

**Saksbehandler:** Oddrun Lund**Kommunedirektør/rådmann:** Øystein Hagerup

Saksnr.	Utvalg	Møtedato
057/23	Formannskapet	15.05.2023
049/23	Kommunestyret	22.05.2023

Endelig lokalpolitisk behandling av bypakke for Haugesund og fastlands- Karmøy

Kommunedirektørens forslag til vedtak:

1. Karmøy kommune slutter seg til Bypakke Haugesund og fastlands-Karmøy, jf. «Faglig grunnlag» datert 24. april 2023. Bypakken omfatter fylkeskommunale og kommunale prosjekter i Haugesund kommune og fastlands-delen av Karmøy kommune.
2. Bypakken har mål om nullvekst i personbiltransport, tilgjengelighet, byutvikling, trafiksikkerhet og reduserte klimautslipp, jf. faglig grunnlag. De største prosjektene i pakken er ny Risøy-forbindelse, ny Eikjeveg, utbedring av fv. 47 og forbedringer i Karmsundgata gjennom Haugesund. I tillegg skal bypakken finansiere forbedring av gang- og sykkelforbindelser, kollektiv-, utbedrings- og trafiksikkerhetstiltak. Prosjektene har en samlet økonomisk ramme på 4.390 mill. kr (2022-kr). I styringen av pakken legges det til grunn at minst 50 % av midlene skal benyttes til gang-, sykkel- og kollektivtiltak.
3. Bypakken delfinansieres med bompenger. Det er lagt til grunn et netto bompengebidrag på 2.950 mill. kr (2022-kr). Rogaland fylkeskommune og Haugesund og Karmøy kommune bidrar med 20 % egenandel og mva.-kompensasjon på egne prosjekter. Basert på planlagt portefølje er dette beregnet å utgjøre til sammen 1.440 mill. kr (2022-kr). Det legges til grunn en fordeling mellom partene som beskrevet i det faglige grunnlaget. Utgifter som partene har til planlegging og prosjektering av bomstasjoner og egne prosjekter før prosjektavtalen underskrives, kan inngå i egenandelen. Kommunal egenandel innarbeides investeringsbudsjettene.
4. Bompengeneinnkreving skal skje ved tovegs innkreving i 11 bomstasjoner, med plassering som angitt i det faglige grunnlaget. Bompengeperioden er 15 år fra innkreivingsstart. Dersom det oppstår trafikklekkasje til lokalt vegnett, og skilting, stenging eller redusert hastighet ikke er tilstrekkelig for å unngå dette, kan det gjennom ny sak til Stortinget gis

adgang til å sette opp ytterligere bomstasjoner på lokalt vegnett.

5. Det legges til grunn en gjennomsnittstakst på 6,16 kr (2022-kr). Dette er foreløpig beregnet å tilsvare en grunntakst på 14 kr for takstgruppe 1, og 28 kr for takstgruppe 2 (2022-kr). Takstene skal evalueres etter ett års drift og eventuelt justeres slik at gjennomsnittstaksten opprettholdes. Dersom nullvekstmålet ikke nås, og trafikale utfordringer fører til svekket byutvikling, kan lokale myndigheter ta initiativ til å innføre inntektsnøytral tidsdifferensiering av takstene. Det legges til grunn at dette kan innføres innenfor rammen av fastsatt gjennomsnittstakst dersom det foreligger lokalpolitisk tilslutning.
6. Kjøretøy i takstgruppe 1 med gyldig brukeravtale og brikke, får 20 % rabatt (brikkerabatt). Nullutslippskjøretøy i takstgruppe 1 får i tillegg 30 % rabatt (nullutslippsrabatt) etter fratrullet brikkerabatt. Nullutslippskjøretøy i takstgruppe 2 med gyldig brukeravtale og brikke betaler ikke bomavgift (100 % nullutslippsrabatt). Lavere rabatt for nullutslippskjøretøy kan innføres når nasjonale takstretningslinjer åpner for dette. Kjøretøy i både takstgruppe 1 og 2 betaler bare for én passering pr time (timesregel) og maksimalt for 75 passeringer pr måned (passeringstak). Alle rabatter betinger bruk av elektronisk brikke og gyldig brikkeavtale. Fritaksordningene følger nasjonale takstretningslinjer.
7. Dersom det oppstår kostnadsøkninger eller reduserte inntekter i pakken, skal dette håndteres ved kutt i prosjekt-porteføljen. Dersom det gjenstår midler i bypakken etter at de navngitte prosjektene og programområdetiltakene er gjennomført, kan dette benyttes til andre gang-, sykkel- og kollektivprosjekter i byområdet i tråd med målene i pakken.
8. Det opprettes en politisk styringsgruppe som gis ansvar for porteføljestyling og mandat til å justere prosjektbevilgninger og -rekkefølge. Styringsgruppen gis også myndighet til, på vegne av kommunene og fylkeskommunen, å slutte seg til prisjustering av takstene for å opprettholde gjennomsnittstaksten. Takst- og rabattordninger forutsettes å følge de til enhver tid gjeldende takstretningslinjer.
9. Dersom staten underveis i bypakkens innkrevingsperiode starter planlegging av bompengeneinnkreving til E134 Karmsund bru eller andre statlige prosjekter i bypakkens influensområde, kan bypakken samtidig tas opp til revisjon. En samordnet planlegging av bompengeneinnkreving i byområdet og nærområdene skal bidra til inntektsgrunnlag for både statlige, fylkeskommunale og kommunale prosjekter, og med en samlet bompengebelastning som har lokal tilslutning.

Formannskapet 15.05.2023:

Behandling:

Innstillingen ble vedtatt mot 5 stemmer (2 KL, 2 FRP, 1 SP).

FSK- 057/23 Vedtak:

1. Karmøy kommune slutter seg til Bypakke Haugesund og fastlands-Karmøy, jf. «Faglig grunnlag» datert 24. april 2023. Bypakken omfatter fylkeskommunale og kommunale prosjekter i Haugesund kommune og fastlands-delen av Karmøy kommune.
2. Bypakken har mål om nullvekst i personbiltransport, tilgjengelighet, byutvikling, trafiksikkerhet og reduserte klimautslipp, jf. faglig grunnlag. De største prosjektene i pakken er ny Risøy-forbindelse, ny Eikjeveg, utbedring av fv. 47 og forbedringer i Karmsundgata gjennom Haugesund. I tillegg skal bypakken finansiere forbedring av gang- og sykkelforbindelser, kollektiv-, utbedrings- og trafiksikkerhetstiltak. Prosjektene har en samlet økonomisk ramme på 4.390 mill. kr (2022-kr). I styringen av pakken legges det til grunn at minst 50 % av midlene skal benyttes til gang-, sykkel- og kollektivtiltak.
3. Bypakken delfinansieres med bompenger. Det er lagt til grunn et netto bompengebidrag på 2.950 mill. kr (2022-kr). Rogaland fylkeskommune og Haugesund og Karmøy kommune bidrar med 20 % egenandel og mva.-kompensasjon på egne prosjekter. Basert på planlagt portefølje er dette beregnet å utgjøre til sammen 1.440 mill. kr (2022-kr). Det legges til grunn en fordeling mellom partene som beskrevet i det faglige grunnlaget. Utgifter som partene har til planlegging og prosjektering av bomstasjoner og egne prosjekter før prosjektavtalen underskrives, kan inngå i egenandelen. Kommunal egenandel innarbeides investeringsbudsjettene.
4. Bompengeneinnkreving skal skje ved tovegs innkreving i 11 bomstasjoner, med plassering som angitt i det faglige grunnlaget. Bompengeperioden er 15 år fra innkrevingsstart. Dersom det oppstår trafikklekkasje til lokalt vegnett, og skilting, stenging eller redusert hastighet ikke er tilstrekkelig for å unngå dette, kan det gjennom ny sak til Stortinget gis adgang til å sette opp ytterligere bomstasjoner på lokalt vegnett.
5. Det legges til grunn en gjennomsnittstakst på 6,16 kr (2022-kr). Dette er foreløpig beregnet å tilsvare en grunntakst på 14 kr for takstgruppe 1, og 28 kr for takstgruppe 2 (2022-kr). Takstene skal evalueres etter ett års drift og eventuelt justeres slik at gjennomsnittstaksten opprettholdes. Dersom nullvekstmålet ikke nås, og trafikale utfordringer fører til svekket byutvikling, kan lokale myndigheter ta initiativ til å innføre inntektsnøytral tidsdifferensiering av takstene. Det legges til grunn at dette kan innføres innenfor rammen av fastsatt gjennomsnittstakst dersom det foreligger lokalpolitisk tilslutning.
6. Kjøretøy i takstgruppe 1 med gyldig brukeravtale og brikke, får 20 % rabatt (brikkerabatt). Nullutslippskjøretøy i takstgruppe 1 får i tillegg 30 % rabatt (nullutslipps-

rabatt) etter fratrullet brikkerabatt. Nullutslippskjøretøy i takstgruppe 2 med gyldig brukeravtale og brikke betaler ikke bomavgift (100 % nullutslipps-rabatt). Lavere rabatt for nullutslippskjøretøy kan innføres når nasjonale takstretningslinjer åpner for dette. Kjøretøy i både takstgruppe 1 og 2 betaler bare for én passering pr time (timesregel) og maksimalt for 75 passeringer pr måned (passeringstak). Alle rabatter betinger bruk av elektronisk brikke og gyldig brikkeavtale. Fritaksordningene følger nasjonale takstretningslinjer.

7. Dersom det oppstår kostnadsøkninger eller reduserte inntekter i pakken, skal dette håndteres ved kutt i prosjekt-porteføljen. Dersom det gjenstår midler i bypakken etter at de navngitte prosjektene og programområdetiltakene er gjennomført, kan dette benyttes til andre gang-, sykkel- og kollektivprosjekter i byområdet i tråd med målene i pakken.
8. Det opprettes en politisk styringsgruppe som gis ansvar for porteføljestyling og mandat til å justere prosjektbevilgninger og -rekkefølge. Styringsgruppen gis også myndighet til, på vegne av kommunene og fylkeskommunen, å slutte seg til prisjustering av takstene for å opprettholde gjennomsnittstaksten. Takst- og rabattordninger forutsettes å følge de til enhver tid gjeldende takstretningslinjer.
9. Dersom staten underveis i bypakkens innkrevingsperiode starter planlegging av bompengeneinnkreving til E134 Karmsund bru eller andre statlige prosjekter i bypakkens influensområde, kan bypakken samtidig tas opp til revisjon. En samordnet planlegging av bompengeneinnkreving i byområdet og nærområdene skal bidra til inntektsgrunnlag for både statlige, fylkeskommunale og kommunale prosjekter, og med en samlet bompengebelastning som har lokal tilslutning.

Saksutredning

Sammendrag

Saken gjelder Karmøy kommunestyre sin endelige og forpliktende tilslutning til å delta i bypakke for byområdet Haugesund og fastlands- Karmøy, sammen med Haugesund kommune og Rogaland Fylkeskommune; jfr. Prinsippvedtak i kommunestyret i møte 12.12.2022, KST- sak 137/22.

Bypakken har en total inntektsramme på ca 4,4 mrd. og har et lavt takstnivå (grunntakst på 14 kr i takstgruppe 1) av hensyn til den totale bompengebelastningen og en fremtidig bompengepakke på Fv547 på Karmøy. Pakken har toveis innkreving og det gis 20 % brikkerabatt og 30 % nullutslippsrabatt. Gange-, sykkel- og kollektivtiltak utgjør 50 % av porteføljen, som er viktig for å oppnå 0-vekst for personbiltrafikk i byområdet, og mulighet for statlige tilskudd. Det er krav til 20 % egenandel for vegeier. Bomring omkring Haugesund sentrum videreføres, og det etableres en tilsvarende ring sør i byområdet. Oppstart av bypakken kan tidligst skje høsten 2025, og den vil ha en innkrevingsperiode på 15 år.

Bypakken vil bidra til at Karmøy kommune når bærekraftmålene i kommuneplanens samfunnsdel, og

ha en rekke positive virkninger for Karmøy kommune.

Status og strategivalg i arbeidet med en fremtidig bompengepakke for fv.547 legges frem for kommunestyret 22.05 som egen sak.

Bakgrunn for saken

Rogaland fylkeskommune har ledet arbeidet med å utrede nye lokale bompengepakker på ytre Haugalandet, som en oppfølging av lokalpolitiske vedtak høsten 2021 om utredningsarbeid for bypakke og strekningspakker for fv547/47 og E134. Arbeidet har vært koordinert gjennom en administrativ arbeidsgruppe og politisk referansegruppe, der kommunene har vært representert. Utredningsarbeid for bypakken har kommet lengst.

Kommunestyret i Karmøy gjorde i møte 12.12.2022, KST- sak 137/22, følgende vedtak:

1. *Karmøy kommunestyre slutter seg til rammene for bypakke for byområdet Haugesund –*

fastlands Karmøy, og ønsker at Karmøy kommune skal være part i bypakken, sammen med Haugesund kommune og Rogaland fylkeskommune.

2. *Karmøy kommunestyre tar til etterretning fremlagt informasjon om status i arbeidet*

med ny bompengepakke for FV547 og E134 med ny Karmsund bro. Kommunestyret ber om at det videre utredningsarbeidet for FV547 gis høy prioritet.

Haugesund kommune og Rogaland Fylkeskommune gjorde tilsvarende prinsippvedtak om å slutte seg til bypakken i desember 2022.

Den politiske referansegruppen har bedt om at bypakken legges fram til forpliktende lokalpolitisk behandling i kommunestyrene og fylkesting våren 2023, før den sendes til statlige myndigheter og Stortinget for endelig godkjenning. I KST- sak 137/22 ble det skissert en stram fremdriftsplan. En forskyvning av lokalpolitisk beslutning vil gi utfordringer med å rekke stortingsbehandling i våren 2024, noe som vil være uheldig ift posisjonering mot den nye, statlige tilskuddsordningen for mindre byområder inn mot neste NTP i 2025.

I prinsippssaken i desember 2022 sluttet kommunen seg til rammene for bypakken. Bypakke for Haugesund- og fastlands-Karmøy er nå klar for endelig og forpliktende, lokalpolitisk behandling i Haugesund bystyre, Karmøy kommunestyre og Rogaland fylkesting. **Karmøy kommunestyre skal i denne saken ta endelig og forpliktene stilling til deltakelse i bypakken sammen med Haugesund kommune og Rogaland Fylkeskommune.**

Karmøy kommune har ønsket å ha mest mulig informasjon også om prosjekter og bompengebelastning på fv. 547, før de tar endelig stilling til bypakken. Strategivalg for videre planarbeid og fremtidig bompengepakke for fv547 er lagt frem for kommunestyret 22.mai som egen sak.

Saks- og faktaopplysninger

Hovedrapport (Faglig grunnlag) og vedlegg med oversikt over tidligere politiske vedtak, trafikk- og inntektsanalyse (trafikknotat) og nærmere beskrivelse av planlagte bomstasjonsplasseringer er vedlagt saken.

Forslag til felles vedtak om bypakke er gjennomgått av Vegdirektoratet for å være sikker på at alle hensyn er tatt. Det er krav om likelydende vedtak, og endringer i forslag til vedtak kan medføre

behov for ny lokalpolitisk behandling.

Gjennomføring av prosjektene i bypakken vil bidra til en bærekraftig byutvikling med følgende mål:

- Nullvekst i personbiltransport
- Gode forbindelser for gåing, sykling og kollektivtransport
- Redusere klimautslipp og miljøkonsekvenser
- Tilgjengelighet til Haugesund sentrum og andre regionale arbeidsplasser
- Framkommelighet for næringstransport og regional transport
- Attraktivt sentrumsmiljø, redusert støy og støv
- Bedre folkehelse gjennom økt gåing og sykling
- Redusere antall drepte og hardt skadde

I gjeldende NTP ble det innført en egen tilskuddsordning til 5 mindre byområder, blant annet byområdet Haugesund. «Nettverk for bærekraftige regionsbyer», som Haugesund og Karmøy deltar i, ble etablert for å være pådriver for ordningen. Bodø og Ålesund, som allerede har bypakker, mottok i år statlige tilskudd gjennom denne ordningen. Nettverket jobber aktivt for at ordningen skal videreføres i ny NTP fra 2025.

I arbeidet med bypakken har det vært enighet om å holde et lavt takstnivå ift sammenlignbare pakker ellers i landet, av hensyn til den totale bompengebelastningen og en fremtidig bompengepakke på Fv547 på Karmøy, da pakkene i stor grad vil belaste de samme trafikkstrømmene.

I prinsippvedtaket i desember 2022 var det lagt til grunn en inntektsramme på 4 mrd og en grunntakst på ca kr. 14 (2022). Statlige tilskudd vil evt. komme i tillegg. Rogaland fylkeskommune har våren 2023 utarbeidet detaljert prosjektbeskrivelse og nødvendig dokumentasjon for bypakken. Det faglige grunnlaget for bypakken er oversendt og kvalitetssikret av Vegdirektoratet. Vegdirektoratet har ikke merknader som gir behov for nye analyser eller endringer i selve pakken. Tilbakemeldingene er i hovedsak at det er behov for mindre redigering og mer utfyllende beskrivelse mv.

Enkelte forhold siden prinsippvedtaket om bypakke i desember 2022 medfører et noe justert grunnlag som legges frem til endelig lokalpolitisk behandling:

- **Justert totalramme**

Nye modellberegninger og inntektsanalyser viser et noe økt handlingsrom i bypakken forhold til det som ble opplyst ved prinsippvedtaket i desember. Samlet utgjør bypakken en prosjektportefølje på ca 4,4 mrd kr (2022-kr). Denne totalrammen er lagt inn i det faglige grunnlaget som Vegdirektoratet har kvalitetssikret, og økt handlingsrom er fordelt på programområdetiltak (mindre investeringstiltak).

- **Forlengelse av Haugalandspakken og konsekvenser for prosjekt i Salhusvegen**

Innkrevingsperioden for Haugalandspakken avsluttes sommeren 2023. Styringsgruppen i Haugalandspakken har undersøkt muligheten for forlengelse av bompengeperioden. Sak om forlengelse ble lagt frem for Karmøy kommunestyre i møte 13.02.2023, KST- sak 007/23.

Innstillingen fra Formannskapet (FSK- sak 004/23) om forlengelse av Haugalandspakken fram til planlagt bypakke i Haugesund/Karmøy er i drift, fikk 11 mot 34 stemmer, og falt.

Øvrige kommuner samt Rogaland og Vestland fylkeskommuner har etter dette gjort vedtak om at de ønsker forlengelse uten Karmøy kommune, og søknadsprosessen videreføres med bakgrunn i at Karmøy ikke var en del av den opprinnelige Stortingsproposisjonen for Haugalandspakken, men sluttet seg til i en egen St.prp. på et senere tidspunkt.

Salhusvegen ligger i bufferen til Haugalandspakken. Haugesundsdelen av strekningen er derfor et høyt prioritert tiltak i en evt. forlengelse av Haugalandspakken. Siden Karmøy ikke ønsker å bli med i en forlengelse, mangler Karmøydelen av strekningen finansiering. Politisk referansegruppe for bypakken foreslår derfor at Karmøydelen legges inn som større gang- og sykkelprosjekter i porteføljen med 55 mill kr. Dersom forlengelse av Haugalandspakken ikke godkjennes i Stortinget, kan Haugesundsdelen evt. finansieres gjennom programområdetiltak for gange- og sykkel. Dette avklares i forbindelse med utforming av handlingsprogram for bypakken. Endringen vil ikke få konsekvenser for Stortingets behandling av bypakken, såfremt finansieringen skjer innenfor omsøkt totalramme.

Omdisponering av driftsmidler til kollektiv og endret egenandel

Karmøy kommunestyre tok i prinsippssaken i desember 2022 stilling til 350M til drift av kollektiv, som en del av porteføljen i bypakken. Haugesund bystyre vedtok et oversendelsesforslag i tilknytning til sin behandling av prinsippssaken om bypakke i desember 2022: *«350M til rute- og frekvensforbedringer byruter(drift) tas ut av pakken. 350M fordeles på sekkepostene i pakken.»* Spørsmålet om midler til kollektivdrift ble, etter anbefaling fra politisk referansegruppe, lagt fram som en egen prinsipp-sak i både Haugesund og Karmøy kommune. Haugesund bystyre gjorde vedtak om å beholde sekkeposten, med forbehold om at Karmøy kommune også gikk inn for dette. Formannskapet i Karmøy behandlet saken 27.03.2023, FSK- sak 033/23 og gikk ikke inn for å beholde sekkeposten til drift av kollektivtilbudet.

Med bakgrunn i kommunale vedtak er midlene tidligere avsatt til kollektivdrift fordelt på programområdetiltak (mindre investeringstiltak). Staten krever at veieier bidrar med egenandel på 20 % av netto investeringskostnader. Omdisponeringen til investeringstiltak medfører økt egenandel. Endringen vil ikke få konsekvenser for Stortingets behandling av bypakken, såfremt finansieringen skjer innenfor omsøkt totalramme.

Endelig Bypakke for Haugesund og fastlands- Karmøy

Bypakken har en total inntektsramme på ca 4,4 mrd. Det legges til grunn grunntakst på 14 kr i takstgruppe 1 (inntil 3,5 tonn) og 28 kr i takstgruppe 2 (over 3,5 tonn). Det gis 20 % brikkerabatt og ytterligere 30 % nullutslippsrabatt i takstgruppe 1. Takstnivået innebærer en begrenset økning fra dagens Haugalandspakke. Tovegs innkreving i alle bomstasjoner gjør likevel at flere bilførerturer blir belastet. Statlige tilskudd vil evt. komme i tillegg. Gange-, sykkel- og kollektivtiltak utgjør 50 % av porteføljen. Dette er viktig for å oppnå 0-vekst for personbiltrafikk i byområdet, i tråd med den statlige tilskuddsordningen for mindre byområder gitt i NTP 2022-2033. Bompengefinansiering av gang- og sykkelprosjekter gir en såkalt indirekte samfunnsnytte, ved at de korte reisene i større grad tas med sykkel og gange, som igjen gjør at vegnettet avlastes og gir bedre kapasitet for de reisene som må tas med bil. Dersom nullvekstmålet ikke nås, og trafikale utfordringer fører til svekket byutvikling, kan lokale myndigheter ta initiativ til å innføre inntektsnøytral tidsdifferensiering av takstene. Tidsdifferensiering av takster («rushtids-avgift») innebærer at takstene settes høyere i perioder med høy trafikkmengde (morgen og ettermiddag) og lavere i

andre perioder.

Dagens bomring omkring Haugesund sentrum videreføres, og det etableres en tilsvarende ring omkring målpunkt sør i byområdet.

Foreslått prosjektportefølje er delt inn i store enkeltprosjekter, større gang- og sykkelprosjekter og programområdetiltak (mindre investeringstiltak) for gange- og sykkel, kollektiv og utbedring/trafiksikkerhets- og miljøtiltak. Prosjektene i bypakken er prioritert som vist i tabell 2.1:

Tabell 2.1: Prosjekter i bypakken for Haugesund og fastlands-Karmøy (beløp i mill. 2022-kr).

Type prosjekt	Pri.	Prosjekter i bypakken	Kostnad (mill. 2022-kr)
Veg- og gate-prosjekter	0.	Forskuttede planmidler og bygging av bomstasjoner	70
	1.	Ny Risøy-forbindelse (fv. 4852/4919)	860
	2.	Eikjevegen (kv. 1008/4346)	230
	3.	Tittelsnesvegen (fv. 47)	200
	4.	Karmsundgata Nord (fv. 47)	500
	5.	Karmsundgata Sør (fv. 47)	500
Større gang- og sykkel-prosjekter	A.	Storasundgata (fv. 4852)	80
	B.	Håvåsryggen (kv. 4150)	60
	C.	Vormedalsvegen (fv. 4848)	80
	D.	Skjoldavegen (fv. 4856/kv. 1890)	250
	E.	Haugevegen-Tittelsnesvegen (kv. 4740/4800/fv. 47)	160
	F.	Skeisvannsvegen (kv. 2100/4980)	80
	G.	Miljøgate Austbøvegen (kv. 1001)	70
	H.	Rogalandgata (kv. 1890/4220/1528/4343)	60
	I.	Salhusvegen Sør (fv. 4852)	55
Program-område-tiltak		Mindre gang- og sykkelprosjekter	445
		Kollektiv-investering: Framkommelighet, terminaler, holdeplasser mv.	330
		Utbedring, trafiksikkerhet og miljø	360
Sum prosjekter i bypakken			4 390

Bypakken vil være porteføljestyrt, slik at gjennomføring av prosjekter tilpasses inntektene i pakken underveis. Netto bompenginntekter forventes å bli ca 2.950 mill kr. I tillegg legges det til grunn 20 % lokal egenandel og at fylkeskommunen og kommunene tilbakefører mva.-kompensasjon fra egne prosjekter. Egenandelen er beregnet å utgjøre 34 mill. kr/år for fylkeskommunen, 10,2 mill. kr/år for Haugesund kommune og 5 mill. kr/år for Karmøy kommune. Ny Risøy-forbindelse og Karmsundgata Sør og Nord er regionale prosjekter som vil ha stor betydning for tilgjengelighet til regionale funksjoner og arbeidsplasskonsentrasjoner. Dette vil gi direkte nytte for mange trafikanter, både innbyggerne i byområdet og de som kommer utenfor. De lokale prosjektene utgjør en forholdsmessig fordeling av inntekter og egenandel i pakken som gjenspeiler kommunenes andel av den totale befolkningen i byområdet, som for Karmøy kommune er ca 1/5. Gitt at Karmøysamfunnet uansett ville ha måttet betale for å kjøre inn i bypakkeområdet i Haugesund, er fordelene ved å delta i pakken at det settes av midler til konkrete prosjekter også i Karmøy kommune.

Dersom det ikke oppstår forsinkelser, antas bypakken å kunne starte innkreving høsten 2025. Både Karmøy og Haugesund har prosjekter de ønsker å komme tidlig i gang med, bla. ift koordinering med planlagte VA- prosjekter. Når prosjekt- og finansieringsavtaler er inngått (forventet sommer/

høst 2024) kan det være mulig å starte låneopptak og bruk av egenandelspotten i pakken.

Bærekraftsmålene

I Karmøy kommune sitt overordnede styringsverktøy, samfunnsdelen, er flere mål relevante for bypakkesaken

- Hovedmål bærekraftige byer og lokalsamfunn – «Karmøy kommune har stedsbevisste, levende byer og lokalsamfunn som er inkluderende, trygge, robuste og bærekraftige»
- Hovedmål Stoppe klimaendringene og styrke naturmangfoldet - «Karmøy kommune er et lavutslippssamfunn hvor naturmangfold og økosystemer blir beskyttet, gjenopprettet og fremmet»
- Hovedmål Helse - «Karmøy kommune har et helsefremmende samfunn som forebygger og utjevner sosial ulikhet»
- Hovedmål Anstendig arbeid og økonomisk vekst - «Karmøysamfunnet har en inkluderende og bærekraftig økonomisk vekst som bidrar til økt investeringsvilje, verdiskaping, sysselsetting og et anstendig arbeidsmarked for alle.»

Beredskap

Fremkommelighet og forutsigbarhet er nødvendig for at å sikre beredskapen i byområdet. Dette gjelder utrykninger, men også varelevering og daglig drift av ledningsnett og avfallshåndtering.

Vurdering

Bypakken vil bidra til at Karmøy kommune når bærekraftmålene i kommuneplanens samfunnsdel. Gjennomføring av prosjektene vil bidra til nullvekst i personbiltransporten i byområdet, reduserte klimautslipp og miljøkonsekvenser, endret reisemiddelfordeling og bedre folkehelse, færre drepte og hardt skadde, bedre fremkommelighet for næringstransport og attraktive sentre.

Karmøy kommune er en integrert del av et regionalt bo- og arbeidsmarked der transportutviklingen er avgjørende for et velfungerende samfunn.

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

- Karmøy kommune bidrar til gjennomføring av viktige regionale infrastrukturtiltak som gir bedre fremkommelighet på fastlands-Karmøy og i Haugesund.
- Karmøy kommune sikres gjennomføring av viktige lokale samferdselsprosjekter, som også sammenfaller med kommunale VA- prosjekter de nærmeste årene.
- Et felles bo- og arbeidsmarked må fungere godt på tvers av kommunegrenser. Det er høyst sannsynlig at det blir en bypakke i Haugesund. Det gjør at Karmøybuen uansett vil måtte betale bidrag inn til bypakken, da mange reiser fra både fastlands- Karmøy og øysida ender i Haugesund (ca 2/3 av den totale trafikkmengden i Haugesund er inn/ ut-reiser). En analyse av pendlerstrømmer viser at over 5000 Karmøybuer jobber i regionsenteret Haugesund <https://statisticsnorway.shinyapps.io/pendling/>.
- Samarbeidet om bypakken vil bidra til å knytte regionen tettere sammen. Et styrket samarbeid vil kunne ha betydning for regionens attraktivitet som bosted og for næringsetablering.
- Karmøy kommune bidrar til bedre folkehelse gjennom økt gåing og sykling og bedre trafiksikkerhet
- Samarbeidet om bypakken viser at regionen står sammen om de regionale utfordringene og bidrar til en bærekraftig transportutvikling i og inn til regionsenteret. Dette vil styrke muligheten for statlige tilskudd til bypakken.
- Bypakken har fått et lavt bompengenivå ift sammenlignbare pakker ellers i landet. Takstnivå for bypakken er satt lavt av hensyn til den totale bompengebelastningen og en

fremtidig bompengepakke på Fv547 på Karmøy, da pakkene i stor grad vil belaste de samme trafikkstrømmene.

Kommunedirektørens konklusjon

Karmøy kommunestyre må nå følge opp prinsippvedtaket i KST- sak 137/22, som er lagt til grunn for bompengeutredningen for en felles bypakke for byområdet Haugesund.

Kommunedirektøren vil anbefale at Karmøy kommunestyre slutter seg til Bypakke Haugesund og fastlands-Karmøy, og gjør bindende lokalpolitisk vedtak om å gå inn som part i bypakken sammen med Haugesund kommune og Rogaland fylkeskommune.

Aktuelle lover, forskrifter, avtaler m.m.

Vedlegg:

Faglig grunnlag for bypakke Haugesund og fastlands-Karmøy (1)

Vedlegg Trafikknotat

Vedlegg bomstasjonsplasseringer

Vedlegg 1_Tidligere politiske behandlinger