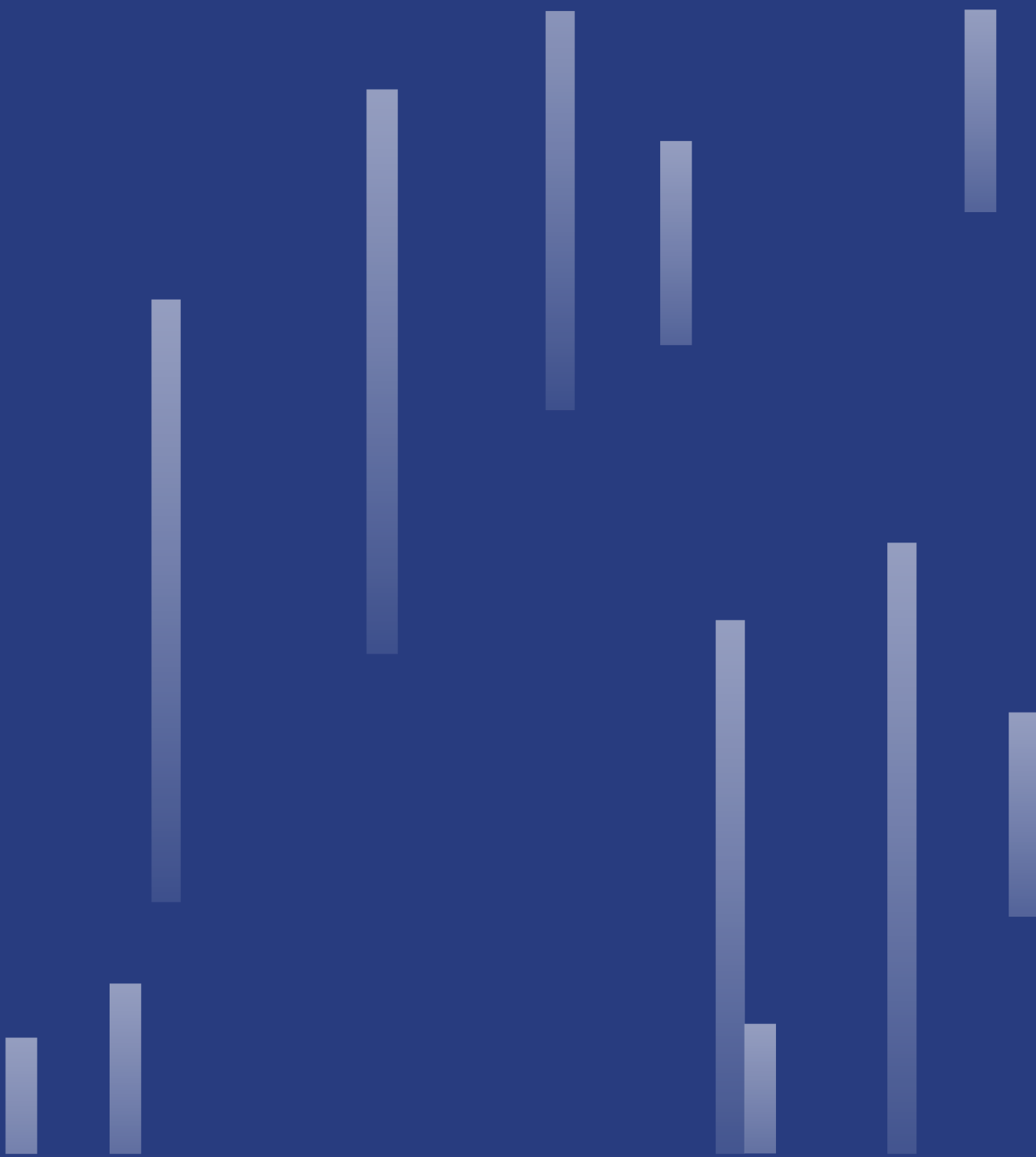


Nye bompengepakker på Haugalandet

Vedlegg til politisk sak i Karmøy, Haugesund og Sveio nov./des. 2022



FORORD

På bakgrunn av politiske vedtak i 2021, har Haugesund, Karmøy og Sveio kommuner, Rogaland og Vestland fylkeskommuner, Statens vegvesen og Statsforvalteren i Rogaland et års tid arbeidet med tre lokale bompengepakker på Haugalandet. Arbeidet er gjennomført med en felles, administrativ arbeidsgruppe og politisk referansegruppe, der alle partene har deltatt.

Dette notatet oppsummerer arbeidet, og er et felles vedlegg til politiske behandling i Karmøy, Haugesund og Sveio desember 2022. Hensikten med behandlingen er å få avklart om kommunene er enige i den foreslåtte innretningen av en bypakke (bompengepakke), og at både Haugesund og Karmøy ønsker å være med i denne. I tillegg må det klargjøres om Haugesund og Sveio legger vekk en felles bompengepakke på fv. 47. Samtidig orienteres det om utredninger som pågår med tanke på en bompengepakke på fv. 547/Karmøy, og hvordan videre prosess der er planlagt.

Notatet inneholder:

1. Skisse til en ny bypakke for Haugesund og fastlands-Karmøy, med forslag til mål, prosjekter, innkreving og takster (kap. 2).
2. Utredninger for fv. 547 på Karmøy (kap. 3):
 - a. Oppsummering av pågående utredninger for Åkra Sør-Veakrossen.
 - b. Beskrivelse av muligheter for utvikling av dagens fv. 547 på Karmøy.
3. Alternativer for utvikling av fv. 47 Haugesund-Sveio (kap. 4).

INNHOOLD

1. INNLEDNING OG PROBLEMSTILLINGER	3
1.1. Politisk sak til kommunene om nye bompengepakker på Haugalandet	3
1.2. Haugesund og Karmøy må klargjøre om de blir med i en ny bypakke	4
1.3. Orientering om utredninger for en egen bompengepakke på fv. 547	5
1.4. Klargjøre at det ikke blir en felles bompengepakke for fv. 47 nå?	5
1.5. Uten bompenger blir det lite fylkeskommunale transportinvesteringer	6
2. NY BYPAKKE FOR HAUGESUND OG FASTLANDS-KARMØY	7
2.1. Geografisk avgrensning av bypakken	7
2.2. Mål og prioriteringer	8
2.3. Forslag til prosjekt-portefølje og prioritering	9
2.4. Nærmere om store enkelt-prosjekter i bypakken	10
2.5. Nærmere om gang-, sykkel- og kollektiv-prosjekter	12
2.6. Innkrevingssystem, takst-struktur og bomstasjoner	14
2.7. Inntektsgrunnlag og finansiering	16
2.8. Samlet bompengebelastning	18
2.9. Eventuell bypakke uten fastlands-Karmøy	19
3. STATUS FOR ÅKRA SØR-VEAKROSSEN OG DAGENS FV. 547	20
3.1. Fv. 547 på Karmøy	20
3.2. Status for nye utredninger av Åkra sør-Veakrossen	21
3.3. Muligheter for langsiktig utvikling av dagens fv. 547	22
3.4. Mulig bompengefinansiering av prosjekter på fv. 547	24
4. VIDERE UTVIKLING AV FV. 47 HAUGESUND-SVEIO	25
4.1. Fv. 47 Haugesund-Sveio	25
4.2. Alternativer for utvikling av fv. 47 Haugesund-Sveio	26
4.3. Mulig bompengefinansiering av prosjekter på fv. 47	28
VEDLEGG	29
Vedlegg 1: Krav til nye bompengepakker	29
Vedlegg 2: Forskjell på strekningsprosjekt, bompengepakke og bypakke	31

1. INNLEDNING OG PROBLEMSTILLINGER

1.1. Politisk sak til kommunene om nye bompengepakker på Haugalandet

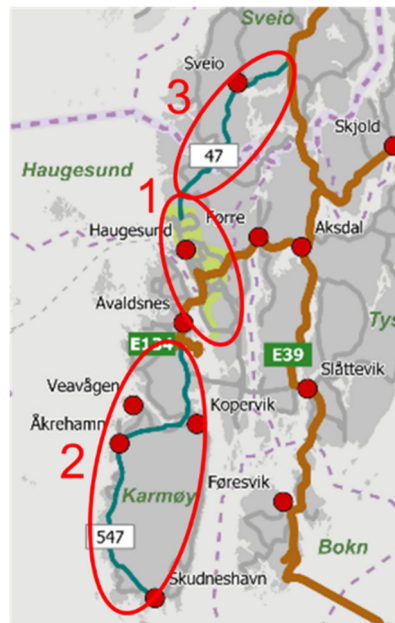
Bakgrunn: Arbeid med tre bompengepakker på fylkeskommunalt og kommunalt vegnett

Høsten 2021 vedtok kommunene på Haugalandet og Rogaland og Vestland fylkeskommuner at de ville arbeide videre med tre nye bompengepakker for fylkeskommunalt og kommunalt vegnett i regionen:

1. Ny bypakke for Haugesund og fastlands-Karmøy med mål om nullvekst for personbiltransport.
2. Egen bompengepakke for fv. 547/Karmøy.
3. Egen bompengepakke for fv. 47 Haugesund-Sveio.

Samtidig skulle det vurderes hvordan samlet bompengbelastning blir med flere bompengepakker i regionen.

Vedtaket i 2021 innebærer at det ikke blir en felles bompengepakke for hele Haugalandet, slik som i dagens Haugalandspakke. Hovedgrunnen er at de statlige prosjektene på E134 og E39 ikke har kommet langt nok i planlegging. Bompengepakker med statlige prosjekter må først ha avklart finansiering gjennom Nasjonal Transportplan (NTP), mens store enkelt-prosjekter også må ha vedtatt reguleringsplan. De tre aktuelle bompengepakkene omfatter derfor bare fylkeskommunalt og kommunalt vegnett.



Figur 1.1: Kommunene og fylkeskommunene vedtok i 2021 å arbeide videre med tre bompengepakker på Haugalandet.

Politisk sak desember 2022: Hva skal kommunene ta stilling til?

Det er nå utarbeidet forslag til en ny bypakke og utredet muligheter for bompengepakker på både fv. 547 og fv. 47. For videre framdrift i arbeidet, har kommunene ønsket å fremme en sak til parallell politisk behandling i desember 2022. Kommunene blir da bedt om å ta stilling til:

1. Vil Haugesund og Karmøy være med i en ny bypakke for Haugesund og fastlands-Karmøy, slik det er foreslått i kap. 2?
2. Kan behovene på Haugesund-siden av fv. 47 håndteres gjennom et prosjekt i bypakken, framfor at Haugesund og Sveio fremmer en felles bompengepakke for fv. 47?

Hovedgrunnen til at denne saken fremmes akkurat nå, er et ønske om å legge bypakken fram til forpliktende lokalpolitisk behandling våren 2023.

Dersom dette skal være mulig, må rammene for bypakken være avklart mellom kommunene før nyttår (geografisk avgrensning, takst, største prosjekter mv.). Dersom det kommer fundamentale endringer på et senere tidspunkt, eller en av kommunene senere ønsker å trekke seg ut, vil det ikke la seg gjøre å holde framdriftsplanen. Det vil likevel være mulig å gjøre noen justeringer underveis.

Tidsplan for politisk behandling	
Haugesund bystyre	7. des.
Karmøy kommunestyre	12. des.
Sveio kommunestyre	12. des.

Samtidig oppsummerer notatet utredninger som pågår og som kan danne grunnlag for en egen bompengepakke på fv. 547. Karmøy kommune har ønsket oppdatert informasjon om dette samtidig med at de skal ta stilling til bypakken.

Det er også oppsummert utredninger som er gjort med tanke på utvikling av fv. 47. Sveio kommune kan benytte dette som grunnlag for videre planlegging av en bompengepakke på Sveio-siden av fv. 47, selv om det ikke blir en felles «47-pakke» med Haugesund.

1.2. Haugesund og Karmøy må klargjøre om de blir med i en ny bypakke

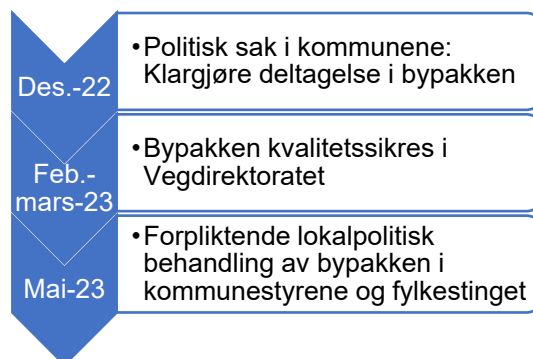
Ønske om lokalpolitisk behandling av bypakken våren 2023

Den politiske referansegruppa har ønsket at forslaget til ny bypakke kan legges fram til lokalpolitisk behandling våren 2023. Det er flere grunner til dette:

- Kommunene vedtok i 2019 å utarbeide nye bompengepakker og ønsker å «lande» saken.
- Dersom lokalpolitisk behandling forskyves, vil det også forsinke stortingsbehandlingen og oppstarten av en ny bypakke.
- Dersom bypakken rekker stortingsbehandling før NTP legges fram våren 2024, kan det styrke posisjoneringen inn mot den nye, statlige tilskuddsordningen for mindre byområder.

Forankre rammene i bypakken som skal behandles til våren

For å rekke lokalpolitisk behandling av bypakken våren 2023, må rammene for pakken være omforent i tilstrekkelig tid før Vegdirektoratet skal kvalitetssikre bypakken i februar. I kap. 2 er det skissert forslag til en ny bypakke for Haugesund og fastlands-Karmøy, med forslag til mål, prosjekter, innkreving og takster. Den politiske referansegruppa har stilt seg bak at forslaget kan sendes til kommunene for behandling. Det vil være rom for noen justeringer underveis, men hvis det er fundamentale endringer eller uenighet, vil det ikke la seg gjøre å holde framdriftsplanen.



Figur 1.2: Prosess fram til lokalpolitisk behandling av en ny bypakke våren 2023.

Videre prosess for bypakken

Nedenfor er det skissert prosessen fram til oppstart av bypakken. Etter lokalpolitisk behandling, er det statlige myndigheter som har ansvaret for framdriften. Etter stortingsbehandlingen, skal innkrevingsutstyr kjøpes inn, monteres og testes, før pakken kan settes i drift. Ferde anbefaler å ta høyde for at dette kan ta 18 mnd. I så fall kan det forventes at bypakken starter opp høsten 2025.

Tabell: Tidsplan for bypakken fram til mulig oppstart høsten 2025.

Tidsplan for kvalitetssikring og lokalpolitisk behandling av bypakken		
1.	Kommunene behandler prinsipp-sak	Desember -22.
2.	Ferdigstiller prosjektbeskrivelse og nødvendig dokumentasjon	Januar -23
3.	Oversending til Vegdirektoratet	Ca 15. febr.
4.	Kvalitetssikring i Vegdirektoratet	Februar - mars
5.	Suppleringer etter kvalitetssikring.	Mars - april
6.	Bypakken sendes til kommunene.	Ca 15. april 2023
7.	Endelig lokalpolitisk behandling av bypakken	▪ Haugesund bystyre 10. mai ▪ Karmøy kommunestyre ca 22. mai ▪ Rogaland fylkesting 13.-14. juni
8.	Ny kvalitetssikring i Vegdirektoratet. Behandling i Samferdsels-departementet og godkjenning i Stortinget (min. 8 mnd).	Vinter/vår 2024.
9.	Oppstart av bypakken (kan ta 18 mnd.)	Høsten 2025.

Hva hvis Karmøy ikke ønsker å delta i bypakken?

I politisk behandling høsten 2021, ga ikke Karmøy kommune en entydig tilbakemelding på om de ønsket å delta i ny bypakke. I tråd med Karmøy sitt vedtak, er det derfor skissert et bypakke-alternativ uten Karmøy (kap. 2.9). Dersom bypakken skal lokalpolitisk behandles i mai, er vi nå avhengig av en klar tilbakemelding fra Karmøy om kommunen ønsker å delta i pakken (ja/nei):

- Hvis Karmøy kommune svarer ja, arbeides det videre med bypakken i tråd med forslaget i kap. 2.
- Hvis Karmøy kommune svarer nei, arbeides det videre med en bypakke kun for Haugesund kommune.
- Hvis Karmøy kommune sin behandling ikke er avklarende, vil det være naturlig at Haugesund kommune og Rogaland fylkeskommune vurderer om det skal arbeides videre med en bypakke uten fastlands-Karmøy.

1.3. Orientering om utredninger for en egen bompengepakke på fv. 547

Arbeidet med å forberede en bompengepakke på fv. 547 har kommet noe kortere enn bypakken, og et beslutningspunkt der vil komme våren 2023 – samtidig med at bypakken planlegges lagt fram til endelig lokalpolitisk behandling.

Det pågår to utredninger for utvikling av fv. 547 på Karmøy

Vinteren 2022 startet et to-delt utredningsløp for fv. 547 på Karmøy:

1. Det arbeides med å utrede tunnel-alternativer og oppdatere kunnskapsgrunnlag for Åkra Sør-Veakrossen i tråd med krav fra Kommunal – og Moderniseringsdepartementet. Det er oppdatert naturkartlegginger og trafikkanalyser og arbeides nå med sammenligning av trasé-/ tunnelalternativer. Deretter skal det gjøres kostnadsvurderinger av aktuelle alternativ, før arbeidet ferdigstilles vinteren 2023.
2. Det er gjennomført en mulighetsstudie som viser muligheter for å utvikle dagens fv. 547, og eksempler på hvordan trafikkvekst, trafiksikkerhet og tilbud for myke trafikanter kan håndteres. Arbeidet utgjør ikke en «fasit» for hvordan fv. 547 skal utvikles, men kan gi grunnlag for prioritering og mer detaljert planlegging/kostnadsvurdering med tanke på en ny bompengepakke.

Resultater så langt fra begge arbeidene er oppsummert i kap. 3.

Videre prosess for en bompengepakke på Karmøy: Beslutningspunkt våren 2023

For fv. 547 på Karmøy blir det et beslutningspunkt våren 2023 når arbeidene med både Åkra Sør-Veakrossen og dagens fv. 547 er ferdigstilt. Det planlegges at dette skal komme parallelt med lokalpolitisk behandling av bypakken, slik at Karmøy kommune gis mulighet til å se sakene i sammenheng. Spørsmål som da vil bli tatt opp, er:

- ➔ Skal det startes en ny detaljregulering for nordre del av Åkra Sør-Veakrossen, og eventuelt hvilket trasé-/tunnel-alternativ?
- ➔ Skal det startes arbeid med en egen bompengepakke på fv. 547? I så fall: Hvilken strekning skal den omfatte, hva er aktuelle hovedprosjekt(er), og hvor stor pakke og takst skal en ta sikte på?

1.4. Klargjøre at det ikke blir en felles bompengepakke for fv. 47 nå?

Rogaland fylkesting vedtok høsten 2021 at «*bypakken utformes med tanke på å omfatte Haugesund og fastlands-Karmøy*». Samtidig ønsket Sveio en åpning for at de kunne være med i bypakken, og det ble i tillegg vedtatt å arbeide videre med en egen bompengepakke på fv. 47. Det er imidlertid ikke mulig å kombinere alt dette på én gang.

Forslag om at Haugesund-siden av fv. 47 håndteres i bypakken

I forslaget til ny bypakke (kap. 2), er det lagt til grunn at bypakken skal omfatte hele Haugesund kommune og fastlands-delen av Karmøy. Dersom kommunene er enige i dette, betyr det at Haugesund-siden av fv. 47 inngår i bypakken, og at det ikke blir en felles bompengepakke på fv. 47 for både Haugesund og Sveio (fra Førlandskrysset til Haukås). I forslaget til ny bypakke er det derfor satt av 200 mill. kr til et prosjekt på Haugesund-siden av fv. 47. Siden trafikantene på fv. 47 må betale i bypakken uansett, vil dette gi lavere bompengebelastning på fv. 47, enn om trafikantene i tillegg skulle betale i en felles bompengepakke Førland-Haukås.

Det gir også større muligheter for Sveio til eventuelt å fremme en egen bompengepakke med investeringer på Sveio-siden av fv. 47 (se nedenfor).

Sveio kommune kan vurdere en egen bompengepakke på Sveio-siden av fv. 47

På sikt kan Sveio kommune og Vestland fylkeskommune vurdere om de ønsker å etablere en bompengepakke for utbedringer på Sveio-siden av fv. 47. Dette er det imidlertid ikke nødvendig å ta stilling til ennå. Dersom Sveio kommune ønsker å gå videre med en slik pakke, vil neste skritt være å starte prioritering og mer detaljert planlegging av prosjekter som kan inngå.

1.5. Uten bompenger blir det lite fylkeskommunale transportinvesteringer

Rogaland og Vestland fylkeskommuner og kommunene på Haugalandet har begrensede ressurser til utvikling og drift av vegnett, gang-/sykkelveger, og til kollektivtransport. Samtidig er utfordringene økende. Vedlikeholdsetterslepet er stort, kravene til tunnel-/rassikring har økt, og båtruter og teknologisk utvikling krever betydelige ressurser.

I det administrative forslaget til handlingsprogram for fylkesveger i Rogaland er ressursene de kommende årene bundet opp, og det er lite rom for å ta inn nye prosjekter innenfor rammene. Nye prosjekter må i hovedsak prioriteres innenfor rammebevilgningene til trafikkisikkerhet, gåing/sykling/kollektiv og drift/vedlikehold. Rogaland fylkeskommune sin samferdselsstrategi legger derfor til grunn at *«i områder hvor det finnes potensiale for bompakker eller -prosjekt skal infrastrukturprosjekter finansieres gjennom disse pakkene»*. Dette gjelder blant annet Haugesund og Karmøy. Rogaland fylkeskommune har imidlertid som praksis å bidra med moms-kompensasjon i lokale bompengepakker. I forslaget til økonomiplan som behandles i desember, er det også lagt til grunn at fylkeskommunen bidrar med egenandel til fylkesprosjekter i en ny bypakke – i tråd med statlige krav.



Figur 1.3: Strategi-dokumenter innen samferdsel for Rogaland og Vestland fylkeskommuner.

I Vestland er det meste av samferdselsinvesteringene bundet opp til rammebevilgninger til bru/kai, tunneler, trafikkisikkerhet, myke trafikanter og utbedring av prioriterte strekninger. Fv. 47 utgjør ca 13 km av totalt 5.500 km fylkesveg i Vestland og inngår ikke blant strekningene som er prioritert fram til 2033. Eventuelle fylkeskommunale bidrag til utvikling av fv. 47, må derfor skje innenfor de nevnte rammebevilgningene.

2. NY BYPAKKE FOR HAUGESUND OG FASTLANDS-KARMØY

2.1. Geografisk avgrensning av bypakken

For administrasjonen av bypakken, må det defineres hvilket geografisk område pakken skal omfatte. Det får også betydning ved en avtale med staten om den nye tilskuddsordningen for mindre byområder.

Anbefaling om at bypakken omfatter Haugesund og fastlands-Karmøy

Høsten 2021 vedtok Rogaland fylkesting som hovedløsning at «bypakken utformes med tanke på å omfatte Haugesund og fastlands-Karmøy». Argumentene var:

- Byområdet har bedre forutsetninger for gåing, sykling og kollektivtransport enn Haugalandet for øvrig. Reisene er kortere og befolkningsgrunnlaget for kollektivtransport er større.
- Byområdet Haugesund og fastlands-Karmøy har en annen transportpolitikk enn omlandet, med regionale mål om nullvekst i personbiltransport.
- Transport-strategiene er også annerledes – med gåing/sykling/kollektiv og utbygging av gang-/sykkelnett som hovedprioritet.
- Staten fremmet i NTP en egen tilskuddsordning for byområdet Haugesund og fire andre byområder, med den forutsetning at det opprettes en bypakke.

Hele Haugesund kommune og hele fastlands-siden av Karmøy

Vanlig praksis i byvekstavtalene for de største byområdene i Norge, er at det er administrative grenser som definerer avtaleområdet. På Nord-Jæren er det for eksempel tidligere kommunegrenser som avgrenser området der nullvekstmålet gjelder.

For bypakken vil det enkleste være at det tilsvarende er hele Haugesund kommune og hele fastlands-siden av Karmøy som inngår i bypakken, og det er denne avgrensningen som nå foreslås å legge til grunn. Det vil gi grunnlag for en helhetlig strategi i det sammenhengende byområdet.



Figur 2.1: Haugesund og fastlands-Karmøy. Kilde: norgebilder.no

Det er likevel ikke til hinder for at det kan være ulik vektlegging av gang/sykkel-transport og nullvekst i de sentrale byområdene, sammenlignet med for eksempel Fosen eller Haugesund nord.

2.2. Mål og prioriteringer

Forslag til mål og prioriteringer for bypakken

Nasjonal, regional og kommunal politikk som omhandler Haugesund og fastlands-Karmøy, peker i samme retning for areal- og transportutviklingen for byområdet, og mål om byutvikling og nullvekst for personbiltransport er i stor grad gjennomgående. Med utgangspunkt i areal- og transportutfordringene i byområdet og vedtatt politikk, er det foreslått følgende mål for bypakken:

Tabell: Forslag til mål i bypakken.

Hva skal bypakken bidra til?	
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.

Når det gjelder nullvekstmålet, omhandler det også arealbruk og bymiljø, i tillegg til transportbruk. Målet praktiseres slik at det skal være rom for vekst i næringstransport, gjennomgangs- og turisttrafikk, mens den øvrige personbiltransporten ikke skal øke. Innenfor nullvekstmålet kan det derfor være ca 5-10 % trafikkvekst over 25-30 år.

Tabell: Nullvekstmålet:

Nullvekstmålet: «I byområdene skal klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange.»

For å oppnå målene i bypakken, er det nødvendig at staten, fylkeskommunen og kommunene samarbeider og samordner seg, og prioriterer tilgjengelige ressurser på rett måte. Erfaringer har også vist at gode styringsprinsipper er sentralt for å gjennomføre det som er planlagt.

Tabell: Forslag til strategier.

Hvordan skal vi få det til?	
Prioritere	▪ Prioritere prosjekter som gir høyest måloppnåelse. ▪ Løse oppgaver som fylkeskommunen og kommunene ikke klarer med egne midler. ▪ Miljøprofil: Minst 50 % av pakken skal gå til gang-, sykkel- og kollektivtiltak.
Samarbeide og samordne	▪ Forpliktende samarbeid stat – fylke – kommuner. ▪ Samordne virkemiddelbruk (transport – areal – parkering).
Gjennomføre det som planlegges	▪ Mer for pengene - «gjenbruke det vi har og bygge nytt der vi må.» ▪ Forebygge konflikter, unngå omkamper.
Styring og kontroll	▪ Målstyring: Klar prioritering. ▪ Økonomistyring: Tydelig ansvar og rapportering.

2.3. Forslag til prosjekt-portefølje og prioritering

Samlet prosjekt-portefølje i bypakken

Nedenfor er det sammenfattet forslag til prosjekt-portefølje i bypakken. Kostnader i prosjektene er dels basert på reguleringsplaner/anslag, dels på mulighetsstudier/ forprosjekt, og dels på en gjennomgang i fylkeskommunen og kommunene. For en del prosjekter vil det være et handlingsrom for tilpassing innenfor rammene..

Tabell: Forslag til prosjekter i bypakken:

Type prosjekt	Pri.	Prosjekter i bypakken	Kostnad (mill. 2022-kr)
Store enkelt-prosjekter	0.	Forskuttede planmidler og bygging av bomstasjoner	70
	1.	Ny Risøy-forbindelse	860
	2.	Eikjevegen	230
	3.	Fv. 47 Førland - Sveio	200
	4.	Karmsundgata Nord (Dr. Eyes gt. – Tuhauggt.)	500
	5.	Karmsundgata Sør (Storasundgata - Dr. Eyes gt.)	500
Større gang- og sykkel-prosjekter		Storasundsgata (Salhusv.- Karmsundg.)	80
		Vormedalsvegen (Vormedal-Norheim)	80
		Skjoldavegen (sentrum -Håkonsveg, inkl. sideveg)	250
		Haugevegen-Tittelsnesvegen	160
		Skeisvannsveien (Håkonsv. - Skjoldav.)	80
		Rogalandsgata/Bråvallagata/Egilsvei	60
		Håvåsryggen, inkl. bro Storasundsg.	60
		Miljøgate Austbøvegen og snarvei Norheim terminal	70
Prosjekt-pakker/ sekkeposter		Mindre gang- og sykkelprosjekter	200
		Oppgradering kollektiv-terminaler, holdeplasser mv.	100
		Rute- og frekvensforbedringer byruter (drift)	350
		Utbedring, trafiksikkerhet og miljø	150
Sum prosjekter i bypakken			4 000

Prioritering og porteføljestyring

I nye bompengepakker skal det være en tydelig rekkefølge og prioritering av større prosjekter, mens mindre prosjekter kan inngå i prosjektpakker/sekkeposter. Det skal være en «porteføljestyring», der gjennomføringen av prosjekter tilpasses inntektene i pakken. Dersom det blir høyere kostnader eller mindre inntekter enn forventet, skal det være definert hvordan dette skal håndteres.

I tabellen ovenfor, er de de store enkeltprosjektene prioritert i rekkefølge 1-5 for å sikre gjennomføring av de høyest prioriterte prosjektene. Det vil likevel være handlingsrom for at enkelte delprosjekter i Karmsundgata kan startes i første del av pakken, mens andre delprosjekter avventes. De navngitte gang- og sykkelprosjektene er foreslått prioritert for seg for å opprettholde 50 % andel til gang-, sykkel- og kollektivtiltak, jf. kap. 2.2. I Karmsundgata regnes noen større gang-/sykkeltiltak med i denne andelen.

2.4. Nærmere om store enkelt-prosjekter i bypakken

De største prosjektene som foreslås i bypakken (ny Risøy-forbindelse og Karmsundgata) er prioritert fordi de vil ha stor betydning for tilgjengelighet til Haugesund sentrum og næringsområder på Risøy – ikke bare for kjørende, men like mye for gående, syklende og kollektivtransport. Utbedring av fv. 47 vil gi bedre trafiksikkerhet og sammenhengende gang-/sykkeltilbud til Ekrene/Rophus, mens Eikjevegen gir mer trafiksikker forbindelse for Kolnes, parallelt gang-/sykkeltilbud, og har betydning for lokal arealutvikling.

Ny Risøy-forbindelse

Risøy bru forbinder bolig-, nærings- og havneområdene på Risøy til Haugesund sentrum og resten av regionen. Dagens bru er fra 1939, er bratt og smal, og med et økende vedlikeholdsbehov. Brua er bygd for 8 tonns kjøretøy, men har i dag dispensasjon inntil 10 tonn (Bk 10/50). Planlagte spesialtransporter kan være tyngre. Dersom brua skulle bli nedklassifisert til 8 tonn, jf. Hasseløy bru, vil det gi utfordringer for næring, havn, beredskap, renovasjon mv. På noe sikt må katodisk beskyttelse, membran og dekke oppgraderes. Trafikken til/fra Risøy går i dag gjennom Karmsundgata/Strandgata og krysser på tvers av sentrumsgatene.

Ny forbindelse til Risøy via Storasundsgata sør for sentrum er under planlegging, og planforslaget tas opp til behandling i november 2022. Prosjektet vil bli det største enkelt-prosjektet i bypakken og må ha godkjent reguleringsplan og kostnadsanslag +/- 10 % før bypakken kan lokalpolitisk behandles. Prosjektet vil gi trafikale forbedringer på flere måter:

- Gi sikker forbindelse for tungtrafikk til regionale nærings- og havneområder.
- Avlaste den mest trafikkerte delen av Karmsundgata (anslagsvis 5 %).
- Redusere konflikt med myke trafikanter i sentrumsgatene og bidra til bedre bymiljø.
- Gi ny gang-/sykkelforbindelse fra sør med universell utforming.
- Bedre forholdene for gående og syklende til/fra sentrum over dagens bru.

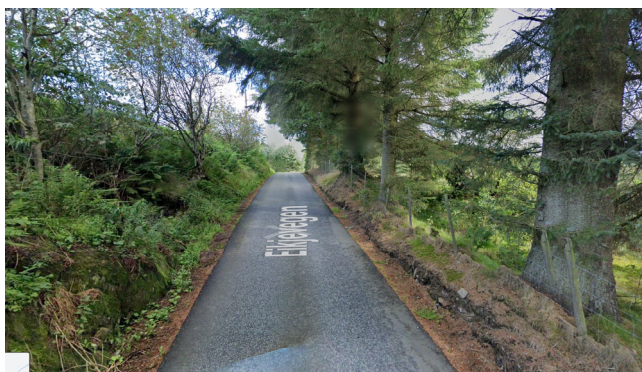
I tillegg kan en ny forbindelse gi økte muligheter for havne- og næringsutvikling på Storasundskjærene i tråd med vedtatt kommuneplan.



Figur 2.2: Fotomontasje ny Risøy bru (Norconsult).

Ny Eikje-veg

Eikjevegen er en av to forbindelser fra boligområdene på Kolnes til E134, Raglamyr og byområdet for øvrig. Dagens kommunale veg er smal og uoversiktlig, og møtende kjøretøy kan stedvis bare passere på møteplasser. Strekningen har ikke eget tilbud for gående/syklende, og oppleves ikke som trygg for myke trafikanter. Den andre forbindelsen til Kolnes, Skrevegen, har utfordringer med trafiksikkerhet og kapasitet i kryss med E134.



Figur 2.3: Dagens Eikjeveg er stedvis smal og uoversiktlig. Illustrasjon: Google Maps.

Det ble i 2018 regulert ny Eikjeveg fra Skåredalskrysset/E134 i Haugesund og sørøst til nytt kryss med Skrevegen. Strekningen er ca 2,6 km, hvorav 700 m i Haugesund og 1,9 km i Karmøy. I bypakken tas det sikte på å etablere ny tofelts veg til nytt sentrumsområde på Kolnes. Vegen vil gi en bedre og mer trafiksikker forbindelse for innbyggerne på Kolnes. Karmøy kommune har sett på mulige innsparinger i forhold til regulert løsning, deriblant gang-/sykkelveg og kryssinger i plan.

Fv. 47 Haugesund-Sveio

Dagens fv. 47 Haugesund-Sveio er stedvis smal og svingete, og med enkelte uoversiktlige kryss. På Haugesund-siden mangler det gang-/sykkeltilbud på strekningen nord for Viksevegen (Fagerheim-Førland bygges med finansiering i dagens Haugalandspakke).

Det er foreslått å sette av 200 mill. kr til et delprosjekt på fv. 47. Prosjektet skal gi økt trafikksikkerhet og bedre forholdene for gående, syklende og kollektivtrafikk. Endelig ambisjonsnivå, og avgrensning av prosjektet i nord og sør, må vurderes i forbindelse med reguleringsplanlegging.



Figur 2.4: Dagens fv. 47 sør for kommunegrensen. Illustrasjon. Google Maps.

Karmsundgata

Karmsundgata er den viktigste transportaksen til, fra og gjennom Haugesund for både nærings- og privattransport. Karmsundgata er primært en «atkomstveg» til byen – mer enn en gjennomfartsåre, og trafikale utfordringer må håndteres i dagens trasé. Trafikken har nådd et kapasitetstak, der særlig kryssene er begrensende for trafikk-avviklingen. Også ved videre utbygging, er mulighetene for kapasitetsvekst begrenset.

Karmsundgata er en sentral akse nord- sør også for gående og syklende. Samtidig utgjør den en barriere for gang-/sykkelforbindelser som går til og fra sentrum (øst-vest), og det er stedvis lange omveier for å krysse. For at flere skal gå og sykle i de sentrale byområdene, er det viktig å tilrettelegge attraktive forbindelse for mange trafikanter både på langs og tvers av Karmsundgata.



Figur 2.5: Karmsundgata som bygate med ulik grad av gateelementer og prioritering av mange trafikanter

Norconsult har vært engasjert for å gjennomføre en mulighetsstudie og har anbefalt tiltak som skal bedre forholdene for gående, syklende og kollektivtrafikk - samtidig som kapasiteten for bil opprettholdes. Oppsummert anbefales det en to-delt tilnærming til utvikling av Karmsundgata:

1. Søndre del fra Storasundsgata til Dr. Eyes gate er den mest trafikkerte strekningen og hovedatkomst til sentrum fra sør for alle kjørende, inkludert bybussen. Framkommelighet for alle trafikanter bør opprettholdes. Det foreslås å:
 - Bygge ut krysset ved Storasundsgata, jf. reguleringsplanen.
 - Forbedre trafikkavvikling mellom Dr. Eyes gate og Stavangergata, inkludert kryssene.
 - Forbedre krysningspunkt og/eller kulvert ved sykehuset/Stavangergata og gang-/sykkeltilbud langs med Karmsundgata
 - På sikt sikre kapasitet og vurdere fire felt på strekningen fra Storasundsgata til Dr. Eyes gt.
2. Nordre del fra Dr. Eyes gate til Tuhauggata/Skjoldavegen er også viktig for tilgjengelighet til sentrum, men er ikke trasé for bybussen. Strekningen går parallelt med selve sentrumskjernen og byutviklingsområder, og har flere gang-/sykkellakser på tvers. Det foreslås å:
 - Beholde konseptet med to gjennomgående felt på strekningen. Svingefeltene ved Flotmyr kan kortes inn (to felt på midten), uten at det påvirker kapasiteten vesentlig.
 - Etablere krysningspunkt i plan for mange trafikanter ved Flotmyr og stadion.
 - Forbedre kulvert- og/eller bruløsninger og gang-/sykkelløsninger langs Karmsundgata.
 - Forbedre kryss ved Djupaskarsvegen og Tuhauggata/Skjoldavegen.

Endelig løsningsvalg og prioritering avklares gjennom mer detaljert planlegging.

2.5. Nærmere om gang-, sykkel- og kollektiv-prosjekter

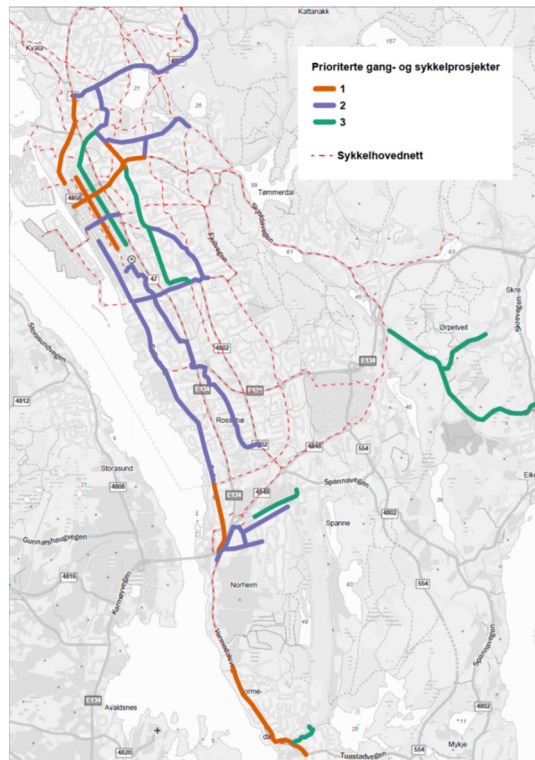
Kommunene har spilt inn og prioritert gang- og sykkelprosjekter til bypakken, mens Rogaland fylkeskommune har vurdert rute- og frekvensforbedringer og kartlagt framkommelighetstiltak.

Felles prioritering av gang- og sykkelprosjekter med høy måloppnåelse

I den statlige transport-utredningen «KVU Haugesund» ble det anbefalt at hovedsatsingen innen transportutvikling i byområdet burde være en «*stor utbygging av gang/sykkelveinett og kollektivtiltak*». Haugesund og Karmøy har lagt dette til grunn i kommunale planer og sykkelbyprosjektet. Til bypakken har kommunene spilt inn det de mener er de viktigste gang-/sykkelprosjektene og prioritert dem etter felles kriterier:

- Potensiale for å få flere til å gå og sykle (forbindelser med mange korte reiser).
- Behov for avlastning av vegnettet.
- Trafikksikkerhet for myke trafikanter.
- Muligheter for kortere og/eller sammenhengende forbindelser

Mer gåing og sykling i byområdet kan avlaste sentrale deler av vegnettet, redusere behov for ny vegbygging, redusere arealforbruk til parkering, bedre miljøkvaliteter i byen og styrke folkehelsen. Flere av de prioriterte gang-/sykkelprosjektene er imidlertid kostnadskrevenende, og det vil være vanskelig å realisere dem fullt ut med ordinære offentlige midler.



Gang-/sykkelprosjekter som kommunene har foreslått i bypakken, og med prioritering 1-2-3.

Tabell: Prioriterte gang- og sykkelprosjekter i bypakken:

Gang-/sykkelprosjekter	Beskrivelse
Storasundsgata (Salhusv.- Karmsundg.)	Ny Risøy-forbindelse vil føre til økt trafikk og flere tunge kjøretøy i Storasundsgata. Det tas sikte på å etablere et tosidig og forbedret tilbud for gående og syklende fra Salhusvegen til Karmsundgata.
Vormedalsvegen (Vormedal-Norheim)	Sykkelveg med fortau i Vormedalsvegen er trinn 2 og 3 som vil gi et enhetlig gang-/sykkeltilbud fra Vormedal til Norheim terminal.
Skjoldavegen (sentrum - Håkonsveg, inkl. sideveg)	Skjoldavegen er en sentral akse til sentrum fra øst og knytter opp mot bussterminalen, idrettsparken og skoler. Det tas sikte på å oppruste fortau og sykkelfelt i sentrum, etablere sykkelfelt øst for Karmsundgata og bedre trafikksikkerhet i kryss med Rogalandsgata.
Haugevegen-Tittelsnesvegen	Haugevegen er en sentral akse til sentrum fra nord, der det tas sikte på å oppruste fortau, gateløp og vurdere sykkelfelt. Koblingen nordover langs Tittelsnesvegen forbedres.
Skeisvannsveien (Håkonsv. - Skjoldav.)	Skeisvannsvegen går langs idrettsparken og to skoler, og er samtidig busstrasé. Det tas sikte på å skille gående og syklende for å øke trygghet for alle brukere, og samtidig bedre holdeplasser/oppstilling for skolebuss.
Rogalandsgata/Bråvallagata/Egilsvei	Rogalandsgata med forlengelse til Egils veg går sør-nord gjennom byen og er en alternativ akse med mindre trafikk enn Karmsundgata. Aksen går nær og til/fra idrettsparken, to barneskoler og tre videregående skoler. Det tas sikte på å forbedre fortau og etablere sykkelfelt på deler av strekningen. Stedvis smal vegbredde gir behov for tilpassinger på noen delstrekninger.

Håvåsryggen, inkl. bro Storasundsg.	Håvåsryggen knytter sammen Håvåsen skole, Lillesund skole, sykehuset, Haugesund sentrum og boligområder omkring. Prosjektet er under regulering, og det tas sikte på å skille gående og syklende for å øke trygghet for alle brukere, og særlig for skolebarn.
Miljøgate Austbøvegen og snarvei Norheim terminal	Opprusting av gang-/sykkeltilbud på Norheim vil gjøre det tryggere og mer attraktivt å gå/sykle i nærmiljøet, avlaste lokalt vegnett og gi økt steds kvalitet. Det tas sikte på å etablere sammenhengende tosidig tilbud med tydeligere akser og krysningspunkter.
Prosjektpakke med mindre gang- og sykkelprosjekter	Kommunene har i tillegg spilt inn en rekke mindre gang-/sykkelprosjekter. Det settes av midler til en prosjektpakke, som prioriteres underveis i perioden og gjennomføres så langt det er finansiering.

Forbedre kollektivtilbudet – økt frekvens og bedre framkommelighet

Uavhengig av den nye bypakken, vil Rogaland fylkeskommune fortsatt finansiere kollektiv-drift i byområdet gjennom ordinære budsjetter. Rogaland fylkeskommune har imidlertid ikke økonomisk handlingsrom til å øke satsingen, og i økonomiplanen er det varslet framtidige behov for kutt for å komme i balanse. For å videreføre den positive utviklingen som har vært i byområdet og tilby et konkurranse-dyktig alternativ til bil, foreslås det derfor å sette av noe ressurser i bypakken til rute- og frekvensforbedringer, bedre fasiliteter og økt framkommelighet for bybussene. Dette vil særlig ha betydning for de av befolkningen som ikke disponerer bil, og for innbyggere i ytre bydeler, der gang- og sykkelavstandene til sentrale målpunkt er lengre.

- Rute- og frekvensforbedringer:
Forbedring av busstilbudet – hvor bussen går og hvor ofte – har stor betydning for kollektivbruken. Det foreslås derfor å sette av midler til rute- og frekvensforbedringer i bypakke-perioden. Det tas sikte på å forlenge bybuss-rute 201 fra Amanda til Norheim for å knytte byrutene sammen og dekke et område med lite busstilbud i dag. Videre er det ønskelig at bybuss-rute 202 får 15 -minutters-frekvens på dagtid, tilsvarende som rute 201 i dag. Dersom det er handlingsrom, kan også perioden med 15-min-frekvens forlenges, eller det kan gjøres andre forbedringer.
- Framkommelighet og oppgradering langs byrutene:
Som del 2 av kollektivsatsingen foreslås det å sette av midler til å gjøre oppgraderinger langs byrutene og bedre framkommeligheten. Holdeplasser, terminaler og deler av busstraséene gjennom Haugesund sentrum foreslås oppgradert. I tillegg tas det sikte på mindre tiltak som bredde-utvidelser, kurve-utretting, kryss-forbedringer mv. for å bedre framkommelighet og redusere kjøretid for bybussen. Detaljert planlegging og prioritering av enkelt-tiltak gjøres underveis i bypakke-perioden.



Figur 2.6: Bybussene (rute 201 rød og rute 202 blå) og Karmøy-rutene (grønn).

Prosjektpakke for trafiksikkerhet, utbedring og miljø

I tillegg er det ønskelig å gjennomføre en del mindre trafiksikkerhetstiltak, vegoppgraderinger, utbedringer, og framkommelighetstiltak i byområdet. Det settes av midler til en prosjektpakke, som prioriteres underveis i perioden og gjennomføres så langt det er finansiering.

2.6. Innkrevingssystem, takst-struktur og bomstasjoner

Nedenfor er det beskrevet forslag til innkreavings- og takstsystem, rabatt-ordninger og bomringer/-snitt i bypakken.

Prinsipper for planlegging av et nytt innkreavings- og takstsystem

Til den nye bypakken, må innkreavings- og takstsystemet planlegges på nytt. Dette omfatter både antall og plassering av bomstasjoner, innkreivingsretning, takstnivå og rabatter mv. I planleggingen er det lagt til grunn at innkreivings- og takstsystemet skal bygge opp om målene i bypakken, sikre et tilstrekkelig inntektsgrunnlag, fordele bompengebelastningen innenfor byområdet, være enkelt og forståelig, og ellers bygge på statlige «hovedregler» så langt disse passer lokalt.

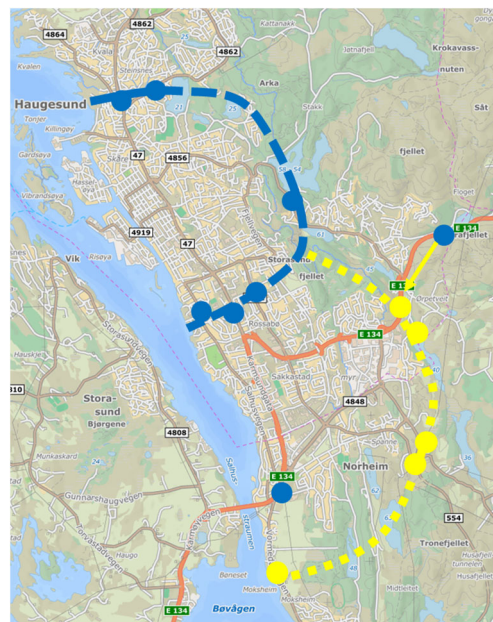
Tabell: Forslag til prinsipper for utforming av nytt innkreivings- og takstsystem.

Prinsipp	Begrunnelse/kommentar
Sikre bypakken et tilstrekkelig inntektsgrunnlag	Bomstasjonene i bypakken bør dekke de største trafikkstrømmene og målpunktene i byområdet for å sikre pakken et tilstrekkelig inntektsgrunnlag.
Fordele innkreivingen på flere av reisene i byområdet	En bred fordeling av bompengenneinnkreivingen på reisestrømmene i byområdet vil styrke inntektsgrunnlaget for bypakken og fordele bompengebelastningen blant ulike trafikant-grupper.
Bygge opp om nullvekst og byutvikling	Innkrevings- og takstsystemet utformes for å bygge opp om nullvekst i personbiltransport, byutvikling, og klima- og miljømål.
Være enkelt, forståelig og ressurseffektivt	Innkrevings- og takstsystemet bør være enkelt å forstå og gi en ressurseffektiv innkreiving. Kjente elementer fra dagens Haugalandspakke kan videreføres der de passer med målene i bypakken.
Legge til grunn statlige føringer og hovedregler for takst/rabatter	Statlige føringer om nytteprinsipp og bomstasjonsplassering legges til grunn. Takster og rabatter tar utgangspunkt i nasjonale «hovedregler» hvis ikke lokale forhold tilsier noe annet

Innkreiving og bomstasjoner

Bomstasjonene i dagens Haugalandspakke danner en «bomring» rundt sentrale bydeler, i tillegg til «bomsnitt» på E134 fra vest og øst. Norconsult har vært engasjert for å vurdere alternative bomstasjons-plasseringer, mulige endringer av sentrums-ringen, og nye bomsnitt.

- Oppsummert vurderes dagens sentrumsring (blå på figuren) å dekke store trafikkstrømmer internt i byområdet på en effektiv måte. Alternative ringer/snitt i sentralt i byen vil gi lite ekstra-inntekter, kreve flere bomstasjoner eller stenging av veger, og/eller være vanskelig å plassere i tråd med avstandskrav. Det anbefales derfor å videreføre bomstasjonene i sentrumsringen.
- Sør i byområdet er det behov for å etablere et bomsnitt som dekker trafikk sørfra og fra Karmøy-tunnelen (gul på figuren). Det er vurdert ulike alternativer. Konkret plassering av bomstasjoner vurderes nærmere i samarbeid med kommunene.
- Vegdirektoratet har gitt tilbakemelding om at det fortsatt kan være bom på E134, når dette gir en hensiktsmessig avgrensning av det sammenhengende byområdet. Dette gjelder selv om det ikke er prosjekter på E134.



Figur 2.7: Skissemessig forslag til bomsnitt i bypakken. Det foreslås å videreføre «bomringen» nær sentrum (blå) og etablere et nytt bomsnitt sør i byområdet (gul).

Tabell: Forslag til endring av innkreving og bomstasjoner i forhold til dagens Haugalandspakke.

Forslag til endring	Begrunnelse/kommentar
Tovegs innkreving i alle bomstasjoner	Tovegs innkreving i alle bomstasjoner gjør at bompengebelastningen blir jevnere fordelt i byområdet og gir høyere inntektsgrunnlag med samme grunntakst.
Sør i byområdet etableres et nytt bomsnitt som dekker trafikk sørfra og fra Karmøy-tunnelen.	Dagens «bomring» rundt sentrum er ressurs-effektiv og anbefales videreført. Det innføres et nytt bomsnitt sør i byområdet for å dekke trafikk sørfra, og for å motvirke omfattende trafikk-overføring fra Karmsund bru til Karmøy-tunnelen. Konkret plassering av bomstasjoner vurderes nærmere og i samarbeid med kommunene.

Takst-struktur og rabatt-ordninger

Takst-strukturen beskriver rabatter som skal gjelde og hvor mye ulike typer kjøretøy skal betale i forhold til hverandre. Det foreslås følgende endringer i takst-strukturen i forhold til dagens Haugalandspakke:

Tabell: Forslag til takst- og rabatt-endringer i forhold til dagens Haugalandspakke.

Forslag til endring	Begrunnelse/kommentar
Tunge kjøretøy betaler dobbel takst av lette	Den nasjonale hovedregelen er at tunge kjøretøy betaler dobbel takst av lette. Det vurderes ikke å være lokale grunner til annet. Dagens fordeling mellom lette og tunge kjøretøy i Haugalandspakken (kr. 12/19) skyldes forutsetninger ved bompengereformen i 2015.
30 % rabatt for lette nullutslippskjøretøy når det gis åpning for dette	Regjeringen har foreslått å redusere rabatten for lette nullutslippskjøretøy fra min. 50 % til min. 30 % av ordinære kjøretøy. El-biler trenger like mye veg- og parkeringsareal som ordinære kjøretøy. Det foreslås at rabatt-endringen innføres når det nasjonalt gis åpning for det – i stedet for at grunntaksten må økes tilsvarende.
Timesregel innenfor bypakken, men ikke felles for flere bompengepakker	Det foreslås å videreføre timesregel innenfor bypakken, slik at trafikantene bare betaler for én passering pr. time. Dette gir jevnere belastning mellom korte og lange reiser. Det kan imidlertid ikke være felles timersregel på tvers av ulike bompengepakker, siden dette vil betraktes som kryss-subsidiering mellom bompengepakker og ikke være i tråd med den statlige bompengeavtalen.

Det foreslås å videreføre passeringstak og fritaksordninger som i dagens Haugalandspakke. Alle rabatter betinger bruk av elektronisk brikke og gyldig brikkeavtale.

Tabell: Forslag til videreføring av rabatt-ordninger.

Rabatt-ordning	Beskrivelse
Passeringstak	Passeringstak på 75 passeringer med betaling pr måned for lette og tunge kjøretøy. Eventuelle passeringer utover dette er gratis.
Fritaksordninger	Utrykningskjøretøy, kollektivkjøretøy og forflytningshemmede med parkeringstillatelse kan gis fritak etter søknad.

Det har også blitt vurdert å innføre tids-differensiering av takstene («rushtids-avgift»). Dette innebærer at takstene er høyere morgen/ettermiddag og lavere i andre perioder (gjennomsnittstaksten kan være lik). Effekten er at trafikk-toppene morgen og ettermiddag flates ut. Når trafikken er nær kapasitetsgrensen, kan det bidra til å redusere utbyggingsbehovet. Trafikk-avviklingen er imidlertid ikke vurdert å være så kritisk at tidsdifferensiering er strengt nødvendig. Det har heller ikke vært en bratt trafikkøkning som indikerer økende utfordringer i nær framtid. Dersom trafikken øker mer enn forventet, kan innføring av tidsdifferensiering vurderes på nytt. Det vil imidlertid kreve ny lokalpolitisk behandling og stortingsbehandling.

2.7. Inntektsgrunnlag og finansiering

Norconsult har vært engasjert for å analysere trafikkgrunnlag og forventede bompenginntekter i bypakken. I tillegg til bompenger, består inntektsgrunnlaget av lokal egenandel og moms-kompensasjon. Det kan eventuelt komme midler fra statlig tilskuddsordning i tillegg.

Grunntakst og gjennomsnittstakst

I forslaget til ny bypakke er det lagt til grunn en grunntakst på ca 14 kr (2022). Til sammenligning er dagens takst i Haugalandspakke kr. 12, men prisstigningen gjør at det nærmer seg en justering til kr. 13. En grunntakst på kr. 14 innebærer at ordinære kjøretøy vil betale kr. 11,20 med 20 % brikke-rabatt. Det er lagt til grunn 30 % elbil-rabatt, slik regjeringen har foreslått, og elbil vil i så fall betale ca kr. 7,80.

Dersom bypakken derimot viderefører 50 % elbil-rabatt som i dag, må grunntaksten være ca kr 15 (2022) for å finansiere de samme prosjektene. Da vil ordinære kjøretøy tilsvarende måtte betale kr. 12 og elbil kr. 6.



Figur 2.8: I forslaget til ny bypakke er det lagt til grunn en grunntakst på 14 kr (2022).
Foto: Haugesunds avis.

Tabell: Forventede takster for å finansiere en portefølje på ca 4 mrd. kr i bypakken.

Elbil-rabatt	Grunntakst (2002)	Betaling ordinære kjøretøy med brikke	Betaling elbil
Hovedforslag: 30 % elbil-rabatt	Kr 14	Kr 11,20	Kr 7,80
Eventuelt som i dag: 50 % elbil-rabatt	Kr 15	Kr 12	Kr 6

For å opprettholde kjøpekraften i bypakken når prisene stiger, justeres gjennomsnittstaksten med prisstigningen (KPI) fra beregningsåret 2022. Dersom elbil-andelen øker uten at elbil-rabatten reduseres, gir dette lavere inntekter og grunntaksten må ytterligere justeres. Det er lagt til grunn en elbil-andel på 31 % og åpning av bypakken i 2025.

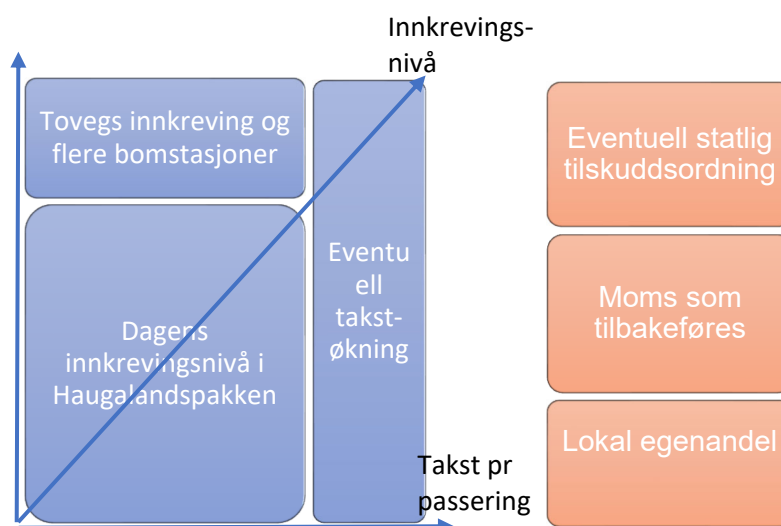
Lokal egenandel og momskompensasjon

For nye bypakker krever staten at fylkeskommuner og kommuner bidrar med 20 % egenandel til investeringsprosjekter på eget vegnett. Egenandelen skal være 20 % av investeringskostnadene før merverdiavgift er lagt til. Tabellen viser hvor stor den lokale egenandelen forventes å bli pr år med de prosjektene som nå er foreslått i bypakken. Hovedtyngden av egenandelen vil falle på Rogaland fylkeskommune som vegeier.

Tabell: Forventet fordeling av lokal egenandel.

	Forventet årlig egenandel
Rogaland fylkeskommune	Ca 34 mill. kr/år
Haugesund kommune	Ca 4 mill. kr/år
Karmøy kommune	Ca 4 mill. kr/år
Sum lokal egenandel	Ca 42 mill. kr/år

I tillegg til krav om egenandel, er det praksis at fylkeskommunene og kommunene bidrar med å legge inn momskompensasjon fra egne prosjekter i bompengepakker. Fylkeskommunene og kommunene betaler først prosjekt-kostnader på egne prosjekter inkl. mva. Deretter kreves moms-beløpet tilbake fra staten, jf. merverdiavgifts-kompensasjonsloven, og nettobeløpet eks. mva hentes fra bompengepakken. Prinsipielt er momskompensasjon likevel å regne som fylkeskommunenes og kommunenes frie midler.



Figur 2.9: Illustrasjon av inntekts-kilder i bypakken. Bompenger (blå) og offentlige midler/moms-refusjon (oransje) (størrelse på figurene har ikke direkte sammenheng med beløp).

Samlet handlingsrom for prosjekt-finansiering

Med bompengetakst og -inntekter som beskrevet, og i tillegg lokal egenandel og momskompensasjon fra fylkeskommunen og kommunene, forventes det totalt å kunne finansieres prosjekter for ca 4 mrd. kr i bypakken. Statens vegvesen sitt beregningsprogram for bompengepakker (BOM2020) er benyttet i beregningen. Det er tatt høyde for at det kan komme noe lånekostnader som følge av flere prosjekter ønskes gjennomført tidlig i perioden. Erfaringene fra dagens Haugalandspakke er benyttet for å vurdere forventede driftskostnader.

Tabell: Samlet prosjekt-finansiering i bypakken.

Finansiering	Forventet fordeling
Fylkeskommunal og kommunal egenandel og moms-kompensasjon	Ca 1,3 mrd. kr
Netto bompengeinntekter, fratrasket drifts- og finanskostnader	Ca 2,7 mrd. kr
Sum	Ca 4 mrd. kr

Statlig tilskuddsordning for mindre byområdet kan gi ekstra finansiering

I Nasjonal Transportplan 2022-33 ble det innført en ny tilskuddsordning for de fem byområdene Bodø, Ålesund, Haugesund, Arendal/Grimstad og «Vestfoldbyen». Til sammen skulle det settes av 600 mill. over fire år til «mindre investeringer i gang- og sykkelveier og kollektivtiltak som kollektivfelt, holdeplasser og knutepunkter langs riks-, fylkes- og kommunal vei».

Dersom tilskuddsordningen blir videreført på mer permanent basis, kan det gi ekstra investeringsmidler i bypakken, slik at pakken kan realisere prosjekter for mer enn 4 mrd. kr. Dette kan bli et tema i forbindelse med NTP våren 2024. Så lenge en videreføring ikke er avklart, kan det imidlertid ikke legges inn som finansieringsgrunnlag i bypakken ennå.

Endelige analyser av inntektsgrunnlaget kan gi behov for justeringer

Analysene som er gjort av bompengeinntekter, drifts- og lånekostnader i bypakken er kun foreløpige. Når kommunene har avklart om de blir med i bypakken, skal det gjøres endelige analyser. I dette arbeidet, og i den statlige kvalitetssikringen, kan det komme justeringer som påvirker handlingsrommet i den ene eller andre retningen, og som må diskuteres nærmere med kommunene.

2.8. Samlet bompengebelastning

Da fylkestinget i 2021 vedtok å arbeide videre med tre bompengepakker, ble det presisert at det skulle «utredes konsekvenser av den samlede bompengebelastningen når det kan komme innkreving på både fylkeskommunalt og statlig vegnett på Haugalandet innenfor samme periode». Samferdselsdepartementet har vært opptatt av det samme, og har i brev påpekt at det er «viktig å vurdere om bompengebelastningen i området blir akseptabel i forhold til nytten».

Lavere takst enn andre pakker, men flere reiser som må betale

Dagens Haugalandspakke har lavere grunntakst enn de fleste andre bypakker og regionale bompengepakker, jf. figur. I ny bypakke planlegges det for en mindre takst-økning. Flere bomstasjoner og tovegs innkreving vil samtidig gjøre at antallet betalende bompasseringer blir høyere.

Kombinasjonen av lav takst og mange passeringer har den fordel at bompengebelastningen fordeles på flere reiser og blir jevnere blant trafikantene, enn om det er høy takst og færre betalende passeringer. Belastningen for gjennomgangstrafikken blir også normalt mindre. I tillegg er ikke bare de lange bilturene som må betale, men også flere korte. I et lite byområde med korte avstander, kan det gi motivasjon til at flere går eller sykler for å spare bompenger.

Bompengepakke	Ordinær takst lette kjøretøy
Bypakke Nedre Glomma	30
Førdepakken	30
Bypakke Ålesund	26
Bypakke Bergen	26/54*
Bypakke Nord-Jæren	25
Fjellinjen Oslo	18/22/22**
Bypakke Bodø	20
Bypakke Grenland	17/23*
Kristiansandsregionen	16/24*
Miljøpakken Trondheim	18/13**
Harstadpakken	16
Haugalandspakken	12

Figur 2.10: Takstnivå for lette kjøretøy i en del regionale bompengepakker.

* Rushtidsavgift. ** Betaling i flere bomsnitt.

Effekt av bompengepakker på fv. 47 og/eller fv. 547

Det er foreløpig ikke avklart om det vil bli lokale bompengepakker på fv. 47 og/eller fv. 547 i tillegg til bypakken. For fv. 47 er det anbefalt å legge inn et prosjekt i bypakken framfor å etablere en stor bompengepakke med høy takst.

Bompengebelastningen innenfor en eventuell bompengepakke på Karmøy vil avhenge av det lokale ambisjonsnivået for gjennomføring av prosjekter. I transport-analysene er det skissert ca 60.000 bompasseringer for en pakke langs hele fv. 547, hvorav omtrent halvparten vil være betalende passeringer. Bilistene som pendler til byområdet vil i tillegg måtte betale i bypakken. Dette forventes å utgjøre ca 8.000 reiser daglig. Litt forenklet kan det antas at ca 4.000 bilister som hver dag kjører tur-retur Karmøy-Haugesund må betale to ganger i en Karmøy-pakke og to ganger i bypakken.

Framtidige bompenger til Karmsund bru

Av store statlige prosjekter som kan komme på Haugalandet, er det særlig Karmsund bru som henger nært sammen med en bypakke og en bompengepakke på Karmøy/fv. 547. Eventuell framtidig bompengedekning til Karmsund bru vil derfor ha betydelig innvirkning på lokal bompengebelastning. Vegdirektoratet har anbefalt at det i stortingsproposisjonene for bypakke og bompengepakke på Karmøy/fv. 547 beskrives at disse pakkene kan tas opp til revidering samtidig med at bompengedekningen til Karmsund bru fastsettes. Det gir mulighet til både å sikre at en ny Karmsund bru oppnår tilstrekkelig finansiering, samtidig som taksten i de lokale pakkene kan tilpasses slik at den totale bompengebelastningen ikke blir for høy.

Dette ligger imidlertid langt fram i tid, og det er vanskelig å forutse nå hva som vil være den beste løsningen for å tilpasse takstene. Takstnivået i lokale bompengepakker kan eksempelvis endres slik at Karmsund bru kan ha egen innkreving, de lokale pakkene kan finansiere delbidrag til Karmsund bru, eller det kan være andre løsninger. Det er heller ikke utenkelig at brukerfinansiering

av samferdselsprosjekter innen den tid skjer på annen måte enn med bompenger (eksempelvis vegprising).

Andre statlige prosjekter

Andre statlige prosjekter på Haugalandet som kan bli delfinansiert med bompenger, er:

- E39 Rogfast: Planlagt etterskudds-innkrevning i perioden 2031-50, med kr 392,- for lette kjøretøy og kr 1176,- for tunge. Dette vil gi en betydelig bompengebelastning for trafikanter som kjører ofte. En takst bypakken på kr 14 vil ha relativt begrenset mer-effekt.
- E134 Bakka-Solheim: Angitte beløp i NTP er ikke tilstrekkelig for fullfinansiering. Det er ikke avklart om prosjektet kan bli bygget i etapper og ikke startet vurdering av bompengefinansiering. Prosjektet er ca 36 km langt. Statens vegvesen har tidligere operert med en «standard-sats» for bompengepotensiale på ca kr 3 pr km for nye vegprosjekter.
- E39 Bokn-Hope: Foreløpig kostnadsestimat for strekningen Bokn-Sunnfjør er ca 10 mrd. kroner (SVV 2021). Bygging og bompengefinansiering av prosjektet forventes imidlertid å ligge betydelig fram i tid.

2.9. Eventuell bypakke uten fastlands-Karmøy

Karmøy kommune har vedtatt at det skal utarbeides et bypakke-alternativ uten Karmøy

Da kommunene høsten 2021 tok stilling til hvilke bompengepakker de ville arbeide videre med, vedtok Karmøy kommunestyre at *«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.»*

Arbeidet det siste året har fokusert på å utforme et forslag til bypakke som både Haugesund og Karmøy kan stille seg bak. Det er tilstrebt at bypakken skal inneholde sentrale prosjekter med betydning for hele Haugalandet, og i tillegg en balanse av prosjekter som ivaretar viktige behov i begge kommunene. I tillegg er takstnivået i bypakken forsøkt holdt på et nivå som ikke skal vanskeliggjøre at Karmøy senere kan etablere en bompengepakke på fv. 547 når den blir klar.

Det vurderes å være en stor fordel for bypakken dersom både Haugesund og Karmøy går med i bypakken. Kommunene vil også stå sterkere sammen i forhold til posisjonering inn mot den statlige tilskuddsordningen.

Takstnivået og prosjekter i Haugesund blir lite påvirket dersom Karmøy trekker seg ut

Som oppfølging av Karmøy sitt vedtak, er det gjennomført alternative analyser av trafikk- og inntektsgrunnlag for en bypakke som bare omfatter Haugesund kommune. Det er forutsatt at bomstasjonene i «sentrumsringen» opprettholdes, men at et særlig bompengesnitt plasseres langs kommunegrensen. Dagens bomstasjon på E134 ved Norheim flyttes til kommunegrensen.

Når takster og andre faktorer holdes likt, forventes en bypakke bare for Haugesund å få ca 5-10 % lavere bompengeinntekter enn hovedforslaget med fastlands-Karmøy. Samtidig vil det bli noe økte driftsutgifter som følge av 3-4 flere bomstasjoner. På den annen side, vil det ikke være naturlig å gjennomføre investeringsprosjekter på fastlands-Karmøy dersom Karmøy ikke er med i bypakken.

I sum forventes det at Haugesund kommune kan realisere de samme prosjektene i bypakken, uavhengig av om Karmøy kommune blir med eller ikke. Det vil heller ikke være nødvendig å øke takstnivået, slik at grunntaksten uansett kan være 14 kr (2022). Når det gjelder bompengebelastning, viser analysene at reisemønsteret for befolkningen på fastlands-Karmøy i stor grad går på tvers av kommunegrensen, slik at innbyggerne på Karmøy vil være nødt til å betale bompenger – også om Karmøy står utenfor bypakken.

3. STATUS FOR ÅKRA SØR-VEAKROSSEN OG DAGENS FV. 547

I dette kapitlet beskrives resultatene fra arbeid det siste året med Åkra Sør-Veakrossen, mulighetsstudie for utvikling av fv. 547, og muligheter for bompengefinansiering.

3.1. Fv. 547 på Karmøy

Egen bompengepakke for fv. 547 på Karmøy

Rogaland fylkesting vedtok i 2021 at det skulle arbeides videre med en egen bompengepakke for fv. 547 på Karmøy. Det pågår utredninger for Åkra Sør-Veakrossen, det er gjennomført en mulighetsstudie for utvikling av dagens fv. 547, og det er analysert mulige bompengeinntekter og takstnivå for en ny bompengepakke.

Arbeidet omfatter fv. 547 fra Åkra sør til Helganeskrysset. Videre nordover er det statlig veg (E134). Statens Vegvesen har ønsket å fullføre planleggingen av store statlige prosjekter i regionen, deriblant Karmsund bru, før det eventuelt etableres bompengefinansiering for disse.

Fv. 547 - funksjon og forventet trafikkutvikling

Fv. 547 er hovedvegen på Karmøy - en regional forbindelse mellom byene og tettstedene på Karmøy, og videre mot byområdet Haugesund.

Vegen har en trafikkmengde omkring 5.000 kjøretøy/døgn (ÅDT) sør for Åkra, økende til ca 15.000 ved Bygnes, og ned igjen mot 12-13.000 nord for Håvik. På 2000-tallet økte trafikken med ca 2 % årlig. Fra 2017 gikk den noe ned, men er nå på vei opp igjen etter pandemien.

Framtidig trafikkutvikling vil avhenge av lokal befolknings- og arbeidsplassutvikling, reise-/drivstoffkostnader og lokal vegutbygging. Asplan Viak har vurdert to scenarier fram mot 2042:

- Nasjonale standard-prognoser indikerer trafikkvekst på 26 % i Rogaland.
- Med lokale befolkningsprognoser og økt gåing/sykling/kollektiv, kan veksten bli ca 6 %.

I mulighetsstudien for dagens fv. 547 er de foreslåtte tiltakene testet mot begge scenariene.

Trafikale utfordringer

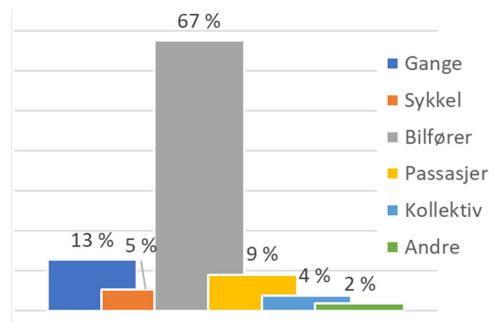
Store deler av fv. 547 har skiltet fartsgrense 60 km/t, med 40-50 km/t i Åkra og delstrekninger med 70 km/t lenger nord. Det oppstår varierende grad av forsinkelser i morgen- og ettermiddags-trafikken over Matlandssletta, i Håvik/Hydro-området, Bygnes/Eide, og i Åkra-/Sevlands-området. Tidligere forsinkelser i Veakrossen ser ut til å være redusert etter bygging av ny rundkjøring.

I løpet av 15 år er det registrert ca 200 trafikkulykker på fv. 547. På 2000- tallet var det mange alvorlige ulykker, men både antall og alvorlighetsgrad har blitt redusert. Myke trafikanter utgjør 15 % av alle ulykker de siste 10 årene, men en tredjedel av alvorlig skadde.

Det er relativt høy bilandel på Sør- og Midt-Karmøy. Totalt er andel bilførerturer ca. 68 %, gang-/sykkelandelen ca. 18 %, mens kollektivandelen ligger under 4 %. På korte turer under 2 km er imidlertid gang-/sykkelandelen høyere - ca. 33 %.



Figur 3.1: Arbeidet med en bompengepakke for fv. 547 omfatter strekningen fra Åkra og nord til Helganeskrysset (gul strek).



Figur 3.2: Reisemiddelfordeling blant innbyggere på Sør- og Midt-Karmøy.

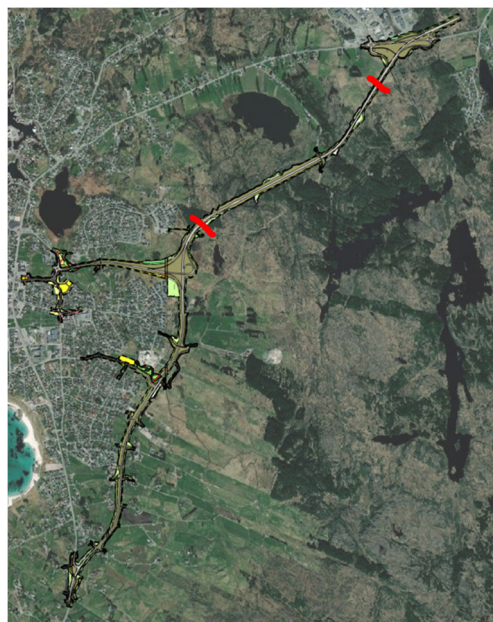
3.2. Status for nye utredninger av Åkra sør-Veakrossen

Departementet har krevd nye utredninger for Åkra Sør-Veakrossen

Karmøy kommune vedtok i 2019 reguleringsplan for Åkra Sør-Veakrossen. Statsforvalteren i Rogaland hadde imidlertid innsigelse til et parti mellom Breibakken og Veakrossen (se figur), og saken skal avgjøres av Kommunal- og Distriktsdepartementet.

Departementet sendte i 2021 brev til Karmøy kommune og Rogaland fylkeskommune om at reguleringsarbeidet ikke tilfredsstilte tidligere føringer departementet hadde gitt, og at innsigelsen derfor ikke kunne behandles.

Departementet krevde at det først måtte utarbeides «en systematisk sammenlikning av henholdsvis dagløsning, kulvertløsning og tunnelløsning i forhold til et referanse-/0-alternativ. Arbeidet må gjennomføres med anerkjent metodikk for konsekvensutredninger, og lang tunnel-/kulvertløsning må inngå i sammenlikningen.» I tillegg krevde de at naturkartleggingene og trafikkanalysene måtte oppdateres. Rambøll har vært engasjert for å gjennomføre de nødvendige utredningene. Oppdraget forventes ferdigstilt vinteren 2023.



Figur 3.3: Planforslag for Åkra Sør-Veakrossen. Innsigelsen gjelder delstrekningen mellom merkene.

Nye tunnel-/kulvert-alternativer

Rambøll har vurdert tunnel-/kulvert-alternativer mellom Breibakken og Veakrossen. Det er skissert tre veglinjer med kortere og lengre tunnel (totalt fem alternativer). Det er gjennomført løsmasse- og fjellboringer for å avklare dybde til fjell, tunnel-overdekning, fjell-kvalitet og hydrologi. Konsulenten har ikke fått tilgang til alle eiendommer, slik at det fortsatt er noe usikkerhet om grunnforhold.

Oppdaterte trafikkanalyser

Det er analysert forventet trafikk i 2050 ved utbygging av Åkra Sør-Veakrossen. Analysene indikerer en trafikk på ny veg i størrelsesorden 13.000 ÅDT, forutsatt at det ikke lenger er bompenger. Trafikkmengden gjør at det i prosjektet planlegges for «H2-standard», dvs. en veg med midtrekkverk og 12 m vegbredde. Det vurderes alternativer med både ett- og toløps tunneler. Dagens fv. 547 over Heia forventes å få betydelig lavere trafikk – muligens ned mot 3-4.000 ÅDT.

Oppdaterte kartlegginger av miljø-tema

Kartlegginger og vurderinger av miljø-tema er oppdatert:

- Tidligere natur-kartlegginger er samlet og supplert med nye naturkartlegginger av fugl og karplanter. Metode og gjennomføring er avklart med Statsforvalteren.
- Tidligere kartlegginger av friluftsområder er samlet og supplert med lokalkjennskap i Karmøy kommune.
- Virkninger og konsekvenser for landskapsverdier er vurdert.
- Virkninger og konsekvenser for drikkevannsressurser og myrområder er vurdert – herunder drenering, vannbalanse og flomfare.
- Nye veglinjer/tunnelalternativer er sjekket mot kjente kulturminner.

I tillegg skal støy-effekter inn mot naturområder kartlegges.

Kommer: Sammenfatning/siling av alternativer + kostnadsvurderinger

Neste trinn er at tunnel-/kulvertalternativene skal sammenlignes med hensyn til natur- og miljøkonsekvenser, trafikk og kostnader mv., og det skal gis en samlet vurdering og rangering av alternativene. Deretter skal det gjøres en vurdering av kostnader for utvalgte alternativ, og dette er planlagt gjennomført etter nyttår.

Politisk sak våren 2023 om videre planlegging av Åkra Sør-Veakrossen

Avhengig av hva utredningene til slutt viser, kan det være ulike veger videre med Åkra Sør-Veakrossen. Det må tas stilling til om det skal detaljreguleres et trasé-alternativ med lang kulvert/tunnel, og eventuelt hvilket. Valget om videre planlegging/prosess for Åkra Sør-Veakrossen vil bli lagt fram som en egen politisk sak våren 2023 – se nedenfor under kap. 3.4.

3.3. Muligheter for langsiktig utvikling av dagens fv. 547

Fylkesutvalget i Rogaland vedtok våren 2021 at det skulles utredes om dagens fv. 547 kan utvikles til å bli en god og framtidsrettet veg fra Åkra til Helganeskrysset. Karmøy kommune har vedtatt at de ønsker å gjennomføre omkjøringsvegen Åkra Sør-Veakrossen, men utvikle dagens veg videre nordover. Asplan Viak har vært engasjert for å vurdere muligheter langs fv. 547 for å øke trafikk-kapasitet, styrke trafikk-sikkerhet og bedre forholdene for gående/syklende/kollektiv.

Som hovedløsning anbefales vegstandard Hø2

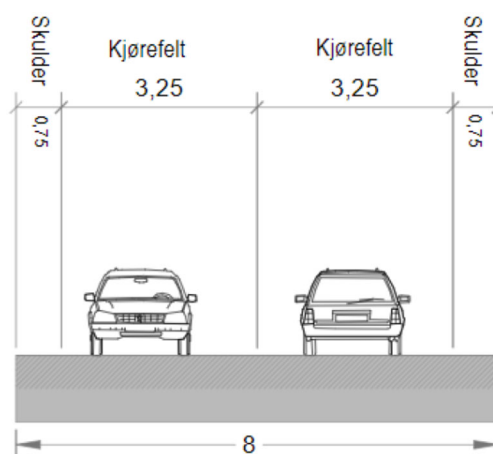
Langs dagens fv. 547 er det ikke praktisk/økonomisk realistisk å oppnå 80 km/t på grunn av nærhet til bebyggelse, antall kryss/avkjørsler og myke trafikanter. Full 4-felts veg som i kommunedelplanen for Veakrossen-Helganes (alt. 0+), er også krevende med hensyn til kostnader og arealkonsekvenser.

Asplan Viak har anbefalt at det som hovedløsning legges til grunn en «god 60-veg» (Hø2) med utvidet feltbredde – til sammen 8 m. I dag er det kryssene som begrenser trafikk-avviklingen på mesteparten av fv. 547. Dersom disse utbedres, vurderes Hø2-standarden å kunne håndtere mer enn dimensjoneringsgrensen på 12.000 ÅDT.

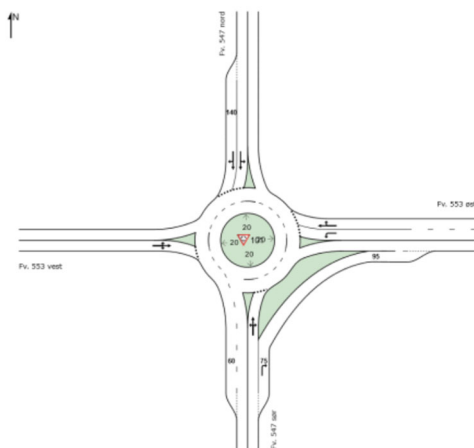
På strekningen med høyest trafikk (Bygnes-Håvik) bør imidlertid vegstandarden vurderes nærmere gjennom mer detaljert planlegging (reguleringsplan). Norconsult har i en tidligere studie foreslått 3-felts veg (2 felt sørover) her for å avhjelpe saktegående trafikk gjennom Håvik- og Hydrokryssene. I Åkra er det foreslått gateprofil med lavere hastighet – dette følges opp i et forprosjekt.

Muligheter for å øke trafikk-kapasiteten i kryss

Langs mesteparten av fv. 547 er det kryss og avkjørsler som er begrensende for trafikk-avviklingen. Det er analysert muligheter for å utbedre dagens kryss for å bedre trafikkflyten. Resultatene indikerer at det er mulig å forbedre kapasiteten i eksisterende kryss, slik at de også kan håndtere framtidig trafikkvekst (se tabell nedenfor). Ved eventuell omfattende utbygging, vil det for en del av kryssene oppstå konflikter i forhold til nabo-eiendommer.



Figur 3.4: Vegprofil for Hø2-standard.



Figur 3.5: Eksempel på mulig utvikling av Håvik-krysset.

Tabell: Eksempler på kryss-utbedringer som foreslås for å øke trafikk-kapasiteten på dagens fv. 547.

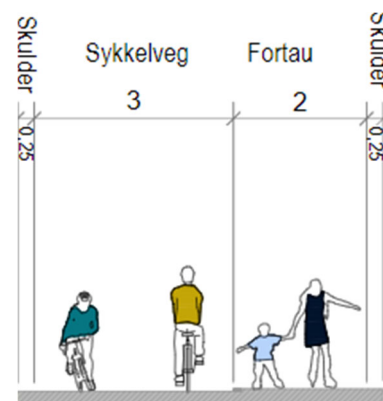
Kryss	Foreslåtte tiltak (alternativer)
Sevlands-krysset (Vestre Veaveg)	Ombygging til rundkjøring vil løse utfordringer på Vestre Veaveg, men kan gi utfordringer på hovedvegen. Dette kan forbedres med ekstra felt i rundkjøringen.
Veakrossen	Dagens løsning vil tåle en del trafikkvekst. Hvis behov, kan kapasiteten økes ytterligere med et ekstra felt ut mot vest.

Brekkekrysset	Ombygging til rundkjøring vil løse utfordringer for Øvre Eidevegen, men kan gi redusert avvikling på hovedvegen. Dette kan forbedres med et ekstra forbikjøringsfelt.
Eidekrysset	Krysset er overbelastet i dag. Dette kan løses ved et ekstra, gjennomgående felt fra nord mot sør (eventuelt forbikjøringsfelt) og ekstra felt inn fra sør.
Bygneskrysset	Bygneskrysset er relativt nytt. Et ekstra felt fra vest (forlenges) kan forbedre avviklingen i de mest trafikkerte periodene.
«Gasscokrysset»	Ombygging til rundkjøring vil løse utfordringer for trafikk fra øst, men kan gi redusert avvikling på hovedvegen. Dette kan forbedres med et ekstra forbikjøringsfelt fra nord.
Hydrokrysset	Det er behov for oppfølgende og mer detaljerte vurderinger, der krysset sees i sammenheng med strekningen videre sørover.
Håvikkrysset	Utfordringer med trafikkavvikling vil tilta med økende trafikk. Dette kan løses med et gjennomgående felt fra nord mot sør, og forbikjøringsfelt fra sør og inn mot tunnelen.

Sammenhengende løsninger for gående og syklende

For gående og syklende er det som hovedløsning anbefalt å etablere sykkelveg med fortau. Løsningen innebærer at gående og syklende skilles, og er vanlig på lengre strekninger med en viss mengde gående og syklende. Sykkelveg med fortau består av en 3 m bred sykkelveg for sykling i begge retninger og 2 m bredt fortau ved siden av. I trange partier kan det vurderes innsnevring til 3 m felles gang-/sykkelveg. Det er illustrert alternativer med løsning på nord- eller sørsiden på ulike delstrekninger, og med tilhørende undergang.

I Åkra sentrum er det vist alternative løsninger for gående og syklende – dette følges opp mer detaljert i et forprosjekt



Figur 3.6: Illustrasjon av sykkelveg med fortau som gir separering av gående og syklende.

Sanering av avkjørsler

På deler av fv. 547 er det mange direkte-avkjørsler, og i perioder med høy trafikk kan det oppstå blokkeringer og trafikkfarlige situasjoner. I mulighetsstudien er det illustrert hvordan antall avkjørsler og kryss kan reduseres ved å bygge eller knytte sammen et lokalvegnett. Dette må veies opp mot konsekvenser for private eiendommer og landbruksareal. Hvor mange kryss og avkjørsler det er aktuelt å fjerne, må avklares gjennom mer detaljert planlegging (reguleringsplan).

Behov for mer detaljert planlegging i Åkra sentrum, Klubben-Eide og Bygnes-Håvik

Mulighetsstudien for dagens fv. 547 er på et overordnet nivå, og noen problemstillinger må følges opp i mer detaljert planlegging før de kan avklares:

- Trafikale løsninger for de ulike trafikant-gruppene i Åkra sentrum må vurderes mer detaljert enn det har vært rom for i mulighetsstudien. Det er satt i gang et oppfølgende forprosjekt med fokus på trafikkavvikling, byutvikling, kryssingspunkter for gående/syklende og muligheter for åpning/lukking av sidevegnett. Arbeidet forventes ferdigstilt vinteren 2023.
- På strekningen Klubben-Eide bør konsekvenser ved utvidet vegprofil og avkjørsels-sanering vurderes mer detaljert gjennom reguleringsplan – eventuelt om det kan være aktuelt med tunnel på strekningen, jf. kommunedelplanen.
- På strekningen Bygnes-Håvik bør kapasitetsbehov og vegstandard vurderes mer detaljert gjennom reguleringsplan.

Oppsummering: Mulig å utvikle dagens fv. 547 – tiltak må tilpasses økonomiske rammer

Mulighetsstudien viser at det på store deler av dagens fv. 547 er mulig å oppnå økt trafikk-kapasitet, styrket trafikk-sikkerhet og bedre forhold for gående/syklende/kollektiv. Rapporten gir ikke en «fasit», men viser ulike muligheter og ambisjonsnivåer. Tiltakene må gjennomgås og vurderes i forhold til måloppnåelse, kostnader og konsekvenser. Mange tiltak kan gjennomføres uavhengig av hverandre og gir fleksibilitet til å utforme «byggetrinn» tilpasset økonomiske rammer.

3.4. Mulig bompengefinansiering av prosjekter på fv. 547

Mulige bompengeinntekter på fv. 547

Framtidige bompengeinntekter på fv. 547 vil avhenge av hvilken delstrekning en bompengepakke omfatter, plassering av bomstasjoner, og av takstnivået. Norconsult har gjort innledende analyser for én felles bompengepakke fra Åkra til Helganeskrysset. Det er forutsatt at trafikantene betaler både i bompengepakken på fv. 547 og i bypakken. I tabellen nedenfor er det skissert tre scenarier med grunntakst 9, 12 og 22 kr, og tilhørende handlingsrom for finansiering av prosjekter. Dersom det er ett enkelt-prosjekt som skal finansieres, kan lånekostnadene gi ca 30 % tillegg på prosjektkostnaden (reduisert handlingsrom).

Tabell: Én bompengepakke fra Åkra til Helganeskrysset og mindre/halvstore prosjekter (ikke lånekostnader).

Beskrivelse	Grunntakst	Handlingsrom
Kreve inn like mye bompenger på Karmøy som i dag	Ca kr. 9	Ca 700 mill. kr
Samme grunntakst som i dagens Haugalandspakke	Ca kr. 12	Ca 1 mrd. kr.
Økt ambisjonsnivå	Ca kr. 22	Ca 2 mrd. kr.

Karmøy kommune har ønsket at det også vurderes en deling i to bompengepakker på søndre og nordre del av fv. 547. Antall trafikanter er nesten dobbelt så høyt på den nordre delstrekningen Veakrossen-Helganes, som på den søndre delstrekningen Åkra Sør-Veakrossen. Dersom hver delstrekning eksempelvis skal oppnå et handlingsrom på ca 1 mrd. kr hver, må taksten på den søndre delstrekningen derfor være høyere (ca 27 kr) enn på den nordre (ca 15 kr)

Nytt beslutningspunkt for fv. 547/Karmøy våren 2023

Fram til våren 2023 sluttføres utredningene for Åkra Sør-Veakrossen, og resultatene fra mulighetsstudien for dagens fv. 547 gjennomgås med Karmøy kommune. Det kan da gis en klarere administrativ anbefaling om videre planlegging, bompengeinntekter og takstnivå på fv. 547. Allerede nå ser det likevel ut til at det vil bli rimeligere å videreutvikle dagens fv. 547 enn å bygge Åkra Sør-Veakrossen. Utvikling av dagens veg vil også gi større fleksibilitet ved at omfang av tiltak i større grad kan tilpasses et akseptabelt takstnivå og økonomisk ramme og. Dersom omkjøringsvegen Åkra sør-Veakrossen skal inngå i en ny bompengepakke, vil prosjektet legge tyngre premisser for hvor stor bompengepakken og takstnivået må være.

Det planlegges å legge til rette for politisk behandling våren 2023 om videre planlegging av Åkra Sør-Veakrossen og innretting av en bompengepakke for fv. 547 - samtidig med den endelige lokalpolitiske behandlingen av bypakken. Nedenfor er det skissert fire hovedalternativer for hvordan framtidig bompengefinansiering på fv. 547 kan innrettes:

Tabell: Mulige alternativer for bompengefinansiering på fv. 547/Karmøy

Bompenge-finansiering på fv. 547	Strekningen Åkra -Veakrossen	Strekningen Veakrossen-Helganes
Alternativ 1	Åkra Sør-Veakrossen som enkelt-prosjekt med lånefinansiering	-
Alternativ 2	Bompengepakke med Åkra Sør-Veakrossen i sør + utbedring av dagens veg i nord	
Alternativ 3	Bompengepakke med utbedring av dagens veg på hele strekningen (ikke bygge Åkra Sør-Veakrossen)	
Alternativ 4	Streknings-prosjekt for Åkra Sør-Veakrossen i sør	Bompengepakke med utbedring av dagens veg i nord

4. VIDERE UTVIKLING AV FV. 47 HAUGESUND-SVEIO

I dette kapitlet beskrives resultatene fra arbeid med en mulighetsstudie for utvikling av fv. 47 og alternativer for bompengefinansiering.

4.1. Fv. 47 Haugesund-Sveio

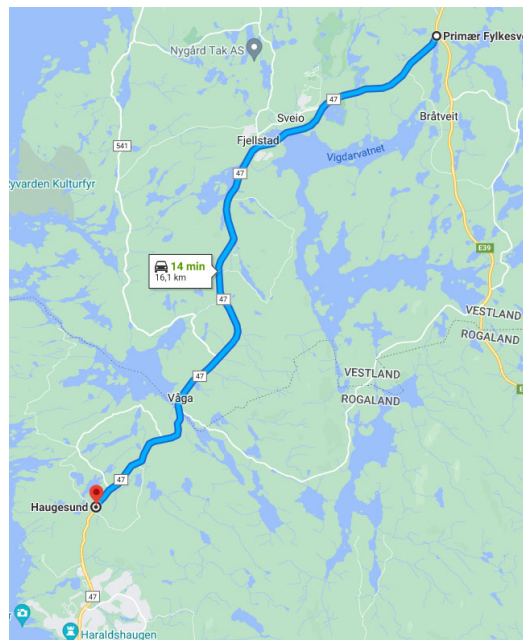
Administrativt arbeid med en bompengepakke fra Førlandskrysset til Haukås

Rogaland og Vestland fylkesting vedtok i 2021 at det skulle arbeides videre med en egen bompengepakke for fv. 47 Haugesund-Sveio. Det er gjennomført en mulighetsstudie som skisserer alternative ambisjonsnivå for utvikling av fv. 47, og med kostnader og konsekvenser. I tillegg er det analysert mulige bompengeinntekter og takstnivå for en ny bompengepakke.

Arbeidet har omfattet strekningen fra Førlandskrysset i Haugesund til Haukås/E39 i Sveio. I dagens Haugalandspakke bygges prosjektet Fagerheim-Førland. Andre fylkesveger i Sveio har mindre trafikk som gjør det vanskeligere med bompengefinansiering.

Fv. 47 - funksjon og forventet trafikkutvikling

Fv. 47 er en regional forbindelse mellom Sveio/Sunnhordland og Haugesund/Karmøy. Daglig pendler ca 1.200 personer fra Sveio/Stord/Bømlo til Haugesund, og byområdet er senter også for skole-, fritids- og handlereiser.



Figur 4.1: Arbeidet med en bompengepakke for fv. 47 har omfattet strekningen fra Førlandskrysset i Haugesund til Haukås/E39 i Sveio. Illustrasjon: Google Maps.

Vegen har en trafikkmengde på nesten 7.000 kjøretøy/døgn (ÅDT) ved Fagerheim i Haugesund og vel 5.000 ÅDT ved Haukås/E39. På 1990- og 2000-tallet var årlig trafikkvekst ca 2 % årlig (Halsane), mens fra 2015 har trafikknivået holdt seg stabilt. Framtidig trafikkutvikling vil avhenge av lokal befolknings- og arbeidsplassutvikling, utvikling i reise-/drivstoffkostnader og eventuell utbygging av E39. I nasjonale prognoser er det forventet gjennomsnittlig 20-25 % trafikkvekst i tidligere Hordaland fram til 2050. Dersom dette legges til grunn, kan det gi ca 6300-8300 ÅDT på strekningen.

Trafikale utfordringer

Fv. 47 er i dag skiltet med fartsgrense 60 km/t fra Førland til Ekrene og 80 km/t videre fra Ekrene til Haukås. Det er vanligvis lite forsinkelser på strekningen.

De siste 20 årene er det registrert 65 trafikkulykker fordelt på strekningen. To tredjedeler av disse har skjedd i 80-sonen i Sveio. En ganske høy andel er utforkjørings- og møteulykker, og mange har skjedd i kurver og kryssområder. Enkelte steder på strekningen er begrenset sikt eller mangler rekkverk. Flere av kryssene langs fv. 47 er også uoversiktlige.

Fv. 47 er dominert av lengre og halv-lange reiser, og gang-/sykkelandelen langs vegen er lav. Deler av strekningen har gang-/sykkelveg eller parallellveg, men delstrekningene Vikse-fylkesgrensa, Ekrene-Vågedalen og Lindøyvegen-Tveitevegen mangler tilbud for gående og sykklende. For myke trafikanter er det flere trafikkfarlige krysningspunkter.

4.2. Alternativer for utvikling av fv. 47 Haugesund-Sveio

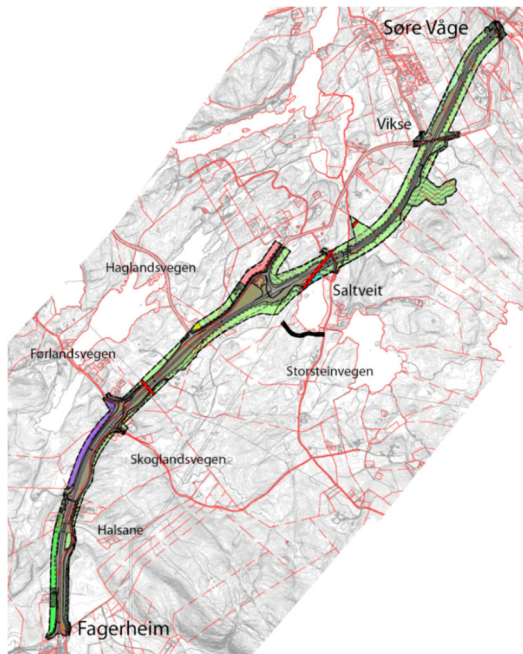
Multiconsult har vært engasjert for å belyse alternative ambisjonsnivå for utvikling av fv. 47 med fokus på trafikk-avvikling, trafiksikkerhet og forhold for gående og syklende. I rapporten skisseres fire ulike «prinsipper»:

Prinsipp 1: Ny veg for 80 km/t og rumlefelt fra Førland til Ekrene («H1-standard»)

I «prinsipp 1» er det skissert ny veg fra Førlandskrysset til Ekrene med 9,5 m bredde, rumlefelt, kryss i plan, og slakere kurvatur enn i dag. Dette er samme vegstandard som prosjektet Fagerheim-Førland som bygges i dagens Haugalandspakke. Standarden forventes å gi muligheter for 80 km/t, og redusert kjøretid vil være ca 1 minutt. Det bygges ny bru ved fylkesgrensa og fortau langs dagens veg som gir sammenhengende tilbud for gående og syklende. Ny veg beslaglegger en god del areal – deriblant landbruksareal og kystlynghei. Deler av et gårdstun og et bunkersanlegg går tapt.

Det er skissert to underalternativer:

- Vegen følger traséen i gjeldende reguleringsplan (se figur). Dette er en trasé som opprinnelig var planlagt for enda høyere standard enn H1. Kostnadene forventes å ligge mellom ca 375 og 875 mill. kr.
- Det kan være mulig å legge vegen tettere opp mot dagens veg og likevel oppnå H1-standard. Kostnadene forventes da å ligge mellom ca 300 og 720 mill. kr.



Figur 4.2: Gjeldende reguleringsplan for strekningen Fagerheim-Søre Våge (fylkesgrensa) er tilpasset «H1-standard» og 80 km/t.

Prinsipp 2: Sammenhengende og forbedret standard Førland-Ekrene (80 km/t eller 60 km/t)

I «prinsipp 2» er det også skissert en sammenhengende og forbedret standard fra Førlandskrysset til Ekrene, men vegen følger i større grad dagens trasé for å spare kostnader. Det foreslås mindre omlegginger ved Saltveit skole og i svingene mellom Viksevegen og fylkesgrensa. Det bygges sammenhengende gang-/ sykkelveg, noen planskilte underganger og svingefelt i kryss. Fylkesgrensa krysses på fylling i dagens trasé. Det er skissert to underalternativer:

- «Enkel 80-veg» (Hø1): Kurvaturen er tilpasset 80 km/t, men standarden forutsetter egentlig lavere trafikk (<4000 ÅDT). Kostnadene forventes å ligge mellom 260 og 600 mill. kr. Det kan imidlertid bli behov for parallellveger og færre kryss/avkjørsler for å oppnå fartsgrense 80 km/t – dette vil i så fall gi økt kostnad.
- «God 60-veg» (Hø2): Kurvaturen kan tilpasses bedre til terrenget. Lavere hastighet (60 km/t) gjør at vegen kan ha flere kryss og høyere trafikk (opp til 12.000 ÅDT).



Figur 4.3: Skissert omlegging på delstrekningen mellom Viksevegen og fylkesgrensa i prinsipp 2.

Kostnadene for «Hø2-standard» forventes å ligge omtrent på samme nivå som Hø1 over, men det vil ikke på samme måte komme tilleggskostnader til parallellvegnett. Prinsipp 2 vil for øvrig ha mindre arealbeslag og natur- og kulturkonsekvenser enn i prinsipp 1.

Prinsipp 3: Punktvise forbedringer hele veien fra Førland til Haukås

I «prinsipp 3» gjøres det tiltak på utvalgte enkeltpunkter og kortere delstrekninger hele veien fra Førlandskrysset til Haukås/E39. Det oppnås ikke en sammenhengende standard som i prinsipp 1 og 2, men gjøres utbedringer der behovet vurderes som størst. Tiltakene i mulighetsstudien er prioritert med tanke på trafiksikkerhet og tilbud for myke trafikanter (se utsnitt i figur 4.4). Som utgangspunkt er det valgt en kostnadsramme på ca 190-440 mill. kr, men omfang av tiltak kan tilpasses tilgjengelig finansiering. Måloppnåelsen med hensyn til trafiksikkerhet og myke trafikanter blir noe lavere enn i prinsipp 1 og 2, og det oppnås ikke redusert reisetid/økt fartsgrense. Arealkonflikter med landbruk, natur og kultur blir også mindre.



Figur 4.4: Forslag til forbedringer på delstrekningen Saltveit-Rophus i prinsipp 3.

Prinsipp 4: Ny veg Førland-Ekrene (1) og flere punktvise forbedringer videre til Haukås (3)

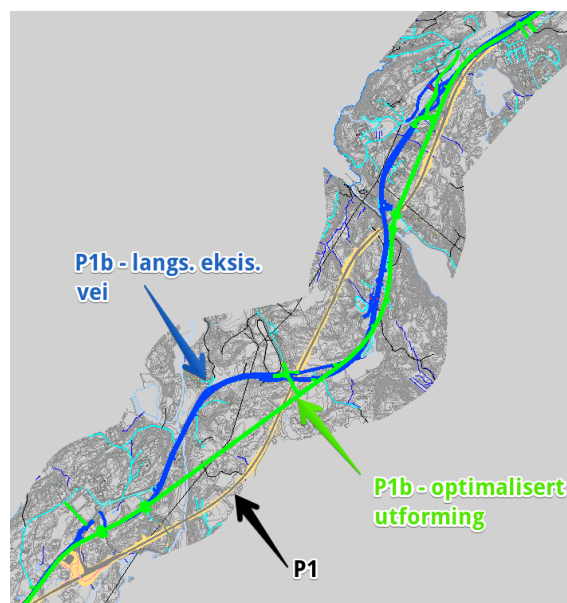
Prinsipp 4 er utformet med tanke på å tilfredsstille både mål om redusert reisetid Førland-Ekrene, samt gi forbedringer og mest mulig sammenhengende standard på strekningen Ekrene-Haukås. Prinsipp 4 utgjør dermed et «maks-alternativ» som inkluderer bygging av helt ny veg Førland-Ekrene med 80 km/t og et høyere ambisjonsnivå for punktvise forbedringer på strekningen Ekrene-Haukås enn i prinsipp 3. Alternativet har høy måloppnåelse på begge delstrekningene Førland-Ekrene og Ekrene-Haukås, men også et høyere konfliktnivå i forhold til landbruk, natur og kultur.

Prinsipp 4 har en forventet kostnad mellom 600 og 1390 mill. kr. Den høye kostnaden vil medføre svært høye bompenggekostnader og vurderes i praksis å være lite realistisk å gjennomføre innenfor én enkelt bompengepakke (15 år).

Prinsipp 1 og 2: Muligheter for å bygge bare en delstrekning

Det er gjort tilleggsvurderinger av prinsipp 1b (80 km/t nærmere dagens trasé) og prinsipp 2b («god 60-veg»). Hensikten har vært å undersøke om det er mulig å ikke bygge hele strekningen Førland-Ekrene, men bare en kortere delstrekning i første omgang. Et slikt byggetrinn må samtidig gi god nytte og kunne kobles til dagens veg på en god måte.

Konsulenten har vurdert at begge prinsippene kan deles i fire byggetrinn, og at påkoblinger vil komme omtrent ved Saltveit, Viksekrysset og Rophus. Kostnadene for de ulike byggetrinnene forventes å ligge fra ca 100 til opp mot 250 mill. kr. Dette kan gi fleksibilitet til å planlegge en delstrekning og utforming i tråd med det som måttet være de økonomiske rammene.



Figur 4.5: Skisserte trasé-alternativer for en 80-veg som ligger tettere på dagens veg.

4.3. Mulig bompengefinansiering av prosjekter på fv. 47

Norconsult har analysert bompengeinntekter i en framtidig bompengepakke på fv. 47. Rogaland fylkeskommune har vurdert hvor mye prosjekter som inntektene da kan finansiere.

Mulige bompengeinntekter ved en egen bompengepakke på fv. 47

Bompengeinntektene fra en egen bompengepakke på fv. 47 vil avhenge av hvilken delstrekning pakken omfatter, plassering av bomstasjoner, og av takstnivået. I beregningen nedenfor ble det lagt til grunn at hele strekningen Førland-Haukås inngår, og at trafikantene i tillegg må betale i bypakken. Dersom kommunene er enige om at Haugesund-siden av fv. 47 i stedet inngår i bypakken, slik det er foreslått i kap. 2, må en eventuell bompengepakke for Sveio-siden av fv. 47 ha høyere takst for å oppnå like mye bompengeinntekter.

- En bompengepakke med flere mindre prosjekter, og med grunntakst som i dagens Haugalandspakke (kr 12), forventes å kunne finansiere prosjekter for ca 300 mill. kr.
- Dersom det skal finansieres prosjekter for til sammen 750 mill. kr, forventes det at grunntaksten må ligge omkring 35 kr (trafikken reduseres når taksten blir høy).

Alternativ 1: Bypakken finansierer et delprosjekt på Haugesund-delen av fv. 47

I kap. 2 er det anbefalt at bypakken omfatter hele Haugesund kommune og fastlands-delen av Karmøy. Dersom det er politisk tilslutning til dette i Haugesund og Sveio kommuner, innebærer det at Haugesund-siden av fv. 47 håndteres i bypakken. Dersom det senere blir aktuelt å opprette en egen bompengepakke på fv. 47, kan denne avgrenses til Sveio-siden.

Fordelene med å inkludere Haugesund-siden av fv. 47 i bypakken, er at bompengebelastningen blir lavere for trafikantene på fv. 47, at behovet for låneopptak reduseres, og at det ikke blir nødvendig med to bompengepakker i Haugesund. En mulig utfordring kan være at prosjektet på fv. 47 må prioriteres opp mot andre prosjekter innenfor det økonomiske handlingsrommet i bypakken.

I forslaget til ny bypakke (kap. 2), er det lagt inn 200 mill. kr til et prosjekt på fv. 47. Dette kan gi muligheter for punktvisse forbedringer på strekningen Førland-Ekrene, eventuelt en delstrekning med «god 60-veg». Avgrensning av prosjektet må avklares gjennom mer detaljert planlegging.

Alternativ 2: Ny veg på en sammenhengende (del-)strekning Førland-Ekrene

Dersom det skal bygges sammenhengende veg på en strekning som Førland-Ekrene (prinsipp 1 og 2), er hovedregelen at dette gjennomføres som et «strekningsprosjekt». Det innebærer at hele prosjektet ferdigstilles med lånefinansiering, før det startes innkreving. Da er kostnaden kjent og brukerne vet hva de betaler for, men ulempen er at det kommer ekstra lånekostnader. Dette kan gi ca 30 % tillegg på prosjektkostnaden, avhengig av framtidig rentenivå.

For ny 80-veg fra Førland til Ekrene (prinsipp 1) var middel-kostnaden vurdert å være ca 625 mill. kr. Dette forventes å gi et takstnivå på ca 35-40 kr. Trafikantene må i tillegg betale i bypakken. Dersom prosjektkostnaden havner i øvre sjikt, blir også takstnivået høyere. Utbygging av en kortere delstrekning kan gjennomføres med et lavere takstnivå.

Alternativ 3: Bompengepakke med flere mindre utbedringsprosjekter

Dersom det i stedet gjøres forbedringer på utvalgte punkter og kortere delstrekninger, organiseres dette som en «porteføljestyrt» bompengepakke. Det settes opp en prosjekt-liste (portefølje) i prioritert rekkefølge, og denne gjennomføres så langt finansieringen tillater. En slik bompengepakke kan omfatte strekningen Førland-Haukås, eller bare Sveio-siden av fv. 47. Lånekostnadene blir langt mindre enn i et sammenhengende strekningsprosjekt, men endelige prosjektkostnader er ikke avklart på forhånd, og gjennomføringen er avhengig av et godt plangrunnlag og god styring.

Dersom kommunen(e) ønsker å gå videre med en slik bompengepakke, må det startes et arbeid med prioritering og mer detaljert planlegging av prosjekter som skal inngå. Minst ett prosjekt må ha godkjent reguleringsplan og kostnadsanslag før pakken kan tas opp til lokalpolitisk behandling.

VEDLEGG

Vedlegg 1: Krav til nye bompengepakker

Bompenger i transportpolitikken

Bompenger er en etablert ordning i transportpolitikken og innebærer brukerfinansiering av offentlig transportinfrastruktur. I Nasjonal Transportplan 2022-33 er det beskrevet at bompenger «*gir en mulighet til å realisere flere prosjekter*» og blir «*lagt til grunn (...) som et viktig bidrag i finansieringen av veisektoren også i framtiden*» og «*som et sentralt virkemiddel i bypolitikken, både som inntektskilde og som trafikkregulerende tiltak*». Innføring av bompenger fordrer lokale initiativ fra kommuner og fylkeskommuner. Bompengeinnkreving regnes likevel som en statlig ordning og må endelig vedtas i stortinget.

Veglovens § 27 gir lovgrunnlaget og definerer hva bompenger kan benyttes til å:

1. finansiere planlegging og utbygging av infrastruktur for bilister og andre trafikanter
2. styrke kollektivtransporten når dette skjer som del av en helhetlig og samordnet transportsystem i byområder

Bompenger er finansiering, mens planlegging skjer etter plan- og bygningsloven

Bompenger er et finansieringsredskap, og rammeverket for bompengepakker er lagt opp etter at mål og prioriteringer avklares i ordinære planprosesser. Statlig bompengepolitikk, areal- og transportpolitikk, nasjonale planretningslinjer, og vedtatte regionale og kommunale planer skal legges til grunn.

Kravene til bompengepakker er innskjerpet for å øke forutsigbarhet og gjennomføring

Statlig bompengepolitikk, rammene for planlegging av nye bompengepakker, og krav til dokumentasjon, er beskrevet i Statens Vegvesen sin veileder for bompengeprojekter. Generelt er kravene til faglig underlag, avklarte planer/kostnader og finansiering strammere enn før. Det er flere eksempler på eldre bompengepakker som har hatt stor usikkerhet om prosjekter og kostnader da de ble vedtatt, og der vesentlige deler av porteføljen ikke har latt seg realisere. Hensikten med innstrammingene er derfor å styrke forutsigbarhet og gjennomføring i bompengesaker.

Krav til godkjent reguleringsplan og kostnadsanslag før lokalpolitisk behandling

For enkeltstående strekningsprosjekter skal det foreligge godkjent reguleringsplan og kostnadsanslag med usikkerhet på maks. +/- 10 %. For prosjekter større enn 1 mrd. kr, skal også eksterne konsulenter foreta en ekstra kvalitetssikring av kostnadene.

For bompengepakker og bypakker med flere prosjekter skal det «*for minst ett prosjekt (...) foreligge godkjent reguleringsplan og kvalitetssikret kostnadsoverslag på detaljplannivå*» - dette bør fortrinnsvis være et av de største prosjektene i pakken. Øvrige prosjekter skal beskrives og prioriteres, og det skal være et kostnadsestimat for pakken som helhet.

Trafikantene skal ha nytte av bompengene

Det såkalte «nytteprinsippet» i bompengepakker innebærer at trafikantene som betaler, skal ha nytte av prosjektene som finansieres - enten direkte gjennom bruk, eller indirekte gjennom bedre trafikale forhold på vegnettet som helhet. Motsatt skal de som får nytte av prosjektene, være med på å betale.

I byområder med sammensatte transportsystem, forstås nytteprinsippet slik at trafikanter også kan ha indirekte nytte av tiltak andre steder i byområdet ved at det samlede trafikale systemet forbedres, og bilister kan ha nytte av tiltak som gjør at flere går, sykler eller tar buss og dermed avlaster vegnettet. Det skal likevel gjøres en egen vurdering av nytten for bilistene og gjennomgangstrafikken.

Krav til innhold og dokumentasjon

I Statens vegvesen sin veileder for bompengeprojekter er det mer konkret beskrevet hvilke krav som stilles til utredning og dokumentasjon for bompengeprojekter/-pakker:

- Prosjektliste: Nye bompengepakker skal ha prosjekt-lister med prioriteringer, mål/strategier og beskrivelse av større prosjekter som skal inngå. Det skal tydeliggjøres rekkefølge og prinsipper for prioritering og porteføljestyling. Mindre prosjekter kan inngå i «sekkeposter» og konkretiseres senere. Det skal beskrives mål/strategier for bompengepakken, hvordan nytteprinsippet er fulgt opp, virkninger for transportsystemet og for samfunnet for øvrig, og sammenheng mellom kostnader og nytte av tiltak i pakkene.
- Finansieringsplan og finansieringsanalyse: Det skal beskrives hvordan pakken skal finansieres, fordeling på år og planperiode, fordeling på bompenger og fylkeskommunale/kommunale midler, og forankring i vedtatte handlingsprogram/økonomiplaner. Videre utarbeides det en finansieringsanalyse med vurdering av usikkerhetsfaktorer. Som grunnlag skal framtidig trafikkgrunnlag og inntektsgrunnlag modelleres ved hjelp av Regional transportmodell.
- Innkrevings-, takst- og rabattsystem: Det skal beskrives planlagt innkrevingssystem med detaljert plassering av bomstasjoner mv., trafikksikkerhetsvurderinger og nødvendige behandlinger/tillatelser. Videre defineres takstsystem med takstnivå, differensiering etter kjøretøy/drivstoff/tidspunkt, og rabatt-ordninger (timesregel/passeringstak).
- Bompengeselskap, organisering og avtaler: Det beskrives bompengeselskap og organisering av prosjektet, ev. låneavtaler mv.

Rammer for innkrevings- og takstsystem

Rammene for utforming av innkrevings- og takstsystem i bompengepakker er beskrevet i veilederen for bompengeprojekter og egne takstretningslinjer¹. Noen av hovedpunktene er:

- På det offentlige vegnettet benyttes bomstasjoner for innkreving av bompenger. Plassering av bomstasjoner skal ikke gi urimelig belastning eller utilsiktede trafikale virkninger. Eventuell innføring av «vegprising» forventes å ligge en del år fram i tid, jf. NTP.
- Gjennomsnittstaksten (gjennomsnittlig betaling pr passering) skal fastsettes i stortingsbehandlingen, og samtidig gis det et anslag på grunntaksten (taksten på skiltene). Grunntaksten justeres med prisstigning, elbil-andel mv. for at gjennomsnittstaksten ikke skal reduseres over tid – dette kan delegeres til bompengeselskapet (Ferde).
- Takstene kan differensieres etter takstgruppe, miljø og tid på døgnet. Takst for tunge kjøretøy skal som hovedregel være det dobbelte av taksten for lette kjøretøy. Nullutslippskjøretøy skal pr i dag betale maks 50 % av takst for ordinære kjøretøy. I byområder kan taksten varieres etter tid på døgnet «for å ta hensyn til behov for trafikkregulerende tiltak».
- Det kan gis rabatter for bruk av brikke, timesregel og passeringstak. Lette kjøretøy skal ha 20 % brikke-rabatt. Timesregel og passeringstak gjelder både for lette og tunge kjøretøy.
- Etter søknad kan det gis fritak for utrykningskjøretøy, kollektivkjøretøy og forflytningshemmede med parkeringstillatelse.

Felles timesregel for flere bompengepakker vil være i strid med bompengeavtalen

Vegdirektoratet har advart mot å innføre felles timesregel eller andre former for felles rabatt-ordninger på tvers av bompengepakkene på Haugalandet. Vegdirektoratet vurderer at dette vil være å betrakte som kryss-subsidiering mellom bompengepakker, noe statens bompengeavtale med bompengeselskapene har forbud mot. Dette innebærer at trafikantene må betale i hver bompengepakke de passerer.

¹ Vegdirektoratet 2019. Takstretningslinjer for bompengeprojekt på offentlig veg.

Vedlegg 2: Forskjell på strekningsprosjekt, bompengepakke og bypakke

Begrepene bompengeprojekt, bompengepakke og bypakke brukes i noen sammenhenger om hverandre. Nedenfor er de viktigste forskjellene oppsummert:

Strekningsprosjekt: Utbygging av et enkeltprosjekt eller sammenhengende strekning

Et enkeltstående utbyggingsprosjekt eller enkelt-strekning bygges som regel ferdig i én operasjon. Hovedregelen er at prosjektet lånefinansieres, og at innkrevingen starter når prosjektet/strekningen er ferdig («etterskuddsinnkreving»). Lokale eksempler er Åkrafjorden, T-forbindelsen og Trekant-sambandet. Fordelen er at trafikantene straks kan ta i bruk prosjektet de betaler for, mens ulempen er det påløper lånekostnader som kan utgjøre i størrelsesorden + 30 % på prosjektkostnaden. Dersom kostnadene blir høyere eller bompengereinntektene lavere enn planlagt, kan det i slike prosjekt søkes om å øke takstene eller forlenge innkrevingsperioden.

Bompengepakke: Pakke med flere utbyggingsprosjekter som finansieres sammen

En bompengepakke er en pakke av flere utbyggingsprosjekter som finansieres med felles bompenger innenfor et geografisk område. Bompengepakker kan omfatte både vegprosjekter, gang-/sykkel- og kollektivprosjekter. Et lokalt eksempel er Haugalandspakken. Bompengereinntektingen i bompengepakker skjer som «parallellinnkreving» - det vil si at innkreving og utbygging skjer samtidig. Dette gir mindre behov for lån enn ved etterskuddsinnkreving. I bompengepakker er det krav om «porteføljestyling» - det vil si at utbyggingen må tilpasses inntektene i pakken.



Figur 0.1: Dagens Haugalandspakke er eksempel på en «bompengepakke». Foto: Haugesunds Avis.

Bypakke: Bompengepakke i byområder

Begrepet «bypakke» brukes om bompengepakker i byområder og inneholder tiltak både overfor bilister, kollektivtransport, gående og syklende. Det kan gis anledning til å bruke bompenger også til å forbedre kollektivtilbudet. For nye bypakker krever staten at fylkeskommunene og kommunene skal bidra med 20 % egenandel til egne prosjekter. Egenandelen må finansieres med ordinære investeringsmidler og kommer i tillegg til momskompensasjon.



Figur 0.2: Grenlandsområdet er et av mange byområder med egne bypakker.

Ny statlig tilskuddsordning for miljøvennlig transport i Haugesund/fastlands-Karmøy

I Nasjonal Transportplan 2022-33 ble det innført en ny tilskuddsordning for de fem byområdene Bodø, Ålesund, Haugesund, Arendal/Grimstad og «Vestfoldbyen». Til sammen skulle det settes av 600 mill. over fire år til «mindre investeringer i gang- og sykkelveier og kollektivtiltak som kollektivfelt, holdeplasser og knutepunkter langs riks-, fylkes- og kommunal vei». Endelige bevilgninger avgjøres i statsbudsjettet. Tilskuddsordningen forutsetter at byområdene oppretter bypakker, og at kommunene og fylkeskommunene forplikter seg til å «følge opp null-vekstmålet for persontransport med bil, og gjennomfører tiltak innenfor egne ansvarsområder».



Figur 0.3: Haugesund, Karmøy og Rogaland fylkeskommune har arbeidet for å oppnå statlige tilskudd til miljøvennlig bytransport.

Rogaland fylkeskommune

Postboks 130 sentrum
4001 Stavanger

Besøksadresse

Arkitekt Eckhoffs gate 1
4010 Stavanger

Telefon

51 51 66 00

E-post

firmapost@rogfk.no

www.rogfk.no



Rogaland
fylkeskommune

Lydbølger fra mangfoldige Rogaland – vårt vitale fylke.
Disse grafiske bølgene gjengir lyden av Månafossen, Gjesdal.