

Rogaland fylkeskommune

Dato: 02.05.2023

Postboks 130 sentrum

Dokumentnummer: 23/3672-2
Deres referanse: 4477e45e-1273-48b1-96d8-1b09104bfc95

4001 Stavanger

Saksbehandler: Oddrun Lund

Høring av Nasjonal transportplan 2025-2036 - innspill til Rogaland fylkeskommune fra Karmøy kommune

Vi viser til brev datert 14.04. fra Rogaland fylkeskommune ifbm høring av NTP 2025-2036, og til høringskonferanse 27.04.

Karmøy kommune takker for muligheten til å komme med innspill til Fylkeskommunen sin uttale i saken. Ifølge fylkeskommunen legger departementene stor vekt på ekstern medvirkning i arbeidet med NTP. Karmøy kommune har forståelse for at NTP- prosessen er fremskyndet, men det bør påpekes at fristen for innspill er såpass kort at det ikke har vært mulig å få behandlet saken politisk i kommunene, slik det vanligvis gjøres i slike saker. Administrativt innspill legges som referatsak til Formannskapet i Karmøy, og administrasjonen tar forbehold om at formannskapet ønsker å behandle saken politisk. Evt politisk vedtak ettersendes.

Utviklingen av riksvegnettet er viktig for å binde sammen bo- og arbeidsmarkedsregioner, og er særlig avgjørende for næringsutvikling og transport av varer. Nasjonale mål om overføring av godstransport fra veg til sjø gir et økt behov for utvikling av både havneområder og transportnettet på land. Det grønne skriftet og bla. den nasjonale satsingen på havvind vil bety økt behov for et effektivt og trafikkikkert riksvegnett på Vestlandet, og da særlig i Rogaland. Utviklingen av havneområder lokalt er også avgjørende for leverandørindustrien til Utsira Nord og Sørlige Nordsjø.

Karmøy kommune har følgende innspill til ny NTP 2025-2036:

Tilskuddsordningen til mindre byområder

Tilskuddsordningen til de fem byområdene som ikke er omfattet av byvekstavtaler er et viktig verktøy for å nå nullvekstmålet i disse byområdene og må derfor videreføres uten opphold. Alle de fem byområdene har over mange år utarbeidet faglig grunnlag i tråd med nasjonale mål og krav for å kunne ta imot en finansieringsordning. Byene trenger forutsigbarhet fra staten. Disse fem byene har samme transportutfordringer og har tilsvarende størrelser som de 5 byområdene som i dag har tilgang til byvekstavtaler. Rammen på tilskuddet som settes av må minst være på samme nivå som i dagens NTP, dvs. minimum 150 mill. kr/år og totalt 1,8 mrd. kr for 2025-36.

Bypakke for Haugesund og fastlands- Karmøy er rettet mot denne tilskuddsordningen, og skal i mai og juni 2023 behandles lokalpolitisk, før søknaden sendes inn for behandling i Stortinget.

Store investeringer i første seksårsperiode

1. E134 Røldal - Seljestad

E134 Røldal - Seljestad ligger inne som stort prosjekt med investeringsmidler i første periode i gjeldende NTP, og må beholdes i første periode i ny NTP. Prosjektet er ferdig regulert og helt klart for gjennomføring. E134 er hovedforbindelse mellom øst og vest, og prosjektet er viktig for å ivareta trafikksikkerhet, vinterregularitet, tilfredsstille tunnelforskriften, klimamål og næringsliv.

2. E134 Helganeskrysset – arm til Husøy

E134 Helganeskrysset – arm til Husøy ligger inne som utbedringsprosjekt med investeringsmidler på 130 mill kr i første periode i gjeldende NTP, og må beholdes i første periode i ny NTP. Det foreligger godkjent reguleringsplan for utvidelse av Husøy havn med rekkefølgekrav til utbedring av arm til Husøy. Utvidelsen av Husøy havn skal etableres med masser fra Rog- fast. Utvidelsen er en oppfølging av nasjonale mål om å overføre godstransport fra veg til sjø, og tiltaket vil ifølge trafikkberegninger generere økt trafikkmengde på Husøyvegen fra ådt 2000 til 7000 på kort tid. Reguleringsplanforslag for utbedring av Husøyvegen med gs-anlegg ventes oversendt kommunen for behandling ila sommeren. Gang- og sykkelveg langs Husøyvegen har prioritet 2 i Karmøy sin Trafikksikkerhetsplan for riksvegnettet.

3. E134 Bakka-Mo

E134 Bakka - Solheim ligger inne med oppstartsbevilgning (500 mill.) i første seksårsperiode og videreføring i andre periode (1000-1544 mill.) i gjeldende NTP. Bevilgningen er foreslått tatt ut i ny NTP. Det foreligger godkjent kommunedelforordning for strekningen, og prosjektet E134 er hovedvegforbindelse mellom øst og vest. Det er i de senere år gjennomført utbedringstiltak på delstrekninger mellom Mørkeli og Solheim, men Bakka – Mo må prioriteres som den mest kritiske strekningen i forhold til trafikksikkerhet og fremkommelighet for næringstransport. Reguleringsarbeid for strekningen må prioriteres og delbidrag må innarbeides i andre periode i NTP. Bompenger må vurderes.

4. Rv13 Lovraeide - Rødsliane

Rv13 Lovraeide - Rødsliane ligger inne som skredprosjekt med investeringsmidler i gjeldende NTP. Karmøy kommune støtter at prosjektet beholdes i ny NTP.

Fremtidige store investeringsprosjekter

E134 Karmsund bro

E134 Karmsund bro er det viktigste samferdselsprosjektet på ytre Haugalandet. Broa er hovedvegforbindelsen mellom regionen og regionsenteret Haugesund - og Karmøy, som har Husøy (nasjonal havn), og Haugesund lufthavn. Særlig er høydebegrensningen på broa en flaskehals for tungtransporten, og manglende gs- tilbud en barriere for myke trafikanter. Gang- og sykkelveg over Karmsundet har prioritet 1 i Karmøy sin

Trafikksikkerhetsplan for riksvegnettet. Ifølge KVV Haugesund 2015 har dagens bro en rekke utfordringer:

- Bygd i 1955 med to kjørefelt, stigning 8 %. Fri høyde 4,0 m.
- ÅDT ca. 20.000 og høy andel tungtrafikk
- Smalt «fortau» på 70 cm - ingen løsning for gående og syklende – «hovednett for sykkel» og eneste mulighet å krysse Karmsundet
- Teknisk tilstand på brua er fra 1955 - stort vedlikeholdsetterslep.
- Begrenset levetid – uten vedlikehold vil løsningen holde i ca. 10 år til
- Store vedlikeholdskostnader – 100 mill. kr. til rehabilitering vil øke bruas levetid med 20 - 25 år

Samferdselsdepartementet la til grunn følgende hovedlinjer for videre utvikling av transportsystemet i Haugesundsområdet i sitt beslutningsbrev til Vegdirektoratet i 2018 - Bygge Karmsund bru + planlegge E134 (KS1- konsept 6).

Karmøy kommune er kjent med at Karmsund bro er på planleggingsprogrammet til Statens vegvesen for 2023, men at SVV venter på tildeling av planleggingsmidler i Statsbudsjett for 2024. Karmøy kommune har behov for å få planavklart trase for E134, særlig på strekningen Karmsund bro – Helganeskrysset. Båndleggingssone i gjeldende kommuneplan er uten rettsvirkning; jfr PBL § 11.8 d). Økt trafikk til og fra Husøy gir et økt behov for

trafikksikringstiltak på strekningen. Særlig vil kommunen påpeke behovet for planskilt kryssing i Helganeskrysset som er hovedsykkelnett og skoleveg.

Broa sin tilstand og levetid, samt forventet økt trafikk og høy andel tungtrafikk gjør at en høy prioritering av planarbeidet for Karmsund bro -Helganeskrysset er nødvendig. Om mulig må ny Karmsund bro prioriteres med startbevilgning i andre periode.

Kommunene på Haugalandet gjorde i 2019 prinsippvedtak om fremtidig strekningsvis pakke for E134 Helganes – Aksdal/ Karmsund bro. Det er tatt forbehold om kutt i Bypakken, dersom en evt. bompengepakke for E134 innføres underveis i innkrevingsperioden.

E39 Bokn-Bømlafjorden

Arbeid med kommunedelplan for strekningen pågår. Strekningen må prioriteres med midler til regulering i første periode. Prosjektet må prioriteres og samordnes med Rogfast og Hordfast og sikre trygg og sikker fremkommelighet.

E134 Karmsund bru – Aksdal

Strekningen er innenfor planområdet til KVV Haugesund. Trase må avklares i forhold til påkoblingspunkt på E39 Bokn – Bømlafjorden.

Programområdetiltak

Programområdetiltak kan være gode investeringer i påvente av de større investeringsprosjektene lengre frem i tid.

Med hilsen

Eiliv Staalesen
kommunalsjef teknisk etat

Oddrun Lund
rådgiver

Dokumentet er godkjent elektronisk.