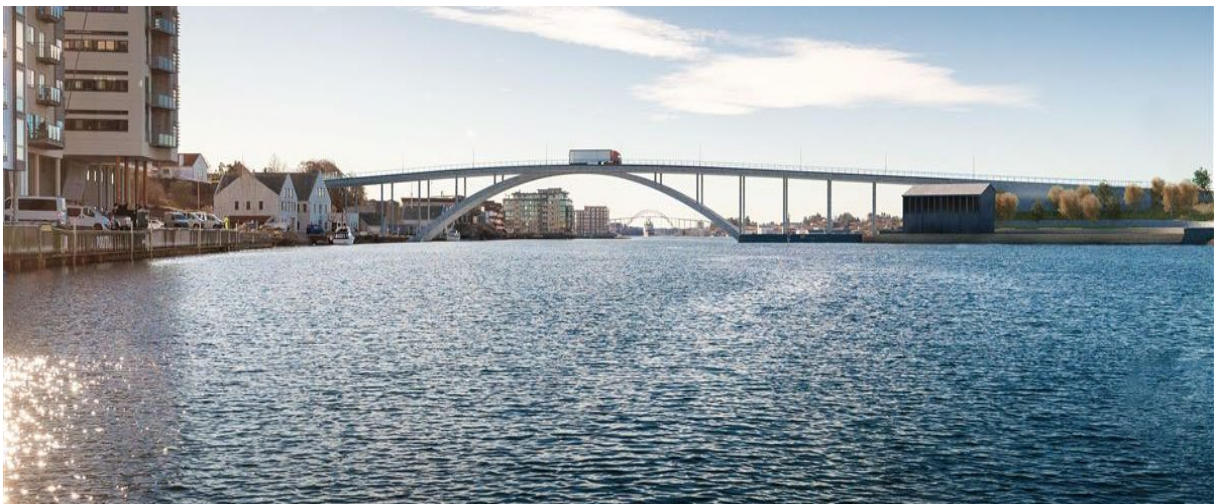


Dovre Group Consulting
Transportøkonomisk institutt

KS2 BYPAKKE FOR HAUGESUND OG FASTLAND-KARMØY

Kvalitetssikring av finansieringsgrunnlaget



Rapport til Samferdselsdepartementet og Finansdepartementet
Statens prosjektmodell – Rapportnummer F004b
31. januar 2024

BYPAKKE HAUGESUND OG FASTLAND-KARMØY
KVALITETSSIKRING AV FINANSIERINGSGRUNNLAGET (KS2)

Rapport til Samferdselsdepartementet og Finansdepartementet

Dato: 31. januar 2024

Ansvarlig: Kent Mikael Rosseland

Øvrige forfattere: Stein Berntsen, Sandra
Blikeng, Kjell Werner Johansen, Tonje Lysø,
Hedda Strømstad, Espen Sørli

FORORD

I forbindelse med store statlige investeringer stilles det krav til ekstern kvalitetssikring. Hensikten med kvalitetssikringsordningen er å gi Finansdepartementet og gjeldende fagdepartement en uavhengig analyse av:

- Konseptvalgutredningen før forslag til forprosjekt forelegges regjeringen (KS1)
- Forprosjektet (styringsunderlag og kostnadsoverslag) for det valgte prosjektalternativ før det forelegges Stortinget (KS2)

Denne kvalitetssikringen er en KS2, gjennomført på oppdrag fra Samferdselsdepartementet og Finansdepartementet. Kvalitetssikringen er gjennomført av Dovre Group og Transport-økonomisk institutt i perioden oktober 2023 til januar 2024. Dette er sluttrapporten fra oppdraget.

Foreløpige vurderinger og anbefalinger ble presentert for oppdragsgiverne i sluttpresentasjon den 17. januar 2024. Det er under utarbeidelsen av rapporten tatt hensyn til kommentarer gitt i og etter presentasjonsmøtet. Hovedkonklusjoner fra presentasjonen er ikke endret.

Generelle opplysninger				
Kvalitetssikringen	Kvalitetssikrer: Dovre/TØI		Dato: 31.01.2024	
Prosjektinformasjon	Prosjektnavn og evt. nr.: Bypakke Haugesund og fastlands-Karmøy	Departement: Samferdselsdepartementet	Prosjekttype: Bompengepakke	
Basis for analysen	Prosjektfase: Forprosjekt		Prisnivå: 2023 K4	
Tidsplan	St.prp.: NB 2024	Prosjektoppstart: 2025	Planlagt ferdig: 2040	
Tema/Sak				
Tiltakets samfunns mål	Haugesund byområde skal ha et transportsystem som gir god mobilitet for befolkningen og bygger opp om en miljøvennlig byutvikling med gange, sykling og kollektivtransport. (fra KVU)	Rangering av resultatmål:	1. 2. 3.	
Endringslogg	Ikke relevant	Fastsatt styringsmål:	Merknader: Ikke relevant	
	Viktigste endringer:	Kostnadsendring:		
Kontraktstrategi	Ikke relevant			
	Kvalitetssikrers anbefaling:			
Suksessfaktorer og fallgruver	De tre viktigste suksessfaktorene:		De tre viktigste fallgruvene:	
Prosjektets usikkerhet	Angi de tre største og viktigste usikkerhetselementene:			
	1: Markedsusikkerhet, 2: Prosjektmodenhet, 3: Portefølje- og prosjektledelse			
Risiko reduserende tiltak	Mulige / anbefalte tiltak:		Forventet kostnad:	
			-	
			-	
Reduksjoner og forenklinger	Mulige / anbefalte tiltak og seneste mulige beslutningspunkt:		Forventet besparelse:	
Tilrådninger om kostnadsramme og usikkerhets-avsetninger	Forventet kostnad/styringsramme	P50	Beløp: 5,0 mrd. kr, inkl. mva.	Merknader: Bypakken skal ramnestyres
	Anbefalt kostnadsramme:	P85 - kuttliste	Beløp: 6,3 mrd. kr, inkl. mva.	Merknader: Bypakken skal ramस्थ्यres
	Mål på usikkerhet	St. avvik i % 26 prosent	St. avvik: 1,3 mrd. kr, inkl. mva.	Merknader: -
Valutarisiko	Er det betydelig valutarisiko i prosjektet: Nei			
Tilråding om organisering og styring	Porteføljestyling bør baseres på nytte og måloppnåelse lokalt, samt korrekt og rettidig statusinformasjon fra pågående prosjekter og inntektsnivå fra bomring. Prinsipp om minst 50 prosent til gang, sykkel, kollektiv med mer må følges opp i hele perioden.			
Samfunnsøkonomisk lønnsomhet	Netto nytte ved konseptvalg: Ikke relevant	Netto nytte avsluttet for-prosjekt:	Merknader:	
Gevinstrealisering	Er gevinstrealiseringsplanen tilpasset prosjektets behov?	Viktigste tiltak for oppfølging:	Planlagt gevinst uttak:	
Planlagt bevilgning	Inneværende år:	Neste år:	Kommende år:	

INNHOLDSFORTEGNELSE

FORORD	3
INNHOLDSFORTEGNELSE	5
SAMMENDRAG	6
1 INNLEDNING.....	9
1.1 KVALITETSSIKRINGENS OMFANG.....	9
1.2 ARBEIDSPROSESSEN	9
1.3 KORT OM BYPAKKEN	10
1.4 FINANSIERING DOMINERES AV BOMINTEKTER	11
2 TIDLIGERE KONSEPTVALG, SAMFUNNS- OG EFFEKTMÅL	13
2.1 ENDRINGER I INNHOLD FRA KONSEPTVALGUTREDNING.....	13
2.2 FØRINGER GITT VED KONSEPTVALG ER FULGT OPP	14
3 KOSTNADSESTIMAT OG USIKKERHETSANALYSE	16
3.1 USIKKERHETSKARAKTERISTIKK.....	16
3.2 STOR VARIASJON I MODENHET I PORTEFØLJEN	17
3.3 FYLKESKOMMUNENS KOSTNADER LEGGES TIL GRUNN.....	18
3.4 STOR USIKKERHET I PORTEFØLJEN	19
4 FINANSIERINGSANALYSE	24
4.1 FORUTSETNINGER FOR FINANSIERINGANALYSEN	24
4.2 VURDERING AV TRAFIKKGRUNNLAGET.....	25
4.3 STORE UTGIFTER TIL INNKREVIING.....	26
4.4 HØYERE BOMPENGEINNTEKTER.....	27
4.5 FINANSIERINGSEVNE	28
5 TILRÅDNING OM STYRINGS- OG KOSTNADSRAMME	32
6 ORGANISERING OG STYRING	33
6.1 HENSIKTMESSIG ORGANISERING AV BYPAKKEN	33
6.2 PORTEFØLJESTYRINGSPRINSIPPER I BYPAKKEN	34
6.3 PORTEFØLJE- OG PROSJEKTSTYRINGSPRINSIPPER.....	35
7 FORSLAG OG TILRÅDNINGER SAMLET.....	38
7.1 RÅD TIL DEPARTEMENTET	38
7.2 RÅD TIL FYLKESKOMMUNEN	38
VEDLEGG	39

SAMMENDRAG

Bompengefinansiering av Bypakke Haugesund og fastlands-Karmøy, herunder trafikkgrunnlaget, fremstår som robust. Resultater fra kvalitetssikringen viser en økt inntekt fra bompengerekkningen på rundt 16 prosent, sammenliknet med Rogaland fylkeskommunes resultater. Vi finner også stor underliggende kostnadsusikkerhet og et noe høyere kostnadsnivå, men samlet sett vurderer vi det som sannsynlig at prosjektene i bypakken kan realiseres som planlagt. Dette vil imidlertid kreve god styring, både på porteføljenivå, men også av de enkelte prosjektene og tiltakene. Styringsgruppen for bypakken har en hensiktsmessig innretning, med representanter fra Rogaland fylkeskommune, Haugesund kommune og Karmøy kommune. Sentrale prinsipper i styringen er å tilpasse utbyggingen til de forventende inntektene og bidra til nullvekst i personbiltransport gjennom å legge til rette for gode forbindelser for gående, syklende og kollektivtransport.

TIDLIGERE KONSEPTVALG, SAMFUNNS- OG EFFEKTMÅL

Konseptvalgutredningen for transportsystemet i Haugesundsområdet ble levert i 2015 og kvalitetssikring av utredningen ble ferdigstilt i 2016. Konseptvalgutredningen dekket både større tiltak på E134 og utbedringer av transportsystemet i Haugesund, med en forventet kostnad på rundt 10 milliarder kroner, omregnet fra 2016 til 2022. I kvalitetssikringen av konseptvalg (KS1) ble det utviklet et nytt konsept med et redusert ambisjonsnivå, og med en forventet kostnad på rundt 6,5 milliarder 2022-kroner. I Bypakke Haugesund og fastlands-Karmøy videreføres kun de lokale tiltakene fra konseptvalg-utredningen, i tillegg til noen nye prosjekter i Haugesund by. Rundt halvparten av prosjektene er veiprosjekter, og resten av pakken består av tiltak innen gange, sykkel, kollektiv, miljø, trafikk-sikkerhet med mer. Forventet kostnad for bypakken er av fylkeskommunen vurdert til 4,4 milliarder kroner 2022.

Samfunns mål fra konseptvalgutredningen, som er relevant for den foreliggende bypakken, var at «Haugesund byområde skal ha et transportsystem som gir god mobilitet for befolkningen og bygger opp om en miljøvennlig byutvikling med gange, sykling og kollektivtransport». De relevante effektmålene kan oppsummeres i en styrking av Haugesund sentrum, nullvekst i personbiltrafikk og at 40 prosent av bynær transport gjennomføres med gange, sykkel og kollektiv.

Vi vurderer at tiltakene i bypakken er i tråd med tidligere konseptvalg og bygger opp under pakkens samfunns- og effektmål, og at målene som er definert for pakken er hensiktsmessige for å vurdere gevinstene som oppnås. Det bør imidlertid utarbeides konkrete indikatorer som er egnet til å måle hvor store effekter pakken gir.

KOSTNADSESTIMAT OG USIKKERHETSANALYSE

Det er stor variasjon i modenhet for tiltakene i bypakken, noe som er naturlig i en prosjektportefølje som skal bygges over 15 år. Det største veiprojektet, etablering av ny veiforbindelse til Risøy, vurderes til å være det mest modne tiltaket, mens store deler av det øvrige innholdet i pakken vurderes til å ha lav modenhet. Dette, sammen med pakkens størrelse og lange varighet, medfører stor kostnadsusikkerhet.

I kvalitetssikringens usikkerhetsanalyse er målet å belyse den underliggende kostnadsusikkerheten i innholdet til bypakken. Bakgrunnen for dette er å avdekke utfordringene som ligger i å styre innholdet innenfor den avtalte økonomiske rammen. Den overordnede styringsfilosofien i bypakken er at prosjektene og tiltakene skal tilpasses til det forventede finansieringsnivået. Dette gjelder for pakken som helhet, samt at det er satt opp egne rammer for delporteføljer i pakken, inkludert en større sekkepost for tiltak innen gange, sykkel, kollektiv med mer.

Den uavhengige usikkerhetsanalysen tar utgangspunkt i fylkeskommunens kostnadsvurderinger og våre vurderinger av de ulike tiltakenes modenhet. Resultatene fra analysen viser forventede kostnader (P50) på 5,0 milliarder 2023 K4 kroner, som er 400 millioner kroner høyere enn fylkeskommunens forventede kostnad for bypakken. Dette tilsvarer en økning på ni prosent. Et pessimistisk scenario dersom hele bypakken realiseres, gitt ved P85, er 6,3 milliarder kroner. Dette viser at det er stor underliggende usikkerhet i bypakken, men ikke uventet, gitt at dette er en umoden portefølje som skal bygges over en lang periode.

FINANSIERINGSEVNE

Bypakken erstatter dagens bompengepakke på Haugalandet, Haugalandspakken etablert juli 2008, og noen av bomsnittene i dagens pakke videreføres. Det etableres også tre nye bomstasjoner, og en bomstasjon flyttes nærmere Haugesund. Fylkeskommunen legger til grunn at grunntaksten øker marginalt, og at det innføres toveis innkreving i alle bomsnitt.

Trafikkanalysene gjennomført i kvalitetssikringen viser passeringer gjennom bomringen på tilsvarende nivå som fylkeskommunens analyser, men vår analyse viser færre gratispasseringer enn fylkeskommunen legger til grunn. Dette gir en høyere gjennomsnittstakst per passering, og øker inntektene med 16 prosent. For hele innkrevingsperioden utgjør dette i underkant av 600 millioner kroner.

Finansieringen av bypakken fremstår som robust. I kvalitetssikringen finner vi økte kostnader, men også vesentlig høyere inntekter. For bypakken betyr dette at det er en god sannsynlighet for at det planlagte innholdet i pakken lar seg realisere, selv om kostnadene øker mer enn vår analyse forutsetter. Det er imidlertid stor usikkerhet for både inntekts- og kostnadssiden i bypakken. Vi anbefaler at planlagt grunntakst legges til grunn ved åpning, og eventuelle økte inntekter brukes for å sikre realisering av bypakkens innhold og for å kunne avslutte innkreving av bompenger tidligere enn planlagt.

ORGANISERING OG STYRING

Bypakken vil styres av en styringsgruppe med representanter fra Rogaland fylkeskommune, Haugesund kommune og Karmøy kommune. Styringsgruppens arbeid støttes av en administrativ koordineringsgruppe med representanter fra fylket og kommunene, samt et sekretariat. I tillegg deltar Statsforvalteren i Rogaland i styringsgruppen, med ansvar for koordinering av statlige interesser. I den overordnede styringen ønsker man at beslutninger fattes basert på konsensus. Eventuelle uenigheter løftes til fylkestinget. Denne organiseringen vurderes å være hensiktsmessig, og er en videreføring av den overordnede styringen av dagens Haugalandspakke.

Tiltakene i bypakken er omforent mellom partene ved oppstart, inkludert en prioriteringsrekkefølge. Styringsgruppens mandat inkluderer utarbeidelse av årlige handlingsprogram, justere hvilke prosjekter og tiltak som inngår i porteføljen, og overvåke pågående prosjekter og vurdere behovet for justeringer av disse. Systemet for porteføljestyring er beskrevet kort, og fylkeskommunen trekker frem at porteføljestyringen gjøres med bakgrunn i prosjektenes måloppnåelse og at man vil ta hensyn til endringer i samfunnsbehov lokalt. I tillegg skal pakkens størrelse tilpasses inntektene og minimum halvparten av midlene i bypakken skal gå til gang-, sykkel- og kollektivtiltak.

Fylkeskommunens plan for å prioritere tiltak virker hensiktsmessig på et overordnet nivå, men vi anbefaler at det utarbeides et overordnet styringsdokument for bypakken som beskriver den overordnede styringen av porteføljen og hvilke krav som stilles til styring og rapportering av enkeltprosjekter. Både fylkeskommunen og de to kommunene vil være ansvarlig for å gjennomføre prosjekter, og vi anbefaler at det defineres felles styrings- og rapporteringsprinsipper som nedfelles i det overordnede styringsdokumentet. Det er sentralt for styring av porteføljen at styringsgruppen får korrekt og rettidig statusinformasjon fra de pågående prosjektene. Eksempler på dette er informasjon om over- eller underskridelser og status på fremdrift. Vi anbefaler at prinsippet om inntjent verdi benyttes for å knytte rapporteringen tettere på utført og gjenstående arbeid. Annen sentral informasjon som bør inngå i styringen av porteføljen er endringer i samfunnsbehov, markedssituasjonen lokalt, nettoinntekter fra bomringen og eventuelle finansieringskostnader.

1 INNLEDNING

Dette kapittelet inneholder en beskrivelse av forutsetninger for kvalitetssikringen og informasjon knyttet til gjennomføringen av oppdraget.

1.1 KVALITETSSIKRINGENS OMFANG

Dovre Group og Transportøkonomisk institutt har fra Samferdselsdepartementet og Finansdepartementet fått i oppdrag å gjennomføre ekstern kvalitetssikring (KS2) av finansieringsunderlaget for Bypakke Haugesund og fastlands-Karmøy.

Kvalitetssikringen skal omfatte:

- En vurdering av trafikkgrunnlaget og de elementer i finansieringsplanen som er relatert til trafikkgrunnlaget. Herunder fleksibilitet i bompengesnitt, takster og innkrevingsperiodens lengde.
- En vurdering av samlet kostnadsanslag og usikkerhet for porteføljen av prosjekter i pakken basert på gjeldende plangrunnlag. Ingen av prosjektene er så store at de overstiger terskelverdien for ekstern kvalitetssikring så vurderingene av kostnad og usikkerhet skal bare være på et detaljeringsnivå som er nødvendig for totale porteføljevurderinger.
- En vurdering av gjennomføringsplan og plan for porteføljestyling, herunder om det er på plass et system for prioritering av tiltak i pakken.
- En vurdering av finansieringsveien for pakken og samlet usikkerhet i finansieringsplanen.
- En overordnet vurdering av om tiltakene i pakken er i tråd tidligere konseptvalg og bygger opp under pakkens samfunns- og effektmål.

1.2 ARBEIDSPROSESSEN

Oppstartsmøte for oppdraget ble avholdt 02.10.2023, der prosjektet ble presentert og planene for kvalitetssikringen ble gjennomgått. Senere ble det gjennomført en befaringsreise av bypakken og en presentasjon av prosjektet ny Risøy forbindelse.

Første del av oppdraget ble hovedsakelig benyttet til dokumentstudier, overordnet presentasjon av bypakken og befaringsreise. I andre del av oppdraget ble det avholdt intervjuer med nøkkelpersoner i bypakken, herunder sentrale personer i prosjektorganisasjonen og overordnet ledelse i fylkeskommunen. En fullstendig liste over intervjuene finnes i vedlegg 2. I tredje del av oppdraget ble det foretatt flere analyser av prosjektmaterialet og det ble gjennomført en uavhengig usikkerhetsanalyse av kostnadene, finansieringsanalyse og transportanalyse. Til slutt ble en presentasjon utarbeidet som la grunnlaget for denne sluttrapporten.

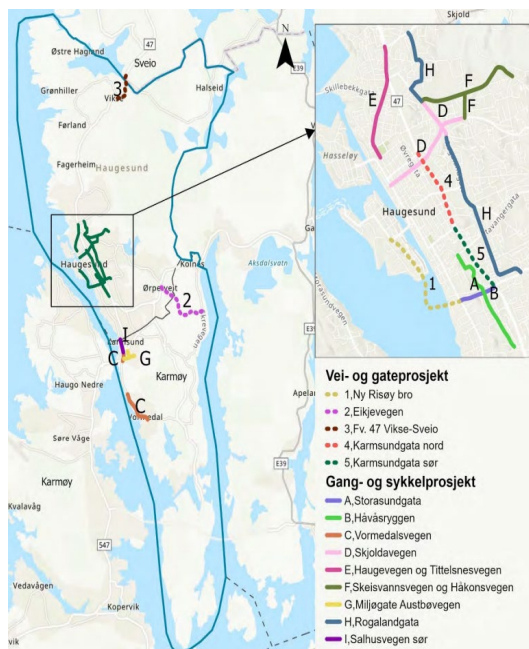
Konklusjoner fra kvalitetssikringen ble presentert for oppdragsgiver 17.01.2024.

1.3 KORT OM BYPAKKEN

Bypakke Haugesund og fastlands-Karmøy, heretter omtalt som bypakken, dekker Haugesund kommune og fastlands-delen av Karmøy kommune, og skal bidra til å løse transportutfordringer i det sammenhengende byområdet. Bypakken omfatter investeringstiltak på fylkeskommunalt og kommunalt vegnett. Statlige prosjekter på E134 inngår ikke i bypakken. Bypakken er utarbeidet på bakgrunn av politiske prinsippvedtak, og rammene i pakken er forankret i Haugesund bystyre og Karmøy kommunestyre desember 2022.

Bypakken består av fem store veg-/gateprosjekter og ni større gang- og sykkelprosjekter. I tillegg er det tre sekkeposter (også kalt «programområdetiltak»). Sekkepostene inneholder mindre gang- og sykkeltiltak, kollektivinvesteringer, og mindre utbedrings-, trafiksikkerhets- og miljøtiltak. Utvalg og prioritering av prosjekter i bypakken er gjort ut fra måloppnåelse og politiske forventninger. Samlet utgjør bypakken en prosjektportefølje på om lag 4,4 milliarder 2022-kroner.

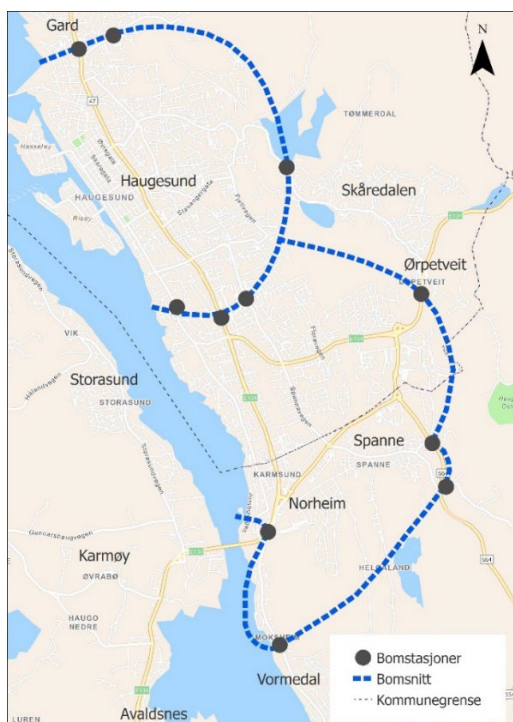
Figur under viser lokalisering av de navngitte prosjektene i bypakken. De store vei- og gateprosjektene prioriteres i rekkefølge 1–5. Parallelt prioriteres de store gang- og sykkelprosjektene i rekkefølge A–I. Sekkepostene disponeres gjennom hele bypakkeperioden.



Figur 1.1 Prosjektportefølje og lokalisering av store vei-/gateprosjekter (1–5) og gang- og sykkelprosjekter (A–I) i bypakken.

Bypakken skal finansieres gjennom bompenger, og innkrevingssystemet bygger videre på dagens Haugalandspakke. Figur 1.2 viser plassering av bomstasjonene i bypakken.

- «Sentrumsring» rundt Haugesund sentrum er beholdt som i Haugalandspakken
- Bomstasjoner på E134 videreføres, en bomstasjon flyttes nærmere Haugesund
- Det etableres tre nye bomstasjoner sør i byområdet. De nye bomstasjonene danner sammen med bomstasjonene på E134 en ny bomring i sør
- Det er lagt til grunn en grunntakst på 14 kroner per passering (2022) i takstgruppe 1 og dobbel grunntakst i takstgruppe 2
- Det innføres to-veis innkreving i alle bomstasjonene



Figur 1.2 Plassering av bomstasjoner i bypakken.

1.4 FINANSIERING DOMINERES AV BOMINNTEKTER

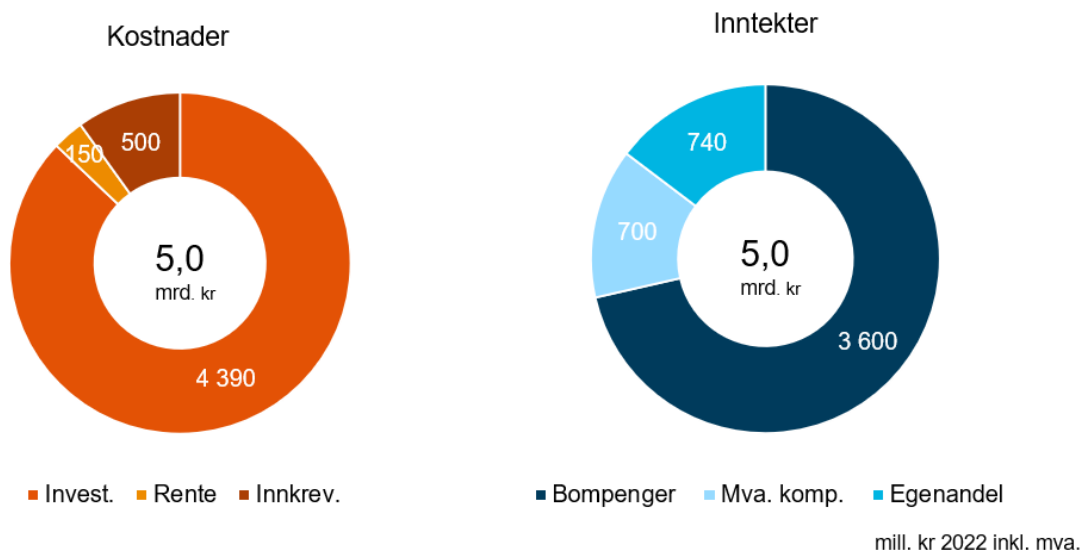
Bypakken skal i tillegg til bompenger finansieres gjennom inntekter i form av merverdikompensasjon og lokal egenandel fra Rogaland fylkeskommune (RFK), Haugesund kommune og Karmøy kommune. I nyere bypakker er det et krav at fylkeskommune og kommunene skal bidra med en egenandel tilsvarende 20 prosent av netto investeringskostnader på eget vegnett (beregnet uten merverdiavgift). Tabellen under viser et netto finansieringsbehov for denne bypakken på 3,7 milliarder 2022-kroner.

Tabell 1.1 Netto finansieringsbehov for bypakken.

Beskrivelse	Mrd. kr 2022
Fem store veiprosjekter + nye bomstasjoner	2,4
Syssel- og gangprosjekter	0,9
Programområdetiltak	1,1
Bypakke Haugesund og fastlands-Karmøy (inkl. mva.)	4,4
Mva. kompensasjon (16 %)	-0,7
Bompengefinansiering og egenandel	3,7

Det er i fylkeskommunens dokumentasjon beskrevet at basert på kostnadsnivået vist i tabellen ovenfor forventes den lokale egenandelen å utgjøre totalt 738 millioner kroner, tilsvarende om lag 49 millioner 2022-kroner årlig.

Bompenginntektene skal også finansiere innkrevingskostnader og renter, noe som utgjør om lag 13 prosent av utgiftene i pakken. Samlet finansieringsbehov er om lag 5,0 milliarder 2022-kroner. Figur under illustrerer den totale kostnads- og inntektssiden i bypakken.



Figur 1.3 Samlet finansieringsbehov for bypakken.

2 TIDLIGERE KONSEPTVALG, SAMFUNNS- OG EFFEKT MÅL

Dette kapitlet inneholder en overordnet vurdering av om tiltakene i pakken er i tråd tidligere konseptvalg og bygger opp under pakkens samfunns- og effektmål.

2.1 ENDRINGER I INNHOLD FRA KONSEPTVALGUTREDNING

I 2015 og 2016 ble det utført en konseptvalgutredning (KVU) og videre kvalitetssikring (KS1) for transportsystemet i Haugesundområdet ledet av Statens vegvesen. Vegvesenet konkluderte med at det viktigste var å styrke Haugesund sentrum og oppnå en sentrumsrettet arealbruk, styrke kollektivtrafikk og gang- og sykkeltrafikk, redusere klimautslipp og behov for vegkapasitet, opprettholde framkommelighet for gods- og næringstransport, og bedre framkommeligheten over Karmsundet. På bakgrunn av KVU og KS1 besluttet Samferdselsdepartementet at «*videre utvikling av transportsystemet i Haugesundområdet skal basere seg på konsept 6 når det gjelder planlegging av statlige tiltak*». Rogaland fylkeskommune vedtok i 2016 at det skulle startes arbeid med en ny bompengepakke, og i desember 2022, sluttet Haugesund bystyre og Karmøy kommunestyre seg til rammene for bypakken. Bypakke Haugesund og fastlands-Karmøy er forankret i fylkesutvalgets uttalelse til KVU Haugesund og KS-1 konsulentens anbefalinger.

Figur under viser utviklingen fra KVU til Bypakke Haugesund og fastlands-Karmøy. For å gi en korrekt sammenligning av utviklingen over tid er alle kostnadstallene omregnet til 2022-kroner. KVU dekket større tiltak på E134 og utbedringer av transportsystemet i Haugesund, med en forventet kostnad på rundt 10 milliarder 2022-kroner. I KS1 ble det utviklet et nytt konsept 6 med et redusert ambisjonsnivå, og med en forventet kostnad på rundt 6,5 milliarder 2022-kroner.



Figur 2.1 Utvikling fra KVU til Bypakke Haugesund og fastlands-Karmøy.

KVU og KS1 var todelt, der en del omhandlet tiltak på E134, illustrert med grå tekst i figur over, og en del omhandlet lokale tiltak i Haugesund sentrum. Det er flere endring fra tidligere konseptvalgutredning med påfølgende kvalitetssikring, til innholdet i dagens bypakke. Blant annet er ny Karmsund bro på E134 tatt ut, og ny bro til bolig- og industriområde på Risøy kommet inn. Vi oppfatter at mål og føringer som skal vurderes i denne kvalitetssikringen er de som det er naturlig å videreføre for bypakken, og vi ser bort fra prosjekter og tiltak knyttet til statlige veistrekninger.

Dagens bypakkeforslag for kommunalt og fylkeskommunalt vegnett vurderes å være konseptuelt i tråd med konseptvalget etter KVU og KS1. Bypakken har videreført tiltak i sentrumskjernen av Haugesund som i stor grad var rettet mot miljø og byutvikling. Fylkesutvalget i Rogaland sluttet seg i 2020 til at «*omfattende tilrettelegging for gange og sykling (..) bør ha høyest prioritet*»¹, og dette gjenspeiles i bypakkeforslaget ved at en stor utbygging av gang og sykkelnett i regionen er videreført fra KVU og KS1.

Den største endringen fra konseptvalg er ny Risøy forbindelse som nå er inkludert som en del av bypakken. Dette prosjektet var ikke en del av KVU eller KS1 og var opprinnelig planlagt som en del av Haugalandspakken. Ny Risøy forbindelse vil ha positiv påvirkning på måloppnåelsen. Den nye broen vil fjerne trafikk fra Karmsundgata, gjøre sentrum mer gange og sykkelvennlig ved å redusere trafikk i sentrumskjernen, og tilrettelegger for utbygging tett på sentrum.

2.2 FØRINGER GITT VED KONSEPTVALG ER FULGT OPP

Bypakken er forankret i anbefalingene fra KVU og KS1 om lokalt vegnett. I samfunns mål i KVU fremgår det at Haugesund skal ha et transportsystem som gir god mobilitet for befolkningen og bygger opp om en miljøvennlig byutvikling, med effektmål knyttet til styrking av Haugesund sentrum og nullvekst i personbiltrafikk. I tråd med intensjonen i KVU skal bypakken finansiere tiltak som bidrar til å realisere vedtatte mål nasjonalt og lokalt for by- og transportutvikling. Dette inkluderer mål knyttet til nullvekst i personbiltrafikk, tilrettelegging for gange, sykkel og kollektiv, og å ivareta tilgjengeligheten til Haugesund sentrum og skape et attraktivt sentrumsmiljø. Tabell under lister opp mål fra KVU og bypakken.

Føringer fra samferdselsdepartementet ved KS1 var at

Det legges til grunn at det er opp til lokale myndigheter å vurdere innretning, omfang og innfasing av lokale tiltak som de har ansvar for, f.eks. kollektivtiltak, utvikling av fv. 47 og gang- og sykkeltiltak i Haugesund, samt å ta initiativ til ev. restriktive tiltak².

Prosjektene i bypakken er prioritert ut fra måloppnåelse i pakken og politiske forventninger. Det argumenteres i foreliggende dokumentasjon godt for behov og omfang for de tiltakene som er prioritert lokalt. Vi vurderer at tiltakene i bypakken er i tråd med tidligere konseptvalg og bygger

¹ FU-sak 55/16

² SD beslutning KVU Haugesund, ref.17/1566-4

opp under pakkens samfunns- og effektmål, og at målene som er definert for pakken er hensiktsmessige for å vurdere gevinstene som oppnås. Det bør imidlertid utarbeides konkrete indikatorer som er egnet til å måle hvor store effekter pakken vil gi.

Tabell 2.1 Vurdering av om tiltakene bygger opp under pakkens samfunns- og effektmål. Grønn farge indikerer at føringene er fulgt opp.

Mål i KVU (ekskl. E134)	Mål i bypakken	
<p>Samfunnsmål: Haugesund byområde skal ha et transportsystem som gir god mobilitet for befolkningen og bygger opp om en miljøvennlig byutvikling med gange, sykling og kollektivtransport</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Nullvekst i personbiltransport • Gode forbindelser gåing, sykling og kollektivtransport • Redusere klimautslipp og miljøkonsekvenser • Ivareta tilgjengelighet til Haugesund sentrum og andre regionale arbeidsplasskonsentrasjoner 	
<p>Effektmål: Konsentrert arealbruk, styrke Haugesund sentrum Nullvekst i personbiltrafikk, 40 prosent gange/sykkel/kollektiv</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Sikre framkommelighet • Bedre folkehelse gjennom økt gåing og sykling • Færre drepte og hardt skadde • Attraktivt sentrumsmiljø, redusert støy og støv 	
<p>Samferdselsdepartementet:</p> <p><i>Det legges til grunn at det er opp til lokale myndigheter å vurdere innretning, omfang og innfasing av lokale tiltak som de har ansvar for, f.eks. kollektivtiltak, utvikling av fv. 47 og gang- og sykkeltiltak i Haugesund, samt å ta initiativ til ev. restriktive tiltak</i></p>		

3 KOSTNADSESTIMAT OG USIKKERHETSANALYSE

Dette kapitlet inneholder en vurdering av samlet kostnadsanslag og usikkerhet for porteføljen av prosjekter i pakken basert på gjeldende plangrunnlag. Ingen av prosjektene er så store at de overstiger terskelverdien for ekstern kvalitetssikring, så vurderingene av kostnad og usikkerhet skal bare være på et detaljeringsnivå som er nødvendig for totale porteføljevurderinger.

3.1 USIKKERHETSKARAKTERISTIKK

Som en del av kvalitetssikringen er det gjennomført en kvalitativ øvelse av prosjektets usikkerhet og karakteristikk. Usikkerhet i porteføljen og enkeltprosjekter ble vurdert opp mot relevante erfaringsprosjekter innen områdene størrelse, varighet, kompleksitet, nytenkning, marked, organisasjon, klarhet om mål, og mangel på aksept. Vurderingene er gjort på en sekspunkts-skala, hvor det vurderes om usikkerheten som følge av at det gitte forholdet er neglisjerbar (1), til meget høy (6). Resultatene fra den interne gruppeøvelsen vises i figuren under.



Figur 3.1 Vurdering av kvalitativ usikkerhet (prosjekt karakteristikk) for bypakken.

Størrelsen på porteføljen og prosjektene er vurdert som større enn et typisk veiprojekt i Rogaland fylkeskommune eller Karmøy kommune (Eikjevegen). Kostnadmessig ligger andre veiprojekter som regel lavere enn det mest kostbare prosjektet i bypakken på 900 millioner kroner i basisestimatet. Vurdering fem.

Anleggsvarighet på fire år og lenger er over snittet for andre veiprojekter i Rogaland. Langvarige prosjekter er mer utsatt for usikkerhet med hensyn til blant annet sesongvariasjoner. I tillegg gir lang varighet økt risiko for at nøkkelpersonell forlater prosjektet. Vurdering fem.

Prosjektene er ikke å betrakte som en enkel veiutvidelse, men kompliserte ombygginger av eksisterende gater med eldre infrastruktur, ny bro over sjø, fylling i sjø, kulverter, trafikkavvikling og andre utfordringer, hovedsakelig i tettbebygd strøk. Vurdering fire.

Lite nytenkning i de enkelte prosjektene, hovedsakelig kjente metoder og løsninger. Vurdering to.

Markedet og aktørene er kjente, god kapasitet hos entreprenører, de enkelte prosjektene skal gjennomføres innen 15 år som gir fleksibilitet. Vurdering tre.

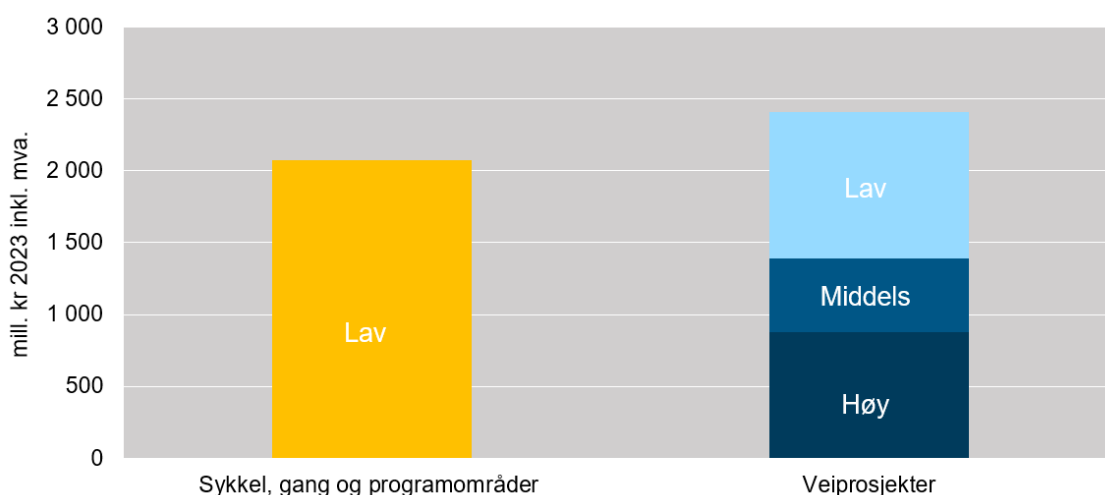
Organisasjonen har hentet mye av personellet fra Haugalandspakken. Disse vurderes som dyktige ressurser med mye erfaring, men man vil oppleve utskifting av personell over 15 år som kan skape utfordringer. Vurdering fire.

Uklarheter rundt mål vil kunne oppstå i bypakken med varierende politisk ledelse over 15 år. Vurdering fire.

Mangel på aksept vil oppstå i et porteføljestyrt miljø der prioritering av de enkelte prosjektene vil bli utfordret. Vurdering fire.

3.2 STOR VARIASJON I MODENHET I PORTEFØLJEN

Figur 3.2 viser grad av modenhet og hvor nøyaktig kostnadsestimatene er i porteføljen innen vei-prosjekter, sykkel, gang og programområdetiltakene. Modenhet er tilpasset den beslutning som skal tas i de ulike prosjektfaser og hvordan estimatnøyaktigheten henger sammen med hvor godt prosjektet er definert.



Figur 3.2 Grad av modenhet for sykkel, gang, programområder og veiprosjekter.

Graden av modenheten er vurdert for de enkelte prosjektene, og våre vurderinger er i stor grad i tråd med Rogaland fylkeskommune sine vurderinger. Veiprosjekter er vurdert med forskjellig

modenhetsgrad. Høy modenhet for prosjektet Ny Risøy forbindelse, middels modenhet for Eikjevegen og lav modenhet for Tittelsnesvegen og Karmsundgata. Tiltakene innen sykkel, gange og programområder er vurdert med lav modenhet. Disse prosjektene kommer sent i investeringsperioden, og innhold og forventede kostnader er i stor grad vurdert på et overordnet nivå. Totalt for porteføljen utgjør prosjektene med lav modenhet 70 prosent av totalinvesteringen på 4 570 millioner 2023 K4 kroner inklusive merverdiavgift (se tabell 3.1). En høy andel prosjekter med lav modenhet er ikke uvanlig for bypakker. Dette må ses i lys av at bypakker strekker seg over en lang periode og de enkelte prosjektene vil modnes etter hvert i henhold til de prioriteringene som gjøres i styringsgruppen. Denne bypakken er forutsatt med en varighet på 15 år.

3.3 FYLKESKOMMUNENS KOSTNADER LEGGES TIL GRUNN

Et godt kostnadsestimat kjennetegnes ved at det er komplett og veldokumentert. Videre bør nøyaktigheten og modenheten i estimatet være tilpasset prosjektfasen. Selve estimeringen skal baseres på anerkjente estimeringsmetoder, men samtidig tilpasses prosjektspesifikke forhold. Forutsetningene for estimatet bør være tydelig og ha god sporbarhet.

Det er stor variasjon i kvalitet, detaljeringsgrad og modenhet i kostnadsestimatene til bypakken. Det foreligger anslagsrapport for to av de fjorten navngitte prosjektene i porteføljen. Anslagsrapportene som er utarbeidet dokumenterer kostnadsestimeringen og usikkerhetsanalysen til en viss grad. Dette gjelder for prosjektene ny Risøy forbindelse og Eikjevegen. For de resterende tolv navngitte prosjektene foreligger det estimater av varierende kvalitet. Estimaten for Tittelsnesveien og Karmsundgata er utarbeidet basert på overordnede kalkyler. Sykkeltiltakene er i hovedsak estimert basert på sterke varierende meterpriser. Eksempelvis varierer meterprisen for «Sykkelvei med fortau» fra 21 000 til 79 000 kroner. Andre sykkelprosjekter har meterpriser over 200 000 kroner. For programområdetiltakene foreligger det ikke estimater eller beskrivelser av arbeidsomfanget. Med generelt lav modenhet og mangelfulle estimater samlet sett for porteføljen, er fylkeskommunens kostnadsvurderinger brukt som basis for usikkerhetsanalysen.

Tabell 3.1 Basisestimatet som legges til grunn for kvalitetssikringen. Mill. kr. 2023 K4 inkl. mva.

Basisestimat	
Tiltak	RFK
Ny Risøy forbindelse	900
Eikjevegen	240
Tittelsnesvegen	210
Karmsundgata Nord	520
Karmsundgata Sør	520
Gang og sykkeltiltak	930
Programområdetiltak	1 180
Nye bomstasjoner	70
Totalsum	4 570

Kostnadsvurderingene i tabell 3.1 danner grunnlaget for den uavhengige usikkerhetsanalysen og er oppjustert til et prisnivå 2023 K4 kroner.

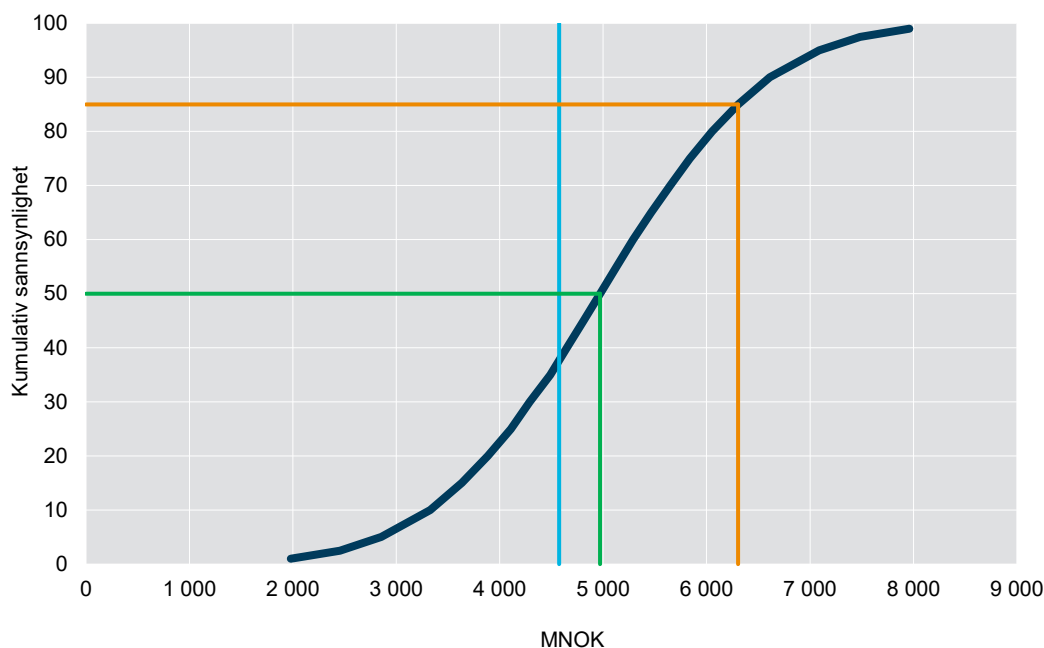
3.4 STOR USIKKERHET I PORTEFØLJEN

I kvalitetssikringen etterstrebes det å gjennomføre en så forutsetningsfri usikkerhetsanalyse som mulig, for at resultatene skal inkludere all usikkerhet som prosjekteier normalt er ansvarlig for og at resultatene skal være gyldige over tid. For å oppnå meningsfulle resultater er det likevel nødvendig med en overordnet forutsetning:

- Usikkerheter med liten sannsynlighet og store konsekvenser (ekstremhendelser) er ikke medtatt i analysen.

Vurderingene i vår eksterne usikkerhetsanalyse er basert på intervjuer, intern gruppesamling, analyse av overlevert prosjektmateriale, innhenting av offentlig dokumentasjon, gjennomgang av prosjektets egen usikkerhetsanalyse der det foreligger, samt våre egne vurderinger.

Anbefalingen om økonomisk ramme baserer seg på resultatene fra usikkerhetsanalysen. Resultatene av analysen fremkommer i figuren under. Inngangsverdier og metodikk for usikkerhetsanalysen er nærmere beskrevet i vedlegg 3 og 4.



Figur 3.3 Kumulativ sannsynlighetsfordeling (S-kurve). Mørk blå kurve viser resultatet fra kvalitetssikrers usikkerhetsanalyse. Av kurvene kan det leses hvilken sannsynlighet man har for ikke å overskride en gitt kostnad. Lyseblå vertikal linje viser basisestimatet, grønn linje viser P50 og guloransje linje viser P85. Mill. kr. 2023 K4.

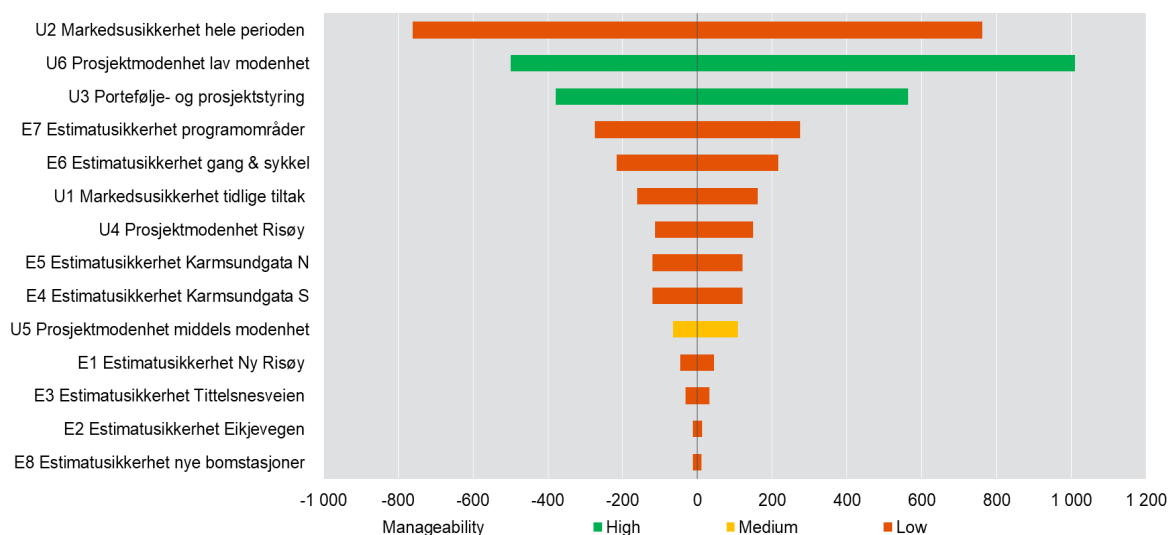
Forordningskurven (S-kurve) ovenfor viser sannsynlighet for ikke å overskride ulike kostnadsnivåer. Av kurven kan det leses hvilken trygghet man har mot kostnadsoverskridelse for ulike sannsynlighetsnivåer. Basisestimatet på 4 570 millioner kroner for bypakken ligger omtrent på P38. Forventningsverdien (P50) er på 4 970 millioner kroner og forventet tillegg utgjør i underkant av 400 millioner kroner. Det er 85 prosent sannsynlighet for at investeringskostnadene for prosjektet vil være under 6 300 millioner 2023 K4 kroner.

Tabell under viser resultatet av usikkerhetsanalysen fra den eksterne kvalitetssikringen.

Tabell 3.2 Resultatet av usikkerhetsanalysen fra kvalitetssikringen (EKS). Mill. kr. 2023 K4 inkl. mva.

Beskrivelse	EKS
Basisestimat	4 570
Forventet tillegg	400
P50	4 970
Usikkerhetsavsetning	1 330
P85	6 300
Forventet tillegg	9 %
Standardavvik	26 %
Best case (P15) vs. Basis	-20 %
Worst case (P85) vs. Basis	38 %

Resultatet viser et standardavvik på 26 prosent for porteføljen. Dette er i tråd med vår vurdering om stor underliggende kostnadsusikkerhet i bypakken, og resultatet er tilsvarende andre bypakker med varierende modenhet og lang varighet. Usikkerhetsanalysen viser også at kostnadene vil ligge mellom 3 330 til 6 610 millioner kroner med 80 prosent sannsynlighet (konfidens). Resultatet viser at det er høy usikkerhet i kostnadene. God porteføljestyling vil derfor være viktig for å lykkes med å realisere innholdet i bypakken innenfor den økonomiske rammen som settes.



Figur 3.4 Tornadodiagram med en rangering av faktorene som bidrar mest til usikkerheten. Fargekodene angir prosjektets mulighet for å påvirke usikkerheten (grad av styrbarhet). Grønt indikerer høy styrbarhet, oransje indikerer noe grad av styrbarhet, og rødt ingen eller lav grad av styrbarhet.

Figuren over viser at usikkerhetselementene som dominerer usikkerheten i analysen er markedsusikkerhet, prosjektmodenhet og portefølje- og prosjektstyring.

Den største usikkerheten i vår analyse er markedet. Denne usikkerheten tar for seg en portefølje av prosjekter og tiltak utenom prosjektene ny Risøy forbindelse og Eikjevegen. Markedsusikkerheten er basert på data om historiske svingninger i markedet. Tyngdepunktet for kontrahering av porteføljen er satt til 2034 i utregningen, noe som gir en stor, symmetrisk risiko for denne usikkerheten. Forhold som er utelatt og som kunne ha gitt en høyreskjevhet i usikkerheten om det var et prosjekt er attraktivitet i markedet, lokalisering og kompleksitet. Dette usikkerhetselementet er i liten grad styrbart.

Prosjektmodenhet som omhandler prosjekter og tiltak med lavest modenhet er nest største usikkerheten. Vår vurdering erfaringsmessig er at de prosjektene med lav modenhet vil ha større usikkerhet enn de med middels og høy modenhet når det gjelder videre utvikling i omfang/mengder og i utformingen av veier eller gater. Dette usikkerhetselementet er i stor grad styrbart.

Prosjektledelse og styring er den tredje største usikkerheten. Vår vurdering er at porteføljen av prosjekter påvirkes av alle strategier som utarbeides, blant annet kontraktsstrategi, og av de øvrige styringsforberedelsene. Dermed vil prosjektorganisasjonene i porteføljen ha stor påvirkning på prosjektet. Dette usikkerhetselementet er i stor grad styrbart.

Tabell 3.3 Resultatet av usikkerhetsanalysen fra kvalitetssikring (EKS), hvor forventet kostnad (P50) er fordelt på de ulike tiltakene, sammenlignet med bypakkens kostnadsvurderinger (P50). Mill. kr. 2023 K4 inkl. mva.

Beskrivelse	EKS	RFK
Ny Risøy forbindelse	935	900
Eikjevegen	255	240
Tittelsnesvegen	220	210
Karmsundgata Nord	575	520
Karmsundgata Sør	575	520
Nye bomstasjoner	80	70
Sum veiltak	2 640	2 460
Sykel- og gangtiltak	1 030	930
Programområdetiltak	1 300	1 180
Sum prosjektportefølje	4 970	4 570

Som tabellen over viser har P50 estimatet for bypakken økt fra 4 570 millioner 2023 K4 kroner til 4 970 millioner 2023 K4 kroner, en økning på 400 millioner kroner som tilsvarer 9 prosent. Økningen er størst for prosjekter med lav modenhet. I en videre modning av porteføljen må en forvente høyere kostnader sammenlignet med verdiene som inngår i fylkeskommunens P50 kostnader.

4 FINANSIERINGSANALYSE

Dette kapitlet tar for seg trafikkgrunnlaget og de nøkkelkomponentene i finansieringsplanen som direkte knytter seg til trafikkforholdene. Gjennom vurderinger av trafikkgrunnlaget søker vi å forstå hvordan endringer i bompenggeordningen i Haugesund vil påvirke både trafikkmønsteret og den økonomiske bærekraften til bypakken. Informasjonen presentert i denne delen er utdypet i eget vedlegg. Kvalitetssikringen inkluderer en gjennomgang av dagens situasjon, trafikkberegninger for bypakke Haugesund i 2025 og 2030, samt følsomhetsanalyser.

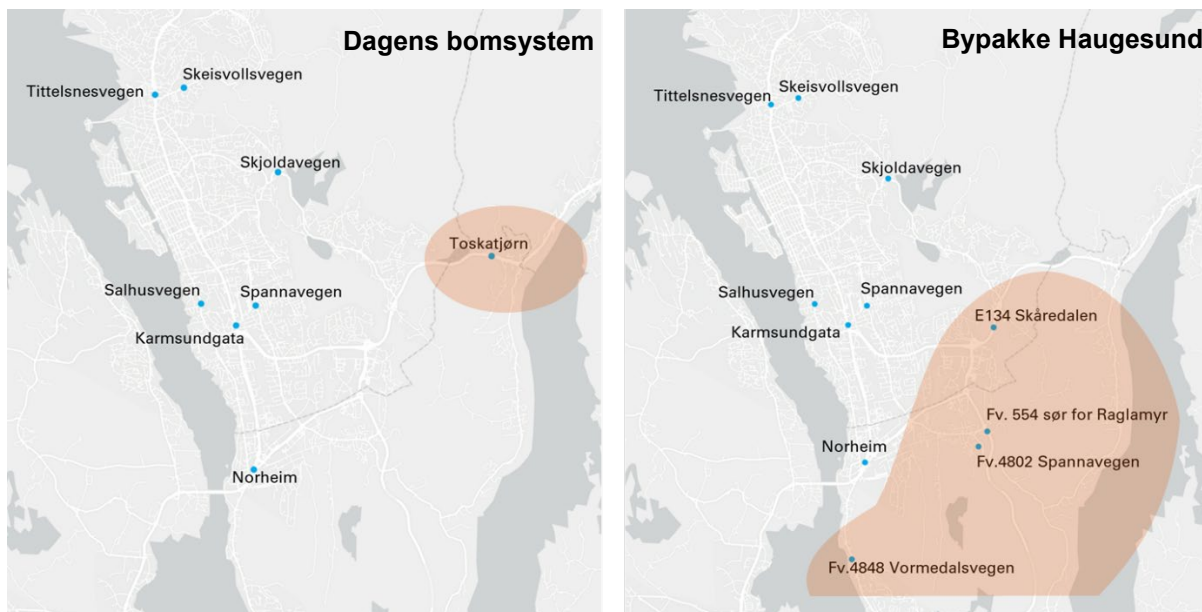
4.1 FORUTSETNINGER FOR FINANSIERINGANALYSEN

Bypakkens trafikknnotat, datert 24.04.2023, danner grunnlaget for kvalitetssikring av pakkens finansieringsevne. Dette inkluderer en gjennomgang av tilhørende trafikkberegninger, grunnlagsmateriale, og egne beregninger. Fylkeskommunens hovedkonklusjon i trafikknnotatet er at trafikk og inntektsgrunnlaget for bypakken er robust. Våre beregninger i kvalitetssikringen viser en høyere inntekt i startåret 2025, men denne forskjellen reduseres over tid på grunn av økt andel av elbiler. Denne nedgangen er imidlertid moderat og kan kompenseres med moderate økninger i takstene.

Finansieringsanalysen baserer seg på en transportmodell, DOM Haugalandet, som gir innsikt i transporttettersspørselen og trafikantenes preferanser. Dette verktøyet tar hensyn til demografisk utvikling, arealbruk, og egenskaper ved transporttilbudet.

Beregningene tar også hensyn til utviklingen av kjøretøyparken, spesielt andelen elbiler som forventes å øke betydelig. Dette påvirker både kostnadene ved reisen for den enkelte trafikant og finansieringen av bypakken ettersom det er forutsatt 30 prosent rabatt på normaltaksten for nullutslippskjøretøy. I kvalitetssikringen er det i tillegg gjennomført følsomhetsberegninger for scenarier uten bomring på Karmøy og med økning i trafikk som følge av åpning av Rogfast-tunnelen.

Det foreslåtte bomsystemet i bypakken, vist på figur under, viser begrensede omkjøringsalternativer og resulterer i en tett bomring med få muligheter for lekkasje.



Figur 4.1 Viser bomstasjonenes plassering i dagens bomsystem og Bypakke Haugesund. Blå punkter viser bomstasjonens plassering, mens oransje farge indikerer endringer i både plassering og antall bomstasjoner i de to bomsystemene.

Bomsystemet har timesregel, og takstene for første passering innenfor en time er vist i tabellen under. Takstene vurderes til å være på et moderat nivå og akseptable for trafikantene samtidig som de genererer tilstrekkelige inntekter.

Tabell 4.1 Takster for bypakken Haugesund i 2022-kroner.

Takster	Dagens (2019) situasjon	Bypakke Haugesund
Fossilbil	12	14
Tunge kjøretøy	19	28

Det ligger innenfor mandatet til bypakkens styringsgruppe å tilpasse bomtakstene til endringer i trafikkvolumet over tid. En dynamisk tilpasning av bompengesnittene kan være nødvendig for å sikre stabil inntjening og tilpasse seg endrede forhold i trafikken slik som for eksempel økt elbilandel.

4.2 VURDERING AV TRAFIKKGRUNNLAGET

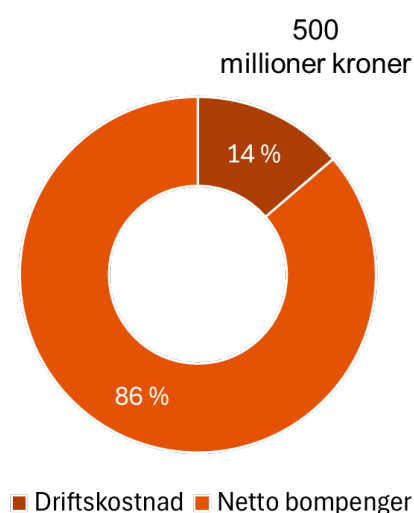
Våre beregninger av trafikkpasseringer ved utvalgte punkter i vegnettet, som utgjør dagens- og foreslått fremtidig bomsystem, skiller seg i liten grad fra bypakkens analyser. For referanseåret 2019 som var det siste året før pandemien og som modellen er kalibrert mot, viser våre beregninger 700 000 færre passeringer, mens det i 2025 beregnes 400 000 flere passeringer enn i bypakkens trafikknotat. Dette utgjør en moderat forskjell i beregningene på henholdsvis minus 1,5 prosent og pluss 0,9 prosent.

Endringene i bypakken innebærer justering av bomstasjonsplasseringene, og en økning fra åtte til elleve bomstasjoner. En vesentlig endring er at alle bomstasjonene i bypakken har forutsatt toveisinnkreving, i motsetning til 2019 situasjonen hvor flere bomstasjoner har enveisinnkreving. Dette medfører en markant økning i antall bomstasjonspasseringer i innkrevingsretningen, anslått til rundt 2,4 millioner kjøretøy fra 2025 til 2030. Andelen gratispasseringer antas å øke med kun ti prosent i bypakken sammenlignet med dagens bomsystem. At økningen i gratispasseringer ikke blir større skyldes at det er relativt lite gjennomgangstrafikk og mange korte turer til og fra sentrum. Andre årsaker til økningen i antall bomplasseringer er befolkningsvekst, økning i antall arbeidsplasser, samt en økning i andelen elbiler med lavere kilometerkostnad for brukerne enn fossile biler.

Inntektene fra bomringen i Haugesund øker med 100 millioner kroner ved åpning av nytt bomsystem, sammenliknet med 2019, men reduseres med 10 millioner kroner fra 2025 til 2030. Dette skyldes rabatten som er gitt til elbiler og en økning av denne biltypen fremover. Følsomhetsberegningene viser neglisjerbare endringer i antall bomplasseringer ved å fjerne bomringen på Karmøy eller legge til åpning av Rogfast-tunellen.

4.3 STORE UTGIFTER TIL INNKREVIING

Innkrevingskostnadene utgjør en stor kostnadspost til denne bypakken. For å drifte bomringen kreves det 14 prosent av brutto bompenger. Sammenlignet med andre bypakker er dette det dobbelte av snittet for innkrevingssselskapet Ferde. Dette skyldes at takstene er relativt lave samtidig som innkrevingskostnadene er kalkulert med et beløp per passering. Totalt er innkrevingskostnadene over perioden 2025–2040 på 500 millioner kroner. Figuren under synliggjør størrelsen på driftskostnadene som en del av brutto bompenger.



Figur 4.2 Andel driftskostnader av brutto bompenger.

Om lag 2/3 av driftskostnadene er relatert til antall passeringer. Reduserer man antall passeringer ved å doble takstene og ha enveis-innkreving, kan kostnadene reduseres med inntil

150 millioner kroner samtidig som inntektene opprettholdes. Totalt vil driftskostnadene bli redusert til 350 millioner kroner og utgjøre nesten 10 prosent av brutto bompenger, som er mer i tråd med andre bypakker.

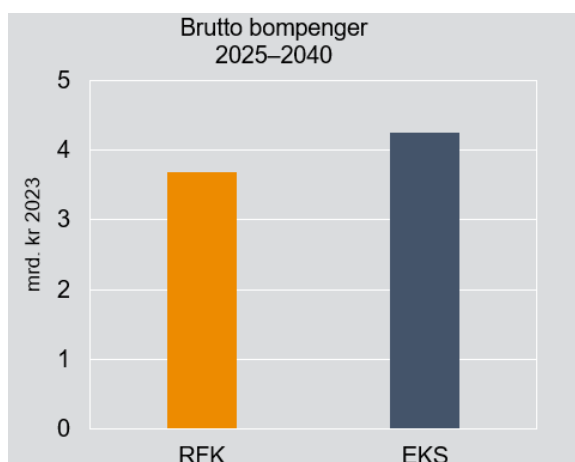
En konsekvens av enveisinnkreving er at timersregelen ikke vil gi gratispasseringer ved retur innen en time noe som kan oppfattes som uheldig.

Innkrevingsløsning har vært diskutert i forbindelse med utarbeidelse av pakken, og lokalpolitisk har det vært et ønske med toveis innkreving og tilhørende lavere grunntakst. Fylkeskommunen har også vurdert at dette vil gjøre at belastningen fordeles på flere reiser og blir jevnere geografisk. Det trekkes også frem at denne innretningen kan stimulere til at flere velger gange og sykkel.

Vi er i tvil om de ønskede effektene, utover lavere skiltet takst og at korte bilturer kan gi gratis passering ved retur innen én time, er reelle. Vi anbefaler derfor at fylkeskommunen gjør en ny vurdering av innkrevingsløsning i lys av det høye kostnadsbildet.

4.4 HØYERE BOMPENGEINNTEKTER

Vi vurderer finansieringsgrunnlaget til å være robust og resultatene fra vår finansieringsanalyse viser 317 millioner kroner i årlig inntekt i 2025. Tilsvarende beregning i fylkeskommunen viser 246 millioner kroner. I våre beregninger har vi benyttet en annen metode som gir en lavere andel gratispasseringer enn beregningene bypakken har utført etter timesregel. Beregningene viser en andel gratispasseringer på knapt 28 prosent, mens bypakken sine beregninger viser 33 prosent. Resultatet av lavere andel gratispasseringer vil gi en høyere gjennomsnittstakst og økte årlige inntekter.



Figur 4.3 Viser brutto bompenger for perioden 2025–2040 (15 år) for Rogaland fylkeskommune (oransje søyle) og ekstern kvalitetssikrer (blå søyle). Mrd. kr. 2023.

Justerer en inntektene for avviket vi fant i antall passeringer mellom beregnet og registrert trafikk for 2019 med 6 prosent, og i tillegg forhold som modellen ikke håndterer (passeringstak per måned, kjørende uten bombrikke som ikke betaler for seg med mer) med 5 prosent, i tråd

med erfaringer fra andre bompengeprojekter, vil de årlige brutto bompengeinntektene bli 284 millioner kroner. Dette tilsvarer en økning på 16 prosent sammenlignet med fylkeskommunes beregninger på 246 millioner kroner.

Figuren over viser hvordan dette slår ut hvis en sammenligner brutto bompenger over hele perioden (2025–2040) for henholdsvis fylkeskommunen med 3,85 milliarder kroner og kvalitetssikringens 4,26 milliarder kroner. Differansen utgjør 410 millioner kroner og gir en mer robust finansieringsevne.

Analysen viser at transportmodellen reflekterer registrert trafikk på en god måte, og forventes å være pålitelig på grunn av stabilitet i befolkningstall, arbeidsplasser og arealbruk.

Sammenlignet med andre transportanalyser anser vi denne analysen som robust, da den tar hensyn til de fleste kjente usikkerhetsfaktorene. Eventuelle endringer i innfasingen av elbiler antas å ha begrenset påvirkning, og det bemerkes at en saktere innfasing kan føre til økte inntekter. Analysen gir et solid grunnlag for å vurdere transportforholdene, med nødvendige justeringer for kjente usikkerheter.

4.5 FINANSIERINGSEVNE

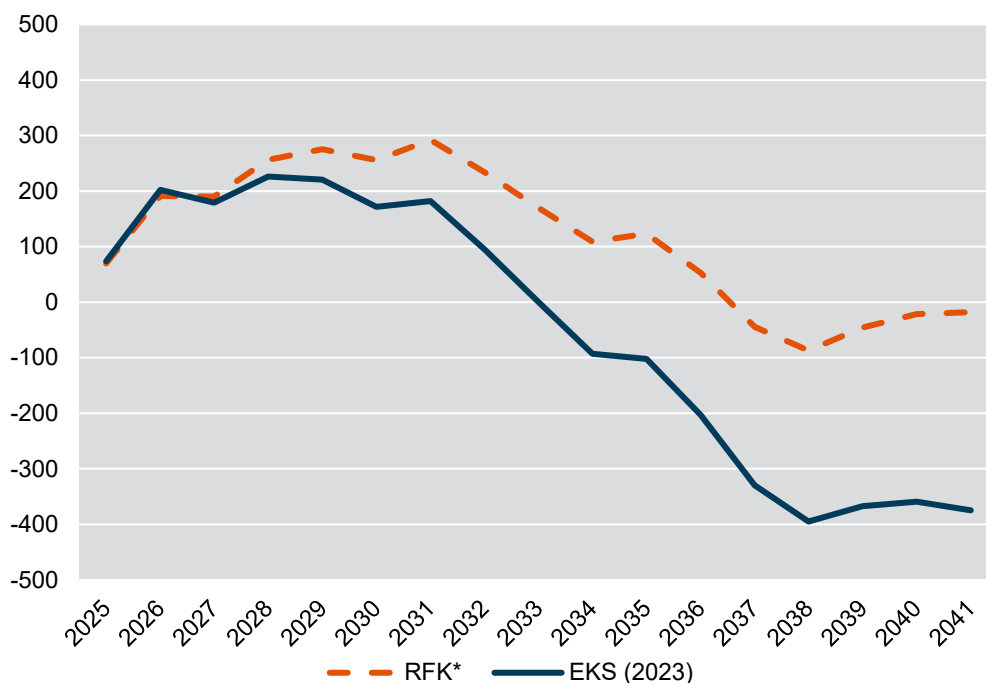
Som en del av kvalitetssikringen er det utført en finansieringsanalyse for hele 15-års perioden. Analysen sammenstiller finansiering og kostnader og viser hvordan gjeldsnivået utvikler seg. Utgangspunktet for finansieringsanalysen er verdier og forutsetninger hentet fra faglig grunnlag og fylkeskommunens egen finansieringsanalyse, samt resultatene presentert i kapittel 3 og tidligere i dette kapittelet. Forutsetninger og detaljer for analysen er nærmere beskrevet i vedlegg.

Som beskrevet i kapittel 3 forventes noe høyere kostnad enn det som ligger til grunn for anslaget i bypakken. Samtidig viser kvalitetssikringen vesentlige høyere bompengeinntekter grunnet en lavere andel gratispasseringer sammenliknet med fylkeskommunens utredning. Samlet sett fører dette til en økt finansieringsevne, illustrert i mørk blå graf i figur under. Den oransje stiplede linjen i figur under illustrerer fylkeskommunens utredning, med to unntak beskrevet under.

Fra trafikknotatet knyttet til fylkeskommunens analyser refereres det til bompengeveilederen hvor det spesifiseres at «Det er viktig at mest mulig av inntektene går til rask nedbetaling av gjeld» Dette utsagnet følges ikke opp, og fylkeskommunens finansieringsanalyse legger i realiteten opp til låneopptak med tilhørende renter på hele årets finansieringsbehov. I våre analyser beregnes renter basert på at man fortløpende betaler ned lån med inntektene.

Den lokale egenandelen er i fylkeskommunens analyser beregnet til å være fast 49,2 millioner 2022-kroner årlig og betales først fra 2026. Dette tilsvarer 20 prosent av netto investeringskostnader på eget vegnett (beregnet uten mva.) og samsvarer med bompengeveilederen, men får utslag i analysen ved at man ikke har disse inntektene gjennom de første årene med investeringer og derfor behøver et noe høyere låneopptak. En mer korrekt tilnærming vil være at beregningene baserer seg på at inntekter fra egenandel utgjør 20 prosent

av netto investeringskostnader årlig fra kostnadene begynner å påløpe. Denne tilnærmingen er blitt brukt i våre analyser. Vi legger også til grunn i kvalitetssikringen at økninger i porteføljens investeringskostnad vil øke egenandelen tilsvarende slik at egenandel vil utgjøre 20 prosent av den endelige netto investeringskostnaden.



Figur 4.4 Gjeldsprofil for bypakken, mill. kr 2023 K4., oransje stiplet linje er fylkeskommunens utredning i kvalitetssikrers modell, mørkeblå linje viser resultatene fra kvalitetssikring.

Analysen vår viser at man for fylkeskommunens utredning får noen besparelser i form av renteutgifter ved å gjøre endringene beskrevet ovenfor. Videre viser analysen at man med inntekter og utgifter beregnet i KS2 får en økt finansieringsevne. Finansieringsanalysen viser en teoretisk utgående balanse i 2040 på i overkant av 370 millioner 2023-kroner og hele lånet vil være tilbakebetalt noe før 2040. En kostnadsøkning på 370 millioner kroner utover forventet kostnad gir om lag en P60 kostnad i kvalitetssikringens usikkerhetsanalyse, noe som antyder at det er i overkant av 60 prosent sannsynlighet for at det planlagte innholdet i pakken lar seg realisere med forventede inntekter.

Resultatene indikerer at dersom forventede kostnader og inntekter blir som beregnet i kvalitetssikringen vil man havne i en posisjon hvor man får inn mer bompenginntekter enn samlet kostnad på porteføljen. Det er ikke rom for å samle inn mer bompenger enn nødvendig for å finansiere prosjektene i pakken. Analysen kan derfor gi et grunnlag for å sette en lavere grunntakst i bypakken enn de 14 kronene som er lagt til grunn. Det er imidlertid stor usikkerhet om både inntekts- og kostnadssiden i bypakken. Vi anbefaler at planlagt grunntakst legges til grunn ved åpning, og at eventuelle økte inntekter brukes for å sikre realisering av pakkens innhold og eventuelt for å kunne avslutte innkreving av bompenger tidligere enn planlagt.

SENSITIVITETSANALYSE

Analysene er gjennomført etter prinsippet om at vi endrer én parameter mens alt annet holdes likt. Resultatet av følsomhetsanalysene vil belyse styrbarheten og størrelsen på virkemidlene som kreves for å komme i mål med en nedbetaling innen 2040. Da kvalitetssikringen viser høyere inntekter enn fylkeskommunens utredning, og den overordnede styringsfilosofien i bypakken er at innholdet skal tilpasses til det forventede finansieringsnivået, vil man i de fleste sensitivitetene ha en positiv utgående balanse i 2040, som vist i tabell under. Det er som nevnt ikke rom for å samle inn mer bompenger enn nødvendig for å finansiere planlagte prosjekter. Sensitivitetene indikerer derfor ikke at man sitter igjen med penger i 2040, men belyser muligheten for å inkludere flere prosjekter i porteføljen, eller at man basert på om lag 280 millioner kroner i årlige inntekter kan avslutte bompengeneinnkrevningen på et noe tidligere tidspunkt.

Den første sensitiviteten i tabell under viser referansescenario fra fylkeskommunens utredning. Dette gir en utgående balanse i 2040 på om lag 20 millioner kroner og renteutgifter på om lag 80 millioner kroner.

Videre viser neste linje en sensitivitet der man legger til grunne fylkeskommunens (RFKs) inntekter, men at kvalitetssikringens (EKS) kostnader inntreffer. Planen vil i dette tilfellet ikke være i balanse. Utestående balanse i 2040 vil da være på -340 millioner kroner og renteutgiftene vil øke med i overkant av 100 millioner kroner. Linjen under viser det motsatte tilfellet, der kvalitetssikringens inntekter ved KS2 inntreffer, men at kostnadene blir slik fylkeskommunen har estimert. I dette tilfellet vil utgående balanse i 2040 være på 670 millioner kroner og man vil ha minimalt med renteutgifter.

Linje fire, markert i mørkegrått, viser resultater fra finansieringsanalyse ved KS2, hvor man i 2040 har en teoretisk utgående balanse på 370 millioner kroner og om lag 40 millioner kroner i renteutgifter. Gjeldsprofilen i dette scenariet er vist i Figur 4.4 og diskutert nærmere ovenfor.

Det største veiprojektet, etablering av ny veiforbindelse til Risøy, er et prosjekt med liten styringsmulighet på omfang. Dette er det høyeste prioriterte av veiprojektene og kommer tidlig i perioden. Det er derfor valgt å inkludere en sensitivitet der man har en betraktelig økning i kostnadene på dette prosjektet, tilsvarende P85, hvor resterende tiltak i bypakken inntreffer til forventet kostnad. Analysen viser at man selv i et slikt tilfelle har noe fleksibilitet, og har en utgående balanse i 2040 på 190 millioner kroner. Rentekostnadene vil om lag doble seg for dette tilfellet da man får et høyere låneopptak tidlig i perioden.

Det er i tillegg gjennomført sensitivitetsanalyser på lavere og høyere rentenivå. Disse viser at bypakken ikke er sensitiv for endringer i rentenivå. Bakgrunnen for dette er at man legger opp til en utbyggingstakt som harmonerer med bompengeneinntektene, og at dette medfører et moderat låneopptak og lave rentekostnader.

Tabell 4.2 Resultater fra følsomhetsanalyse for bypakken. Mill.kr 2023 K4.

Sensitivitet	Tilbakebetalt lån	Utgående balanse 2040	Renter gjeld
Faglig grunnlag* ³ (RFK)	Ja	20	80
EKS kostnader, RFK inntekter	Nei	-340	190
RFK kostnader, EKS inntekter	Ja	670	10
EKS kostnader, EKS inntekter	Ja	370	40
P85 EKS Risøy, EKS inntekter	Ja	190	80

Sensitivitetsanalysene underbygger vår konklusjon om at bompenggeopplegget er robust.

³ * Fylkeskommunens utredning og forutsetninger, men basert på nedbetaling av gjeld og egenandel iht. bompenggeveilederen.

5 TILRÅDNING OM STYRINGS- OG KOSTNADSRAMME

I porteføljen for Bypakke Haugesund og fastlands-Karmøy inngår prosjektene som beskrevet i tabell 3.3. Gjennomføringen av disse prosjektene skal gjøres innenfor en fastsatt økonomisk ramme.

Basert på resultatene fra den uavhengige usikkerhetsanalysen anbefaler vi følgende økonomiske ramme for pakken, basert på forventet verdi gitt ved P50:

Bypakke Haugesund og fastland-Karmøy – prisnivå 2023 K4

- Anbefalt økonomisk ramme 4 970 mill. kr, inkl. mva.

I tråd med etablert praksis og finansieringsansvar for porteføljen anbefaler vi at den økonomiske rammen for Bypakke Haugesund og fastlands-Karmøy disponeres av styringsgruppen.

Kostnadsramme inngår ikke i tilrådingen til porteføljen, men må ses på som innholdsusikkerhet, gitt at porteføljen styres innenfor den økonomiske rammen.

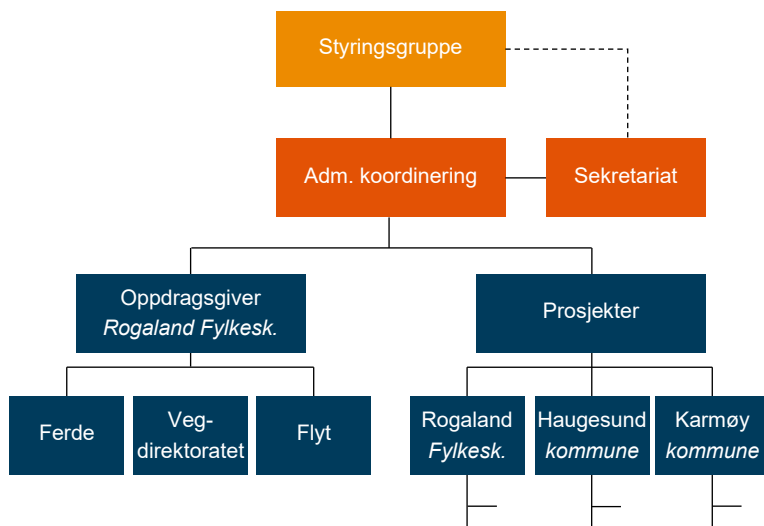
6 ORGANISERING OG STYRING

Dette kapittelet gir en overordnet vurdering av gjennomføringsplan og plan for porteføljestyring, herunder om det er på plass et system for prioritering av tiltak i pakken

6.1 HENSIKTMESSIG ORGANISERING AV BYPAKKEN

Bypakke Haugesund og fastlands-Karmøy ledes av en styringsgruppe som består av politiske representanter fra Rogaland fylkeskommune, Haugesund kommune og Karmøy kommune. Styringsgruppen har hovedansvaret for porteføljestyringen i bypakken, basert på prinsipper om porteføljestyring og mål- og resultatstyring, og har mandat til å justere prosjektbevilgninger og -rekkefølge. Styringsgruppen har på vegne av kommunene og fylkeskommunen mandat til å slutte seg til prisjustering av takster og gjøre inntektsnøytrale endringer i tråd med gjeldende takstretningslinjer. Statsforvalteren i Rogaland deltar for å ivareta statlige interesser. Det tilstrebes konsensus i styringsgruppen, men dersom det ikke oppnås enighet vil saker løftes til Rogaland fylkesting for endelig beslutning.

Videre vil det bli opprettet en administrativ koordineringsgruppe der alle partene deltar. Gruppen ledes av Rogaland fylkeskommune og har ansvar for faglig koordinering og avveining av sakene til styringsgruppen, samt koordinering i egen etat. Det vil også opprettes et sekretariat som er bindeledd mellom partene, og som forbereder møter og saker til administrativ koordineringsgruppe og styringsgruppen. Rogaland fylkeskommune har arbeidsgiveransvar for sekretariatet i bypakken. Organiseringen av bypakken er illustrert i figur under.



Figur 6.1 Skisse for overordnet styring av Bypakke Haugesund og fastlands-Karmøy.

Basert på gjennomgang

av dokumentasjon og intervjuer med fylkeskommunens organisasjon er det vår vurdering at den planlagte organiseringen av bypakken er hensiktsmessig. Organiseringen er satt opp med utgangspunkt i dagens Haugalandspakke, hvor fylkeskommunen har hensyntatt erfaringer fra denne bompengepakken i organiseringen av bypakken.

6.2 PORTEFØLJESTYRINGSPRINSIPPER I BYPAKKEN

Et effektivt porteføljestyringsystem må kunne håndtere framtidige utfordringer som for eksempel endrede bompenginntekter og andre finansieringsforutsetninger, økte kostnader, nye prosjekter, lange og vanskelige planprosesser, endringer i måloppfyllelse, rask teknologisk utvikling og endringer i holdninger og politiske prioriteringer.

Det legges til grunn at tiltakene skal styres gjennom porteføljestyring og at utbyggingen i pakken tilpasses inntektsrammene. Porteføljestyringen skal sikre at midlene blir håndtert riktig gjennom en aktiv styring av inntekter, kostnader og rammebetingelser. Prioriteringen og styringen av tiltakene legges inn i et fire-årlig handlingsprogram som revideres hvert år, der tiltakene prioriteres etter:

- Måloppnåelse
- Endrede samfunnsbehov
- Plan/prosjektfremdrift
- Økonomisk situasjon i pakken

Handlingsprogrammet skal som utgangspunkt inkludere forventet økonomisk handlingsrom og usikkerhetsfaktorer, periodisering og prioriteringsrekkefølge for gjenværende prosjekter, rapportering om måloppnåelse og om gjennomføring av prosjekter og økonomi/ressursbruk. Det er lagt inn føringer som setter en begrensning på tilgjengelig kapital, med et maksimalt låneopptak på 340 millioner 2022-kroner.

Det er i bypakken lagt opp til følgende prioritering:

- De store veg- og gateprosjektene prioriteres i rekkefølge 1–5. Enkelte delprosjekter i Karmsundgata (prioritet 4 og 5) kan likevel gjennomføres i første del av pakken
- Parallelt prioriteres de større gang- og sykkelprosjektene i rekkefølge A–I
- Sekkeposter disponeres gjennom hele bypakke-perioden og prioriteres som en del av handlingsprogrammet

Det legges opp til at minst 50 prosent av midlene skal gå til gang-, sykkel og kollektivtiltak. Med i dette regnes delprosjekter i Karmsundgata som er rettet mot å bedre forholdene for gående og syklende, og i tillegg trafikksikkerhets-/miljøtiltakene. De andre store veg- og gateprosjektene vil også gi forbedringer for gående og syklende, og inkluderer gode gang- og sykkelløsninger. Disse regnes likevel ikke med i beregning av miljøprofil.

Det er utarbeidet en utbyggingsplan for bypakken som følger prioriteringsrekkefølgen og viser forventet fordeling av prosjekter fra 2025–2040. Utbyggingsplanen tilstreber et relativt jevnt

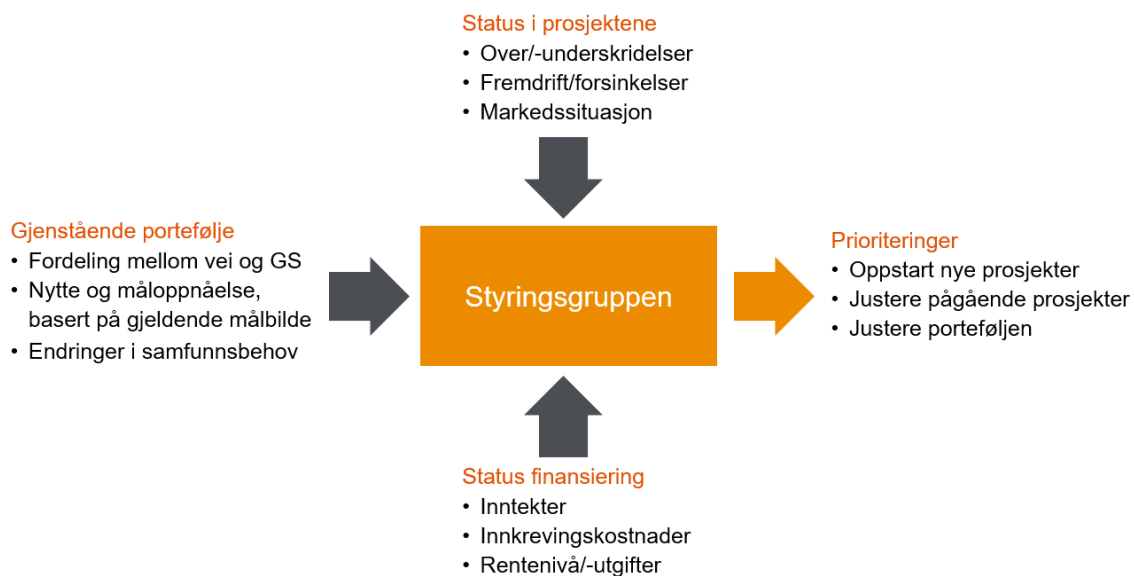
aktivitetsnivå for å utnytte kapasiteten og redusere lånebehovet. Det er styringsrom i porteføljen på blant annet innfasingen av prosjekter, og på omfanget i enkeltprosjekter, som kan reduseres dersom man ser at det er nødvendig. Porteføljen inneholder flere større og mindre prosjekter, noe som gir god balanse og handlingsrom på utsettelse, forenklinger eller redusert tempo i pågående prosjekter. Ny Risøy forbindelse er et stort prosjekt med lite mulighet for å redusere innholdet i prosjektet, dette kan forskyve balansen og redusere fleksibiliteten i porteføljen dersom man får større kostnadsoverskridelser eller forsinkelser på dette prosjektet.

Det er ikke detaljert ut hvordan styringsgruppen for den kommende bypakken vil gjennomføre sitt virke eller hvilken møtrefrekvens man ser for seg, men fylkeskommunen oppgir at praksis og erfaringer fra Haugalandspakken vil legges til grunn. Erfaringer fra den nylig avsluttede pakken og nåværende pakke har gitt fylkeskommunen et godt utgangspunkt for planleggingen av bypakken, og flere erfaringer er hensyntatt i struktur for porteføljestylingen. Underestimert av kostnader var en utfordring i Haugalandspakken, og fylkeskommunen har de senere årene hatt fokus på å styrke kompetansen på dette området. Bypakken har i motsetning til Haugalandspakken satt opp en prioriteringsrekkefølge og utbyggingsplan for prosjektene som en del av underlaget for pakken, og det er etablert en styringsgruppe med klare mandater for å sikre et helhetlig ansvar og porteføljestyling fra pakken igangsettes. Tydeliggjøring av hvordan kvalitet og valg av standard på vei påvirker kostnadene samt å ta høyde for at det kan komme inn nye krav i et langsiktig prosjekt er videre erfaringer som må hensyntas. En annen viktig læring fra Haugalandspakken er at de som skal ta beslutningene må få korrekt og rettidig statusinformasjon fra prosjektene. Dette vil være avgjørende for å sikre at porteføljen holdes innenfor de økonomiske rammene, og kapittel 6.3 gir en oversikt over forhold det vil være særlig viktig å håndteres som en del av porteføljestylingen.

6.3 PORTEFØLJE- OG PROSJEKTSTYRINGSPRINSIPPER

Styringsgruppen spiller en sentral rolle i å sikre effektiv styring og suksessfull gjennomføring av bypakken. Som diskutert i kapittel 3 er det stor usikkerhet i kostnadsanslag for bypakken, og utbygging må tilpasses finansieringsrammen. Fylkeskommunen oppgir at det stilles krav til månedlig prosjektrapportering, og at styringsgruppen møtes fire til fem ganger i året. Vår vurdering er at det som er lagt til grunn i porteføljestylingen i bypakken virker fornuftig og er i henhold til våre anbefalinger i tidligere bypakker og til beste praksis. Vi vil videre komme med noen anbefalinger som vil gi ytterligere styrking av porteføljestylingen.

Fylkeskommunens plan for å prioritere tiltak virker hensiktsmessig på et overordnet nivå, men vi anbefaler at det utarbeides et overordnet styringsdokument for bypakken som omhandler den overordnede styringen av porteføljen og hvilke krav som stilles til styring og rapportering av enkeltprosjekter. Både fylkeskommunen og de to kommunene vil være ansvarlig for å gjennomføre prosjekter, og vi anbefaler at det defineres noen felles styrings- og rapporteringsprinsipper som nedfelles i det overordnede styringsdokumentet. Figur under illustrerer eksempler på sentral informasjon som bør inngå i styringen av porteføljen og struktureres i et overordnet styringsdokument.



Figur 6.2 Informasjon som bør inngå i styringen av porteføljen

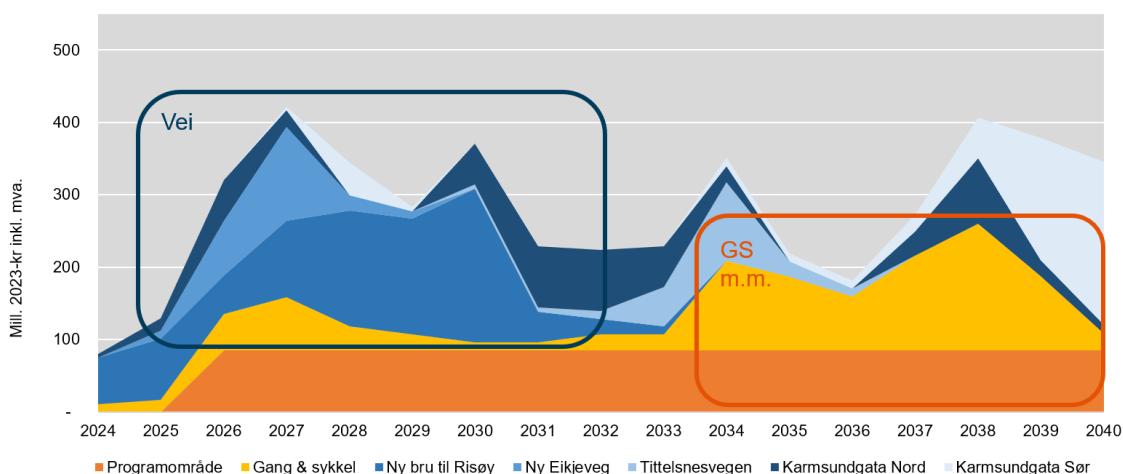
Styringsgruppen bør jevnlig motta oppdatert statusinformasjon om hvert enkelt prosjekt i porteføljen for få innsikt i hvordan prosjektene utvikler seg. Dette inkluderer nåværende status, utfordringer, og milepæler som er oppnådd. Rapportering på over- eller underskridelser og status på fremdrift vil være avgjørende for å kunne sette inn tilstrekkelige tiltak i tide, og vi anbefaler at prinsippet om inntjent verdi benyttes for å knytte rapporteringen tettere på utført og gjenstående arbeid. Dette vil gi en indikasjon på hvordan prosjektet utvikler seg i forhold til planen og gi styringsgruppen mulighet til omprioritering av prosjekter i porteføljen. Det er også viktig at styringsgruppen er informert om lokale markedstrender, tilbud og etterspørsel som kan påvirke porteføljen. Fylkeskommunen informerer om at man planlegger med månedlig prosjektrapporteringen. Vi støtter den månedlige rapportering fra prosjektene, selv om styringsgruppen har en mindre hyppig møtetrekvens.

Vi anbefaler at styringen av enkeltprosjekter i hovedsak gjøres basert på en styringsfilosofi med å levere prosjektet innenfor avtalt kostnad. For å videre styrke kostnadsfokuset anbefaler vi at den enkelte prosjektleder får råderett over en lavere økonomisk ramme enn det som er forventet kostnad, og at eventuelle behov for mer kostnader løftes til styringsgruppen. For å kunne håndtere eventuelle kostnadsoverskridelser i enkeltprosjekt anbefaler vi at det etableres kuttlistor i alle prosjekter, og at de identifiserte kuttene er realistiske og har angitt forventet netto besparelse. Den endelige avveining mellom å iverksette kutt eller tilføre prosjektet mer midler bør gjøres av styringsgruppen.

Bypakken inneholder en rekke mindre tiltak. Dette arbeidsomfanget kan legges til i andre enkeltprosjekter som er under planlegging. Alternativt kan en hensiktsmessig mengde av disse tiltakene, når de kommer til gjennomføring, planlegges som et eget prosjekt. I så fall settes det av en tilsvarende samlet, stram økonomisk ramme for denne porteføljen av tiltak.

Videre må styringsgruppen få innsikt i den faktiske fordelingen mellom vei- og gang-sykkelveiprosjekter for å sikre at man opprettholder fordelingsprinsippet om at minimum 50

prosent av porteføljen skal gå til gang- og sykkelprosjekter. Som vist av investeringsprofilen i figuren nedenfor, er det en stor andel veiprosjekter som realiseres tidlig i perioden, mens gang- og sykkelprosjektene blir gjennomført senere. En justering av porteføljen med tidligere igangsettelse av enkelte gang- og sykkelprosjekter kan bedre balansen i porteføljen. For å redusere risikoen for å stå uten finansiering til prioriterte gang- og sykkelprosjekter, i et tilfelle der kostnaden for veiprosjektene øker betraktelig, må styringsgruppen vurdere igangsettelsen av nye prosjekter i lys av den faktiske fordelingen. Det må også tas hensyn til endringer i samfunns mål for å kunne vurdere om prosjektmålene fortsatt er relevante eller om porteføljen bør justeres.



Figur 6.3 Investeringsprofil for bypakken, kalde farger viser veiprosjektene og varme farger viser gang, sykkel- og kollektivtiltak

Det finnes styringsmuligheter på gjennomsnittstakst, og inntekter fra bompenger bør rapporteres jevnlig slik at man til enhver tid har oversikt over om inntektsnivået i pakken er høyere eller lavere enn budsjettet for. Denne rapporteringen bør også inkludere informasjon om gjeldende innkrevingskostnader, rentenivå og utgifter knyttet til dette slik at styringsgruppen kan gjøre en helhetlig vurdering av status på finansieringen i porteføljen. Dette gjøres månedlig som en del av Haugalandspakken og det anbefales at denne rapporteringen videreføres i bypakken.

7 FORSLAG OG TILRÅDNINGER SAMLET

7.1 RÅD TIL DEPARTEMENTET

- Pakken er videreført i tråd med tidligere konseptvalg og føringer
- Pakkens finansiering fremstår som robust
- Den planlagte overordnede porteføljestyringen er hensiktsmessig

7.2 RÅD TIL FYLKESKOMMUNEN

MÅL

- Utarbeide konkrete indikatorer som er egnet til å måle effektene bypakken gir

FINANSIERING

- Planlagt grunntakst bør legges til grunn ved åpning i 2025, og eventuelle økte inntekter brukes for å sikre realisering av bypakkens innhold og for å kunne avslutte innkrevning av bompenger tidligere enn planlagt

ORGANISERING OG STYRING

- Utarbeide et overordnet styringsdokument for bypakken
- Definere felles styrings- og rapporteringsprinsipper for prosjektene
- Prinsippet om inntjent verdi bør benyttes for å knytte rapporteringen tettere på utført og gjenstående arbeid
- Tidligere utbygging av gang- og sykkelprosjektene kan bedre balansen mot veiprosjekter og sikre at 50/50 fordelingen opprettholdes
- Enkeltprosjekter anbefales å ha kostnad som høyest prioriterte resultatmål
- Inntekter fra bompenger bør rapporteres jevnlig slik at man til enhver tid har oversikt over inntektsnivået

KVALITETSSIKRING

- Gjennomføre ekstern kvalitetssikring av forprosjekt i forkant av oppstart av de største tiltakene

VEDLEGG

Vedlegg 1	Referansepersoner
Vedlegg 2	Intervju- og møteoversikt
Vedlegg 3	Usikkerhetsdrivere og estimatusikkerheter
Vedlegg 4	Prosess usikkerhetsanalyse
Vedlegg 5	Transportanalyser - Trafikknotat
Vedlegg 6	Finansieringsevne
Vedlegg 7	Referansedokumenter

