

Møteinnkalling S2-2023. Politisk styringsgruppe for Haugalandspakken

Møtested: Nygaardsalen, Tysværtunet kulturhus

Møtetidspunkt: 9.juni 2023, kl 13.00-15.30

Saksliste:

1. Godkjenning av møtereferat S1-2023
2. Oppdatert økonomisk oversikt pr 1.1.23
3. Status forlengelse Haugalandspakken
4. Statusgjennomgang prosjekter i Haugalandspakken
5. Oppdatert kostnadsvurdering Rophus
6. Orientering om forprosjekt og anbefaling om videre planarbeid Flotmyr-Stemmen
7. Orientering om arbeid med nye bompengepakker på Haugalandet
Eventuelt

Vedlegg:

- Utkast til møtereferat S1-2023
- Notat fra Vestland fylkeskommune angående undergang Rophus
- Brev fra Ferde angående avslutning av Haugalandspakken
- Stortingsproposisjon for forlengelse av Haugalandspakken

Sak 1: Godkjenning av møtereferat S1-2023

Utkast til møtereferat legges ved møteinnkallingen.

Sak 2: Oppdatert økonomisk oversikt pr 1.1.23

I forrige møte ble det lagt frem oppdatert økonomisk oversikt i Haugalandspakken pr 1.1.23. Denne var basert på foreløpige tall fra Ferde, og det var derfor presisert at oversikten var å anse som foreløpig. Nå foreligger endelige tall fra Ferde, og disse er helt like som i forrige oversikt.

Det har derimot kommet en ny prognose fra Finansdepartementet for prisutvikling i byggekostnader i 2023. Denne er helt fersk, fra 1.mai i år. Metodisk justeres porteføljen i tråd med prisvekst, først ved at det legges inn en prognose for prisvekst, og deretter ved at denne prognosen erstattes med faktisk prisvekst. I forrige oversikt var prisene justert opp til 2023-kroner med en faktor på 2 %, men Finansdepartementet har nå kommet med en ny prisvekstprognose på 5,5 %. Uavhengig av hvilken prognose en legger inn, vil de som nevnt over uansett justeres i tråd med faktisk prisutvikling i ettertid, men det er et poeng å forholde seg til den til en hver tid siste og mest oppdaterte prognosen.

Ved å justere prisene i tråd med de siste prognosene, blir den gjeldende prosjektporteføljen som vist i tabellen under. Denne justeringen medfører et redusert handlingsrom på 30 millioner kroner sammenlignet med oversikten som ble vist i forrige styringsgruppemøte. Rent praktisk betyr dette at bufferen i pakken reduseres fra 90 millioner til 60 millioner kroner.

Det er ikke gjort noen andre endringer i tallene, ut over å justere opp prognosen for prisvekst, sammenlignet med forrige styringsgruppemøte.

Prosjekt	Bompenger/fylkes midler	Statlige midler	SUM	
Pågående prosjekter og riving av bomstasjoner	17		17	Låst portefølje (946 mill)
Planleggingsmidler	17		17	
Kollektiv, busstopp og sykkelkur	15		15	
E134 Tveit-Gjerde	109	59	168	
Fv47 Karmsundsgata	273		273	
Fv547 Åkra sør-Veakrossen, tiltak eksisterende veg og internvegnett	114		114	
Flotmyr-Stemmen (planleggingsmidler)	3		3	
E39 Gismarvik-Aksdal	65	52	117	
Fv47 Fagerheim-Førland	164		164	
Fv47 Rophus	19		19	
Frakkagjerdkrysset (planleggingsmidler)	4		4	
Fv923 Salhusveien (prosjektering og grunnerverv)	34		34	
Fv923 Salhusveien (resterende kostnader)	126		126	
Fv547 Åkra sør-Veakrossen, søndre tilførselsveg	32		32	
Foreløpig ufordelt	-98		-98	
SUM	895	112	1.006	

Tabell 1: Oppdatert prosjektportefølje i Haugalandspakken, justert med 5,5 % prisvekst fra 2022 til 2023

Økonomisk situasjon dersom pakken forlenges

Porteføljen over vil endres dersom det blir en forlengelse av Haugalandspakken, se også sak 3.

Inntektssituasjonen i en forlengelse er som tidligere orientert avhengig av flere forhold, blant annet:

- Varigheten av forlengelsen. En eventuell forlengelse vil ha varighet frem til ny bypakke i Haugesund/fastlandskarmøy er i drift. Det er foreløpig antatt et oppstartstidspunkt høsten 2025 (i inntektsberegningene under satt til 1.september 2025), men dette kan bli både tidligere eller senere enn dette. Dette vil påvirke inntektssituasjonen i forlengelsen med i størrelsesorden 20 millioner/måned.
- Indeksjustering av takstene. Det er i inntektssoppsettet ikke inkludert noen takstøkning, men i en forlengelse vil det være grunnlag for å justere takstene i tråd med prisvekst siden forrige takstjustering høsten 2021. I saksgrunnlaget om forlengelse av Haugalandspakken som ble lokalpolitisk behandlet i februar og mars, ble det også beskrevet at dagens nasjonale politikk åpner for å redusere rabatten for nullutslippskjøretøy fra 50 % til 30 % av ordinær takst. Styringsgruppen vil på vanlig måte få fremlagt en egen sak om justering av takstene før takstene og/eller rabattsystemet eventuelt justeres. Dersom det gis tilslutning til å justere takstene, vil det med andre ord gi økte inntekter sammenlignet med de oversiktene som presenteres i disse sakspapirene.
 - Som et underpunkt til takstjusteringen gjøres det oppmerksom på at det p.t. ikke er endelig avklart om en forlengelse av Haugalandspakken vil motta statlige tilskuddsmidler for reduksjon av bomtakster. Denne ordningen ble innført i 2017, og Haugalandspakken fikk som følge av den reduserte takst, som da dette statlige tilskuddet kompenserte for inntektsbortfallet av. Haugalandspakken vil uansett motta tilskuddsmidler på om lag 20 millioner kroner ut 2023.
- Eventuelle statlige midler. Det er ikke forutsatt noen statlige midler, ut over de som allerede ligger inne i porteføljen. Dersom staten vurderer at prosjektene har så høy måloppnåelse at de vil prioritere statlige midler til de, vil det i så fall komme som ytterligere inntekt ut over oppsettet.

Oppdatert inntektssituasjon pr 1.1.23 dersom en forlengelse vedtas er p.t vurdert slik:

Statlige midler	Fylkeskommunale midler (mva-kompensasjon)	Bompenger	Innskudd	Sum
112	169	440	648	1.369

Tabell 2: Oppdatert inntektssituasjon Haugalandspakken, gitt forlengelse frem til høsten (1.september) 2025

Sammenlignet med en situasjon uten forlengelse er mva-kompensasjonen økt med 33 millioner kroner (pga økt investeringsomfang på den delen av investeringene som gjøres på fylkesveg) og bompengene er økt med 330 millioner kroner. Når det gjelder de antatte bompengeinntektene er det hensyntatt at innkrevingen i bommene i Karmøy kommune avsluttes 1.juli, hvilket medfører at om lag 1/3 av dagens bompengeinntekter forsvinner. Totalt er dermed en eventuell forlengelse med varighet til 1.september 2025 vurdert å gi totalt 363 millioner kroner i økt investeringsvolum sammenlignet med at Haugalandspakken avsluttes 1.juli 2023.

I saken om forlengelse av Haugalandspakken var følgende prosjekter prioritert:

- Salhusveien i Haugesund prioriteres med 130 millioner kroner og flyttes fra bufferen til låst portefølje. Prosjektet var beskrevet med 185 millioner kroner i saksgrunnlaget, men ettersom delen i Karmøy kommune utgår som følge av at Karmøy ikke er med i en

forlengelse, reduseres summen med 55 millioner kroner, slik at 130 millioner i Haugesund kommune gjenstår.

- Mørkeli-Gjerde legges inn i låst portefølje med 100 millioner kroner
- Gismarvik-Aksdal får økt prosjektramme med 9 millioner kroner for at det skal være samsvar mellom kostnadsramme og siste kostnadsanslag.
- Kryssutbedring og trafiksikkerhetstiltak fv47 i Sveio kommune legges inn i ny buffer med 30 millioner kroner
- Føresvikveien legges inn i ny buffer med 30 millioner kroner
- Frakkagjerdkrysset legges inn i ny buffer med 50 millioner kroner
- Ølen-Tveit legges inn i ny buffer med 20 millioner kroner
- Valhall bro legges inn i ny buffer med 30 millioner kroner
- Etappe 2 av fortau i Etne sentrum legges inn i ny buffer med 2 millioner kroner

Alle kostnadstallene over er i 2022-kroner. De er derfor justert opp med 5,5 % for å være i 2023-kroner. Dermed blir en oppdatert prosjektportefølje, gitt at Haugalandspakken forlenges, slik:

Prioritet	Prosjekt	Bompenger/ fylkesmidler	Statlige midler	SUM	
1	Pågående prosjekter og riving av bomstasjoner	17		17	Låst portefølje (1.198 mill)
1	Planleggingsmidler	17		17	
1	Kollektiv, busstopp og sykkelkur	15		15	
1	E134 Tveit-Mørkeli	109	59	168	
1	Fv47 Karmsundsgata	273		273	
1	Fv547 Åkra sør-Veakrossen, tiltak eksisterende veg og internvegnett	114		114	
1	Flotmyr-Stemmen (planleggingsmidler, forprosjekt)	3		3	
1	E39 Gismarvik-Aksdal	74	52	127	
1	Fv47 Fagerheim-Førland	164		164	
1	Fv47 Rophus	19		19	
1	Frakkagjerdkrysset (planleggingsmidler, reguleringsplan)	4		4	
1	Fv923 Salhusveien (prosjektering og grunnverv)	34		34	
2	E134 Mørkeli-Gjerde	106		106	
2	Fv923 Salhusveien investeringskostnader Haugesund kommune	137		137	
3	Fv47 Kryssutbedring og trafiksikkerhetstiltak i Sveio kommune	32		32	Buffer (159 mill)
3	Fv4762 Føresvikveien	32		32	
3	E134 Frakkagjerdkrysset	53		53	
3	E134 Ølen-Tveit	21		21	
4	Fv47 Valhall bro	32		31	
4	E134 Etappe 2 av fortau i Etne sentrum	2		2	
4	Foreløpig ufordelt	0		0	
	SUM	1.257	112	1.369	

Tabell 3: Prosjektportefølje pr 1.1.23, gitt en forlengelse av Haugalandspakken til høsten 2025

I tabellen er prosjektene vist med prioritet 1-4. Det er ikke noen innbyrdes rangering mellom prosjektene innad i disse prioriteringsgruppene:

- Prosjekter prioritert med 1 er prosjekter som lå inne i den låste porteføljen da prosjektporteføljen ble vedtatt høsten 2020
- Prosjekter prioritert med 2 er prosjekter som i saken om forlengelse av Haugalandspakken ble beskrevet at skulle flyttes til den låste porteføljen. For Salhusveien innebar dette at den ble flyttet fra bufferen til den låste porteføljen. For Mørkeli-Gjerde så har Statens vegvesen

tidligere orientert om at tildelt ramme var for liten og at denne delstrekningen av Tveit-Gjerde måtte kuttes. Nå prioriteres delstrekningen inn igjen i den låste porteføljen med midler fra den eventuelle forlengelsen.

- Prosjektene som utgjør den nye bufferen er vist med prioritert 3 og 4. I saksgrunnlaget for forlengelsen ble det beskrevet at bufferprosjekter i Sveio, Bokn, Tysvær og Vindafjord skulle prioriteres over bufferprosjektene i Haugesund og Etne, i og med at Haugesund og Etne ble sikret prosjekter «over streken». Prosjektene i Sveio, Bokn, Tysvær og Vindafjord er derfor gitt prioritert 3, mens prosjektene i Haugesund og Etne er gitt prioritert 4. Fra saksgrunnlaget:
 - *«En viktig føring for arbeidet med å fordele midlene fra en eventuell forlengelse har vært å sikre en kommunevis fordeling som i størst mulig grad sikrer at alle kommunene får noe. I prosjektporteføljen over, ligger det betydelige midler i Karmøy, Haugesund og Etne «over streken». Det legges derfor opp til at når det skal fordeles midler til prosjektene i bufferen så prioriteres først prosjektene i Sveio, Bokn, Tysvær og Vindafjord, før buffer-prosjektene i Karmøy, Haugesund og Etne kommuner tildeles midler. I klartekst betyr dette at de fire prosjektene i den låste porteføljen («over streken») er prioritert øverst, at bufferprosjektene i Sveio, Bokn, Tysvær og Vindafjord har en andreprioritet og at bufferprosjektene i Karmøy, Haugesund og Etne har en tredjeprioritet. Lavest prioritert, og der det om nødvendig kuttes først, vil være «Foreløpig ufordelt»-potten nederst i tabellen.»*

Prosjektporteføljen over vil være krevende å få gjennomført i sin helhet slik situasjonen er p.t., reflektert med at potten «foreløpig ufordelt» står i 0 og det er en kjent sak at noen av prosjektene i porteføljen vil ha behov for økte rammer for å kunne gjennomføres. Samtidig vil tallene være i bevegelse fremover, og som nevnt over vil det trolig være anledning for å øke takstene og/eller justere rabattstrukturen for nullutslippskjøretøy for å øke inntektene. Prosjektporteføljen vil bli justert fortløpende i tråd med vedtak i styringsgruppen og i tråd med siste kunnskap om takstnivå og antatt sluttidspunkt.

Da grunnlaget for forlengelsessaken ble utarbeidet, var Karmøy kommune også med. Da de sa nei til en forlengelse og det ble politisk besluttet å gå videre uten Karmøy, ble det utarbeidet et faglig grunnlag som viste hvordan den økonomiske situasjonen kunne se ut uten Karmøy som deltaker. Både prosjektkostnader i Karmøyprosjektene (102 millioner) og inntekter fra bomstasjonene i Karmøy (150-200 millioner) ble da tatt ut. Vurderingen da var at forlengelsen ville gi handlingsrom på 350-400 millioner kroner og at foreløpig ufordelt i bufferen ville være på 18-68 millioner kroner (18 millioner med 350 millioner i handlingsrom og 68 millioner med 400 millioner i handlingsrom).

Nå vurderes handlingsrommet å være på 363 millioner kroner. At den ufordelte bufferen har blitt redusert til 0 skyldes at prognosen for prisvekst for 2023 er økt til 5,5 %, hvilket var ukjent da det faglige grunnlaget ble utarbeidet i januar/februar. Med 2 % prisvekst for 2023 ville «foreløpig ufordelt» i porteføljen over vært på 50 millioner kroner og dermed i tråd med vurderingene som ble gjort i februar.

Forslag til konklusjon: Saken tas til orientering.

Sak 3: Status forlengelse Haugalandspakken

Saken om å forlenge Haugalandspakken ble fremmet i statsråd 25.mai, skal etter planen behandles i Transport- og kommunikasjonskomiteen innen 6.juni og har foreløpig behandlingsdato i Stortinget 13.juni. Stortingsproposisjonen er vedlagt møteinnkallingen. Det vil gis en orientering om siste nytt i møtet.

Uten en forlengelse avsluttes Haugalandspakken 1.juli. Å få et vedtak om forlengelse så sent som i medio juni vil gi svært kort tid til å rekke å klare å holde kontinuerlig drift, da det er en del formaliteter som må på plass før innkrevingen gjennom det nye stortingsvedtaket kan starte. Det må blant annet utarbeides/underskrives en prosjektavtale mellom Ferde og Vegdirektoratet, det er denne som gir Ferde formell innkrevingsrett. Normalt tar det noe tid etter stortingsvedtak før dette skjer, så man vil være avhengig av at partene «snur seg rundt» for å rekke dette.

Ferde sendte 26.mai ut et brev til partene i en forlengelse hvor de planlegger for avslutning av pakken, samtidig som de er orientert om at det arbeides for en forlengelse. Brevet ble sendt ut før det ble klart at forlengelsen ble foreslått fra Regjeringen senere samme dag. I brevet gjør Ferde oppmerksom på at det er en del forberedende arbeider til forlengelsen som de ikke har juridisk anledning til å starte med før forlengelsen eventuelt er vedtatt i Stortinget. Dette skyldes at det er strenge regler for hva bompenger kan brukes til, og Ferde har kun anledning til å bruke bompenger fra dagens Haugalandspakke til aktivitet i dagens Haugalandspakke. Dersom de hadde brukt penger knyttet til en forlengelse, og denne ikke blir vedtatt, ville de ikke kunne forsvare forbruket.

Dette kan bli en særlig utfordring i Karmsundgata, hvor dagens bomstasjon står midt i fremtidig veglinje og må flyttes som følge av utbyggingsprosjektet. Dagens stasjon er tilpasset dagens tofeltsveg og ikke fremtidig firefeltsveg, så det er behov for å bestille nye og lengre bomstasjonsportaler, samt arbeid med flytting og montering/oppkobling av utstyr osv. Når dette ikke kan bestilles før etter at forlengelsen er vedtatt, og leveringstiden er lenger enn et par uker, kan det bli et innkrevingsopphold i denne stasjonen. Det arbeides for å få på plass midlertidige løsninger som gjør dette innkrevingsoppholdet så kortvarig som mulig. Det orienteres nærmere om problemstillingen i møtet.

I øvrige bomstasjoner i Haugesund og Tysvær vil det trolig kunne bli kontinuerlig drift.

Innkrevingen i bommene i Karmøy kommune avsluttes 1.juli og deretter rives bommene.

Forslag til konklusjon: Saken tas til orientering.

Sak 4: 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 5: Oppdatert kostnadsvurdering Rophus

Vestland fylkeskommune nærmer seg ferdige med prosjekteringsarbeidet for undergang ved Rophus og har i den forbindelse utarbeidet et oppdatert kostnadsanslag for undergang ved Rophus. Saken er nærmere beskrevet i vedlagt notat fra Vestland fylkeskommune.

Det er i Haugalandspakken avsatt 19,3 millioner 2023-kroner til prosjektet. Det oppdaterte kostnadsanslaget er på 38,5 millioner kroner, altså en økning på 19,2 millioner sammenlignet med rammen i Haugalandspakken. Kostnadsøkningen er fordelt på økte byggekostnader (ca 11 millioner) og økte byggherrekostnader, kostnader til prosjekteringsarbeid og usikkerhetsavsetning (totalt ca 9 millioner).

Det er i planleggingsfasen også vurdert en alternativ løsning, hvor de myke trafikantene føres langs Fv47 til eksisterende undergang ved Ekrene. I figur 1 under er denne alternative løsningen skissert

med rød linje, mens den anbefalte undergangsløsningen er vist med gul linje. De blå sirklene er bussholdeplasser og dermed aktuelle målpunkt/kryssingspunkt.



Figur 1: Vurderte alternativer. Rød trasé er forkastet og gul trasé viser løsningen som ønskes bygd

Den alternative, røde løsningen er forkastet fordi omveien vil bli så lang at de myke trafikantene ikke vil bruke den, men heller krysse vegen i plan som i dag. Løsningen vil dermed være dårlig trafiksikkerhetsmessig, og er heller ikke ønsket av verken grunneier eller Sveio kommune. Det aktuelle kryssingspunktet i plan som ville kunne bli brukt med dette alternativet, er vist i figuren under. Kryssingen er både lang, skjer på et uoversiktlig sted med relativt dårlig sikt og hvor biltrafikken har høy hastighet.



Figur 2: Kryssingspunkt i plan ved Rophus

Saken er diskutert i administrativ gruppe, som er enig i vurderingen om å etablere den anbefalte løsningen og å dermed øke den økonomiske rammen for å kunne gjennomføre dette prosjektet. I denne sammenhengen vises det også til at prosjektet er høyt prioritert i Haugalandspakken og har ligget inne i den låste porteføljen lenge.

Forslag til konklusjon: Det anbefales å øke de økonomiske rammene i prosjektet for å kunne gjennomføre det. Vestland fylkeskommune oppfordres til stram kostnadsstyring i byggeprosjektet for å holde kostnadene så lave som mulig.

Sak 6: Orientering om forprosjekt og anbefaling om videre planarbeid Flotmyr-Stemmen

Prosjektet Flotmyr-Stemmen har ligget i Haugalandspakken lenge. Før prosjektporteføljen ble vesentlig kuttet i 2020 lå prosjektet inne med 31 millioner kroner, hvorav 4 millioner var tiltenkt planlegging og 27 millioner tiltenkt å være investeringsmidler. I kuttprosessen i 2020 ble investeringsmidlene kuttet, mens midlene til planlegging ble videreført. I S5-2021 ble det lagt frem en sak om at de avsatte planleggingsmidlene var for små til å kunne gjennomføre et planarbeid, og det ble da foreslått å enten øke disse til 10 millioner eller å ikke igangsette planarbeidet og dermed sette summen til 0. Styringsgruppen ba om å få en oppdatert vurdering av hva prosjektet vil koste å bygge før de ville bevilge planleggingsmidlene. I S1-2022 ble styringsgruppen forelagt at investeringsprosjektet ville koste 80-130 millioner kroner for strekningen Flotmyr-Haakonsvegen. Styringsgruppen ønsket da at det ble vurdert andre og rimeligere løsninger gjennom et nytt forprosjektarbeid, for så å ta stilling til reguleringsplanmidler når dette arbeidet foreligger. Styringsgruppens vedtak var:

«Styringsgruppen ønsker at den avsatte potten på 4 millioner kroner i porteføljen brukes til å gjennomføre et nytt forprosjekt. Styringsgruppen tar sikte på å bevilge midler til reguleringsplanarbeidet, men ber om å få fremlagt konklusjonene fra dette forprosjektet, inklusive antatte byggekostnader, før det tas endelig stilling til reguleringsplanmidler.»

Forprosjektet er nå nesten ferdig. Endelig sluttrapport foreligger ikke enda, men konklusjonene er klare. I arbeidet er det sett på en rekke andre traséer mellom Flotmyr og målpunkt i både idrettsparken, skoler og mot mer lengre reiser mot Skåredalen. Kortversjonen av konklusjonen er at de andre alternativene ikke representerer en særlig besparelse i kostnad sammenlignet med å følge Skjoldavegen, samtidig som Skjoldavegen har den klart beste måloppnåelsen som trasé. Andre traséer kan fungere som supplerende traséer til en hovedtrasé i Skjoldavegen, men ikke som fullt ut erstatning for Skjoldavegen. Forprosjektet bekrefter og understreker dermed den tidligere konklusjonen om at det er i Skjoldavegen en fremtidig g/s-trasé bør etableres. Kostnadene for å etablere en trasé i Skjoldavegen vurderes å være i tråd med de tallene som er levert tidligere.

Ut fra dette anbefales det å videreføre de tidligere planene om å regulere et prosjekt i Skjoldavegen. Dette arbeidet ble i 2021 vurdert å koste 10 millioner kroner. Siden den gang har det vært kraftig prisvekst og det må påregnes at summen vil være høyere i dag.

Skjoldavegen ligger inne som navngitt prosjekt med 250 millioner i ramme i den nye bypakken. Prosjektet i bypakken er dog lenger enn delstrekningen som har ligget i Haugalandspakken: I bypakken er også delstrekningen vest for Karmsundgata inkludert. I tillegg ligger prosjektet «Karmsundgata nord» inne med 500 millioner kroner i den nye bypakken. Med andre ord vil det være flere prosjekter som må ses i sammenheng i dette området. Det anbefales tydelig fra prosjektleder at det vil være fornuftig å planlegge disse prosjektene/dette området i en sammenheng

sånn at trafikkstrømmer, kryssplasseringer, bussholdeplasser, kryssingspunkt for myke trafikanter og så videre kan planlegges i en helhet.

Styringsgruppen har i sitt vedtak fra S1-22 vært tydelige på at de «tar sikte på å bevilge midler til dette reguleringsplanarbeidet». Rogaland fylkeskommune vil likevel anbefale å ikke gjennomføre dette reguleringsplanarbeidet nå, som et «frittstående» og løsrevet enkeltprosjekt. I stedet anbefales det å avvente reguleringsplanleggingsarbeidet og heller gjøre dette gjennom den nye bypakken. Dette trenger ikke å gi veldige tidsmessige konsekvenser: Så snart Stortinget har vedtatt bypakken, ventelig våren/sommeren 2024, vil det være mulig å ta opp lån i pakken. Det vil også være mulig å bruke egenandelsmidler før pakken er i driftsfase. Ved å gjennomføre et helhetlig planarbeid gjennom bypakken, vil hele prosjektet fra planfase til byggefase tilhøre bypakken.

I den nye bypakken er prosjektet prioritert på fjerdeplass innen for g/s-tiltakene, bak Storasundgata, Håvåsenryggen og Vormedalsvegen. I tillegg vil store prosjekter som Risøy bro og Eikjevegen ventelig prioriteres helt i starten av pakken. Det vil være begrenset hvor mange prosjekter som kan gjennomføres samtidig, både av økonomiske/likviditetsmessige forhold og kapasitetshensyn hos partene. I bypakkens foreløpige utbyggingsplan er Skjoldaveien skissert med bygging i perioden 2031-2035. Dette underbygger også at oppstart av planarbeidet kan avventes til bypakken er vedtatt i Stortinget.

Da saken ble diskutert i administrativ koordineringsgruppe, var det enstemmig tilslutning til forslaget om å ikke prioritere midler til planarbeidet nå, men heller gjennomføre det gjennom den nye bypakken. Det ble i diskusjonen foreslått å flytte de antatte planleggingskostnadene innad i Haugesund kommune fra Flotmyr-Stemmen til Fagerheim-Førland hvor rammene er for små til å kunne gjennomføre prosjektet.

I den gjeldende prosjektporteføljen er det avsatt 17 millioner til planleggingsarbeid i uspesifiserte prosjekter. Dersom det besluttes å ikke gjennomføre reguleringsplanarbeid i Flotmyr-Stemmen, vil det ikke være noen gjenstående uspesifiserte planarbeider i Haugalandspakken. Alt gjenstående reguleringsplanarbeid i Haugalandspakken vil være knyttet til navngitte prosjekter (Kryssutbedring og trafiksikkerhetstiltak på Fv47 i Sveio kommune, Føresvikveien i Bokn og Mørkeli-Gjerde i Etne) og dekkes i rammene til disse. Det vil dermed være mulig å sette planleggingspotten til 0 og øke rammen til Fv 47 Fagerheim-Førland med 17 millioner kroner.

Forslag til konklusjon: Konklusjonene i forprosjektet tas til orientering. Forprosjektet anbefaler at det etableres g/s-løsning i Skjoldaveien. I ny bypakke er det prioritert 250 millioner kroner til Skjoldavegen, dette er dermed i tråd med forprosjektets anbefaling. For å sikre et helhetlig planarbeid som ser flere bypakkeprosjekter i sammenheng, gjennomføres reguleringsplanarbeid gjennom bypakken. Som en konsekvens av dette flyttes gjenværende midler til uspesifisert planlegging i Haugalandspakken til prosjektet Fagerheim-Førland.

Sak 7: Orientering om arbeid med nye bompengepakker på Haugalandet

Det gis en orientering i møtet om status i arbeidet.

Forslag til konklusjon: Saken tas til orientering.

Eventuelt