



Saksbehandler: Oddrun Lund

Kommunedirektør/rådmann: Vibeke Vikse Johnsen

Saksnr.	Utvalg	Møtedato
096/21	Formannskapet	04.10.2021
107/21	Kommunestyret	18.10.2021

Bompengeutredning Haugalandet - behandling av strategivalg for nye bompengepakker

Rådmannens forslag til vedtak:

1. Karmøy kommunestyre gir sin tilslutning til at Rogaland fylkeskommune, i samarbeid med berørte kommuner på Haugalandet, arbeider videre med utredning av en bypakke for Haugesundsregionen. Bypakken innrettes mot den nye statlige tilskuddsordningen for mindre byområder gitt i NTP 2022-2033. Bypakken avgrenses geografisk til det sammenhengende byområdet som fastlands- Karmøy er en del av.
2. Karmøy kommunestyre gir sin tilslutning til at Rogaland fylkeskommune, i samarbeid med Karmøy kommune, arbeider videre med utredning av en ny bompengepakke for Karmøy/ Fv547.

Karmøy kommune ønsker å avvente valg av strategi for videreutvikling av Fv547 inntil forprosjekt for utbedring av eksisterende vegtrase og forfase for å avklare behov for konsekvensutredning av Åkra Sør – Veakrossen er gjennomført, slik Rogaland fylkeskommune anbefaler. Karmøy kommunestyre ber om at dette arbeidet får høy prioritet. Det er ønskelig å se på om pakken også kan inneholde tiltak for gående og syklende i byer og tettsteder innenfor bompengeområdet, og et effektivt sykkeltilbud mellom Åkra og Helganeskrysset.

3. Karmøy kommune stiller seg positiv til en fremtidig bompengepakke for E134 med ny Karmsund bro, og ber Statens vegvesen komme raskt i gang med kommunedelplan for ny E134 med ny Karmsund bro med mål om finansiering i NTP 2026-2038. Karmøy kommune

er innforstått med at bompengeinnkrevningen i en bypakke og bompengepakke på Karmøy/fv. 547 må tilpasses underveis dersom ny Karmsund bro skal finansieres innenfor samme bompengeperiode.

Karmøy kommune stiller seg positiv til en fremtidig bompengepakke for fullfinansiering av E134 Bakka – Solheim, og ber Statens vegvesen utrede dette.

Formannskapet 04.10.2021:

Behandling:

Fremskrittspartiet, foreslått av Einar Roald Endresen, Fremskrittspartiet

Karmøy kommune skal ikke innlemmes i noen ny bompengepakke etter at perioden for Haugalandspakken går ut i 2023.

Felles forslag ap, h, kl, KrF og sp, foreslått av Alf Magne Grindhaug, Kristelig Folkeparti

Tillegg til opprinnelig punkt 3:

Karmøy kommune har klare forventninger til at staten bærer de vesentligste kostnadene ved bygging av ny Karmsund bro.

Helge Thorheim, Gruppeleder Karmøylista på vegne av KL, Ap, H, KrF, foreslått av Helge Thorheim, Karmøylista

1. Karmøy kommunestyre gir sin tilslutning til at Rogaland fylkeskommune, i samarbeid med berørte kommuner på Haugalandet, arbeider videre med utredning av en bypakke for Haugesundregionen. Bypakken innrettes mot den statlige tilskuddsordningen for mindre byområder gitt i NTP 2022-2033. Kommunestyret forutsetter at en bypakke utredes alternativt for Haugesund by (Haugesund kommune) og et alternativ med det sammenhengende byområdet som fastlands-Karmøy er en del av. Det forutsettes at den delen av fastlands-Karmøy som evt skal inngå i en bypakke blir nærmere prioritert og avgrenset i samarbeid med Karmøy kommune.

2. Karmøy kommunestyre gir sin tilslutning til at Rogaland fylkeskommune, i samarbeid med Karmøy kommune, arbeider videre med en utredning av en ny bompengepakke for Karmøy/Fv547.

Karmøy kommune har tidligere gjennom møter med Rogaland fylkeskommune meddelt sin strategi for utvikling av Fv547 som medfører oppgradering/forbedring av eksisterende vegtrase mellom Veia og Helganeskrysset samt Omkjøringsvegen Åkra Sør-Veakrossen. Karmøy kommune legger fortsatt denne strategien til grunn og ber om at det utredes hvilke tiltak som bør iverksettes på nåværende trase mellom Veia og Helganeskrysset. Karmøy kommune ber videre om at utredning av gjenstående planarbeid for å tilfredsstille KMD's krav for å realitetsbehandle Fv547 Åkra Sør-Veakrossen får høy prioritet.

Nilsen (H) ba om gruppemøte.

Det ble innvilget gruppemøte fra kl. 17.35-17.57.

Thorheim (KL) fremmet fellesforslag til nytt punkt 1 og 2 på vegne av KL, Ap, H og KrF.

Grindhaug (KrF) fremmet fellesforslag som tillegg til opprinnelig punkt 3 på vegne av Ap, H, KL, KrF og Sp:

Endresen (FrP) fremmet forslag på vegne av FrP.

Forslaget fremsatt av Endresen (FrP) fikk 2 stemmer mot 9 stemmer og falt (Frp 1, UA 1).

Ordfører foreslo at det ble foretatt en punktvis avstemning av fellesforslaget fremsatt av Thorheim, og deretter avstemning av fellesforslaget fremsatt av Grindhaug (KrF).

Formannskapet tilsluttet seg dette.

Punkt 1 i fellesforslaget fremsatt av Thorheim på vegne av KL, Ap, H og KrF ble vedtatt med 9 stemmer mot 2 stemmer (Frp 1, UA 1).

Punkt 2 i fellesforslaget fremsatt av Thorheim på vegne av KL, Ap, H og KrF ble vedtatt med 8 stemmer mot 2 stemmer (Sp 1, Frp 1, UA 1).

Fellesforslaget fremsatt av Grindhaug (KrF) på vegne av Ap, H, KL, KrF og Sp ble vedtatt med 9 stemmer mot 2 stemmer (Frp 1, UA 1).

FSK- 096/21 Vedtak:

1. Karmøy kommunestyre gir sin tilslutning til at Rogaland fylkeskommune, i samarbeid med berørte kommuner på Haugalandet, arbeider videre med utredning av en bypakke for Haugesundregionen. Bypakken innrettes mot den statlige tilskuddsordningen for mindre byområder gitt i NTP 2022-2033. Kommunestyret forutsetter at en bypakke utredes alternativt for Haugesund by (Haugesund kommune) og et alternativ med det sammenhengende byområdet som fastlands-Karmøy er en del av. Det forutsettes at den delen av fastlands-Karmøy som evt skal inngå i en bypakke blir nærmere prioritert og avgrenset i samarbeid med Karmøy kommune.

2. Karmøy kommunestyre gir sin tilslutning til at Rogaland fylkeskommune, i samarbeid med Karmøy kommune, arbeider videre med en utredning av en ny bompengepakke for Karmøy/Fv547.

Karmøy kommune har tidligere gjennom møter med Rogaland fylkeskommune meddelt sin strategi for utvikling av Fv547 som medfører oppgradering/forbedring av eksisterende vegtrase mellom Vea og Helganeskrysset samt Omkjøringsvegen Åkra Sør-Veakrossen. Karmøy kommune legger fortsatt denne strategien til grunn og ber om at det utredes hvilke tiltak som bør iverksettes på nåværende trase mellom Vea og Helganeskrysset. Karmøy kommune ber videre om at utredning av gjenstående planarbeid for å tilfredsstille KMD's krav for å realitetsbehandle Fv547 Åkra Sør-Veakrossen får høy prioritet.

3. Karmøy kommune stiller seg positiv til en fremtidig bompengepakke for E134 med ny Karmsund bro, og ber Statens vegvesen komme raskt i gang med kommunedelplan for ny E134 med ny Karmsund bro med mål om finansiering i NTP 2026-2038. Karmøy kommune er innforstått med at bompengeinnkrevingen i en bypakke og bompengepakke på Karmøy/fv. 547 må tilpasses underveis dersom ny Karmsund bro skal finansieres innenfor samme bompengeperiode. Karmøy kommune stiller seg positiv til en fremtidig bompengepakke for fullfinansiering av E134 Bakka – Solheim, og ber Statens vegvesen utrede dette

Karmøy kommune har klare forventninger til at staten bærer de vesentligste kostnadene ved bygging av ny Karmsund bro.

Saksutredning

Sammendrag

Haugalandspakken ble iverksatt i 2008 og er nå i slutfasen, bompengeneinnkrevingen avsluttes i 2023. Kommunene som deltar i Haugalandspakken gjorde i 2019 prinsippvedtak om at det skulle startes opp utredning av ny(e) samferdselspakke(r) etter 2023 med 3 ulike pakkeløsninger:

- fremtidig byvekstavtale/ bypakke for en eller flere av bykommunene på Haugalandet
- strekningsvis pakke for E134
- strekningsvis pakke for Fv47 (nå Fv47 og Fv547)

Nasjonale og regionale føringer for transportutviklingen er skjerpet i løpet av de siste 10- årene, og etablering av nye bompengepakker må ha en innretning som støtter opp under en bærekraftig areal- og transportutvikling i tråd med FN's bærekraftsmål.

I NTP 2022-33 er det innført en ny tilskuddsordning for å styrke satsingen på kollektivtransport, sykling og gange for mindre byområder. Ordningen omfatter 5 byområder, deriblant Haugesund. Delfinansiering av E134 Bakka – Solheim er inne i planperioden, mens E134 Helganes – Aksdal/ ny Karmsund bro ikke er omtalt.

Rogaland og Vestland fylkeskommuner ber nå kommunene på Haugalandet om å ta stilling til mål og strategier for nye bompengepakker på fylkeskommunalt og kommunalt vegnett. Dette er en del av utredningsprosessen før det skal tas endelig beslutning om nye bompengepakker etter 2023. Fylkestingene skal ta stilling til videre utredningsarbeid i desember. Vedtaket som nå skal gjøres innebærer ikke at kommunene forplikter seg til å delta i nye bompengepakker, dette skal det først tas stilling til når bompengeforslagene er ferdig utarbeidet. Bompengenivå og den totale bompengebelastningen på Haugalandet er en del av de temaene som må utredes nærmere før lokalpolitisk vedtak om tilslutning til nye bompengepakker.

Karmøy kommunestyre skal i denne saken ta stilling til videre utredning av

1. en bypakke for Haugesund og fastlands- Karmøy, og om det er ønskelig at bypakken skal innrettes mot den nye tilskuddsordningen for mindre byområder i NTP 2022-33. Det må også tas stilling til geografisk avgrensning av pakken.
2. en ny bompengepakke for Karmøy/ Fv547, og hvilken prosess kommunen ønsker for det videre arbeidet med en slik pakke.
3. Fremtidige bompengepakker for E134

Det foreslås et to-delt utredningsløp på Karmøy, der man i løpet av det neste året både ser nærmere på om det kan finnes en framtidsrettet løsning for Karmøy som er rimeligere og enklere å gjennomføre enn å bygge helt ny veg, og parallelt se på hva som gjenstår av utredninger og planarbeid for å tilfredsstille KMD's krav for å realitetsbehandle fv547 Åkra Sør – Veakrossen. Rogaland fylkeskommune anbefaler at strategivalget for ny bompengepakke på Karmøy/ fv547 utsettes til dette arbeidet er gjennomført.

Bompengenivå for pakker på fylkesvegnettet og kommunalt vegnett må tilpasses underveis dersom bompengepakker på riksvegnettet innføres underveis i bompengeperioden. Dette er særlig aktuelt for bypakke og pakker på Karmøy i forhold til E134 ny Karmsund bro, som vil belaste de samme trafikkstrømmene.

Bakgrunn for saken

Haugalandspakken – en tradisjonell vegpakke

Haugalandspakken startet i 2008 med bakgrunn i FDP for areal og transport på Haugalandet og Transportplan for Haugalandet, vedtatt i 2004. Pakken varer til 2023, og er en tradisjonell bompengepakke hovedsakelig rettet mot vegtiltak på Fv47 og E134.

Ikke alle ønskede tiltak er finansiert, men pakken har gitt en rekke utbedringer på hovedvegnettet

over Karmøy, og en del av fylkesvegnettet for øvrig. Restporteføljen i Haugalandspakken er nå avgjort. Rundkjøring i Åkra og Veakrossen kommer innen 2023, samt internvegnett sentralt i Åkra, som vil avlaste fv547 og gi god trafikkavvikling i alle fall frem til 2040 ifølge nye trafikkanalyser. Dersom bufferen strekker til kan evt. også i Salhusvegen finansieres innenfor Haugalandspakken.

Nye statlige retningslinjer i 2019 gjør at muligheten til å øke gjennomsnittstaksten og forlenge innkrevingsperioden med inntil fem år er falt bort. Takstøkningssaken i Haugalandspakken ble avvist januar 2020 med bakgrunn i at den foreslåtte økningen ikke samsvarte med gjeldende retningslinjer for bompengepakker.

Nye bompengepakker etter 2023

Siden 2004 har det skjedd endringer i overordnede mål og føringer med økt fokus på hvordan vi planlegger bærekraftige byområder og transportløsninger. Ny regionalplan for areal og transport på Haugalandet 2016, KVV 2015, KS1 2016, nasjonale forventninger 2019, og nylig vedtatt NTP 2022 – 33 m.fl. legger føringer for den fremtidige transportutviklingen og etablering av nye bompengepakker på Haugalandet.

Både stat, fylkeskommuner og kommuner har begrenset med ressurser til utvikling og drift av det offentlige vegnettet. I områder som har tilstrekkelig trafikkgrunnlag er det derfor nødvendig å finansiere vegprosjekter med bompenger.

Rogaland og Vestland fylkeskommuner, kommunene på Haugalandet, Statens vegvesen og Statsforvalteren samarbeider om å forberede nye bompengepakker gjennom den etablerte K-gruppa (administrativ) og S- gruppa (politisk) i Haugalandspakken. Informasjon om arbeidet med nye bompengepakker, rapporter og notater som er utarbeidet underveis, er tilgjengelige på <https://www.rogfk.no/vare-tjenester/vei-og-kollektivtransport/bompengeprojekter/nye-bompengepakker-pa-haugalandet/>

Proessen for nye bompengepakker er planlagt for å kunne sette i gang nye bompengepakker når dagens Haugalandspakke avsluttes i 2023. Det er forutsatt en optimal fremdrift for å rekke 2023. Forsinkelser i prosessen vil ikke ha kostnadmessige konsekvenser, men det kan være fordelaktig med kontinuitet og forutsigbarhet rundt bompenger i regionen.

Diskusjonsgrunnlag – areal- og transportutvikling på Haugalandet etter 2023 ble fremlagt for S-gruppen høsten 2017. Kommunene og Fylkestingene i Rogaland og Hordaland fattet i 2019 prinsippvedtak om at det skulle startes arbeid med utredning av ny(e) samferdselspakke(r). Prinsippvedtaket var en bestilling på utredning av 3 ulike bompengepakker for Haugalandet:

- fremtidig byvekstavgift/ bypakke for en eller flere av bykommunene på Haugalandet
- strekningsvis pakke for E134
- strekningsvis pakke for Fv547

Proessen er fortsatt i utredningsfasen (3B i figuren), og kommunene på Haugalandet er nå bedt om å ta stilling til mål og strategier for nye bompengepakker på det fylkeskommunale og kommunale vegnettet, med bakgrunn i det kunnskapsgrunnlaget vi har nå. Mål og strategier for nye pakker vil deretter bli behandlet i Fylkestinget i desember 2021.



Figur 1.1: Bompengeutredningen (fase 3) deles i tre del-faser (3A-C) for å styrke prosess og forankring.

Vedtaket som nå skal gjøres innebærer ikke at kommunene forplikter seg til å delta i nye bompengepakker. Utover i 2022 skal det arbeides mer detaljert med utforming av de valgte bompengepakkene, hvilke prosjekter som skal inngå, prioriteringsrekkefølge, bompengetakster, plassering av bomstasjoner mm, før lokalpolitisk vedtak om tilslutning til nye bompengepakker. Det må også startes reguleringsplaner og kostnadsoverslag for de største prosjektene i hver pakke. Deretter gjennomføres statlig kvalitetssikring og Stortingsbehandling.

Fylkeskommunene ber alle kommunene på Haugalandet ta stilling til

- skal det arbeides videre med utredning av bypakke og egne bompengepakker for Karmøy/ Fv547 og Haugesund Nord – Sveio/ fv47?
- Skal det planlegges for at det kan komme bompengeinnkreving til store statlige prosjekter på E134 og E39 etter hvert som de blir klare, deriblant til E134 Helganes – Aksdal/ Karmsund bru?

Karmøy kommune må ta stilling til videre utredning av

1. En bypakke for Haugesund og fastlands- Karmøy, og gi signaler om det er ønskelig at bypakken skal innrettes mot den nye tilskuddsordningen for mindre byområder i NTP 2022-33. Det må også tas stilling til geografisk avgrensning av pakken.
2. En ny bompengepakke for Karmøy/ Fv547, og hvilken prosess kommunen ønsker for det videre arbeidet med en slik pakke.
3. Fremtidige bompengepakker for E134

Foreløpige vurderinger av bompengenivå

Dagens Haugalandspakke har netto passeringsinntekter på ca 165 mill kr årlig (2019). I overkant av 60% kommer fra bomstasjonene i byområdet Haugesund/ fastlands- Karmøy, ca 25% fra Karmøy og ca 15% på E134 og E39. I løpet av en bompengeperiode som er på 15- år vil man i byområdet kunne finansiere prosjekter for om lag 2 mrd kr med dagens bompengenivå. I Karmøy vil man med dagens bompengenivå kunne finansiere prosjekter på inntil 600 mill kr i enkeltstående bompengeprojekt, og opp mot 800 mill kr for en porteføljestyrt pakke med mindre prosjekter.

Takstnivået i Haugalandspakken er relativt lavt i forhold til andre, regionale bypakker og andre bompengepakker. En takst på 22 kr for lette kjøretøy ville tilsvart ordinær takst i de større byene Oslo/Stavanger/Bergen) Det er allerede noen regioner og byområder på størrelse med Haugalandet som har en takst på dette nivået eller enda høyere (Nedre Glomma, Førde, Ålesund, Grenland).

Bompengeinnkreving til de store statlige prosjektene som E134 Bakka – Solheim, E39 Bokn – Hope og E134 Helganes Aksdal/ Karmsund bru kan komme på plass innenfor samme innkrevingsperiode

som bypakke og nye bompengepakker på fylkesvegnettet, men ligger noe lengre frem i tid slik det ser ut nå.

Samlet bompengebelastning i regionen må utredes nærmere og tas stilling til før stortingsbehandling av nye bompengepakker. Det er et viktig moment i denne sammenhengen at et høyt bompengenivå på fylkesvegnettet kan bli utfordrende dersom de tunge statlige prosjektene ønskes igangsatt innenfor samme periode.

Saks- og faktaopplysninger

Nasjonale og regionale føringer for transportutviklingen

I nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2019 – 2023 har Regjeringen bestemt at FNs 17 bærekraftsmål, som Norge har sluttet seg til, skal være det politiske hovedsporet for å ta tak i vår tids største utfordringer, også i Norge. Det er derfor viktig at bærekraftmålene blir en del av grunnlaget for samfunns- og arealplanleggingen. Et godt transportsystem er avgjørende for et moderne samfunn, og en viktig del av utbyggingsmønsteret og byutviklingen. Arealeffektivitet, reduserte klimagassutslipp og å hindre byspredning er viktig for å styrke grunnlaget for levende byer, økt kollektivtransport, sykling og gange.

Samferdselsdepartementet vedtok konseptvalgutredning (KVU) for Haugesundsområdet i 2015. KVU'en viser at nullvekst i personbiltrafikken i byområdet er mulig med en aktiv virkemiddelbruk. Hovedanbefalingen i KVU, kort oppsummert, er tilrettelegging for sykkel, parkeringsrestriksjoner og kjøprising i byområdet, og fremkommelighet for næringstrafikken på E134 med bygging av ny Karmsund bro som første prioritet.

Regionalplan for Areal- og transport på Haugalandet ble vedtatt av Fylkestinget i juni 2016. Mål for utviklingen på Haugalandet som er relevante for saken:

- Levende og velfungerende tettsteder og grendesentre, kompakt utbyggingsmønster
- Effektiv, enkel, forutsigbar og miljøvennlig transport – korte daglige reiser
- Langsiktig bruk og vern

ATP Haugalandet har mål om redusert vekst i personbiltrafikken. ATP Haugalandet sine retningslinjer for samferdsel er at på hovedaksene inn til byområdet Haugesund, fv.47/E134, skal fremkommelighet for kollektivtransporten prioriteres, så næringstransporten, før personbiltransport. Hovedfokus skal være på gange og sykling innenfor tettstedene.

Samferdselsstrategi for Rogaland 2018-2029 er strategisk retningsgivende innenfor samferdsel for framtidige regionale areal- og transportplaner:

- Bompengepakker i områder hvor det finnes tilstrekkelig trafikkgrunnlag
- Transportutvikling skal bygge opp under en attraktiv og miljøvennlig byutvikling i byområder og større tettsteder. Mest mulig av veksten i persontransport tas med gåing, sykling og kollektivtransport
- Et effektivt kollektivtilbud som knytter sammen ulike tettsteder og byområdene

Handlingsprogram for kollektivtransport i Rogaland 2018-2021:

- Gjennom ATP Haugalandet prioriteres miljøvennlig transport i Haugesundsområdet.
- Kollektiv prioriteres fremfor bilbruk
- Sykkel og gåing prioriteres fremfor alle andre transportformer

Utviklingsplan for Rogaland - Regional planstrategi 2021-2024 - FN's bærekraftsmål er lagt til grunn

for utviklingsplanen av Rogaland, bærekraftig utvikling handler om å ta vare på behovene til mennesker som lever i dag, uten å ødelegge fremtidige generasjoners muligheter til å dekke sine.

Lokale føringer for transportutviklingen

De fem mellomstore byregionene Bodø, Ålesund, Haugesund- Karmøy, Arendal- Grimstad og Vestfoldbyen inngikk i 2018 en intensjonsavtale som binder dem til et forpliktende samarbeid for å komme i posisjon for statlige midler gjennom byvekstavtaler, tidligere bymiljøavtaler, i ny Nasjonal transportplan gjeldende fra 2022 til 2033. NTP 2022-33 ble vedtatt i Stortinget juni 2021, med en ny tilskuddsordning for mindre byområder, bla. Haugesundsregionen.

FNs bærekraftsmål skal ifølge kommunal planstrategi 2020 og planprogram til kommuneplanens samfunnsdel 2020 skal være førende for hvordan ny kommuneplan for Karmøy skal utarbeides.

Visjon: *Sammen skaper vi en bærekraftig og inkluderende kommune.* Vedtatte hovedmål for

kommuneplanens samfunnsdel er God helse (3), God utdanning (4), Likestilling mellom kjønnene (5),

Anstendig arbeid og økonomisk vekst (8), Bærekraftige byer og tettsteder (11), Stoppe klimaendringene og styrke biologisk mangfold (13 – 15), Samarbeid for å nå målene (17).

De viktigste behovene som gjør det nødvendig med nye bompengepakker

- Attraktive by- og tettstedssentre med korte avstander og god tilgjengelighet
- Helhetlige mobilitetsløsninger som støtter opp under bærekraftig utvikling
- Mer gåing, sykling og kollektivtransport
- Tilgjengelighet for næringstransport og logistikk/varelevering
- Tilgjengelighet til regionale funksjoner og arbeidsmarked, redusere forsinkelser
- Trafikksikkerhet, særlig for myke trafikanter

Planlegging og valg av prosjekter må også ta hensyn til god ressursutnyttelse, gjennomførbarhet og forutsigbarhet, robusthet overfor framtida, ivareta landbruksjord, naturverdier, friluftsområder, kulturminner og andre arealverdier, ivareta og videreutvikle byene og tettstedenes kvaliteter.

Status for de store vegplanene på fv547 - Åkra Sør-Veakrossen og Veakrossen - Helganes

I brev datert 15.04.2021 sier KMD at reguleringsplanen for fv547 Åkra Sør - Veakrossen ikke følger opp føringene i departementets vedtak av KDP i 2018 i tilstrekkelig grad. Nordre del av reguleringsplanen kan ikke realitetsbehandles før det foreligger en oppdatert utredning og systematisk sammenlikning for prissatte og ikke prissatte konsekvenser av alternativer (Dagløsning, lang kulvertløsning/ tunnelloøsning og 0- alternativ) i samsvar med Naturmangfoldloven kap II og forskrift om konsekvensutredninger.

Fylkesmannen i Rogaland hadde i 2018 innsigelse til alle trasealternativer i KDP for FV547 Veakrossen – Helganes, med unntak av 0+- alternativet. Innsigelse ble gitt med bakgrunn i regionalplan for Haugalandet, nasjonale mål om redusert vekst i personbiltrafikken, prioritering av tiltak for økt kollektivbruk og sykkel/gange som transportformer, at planen svekka grunnlaget for etablering av byvekstavtale på Haugalandet, og negative konsekvenser for landskap, naturmiljø- og landbruk.

Det ble gjennomført drøftingsmøte i 2019, med gjennomgang og drøfting av Fylkesmannen sine krav for å kunne trekke innsigelsen. Plansaken har siden ligget i bero.

Rogaland fylkeskommune sin anbefaling til utredningsløp for nye bompengepakker som er aktuelle for Karmøy kommune

I notat *Nye bompengepakker på Haugalandet - undervegshøring til kommuner og statsetater høsten 2021* er prosessen nærmere redegjort for, notatet er vedlagt saken.

1. Videre utredning av Bypakke for Haugesund og fastlands- Karmøy kommune

En bypakke for Haugesund og fastlands- Karmøy kan være klar for iverksetting i 2023. Rogaland fylkeskommune anbefaler at det arbeides videre med utredning av bypakke for Haugesundsregionen.

Fylkeskommunen anbefaler at bypakken innrettes mot den nye tilskuddsordningen for mindre byområder i NTP 2022- 2033, med statlig avtale og nullvekstmål for personbiltrafikken. Den nye tilskuddsordningen i NTP2022-33 har en ramme på 600 mill. over fire år til fem mindre byområder, deriblant Haugesundsregionen. Ordningen gir mulighet for tilskudd til gange- sykkel- og kollektivtiltak på fylkeskommunalt og kommunalt vegnett. Nyordningen for de mindre byene krever at det etableres en bypakke med nullvekstmål for personbiltransport og 20 % egenfinansiering. Resten av pakken finansieres med statlig tilskudd og bompenger.

Statens vegvesen og Fylkeskommunen anbefaler å avgrense bypakken geografisk til det sammenhengende byområdet i Haugesund og fastlands- Karmøy, der det ligger best til rette for en slik transportpolitikk, fordi reisene er kortere og arealbruken tettere enn i regionen for øvrig. Den detaljerte utformingen av bypakken skal utredes nærmere i samarbeid med kommunene. Tiltakene i pakken må bidra til nullvekst i personbiltrafikken, det kan være gange, sykkel, og kollektivtiltak, og utbedringstiltak på vegnettet som bidrar til byutvikling. Større prosjekter må planavklares og kostnadsvurderes.

2. Videre utredning av ny bompengepakke for Karmøy/ fv547 – et todelt utredningsløp og utsettelse av strategivalget

De to store Haugalandspakkeprosjektene langs fv547, Åkra Sør – Veakrossen og Veakrossen – Helganes er ikke planavklart, og det endelige utfallet av planprosessene er usikre. Sluttbehandling av disse to planprosessene vil ikke bli ferdig tidnok til å kunne starte ny bompeng INNkreving fra 2023.

Fylkesutvalget i Rogaland fattet vedtak om fremtidig utvikling av fv547 over Karmøy i sak 102/2021 den 08.06.2021. Fylkesrådmannen bes i samarbeid med Karmøy kommune å utrede:

- *andre gode, men rimeligere og mer gjennomførbare løsninger for hvordan Fv547 i Karmøy kommune kan videreutvikles*
- *hvilke utredninger som er nødvendige for å imøtekomme Kommunal- og moderniseringsdepartementets krav i brev av 15. april 2021*
- *For strekningen Veakrossen – Helganesveien (..) utrede en utbygging/utbedring av FV547 der deler av dagens tofeltsveg brukes videre*

Rogaland fylkeskommune har med bakgrunn i fylkesutvalgets vedtak startet opp et forprosjekt for fv547, for å fremskaffe kunnskap om handlingsrom, vurdere trafikkavvikling, trafiksikkerhet, avkjørsler, bo- og bymiljø, gang/sykkel på strekningen. Foreløpige trafikkanalyser indikerer at:

- Prosjektet Åkra Sør – Veakrossen (BTA1), finansiert i dagens Haugalandspakke, forventes å gi god trafikkavvikling + rom for vekst Åkra Sør-Veakrossen i alle fall i en tidsperiode frem til 2040.
- Det er mulig å håndtere trafikkavvikling på strekningen Veakrossen- Helganes i dagens vegtrase, dersom det gjennomføres utbedringstiltak.

Sak 153/21_Orientering om videre arbeid for å klargjøre utredninger og kostnader for fv.547 Åkra – Sør – Veakrossen ble vedtatt tatt til orientering i Samferdselsutvalget 08.09 og Fylkesutvalget 21.10.

<https://einnsynrfk.public.cloudservices.no/application/getMoteDokument?dokid=100433164-729358> Saken legges frem for Fylkestinget 26.10.

Sak 154/21_Bevilgning av fylkeskommunale midler til plan – og prosjektavklaring for nye bompengepakker på Haugalandet ble behandlet i Samferdselsutvalget 08.09. og Fylkesutvalget 21.10

<https://einnsynrfk.public.cloudservices.no/application/getMoteDokument?dokid=100433372-729688> Fylkesutvalget vedtok å bevilge til sammen 40 mill. kr. til reguleringsarbeid og prosjektavklaring for nye bompengepakker på Haugalandet, herav 10 mill. kr til videre arbeid med fase 1 (forfase) og fase 2 (silingsfase) for fv 547 Åkra Sør-Veakrossen. Saken sluttbehandles i Fylkestinget 26.10.

Med bakgrunn i den uavklarte plansituasjonen anbefaler Rogaland fylkeskommune at det jobbes videre med et todelt utredningsløp for ny bompengepakke for Karmøy/ Fv547

- En mulighetsstudie for å se på hva som kan oppnås med å forbedre dagens vegtrase på strekningen Åkra Sør – Helganeskrysset
- En forfase for å vurdere tunnelalternativer og KU- krav for Åkra Sør – Veakrossen

I løpet av 2022 vil disse forarbeidene være gjennomført og alternativene for utforming av en bompengepakke på Karmøy være bedre belyst, og det kan ligge til rette for at strategivalget kan tas opp på nytt. De mest aktuelle alternativene vil være:

Åkra Sør – Veakrossen som enkeltstående bompengeprojekt

Bompengneinnkreving på enkeltprosjekt må skje på etterskudd med behov for lånefinansiering. Åkra Sør – Veakrossen som enkeltstående bompengeprojekt vil etter fylkeskommunens beregninger få en totalkostnad på 1,2 mrd (350 mill i låne- og innkreivingskostnader), som vil gi en 3- dobling av bompengbelastningen for Skudenes – Åkra-trafikken.

En bompengepakke som inneholder Åkra Sør – Veakrossen prosjektet har en større usikkerhet ved seg, ved at plan for hovedprosjektet ikke er godkjent i KMD. Dersom man tar et strategivalg om å utrede bompengepakke med Åkra Sør – Veakrossen og utarbeide KU og planforslag med tunnelalternativ ved Breiabakka vil oppstart av ny bompengepakke for fv547 bli 2,5 - 3 år forsinket ift opprinnelig fremdriftsplan, og man vil få tilsvarende opphold i bompengneinnkrevingen på Karmøy. Det er så langt brukt ca 100 mill i planleggingsmidler på prosjektet. Gjenstående planavklaring vil etter Rogaland fylkeskommunes estimat koste om lag 25 mill.

Porteføljestyrt bompengepakke med Åkra Sør – Veakrossen + utbedringsprosjekter i dagens trase på strekningen Veakrossen – Helganes

I en slik bompengepakke vil innkreving og bygging skje parallelt (parallellinnkreving), og eventuelle kostnadsøkninger håndteres gjennom kutt i prosjektporteføljen. Pakken må ha en viss størrelse for å kunne finansiere et så stort prosjekt som Åkra Sør-Veakrossen, og samtidig tilfredsstille nytteprinsippet, krav til parallellinnkreving og finansiell sikkerhet. Rogaland fylkeskommune skisserer 5-600 mill kr til utbedringstiltak Veakrossen – Helganes og 200 mill til tiltak langs eksisterende veg gjennom Åkra. Totalvolumet i en slik pakke anslås til rundt 2 mrd kr, og en 2,5- dobling av bompengbelastningen på Midt- Karmøy.

Porteføljestyrt bompengepakke med utbedringsprosjekter langs hele fv547

I dagens Haugalandspakke har det i begrenset grad vært utredet om forbedring av dagens veg kan gi gode løsninger og rom for langsiktig utvikling på Karmøy, samtidig som kostnaden kan bli mindre enn for de store prosjektene Åkra Sør-Veakrossen og Veakrossen-Helganes.

Dersom forarbeidene viser gode resultater, kan det danne grunnlag for en mindre kostnadskrevende bompengepakke på Karmøy. En pakke uten de store prosjektene vil være enklere å balansere og å styre gjennomføringen av, og lånekostnader kan ytterligere reduseres. Dermed vil en også stå friere til å dimensjonere pakken etter ambisjonsnivå og akseptabelt bompengenivå.

Dersom man tar et strategivalg om å utrede bompengepakke med utbedring av fv547 Åkra Sør – Helganeskrysset om et års tid vil oppstart av ny bompengepakke for fv547 bli 1 år forsinket ift opprinnelig fremdriftsplan, og man vil få om lag et års opphold i bompengeinnkrevningen på Karmøys øyside i perioden 2023-2024.

3. Videre utredning av fremtidige bompengepakker for E134

Fremtidige bompengepakker på E134 og E39 er Statens vegvesen sitt ansvar, men må ha lokal og regional tilslutning.

Statens vegvesen anbefaler at det arbeides for at Karmsund bru kan prioriteres som selvstendig bompengeprojekt inn mot neste NTP. Det er avgjørende å komme raskt i gang med KDP for strekningen for at dette skal være aktuelt.

E134 Helganes-Aksdal/Karmsund bru har mange av de samme trafikantene som en bypakke og bompengepakke på Karmøy/fv. 547. Statens vegvesen har oppfordret til at kommunene og fylkeskommunene allerede nå signaliserer om de ønsker å «gi rom for» at det kan komme bompenger til de statlige prosjektene, og konkret for E134 Helganes-Aksdal/Karmsund bru. I praksis kan dette bety at bompengeinnkrevningen til fylkeskommunale og kommunale prosjekter i en bypakke og bompengepakke på Karmøy/fv. 547 må tilpasses underveis. Til stortingsbehandlingen av bypakke og bompengepakke på Karmøy må dette beskrives.

Vurdering

Bærekraftig areal- og transportutvikling er det gjennomgående målet i nasjonale, regionale og nyere lokale føringer for samfunnsutviklingen. Nye bompengepakker må ha en innretning som støtter opp under en bærekraftig areal- og transportutvikling i tråd med FN's bærekraftsmål. Bompengepakken skal finansiere den utviklingen kommunen planlegger, slik sett er dette to sider av samme sak.

1. Videre utredning av Bypakke for Haugesund og fastlands- Karmøy

Gode mobilitetsløsninger i byområdet Haugesund og fastlands- Karmøy er viktig for Karmøy kommune, og kommunens innbyggere har stor nytte av et trafikkikkert og pålitelig transporttilbud til og fra regionsenteret sitt. Regionale funksjoner og tyngden av publikumsrettede og arbeidsplassintensive virksomheter er i hovedsak konsentrert til Haugesund sentrum, mens handel og tyngre næringsvirksomhet er mer spredt. Haugesund kommune har tatt gode grep for å ivareta sentrumsutviklingen både i arealplaner og konkrete prosjekter de senere år. Reisevaneundersøkelsen i 2017 viser at det er mange korte reiser som tas med bil i Haugesund, og potensialet for å få reiser over på gange, sykkel og buss er stort. Dersom man får til en endret reisemiddelfordeling i byområdet, vil dette frigi vegkapasitet til de lengre reisene som må skje med bil.

Karmøy kommune har mange pendlere til Haugesund både til jobb og skole, og regionale funksjoner som sykehus, høyskole, tingrett, politistasjon, samt kulturtilbud, handelstilbud mm. Reisevaneundersøkelsen viser også at en fjerdedel av det totale transportomfanget i Haugesund

kommune er inn/ ut trafikk hovedsakelig fra Karmøy, Tysvær og Sveio. Dette viser hvor viktig regionsenteret er for regionen, og at nabokommunene også må bidra til å løse transportutfordringene i byområdet.

Nettverk for mellomstore byområder som Haugesund og Karmøy kommune har deltatt i, og det politiske arbeidet som er nedlagt her, har sannsynligvis hatt betydning for at ordningen kom i stand. Ved å innrette pakken mot tilskuddsordningen vil Haugesundsregionen få sin plass i staten sin transportprioritering i byområder, og får sin del av de midlene som nå er til disposisjon. Tilskuddsordningen er langt fra så stor som for de større byene som har byvekstavtaler, men det er likevel en viktig milepæl at det nå er etablert en ordning for å fremme gange, sykkel og kollektiv også i de mindre/ mellomstore byene som har sine transportutfordringer i noe mindre skala.

Dersom Karmøy takker nei til å være med på en bypakke vil kommunen miste muligheten til statlige tilskudd til kommunale GS-prosjekter, men kanskje viktigere er det at Karmøys behov for tiltak på fylkesvegnettet sannsynligvis ikke vil bli prioritert i planperioden ved etablering av en bypakke bare for Haugesund. Samtidig vil Karmøys innbyggere måtte betale bompenger på reiser til fastlandet og regionsenteret Haugesund.

Hva kan Karmøy få ut av en bypakke - hvilke tiltak kan være aktuelle?

Et viktig grep for å få til en god byutvikling og god trafiksikkerhet er å tilrettelegge for myke trafikanter. Lokalsentrene Norheim og Vormedal ligger innenfor byrutenettet i Haugesund og har allerede et godt kollektivtilbud. Det er likevel behov for å oppgradere bussterminal, knutepunkt og holdeplasser, samt anlegg for gående og syklende.

Porteføljen i nye bompengepakker skal det tas stilling til senere i utredningsprosessen, men mulige tiltak kan eksempelvis være:

- sykkelfelt Salhusvegen (Fv, ferdig planlagt)
- sluttfinansiering Vormedalsvegen – separert gang- og sykkeløsning (fv)
- missing link i sykkelnettet mellom Vormedalsvegen og Salhusvegen (Fv forbi Karmsund bro)
- lokale gange og sykkeltiltak i Norheim områdesenter
- miljøgate Austbøvegen, Norheim
- videreutvikling av Norheim terminal til mobilitetspunkt

Prinsippvedtaket i 2019 inneholdt by- og tettstedspakke, der det var ønskelig å få gjennomført gs-tiltak også i de mindre byene og tettstedene i regionen. Det bør ses på muligheter for GS- tiltak i byer og tettsteder i sammenheng med utredning av strekningspakke for Karmøy.

2. Videre utredning av ny bompengepakke for Karmøy/ Fv547

Trafiksikkerhet og god fremkommelighet på hovedvegnettet over Karmøy er viktig for kommunens innbyggere og næringsliv. Dette var vel grunnen til at Karmøy ble med i Haugalandspakken i sin tid. Punktvis utbedringer av flaskehalser er gjennomført på fv547 i løpet av bompengeperioden, sammen med en del tiltak på sidevegnettet. De store Haugalandspakkeprosjektene Åkra Sør – Veakrossen og Veakrossen – Helganeskrysset skulle se på fremtidig hovedvegnett over Karmøy et helhetlig perspektiv. 0+- alternativene (utbedring av dagens veg) ble ikke grundig utredet i innledende fase, og ble tidlig lagt bort. Man valgte å «tenke stort» og satset på nye vegtraseer med høy standard og høy fartsgrense (90km/t) med få påkoblingspunkter til lokalvegnettet.

Nye bompengepakker kan i utgangspunktet være klar i 2023 dersom strategivalg, videre utredninger og lokalpolitisk tilslutning gjennomføres etter opprinnelig fremdriftsplan, og dersom hovedprosjektene i pakken blir planavklart tidsnok.

For ny bompengepakke på fv547 er denne fremdriften utfordrende. Haugalandspakkeprosjektene Åkra Sør – Veakrossen og Veakrossen – Helganeskrysset har ikke finansiering i Haugalandspakken. Prosjektene er svært kostbare, de har et svært høyt konfliktnivå og er ikke planavklart. Det endelige utfallet av planprosessene er usikre med innsigelser som fortsatt ikke er løst.

Rogaland fylkeskommune sin administrasjon anbefaler 2 parallelle utredningsløp før valg av strategi for Karmøy/ fv547. Fordelen med å avvente strategivalget er etter rådmannens vurdering at man har et bedre kunnskapsgrunnlag for å avveie de to alternative strategiene opp mot hverandre. Man har mer kunnskap om hva utbedring av dagens trase vil innebære, både kostnadsmessig og ift konsekvenser for randbebyggelsen langs traseen. Utfordringen vil være at man bruker enda mer tid og ressurser på planen for Åkra Sør – Veakrossen som kanskje ikke blir gjennomført likevel.

På den annen side vil en forsinket avklaring og utsettelse av ny bompengepakke innebære en forsinket gjennomføring av viktige trafikksikkerhetstiltak og fremkommelighetstiltak på hovedvegnettet i Midt- Karmøy. Det betyr også at Karmøys befolkning og de mange direkte berørte innbyggerne må vente enda lengre på en avklaring av de store vegplanene som har pågått siden 2008.

Rådmannens foreløpige vurdering av de 3 ulike alternative bompengepakkene som Rogaland fylkeskommune skisserer:

Åkra Sør – Veakrossen som enkeltstående bompengeprosjekt

Sluttbehandlingen i KMD vil ta tid og har et usikkert utfall. KMD påpeker at en dagløsning svært store negative virkninger for naturmangfold av nasjonal og vesentlig regional verdi. Nye trafikkanalyser i 2021 viser at ny rundkjøring og nytt internvegnett i Åkra (BTA1 Åkra Sør – Veakrossen) forventes å gi god trafikkavvikling og rom for vekst i alle fall i en tidsperiode frem til 2040.

En pakke med bare Åkra Sør – Veakrossen vil ikke løse trafikkutfordringene på resten av fv547. Særlig utfordrende vil det være at den mest trafikkbelastede strekningen lengre nord ikke prioriteres. Det vil være en langvarig uavklart situasjon for den delen av befolkningen som er berørt av forslaget til ny trase på strekningen Veakrossen – Helganes, der et relativt stort antall boliger foreslås sanert.

Porteføljestyrt bompengepakke med Åkra Sør – Veakrossen + utbedringsprosjekter i dagens trase på strekningen Veakrossen – Helganes

Foreløpige trafikkanalyser indikerer at det er mulig å håndtere trafikkavvikling på strekningen Veakrossen- Helganes i dagens vegtrase, dersom det gjennomføres utbedringstiltak.

Dette alternativet vil også innebære usikkerhet og forsinket igangsetting, i påvente av planavklaring for hovedprosjektet Åkra Sør – Veakrossen. Et annet moment vil være standardsprang mellom Åkra Sør – Veakrossen og Veakrossen – Helganes, der den minst trafikkerte strekningen har høyest standard.

Porteføljestyrt bompengepakke med utbedringsprosjekter langs hele fv547

Ny transportanalyse fra Rogaland fylkeskommune viser lovende resultater for fremkommelighet med forholdsvis enkle tiltak på strekningen Eide – T- forbindelsen. De mer utfordrende strekningene Veakrossen – Eide og T- forbindelsen – Helganeskrysset må ses nærmere på. Rogaland fylkeskommune sitt arbeid i tiden fremover vil vise hvor omfattende en alternativ utvikling av fv547 over Karmøy vil være, og hvilket kostnadsnivå som trengs for gjennomføring av et utbedringsalternativ.

Konfliktene i forhold til nasjonale og viktige regionale interesser som de store vegplanene har, vil være borte ved utbedring av dagens veg, og planprosessene vil være enklere og forhåpentligvis gå raskere. Kommunen sparer Karmøyheia og landbruket for svært tunge og irreversible inngrep og tar vare på landbruksjord, naturverdier, friluftsområder, kulturminner og andre arealverdier i tråd med overordnede føringer.

Det er også behov for å få gjennomført gs- tiltak også i de mindre byene og tettstedene i kommunen. Karmøy kommune vil være tjent med en utbedringspakke som kanskje også kan gi handlingsrom for tiltak for gående og syklende i byer og tettsteder på Karmøy, og et effektivt sykkeltilbud mellom Åkra og Helganes.

3. Fremtidige bompengepakker for E134

Statens vegvesen har bedt kommunene om å ta stilling til om man ønsker en fremtidig bompengepakke for E134 og ny Karmsund bru. Dette er avgjørende for at Statens vegvesen beslutter å sette i gang plan arbeid for strekningen.

Det haster for Haugalandet og Karmøy kommune å få på plass finansiering av ny Karmsund bru. Karmsund bru er hovedforbindelsen til Karmøy, og har en ådt på om lag 20.000. Brua er en flaskehals med redusert framkommelighet i rushtiden både for ordinær trafikk, utrykning og for kollektivtrafikken. Brua har en stigning på 8 %. Fri høyde er på 4,0 m, større kjøretøy som ikke respekterer høydebegrensningen legger seg på midtlinja for ikke å treffe bruonstruksjonen. Teknisk tilstand er fra 1955 og den har et stort vedlikeholdsetterslep. Den har bare et smalt fortau og i praksis ingen sykkelmuligheter, brua er den eneste muligheten myke trafikanter har for å komme seg fra Karmøy til fastlandssiden.

Den totale bompengebelastningen

Det er for tidlig å si så mye om den totale bompengebelastningen på dette stadiet i utredningsprosessen. Samlet bompengebelastning i regionen må være utredet før den første av bompengepakkene ferdigstilles, og det må være avklart om det kan foregå bompengeinnkreving til flere pakker/prosjekter parallelt.

Rådmannens konklusjon

Saksfremlegget gjenspeiler at utredninger, planleggingsprosesser og vurdering av fremtidige bompengepakker på Haugalandet har vært en omstendelig prosess med mange innfallsvinkler og problemstillinger som skal tas stilling til.

I denne saken er Karmøy kommunestyre bedt om å ta stilling til mål og strategier for videre utredning av nye bompengepakker etter 2023.

Viktige spørsmål er

- Hvilke mål har Karmøy kommune for den fremtidige transportutviklingen?
- Hvordan skal og kan utvikling av transportnett på fv547 og inn mot regionsenteret vårt løses, sett i lys av den kunnskapen og de føringene vi har?
- Hvilke føringer må Karmøy kommune forholde seg til for å komme i posisjon til nye bompengepakker som skal godkjennes av Fylkesting og Storting?
- Hvilke behov er de viktigst å løse?
- Hvordan skal Karmøysamfunnet bruke de midlene som gis til disposisjon på best mulig måte?

1. Videre utredning av Bypakke for Haugesund og fastlands- Karmøy

Rådmannen anbefaler at Karmøy kommunestyre gir sin tilslutning til at Rogaland fylkeskommune og berørte kommuner på Haugalandet arbeider videre med utredning av en bypakke for Haugesundsregionen.

Rådmannen anbefaler at Karmøy kommunestyre gir sin tilslutning til at bypakken innrettes mot den nye statlige tilskuddsordningen for mindre byområder gitt i NTP 2022-2033.

Bypakken bør avgrenses geografisk til det sammenhengende byområdet som fastlands- Karmøy er en del av. Mer detaljert avgrensning vil avklares som en del av det utredningsarbeidet som skal gjennomføres i samarbeid med Karmøy kommune.

2. Videre utredning av ny bompengepakke for Karmøy/ Fv547

Karmøy kommune står overfor et viktig veivalg i samferdselspolitikken når det gjelder valg av strategi for fremtidig utvikling av fv547. Skal kommunen velge:

- En ny bompengepakke for gjennomføring av Hauglandspakkeprosjektene Åkra Sør – Veakrossen og Veakrossen - Helganes
- En ny bompengepakke for utbedring av dagens trase

Ifølge Rogaland fylkeskommune vil alternativene for utforming av en bompengepakke på Karmøy være bedre belyst om et års tid. Etter rådmannens vurdering kan det være nyttig å fremskaffe et bedre sammenligningsgrunnlag for å avveie de to alternative strategiene opp mot hverandre. Rådmannen anbefaler at Karmøy kommunestyre avventer strategivalget for fv547.

I mellomtiden kan trykket holdes oppe med videre utredning av bypakke for Haugesund og fastlands- Karmøy, med mål om oppstart i 2023.

3. Fremtidige bompengepakker for E134

Rådmannen anbefaler at Karmøy kommunestyre gjør vedtak om at kommunen stiller seg positiv til en fremtidig bompengepakke for E134 med ny Karmsund bro, og ber Statens vegvesen komme raskt i gang med kommunedelplan for E134 Aksdal – Helganes med mål om finansiering av ny Karmsund bro i NTP 2026-2038. Rådmannen anbefaler at Karmøy kommunestyre signaliserer ønske om å «gi rom for» at det kan komme bompenger til E134 Helganes-Aksdal/Karmsund bru, og at de andre pakkene må tilpasses når bompengepakke for E134 innføres.

Rådmannen anbefaler at Karmøy kommunestyre gjør vedtak om at kommunen stiller seg positiv til en fremtidig bompengepakke for fullfinansiering av E134 Bakka – Solheim.

Vedlegg

- Notat - Nye bompengepakker på Haugalandet - undervegshøring til kommuner og statsetater høsten 2021

Vedlegg:

210915_Hovedalternativer nye bompengepakker Haugalandet