

# Møteinnkalling S1-2023. Politisk styringsgruppe for Haugalandspakken

Møtested: Breidablikkgården, Kirkegata 130 Haugesund. Møtet streames for tilhørere

Møtetidspunkt: 23. februar 2023, kl 09.00-11.30

## Saksliste:

1. Godkjenning av møtereferat S4-2022
2. Oppdatert økonomisk oversikt pr 1.1.23
3. Statusgjennomgang prosjekter i Haugalandspakken
4. Orientering om Fagerheim-Førland
5. Veien videre i Salhusveien
6. Status forlengelse Haugalandspakken
7. Orientering om arbeid med nye bompengepakker på Haugalandet  
Eventuelt

## Vedlegg:

- Møtereferat S4-2022

## Sak 1: Godkjenning av møtereferat S4-2022

Utkast til møtereferat legges ved møteinnkallingen.

## Sak 2: Oppdatert økonomisk oversikt pr 1.1.23

Tallene som ligger til grunn for denne saken er foreløpige og ikke revisorgodkjente. Det må derfor tas høyde for at tallene vil kunne endres når endelige tall foreligger. Trolig vil dette dreie seg om mindre endringer, som ikke er beslutningsavgjørende for porteføljestyringen av Haugalandspakken.

Nøkkeltallene for Haugalandspakken i 2022 og 2021 er vist under:

	2022	2021	Endring
<b>Passeringsinntekter</b>	216 781 887	200 531 035	16 250 852
<b>Statlige tilskudd</b>	20 608 333	21 108 333	-500 000
<b>Andre driftsinntekter</b>	-	270 528	-270 528
<b>Sum driftsinntekter</b>	237 390 220	221 909 896	15 480 324
<b>Driftskostnader</b>	26 606 968	33 814 571	-7 207 603
<b>Driftsresultat</b>	210 783 252	188 095 325	22 687 927
<b>Netto finansposter</b>	19 300 650	52 724 202 <sup>1)</sup>	-33 423 552
<b>Årsresultat</b>	230 083 901	240 818 186	-10 734 285
<b>Avsetning til byggherre («tilgjengelige midler til å bygge for»)</b>	648 359 675	591 139 199	57 220 476

Tabell 1: Nøkkeltall Haugalandspakken 2022 sammenlignet med 2021

<sup>1)</sup> Tallet inkluderer salg av utstedervirksomheten Flyt for 46,6 millioner kroner

Som det er presisert i fotnoten, hadde Haugalandspakken i 2021 en ekstraordinær på 46,6 millioner kroner som følge av salg av utstedervirksomheten Flyt. Endringen i årsresultat må ses i sammenheng med dette. Det var i de økonomiske beregningene lagt til grunn et årsresultat på 210 millioner kroner, dette ble ca 20 millioner bedre enn antatt. Dette skyldes primært to forhold: Driftsutgiftene er redusert med over 7 millioner kroner sammenlignet med 2021, og finansinntektene er ca 13 millioner kroner bedre enn hva de finansinntektene justert for salget av Flyt var i 2021.

«Avsetning til byggherre» kan litt folkelig sies å være tilgjengelige midler i Haugalandspakken pr 1.1.23, når kontantbeholdning, kortsiktig gjeld og så videre er hensyntatt og regnet mot hverandre. Denne har økt med drøyt 57 millioner kroner sammenlignet med 1.1.22, så fortsatt brukes det mindre midler i pakken enn det som kommer inn. Mellom 1.1.21 og 1.1.22 økte denne med 173 millioner kroner, så aktiviteten i 2022 var vesentlig høyere enn i 2021. Haugalandspakken har ingen lån, etter at siste banklån ble innfridd i 2019.

Det var i 2022 en aktivitet på 256,1 millioner kroner i Haugalandspakken. Til sammenligning var aktiviteten i 2021 på om lag 170 millioner kroner. Av disse 256,1 millionene var 172,8 millioner bompenger, 51 millioner statlige midler og 32,3 millioner fylkeskommunale midler i form av mva-kompensasjon:

	Bompenger	Fylkeskommunale midler (mva)	Statlige midler	Sum
Karmsundgata	119,4	25,7		145,1
Espelandssvingane	10,5		43,5	54,0
Åkra sør-Veakrossen BT1A	28,3	5,6		33,9
Ølen-Ølensvåg	3,0		1,8	4,8
Tveit-Mørkeli	2,5		1,8	4,3
Gismarvik-Aksdal			3,9	3,9
Fortau Etne sentrum	3,0			3,0
Fagerheim-Førland	2,4	0,4		2,8
Flotmyr-Stemmen	1,6	0,2		1,8
Salhusveien	1,3	0,3		1,6
Pågående prosjekter	0,4	0,1		0,5
Planlegging	0,4			0,4
<b>SUM</b>	<b>172,8</b>	<b>32,3</b>	<b>51</b>	<b>256,1</b>

Tabell 2: Forbruk i Haugalandspakken i 2022

Haugalandspakken har pr 1.1.23 1.011 millioner kroner igjen å investere for, med finansieringskilder som vist i figuren under. Tallene inkluderer antatte netto bompenginntekter frem til sommeren 2023.

Statlige midler	Fylkeskommunale midler (mva-kompensasjon)	Bompenger	Innskudd	Sum
<b>108</b>	<b>138</b>	<b>110</b>	<b>648</b>	<b>1.004</b>

Tabell 3: Investeringsmidler pr 1.1.23 [mill kr]

Oppdatert portefølje i Haugalandspakken pr 1.1.23 er vist i figuren under.

Prosjekt	Bompenger/fylkes midler	Statlige midler	SUM	
Pågående prosjekter og riving av bomstasjoner	16		16	Låst portefølje (914 mill)
Planleggingsmidler	17		17	
Kollektiv, busstopp og sykkelkur	15		15	
E134 Tveit-Gjerde	105	57	162	
Fv47 Karmsundgata	264		264	
Fv547 Åkra sør-Veakrossen, tiltak eksisterende veg og internvegnett	110		110	
Flotmyr-Stemmen (planleggingsmidler)	3		3	
E39 Gismarvik-Aksdal	63	51	114	
Fv47 Fagerheim-Førland	159		159	
Fv47 Rophus	19		19	
Frakkagjerdkrysset (planleggingsmidler)	3		3	
Fv923 Salhusveien (prosjektering og grunnerverv)	32		32	
<b>SUM</b>	<b>896</b>	<b>108</b>	<b>1.004</b>	
Fv923 Salhusveien (resterende kostnader)	122		122	Buffer (90 mill)
Fv547 Åkra sør-Veakrossen, søndre tilførselsveg	31		31	
Foreløpig ufordelt	-63		-63	

Tabell 4: Portefølje i Haugalandspakken pr 1.1.23 [mill 23-kr]

Følgende endringer er gjort siden porteføljen var oppdatert pr 1.1.22:

- I porteføljen pr 1.1.22 var prisjustering fra 2021 til 2022-kroner antatt å være 2,4 %. SSB la i januar 2023 ut fasit for at denne i stedet ble på 14,2 %. Alle rammene er derfor justert med korrekt indeks i stedet for prognoseindeksen.
- Videre er alle tallene justert fra 2022-kroner til 2023-kroner med en faktor på 2 %. Tilsvarende som for de ovennevnte 2,4 prosentene i fjor, er dette en prognose.
- Prosjektene Espelandssvingane, Fortau Etne sentrum og Ølen-Ølensvåg er nå avsluttet og derfor fjernet fra porteføljen. I Espelandssvingane kan det fortsatt påløpe noen restkostnader, men dette vil være av statlige midler og påvirker derfor ikke resten av porteføljen. I prosjektet Fortau Etne sentrum er det fortsatt noen mindre gjenværende arbeider som skal slutføres med bompengefinansiering, men dette er så små beløp at de ikke vises i porteføljen. Porteføljelinjen «pågående prosjekter» er der nettopp for å ta slike mindre kostnader i prosjekter som har ligget inne i porteføljen og får noen mindre utgifter etter at prosjektene i realiteten er avsluttet.

Bufferen i pakken er nå på totalt 90 millioner kroner (122+31-63). Pr 1.1.22 var bufferen på 177 millioner, med andre ord er om lag halve bufferen borte. Dette skyldes i all hovedsak den kraftige prisstigningen i anleggsbransjen, men motvirkes til en viss grad av at Ferdes årsresultat ser ut til å bli om lag 20 millioner bedre enn antatt, som beskrevet over.

Det pågår som kjent et arbeid med å eventuelt forlenge innkrevningen i Haugalandspakken. I saksgrunnlaget for de lokalpolitiske sakene som nå er under behandling, var det antatt en gjenværende buffer pr 1.1.23 på om lag 70 millioner kroner. Med andre ord er bufferen ca 20 millioner kroner høyere enn det som var beskrevet i den saken. Årsaken til dette er nok en gang at Ferdes årsresultat ser ut til å bli om lag 20 millioner bedre enn antatt. I det store bildet underbygger denne porteføljeoppdateringen i all hovedsak konklusjonene/anbefalingene i forlengelsessaken.

**Forslag til konklusjon: Saken tas til orientering.**

### Sak 3: Statusgjennomgang av prosjektene i pakken

Statens vegvesen og Rogaland fylkeskommune orienterer om status på henholdsvis riks- og fylkesvegprosjektene i Haugalandspakken

**Forslag til konklusjon: Saken tas til orientering.**

### Sak 4: Orientering om Fagerheim-Førland

Det har tidligere i Haugalandspakken blitt orientert om at gjeldende ramme vil være for liten til å kunne gjennomføre prosjektet Fagerheim-Førland. I september 2022, i S3-2022, ble det kort oppsummert orientert om at det planlagte prosjektet hadde en anslått kostnad på 301 millioner 2023-kroner (i saken ble alt vist i 2022-kroner, men for enkelthets skyld er alt i denne saken omgjort til 2023-kroner) og at dette dermed var vesentlig høyere enn den avsatte rammen på 159 millioner. I tillegg til at prosjektet lå an til å bli vesentlig dyrere enn rammen, var det også utfordringer med prosjektet mtp ytre miljøkrav og inngrep i et tjern med funn av både ål og ørret. Det ble derfor anbefalt å sette i gang et arbeid med å se på et justert prosjekt, med en traséføring som i mindre grad griper inn i tjernet og hvor veglinjen legges annerledes i terrenget som igjen gjør at planlagt planskilt kryssing for vilt kan utgå. I tillegg er det sett på å erstatte planlagt parallelt vegnett til boliger langs vegen med avkjørsler. Det ble i S3-2022 grovt skissert en mulig kostnad på et slikt konsept på 210 millioner 2023-kroner.

Styringsgruppen vedtok følgende:

*«Saken tas til orientering. Selv om antatt prosjektkostnad nå ligger over tildelt ramme i Haugalandspakken, ber styringsgruppen om at det jobbes videre med prosjektet. Styringsgruppen får fremlagt en egen sak om å eventuelt øke rammene til prosjektet når det er jobbet videre og grunnlaget er modent for å legge frem en slik sak. Denne skal også inkludere en vurdering av mulig fremdrift.»*

I tiden etter møtet i september har det blitt jobbet videre med å detaljere en alternativ løsning som beskrevet over. Det er nå nylig gjennomført anslag på løsningen, som viser en antatt gjenværende kostnad på 257 millioner 2023-kroner. Anslaget viser med andre ord en vesentlig besparelse sammenlignet med den opprinnelig foreslåtte løsningen til 301 millioner kroner, men representerer samtidig behov for at rammen økes med 98 millioner kroner sammenlignet med de 159 millionene som er avsatt i porteføljen.

Å øke rammen til Fagerheim-Førland med 98 millioner vil isolert ikke være mulig å gjøre med den foreliggende porteføljen pr 1.1.23, med 90 millioner i tilgjengelig buffer. Samtidig ligger det flere kostnadselementer i porteføljen som kan diskuteres:

- Det er avsatt 16 millioner til «pågående prosjekt og riving av bomstasjoner». I gjennomføringen av prosjekter vil det alltid påløpe noen mindre kostnader også etter at prosjektet er ferdigstilt, det kan skje opptil flere år etter åpning. Denne posten er avsatt for å kunne håndtere slike kostnader i prosjekter som ikke lenger har noen egen linje i prosjektporteføljen. I 2022 ble posten belastet ca 0,5 millioner kroner. Det er lite trolig at det er behov for så mye som 16 millioner kroner til dette formålet i løpet av Haugalandspakkens periode, og posten derfor trolig reduseres noe om ønskelig.
- Det er satt av 17 millioner i ufordelte planleggingsmidler. Forprosjekt Flotmyr-Stemmen og reguleringsplan Frakkagjerdkrysset finansieres utenfor disse, men med unntak av eventuell reguleringsplanlegging av Flotmyr-Stemmen så gjenstår ingen andre planleggingsoppgaver i Haugalandspakken. Summen kan derfor om ønskelig reduseres.
- Sekkeposten kollektiv, busstopp og sykkelskur er foreløpig ufordelt og kan om ønskelig reduseres.
- Det er avsatt 32 millioner til prosjektering og grunnerverv i Salhusveien, men prosjektet vil for alle praktiske formål ikke ha investeringsmidler uten en forlengelse av Haugalandspakken. Det anbefales i sak 5 å avvente videre arbeid med grunnerverv og prosjektering til saken om forlengelse av Haugalandspakken er avklart. Skulle det ikke bli en forlengelse av Haugalandspakken, vil det være naturlig å ikke gjennomføre dette arbeidet, hvilket i så fall betyr ca 30 millioner i besparelse i Haugalandspakken (om lag 2 av de 32 millionene som står i porteføljen til formålet pr 1.1.23 er brukt til nå i 2023 og må derfor trekkes fra innsparingspotensialet).

Oppsummert betyr punktene over at det vil være mulig å øke bufferen med ca 40-50 millioner kroner uten at det går på bekostning av noen av de andre navngitte prosjektene i porteføljen. Dersom så gjøres, kan en økt ramme til Fagerheim-Førland på 98 millioner kroner i større grad håndteres.

Det må samtidig tas høyde for at andre prosjekter i porteføljen kan få behov for økt ramme. Selv om det ikke er noen indikasjoner på behov for kostnadsøkninger pr i dag, er både Karmsundgata og Åkra sentrum store prosjekter i byggefase. Samtidig er både Tveit-Gjerde og Aksdal-Gismarvik store prosjekter som per i dag ikke har inngått kontrakt og derfor kan få behov for økte rammer.

Det er ikke strengt nødvendig å ta endelig stilling til økt ramme nå. Neste fase i prosjektet vil være å detaljprosjekttere og klargjøre prosjektet for utlysning, dette vil ta anslagsvis resten av 2023 og har en

kostnad på om lag 30 millioner kroner. På dette tidspunktet vil Karmsundgata være ferdig bygget, Åkra sentrum vil være kommet vesentlig lenger i byggefasen og nærme seg en avslutning, Tveit-Gjerde vil ha ferdig planforslag og nytt kostnadsanslag og Gismarvik-Aksdal vil være i byggefase. Kort sagt vil en vite mer om den aktuelle økonomiske situasjonen i Haugalandspakken på utlysningstidspunktet enn nå.

Sekretariatets vurdering er at det er utfordrende å konkludere med en økt kostnadsramme til 257 millioner kroner i Fagerheim-Førland nå, men at det vil være fornuftig å gi grønt lys til å prosjektere og klargjøre prosjektet for utlysning og ta en ny vurdering av om prosjektet kan utlyses/kontrakt inngås da. I praksis vil gjennomføringen av prosjektet ha tre muligheter:

1. Det vil fortsatt være mulig å finansiere prosjektet innenfor dagens Haugalandspakke, og en vil på utlysningstidspunktet vite vesentlig mer om både de andre prosjektene i porteføljen og endelig anslått kostnad på Fagerheim-Førland
2. Etter planen vil spørsmålet om forlengelse av Haugalandspakken være avklart sommeren 2023, altså før prosjektet skal utlyses. Dersom det blir en forlengelse av Haugalandspakken, vil den økonomiske situasjonen i Haugalandspakken være annerledes enn i dag, og det er definert at prosjekter i den låste porteføljen skal bygges først.
3. Dersom prosjektet ikke lar seg gjennomføre i Haugalandspakken, eksempelvis fordi det ikke blir en forlengelse og dagens portefølje ikke viser seg å kunne håndtere den økte kostnaden, er det avsatt 200 millioner kroner til fv47 i forslag til bypakke. Denne summen er tenkt å gå til et ytterligere byggetrinn, etter at Fagerheim-Førland er bygget i dagens Haugalandspakke, men dersom Fagerheim-Førland ikke skulle la seg realisere i dagens Haugalandspakke vil det kunne være et alternativ å finansiere prosjektet i den nye bypakke. Et underalternativ til dette vil kunne være å «toppfinansiere» prosjektet fra den nye bypakken, dersom f.eks. en andel av prosjektet kan finansieres gjennom dagens Haugalandspakke og resten må finansieres fra en ny bypakke.

Det nåværende prosjektet er et nedstrippet og nøkternt prosjekt hvor det i praksis ikke finnes ytterligere kuttmuligheter. I arbeidet er det blant annet vurdert å redusere kjørefeltbredden, men dette vil for det første ikke gi særlig kostnadsbesparelse og vil også gå direkte ut over trafiksikkerheten. Det er også sett på å kutte undergangen for myke trafikanter ved Førland, men dette er vurdert å være så problematisk for gående og syklende og deres trafiksikkerhetssituasjon at det ikke kan anbefales. Kort sagt vurderes prosjektet å være så nedskalert at det nå ikke er ytterligere reelle potensielle kostnadsreduksjoner.

Det anbefales at det jobbes videre med prosjektet for å klargjøre det for utlysning. Kostnader til dette, ca 30 millioner, dekkes innenfor den avsatte økonomiske rammen og går derfor ikke på bekostning av andre prosjekter i porteføljen. Når prosjektet er klart til utlysning fremlegges ny sak til Styringsgruppen, som inkluderer både oppdatert byggherrekostnadsanslag og en oppdatert oversikt over den økonomiske statusen i Haugalandspakken på dette tidspunktet. Dette vil eventuelt være en portefølje som inkluderer en forlenget innkrevningstid, dersom dette vedtas.

Saken er diskutert i administrativ gruppe, som er entydig enige i forslag til konklusjon.

**Forslag til konklusjon: Saken tas til orientering. Selv om prosjektkostnad ligger over avsatt ramme i Haugalandspakken, ber styringsgruppen om at det jobbes videre med å gjøre prosjektet klart til utlysning. Før utlysning får styringsgruppen en ny statusorientering som inkluderer både oppdatert kostnadsanslag og en oppdatert oversikt over økonomiske status i Haugalandspakken.**

## Sak 5: Veien videre i Salhusveien

I styringsgruppemøte 5-2021 ble styringsgruppen orientert om at den avsatte kostnadsrammen til Salhusveien er for lav til å kunne gjennomføre prosjektet. I møte S1-2022 besluttet styringsgruppen å ikke øke prosjektrammen på dette tidspunktet, men heller avsette 30 millioner kroner til gjennomføring av prosjektering og grunnerverv, med konklusjon om at prosjektet skulle starte i sør og arbeide seg nordover for den avsatte rammen.

Styringsgruppens vedtak om å låse 30 millioner kroner til prosjektering og grunnerverv ble gjort på bakgrunn av en administrativ anbefaling, for å kunne byggemodne prosjektet og ha det klart til bygging etter at Karmsundgata er ferdigstilt. På det aktuelle tidspunktet hadde Haugalandspakken en avsatt buffer på over 200 millioner kroner og det ble vurdert som svært sannsynlig at i hvert fall et betydelig byggetrinn av Salhusveien kunne realiseres. I tillegg ble det argumentert med at de delene av prosjektet som ikke kunne realiseres ville få finansiering i ny bypakke og at både prosjektering og grunnerverv derfor uansett ville være fornuftig å gjennomføre.

I tiden siden S1-2022 har det økonomiske bildet i Haugalandspakken blitt vesentlig annerledes, i stor grad på grunn av en prisutvikling det på dette tidspunktet var umulig å forutse. Sånn porteføljen er pr 1.1.23 har ikke Salhusveien lenger finansiering i dagens Haugalandspakke, men er til gjengjeld finansiert i en eventuell forlengelse av Haugalandspakken. Dette vil gjelde den delen av prosjektet som ligger i Haugesund kommune, ettersom Karmøy kommune har vedtatt at de ikke ønsker at Haugalandspakken forlenges. Prosjektet er ikke prioritert med investeringsmidler i utkast til ny bypakke.

Oppsummert betyr det at Salhusveien for alle praktiske formål kun vil ha investeringsmidler dersom Haugalandspakken forlenges; uten en forlengelse vil prosjektet verken ha finansiering i dagens Haugalandspakke eller i ny bypakke. Dermed er det grunn til å diskutere om beslutningen om å avsette 30 millioner kroner til grunnerverv og prosjektering bør reverseres og at Salhusveien i praksis bør vurderes slik:

- Dersom det ikke blir en forlengelse av Haugalandspakken har ikke Salhusveien noen finansiering og det bør derfor ikke brukes midler til å byggemodne prosjektet.
- Dersom det blir en forlengelse av Haugalandspakken har Salhusveien i Haugesund fullfinansiering. I et slikt scenario vil det dermed være naturlig å gjennomføre prosjektering og grunnerverv likevel.

Med andre ord bør det etter sekretariatets vurdering settes en midlertidig pause i arbeidet med prosjektering og grunnerverv, frem til spørsmålet om forlengelse er avgjort. Dette vil etter planen skje før sommeren 2023, og dermed muligens før neste styringsgruppemøte 1.juni. Dersom dette ender i at Haugalandspakken forlenges, vil Haugesunds delen av prosjektet ha avklart finansiering, mens dersom dette ender i at Haugalandspakken ikke forlenges, bør alt arbeid i Salhusveien avsluttes på grunn av manglende finansiering.

Det er i porteføljen avsatt 32 millioner kroner til arbeidet med prosjektering og grunnerverv. Det er medgått ca 2 millioner av denne rammen hittil i 2023, sånn at det gjenstår om lag 30 millioner som i så fall tas ut av den låste porteføljen.

Saken er diskutert i administrativ gruppe, som er entydig enige i forslag til konklusjon.

**Forslag til konklusjon: Videre arbeid i Salhusveien settes på pause frem til saken om eventuell forlengelse av Haugalandspakken er avklart.**

## Sak 6: Status forlengelse Haugalandspakken

Det gis en orientering i møtet om status i saken om eventuell forlengelse av Haugalandspakken.

## Sak 7: Orientering om arbeid med nye bompengepakker på Haugalandet

Det gis en orientering i møtet om hva som er nytt siden sist, hva det jobbes med og annen status i arbeidet.

Eventuelt