



Saksbehandler: Oddrun Lund

Kommunedirektør/rådmann: Øystein Hagerup

Saksnr.	Utvalg	Møtedato
056/23	Formannskapet	15.05.2023
048/23	Kommunestyret	22.05.2023

Fv547 Åkra Sør - Helganeskrysset - Strategivalg for videre planarbeid og fremtidig bompengepakke

Kommunedirektørens forslag til vedtak:

1. Karmøy kommune viser til Rogaland fylkeskommune sitt utredningsarbeid for Fv547 omkjøringsveg Åkra Sør – Veakrossen, Fv547 Mulighetsstudie for utbedring av dagens trase Åkra Sør – Helganesvegen og til Fv547 Forprosjekt for miljøgate gjennom Åkra sentrum. Karmøy kommune vil berømme Rogaland fylkeskommune for grundig gjennomarbeidet beslutningsgrunnlag for Fv547.

c) Med bakgrunn i en samlet vurdering av fremlagt utredningsarbeid, Statsforvalteren i Rogaland sitt svar på arbeidet, nyere nasjonale, regionale og lokale føringer for transportutviklingen og økonomiske konsekvenser for kommunens innbyggere og næringsliv, vedtar Karmøy kommunestyre å arbeide videre med utbedring av dagens trase på strekningen Åkra – Helganeskrysset. Pågående planarbeidet for Fv547 omkjøringsveg Åkra Sør – Veakrossen avsluttes, og søndre del av planen oppheves.
2. Karmøy kommunestyre vedtar, med bakgrunn i innsigelser og kommunestyrets vedtak i KST- sak 107/21, at planarbeidet med KDP for Fv547 Veakrossen-Helganeskrysset avsluttes.
3. Karmøy kommunestyre gir sin tilslutning til at Rogaland fylkeskommune, i tett samarbeid med Karmøy kommune, arbeider videre med utredning av en ny bompengepakke for Fv547 Åkra Sør - Helganeskrysset, med bakgrunn i valgt trasealternativ for fv547; jfr. vedtakspunkt 1.

Formannskapet 15.05.2023:

Behandling:

Helge Thorheim, Gruppeleder Karmøylista, foreslått av Helge Thorheim, Karmøylista
Forslag til vedtak:

1. Karmøy kommunestyre viser til Rogaland fylkeskommune sitt utredningsarbeid for Fv 547 omkjøringsveg Åkra Sør - Veakrossen, Fv 547 Mulighetsstudie for utbedring av dagens trase Åkra Sør - Helganesvegen og til Fv 547 Mulighetsstudie for miljøgate gjennom Åkra sentrum.
2. Karmøy kommunestyre konstaterer at Fv 547 mulighetsstudien for utbedring av dagens trase ikke vil gi den moderne og fremtidsrettede løsning gjennom Åkra sentrum som det så sterkt behov for og som har vært en av hovedbegrunnelsene for en løsning med ny trase øst for Åkra sentrum og som også er meget viktig for videre utvikling av Karmøy kommune og i særdeleshet for kommunens sørligste by, Skudeneshavn.
3. Med bakgrunn i en samlet vurdering av utredningsarbeidet fra Rogaland fylkeskommune ber Karmøy kommunestyre om at Rogaland fylkeskommune igangsetter reguleringsplanarbeid for Fv 547 omkjøringsveg Åkra Sør - Veakrossen (tunnelalternativ 3B) med tilhørende konsekvensutredning i tett samarbeid med Karmøy kommune..
4. Karmøy kommunestyre ber samtidig om at hele prosjektet Åkra Sør-Veakrossen gjennomgås med tanke på mulige kostnadsbesparelser.
5. Kommunestyret ber om at Rogaland fylkeskommune tar opp igjen arbeidet med kommunedelplan for strekningen Veakrossen – Helganeskrysset , og viser i denne sammenheng til planarbeid som stoppet opp i 2018. Kommunestyret viser i denne sammenheng til siste del av kommunestyrets vedtak i sak KST-107/21, der kommunestyrets fortsatt la til grunn at strategien for utviklingen av Fv547 medfører oppgradering/forbedring av eksisterende vegtrase mellom Veakrossen og Helganeskrysset samt omkjøringsvegen Åkra Sør-Veakrossen.

Utsettelsesforslag, foreslått av May Synnøve Rygh, Kristelig Folkeparti

Utsettelsesforslag

1. Formannskapet utsetter saken.
2. Før saken kommer til ny politisk behandling skal følgende punkter være utredet/dokumentert:
 - et sammenlignende prosjektkostnader for relevante regionale og nasjonale prosjekt.
 - trasèvalg, fastsettelse av fartsgrenser, veinormal, oppdatere trafikktegn for strekningen
 - at det redegjøres ytterligere for hvordan videre arbeid med utbedring på dagens trase på strekningen Fv547 Åkra Sør - Veakrossen vil kunne ivareta trafiksikkerhet,
 - svar på Stortingets behandling av forlengelse av Haugalandspakken.
3. Formannskapet ber om at Rogaland fylkeskommune tar opp igjen arbeidet med kommunedelplan for strekningen Veakrossen – Helganeskrysset , og viser i denne sammenheng til planarbeid som stoppet opp i 2018. Kommunestyret viser i denne sammenheng til siste del av kommunestyrets vedtak i sak KST-107/21, der kommunestyrets fortsatt la til grunn at strategien for utviklingen av Fv547 medfører oppgradering/forbedring av eksisterende vegtrase mellom Veakrossen og Helganeskrysset samt omkjøringsvegen Åkra Sør-Veakrossen.

Utsettelsesforslag på vegne av KrF, arbeiderpartiet og Karmøylista, foreslått av May Synnøve Rygh, Kristelig Folkeparti

1. Saken utsettes.
2. Før saken kommer til ny politisk behandling skal følgende punkter være utredet/dokumentert:
 - det skal foreligge prosjektkostnader for relevante sammenlignbare regionale og nasjonale prosjekt
 - vurdere flere trasèvalg, for den delen av traseen som ikke er ferdigregulert
 - vurdere ulike veinormaler og ulike fartsgrenser for strekningen
 - oppdatere trafikktegn for hele strekningen
 - redegjøre for hvordan oppgradering av dagens trasè på strekningen Fv547 Åkra Sør - Veakrossen vil kunne ivareta fremtidens trafikkflyt, -sikkerhet og fremkommelighet for alle trafikanter
 - avvente svar på Stortingets behandling av forlengelse av Haugalandspakken
3. Formannskapet ber om at Rogaland fylkeskommune tar opp igjen arbeidet med kommunedelplan for strekningen Veakrossen – Helganeskrysset, og viser i denne sammenheng til planarbeid som stoppet opp i 2018. Kommunestyret viser i denne sammenheng til siste del av kommunestyrets vedtak i sak KST-107/21, der kommunestyrets fortsatt la til grunn at strategien for utviklingen av Fv547 medfører oppgradering/forbedring av eksisterende vegtrase mellom Veakrossen og Helganeskrysset samt omkjøringsvegen Åkra Sør-Veakrossen.

Rygh (KrF) fremmet følgende utsettelsesforslag på vegne av KrF og Ap:

1. *Formannskapet utsetter saken.*
2. *Før saken kommer til ny politisk behandling skal følgende punkter være utredet/dokumentert:*
 - *et sammenlignende prosjektkostnader for relevante regionale og nasjonale prosjekt.*
 - *trasèvalg, fastsettelse av fartsgrenser, veinormal, oppdatere trafikktegn for strekningen*
 - *at det redegjøres ytterligere for hvordan videre arbeid med forbedring på dagens trasè på strekningen Fv547 Åkra Sør - Veakrossen vil kunne ivareta trafiksikkerhet,*
 - *svar på Stortingets behandling av forlengelse av Haugalandspakken.*
3. *Formannskapet ber om at Rogaland fylkeskommune tar opp igjen arbeidet med kommunedelplan for strekningen Veakrossen – Helganeskrysset, og viser i denne sammenheng til planarbeid som stoppet opp i 2018. Kommunestyret viser i denne sammenheng til siste del av kommunestyrets vedtak i sak KST-107/21, der kommunestyrets fortsatt la til grunn at strategien for utviklingen av Fv547 medfører oppgradering/forbedring av eksisterende vegtrase mellom Veakrossen og Helganeskrysset samt omkjøringsvegen Åkra Sør-Veakrossen.*

Rygh (KrF) fremmet følgende reviderte utsettelsesforslag på vegne av KrF, Ap og KL:

1. Saken utsettes.
2. Før saken kommer til ny politisk behandling skal følgende punkter være utredet/dokumentert:
 - det skal foreligge prosjektkostnader for relevante sammenlignbare regionale og nasjonale prosjekt
 - vurdere flere trasèvalg, for den delen av traseen som ikke er ferdigregulert
 - vurdere ulike veinormaler og ulike fartsgrenser for strekningen
 - oppdatere trafikktegn for hele strekningen
 - redegjøre for hvordan oppgradering av dagens trasè på strekningen Fv547 Åkra Sør - Veakrossen

vil kunne ivareta fremtidens trafikkflyt, -sikkerhet og fremkommelighet for alle trafikanter

- *avvente svar på Stortingets behandling av forlengelse av Haugalandspakken*

3. *Formannskapet ber om at Rogaland fylkeskommune tar opp igjen arbeidet med kommunedelplan for strekningen Veakrossen – Helganeskrysset , og viser i denne sammenheng til planarbeid som stoppet opp i 2018. Kommunestyret viser i denne sammenheng til siste del av kommunestyrets vedtak i sak KST-107/21, der kommunestyrets fortsatt la til grunn at strategien for utviklingen av Fv547 medfører oppgradering/forbedring av eksisterende vegtrase mellom Veakrossen og Helganeskrysset samt omkjøringsvegen Åkra Sør-Veakrossen.*

Votering utsettelsesforslag:

Utsettelsesforslaget fremsatt av Rygh (KrF) på vegne av KrF, AP og KL fikk 7 stemmer (3 AP, 2 KrF, 2 KL), og saken ble utsatt mot 4 stemmer.

FSK- 056/23 Vedtak:

1. *Saken utsettes.*
2. *Før saken kommer til ny politisk behandling skal følgende punkter være utredet/dokumentert:*
 - *det skal foreligge prosjektkostnader for relevante sammenlignbare regionale og nasjonale prosjekt*
 - *vurdere flere trasèvalg, for den delen av traseen som ikke er ferdigregulert*
 - *vurdere ulike veinormaler og ulike fartsgrenser for strekningen*
 - *oppdatere trafikktegn og for seg i trafikktellingene for hele strekningen*
 - *redegjøre for hvordan oppgradering av dagens trasè på strekningen Fv547 Åkra Sør - Veakrossen vil kunne ivareta fremtidens trafikkflyt, -sikkerhet og fremkommelighet for alle trafikanter*
 - *avvente svar på Stortingets behandling av forlengelse av Haugalandspakken*
3. *Formannskapet ber om at Rogaland fylkeskommune tar opp igjen arbeidet med kommunedelplan for strekningen Veakrossen – Helganeskrysset , og viser i denne sammenheng til planarbeid som stoppet opp i 2018. Kommunestyret viser i denne sammenheng til siste del av kommunestyrets vedtak i sak KST-107/21, der kommunestyrets fortsatt la til grunn at strategien for utviklingen av Fv547 medfører oppgradering/forbedring av eksisterende vegtrase mellom Veakrossen og Helganeskrysset samt omkjøringsvegen Åkra Sør-Veakrossen.*

Saksutredning

Sammendrag

Karmøy kommunestyre skal i denne saken ta stilling til videre planarbeid og utredning av en ny bompengepakke for Fv547 på Karmøy. Karmøy kommune står nå overfor et viktig strategisk valg for videreutvikling av Fv547, som vil få stor betydning for hvordan Karmøysamfunnet utvikler seg fremover. Vedtaket som nå skal gjøres innebærer ikke at kommunen forplikter seg til en ny bompengepakke. Det skal det arbeides videre med når strategivalget for videre planarbeid er tatt.

Planarbeidet for Fv547 Åkra Sør – Veakrossen og Veakrossen – Helganeskrysset er møtt med innsigelser. Innsigelse for nordre del av Åkra Sør – Veakrossen ligger til sluttbehandling i Kommunal- og Distriktsdepartementet (KDD) og kan ikke realitetsbehandles før det foreligger oppdatert utredning og sammenstilling av alternativer.

Rogaland fylkeskommune har stått for utredningsarbeidet for Fv547, som nå er lagt frem for

Karmøy kommune og Statsforvalteren i Rogaland. Resultatet av utredningene for omkjøringsvegen viser at veg i dagen har størst negative konsekvenser for naturverdier og friluftsliv, mens tunell-alternativene i noe større grad kan begrense disse. Det er relativt liten konsekvensforskjell mellom ulike tunnel-alternativ, men alternativ 3B (lang tunnel) under både Breiabakka og Kjærfjellet kommer best ut av disse. I tillegg til utredninger av ulike alternativ for omkjøringsveg, har fylkeskommunen utarbeidet en mulighetsstudie for oppgradering av dagens fv. 547. Resultatene fra mulighetsstudien viser at foreslåtte tiltak på dagens veg vil gi høy, fremtidsrettet standard på fv. 547 fra Åkra sør til Helganesvegen. I alle alternativene er det lagt til grunn en trafikkvekst på 26 % (høyt scenario).

Statsforvalteren i Rogaland har gitt tilbakemelding på de nye utredningene, og konkluderer med at utredningsarbeidet samlet sett er et tilfredsstillende beslutningsgrunnlag for KDD sin realitetsbehandling av omkjøringsvegen med veg i dagen. En forutsetning for dette er at det også foreligger et 0+-alternativ (mulighetsstudien)

Før man kan arbeide videre med en fremtidig bompengepakke på fv. 547 må det gjøres et strategivalg for strekningen Åkra til Veakrossen (søndre del). Til behandling ligger derfor tre ulike alternative strategiske valg:

- a. Sende innsigelsessaken med plan for omkjøringsvegen med dagløsning til KDD
- b. Utarbeide nytt planforslag for omkjøringsvegen med tunnellsøsning
- c. Utarbeide planer for tiltak på dagens veg, og legge bort planene for omkjøringsvegen

Bakgrunn for saken

Haugalandspakken ble iverksatt i 2008 og vegprosjektet Åkra Sør – Veakrossen var et av de større prioriterte prosjektene i pakken, samt strekningen Eide – T- forbindelsen.

Planarbeidet

Planarbeid for Åkra Sør – Veakrossen startet opp i 2009 og har en lang historikk som oppsummeres kort her. Kommunedelplan for omkjøringsveg på strekningen ble møtt med innsigelser og avvist av KMD i 2012. Planarbeidet ble gjenopptatt i 2014 og lagt frem for KMD på nytt i 2016.

Departementet la i sin vurdering vekt på hensynet til lokaldemokratiet og kommunens argumentasjon om at det var mulig å finne tilfredsstillende avbøtende tiltak. KMD godkjente planen, med krav om at kommunen skulle konkretisere og fastsette nødvendige avbøtende tiltak for å ivareta landskapsbilde, naturmiljø og landbruk som del av det videre reguleringsplanarbeidet.

Etter behandling av flere klager kom Sivilombudsmannen til at departementets vedtak i 2016 ikke oppfylte kravet i naturmangfoldlovens § 7, og ba departementet om å behandle saken på nytt. KMD fant i 2018 at det ikke var grunnlag for å omgjøre vedtaket fra 2016, men la fortsatt til grunn at det måtte utredes alternativer og fastsettes avbøtende tiltak i reguleringsplanen.

Reguleringsplanarbeidet for strekningen startet opp i 2017, før sivilombudssaken var avklart. Kommunen besluttet i samråd med Statens vegvesen at det ikke var behov for en ny konsekvensutredning (KU), og planforslaget ble utarbeidet med bakgrunn i KU til kommunedelplanen fra 2009. Reguleringsplanen ble også møtt med innsigelser, men søndre del av reguleringsplanen ble godkjent etter mekling i 2019. Nordre del av reguleringsplanen ble sendt KMD for endelig avklaring.

KDD (tidligere KMD) svarte i april 2021 at reguleringsplanen ikke i tilstrekkelig grad svarer opp

føringene i departementets vedtak i 2018. Brevet er vedlagt saken. KDD viser til at *tunnel- eller kulvertløsninger var omtalt som et sentralt avbøtende tiltak i departementets vedtak. Likevel er det kun utarbeidet reguleringsforslag for dagløsning. Innsigelsen for nordre del kan ikke realitetsbehandles før det foreligger en oppdatert utredning og sammenstilling av alternativer. Dersom en ren dagløsning skal kunne legges til grunn for departementets endelige vedtak av reguleringsplanen, må det faglige grunnlaget for å avvise andre alternativer derfor være best mulig.*

En avgjørelse om å utelukke alternativer må bygge på grundig dokumentasjon, hvor ulike alternativer vurderes på lik linje, og hvor både prissatte og ikke-prissatte virkninger utredes i tråd med anerkjent metodikk. Forskrift om konsekvensutredninger og naturmangfoldloven § 8 har krav til oppdatert kunnskap. Hvis det går lang tid fra gjennomført høring av konsekvensutredningen til tidspunkt for endelig vedtak, skal ansvarlig myndighet forvisse seg om at oppdatert kunnskap legges til grunn for sluttbehandling av saken.

Naturvernforbundet i Rogaland, Norsk Ornitologisk Forening, Sabima og flere enkeltpersoner påklagde reguleringsvedtaket for omkjøringsvegens søndre del, vedtak 17. august 2020 av Statsforvalteren i Vestland, til Sivilombudet. Sivilombudet svarte i august 2021 at det er nær sammenheng mellom de ulike delene av detaljreguleringen, og at det anses mest hensiktsmessig å behandle en klage over detaljreguleringen for søndre del når hele planen eventuelt er vedtatt med rettsvirkninger. Dersom klagen tas opp til ny behandling vil Sivilombudet vurdere om kunnskapsgrunnlaget har vært tilstrekkelig, og naturmangfoldloven hensyntatt - også for de delene av omkjøringsvegen som allerede har rettsvirkning.

Kommunedelplan for strekningen Veakrossen – Helganeskrysset startet opp i 2016. Planforslaget ble i 2018 møtt med innsigelse fra Statsforvalteren på alle nye trasealternativer, og det ble gjennomført drøftinger med Statsforvalteren. Planarbeidet har siden ligget i bero.

Haugalandspakken

Haugalandspakken er nå i slutfasen, bompengeneinnkrevingen avsluttes i 2023, for Karmøy sin del. Det pågår en søknadsprosess for forlengelse av Haugalandspakken inntil bypakke for Haugesund og fastlands- Karmøy trer i kraft, men Karmøy har vedtatt at de ikke ønsker forlengelse av dagens pakke. Porteføljen i Haugalandspakken har som kjent vært igjennom flere kuttrunder, det har også vært en søknadsprosess om takstøkning, som ble avvist. Ikke alle ønskede tiltak er gjennomført, men pakken har gitt en rekke utbedringer på vegnettet over Karmøy og Haugalandet forøvrig. Norheim – Raglamyr, Bygnes - Søylebott, Bøskrysset, Bygneskrysset, Veakrossen, og en rekke gang- og sykkelveger og mindre tiltak er bygd. Utbygging av internvegssystem i Åkrehamn pågår og skal ferdigstilles sommeren 2024. Internvegen vil avlaste fv547 og forventes å gi god trafikkavvikling og rom for trafikkvekst. Vegprosjektene Åkra Sør – Veakrossen og Veakrossen – Helganeskrysset har ikke finansiering.

Statlige krav til nye bompengepakker

Bompenger som finansieringsordning er beskrevet i Nasjonal transportplan. Både stat, fylkeskommuner og kommuner har begrenset med ressurser til utvikling og drift av det offentlige vegnettet, og det er lite sannsynlig av handlingsrommet vil øke i fremtiden. Statlig bompengepolitikk, rammene for planlegging av nye bompengepakker, og krav til dokumentasjon er beskrevet i Statens vegvesen sin veileder for bompengeprojekter. Statlig bompengepolitikk, areal- og transportpolitikk, nasjonale planretningslinjer og vedtatte regionale og kommunale planer skal legges til grunn for bompengepakker. For bompengepakker skal det «for minst ett prosjekt (..) foreligge godkjent reguleringsplan og kvalitetssikret kostnadsoverslag på detaljplannivå».

Nye bompengepakker

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)

Karmøy kommunestyre skal ta endelig stilling til Bypakke for Haugesund og fastlands- Karmøy som egen sak i KST- møte 22.05.2023. I bypakken har det vært enighet om å holde et lavt takstnivå av hensyn til den totale bompengebelastningen og en fremtidig bompengepakke på Fv547 på Karmøy, da pakkene i stor grad vil belaste de samme trafikstrømmene. En bompengepakke på E134 Karmsund bro vil sannsynligvis ligge en del lengre frem i tid.

Rogaland fylkeskommune anbefalte i 2021 et to-delt utredningsløp for fv547 på Karmøy, der man skulle se nærmere på *om det kan finnes andre gode, men rimeligere og mer gjennomførbare løsninger for hvordan Fv547 i Karmøy kommune kan videreutvikles, og parallelt se på hva som gjenstår av utredninger og planarbeid for å tilfredsstille KDD's krav for å realitetsbehandle fv547 Åkra Sør – Veakrossen*; jfr SU- sak 32/2021. Rogaland fylkeskommune anbefalte at strategivalget for ny bompengepakke på Karmøy/ fv547 ble utsatt til dette arbeidet er gjennomført.

Karmøy kommunestyre behandlet saken 18.10.2021 og gjorde følgende vedtak:

KST- 107/21 Vedtakspunkt 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.

Fylkestinget i Rogaland bevilget til sammen 40 mill. kroner til reguleringsarbeid og prosjektavklaring for nye bompengepakker på Haugalandet, bl.a. videre arbeid med reguleringsplan for fv 547 Åkra Sør - Veakrossen og mulighetsstudier for videre utvikling av dagens trase på fv 547 over Karmøy; jfr FT- sak 113/2021 i møte 26.10.2021.

Saks- og faktaopplysninger

Karmøy kommunestyre skal i denne saken ta stilling til videre planarbeid og utredning av en ny bompengepakke for Fv547 på Karmøy. Vedtaket som nå skal gjøres innebærer ikke at kommunen forplikter seg til en ny bompengepakke. Kommunen vil sammen med Rogaland fylkeskommune arbeide videre med innretning og innhold i en ny bompengepakke, og kommunen skal først ta stilling til dette når plangrunnlaget er godkjent og bompengeforslaget er ferdig utarbeidet.

Rogaland fylkeskommune har stått for plan- og utredningsarbeidet for nye bompengepakker, som

nå er lagt frem for Karmøy kommune og Statsforvalteren i Rogaland:

- Fv547 Omkjøringsveg Åkra Sør – Veakrossen – Konsekvensutredning og Samfunnsøkonomisk analyse
- Fv547 Åkra - Helganesvegen – Mulighetsstudie
- Fv547 Forprosjekt Åkra Sentrum – miljøgate

Rogaland fylkeskommune presenterte utredningsarbeid og skisse til mulig bompengepakke for kommunestyrerepresentantene i gruppeledermøte 24.04.2023. Presentasjon fra Rogaland fylkeskommune er vedlagt saken, sammen med hovedrapporter fra arbeidet og oppsummeringsnotat datert 08.mai 2023. Siste brev fra KDD og svar fra Statsforvalteren er også vedlagt saken. Øvrige dokumenter er lagt som referatsaker til FSK og KST mai 2023.

For strekningen Veakrossen-Helganeskrysset (nordre del) legger fylkeskommunen til grunn utvikling av dagens fv. 547 med bakgrunn i kommunens prinsippvedtak i oktober 2021.

Før man kan arbeide videre med en fremtidig bompengepakke på fv. 547 må det gjøres et strategivalg for strekningen Åkra til Veakrossen (søndre del):

- a. Sendte innsigelsessaken med plan for dagløsning til KDD inkl 0+alternativet (mulighetsstudien)
- b. Utarbeide nytt planforslag med tunnelloøsning (inkl bearbeidet KU og sammenstilling av 0+alternativet)
- c. Utarbeide planer for tiltak på dagens veg, og legge bort planene for omkjøringsvegen

Fv547 Omkjøringsveg Åkra Sør – Veakrossen

Konsekvensutredning og Samfunnsøkonomisk analyse inneholder faglige kartlegginger og utredninger av natur og miljøtema, trafikkdata og nytteberegninger oppdatert til dagens datagrunnlag, ulike tunnel-løsninger i tillegg til den foreliggende dagløsningen som ligger hos KDD, og nye kostnadsanslag. Alternativer som er utredet:

1: Dagleøsningen fra 2019

2A: Kort tunnel under Breiabakka

2B: Lang tunnel under Breiabakka

3A: To korte tunneler under Breiabakka og Kjærfjellet + kulvert

3B: Lang tunnel under både Breiabakka og Kjærfjellet

4: Miljøkulvert under Breiabakka

Det er gjort en samlet vurdering av prissatte og ikke-prissatte tema. Resultatet av utredningene viser at veg i dagen har størst negative konsekvenser for naturverdier og friluftsliv, mens tunell-alternativene i noe større grad kan begrense disse. Det er relativt liten konsekvensforskjell mellom ulike tunnel-alternativ, men lengre tunneller har generelt en større avbøtende effekt enn kortere. Kostnadsanslag for dagløsningen er kalkulert til rundt 1,3 Mrd kr. Tunnelloøsninger er kalkulert til rundt 1,5 Mrd kr. Den samfunnsøkonomiske analysen med bakgrunn i prissatte og ikke prissatte tema sammenstilt med kostnader viser at alle alternativer har negativ nettonytte og middels til stor negativ konsekvens (figur 5.10. i Hovedrapporten). Utredningene viser at alternativ 3B, lang tunnel under både Breiabakka og Kjærfjellet (680 m tunnel), kommer best ut.

Plan for omkjøringsvegen inneholder ikke løsninger for myke trafikanter eller nødvendige tiltak på

eksisterende veg. Det vil være behov for tiltak på eksisterende veg selv om trafikkmengden reduseres som følge av omkjøringsvegen. Noen slike kostnader er medregnet i de ulike bompengalternativene.

Fv547 Åkra - Helganesvegen – Mulighetsstudie

Rogaland fylkeskommune har gjennomført en mulighetsstudie for videre utvikling av fv 547 med tiltak på eksisterende veg, for å se på mulig alternativ til omkjøringsvegen. Bakgrunnen for arbeidet var konfliktnivået knyttet til de to store prosjektene Åkra Sør-Veakrossen og Veakrossen-Helganes, og kostnadsnivået som gjorde at fylkesdirektøren vurderte det som *«lite realistisk å kunne finansiere prosjektene med et realistisk bompengenivå innenfor rimelig tidshorisont»*. Resultatene fra arbeidet viser at foreslåtte tiltak på dagens veg vil gi høy, fremtidsrettet standard på fv. 547 fra Åkra sør til Helganesvegen. Langs mesteparten av fv. 547 er det kryss og avkjørsler som er begrensende for trafikkavviklingen. Til mulighetsstudien er det utarbeidet egne vedleggsrapporter, der det er skissert alternative nivåer for utvidelse av sentrale kryss, og analysert virkning for trafikkavvikling med trafikkvekst i makstimen på hhv. 6 % og 26 % (høyt vekstscenario). Tiltakene i mulighetsstudien omfatter miljøgate, kryssutbedringer, utvidelse av kjørebanelen, avkjørselssaneringer, sammenhengende sykkelveg med fortau, planskilte krysningspunkt (underganger) for myke trafikanter.

Fv547 Forprosjekt Åkra Sentrum – miljøgate

Rogaland fylkeskommune har utarbeidet et forprosjekt for miljøgate gjennom Åkra sentrum, som et tillegg til mulighetsstudien. Mål for arbeidet er å vise hvordan man kan få til god stedsutvikling og gode løsninger for både gående, syklende og bilister. Løsningene skal gi god trafikkavvikling ved 26 % trafikkvekst. Viktige grep er kapasitet i kryss, miljøgate med gode oppholdsarealer, sykkelveg med fortau, gode og trafikksikre krysningspunkt.

Statsforvalteren i Rogaland sin tilbakemelding på utredning av omkjøringsvegen

Statsforvalteren i Rogaland sin tilbakemelding datert 20.04.2023 på konsekvensutredning for omkjøringsvegen konkluderer med at kunnskapsgrunnlaget etter deres vurdering *«er tilstrekkelig for en realitetsbehandling av innsigelse mot daglinjen i KDD, under forutsetning av at 0+ alternativet blir utarbeidet og oversendt KDD sammen med de resterende rapportene»*.

Utredningene viser *«at naturverdiene i området er store og at konsekvenser og samla belastning av veibyggingen medfører sterk negativ effekt på blant annet naturmangfold, landskap, friluftsliv og landbruk. De utreda traseene til omkjøringsveien vil alle ødelegge, fragmentere og forringe naturverdier av nasjonal viktighet.»* Statsforvalteren konkluderer med at innsigelse til dagløsningen fortsatt står fast.

Dersom Karmøy kommune velger å gå videre med noen av de andre alternativene for omkjøringsveg, påpeker Statsforvalteren at nytt planforslag må utarbeides og legges ut til offentlig ettersyn. Statsforvalteren påpeker at utredningsarbeidet har mangler på flere områder som da må følges opp.

Rogaland fylkeskommune sin vurdering av utredningsarbeidet og skisse til mulig bompengepakke for fv547

Hovedpunktene i fylkeskommunens oppsummeringsnotat datert 08.05. refereres kort her.

Dersom Karmøy kommunestyre velger å sende plan for dagløsning til KDD, KDD godkjenner kommunestyrets vedtak fra 2019 og Sivilombudet ikke har merknader, er det mulig å gå videre med dagløsningen. I etterkant må det gjennomføres grunnundersøkelser på eiendommer en ikke

har hatt adgang til, og planen må optimaliseres og detaljeres. Deretter må det gjøres nytt kostnadsanslag, som også skal kvalitetssikres eksternt (KS2).

Dersom kommunestyret vurderer at en tunnel-løsning kan ha større sannsynlighet for å oppnå godkjent reguleringsplan, er det mulig å starte detaljregulering av et tunnel-alternativ. En slik løsning kan imøtekomme departementets føringer i hvert fall et stykke på vei, men statsforvalteren signaliserer samtidig at konfliktbildet *«er reelt for alle alternativene som er fremlagt»* og at *«et hvert inngrep i de foreslåtte traseene til omkjøringsveien vil gå på bekostning av nasjonale verdier, både av habitater, naturtyper, vassdrag, verneområder og fugleliv»*. Det kan derfor være vanskelig å vite framdrift eller utfall - også ved regulering av et tunnel-alternativ. Tunnel-alternativet må utarbeides med plankart, bestemmelser og beskrivelse, det må gjennomføres kostnadsanslag som skal kvalitetssikres eksternt (KS2). Grunnundersøkelser må gjøres mer detaljert, og statsforvalteren har signalisert at utredninger av jordvern, våtmark og vassdrag må forbedres, og omkjørings-alternativene må sammenlignes med utvikling av dagens veg (0+alternativ). En ny reguleringsprosess omfatter også høring og håndtering av innspill underveis.

Mulighetsstudien viser at det på dagens fv. 547 er mulig å oppnå økt trafikk-kapasitet, styrket trafiksikkerhet og bedre forhold for alle trafikant-grupper. Rapporten gir ikke en «fasit», men viser ulike muligheter og alternative ambisjonsnivåer. Dersom Karmøy kommune ønsker å utvikle dagens fv. 547 også gjennom Åkra og til Veakrossen, må det utarbeides detaljregulering av et alternativt hovedprosjekt til omkjøringsvegen. I mulighetsstudien er det pekt på delstrekningene Veakrossen-Eide og Bygnes-Håvik som aktuelle hovedprosjekter i en slik pakke.

Karmøy kommune er planmyndighet og avgjør selv om de vil sende de nye utredningene til KDD for å få behandlet innsigelsen til dagløsningen. Avklaringen vil ha stor betydning for utforming av bompengepakken, slik at det i mellomtiden vil være naturlig at bompakke-arbeidet avventes. Dersom en i stedet velger tunnel-løsning for omkjøringsvegen eller utvikling av dagens fv. 547, vil neste skritt være å starte en reguleringsprosess, og det må bevilges planmidler til dette.

Etter kommunestyrets behandling av strategivalg for fv547 22.mai, vil det også bli lagt frem en sak om fv547 for behandling i Rogaland fylkesting 14. juni.

I en bompengepakke som skal omfatte hele fv. 547, vil det være naturlig å prioritere tiltak som forbedrer de mest sentrale utfordringene på hele strekningen. Etter utbedringer av Veakrossen og i

Åkra sentrum, som gjøres i dagens Haugalandspakke, er det strekningen fra Håvik forbi Hydro-krysset og Eide-krysset, som gir størst trafikale forsinkelser på Karmøy. Over Heia og inn mot Åkra er det også forsinkelser, men også utfordringer knyttet til trafiksikkerhet og myke trafikanter. Når det gjelder trafikkulykker på Karmøy, har både antall ulykker og alvorlighetsgrad blitt redusert siden 2000-tallet. Det er likevel en overrepresentasjon av gående og syklende.

Mange faktorer vil påvirke takstnivået i en bompengepakke på Karmøy fram til den åpner, og det må gjøres mer nøyaktige beregninger når planlegging av prosjekter og pakken har kommet lenger. Det må derfor forventes at det kan komme endringer i både prosjekter, kostnader, bomstasjons- plassering, innkrevings-opplegg og takst-struktur. Kostnads- og takstnivå som skisseres her, er derfor usikre, og angitte beløp bør tolkes relativt til hverandre, like mye som konkret. Utfra foreliggende kunnskap kan en skisse til bompengalternativer se slik ut:

Mulige bompakke-alternativer	Totalkostnad	Takstnivå hver veg (2022-kr)	Maks måneds-belastning pr kjøretøy
1. Bompengepakke med Åkra Sør-Veakrossen i dagen	Ca. 3,4 mrd. kr	Ca. 39 kr	Ca. 2.300 kr
2. Bompengepakke med Åkra Sør-Veakrossen i tunnel	Ca. 3,7 mrd. kr	Ca. 42 kr	Ca. 2.500 kr
3. Bompengepakke med prosjekter langs dagens fv. 547.	3A: Ca. 2,7 mrd. kr	Ca. 30 kr	Ca. 1.800 kr
	3B: Her skissert ca. 1,7 mrd. kr	Ca. 18 kr	Ca. 1.100 kr

Bompengevalternativ 1 og 2 har en anslått kostnad som er nødvendig for gjennomføring av omkjøringsvegen i sin helhet. På strekningen fra Veakrossen til Helganeskrysset er det lagt til grunn at alle de beskrevne prosjektene i mulighetsstudien inngår i pakken, og at dette gir rimelig samsvar med trafikkutfordringer og inntektsgrunnlag. Totalkostnad for begge alternativer inneholder også noen mindre tiltak Åkra/ Heia.

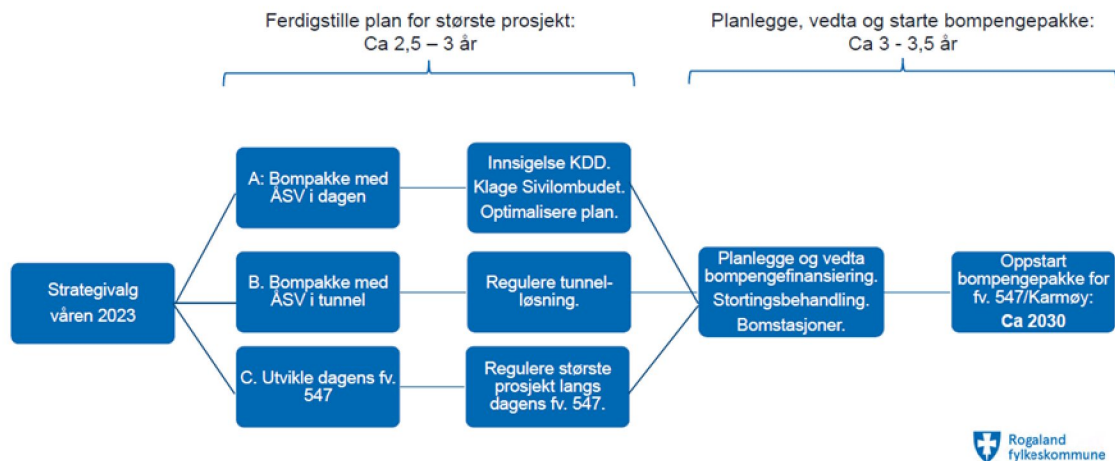
Bompengevalternativ 3 er fleksibelt, og kan skaleres ned eller deles opp og tilpasses ønsket bompengnivå i kommunen. Fylkeskommunen har sett på to alternative forslag til bompengepakke med prosjekter langs dagens veg. Kostnad for tiltak på hele strekningen (3A) er beregnet til 2,7 mrd. Fordelingen er vurdert å gi rimelig samsvar med trafikkutfordringer og inntektsgrunnlag. Et utvalg av de viktigste prosjektene (3B) er beregnet til 1,7 mrd, og inneholder delprosjekter langs dagens fv. 547 som er særlig viktige for å forbedre trafikkavvikling, styrke trafiksikkerhet, og bedre forholdene for gående og syklende. Det er pekt på Åkra sentrum, Amfikrysset, strekningen fra Amfi til Varnevegen, Veakrossen-Eide, og fra Håvikkrysset og sørover forbi Hydrokrysset.

«Nytteprinsippet» står sentralt i bompengepolitikken og innebærer at det bør være et rimelig samsvar mellom lokalisering av prosjekter/nytte og bomstasjoner/betaling i en bompengepakke. Analyse av bompakke-alternativene viser at ca. 1/3 av bompengene vil komme fra strekningen Åkra – Veakrossen (Ca. 9.000 betalende kjøretøy pr dag), og ca. 2/3 fra strekningen Veakrossen-Helganes (Ca. 18.000 betalende kjøretøy pr dag).

Karmøy kommune har uttrykt ønske om at det også vurderes om omkjøringsvegen Åkra Sør - Veakrossen kan gjennomføres som et selvstendig bompengeprojekt. For omkjøringsvegen med dagløsning, er det beregnet grunntakst ca. 50-60 kr hver veg, og ca. 60-70 kr med tunnel. Dersom det i tillegg kommer en annen bompengepakke for Veakrossen-Helganes, vil pendlere Åkra-Kopervik måtte betale i to bompengepakker, og pendlere Åkra-Haugesund i tre bompengepakker. Bompengebelastningen er derfor vurdert å bli så høy, at et slikt alternativ ikke er beskrevet videre.

Dersom grunntaksten i en egen Karmøy-pakke ble lagt på 12 kr som i dag, kunne pakken finansiert prosjekter for ca. 1,1 mrd. kr. Dersom bompengetaksten økes til 30-40kr, som skissert over, vil bompengebelastningen på Karmøy øke betydelig i forhold til i dag, og opp mot +300 % ved alternativ 2. Det er ikke mange regionale bompengepakker som har en grunntakst på dette nivået, og samtidig en så høy andel av den lokale trafikken som må betale.

Fylkeskommunen sin vurdering av videre prosess og forventet framdrift etter strategivalget våren 2023 viser at realistisk oppstart av en ny bompengepakke ligger i tidsperioden 2028 – 2030, og ca 5 år etter oppstart av bypakken.



Vurdering

Dagens trafikale utfordringer på fv547 er godt kjent for alle som ferdes langs vegen, og karmøysamfunnet forventer bedre forhold. Som denne saken har redegjort for har kommunestyret over lang tid jobbet for en bedre standard og trafikkavvikling, der omkjøringsveg forbi Åkrehamn har vært svaret. Saken har pågått gjennom hele tre kommunestyreperioder, hvor et stort flertall av kommunestyre- representantene har vært positive til prosjektet.

De store Haugalandspakkeprosjektene Åkra Sør – Veakrossen og Veakrossen – Helganeskrysset så 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 satse på nye vegtraseer med høy standard for bil og høy fartsgrense (90km/t) med få påkoblingspunkter til lokalvegnettet. Planene inneholdt ikke tiltak for gående, syklende og kollektivtransport.

For å nå lokale, regionale og nasjonale målsettinger om en mer bærekraftig samfunnsutvikling, snakker man i dag mer om mobilitetsplanlegging enn om vegplanlegging. For å bidra til endret transportmiddelfordeling, trafikkflyt, begrense klimagassutslipp, trafiksikkerhet, folkehelse og universell utforming må infrastrukturen øke attraktiviteten og forholdene for alle trafikantgrupper. Man kan dermed ikke planlegge infrastruktur for kun én trafikantgruppe.

Omkjøringsvegen

Omkjøringsvegen vil gi en vegtrase med høy standard for bil med god trafikkavvikling og høy hastighet. Spart reisetid ift dagens trase er i størrelsesorden 3 min fra Åkra Sør til Veakrossen, forutsatt fri trafikkflyt.

Prognosene tilsier relativt flat vekst i kommunen frem mot 2050, og bolig- og næringsvekst skjer i stadig større grad fra Åkra og nordover. Dagens gjennomsnittlige årsdøgntrafikk (ådt 2022) sør for Åkra er 6000, mens ådt er nær 13000 gjennom Åkra, og 11500 nord for Åkra. Dette viser at hovedutfordringen ikke er stor andel gjennomgangstrafikk, men internttrafikk i Åkra.

Det er godt dokumentert at etablering av omkjøringsvegen vil føre til fragmentering av et stort og sammenhengende natur- og kulturlandskap som er et typisk karaktertrekk ved Åkrehamn og omlandet rundt. Tiltaket vil påvirke flere truede og sårbare naturtyper og arter, og skape en barriere mellom eksisterende bebyggelse og viktig regionalt og lokalt friluftsområde. Ny konsekvensutredning bekrefter et høyt konfliktnivå, som gjør det usikkert om omkjøringsvegen vil bli godkjent i KDD. Utredningene viser at omkjøringsvegen er i motstrid til kommunens eget mål for naturmangfold og nullutslippssamfunnet. På bakgrunn av utredningene som er gjort vurderer

kommunedirektøren at av de ulike alternativene for omkjøringsveg, er det tunell-alternativ 3B gir størst sannsynlighet for å kunne bli godkjent av overordnede myndigheter. På den annen side er det omkjøringsveg med daglinjen som ligger til behandling hos KDD, og som kan svares ut uten ytterligere plan- og utredningsarbeid.

Omkjøringsvegen må gjennomføres i sin helhet, og kostnaden må finansieres via relativt høy bompengetakst. Fylkeskommunens beregninger viser at et selvstendig bompengeprojekt bare for omkjøringsvegen vil gi en urimelig høy bompengebelastning, særlig for de som må kjøre igjennom flere bompengepakker.

Evt. lavere vegstandard i trase for omkjøringsvegen for å få ned kostnadene har ikke vært utredet. Dette spørsmålet har ikke vært en del av bestillingen, og konfliktene ift natur, landskap og friluftsliv vil fortsatt være like store. Lavere standard vil bety redusert fartsgrense, som vil gi redusert samfunnsnytte av prosjektet og overføring av trafikk tilbake på dagens veg. Det vil være et økt behov for utbedringer av dagens trase, som må finansieres i tillegg til omkjøringsvegen.

Utbedring av dagens veg

Mulighetsstudien for utbedring av dagens trase viser at dette alternativet vil gi en høy, fremtidsrettet standard på fv. 547, - en god 60- veg med god fremkommelighet for biltrafikken, men en lavere hastighet enn omkjøringsvegen. Utbygging av et helhetlig og trafiksikkert gang- og sykkelnett langs hovedvegen er en inkludert del av prosjektet, og man unngår to vegtraseer gjennom Åkra som må bygges/ utbedres, driftes og vedlikeholdes. Ved å planlegge for en god 60-veg opprettholder også kollektivtrafikken sin konkurransekraft i forhold til privatbil. Planer for utbedring av dagens trase kan gjennomføres etappevis, og til dels underveis i bompengeperioden.

Detaljeringsgraden i mulighetsstudien er ikke tilsvarende som på reguleringsplannivå. Det er derfor ikke mulig nå å ha full oversikt over alle problemstillinger som kan dukke opp i en reguleringsplanprosess. Det man med nokså stor sikkerhet kan si, er at utbedring av dagens trase vil være mindre i konflikt med hensyn til natur, landbruk, landskap og friluftsliv.

Utbedring av dagens veg vil nødvendigvis berøre randbebyggelse i noen grad, enkelte bygg kan muligens være i faresonen. Det er vanskelig å anslå tall for dette nå, men sett ift foreslått vegprofil inkl gs- anlegg på 15 m, kan det se ut til at ca 5-8 bygg kan være i faresonen mellom Åkra og Veakrossen. På strekningen Veakrossen – Helganeskrysset vil valg av trase Brekke – Eide slå ulikt ut, videre nordover kan det være snakk om ca 2-10. I planprosessen må det i disse tilfellene tas stilling til riving/ flytting av bygg eller lokale tilpasninger av veganlegget. Det vil bli gjort nødvendige støytiltak for støyutsatt bebyggelse, og tapt grunn vil bli erstattet.

Oppsummering

Planen for omkjøringsvegen har hatt en lang, ressurskrevende og konfliktfull vei gjennom byråkratiet, med et fortsatt usikkert utfall. Prosjektet har en godkjent kommunedelplan og godkjent reguleringsplan for søndre del, men nordre del er nødvendig for gjennomføringen av prosjektet. Klagen for søndre del av omkjøringsvegen til Sivilombudet fra 2020 kan bli tatt opp til ny behandling når hele planen eventuelt er vedtatt med rettsvirkninger.

Nytt/utbedret veganlegg vil i alle tilfeller berøre mange eiendommer. Grunnerverv og evt. ekspropriasjon må gjennomføres uavhengig av valgt trase. Det kan være utfordrende for private grunneiere enten det er snakk om boligtomter eller landbrukseiendommer som blir berørt. Plan- og bygningsloven har gode verktøy for gjennomføring av grunnerverv, og vegmyndighetene har gode rutiner for dette. Nytt/utbedret veganlegg med færre avkjørsler vil også gi behov for nytt

internvegnett, som kommunen må drifte og vedlikeholde.

Plan- og bygningsloven er et verktøy for å vekte mellom bruk og vern av samfunnets felles ressurser.

De utredninger som nå er gjort rundt konsekvenser, kostnader og takstnivå, samt at utbedring av dagens veg er et reelt alternativ til omkjøringsvegen, gir grunnlag for at kommunestyret nå må vurdere saken på nytt. Karmøy kommune står her overfor et viktig strategisk valg for videreutvikling av fv547, som vil få stor betydning for hvordan Karmøysamfunnet utvikler seg fremover. Kommunestyret må, med bakgrunn i dagens retningslinjer og kunnskap, ta stilling til om behovet for ny 90- veg forbi Åkrehamn fortsatt er så stort at vern av landbruk- natur- friluftsliv og kulturlandskap kan settes til side. Eller om en utbedret 60- veg er en løsning som i større grad gir ønsket måloppnåelse.

En fremtidig bompengepakke for fv547 vil ha en innkrevingsperiode på 15- år. Takstnivået for de ulike alternativene varierer mellom ca 18 kr og ca 42 kr pr passering, og en maks. månedlig belastning pr personbil på ca 1.100 til 2.500 kr. Strategivalget vil derfor få konsekvenser for økonomien til innbyggere og næringsliv.

Kommunedirektørens konklusjon

Med bakgrunn i tidligere vedtak gjennom flere kommunestyreperioder, en samlet vurdering av måloppnåelse, fremlagt utredningsarbeid og Statsforvalteren i Rogaland sitt svar på arbeidet legger Kommunedirektøren frem 3 alternative forslag til vedtak i saken:

1. Karmøy kommune viser til Rogaland fylkeskommune sitt utredningsarbeid for Fv547 omkjøringsveg Åkra Sør – Veakrossen, Fv547 Mulighetsstudie for utbedring av dagens trase Åkra Sør – Helganesvegen og til Fv547 Forprosjekt for miljøgate gjennom Åkra sentrum. Karmøy kommune vil berømme Rogaland fylkeskommune for grundig gjennomarbeidet beslutningsgrunnlag for Fv547.
 - a. Med bakgrunn i tidligere planvedtak for fv547 omkjøringsveg Åkra Sør – Veakrossen og en samlet vurdering av fremlagt utredningsarbeid fra Rogaland fylkeskommune, ber Karmøy kommunestyre om at reguleringsplan for Fv547 omkjøringsveg Åkra Sør – Veakrossen (veg i dagen) med konsekvensutredning og tilhørende rapporter sendes Kommunal- og distrikts-departementet for endelig avgjørelse.
 - b. Med bakgrunn i en samlet vurdering av fremlagt utredningsarbeid fra Rogaland

fylkeskommune og Statsforvalteren i Rogaland sitt svar på arbeidet ber Karmøy kommunestyre om at Rogaland fylkeskommune igangsetter reguleringsplanarbeid for Fv547 omkjøringsveg Åkra Sør – Veakrossen (tunnelalternativ 3B) med tilhørende konsekvensutredning.

- c. Med bakgrunn i en samlet vurdering av fremlagt utredningsarbeid, Statsforvalteren i Rogaland sitt svar på arbeidet, nyere nasjonale, regionale og lokale føringer for transportutviklingen, og økonomiske konsekvenser for kommunens innbyggere og næringsliv, vedtar Karmøy kommunestyre å arbeide videre med utbedring av dagens trase på strekningen Åkra – Helganeskrysset. Pågående planarbeidet for Fv547 omkjøringsveg Åkra Sør – Veakrossen avsluttes, og søndre del av planen oppheves.

2. Karmøy kommunestyre vedtar, med bakgrunn i innsigelser og kommunestyrets vedtak i KST- sak 107/21, at planarbeidet med KDP for Fv547 Veakrossen-Helganeskrysset avsluttes.
3. Karmøy kommunestyre gir sin tilslutning til at Rogaland fylkeskommune, i tett samarbeid med Karmøy kommune, arbeider videre med utredning av en ny bompengepakke for Fv547 Åkra Sør - Helganeskrysset, med bakgrunn i valgt trasealternativ for fv547; jfr. vedtakspunkt 1.

Denne saken er et viktig strategivalg der kommunestyret må veie ulike hensyn opp mot hverandre.

Videre arbeid med omkjøringsveg Åkra Sør – Veakrossen vil innebære ytterligere bruk av samfunnets ressurser og tid, med et usikkert utfall. Utbygging av omkjøringsvegen vil ha større negative virkninger av naturmangfold, landskap, friluftsliv og landbruk. Dette er ikke i tråd med bærekraftsmålene som kommunen har sluttet seg til. Utbedring av dagens trase vil gi lavere bompengebelastning for innbyggere og næringsliv, samtidig som mulighetsstudien viser at dette er et reelt alternativ med god trafikkavvikling. Etter en samlet vurdering mener kommunedirektøren at utbedring av dagens trase gir en høyest samlet måloppnåelse, og vil derfor anbefale Karmøy kommunestyre å gå inn for alternativ 1 c) – utbedring av dagens trase på strekningen Åkra – Veakrossen.

Aktuelle lover, forskrifter, avtaler m.m.

Vedlegg:

Tilbakemelding på sluttleveransekonsekvensutredning omkjøringsvei FV547 Åkra sør - Veakrossen (L)(730649)

230424_Karmøy kommunestyre_fv547_nye bompakker

KMD-vedtak 2021 Innsigelse til reguleringsplan for fv. 47 Åkra sør - Veakrossen, Karmøy (L)(184842)

2023-03-23 KU-Sammenstilling og rangering-Åkra-Veakrossen

Fv. 547 Åkra - Helganesvegen DEL 1 Kunnskapsgrunnlag (1)

Fv. 547 Åkra - Helganesvegen DEL 2 forslag til tiltak (2)

2023-03-17 Fv. 547 Forprosjekt vegsystemer Åkra sentrum_

Oppsummeringsnotat strategivalg bompakke Karmøy