

Referat fra politisk referansegruppe for nye bompengepakker på Haugalandet, møte nr. 4-2022

Dato: Tirsdag 22.11.22, kl 09.00-12.00

Sted: Rogaland fylkeskommune, Kirkegata 130, Haugesund

Deltakere:

Rogaland fylkeskommune: Arne Bergsvåg, Ole Ueland, Lin Veronica Jacobsen, Svein Erik Indbjo, Geir Toskedal

Vestland fylkeskommune: Siri Klokkestuen

Haugesund kommune: Arne Christian Mohn, Trine Meling Stokland, Harald Larssen Lønning

Karmøy kommune: Jarle Nilsen, Alf Magne Grindhaug, Helge Thorheim (for Jan Birger Medhaug)

Sveio kommune: Linn Therese Erve, Lars Einar Hollund

Statens vegvesen: Kristian Bauge

Statsforvalteren i Rogaland: Bent Høie

Fra administrasjonen i Rogaland fylkeskommune: Lisa Garpe, Bernt Østnor

I tillegg var administrative representanter fra fylkeskommunene og kommunene til stede i møtet.

Sak 1: Godkjenning av dagsorden

Til møtet var det sendt ut et notat som beskriver forslag til ny bypakke og utredninger for fv. 547 og fv. 47.

Sak 2: Presentasjon av status og resultater fra delarbeider

Administrasjonen orienterte innledningsvis om arbeid som er gjort siden forrige møte:

a. Utredninger for fv. 47.

Det er gjort en tilleggsvurdering av ytterligere to prinsipper: Ny 80-veg (H1) i optimalisert trasé og «god 60-veg» (HØ2). I tillegg er det vurdert mulige byggetrinn som kan gjennomføres innenfor en gitt sum i bypakken. På bakgrunn av dette foreslår arbeidsgruppa at beløpet til fv.47 i bypakken økes fra 150 til 200 mill. kr for å være mer i samsvar med aktuelle byggetrinn.

b. Utredninger for Åkra Sør-Veakrossen og dagens fv. 547.

For Åkra Sør-Veakrossen er det gjennomført kartlegginger av miljø-tema, grunnboringer, trafikkanalyser og nye møter med Karmøy kommune og Statsforvalteren. Det arbeides med fagrapporter. Etter nyttår skal det gjøres

siling av alternativer og kostnadsanslag. Endelig rapport forventes i februar/mars.

Mulighetsstudien for dagens fv. 547 er ferdigstilt og vil bli oversendt til Karmøy kommune. Det er i hovedsak anbefalt å legge til grunn en «god 60-veg» (HØ2). Rapporten viser også flere muligheter til forbedring av kryss, parallelle gang-/sykkelløsninger og sanering av avkjørsler. Anbefalingene skal gjennomgås med kommunen fram mot våren.

Det er analysert effekten av å ha to bompengepakker på Karmøy. Søndre del har lavere trafikk enn nordre, og må derfor ha en tilsvarende høyere takst dersom inntektsgrunnlaget skal være likt på begge delstrekninger.

c. Karmsundgata – forslag til tiltak og kostnader.

Analysene til mulighetsstudien for Karmsundgata er gjennomført, men rapporten er ikke ferdigstilt. Det er foreslått å dele prosjektene i Karmsundgata i to «tiltakspakker». Den sentrumsnære delstrekningen Dr. Eyes gate – Tuhauggata foreslås tilrettelagt med større fokus på myke trafikanter (beholder to gjennomgående felt, forbedrer kryssingspunkter, samt bedre avvikling i kryss). Den søndre delstrekningen Storasundsgata - Dr.Eyes gate gis et noe større fokus på framkommelighet for bil og buss, men også forbedring for myke trafikanter.

d. Inntektsgrunnlag og takst.

Det er gjort foreløpige vurderinger, der en grunntakst på kr 14 og redusert elbil-rabatt (30 %), forventes å kunne finansiere prosjekter for ca 4 mrd kr når det tas hensyn til låne- og innkrevingskostnader. Dette må analyseres mer konkret etter den politiske forankringen i desember, og det kan bli behov for noen justeringer.

e. Alternativ B: Bypakke uten Karmøy.

Dersom bomstasjonene settes på kommunegrensa, vil bompengeinntektene bli redusert med 5-10 %, og det blir litt flere stasjoner og høyere driftsutgifter. Haugesund vil likevel kunne finansiere de samme prosjektene, selv om Karmøy eventuelt ikke blir med. Bilistene på Karmøy vil i stor grad måtte betale uansett.

f. Bypakke-porteføljen

På bakgrunn av politiske signaler fra kommunene, har arbeidsgruppa foreslått en portefølje på til sammen 4 mrd. kr (2022). De største prosjektene er ny Risøy-forbindelse, Eikjevegen, fv. 47 og Karmsundgata (nord og sør). Det resterende er gang-/sykkelprosjekter og sekkeposter for gang/sykkel, kollektiv og utbedring/trafikksikkerhet. Arbeidsgruppa har anbefalt å ta med midler til forbedring av kollektivtilbudet, for å gjøre det lettere å unnvære bilen også for

de som ikke så lett kan gå/sykle, og for ytre bydeler som har lengre reiseavstander. Ca 50 % av porteføljen er for øvrig rettet mot gåing, sykling og kollektivtransport.

Sak 3: Bypakke-porteføljen

Nullvekstmålet:

- Statsforvalteren viste til regjeringens vektlegging av nullvekstmålet og utfordret på om bypakken vil gjøre at en når dette?
- Karmøy kommune spurte om det er et «ris bak speilet» dersom ikke nullvekstmålet oppnås?
- Rogaland fylkeskommune viste til at intensjonen med nullvekstmålet er å gi god byutvikling og håndtere vekst.
- Det ble også stilt spørsmål ved om Eikjevegen og utbygging på Kolnes kan gi utfordringer med å nå nullvekstmålet.
- Haugesund kommune mente en måtte ha tro på å nå nullvekstmålet og gjøre tiltak. Foreløpig er det ikke statlige midler i pakken som kan være et «ris bak speilet», og kriteriene for den statlige tilskuddsordningen er ikke klarlagt ennå.

Administrasjonen har ikke gjort en samlet analyse av om transport-tiltakene i bypakken sannsynliggjør at nullvekstmålet nås. Erfaringsmessig har også andre virkemidler som arealbruk og parkering stor betydning.

Drift kollektiv:

- Flere fra kommunene ønsket ikke å bruke av bypakken for å styrke kollektivtilbudet og mente det var fylkeskommunens oppgave å finansiere kollektiv-drift. Innspill om at disse midlene heller burde brukes til gang-/sykkelprosjekter. Det ble stilt spørsmål ved om det er anledning til å bruke bompenger til kollektiv-drift, og eventuelt hvor mye som brukes i andre pakker?
- Statens vegvesen bekreftet at det i bypakker er anledning til å bruke bompenger for å styrke kollektivtilbudet.
- Flere av Rogaland fylkeskommune sine representanter tok til orde for at kommunene bør holde døra åpen for å bruke bypakke-midler til å styrke kollektivtilbudet. Midlene skal ikke erstatte fylkeskommunal kollektivdrift, men gi mulighet for et tilleggsløft. Det er ikke rom for kollektiv-løft innenfor fylkeskommunale budsjetter - det er krevende nok å stille egenandel til fylkeskommunale investeringsprosjekter. Den statlige tilskuddsordningen kan heller ikke brukes til kollektiv-drift. På Nord-Jæren har midler i bypakken vært avgjørende for kollektiv-løft og hatt stor effekt.
- Statsforvalteren kommenterte at kollektivtilbudet er viktig for å oppnå nullvekstmålet. Dersom en velger dette vekk, må det kompenseres med andre og mer restriktive virkemidler.

Møteleder foreslo at punkt om midler til kollektiv-drift beholdes i notatet som legges fram til kommunenes behandling. Det var ingen i gruppa som motsatte seg det.

Kostnader og prisjustering:

- Det ble etterspurt hvilken usikkerhet det er i kostnadsvurderingene for prosjektene?
- Det ble spurt om taksten blir prisjustert fram til åpning av bypakken, slik at en ikke pådrar seg en underdekning allerede da?

Takstene er gitt i 2022-kr og skal justeres for konsum-prisindeksen fram til åpning.

Karmøy

- Karmøy kommune mener det er viktig at de tre øverste prosjektene garantert blir gjennomført. Påpeker at Eikjevegen er et bærende prosjekt for dem.
- Karmøy oppfordrer de andre kommunene til å gjøre vedtak som også anerkjenner betydningen av prosjekter på Karmøy.

Sveio kommune

- Sveio kommune tar sikte på at fv. 47 utvikles med punkt- og strekningsvise utbedringer framfor helt ny veg for å oppnå forbedring på en lengre strekning. Viser til «prinsipp 3» i mulighetsstudien, der det foreslås tiltak både på Haugesund- og Sveio-siden. Trafikksikkerhet og gul midtstripe er viktig for Sveio - mer enn gang/sykkel.
- Positivt at fv. 47 er høyt prioritert i bypakke-porteføljen, men kunne ønsket en høyere sum. Ser ikke nødvendigheten av å delta i bypakken, så sant Haugesund vil prioritere fv. 47 i tråd med forslaget. Vil vurdere om en skal ta sikte på en egen bompengepakke for fv. 47.

Haugesund kommune:

- Haugesund kan stille seg bak prosjekt-prioriteringen og mener den reflekterer at det er tre parter som er hensyntatt.
- Haugesund opplever at de har støttet gode og trafikksikre prosjekter både å fv. 547 og fv. 47, men ser det som krevende å skulle uttrykke støtte til spesielle prosjekter.
- Haugesund mener det er viktig for måloppnåelsen å gå sammen om bypakken. Hvis Karmøy ikke blir med, vil de vurdere et vedtak om bypakke bare for Haugesund.

Annet:

- Det bør komme tydeligere fram at det er mye gang- og sykkelsatsing også i de store prosjektene i bypakken.
- Det ble etterlyst en bedre beskrivelse i notatet av trafikksikkerhets-utfordringer i byområdet, slik det var gjort for fv. 547 og fv. 47.

Sak 4: Inntektsgrunnlag og takst

- Karmøy mener det totale bompengetrykket er viktig. Viser samtidig til at takstene lokalt er lavere enn andre steder, og mener det kan aksepteres et noe høyere nivå.
- Sveio har vært opptatt av at bompengebelastningen ikke blir for stor for trafikantene på fv. 47.
- Haugesund viser til at det kan komme prosjekter på E134 og E39, og at totalbelastningen ikke må bli for stor.

Sak 5: Vurdering av bomsnitt

I forbindelse med bomstasjonsplassering, ble det etterlyst en klarere beskrivelse av hvordan trafikantene i området vil få nytte av prosjektene i bypakken.

Sak 6: Politisk sak – saker, behandling, oppfølging, notat

Kommunene forbereder politiske saker om bypakken. Alle kommunene vil behandle saken i løpet av desember:

- Haugesund 6. des (FS+BS).
- Karmøy 5. des (FS) og 12. des (KS).
- Sveio 6. des (FS) og 12. des (KS).

Sak 7: Kommende møter og prosessen videre

Neste møter i politisk referansegruppe blir:

- Fredag 3. febr. kl 9-12.
- Torsdag 30. mars kl 9-12.

Det sendes innkalling i Outlook.

Eventuelt

Karmøy kommune orienterte om dialog med samferdselsdepartementet ang. mulig forlengelse av dagens Haugalandspakke. Ministeren har svart på spørsmål i Stortinget og har ikke vært direkte avvisende. Saken tas opp i styringsgruppemøtet for Haugalandspakken.

Bernt Østnor, referent