

VEDLEGG 1: TIDLIGERE POLITISKE BEHANDLINGER

Vedlegg til «Prosjektbeskrivelse for bypakke Haugesund og fastlands-Karmøy»

Dette notatet er et vedlegg til prosjektbeskrivelsen for bypakke Haugesund og fastlands-Karmøy, datert 27. februar 2023. Notatet svarer på krav om å dokumentere tidligere lokal saksgang, inkl. saksframlegg og vedtak.

INNHold

1. TIDLIGERE POLITISKE BEHANDLINGER.....	2
2. PRINSIPP-SAK 2022	3
2.1. Saksframlegg og protokoll Haugesund bystyre, sak 101/22	3
2.2. Saksframlegg og protokoll Karmøy kommunestyre, sak 137/22	11
3. STRATEGIVALG 2021	18
3.1. Saksframlegg og protokoll Rogaland fylkesting, sak 137/21	18
3.2. Saksframlegg og protokoll Haugesund bystyre, sak 66/21.....	35
3.3. Saksframlegg og protokoll Karmøy kommunestyre, sak 107/21	46
4. PRINSIPP-VEDTAK 2019	66
4.1. Saksframlegg og protokoll Rogaland fylkesting, sak 63/19	66
4.2. Saksframlegg og protokoll Haugesund formannskap, sak 13/19	71
4.3. Saksframlegg og protokoll Karmøy kommunestyre, sak 28/19.....	77
5. ANDRE RELATERTE SAKER.....	86
5.1. Takstøkning i Haugalandspakken - protokoll Rogaland fylkesting sak 94/16.....	86
5.2. Høring KVV Haugesund - protokoll Rogaland fylkesting sak 55/16.....	87

1. TIDLIGERE POLITISKE BEHANDLINGER

Innledende behandlinger

- Som del av høringsuttaletelsen til KVV Haugesund i 2016, viste Rogaland fylkesutvalg til at KVV-en, sammen med regionalplan for areal og transport, posisjonerer Haugalandet for en ny bypakke.
- I handlingsprogrammet til «Regional plan for areal og transport på Haugalandet», vedtatt av Rogaland fylkesting i 2016, ble det forutsatt at fylkeskommunene, Statens vegvesen og kommunene i fellesskap skulle «*utforme transportpakke basert på strategier i regional plan og statlig konseptvalgutredning*».
- I forbindelse med sak om takstøkning i Haugalandspakken i 2016, vedtok Rogaland fylkesting å be fylkesrådmannen om å «*starte arbeidet med grunnlaget for en ny Haugalandspakke 2*». I vedtaket ble det lagt til grunn at kollektivsatsingen skulle styrkes.

Prinsipp-vedtak 2019

Våren 2019 behandlet de sju kommunene og to fylkeskommunene som deltar i dagens Haugalandspakke en felles sak om oppstart av arbeid med nye bompengepakker, og hvilke pakker som kunne være aktuelle. Kommunene og fylkeskommunene gjorde da felles vedtak om å utarbeide «*en by- og tettstedspakke, samt egne strekningsvise pakker for aktuelle strekninger på E134, E39 og Fv.47*».

Strategivalg 2021

Fram til 2021 ble det arbeidet videre med å utrede handlingsrom for nye bompengepakker. Det forelå ikke avklart finansiering for statlig vegnett, og fra administrativt nivå ble det anbefalt å gå videre med bompengepakker på fylkeskommunalt og kommunalt vegnett. Høsten 2021 behandlet de sju kommunene og to fylkeskommunene så en ny sak om avgrensning av hvilke bompengepakker en skulle gå videre med. Haugesund bystyre, Karmøy kommunestyre og Rogaland fylkesting vedtok alle å arbeide videre med en bypakke for Haugesund og fastlands-Karmøy og innrette denne mot statlig tilskuddsordning for mindre byområder. Karmøy kommunestyre vedtok også å utrede et alternativ bare for Haugesund kommune.

Prinsipp-sak 2022

Høsten 2022 behandlet Haugesund og Karmøy kommuner en felles «prinsipp-sak». Hensikten med saken var å avklare om kommunene var enige om hovedtrekkene i bypakken, før pakken ble ferdigstilt og lagt fram til endelig lokalpolitisk behandling. Til grunn for behandlingen ble det lagt fram et notat med forslag til mål, prosjekt-portefølje, prioriteringer, innkrevningssystem, takst-struktur, og bomstasjoner. Både Haugesund bystyre og Karmøy kommunestyre vedtok å slutte seg til en felles bypakke for Haugesund og fastlands-Karmøy, og de foreslåtte rammene for denne.



Saksbehandler: Mathias Bjørkli

Kommunedirektør: Ole Bernt Thorbjørnsen

Saksnr.	Utvalg	Møtedato
123/22	Formannskapet	07.12.2022
101/22	Bystyret	07.12.2022

Prinsippsak for bypakke

Kommunedirektørens forslag til vedtak:

Haugesund kommune slutter seg til rammene for en bypakke for byområdet Haugesund og fastlands-Karmøy.

I stedet for en felles bompengepakke på fv. 47 for både Haugesund og Sveio (fra Førlandskrysset til Haukås), prioriteres utbedring av gang, sykkel og trafiksikkerhet innenfor strekningen Førland – Ekrene i bypakken.

Dersom Karmøy kommune ikke slutter seg til rammene for en bypakke, vil Haugesund kommune likevel arbeide videre med Rogaland fylkeskommune for en tilpasset bypakke, med samme fremdrift som det er lagt opp til nå.

Vedtak som innstilling fra Formannskapet - 07.12.2022 - 123/22

Haugesund kommune slutter seg til rammene for en bypakke for byområdet Haugesund og fastlands-Karmøy.

I stedet for en felles bompengepakke på fv. 47 for både Haugesund og Sveio (fra Førlandskrysset til Haukås), prioriteres utbedring av gang, sykkel og trafiksikkerhet innenfor strekningen Førland – Ekrene i bypakken.

Bystyret gir formannskapet mandat til å vurdere og vedta om Haugesund skal gå inn for en bypakke alene, om Karmøy sier nei til bypakken.

Med følgende oversendelse:

1. Forslag til mål i bypakke:
For å bedre fremkommelighet for andre kjøretøy og redusere utslipp, bør målet omgjøres til «reduksjon» av personbiltrafikken, i stedet for nullvekst.
2. Forslag til strategi:
Miljøprofilen bør økes til 80% av pakken til gang-, sykkel- og kollektivtrafikk, da det bedre beskriver prosjektene.

Bystyret 07.12.2022:

Behandling:

Bypakken pakt 3, foreslått av Arne Christian Mohn, Arbeiderpartiet

Bystyret gir formannskapet manndat til å vurdere og vedta om Haugesund skal gå inn for en bypakke alene, om Karmøy sier nei til bypakken.

Rådgivende folkeavstemming, foreslått av Svein Erik Indbjo, Fremskrittspartiet

Med bakgrunn i dagens økonomiske situasjon vil FrP foreslå følgende

Forslag til vedtak

I henhold til kommunelovens §12-2 avholdes det rådgivende folkeavstemming sammen med kommune og Fylkestingsvalget 11.09.23

Oversendelse, foreslått av Harald Larssen Lønning, Høyre

350M til rute- og frekvensforbedringer byruter(drift) tas ut av pakken. 350M fordeles på sekkepostene i pakken.

48 voterende

Forslag fremmet av Indbjo (Frp) fikk 6 stemmer (Frp) og falt.

Forslag til oversendelse fremmet av Lønning (H) ble vedtatt med og ble vedtatt 25 mot 23 stemmer (SV, R, MDG, FRP, Krf, V, Fredriksen, Bråtveit, Tønnesen, Østensjø, Heiberg, Muller, Pettersen PP)

Innstilling fra formannskapet fikk 42 stemmer mot 6 (Frp) og ble vedtatt.

BS- 101/22 Vedtak:

Haugesund kommune slutter seg til rammene for en bypakke for byområdet Haugesund og fastlands-Karmøy.

I stedet for en felles bompengepakke på fv. 47 for både Haugesund og Sveio (fra Førlandskrysset til Haukås), prioriteres utbedring av gang, sykkel og trafiksikkerhet innenfor strekningen Førland – Ekrene i bypakken.

Bystyret gir formannskapet manndat til å vurdere og vedta om Haugesund skal gå inn for en bypakke alene, om Karmøy sier nei til bypakken.

Med følgende oversendelse:

350M til rute- og frekvensforbedringer byruter(drift) tas ut av pakken. 350M fordeles på sekkepostene i pakken.

Saksutredning

Sammendrag

For at en ny bypakke kan starte opp i 2025, er det nå nødvendig med et vedtak på om hele byområdet skal være med i pakken eller ikke. Vedlagt notat fra Rogaland fylkeskommune gir en

oversikt over foreslåtte rammer til en ny bypakke for Haugesund og fastlands-Karmøy. Saksfremlegget legger vekt på de punktene som vurderes som viktigst å diskutere for Haugesund.

Det er utarbeidet et forslag til en portefølje for bypakken. Det er særlig to prosjekter som skiller seg ut i porteføljen som regionale prosjekter. Ny Risøy bro og Karmsundgata er viktige prosjekter for god tilgjengelighet til regionale målpunkt og for økt flyt for alle trafikanter i byen. De er også viktige premisser for en bærekraftig byutvikling, i form av tilrettelegging for gange- og sykkel og frigjøring av tungtrafikk gjennom kvadraturen.

Bypakken er organisert på en måte som gjør at gang- og sykkelprosjekter og kollektiv alene utgjør 50% av tiltakene. Dette er viktig for å sikre 0-vekst for personbiltrafikk i byområdet. Bypakken rigges slik at byområdet kan gå inn i en avtale med staten gjennom NTP og den nasjonale tilskuddsordningen.

Å prioritere et godt kollektivt tilbud må sees på som en premiss for sosial bærekraft i et byområde. Det anbefales derfor å sette av midler til både drift og investering til kollektiv.

Samlet bompengetakst nivå i regionen må ikke bli for høyt. Det legges nå opp til et takstnivå som gjør at det bør være mulig for Karmøy å ha egen strekningsvis pakke utenfor byområdet. For regionen er det også et ønske i fremtiden om en ny Karmsund bro, som da først må innarbeides og prioriteres i Nasjonal transportplan.

Bakgrunn for saken

I Samferdselsstrategien og nylig fremlagt handlingsprogram i Rogaland fylkeskommune er det ikke avsatt investeringsmidler for de neste 8 årene for områder som har mulighet til bompengefinansiering. Dette gjelder for byområder.

Haugesund har gjennom «Nettverk for Bærekraftige regionsbyer» jobbet i flere år for komme inn i Nasjonal Transportplan, for å få en toppfinansiering til grønn mobilitet når en vedtar en bypakke. Det er nå avsatt en tilskuddsordning til disse 5 byområdene i gjeldende NTP. Bodø og Ålesund som har bypakker, fikk i år midler gjennom denne ordningen.

I bystyresak, **BS- 066/21**, i Haugesund ble det gjort følgende vedtak:

1. *Haugesund kommune gir sin tilslutning til at Rogaland fylkeskommune, i samarbeid med Haugesund og Karmøy kommune, arbeider videre med utredning av en Bypakken for byområdet Haugesund/fastlands Karmøy. Bypakken innrettes mot den nye statlige tilskuddsordningen for mindre byområder gitt i Nasjonal Transportplan 2022-2033*
2. *Haugesund kommune gir sin tilslutning til at Rogaland fylkeskommune utreder muligheten for utbedring av eksisterende veg Haugesund nord-Sveio/fv. 47 (Førland – Ekrene) for å sikre en sammenhengende og trygg forbindelse for gående og syklende.*

Det er siden den gang gjennomført et arbeid i felleskap mellom kommunene, fylkeskommunen, Statsforvalteren og Statens vegvesen. Arbeidet har vært koordinert gjennom en administrativ arbeidsgruppe og politisk referansegruppe.

Saks- og faktaopplysninger

Bypakken skal bidra til god mobilitet i tråd med overordnede målsettinger om å videreutvikle en attraktiv og bærekraftig regionsby i tråd med kommuneplanen og derfor er følgende mål og strategier forslått:

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

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

Følgende prosjekter er prioritert og nærmere beskrevet i vedlagt Prinsippsak for Bypakke.

Risøy bro:

Det største prosjektet i pakken er Risøy bro. Det vil bidra til at innbyggere og næringsdrivende på Risøy får bedre tilgjengelighet, i tillegg til at det blir tilrettelagt for en trygg og universelt utformet forbindelse for myke trafikanter. Sentrum og gågata vil dermed slippe tungtrafikk til Risøy, som vil gi et mer attraktivt og trafiksikkert bysentrum. I tillegg kan dagens bro bedre tilrettelegges for myke trafikanter. Dette vil også gi positiv effekt for turismen i Haugesund.

Karmsundgata:

Karmsundgata er den viktigste akse til sentrum for kjørende. Gata oppleves også som en barriere spesielt øst-vest for myke trafikanter. Det er i en mulighetsstudie sett på nødvendige forbedringer for myke trafikanter, kollektiv og annen trafikk. Arbeidet vil bli tatt videre gjennom

reguleringsplaner.

Gang- og sykkel

Haugesund har hatt en rekke sykkel- og gange-prosjekter som har vært ønskelig å få inn i porteføljen. Mange av disse prosjektene har også et viktig aspekt i forhold til økt trafiksikkerhet for gående og syklende. Prioriteringen har vært å velge de prosjektene som har aller størst måloppnåelse. Det er også viktig at det uansett skal være 50% gang- og sykkel i pakken for å sikre gjennomføring av disse.

Kollektiv

Et godt kollektivtilbud er i viktig når det gjelder å redusere bilbruken. Det må sees på som et universelt tilbud i byområdet for de som ikke kan gå og sykle over lengre avstander eller kjøre bil. Å prioriterer et godt kollektivt er en premiss for sosial bærekraft i et byområde. Ved å senke prisene på kollektiv, har andelen kollektiv reiser gått betraktelig opp i byområdet. Det vil være viktig å ha god nok frekvens så tilbudet oppfattes som attraktivt og tilgjengelig og kan konkurrere med andre fremkomst midler. I forhold til takst er det bare det som sees på som aller viktigst av drift og investering som det er avsatt midler til.

Under er prosjektene listet opp:

Porteføljen forutsetter en takst på 14 kr, i 2022 kroner, taksten blir justert i forhold til prisstigning. Det foreslås en 30% el bil rabatt. I dag er det 50%.

Type prosjekt	Pri.	Prosjekter i bypakken	Kostnad (mill. 2022-kr)	
Store enkelt - prosjekter	0	Forskutterte planmidler og bygging av bomstasjoner	70	
	1	Ny Risøy-forbindelse	860	
	2	Eikjevegen	230	
	3	Fv. 47 Fjørland - Sveio	200	
	4	Karmsundgata Nord (Dr. Eyes gt. – Tuhauggt.)	500	
	5	Karmsundgata Sør (Storasundgata - Dr. Eyes gt.)	500	
	Større gang og		Storasundsgata (Salhusv. - Karmsundg.)	80
			Vormedalssvegen (Vormedal-Norheim)	80

s y k k e l- p r o s j e k t e r			Skjoldav egen (sentrum - Håkonsv eg, inkl. sideveg)	250
			Haugeve gen- Tittelsne svegen	160
			Skeisvan nsveien (Håkonsv - Skjoldav.)	80
			Rogaland sgata/Br åvallagat a/Egilsve i	60
			Håvåsryg gen, inkl. bro Storasun dsg.	60
			Miljøgat e Austbøv egen og snarvei Norheim terminal	70
	Prosjekt-pakker/ sekke-poster	Mindre gang- og sykkelprosjekter		200
		Oppgradering kollektiv-terminaler, holdeplasser mv.		100
		Rute- og frekvensforbedringer byruter (drift)		350
		Utbedring, trafiksikkerhet og miljø		150
	Sum prosjekter i bypakken			4 000

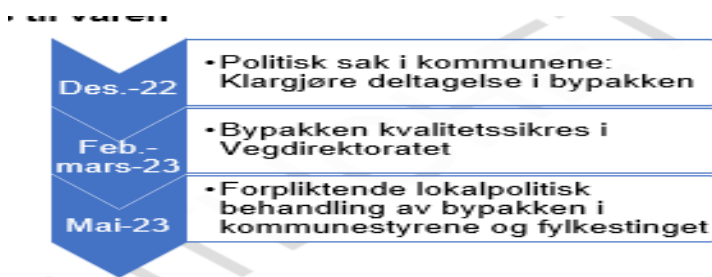
Fremdrift

For at bypakken kan starte opp i 2025, er det nå nødvendig med et vedtak på om hele byområdet skal være med i pakken eller ikke. For å være en attraktiv region er det faglig sett viktig at et sammenhengende byområde sees på uten å tenke kommunegrenser. I tråd med nasjonale satsingsområder om bærekraftig byutvikling, anbefales en bypakke for området som naturlig hører hjemme under en slik ordning. Dette for å finansiere en bærekraftig mobilitet i hele byområdet.

Dersom Karmøy ikke ønsker å delta i denne finansieringsordningen, kan Haugesund ha en ordning bare for Haugesund kommunene. Inntekten for Haugesund vil ikke være vesentlig annerledes. Det vil likevel være et unaturlig skille i forhold til at en del av byområdet ikke tar i bruk denne ordningen som er tilrettelagt for byområder nasjonalt.

Når det gjelder fv. 47 nordover ser Haugesund det som mest hensiktsmessig å innlemme et tiltak for trafiksikkerhet og gange- og sykkel fra Saltveit til Ekrene. En større strekningsvis bompengepakke på fv. 47 i tillegg til bypakken, vil være tyngre å gå inn på nå, blant annet fordi det vil gi høy takst og føre til en relativ stor bompengebelastning i dette området.

For at grunnlaget for oversendelse til Kvalitetssikring i vegdirektoratet 15. februar skal være klart, er det viktig med klar tilbake melding i kommunestyrebehandlingene i desember. Det er viktig å vite om deltakelse i bypakken og det er bare rom for små justeringer frem til oversendelse.



Etter lokalpolitisk behandling i mai, skal saken sendes til ny kvalitetssikring i vegdirektoratet. Deretter behandles saken i Samferdselsdepartementet, og så til slutt godkjennes den i Stortinget. Dette løpet gir mulig oppstart av pakken høst 2025.

Økonomiske konsekvenser

Alle bilpasseringer vil bli belastet på vei ut og inn av byen. Prosjektene som bygges skal bidra til en mer funksjonell og attraktiv by i tråd med bærekrafts prinsippene.

Fylkeskommunen og kommunen må pr. i dag betale 20% egenandel i alle prosjekter. Rogaland fylkeskommune har lagt opp det i sitt handlingsprogram, tilsvarende må Haugesund og Karmøy kommune gjøre. De største investeringene ligger imidlertid på fylkesveinettet.

Beredskap

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

Vurdering

Det er viktig for byområdet Haugesund å få en bypakke som gjør at en kan få et mer bærekraftig transport- og mobilitetsnett. Dette er vanskelig uten en bompengepakke, da det ikke er andre tilgjengelige midler til dette formålet i områder som kan ta inn bompenger.

Kommunedirektøren sin konklusjon

Saken legges frem for bystyret med forslag til vedtak som fremgår av side 1.

Vedlegg:

Prinsippsak nye bompengepakker på Haugalandet_nov-22



Saksbehandler: Oddrun Lund

Kommunedirektør/rådmann: Vibeke Vikse Johnsen

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

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

Kommunedirektørens forslag til vedtak:

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

Formannskapet 05.12.2022:

Behandling:

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

FSK- 139/22 Vedtak:

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

Kommunestyret 12.12.2022:

Behandling:

Innstillingen ble vedtatt med 37 stemmer mot 8 stemmer (6 FRP, 1 R, 1 SP).

KST- 137/22 Vedtak:

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

Saksutredning

Sammendrag

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

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

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

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

Bakgrunn for saken

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

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

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

Kommunedirektøren viser til kommunestyrets vedtak i sak 107/21 den 18.10.2021. der kommunestyret gjorde følgende vedtak:

1. *Karmøy kommunestyre gir sin tilslutning til at Rogaland fylkeskommune, i samarbeid med berørte kommuner på Haugalandet, arbeider videre med utredning av en bypakke for Haugesundsregionen. Bypakken innrettes mot den nye statlige tilskuddsordningen for mindre byområder gitt i NTP 2022- 2033 og eventuelle nye forutsetninger/betingelser som blir vedtatt av stortinget. Kommunestyret forutsetter at en bypakke utredes alternativt for Haugesund by (Haugesund kommune) og et alternativ med det sammenhengende byområdet som fastlands-Karmøy er en del av. Det forutsettes at den delen av fastlands-Karmøy som evt. skal inngå i en fremtidig bypakke blir nærmere avgrenset i samarbeid med Karmøy kommune. Karmøy kommunestyre vil først ta stilling til deltakelse i en bypakke etter at mulige prosjekter i pakken er prioritert og det foreligger forslag til plassering av bomstasjoner.*
2. *Karmøy kommunestyre gir sin tilslutning til at Rogaland fylkeskommune, i samarbeid med Karmøy kommune, arbeider videre med en utredning av ny(-e) bompengepakke(-r) for Karmøy/Fv547. Karmøy kommune har tidligere gjennom møter med Rogaland fylkeskommune meddelt sin strategi for utvikling av Fv547 som medfører oppgradering/ forbedring av eksisterende vegtrase mellom Veakrossen og Helganeskrysset samt omkjøringsvegen Åkra Sør-Veakrossen. Karmøy kommunestyre legger fortsatt denne strategien til grunn og ber om at det utredes hvilke tiltak som bør iverksettes på nåværende trase mellom Veakrossen og Helganeskrysset. Karmøy kommune ber videre om at utredning av gjenstående planarbeid for å tilfredsstille KMD sine krav for å realitetsbehandle Fv547 Åkra Sør-Veakrossen gis høy prioritet. Utredningene skal vurdere både porteføljestyrt bompengeneinnkreving og etterskuddsinnkreving med lånefinansiering.*
3. *Karmøy kommune stiller seg positiv til en fremtidig bompengepakke for E134 med ny Karmsund bro, og ber Statens vegvesen komme raskt i gang med kommunedelplan for ny E134 med ny Karmsund bro med mål om finansiering i NTP 2026-2038. Karmøy kommune er innforstått med at bompengeneinnkrevingen i en bypakke og bompengepakke på Karmøy/fv. 547 må tilpasses underveis dersom ny Karmsund bro skal finansieres innenfor samme bompengeperiode. Karmøy kommune har klare forventninger til at staten bærer de vesentligste kostnadene ved bygging av ny Karmsund bro. Karmøy kommune stiller seg positiv til en fremtidig bompengepakke for fullfinansiering av E134 Bakka – Solheim, og ber Statens vegvesen utrede dette.*

Saks- og faktaopplysninger

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

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

Oppstart av bypakken kan tidligst skje høsten 2025. Den politiske referansegruppen har bedt om at bypakken legges fram til forpliktende lokalpolitisk behandling i kommunestyrene og fylkesting

våren 2023, før den sendes til statlige myndigheter og Stortinget for endelig godkjenning. Fremdriftsplanen er stram, og dersom det skal være mulig å rekke lokalpolitisk behandling til våren, må hovedtrekkene i bypakken legges fram i en politisk prinsipp-sak til forankring i desember 2022, før detaljert prosjektbeskrivelse og nødvendig dokumentasjon utarbeides.

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

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

I notat fra Rogaland fylkeskommune, som er vedlegg til saken, er det i kapittel 2 skissert rammer for en ny bypakke for Haugesund og fastlands- Karmøy. Følgende mål og strategier er foreslått:

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

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

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

- store enkeltprosjekter
- større gang- og sykkelprosjekter
- prosjektpakker for gange- og sykkeltiltak, kollektiv (investering og drift) og

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

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

Det er også skissert et bypakkealternativ uten Karmøy (notatets kap 2.9). Dersom Karmøy velger å ikke bli med i bypakken, vil inntekstgrunnlaget ifølge Rogaland fylkeskommune sine beregninger bli redusert med 5 - 10 %.

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

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

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

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

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

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

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

planleggingsprogrammet til Statens vegvesen for 2023.

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

Beredskap

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

Vurdering

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

Slik kommunedirektøren vurderer saken står kommunestyret nå ovenfor to mulig valg. Det kan gi en forpliktende tilslutning til å bli med i bypakken, eller det kan fatte et vedtak om ikke å delta i bypakken. Selv om den formelle tilslutningen først kommer til behandling våren 2023, vil det å si ja nå, for så å trekke seg til våren ikke bidra til et positivt interkommunalt samarbeid. Et slikt utfall vil medføre et års forsinkelse i prosessen for de andre partene i samarbeidet.

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

- Karmøy kommune vil gjennom deltakelse i bypakken bidra til gjennomføring av viktige regionale infrastrukturtiltak som gir bedre fremkommelighet på fastlands-Karmøy og i Haugesund.
- Ved å bli med i bypakken vil Karmøy kommune være en aktiv forhandlingspart som kan sikre gjennomføring av viktige lokale prosjekter og tiltak i Karmøy kommune. Disse prosjektene omfatter viktige infrastrukturtiltak, som i stor grad også sammenfaller med kommunens VA- prosjekter de nærmeste årene.
- Karmøy kommune vil gjennom deltakelse i bypakken bidra til bedre folkehelse gjennom økt gåing og sykling og bedre trafiksikkerhet
- Karmøybuen vil uansett måtte betale bidrag inn til bypakken: Haugesund sentrum fungerer som regionsenter, og har et stort pendlingsomland. Analyse av pendlerstrømmer viser at over 5000 Karmøybuer jobber i regionsenteret <https://statisticsnorway.shinyapps.io/pendling/>).
- Karmøy kommune vil være en aktiv forhandlingspart som kan sikre et moderat bompengenivå i bypakken. Kommunedirektøren er kjent med at det fra politisk hold har vært ønske om å ha oversikt over det totale bompengetrykket – dette vil først være klart senere i prosessen. Dersom bypakken holdes på et moderat nivå, kan Karmøy få til en

strekningspakke på fv 547 i samme periode.

- Samarbeidet om en bypakke vil være av stor betydning for Stortingets behandling av proposisjonen - vise at regionen står sammen om de regionale utfordringene og sammen om å bidra til en bærekraftig transportutvikling i og inn til regionsenteret. Dette vil igjen styrke muligheten for statlige tilskudd til bypakken.
- Samarbeid om bypakke vil bidra til å knytte regionen tettere sammen. Kommunenes befolkning lever i et felles bo- og arbeidsmarked som må fungere godt på tvers av kommunegrenser. Et styrket samarbeid vil kunne ha betydning for regionens attraktivitet både for boligetablering og for næringslivet.

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

Kommunedirektørens konklusjon

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

Aktuelle lover, forskrifter, avtaler m.m.

Vedlegg:

Prinsippsak nye bompengepakker på Haugalandet_nov-22

Protokollutdrag

Utvalg: Fylkestinget

Møtested: Digitalt møte - Microsoft Teams

Dato: 14.12.2021

Tidspunkt: 09:00

Fylkestingets behandling av sak 137/2021 i møte den 14.12.2021:

Behandling

Frode Myrhol, FNB fremmet følgende alternative forslag:

Saken avvises, fylkesutvalget ønsker ikke flere bompengepakker i fylket. Arbeidet med avklaring om nye bompengepakker på Haugalandet avsluttes. De planlagte prosjektene på Haugalandet innlemmes i porteføljen for drift, vedlikehold og investering på fylkesvei i Rogaland, sammen med de andre fylkeskommunale prosjektene.

Alexander Rügert-Raustein, MDG fremmet følgende tilleggsforslag :

5. I tråd med Samferdselsstrategien for Rogaland 2022-2033 skal behovet for nyinvesteringer reduseres ved å optimalisere eksisterende vegnett. Som hovedregel skal fremtidige vegprosjekter være utbedring av eksisterende veg.

Votering

Innstillingen ble vedtatt med 37 stemmer mot 10 stemmer (FNB, FrP, Rødt) som ble avgitt for Myrhols alternative forslag.

Rügert-Rausteins tilleggsforslag fikk 7 stemmer (MDG, SV, V, Rødt) og falt.

Vedtak

1. Fylkestinget gir tilslutning til at Rogaland og Vestland fylkeskommuner og kommunene på Haugalandet arbeider videre med nye bompengepakker på fylkeskommunalt og kommunalt vegnett på Haugalandet.
 - a. Forslag til ny bypakke innrettes mot ny tilskuddsordning i NTP med statlig avtale og nullvekstmål for personbiltransport. Bypakken utformes med tanke på å omfatte Haugesund og fastlands-Karmøy. Det vurderes også hvordan et alternativ uten fastlands-Karmøy kan bli og konsekvenser av en slik geografisk avgrensning.
 - b. Det arbeides videre med sikte på egne bompengepakker for Karmøy/fv. 547 og for Haugesund nord-Sveio/fv. 47. Det legges til rette for et nytt beslutningspunkt om ambisjonsnivå i disse pakkene etter at planlagte utredninger/mulighetsstudier er gjennomført.
2. Fylkestinget gir tilslutning til at bompengepakker på fylkeskommunalt og kommunalt vegnett planlegges med tanke på at det også kan komme bompengeinnkreving til store statlige prosjekter på E134 og E39.
 - a. Fylkestinget støtter Vindafjord og Etne i å prioritere Bakka-Solheim når det gjelder eventuelle framtidige bompenger på E134 i disse kommunene. Fylkestinget ber Statens vegvesen starte regulering og utrede muligheter for bompengefinansiering.
 - b. Fylkestinget ber Statens vegvesen starte kommunedelplan for E134 Helganes-Aksdal/Karmsund bru. Ved framlegg av ny bypakke og bompengepakke for Karmøy/fv. 547 synliggjøres muligheter for å samordne bompengefinansiering til denne strekningen.
 - c. Fylkestinget ber Statens vegvesen gjennomføre nødvendig planlegging av E39 Bokn-Hope.
3. I arbeidet med nye bompengepakker på Haugalandet utredes konsekvenser av den samlede bompengebelastningen når det kan komme innkreving på både fylkeskommunalt og statlig vegnett på Haugalandet innenfor samme periode.
4. Fylkestinget vil ta endelig stilling og eventuelt gjøre forpliktende vedtak om de enkelte bompengepakkene når de er ferdig utredet og klar for oversending til sentral behandling.

Saksfremlegg

Arkivreferanse: 2020/67766-23
Saksbehandler: Bernt Østnor
Avdeling: Transport og mobilitet

Nye bompengepakker på Haugalandet - undervegshøring til kommuner og statsetater

Sakens gang

Saksnummer	Møtedato	Utvalg
		Samferdselsutvalget
		Fylkesutvalget
		Fylkestinget

Vedlegg:

- 1 Vedlegg 1_Høringsinnspill nye bompengepakker Haugalandet
- 2 Vedlegg 2_Høringsnotat nye bompengepakker Haugalandet

Sammendrag

I prosessen med nye bompengepakker på Haugalandet er det lagt opp til at det høsten 2021 skal avklares hvilke bompengepakker det skal arbeides videre med, og innretting av arbeidet. For å legge til rette for en politisk prosess, har fylkesadministrasjonene i Rogaland og Vestland sendt på høring et notat med beskrivelse av arbeidet det siste året og administrative anbefalinger til videre arbeid. Kommunene og statsetatene har gitt innspill til dette notatet.

På ett punkt er det motstridende oppfatninger blant kommunene, og dette gjelder den regionale inndelingen i «enkelt-pakker», der Tysvær og Bokn ønsker en regional «felles-pakke» som både omfatter fylkesveger og tiltak på E134 og E39 (lignende som dagens Haugalandspakke). De øvrige kommunene støtter den administrative anbefalingen om å gå videre med en bypakke og egne bompengepakker for Karmøy/fv. 547 og Haugesund nord-Sveio/fv. 47. Slik fylkesrådmannen ser saken, er ikke de statlige kravene til en slik regional fellespakke tilfredsstillende, og det er derfor ikke anledning nå til å fremme en regional fellespakke med statlige prosjekter på E134 og E39. Fylkesrådmannen vurderer derfor at det fylkeskommunene og kommunene har handlingsrom til å arbeide videre med nå, er bompengepakker på fylkeskommunalt og kommunalt vegnett i de ytre delene av regionen som har trafikkgrunnlag til dette. For de delene av regionen som da kan bli stående uten nye bompengepakker, og der det tar tid før statlige bompengeprosjekter på E134 og E39 kommer i gang, må vegnettet derfor videreutvikles med ordinære budsjettmidler.

Fylkesrådmannen vurderer at de øvrige innspillene kan deles i tre grupper:

- Hovedtyngden av høringsinnspillene vurderes å være i tråd med de faglige anbefalingene. Dette gjelder blant annet at det skal være rom for at statlige prosjekter kan komme inn med bompengeinnkreving når de er klar, at framtidige bompenger på E134 i Etne og Vindafjord innrettes mot Bakka-

Solheim-prosjektet, at bypakken innrettes mot statlig tilskuddsordning/nullvekstmål og tar utgangspunkt i byområdet, at det skal utredes utbedring av dagens fv. 47 i Haugesund nord-Sveio, og at bompengebelastningen i regionen må sees under ett når det kan komme flere bompengepakker parallelt.

- Enkelte høringsinnspill kan også håndteres underveis i det videre arbeidet. Dette gjelder blant annet Karmøy sitt innspill om å vurdere et alternativ med bypakke bare for Haugesund.
- Noe berører også valg om innretting/ambisjonsnivå som vil komme når planlagte utredninger er gjennomført om et års tid, og som det da vil komme et bedre beslutningsgrunnlag for. Dette gjelder blant annet valg av ambisjonsnivå på Karmøy (Åkra Sør-Veakrossen) og om (deler av) fv. 47 kan innlemmes i bypakken.

Fylkesrådmannen vil fortsette utredningsarbeidet med nye bompengepakker sammen med kommunene og statsetatene og kommer nærmere tilbake om organisering og framdrift for dette.

Fylkesrådmannens innstilling

1. Fylkestinget gir tilslutning til at Rogaland og Vestland fylkeskommuner og kommunene på Haugalandet arbeider videre med nye bompengepakker på fylkeskommunalt og kommunalt vegnett på Haugalandet.
 - a. Forslag til ny bypakke innrettes mot ny tilskuddsordning i NTP med statlig avtale og nullvekstmål for personbiltransport. Bypakken utformes med tanke på å omfatte Haugesund og fastlands-Karmøy. Det vurderes også hvordan et alternativ uten fastlands-Karmøy kan bli og konsekvenser av en slik geografisk avgrensning.
 - b. Det arbeides videre med sikte på egne bompengepakker for Karmøy/fv. 547 og for Haugesund nord-Sveio/fv. 47. Det legges til rette for et nytt beslutningspunkt om ambisjonsnivå i disse pakkene etter at planlagte utredninger/mulighetsstudier er gjennomført.
2. Fylkestinget gir tilslutning til at bompengepakker på fylkeskommunalt og kommunalt vegnett planlegges med tanke på at det også kan komme bompengeinnkrevning til store statlige prosjekter på E134 og E39.
 - a. Fylkestinget støtter Vindafjord og Etne i å prioritere Bakka-Solheim når det gjelder eventuelle framtidige bompenger på E134 i disse kommunene. Fylkestinget ber Statens vegvesen starte regulering og utrede muligheter for bompengefinansiering.
 - b. Fylkestinget ber Statens vegvesen starte kommunedelplan for E134 Helganes-Aksdal/Karmsund bru. Ved framlegg av ny bypakke og bompengepakke for Karmøy/fv. 547 synliggjøres muligheter for å samordne bompengefinansiering til denne strekningen.

- c. Fylkestinget ber Statens vegvesen gjennomføre nødvendig planlegging av E39 Bokn-Hope.
- 3. I arbeidet med nye bompengepakker på Haugalandet utredes konsekvenser av den samlede bompengebelastningen når det kan komme innkreving på både fylkeskommunalt og statlig vegnett på Haugalandet innenfor samme periode.
- 4. Fylkestinget vil ta endelig stilling og eventuelt gjøre forpliktende vedtak om de enkelte bompengepakkene når de er ferdig utredet og klar for oversending til sentral behandling.

Inge Smith Dokken
Fylkesrådmann

Stine Haave Åsland
Avdelingssjef

Bakgrunn for saken

Arbeidet med nye bompengepakker på Haugalandet er forankret i «ATP Haugalandet»¹, Samferdselsstrategi for Rogaland² og KVV Haugesund³. I 2017 ble det lagt fram et diskusjonsgrunnlag⁴ og i 2018 en prinsippsak til politisk behandling⁵. I 2019 gjorde så kommunene på Haugalandet og Rogaland og Hordaland fylkeskommuner likelydende «prinsipp-vedtak» om å utarbeide nye bompengepakker som kan starte opp etter at dagens Haugalandspakke har gått ut i 2023 (FT-sak 63/19). Vedtaket la ikke opp til en regional fellespakke på Haugalandet slik som i dag, men å skille mellom:

1. Bypakke/by- og tettstedspakke for byområdet og eventuelt andre tettsteder.
2. Egen bompengepakke for fylkesveg 547 på Karmøy.
3. Egen bompengepakke for fylkesveg 47 i Haugesund nord/Sveio.
4. Statlige bompengeprojekter på E134 og E39.

I utredningen av nye bompengepakker samarbeider fylkeskommunene, kommunene på Haugalandet, Statens vegvesen og Statsforvalteren gjennom en koordineringsgruppe på administrativt nivå og en politisk referansegruppe der ordførerne og fylkespolitikere deltar. Høsten 2020 ble det utformet et «arbeidsprogram» for prosessen (jf. SU-sak 71/20 og FU-sak 218/20). Det var enighet om å dele bompakke-arbeidet i flere faser med muligheter for politisk forankring underveis, jf. figur nedenfor.

I løpet av 2021 har det vært diskutert strategiske valg/alternativer for de nye bompengepakkene, herunder regional utvikling og behov, regional inndeling i «enkelt-pakker», geografisk avgrensning, innretting og ambisjonsnivå for pakkene mv. Arbeidet og aktuelle alternativer er beskrevet i et høringsnotat, som ble sendt til kommunene og statsetatene i september (vedlegg 2). Kommunene/statsetatene er i høringen bedt om å svare på hvilke bompengepakker de vil arbeide videre med på Haugalandet.

Fylkestingenes vedtak i desember avgjør hvilke pakker fylkeskommunene og kommunene skal gå videre med. Når pakkene deretter utformes mer detaljert, skal det beskrives mål og prinsipper for prioritering, hvilke prosjekter som er aktuelle, kostnader og finansieringsgrunnlag, takstnivå og innkrevningssystem mv. I tillegg skal hovedprosjektet i hver pakke reguleres og kostnadsvurderes.



Figur: Prosessen for nye bompengepakker på Haugalandet. Høsten 2021 har det vært en høring om strategiske valg for nye bompengepakker på Haugalandet.

Når de nye bompengepakkene er ferdig planlagt, vil de bli lagt fram til politisk behandling i de berørte kommunene og fylkeskommunene. Det er først på dette tidspunktet at kommunene og fylkeskommunene må ta stilling til om de slutter seg til bompengepakkene i egen kommune/fylke eller ikke. Etter lokalpolitiske vedtak sendes bompengepakkene videre til sentrale myndigheter for kvalitetssikring og til slutt stortingsbehandling.

Problemstilling

Dagens Haugalandspakke går ut i 2023, og Rogaland og Vestland fylkeskommuner samarbeider med kommunene på Haugalandet om å utrede nye bompengepakker. Denne høsten har det vært en høring til kommunene og statsetatene om hvilke bompengepakker det skal arbeides videre med, og rammer for dette.

Høringen har bekreftet at det er ulike oppfatninger blant kommunene om det skal være en regional fellespakke for hele regionen, eller en bypakke og egne bompengepakker for Karmøy/fv. 547 og Haugesund nord-Sveio/fv. 47, jf. prinsippvedtaket fra 2019. For de tre bompengepakkene på fylkeskommunalt/kommunalt vegnett, vil det eventuelt være fylkeskommunene som får rollen som «oppdragsgiver». Det vil derfor være fylkestingene i Rogaland og Vestland som må vedta om fylkeskommunene og kommunene skal arbeide videre med disse bompengepakkene, og dette er kommunisert overfor politisk referansegruppe og beskrevet i arbeidsprogrammet.

Saksopplysninger

I prosessen med nye bompengepakker på Haugalandet er det høsten 2021 en høringsprosess for å avklare hvilke bompengepakker fylkeskommunene og kommunene skal arbeide videre med, og strategier/innretting for dette. I den forbindelse har fylkesadministrasjonene i Rogaland og Vestland sendt et høringsnotat til kommunene på Haugalandet, Statens vegvesen og Statsforvalteren i Rogaland. I notatet har fylkesadministrasjonene formulert spørsmål som kommunene og statsetatene er bedt om å svare på, og samtidig gitt egne anbefalinger. Spørsmålene er gjengitt i figuren nedenfor:

¹ Rogaland fylkeskommune 2016. *Regional plan for areal og transport på Haugalandet*.

² Rogaland fylkeskommune 2017. *Samferdselsstrategi for Rogaland 2018-2029*.

³ Statens vegvesen 2015. *KVU Haugesund (Konseptvalgutredning for Haugesundsområdet)*.

⁴ Statens vegvesen og Rogaland fylkeskommune 2017. *Areal- og transportutvikling på Haugalandet etter 2023*.

⁵ Statens vegvesen og Rogaland fylkeskommune 2018. *Framtidig(e) transportpakker på Haugalandet – prinsippsak til behandling i kommunene og fylkeskommunene*.

Felles spørsmål til alle

- Skal fylkeskommunene og kommunene på Haugalandet arbeide videre med en bypakke og egne bompengepakker for Karmøy/fv. 547 og Haugesund nord-Sveio/fv. 47?
- Skal det planlegges for at det kan komme bompengeskatt til store statlige prosjekter på E134 og E39 etter hvert som de blir klare, deriblant til E134 Helganes-Aksdal/Karmsund bru?

E134 i Vindafjord og Etne

- Skal eventuelle bompenger på E134 i Vindafjord og Etne innrettes mot Bakka-Solheim, framfor en mulig, framtidig bompengepakke med mindre prosjekter?

Bypakke

- Skal fylkeskommunene og de berørte kommunene arbeide videre med en bypakke?
- Skal bypakken innrettes mot ny statlig tilskuddsordning i Nasjonal Transportplan med nullvekstmål for personbiltransport?
- Skal bypakken avgrenses geografisk til å gjelde Haugesund og fastlands-Karmøy?

Karmøy/fv. 547

- Skal Rogaland fylkeskommune og Karmøy kommune arbeide videre med en egen bompengepakke for Karmøy/fv. 547?

Haugesund nord-Sveio/fv. 47

- Skal Rogaland og Vestland fylkeskommuner og Haugesund og Sveio kommuner arbeide videre med en egen bompengepakke for Haugesund nord-Sveio/fv. 47?
- Skal de undersøke hva som er mulig å oppnå med forbedringer langs dagens veg, før pakken utformes detaljert? Alternativt allerede nå bestemme at det skal bygges ny veg på strekningen Førland-Ekrene?

Figur: Spørsmål som fylkeskommunene ønsker tilbakemelding på fra kommunene og statsetatene.

Høringsnotatet ble sendt til kommunene på Haugalandet og statsetatene med frist for innspill innen 20. oktober 2021 av hensyn til videre behandling i Rogaland og Vestland fylkeskommuner. Ikke alle kommunene har rukket å behandle saken i kommunestyrene innen fylkesrådmennene har skrivefrist til samferdselsutvalgene. I den politiske referansegruppa var det enighet om at fylkesrådmennenes saksframlegg baseres på vedtak i formannskapene for disse kommunene (Etne, Sveio og Haugesund). Dersom de tre kommunestyrene vedtar endringer fra formanskapenes innstillinger, vil samferdselsutvalgene i Rogaland og Vestland bli orientert om dette.

Fylkesrådmannens vurderinger

Nedenfor er det beskrevet hovedinnholdet i høringsinnspillene fra kommunene og statlige etater, og med fylkesrådmannens vurderinger. Høringsinnspillene er gjengitt i sin helhet i vedlegg 1 (sortert etter tema og kommune/etat).

1. Innspill om bompengepakker som fylkeskommunene og kommunene skal arbeide videre med:

I den politiske referansegruppa har et sentralt tema vinter/vår 2021 vært hvilke bompengepakker fylkeskommunene og kommunene på Haugalandet skal arbeide videre med. Det er skissert ulike alternativer, og Statens vegvesen og fylkesadministrasjonene har gitt sine anbefalinger. Prosessen og alternativene er beskrevet i høringsnotatet i kap. 0.3 (sammendrag) og mer utfyllende i kap. 3.

Fem av de sju kommunene på Haugalandet har gitt tilslutning til at fylkeskommunene og kommunene arbeider videre med en bypakke og egne bompengepakker for Karmøy/fv. 547 og Haugesund nord-Sveio/fv. 47, slik fylkesadministrasjonene også har anbefalt. På den annen side ønsker to av kommunene en regional fellespakke:

- Etne og Vindafjord formannskap har gitt tilslutning til alle de tre anbefalte pakkene i sine vedtak.
- Karmøy og Haugesund har nøydt seg med å gi tilslutning til videre arbeid med pakkene som berører egen kommune.
- Sveio formannskap har gitt tilslutning til videre arbeid med både bypakke og «*bompengepakke for fv 47 Førland i Haugesund til Haukås i Sveio*».
- Tysvær og Bokn ønsker derimot at det videreføres en regional fellespakke etter lignende modell som dagens Haugalandspakke og har gjort felles vedtak der de «*anbefaler at ein det i vidare arbeidet utreder rammer og realisme for ein Haugalandspakke 2 der tiltak både på fylkesveger og E134 og E39 inngår*».
- Statens vegvesen formidlet sine innspill overfor politisk referansegruppe i april⁶, og har ikke i høringen kommet med nye innspill utover det.

Da kommunene og fylkeskommunene i 2019 gjorde felles vedtak om å planlegge flere bompengepakker på statlig og fylkeskommunalt/kommunalt vegnett, var det nok en forventning om at de enkelte pakkene i større grad kunne komme parallelt. For de store prosjektene på E134 og E39 har det imidlertid blitt tydeligere at bompengeinnkreving fortsatt ligger et stykke fram i tid. Dette skyldes blant annet at statlige krav til plan- og kostnadsavklaringer for nye bompengepakker har blitt strengere, der store statlige prosjekter først må være regulert og ha avklart finansiering gjennom NTP. Også for pakker med mindre, statlige utbedringsprosjekter skal statlig finansiering være avklart. Dette er ikke på plass for prosjekter på E134 og E39 på Haugalandet. Slik fylkesrådmannen ser saken, er det dermed ikke anledning nå til å fremme en regional fellespakke med statlige prosjekter på E134 og E39.

⁶ Statens vegvesen 2021. Bompengefinansiering av statlige prosjekt i ein ny Haugalandspakke. Notat til politisk referansegruppe april-21.

Videre har Statens vegvesen signalisert at de ønsker å få planlagt de store prosjektene E39 Bokn-Hope og E134 Helganes-Aksdal/Karmsund bru først - før det eventuelt tas initiativ til bompengefinansiering for større eller mindre prosjekter på disse strekningene. For E134 i Vindafjord og Etne har Statens vegvesen signalisert at det vil være vanskelig med bompengeinnkreving til både Bakka-Solheim og til mindre prosjekter samtidig. Når kommunene så tydelig prioriterer E134 Bakka-Solheim som enkeltprosjekt (punkt 3 nedenfor), blir det da enda et hinder for en regional fellespakke - i hvert fall et hinder for at en slik pakke kan ha innkreving og prosjekter i Vindafjord og Etne.

I tillegg kommer utfordringer med at en regional fellespakke kan få kryssende mål for prosjektprioritering mellom byer/tettsteder og spredtbygde områder, jf. ny tilskuddsordning for byområder med krav om nullvekstmål. Erfaringsmessig kan det også bli styringsmessige utfordringer dersom store statlige prosjekter skal inngå i samme pakke som mindre fylkeskommunale og kommunale prosjekter.

Fylkesrådmannen vurderer derfor at det fylkeskommunene og kommunene har handlingsrom til å arbeide videre med nå, er en bypakke og egne bompengepakker for Karmøy/fv. 547 og Haugesund nord-Sveio/fv. 47, jf. prinsippvedtaket. I de delene av regionen som ikke blir omfattet av nye bompengepakker, og dessuten områder der det tar tid før bygging og bompengeinnkreving på E134 og E39, må vegnettet videreutvikles vegnettet med ordinære statlige, fylkeskommunale og kommunale budsjettmidler.

2. Innspill om framtidige bompenger på E134 og E39:

Statens vegvesen har etterspurt en tilbakemelding på om fylkeskommunene og kommunene vil planlegge for at det kan komme bompengeinnkreving til store statlige prosjekter på E134 og E39 parallelt med at bompengepakker på fylkeskommunalt/kommunalt vegnett pågår. De har samtidig signalisert at tilbakemeldingen kan få betydning for om de selv vil prioritere å igangsette kommunedelplan for E134 Helganes-Aksdal/ Karmsund bru.

Alle de fem kommunene som har uttalt seg til dette, har signalisert en positiv holdning til at det kan komme nødvendig bompengeinnkreving for å fullfinansiere de store statlige prosjektene. Særlig er prosjektene på E134 trukket fram:

- Etne og Vindafjord ønsker at det vurderes mulige bompenger til E134 Bakka-Solheim, og at dette kommer med i en samlet vurdering av nye bompengepakker i regionen.
- Også Haugesund, Karmøy og Sveio stiller seg positive til bompengeinnkreving for fullfinansiering av E134 Bakka-Solheim og ber Statens vegvesen utrede dette.
- Haugesund, Karmøy og Sveio stiller seg også positive til bompengeinnkreving til E134 Helganes-Aksdal med ny Karmsund bru og ber Statens vegvesen starte arbeid med kommunedelplan. Kommunene har mål om finansiering i neste NTP 2026-37. Karmøy nevner spesifikt at de er innforstått med at innkreving til E134 Helganes-Aksdal/ny Karmsund bru kan gi behov for å tilpasse bompengeinnkrevingen i en ny bypakke og bompengepakke på Karmøy.

Fylkesrådmennene vil fortsette dialogen med Statens vegvesen for å koordinere utredninger av trafikk- og inntektsgrunnlag mv. I proposisjonene til Stortinget må det synliggjøres at det vil være rom for å komme inn med de statlige prosjektene når de blir plan- og finansieringsavklart.

3. Innspill om innretting av bompenger på E134 i Vindafjord og Etne:

Statens vegvesen har etterspurt en avklaring fra Vindafjord og Etne om de ønsker at framtidige bompenger på E134 skal innrettes mot Bakka-Solheim-prosjektet - eventuelt mot en mulig pakke med mindre utbedringsprosjekter. De har samtidig signalisert at det ikke vil være rom for begge deler samtidig.

Etne og Vindafjord er tydelige på at de vil prioritere Bakka-Solheim-prosjektet når det gjelder bompengereinnkreving på E134. Kommunene har gjort felles vedtak, der de sier at *«det er for oss viktig å prioritere ei strekningsvis utbygging av ny E-134 Bakka - Solheim i ein eventuell bompengepakke, framfor ein pakke med mindre prosjekt på eksisterande europaveg og fylkesveg»*. Samtidig er de opptatt av at hele strekningen må tas med i en kommende detaljregulering.

Fylkesrådmannen oppfatter at tilbakemeldingen fra Etne og Vindafjord er avklarende i forhold til hvordan de vil prioritere eventuelle framtidige bompenger innenfor sine kommuner.

4. Innspill om avgrensning og innretting av bypakke:

For videre arbeid med en bypakke, er det sentralt å få avklart om den skal innrettes mot den nye tilskuddsordningen for mellomstore byområder i NTP, der Haugesund byområde er ett av fem som kan få statlige tilskudd til *«mindre investeringer i gang- og sykkelveier og kollektivtiltak som kollektivfelt, holdeplasser og knutepunkter»*. Kommunene har sammen med Rogaland fylkeskommune arbeidet i flere år for en slik ordning. Ordningen forutsetter at det opprettes en bypakke og inngås avtale med staten med forpliktelse til nullvekstmål for personbiltransport. Dersom bypakken skal innrettes mot tilskuddsordningen og nullvekstmålet, vil det ha konsekvenser for profilen i pakken, prosjekt-prioriteringer, og for innretting av kommende utredningsarbeid.

Alle de fem kommunene som har uttalt seg om bypakken (Haugesund, Karmøy, Sveio, Etne og Vindafjord) har gitt tilslutning til at den innrettes mot den nye tilskuddsordningen med nullvekstmål. Også Statsforvalteren i Rogaland har uttrykt støtte til dette.

Videre har fylkesadministrasjonen etterspurt tilbakemeldinger på hvordan bypakken skal avgrenses geografisk. Dette vil ha betydning for hvilke kommuner som skal delta, og for prioritering av prosjekter.

Også på dette punktet er det langt på vei enighet mellom kommunene om at bypakken skal ta utgangspunkt i byområdet. Formuleringer og vinkling varierer litt:

- Etne og Vindafjord mener det er riktig at bypakken avgrenses til å *«gjelde for byområda»*.

- Tysvær og Bokn har ikke omtalt bypakken i sine vedtak, ettersom de har ønsket en regional fellespakke.
- Haugesund legger til grunn at bypakken er for «*byområdet haugesund/fastlands-Karmøy*».
- Sveio ønsker å være involvert i arbeidet med bypakken og ha åpning for å komme med etter at kommunen har fått et bedre beslutningsgrunnlag for å velge innretting og ambisjonsnivå.
- Karmøy ønsker at bypakken utredes i to alternativer – ett alternativ med hele byområdet Haugesund/fastlands-Karmøy og ett med bare Haugesund. Kommunen vil vurdere egen deltagelse når forslagene foreligger.
- Statens vegvesen anbefalte overfor politisk referansegruppe i april at bypakken bør være «*mest mulig begrensa til byområdet*»⁷, og har samtidig formidlet at de ikke vil fremme statlige prosjekter inn i pakken.
- Statsforvalteren har uttalt at «*bypakken må inkludere både Haugesund by og fastlands-Karmøy*» og begrunner dette med at byområdet er sammenhengende på tvers av kommunegrensene og har «*betydelig potensiale for redusert bilbruk og tilrettelegging for økt kollektivbruk og sykkel/gange*».

Geografisk avgrensning av bypakken henger nært sammen med profil i pakken og innretting mot nullvekstmålet, og fylkesadministrasjonen har i høringsnotatet vist til at det sammenhengende byområdet Haugesund/fastlands-Karmøy har flest korte bilreiser som kan tas med gange/sykkel/kollektivtransport, og dermed best forutsetninger for å lykkes med en transportpolitikk der nullvekstmålet er sentralt. Fylkesrådmannen viser for øvrig til at nullvekstmålet er i tråd med transportstrategiene for byområdet fra regionalplanen for areal- og transport på Haugalandet, effektmål i statlig utredning «KVU Haugesund», og med mål i kommuneplan for Haugesund og energi- og klimaplan for Karmøy.

Når det gjelder Karmøy kommune sin anmodning om at det vurderes en bypakke med bare Haugesund, vil det uansett måtte vurderes aktuelle prosjekter i hver av kommunene, men det vil medføre noe ekstra-arbeid dersom det på detaljert nivå skal vurderes bomtasjonsplassering, takster, trafikale konsekvenser og inntektsgrunnlag for flere pakke-alternativer. På den annen side vil det medføre en betydelig forsinkelse dersom Karmøy kommune skulle si nei til å delta i bypakken, og det ikke er vurdert noe «Haugesund-alternativ» i forkant. Hvor detaljert det er nødvendig å parallell-utrede begge alternativene, må nesten vurderes i den videre prosessen.

Når det gjelder Sveio sin anmodning om åpning for senere å komme inn i bypakken, er det i høringsnotatet antydning en mulighet for (Haugesunds-delen av) fv. 47 i bypakken – samtidig som det er anbefalt at den avgrenses til Haugesund/fastlands-Karmøy. Det er videre påpekt at dette kan bli kostnadmessig og transportpolitisk utfordrende å innlemme Førland-Ekrene-prosjektet i bypakken, men at motsetningene reduseres ved mindre utbedringer på dagens fv. 47 og fullføring av gang-/sykkelveg mv. Etter fylkesrådmannens vurdering, er det uansett mulig å skyve problemstillingen til etter at de planlagte mulighetsstudiene mv. er gjennomført, siden disse kan

⁷ Statens vegvesen 2021. Presentasjon til politisk referansegruppe 29. april -21.

gjennomføres uavhengig av hva som senere blir endelig avgrensning av bypakken.

5. Innspill om å utrede forbedringer på dagens fv. 47 Haugesund-Sveio:

I dagens Haugalandspakke bygges det ny fv. 47 fra Fagerheim til Førland i Haugesund, mens den videre strekningen til Ekrene i Sveio ikke har finansiering. Foreløpige beregninger indikerer at bompengebelastningen kan bli betydelig dersom den resterende delstrekningen Førland-Ekrene skal finansieres gjennom innkreving på fv. 47. Fylkesadministrasjonene i Rogaland og Vestland har derfor anbefalt at det utredes hva som er mulig å oppnå med utbedring av dagens fv. 47, framfor å «hoppe rett på» en bompengepakke for det store Førland-Ekrene-prosjektet.

Sveio formannskap har stilt seg positiv til å utrede en utbedring av dagens veg før de tar stilling til ambisjonsnivå i en ny bompengepakke. Også Haugesund gir tilslutning til å utrede utbedringer av dagens veg, og framhever behovet for å oppnå en sammenhengende forbindelse for gående og syklende. Statsforvalteren i Rogaland slutter seg til dette.

Rogaland fylkeskommune har bevilget planmidler til en mulighetsstudie på Rogaland-siden (FT-sak 113/21). Fylkesrådmennene vil legge til rette for en koordinering av arbeidet på begge sider av fylkesgrensen, der også de to kommunene involveres.

6. Innspill om innretting av bompengepakke på Karmøy:

Når det gjelder ny bompengepakke på Karmøy/fv. 547, har fylkesadministrasjonen i denne omgang bare løftet spørsmålet om det skal arbeides videre med en ny bompengepakke eller ikke. Det er samtidig foreslått å legge til rette for et valg om innretting/ambisjonsnivå om et års tid - når aktuelle alternativer er bedre utredet og handlingsrommet bedre belyst. Bakgrunnen er at begge de to store prosjektene på Karmøy (Åkra Sør-Veakrossen og Veakrossen-Helganes) har uavklarte innsigelser og dermed mangler den formelle planavklaringen som er nødvendig for å kunne inngå i en ny bompengepakke. Samtidig har Rogaland fylkeskommune allerede vedtatt å sette i gang to parallelle utredningsløp på Karmøy:

- Utrede om dagens fv. 547 kan forbedres til å bli en framtidsrettet veg for Karmøy (FU-sak 102/21, planmidler bevilget i FT-sak 113/21).
- Optimalisere tunnel-traséer og oppdatere kunnskapsgrunnlag med tanke på siling av planalternativer for Åkra Sør-Veakrossen (FT-sak 116/21, planmidler bevilget i FT-sak 113/21).

Karmøy kommunestyre gir i sitt vedtak tilslutning til å arbeide videre med en ny bompengepakke for Karmøy/fv. 547. Kommunestyret ønsker å realisere omkjøringsvegen Åkra Sør-Veakrossen og utbedre dagens veg nordover på strekningen Veakrossen-Helganes og ber om at det planlegges videre med tanke på dette. Kommunestyret ønsker å få vurdert flere muligheter for gjennomføring – både en porteføljestyrt bompengepakke, men også et enkeltprosjekt/enkelstrekning med lånefinansiering og etterskuddsinnkreving.

Statsforvalteren i Rogaland har også uttalt seg til en ny bompengepakke på Karmøy, der de støtter fylkesadministrasjonens anbefaling om å vurdere utbedringer langs dagens veg langs hele fv. 547. De viser i den forbindelse til konfliktnivået som de store vegprosjektene i dagens Haugalandspakke har hatt.

Fylkesrådmannen har anbefalt at de to utredningsløpene for utbedring av dagens fv. 547 og Åkra Sør-Veakrossen fullføres, før en tar stilling til innretting/ambisjonsnivå på Karmøy. Per nå er ikke noen av alternativene godt nok avklart – hverken om dagens fv. 547 kan bli en fullgod løsning på hele strekningen, og heller ikke om det finnes tunnel-alternativer for Åkra Sør-Veakrossen som kan redusere konfliktnivået med naturverdier/naturressurser/landskap i tilstrekkelig grad, og samtidig kan forsvares i forhold til kostnad. Dermed er det heller ikke mulig å gi en god vurdering av kostnader og konsekvenser for bompengebelastning. Når utredningene forventes å være gjennomført om et års tid, vil det ligge bedre til rette for et valg om ambisjonsnivå/innretting for ny bompengepakke på Karmøy. I den forbindelse vil det også være mulig å skissere fordeler og ulemper ved en porteføljestyrt bompengepakke vs. lånefinansiering og etterskuddsinnkreving.

Fylkesrådmannen har startet forberedelser for å gjennomføre utredninger av dagens veg og av Åkra Sør-Veakrossen. Karmøy kommune vil bli involvert i dette, og også Statsforvalteren/KMD i forhold til utredningskravene for Åkra Sør-Veakrossen.

7. Innspill om samlet bompengebelastning på Haugalandet:

Fylkesadministrasjonene har i høringsnotatet beskrevet at samlet bompengebelastning på Haugalandet kan bli høy dersom de nye bompengepakkene skal videreføre ambisjonsnivået fra dagens Haugalandspakke, og det i tillegg kan komme innkreving til store statlige prosjekter på E134 og E39.

Flere av kommunene har vært opptatt av samlet bompengebelastning i sine høringsinnspill. Bokn og Tysvær er redd for at separate bompengepakker på fylkesveg/kommunal veg og statlig veg til sammen kan gi høy belastning, Etne og Vindafjord er opptatt av å *«finne løysingar som gjer at det samla bompengetrykket i regionen ikkje blir for høgt»*, mens Haugesund ønsker at den totale bompengebelastningen *«tilpasses underveis»*.

Fylkesadministrasjonene har beskrevet at den første av bompengepakkene som ferdigstilles må inneholde en vurdering av hva som kan bli samlet bompengebelastning – så langt det vil være mulig å forutse. Kravene til nye bompengepakker innebærer uansett at det skal utredes hvilke konsekvenser bompengebelastningen kan få for trafikkmengde og mobilitet – det vil si om bompenger kan føre til at folk reiser annerledes, kjører til andre tider, velger andre reisemidler, eller velger å holde seg mer hjemme enn før.

8. Innspill om bompenger krevd inn på E134:

Til slutt i høringsnotatet (kapittel 7) har fylkesadministrasjonene omtalt at nye bompengepakker betyr at alle sider ved innkrevingssystemet må vurderes på nytt,

herunder plassering av bomstasjoner, innkrevingsretning, timesregler mv. Dette kan imidlertid ikke gjøres før pakkene er utformet mer detaljert. I den forbindelse vil det såkalte «nytteprinsippet» stå sentralt – det vil si at det skal være samsvar mellom hvem som betaler og hvem som har nytte av prosjektene i hver bompengepakke.

Bokn, Etne, Sveio, Tysvær og Vindafjord kommuner har allerede nå vedtatt uttalelser som berører «nytteprinsippet» i bompengennekningen:

- Bokn og Tysvær mener at innkreving til bompengepakker på fylkeskommunalt/kommunalt vegnett bare må skje på fylkesveger.
- Etne og Vindafjord mener eventuelle bompenger på E134 bare skal gå til tiltak på E134.
- Sveio vil at bompenger skal benyttes på den strekningen der de er krevd inn.

Kommunene har litt ulik vinkling i sine vedtak. Bokn og Tysvær sine vedtak er rettet mot å unngå innkreving på E134 og E39 til fylkeskommunale og kommunale prosjekter. Formuleringene fra Etne og Vindafjord står i sammenheng med bruken av bompenger i Vindafjord og Etne – de kan derfor sees som understreking av at fylkesveger i egne kommuner ikke skal finansieres med bompenger fra E134, eventuelt som støtte til Tysvær og Bokn. Vedtaket i Sveio kommune kan sees i lys av at kommunen ikke synes de har fått den utviklingen av fv. 47 som de ble forespeilet i dagens Haugalandspakke, og at de ikke vil «spre» framtidige bompenger fra fv. 47 til prosjekter på andre fylkesveger.

Statens vegvesen omtalte nytteprinsippet da de ga sine anbefalinger til politisk referansegruppe i april. Generelt har de signalisert en restriktiv holdning til å benytte bompenger innkrevd på E134 til prosjekter på fylkesveg. De har vist til at E134 i indre del av regionen og E39 har en høy andel gjennomgangstrafikk som ikke vil ha nytte dersom innkrevde midler går til fylkesveger. For byområder skal nytteprinsippet vurderes noe annerledes - dels fordi gjennomgangstrafikken i byområder er langt mindre, og dels fordi det i områder gjelder et «utvidet nytteprinsipp». Dette er fordi bilister i byområdene kan ha indirekte nytte av tiltak andre steder dersom disse forbedrer trafikksystemet samlet sett, og de kan ha nytte av tiltak som gjør at flere går, sykler eller tar buss og dermed avlaster vegnettet. Uansett skal det for nye bompengepakker dokumenteres at nytteprinsippet er tilfredsstillt, og det skal spesielt omtales i hvilken grad gjennomgangstrafikk har nytte. Dette vil stå sentralt i Statens vegvesen sin kvalitetssikring av nye bompengepakker.

Videre arbeid

I arbeidet med nye bompengepakker har det vært en administrativ koordineringsgruppe og en politisk referansegruppe der alle kommunene i dagens Haugalandspakke, samt Statens vegvesen og Statsforvalteren har deltatt. Dersom fylkestingene vedtar å gå videre med en bypakke og egne bompengepakker for Karmøy/fv. 547 og Haugesund nord-Sveio/fv. 47, vil det bli behov for et tettere faglig og politisk samarbeid med Haugesund, Karmøy og Sveio kommuner. Samtidig er det ønskelig å ivareta det regionale samarbeidet og de andre kommunenes behov for informasjon og medvirkning framover. Fylkesrådmannen vil ta opp spørsmålet om videre organisering av bompengearbeidet med kommunene i administrativ koordineringsgruppe og politisk referansegruppe og komme tilbake med dette i en senere sak.

Fylkesrådmannen har i høst lagt fram en sak om behov for fylkeskommunale midler til plan- og kostnadsavklaring av prosjekter i nye bompengepakker, og fylkestinget har bevilget midler til dette (FT-sak 113/21). Fylkesrådmannen har nå sendt ut konsulent-forespørsel for regulering av ny Risøy bru, startet arbeidet med forespørsler for mulighetsstudier for fv. 547 og Karmsundgata og startet forberedelser for videre utredning av Åkra Sør-Veakrossen. Gjennomføring av planene/mulighetsstudiene vil bli gjort i nært samarbeid med kommunene.

Når det gjelder bompengepakkene for Karmøy/fv. 547 og Haugesund nord-Sveio/fv. 47, planlegges det for et nytt strategivalg om et års tid – når de planlagte mulighetsstudiene for fv. 547 og fv. 47, samt utredning av tunnel-alternativer for Åkra Sør-Veakrossen er gjennomført. Når dette valget er tatt, må hver pakke planlegges mer detaljert, og det største prosjektet/prosjektene i hver pakke må reguleres. Det vil være naturlig å komme tilbake med en nærmere vurdering av prosess og framdrift i forbindelse med det neste strategivalget. Det er imidlertid klart at med de planlagte utredningene og nytt strategivalg, vil ikke disse pakkene kunne bli klare til å starte opp i 2023.

Når det gjelder ny bypakke, kan regulering av ny Risøy bru få avgjørende betydning for framdriften. Prosjektet forventes å bli det største i bypakken og må ha godkjent reguleringsplan og kostnadsanslag i det bypakken fremmes til lokalpolitisk behandling. Rogaland fylkeskommune har allerede gjennomført et forprosjekt for ny Risøy bru for å komme i gang, og har nå sendt ut konsulent-forespørsel for reguleringsarbeidet som fylkestinget nylig har bevilget planmidler til. Omfanget av prosjektet gjør at det kan bli omfattet av forskrift om konsekvensutredninger med tilhørende krav om planprogram. Dette kan gi en god prosess og et godt beslutningsgrunnlag, men også bidra til å forlenge planarbeidet. Etter at konsulentkjøpet er gjennomført, må planprosessen avklares nærmere med Haugesund kommune som planmyndighet.

Når reguleringsplanen er vedtatt og det er fattet lokalpolitiske vedtak med tilslutning til ny bypakke, sendes pakken til Statens vegvesen for kvalitetssikring og videre til Samferdselsdepartementet. Derfra er det departementet som har ansvar for saksbehandling og framdrift fram mot stortingsbehandlingen. I Statens vegvesen sin veileder for bompengeprojekter er det beskrevet at *«det må påregnes 8-15 måneder fra lokalpolitisk vedtak til vedtak i Stortinget for prosjekter henholdsvis uten og med KS2»*. Samlet innebærer dette at det kan se svært krevende ut at bypakken skal være klar til oppstart i det dagens Haugalandspakke avsluttes sommeren 2023. Fylkesrådmannen vil komme nærmere tilbake til framdriften etter at planprosessen for ny Risøy bru er avklart og vil i den forbindelse ha nærmere dialog med Statens vegvesen og Vegdirektoratet.

Konklusjon

Høsten 2021 har det vært en høring til kommunene på Haugalandet og statsetatene om videre arbeid med nye bompengepakker. Alle er inneforstått med at fylkeskommunene og kommunene skal arbeide videre med bompengepakker, jf. prinsippvedtaket fra 2019.

På ett punkt er det imidlertid motstridende oppfatninger blant kommunene, og dette gjelder om det skal være en regional «felles-pakke» etter lignende modell som dagens Haugalandspakke, eller en inndeling med bypakke og egne bompengepakker for Karmøy/fv. 547 og Haugesund nord-Sveio/fv. 47.

Fylkesrådmannen vurderer at det er nødvendig med en politisk avklaring om dette for å komme videre i arbeidet. De øvrige innspillene vurderes dels å kunne hensyntas underveis, eller de berører valg om innretting/ambisjonsnivå for fv. 547 og fv. 47 som det legges til rette for om et års tid, når planlagte utredninger er gjennomført.

Fylkesrådmannen oppfatter også at Statens vegvesen har fått tilbakemeldinger på sine spørsmål om innretting av bompenger i Vindafjord og Etne og mulighet for å komme inn med innkreving til statlige prosjekter på senere tidspunkt.

Dette dokumentet er elektronisk godkjent.



Haugesund kommune

Saksbehandler: Kent Geirmund Dagsland Håkull

Kommunedirektør: Ole Bernt Thorbjørnsen

Dato: 13.10.2021

Arkivsak-ID.: 21/13903

JournalpostID: 21/66855

Saksnr.	Utvalg	Møtedato
085/21	Formannskapet	20.10.2021
066/21	Bystyret	10.11.2021

Uttale til høringsnotat om nye bompengepakker på Haugalandet - undervegshøring til kommuner og statsetater høsten 2021

Kommunedirektørens forslag til vedtak:

1. Haugesund kommune gir sin tilslutning til at Rogaland fylkeskommune, i samarbeid med Haugesund og Karmøy kommune, arbeider videre med utredning av en bypakke for byområdet Haugesund/fastlands-Karmøy. Bypakken innrettes mot den nye statlige tilskuddsordningen for mindre byområder gitt i Nasjonal Transportplan 2022-2033.
2. Haugesund kommune gir sin tilslutning til at Rogaland fylkeskommune utreder muligheten for utbedring av eksisterende veg Haugesund nord-Sveio/fv. 47 (Førland – Ekrene) for å sikre en sammenhengende og trygg forbindelse for gående og syklende.
3. Haugesund kommune mener det er viktig at ny Karmsund bro sikres finansiering, om nødvendig delvis gjennom bompengefinansiering. Haugesund kommune ber Statens vegvesen starte arbeidet med ny kommunedelplan for ny Karmsund bro med mål om finansiering i Nasjonal Transportplan 2026-2038. Det må samtidig sikres at den totale bompengbelastningen i bo- og arbeidsmarkeds regionen tilpasses underveis.
4. Haugesund kommune stiller seg positiv til en fremtidig bompengepakke for fullfinansiering av Bakka – Solheim på E134, og ber Statens vegvesen utrede dette.

Formannskapet 20.10.2021:

Behandling:

Kommunedirektørens forslag ble vedtatt med 9 mot 2 (Frp) stemmer. Det tas forbehold om annen avstemning i bystyret.

FS- 085/21 Vedtak:

1. Bystyret gir sin tilslutning til at Rogaland fylkeskommune, i samarbeid med Haugesund og Karmøy kommune, arbeider videre med utredning av en bypakke for byområdet Haugesund/fastlands-Karmøy. Bypakken innrettes mot den nye statlige tilskuddsordningen for mindre byområder gitt i Nasjonal Transportplan 2022-2033.
2. Bystyret gir sin tilslutning til at Rogaland fylkeskommune utreder muligheten for utbedring av eksisterende veg Haugesund nord-Sveio/fv. 47 (Førland – Ekrene) for å sikre en sammenhengende og trygg forbindelse for gående og syklende.
3. Bystyret mener det er viktig at ny Karmsund bro sikres finansiering, om nødvendig delvis gjennom bompengefinansiering. Haugesund kommune ber Statens vegvesen starte arbeidet med ny kommunedelplan for ny Karmsund bro med mål om finansiering i Nasjonal Transportplan 2026-2038. Det må samtidig sikres at den totale bompengebelastningen i bo- og arbeidsmarkeds regionen tilpasses underveis.
4. Bystyret stiller seg positiv til en fremtidig bompengepakke for fullfinansiering av Bakka – Solheim på E134, og ber Statens vegvesen utrede dette.

Bystyret 10.11.2021:

Behandling:

Fra Venstre, foreslått av May Britt Vihovde, Venstre

Som en konsekvens av signalene i tilleggsproposisjon som regjeringen Støre la frem 08.11. må det utredes bompengepakke med og uten statlig finansiering.

Utsettingsforslag, foreslått av Svein Erik Indbjo, Fremskrittspartiet

På bakgrunn av nytt statsbudsjett, hvor bypakker i mindre byer er utelatt, bør planen for ny bypakke utsettes til det er avklart om det vil komme statlige bevillinger

FrP

Omforent forslag, foreslått av May Britt Vihovde, Venstre

Hvis det ikke følger med midler til tilskuddsordning som omtalt i NTP, må det utredes bompengepakke med og uten statlig finansiering

Utsettelsesforslag fremmet av Indbjo fikk 7 stemmer (FRP og Risanger (H)) og falt.

Innstilling fra formannskapet med omforent forslag fremmet av Vihovde fikk 43 stemmer for og 6 imot (Frp) og ble vedtatt.

BS- 066/21 Vedtak:

1. Haugesund kommune gir sin tilslutning til at Rogaland fylkeskommune, i samarbeid med Haugesund og Karmøy kommune, arbeider videre med utredning av en bypakke for byområdet Haugesund/fastlands-Karmøy. Bypakken innrettes mot den nye statlige

tilskuddsordningen for mindre byområder gitt i Nasjonal Transportplan 2022-2033.

2. Haugesund kommune gir sin tilslutning til at Rogaland fylkeskommune utreder muligheten for utbedring av eksisterende veg Haugesund nord-Sveio/fv. 47 (Førland – Ekrene) for å sikre en sammenhengende og trygg forbindelse for gående og syklende.
3. Haugesund kommune mener det er viktig at ny Karmsund bro sikres finansiering, om nødvendig delvis gjennom bompengefinansiering. Haugesund kommune ber Statens vegvesen starte arbeidet med ny kommunedelplan for ny Karmsund bro med mål om finansiering i Nasjonal Transportplan 2026-2038. Det må samtidig sikres at den totale bompengebelastningen i bo- og arbeidsmarkeds regionen tilpasses underveis.
4. Haugesund kommune stiller seg positiv til en fremtidig bompengepakke for fullfinansiering av Bakka – Solheim på E134, og ber Statens vegvesen utrede dette.

Med følgende tillegg:

Hvis det ikke følger med midler til tilskuddsordning som omtalt i NTP, må det utredes bompengepakke med og uten statlig finansiering

Saksutredning

Denne saken gjelder Haugesund kommunes uttale til Rogaland fylkeskommunes notat om nye bompengepakker på Haugalandet. For Haugesund kommune er det aktuelt med avtale om bypakke for Haugesund/fastlands-Karmøy og en egen bompengepakke for Haugesund nord-Sveio/fv. 47 (Førland – Ekrene). Haugesund kommune må være forberedt på å sette av midler til vegplanlegging i 2022, dersom prosjekter på kommunal vei skal være aktuelle for bompengefinansiering.

Sammendrag

Haugalandspakken ble iverksatt i 2008 og er nå i slutfasen, da bompengeinnkrevingen avsluttes i 2023. Rogaland fylkeskommune ber i brev datert 15.09.21 kommunene om å gi tilbakemelding innen 20.10.2021 på videre arbeid med bompengepakker på Haugalandet. Etter vedtak i formannskapet sendes vedtaket til fylkeskommunen, da fristen er 20. oktober. Bystyrevedtak ettersendes.

En bypakke bør legges til rette for at mange av de korteste reisene kan tas med sykkel, gange og kollektiv, i samsvar med nullvekstmålet og en samlet areal- og transportpolitikk. Bypakken kan da bli en del av den nye tilskuddsordningen i Nasjonal Transportplan (NTP)/byvekstavgift. Det bør også arbeides for god bylogistikk i byområdet. Byvekstavgift- og bypakkeordningen er et virkemiddel for at byene kan bidra til å oppfylle forpliktelsen til FNs bærekraftsmål.

Strekningen Førland-Ekrene må utredes i forhold til hvilke muligheter det finnes for utbedringer på eksisterende vei i forhold til trafiksikkerhet og gang- og sykkeløsninger.

Ny Karmsund bro på E134 må sikres finansiering, om nødvendig delvis gjennom bompengefinansiering. Statens vegvesen bør så raskt som mulig starte arbeidet med ny kommunedelplan for ny Karmsund bro med mål om finansiering i NTP 2026-2038. Det må samtidig

sikres at den totale bompengebelastningen i bo- og arbeidsmarkeds regionen tilpasses underveis.

Bakka-Solheim på E134 er viktig og Haugesund kommune stiller seg positiv til en fremtidig bompengepakke for fullfinansiering av prosjektet. Statens vegvesen utrede dette.

Økonomi tilknyttet bypakke

Haugesund kommune må sette av egne midler til planlegging i 2022. Tilstrekkelig planavklarte prosjekter i 2022 er «inngangsbilletten» til å få med og bygge kommunale prosjekter i bypakken. Bakgrunnen er at de statlige kravene til nye bompengepakker er betydelig strengere enn da dagens Haugalandspakke ble etablert.

For legitimiteten til bompenger er det nødvendig å ha mest mulig kontroll på prosjektkostnader og gjennomførbarhet. Alle prosjekter av en viss størrelse må planlegges/utredes og kostnadvurderes. Haugesund kommune må være forberedt på å finansiere sin andel av planleggingskostnader, uten at kommunedirektøren har tallfestet dette i denne omgang.

Bakgrunn for saken

I 2019 vedtok kommunene på Haugalandet og fylkeskommunene å utarbeide nye bompengepakker som kan starte opp når dagens Haugalandspakke går ut i 2023. Vedtaket la ikke opp til en regional fellespakke på Haugalandet som i dag, men å skille mellom:

1. Bypakke/by- og tettstedspakke for byområdet og eventuelt andre tettsteder.
2. Egen bompengepakke for fylkesveg 547 på Karmøy.
3. Egen bompengepakke for fylkesveg 47 i Haugesund nord/Sveio.
4. Statlige bompengeprosjekter på E134 og E39.

Vedtaket innebærer ikke at kommunene eller fylkeskommunene har forpliktet seg til å delta i nye bompengepakker – dette skal de først ta stilling til når bompakke-forslagene er ferdig utarbeidet.

Rogaland og Vestland fylkeskommuner og kommunene på Haugalandet har begrenset med ressurser til utvikling og drift av vegnett, gang-/sykkelveger, og til kollektivtransport. Med dagens økonomiske utsikter, og med økende ressursbehov til tunnel- og rassikring, drift og vedlikehold, båttruter og teknologisk utvikling mv., mener fylkeskommunen det ikke er sannsynlig at handlingsrommet vil øke i framtiden. Uten bompenger kan det derfor bli krevende å finansiere noe mer enn begrensede utbedringsprosjekter, flaskehalser, trafiksikkerhetsprosjekter mv. Pr. i dag finnes det ikke andre måter å styrke transport-finansieringen på som kan erstatte ordningen med bompenger.

Rogaland fylkeskommune har sett seg nødt til å prioritere drift og vedlikehold framfor større nyinvesteringer, og i Samferdselsstrategi for Rogaland 2018-2029 forutsettes det at investeringer i områder med høy trafikk skal finansieres med bompenger.

Haugesund kommune har begrensede ordinære ressurser til utvikling og drift av vegnett og gang- og sykkelveger og er derfor avhengig av bompenger for at mobiliteten i Haugesund by skal være bærekraftig og attraktiv både for næringsliv, innbyggere, arbeidspendlere og besøkende.

Saks- og faktaopplysninger

Kommunene, Rogaland og Vestland fylkeskommuner, Statens vegvesen og Statsforvalteren i Rogaland samarbeider administrativt og politisk om å utforme forslag til nye bompengepakker. Det har vært enighet om at det høsten 2021 skal være en høring, der kommunene får anledning til en politisk forankring av hvilke bompengepakker de ønsker å arbeide videre med, innretting og geografisk inndeling. Etter høringen vil fylkestingene i Rogaland og Vestland behandle saken, før det arbeides videre med de bompengepakkene som blir valgt.

Kommunenes og fylkeskommunenes behandling av denne saken innebærer ikke at de forplikter seg til å delta i kommende bompengepakker i denne omgang. Det er først senere, når bompakkeforslagene er ferdige, at de berørte kommunene og fylkeskommunene må ta politisk stilling til om de vil slutte seg til de foreslåtte bompengepakkene eller ikke.



Figur 1.2: Prosess for nye bompengepakker på Haugalandet. I 2021 har det vært arbeidet med strategiske valg/innretting av nye bompengepakker.

Fagavdelingene i fylkeskommunene har utarbeidet et notat som grunnlag for høringen, tilgjengelige med øvrige dokumenter tilknyttet bompengepakken på: <https://www.rogfk.no/vare-tjenester/vei-og-kollektivtransport/bompengeprosjekter/nye-bompengepakker-pa-haugalandet/>. I notatet er det beskrevet handlingsrommet for utforming av nye bompengepakker og formulert noen spørsmål som de særlig ønsker at kommunene og statsetatene gir tilbakemelding på:

- Skal det planlegges for at det kan komme bompengeinnkreving til store statlige prosjekter på E134 og E39 etter hvert som de blir klare, deriblant til E134 Helganes-Aksdal/Karmsund bru?
- Skal fylkeskommunene og de berørte kommunene arbeide videre med en bypakke?
- Skal bypakken innrettes mot ny statlig tilskuddsordning i Nasjonal Transportplan med nullvekstmål for personbiltransport?
- Skal bypakken avgrenses geografisk til å gjelde Haugesund/fastlands-Karmøy?
- Skal Rogaland og Vestland fylkeskommuner og Haugesund og Sveio kommuner arbeide videre med en egen bompengepakke for Haugesund nord-Sveio/fv. 47?
- Skal de undersøke hva som er mulig å oppnå med forbedringer langs dagens veg, før pakken utformes detaljert? Alternativt allerede nå bestemme at det skal bygges ny veg på strekningen Førland-Ekrene?

Fylkeskommunenes samferdselsavdelinger i Rogaland og Vestland har også gitt en egen vurdering og tilråding om rammer for det videre arbeidet:

- Kommunene og fylkeskommunene arbeider videre med en bypakke + egne bompengepakker på Karmøy/fv. 547 og Haugesund nord-Sveio/fv. 47.
- Samlet bompengebelastning utredes når nye bompengepakker blir mer detaljert utformet. I stortingsproposisjonene beskrives muligheter for at det kan komme bompengeinnkreving til de store statlige prosjektene når de er klare, herunder E134 Helganes-Aksdal/Karmsund bru.

- Eventuelle bompenger på E134 i Vindafjord og Etne innrettes mot Bakka-Solheim.
- Bypakken innrettes mot ny tilskuddsordning med statlig avtale og nullvekstmål for personbiltransport.
- Bypakken avgrenses geografisk til Haugesund/fastlands-Karmøy.
- For fv. 547 på Karmøy lages det en mulighetsstudie for utbedring av dagens veg og gjennomgås alternativer for Åkra Sør-Veakrossen, før valg om innretting/ambisjonsnivå.
- For fv. 47 i Haugesund nord-Sveio lages det en mulighetsstudie for utbedring av dagens veg, før valg om innretting/ambisjonsnivå.

Se for øvrig side 0 – 7 (kortversjon) i rapporten: [Nye bompengepakker på Haugalandet, underveishøring til kommuner og statsetater \(PDF, 5 MB\)](#).

Bypakke

En bypakke kan bidra til realisering av prosjekter som igjen bidrar til en bærekraftig mobilitet og et attraktivt byområde. Det er byområdet som har aller størst potensiale for å få flere til å sykle og gå. Det mest hensiktsmessige er å satse tungt på en bypakke for Haugesund/fastlands-Karmøy, knyttet opp mot nullvekstmålet for personbiltransport. Det støttes av en rekke etablerte føringer:

- Statens vegvesen sin Konseptvalgutredning (KVU) for Haugesundsområdet (2015)
- Kommuneplan for Haugesund kommune
- Regionalplan for Areal- og transport på Haugalandet (ATP)
- Samferdselsstrategi for Rogaland 2018-2029
- Handlingsprogram for kollektivtransport i Rogaland 2018-2021
- Regjeringens Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2019 – 2023
- Utviklingsplan for Rogaland - Regional planstrategi 2021-2024
- Kommunal planstrategi for Haugesund kommune (2021)

De faglige anbefalingene som er forankret i utredning, analyser og planer tilsier at det bør jobbes videre med en bypakke for byområdet Haugesund/fastlands-Karmøy. Dette er også svært viktig for at bylogistikken skal kunne fungere på en tilfredsstillende måte for næringslivet spesielt. Det største prosjektet i en ny pakke vil mest sannsynlig bli en ny Risøy bro fra Storasundgata, som vil gi større kjøretøy bedre forhold. Hovedmengden av trafikk trenger da ikke gå gjennom kvadraturen og gågata. Dette vil gi nye muligheter for organisering av kollektivtrafikken og bedre forhold for gående og syklende i sentrum.

Kommunal og regionaldepartementet har gitt uttrykk for at byvekstavtaleordningen er et viktig virkemiddel for å oppnå bærekraftig vekst i byområdene. De overordnede regionale og kommunale planene for Haugesund og Haugalandet legger rammene for en bærekraftig byutvikling. Haugesund som et av flere byområder kan nå inngå en avtale gjennom en tilskuddsordning i Nasjonal transportplan og det jobbes for at det på sikt inngås langsiktige forpliktende avtaler, på tvers av forvaltningsnivåene, etter modell fra byvekstavtalene. Et godt samarbeid er svært viktig for å lykkes i dette arbeidet.

Byområdene som dette er aktuelt for har tilsvarende utfordringer som de 9 største. Det etableres en enklere variant av dagens byvekstavtaler, og nullvekstmålet legges til grunn. Slik sikres bærekraftig byutvikling, en samordnet areal- og transportpolitikk og grønn vekst i hele landet.

Byområdet Haugesund/fastlands Karmøy har mulighet til å få midler fra en framtidig tilskuddsordning/byvekstavtale ordning. Det ble nylig kjent at det er gitt innspill i statsbudsjettet om midler gjennom tilskuddsordningen til de utvalgte byene allerede til neste år. Signalene er at dette er en start på midlene som nå er avsatt i NTP. Med tanke på måloppnåelse av flere gående- og syklende og en mer bærekraftig byutvikling, er det viktig at en tilskuddsordning/byvekstavtale

blir en del av ny bompengepakke.

Det er viktig at tilskuddsordningen i NTP tas i bruk av byområdene Haugesund, Bodø, Ålesund, Arendal-Grimstad og Vestfoldbyen. Disse regionbyene har jobbet sammen over flere år, og får nå denne muligheten gjennom Nasjonal transportplan og midler som avsettes i statsbudsjettet. Det er positivt at flere byer nå kan inngå langsiktige forpliktende avtaler, på tvers av forvaltningsnivåene, etter modell fra byvekstavtalene. De mellomstore regionbyene har tilsvarende utfordringer som de 9 største. Det bør etableres en enklere variant av dagens byvekstavtaler hvor nullvekstmålet legges til grunn. Slik sees bompenger/en avtale med staten på som et viktig virkemiddel for å sikre bærekraftig byutvikling.

Områder utenfor selve byområdet

Med bakgrunn i trafikk tall og trafikk sikkerhet på strekket Førland – Ekrene, bør det tas utgangspunkt i forbedring av eksisterende veg, og det må etableres en trygg forbindelse for gående og syklende. Haugesund kommune støtter at det sees på forbedringer fremfor bygging av helt ny vei. Trafikktallene er lavere fra Førland og nordover. Det er imidlertid regulert samme standard mellom Fagerheim og Ekrene. Fagerheim – Førland bygges nå gjennom dagens Haugalandspakke med regulert standard. Dersom det faglig sett kan anbefales å gå på en lavere standard, vil konsekvensene av tiltaket bli mindre i forhold til det totale fotavtrykket på natur og miljø. Den totale bompengebelastningen vil da også bli mindre, og det kan dermed vurderes om prosjektet har en bærekraftig profil som forsvarer at det kan tas inn i ny bompengepakke.

Haugesund kommune ser det også som svært viktig at E134 får en tilfredsstillende og nødvendig standard hvor da prosjektene Karmsund bro og Bakka – Solheim må prioriteres. Dette har Haugesund kommune spilt inn som viktige prosjekter i Nasjonal Transportplan.

Haugesund kommune mener det er viktig at ny Karmsund bro sikres finansiering, om nødvendig gjennom bompenger, slik at denne snarest mulig kan gjennomføres. Belastningen på broa er stor, og gang- og sykkelveinettet er på ingen måte tilfredsstillende eller trafikk sikkert. Statens vegvesen bør starte arbeidet med ny kommunedelplan for ny Karmsund bro med mål om finansiering i NTP 2026-2038.

Totalbelastningen i forhold til bompenger kan bli stor når også Karmsund bro skal realiseres. Da må bompenger på Karmsund bro og bypakken sees i sammenheng, så prosjektene kan gjennomføres uten at totalbelastningen på innkreving i bo- og arbeidsmarkedet blir for stor. Dette må tilpasses underveis.

Haugesund kommune stiller seg positiv til en fremtidig bompengepakke for full finansiering av E134 Bakka – Solheim, og ber Statens vegvesen utrede dette. Dette strekket har lav standard, uten gul stripe flere steder. Spesielt med tanke på stor andel tungtransporter er trafikk sikkerheten lite tilfredsstillende. Dette er en viktig tappe for sikringen av E134 mellom Øst- og Vestlandet.

Innkomne merknader/uttale fra parter

Statsforvalteren i Rogaland gav uttale 07.10.2021 til Rogaland fylkeskommunes høringsnotat, med følgende oppsummering:

Av hensyn til nasjonale og regionale mål for areal- og transportpolitikken, bør avtale om bypakke for Haugesund og fastlands-Karmøy prioriteres ved utarbeidelse av nye bompengepakker. Bypakken må innrettes mot tilskuddsordning med statlig avtale og nullvekstmål for personbiltransporten.

Oppdatert kunnskapsgrunnlag med mulighetsstudie for utbedring av dagens veier bør foreligge før det foretas valg om innretting og ambisjonsnivå for egne bompengepakker for Karmøy på fylkesvei 547 (fv. 547) og Haugesund nord-Sveio på fylkesvei 47 (fv. 47).

Konsekvenser

Det er viktig å få på plass en bypakke i byområdet for å kunne bygge opp om en bærekraftig mobilitet i byområdet. Fylkeskommunen og kommunen har svært lite midler til veibygging i byområdene. Realisering av gang, sykkel, kollektiv og vei/bro prosjekter i byområdet krever finansiering gjennom en bypakke. En bypakke er et spleiselag mellom stat, lokale myndigheter og bompenger, og ny tilskuddsordning/byvekstavgift gir muligheter til økt finansiering til gjennomføring av porteføljen i Bypakken.

Dersom det ikke arbeides og etableres nye bompenger på Haugalandet vil det som skjer i forhold til en fremtidsrettet mobilitet være svært begrenset.

FNs bærekraftsmål

Bærekraftsmålene vil være sentrale når en inngår en ny bypakke sammen med ny tilskuddsordning/byvekstavgift.

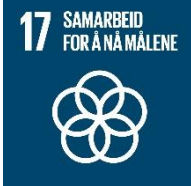
	<i>Gjennom tilrettelegging av god mobilitet vil flere kunne ferdes trygt og alene mellom ulike målpunkt i byen. Dette vil igjen bidra til aktivitet, sosialt felleskap, mestring osv. For å få dette til må det jobbes målrettet med gang- og sykkel forbindelser som er trafiksikre og tilgjengelige for alle.</i>
	<i>Infrastruktur er den underliggende strukturen som må være på plass for at et samfunn skal fungere. Infrastruktur er en forutsetning for økning i vekst og produktivitet, og for forbedringer i utdannings- og helsetilbud. Teknologi og innovasjon anses som drivere til å løse miljømessige utfordringer.</i>
	<i>Urbanisering kan bringe med seg innovasjon og større effektivitet som igjen skaper økonomisk vekst også for hele byregioner. Vanlige utfordringer i byer: for mye trafikk og luftforurensning. Prosjekter som bidrar til en bærekraftig og grønn mobilitet vil kunne bidra til en mer attraktiv byutvikling.</i>
	<i>Klimaendringer er et globalt spørsmål og kjenner ingen landegrenser. Lokalt kan en bidra til en bærekraftig mobilitet i byområdet. Haugesund/fastlandsKarmøy har svært mange korte reiser som lette kan overføres til sykkel og gange. Dette vil kunne redusere CO2 utslipp gi mindre støy og støv i byområdet.</i>
	<i>For å lykkes med bærekraftsmålene trengs det nye og sterke partnerskap. Myndigheter, næringslivet og sivilsamfunnet må samarbeide for å oppnå bærekraftig utvikling. Bypakke/byvekstavgift kan sees på som et felles prosjekt for å bidra til 0-vekst i personbiltrafikk og en mer bærekraftig mobilitet.</i>

Fig 1. Bærekraftsmålene skal ligge til grunn for en bypakke. En tilskuddsordning/byvekstavgift gjennom Nasjonal Transportplan vil forsterke måloppnåelsen.

For å oppnå en bærekraftig byutvikling kreves en helhellig virkemiddel bruk, inkludert bypakker. Utbygging som gir kortere avstander må da være en premiss. Dette er også en forutsetning i konseptvalgutredningen (KVU) for å nå nullvekstmålet. Midlene som kommer skal gå til sykkel, gange og kollektiv. Når korte reiser på en trygg og attraktiv måte kan erstattes med gange og sykkel, bidrar dette til god helse og livskvalitet. Kollektivreisende har som regel en gåtur før og etter bussturen som også bidrar til aktivitet. En endring til grønn mobilitet bidrar til mindre klimautslipp og gir næringslivet bedre rammer for den nødvendige transporten/bylogistikken. En god infrastruktur vil gi bedre rammer for innovasjon i industri og andre næringer.



Fig 2. Omvendt transportpyramide hvor de myke trafikantene gis høyest prioritet.

I byen skal gående, kollektiv reisende prioriteres fremfor privatbilen. Nullvekstmålet for personbiltrafikk skal ligge til grunn. Det offentlige rommet i byen/gatene skal være til for de myke trafikantene og ikke først og fremst parkering for privatbilen. Sykkelen og kollektiv skal sikres god og trygg fremkommelighet.

Økonomiske konsekvenser

Haugesund og fastlands-Karmøy kan få tilgang til nødvendige statlige midler for utvikling og grønn vekst gjennom en «byvekstavtale». De første 4 årene er det avsatt 120 millioner til 5 byområder. Første fase legges inn i neste års statsbudsjett. Her er det viktig å jobbe videre for å sikre posisjon til grønn mobilitet i byområdet. Byvekstavtale er en forsterkning av en bypakke med bærekraft som premiss.

Det finnes ikke tilsvarende alternative økonomiske virkemidler for en bærekraftig byutvikling. Byvekstavtale forutsetter en bompengoordning i form av en bypakke som skal forbedre mobiliteten gjennom satsing på gange, sykkel og kollektivtilbud i hele byområdet. Det skal være lett å sykle, gå og reise kollektivt mellom sentrum og bydeler til og fra skole, fritid og jobb. Bypakken forbedrer fremkommelighet for næringsvirksomheten i byområdet. En regionby som står sterkt på disse områdene, øker bosteds-attraktiviteten i hele regionen.

Kommunen og fylkeskommunen sine økonomiske utgifter i en tidlig fase og gjennomføring

Haugesund kommunes gate- og veinett er delt mellom fylke og kommunen. Staten er bare eier av E134. For å i det hele tatt komme i posisjon til statlige midler må det vises hvilke behov som finnes gjennom planavklarte prosjekter i tråd med overordnede mål og planer for byområdet. For å få planavklarte prosjekter må det settes av tilstrekkelig økonomiske midler til planlegging i 2022. De statlige kravene til nye bompengepakker er betydelig strengere enn da dagens Haugalandspakke ble etablert. For legitimiteten til bompenger er det helt nødvendig å ha størst mulig kontroll på prosjektkostnadene i pakken før den vedtas. Alle prosjekter av en viss størrelse må planlegges/utredes og kostnadsvurderes så godt som mulig for å sikre at det blir samsvar mellom kostnader og inntekter i pakken.

En portefølje med noen helt planavklarte prosjekter og noen delvis planavklarte kan gi grunnlag for en bompengefinansiering og nasjonal posisjonering for en byvekstavtale med mer midler til gange, sykkel og kollektiv.

Rogaland fylkeskommune setter av 27 mill. kr totalt til reguleringsplaner og utredninger i Haugesund i forkant av ny pakke:

- Regulering av Risøy bru – 20 mill.
- Utredning Karmsundgata – 3 mill.
- Utredning buss i sentrum – 2 mill.
- Utredning av utbedring av fv. 47 til Sveio – 2 mill.

I tillegg har de tidligere gjennomført et forprosjekt på ny Risøy bru og mulighetsstudie for buss-framkommelighet. Det er også gitt midler til snarveiprosjekt.

Rogaland fylkeskommune vil søke om å få tilbakebetalt utgifter til konkrete reguleringsplaner av Samferdselsdepartementet gjennom fremtidig bompenggeordning.

Haugesund kommune må på tilsvarende vis sette av midler til planlegging i 2022 dersom prosjekter på kommunal vei skal være aktuelle for bompengefinansiering. Behovet er ikke estimert, men dersom en skal ha fremdrift i bypakken er det svært viktig at det settes av egne ressurser kommende år til planlegging. Kommunedirektøren vil også prøve å søke noe ekstern finansiering i tillegg, for eksempel tilknyttet bylogistikk.

På det kommunale gate- og veinettet er det flere prosjekter som nødvendigvis må realiseres gjennom en bypakke dersom de skal være mulige å gjennomføre innfor en 15-års periode. Kommunen har enda ikke fremmet en sak for hvilke prosjekter som skal prioriteres i pakken, men kommunedirektøren ønsker å se nærmere på følgende aktuelle prosjektene som er sentrale å vurdere:

- Kommunens del av ny Salhusveg inn mot sentrum
- Skjoldavegen fra Flotmyr til gågata
- Haugevegen
- Hasseløy bro
- Prosjekter for bærekraftig bylogistikk

Overnevnte prosjekter og mange flere må utredes og planlegges godt nok til at ambisjonsnivå og gjennomførbarhet er avklart og kostnadsvurderingene kan stå seg i et langsiktig perspektiv.

20 prosent egenandel ved gjennomføring av prosjekter i bompengepakker

Denne andelen ble lagt inn av avtroppende regjering for at bypakker ikke skal vokse seg for store. 20 prosent egenandel av byggekostnaden må dekkes av henholdsvis kommunen og fylkeskommunen. Kostnaden kan ikke dekkes av bompenger. Denne kostnaden er først ved realisering av prosjekter.

Beredskap

God mobilitet er en forutsetning for god beredskap. Når flere går og sykler på de korte reisene og tar kollektiv der det er mulig, vil det bli bedre framkommelighet for nødvendige situasjoner hvor beredskapskjøretøy skal rekke målpunkt fortest mulig for å sikre liv og helse.

Kommunedirektøren sin konklusjon

Kommunedirektøren mener at Haugesund kommune bør gi sin tilslutning til at Rogaland fylkeskommune, i samarbeid med Haugesund og Karmøy kommune, arbeider videre med utredning av en bypakke for byområdet Haugesund/fastlands-Karmøy. Bypakken bør innrettes mot den nye statlige tilskuddsordningen for mindre byområder gitt i Nasjonal Transportplan 2022-2033.

Kommunedirektøren mener at Haugesund kommune også bør gi sin tilslutning til at Rogaland fylkeskommune utreder muligheten for utbedring av eksisterende veg på Førland – Ekrene for å sikre en sammenhengende og trygg forbindelse for gående og syklende.

Det er viktig at ny Karmsund bro sikres finansiering, om nødvendig delvis gjennom bompengefinansiering. Kommunedirektøren mener derfor at Haugesund kommune bør be Statens vegvesen starte arbeidet med ny kommunedelplan for ny Karmsund bro med mål om finansiering i Nasjonal Transportplan 2026-2038. Det må samtidig sikres at den totale bompengbelastningen i bo- og arbeidsmarkeds regionen tilpasses underveis.

Kommunedirektøren mener at Haugesund kommune bør stille seg positiv til en fremtidig bompengepakke for fullfinansiering av Bakka – Solheim på E134, og ber Statens vegvesen utrede dette.

Vedlegg:

210915_Nye bompengepakker Haugalandet_høringsnotat



Saksbehandler: Oddrun Lund

Kommunedirektør/rådmann: Vibeke Vikse Johnsen

Saksnr.	Utvalg	Møtedato
096/21	Formannskapet	04.10.2021
107/21	Kommunestyret	18.10.2021

Bompengeutredning Haugalandet - behandling av strategivalg for nye bompengepakker

Rådmannens forslag til vedtak:

1. Karmøy kommunestyre gir sin tilslutning til at Rogaland fylkeskommune, i samarbeid med berørte kommuner på Haugalandet, arbeider videre med utredning av en bypakke for Haugesundsregionen. Bypakken innrettes mot den nye statlige tilskuddsordningen for mindre byområder gitt i NTP 2022-2033. Bypakken avgrenses geografisk til det sammenhengende byområdet som fastlands- Karmøy er en del av.
2. Karmøy kommunestyre gir sin tilslutning til at Rogaland fylkeskommune, i samarbeid med Karmøy kommune, arbeider videre med utredning av en ny bompengepakke for Karmøy/ Fv547.

Karmøy kommune ønsker å avvente valg av strategi for videreutvikling av Fv547 inntil forprosjekt for utbedring av eksisterende vegtrase og forfase for å avklare behov for konsekvensutredning av Åkra Sør – Veakrossen er gjennomført, slik Rogaland fylkeskommune anbefaler. Karmøy kommunestyre ber om at dette arbeidet får høy prioritet. Det er ønskelig å se på om pakken også kan inneholde tiltak for gående og syklende i byer og tettsteder innenfor bompengeområdet, og et effektivt sykkeltilbud mellom Åkra og Helganeskrysset.

3. Karmøy kommune stiller seg positiv til en fremtidig bompengepakke for E134 med ny Karmsund bro, og ber Statens vegvesen komme raskt i gang med kommunedelplan for ny E134 med ny Karmsund bro med mål om finansiering i NTP 2026-2038. Karmøy kommune

er innforstått med at bompengeinnkrevingen i en bypakke og bompengepakke på Karmøy/fv. 547 må tilpasses underveis dersom ny Karmsund bro skal finansieres innenfor samme bompengeperiode.

Karmøy kommune stiller seg positiv til en fremtidig bompengepakke for fullfinansiering av E134 Bakka – Solheim, og ber Statens vegvesen utrede dette.

Vedtak som innstilling fra Formannskapet - 04.10.2021 - 096/21

1. Karmøy kommunestyre gir sin tilslutning til at Rogaland fylkeskommune, i samarbeid med berørte kommuner på Haugalandet, arbeider videre med utredning av en bypakke for Haugesundregionen. Bypakken innrettes mot den statlige tilskuddsordningen for mindre byområder gitt i NTP 2022-2033. Kommunestyret forutsetter at en bypakke utredes alternativt for Haugesund by (Haugesund kommune) og et alternativ med det sammenhengende byområdet som fastlands-Karmøy er en del av. Det forutsettes at den delen av fastlands-Karmøy som evt skal inngå i en bypakke blir nærmere prioritert og avgrenset i samarbeid med Karmøy kommune.
1. Karmøy kommunestyre gir sin tilslutning til at Rogaland fylkeskommune, i samarbeid med Karmøy kommune, arbeider videre med en utredning av en ny bompengepakke for Karmøy/Fv547.

Karmøy kommune har tidligere gjennom møter med Rogaland fylkeskommune meddelt sin strategi for utvikling av Fv547 som medfører oppgradering/forbedring av eksisterende vegtrase mellom Vea og Helganeskrysset samt Omkjøringsvegen Åkra Sør-Veakrossen. Karmøy kommune legger fortsatt denne strategien til grunn og ber om at det utredes hvilke tiltak som bør iverksettes på nåværende trase mellom Vea og Helganeskrysset. Karmøy kommune ber videre om at utredning av gjenstående planarbeid for å tilfredsstille KMD's krav for å realitetsbehandle Fv547 Åkra Sør-Veakrossen får høy prioritet.

1. Karmøy kommune stiller seg positiv til en fremtidig bompengepakke for E134 med ny Karmsund bro, og ber Statens vegvesen komme raskt i gang med kommunedelplan for ny E134 med ny Karmsund bro med mål om finansiering i NTP 2026-2038. Karmøy kommune er innforstått med at bompengeinnkrevningen i en bypakke og bompengepakke på Karmøy/fv. 547 må tilpasses underveis dersom ny Karmsund bro skal finansieres innenfor samme bompengeperiode. Karmøy kommune stiller seg positiv til en fremtidig bompengepakke for fullfinansiering av E134 Bakka – Solheim, og ber Statens vegvesen utrede dette

Karmøy kommune har klare forventninger til at staten bærer de vesentligste kostnadene ved bygging av ny Karmsund bro.

Formannskapet 04.10.2021:

Behandling:

Nilsen (H) ba om gruppemøte.

Det ble innvilget gruppemøte fra kl. 17.35-17.57.

Thorheim (KL) fremmet fellesforslag til nytt punkt 1 og 2 på vegne av KL, Ap, H og KrF.

Grindhaug (KrF) fremmet fellesforslag som tillegg til opprinnelig punkt 3 på vegne av Ap, H, KL, KrF og Sp:

Endresen (FrP) fremmet forslag på vegne av FrP.

Forslaget fremsatt av Endresen (FrP) fikk 2 stemmer mot 9 stemmer og falt (Frp 1, UA 1).

Ordfører foreslo at det ble foretatt en punktvis avstemning av fellesforslaget fremsatt av Thorheim, og deretter avstemning av fellesforslaget fremsatt av Grindhaug (KrF).

Formannskapet tilsluttet seg dette.

Punkt 1 i fellesforslaget fremsatt av Thorheim på vegne av KL, Ap, H og KrF ble vedtatt med 9 stemmer mot 2 stemmer (Frp 1, UA 1).

Punkt 2 i fellesforslaget fremsatt av Thorheim på vegne av KL, Ap, H og KrF ble vedtatt med 8 stemmer mot 2 stemmer (Sp 1, Frp 1, UA 1).

Fellesforslaget fremsatt av Grindhaug (KrF) på vegne av Ap, H, KL, KrF og Sp ble vedtatt med 9 stemmer mot 2 stemmer (Frp 1, UA 1).

FSK- 096/21 Vedtak:

1. Karmøy kommunestyre gir sin tilslutning til at Rogaland fylkeskommune, i samarbeid med berørte kommuner på Haugalandet, arbeider videre med utredning av en bypakke for Haugesundregionen. Bypakken innrettes mot den statlige tilskuddsordningen for mindre byområder gitt i NTP 2022-2033. Kommunestyret forutsetter at en bypakke utredes alternativt for Haugesund by (Haugesund kommune) og et alternativ med det sammenhengende byområdet som fastlands-Karmøy er en del av . Det forutsettes at den delen av fastlands-Karmøy som evt skal inngå i en bypakke blir nærmere prioritert og avgrenset i samarbeid med Karmøy kommune.
1. Karmøy kommunestyre gir sin tilslutning til at Rogaland fylkeskommune, i samarbeid med Karmøy kommune, arbeider videre med en utredning av en ny bompengepakke for Karmøy/Fv547.

Karmøy kommune har tidligere gjennom møter med Rogaland fylkeskommune meddelt sin strategi for utvikling av Fv547 som medfører oppgradering/forbedring av eksisterende vegtrase mellom Vea og Helganeskrysset samt Omkjøringsvegen Åkra Sør-Veakrossen. Karmøy kommune legger fortsatt denne strategien til grunn og ber om at det utredes hvilke tiltak som bør iverksettes på nåværende trase mellom Vea og Helganeskrysset. Karmøy kommune ber videre om at utredning av gjenstående planarbeid for å tilfredsstille KMD's krav for å realitetsbehandle Fv547 Åkra Sør-Veakrossen får høy prioritet.

1. Karmøy kommune stiller seg positiv til en fremtidig bompengepakke for E134 med ny Karmsund bro, og ber Statens vegvesen komme raskt i gang med kommunedelplan for ny E134 med ny Karmsund bro med mål om finansiering i NTP 2026-2038. Karmøy kommune er innforstått med at bompengesøkningskravet i en bypakke og bompengepakke på Karmøy/fv. 547 må tilpasses underveis dersom ny Karmsund bro skal finansieres innenfor samme bompengeperiode. Karmøy kommune stiller seg positiv til en fremtidig bompengepakke for fullfinansiering av E134 Bakka – Solheim, og ber Statens vegvesen utrede dette

Karmøy kommune har klare forventninger til at staten bærer de vesentligste kostnadene ved bygging av ny Karmsund bro.

Kommunestyret 18.10.2021:

Behandling:

Bompengeutredning Haugalandet, foreslått av Asbjørn Eik-Nes, Venstre
Sak 107/ 21: Bompengeutredning Haugalandet.

1: Rådmannens forslag

2: nytt punkt 2

Karmøy kommunestyre gir sin tilslutning til at Rogaland fylkeskommune, i samarbeid med Karmøy kommune, arbeider videre med en utredning av ny(-e) bompengepakke(-r) for Karmøy/Fv547.

Karmøy kommune har tidligere gjennom møter med Rogaland fylkeskommune meddelt sin strategi for utvikling av Fv547 som medfører oppgradering/forbedring av eksisterende vegtrase mellom Veakrossen og Helganeskrysset samt omkjøringsvegen Åkra Sør-Veakrossen. Karmøy kommunestyre legger fortsatt denne strategien til grunn og ber om at det utredes hvilke tiltak som bør iverksettes på nåværende trase mellom Veakrossen og Helganeskrysset. Karmøy kommune ber videre om at utredning av gjenstående planarbeid for å tilfredsstille KMD sine krav for å realitetsbehandle Fv547 Åkra Sør-Veakrossen ikke gis høy prioritet.

3: Rådmannens forslag

Karmøy Venstre

Bompengeutredning Haugalandet – behandling av strategivalg for nye bompengepakker, foreslått av Oddmund Paulsen, SV-Sosialistisk Vensteparti

Fellesforslag til endring av pkt 2 i formannskapsvedtak 04.10.:

Karmøy kommunestyre gir sin tilslutning til at Rogaland fylkeskommune, i samarbeid med Karmøy kommune, arbeider videre med en utredning av en ny bompengepakke for Karmøy/Fv547. Karmøy kommune ønsker en oppgradering/forbedring av eksisterende vegtrase mellom Vea og Helganeskrysset, og ber om en utredning der en ser på hvilke tiltak som bør iverksettes på nåværende trase mellom Vea og Helganes-krysset. Karmøy kommune ber videre om at Rogaland fylkeskommune ikke går i gang med videre utredninger av omkjøringsvegen Åkra sør-Veakrossen. De 10 mill. kr som Fylkesutvalget har foreslått brukt til dette formålet, foreslås heller brukt til oppgradering av eksisterende fv. 547 på Karmøy.

Oddmund Paulsen (for Odd Magne Brandt Hansen) Nils Wergeland Krog

Fremskrittspartiet, foreslått av Einar Roald Endresen, Fremskrittspartiet

Karmøy kommune skal ikke innlemmes i noen ny bompengepakke etter at perioden for

Haugalandspakken går ut i 2023.

Nytt forslag til vedtak på vegne av Ap, H, KL og KrF, foreslått av Alf Magne Grindhaug, Kristelig Folkeparti

1: nytt punkt 1

Karmøy kommunestyre gir sin tilslutning til at Rogaland fylkeskommune, i samarbeid med berørte kommuner på Haugalandet, arbeider videre med utredning av en bypakke for Haugesundsregionen.

Bypakken innrettes mot den nye statlige tilskuddsordningen for mindre byområder gitt i NTP 2022-2033 og eventuelle nye forutsetninger/betingelser som blir vedtatt av stortinget.

Kommunestyret forutsetter at en bypakke utredes alternativt for Haugesund by (Haugesund kommune) og et alternativ med det sammenhengende byområdet som fastlands-Karmøy er en del av.

Det forutsettes at den delen av fastlands-Karmøy som evt. skal inngå i en fremtidig bypakke blir nærmere avgrenset i samarbeid med Karmøy kommune. Karmøy kommunestyre vil først ta stilling til deltakelse i en bypakke etter at mulige prosjekter i pakken er prioritert og det foreligger forslag til plassering av bomstasjoner.

2: nytt punkt 2

Karmøy kommunestyre gir sin tilslutning til at Rogaland fylkeskommune, i samarbeid med Karmøy kommune, arbeider videre med en utredning av ny(-e) bompengepakke(-r) for Karmøy/Fv547.

Karmøy kommune har tidligere gjennom møter med Rogaland fylkeskommune meddelt sin strategi for utvikling av Fv547 som medfører oppgradering/forbedring av eksisterende vegtrase mellom Veakrossen og Helganeskrysset samt omkjøringsvegen Åkra Sør-Veakrossen.

Karmøy kommunestyre legger fortsatt denne strategien til grunn og ber om at det utredes hvilke tiltak som bør iverksettes på nåværende trase mellom Veakrossen og Helganeskrysset.

Karmøy kommune ber videre om at utredning av gjenstående planarbeid for å tilfredsstille KMD sine krav for å realitetsbehandle Fv547 Åkra Sør-Veakrossen gis høy prioritet.

Utredningene skal vurdere både porteføljestyrt bompengennevning og etterskuddsinnkreving med lånefinansiering.

3: nytt punkt 3

Karmøy kommune stiller seg positiv til en fremtidig bompengepakke for E134 med ny Karmsund bro, og ber Statens vegvesen komme raskt i gang med kommunedelplan for ny E134 med ny Karmsund bro med mål om finansiering i NTP 2026-2038.

Karmøy kommune er innforstått med at bompengennevningen i en bypakke og bompengepakke på Karmøy/fv. 547 må tilpasses underveis dersom ny Karmsund bro skal finansieres innenfor samme bompengeperiode.

Karmøy kommune har klare forventninger til at staten bærer de vesentligste kostnadene ved bygging av ny Karmsund bro.

Karmøy kommune stiller seg positiv til en fremtidig bompengepakke for fullfinansiering av E134 Bakka – Solheim, og ber Statens vegvesen utrede dette.

Eik-Nes (V) fremmet følgende forslag:

1: Rådmannens forslag

2: nytt punkt 2

Karmøy kommunestyre gir sin tilslutning til at Rogaland fylkeskommune, i samarbeid med Karmøy

kommune, arbeider videre med en utredning av ny(-e) bompengepakke(-r) for Karmøy/Fv547.

Karmøy kommune har tidligere gjennom møter med Rogaland fylkeskommune meddelt sin strategi for utvikling av Fv547 som medfører oppgradering/forbedring av eksisterende vegtrase mellom Veakrossen og Helganeskrysset samt omkjøringsvegen Åkra Sør-Veakrossen.

Karmøy kommunestyre legger fortsatt denne strategien til grunn og ber om at det utredes hvilke tiltak som bør iverksettes på nåværende trase mellom Veakrossen og Helganeskrysset.

Karmøy kommune ber videre om at utredning av gjenstående planarbeid for å tilfredsstille KMD sine krav for å realitetsbehandle Fv547 Åkra Sør-Veakrossen ikke gis høy prioritet.

3: Rådmannens forslag

Paulsen (SV) fremmet på vegne av SV og MDG følgende forslag:

Fellesforslag til endring av pkt 2 i formannskapsvedtak 04.10.:

Karmøy kommunestyre gir sin tilslutning til at Rogaland fylkeskommune, i samarbeid med Karmøy kommune, arbeider videre med en utredning av en ny bompengepakke for Karmøy/Fv547. Karmøy kommune ønsker en oppgradering/forbedring av eksisterende vegtrase mellom Vea og Helganeskrysset, og ber om en utredning der en ser på hvilke tiltak som bør iverksettes på nåværende trase mellom Vea og Helganeskrysset. Karmøy kommune ber videre om at Rogaland fylkeskommune ikke går i gang med videre utredninger av omkjøringsvegen Åkra sør-Veakrossen.

De 10 mill. kr som Fylkesutvalget har foreslått brukt til dette formålet, foreslås heller brukt til oppgradering av eksisterende fv. 547 på Karmøy.

Endresen (FrP) fremmet følgende forslag:

Karmøy kommune skal ikke innlemmes i noen ny bompengepakke etter at perioden for Haugalandspakken går ut i 2023.

Grindhaug (KrF) fremmet følgende nytt forslag på vegne av Ap, H, KL og KrF:

1: nytt punkt 1

Karmøy kommunestyre gir sin tilslutning til at Rogaland fylkeskommune, i samarbeid med berørte kommuner på Haugalandet, arbeider videre med utredning av en bypakke for Haugesundsregionen. Bypakken innrettes mot den nye statlige tilskuddsordningen for mindre byområder gitt i NTP 2022-2033 og eventuelle nye forutsetninger/betingelser som blir vedtatt av stortinget.

Kommunestyret forutsetter at en bypakke utredes alternativt for Haugesund by (Haugesund kommune) og et alternativ med det sammenhengende byområdet som fastlands-Karmøy er en del av. Det forutsettes at den delen av fastlands-Karmøy som evt. skal inngå i en fremtidig bypakke blir nærmere avgrenset i samarbeid med Karmøy kommune. Karmøy kommunestyre vil først ta stilling til deltakelse i en bypakke etter at mulige prosjekter i pakken er prioritert og det foreligger forslag til plassering av bomstasjoner.

2: nytt punkt 2

Karmøy kommunestyre gir sin tilslutning til at Rogaland fylkeskommune, i samarbeid med Karmøy kommune, arbeider videre med en utredning av ny(-e) bompengepakke(-r) for Karmøy/Fv547.

Karmøy kommune har tidligere gjennom møter med Rogaland fylkeskommune meddelt sin strategi for utvikling av Fv547 som medfører oppgradering/forbedring av eksisterende vegtrase mellom Veakrossen og Helganeskrysset samt omkjøringsvegen Åkra Sør-Veakrossen.

Karmøy kommunestyre legger fortsatt denne strategien til grunn og ber om at det utredes hvilke tiltak som bør iverksettes på nåværende trase mellom Veakrossen og Helganeskrysset.

Karmøy kommune ber videre om at utredning av gjenstående planarbeid for å tilfredsstille KMD sine krav for å realitetsbehandle Fv547 Åkra Sør-Veakrossen gis høy prioritet.

Utredningene skal vurdere både porteføljestyrt bompengeinnkreving og etterskuddsinnkreving med lånefinansiering.

3: nytt punkt 3

Karmøy kommune stiller seg positiv til en fremtidig bompengepakke for E134 med ny Karmsund bro, og ber Statens vegvesen komme raskt i gang med kommunedelplan for ny E134 med ny Karmsund bro med mål om finansiering i NTP 2026-2038.

Karmøy kommune er innforstått med at bompengeinnkrevningen i en bypakke og bompengepakke på Karmøy/fv. 547 må tilpasses underveis dersom ny Karmsund bro skal finansieres innenfor samme bompengeperiode.

Karmøy kommune har klare forventninger til at staten bærer de vesentligste kostnadene ved bygging av ny Karmsund bro.

Karmøy kommune stiller seg positiv til en fremtidig bompengepakke for fullfinansiering av E134 Bakka – Solheim, og ber Statens vegvesen utrede dette.

Votering:

Rådmannens innstilling fikk 0 stemmer og falt.

Endresens forslag fikk 7 stemmer (6 Frp , 1 UA) og falt.

Eik-Nes sitt forslag fikk 1 stemme (V) og falt.

Fellesforslaget fra MDG og SV fremmet av Paulsen fikk 3 stemmer (2 MDG, 1 SV) og falt.

Fellesforslaget fremmet av Grindhaug på vegne av Ap, H, KL og KrF vedtatt slik:

Punkt 1 ble vedtatt med 34 stemmer mot 11 (6 Frp, 1 SV, 1 V, 1 UA 2 MDG).

Punkt 2 ble vedtatt med 30 stemmer mot 15 (6 Frp, 4 Sp, SV 1, V 1, UA 1 ,MDG 2)

Punkt 3 ble vedtatt med 34 stemmer mot 11 (6 Frp, 1 SV, 1 V, 1 UA, 1 MDG).

KST- 107/21 Vedtak:

1:

Karmøy kommunestyre gir sin tilslutning til at Rogaland fylkeskommune, i samarbeid med berørte kommuner på Haugalandet, arbeider videre med utredning av en bypakke for Haugesundsregionen.

Bypakken innrettes mot den nye statlige tilskuddsordningen for mindre byområder gitt i NTP 2022-2033 og eventuelle nye forutsetninger/betingelser som blir vedtatt av stortinget.

Kommunestyret forutsetter at en bypakke utredes alternativt for Haugesund by (Haugesund kommune) og et alternativ med det sammenhengende byområdet som fastlands-Karmøy er en del av.

Det forutsettes at den delen av fastlands-Karmøy som evt. skal inngå i en fremtidig bypakke blir nærmere avgrenset i samarbeid med Karmøy kommune . Karmøy kommunestyre vil først ta stilling til deltakelse i en bypakke etter at mulige prosjekter i pakken er prioritert og det foreligger forslag til plassering av bomstasjoner.

2:

Karmøy kommunestyre gir sin tilslutning til at Rogaland fylkeskommune, i samarbeid med Karmøy kommune, arbeider videre med en utredning av ny(-e) bompengepakke(-r) for Karmøy/Fv547.

Karmøy kommune har tidligere gjennom møter med Rogaland fylkeskommune meddelt sin strategi for utvikling av Fv547 som medfører oppgradering/forbedring av eksisterende vegtrase mellom Veakrossen og Helganeskrysset samt omkjøringsvegen Åkra Sør-Veakrossen.

Karmøy kommunestyre legger fortsatt denne strategien til grunn og ber om at det utredes hvilke tiltak som bør iverksettes på nåværende trase mellom Veakrossen og Helganeskrysset.

Karmøy kommune ber videre om at utredning av gjenstående planarbeid for å tilfredsstille KMD sine krav for å realitetsbehandle Fv547 Åkra Sør-Veakrossen gis høy prioritet.

Utredningene skal vurdere både porteføljestyrt bompengeinnkreving og etterskuddsinnkreving med lånefinansiering.

3:

Karmøy kommune stiller seg positiv til en fremtidig bompengepakke for E134 med ny Karmsund bro, og ber Statens vegvesen komme raskt i gang med kommunedelplan for ny E134 med ny Karmsund bro med mål om finansiering i NTP 2026-2038.

Karmøy kommune er innforstått med at bompengeinnkrevingen i en bypakke og bompengepakke på Karmøy/fv. 547 må tilpasses underveis dersom ny Karmsund bro skal finansieres innenfor samme bompengeperiode.

Karmøy kommune har klare forventninger til at staten bærer de vesentligste kostnadene ved bygging av ny Karmsund bro.

Karmøy kommune stiller seg positiv til en fremtidig bompengepakke for fullfinansiering av E134 Bakka – Solheim, og ber Statens vegvesen utrede dette.

Saksutredning

Sammendrag

Haugalandspakken ble iverksatt i 2008 og er nå i slutfasen, bompengeinnkrevingen avsluttes i 2023. Kommunene som deltar i Haugalandspakken gjorde i 2019 prinsippvedtak om at det skulle startes opp utredning av ny(e) samferdselspakke(r) etter 2023 med 3 ulike pakkeløsninger:

- fremtidig byvekstavtale/ bypakke for en eller flere av bykommunene på Haugalandet
- strekningsvis pakke for E134
- strekningsvis pakke for Fv47 (nå Fv47 og Fv547)

Nasjonale og regionale føringer for transportutviklingen er skjerpet i løpet av de siste 10- årene, og etablering av nye bompengepakker må ha en innretning som støtter opp under en bærekraftig areal- og transportutvikling i tråd med FN's bærekraftsmål.

I NTP 2022-33 er det innført en ny tilskuddsordning for å styrke satsingen på kollektivtransport, sykling og gange for mindre byområder. Ordningen omfatter 5 byområder, deriblant Haugesund. Delfinansiering av E134 Bakka – Solheim er inne i planperioden, mens E134 Helganes – Aksdal/ ny Karmsund bro ikke er omtalt.

Rogaland og Vestland fylkeskommuner ber nå kommunene på Haugalandet om å ta stilling til mål og strategier for nye bompengepakker på fylkeskommunalt og kommunalt vegnett. Dette er en del av utredningsprosessen før det skal tas endelig beslutning om nye bompengepakker etter 2023. Fylkestingene skal ta stilling til videre utredningsarbeid i desember. Vedtaket som nå skal gjøres innebærer ikke at kommunene forplikter seg til å delta i nye bompengepakker, dette skal det først tas stilling til når bompengeforslagene er ferdig utarbeidet. Bompengenivå og den totale bompengebelastningen på Haugalandet er en del av de temaene som må utredes nærmere før lokalpolitisk vedtak om tilslutning til nye bompengepakker.

Karmøy kommunestyre skal i denne saken ta stilling til videre utredning av

1. en bypakke for Haugesund og fastlands- Karmøy, og om det er ønskelig at bypakken skal innrettes mot den nye tilskuddsordningen for mindre byområder i NTP 2022-33. Det må også tas stilling til geografisk avgrensning av pakken.
2. en ny bompengepakke for Karmøy/ Fv547, og hvilken prosess kommunen ønsker for det videre arbeidet med en slik pakke.
3. Fremtidige bompengepakker for E134

Det foreslås et to-delt utredningsløp på Karmøy, der man i løpet av det neste året både ser nærmere på om det kan finnes en framtidsrettet løsning for Karmøy som er rimeligere og enklere å gjennomføre enn å bygge helt ny veg, og parallelt se på hva som gjenstår av utredninger og planarbeid for å tilfredsstille KMD's krav for å realitetsbehandle fv547 Åkra Sør – Veakrossen. Rogaland fylkeskommune anbefaler at strategivalget for ny bompengepakke på Karmøy/ fv547 utsettes til dette arbeidet er gjennomført.

Bompengenivå for pakker på fylkesvegnettet og kommunalt vegnett må tilpasses underveis dersom bompengepakker på riksvegnettet innføres underveis i bompengeperioden. Dette er særlig aktuelt for bypakke og pakker på Karmøy i forhold til E134 ny Karmsund bro, som vil belaste de samme trafikkstrømmene.

Bakgrunn for saken

Haugalandspakken – en tradisjonell vegpakke

Haugalandspakken startet i 2008 med bakgrunn i FDP for areal og transport på Haugalandet og Transportplan for Haugalandet, vedtatt i 2004. Pakken varer til 2023, og er en tradisjonell bompengepakke hovedsakelig rettet mot vegtiltak på Fv47 og E134.

Ikke alle ønskede tiltak er finansiert, men pakken har gitt en rekke utbedringer på hovedvegnettet over Karmøy, og en del av fylkesvegnettet for øvrig. Restporteføljen i Haugalandspakken er nå avgjort. Rundkjøring i Åkra og Veakrossen kommer innen 2023, samt internvegnett sentralt i Åkra, som vil avlaste fv547 og gi god trafikkavvikling i alle fall frem til 2040 ifølge nye trafikkanalyser. Dersom bufferen strekker til kan evt. også i Salhusvegen finansieres innenfor Haugalandspakken.

Nye statlige retningslinjer i 2019 gjør at muligheten til å øke gjennomsnittstaksten og forlenge innkrevingsperioden med inntil fem år er falt bort. Takstøkningssaken i Haugalandspakken ble avvist januar 2020 med bakgrunn i at den foreslåtte økningen ikke samsvarte med gjeldende retningslinjer for bompengepakker.

Nye bompengepakker etter 2023

Siden 2004 har det skjedd endringer i overordnede mål og føringer med økt fokus på hvordan vi planlegger bærekraftige byområder og transportløsninger. Ny regionalplan for areal og transport på Haugalandet 2016, KVV 2015, KS1 2016, nasjonale forventninger 2019, og nylig vedtatt NTP 2022 – 33 m.fl. legger føringer for den fremtidige transportutviklingen og etablering av nye bompengepakker på Haugalandet.

Både stat, fylkeskommuner og kommuner har begrenset med ressurser til utvikling og drift av det offentlige vegnettet. I områder som har tilstrekkelig trafikkgrunnlag er det derfor nødvendig å finansiere vegprosjekter med bompenger.

Rogaland og Vestland fylkeskommuner, kommunene på Haugalandet, Statens vegvesen og Statsforvalteren samarbeider om å forberede nye bompengepakker gjennom den etablerte K-gruppa (administrativ) og S-gruppa (politisk) i Haugalandspakken. Informasjon om arbeidet med nye bompengepakker, rapporter og notater som er utarbeidet underveis, er tilgjengelige på <https://www.rogfk.no/vare-tjenester/vei-og-kollektivtransport/bompengeprosjekter/nye-bompengepakker-pa-haugalandet/>

Prosessen for nye bompengepakker er planlagt for å kunne sette i gang nye bompengepakker når dagens Haugalandspakke avsluttes i 2023. Det er forutsatt en optimal fremdrift for å rekke 2023. Forsinkelser i prosessen vil ikke ha kostnadmessige konsekvenser, men det kan være fordelaktig med kontinuitet og forutsigbarhet rundt bompenger i regionen.

Diskusjonsgrunnlag – areal- og transportutvikling på Haugalandet etter 2023 ble fremlagt for S-

gruppen høsten 2017. Kommunene og Fylkestingene i Rogaland og Hordaland fattet i 2019 prinsippvedtak om at det skulle startes arbeid med utredning av ny(e) samferdselspakke(r). Prinsippvedtaket var en bestilling på utredning av 3 ulike bompengepakker for Haugalandet:

- fremtidig byvekstavtale/ bypakke for en eller flere av bykommunene på Haugalandet
- strekningsvis pakke for E134
- strekningsvis pakke for Fv547

Prosessen er fortsatt i utredningsfasen (3B i figuren), og kommunene på Haugalandet er nå bedt om å ta stilling til mål og strategier for nye bompengepakker på det fylkeskommunale og kommunale vegnettet, med bakgrunn i det kunnskapsgrunnlaget vi har nå. Mål og strategier for nye pakker vil deretter bli behandlet i Fylkestinget i desember 2021.



Figur 1.1: Bompengeutredningen (fase 3) deles i tre del-faser (3A-C) for å styrke prosess og forankring.

Vedtaket som nå skal gjøres innebærer ikke at kommunene forplikter seg til å delta i nye bompengepakker. Utover i 2022 skal det arbeides mer detaljert med utforming av de valgte bompengepakkene, hvilke prosjekter som skal inngå, prioriteringsrekkefølge, bompengetakster, plassering av bomstasjoner mm, før lokalpolitisk vedtak om tilslutning til nye bompengepakker. Det må også startes reguleringsplaner og kostnadsoverslag for de største prosjektene i hver pakke. Deretter gjennomføres statlig kvalitetssikring og Stortingsbehandling.

Fylkeskommunene ber alle kommunene på Haugalandet ta stilling til

- skal det arbeides videre med utredning av bypakke og egne bompengepakker for Karmøy/ Fv547 og Haugesund Nord – Sveio/ fv47?
- Skal det planlegges for at det kan komme bompengειnnkreving til store statlige prosjekter på E134 og E39 etter hvert som de blir klare, deriblant til E134 Helganes – Aksdal/ Karmsund bro?

Karmøy kommune må ta stilling til videre utredning av

1. En bypakke for Haugesund og fastlands- Karmøy, og gi signaler om det er ønskelig at bypakken skal innrettes mot den nye tilskuddsordningen for mindre byområder i NTP 2022-33. Det må også tas stilling til geografisk avgrensning av pakken.
2. En ny bompengepakke for Karmøy/ Fv547, og hvilken prosess kommunen ønsker for det videre arbeidet med en slik pakke.
3. Fremtidige bompengepakker for E134

Foreløpige vurderinger av bompengenivå

Dagens Haugalandspakke har netto passeringsinntekter på ca 165 mill kr årlig (2019). I overkant av 60% kommer fra bomstasjonene i byområdet Haugesund/ fastlands- Karmøy, ca 25% fra Karmøy og ca 15% på E134 og E39. I løpet av en bompengeperiode som er på 15- år vil man i byområdet kunne finansiere prosjekter for om lag 2 mrd kr med dagens bompengenivå. I Karmøy vil man med

dagens bompengenivå kunne finansiere prosjekter på inntil 600 mill kr i enkeltstående bompengeprojekt, og opp mot 800 mill kr for en porteføljestyrt pakke med mindre prosjekter.

Takstnivået i Haugalandspakken er relativt lavt i forhold til andre, regionale bypakker og andre bompengepakker. En takst på 22 kr for lette kjøretøy ville tilsvart ordinær takst i de større byene Oslo/Stavanger/Bergen) Det er allerede noen regioner og byområder på størrelse med Haugalandet som har en takst på dette nivået eller enda høyere (Nedre Glomma, Førde, Ålesund, Grenland).

Bompengennekting til de store statlige prosjektene som E134 Bakka – Solheim, E39 Bokn – Hope og E134 Helganes Aksdal/ Karmsund bru kan komme på plass innenfor samme innkrevsperiode som bypakke og nye bompengepakker på fylkesvegnettet, men ligger noe lengre frem i tid slik det ser ut nå.

Samlet bompengebelastning i regionen må utredes nærmere og tas stilling til før stortingsbehandling av nye bompengepakker. Det er et viktig moment i denne sammenhengen at et høyt bompengenivå på fylkesvegnettet kan bli utfordrende dersom de tunge statlige prosjektene ønskes igangsatt innenfor samme periode.

Saks- og faktaopplysninger

Nasjonale og regionale føringer for transportutviklingen

I nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2019 – 2023 har Regjeringen bestemt at FNs 17 bærekraftsmål, som Norge har sluttet seg til, skal være det politiske hovedsporet for å ta tak i vår tids største utfordringer, også i Norge. Det er derfor viktig at bærekraftmålene blir en del av grunnlaget for samfunns- og arealplanleggingen. Et godt transportsystem er avgjørende for et moderne samfunn, og en viktig del av utbyggingsmønsteret og byutviklingen. Arealeffektivitet, reduserte klimagassutslipp og å hindre byspredning er viktig for å styrke grunnlaget for levende byer, økt kollektivtransport, sykling og gange.

Samferdselsdepartementet vedtok konseptvalgutredning (KVU) for Haugesundsområdet i 2015. KVU'en viser at nullvekst i personbiltrafikken i byområdet er mulig med en aktiv virkemiddelbruk. Hovedanbefalingen i KVU, kort oppsummert, er tilrettelegging for sykkel, parkeringsrestriksjoner og kjøprising i byområdet, og fremkommelighet for næringstrafikken på E134 med bygging av ny Karmsund bro som første prioritet.

Regionalplan for Areal- og transport på Haugalandet ble vedtatt av Fylkestinget i juni 2016. Mål for utviklingen på Haugalandet som er relevante for saken:

- Levende og velfungerende tettsteder og grendesentre, kompakt utbyggingsmønster
- Effektiv, enkel, forutsigbar og miljøvennlig transport – korte daglige reiser
- Langsiktig bruk og vern

ATP Haugalandet har mål om redusert vekst i personbiltrafikken. ATP Haugalandet sine retningslinjer for samferdsel er at på hovedaksene inn til byområdet Haugesund, fv.47/E134, skal fremkommelighet for kollektivtransporten prioriteres, så næringstransporten, før personbiltransport. Hovedfokus skal være på gange og sykling innenfor tettstedene.

Samferdselsstrategi for Rogaland 2018-2029 er strategisk retningsgivende innenfor samferdsel for framtidige regionale areal- og transportplaner:

- Bompengepakker i områder hvor det finnes tilstrekkelig trafikkgrunnlag
- Transportutvikling skal bygge opp under en attraktiv og miljøvennlig byutvikling i byområder og større tettsteder. Mest mulig av veksten i persontransport tas med gåing, sykling og kollektivtransport

- Et effektivt kollektivtilbud som knytter sammen ulike tettsteder og byområdene

Handlingsprogram for kollektivtransport i Rogaland 2018-2021:

- Gjennom ATP Haugalandet prioriteres miljøvennlig transport i Haugesundsområdet.
- Kollektiv prioriteres fremfor bilbruk
- Sykkel og gåing prioriteres fremfor alle andre transportformer

Utviklingsplan for Rogaland - Regional planstrategi 2021-2024 - FN's bærekraftsmål er lagt til grunn for utviklingsplanen av Rogaland, bærekraftig utvikling handler om å ta vare på behovene til mennesker som lever i dag, uten å ødelegge fremtidige generasjoners muligheter til å dekke sine.

Lokale føringer for transportutviklingen

De fem mellomstore byregionene Bodø, Ålesund, Haugesund- Karmøy, Arendal- Grimstad og Vestfoldbyen inngikk i 2018 en intensjonsavtale som binder dem til et forpliktende samarbeid for å komme i posisjon for statlige midler gjennom byvekstavtaler, tidligere bymiljøavtaler, i ny Nasjonal transportplan gjeldende fra 2022 til 2033. NTP 2022-33 ble vedtatt i Stortinget juni 2021, med en ny tilskuddsordning for mindre byområder, bla. Haugesundsregionen.

FNs bærekraftsmål skal ifølge kommunal planstrategi 2020 og planprogram til kommuneplanens samfunnsdel 2020 skal være førende for hvordan ny kommuneplan for Karmøy skal utarbeides.

Visjon: *Sammen skaper vi en bærekraftig og inkluderende kommune.* Vedtatte hovedmål for

kommuneplanens samfunnsdel er God helse (3), God utdanning (4), Likestilling mellom kjønnene (5),

Anstendig arbeid og økonomisk vekst (8), Bærekraftige byer og tettsteder (11), Stoppe klimaendringene og styrke biologisk mangfold (13 – 15), Samarbeid for å nå målene (17).

De viktigste behovene som gjør det nødvendig med nye bompengepakker

- Attraktive by- og tettstedssentre med korte avstander og god tilgjengelighet
- Helhetlige mobilitetsløsninger som støtter opp under bærekraftig utvikling
- Mer gåing, sykling og kollektivtransport
- Tilgjengelighet for næringstransport og logistikk/varelevering
- Tilgjengelighet til regionale funksjoner og arbeidsmarked, redusere forsinkelser
- Trafikksikkerhet, særlig for myke trafikanter

Planlegging og valg av prosjekter må også ta hensyn til god ressursutnyttelse, gjennomførbarhet og forutsigbarhet, robusthet overfor framtida, ivareta landbruksjord, naturverdier, friluftsområder, kulturminner og andre arealverdier, ivareta og videreutvikle byene og tettstedenes kvaliteter.

Status for de store vegplanene på fv547 - Åkra Sør-Veakrossen og Veakrossen - Helganes

I brev datert 15.04.2021 sier KMD at reguleringsplanen for fv547 Åkra Sør - Veakrossen ikke følger opp føringene i departementets vedtak av KDP i 2018 i tilstrekkelig grad. Nordre del av reguleringsplanen kan ikke realitetsbehandles før det foreligger en oppdatert utredning og systematisk sammenlikning for prissatte og ikke prissatte konsekvenser av alternativer (Dagløsning, lang kulvertløsning/ tunnelloøsning og 0- alternativ) i samsvar med Naturmangfoldloven kap II og forskrift om konsekvensutredninger.

Fylkesmannen i Rogaland hadde i 2018 innsigelse til alle trasealternativer i KDP for FV547 Veakrossen – Helganes, med unntak av 0+- alternativet. Innsigelse ble gitt med bakgrunn i

regionalplan for Haugalandet, nasjonale mål om redusert vekst i personbiltrafikken, prioritering av tiltak for økt kollektivbruk og sykkel/gange som transportformer, at planen svekka grunnlaget for etablering av byvekstavtale på Haugalandet, og negative konsekvenser for landskap, naturmiljø- og landbruk.

Det ble gjennomført drøftingsmøte i 2019, med gjennomgang og drøfting av Fylkesmannen sine krav for å kunne trekke innsigelsen. Plansaken har siden ligget i bero.

Rogaland fylkeskommune sin anbefaling til utredningsløp for nye bompengepakker som er aktuelle for Karmøy kommune

I notat *Nye bompengepakker på Haugalandet - undervegshøring til kommuner og statsetater høsten 2021* er prosessen nærmere redegjort for, notatet er vedlagt saken.

1. Videre utredning av Bypakke for Haugesund og fastlands- Karmøy kommune

En bypakke for Haugesund og fastlands- Karmøy kan være klar for iverksetting i 2023. Rogaland fylkeskommune anbefaler at det arbeides videre med utredning av bypakke for Haugesundsregionen.

Fylkeskommunen anbefaler at bypakken innrettes mot den nye tilskuddsordningen for mindre byområder i NTP 2022- 2033, med statlig avtale og nullvekstmål for personbiltrafikken. Den nye tilskuddsordningen i NTP2022-33 har en ramme på 600 mill. over fire år til fem mindre byområder, deriblant Haugesundsregionen. Ordningen gir mulighet for tilskudd til gange- sykkel- og kollektivtiltak på fylkeskommunalt og kommunalt vegnett. Nyordningen for de mindre byene krever at det etableres en bypakke med nullvekstmål for personbiltransport og 20 % egenfinansiering. Resten av pakken finansieres med statlig tilskudd og bompenger.

Statens vegvesen og Fylkeskommunen anbefaler å avgrense bypakken geografisk til det sammenhengende byområdet i Haugesund og fastlands- Karmøy, der det ligger best til rette for en slik transportpolitikk, fordi reisene er kortere og arealbruken tettere enn i regionen for øvrig. Den detaljerte utformingen av bypakken skal utredes nærmere i samarbeid med kommunene. Tiltakene i pakken må bidra til nullvekst i personbiltrafikken, det kan være gange, sykkel, og kollektivtiltak, og utbedringstiltak på vegnettet som bidrar til byutvikling. Større prosjekter må planavklares og kostnadsvurderes.

2. Videre utredning av ny bompengepakke for Karmøy/ fv547 – et todelt utredningsløp og utsettelse av strategivalget

De to store Haugalandspakkeprosjektene langs fv547, Åkra Sør – Veakrossen og Veakrossen – Helganes er ikke planavklart, og det endelige utfallet av planprosessene er usikre. Sluttbehandling av disse to planprosessene vil ikke bli ferdig tidnok til å kunne starte ny bompengeskjeving fra 2023.

Fylkesutvalget i Rogaland fattet vedtak om fremtidig utvikling av fv547 over Karmøy i sak 102/2021 den 08.06.2021. Fylkesrådmannen bes i samarbeid med Karmøy kommune å utrede:

- *andre gode, men rimeligere og mer gjennomførbare løsninger for hvordan Fv547 i Karmøy kommune kan videreutvikles*
- *hvilke utredninger som er nødvendige for å imøtekomme Kommunal- og moderniseringsdepartementets krav i brev av 15. april 2021*
- *For strekningen Veakrossen – Helganesveien (..) utrede en utbygging/utbedring av FV547 der deler av dagens tofeltsveg brukes videre*

Rogaland fylkeskommune har med bakgrunn i fylkesutvalgets vedtak startet opp et forprosjekt for fv547, for å fremskaffe kunnskap om handlingsrom, vurdere trafikkavvikling, trafiksikkerhet, avkjørsler, bo- og bymiljø, gang/sykkel på strekningen. Foreløpige trafikkanalyser indikerer at:

- Prosjektet Åkra Sør – Veakrossen (BTA1), finansiert i dagens Haugalandspakke, forventes å gi god trafikkavvikling + rom for vekst Åkra Sør-Veakrossen i alle fall i en tidsperiode frem til 2040.
- Det er mulig å håndtere trafikkavvikling på strekningen Veakrossen- Helganes i dagens vegtrase, dersom det gjennomføres utbedringstiltak.

Sak 153/21_Orientering om videre arbeid for å klargjøre utredninger og kostnader for fv.547 Åkra – Sør – Veakrossen ble vedtatt tatt til orientering i Samferdselsutvalget 08.09 og Fylkesutvalget 21.10.

<https://einnsynrnfk.public.cloudservices.no/application/getMoteDokument?dokid=100433164-729358> Saken legges frem for Fylkestinget 26.10.

Sak 154/21_Bevilgning av fylkeskommunale midler til plan – og prosjektavklaring for nye bompengepakker på Haugalandet ble behandlet i Samferdselsutvalget 08.09. og Fylkesutvalget 21.10

<https://einnsynrnfk.public.cloudservices.no/application/getMoteDokument?dokid=100433372-729688> Fylkesutvalget vedtok å bevilge til sammen 40 mill. kr. til reguleringsarbeid og prosjektavklaring for nye bompengepakker på Haugalandet, herav 10 mill. kr til videre arbeid med fase 1 (forfase) og fase 2 (silingsfase) for fv 547 Åkra Sør-Veakrossen. Saken sluttbehandles i Fylkestinget 26.10.

Med bakgrunn i den uavklarte plansituasjonen anbefaler Rogaland fylkeskommune at det jobbes videre med et todelt utredningsløp for ny bompengepakke for Karmøy/ Fv547

- En mulighetsstudie for å se på hva som kan oppnås med å forbedre dagens vegtrase på strekningen Åkra Sør – Helganeskrysset
- En forfase for å vurdere tunnelalternativer og KU- krav for Åkra Sør – Veakrossen

I løpet av 2022 vil disse forarbeidene være gjennomført og alternativene for utforming av en bompengepakke på Karmøy være bedre belyst, og det kan ligge til rette for at strategivalget kan tas opp på nytt. De mest aktuelle alternativene vil være:

Åkra Sør – Veakrossen som enkeltstående bompengeprojekt

Bompengneinnkreving på enkeltprosjekt må skje på etterskudd med behov for lånefinansiering. Åkra Sør – Veakrossen som enkeltstående bompengeprojekt vil etter fylkeskommunens beregninger få en total kostnad på 1,2 mrd (350 mill i låne- og innkrevingskostnader), som vil gi en 3- dobling av bompengbelastningen for Skudenes – Åkra-trafikken.

En bompengepakke som inneholder Åkra Sør – Veakrossen prosjektet har en større usikkerhet ved seg, ved at plan for hovedprosjektet ikke er godkjent i KMD. Dersom man tar et strategivalg om å utrede bompengepakke med Åkra Sør – Veakrossen og utarbeide KU og planforslag med tunnelalternativ ved Breiabakka vil oppstart av ny bompengepakke for fv547 bli 2,5 - 3 år forsinket ift opprinnelig fremdriftsplan, og man vil få tilsvarende opphold i bompengneinnkrevingen på Karmøy. Det er så langt brukt ca 100 mill i planleggingsmidler på prosjektet. Gjenstående planavklaring vil etter Rogaland fylkeskommunes estimat koste om lag 25 mill.

Porteføljestyrt bompengepakke med Åkra Sør – Veakrossen + utbedringsprosjekter i dagens trase på strekningen Veakrossen – Helganes

I en slik bompengepakke vil innkreving og bygging skje parallelt (parallellinnkreving), og eventuelle kostnadsøkninger håndteres gjennom kutt i prosjektporteføljen. Pakken må ha en viss størrelse for å kunne finansiere et så stort prosjekt som Åkra Sør-Veakrossen, og samtidig tilfredsstillte nytteprinsippet, krav til parallellinnkreving og finansiell sikkerhet. Rogaland fylkeskommune skisserer 5-600 mill kr til utbedringstiltak Veakrossen – Helganes og 200 mill til tiltak langs

eksisterende veg gjennom Åkra. Totalvolumet i en slik pakke anslås til rundt 2 mrd kr, og en 2,5-dobling av bompengebelastningen på Midt- Karmøy.

Porteføljestyrt bompengepakke med utbedringsprosjekter langs hele fv547

I dagens Haugalandspakke har det i begrenset grad vært utredet om forbedring av dagens veg kan gi gode løsninger og rom for langsiktig utvikling på Karmøy, samtidig som kostnaden kan bli mindre enn for de store prosjektene Åkra Sør-Veakrossen og Veakrossen-Helganes.

Dersom forarbeidene viser gode resultater, kan det danne grunnlag for en mindre kostnadskrevende bompengepakke på Karmøy. En pakke uten de store prosjektene vil være enklere å balansere og å styre gjennomføringen av, og lånekostnader kan ytterligere reduseres. Dermed vil en også stå friere til å dimensjonere pakken etter ambisjonsnivå og akseptabelt bompengenivå.

Dersom man tar et strategivalg om å utrede bompengepakke med utbedring av fv547 Åkra Sør – Helganeskrysset om et års tid vil oppstart av ny bompengepakke for fv547 bli 1 år forsinket ift opprinnelig fremdriftsplan, og man vil få om lag et års opphold i bompengeneinnkrevningen på Karmøys øyside i perioden 2023-2024.

3. Videre utredning av fremtidige bompengepakker for E134

Fremtidige bompengepakker på E134 og E39 er Statens vegvesen sitt ansvar, men må ha lokal og regional tilslutning.

Statens vegvesen anbefaler at det arbeides for at Karmsund bru kan prioriteres som selvstendig bompengeprojekt inn mot neste NTP. Det er avgjørende å komme raskt i gang med KDP for strekningen for at dette skal være aktuelt.

E134 Helganes-Aksdal/Karmsund bru har mange av de samme trafikantene som en bypakke og bompengepakke på Karmøy/fv. 547. Statens vegvesen har oppfordret til at kommunene og fylkeskommunene allerede nå signaliserer om de ønsker å «gi rom for» at det kan komme bompenger til de statlige prosjektene, og konkret for E134 Helganes-Aksdal/Karmsund bru. I praksis kan dette bety at bompengeneinnkrevningen til fylkeskommunale og kommunale prosjekter i en bypakke og bompengepakke på Karmøy/fv. 547 må tilpasses underveis. Til stortingsbehandlingen av bypakke og bompengepakke på Karmøy må dette beskrives.

Vurdering

Bærekraftig areal- og transportutvikling er det gjennomgående målet i nasjonale, regionale og nyere lokale føringer for samfunnsutviklingen. Nye bompengepakker må ha en innretning som støtter opp under en bærekraftig areal- og transportutvikling i tråd med FN's bærekraftsmål. Bompengepakken skal finansiere den utviklingen kommunen planlegger, slik sett er dette to sider av samme sak.

1. Videre utredning av Bypakke for Haugesund og fastlands- Karmøy

Gode mobilitetsløsninger i byområdet Haugesund og fastlands- Karmøy er viktig for Karmøy kommune, og kommunens innbyggere har stor nytte av et trafiksikkert og pålitelig transporttilbud til og fra regionsenteret sitt. Regionale funksjoner og tyngden av publikumsrettede og arbeidsplassintensive virksomheter er i hovedsak konsentrert til Haugesund sentrum, mens

handel og tyngre næringsvirksomhet er mer spredt. Haugesund kommune har tatt gode grep for å ivareta sentrumsutviklingen både i arealplaner og konkrete prosjekter de senere år.

Reisevaneundersøkelsen i 2017 viser at det er mange korte reiser som tas med bil i Haugesund, og potensialet for å få reiser over på gange, sykkel og buss er stort. Dersom man får til en endret reisemiddelfordeling i byområdet, vil dette frigi vegkapasitet til de lengre reisene som må skje med bil.

Karmøy kommune har mange pendlere til Haugesund både til jobb og skole, og regionale funksjoner som sykehus, høyskole, tingrett, politistasjon, samt kulturtilbud, handelstilbud mm. Reisevaneundersøkelsen viser også at en fjerdedel av det totale transportomfanget i Haugesund kommune er inn/ ut trafikk hovedsakelig fra Karmøy, Tysvær og Sveio. Dette viser hvor viktig regionsenteret er for regionen, og at nabokommunene også må bidra til å løse transportutfordringene i byområdet.

Nettverk for mellomstore byområder som Haugesund og Karmøy kommune har deltatt i, og det politiske arbeidet som er nedlagt her, har sannsynligvis hatt betydning for at ordningen kom i stand. Ved å innrette pakken mot tilskuddsordningen vil Haugesundsregionen få sin plass i staten sin transportprioritering i byområder, og får sin del av de midlene som nå er til disposisjon. Tilskuddsordningen er langt fra så stor som for de større byene som har byvekstavtaler, men det er likevel en viktig milepæl at det nå er etablert en ordning for å fremme gange, sykkel og kollektiv også i de mindre/ mellomstore byene som har sine transportutfordringer i noe mindre skala.

Dersom Karmøy takker nei til å være med på en bypakke vil kommunen miste muligheten til statlige tilskudd til kommunale GS-prosjekter, men kanskje viktigere er det at Karmøys behov for tiltak på fylkesvegnettet sannsynligvis ikke vil bli prioritert i planperioden ved etablering av en bypakke bare for Haugesund. Samtidig vil Karmøys innbyggere måtte betale bompenger på reiser til fastlandet og regionsenteret Haugesund.

Hva kan Karmøy få ut av en bypakke - hvilke tiltak kan være aktuelle?

Et viktig grep for å få til en god byutvikling og god trafiksikkerhet er å tilrettelegge for myke trafikanter. Lokalsentrene Norheim og Vormedal ligger innenfor byrutenettet i Haugesund og har allerede et godt kollektivtilbud. Det er likevel behov for å oppgradere bussterminal, knutepunkt og holdeplasser, samt anlegg for gående og syklende.

Porteføljen i nye bompengepakker skal det tas stilling til senere i utredningsprosessen, men mulige tiltak kan eksempelvis være:

- sykkelfelt Salhusvegen (Fv, ferdig planlagt)
- sluttfinansiering Vormedalsvegen – separert gang- og sykkeløsning (fv)
- missing link i sykkelnettet mellom Vormedalsvegen og Salhusvegen (Fv forbi Karmsund bro)
- lokale gange og sykkeltiltak i Norheim områdesenter
- miljøgate Austbøvegen, Norheim
- videreutvikling av Norheim terminal til mobilitetspunkt

Prinsippvedtaket i 2019 inneholdt by- og tettstedspakke, der det var ønskelig å få gjennomført gs-tiltak også i de mindre byene og tettstedene i regionen. Det bør ses på muligheter for GS- tiltak i byer og tettsteder i sammenheng med utredning av strekningspakke for Karmøy.

2. Videre utredning av ny bompengepakke for Karmøy/ Fv547

Trafiksikkerhet og god fremkommelighet på hovedvegnettet over Karmøy er viktig for kommunens innbyggere og næringsliv. Dette var vel grunnen til at Karmøy ble med i Haugalandspakken i sin tid. Punktvisse utbedringer av flaskehalser er gjennomført på fv547 i løpet

av bompengeperioden, sammen med en del tiltak på sidevegnettet. De store Haugalandspakkeprosjektene Åkra Sør – Veakrossen og Veakrossen – Helganeskrysset skulle se på fremtidig hovedvegnett over Karmøy et helhetlig perspektiv. 0+- alternativene (utbedring av dagens veg) ble ikke grundig utredet i innledende fase, og ble tidlig lagt bort. Man valgte å «tenke stort» og satset på nye vegtraseer med høy standard og høy fartsgrense (90km/t) med få påkoblingspunkter til lokalvegnettet.

Nye bompengepakker kan i utgangspunktet være klar i 2023 dersom strategivalg, videre utredninger og lokalpolitisk tilslutning gjennomføres etter opprinnelig fremdriftsplan, og dersom hovedprosjektene i pakken blir planavklart tidsnok.

For ny bompengepakke på fv547 er denne fremdriften utfordrende. Haugalandspakkeprosjektene Åkra Sør – Veakrossen og Veakrossen – Helganeskrysset har ikke finansiering i Haugalandspakken. Prosjektene er svært kostbare, de har et svært høyt konfliktnivå og er ikke planavklart. Det endelige utfallet av planprosessene er usikre med innsigelser som fortsatt ikke er løst.

Rogaland fylkeskommune sin administrasjon anbefaler 2 parallelle utredningsløp før valg av strategi for Karmøy/ fv547. Fordelen med å avvente strategivalget er etter rådmannens vurdering at man har et bedre kunnskapsgrunnlag for å avveie de to alternative strategiene opp mot hverandre. Man har mer kunnskap om hva utbedring av dagens trase vil innebære, både kostnadmessig og ift konsekvenser for randbebyggelsen langs traseen. Utfordringen vil være at man bruker enda mer tid og ressurser på planen for Åkra Sør – Veakrossen som kanskje ikke blir gjennomført likevel.

På den annen side vil en forsinket avklaring og utsettelse av ny bompengepakke innebære en forsinket gjennomføring av viktige trafikksikkerhetstiltak og fremkommelighetstiltak på hovedvegnettet i Midt- Karmøy. Det betyr også at Karmøys befolkning og de mange direkte berørte innbyggerne må vente enda lengre på en avklaring av de store vegplanene som har pågått siden 2008.

Rådmannens foreløpige vurdering av de 3 ulike alternative bompengepakkene som Rogaland fylkeskommune skisserer:

Åkra Sør – Veakrossen som enkeltstående bompengeprojekt

Sluttbehandlingen i KMD vil ta tid og har et usikkert utfall. KMD påpeker at en dagløsning svært store negative virkninger for naturmangfold av nasjonal og vesentlig regional verdi. Nye trafikkanalyser i 2021 viser at ny rundkjøring og nytt internvegnett i Åkra (BTA1 Åkra Sør – Veakrossen) forventes å gi god trafikkavvikling og rom for vekst i alle fall i en tidsperiode frem til 2040.

En pakke med bare Åkra Sør – Veakrossen vil ikke løse trafikkutfordringene på resten av fv547. Særlig utfordrende vil det være at den mest trafikkbelastede strekningen lengre nord ikke prioriteres. Det vil være en langvarig uavklart situasjon for den delen av befolkningen som er berørt av forslaget til ny trase på strekningen Veakrossen – Helganes, der et relativt stort antall boliger foreslås sanert.

Porteføljestyrt bompengepakke med Åkra Sør – Veakrossen + utbedringsprosjekter i dagens trase på strekningen Veakrossen – Helganes

Foreløpige trafikkanalyser indikerer at det er mulig å håndtere trafikkavvikling på strekningen Veakrossen- Helganes i dagens vegtrase, dersom det gjennomføres utbedringstiltak.

Dette alternativet vil også innebære usikkerhet og forsinket igangsetting, i påvente av planavklaring for hovedprosjektet Åkra Sør – Veakrossen. Et annet moment vil være standardsprang mellom Åkra Sør – Veakrossen og Veakrossen – Helganes, der den minst

trafikkerte strekningen har høyest standard.

Porteføljestyrt bompengepakke med utbedringsprosjekter langs hele fv547

Ny transportanalyse fra Rogaland fylkeskommune viser lovende resultater for fremkommelighet med forholdsvis enkle tiltak på strekningen Eide – T- forbindelsen. De mer utfordrende strekningene Veakrossen – Eide og T- forbindelsen – Helganeskrysset må ses nærmere på. Rogaland fylkeskommune sitt arbeid i tiden fremover vil vise hvor omfattende en alternativ utvikling av fv547 over Karmøy vil være, og hvilket kostnadsnivå som trengs for gjennomføring av et utbedringsalternativ.

Konfliktene i forhold til nasjonale og viktige regionale interesser som de store vegplanene har, vil være borte ved utbedring av dagens veg, og planprosessene vil være enklere og forhåpentligvis gå raskere. Kommunen sparer Karmøyheia og landbruket for svært tunge og irreversible inngrep og tar vare på landbruksjord, naturverdier, friluftsområder, kulturminner og andre arealverdier i tråd med overordnede føringer.

Det er også behov for å få gjennomført gs- tiltak også i de mindre byene og tettstedene i kommunen. Karmøy kommune vil være tjent med en utbedringspakke som kanskje også kan gi handlingsrom for tiltak for gående og syklende i byer og tettsteder på Karmøy, og et effektivt sykkeltilbud mellom Åkra og Helganes.

3. Fremtidige bompengepakker for E134

Statens vegvesen har bedt kommunene om å ta stilling til om man ønsker en fremtidig bompengepakke for E134 og ny Karmsund bro. Dette er avgjørende for at Statens vegvesen beslutter å sette i gang plan arbeid for strekningen.

Det haster for Haugalandet og Karmøy kommune å få på plass finansiering av ny Karmsund bru. Karmsund bru er hovedforbindelsen til Karmøy, og har en ådt på om lag 20.000. Brua er en flaskehals med redusert framkommelighet i rushtiden både for ordinær trafikk, utrykning og for kollektivtrafikken. Brua har en stigning på 8 %. Fri høyde er på 4,0 m, større kjøretøy som ikke respekterer høydebegrensningen legger seg på midtlinja for ikke å treffe brukonstruksjonen. Teknisk tilstand er fra 1955 og den har et stort vedlikeholdsetterslep. Den har bare et smalt fortau og i praksis ingen sykkelmuligheter, brua er den eneste muligheten myke trafikanter har for å komme seg fra Karmøy til fastlandssiden.

Den totale bompengebelastningen

Det er for tidlig å si så mye om den totale bompengebelastningen på dette stadiet i utredningsprosessen. Samlet bompengebelastning i regionen må være utredet før den første av bompengepakkene ferdigstilles, og det må være avklart om det kan foregå bompengeinnkreving til flere pakker/prosjekter parallelt.

Rådmannens konklusjon

Saksfremlegget gjenspeiler at utredninger, planleggingsprosesser og vurdering av fremtidige bompengepakker på Haugalandet har vært en omstendelig prosess med mange innfallsvinkler og problemstillinger som skal tas stilling til.

I denne saken er Karmøy kommunestyre bedt om å ta stilling til mål og strategier for videre utredning av nye bompengepakker etter 2023.

Viktige spørsmål er

- Hvilke mål har Karmøy kommune for den fremtidige transportutviklingen?
- Hvordan skal og kan utvikling av transportnettet på fv547 og inn mot regionsenteret vårt

- løses, sett i lys av den kunnskapen og de føringene vi har?
- Hvilke føringer må Karmøy kommune forholde seg til for å komme i posisjon til nye bompengepakker som skal godkjennes av Fylkesting og Storting?
- Hvilke behov er de viktigst å løse?
- Hvordan skal Karmøysamfunnet bruke de midlene som gis til disposisjon på best mulig måte?

1. Videre utredning av Bypakke for Haugesund og fastlands- Karmøy

Rådmannen anbefaler at Karmøy kommunestyre gir sin tilslutning til at Rogaland fylkeskommune og berørte kommuner på Haugalandet arbeider videre med utredning av en bypakke for Haugesundsregionen.

Rådmannen anbefaler at Karmøy kommunestyre gir sin tilslutning til at bypakken innrettes mot den nye statlige tilskuddsordningen for mindre byområder gitt i NTP 2022-2033.

Bypakken bør avgrenses geografisk til det sammenhengende byområdet som fastlands- Karmøy er en del av. Mer detaljert avgrensning vil avklares som en del av det utredningsarbeidet som skal gjennomføres i samarbeid med Karmøy kommune.

2. Videre utredning av ny bompengepakke for Karmøy/ Fv547

Karmøy kommune står overfor et viktig veivalg i samferdselspolitikken når det gjelder valg av strategi for fremtidig utvikling av fv547. Skal kommunen velge:

- En ny bompengepakke for gjennomføring av Hauglandspakkeprosjektene Åkra Sør – Veakrossen og Veakrossen - Helganes
- En ny bompengepakke for utbedring av dagens trase

Ifølge Rogaland fylkeskommune vil alternativene for utforming av en bompengepakke på Karmøy være bedre belyst om et års tid. Etter rådmannens vurdering kan det være nyttig å fremskaffe et bedre sammenligningsgrunnlag for å avveie de to alternative strategiene opp mot hverandre. Rådmannen anbefaler at Karmøy kommunestyre avventer strategivalget for fv547.

I mellomtiden kan trykket holdes oppe med videre utredning av bypakke for Haugesund og fastlands- Karmøy, med mål om oppstart i 2023.

3. Fremtidige bompengepakker for E134

Rådmannen anbefaler at Karmøy kommunestyre gjør vedtak om at kommunen stiller seg positiv til en fremtidig bompengepakke for E134 med ny Karmsund bro, og ber Statens vegvesen komme raskt i gang med kommunedelplan for E134 Aksdal – Helganes med mål om finansiering av ny Karmsund bro i NTP 2026-2038. Rådmannen anbefaler at Karmøy kommunestyre signaliserer ønske om å «gi rom for» at det kan komme bompenger til E134 Helganes-Aksdal/Karmsund bru, og at de andre pakkene må tilpasses når bompengepakke for E134 innføres.

Rådmannen anbefaler at Karmøy kommunestyre gjør vedtak om at kommunen stiller seg positiv til en fremtidig bompengepakke for fullfinansiering av E134 Bakka – Solheim.

Vedlegg

- Notat - Nye bompengepakker på Haugalandet - undervegshøring til kommuner og

statsetater høsten 2021

Vedlegg:

210915_Hovedalternativer nye bompengepakker Haugalandet

Fylkestingets behandling av sak 63/2019 i møte den 11.06.2019:

Behandling

Mats Danielsen fremmet følgende forslag:

1. Rogaland fylkeskommune gir tilslutning til at kommunene, fylkeskommunene og Statens vegvesen starter arbeid med plangrunnlag og statlig finansieringsopplegg for ny(e) samferdselspakke(r) på Haugalandet, som skal løse samferdselsutfordringer i kommunen(e).

2. Brukerbetaling på Haugalandet skal ikke forkomme.

Heidi Bjerga fremmet følgende forslag:

Fylkestinget mener at utbygging og utbedring av E134 prioriteres og finansieres gjennom Nasjonal Transportplan.

Votering:

Danielsens forslag fikk 6 stemmer (FrP) og falt.

Innstillingens pkt. 1 ble vedtatt med 41 mot 6 stemmer (FrP)

Innstillingens pkt. 2 ble vedtatt med 38 mot 9 stemmer (FrP, Bjerga/SV, Davidsen/MDG, Ingeborgrud/uavh)

Bjergas forslag fikk 3 stemmer (Bjerga/SV, Davidsen/MDG, Ingeborgrud/uavh) og falt.

Vedtak

1. Rogaland fylkeskommune gir tilslutning til at kommunene, fylkeskommunene og Statens vegvesen starter arbeid med plangrunnlag og finansieringsopplegg for ny(e) samferdselspakke(r) på Haugalandet som skal løse samferdselsutfordringer i kommunen(e).

2. Videre brukerbetaling på Haugalandet etter at Haugalandspakken er avsluttet i 2023 fremmes i en by- og tettstedspakke, samt egne strekningsvise pakker for aktuelle strekninger på E134, E39 og Fv.47.

Saksframlegg

Arkivreferanse: 2019/22909- 1
Saksbehandler: Joachim Weißer
Avdeling: Samferdselsavdelingen

Saksframlegg**Sakens gang**

Saksnummer	Møtedato	Utvalg
		Samferdselsutvalget
		Fylkesutvalget
		Fylkestinget

Vedlegg:

- 1 Statens vegvesen og Rogaland fylkeskommune 2018. Framtidig(e) transportpakke(r) på Haugalandet. Notat 2. nov. 2018
- 2 Styringsgruppen for Haugalandspakken, referat S4-2018
- 3 Statens vegvesen og Rogaland fylkeskommune 2017. Areal- og transportutvikling på Haugalandet etter 2023. Notat 22.08.2017
- 4 Statens vegvesen 2018. Bypakke Haugalandet. Utvikling av E134 i Region vest, inkludert tilknytting/ev. fellesstrekning mellom E39 og E134. Notat 09.06.2018
- 5 Samferdselsdepartementet 2018. Hovedlinjer for videre utvikling av transportsystemet i Haugesundsområdet – beslutning etter KVV og KS1. Brev til Vegdirektoratet 2. juli 2018
- 6 Samferdselsdepartementet 2016. Prinsipper for bypakker i mindre byområder. Brev til Vegdirektoratet 21.06.2016
- 7 Brev sendt kommunene Bokn, Etne, Haugesund, Karmøy, Tysvær, Sveio og Vindafjord d. 17.01.2019
- 8 Høringssvar fra Bokn, Etne, Haugesund, Karmøy, Tysvær, Sveio og Vindafjord kommune

Fylkesrådmannens innstilling

1. Rogaland fylkeskommune gir tilslutning til at kommunene, fylkeskommunene og Statens vegvesen starter arbeid med plangrunnlag og finansieringsopplegg for ny(e) samferdselspakke(r) på Haugalandet som skal løse samferdselsutfordringer i kommunen(e).
2. Videre brukerbetaling på Haugalandet etter at Haugalandspakken er avsluttet i 2023 fremmes i en by- og tettstedspakke, samt egne strekningsvise pakker for aktuelle strekninger på E134, E39 og Fv.47.»

Inge Smith Dokken
fylkesrådmann

Gottfried Heinzerling
samferdselssjef

1 Bakgrunn

Haugalandspakken introduserte bompengeneinnkreving på Haugalandet i 2008, med bakgrunn i sterk befolkningsvekst og særlig vekst i biltrafikken. Haugalandspakken gjelder fram til utgangen av 2023. Det vil fortsatt være et finansieringsbehov for utvikling av infrastruktur på Haugalandet etter 2023.

Etter 2023 vil mye av overordnet infrastruktur på Haugalandet måtte videreutvikles ved hjelp av ordinære statlige og fylkeskommunale midler, med mindre det etableres ny(e) samferdselspakke(r). På hovedvegnettet er det E39 Rogfast og Akسدal Våg (start), E134 arm til Husøy havn, Røldal-Seljestad og Vågsli-Røldal (start) som ligger inne i NTP. På fylkesvegnettet ligger det i handlingsplanperioden til 2023 inne investeringer på FV 46, tunnelsikkerhet, fornying, gang-/sykkelprosjekter, trafikksikkerhet og andre mindre prosjekter. Videre følger det av samferdselsstrategien at fornying, drift og vedlikehold prioriteres, mens det vil være begrenset med ressurser til nye investeringer.

Fylkestinget i Rogaland har bedt om at det startes arbeid med *«grunnlaget for en ny Haugalandspakke 2 som kan iverksettes etter 2023»* (FT 94/16). I vedtaket heter det videre at *«i arbeidet skisseres framtidige prosjekt med tilhørende finansiering, basert på regionale og statlige planer og målsettinger, og som tar hensyn til ulike behov og muligheter i byområdet og distriktene»*.

2 Problemstilling

Fylkestinget i Rogaland må ta stilling til om de gir tilslutning til at det startes arbeid med utredning av ny(e) samferdselspakke(r) på Haugalandet, som kan settes i drift etter at dagens Haugalandspakke avsluttes i 2023. Et slikt utredningsarbeid vil bli et samarbeid mellom kommunene, fylkeskommunene og Statens vegvesen.

Prinsipp-vedtak innebærer i denne omgang kun tilslutning til å starte utredninger, mens spørsmålet om eventuell igangsettelse av samferdselspakke(r) tas opp til behandling når det faglige underlaget er ferdigstilt.

3 Saksopplysninger

Høsten 2017 ble det lagt fram et foreløpig diskusjonsgrunnlag for den politiske styringsgruppen i Haugalandspakken (vedlegg 3), der det ble beskrevet alternativer for framtidige samferdselspakker på Haugalandet og grunnlag for disse. Det ble videre beskrevet muligheter for etablering av en bypakke/by- og tettstedspakke for byområdet og tettsteder i omkringliggende kommuner, og strekningsvise pakke(r) på utvalgte strekninger på det øvrige hovedvegnettet. Det vises til diskusjonsgrunnlaget og notat om prinsipp-vedtak for nærmere beskrivelse av disse alternativene. Denne prinsipp-saken er neste trinn i prosessen for eventuell etablering av samferdselspakke(r).

Styringsgruppen for Haugalandspakken behandlet spørsmålet om prinsipp-vedtak i sitt møte 4. desember 2018. Styringsgruppen hadde følgende konklusjon og anbefaling til vedtak i kommunene, jf vedlegg 2:

«Styringsgruppen anbefaler alle kommunene å vedta:

1. (Navn) kommune gir tilslutning til at kommunene, fylkeskommunene og Statens vegvesen starter arbeid med plangrunnlag og finansieringsopplegg for ny(e) samferdselspakke(r) på Haugalandet som skal løse samferdselsutfordringer i kommunen(e).
2. Videre brukerbetaling på Haugalandet etter at Haugalandspakken er avsluttet i 2023 fremmes i en by- og tettstedspakke, samt egne strekningsvise pakker for aktuelle strekninger på E134, E39 og Fv.47.»

(Styringsgruppens konklusjon er endret i forhold til innstillingen i vedlegg 2. Punkt 3 og 4 ble strøket fordi det ikke ble vurdert som nødvendig på nåværende stadium i prosessen.)

Prinsippsaken ble sendt på høring til Bokn, Etne, Haugesund, Karmøy, Sveio, Tysvær og Vindafjord kommuner som deltakere i dagens Haugalandspakke, med høringsfrist 23. april 2019, se vedlegg 7. Alle kommunene har gjort likelydende vedtak i tråd med Styringsgruppens anbefaling. Hordaland fylkeskommune har vedtatt pkt. 1 med tilslutning til oppstart av utredningsarbeid, men ikke pkt. 2 i anbefalingen fra styringsgruppen fra Haugalandspakken.

Når utredningsarbeidet er fullført og godkjent i Vegdirektoratet, vil saken bli sendt på høring til berørte kommuner og fylkeskommuner. Først på dette stadiet fatter kommunene og fylkeskommunene bindende vedtak om deltagelse i pakken(e). Til slutt skal saken tilbake til Vegdirektoratet før endelig vedtak i Stortinget.

Når det gjelder finansieringsform i eventuelle samferdselspakke(r), er det i vedlegg 1 omtalt at det pr i dag finnes få reelle alternativer til bompengefinansiering. Datatilsynet har nylig uttalt at de mener personvernmessige hensyn ved vegprising er mulig å løse. På nasjonalt nivå synes det å være politisk tilslutning til å utrede andre former for brukerbetaling, men det forventes å ta noe tid før et system eventuelt kan være klart til bruk. Et eventuelt utredningsarbeid for nye samferdselspakke(r) på Haugalandet vil underveis kunne følge utviklingen på dette området.

4 Fylkesrådmannens vurderinger

I tråd med fylkestingets vedtak fra 2016 (FT 94/16) har fylkesrådmannen, i samarbeide med Statens vegvesen, startet arbeidet med å se på fremtidig samferdselspakke(r) på Haugalandet som kan settes i verk etter dagens Haugalandspakke går ut i 2023, jf. vedlegg 1 og 3. Denne prinsippsak er neste trinn i prosessen for eventuell etablering av slik samferdselspakke(r). Prinsippsaken har nå vært på høring hos de syv kommuner som er en del av dagens Haugalandspakke, se vedlegg 7, som alle har gjort likelydende vedtak i tråd med anbefalingen, se vedlegg 8. Hordaland fylkeskommune har vedtatt pkt 1 i anbefalingen, men ikke pkt 2.

For å oppnå et klart mandat og unngå senere forsinkelser/stopp i arbeidet, er det ønskelig med et likelydende prinsipp-vedtak i berørte kommuner og fylkeskommuner, der det gis tilslutning til oppstart av utredningsarbeidet. Fylkesrådmannen oppfatter at det er full lokalpolitisk enighet i kommunene, og også i Hordaland fylkeskommune, om å starte opp et utredningsarbeid som beskrevet i grunnlagsdokumentene. Med vedtak i Rogaland fylkesting vil det derfor være grunnlag for å starte opp utredningsarbeidet. I arbeidet vil det bli opprettet arbeidsgruppe(r) der både berørte kommuner, fylkeskommunene og Statens vegvesen deltar. Det er videre foreslått at medlemmene av styringsgruppa for Haugalandspakken skal fungere som referansegruppe for arbeidsgruppa/arbeidsgruppene.

Når det gjelder innretting av framtidige samferdselspakker, har fylkesrådmannen sammen med Statens vegvesen anbefalt at disse skiller mellom bypakke/by- og tettstedspakke og strekningsvis(e) pakke(r). Dette er begrunnet med klarere føringer for sammensetting, organisering og gjennomføring av samferdselspakker, der det skilles mellom byområder og distrikt når det gjelder utviklingsbehov og mål for areal- og transportutvikling. I tillegg innebærer «nytteprinsippet» med krav til sammenheng mellom område for brukerbetaling og investering, at muligheten til å samle større geografiske områder og strekninger i samme samferdselspakke begrenses, jf. delingen i Bymiljøpakken på Nord-Jæren og Utbyggingspakke Jæren. Styringsgruppen for Haugalandspakken har sluttet seg til anbefalingen om å skille bypakke/by- og tettstedspakke og strekningsvis(e) pakke(r), og det er lokalpolitisk enighet om dette i alle kommunene. Hordaland fylkeskommune har så langt ikke tatt stilling til geografiske områder eller inndeling av eventuelle samferdselspakke(r), men slutter seg som nevnt til at det startes utredningsarbeid. Fylkesrådmannen vurderer at det etter vedtak i Rogaland fylkeskommune, og med de øvrige vedtak som er gjort, vil være grunnlag

for å gå videre med saken. Framskaffet plangrunnlag kan underveis gi Hordaland fylkeskommune ytterligere underlag for å ta stilling til inndeling av eventuelle samferdselspakke(r) underveis i prosessen.

5 Konklusjon

Fylkesrådmannen oppfatter at det er lokalpolitisk enighet om å starte opp arbeid med plangrunnlag og finansieringsopplegg for ny(e) samferdselspakke(r) på Haugalandet. Alle kommunene har videre gjort vedtak om at videre brukerbetaling fremmes i en by- og tettstedspakke, samt egne strekningsvise pakker.

Fylkesrådmannen vurderer at eventuelle samferdselspakke(r) på Haugalandet vil være i tråd med finanseringsstrategien i vedtatt Samferdselsstrategi (FT-sak 43/17), som innebærer at i områder hvor det finnes potensiale for bompakker eller -prosjekter skal infrastrukturen finansieres gjennom disse.

Fylkesrådmannen vurderer videre at å dele eventuell videre brukerbetaling på Haugaland i en by- og tettstedspakke, samt egne strekningsvise pakker for aktuelle strekninger på E134, E39 og Fv.47 er i tråd med fylkestingets tidligere vedtak (FT 94/16), samt konseptet (by og tettsted) i vedtak Regionalplan for areal og transport på Haugaland (FT-sak 62/16).

Dette dokumentet er elektronisk godkjent.



Møteprotokoll

Haugesund kommune

Utvalg: Formannskapet
Møtested formannskapssalen, Haugesund rådhus
Dato: 20.02.2019
Tid: 12:30

PS 19/13 Prinsippsak by- og tettstedspakker Haugalandet, samferdselspakke(r).

Forslag til vedtak/innstilling:

1. *Haugesund kommune gir tilslutning til at kommunene, fylkeskommunene og Statens vegvesen starter arbeid med plangrunnlag og finansieringsopplegg for ny(e) samferdselspakke(r) på Haugalandet som skal løse samferdselsutfordringer i kommunen(e).*
2. *Videre brukerbetaling på Haugalandet etter at Haugalandspakken er avsluttet i 2023 fremmes i en by- og tettstedspakke, samt egne strekningsvise pakker for aktuelle strekninger på E134, E39 og Fv.47.»*

Saksprotokoll i Formannskapet - 20.02.2019

Innstillingen ble vedtatt med 10 mot 1 (Frp) stemmer
Vedtak i formannskapet 20.02.2019

1. *Haugesund kommune gir tilslutning til at kommunene, fylkeskommunene og Statens vegvesen starter arbeid med plangrunnlag og finansieringsopplegg for ny(e) samferdselspakke(r) på Haugalandet som skal løse samferdselsutfordringer i kommunen(e).*
2. *Videre brukerbetaling på Haugalandet etter at Haugalandspakken er avsluttet i 2023 fremmes i en by- og tettstedspakke, samt egne strekningsvise pakker for aktuelle strekninger på E134, E39 og Fv.47.»*



Dato: 06.02.2019
Saksnr: 2016/2391
Løpenr: 7372/2019
Arkivkode: Q33

Saksbehandler:
Elisabeth Østnor
Tlf: 52 74 30 47

Saksnr	Utvalg	Møtedato
	Formannskapet	20.02.2019

PRINSIPPSAK BY- OG TETTSTEDSPAKKER HAUGALANDET, SAMFERDSELSPAKKE(R).

Forslag til vedtak/innstilling:

- Haugesund kommune gir tilslutning til at kommunene, fylkeskommunene og Statens vegvesen starter arbeid med plangrunnlag og finansieringsopplegg for ny(e) samferdselspakke(r) på Haugalandet som skal løse samferdselsutfordringer i kommunen(e).*
- Videre brukerbetaling på Haugalandet etter at Haugalandspakken er avsluttet i 2023 fremmes i en by- og tettstedspakke, samt egne strekningsvise pakker for aktuelle strekninger på E134, E39 og Fv.47.»*

Ole Bernt Thorbjørnsen
kommunedirektør

Elisabeth Kynbråten
byutviklingssjef

Saksutredning

Høsten 2017 ble det lagt fram et foreløpig diskusjonsgrunnlag for den politiske styringsgruppen i Haugalandspakken (vedlegg 3), der det ble beskrevet alternativer for framtidige samferdselspakker på Haugalandet og grunnlag for disse. Det ble beskrevet muligheter for etablering av en bypakke/by- og tettstedspakke for byområdet og tettsteder i omkringliggende kommuner, og strekningsvise pakke(r) på utvalgte strekninger på det øvrige hovedvegnettet. Det vises til diskusjonsgrunnlaget og notat om prinsipp-vedtak (vedlegg 1), for nærmere beskrivelse av disse alternativene.

Dersom det skal arbeides videre med utredninger av eventuelle samferdselspakke(r), kreves det et felles, likelydende prinsipp-vedtak i berørte kommuner og fylkeskommuner, der det gis tilslutning til slikt arbeid. Styringsgruppen for Haugalandspakken behandlet spørsmålet om slikt prinsipp-vedtak i sitt møte 4. desember 2018. Styringsgruppen hadde følgende konklusjon og anbefaling til vedtak i kommunene, jf vedlegg 2:

«Styringsgruppa anbefaler alle kommunene å vedta:

1. (Navn) kommune gir tilslutning til at kommunene, fylkeskommunene og Statens vegvesen starter arbeid med plangrunnlag og finansieringsopplegg for ny(e) samferdselspakke(r) på Haugalandet som skal løse samferdselsutfordringer i kommunen(e).

2. Videre brukerbetaling på Haugalandet etter at Haugalandspakken er avsluttet i 2023 fremmes i en by- og tettstedspakke, samt egne strekningsvise pakker for aktuelle strekninger på E134, E39 og Fv.47.»

(Styringsgruppens konklusjon er endret i forhold til innstillingen i vedlegg 2. Punkt 3 og 4 ble strøket fordi det ikke ble vurdert som nødvendig på nåværende stadium i prosessen.)

Alternativer

Dersom det skal arbeides videre med utredning av samferdselspakke(r), må det foreligge likelydende vedtak i de kommuner og fylkeskommuner som berøres av den/de aktuelle pakken(e). Eventuelle avvikende vedtak fra en eller flere kommuner forventes å gi utsettelse eller behov for ny behandling. Kommunenes henstilles derfor om å fatte likelydende vedtak, det vil si enten vedta ordlyd som anbefalt av styringsgruppa, eller eventuelt ikke gi tilslutning.

Dersom en eller flere kommuner ikke ønsker å delta i et framtidig utredningsarbeid, må det vurderes om det er grunnlag for å gå videre med samferdselspakke(r) i øvrige kommuner. Når kommunene har gjort sine vedtak, behandles saken i Rogaland og Hordaland fylkeskommuner.

Høringsfrist for kommunene: 23. april 2019.

Videre arbeid

Dersom kommunene gir tilslutning til oppstart av utredningsarbeid, vil det bli opprettet arbeidsgruppe(r) der både berørte kommuner, fylkeskommunene og Statens vegvesen deltar. Det er videre foreslått at medlemmene av styringsgruppa for

Haugalandspakken fungerer som referansegruppe for arbeidsgruppa/arbeidsgruppene.

Når utredningsarbeidet er fullført og godkjent i Vegdirektoratet, vil saken bli sendt på høring til berørte kommuner og fylkeskommuner. Først på dette stadiet fatter kommunene og fylkeskommunene bindende vedtak om deltagelse i pakken(e). Til slutt skal saken tilbake til Vegdirektoratet før endelig vedtak i Stortinget.

Når det gjelder finansieringsform i eventuelle samferdselspakke(r), er det i vedlegg 1 beskrevet at det pr i dag finnes få reelle alternativer til bompengefinansiering. Datatilsynet har nylig uttalt at de mener personvernmessige hensyn ved vegprising er mulig å løse, men det vil ta noe tid før et system eventuelt kan være klart til bruk. Et eventuelt utredningsarbeid for nye samferdselspakke(r) på Haugalandet vil underveis kunne følge utviklingen på dette området.

Bakgrunn

Dagens Haugalandspakke startet opp i 2008 og går ut i 2023. Etter 2023 vil mye av overordnet infrastruktur på Haugalandet måtte videreutvikles ved hjelp av ordinære statlige og fylkeskommunale midler, med mindre det etableres ny(e) samferdselspakke(r). Utover ny veg til Husøy havn og E134 øst for Seljestad, vil dette innebære at fornying, drift og vedlikehold prioriteres, og det vil være begrenset med ressurser til nye investeringer.

Fylkestinget i Rogaland har bedt om at det startes arbeid med «*grunnlaget for en ny Haugalandspakke 2 som kan iverksettes etter 2023*». I vedtaket heter det videre at «*i arbeidet skisseres framtidige prosjekt med tilhørende finansiering, basert på regionale og statlige planer og målsettinger, og som tar hensyn til ulike behov og muligheter i byområdet og distriktene*» (FT 94/16).

Faktaopplysninger

Kommunene bes ta stilling til om de gir tilslutning til at det startes arbeid med utredning av ny(e) samferdselspakke(r) på Haugalandet, som kan settes i drift etter at dagens Haugalandspakke avsluttes i 2023. Et slikt utredningsarbeid vil bli et samarbeid mellom kommunene, fylkeskommunene og Statens vegvesen.

Prinsipp-vedtak i kommunene innebærer i denne omgang kun tilslutning til å starte utredninger, mens spørsmålet om eventuell igangsettelse av samferdselspakke(r) tas opp til behandling først når det faglige underlaget er ferdigstilt.

Konsekvenser

En ny samferdsels pakke/bypakke skal være i tråd med overordnede plandokumenter for en attraktiv, innovativ og bærekraftig byutvikling. Regionalplan og KVV/KS1 dokumentene skal ligge til grunn for videre arbeid og utforming av en ny bypakke. Hovednett for sykkel skal bygges og det skal gjøres tiltak på kollektiv og gange. Overføring av korte reiser i bil til sykkel og gange og flere kollektiv reiser er premisser sammen med en arealdisponering som er i tråd med overordnede planer om å bygge byen innenfra og ut. Disse tiltakene vil også bidra til bedre fremkommelighet for næringslivet.

Nettverket for mellomstore byområder som Haugesund er med i, jobber aktivt for å kunne bli en del av ordningen med byvekstavtaler. Dersom Haugesund oppnår en byvekstavtale vil en kunne komme i posisjon til gjensidige forhandlinger med staten hvor verkøykassen som har bidratt til bedre tilrettelegging for at alternative transportformer også kan benyttes i Haugesund. Dette er svært viktig for en attraktiv utvikling av byområdet.

Null- vekstmålet er i tråd med klima- og energiplanen og klimaforliket. Det at infrastrukturen bygges ut slik at korte reiser lett og med fortrinn kan tas med sykkel eller gange og i kombinasjon med kollektiv, vil bidra til at flere er fysisk aktive daglig og bidrar til god folkehelse. Disse reisevalgene bidrar også til mer sosial aktivitet og samspill mellom mennesker som igjen er viktig for trivsel og folkehelse.

Kommunedirektørens vurdering

Arbeidet med en ny bypakke er i tråd med kommunens målsettinger om en bærekraftig og attraktiv byutvikling. Dette vil kunne gi grunnlag for en byvekstavtale og bidra til en fremtidsrettet og god by å bo i.

Kommunedirektørens konklusjon

Kommunedirektøren anbefaler at *kommunene, fylkeskommunene og Statens vegvesen starter arbeid med plangrunnlag og finansieringsopplegg for ny(e) samferdselspakke(r) på Haugalandet som skal løse samferdselsutfordringer i kommunen(e).*

Kommunedirektøren anbefaler at *arbeid med videre brukerbetaling på Haugalandet etter at Haugalandspakken er avsluttet i 2023 fremmes i en by- og tettstedspakke, samt egne strekningsvise pakker for aktuelle strekninger på E134, E39 og Fv.47.»*

Vedlegg:

0. Oversendelsesbrev fra Rogfk, prinsippsak til beh. i kommunene.
1. Statens vegvesen og Rogaland fylkeskommune 2018. Framtidig(e) transportpakke(r) på Haugalandet. Notat 2. nov. 2018.
2. Styringsgruppen for Haugalandspakken, referat S4-2018.
3. Statens vegvesen og Rogaland fylkeskommune 2017. Areal- og transportutvikling på Haugalandet etter 2023. Notat 22.08.2017.
4. Statens vegvesen 2018. Bypakke Haugalandet. Utvikling av E134 i Region vest, inkludert tilknytting/ev. fellesstrekning mellom E39 og E134. Notat 09.06.2018.
5. Samferdselsdepartementet 2018. Hovedlinjer for videre utvikling av transportsystemet i Haugesundsområdet – beslutning etter KVV og KS1. Brev til Vegdirektoratet 2. juli 2018.
6. Samferdselsdepartementet 2016. Prinsipper for bypakker i mindre byområder. Brev til Vegdirektoratet 21.06.2016.

Andre henvisninger:

7. Rogaland og Hordaland fylkeskommuner 2017. Regional plan for areal og transport på Haugalandet.
8. Statens vegvesen 2015. KVVU Haugesund.
9. Holte Consulting m.fl. 2016. Kvalitetssikringsrapport KS1 Haugesund.



SAKSPROTOKOLL - FRAMTIDIGE SAMFERDSELSPAKKER PÅ HAUGALANDET

Kommunestyret behandlet saken den 25.03.2019, saksnr. 28/19

Behandling:

Sæbø (H) oppfordret til bedre soping av grus langs veiene for å forhindre blant annet sykkelulykker.

Ordfører informerte om at han vil ta dette med seg i neste møte med Sykkelbyen Haugesund-Karmøy.

Levinsen (SV) foreslo på vegne av SV:

Karmøy kommunestyre mener at all utbygging og utbedring av E134, E39, FV47 og kollektivtrafiksatsing, må behøvsprøves, klimavurderes, prioriteres og finansieres gjennom Nasjonal transportplan.

- *Kommunestyret mener at staten som vegeier selv må stille garantier for alle europaveger og riksveger.*
- *Kommunestyret mener at staten skal fullfinansiere kollektiv infrastruktur*
- *Kommunestyret mener at nødvendig infrastruktur ikke skal finansieres ved økte bomavgifter eller brukerbetaling, da dette rammer skjevt og det rammer mest de som har minst fra før.*

Innstillingen ble vedtatt med 39 stemmer mot 5 stemmer for forslaget fremsatt av Levinsen som falt (SV 2, FrP 3).

Vedtak:

1. Karmøy kommune anbefaler at kommunene, fylkeskommunene og Statens vegvesen starter arbeid med plangrunnlag og finansieringsopplegg for ny(e) samferdselspakke(er) på Haugalandet som skal løse samferdselsutfordringer i kommunene.
2. Videre brukerbetaling på Haugalandet etter at Haugalandspakken er avsluttet i 2023, blir fremmet i en by- og tettstedspakke, samt egne strekningsvise pakker for aktuelle strekninger på E134, E39 og Fv. 47.



SAKSPROTOKOLL - FRAMTIDIGE SAMFERDSELSPAKKER PÅ HAUGALANDET

Formannskapet behandlet saken den 11.03.2019, saksnr. 30/19

Behandling:

Innstilling enstemmig vedtatt.

Vedtak:

1. Karmøy kommune anbefaler at kommunene, fylkeskommunene og Statens vegvesen starter arbeid med plangrunnlag og finansieringsopplegg for ny(e) samferdselspakke(er) på Haugalandet som skal løse samferdselsutfordringer i kommunene.
2. Videre brukerbetaling på Haugalandet etter at Haugalandspakken er avsluttet i 2023, blir fremmet i en by- og tettstedspakke, samt egne strekningsvise pakker for aktuelle strekninger på E134, E39 og Fv. 47.



SAKSFRAMLEGG

Saksbehandler: Jarle Stunes
Arkivsaksnr.: 19/1012

Arkiv: 205

Sign:

Dato:

Utvalg:

Formannskapet
Kommunestyret

11.03.2019

25.03.2019

FRAMTIDIGE SAMFERDSELSPAKKER PÅ HAUGALANDET - PRINSIPPAVKLARING

Rådmannens forslag til vedtak:

1. Karmøy kommune anbefaler at kommunene, fylkeskommunene og Statens vegvesen starter arbeid med plangrunnlag og finansieringsopplegg for ny(e) samferdselspakke(er) på Haugalandet som skal løse samferdselsutfordringer i kommunene.
2. Videre brukerbetaling på Haugalandet etter at Haugalandspakken er avsluttet i 2023, blir fremmet i en by- og tettstedspakke, samt egne strekningsvise pakker for aktuelle strekninger på E134, E39 og Fv. 47.

FRAMTIDIGE SAMFERDSELSPAKKER PÅ HAUGALANDET - PRINSIPPAVKLARING

Bakgrunn

Rogaland fylkeskommune har i brev datert 17.01.2019 sendt over prinsippsak om oppstart av utredning av ny(e) samferdselspakker, og om bedt kommunene ta stilling til om en gir tilslutning til arbeidet.

Statens vegvesen og Rogaland fylkeskommune har utarbeidet strateginotatet «*Framtidig(e) transportpakke(r) på Haugalandet – prinsippsak til behandling i kommunene og fylkeskommunene*». Prinsippaksen var oppe til behandling i styringsgruppen i Haugalandspakken den 07.12.2018 og følgende ble vedtatt:

Styringsgruppa anbefaler alle kommunene å vedta:

- 1. (Navn) kommune gir tilslutning til at kommunene, fylkeskommunene og Statens vegvesen starter arbeid med plangrunnlag og finansieringsopplegg for ny(e) samferdselspakke(r) på Haugalandet som skal løse samferdselsutfordringer i kommunen(e).*
- 2. Videre brukerbetaling på Haugalandet etter at Haugalandspakken er avsluttet i 2023 fremmes i en by- og tettstedspakke, samt egne strekningsvise pakker for aktuelle strekninger på E134, E39 og Fv.47.*

Dokumentasjon og vurderinger

Dagens transportpakke

Bakgrunn for bompengefinansieringen i dag, Haugalandspakken 2007-2023, er Stortingsproposisjon nr. 57 (2006 – 2007) og nr. 45 (2007 – 2008), Transportplan for Haugalandet (Handlingsplan 2006 – 2020), utarbeidet i samarbeid mellom Rogaland fylkeskommune og Statens vegvesen, og Strekningsanalyse, Fv. 47 Skudeneshavn – Haugesund grense.

Organisering av Haugalandspakken har vært et samarbeid mellom alle kommunene, Statens vegvesen og fylkeskommunen. Samarbeidet har blitt organisert i 3 grupper:

- 1) Intern faglig gruppe
Er det organ som på faglig grunnlag skal vurdere og foreslå rekkefølgen av alle prosjekt i Haugalandspakken for den Administrative koordineringsgruppa.
Den Administrative koordineringsgruppen kan i sin behandling endre den foreslåtte rekkefølgen fra den interne faglige gruppen.
- 2) Administrativ koordineringsgruppe
Er det administrative organ som på faglig grunnlag, bl.a. ut fra tidlegare vedtak, skal foreslå rekkefølgen av alle prosjektene i Haugalandspakken for styringsgruppen.
Styringsgruppen kan i sin behandling endre den foreslåtte prioriteringen fra koordineringsgruppen.
- 3) Styringsgruppen

Er det politiske organ som bl.a. skal foreslå prioriteringsrekkefølgen av alle prosjektene i Haugalandspakken for fylkestinget. Fylkestinget avgjør den endelige prioriteringen av øvrig riksvegnett. Etter innstilling fra Vegdirektoratet fatter Stortinget vedtak om stamveger.

Haugalandspakken omfatter hovedsaklig en standardheving av de to viktigste transportårene gjennom regionen, E134 mellom Haugesund og Etne og Fv. 47 gjennom Karmøy, Haugesund og Sveio. I tillegg omfatter den prosjekt og tiltak på E39 og på andre fylkesveger.

Målet til Haugalandspakken var å utvikle et transportsystem på Haugalandet som legger til rette for nåværende og framtidig befolknings- og næringsutvikling, som er miljøvennlig, som fører til færre ulykker og mindre støyulempen, og som innebærer en styrking av kollektivtransporten og bygging av nye gang- og sykkelvegar.

Haugalandspakken 2007-2023 inneholder:

- totalt ca. 70 prosjekt.
- ca. 25 vegprosjekt.
- ca. 30 rene g/s-prosjekt.
- oppgradering av kollektivstopp langs riks- og fylkesveg.

Resten fordeler seg på planleggingsprosjekt, og TS-prosjekt (TrafikkSikringsprosjekt). Totalramme inkl. takstøkning er ca. 5,6 milliarder 2018-kroner (3,9 milliarder på veganlegg (69%), og 1,6 på milliarder på g/s-prosjekt, TS og kollektiv (31%)).

Framtidig transportpakke(r)

Fylkestinget i Rogaland bad i 2016 om at det ble startet arbeid med grunnlaget for en Haugalandspakke 2 som kan settes i verk etter 2023. De ba videre om at det i arbeidet skulle skisseres framtidige prosjekt med tilhørende finansiering. Prosjektene skulle baseres på regionale og statlige planer og målsettinger, og ta hensyn til ulike behov og muligheter i byområdet og distriktene.

Høsten 2017 etterspurde styringsgruppen for Haugalandspakken hvordan en mulig innretning for en ny Haugalandspakke 2 kunne være. Det er lagt fram et diskusjonsgrunnlag for styringsgruppen i Haugalandspakken, der alternativ for framtidige samferdselspakker på Haugalandet og grunnlag for disse ble omtalt. Det ble i dokumentet skissert muligheter for etablering av en bypakke/by- og tettstedspakke for byområdet og tettsteder i omkringliggende kommuner, og strekningsvise pakke(r) på utvalgte strekninger på det øvrige hovedvegnettet. Statens vegvesen og fylkeskommunen har også lagt fram notatet «*Framtidig(e) transportpakke(r) på Haugalandet – prinsippsak til behandling i kommunene og fylkeskommunene*» som et diskusjonsgrunnlag som beskriver regionale behov, økonomisk handlingsrom, alternativ for bompengefinansiering og mulig innretning av bypakke og strekningsvise samferdselspakker.

Denne prinsippaksen er neste trinn i prosessen for eventuell etablering av samferdselspakke(r).

Hva betyr vedtaket i en prinsippsak?

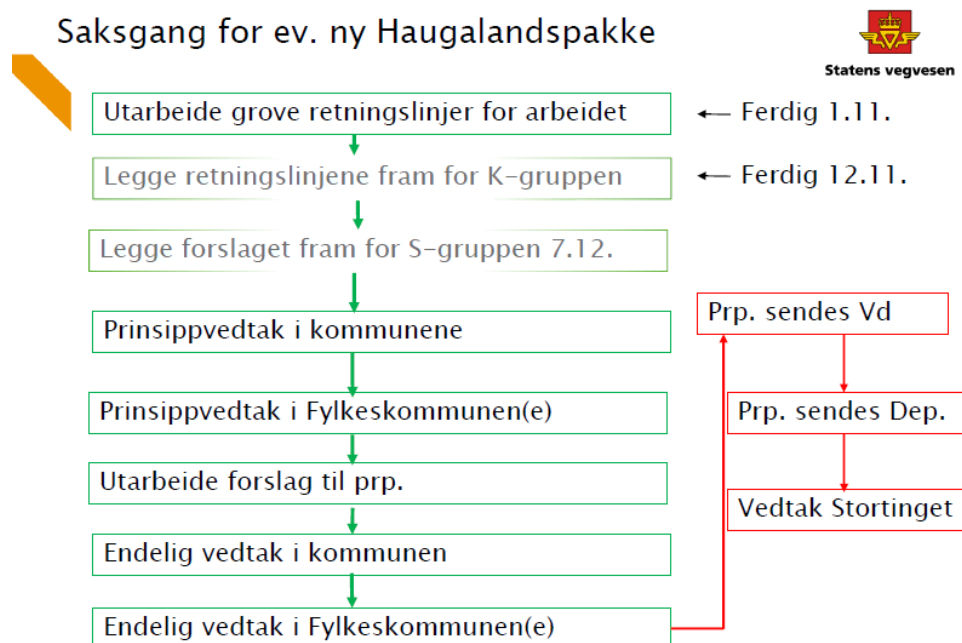
Vedtaket er et klarsignal til administrasjonen (Statens vegvesen og fylkeskommunen) om å starte arbeidet med sikte på å fremme en bompengesak. Videre inneholder vedtaket et signal til administrasjonen om hvilken innretning en slik framtidig bompengesak skal ha.

Et vedtak i prinsippssaken betyr ikke at kommuner og fylkesting har gjort vedtak om å starte arbeidet med å fremme en bompengesak og det betyr ikke at en har tatt stilling til innholdet i en eventuell framtidig pakke. Det er betyr heller ikke at en har tatt stilling hvordan betalingsløsningen skal være. Prinsippssaken skal gi et svar på om en skal starte opp arbeidet med utforming av en framtidig bompengepakke.

Vedtakene i alle kommunene må være likelydende (i praksis et krav fra Samferdselsdepartementet), og kommunene må ikke stille egne vilkår i vedtakene.

Et slikt prinsippvedtak innebærer at kommunene/fylkeskommunene gir mandat til, og selv blir med på videre utforming av ny(e) bompengefinansierte samferdselspakke(r), slik som beskrevet i det vedlagte notatet. Kommunene/fylkeskommunene dette gjelder vil bli tatt med og politisk involvert i dette arbeidet.

Når en endeleg bompengesøknad er ferdigstilt, vil det igjen være en lokalpolitisk behandling, før Stortinget behandler saken. Kommunene fatter et forpliktende vedtak om deltagelse i pakke(ene) først ved denne andre behandlingen.



Hovudstrategiar ved en eventuell ny(e) pakke(r):

- En bypakke/by- og tettstadspakke for bynære områder på Haugalandet, samt egne strekningsvise pakker for aktuelle strekninger på E134 og E39.
- Videre arbeid skal avklare geografisk omfang for en ev. by-/tettstedspakke.

- Videre arbeid skal avklare hvilke prosjekt som skal inngå i ev. by-/tettstedspakke, men KVV Haugesund og ATP Haugalandet legger viktige premisser for arbeidet.

Det blir oppfordret om at kommunene fatter likelydende vedtak i denne saken. Eventuelle endringer i det foreslåtte vedtaket kan likevel gjøres dersom alle kommunene og fylkeskommunene gjør samme endring. Det må forventas utsettelse eller behov for ny behandling ved eventuelle avvikende vedtak fra en eller flere kommuner, jf. prosessen med takstøkning i dagens Haugalandspakke.

Følgjande vedtak ble foreslått i strateginotatet:

1. (Navn) kommune gir tilslutning til at kommunene, fylkeskommunene og Statens vegvesen starter arbeid med plangrunnlag og finansieringsopplegg for ny(e) samferdselspakke(r) på Haugalandet som skal løse samferdselsutfordringer i kommunen(e).
2. Videre bompengefinansiering på Haugalandet etter at Haugalandspakken er avsluttet i 2023 fremmes i en by- og tettstedspakke, samt egne strekningsvise pakker for aktuelle strekninger på E134 og E39 når dette blir aktuelt.

Forslag til tilleggspunkter 3 og 4 for Haugesund, Karmøy, Tysvær og Sveio, samt fylkeskommunene:

3. By- og tettstedspakken bør omfatte Haugesund, fastlands-Karmøy og tettstedene Åkra, Kopervik, Åvaldsnes, Aksdal og Sveio med tiltak som bedrer trafiksikkerhet, fremmer overgang fra personbiltrafikk til gange/sykkel og kollektiv, og sikrer tilgjengelighet for næringstransport innenfor disse tettstedene. Detaljering av området gjøres i forbindelse med plassering av bomstasjoner, som må dekke hovedtrafikken i byområdet og tettstedene nevnt over.
4. By- og tettstedspakken utarbeides som en separat pakke uten prosjekt på E134. Forholdet til prosjekt på E134 som kan bli vedtatt i løpet av bompengeperioden i de bynære områdene (f.eks. ny Karmsundbru), må være avklart på forhånd gjennom stortingsproposisjonen. Det utredes ulike former for slik samordning.

Prinsippaken har vært til behandling både i administrativ koordineringsgruppe og i politisk styringsgruppe i Haugalandspakken. I styringsgruppen ble det diskutert rundt saken og styringsgruppen samlet seg rundt følgende forslag, der punkt 3 og 4 er tatt ut, og teksten i punkt 2 er skrevet om. Følgende vedtak ble fattet:

«Styringsgruppa anbefaler alle kommunene å vedta:

1. (Navn) kommune gir tilslutning til at kommunene, fylkeskommunene og Statens vegvesen starter arbeid med plangrunnlag og finansieringsopplegg for ny(e) samferdselspakke(r) på Haugalandet som skal løse samferdselsutfordringer i kommunen(e).
2. Videre brukerbetaling på Haugalandet etter at Haugalandspakken er avsluttet i 2023 fremmes i en by- og tettstedspakke, samt egne strekningsvise pakker for aktuelle strekninger på E134, E39 og Fv.47.»

Vedtaket ble gjort mot 1 stemme. (Rogaland fylkeskommune).

Videre arbeid etter prinsippvedtak

Det blir foreslått at det opprettes en eller flere arbeidsgrupper med deltagelse fra Statens vegvesen, Rogaland og Hordaland fylkeskommuner og de kommuner dette gjelder. Endelig sammensetning fastsettes når prinsippavklaringer er gjort. Det blir videre foreslått at Statens vegvesen leder arbeidsgruppa fram til 1. januar 2020 (regionreformen trer i kraft), og må da vurderes på nytt. Videre blir det foreslått at medlemmene av dagens styringsgruppe for Haugalandspakken fungerer som referansegruppe for arbeidsgruppen(e). Alle medlemmene kan delta, men det blir skilt mellom når gruppen fungerer som styringsgruppe for Haugalandspakken og når den er referansegruppe for ny(e) bompengepakke(r). Fylkesordfører leder møtene.

Framtidig(e) transportpakke(r) på Haugalandet prinsippsak til behandling i kommunene og fylkeskommunene

Prosess del 1	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Kommuner og fylkeskommunen fatter prinsippvedtak om tilslutning til oppstart av arbeid med bompengepakke						
Forhåndsvurdering/mulighetsstudie: • Drøftingen av overordnede mål, geografisk avgrensing og type pakke (bypakke/by- og tettstedspakke, strekningspakke) • Fremskaffelse av et relevant datagrunnlag (RVU, trafikkdata, forsinkelsesmåling)						
Bompengeutredning: • Vurdering og valg av overordnede mål • Vurdering og valg av investerings- og miljøprofil • Vurdering og valg av prosjekter og sekkeposter • Vurdering og avklaring finansieringsbehov • Vurdering og avklaring av takst- og rabattsystem • Vurdering og avklaring plassering av bomstasjoner						
Parallelt med bompengeutredningen reguleres minimum to sentrale prosjekter						
Bindende lokalpolitiske vedtak i berørte kommuner og fylkeskommuner						
Bompengeutredning kvalitetssikres av Vegdirektoratet						
Samferdselsdepartementet fremmer proposisjon						
Proposisjonen vedtas i Stortinget						
Bygging av bomstasjoner						
Oppstart ny bompengepakke						

Rådmannen sine merknader og anbefaling:

På Haugalandet er mye av det strategiske plangrunnlaget for ny(e) samferdselspakke(r) allerede på plass. Både vedtatt ATP Haugalandet og godkjent KVVU Haugesund har samme mål og prioriteringer som skal legges til grunn for arbeidet. Dette gir et avklart grunnlag for etablering av bypakke/by- og tettstedspakke og prosessen kan starte rett på bompengeutredning.

Rådmannen vurderer at det er særs viktig å komme i gang med strekningspakke på E134 og viser til egen sak om dette der rådmannen anbefaler at prosessen blir tatt et steg videre gjennom et konkret forslag for strekningsvis pakke for E134. En likelydende sak blir også fremmet i Vindafjord, Etne, Tysvær og Haugesund kommuner.

Statens vegvesen og fylkeskommunen anbefaler at mulige samferdselspakke(r) på Haugalandet blir delt opp i bypakke/by- og tettstadspakke og strekningsvise pakker. Dette fordi kravene til utredning og plangrunnlag for bompengeprosjekt og -pakker har økt de siste 15 årene. Det har videre blitt lagt tydelegere føringer for sammensetning, organisering og gjennomføring av ulike typer bompengeprosjekt og -pakker. Ulikheter mellom by og land med tanke på utviklingsbehov, mål for areal-og transportutvikling, finansieringsgrunnlag og eierskap til infrastruktur, har ført til at bompengepakker i byområder oftere blir holdt adskilt frå bompengeprosjekt/utbyggingspakker utenfor byområdene. Dette er blant annet gjort med «Bymiljøpakken på Nord-Jæren» og «Utbyggingspakke Jæren».

Rådmannen er enig i at det vil være lettere å få gjennomført ønskede vegprosjekt om transportpakkene blir delt opp. Det er vanskeleg å se for seg at E134 vil bli prioritert foran gode miljøtiltak i byer- og tettsteder, dersom de er i samme pakke. I forslagene til geografisk avgrensing av by- og tettstadpakkane er Haugesund, fastlands-Karmøy, byene Åkrehamn og Kopervik og tettstedene Avaldsnes, Aksdal og Sveio nevnt.

Rådmannen anbefaler å slutte seg til prinsippvedtaket som ble gjort og anbefalt av styringsgruppa i Haugalandspakken i møte den 07.12.2018.

Rådmannen i Karmøy, 22.02.2019

Vibeke Vikse Johnsen
sign.

Oversikt over vedlegg:



ROGALAND
FYLKESKOMMUNE

Saksprotokoll

Utvalg: Fylkestinget
Møtedato: 25.10.2016
Sak: 94/16

Resultat: Innstilling vedtatt

Arkivsak: 16/14318
Tittel: **SAKS PROTOKOLL - LOKALPOLITISK BEHANDLING AV TILTAK FOR Å ØKE INNTEKTENE TIL HAUGALANDSPAKKEN**

Behandling:

Votering:

Innstillingen ble vedtatt med 39 mot 8 stemmer (FrP)

Vedtak:

1. Fylkestinget viser til vedtak i kommunene, der et stort flertall peker på behovet for videre utbygging av vegnettet i tråd med forutsetningene i Haugalandspakken.
Fylkestinget støtter vegvesenet sin tilrådning om justert takst- og rabattsystem i Haugalandspakken slik at bompengetakst blir satt til kr. 22 for kjøretøy i takstgruppe 1, og til kr. 44 for kjøretøy i takstgruppe 2. Det skal gis 20 pst. rabatt for takstgruppe 1 forutsatt gyldig AutoPASS-avtale og -brikke.

Fylkestinget ser at det er behov for å øke inntektene for å kunne realisere målsetningene som ligger til grunn for St.prp. nr. 57 (2006-2007) og St.prp. nr. 45 (2007-2008) som er styrende for Haugalandspakken.

2. Fylkestinget ber fylkesrådmannen, etter stortingsbehandling av takstøkningen, starte arbeidet med grunnlaget for en ny Hauglandspakke 2 som kan iverksettes etter 2023. I arbeidet skisseres framtidige prosjekt med tilhørende finansiering, basert på regionale og statlige planer og målsettinger, og som tar hensyn til ulike behov og muligheter i byområdet og distriktene.
Viser til vedtak om styrking av kollektivsatsing i Haugalandspakken 1, og legger til grunn at dette følges opp i regionalplan og Haugalandspakken 2.



ROGALAND
FYLKESKOMMUNE

Saksprotokoll

Utvalg: Fylkesutvalget
Møtedato: 19.04.2016
Sak: 55/16

Resultat: Annet forslag vedtatt

Arkivsak: 16/994
Tittel: **SAKS PROTOKOLL - KONSEPTUTVALGUTREDNING (KVU)
HAUGESUND - HØRINGSUTTALELSE**

Behandling:

Det ble protokollert:

Simon Næsse, AP fremmet følgende fellesforslag på vegne av AP, KrF, SP, V, MDG som tillegg til innstillingens pkt. 2:

«....dette bør ha høyest prioritet. *Særlig bør en ha fokus på sykkel- og gangforbindelsen mellom Karmøy og fastlandet.* Sammen med kompakt arealbruk»

Anita Egeli, FrP fremmet følgende tilleggsforslag:

Fylkeskommunen forutsetter at denne blir gjennomført uten bompengefinansiering der staten bidrar. I tillegg ønsker vi at hver enkelt kommune selv kan være med på å sette prisen på parkering.

Votering:

Innstillingens pkt. 1 ble enstemmig vedtatt.
Innstillingens pkt. 2 med fellesforslagets tillegg ble vedtatt med 13 mot 2 stemmer (FrP) som ble avgitt for innstillingen slik den forelå.
Innstillingens pkt. 3 ble enstemmig vedtatt.
Egelis forslag fikk 2 stemmer (FrP) og falt.

Vedtak:

1. Fylkesutvalget viser til at innrettingen av KVU Haugesund, sammen med «Regional plan for areal og transport på Haugalandet», gjør at Haugalandet har mulighet til å utforme en ny bypakke. Det vil på sikt gi mulighet til å ta del i statlige ordninger som bymiljøavtaler og belønningsordningen. Fylkesutvalget forventer at staten følger opp KVU-arbeidet med å tilrettelegge for en slik deltagelse.

2. Fylkesutvalget slutter seg til Statens vegvesens anbefaling om en omfattende tilrettelegging for gange og sykling, og at dette bør ha høyest prioritet. Særlig bør en ha fokus på sykkel- og gangforbindelsen mellom Karmøy og fastlandet. Sammen med kompakt arealbruk og parkeringspolitikk som styrker byutviklingen, vil dette kunne øke gang- og sykkelandelen betydelig.
3. Fylkesutvalget støtter i hovedsak Statens vegvesens anbefaling om konsept 5. Gjennomføring av tiltak langs E 134 vest for Aksdal må støtte opp under vegens hovedfunksjon som tilbringervei til byregionen, og ikke vanskeliggjøre byutviklingen.