



Rogaland fylkeskommune
Postboks 130
4001 Stavanger

Kontakt saksbehandler
Trond Olav Fiskå, 51568869

Uttale til høringsnotat om nye bompengepakker på Haugalandet - underveghøring til kommuner og statsetater høsten 2021

Vi viser til oversendelse fra Rogaland fylkeskommune i brev datert 15.09.21.

Av hensyn til nasjonale og regionale mål for areal- og transportpolitikken, bør avtale om bypakke for Haugesund og fastlands-Karmøy prioriteres ved utarbeidelse av nye bompengepakker. Bypakken må innrettes mot tilskuddsordning med statlig avtale og nullvekstmål for personbiltransporten.

Oppdatert kunnskapsgrunnlag med mulighetsstudie for utbedring av dagens veier bør foreligge før det foretas valg om innretting og ambisjonsnivå for egne bompengepakker for Karmøy på fylkesvei 547 (fv. 547) og Haugesund nord-Sveio på fylkesvei 47 (fv. 47).

Bakgrunn for saken

I 2019 vedtok kommunene på Haugalandet samt Rogaland og Vestland fylkeskommune å utrede nye bompengepakker som kan starte opp når dagens Haugalandspakke går ut i 2023. De involverte kommunene, fylkeskommunene, Statens vegvesen og Statsforvalteren i Rogaland samarbeider både administrativt og politisk i forbindelse med bompengeutredingen. Den aktuelle høringen skal legge grunnlag for videre involvering fra kommunene med mulighet for innspill om hvilke bompengepakker de ønsker å arbeide videre med, innretting og geografisk inndeling. Fylkeskommunen har utarbeidet et notat som danner grunnlag for høringen hvor blant annet handlingsrommet for utforming av nye bompengepakker beskrives.

Statsforvalterens vurdering

Generelt

Våre innspill til høringen gis av hensyn til de ansvarsområdene som vi er satt til å ivareta gjennom kommunenes samfunns- og arealplanlegging. I arbeidet med bompengepakker på Haugalandet er våre ansvarsområder knyttet til ivaretagelse av nasjonale og regionale mål knyttet til areal- og transportplanleggingen. Overordnede mål om redusert vekst i personbiltrafikken og prioritering av tiltak for økt kollektivbruk, sykkel- og gange vil derfor være viktige premisser for vår uttale. Bompengepakkene som skal finansiere samferdselstiltak på Haugalandet må baseres på slike



målsettinger for samfunns- og arealplanleggingen. Vi vil i den sammenhengen særlig vise til følgende overordnede styringsdokumenter:

-FNs 17 bærekraftmål som Regjeringen har bestemt skal være det politiske hovedsporet for å ta tak i vår tids største utfordringer også i Norge. Bærekraftmålene må derfor være viktig premisse for samfunns- og arealplanleggingen. Målene om innovasjon og infrastruktur, bærekraftige byer og samfunn samt målet om stans i klimaendringene, er de viktigste bærekraftmålene i forbindelse med planlegging av infrastruktur i denne saken.

-Nasjonal transportplan (2023-2033) hvor et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem er det overordnede og langsiktige målet for transportsektoren. FNs bærekraftmål har vært med på å gi retning for arbeidet med å utvikle det overordnede målet for transportplanen. I planen fremheves også viktigheten av å se areal- og transportplanlegging i sammenheng når samferdselsprosjekter utvikles.

-Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal og transportplanlegging. Vi viser i den sammenheng særlig til kapittel 3 om retningslinjens mål som lyder slik:

«Planlegging av arealbruk og transportsystem skal fremme samfunnsøkonomisk effektiv ressursutnyttelse, god trafiksikkerhet og effektiv trafikkavvikling. Planleggingen skal bidra til å utvikle bærekraftige byer og tettsteder, legge til rette for verdiskaping og næringsutvikling, og fremme helse, miljø og livskvalitet.

Utbyggingsmønster og transportsystem bør fremme utvikling av kompakte byer og tettsteder, redusere transportbehovet og legge til rette for klima- og miljøvennlige transportformer. I henhold til klimaforliket er det et mål at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange.

Planleggingen skal legge til rette for tilstrekkelig boligbygging i områder med press på boligmarkedet, med vekt på gode regionale løsninger på tvers av kommunegrensene.»

-Regionalplan for areal- og transport på Haugalandet som legger grunnlag for en sterk satsing på gange og sykling i tettsteder i hele regionen. Planen legger også vekt på utvikling av konkurransedyktig kollektivtransport, der det er mulig. Vi viser særlig til mål 5 i kapittel 1.2 der det står at; *«Transport er effektivt, enkelt, forutsigbart og miljøvennlig, og klimautslippene er redusert i tråd med vedtatte mål. Gåing, sykling og kollektivtransport utgjør hovedtyngden av korte reiser innenfor tettstedene.»*

Innspillene våre tar utgangspunkt i spørsmålene som fylkeskommunene har formulert innledningsvis i høringsdokumentet. Vi har ellers lagt vekt på de tema som vi anser som mest aktuelle for ivaretagelse av Statsforvalterens ansvarsområder.

Bypakke

Haugalandet har tidligere, som en av de fem mellomstore byregionene, inngått intensjonsavtale som binder regionen til et samarbeid for å komme i posisjon til å få statlige midler gjennom byvekst-avtaler. I Nasjonal transportplan 2022-2033 (NTP) fremgår det også at Regjeringen vil etablere en ny tilskuddsordning for klima- og miljøvennlig byutvikling og god framkommelighet i Bodø, Ålesund, Haugesund, Arendal/Grimstad og Vestfoldbyen (Tønsberg, Sandefjord og Larvik). Statsforvalteren anser det som viktig at vi gjennom det pågående arbeidet med bompengeutredningen kommer i posisjon til å få tildelt slike nasjonale tilskudd til Haugalandet. Styling av parkeringsregime og planlegging av arealbruken etter plan- og bygningsloven er viktige virkemidler som lokale



myndigheter må bruke målrettet for å redusere utslippene i transportsektoren. Det er i den sammenhengen viktig å se areal- og transportplanlegging i sammenheng i forbindelse med kommunenes arealbruksvurderinger generelt og byutvikling spesielt. I den forbindelse er det viktig at samferdselspakkene bidrar til at planlagte tiltak som fører til klar endring i reisemønster, som flere kollektivreiser, mer sykling, gåing og redusert personbiltrafikk, faktisk kan realiseres. Statsforvalteren støtter derfor opp under fylkeskommunens faglige tilråding om at det skal arbeides videre med en bypakke som innrettes mot ny tilskuddsordning med statlig avtale og nullvekstmål for personbiltransport. Bypakken må inkludere både Haugesund by og fastlands-Karmøy. Det aktuelle området fremstår som et sammenhengende byområde som samlet sett har betydelig potensiale for redusert bilbruk og tilrettelegging for økt kollektivbruk og sykkel/gange. Selv om dette området inngår i to forskjellige kommuner, kan ikke kommunegrensen legge noen avgjørende føringer i denne sammenheng. Det er viktig at vi i første omgang konsentrerer Bypakken om det aktuelle byområdet, der mulighetene er størst for å nå nullvekstmålet.

Bompengepakke for Karmøy/fv. 547

Vi viser til fylkeskommunens faglige anbefaling om at kommunene og fylkeskommunene arbeider videre med egne bompengepakker på Karmøy/fv. 547. Det er i den forbindelse lagt til grunn som et premiss at det først lages en mulighetsstudie for utbedring av dagens veg og med gjennomgang av alternativer for Åkra Sør-Veakrossen, før valg om innretting og ambisjonsnivå. At det ikke foreligger vedtatt regulering for hele den planlagte omkjøringsveien er en faktor i dette.

Statsforvalteren vil bidra i det kommende utredningsarbeidet knyttet til vår innsigelse til planområdets nordre del. I dette arbeidet inngår blant annet alternativvurderinger og utredninger av henholdsvis dagløsning, kulvertløsning og tunnelløsning. På nåværende tidspunkt er omkjøringsveien ikke tilstrekkelig planavklart og den totale kostnadsrammen er også usikker. Vi støtter også av den grunn opp under fylkeskommunens faglige anbefalinger om å lage en mulighetsstudie for utbedring av dagens veg, før valg om innretting og ambisjonsnivå for en eventuell bompengepakke. Her må det også inngå oppdaterte trafikk tall og trafikkprognoser der det også vektlegges endring i reisemønster. Ved å avvente nærmere innretting og ambisjonsnivå for bompengepakkene kan kommunen, blant annet basert på mulighetsstudien, også vurdere om forbedringer av infrastrukturen i større grad kan baseres på utbedringer langs eksisterende vei. At de store veiprojektene på Karmøy har et høyt konfliktnivå i forhold til landbruk, natur, landskap og friluftsliv er også et moment i den vurderingen. Prioritering av utbedringer langs eksisterende vei kan i tillegg gi økt handlingsrom for tiltak for gående og syklende i tilknytning til kommunens byer og tettsteder.

Bompengepakke for Haugesund nord-Sveio/fv. 47

Statsforvalteren støtter opp under fylkeskommunens faglige anbefalinger om å lage en mulighetsstudie for utbedring av dagens veg, før valg om innretting og ambisjonsnivå av en eventuell bompengepakke.

Med hilsen

Lone Merethe Solheim
statsforvalter

Marit Sundsvik Bendixen
fylkesmiljøvernsjef

Dokumentet er elektronisk godkjent



Kopi til:

VINDAFJORD KOMMUNE	Rådhusplassen 1	5580	ØLEN
HAUGESUND KOMMUNE	Postboks 2160	5504	HAUGESUND
KARMØY KOMMUNE	Postboks 167	4291	KOPERVIK
ETNE KOMMUNE	Sjoarvegen 2	5590	ETNE
SVEIO KOMMUNE	Postboks 40	5559	SVEIO
TYSVÆR KOMMUNE	Postboks 94	5575	AKSDAL
SAUDA KOMMUNE	Postboks 44	4201	SAUDA
BOKN KOMMUNE	Boknatunvegen 37	5561	BOKN
UTSIRA KOMMUNE	Postboks 63	5547	UTSIRA
STATENS VEGVESEN	Postboks 1010 Nordre Ål	2605	LILLEHAMMER