021								20		20
E134	Husøyvegen ¹	Karmøy	Ny gang- og sykkelveg		18	2021			2	16						18
Fv47	Veakrossen - Eide ¹	Karmøy	Tiltak må vurderes på nytt		303	2021-2023						20	129	198	53	400
Fv.924	Skeivollvegen - Austrheimvegen ¹	Haugesund	Mindre tiltak på strekning		18	2022								3	15	18
Fv.47	Matlandsletta ¹	Karmøy	Undergang, forgjengerkryss	Reguleringsplan	14	2022								2	12	14
Fv.771	Færrestjønn - Leite - Frakkagjerd ¹	Tysvær	Ny gang- og sykkelveg		16	2022								3	13	16
Fv.511	Blikshavn - Sørstokke ¹	Karmøy	Mindre tiltak på strekning		6	2022									6	6
	Betaling av lån				210	2023										210
					Sum prosjektkostnader:		309	327	481	627	444	504	614	474	320	4100
					Inkludert planmidler:		310	334	512	687	488	554	675	521	352	4433

¹Anslag ikke gjennomført
^{*}Inngår i prosjekt Ølensvåg og Nye Vindafjord
^{**}Inngår i prosjekt Gismarvik

I 2013 ble det gjennomført en kostnads gjennomgang for gjenstående prosjekt i pakken. Det ble da beregnet at gjenstående prosjekt i perioden 2013–2023 ville ha en samlet kostnad på 5,8 mrd. 2013-kroner. Resultatet av den runden var at styringsgruppen for Haugalandspakken vedtok at alle prosjekt med byggestart etter 2018 skulle strykes fra prosjektporteføljen. Gjenstående prosjekt ble fordelt over innkrevingsperioden. Oppdaterte

kostnader for de gjenstående prosjektene i den reduserte prosjektporteføljen for perioden 2015–23 er 4 433 mill. 2015–kroner inkludert planmidler.

For å kunne sammenligne prosjektene som er bygget, og gjenstående prosjekt, tar vi utgangspunkt i løyvinger og rekvirerte bompenger til og med 31.12.2014 på 1,1 mrd. Gjenstående prosjektkostnader i perioden 2015–2023 på 4,4 mrd. som vist i tabell 3, gir samlet ramme for Haugalandspakken på totalt 5,5 mrd. 2015–kroner dersom takstendring vedtas gjennom behandling av denne saken.

Oppdaterte kostnadstall for alle gjenstående prosjekt i den opprinnelige prosjektporteføljen i St.prp.nr. 45 (2007–2008) er 7,5 mrd. 2015–kroner for perioden 2015–23, totalt 8,6 mrd. med ferdigstilte prosjekt og prosjekt i produksjon.

Forventede inntekter 2015–2023

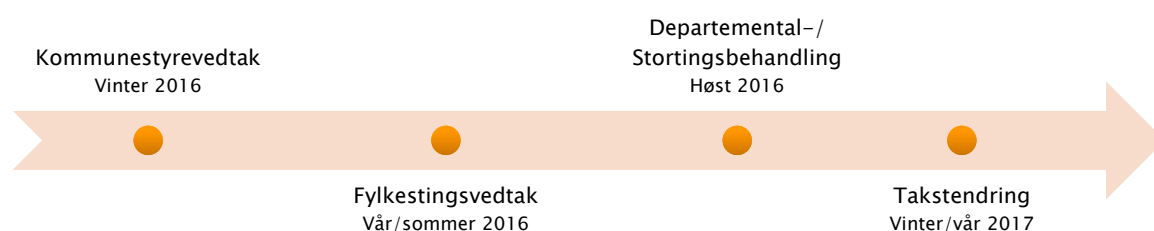
Det er ventet at Haugalandspakken vil kreve inn om lag 1,5 mrd. netto i bompenger i gjenværende innkrevingsperiode 2015–2023. Medregnet bompengeselskapets bankinnskudd samt statlige og fylkeskommunale midler vil pakken kunne finansiere prosjekt for om lag 2,6 mrd. kroner. Under en slik forutsetning vil Haugalandspakken kreve inn om lag 290 millioner (i 2015–kroner) mer i bompenger enn forutsatt i St.prp. nr. 45 (2007–2008). Samlet ramme for pakken med forventet inntekt i perioden 2015–2023 som beskrevet over blir 3,7 mrd. 2015–kroner. Det vil ikke være tilstrekkelige midler til å finansiere den reduserte prosjektporteføljen som er kostnadsregnet til 4,4 mrd.

Styringsgruppen for Haugalandspakken har på denne bakgrunn bedt Statens vegvesen gjennomføre beregninger for tiltak som kan bidra til finansiering av den reduserte prosjektporteføljen med kostnader for gjenstående prosjekt på 4,4 mrd.

Politisk behandling

Endringer i takst- og rabattsystemet skal behandles lokalpolitisk før saken oversendes Samferdselsdepartementet. Det blir opp til Departementet å avgjøre om det har fullmakter til å avgjøre saken eller om den må forelegges Stortinget for godkjenning. Det er i denne saken lagt frem forslag til likelydende vedtak for samtlige kommuner som er representert i Haugalandspakken. Når kommunene har behandlet saken oversendes den til fylkeskommunen før eventuell behandling i Departementet og/eller Stortinget. Det er krav om at endringer i bompengetakster skal annonseres 4–6 uker før takstendring skjer.

Styringsgruppen har lagt opp til følgende tidsplan:



Forutsetninger for beregningene

Gjenværende løyvinger

Iht. St.prp. nr. 45 (2007–2008) skal det løyves 670 mill. statlige midler og 150 mill. fylkeskommunale midler til Haugalandspakken (2008–kroner). Etter forvaltningsreformen i 2010 ble flere av riksvegene omklassifisert til fylkesveger, og fordelingen mellom stats- og fylkesmidler ble endret fra 670 mill. kr til 300 mill. kr fra staten og fra 150 mill. kr til 520 mill. kr fra fylket. Omregnet til 2015–kroner og fratrukket midler bevilget i perioden 2005–31.11.2015 er gjestående forpliktelse som følger (tall i millioner):

Tabell 4: Gjestående forpliktelse fra stat og fylkeskommune

Kroneverdi	Forpliktete midler iht. St.prp. nr. 45 (2007–2008)		Bevilget 2005–2015	Gjestående forpliktelse
	2008–kroner	2015–kroner	2015–kroner	2015–kroner
Stat	300	369	250	119
Fylke	520	638	28	610
Totalt	820	1 007	278	729

Gjennom handlingsprogrammet for fylkesveger i Rogaland 2014–2017 er det satt av (omregnet til 2015–kroner) 53,2 mill. kr i 2015, 12,3 mill. kr i 2016 og 44,0 mill. kr i 2017 til Haugalandspakken. Resterende fylkesvegmidler, 500,5 mill. kr, forutsettes bevilget med like beløp de gjenværende årene med innkreving i Haugalandspakken 2018–2023. Det gir følgende fordeling av statlige og fylkeskommunale løyvinger til Haugalandspakken i perioden 2015–2023:

Tabell 5: Fordeling av statlige og fylkeskommunale midler

År	Statsmidler	Fylkesmidler
2015	20,0	53,2
2016	40,0	12,3
2017	59,0	44,0
2018		83,4
2019		83,4
2020		83,4
2021		83,4
2022		83,4
2023		83,4
Sum	119,0	610,0

Trafikkutvikling

Registreringer utført av driftsselskapet BT Signaal AS viser at det passerte 109.560 kjøretøy gjennom bomstasjonene i Haugalandspakken per døgn i 2014. Om lag 5 pst. var tunge kjøretøy. Trafikkutviklingen målt med endring i årstdøgntrafikk (ÅDT) siden 2009 er vist i tabellen under:

Tabell 6: Trafikkutvikling

År	ÅDT	Vekst fra året før
2009	99 887	
2010	106 951	7,1 %
2011	109 560	2,4 %
2012	111 809	2,1 %
2013	111 527	-0,3 %
2014	109 560	-1,8 %
2015 ²	110 449	0,8 %
Gjennomsnittlig årlig vekst:		1,7 %

Dersom vi ser bort fra den høye veksten fra 2009 til 2010 og kun ser på trafikkvekst fra 2010 til september 2015 er gjennomsnittlig årlig vekst 0,7 %. Vi ser at trafikkveksten for Haugalandspakken har hatt en negativ trend. Noe av trafikkbortfallet skyldes åpning av T-forbindelsen i september 2013, og noe av bortfallet i 2014 kan tilskrives prisjusteringen av bompengetaksten som ble utført fra 1. april 2014. Vi kan likevel ikke tallfeste effektene nøyaktig. Den økonomiske situasjonen med omstilling i olje- og oljeservicebransjen spiller også inn i trafikkutviklingen, og denne effekten kan bli styrket i tiden som kommer.

Det er vanlig å fremskrive trafikk for nye prosjekt og bompengepakker med en faktor som består av empiriske data, trafikkmodelleringer og ventet vekst i NTP. For Rogaland er det i gjeldende NTP ventet at trafikkveksten vil være 2,15 pst. årlig til og med 2019, og at veksten fra 2020 vil være 1,76 pst. årlig. Sett opp mot den empiriske veksten på Haugalandet synes dette å være et høyt anslag. Ut fra prinsippet om nøkternhet i finansieringsanalysen legger vi til grunn en ventet årlig trafikkvekst i Haugalandspakken på 0 % i analysen.

Økonomi og Inntekter

Tall fra driftsselskapet BT Signaal AS viser at samlede inntekter i 2014 var om lag 195,5 mill. for Haugalandspakken. Det gir en gjennomsnittlig inntekt per passering på kr. 4,89. Taksten for lette kjøretøy er kr. 14. For tunge kjøretøy er taksten kr. 28.

Regnskapet til Haugalandspakken AS for 2014 viser at selskapet har 622 millioner i bankinnskudd. Bompengeselskapet står også oppført med en langsiktig gjeld på 210 millioner. Lånet ble tatt opp 1. november 2013 for forsering av prosjektene E134 Skjoldavik-Solheim og Fv. 47 Kvala-Fagerheim. Det gir samlet netto bankinnskudd for bompengeselskapet i denne analysen på 412 millioner per 31.12.2014. Lånerenten var per 31.12.2014 1,73 pst. Innskuddsrente er beregnet til 2 pst.

Tradisjonelt har det i finansieringsanalyser av bompengeprojekt og -pakker blitt lagt til grunn en beregningsteknisk rente på bompengelånet på 6,5 pst. Regjeringen har gjennom Prop. 97 S (2013–2014) og Meld. St. 25 (2014–2015) varslet en omorganisering av bompengesektoren samt innføring av rentekompensasjon for bompengelån. Det vises til Prop 1 S (2015–2016), jf. Innst. 13 S (2015–2016) og følgende flertallsmerknad:

² Trafikk i 2015 er for månedene januar – september. Målt mot samme periode året før er endringen 0,83 % da ÅDT januar – september 2014 var 109 553.

«Stortinget ber regjeringen omdanne rentekompensasjonsordningen for bompengeselskaper for 2016 til en rentetilskuddsordning til de prosjektene som har vært gjennom lokalpolitisk behandling og/eller stortingsbehandling etter Prop. 119 S (2013–2014) om bl.a. overgangsordning for rentekompensasjonsordningen. Regjeringen bes snarest mulig og senest i statsbudsjettet for 2017 vurdere andre alternative innretninger for å oppnå lavere finansierings- og innkrevingskostnader i tråd med intensjonen i bompengereformen. Grunnlaget for å redusere beregningsteknisk rente og en vurdering av statlige lån til etablerte og nye bompengeprosjekter inngår i vurderingen. Rentetilskuddsordningen vil for 2016 dermed gjelde for prosjekter som er fremlagt for Stortinget fra Prop. 119S (2013–2014) til 21.11.15. Nye bompengeproposisjoner må baseres på vurdering ovenfor.»

Vi er kjent med at det pågår diskusjoner om hvordan beregningsteknisk rente for bompengelån skal håndteres i bompengesaker. Inntil dette er fastsatt, velger vi å benytte 6,5 pst. som beregningsteknisk rente for denne analysen. Det vises til følsomhetsanalyse med ulike rentenivå. På grunn av lånesituasjonen til bompengeselskapet er det ikke ventet at reduksjon i renten vil ha store utslag i beregningene.

Det ventes at Norges Bank oppnår det langsiktige inflasjonsmålet på 2,5 pst. Modellen forutsetter at bompengetaksten prisjusteres iht. inflasjonsmålet årlig i tråd med forutsetningene i St.prp. nr. 57 (2006–2007) og St.prp. nr. 45 (2007–2008). Haugalandspakken gjennomførte 1. april 2014 prisjustering av taksten fra kr. 12 til kr. 14 i tråd med veksten i konsumprisindeksen (KPI). I dette forslaget til endret takst- og rabattsystem er det lagt inn prisjustering av taksten. Dersom kommunene velger å ikke endre takst- og rabattsystemet er neste runde med prisjustering av takstene beregnet å bli i 2019/2020. Det vil da bli aktuelt å øke taksten til kr. 16 i tråd med den generelle prisveksten.

Rabattstruktur

Det finnes flere ulike rabattstrukturer i de ulike bomanleggene i Norge i dag. Haugalandspakken har i dag en rabattstruktur der trafikantene kan oppnå inntil 50 pst. rabatt ved å betale et forskudd til bompengeselskapet. Takst- og rabattsystemet ser ut som følger:

Tabell 7: Takst- og rabattsystem Haugalandspakken

Rabatt	Forskuddsbeløp lette kjøretøy	Pr passering lette kjøretøy	Forskuddsbeløp tunge kjøretøy	Pr passering tunge kjøretøy
0 %		14,00		28,00
30 %	490	9,80	980	19,60
40 %	2 940	8,40	5 880	16,80
50 %	4 900	7,00	9 800	14,00
	Etterskuddsavtale		Etterskuddsavtale	
5 %	Avtalegiro	13,30	Avtalegiro	26,60

For omkringliggende bompengepakker og bompengeprojekt som er i drift ser takst- og rabattsystemet ut som vist i tabellen under:

Tabell 8: Takst- og rabattsystem omkringliggende bompengepakker og -prosjekt

Strekning / Pakke	Takst lette	Takst tunge	Rabattsats, ved avtale med bompengeselskapet (%)	Takst etter rabatt, lette
Finnøytunnelen	150 kr.	590 kr.	30/40	90 kr.
Hardangerbrua	150 kr.	600 kr.	30/40/50	75 kr.
Halsnøysambandet	100 kr.	320 kr.	40	60 kr.
Jondalstunnelen	100 kr.	200 kr.	30/40/50	50 kr.
Folgefonn tunnelen	72 kr.	145 kr.	30/40/50	36 kr.
Bømlopakken	65 kr.	130 kr.	30/40/50	33 kr.
Gjesdalspakken	48 kr.	85 kr.	30/40/50	24 kr.
Vossapakken	43 kr.	86 kr.	30/40/50	22 kr.
Kvammapakken	43 kr.	86 kr.	30/40/50	22 kr.
Åkrafjorden	43 kr.	86 kr.	30/40/50	22 kr.
Bergen ³	19/45 kr.	38/90 kr.	10/20	15,2/36 kr.
Askøypakken	22,50 kr.	45 kr.	20	18 kr.
Bomringen på Nord-Jæren ⁴	20 kr.	50 kr.	10/20	16 kr.
T-forbindelsen	26 kr.	52 kr.	30/40/50	13 kr.
Haugalandspakken	14 kr.	28 kr.	5/30/40/50	7 kr.

Driftskostnader

Bompengeselskapets regnskap for 2014 viser at kostnadene for å drifte innkrevingsutstyret og administrasjon av bompengeselskapet var om lag 18 mill. kroner. Det gir en gjennomsnittlig kostnad per bomstasjon på ca. 1,4 mill. kroner.

Statens vegvesens finansieringsanalyser skal være nøkterne, og det har tradisjonelt blitt lagt til grunn at det gjennomsnittlig koster 2,5 mill. kr årlig å drifte hver bomstasjon. Vi velger å holde på 2,5 mill. kr per bomstasjon i analysen. Samlet for Haugalandspakken gir dette en årlig driftskostnad på 32,5 mill. kr. Det forutsettes ingen andre driftskostnader.

Effekt av vurderte tiltak i Haugalandspakken

Med bakgrunn i økte kostnader for gjenstående prosjekt har styringsgruppen i Haugalandspakken bedt Statens vegvesen utarbeide forslag til tiltak for å finansiere den reduserte kostnadsporteføljen for gjenstående prosjekt på 4,4 mrd. Under følger en gjennomgang av vurderte tiltak:

Fjerning av passeringstak

Haugalandspakken har i dag et passeringstak på 75 passeringer per måned. Passeringer utover dette belastes ikke. Erfaringstall viser at om lag 2,5 pst. av passeringene i dagens ordning blir gratis som følge av passeringstaket. Ved å fjerne passeringstaket vil om lag en

³ Bergen innførte tidsdifferensierte takster 1.2.2016. Taksten er kr. 19 utenfor rushtid og kr. 45 i rushtid.

⁴ I forslaget til Bypakke Nord-Jæren fra 1.1.2017 er det lagt opp til tidsdifferensierte takster på kr. 20 utenfor rushtid og kr. 45 i rushtid.

million passeringer som i dag er gratis bli belastet bompenger. Med en gjennomsnittstakst på 4,89 vil fjerning av passeringstaket tilføre pakken om lag 5 millioner kroner årlig i økte inntekter. Gruppen trafikanter som oppnår passeringstaket er trolig næringsvirksomhet, og effekten av å fjerne passeringstaket vil trolig være at næringslivets transporter vil bli dyrere. Svært få privatkunder oppnår 75 passeringer i løpet av en måned. Det er ikke tilrådd at passeringstaket oppheves.

Tovegsinnkreving i alle bomstasjoner

I utredningen fra 2013 ble tovegsinnkreving i alle bomstasjoner vurdert. Endringen på betalende trafikkmengde ved å gjøre de seks stasjonene med enveisinnkreving i Haugesund om til tovegsinnkreving var beregnet til 12 millioner nye betalende passeringer årlig. Dersom det skal innføres tovegs innkreving i Haugesund må eksisterende innkrevingsutstyr byttes ut med utstyr for tovegsinnkreving. Det medfører en investeringskostnad for pakken på om lag 5 millioner per bomstasjon. I tillegg vil det påløpe økte driftskostnader for seks nye felt med innkreving til en kostnad på om lag 1 mill. kr per felt. Det ble ikke gått videre med dette alternativet i 2013. Det er ikke gjort nye beregninger for tovegs innkreving i denne analysen.

Endret rabattsystem

Det finnes ulike rabattstrukturer i de ulike bomanleggene i Norge i dag, men det er et uttalt mål i NTP at rabattstrukturen skal forenkles og gjøres helhetlig. Videre heter det at det skal benyttes en flat rabatt på 10 pst. for alle kjøretøy i nye bompenggeordninger.⁵ Regjeringen har gjennom St.prp. nr. 1 S Tillegg 2 (2015–2016) lagt opp til at det skal benyttes flat rabatt på 20 pst. for takstgruppe 1 (kjøretøy inntil 3500kg.). Rabatt for takstgruppe 2 (kjøretøy over 3500kg.) avvikles. Personbiler registrert i Autosys i klasse M1 skal uavhengig av kjøretøyets tyngde, belastes som kjøretøy innen takstgruppe 1. Vi har lagt opp til 20 pst. rabatt for takstgruppe 1 og ingen rabatt for takstgruppe 2 i analysen. Ved å innføre flat rabatt på 20 pst. for takstgruppe 1 er det beregnet at gjennomsnittlig inntekt per passering øker fra kr. 4,89 til kr. 8,39. En slik økning i takst er ventet å medføre 10 pst. trafikkavvisning. Det er ventet at omlegging av rabattsystemet til flat rabatt på 20 pst. kan finansiere 3,4 mrd. kr i perioden 2015–2023.

Jf. omtale i St.prp. nr. 1 S Tillegg 2 (2015–2016) legger regjeringen til grunn at den samlede omleggingen til flat rabatt på 20 pst ikke skal innebære en kostnadsovervelting fra lette til tunge kjøretøy. Lette kjøretøy utgjør en andel på 95 pst. i Haugalandspakken. Med dagens takst- og rabattsystem er inntektene fra hhv. lette og tunge kjøretøy på 91 pst. og 9 pst. Med det nye forslaget er fordelingen anslått til hhv. 89 pst og 11 pst. Denne endringen ansees som marginal.

Nye bomstasjoner

⁵ Meld. St. 26 (2012–2013) *Nasjonal Transportplan 2014–2023* s. 22.

Ved innlemmingen av Karmøy kommune i Haugalandspakken gjennom St. prp. nr. 45 (2007–2008) så en at det kunne bli uønsket trafikkøkning som følge av at det ikke ble plassert bomstasjon på Fv. 511 på østsiden av Karmøy, samt på Fv. 832 Skrevegen. Proposisjonen åpner for at det etableres bomsnitt på Fv. 511, samt på Fv. 832 dersom omkjøringsmulighetene gjør at det blir uforholdsmessig stor trafikkvekst på de vegstrekningene.

Trafikktellinger i Statens vegvesens tellepunkt har vist at vilkåret for å etablere bomstasjoner på de to vegene ansees oppfylt som følge av økt trafikkvekst målt mot vegene de to vegene er omkjøringsruter for. Trafikkmodellberegninger har vist at ventet trafikk gjennom de to bomstasjonene ville føre til netto inntekt på om lag 4,5 millioner kroner årlig som følge av tiltaket. Statens vegvesen har på denne bakgrunn sammen med Karmøy kommune befart mulige bomstasjonsplasseringer, og har anbefalt plassering av nye bomstasjoner sør for Portabakken på Fv. 832 og ved Tømmervik på Fv. 511 utfra målet om å hindre at vegene skal kunne benyttes som omkjøringsveger. Det er etter dette gjort trafikktellinger på de aktuelle plasseringene. Tall fra tellingene viser at trafikken er lavere enn modellen beregnet. Det er ikke finansielt grunnlag for å sette opp bomstasjoner på de to valgte plasseringene med dagens trafikkmengde.

Dersom takstøkning i Haugalandspakken blir vedtatt gjennom behandling av denne saken, og det viser seg at omkjøringstrafikken øker på de to vegene, vil det kunne bli aktuelt å se på utplassering av de to bomstasjonene på nytt.

Innkrevingsramme for ulike takstnivå

For å illustrere hvor mye bompenger Haugalandspakken vil kunne kreve inn innenfor vedtatt tidsperiode ved å endre bompengetaksten er det vist en tabell over ulike takstnivå. Det er forutsatt at trafikkavvisningen øker med 0,5 prosentpoeng for hver krone taksten øker utover kr. 14. Det gir følgende tabell:

Tabell 9: Innkrevingsramme ved ulike takstnivå

Takstnivå	Avvisning	Netto bompenger	Samlet ramme
Kr. 14	-10,00 %	2,30 mrd.	3,44 mrd.
Kr. 18	-12,00 %	2,88 mrd.	4,02 mrd.
Kr. 20	-13,00 %	3,15 mrd.	4,30 mrd.
Kr. 25	-15,50 %	3,82 mrd.	4,96 mrd.
Kr. 30	-18,00 %	4,44 mrd.	5,58 mrd.
Kr. 35	-20,50 %	5,01 mrd.	6,15 mrd.
Kr. 40	-23,00 %	5,54 mrd.	6,68 mrd.
Kr. 45	-25,50 %	6,03 mrd.	7,17 mrd.
Kr. 50	-28,00 %	6,47 mrd.	7,61 mrd.
Kr. 55	-30,50 %	6,87 mrd.	8,01 mrd.

For å finansiere prosjektkostnadene på 4,433 mrd. 2015-kroner kreves det at bompengetaksten settes til kr. 21,71 for kjøretøy i takstgruppe 1 og kr. 43,43 for kjøretøy i takstgruppe 2. Som en følge av føringer på at bompengetakster skal oppgis i hele kroner avrundes bomtaksten til nærmeste hele krone som følger:

Tabell 10: Forslag til nytt takst- og rabattsystem Haugalandspakken

Rabatt	Bompengetakst fra 1.1.2017	
	Takstgruppe 1	Takstgruppe 2
0 %	Kr. 22,00	Kr. 44,00
20 %	Kr. 17,60	

Alternativer til vedtak

Styringsgruppen for Haugalandspakken ber kommunestyrene ta stilling til forslaget om å justere takst- og rabattsystemet for å finansiere økte kostnader i prosjektene, eller om Haugalandspakken skal følge den vedtatte styringsmekanismen i St.prp. nr. 45 (2007–2008) der det legges opp til at bompengetaksten skal være kr. 12 (2008-kroner) og at taksten skal prisjusteres i tråd med KPI. Det er presentert to alternativer til vedtak:

Alternativ 1: Prisjustering i tråd med KPI

Ved å ikke gjøre justeringer i pakken utover prisjustering av bompengetaksten med en forventet årlig prisvekst på 2,5 pst. er det beregnet at netto bompengeinntekt blir 1,5 mrd. kroner. Neste prisjustering av taksten i tråd med KPI er beregnet å bli i 2019/2020 til kr. 16. Samlet investeringsramme for perioden 2015–2023 inkludert statlige og fylkeskommunale midler, samt bompengeselskapets bankinnskudd blir da 2,6 mrd. Konsekvensen av å vedta alternativ 1 er at det må gjøres ytterligere kutt fra bunnen av prosjektporteføljen.

Alternativ 2: Endre takst- og rabattsystemet for å finansiere gjenstående prosjekt

Ved å redusere rabatten til 20 pst. for kjøretøy i takstgruppe 1 kan de planlagte prosjektene i den reduserte prosjektporteføljen på 4,4 mrd. finansieres med en bompengetakst på kr. 22 fra 1. januar 2017. Dette medfører at gjennomsnittlig inntekt per passering øker fra 4,89 i 2015 til 13,11 i 2017. Nytt takst- og rabattsystem vil se ut som følger:

Tabell 11: Forslag til nytt takst- og rabattsystem Haugalandspakken

Rabatt	Bompengetakst fra 1.1.2017	
	Takstgruppe 1	Takstgruppe 2
0 %	Kr. 22,00	Kr. 44,00
20 %	Kr. 17,60	

Oppsummering

Styringsgruppen for Haugalandspakken ber kommunene gjøre vedtak om endringer i finansieringsopplegget for Haugalandspakken. Det er vist to alternativer til vedtak:

Alternativ 1: Prisjustering i tråd med KPI og videreføring av dagens ramme mot ytterligere kutt i prosjektporteføljen.

Alternativ 2: Endre takst- og rabattsystemet for å finansiere ramme på 4,4 mrd.

Forslag til likelydende vedtak

XX kommune slutter seg til de foreslåtte endringer i takst- og rabattsystemet for Haugalandspakken slik at den reduserte prosjektporteføljen med kostnadsramme for gjenstående prosjekt på 4,4 mrd. kroner kan finansieres innenfor gjeldende innkrevingsperiode med bompengetakst på kr. 22 for takstgruppe 1 og kr. 44 for takstgruppe 2.

Følsomhetsanalyse – Rentenivå

For å vurdere følsomheten for endret rentenivå for Haugalandspakken er det gjort beregninger av finansieringsgrunnlaget med 5,5 pst. og 4,5 pst. rente for å sjekke hvilken påvirkning rentenivået har på taksten som kreves for å finansiere den prioriterte prosjektporteføljen på 4,4 mrd. kroner.

Tabell 12: Følsomhetsanalyse rentenivå

Rentenivå	Nødvendig takst lette kjøretøy	Takst lette kjøretøy
6,5 pst.	Kr. 21,71	Kr. 22,00
5,5 pst.	Kr. 21,56	Kr. 22,00
4,5 pst.	Kr. 21,40	Kr. 22,00
3,5 pst.	Kr. 21,24	Kr. 22,00

Som tabellen viser vil lavere beregningstekniskrente enn 6,5 pst. ikke ha påvirkning på takstnivået som kreves for å finansiere 4,4 mrd. kroner. Taksten rundes opp til nærmeste hele krone. Den marginale rente-effekten forklares med begrenset behov for låneopptak, som følger av bompengeselskapets bankinnskudd.

Følsomhetsanalyse – Tidspunkt for innføring

Ved innføring av nytt takst- og rabattsystem er det lagt til grunn at takstendringen skjer 1.1.2017. Effekten for senere innføring målt ved utslag i høyere bompengetakst er vist i tabellen under:

Tabell 13: Følsomhetsanalyse rentenivå

Innføring av nytt system	Nødvendig takst lette kjøretøy	Takst lette kjøretøy
1.1.2017	Kr. 21,71	Kr. 22,00
1.1.2018	Kr. 24,12	Kr. 24,00
1.1.2019	Kr. 27,79	Kr. 28,00

Tabellen viser at tidspunktet for å innføre endring i takst- og rabattsystemet har stort betydning. Det er ventet at endring av systemet i løpet av første halvår 2017 ikke vil slå ut i behov for høyere takst.