Rogaland fylkeskommune

Faglig grunnlag for Bypakke Haugesund og fastlands-Karmøy

24. april 2023. For lokalpolitisk behandling.

FORORD

Dette dokumentet med vedlegg utgjør det faglige grunnlaget for «Bypakke Haugesund og fastlands-Karmøy». Bypakken med investeringsprosjekter, innkrevingssystem og takster mv. er utarbeidet i samarbeid mellom Rogaland fylkeskommune, Haugesund kommune og Karmøy kommune. Rogaland fylkeskommune har rollen som oppdragsgiver. Bypakken er utarbeidet på bakgrunn av politiske prinsippvedtak, og rammene i pakken er forankret i Haugesund bystyre og Karmøy kommunestyre desember 2022.

Det faglige grunnlaget skal tilfredsstille krav som framgår av Statens vegvesens veileder Bompengeprosjekter, med vedlegg 5: «Sjekkliste ved utarbeidelse av faglig grunnlag». Vegdirektoratet har gjennomgått grunnlaget i mars 2023 og konkludert med at bypakken framstår robust, at likheten med dagens Haugalandspakke gir bedre grunnlag for å beregne bompengeinntekter enn for nye pakker, at plan- og utredningsgrunnlaget tilfredsstiller statlige krav, og at det foreligger nødvendig dokumentasjon. Som for andre bompengepakker, vil det fortsatt være en usikkerhet i kostnadsvurdering for prosjektene. Dette må håndteres gjennom porteføljestyringen underveis.

Bypakken legges fram for lokalpolitisk behandling i Haugesund bystyre, Karmøy kommunestyre og Rogaland fylkesting våren 2023. Deretter oversendes saken til Samferdselsdepartementet, som forbereder saken til endelig godkjenning i Stortinget. Forutsatt at det ikke oppstår utfordringer underveis, antas det at bypakken vil kunne startes opp ca. høsten 2025.

INNHOLD

1. HVA SKAL BYPAKKEN BIDRA TIL? ... 4
   1.1. Byområdet Haugesund og fastlands-Karmøy ... 4
   1.2. Vedtatte mål kommunalt, regionalt og nasjonalt ... 4
   1.3. Mål i bypakken ... 6
   1.4. Areal- og transportutfordringer i byområdet ... 7
   1.5. Hvordan skal vi få det til? ... 8
   1.6. Tidligere lokalpolitiske behandlinger ... 9
2. PROSJEKTENE I BYPAKKEN ... 10
   2.1. Samlet prosjekt-portefølje ... 10
   2.2. Store veg- og gateprosjekter i bypakken ... 13
   2.3. Store gang- og sykkelprosjekter i bypakken ... 19
   2.4. Programområdetiltak ... 24
3. BOMSTASJONER, INNKREVING OG TAKSTER ... 26
   3.1. Prinsipper for innkrevingssystem og takststruktur ... 26
   3.2. Plassering av bomstasjoner ... 26
   3.3. Takster og rabatter ... 28
4. TRAFIKK- OG INNTEKTSGRUNNLAG ... 30
   4.1. Modellering av forventet trafikk (transportanalyse) ... 30
   4.2. Bompengeinntekter, lokal egenandel og mva.-kompensasjon ... 32
   4.3. Forventet handlingsrom i bypakken (finansieringsanalyse) ... 34
   4.4. Vurdering av usikkerhet ... 35
5. ORGANISERING OG STYRING ... 37
6. KONSEKVENSER OG MÅLOPPNÅELSE I BYPAKKEN ... 39
   6.1. Bompengebelastning ... 39
   6.2. Forventninger til måloppnåelse og nytte ... 41
7. Lokalpolitisk behandling og oppstart av bypakken ... 43

VEDLEGGSRAPPORTER
   Vedlegg 1: Trafikknotat
   Vedlegg 2: Bomstasjonsplasseringer

1. HVA SKAL BYPAKKEN BIDRA TIL?

1.1. Byområdet Haugesund og fastlands-Karmøy

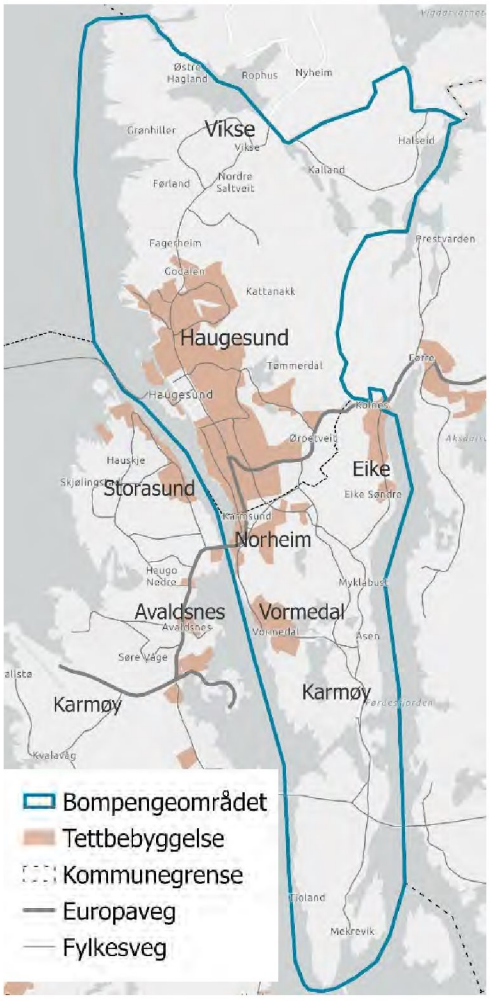
Haugalandet er en mellomstor region med ca 116.000 innbyggere og ligger mellom Stavanger-regionen i sør og Sunnhordland/Bergensregionen i nord. Haugesund by er regionsenter på Haugalandet, og det sammenhengende tettstedet er delt mellom Haugesund kommune og fastlands-delen av Karmøy kommune. Til sammen har Haugesund og fastlands-Karmøy ca 47.000 innbyggere.

Haugalandet er et sammenhengende bo-, arbeids og servicemarked innenfor ca. en times reiseavstand fra byområdet. De nærmeste tettstedene med høyest pendling til byområdet, er Kopervik og Åkrehamn på Karmøy, Førre/Frakkagjerd og Aksdal/Grinde i Tysvær, og Sveio sentrum i Sveio.

Bypakken omfatter Haugesund og fastlands-Karmøy

Bypakken skal bidra til å løse transportutfordringer i det sammenhengende byområdet i Haugesund kommune og fastlands-delen av Karmøy kommune. Byområdet har andre transportutfordringer og et mer sammensatt transportmønster enn regionen for øvrig, avstandene er korte, og det er gode muligheter for å gå eller sykle til mange daglige gjøremål. Byområdet har også en høyere befolkningskonsentrasjon enn omlandet, noe som gir grunnlag for et mer effektivt kollektivtilbud.

Mål- og tiltaksområdet for bypakken omfatter hele Haugesund kommune og fastlands-delen av Karmøy kommune, og dette gir grunnlag for en helhetlig areal- og transportforvaltning. Samtidig vil tiltak og virkemidler være noe annerledes i Haugesund sentrum enn i ytterkant av byområdet. Bypakken omfatter investeringstiltak på fylkeskommunalt og kommunalt vegnett. Statlige prosjekter på E134 gjennom byområdet har ikke avklart bevilgning og inngår ikke i bypakken.



Figur 1.1: Bypakken omfatter Haugesund og fastlands-Karmøy

1.2. Vedtatte mål kommunalt, regionalt og nasjonalt

Kommunalt, regionalt, og nasjonalt er det vedtatt mål for areal- og transportutviklingen i byområdet Haugesund og fastlands-Karmøy. Politikken på alle nivåer peker i retning av at flere skal gå, sykle og reise kollektivt, mens næringstransport og de som ikke har andre alternativer, fortsatt skal ha mulighet til å bruke bil. Bypakken er planlagt for å svare opp disse felles målene, og for å posisjonere byområdet for statlige tilskudd.

Kommuneplaner i Haugesund og Karmøy

Kommuneplan for Haugesund 2014-30 har mål om å styrke bysentrum, «*veksten i persontrafikk (..) skal tas gjennom sykkel, gange og kollektiv*», og det fremmes en ambisjon om en samlet gang-, sykkel- og kollektivandel på 50 %. Også Karmøy kommune har mål om nullvekst i sin energi- og klimaplan.

Regional plan for areal og transport på Haugalandet

«Regional plan for areal og transport på Haugalandet» ble vedtatt av Rogaland fylkesting i 2016. Planen legger opp til en samordnet areal- og transportutvikling, der by- og tettstedssentrene i regionen bygges «innenfra og ut», med god arealutnyttelse og korte avstander, slik at det blir enklere å gå, sykle og reise kollektivt.

For byområdet Haugesund og fastlands-Karmøy har planen juridiske retningslinjer om:

- Transportutvikling skal bygge opp om sentrumsutvikling/byutvikling.
- Klimaforliket legges til grunn, der vekst i person-transport tas med gange, sykling og kollektivtransport.
- Rekkefølge for prioritering av transportutvikling og -kapasitet: Gange – sykling – kollektiv – næring – personbil.
- Økt trafikksikkerhet for alle trafikantgrupper, utgangspunkt i nullvisjonen.
- Maks-normer for bilparkering og minimums-normer for sykkelparkering i nærings- og sentrumsområder.

I tillegg viser planen ambisjoner for effektive bybussruter og sammenhengende infrastruktur for gåing og sykling.

Figur 1.2: Transporthierarkiet (Klimapanelets rapport 2016).

Statlig utredning KVU Haugesund

Statens vegvesen gjennomførte i 2015 en utredning (KVU) for transportsystemet i Haugesundsområdet[1]. Vegvesenet konkluderte med at det viktigste var å styrke Haugesund sentrum og oppnå en sentrumsrettet arealbruk, styrke kollektivtrafikk og gang-/sykkeltrafikk, redusere klimautslipp og behov for vegkapasitet, opprettholde framkommelighet for gods- og næringstransport, og bedre framkommeligheten over Karmsundet.

Det ble anbefalt et «konsept 6» med «*ny Karmsund bru like ved dagens, ny vei til Husøy havn, stor utbygging av gang/sykkelveinett og kollektivtiltak*». I høringen sluttet fylkesutvalget i Rogaland seg til at «*omfattende tilrettelegging for gange og sykling (..) bør ha høyest prioritet*»[2]. Til slutt besluttet Samferdselsdepartementet at «*videre utvikling av transportsystemet i Haugesundsområdet skal basere seg på konsept 6 når det gjelder planlegging av statlige tiltak*»[3].

Prioritet	Tiltak	Kostnad (mill. kr.)	Merknad
1	Utbygging gang- og sykkelvegnett i byområdet i Haugesund. Mindre tiltak for kollektiv og trafikksikkerhet	2.500	Bygges ut suksessivt etter plan for sykkelbyen Haugesund. Oppstart av dette bør ha prioritet 1., men gjennomføringen ellers må skje parallelt med de øvrige prosjektene.
1	Mindre tiltak	300	Beskrevet i notat: *Notat programområdetiltak i konseptene*
1	Ny Karmsund bru	1060	Det må samtidig gjøres noen minimumsinvesteringer på tilstøtende vegnett for å koble dette på.
1	Ny veg til Husøy havn	210	

Figur 1.3: Høyest prioriterte tiltak i det anbefalte «konsept 6» fra KVU Haugesund.

Nasjonal Transportplan

Den nasjonale transportpolitikken skal bidra til å oppfylle Norges klima- og miljømål. Bedre tilrettelegging for kollektiv-transport, sykling og gange er høyt prioritert, og de største byområdene har nullvekstmål for personbiltransport. I Nasjonal Transportplan 2022-33 ble det fremmet en ny, statlig tilskuddsordning for fem navngitte byområder, deriblant Haugesund og fastlands-Karmøy. Tilskuddsordningen har krav om bypakke, statlig avtale, og at kommunene og fylkeskommunene forplikter seg til å «*følge opp null-vekstmålet for persontransport med bil, og gjennomfører tiltak innenfor egne ansvarsområder*».

[1] *Statens vegvesen 2015. KVU Haugesund.*
[2] *FU-sak 55/16.*
[3] *Samferdselsdepartementet 2. juli 2018.*

1.3. Mål i bypakken

Bypakken skal finansiere tiltak som bidrar til å realisere vedtatte mål for by- og transportutvikling. Med dette som utgangspunkt, er det beskrevet at bypakken skal bidra til følgende:

Tabell 1.1: Mål i bypakken for Haugesund og fastlands-Karmøy.

Hva skal bypakken bidra til?		Kommentar
Miljøvennlig	Nullvekst i personbiltransport i byområdet Haugesund og fastlands-Karmøy.	Dimensjonere trafikk-kapasiteten i bypakke-prosjektene ut fra nullvekstmålet.
	Gode forbindelser for gåing, sykling og kollektivtransport.	Bidra til å realisere gang- og sykkelnettverk og kollektivtilbud som er direkte, trygt, attraktivt og universelt utformet.
	Redusere klimautslipp og miljøkonsekvenser.	Krav til klimautslipp, areal- og miljøinngrep ved bygging og bruk.
Konkurranse-dyktig	Ivareta tilgjengelighet til Haugesund sentrum og andre regionale arbeidsplasskonsentrasjoner.	Flere som går og sykler sentralt i byområdet gjør det mulig å bruke bil for de som ikke har gode alternativer.
	Sikre framkommelighet for næringstransport og regional transport.	Sikre tilgjengelighet, forutsigbarhet og grunnlag for utvikling av private og offentlige virksomheter.
Helse-fremmende	Bedre folkehelse gjennom økt gåing og sykling.	Økt hverdagsaktivitet gir helsegevinst for den enkelte, og stor samfunnsøkonomisk nytte.
	Færre drepte og hardt skadde.	Planlegge for et oversiktlig trafikkbilde og redusert skadegrad.
	Attraktivt sentrumsmiljø, redusert støy og støv.	Utforming med kvalitet, gode bymiljø og grønne elementer.

Hva er nullvekstmålet?

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

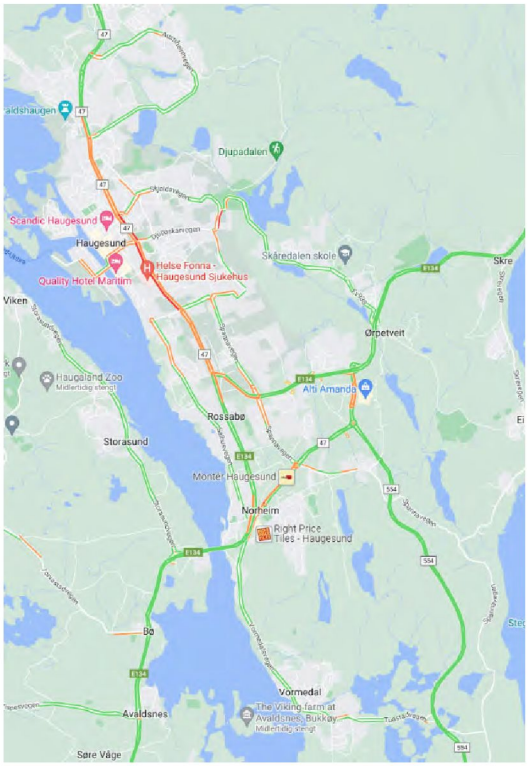
Nullvekstmålet innebærer at transportsystemet ikke dimensjoneres for vekst i personbiltransport. Det skal likevel være rom for vekst i næringstransport, gjennomgangs- og turisttrafikk.

Figur 1.4: Fakta om byområdet Haugesund og fastlands-Karmøy.

1.4. Areal- og transportutfordringer i byområdet

Tilrettelegge for utvikling i det sentrale byområdet

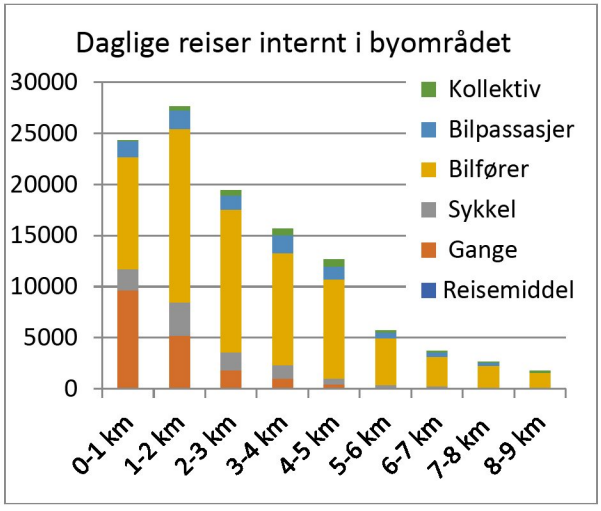
Trafikkmengden sentralt i byområdet har vært stabil. Trafikken i Karmsundgata er jevn gjennom dagen, og nivået har ikke endret seg siden 2005. Det er lite kapasitet for trafikkvekst, og begrensninger ved kryssavvikling og gatenettet i sentrum, gjør at eventuell feltutbygging i Karmsundgata heller ikke vil gi så mye ekstra-kapasitet. Det er tidligere vurdert å bygge omkjøringsløsninger (kulvert og «fjellveg»), men dette er forkastet på grunn av kostnader, hensyn til byutvikling, og fordi andelen gjennomgangstrafikk er begrenset. Samtidig ønsker Haugesund kommune å legge til rette for bolig- og næringsutvikling på Flotmyr, Risøy og ellers i sentrum. Framtidig trafikkvekst i sentrum må derfor skje ved at flere som kan, velger å gå, sykle eller reise kollektivt.
Karmøy kommune ønsker på sin side å forbedre atkomsten til Kolnes, slik at det blir mulig å bygge ut nye boligområder sørøst i byområdet.



Figur 1.5: Trafikkavvikling om ettermiddagen i byområdet (Google Maps).

Flere kan gå, sykle eller reise kollektivt

Hver dag foretas ca 120.000 personreiser internt i byområdet Haugesund/fastlands-Karmøy. Nesten 2/3 av internreisene er kortere enn 3 km, slik at det ligger godt til rette for mer gåing og sykling. Gang-, sykkel- og kollektivreiser utgjør likevel bare 26 % til sammen. Dette tilsvarer ca halvparten av målet i kommuneplanen for Haugesund (50 %). Det er særlig kollektivandelen (ca 3 %) og gangandelen (ca 15 %) som er lav i nasjonal målestokk, mens sykkelandelen (8 %) er på høyde med mange andre byområder.



Figur 1.6: Daglige reiser internt i byområdet etter avstand og reisemåte (RVU Haugalandet 2011).

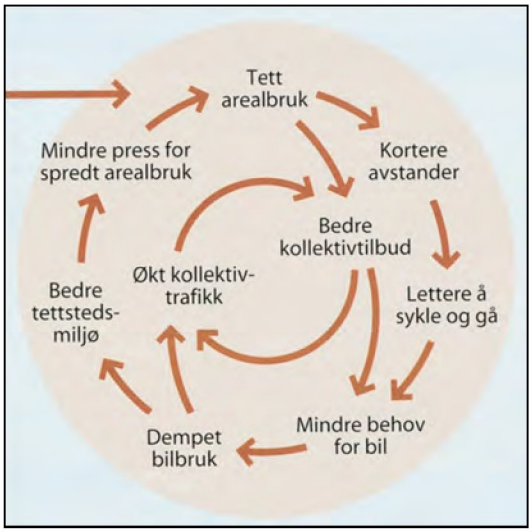
Redusere antall sykkel- og fotgjengerulykker

Omfanget av trafikkulykker på Haugalandet ligger omtrent på gjennomsnittsnivå for landet som helhet. Haugalandet har imidlertid flere ulykker blant fotgjengere og syklister enn nasjonalt, og dette gjelder for alle skadegrader. I perioden 2011-19 utgjorde fotgjenger- og sykkelulykker ca 45 % av drepte og alvorlig skadde i Haugesund, mot ca 25 % nasjonalt. Dette har også sammenheng med at Haugesund har en tettstedsmessig bebyggelse med mye blandet trafikk, og lite landeveg med høy fart.

Figur 1.7: Alvorlige fotgjenger- og sykkel-ulykker i byområdet 2011-19 (vegdata.no).

Samordne areal- og transportutviklingen

De siste tiårene har sjø- og sentrumsnære leiligheter vært populært, men det bygges også nye boliger lenger vekk fra sentrum. Over tid har det vært en ganske stabil andel av befolkningen som bor innenfor rimelig gangavstand til sentrum. Samtidig er det en tendens at den største veksten blant besøks- og arbeidsplassintensive virksomheter skjer utenfor sentrum og i områder der gang-, sykkel- og kollektivbruken er lav. Arealutviklingen legger forutsetningene for transportbehovet i byområdet. Dersom det skal være mulig å «hente ut» en høy gang-, sykkel- og kollektiveffekt av prosjektene i bypakken, vil en tettstedsutvikling «innenfra og ut» være grunnleggende.



Figur 1.8: Prinsipper i samordnet areal- og transportplanlegging (Miljøbyprogrammet).

1.5. Hvordan skal vi få det til?

Prosjektene i bypakken er prioritert ut fra måloppnåelse i pakken og politiske forventninger. I tillegg til selve utvalget av prosjekter, vil det være viktig for måloppnåelsen hvordan pakken gjennomføres og styres. Godt samarbeid mellom offentlige aktører, samordnet virkemiddelbruk, og god ressurs-prioritering, mål- og økonomistyring vil stå sentralt.

Tabell 1.2: Strategier i bypakken.

Hvordan skal vi få det til?		Kommentar
Prioritere	Prioritere prosjekter som gir høyest måloppnåelse.	Prosjektene i bypakken er prioritert for å svare på målene som er satt.
	Løse oppgaver som fylkeskommunen og kommunene ikke klarer med egne midler.	Bypakken inneholder en del «tunge løft» som ikke ville vært mulig uten ekstern finansiering.
	Miljøprofil: Minst 50 % av pakken skal gå til gange-, sykkel- og kollektivtiltak.	I porteføljе-styringen skal satsingen på gange-, sykkel- og kollektivprosjekter opprettholdes.
Samarbeide og samordne	Forpliktende samarbeid stat – fylke – kommuner.	Bypakken er innrettet for å posisjonere byområdet mot statlig tilskuddsordning og inngå avtale med staten.
	Samordne virkemiddelbruk (transport – areal – parkering).	Bypakken skal bygge opp om arealplanlegging, parkering mv. og gi en mer-effekt i forhold til vedtatte mål.
Gjennomføre det som planlegges	Mer for pengene - «gjenbruke det vi har og bygge nytt der vi må».	Ved detaljplanlegging må behov og standarder gjennomgås for å sikre god utnyttelse av ressursene i pakken.
	Forebygge konflikter, unngå omkamper.	Tidlig dialog og gode prosesser vil gi bedre ressursbruk og gjennomføring.
Styring og kontroll	Målstyring: Klar prioritering.	Bruk av handlingsprogram skal bidra til tydeligere mål- og ressursstyring underveis.
	Økonomistyring: Tydelig ansvar og rapportering.	Gode rutiner, kostnadskontroll og økonomistyring vil være avgjørende for gjennomføringen i pakken.

1.6. Tidligere lokalpolitiske behandlinger

Kommunene på Haugalandet og Rogaland og Vestland fylkeskommuner har i lengre tid arbeidet med å forberede nye bompengepakker som kan starte opp når Haugalandspakken er avsluttet. Rogaland fylkeskommune vedtok allerede i 2016 at det skulle startes arbeid med en ny bompengepakke. Sist i desember 2022, sluttet Haugesund bystyre og Karmøy kommunestyre seg til rammene for bypakken.

2016: Rogaland fylkeskommune gjør vedtak om å starte arbeid med ny bompengepakke

- I høringsuttalelsen til KVU Haugesund i 2016, viste Rogaland fylkesutvalg til at KVU-en og regionalplanen posisjonerer Haugalandet for en ny bypakke.
- I «Regional plan for areal og transport på Haugalandet» ble det forutsatt at fylkeskommunene, Statens vegvesen og kommunene i fellesskap skulle «*utforme transportpakke basert på strategier i regional plan og statlig konseptvalgutredning*».
- I sak om takstøkning i Haugalandspakken, vedtok Rogaland fylkesting å be fylkesrådmannen om å «*starte arbeidet med grunnlaget for en ny Haugalandspakke 2*».

2019: Prinsipp-vedtak i sju kommuner og to fylkeskommuner

Våren 2019 behandlet de sju kommunene og de to fylkeskommunene på Haugalandet en felles sak om å starte planlegging av nye bompengepakker, og hvilke pakker som kunne være aktuelle. Det ble gjort felles vedtak om å utarbeide «*en by- og tettstedspakke, samt egne strekningsvise pakker for aktuelle strekninger på E134, E39 og Fv.47*».

2021: Strategivalg om bypakke og to pakker på fylkesvegnettet

Høsten 2021 behandlet kommunene og fylkeskommunene en ny sak om hvilke bompengepakker en skulle gå videre med. Det forelå ikke finansiering for statlig vegnett, og det ble derfor vedtatt å arbeide videre med bompengepakker på fylkeskommunalt og kommunalt vegnett:

1. Bypakke for Haugesund og fastlands-Karmøy.
2. Bompengepakke på fv. 547/Karmøy.
3. Bompengepakke for fv. 47 Haugesund-Sveio.

2022: Haugesund og Karmøy slutter seg til rammene for bypakken

Høsten 2022 behandlet Haugesund, Karmøy og Sveio en prinsipp-sak om hovedtrekkene i bypakken. Haugesund og Karmøy vedtok å slutte seg til en felles bypakke for Haugesund og fastlands-Karmøy, og de foreslåtte rammene for denne. Videre arbeid skulle ta sikte på at bypakken kunne fremmes til lokalpolitisk behandling våren 2023.

I stedet for en egen bompengepakke på fv. 47 Haugesund-Sveio, ble det satt av midler i bypakken til et prosjekt på denne strekningen. Bompengepakken for fv. 547/Karmøy har kommet kortere i prosessen, og vil bli lagt fram til behandling når den er ferdig utarbeidet.

2. PROSJEKTENE I BYPAKKEN

2.1. Samlet prosjekt-portefølje

Bypakken består av fem store veg-/gateprosjekter og ni store gang- og sykkel-prosjekter. I tillegg er det tre sekkeposter (også kalt «programområdetiltak»). Sekkepostene skal finansiere mindre gange- og sykkelprosjekter, kollektiv-investeringer, og mindre utbedrings-, trafikksikkerhets- og miljøprosjekter. Utvalg og prioritering av prosjekter i bypakken er gjort ut fra måloppnåelse og politiske forventninger. Samlet utgjør bypakken en prosjekt-portefølje på ca 4,4 mrd. kr (2022-kr).

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)
	0.	Forskutterte planmidler og bygging av bomstasjoner	70
Veg- og gate-prosjekter	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, trafikksikkerhet og miljø	360
Sum prosjekter i bypakken			**4 390**

Fem store veg- og gateprosjekter

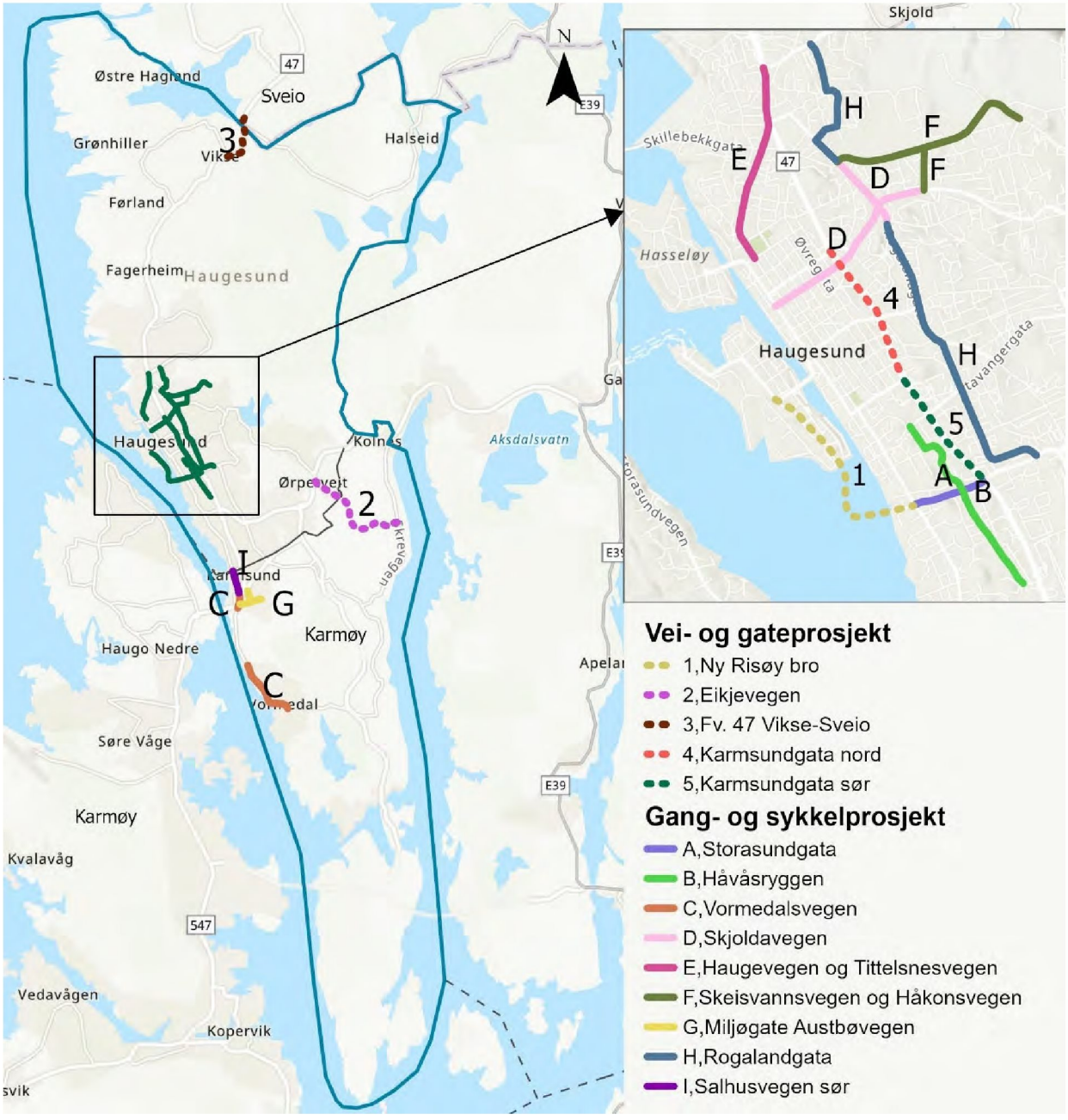
De største prosjektene i bypakken er ny Risøy-forbindelse og Karmsundgata Sør og Nord. Disse vil ha stor betydning for tilgjengelighet til regionale funksjoner og arbeidsplasskonsentrasjoner i Haugesund sentrum og på Risøy – både for kjørende og for gående, syklende og kollektivtransport. Prosjektene berører den mest trafikkerte strekningen i byområdet og forventes å avlaste og forbedre denne, og samtidig redusere barriere-virkning for myke trafikanter. Dette er regionale prosjekter som mange trafikanter vil ha direkte nytte av – både innbyggere i byområdet, men også de som kommer utenfra. Eikjevegen vil gi en mer trafikksikker forbindelse til Kolnes, parallelt gang- og sykkeltilbud, og tilrettelegger for lokal arealutvikling, mens utbedring av fv. 47 vil gi bedre trafikksikkerhet og et sammenhengende gang- og sykkeltilbud mellom Haugesund og søndre del av Sveio.

Ni store gang- og sykkelprosjekter

Bypakken inneholder ni store gang- og sykkelprosjekter, i tillegg til mindre gang- og sykkelprosjekter blant programområdetiltakene. Flere av prosjektene er hovedruter til Haugesund sentrum fra nord, øst og sør og/eller har tilknytning til skole- og idrettsområder. Prosjektene på fastlands-Karmøy utgjør tilsvarende forbindelser i og til områdesenteret på Norheim og skoler på Vormedal. Mange av gang-/sykkelprosjektene er lokalisert i akser med høy biltrafikk og samtidig mange korte reiser. Dette gir mulighet for at flere kan gå, sykle eller reise kollektivt, og dermed redusere kapasitetsutfordringer.

«Sekkeposter» for mindre gang- og sykkel-, kollektiv-, trafikksikkerhet- og miljøprosjekter

I tillegg til de større prosjektene, er det i bypakken satt av ca. 1,1 mrd. kr til programområdetiltak. Disse midlene er så langt ikke fordelt på enkelt-tiltak – dette vil skje ved at det utarbeides et mer detaljert handlingsprogram når bypakken er endelig vedtatt. I kap. 2.4 er det beskrevet hvilke typer tiltak disse «sekkepostene» er planlagt brukt på.



Figur 2.1: Lokalisering av store veg-/gateprosjekter (1-5) og gang- og sykkelprosjekter (A-I) i bypakken.

Prioriteringsrekkefølge blant prosjektene

I bompengepakker skal det være en tydelig prioritering av store prosjekter som grunnlag for porteføljestyringen. Mindre prosjekter kan inngå i sekkeposter som prioriteres underveis.
I bypakken er det lagt opp til følgende prioritering:

- De store veg- og gateprosjektene prioriteres i rekkefølge 1-5. Enkelte delprosjekter i Karmsundgata (prioritet 4 og 5) kan likevel gjennomføres i første del av pakken.
- Parallelt prioriteres de store gang- og sykkelprosjektene i rekkefølge A-I.
- Sekkeposter for mindre gang- og sykkeltiltak, kollektivinvesteringer og utbedring/trafikksikkerhet/miljø disponeres gjennom hele bypakke-perioden.

Miljøprofil

I porteføljestyringen legges det opp til at minst 50 % av midlene i bypakken skal disponeres til gange-, sykkel- og kollektivtiltak. Med i dette regnes delprosjekter i Karmsundgata som er rettet mot å bedre forholdene for gående og syklende, og i tillegg trafikksikkerhets-/miljøprosjekter. De andre store veg- og gateprosjektene vil også gi betydelige forbedringer for gående og syklende, og inkluderer gode gang- og sykkelløsninger, omlegging av trafikk o.a. Tradisjonelt regnes disse likevel ikke med i beregning av miljøprofil. Dette skyldes at det i store prosjekter er mange felles kostnadselementer, som gjør det vanskelig å skille ut hva som er spesielt gang- og sykkel-relatert.

Utbyggingsplan

Utbyggingsplanen for bypakken viser antatt fordeling av prosjekter og kostnader på år/periode. I utbyggingsplanen nedenfor er det tatt utgangspunkt i prioriteringsrekkefølgen som beskrevet over. Noen store prosjekter med høy prioritet er plassert tidlig, samtidig som det er tilstrebet et noenlunde jevnt aktivitetsnivå som utnytter kapasitet og reduserer lånebehov. Enkelte prosjekter er fordelt på flere perioder, fordi de i praksis vil bestå av flere delprosjekter. Utbyggingsplanen gir grunnlag for å vurdere garantibehov og lånekostnader i pakken. Underveis i bypakke-perioden vil prosjektprioriteringen skje gjennom handlingsprogrammet og løpende porteføljestyring.

Tabell 2.2: Utbyggingsplan for bypakken, med antatt fordeling på tre femårs-perioder (beløp i mill. 2022-kr.).

Prioritet	Prosjekter i bypakken	2026-30	2031-35	2036-40	SUM
0.	Forskutterte planmidler og bygging av bomstasjoner	70			**70**
1.	Ny Risøy-forbindelse (fv. 4852/4919)	860			**860**
2.	Eikjevegen (kv. 1008/4346)	230			**230**
3.	Tittelsnesvegen (fv. 47)		200		**200**
4.	Karmsundgata Nord (fv. 47)	100	300	100	**500**
5.	Karmsundgata Sør (fv. 47)	50	50	400	**500**
A.	Storasundgata (fv. 4852)	80			**80**
B.	Håvåsryggen (kv. 4150)	60			**60**
C.	Vormedalsvegen (fv. 4848)	50		30	**80**
D.	Skjoldavegen (fv. 4856/kv. 1890)		250		**250**
E.	Haugevegen-Tittelsnesvegen (kv. 4740/4800/fv. 47)			160	**160**
F.	Skeisvannsvegen (kv. 2100/4980)			80	**80**
G.	Miljøgate Austbøvegen (kv. 1001)			70	**70**
H.	Rogalandgata (kv. 1890/4220/1528/4343)			60	**60**
I.	Salhusvegen Sør (fv. 4852)			55	**55**
Mindre gang- og sykkelprosjekter		150	150	145	**445**
Kollektiv-investering: Framkommelighet, terminaler, holdeplasser mv.		110	110	110	**330**
Utbedring, trafikksikkerhet og miljø		120	120	120	**360**
Sum prosjekter i bypakken		**1 880**	**1 180**	**1 330**	**4 390**

2.2. Store veg- og gateprosjekter i bypakken

1. Ny Risøy-forbindelse (fv. 4852/4919)

Bakgrunn

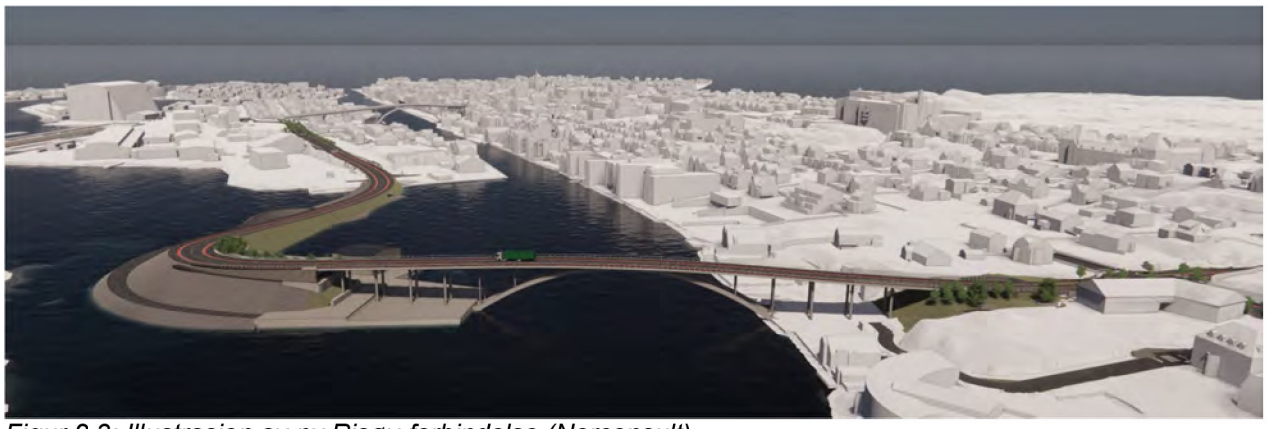
Dagens Risøy bru forbinder bolig-, nærings- og havneområdene på Risøy med Haugesund sentrum og resten av regionen. Trafikk til og fra Risøy går gjennom Karmsundgata/ Strandgata og på tvers av sentrumsgatene. Dagens bru er fra 1939, er bratt og smal, og med et økende vedlikeholdsbehov. Brua er bygd for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

Prosjektfakta ny Risøy-forbindelse	
Type prosjekt	Ny bru med tosidig sykkelfelt og fortau
Lengde	1300 m
Vegeier	Rogaland fylkeskommune
Forventet kostnad	860 mill. kr (2022-kr)
Prosjektstatus	Reguleringsplan 2023

Figur 2.2: Ny Risøy-forbindelse vil gå fra Salhusvegen på fastlandet, via etablert fylling, og over søndre del av Risøy fram til dagens bru.

Beskrivelse av tiltaket

Hensikten med prosjektet er å etablere en god og robust forbindelse til regionale nærings- og havneområder, redusere trafikk i Haugesund sentrum, forbedre forholdene for myke trafikanter i sentrum og over dagens bru, tilrettelegge for økt gåing, sykling og kollektiv, og samtidig ivareta hensyn til kulturarv, bo- og bymiljø. Prosjektet går fra kryss i Salhusvegen på fastlandssiden, med bru over sundet til en utvidet fylling sør for Risøy, videre over søndre del av Risøy og fram til dagens bru. Prosjektet er planlagt som en buebru med seilingshøyde minimum 13 m, gateprofil med to kjørefelt, og tosidig fortau og sykkelfelt over brua fram til Sundsgata på Risøy.



Figur 2.3: Illustrasjon av ny Risøy-forbindelse (Norconsult).

Status for prosjektet

Ny Risøy-forbindelse vil bli det største enkelt-prosjektet i bypakken og det er derfor krav til godkjent reguleringsplan og kostnadsanslag før pakken kan behandles lokalpolitisk. Reguleringsplan med konsekvensutredning ble vedtatt av Haugesund bystyre 19. april 2023. Det foreligger et kostnadsanslag fra november 2022 med sannsynlig kostnad for prosjektet på 770 mill. kr (2021-kr). Prisjustert til 2022 og fratrukket påløpte plankostnader, tilsvarer dette ca. 860 mill. 2022-kr.

2. Ny Eikjeveg (kv. 1008/4346)

Bakgrunn

Dagens Eikjeveg 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 utrygg for myke trafikanter. Den andre forbindelsen til Kolnes, Skrevegen, har utfordringer med trafikksikkerhet og kapasitet i kryss med E134. Planlagt utvidelse av boligområder på Kolnes har rekkefølgekrav knyttet til etablering av ny Eikjeveg.

Prosjektfakta Eikjevegen	
Type prosjekt	Ny veg med parallell gang- og sykkelveg
Lengde	2600 m
Vegeier	Karmøy og Haugesund kommuner
Forventet kostnad	230 mill. kr (2022-kr)
Prosjektstatus	Reguleringsplan 2018

Figur 2.4: Ny Eikjeveg vil gå i ny trasé fra Skrevegen, via nytt grendesenter, og videre langs dagens veg til E134 ved Ørpetveit.

Beskrivelse av tiltaket

Karmøy kommune har signalisert at det er ny Eikjeveg de ser som sitt høyest prioriterte prosjekt i bypakken. Hensikten med prosjektet er å etablere en trafikksikker veg med sammenhengende tilbud for myke trafikanter, og som kan håndtere økt trafikk fra planlagte boligområder på Kolnes. Ny Eikjeveg vil gå i ny trasé fra Skrevegen, via nytt grendesenter, inn på dagens veg, og videre til kryss med E134 ved Ørpetveit. Vegen er regulert som tofelts veg med parallell sykkelveg med fortau og planskilte kryssinger for myke trafikanter.

Status for prosjektet

Reguleringsplanen for ny Eikjeveg ble vedtatt i 2018. Strekningen er ca. 2,6 km, hvorav 700 m i Haugesund og 1,9 km i Karmøy. Anslag ble gjennomført i 2019, og Karmøy kommune har gjort nye kostnadsvurderinger i 2022. Det er sett på mulige innsparinger i forhold til regulert løsning, deriblant å avvente tilkobling til Dølevegen og/eller bruk av gang- og sykkelveg og kryssinger i plan for myke trafikanter. Prosjektet er i så fall vurdert å kunne gjennomføres for ca. 230 mill. kr (2022-kr).

Figur 2.5: Dagens Eikjeveg er stedvis smal og uoversiktlig (Google street view).

3. Tittelsnesvegen (fv. 47)

Bakgrunn

Fv. 47 er en regional forbindelse mellom Sveio/Sunnhordland og Haugesund/Karmøy. Vegen har en trafikkmengde på 5-7.000 ÅDT, er stedvis smal og svingete, med enkelte uoversiktlige kryss og stedvis dårlige grunnforhold. På Haugesund-siden mangler det gang- og sykkeltilbud på strekningen nord for Viksevegen, og det er trafikkfarlige krysningspunkt for myke trafikanter.

Prosjektfakta fv. 47	
Type prosjekt	Ny/utbedret veg med parallell gang- og sykkelveg
Lengde	Ca. 1,2 km
Vegeier	Rogaland fylkeskommune
Forventet kostnad	200 mill. kr (2022-kr)
Prosjektstatus	Reguleringsplan 2022, nytt forprosjekt 2022

Beskrivelse av tiltaket

Hensikten med prosjektet er å utbedre en delstrekning på fv. 47 fra Vikse-krysset nord i Haugesund og videre nordover mot Sveio. Prosjektet skal gi en tilfredsstillende vegstandard, økt trafikksikkerhet og sammenhengende gang- og sykkelløsning. Endelig ambisjonsnivå, vegstandard, og avgrensning av prosjektet i nord og sør, må avklares i forbindelse med reguleringsplanlegging, og i samarbeid med Sveio kommune og Vestland fylkeskommune.

Figur 2.6: Fv. 47 skal utbedres i området fra Vikse-krysset i Haugesund nordover mot Sveio.

Status for prosjektet

Fv. 47 fra Haugesund til Ekrene i Sveio var planlagt bygget i dagens Haugalandspakke. Strekningen ble regulert i 2019, og Haugesund-siden ble senere omregulert i 2022 (H1-standard). Det er gjennomført et forprosjekt i 2022 for å vurdere enklere standard og/eller mulige byggetrinn. I den sammenheng er hele fv. 47 fra Haugesund til E39/Haukås gjennomgått, med særlig vekt på hensyn til trafikksikkerhet og myke trafikanter. Den aktuelle delstrekningen fra Vikse-krysset nordover mot Sveio er i forprosjektet vurdert å kunne gjennomføres for ca. 200 mill. kr (2022-kr).

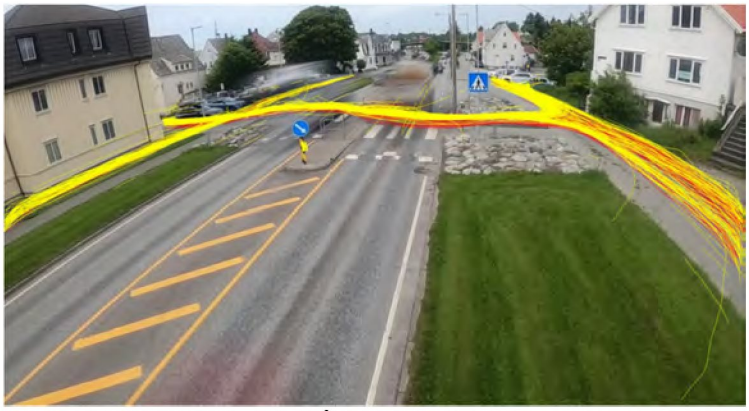
Figur 2.7: Dagens fv. 47 sør for kommunegrensen. Google street view.

Generelt om Karmsundgata – funksjon og utfordringer

Karmsundgata er den viktigste transportaksen til, fra og gjennom Haugesund for både nærings- og privattransport. Karmsundgata har primært funksjon som «atkomstveg» til byen – mer enn å være gjennomfartsåre, og trafikale utfordringer må håndteres i dagens trasé. Trafikkmengden ligger nærmere 28.000 ÅDT og har nådd et kapasitetstak for det som stort sett er en tofelts veg. Særlig kryssene er begrensende for trafikk-avviklingen. Også ved en videre utbygging, vil det være begrensede muligheter for å oppnå kapasitetsvekst.

Figur 2.8: Målpunkt for trafikk sørfra i Karmsundgata (Asplan Viak 2011).

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



Figur 2.9: Kartlegging av gående (gult) og syklende (rødt) i krysningspunkt ved Haugesund stadion (Norconsult)

Gjeldende kommunedelplan for Karmsundgata ble vedtatt i 2015. Planen tilrettelegger for fire sammenhengende kjørefelt for blandet trafikk, tosidig sykkelveg med fortau, og planskilte krysningspunkt for myke trafikanter.
Siden den gang er mål om nullvekst og miljøvennlig byutvikling forsterket. Det er derfor gjennomført et nytt forprosjekt i 2022, der hensikten har vært å undersøke handlingsrommet for sterkere prioritering av gående, syklende og kollektivtransport, samtidig som tilgjengelighet for kjørende opprettholdes.
I forprosjektet er det anbefalt en to-delt utvikling:

- «Karmsundgata Nord» er særlig viktig for gående og syklende til/fra sentrum, og er ikke rute for bybuss. Myke trafikanter prioriteres høyere enn i sør.
- «Karmsundgata Sør» er hovedatkomst til sentrum og har høyere trafikk, slik at framkommelighet også for bil og bybuss er viktig.

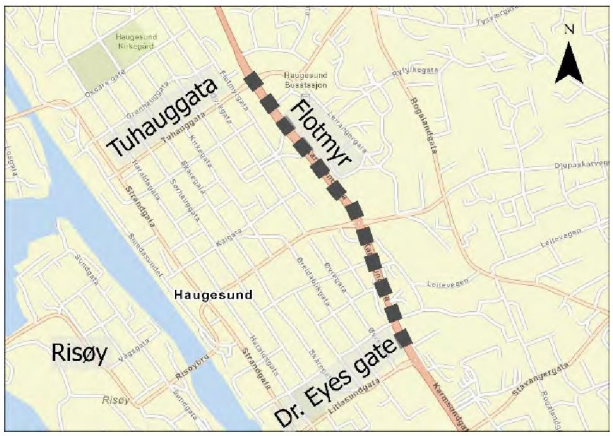
Figur 2.10: To-delt strategi for utvikling av Karmsundgata, med litt ulik grad av gateelementer og prioritering av myke trafikanter i «Karmsundgata Nord» og «Karmsundgata Sør».

4. Karmsundgata Nord (fv. 47)

Bakgrunn

«Karmsundgata Nord» fra Dr. Eyes gate til Tuhauggata/Skjoldavegen har høy trafikkmengde, og kryssene har utfordringer med å avvikle trafikken – særlig om ettermiddagen. Strekningen går parallelt med sentrumskjernen og bussterminal/ byutviklingsområder på Flotmyr. Antall krysningspunkter har over tid blitt redusert, og strekningen oppleves å utgjøre en barriere for gående og syklende øst-vest. Langs Karmsundgata nord-sør er tilretteleggingen for gående og syklende av varierende kvalitet.

Prosjektfakta Karmsundgata Nord	
Type prosjekt	Tofelts bygate med tosidige gang- og sykkelløsninger og kryssing i plan
Lengde	900 m
Vegeier	Rogaland fylkeskommune
Forventet kostnad	500 mill. kr (2022-kr)
Prosjektstatus	Kommunedelplan 2015, forprosjekt 2022



Figur 2.11: Karmsundgata nord fra Dr. Eyes gate til Tuhauggata/Skjoldavegen.

Beskrivelse av tiltaket

I forprosjektet er det anbefalt en kombinasjon av flere delprosjekter, som kan bygges ut i etapper:

- To gjennomgående kjørefelt.
- Omfordeling av arealer og svingefelt i kryss med Tuhauggata/Skjoldavegen og langs Flotmyr for å gi bedre trafikkavvikling i krysset, bedre gatemiljø, og mulighet for gangfelt ved Flotmyr.
- Dagens kulvert ved Skjoldavegen og dagens bru ved Djupaskarvegen forbedres.
- Bytte ut dagens krysningspunkt ved Haugesund stadion med to nye som bedre treffer gang- og sykkelforbindelsene øst-vest.
- Tilrettelegging for gående og syklende nord-sør langs Karmsundgata forbedres.
- Etablere flettefelt nord for krysset med Djupaskarvegen for å gi bedre trafikkavvikling.

Status for prosjektet

Kommunedelplan for Karmsundgata ble vedtatt i 2015. I nytt forprosjekt 2022 er det anbefalt en kombinasjon av tiltak som beskrevet over. Nye kostnadsvurderinger etter forprosjektet støtter seg på anslag i kommunedelplanen, priser fra pågående utbygging sør for Storasundsgata, og med tilleggsvurderinger av stedlige forhold. Karmsundgata Nord er samlet vurdert å kunne gjennomføres innenfor en ramme på ca. 500 mill. kr (2022-kr). Endelige løsninger, kostnader og rekkefølge for delprosjekter må avklares gjennom detaljplanlegging og porteføljestyring i bypakken.

Figur 2.12: Karmsundgata ved Flotmyr har fire felt, der to av feltene i praksis fungerer som lange svingefelt.

5. Karmsundgata Sør (fv. 47)

Bakgrunn

«Karmsundgata Sør» fra Storasundgata til Dr. Eyes gate utgjør den mest trafikkerte strekningen i byområdet, med nærmere 28.000 ÅDT. Trafikknivået har vært jevnt siden 2005, og det er begrenset mulighet for å øke trafikk-kapasiteten. Kryssene har utfordringer med å avvikle trafikken morgen og ettermiddag, og dette gir forsinkelser også for bybussrutene. Tilrettelegging for gående og syklende er av varierende kvalitet. Det er kun to krysningspunkt på strekningen, begge er underganger, og forbindelsen ved sykehuset er særlig smal og bratt.

Prosjektfakta Karmsundgata Sør	
Type prosjekt	Firefelts bygate med tosidige gang- og sykkelløsninger
Lengde	750 m
Vegeier	Rogaland fylkeskommune
Forventet kostnad	500 mill. kr (2022-kr)
Prosjektstatus	Kommunedelplan 2015, forprosjekt 2022

Figur 2.13: Karmsundgata Sør fra Storasundgata til Dr. Eyes gate

Beskrivelse av tiltaket

I forprosjektet er det anbefalt en kombinasjon av flere delprosjekter, som kan bygges ut i etapper:

- Kryss med Storasundgata bygges ut i tråd med vedtatt reguleringsplan, med flettefelt og gang- og sykkelbro.
- Trafikkavviklingen forbedres mellom Dr. Eyes gate og Stavangergata med fire felt og kryssforbedringer.
- Det etableres krysningspunkt i plan og/eller kulvert ved sykehuset/Stavangergata.
- Tilbudet for gående og syklende nord-sør langs Karmsundgata forbedres.
- På sikt vurderes tre eller fire felt også på strekningen fra Storasundgata til Stavangergata.

Status for prosjektet

Kommunedelplan for Karmsundgata ble vedtatt i 2015. I nytt forprosjekt 2022 er det anbefalt en kombinasjon av flere tiltak som beskrevet over. Nye kostnadsvurderinger er gjort på tilsvarende måte som for Karmsundgata Nord. Karmsundgata Sør er samlet vurdert å kunne gjennomføres innenfor en ramme på ca. 500 mill. kr (2022-kr). Endelige løsninger, kostnader og rekkefølge for delprosjekter må avklares gjennom detaljplanlegging og porteføljestyring i bypakken.

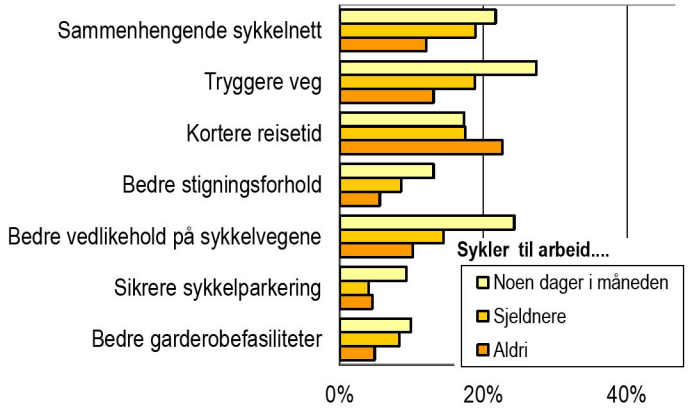
Figur 2.14: Karmsundgata ved Haugesund sykehus, sett fra nord.

2.3. Store gang- og sykkelprosjekter i bypakken

Prioritering av gang- og sykkelprosjekter etter felles kriterier

Haugesund og Karmøy kommuner har spilt inn gang- og sykkel-prosjekter til bypakken og prioritert prosjektene etter hvordan de svarer på felles kriterier:

- Forbindelser med mange korte reiser som gir potensiale for at flere går eller sykler.
- Områder med behov for avlasting av vegnettet.
- Trafikksikkerhets-utfordringer for myke trafikanter.
- Muligheter for kortere og/eller sammenhengende forbindelser.
- Prosjekter som er vanskelig å realisere med ordinære midler.



Figur 2.15: Forhold som gjøre sykling mer attraktivt blant de som sykler sjelden (RVU Haugalandet 2011).

På bakgrunn av de prioriterte innspillene, er det valgt ut ni store gang- og sykkelprosjekter til bypakken. Disse dekker hovedruter mellom bydeler og henholdsvis Haugesund sentrum og Norheim. I tillegg omfattes viktige skoleveger og tilrettelegging ved idrettsparken. Det er ulikt hvor langt de enkelte prosjektene har kommet i planlegging – noen er allerede regulert, andre er under planlegging, eller det er gjennomført forprosjekter. Endelig løsningsvalg og kostnadsanslag vil skje ved detaljplanlegging av prosjektene.

A. Storasundgata (fv. 4852)

Storasundgata fra Salhusvegen og opp til Karmsundgata er en strekning på ca 400 m. Storasundgata ligger mellom den pågående utbyggingen i Karmsundgata i øst, ny Risøy-forbindelse i vest, og med Håvåsryggen på tvers. Det er ønskelig å knytte sammen de planlagte gang- og sykkelforbindelsene i dette området gjennom en oppgradering i Storasundgata. Behovet forsterkes ved at den nye Risøy-forbindelsen forventes å gi økt trafikk og flere tunge kjøretøy på strekningen.

Det er gjennomført et forprosjekt (Norconsult 2021), der det anbefales sykkelveg med fortau langs sørsiden av Storasundgata, fortau langs nordsiden, samt koblinger/ramper til eksisterende bru ved Håvåsryggen og ny bru ved Karmsundgata. Løsningen innebærer en utvidelse av gatetverrsnittet fra dagens 12-13 m til 15-16 m. I forprosjektet er det estimert en kostnad omkring 80 mill. kr (2022-kr). Prosjektet er prioritert høyt med tanke på koordinering med ny Risøy-forbindelse.

Prosjektfakta Storasundgata	
Type prosjekt	Sykkelveg med fortau og ramper
Lengde	400 m
Vegeier	Rogaland fylkeskommune
Kostnadsvurdering	80 mill. kr (2022-kr)
Prosjektstatus	Forprosjekt 2021

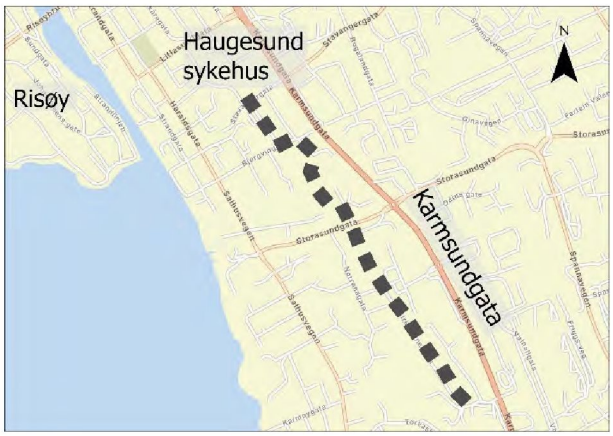
Figur 2.16: Prosjektet omfatter sykkelveg med fortau langs Storasundgata – fra Salhusvegen i vest til Karmsundgata i øst.

B. Håvåsryggen (kv. 4150)

Prosjektet Håvåsryggen strekker seg fra Vidars gate i sør til Haugesund sykehus i nord – en strekning på totalt 1300 m. Prosjektet vil knytte sammen Håvåsen skole, Lillesund skole, Haugesund sykehus, Haugesund sentrum og boligområder omkring.

Haugesund kommune vedtok i mars 2023 å sende forslag til reguleringsplan på høring. Planen legger til rette for å skille gående og syklende (sykkelveg med fortau), for å øke trygghet for alle brukere, og særlig for skolebarn. Prosjektet knyttes i sør sammen med sykkelveg med fortau langs Karmsundgata, og i nord med ny gang- og sykkelveg langs sykehuset.
Løsningen innebærer en utvidelse fra dagens smale gang- og sykkelveg, og i tillegg ny bru over Storasundgata.
Strekningen er kostnadsvurdert til ca 60 mill. kr (2022-kr). Prosjektet er prioritert høyt med tanke på at bru over Storasundgata kan koordineres med bygging av ny Risøy-forbindelse.

Prosjektfakta Håvåsryggen	
Type prosjekt	Sykkelveg med fortau
Lengde	1300 m
Vegeier	Haugesund kommune
Kostnadsvurdering	60 mill. kr (2022-kr)
Prosjektstatus	Planforslag på høring



Figur 2.17: Prosjektet omfatter en forbedring av dagens gang-/sykkelløsning til sykkelveg med fortau - fra Vidars gate i sør til Haugesund sykehus i nord.

C. Vormedalsvegen (fv. 4848)

Prosjektet Vormedalsvegen omfatter bygging av sykkelveg med fortau parallelt med Vormedalsvegen - fra Tuastadvegen på Vormedal til Salhusvegen ved Norheim. Prosjektet består av to delstrekninger på til sammen 1900 m: Røysvegen-Tuastadvegen i sør og tilkobling til Salhusvegen i nord. Den mellomliggende strekningen ble bygget ut i 2020. Prosjektet vil gi trygg og effektiv gang-/sykkelforbindelse fra bydelen Vormedal til funksjoner på Norheim, og tilknytning videre mot Haugesund. Deler av strekningen er skoleveg til Mykje og Vormedal skoler, der det stedvis er smalt fortau i dag.

Det er utarbeidet reguleringsplan for sykkelfelt med fortau for delstrekningen fra Røysvegen til Gamle Vormedalsvegen. Prosjektet er prioritert høyt med tanke på koordinering med kommunalt VA-prosjekt som har tidsfrist for sanering. Samlet kostnadsvurdering er 80 mill. kr (2022-kr).

Prosjektfakta Vormedalsvegen	
Type prosjekt	Sykkelveg med fortau
Lengde	1900 m
Vegeier	Rogaland fylkeskommune/ Karmøy kommune
Kostnadsvurdering	80 mill. kr (2022-kr)
Prosjektstatus	Reguleringsplan 2017 (deler av strekningen)

Figur 2.18: Prosjektet omfatter sykkelveg med fortau langs Vormedalsvegen mellom Vormedal og Moksheim, samt tilknytning til Salhusvegen i nord.

D. Skjoldavegen (fv. 4856/kv. 1890)

Prosjektet Skjoldavegen er tredelt og omfatter Skjoldavegen fra sentrum til Flotmyr, videre opp til Haakonsveg, samt tverrforbindelsen i Rogalandgata fra Skeisvannsvegen til Tysværgata. Strekningen knytter sammen Haugesund sentrum, bussterminalen på Flotmyr, idrettsparken og skoler. Samlet lengde er ca 1400 m.

For strekningen gjennom sentrum tas det sikte på å oppruste fortau/gateløp, samt beholde ensidig sykkelfelt. For strekningen fra Flotmyr til Haakonsveg er det det utarbeidet to ulike forprosjekt, der anbefalt løsning er tosidig sykkelfelt, samt oppgradering av fortau/gateløp. Krysset med Rogalandgata er utfordrende på grunn av mye kryssende trafikk og kan kreve større tiltak. For å sikre gode løsninger og tilkoblinger inn i sidevegnettet, inkluderes derfor en delstrekning i Rogalandgata.
Prosjektet er samlet kostnadsvurdert til ca 250 mill. kr (2022-kr). Endelige løsninger må avklares ved regulering.

Prosjektfakta Skjoldavegen	
Type prosjekt	En- og tosidig sykkelfelt
Lengde	1400 m
Vegeier	Rogaland fylkeskommune/ Haugesund kommune
Kostnadsvurdering	250 mill. kr (2022-kr)
Prosjektstatus	Forprosjekt 2017 og 2023

Figur 2.19: Prosjektet omfatter en- og tosidig sykkelfelt i Skjoldavegen vest og øst for Karmsundgata, og i deler av Rogalandgata.

E. Haugevegen-Tittelsnesvegen (kv. 4740/4800/fv. 47)

Prosjektet omfatter Haugevegen fra Havnaberg/byparken til Haugebanen, og i tillegg gang- og sykkeltilrettelegging videre langs Tittelsnesvegen til kryss med Skeisvollsvegen. Strekningen er hovedsykkelakse til sentrum fra nordre bydel og går til/langs to skoler.

Det er en ambisjon å etablere sykkelfelt, samt oppruste fortau og gateløp langs Haugevegen og gjennom det gamle sentrumsområdet på Hauge. Nordover langs Tittelsnesvegen er det for behov for større bredde og økt trafikksikkerhet for gående og syklende på begge sider av gata, og tilkobling inn mot Skeisvollsvegen. Gang- og sykkelveg eller sykkelveg med fortau, samt omlegging av atkomster kan bli aktuelt på vestsiden.

Prosjektet er samlet kostnadsvurdert til ca. 160 mill. kr. Det er lagt til grunn at det langs Tittelsnesvegen kan bli behov for å se løsninger for gående og syklende i sammenheng med selve gateløpet. Prosjekt-avgrensningen i dette området vil ha betydning for totalkostnaden.

Prosjektfakta Haugevn.-Tittelsnesvn.	
Type prosjekt	Fortau/gateløp og sykkelfelt, gate med fortau
Lengde	1100 m
Vegeier	Haugesund kommune/ Rogaland fylkeskommune
Kostnadsvurdering	160 mill. kr (2022-kr)
Prosjektstatus	Ikke planlagt

Figur 2.20: Prosjektet omfatter oppgradering av fortau/gateløp og sykkelfelt i Haugevegen og økt bredde og trafikksikkerhet for myke trafikanter langs Tittelsnesvegen.

F. Skeisvannsvegen (kv. 2100/4980)

Skeisvannsvegen går langs idrettsparken og to skoler, og er samtidig busstrasé. Haakonsveg gir tilknytning for gående og syklende sør til Skjoldavegen, og er samtidig en forlengelse fra turvegsystemet i Haraldsvang lenger nord. Strekningen er til sammen ca 1400 m.

Haugesund kommune har utarbeidet forslag til reguleringsplan, som er sendt på høring. Planen legger til rette for tosidig sykkelfelt, bredere fortau, omlegging av trasé for skolebuss via Haakonsveg, og ny holdeplass/oppstilling for skolebusser ved idrettsparken. Prosjektet er kostnadsvurdert til ca. 80 mill. kr (2022-kr).

Prosjektfakta Skeisvannsvegen	
Type prosjekt	Sykkelfelt og fortau
Lengde	1400 m
Vegeier	Haugesund kommune
Kostnadsvurdering	80 mill. kr (2022-kr)
Prosjektstatus	Planforslag på høring

Figur 2.21: Prosjektet Skeisvannsvegen omfatter tosidig sykkelfelt, fortau, omlegging av busstrase og ny holdeplass/oppstilling for skolebuss.

G. Miljøgate Austbøvegen (kv. 1001)

Austbøvegen går fra Vormedalsvegen, gjennom næringsområdet på Norheim, og mot nærliggende boligområder på østsiden. Strekningen har gang- og sykkelveg på nordsiden, men det er mange og til dels uoversiktlige krysningspunkter for trafikk til og fra Oasen kjøpesenter og andre bedrifter i området.

Det pågår en områderegulering på Norheim, der det tas sikte på å etablere miljøgate i Austbøvegen med tosidig gang- og sykkeltilbud, oppstramming av kryss, trygge krysningspunkter, og en utforming som gjør det mer attraktivt for myke trafikanter. Dette vil også forbedre tilknytningen mot boligbebyggelse lenger øst, avlaste lokalt vegnett og øke stedskvaliteten for områdesenteret. Videre er det ønskelig å etablere en trygg gangforbindelse på østsiden av Oasen opp til kollektivterminalen på Norheim, og med klarere skille mot dagens parkeringsarealer. De to delstrekningene utgjør til sammen ca. 800 m, og prosjektet er kostnadsvurdert til ca. 70 mill. kr (2022-kr).

Prosjektfakta Austbøvegen	
Type prosjekt	Miljøgate og gangveg
Lengde	800 m
Vegeier	Karmøy kommune
Kostnadsvurdering	70 mill. kr (2022-kr)
Prosjektstatus	Under regulering

Figur 2.22: Prosjektet Austbøvegen omfatter opparbeidelse av miljøgate gjennom næringsområdene på Norheim og gangveg med tilkobling til kollektivterminalen på Norheim.

H. Rogalandgata (kv. 1890/4220/1528/4343)

Rogalandgata med forlengelse til Egils veg er en del av hovedsykkelnettet nord-sør gjennom Haugesund, og er en alternativ akse med mindre trafikk enn Karmsundgata. Aksen går i nærheten av idrettsparken, to barneskoler og tre videregående skoler.

Det er en ambisjon å forbedre fortau og etablere tosidig sykkelfelt på hele strekningen. Det er ustrakt gateparkering i dag, og dette må løses før prosjektet kan gjennomføres. Stedvis smal vegbredde kan gi behov for tilpassede løsninger på noen delstrekninger.

Prosjektet består av to deler: Rogalandgata fra Gina til Tysværgata i sør, og Rogalandgata/ Bråvallagata/Egils veg i nord – til sammen ca. 2500 m. Den mellomliggende delstrekningen omfattes av prosjektet Skjoldavegen. Prosjektet er kostnadsvurdert til ca. 60 mill. kr (2022-kr).

Prosjektfakta Rogalandgata	
Type prosjekt	Sykkelfelt og fortau
Lengde	2500 m
Vegeier	Haugesund kommune
Kostnadsvurdering	60 mill. kr (2022-kr)
Prosjektstatus	Ikke planlagt

Figur 2.23: Prosjektet Rogalandgata omfatter forbedring av fortau og etablering av sykkelfelt i Rogalandgata og Bråvallagata/Egils veg.

I. Salhusvegen Sør (fv. 4852)

Salhusvegen er en del av hovedsykkelnettet nord-sør gjennom byområdet. Salhusvegen går fra områdesenteret Norheim inn mot Haugesund, og videre over i Haraldsgata i sentrum. Hele fylkesveg-delen fra Norheim til Storasundgata i Haugesund har vært et prosjekt i dagens Haugalandspakke, og reguleringsplanen ble godkjent i 2017.

I bypakken prioriteres «Salhusvegen Sør» som et konkret prosjekt. Dette er den sørligste delen av Salhusvegen som ligger i Karmøy kommune. Strekningen har ingen form for tilrettelegging for gående eller syklende i dag, og er planlagt med tosidig sykkelfelt og fortau. I tillegg skal kjørefeltene utvides med tanke på kollektivtrafikk. Prosjektet er kostnadsvurdert til 55 mill. kr (2022-kr).

I bypakken er det en intensjon om å ferdigstille en sammenhengende gang-/sykkeltilrettelegging helt fra Norheim og til Haugesund sentrum. Haugesunds-delen av Salhusvegen vil kunne ha finansiering dersom det godkjennes en forlengelse av dagens Haugalandspakke. Strekningen inn mot sentrum, og fullføring av traséen som helhet, prioriteres som del av handlingsprogrammet og porteføljestyringen.

Prosjektfakta Salhusvegen Sør	
Type prosjekt	Sykkelfelt og fortau
Lengde	700 m
Vegeier	Rogaland fylkeskommune
Kostnadsvurdering	55 mill. kr (2022-kr)
Prosjektstatus	Reguleringsplan 2017

Figur 2.24: Prosjektet Salhusvegen Sør omfatter etablering av tosidig sykkelfelt og fortau, i tillegg til utvidet kjørefelt.

2.4. Programområdetiltak

I tillegg til de større, navngitte prosjektene i bypakken, er det også satt av ca 1,1 mrd. kr (2022-kr) som skal benyttes til mindre investeringsprosjekter rettet mot gåing, sykling, kollektiv, utbedring, trafikksikkerhet og miljø. Dette er mindre tiltak av ulike slag, som ofte kan gi god effekt for mindre beløp. Mens de navngitte prosjektene fortrinnsvis er lengre og sammenhengende strekninger, vil programområdetiltak gjerne bestå av kortere strekninger, mer punktvise tiltak, manglende mellomledd, eller ha en enklere form for tilrettelegging. I utbyggingsplanen er det lagt opp til at programområde-tiltakene gjennomføres parallelt med de større prosjektene, og gjennom hele bypakke-perioden. Nærmere prioritering og planlegging av enkelt-prosjekt vil skje gjennom handlingsprogrammet og porteføljestyringen.

Mindre gang- og sykkelprosjekter

Haugesund og Karmøy kommuner har planlagt for økt gåing og sykling gjennom mange år – både gjennom kommuneplaner, sentrumsplaner, gå- og sykkelstrategier og felles sykkelby-prosjekt. I mindre skala arbeides det med snarveg-prosjekter og hjertesoner i skolekretsene, og det er gjennomført barnetråkkregistreringer.

I arbeidet med bypakken har kommunene spilt inn mange mindre gang- og sykkelprosjekter, i tillegg til de ni store som er navngitt over. Det er valgt at nærmere planlegging og prioritering av disse mindre prosjektene først skjer når bypakken er etablert, og det skal utarbeides et mer detaljert handlingsprogram. I denne omgang settes det av en ramme på 445 mill. kr (2022-kr) til mindre gang- og sykkelprosjekter i bypakken.

Figur 2.25: Sykkelnett i felles sykkelstrategi for Haugesund og fastlands-Karmøy.

Oppgraderinger og bedre framkommelighet for kollektivtransporten

Rogaland fylkeskommune, Kolumbus og kommunene har kartlagt og vurdert ulike investeringstiltak for å styrke kollektivtransporten i byområdet, og med hovedvekt på bybuss-rutenettet. Aktuelle typer tiltak er kort beskrevet nedenfor. I bypakken er det satt av en ramme på 330 mill. kr (2022-kr) til tiltak som kan gjennomføres gjennom hele perioden. Tiltakene prioriteres og planlegges mer detaljert gjennom handlings-programmet.

Figur 2.26: Norheim terminal på fastlands-Karmøy.

Tabell 2.3: Aktuelle investeringstiltak i bypakken for å styrke bybuss-rutenettet.

Tiltak	Beskrivelse
Bedre framkommelighet for bybussene	Det er gjennomført en kartlegging av aktuelle tiltak for å bedre framkommeligheten for bybussene, deriblant etablering av akselerasjonsfelt, bredde-utvidelser, kurve-utretting, kryss-forbedringer, reasfaltering, stenging, forkjørsregulering, signalprioritering/tilfartskontroll, rute-omlegging mv[4]. Det er identifisert til sammen 35 aktuelle prosjekter med en samlet kostnad på ca. 300 mill. kr (2022-kr).
Oppgradering av terminaler og holdeplasser	Noen av bussholdeplassene i byområdet er oppgradert i dagens Haugalandspakke, og en videreføring av dette arbeidet er kostnadsvurdert til ca. 150 mill. kr. Det er i tillegg behov for oppgraderinger ved et par bussterminaler, med blant annet bedre tilkomst og venterom.
Oppgradering av busstraséer i Haugesund sentrum	Haugesund sentrum er største knutepunkt for kollektivtransporten i byområdet, både når det gjelder ruter og passasjerer. Det er gjennomført en studie med tanke på å forsterke og oppgradere kollektivtraséer, gateterminaler og holdeplasser i sentrum. Endelige løsninger og omfang av prosjekter må planlegges mer detaljert.

Utbedring, trafikksikkerhet og miljø

Det er også ønskelig å gjennomføre en del mindre trafikksikkerhetstiltak, oppgraderinger og utbedringer i byområdet. Aktuelle tiltak kan være forbedret belysning, sikre krysningspunkt, fartsreduserende tiltak, avkjøreselssaneringer, oppstramming/ombygging av kryss, universell utforming mv. Både Haugesund og Karmøy kommune har utarbeidet trafikksikkerhetsplaner, der slike tiltak er prioritert. Det settes av 360 mill. kr (2022-kr) til en prosjektpakke, som prioriteres underveis i perioden og gjennomføres så langt det er finansiering.

Figur 2.27: Undergang i Karmsundgata som tidligere har blitt utbedret for å bedre siktforholdene for myke trafikanter. Foto: Haugesunds Avis.

[4] *Norconsult 2020. Kollektivtiltak bybusser Haugesund.*

3. BOMSTASJONER, INNKREVING OG TAKSTER

3.1. Prinsipper for innkrevingssystem og takststruktur

Innkrevingssystemet i bypakken, med bomstasjonsplassering, innkrevingssystem og takster, er planlagt for å bygge opp om målene i pakken, sikre et tilstrekkelig inntektsgrunnlag, fordele den geografiske bompengebelastningen, være enkelt og forståelig, og ellers bygge på statlige «hovedregler» så langt disse passer lokalt.

Tabell 3.1: Prinsipper for utforming av innkrevingssystem og takststruktur i bypakken.

Prinsipp	Begrunnelse/kommentar
Bygge opp om målene i pakken	Innkrevings- og takstsystemet er utformet for å bygge opp om målene i bypakken, med nullvekst i personbiltransport, byutvikling, klima- og miljømål.
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 innkrevingen på reisene i byområdet	En bred fordeling av bompengeinnkrevingen på reisestrømmene i byområdet vil styrke inntektsgrunnlaget for bypakken og gi jevnere bompengebelastning mellom ulike trafikant-grupper.
Være enkelt, forståelig og ressurseffektivt	Innkrevings- og takstsystemet bør være enkelt å forstå og gi en ressurseffektiv innkreving. Kjente elementer fra dagens Haugalands-pakke 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

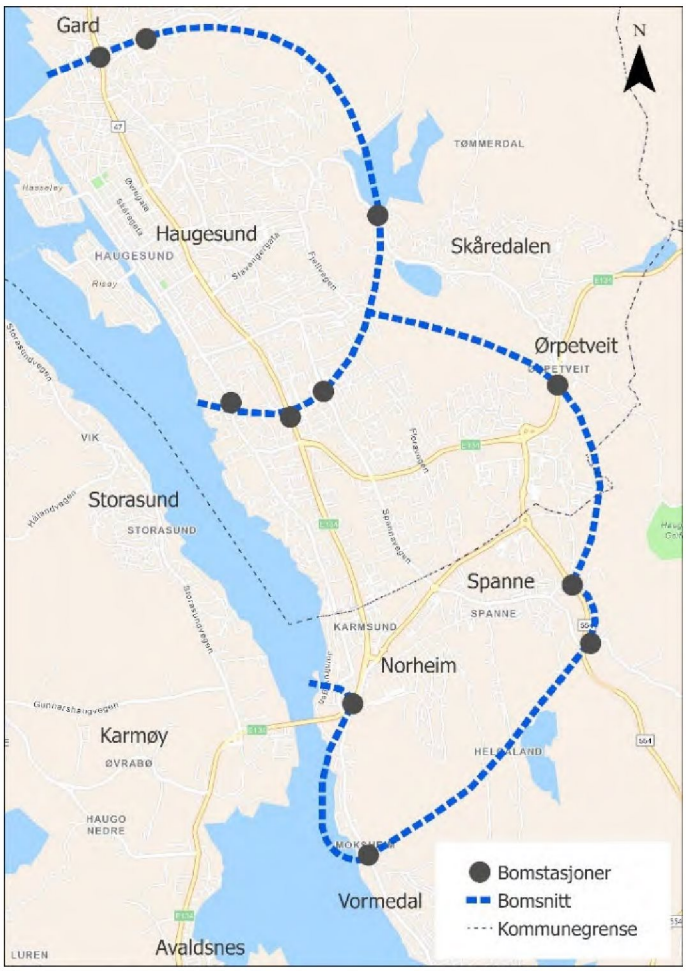
3.2. Plassering av bomstasjoner

Dagens Haugalandspakke har en «sentrumsring» med énvegs innkreving, og to bomstasjoner på E134 med tovegs innkreving. Dette innebærer at pendlere øst- og vestfra betaler begge veger, mens reiser internt i byområdet dels har betaling én veg, og dels ikke betaler. Dette innkrevings-systemet hadde sin bakgrunn i den geografiske prosjekt-fordelingen i Haugalandspakken.

Når det etableres en egen bypakke for byområdet Haugesund og fastlands-Karmøy, må bomstasjonsplassering og innkrevingssystem tilpasses denne. Det er gjennomgått alternative bomstasjonsplasseringer, bomringer og bomsnitt, og ulike varianter er analysert ved hjelp av transportmodell. Det er konkludert med at:

- Bomringen rundt sentrum beholdes som i dagens Haugalandspakke. Alternative varianter som er testet ut, har vist seg å kreve flere bomstasjoner, gi begrenset ekstra-inntekt, innebære stenging av veger, og/eller ikke tilfredsstille bompengeselskapets krav.
- Det opprettholdes bomstasjoner på E134 øst- og vestfra. Statens vegvesen har signalisert at det fortsatt kan være bom på E134 når dette er nødvendig for en hensiktsmessig avgrensning av byområdet.
- Sør i byområdet etableres tre nye bomstasjoner for å dekke trafikk sørfra og fra Karmøy-tunnelen når bomstasjonene på fv. 547 ikke lenger er en del av samme bompengepakke.

- Nye bomstasjoner i sør, sammen med bomstasjonene på E134, utgjør en ny «bomring» sør i byområdet. Denne ringen dekker trafikk til/fra de største målpunktene sør i byområdet, på lignende måte som «sentrumsringen» dekker trafikk til og fra Haugesund sentrum.
- For nye bomstasjoner er det forsøkt å unngå plasseringer som deler boligområder og lokalsamfunn. De tre nye bomstasjonene på fastlands-Karmøy er lagt i tilknytning til skolegrenser.
- Det innføres tovegs innkreving i alle bomstasjonene. Dette gjør at bompenge-betalingen fordeles på flere reiser i byområdet, og grunntaksten kan holdes lavere. Tovegs innkreving gir også en jevnere fordeling mellom korte og lange reiser og kan stimulere til økt gåing og sykling der det er mulig.



Figur 3.1: Plassering av bomstasjoner i bypakken. Dagens sentrumsring beholdes, og nye stasjoner inngår i en bomring omkring målpunkt sør i byområdet.

Arbeidet med bomstasjonsplassering og utforming av innkrevingssystemet har skjedd i dialog med bompengeselskapet Ferde. Ferde har bekreftet at bomstasjonsplasseringene er tilfredsstillende i forhold til utstyrskravene. Det er utarbeidet et eget notat som beskriver bomstasjonsplasseringene mer detaljert – se vedlegg 2.

Tabell 3.2: Hovedgrep for plassering av bomstasjoner og utforming av innkrevingssystem i bypakken.

Hovedgrep for bomstasjoner/innkreving	Begrunnelse/kommentar
Beholde dagens «bomring» rundt sentrum	Dagens «sentrumsring» framstår ressurseffektiv ved at den dekker mange reiser med relativt få bomstasjoner.
Beholde bomstasjoner på E134	I bypakker kan det gis anledning til bomstasjoner på statlig vegnett når dette er nødvendig for en hensiktsmessig avgrensning.
Nye bomstasjoner sør i byområdet	Nye bomstasjoner sør i byområdet dekker trafikk sørfra og fra Karmøy-tunnelen.
Ny bomring omkring målpunkt sør i byområdet	De nye bomstasjonene danner en ny bomring sammen med bomstasjonene på E134. Til sammen dekker sentrumsringen og den nye bomringen trafikk til/fra og mellom de største målpunktene i byområdet.
Innføre tovegs innkreving i alle bomstasjonene	Tovegs innkreving i alle bomstasjoner gjør at bompenge-belastningen blir jevnere fordelt i byområdet, og grunntaksten kan holdes lavere.

3.3. Takster og rabatter

Grunntakst og takststruktur

I bypakken er det lagt til grunn en grunntakst på 14 kr (2022-kr) i takstgruppe 1 (under 3,5 tonn). Dette innebærer at ordinære kjøretøy i takstgruppe 1 betaler 11,20 kr med 20 % brikke-rabatt. Det er lagt til grunn 30 % nullutslipps-rabatt, slik Stortinget nylig har åpnet for. Elbiler i takstgruppe 1 (under 3,5 tonn) betaler da kr. 7,84 (brikkerabatt + elbil-rabatt).
For takstgruppe 2 (over 3,5 tonn) blir grunntaksten det dobbelte av takstgruppe 1 - det vil si 28 kr. Nullutslippskjøretøy i takstgruppe 2 betaler ikke bompenger (100 % rabatt).

Figur 3.2: I bypakken er det lagt til grunn en grunntakst på 14 kr (2022-kr) kr i takstgruppe 1. Foto: Haugesunds avis.

Tabell 3.3: Takststruktur i bypakken, med fordeling etter takstgruppe og miljøklasse. Alle beløp i 2022-kr.

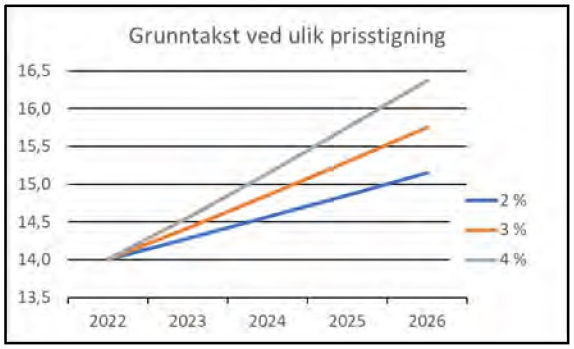
Takstgruppe	Miljøklasse	Uten autoPASS-avtale	Med autoPASS-avtale
Takstgruppe 1 (inntil 3,5 tonn)	Ordinære kjøretøy (bensin, diesel)	14 kr	11,20 kr
	Nullutslippskjøretøy (el-bil, hydrogen)	9,80 kr	7,84 kr
Takstgruppe 2 (over 3,5 tonn)	Ordinære kjøretøy (bensin, diesel)	28 kr	
	Nullutslippskjøretøy (el-bil, hydrogen)	Gratis	

Takststrukturen i bypakken innebærer enkelte endringer i forhold til dagens Haugalandspakke:

Tabell 3.4: Takst- og rabatt-endringer i bypakken, sammenlignet med dagens Haugalandspakke.

Endring fra dagens Haugalandspakke	Begrunnelse/kommentar
Grunntakst 14 kr (2022-kr)	Grunntaksten i dagens Haugalandspakke er 12 kr, men prisvekst gjør at det pr 2023 er grunnlag for å øke til 13 kr. Ny grunntakst på 14 kr i bypakken innebærer en mindre økning i forhold til dette.
30 % rabatt for nullutslippskjøretøy i takstgruppe 1	Stortinget har vedtatt at el-biler skal ha minimum 30 % rabatt i forhold til ordinære kjøretøy. El-biler trenger like mye veg- og parkeringsareal i byområdet som ordinære kjøretøy. Det er derfor lagt til grunn minimums-nivået for elbil-rabatt, framfor en høyere grunntakst.
Takstgruppe 2 betaler dobbel takst	Den nasjonale hovedregelen er at kjøretøy i takstgruppe 2 (over 3,5 tonn) betaler dobbel takst av kjøretøy i takstgruppe 1 (inntil 3,5 tonn). Det vurderes ikke å være lokale grunner til annet. Dagens fordeling mellom takstgruppe 1 og 2 i Haugalandspakken (kr. 12/19) skyldes forutsetninger ved bompengereformen i 2015.

Alle takster, bompengeinntekter og prosjekt-kostnader i bypakken er beregnet ut fra prisnivået i 2022 (2022-kroner). For å opprettholde handlingsrommet i bypakken, må takstene justeres i tråd med prisstigningen underveis. Avhengig av hvor sterk prisstigningen blir, kan det bli aktuelt at første takstjustering skjer allerede i det bypakken åpner (forventet høsten 2025). Ved en årlig prisvekst på 2 %, jf. Norges Banks inflasjonsmål, vil 14 kr i 2022 tilsvare ca. 14,90 kr i 2025.



Figur 3.3: Scenarier for framtidig grunntakst, avhengig av prisstigning.

Timesregel, passeringstak og fritaksordninger

Andre rabattordninger, som timesregel, passeringstak og fritaksordninger, videreføres som i dagens Haugalandspakke. Det blir ordinær timesregel, slik at det bare belastes for én passering pr. kjøretøy pr. time. Månedstak innebærer at det maksimalt belastes 75 passeringer pr kjøretøy pr måned. Utrykningskjøretøy, kollektivkjøretøy og forflytningshemmede med parkeringstillatelse kan gis fritak etter søknad, jf. nasjonale takstretningslinjer. Alle rabatter betinger bruk av elektronisk brikke og gyldig brukeravtale.

Det kan imidlertid ikke være felles timesregel på tvers av flere bompengepakker, siden dette vil betraktes som kryss-subsidiering mellom bompengepakker og ikke være i tråd med regelverket. Dersom det kommer en egen bompengepakke på fv. 547/Karmøy, vil trafikanter som kjører gjennom begge pakkene, måtte betale i begge, selv om passeringene skjer innenfor en time.

Figur 3.4: Dersom det blir etablert to bompengepakker på Haugalandet, må trafikantene betale i begge pakkene.

Tabell 3.5: Timesregel, passeringstak og fritaksordninger i bypakken.

Rabatt-ordning	Begrunnelse/kommentar
Timesregel innenfor bypakken, men ikke felles for flere bompengepakker	Det etableres timesregel innenfor bypakken, slik at det belastes kun for én passering pr. kjøretøy pr. time. Timesregelen gjelder for både takstgruppe 1 og 2. Dette gir jevnere belastning mellom reiser internt og reiser inn/ut av byområdet.
Passeringstak	Maks antall passeringer med betaling er 75 passeringer/måned pr kjøretøy for både takstgruppe 1 og 2. Passeringer utover dette er gratis.
Fritaksordninger	Utrykningskjøretøy, kollektivkjøretøy og forflytningshemmede med parkeringstillatelse kan gis fritak etter søknad, jf. nasjonale takstretningslinjer.

Kan innføre inntektsnøytral tids-differensiering hvis nullvekstmålet ikke nås

Tidsdifferensiering av takster («rushtids-avgift») innebærer at takstene settes høyere i perioder med høy trafikkmengde (morgen og ettermiddag) og lavere i andre perioder. Tidsdifferensiering bidrar til at flere velger å reise utenom rush-periodene, og trafikktoppene flates ut. Dersom trafikknivået er nær eller over kapasitetsgrensen, kan en slik ordning bidra til bedre trafikkavvikling og redusere behovet for vegutbygging. Innføring av tidsdifferensiering kan gjøres «inntektsnøytralt», ved at høyere takst morgen/ettermiddag kompenseres av lavere takst i andre perioder (gjennomsnittstaksten beholdes).

Bypakken har mål om nullvekst i personbiltrafikk. Dersom nullvekstmålet nås, forventes ikke de trafikale utfordringene i byområdet å øke vesentlig, og det innføres derfor ikke tidsdifferensiering fra start i bypakken. Bypakken skal imidlertid vare fram til 2040, og mye kan endre seg så langt fram i tid. Dersom nullvekstmålet ikke nås, og trafikale utfordringer fører til svekket byutvikling, kan tidsdifferensiering vise seg å bli et aktuelt verktøy. I bypakken legges det derfor opp til at kommunene og fylkeskommunen har mulighet og kan ta initiativ til å innføre en inntektsnøytral tidsdifferensiering, dersom nullvekstmålet ikke nås. Dette kan i så fall innføres gjennom ny lokalpolitisk behandling med felles vedtak i Haugesund bystyre, Karmøy kommunestyre og Rogaland fylkesting, og deretter nytt takstvedtak i Vegdirektoratet.

4. TRAFIKK- OG INNTEKTSGRUNNLAG

4.1. Modellering av forventet trafikk (transportanalyse)

For nye bompengepakker skal det gjøres en transportanalyse, der framtidige bomstasjonspasseringer og bompengeinntekter beregnes. Analysen gjøres med transportetatenes felles verktøy «Regional transportmodell» (RTM). Statens vegvesen oppdaterte i 2022 en «delområdemodell» for Haugalandet. Det er gjennomført en transportanalyse for bypakken etter standard metodikk, og hovedresultatene er beskrevet nedenfor. Det er utarbeidet et eget notat som dokumenterer metode, forutsetninger og resultater mer detaljert – se vedlegg 1[5].

Scenarier og forutsetninger som er brukt i transportanalysen for bypakken

Delområdemodellen for Haugalandet er brukt til å analysere forventede reisestrømmer og trafikkmengde i Haugesund og fastlands-Karmøy i 2025, som er antatt å bli åpningsåret for bypakken. 2019 er benyttet som referanseår, siden dette var siste hele år med stabile trafikkdata. For å tydeliggjøre effekten av at bypakken etableres, er det analysert både hvordan situasjonen forventes å være i 2025 før bypakken starter opp (scenario «Basis 2025»), og etter oppstart (scenario «Bypakke 2025»). I disse scenariene er det benyttet sonedata for befolknings- og arbeidsplasser i 2025, basert på framskrivning fra 2022.

Tabell 4.1: Scenarier som er analysert i Regional transportmodell.

Scenario	Hensikt	Innhold
Referanse 2019	Kjent sammenligningsgrunnlag.	Takster og trafikkmengder i Haugalands-pakken pr 2019 (siste hele år før korona).
Basis 2025	Illustrere effekter av forventet samfunnsutvikling til 2025.	Standardprognoser for befolknings-, arbeidsplass- og kjøretøyutvikling. Haugalandspakken er videreført.
Bypakke 2025	Illustrere effekten av å innføre bypakken (andre forhold likt som i Basis 2025).	Bomstasjoner, takster og transport-prosjekter som planlagt i bypakken. I tillegg tatt høyde for en egen bompengepakke på fv. 547/Karmøy.

Forutsetningene i hovedscenariet «Bypakke 2025» er mer detaljert beskrevet nedenfor:

Tabell 4.2: Forutsetninger i hovedscenariet «Bypakke 2025»

Parameter	Forutsetninger i transportanalyse for bypakken
Befolknings- og arbeidsplassvekst	SSB sine middelprognoser til 2025.
Kjøretøy-utvikling	Kjøretøy-prognoser fra Nasjonalbudsjettet for 2023 (NB2023). Ca. 46 % elbil-andel i 2025.
Nye samferdselsprosjekter	De fem store veg-/gate-prosjektene i bypakken er lagt inn i modellen.
Bompengepakker	Bomstasjoner, innkreving og takster som planlagt i bypakken. I tillegg er det tatt høyde for en egen bompengepakke på Karmøy.
Trafikkvekst 2019-2025	Ingen vekst i lange reiser. Forventet trafikkutvikling i byområdet framkommer i analysen – se nedenfor.

[5] *Norconsult 2023. Transportanalyser Bypakke Haugesund. Trafikknotat.*

Forventet trafikk ved innføring av bypakken (scenario «Bypakke 2025»)

Transportanalysen indikerer at forventet befolknings-, arbeidsplass- og kjøretøyutvikling vil gi trafikkvekst fra 2019 til 2025 (scenariet «Basis 2025»). Trafikkmengden i planlagte bomstasjoner i bypakken modelleres å bli ca. 7 % høyere enn i 2019 (totalt 117.100 ÅDT). Dette kan synes å være noe høyt, i og med at trafikken i byområdet i 2022 fortsatt var noe lavere enn i 2019. Den modellerte veksten skyldes blant annet at det er lagt til grunn en sterk økning i elbil-andel, og dermed lavere reisekostnader, noe som erfaringsmessig gir stort utslag i transportmodellen. Den modellerte veksten er størst for private reiser og fritidsreiser, og langt mindre for arbeidsreisene, som er de viktigste med hensyn til trafikk-kapasitet. Ved innføring av bypakken («Bypakke 2025»), modelleres trafikken i planlagte bomstasjoner å bli redusert igjen, og omtrent være tilbake til 2019-nivå (fra 117.100 ÅDT til 110.100 ÅDT). Dette skyldes at flere bilturer enn før må betale bompenger etter innføring av bypakken. I analysen kan enkelt-punkter ha noe avvikende resultater (tabell 4.3), og trafikken i bomstasjonene bør derfor vurderes samlet.

Tabell 4.3: Modellert trafikk pr dag (ÅDT) i nye bomstasjoner, før og etter oppstart av bypakken.

Bomstasjon	ÅDT Referanse 2019	ÅDT Basis 2025 (før oppstart)	ÅDT Bypakke 2025 (etter oppstart)
Tittelsnesvegen (fv. 47)	15.600	16.600	15.800
Skeisvollsvegen (fv. 4862)	2.500	2.600	2.500
Skjoldavegen (fv. 4856)	5.300	5.900	5.800
Salhusvegen (fv. 4852)	6.500	7.100	7.400
Karmsundgata (fv. 47)	24.900	26.500	24.400
Spannavegen/Hemmingstad (fv. 4802)	4.900	5.300	4.500
E134 Ørpetveit	17.400	18.500	17.600
E134 Norheim	22.300	23.500	22.100
Spannavegen/Spannakalven (fv. 4802)	200	200	200
T-forbindelsen (fv. 554)	4.200	4.900	4.500
Vormedalsvegen (fv. 4848)	5.500	5.800	5.500
Modellert trafikk i nye bomstasjoner	**109.300**	**117.100**	**110.100**
Trafikkgrunnlag etter justering[6]			**106.800**

Tilsvarende modelleres antall bilførerturer innenfor og til/fra byområdet å øke fra 2019 til 2025, for deretter å være tilbake på 2019-nivå etter innføring av bypakken («Bypakke 2025»), jf. tabell 4.4. Samlet transportarbeid kan bli noe lavere etter innføring av bypakken enn det var i 2019 (ca. 520.000 kjørte km/dag) – det vil si at bilførerturene gjennomsnittlig modelleres å bli noe kortere.

Tabell 4.4: Forventet trafikk og bomstasjonspasseringer (resultater fra transportanalysen).

	Referanse 2019	Basis 2025	Bypakke 2025	Endring fra 2019 til Bypakke 2025
Antall bilførerturer innenfor og til/fra bypakke-området	131.500	138.000	130.400	- 1 %
Trafikkarbeid (kjørte km) innenfor bypakke-området (ikke gjennomgangstrafikk)	552.600	597.700	522.400	- 5 %

2019 som referanseår

I transportanalysen er det valgt å bruke 2019 som referanseår – både ved kalibrering av transportmodellen og ved analyse av transportutvikling fram til 2025. Dette skyldes at 2019 er siste hele år før korona-pandemien ga perioder med redusert trafikk fra mars 2020 til og med februar 2022. Trafikken i tellepunkter og bomstasjoner i byområdet viste fortsatt lavere trafikk i 2022 enn i 2019 (enkelte punkter sør i byområdet unntatt). Oppstart av en omfattende utbygging i Karmsundgata ved årsskiftet 2021-22 kan også være en medvirkende årsak til dette.

[6] *Modellerte trafikktall er justert ned med 3 % etter kvalitetssikring av transportanalysen (se tabell 4.6).*

4.2. Bompengeinntekter, lokal egenandel og mva.-kompensasjon

Forutsetninger ved beregning av forventede bompengeinntekter

Framtidige bompengeinntekter i bypakken vil blant annet avhenge av antall bomstasjons-passeringer, andel gratis-passeringer, utvikling i elbil-andel, og andel lette/tunge kjøretøy mv. Prognose for elbil-andel i 2025 er hentet fra nasjonalbudsjettet 2023 (46 %). I transportanalysen er andel gratis-passeringer med timesregel beregnet til 33 %, og andel tunge kjøretøy til 3 %. I dagens Haugalandspakke er tilsvarende andel gratis-passeringer med timesregel i byområdet ca 27 %, og andel tunge kjøretøy ca 4 %.

Tabell 4.5: Parametre for å vurdere inntektsgrunnlaget i bypakken.

Parameter	Forutsetning
Antall daglige bomstasjonspasseringer (trafikkgrunnlag i bypakken)	106.800 (etter justering – se nedenfor)
Grunntakst, takstgruppe 1 og 2	Kr. 14/28 (2022-kr)
Elbil-andel i 2025	46 % (NB 2023)
Andel tunge kjøretøy	3 % (RTM)
Gratispasseringer på grunn av timesregel	33 % (RTM)
Gratispasseringer på grunn av andre rabatter	5 %
Brikke-rabatt, takstgruppe 1	20 %
Nullutslippsrabatt	30 % for takstgruppe 1, 100 % for takstgruppe 2
Trafikkvekst i bypakke-perioden	Nullvekst for alle kjøretøygrupper
«Justeringsfaktor» for inntekter (se nedenfor)	0,925

Justert trafikkgrunnlag, gjennomsnittstakst og inntektsgrunnlag

For å kvalitetssikre resultatene fra transportanalysen, er det gjort en analyse av 2019-situasjonen på Haugalandet («Referanse 2019») og sammenlignet med reell trafikk og inntekter i Haugalandspakken samme år. Modellert antall bomstasjonspasseringer i byområdet ble ca. 3 % høyere enn reelt i Haugalandspakken, beregnet gjennomsnittstakst ble ca. 8 % for høyt, og beregnede bompengeinntekter ca 11 % for høyt. Den største inntekts-forskjellen skyldtes at transportanalysen beregnet færre gratispasseringer med timesregel enn reelt.

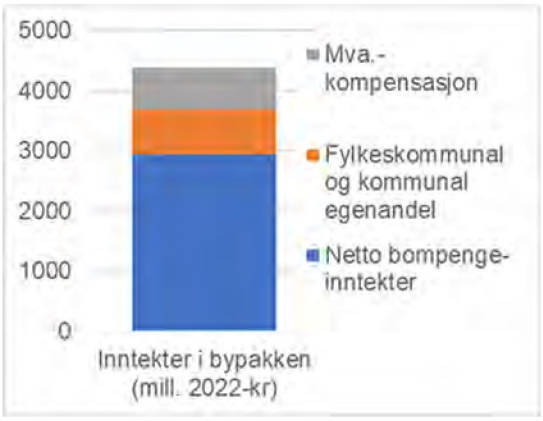
I inntektsberegningen for bypakken er det derfor valgt å justere trafikk- og inntektsgrunnlaget tilsvarende. Sammenlignet med resultatene fra transportanalysen, er det lagt til grunn ca. 3 % færre bomstasjonspasseringer, ca. 8 % lavere gjennomsnittstakst, og ca. 11 % lavere bompengeinntekter totalt – se tabell 4.6.

Tabell 4.6: Justert trafikk- og inntektsgrunnlag i bypakken etter kvalitetssikring.

	Justering etter kvalitetssikring	Justert trafikk- og inntektsgrunnlag
Forventet antall bomstasjonspasseringer (trafikkgrunnlag)	-3 %	106.800 ÅDT
Gjennomsnittstakst	-8 %	6,16 kr (2022-kr)
Årlige netto bompengeinntekter (inntektsgrunnlag)	-11%	197 mill. kr/år (2022-kr)

Lokal egenandel og mva.-kompensasjon

I tillegg til bompengeinntekter, vil bypakken ha inntekter i form av lokal egenandel og mva.-kompensasjon fra Rogaland fylkeskommune, Haugesund kommune og Karmøy kommune. I nye bypakker krever staten at fylkeskommunene og kommunene skal bidra med en egenandel tilsvarende 20 % av netto investeringskostnader på eget vegnett (beregnet uten mva.). Basert på et totalt investeringsvolum på 4.390 mill. kr i bypakken, forventes den lokale egenandelen å utgjøre totalt ca. 738 mill. kr, tilsvarende ca 49,2 mill. kr pr år (2022-kr).



Figur 4.1: Forventede inntekter i bypakken.

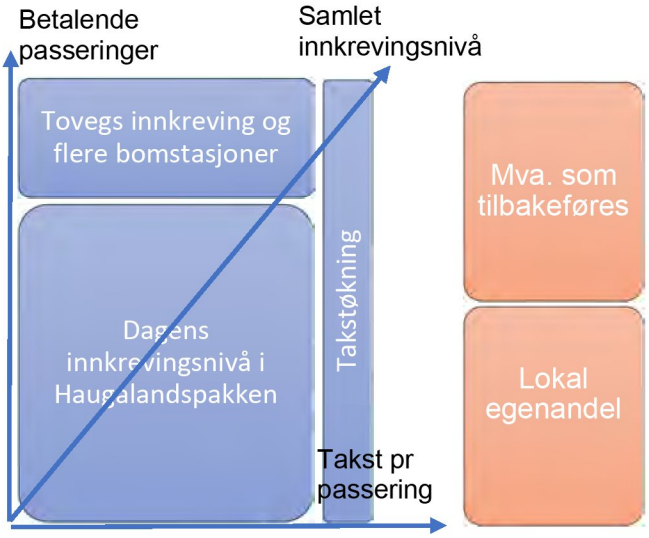
For de store og navngitte prosjektene i bypakken, er den lokale egenandelen fordelt etter vegeier, jf. prosjektporteføljen i kap. 2. Rogaland fylkeskommune er vegeier for de fleste av de store prosjektene, og må derfor stille med en høyere egenandel enn kommunene. Blant de mindre prosjektene (sekkepostene), er det lagt til grunn at hovedtyngden vil komme på det lokale (kommunale) vegnettet, og med en fordeling mellom kommunene tilsvarende folketallet.

Dette gir en egenandel for Rogaland fylkeskommune på ca. 34 mill. kr/år, ca. 10,2 mill. kr/år for Haugesund kommune, og ca 5 mill. kr/år for Karmøy kommune (2022-kr).

Tabell 4.7: Fordeling av lokal egenandel (2022-kr).

Årlig lokal egenandel	
Rogaland fylkeskommune	Ca. 34 mill. kr/år
Haugesund kommune	Ca. 10,2 mill. kr/år
Karmøy kommune	Ca. 5,0 mill. kr/år
Sum fylkeskommunal og kommunal egenandel	**Ca 49,2 mill. kr/år**

I tillegg til lokal egenandel, er det praksis i bompengepakker at fylkeskommunene og kommunene bidrar med mva.-kompensasjon fra egne prosjekter. Basert på 4.390 mill. kr i investeringsvolum, vil dette utgjøre ca. 702 mill. kr (2022-kr). Fordelingen mellom Rogaland fylkeskommune, Haugesund og Karmøy kommune, vil følge investeringene til de enkelte vegeierne.
Prinsipielt er mva.-kompensasjon å regne som fylkeskommunenes og kommunenes frie midler. I bypakken vil fylkeskommunene og kommunene først betale kostnader på egne prosjekter inkl. mva. Deretter kreves mva.-beløpet tilbake fra staten, jf. merverdiavgifts-kompensasjonsloven, og nettobeløpet eks. mva. hentes fra bypakken.



Figur 4.2: Illustrasjon av inntekts-kilder i bypakken. Bompenger (blå) og offentlige midler/mva.-refusjon (oransje). Størrelsen på figurene er ikke representativ.

Forventede driftsutgifter i bypakken

Etter bompengereformen i 2015 er innkreving, system- og økonomiforvaltning i bompengesektoren samlet i regionale enheter. Utgiftene for dette fordeles på de enkelte bompengepakkene etter en kombinasjon av antall bomstasjonspasseringer, inntekter og faste kostnader. For å vurdere framtidige driftsutgifter i bypakken, er det sammenlignet med dagens Haugalandspakke. Haugalandspakkens driftsutgifter er så skalert i forhold til antall bomstasjoner og forventet antall bomstasjonspasseringer og inntekter i bypakken. Basert på dette, er det lagt til grunn et driftsnivå på ca. 33 mill. kr pr år (2022-kr) i bypakken.

Statlig tilskuddsordning for mindre byområder

I Nasjonal Transportplan 2022-33 ble det innført en ny statlig 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*».
Tilskuddsordningen forutsetter at de fem 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*». Dersom tilskuddsordningen blir videreført permanent, kan det gi ekstra investeringsmidler på toppen av bypakkens planlagte prosjekt-portefølje. Så lenge dette ikke er avklart, kan imidlertid ikke tilskuddsordningen regnes med i finansieringsgrunnlaget for bypakken.

Figur 4.3: Haugesund kommune, Karmøy kommune og Rogaland fylkeskommune deltar i et «regionby-nettverk» for å oppnå statlige tilskudd til miljøvennlig bytransport.

4.3. Forventet handlingsrom i bypakken (finansieringsanalyse)

Basert på resultatene fra inntektsberegningen, er det vurdert hvor mye prosjekter som kan finansieres i bypakken. Det må da også tas hensyn til fordelingen av prosjektene gjennom bypakke-perioden, prisstigning, innskudds- og lånerenter.

Det er lagt til grunn en investeringsprofil som beskrevet i utbyggingsplanen (kap. 2.1), beregningsteknisk lånerente og innskuddsrente fra bompengeveilederen, og prisstigning i henhold til Norges Banks inflasjonsmål.

Tabell 4.8: Forutsetninger i finansieringsanalysen

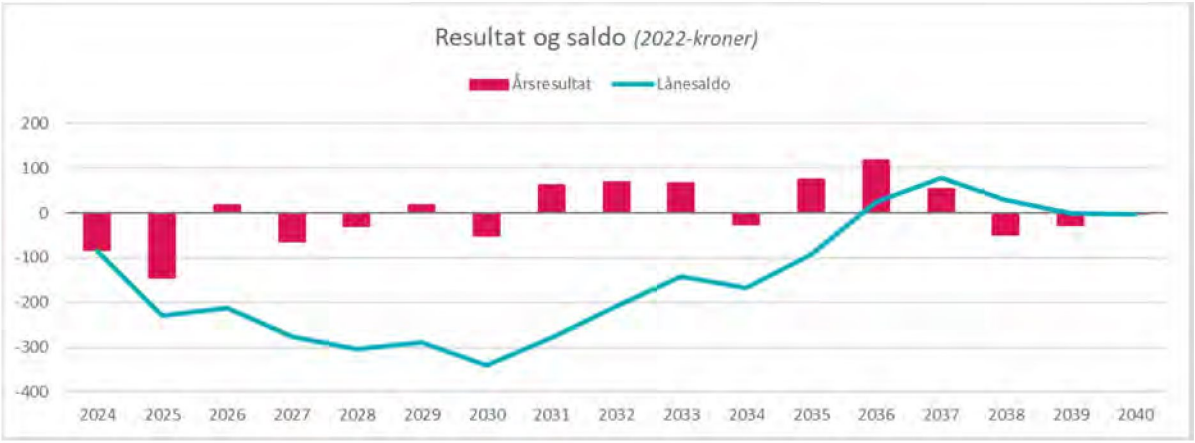
Parameter	Forutsetning
Lånerente	5,5 % første 10 år, deretter 6,5 %
Innskuddsrente	1,5 % første 10 år, deretter 2,5 %
Årlig prisstigning	2 %

Det er videre lagt til grunn at beregnet, netto bompengeinntekter vil holde seg stabilt på ca. 197 mill. kr/år (2022-kr). Dette innebærer på den ene siden at det ikke er lagt til grunn trafikkvekst i bypakke-perioden – heller ikke for nærings- og gjennomgangstrafikk. På den annen side forutsettes en jevn gjennomsnittstakst, det vil si at grunntaksten kontinuerlig justeres med prisvekst og endring i elbil-andel mv. Totalt forventes det da at bypakken kan finansiere prosjekter for 4.390 mill. kr (2022-kr).

Tabell 4.9: Resultater fra finansieringsanalysen (alle tall i mill. 2022-kr).

Forventet inntekt/utgift i pakken	Gjennomsnittlig årlig beløp	Sum i bypakke-perioden[7]
Netto bompengeinntekter	197	2.950
Fylkeskommunal og kommunal egenandel	49	738
Fylkeskommunal og kommunal mva.-kompensasjon	47	702
Sum prosjekter i bypakken	**293**	**4.390**

De første årene i bypakken er det lagt til grunn at investeringene kan bli høyere enn inntektene, siden kommunene har ønsket å komme raskt i gang med flere av prosjektene. Dette innebærer at bypakken må ta opp lån, som igjen medfører lånekostnader. Det er beregnet lånekostnader på ca. 150 mill. kr (2022-kr) og maksimalt låneopptak på ca. 340 mill. kr (2022-kr) i 2030, tilsvarende ca. 400 mill. 2030-kr. Dette må Rogaland fylkeskommune som oppdragsgiver garantere for. Garanti-beløpet prisjusteres ikke, og det er derfor lagt til grunn en garanti på 500 mill. kr for å gi noe fleksibilitet til porteføljestyring og låneopptak. Både låneopptak og lånekostnader vil påvirkes dersom store prosjekter kommer tidligere eller senere enn det som er angitt i utbyggingsplanen.



Figur 4.4: Forventet årsresultat i finansieringsanalysen (netto inntekter fratrukket investeringer i henhold til utbyggingsplanen) og lånesaldo for bypakken underveis i perioden (mill. 2022-kr).

4.4. Vurdering av usikkerhet

Vurdering av enkelt-forutsetninger i transport- og finansieringsanalysen

I transportanalysen, inntektsberegningen og finansieringsanalysen, er det forutsetninger som har varierende grad av usikkerhet. For å belyse usikkerhet på inntektssiden i bypakken, og hvilke forutsetninger som påvirker denne, er det gjennomført en «følsomhetsanalyse». Dette innebærer at utvalgte forutsetninger endres én etter én, og det beregnes hvor stort utslag hver av disse gir. I tabell 4.10 er det illustrert hvordan saldoen ved avslutning av bypakken i 2040 kan bli påvirket.

Tabell 4.10: Forventet saldo ved avslutning av bypakken i 2040 dersom enkelt-forutsetninger endres.

	Forventet saldo ved avslutning av bypakken i 2040 (mill. 2022-kr)
Ingen elbil-rabatt	644
Høyere trafikk (standard fylkesvise prognoser)	391
Lavere elbil-andel (NB2021)	186
Ingen Karmøy-pakke	38
Høyere rentenivå (+ 1%-poeng)	-40
Lavere trafikk (- 3 %)	-143
Flere fripasseringer med timesregel (+ 5%-poeng)	-369

[7] *Finansieringsanalysen er gjort i løpende kroner, og beløp i 2022-kr er avrundet.*

Følsomhetsanalysen indikerer at det er andel gratispasseringer som følge av timesregel og framtidig trafikkutvikling som eventuelt kan gi reduserte bompengeinntekter i bypakken. Motsatt kan høyere trafikkutvikling gi høyere inntekter. Lavere elbil-andel og eventuell fjerning av nullutslippsrabatten vil også styrke inntektsgrunnlaget, men siden den vedtatte gjennomsnittstaksten uansett skal holdes fast, vil den praktiske konsekvensen være at grunntaksten ikke trenger økes like raskt som prisstigningen.

I inntektsberegningen er usikkerheten rundt andel gratispasseringer og trafikkgrunnlag hensyntatt på følgende måte:

- Andel gratispasseringer:
  Det er lagt til grunn en høyere andel gratispasseringer med timesregel og lavere gjennomsnittstakst enn resultatene fra transportanalysen reelt viser (ca -8 %), jf. kap. 4.2. Justeringen er basert på en sammenligning av transportanalyse for 2019 med reell trafikk og inntekter i Haugalandspakken samme år.
- Trafikkutvikling:
  Tilsvarende er det lagt til grunn at antall bomstasjonspasseringer i bypakken vil være ca. 3 % lavere enn resultatene fra transportanalysen indikerer, jf. kap. 4.2. Det er ikke lagt til grunn trafikkvekst for noen kjøretøygrupper i bypakkeperioden, siden heller ikke Haugalandspakken har hatt trafikkvekst i byområdet siden oppstarten. Det er også tatt høyde for at det kan komme en egen bompengepakke på Karmøy, og at dette kan gi noe redusert trafikk mellom øysiden av Karmøy og byområdet.

Oppsummert om usikkerhet

Med de grepene som er beskrevet for å redusere usikkerhet i transport- og finansieringsanalysen, vurderes inntektssiden i bypakken å være relativt robust. Likhetstrekkene med dagens Haugalandspakke har gitt et sammenligningsgrunnlag som ikke alle nye bompengepakker har. Enkelte forutsetninger kan vise seg å gi noe høyere inntekter, mens andre kan gi noe lavere. Det vil være nødvendig å justere grunntaksten med prisvekst og endret elbil-andel underveis i bompenge-perioden for at gjennomsnittstaksten skal opprettholdes. Dersom slike justeringer blir «hengende etter», vil inntektsgrunnlaget bli redusert. Det legges opp til at den politiske styringsgruppen får mandat til å slutte seg til slike takstjusteringer på vegne av kommunene og fylkeskommunen.

Når det gjelder utgiftssiden i bypakken, er det ulikt hvor langt de enkelte prosjektene har kommet i planlegging, og kostnadsvurderingene for prosjektene har derfor ulik grad av sikkerhet. For noen prosjekter er det gjennomført en anslagsprosess på bakgrunn av reguleringsplaner, for noen er det gjort kostnadsvurderinger som del av forprosjekt, mens andre prosjekter er sammenlignet med erfaringer fra lignende, ferdigbygde prosjekt. Langt de fleste navngitte prosjektene er likevel planlagt på et eller annet nivå, eller er under planlegging, og det er gjennomgående lagt til grunn god standard og trafikksikre løsninger.

Når det gjelder framtidige byggekostnader, er det vanskelig å forutse om prisvekst for veganlegg fortsatt vil øke mer enn konsumprisindeksen (og dermed takstene), eller om byggekostnadene kan «svinge tilbake». Dette må uansett håndteres i porteføljestyringen underveis. Det er beskrevet en utbyggingsplan og prioriteringsrekkefølge for prosjektene som skal tydeliggjøre hvilke prosjekter som bærer risikoen dersom det eventuelt oppstår en underdekning i pakken. Flere av prosjektene kan i tillegg gjennomføres som delprosjekter (Karmsundgata), eller kan bygges etappevis (flere av gang- og sykkelprosjektene). Dette gir muligheter for at enkeltprosjekter kan tilpasses til den avsatte rammen, eller til omprioriteringer mellom prosjektene underveis.

5. ORGANISERING OG STYRING

For bypakken skal det etableres en styringsgruppe som har ansvar for prioritering av prosjektene. Styringen skal skje etter prinsippene for porteføljestyring – det vil si at utbyggingen i pakken tilpasses inntektsrammene. Det er ikke anledning til å øke takstene utover fastsatt gjennomsnittstakst, eller forlenge innkrevingsperioden, for å dekke inn kostnadsøkninger.

Roller og ansvar

I gjennomføringen av bypakken er det flere aktører som er involvert, og som vil ha ulike oppgaver og ansvar:

Tabell 5.1: Roller og ansvar blant aktørene i bypakken.

Rolle	Aktør	Ansvar
Myndighet	Vegdirektoratet	Gir tillatelse til innkreving av bompenger (prosjektavtale), fastsetter takstopplegg, har tilsyn med bompengeselskapene og rapporterer til Samferdselsdepartementet.
Bompenge-selskap	Ferde	Anskaffer og drifter innkrevingsutstyr. Sikrer innkreving, forvalter midler, søker om og kunngjør takstjusteringer.
Utsteder	Pr 2023: Flyt	Inngår avtale med kunder, utsteder brikker, krever inn bompenger.
Oppdragsgiver	Rogaland fylkeskommune	Inngår finansieringsavtale med bompengeselskapet, rekvirerer midler, holder oversikt over bruk av bompenger og rapporterer til Vegdirektoratet.
Garantist	Rogaland fylkeskommune	Garanterer for bompengeselskapets lån.
Planmyndighet	Kommunene	Behandler planer etter plan- og bygningsloven.
Vegeier/ prosjekteier	Fylkeskommunen og kommunene	Gjennomfører prosjekter på eget vegnett innenfor rammene i pakken.
Styringsgruppe	Oppnevnes	Porteføljestyring av prosjektene i pakken. Fastsetter handlingsprogram og rapporterer mål- og resultatoppnåelse.

Politisk styringsgruppe

Når bypakken er vedtatt i Stortinget, oppnevnes det en politisk styringsgruppe, som vil ha ansvar for porteføljestyringen i bypakken og mandat til å justere prosjektbevilgninger og -rekkefølge. For å gjøre det enklere å opprettholde gjennomsnittstaksten og handlingsrommet i pakken, gis styringsgruppen også myndighet til, på vegne av kommunene/fylkeskommunen, å slutte seg til prisjustering av takster og gjøre inntektsnøytrale endringer i tråd med gjeldende takstreningslinjer.

Styringsgruppen vil bli ledet av Rogaland fylkeskommune og ha politiske representanter fra fylkeskommunen, Haugesund kommune og Karmøy kommune. Statsforvalteren i Rogaland deltar med ansvar for koordinering av statlige interesser. Statens vegvesen vil delta som statlig sektormyndighet dersom det inngås avtale om statlig tilskuddsordning for mindre byområder, eller dersom statlige prosjekter gjør det nødvendig å samordne bompengeinnkreving. Det tilstrebes konsensus i styringsgruppen, men dersom det ikke oppnås enighet, vil saker i ytterste konsekvens måtte sendes Rogaland fylkesting til endelig beslutning.

Prosjekt-prioritering/porteføljestyring

I porteføljestyringen av bypakken er det lagt opp til følgende prioritering, jf. kapittel 2.1:

- De store veg- og gateprosjektene prioriteres i rekkefølge 1-5.
- Parallelt prioriteres de større gang- og sykkelprosjektene i rekkefølge A-I.
- Sekkeposter disponeres gjennom hele bypakke-perioden.

I porteføljestyringen legges det opp til at minst 50 % av midlene skal gå til gang-, sykkel- og kollektivtiltak.

Det er utarbeidet en utbyggingsplan for bypakken, med forventet fordeling av prosjekter på tre femårs-perioder. Som grunnlag for porteføljestyringen, utarbeides et mer detaljert handlingsprogram, og dette rulleres årlig. Handlingsprogrammet skal som utgangspunkt vise:

- Forventet økonomisk handlingsrom og usikkerhetsfaktorer.
- Periodisering og prioriteringsrekkefølge for gjenværende prosjekter.
- Rapportering på måloppnåelse, gjennomføring av prosjekter og økonomi/ressursbruk.

Endringer i porteføljen kan gjøres på bakgrunn av måloppnåelse, endrede samfunnsbehov, plan-/prosjektframdrift, økonomisk situasjon i pakken eller annet. Oppdatert handlingsprogram og rapportering sendes kommunestyrene og fylkestinget til orientering.

Administrativ koordinering

Det opprettes en administrativ koordineringsgruppe der alle partene deltar. Gruppen ledes av Rogaland fylkeskommune og har ansvar for faglig koordinering og avveiing av sakene til politisk styringsgruppe, samt koordinering i egen etat. Videre opprettes det et sekretariat som er bindeledd mellom partene, og som forbereder møter og saker til administrativ koordineringsgruppe og politisk styringsgruppe. Rogaland fylkeskommune har arbeidsgiveransvar for sekretariatet i bypakken.

Finansiering

Partene dekker selv egen ressursbruk ved deltagelse i politisk styringsgruppe, administrativ koordineringsgruppe og prosjektgrupper mv. Sekretariatets arbeid med administrasjon og rapportering på prosjektene i bypakken, kan (del-)finansieres med bompenger innenfor rammene av veglovens § 27. Partene kan bli enige om å styrke det administrative arbeidet utover det vegloven åpner for, og kostnadsdeling av dette.

Avtaler og garantier

Rogaland fylkeskommune fatter vedtak om garanti for bompengeselskapets lån i forbindelse med lokalpolitisk behandling. Etter stortingsbehandlingen gir Samferdselsdepartementet fullmakt til Vegdirektoratet, som inngår prosjektavtale med Ferde. Deretter inngår Rogaland fylkeskommune finansieringsavtale med Ferde. Når disse avtalene er på plass, kan Ferde ta opp lån i pakken, og fylkeskommunen kan rekvirere midler på vanlig måte.

6. KONSEKVENSER OG MÅLOPPNÅELSE I BYPAKKEN

6.1. Bompengebelastning

Da Rogaland fylkesting i 2021 vedtok å arbeide videre med tre bompengepakker, ble det presisert at det skulle utredes konsekvenser av samlet bompengebelastning fra de ulike pakkene. Samferdselsdepartementet har vært opptatt av det samme, og i brev påpekt at det er «*viktig å vurdere om bompengebelastningen i området blir akseptabel i forhold til nytten*».

Flere reiser må betale i bypakken, men fortsatt relativt lav takst

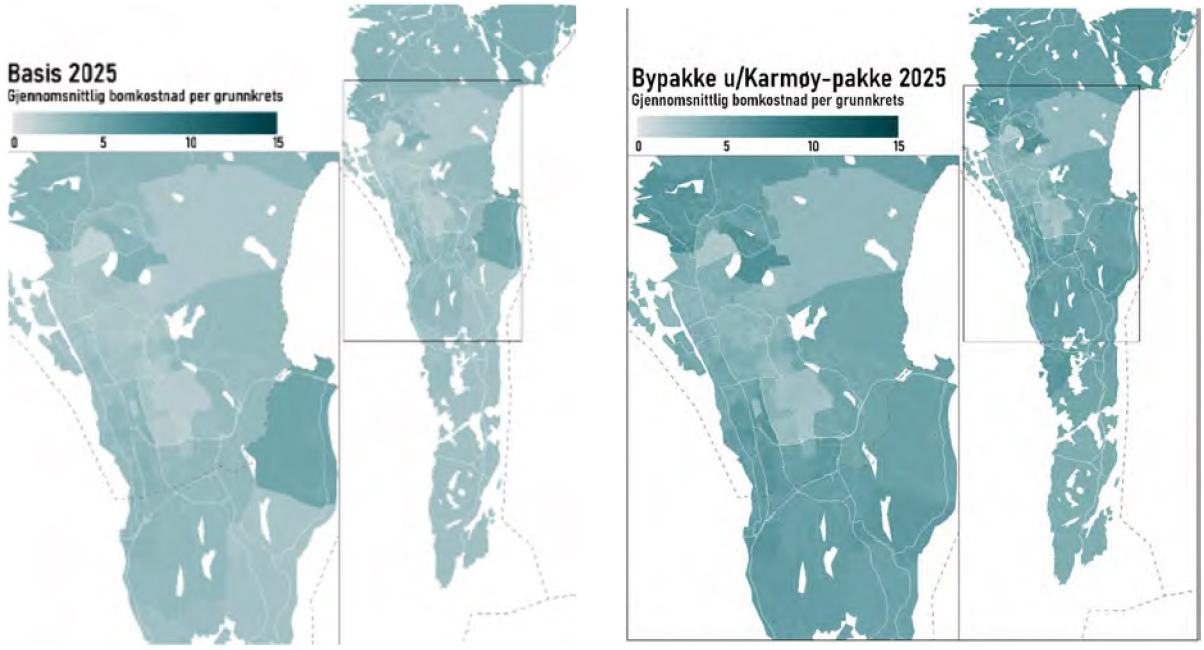
Dagens Haugalandspakke har grunntakst på 12 kr. Forrige takstjustering var i 2021, og prisvekst gjør at det pr 2023 er grunnlag for å øke taksten til 13 kr. Siden Haugalandspakken var planlagt å avsluttes sommeren 2023, ville en ny takstjustering ha begrenset effekt, og er derfor ikke gjennomført. Dersom det vedtas en forlengelse av Haugalandspakken, kan ny justering bli aktuelt.

I bypakken planlegges det for en grunntakst på 14 kr, noe som innebærer en mindre økning fra dagens 12 (13) kr. Dette vil fortsatt være lavere enn de fleste andre bypakker og regionale bompengepakker, jf. tabell 6.1. Samtidig vil det i bypakken bli etablert nye bomstasjoner og tovegs innkreving, slik at antall betalende passeringer forventes å øke med ca 50 % fra dagens Haugalandspakke. Dette vil ha større virkning på bompengebelastningen enn selve takstøkningen. Kombinasjonen av en forholdsvis lav takst og flere betalende passeringer, har fordeler ved at belastningen fordeles på flere reiser og blir jevnere geografisk, enn om det hadde vært høyere takst og færre trafikanter som betalte. I tillegg må en høyere andel av de korte reisene betale, noe som kan gi motivasjon til at flere velger å gå eller sykle. Belastningen for pendlerreiser, lange reiser og gjennomgangstrafikk blir mindre endret, siden det også tidligere har vært tovegs innkreving på E134.

Tabell 6.1: Takstnivå for takstgruppe 1 i en del regionale bompengepakker (2023).

Bompengepakke	Ordinær takst lette kjøretøy
Bypakke Nedre Glomma	30
Førdepakken	32
Bypakke Ålesund	26
Bypakke Bergen	28/58*
Bypakke Nord-Jæren	25
Fjellinjen Oslo	28/34**
Bypakke Bodø	20
Bypakke Grenland	17/23*
Kristiansandsregionen	16/24*
Miljøpakken Trondheim	19/14**
Harstadpakken	16
Haugalandspakken	12

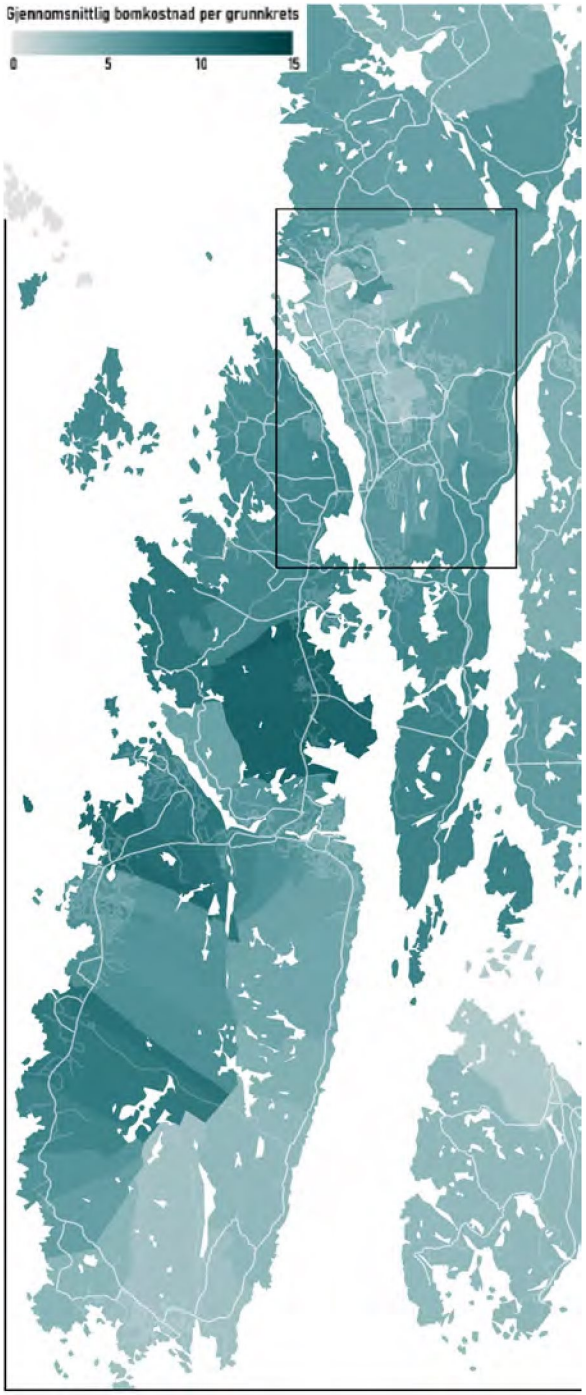
** Rushtidsavgift. ** Betaling i flere bomsnitt.*



Figur 6.1: Relativ bompengebelastning i byområdet i 2025, gitt videreføring av dagens Haugalandspakke til venstre (Basis 2025), og ved innføring av ny bypakke til høyre (ev. Karmøy-pakke ikke medregnet). Fargeskalaen illustrerer sum for alle turer til/fra geografiske områder.

Bompengebelastning ved en framtidig bompengepakke på fv. 547/Karmøy

Karmøy kommune har ønsket å utrede bompengefinansiering langs fv. 547, og arbeider sammen med Rogaland fylkeskommune om dette. Framtidig bompengebelastning vil avhenge av ambisjonsnivået i en Karmøy-pakke.
Det er gjort en egen transportanalyse for å vurdere bompenge-potensialet og bompenge-belastning på Karmøy. Det er vurdert et scenario med fem bomstasjoner langs fv. 547 og grunntakst ca. 22 kr (2022-kr). En slik pakke forventes å kunne finansiere prosjekter for ca 2 mrd. kr (2022-kr). I dette scenariet vil bompengebelastningen bli høyere enn i dag, selv om takstnivået fortsatt vil være «midt på treet» blant regionale bompengepakker. Økningen blir størst for pendlere mellom Karmøy og byområdet, som må betale i begge pakker. Ifølge transportanalysen gjelder dette ca 4.000 bilister/dag hver veg. Hva som blir den endelige bompenge-belastningen for innbyggere på Karmøy, vil imidlertid være avhengig av endelig ambisjons-/takstnivå og bomstasjonsplassering.



Figur 6.2: Scenario for framtidig bompenge-belastning med ny bypakke + egen bompengepakke på Karmøy (takst ca 22 kr). Fargeskalaen illustrerer sum for alle turer til/fra geografiske områder (ikke pr innbygger). Endelig ambisjons-/takstnivå og bomstasjons-plassering i Karmøy-pakken kan påvirke bildet betydelig.

Framtidige bompenger til ny Karmsund bru

Når arbeidet med en ny Karmsund bru kommer så langt at det kan startes bompengeinnkreving, kan dette påvirke bompengebelastningen på ytre Haugalandet betydelig. I lokalpolitiske vedtak og ved stortingsbehandling av bypakken, beskrives det derfor at bypakken kan tas opp til revisjon når planlegging av bompengeinnkreving til ny Karmsund bru starter opp. Dette vil gjøre det mulig å sikre delfinansiering til ny bru, samtidig som takstene i bypakken kan tilpasses så den totale bompengebelastningen ikke blir for høy. Dette ligger imidlertid et stykke fram i tid, og detaljene i en slik løsning må avklares når en kommer så langt.

Andre statlige prosjekter på Haugalandet

Det er også andre statlige prosjekter på Haugalandet, der bompengefinansiering på sikt kan bli aktuelt:

- E39 Rogfast: Det er planlagt etterskudds-innkreving fra 2033 med kr 392,- for takstgruppe 1 og kr 1176,- for takstgruppe 2. Takstnivået i bypakken vil i den sammenheng ha begrenset ekstra-effekt.
- E134 Bakka-Solheim: Det er nylig startet et innledende arbeid med å vurdere bompengepotensial, men det er for tidlig å anslå hva dette kan bety for lokal bompengebelastning.
- E39 Bokn-Hope: Et foreløpig kostnadsestimat er på ca 10 mrd. kroner (SVV 2021). Bygging og bompengefinansiering av prosjektet forventes imidlertid å ligge et godt stykke fram i tid.

6.2. Forventninger til måloppnåelse og nytte

Trafikale virkninger av bypakken er analysert i transportmodell og beskrevet i kapittel 4.1, og for ny Risøy-forbindelse er det utarbeidet formell konsekvensutredning til reguleringsplanen. Virkninger av øvrige prosjekter vurderes ved detaljplanlegging. Utover dette, er det ikke krav til konsekvensutredning av bypakken som helhet, men forventninger til måloppnåelse er beskrevet i tabellen nedenfor.

Tabell 6.2: Forventninger til måloppnåelse i bypakken.

Hva skal bypakken bidra til?		Forventninger til måloppnåelse
Miljøvennlig	Nullvekst i personbiltransport i byområdet Haugesund og fastlands-Karmøy.	Oppstart av bypakken i 2025 forventes å gi nullvekst i antall bilførerturer og bomstasjonspasseringer, sammenlignet med referanseåret 2019. Samlet transportarbeid i Haugesund og fastlands-Karmøy kan også bli redusert. Til sammenligning forventes en videreføring av dagens Haugalandspakke å gi trafikkvekst på 5-8 % i 2025 og 10-13 % i 2040.
	Gode forbindelser for gåing, sykling og kollektivtransport.	Bypakken vil gi bedre forbindelser for gåing og sykling - særlig i sentrumsnære områder og omkring Norheim. Dette er områder med mange korte reiser og gode muligheter for mindre bilbruk.
	Redusert klimautslipp og miljøkonsekvenser.	Redusert trafikkvekst og økt gåing, sykling og kollektivtransport, forventes sammen med teknologi-utvikling og økende elbil-andel, å bidra til reduserte klimautslipp. I 2021 ble personbil-utslipp fra byområdets innbyggere antatt å utgjøre ca 30-35.000 tonn CO_2-ekv.[8] På den annen side vil utbygging av prosjektene også innebære klimautslipp fra massetransport, byggematerialer, og ved frigjøring av CO_2 fra myrområder.
Konkurransedyktig	Ivareta tilgjengelighet til Haugesund sentrum og andre regionale arbeidsplass-konsentrasjoner.	Bypakken forventes å gi bedre framkommelighet på vegnettet i byområdet, sammenlignet med en forlengelse av Haugalandspakken (eller ingen bompengepakke). Virkningen forventes å være tydeligst i de sentrumsnære områdene der trafikale utfordringer er størst i dag. Også på hovedvegnettet forventes innføring av bypakken å gi redusert trafikkvekst.
	Sikre framkommelighet for næringstransport og regional transport.	
Helsefremmende	Bedre folkehelse gjennom økt gåing og sykling.	Økt hverdagsaktivitet er viktig for folkehelse og kan ha stor betydning, særlig for de som ikke trener aktivt. I KVU Haugesund ble det lagt til grunn at 30 min. daglig fysisk aktivitet kan forlenge livet med 3,25 år, sammenlignet med inaktivitet. I transportplanlegging antas reduserte helsekostnader for nye gående og syklende å utgjøre ca 27 kr pr gang-kilometer og 16 kr pr sykkel-kilometer[9].
	Færre drepte og hardt skadde.	Ved planlegging av prosjektene i bypakken skal det legges til grunn gode og trafikksikre løsninger som ivaretar hensyn til alle trafikantgrupper.
	Attraktivt sentrumsmiljø, redusert støy og støv.	Godt utformede prosjekter vil bidra til attraktive bymiljø, flere mennesker i bybildet og grunnlag for byutvikling – både i Haugesund og på fastlands-Karmøy.

[8] *Basert på data fra Miljødirektoratets utslippsregnskap.*
[9] *Statens Vegvesen. Håndbok V712 Konsekvensanalyser.*

Nytteprinsippet

«Nytteprinsippet» i bompengepolitikken 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.

Bypakken forventes å gi redusert trafikk og bedre framkommelighet på vegnettet i byområdet, sammenlignet med en forlengelse av Haugalandspakken (eller ingen bompengepakke). Virkningen forventes å være tydeligst i de sentrumsnære områdene der trafikale utfordringer er størst i dag. Ny Risøy-forbindelse vil avlaste den mest trafikkerte delen av Karmsundgata fra Storasundgata til Djupaskarvegen. Samtidig planlegges det å forbedre den samme strekningen med flettefelt i kryss og vurdere flere kjørefelt på delstrekninger. Disse tiltakene vil også gi bedre framkommelighet på en utsatt strekning for bybussrutene. Sekkeposten som er satt av til kollektiv-tiltak vil også bidra til bedre framkommelighet for buss generelt.

For byområdet som helhet vil redusert trafikkvekst bidra til fortsatt god framkommelighet. Transportanalysen indikerer at trafikkveksten vil være flat eller beskjeden i alle deler av byområdet ved innføring av bypakken – også på hoved- og innfartsvegene. Erfaringsmessig framkommer ikke effekten av økt gåing, sykling og kollektivtransport så godt i transport-analysen, slik at det her kan antas en tilleggs-virkning.

7. Lokalpolitisk behandling og oppstart av bypakken

Bypakken for Haugesund og fastlands-Karmøy planlegges lagt fram til lokalpolitisk behandling våren 2023. Det tas sikte på at saken legges fram til behandling i Haugesund bystyre 10. mai, Karmøy kommunestyre 22. mai og Rogaland fylkesting 14. juni.

Etter lokalpolitisk behandling, må Rogaland fylkeskommune som oppdragsgiver vurdere om de lokalpolitiske vedtakene gir behov for justeringer i bypakken og eventuelt ny lokalpolitisk behandling. Dersom vedtakene er samsvarende og ikke innebærer endringer, sendes bypakken til Vegdirektoratet. Direktoratet forbereder saken for samferdselsdepartementet, som legger proposisjonen fram for Stortinget. Forventet saksbehandlingstid fra lokalpolitisk behandling til endelig godkjenning i Stortinget er minimum 8 mnd. Det vil i så fall innebære at bypakken tidligst kan være vedtatt vinteren 2024.

Etter stortingsbehandlingen skal samferdselsdepartementet gi fullmakt til Vegdirektoratet, som inngår prosjektavtale med bompengeselskapet Ferde. Deretter oppretter Ferde og Rogaland fylkeskommune en finansieringsavtale, som gir fylkeskommunen rett til å rekvirere midler. Det blir da mulig å ta opp lån i pakken og starte finansiering av prosjekter. Prosessen med avtaleinngåelser oppgis å kunne ta ca. 4-5 mnd. Parallelt skal innkrevingsutstyr kjøpes inn, monteres og testes, før bomstasjonene kan settes i drift. Erfaringsmessig kan dette ta opp mot 18 mnd. fra stortingsbehandling. I så fall kan det antas at bypakken kan starte innkreving ca. høsten 2025.

Tabell 7.1: Forventet tidsplan for bypakken fram til mulig oppstart av innkreving høsten 2025.

Tidspunkt	Milepæl
Vår 2023	Lokalpolitisk behandling av bypakken i Haugesund kommune, Karmøy kommune og Rogaland fylkeskommune.
Høst 2023	Vegdirektoratet forbereder saken for samferdselsdepartementet, som legger proposisjonen fram for Stortinget.
Vinter 2024	Mulig stortingsbehandling (min. 8 mnd. etter lokalpolitisk behandling)
Vår/sommer 2024	Prosjektavtale VD-Ferde og finansieringsavtale Ferde-RFK.
Høst 2025	Mulig oppstart av innkreving (ca. 18 mnd. etter stortingsbehandling)

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.