



Saksbehandler: Oddrun Lund

Kommunedirektør/rådmann: Vibeke Vikse Johnsen

Saksnr.	Utvalg	Møtedato
139/22	Formannskapet	05.12.2022
137/22	Kommunestyret	12.12.2022

Bompengeutredning Haugalandet - forankre rammer for bypakke Haugesund og fastlands-Karmøy

Kommunedirektørens forslag til vedtak:

1. Karmøy kommunestyre slutter seg til rammene for bypakke for byområdet Haugesund – fastlands Karmøy, og ønsker at Karmøy kommune skal være part i bypakken, sammen med Haugesund kommune og Rogaland fylkeskommune.
2. Karmøy kommunestyre tar til etterretning fremlagt informasjon om status i arbeidet med ny bompengepakke for FV547 og E134 med ny Karmsund bro. Kommunestyret ber om at det videre utredningsarbeidet for FV547 gis høy prioritet.

Formannskapet 05.12.2022:

Behandling:

Innstillingen vedtatt mot 2 stemmer (1 AP, 1 FRP).

FSK- 139/22 Vedtak:

1. Karmøy kommunestyre slutter seg til rammene for bypakke for byområdet Haugesund – fastlands Karmøy, og ønsker at Karmøy kommune skal være part i bypakken, sammen med Haugesund kommune og Rogaland fylkeskommune.
2. Karmøy kommunestyre tar til etterretning fremlagt informasjon om status i arbeidet med ny bompengepakke for FV547 og E134 med ny Karmsund bro. Kommunestyret ber om at det videre utredningsarbeidet for FV547 gis høy prioritet.

Saksutredning

Sammendrag

Dette er en prinsipp-sak til forankring, der Karmøy kommunestyre på dette tidspunktet i prosessen må ta stilling til de overordnede rammene for bypakken. Først og fremst må Karmøy kommunestyre ta stilling til om Karmøy ønsker å være part i en slik pakke sammen med Haugesund kommune og Rogaland Fylkeskommune.

Kommunedirektøren ser følgende positive virkninger av å takke JA til bypakke:

- bidra til gjennomføring av viktige regionale infrastrukturtiltak som gir bedre fremkommelighet på fastlands-Karmøy og i Haugesund
- sikre gjennomføring av viktige lokale prosjekter og tiltak i Karmøy kommune, bla. ny Eikjeveg
- bidra til bedre folkehelse gjennom økt gåing og sykling og bedre trafiksikkerhet
- over 5000 Karmøybuer pendler til regionsenteret. Karmøybuen vil uansett måtte betale
- sikre et moderat bompengenivå i bypakken slik at Karmøy kan få til en strekningspakke på fv 547 i tillegg (lavere takstnivå enn de fleste andre byområder)
- samarbeid om bypakke vil ha stor betydning for Stortingets behandling av proposisjonen og styrke muligheten for statlige tilskudd
- bidra til å knytte regionen tettere sammen og styrke regionens attraktivitet både for boligetablering og for næringslivet med bedret gange-, sykkel- og vegforbindelser i Haugesund og fastlands Karmøy

Saken inneholder også en kort orientering om status for bompengepakke på fv547, og status for E134 Karmsund bro.

Bakgrunn for saken

Samferdselsstrategi for Rogaland 2022-2033 sier at «I områder hvor det finnes potensiale for bompakker eller -prosjekt skal infrastrukturprosjekter finansieres gjennom bompenger. I slike pakker bidrar fylkeskommunen med momskompensasjon og egenandelsbidrag der statlige retningslinjer fordrer dette.»

I nylig fremlagt forslag til Handlingsprogram for samferdsel i Rogaland 2023-2030 er det lagt inn 20 % egenandel til bypakke for Haugesund og fastlands- Karmøy fra 2025. Det er utover dette ikke satt av ordinære fylkesvegmidler til tiltak på fylkesvegnettet i Haugesund og Karmøy, utover mindre programområdetiltak og noe tunneloppgradering.

Innkrevningsperioden for Hauglandspakken avsluttes sommeren 2023, og utredning av nye mulige bompengepakker er i gang.

Kommunedirektøren viser til kommunestyrets vedtak i sak 107/21 den 18.10.2021. der kommunestyret gjorde følgende 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 og eventuelle nye forutsetninger/betingelser som blir vedtatt av stortinget. 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 fremtidig bypakke blir nærmere avgrenset i samarbeid med Karmøy kommune. Karmøy*

kommunestyre vil først ta stilling til deltakelse i en bypakke etter at mulige prosjekter i pakken er prioritert og det foreligger forslag til plassering av bomstasjoner.

- 2. Karmøy kommunestyre gir sin tilslutning til at Rogaland fylkeskommune, i samarbeid med Karmøy kommune, arbeider videre med en utredning av ny(-e) bompengepakke(-r) 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 Veakrossen og Helganeskrysset samt omkjøringsvegen Åkra Sør-Veakrossen. Karmøy kommunestyre legger fortsatt denne strategien til grunn og ber om at det utredes hvilke tiltak som bør iverksettes på nåværende trase mellom Veakrossen og Helganeskrysset. Karmøy kommune ber videre om at utredning av gjenstående planarbeid for å tilfredsstille KMD sine krav for å realitetsbehandle Fv547 Åkra Sør-Veakrossen gis høy prioritet. Utredningene skal vurdere både porteføljestyrt bompenginnkreving og etterskuddsinnkreving med lånefinansiering.*
- 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 bompenginnkrevingen i en bypakke og bompengepakke på Karmøy/fv. 547 må tilpasses underveis dersom ny Karmsund bro skal finansieres innenfor samme bompengeperiode. Karmøy kommune har klare forventninger til at staten bærer de vesentligste kostnadene ved bygging av ny Karmsund bro. Karmøy kommune stiller seg positiv til en fremtidig bompengepakke for fullfinansiering av E134 Bakka – Solheim, og ber Statens vegvesen utrede dette.*

Saks- og faktaopplysninger

Haugesund, Karmøy og Sveio kommuner, Rogaland og Vestland fylkeskommuner, Statens vegvesen og Statsforvalteren i Rogaland har det siste året arbeidet videre med å utrede tre lokale bompengepakker på ytre Haugalandet som oppfølging av politiske vedtak i 2021. Arbeidet har vært koordinert gjennom en administrativ arbeidsgruppe – og politisk referansegruppe.

Det utredningsarbeidet som er kommet lengst er Bypakke for Haugesund og fastlands- Karmøy.

Oppstart av bypakken kan tidligst skje høsten 2025. Den politiske referansegruppen har bedt om at bypakken legges fram til forpliktende lokalpolitisk behandling i kommunestyrene og fylkesting våren 2023, før den sendes til statlige myndigheter og Stortinget for endelig godkjenning. Fremdriftsplanen er stram, og dersom det skal være mulig å rekke lokalpolitisk behandling til våren, må hovedtrekkene i bypakken legges fram i en politisk prinsipp-sak til forankring i desember 2022, før detaljert prosjektbeskrivelse og nødvendig dokumentasjon utarbeides.

Karmøy kommunestyre må nå ta stilling til om kommunen ønsker å være part i en bypakke sammen med Haugesund kommune og Rogaland Fylkeskommune.

Karmøy kommune har ønsket å ha mest mulig informasjon også om prosjekter og bompengbelastning på fv. 547, før de tar endelig stilling til bypakken. En forskyvning av lokalpolitisk beslutning gir utfordringer med å rekke stortingsbehandling i våren 2024 og gi et års utsettelse. Dette vil være uheldig ift posisjonering mot den nye, statlige tilskuddsordningen for mindre byområder inn mot neste NTP i 2025. Det er derfor en nødvendig forventning om at Karmøy kommunestyre gir en tydelig tilbakemelding på om kommunen ønsker å delta i bypakke eller ikke på dette tidspunktet i prosessen. Dersom Karmøy kommune ikke får avklart om de vil delta i bypakken nå, vil Haugesund kommune og Rogaland fylkeskommune vurdere om bypakken skal utsettes, eller om det kan være aktuelt å fremme en bypakke bare for Haugesund.

I notat fra Rogaland fylkeskommune, som er vedlegg til saken, er det i kapittel 2 skissert rammer

for en ny bypakke for Haugesund og fastlands- Karmøy. Følgende mål og strategier er foreslått:

- Miljøvennlig
 - Nullvekst i personbiltransport i Haugesund og fastlands-Karmøy
 - Bedre forbindelser for gåing, sykling og kollektivtransport
 - Redusere klimautslipp og miljøkonsekvenser
- Konkurransedyktig
 - Tilgjengelighet til Haugesund sentrum og andre regionale arbeidsplasskonsentrasjoner.
 - Framkommelighet for næringstransport og regional transport
- Helsefremmende
 - Attraktivt sentrumsmiljø, redusert støy og støv.
 - Styrke folkehelse gjennom økt gåing og sykling.
 - Redusere antall drepte og hardt skadde

Det foreslås en inntektsramme på 4 mrd og en grunntakst på ca kr. 14 (2022). (Til sammenligning er dagens Haugalandspakke kr 12.). Det er lagt til grunn toveisinnkreving og 30 % el bil rabatt. Statlige tilskudd vil evt. komme i tillegg til denne inntektsrammen. Gange-, sykkel- og kollektivtiltak utgjør 50 % av porteføljen. Dette er viktig for å oppnå 0-vekst for personbiltrafikk i byområdet, i tråd med den nye statlige tilskuddsordningen for mindre byområder gitt i NTP 2022-2033. Det er krav om 20 % egenandel i finansiering av prosjektene. Bypakken vil være porteføljestyrt, slik at gjennomføring av prosjekter tilpasses inntektene i pakken. Det er lagt til grunn at innkrevings- og takstsystemet skal bygge opp om målene i bypakken, sikre et tilstrekkelig inntektsgrunnlag og fordele bompengebelastningen så jevnt som mulig innenfor byområdet. Det anbefales å videreføre dagens bomstasjoner i sentrumsringen. Sør i byområdet er det behov for å etablere et bomsnitt som dekker trafikk sørfra og fra Karmøy-tunnelen (se figur 2.6 i vedlegg). Det er vurdert ulike alternativer, og konkret plassering av bomstasjoner må vurderes nærmere i samarbeid med kommunene.

Forslag til prosjektportefølje er vist i notatet s 9. Foreslått prosjektportefølje er delt inn i

- store enkeltprosjekter
- større gang- og sykkelprosjekter
- prosjektpakker for gange- og sykkeltiltak, kollektiv (investering og drift) og utbedring/trafiksikkerhets- og miljøtiltak.

Det anbefales å legge inn en pott til drift av kollektivtilbudet, som særlig vil gi økt frekvens på fastlands- Karmøy. Dette er det god erfaring med fra andre byområder, og tiltaket er et viktig bidrag for å nå 0- vekstmålet. Rogaland fylkeskommune har gitt tydelige signaler om at det ikke er handlingsrom for å videreutvikle kollektivtilbud over det ordinære budsjettet.

De prioriterte lokale prosjektene i Karmøy kommune er Eikjevegen, Sykkelveg med fortau Vormedalsvegen (Røysvegen – Tuastadvegen) inkl. «missing link» forbi Karmsund bro, og Miljøgate Austbøvegen inkl snarvei til Norheim terminal. I tillegg er det muligheter for å få realisert mindre tiltak i prosjektpakkene. Disse lokale prosjektene utgjør en forholdsmessig fordeling av midler i pakken som gjenspeiler Karmøy kommunes andel av den totale befolkningen i byområdet, som er ca 1/5. Flere gode prosjekter er ikke prioritert i pakken, med bakgrunn i føringer fra politisk referansegruppe om å holde et moderat bompengenivå. Alle prosjekter i porteføljen er gjennomgått for å se på potensiale for reduserte utbyggingskostnader. Det er derfor lagt til grunn en noe redusert standard på GS- anlegget for ny Eikjeveg.

Det er også skissert et bypakkealternativ uten Karmøy (notatets kap 2.9). Dersom Karmøy velger å

ikke bli med i bypakken, vil inntekstgrunnlaget ifølge Rogaland fylkeskommune sine beregninger bli redusert med 5 - 10 %.

Orientering om pågående utredninger for bompengepakke på fv 547 og status for E134 Karmsund bro

Utredningsarbeid for nordre del av Åkra Sør – Veakrossen pågår for fullt, og ferdigstilles vinteren 2023. Det arbeides med tunnelalternativer, trafikkanalyser og oppdatert naturkartlegging i tråd med krav fra Kommunal- og moderniseringsdepartementet. Det skal også utarbeides nye kostnadsvurderinger. Sesongavhengig kartlegging av naturtyper og grunnboringer gjør at utredningsarbeidet ikke har vært mulig å forsere. Foreløpige resultater fra arbeidet er gjengitt i notatets kap 3.2.

Mulighetsstudie for Fv547 Åkra – Helganesvegen viser muligheter for å utvikle dagens fv 547 med kapasitet til å håndtere trafikkvekst, trafiksikkerhetstiltak og tilbud for myke trafikanter. Rapport og tegningshefte er ferdigstilt, og studien er nærmere beskrevet i notatets kap 3.3.

Rogaland fylkeskommune har også gjort innledende analyser for én bompengepakke fra Åkra til Helganeskrysset. Det er skissert tre scenarier med grunntakst 9, 12 og 22 kr, og tilhørende handlingsrom for finansiering av prosjekter. Dette arbeidet er nærmere redegjort for i notatets kap 3.4.

Når alle rapporter foreligger våren 2023 må det tas stilling til videre arbeid med planlegging av strekningen Åkra – Helganesvegen og innretning av en bompengepakke for fv547.

Statlige føringer forutsetter at timesregelen gjelder innenfor en bompengepakke, men at den ikke kan gjelde på tvers av ulike pakker. Dette betyr at trafikantene betaler både i bompengepakken på fv. 547 og i bypakken.

Finansiering av ny Karmsund bro ligger fortsatt noen år frem i tid. Bompengepakker med statlige prosjekter må først ha avklart finansiering gjennom Nasjonal Transportplan (NTP). Neste NTP er fremskyndet ett år til 2025. Så langt er det kjent at kommunedelplan for tiltaket ligger inne i planleggingsprogrammet til Statens vegvesen for 2023.

Vegdirektoratet har anbefalt av det i stortingsproposisjonene for bypakke og bompengepakke for fv547 omtales at disse pakkene kan tas opp til revidering samtidig med at bompengeinnkreving til Karmsund bro fastsettes.

Beredskap

Et tilfredsstillende samferdselsnett og god mobilitet er nødvendig for at beredskapen i byområdet skal være tilstrekkelig. Dette gjelder utryknings, men også daglig drift av vann – og ledningsnett varelevering og avfallhåndtering.

Vurdering

Det er lagt opp til et moderat takstnivå for bypakken sammenlignet med pågående bompengepakker i andre byområder. Dette er gjort av hensyn til at den totale bompengebelastningen ikke skal bli for høy, slik at det bør være mulig for Karmøy å ha egen strekningsvis pakke i samme tidsperiode.

Slik kommunedirektøren vurderer saken står kommunestyret nå ovenfor to mulig valg. Det kan gi en forpliktende tilslutning til å bli med i bypakken, eller det kan fatte et vedtak om ikke å delta i

bypakken. Selv om den formelle tilslutningen først kommer til behandling våren 2023, vil det å si ja nå, for så å trekke seg til våren ikke bidra til et positivt interkommunalt samarbeid. Et slikt utfall vil medføre et års forsinkelse i prosessen for de andre partene i samarbeidet.

Kommunedirektøren ser følgende positive virkninger av å takke JA til bypakke:

- Karmøy kommune vil gjennom deltakelse i bypakken bidra til gjennomføring av viktige regionale infrastrukturtiltak som gir bedre fremkommelighet på fastlands-Karmøy og i Haugesund.
- Ved å bli med i bypakken vil Karmøy kommune være en aktiv forhandlingspart som kan sikre gjennomføring av viktige lokale prosjekter og tiltak i Karmøy kommune. Disse prosjektene omfatter viktige infrastrukturtiltak, som i stor grad også sammenfaller med kommunens VA- prosjekter de nærmeste årene.
- Karmøy kommune vil gjennom deltakelse i bypakken bidra til bedre folkehelse gjennom økt gåing og sykling og bedre trafiksikkerhet
- Karmøybuen vil uansett måtte betale bidrag inn til bypakken: Haugesund sentrum fungerer som regionsenter, og har et stort pendlingsomland. Analyse av pendlerstrømmer viser at over 5000 Karmøybuer jobber i regionsenteret <https://statisticsnorway.shinyapps.io/pendling/>).
- Karmøy kommune vil være en aktiv forhandlingspart som kan sikre et moderat bompengenivå i bypakken. Kommunedirektøren er kjent med at det fra politisk hold har vært ønske om å ha oversikt over det totale bompengetrykket – dette vil først være klart senere i prosessen. Dersom bypakken holdes på et moderat nivå, kan Karmøy få til en strekningspakke på fv 547 i samme periode.
- Samarbeidet om en bypakke vil være av stor betydning for Stortingets behandling av proposisjonen - vise at regionen står sammen om de regionale utfordringene og sammen om å bidra til en bærekraftig transportutvikling i og inn til regionsenteret. Dette vil igjen styrke muligheten for statlige tilskudd til bypakken.
- Samarbeid om bypakke vil bidra til å knytte regionen tettere sammen. Kommunenes befolkning lever i et felles bo- og arbeidsmarked som må fungere godt på tvers av kommunegrenser. Et styrket samarbeid vil kunne ha betydning for regionens attraktivitet både for boligetablering og for næringslivet.

Dersom Karmøy kommune takker NEI til samarbeid om bypakke vil det bety at fylkeskommunale infrastrukturtiltak på fastlands- Karmøy ikke blir finansiert i handlingsplanperioden 2023-2030. Det betyr også at kollektivtilbudet ikke bedres. Finansiering av egne lokale prosjekter må løses over kommunebudsjettet eller som rekkefølgekrav der det er mulig.

Kommunedirektørens konklusjon

Kommunedirektøren vil anbefale at Karmøy kommunestyre slutter seg til rammene for en bypakke for byområdet Haugesund – fastlands Karmøy, og gjør vedtak om å gå inn som part i bypakken sammen med Haugesund kommune og Rogaland fylkeskommune.

Aktuelle lover, forskrifter, avtaler m.m.**Vedlegg:**

Prinsippsak nye bompengepakker på Haugalandet_nov-22