



Innkalling

Utvalg:	Formannskapet
Møtested:	Formannskapssalen
Dato:	15.05.2023
Tid:	Kl. 16:00

Forfall med kortfattet begrunnelse og eventuelle habilitetsspørsmål meldes snarest til møtesekretær på valg@karmoy.kommune.no eller på telefon 52 85 74 21 / 19 / 22. Varamedlemmer møter kun etter nærmere avtale med sekretariatet.

Saksliste

Sak nr.	Sakstittel
054/23	Oversendelsesforslag fra kommunestyret 24.04.23
055/23	Kjøp av boliger til flyktninger ved bruk av integreringstilskudd
056/23	Fv547 Åkra Sør - Helganeskrysset - Strategivalg for videre planarbeid og fremtidig bompengepakke
057/23	Endelig lokalpolitisk behandling av bypakke for Haugesund og fastlands- Karmøy
058/23	Samlesak for referatsaker
059/23	Samlesak for spørsmål

Karmøy, 09.05.2023

Jarle Nilsen
Ordfører



Saksbehandler: Siv Elisabeth Røksund Lie

Kommunedirektør/rådmann: Øystein Hagerup

Saksnr.	Utvalg	Møtedato
054/23	Formannskapet	15.05.2023

Oversendelsesforslag fra kommunestyret 24.04.23**1. Oversendelsesforslag fremsatt av Mannes (KL) under PS 40/23: Samlesak for referatsaker, RS 21/23 Forespørsel om nedsetting av fartsgrense Fv 547 Sevland-Åkra**

Karmøy kommune ønsker å sikre myke trafikanter langs den svært trafikkerte vegen Fv 547 i Sævelandsvik og ber dermed Rogaland Fylkeskommunen gjøre sitt for å få på plass ledegjerde ved fortau på de mest utsatte steder. Dette gjelder spesielt fra "Krunå" og ned bakken mot fotoboksen og fra avkjørsel Sevlandsvegen til Tveit.

Oversendelsesforslaget ble enstemmig oversendt formannskapet uten realitetsbehandling

2. Oversendelsesforslag fremsatt av Krog (MDG) under PS 41/23 Samlesak for spørsmål, pkt. 1 .

Karmøy formannskap ber administrasjonen se på muligheten for å opprette et eller flere hummerreservat. Karmøy formannskap ber også om at administrasjonen kontakter nabokommunene Bokn og Haugesund for å se på muligheter for felles prosess og tilgrensende arealer i arbeidet.

Oversendelsesforslaget ble enstemmig oversendt formannskapet uten realitetsbehandling.

3. Oversendelsesforslag fremsatt av Halvorsen (KrF) under PS 041/23 Samlesak for spørsmål, pkt. 3.

Krf foreslår på bakgrunn av innspill fra ungdomsrådet under orientering at administrasjonen utreder et pilotprosjekt for skolemat ved barneskole og ungdomsskole. Vi ønsker oversikt over kostnad, erfaring fra andre kommuner og positive virkninger dette kan ha for skolemiljø for barn og ungdom på Karmøy.

Oversendelsesforslaget ble enstemmig oversendt formannskapet uten realitetsbehandling.

Vedlegg:

Oversendelsesforslag Krog (MDG)

Oversendelsesforslag Mannes (KL)

**Saksbehandler:** Dan Jørgen Eide**Kommunedirektør/rådmann:** Øystein Hagerup

Saksnr.	Utvalg	Møtedato
013/23	Hovedutvalg helse og omsorg	03.05.2023
050/23	Formannskapet	08.05.2023
055/23	Formannskapet	15.05.2023
	Kommunestyret	

Kjøp av boliger til flyktninger ved bruk av integreringstilskudd

Kommunedirektørens forslag til vedtak:

1. Kommunestyret vedtar at budsjettet for integreringstilskuddet justeres opp i tråd med vedtaket i sak KST-135/22 Anmodning om å bosette 280 flyktninger i 2023 og gir kommunedirektøren fullmakt til å bruke deler av integreringstilskuddet til kjøp av boliger til flyktninger. Disse boligene leies ut eller inngår i en «leie til eie»-ordning.

2. I tråd med punkt 1 vedtar kommunestyret følgende endringer knyttet til bosettingsbudsjettet:

I bevilgningsoversikt drift etter budsjett og regnskapsforskriften § 5-4 første ledd (1A) gjøres følgende endringer:

Andre generelle driftsinntekter endres med -71 140 000 kroner.

Korrigert sum bevilgninger drift, netto endres med 60 470 000 kroner.

Overføring til drift økes med 10 670 000 kroner.

I sum bevilgninger drift etter budsjett og regnskapsforskriften § 5-4 andre ledd (1B) gjøres følgende endringer:

Rammen for tjenesteområde 3 Skole økes med 20 250 000 kroner.

Rammen for tjenesteområde 7 Helse økes med 2 080 000 kroner.

Rammen for tjenesteområde 9 Sosial økes med 38 140 000 kroner.

Til sammen utgjør dette økning i bevilgning drift med 60 470 000 kroner.

I bevilgningsoversikt investering etter budsjett- og regnskapsforskriften § 5-5 første ledd (2A) gjøres følgende endringer i 2023:

Investeringer i varige driftsmidler økes med 10 670 000 kroner.

Overføring fra drift økes med 10 670 000 kroner.

I bevilgningsoversikt investering etter budsjett- og regnskapsforskriften § 5-5 andre ledd (2B) legges følgende investeringsprosjekt til i 2023:

Prosjekt Boliger til flyktninger budsjetteres med en ramme på 10 670 000 kroner.

3. Vurdering av om det gjøres kjøp til utleie eller leie til eie gjøres administrativt i hver enkelt sak.
4. Kommunedirektøren kan i henhold til delegasjonsfullmakten foreta budsjettreguleringer innenfor rammen av budsjett for bosetting av flyktninger "bosettingsbudsjett", også når det går på tvers av tjenesteområder.

Hovedutvalg helse og omsorg 03.05.2023:

Behandling:

Innstilling enstemmig vedtatt.

HHO- 013/23 Vedtak:

1. Kommunestyret vedtar at budsjettet for integreringstilskuddet justeres opp i tråd med vedtaket i sak KST-135/22 Anmodning om å bosette 280 flyktninger i 2023 og gir kommunedirektøren fullmakt til å bruke deler av integreringstilskuddet til kjøp av boliger til flyktninger. Disse boligene leies ut eller inngår i en «leie til eie»-ordning.
2. I tråd med punkt 1 vedtar kommunestyret følgende endringer knyttet til bosettingsbudsjettet:

I bevilgningsoversikt drift etter budsjett og regnskapsforskriften § 5-4 første ledd (1A) gjøres følgende endringer:
Andre generelle driftsinntekter endres med -71 140 000 kroner.
Korrigert sum bevilgninger drift, netto endres med 60 470 000 kroner.
Overføring til drift økes med 10 670 000 kroner.

I sum bevilgninger drift etter budsjett og regnskapsforskriften § 5-4 andre ledd (1B) gjøres følgende endringer:
Rammen for tjenesteområde 3 Skole økes med 20 250 000 kroner.
Rammen for tjenesteområde 7 Helse økes med 2 080 000 kroner.
Rammen for tjenesteområde 9 Sosial økes med 38 140 000 kroner.
Til sammen utgjør dette økning i bevilgning drift med 60 470 000 kroner.

I bevilgningsoversikt investering etter budsjett- og regnskapsforskriften § 5-5 første ledd (2A) gjøres følgende endringer i 2023:
Investeringer i varige driftsmidler økes med 10 670 000 kroner.
Overføring fra drift økes med 10 670 000 kroner.

I bevilgningsoversikt investering etter budsjett- og regnskapsforskriften § 5-5 andre ledd (2B) legges følgende investeringsprosjekt til i 2023:
Prosjekt Boliger til flyktninger budsjetteres med en ramme på 10 670 000 kroner.
3. Vurdering av om det gjøres kjøp til utleie eller leie til eie gjøres administrativt i hver enkelt sak.
4. Kommunedirektøren kan i henhold til delegasjonsfullmakten foreta budsjettreguleringer innenfor rammen av budsjett for bosetting av flyktninger "bosettingsbudsjett", også når det går på tvers av tjenesteområder.

Saksutredning

Sammendrag

Karmøy kommune mottar integreringstilskudd for å kunne ta imot og bosette flyktninger. Disse midlene brukes i dag til å gi tjenester. Kommunedirektøren foreslår at deler av midlene gjøres tilgjengelig for innkjøp av boliger til utleie og/eller i en «leie til eie»-modell for flyktninger. Karmøy får i løpet av 2022 og 2023 500 nye innbyggere. Det forberedes å si kunne si ja til ytterligere 200-300 innbyggere i 2024 dersom statlig myndighet anmoder kommunen om å ta imot og det fattes vedtak om dette i kommunestyret.

Så stort antall innbyggere på kort tid påvirker også boligmarkedet. Kommunen hjelper i nær alle tilfeller den enkelte flyktning inn på privat leiemarked. En ser nå at markedet er nær mettet, eksempelvis med at det er få utleieboliger på det åpne markedet og leieprisen øker. Dette har mindre betydning for den enkelte flyktning, da kommunen kan gi hjelp til å dekke husleie. Det har derimot større betydning for andre sårbare grupper på leiemarkedet og økte kostnader for kommunen.

Bakgrunn for saken

Karmøy kommune har vedtatt å ta imot flyktninger i tråd med anmodning fra sentrale myndigheter. Kommunen planlegger nå bosetting av de rundt 500 flyktningene som er kommet 2022/2023 og ruster tjenestene for de neste årene om det skulle komme tilsvarende anmodning fra IMDI. Flyktninger skal ha ordinære tjenester som innbygger i kommunen og noen særlige tjenester for å sikre integrering. For dette mottar kommunen integreringstilskudd. Det er et bærende prinsipp i Karmøy kommune at integreringstilskuddet skal brukes på flyktninger og at tjenestenivået ikke skal overskride tilskuddsbeløp.

Kommunen bestemmer selv hvilke boliger som kan brukes til å bosette flyktninger, hvilken standard de skal ha og hvilken leiepris som godtas. Å skaffe boliger til flyktninger er en del av kommunens boligsosiale arbeid. Det er liten grad av bosetting i kommunale boliger i Karmøy kommune. I de aktuelle tilfellene det likevel skjer er målet at flyktningen kommer seg videre i egen bolig så snart det lar seg gjøre og innen 5-årsperioden som flyktning er over. Det vanlige i Karmøy er at NAV Integreringsavdelingen tegner framleieavtale som flyktningen overtar når hen kommer til kommunen.

Huseiere i Karmøy kommune har vist en enestående vilje til å leie ut boliger til flyktninger og det er så langt skaffet bolig til alle flyktningene som trenger det. En ser likevel at markedet er i ferd med å mettes. Blant annet stiger leieprisene, noe som også gjør det krevende for andre sårbare grupper å finne bolig til leie innenfor sitt budsjett. Sentrale myndigheter oppfordrer nå alle landets kommuner å planlegge langsiktig. Det er kjent at Tysvær kommune halverte sitt mottak av flyktninger i 2023 fra 160 til 80 grunnet mangel på boliger.

Kjøp til utleie

Ved at kommunen øker sin egen boligmasse sikres framtidig bosetting ved at det faktisk er boliger tilgjengelig med nøktern standard og pris. Flyktningen vil da betale husleie til kommunen tilsvarende de reelle utgiftene. Dette betyr at kostnadene ikke øker for flyktningen eller kommunen.

Det vil ligge teknisk faglige og sosialfaglige vurderinger bak hvilke boliger som kjøpes og i hvilken grad. Blant annet vurderes:

- Hvilke flyktninger kommer til kommunen
- Kommunen sitt behov for utleieboliger i ulike områder i kommunen
- Om boligene er lett omsettelige når behovet for å eie ikke er tilstede lenger
- Er det tilgjengelige midler som ikke brukes på tjenester det aktuelle året

Leie til eie

Å hjelpe flyktninger inn på boligmarked kan bidra til et løft ut av fattigdom og redusere behovet for

offentlig bistand på sikt. Særlig barnefamilier kan prioriteres. Når de eier boligen sin, får barna mer stabile oppvekstsvilkår og boforhold i fast nærmiljø. Studier viser blant annet at flere barn fullfører videregående skole. Viser her til rapport 2019:1 «Boligens betydning for annen velferd» utarbeidet av institutt for samfunnsforskning» og «Evaluering av Barna først: Husbankens virkemidler for å få barnefamilier fra leie til eie» fra 2020.

I tillegg til å gi positiv virkning til den enkelte familie kan økt turnover i den kommunale boligmassen gi kortere ventelister. Kommunen kan skaffe nye boliger tilpasset behovene til andre husstander. Kombinasjonen av leieavtale og retten til å kjøpe boligen til fastsatt pris, gjør at eventuell verdistigning på boligen i leieperioden tilfaller de som bor der. En slik ordning skjer med virkemidler fra Husbanken, eksempelvis startlån.

Aktuelle boligtyper

Boenheter med 2-3 soverom, til flyktningfamilier med 2-3 barn.

Boenheter med 3-4 soverom, til overføringsflyktninger/store familier. Disse kan ha lav boevne.

Boenheter med universell utforming tilpasset flyktninger med funksjonsnedsettelse.

Saks- og faktaopplysninger

Forslaget til økt integreringstilskudd i denne saken er den budsjettmessige konsekvensen av vedtaket i sak KST-135/22 Anmodning om å bosette 280 flyktninger i 2023. I vedtatt budsjett for 2023 KST 134/22, ble det lagt til grunn en bosetting på 200 personer i 2022 som også vil gi inntekter i 2023 i kategorien 2. års bosettinger. Videre ble det budsjetttert med nye bosettingene på 45 fra 2023 og de påfølgende årene.

Inntektene i bosettingsbudsjettet er basert på bosatte i en femårs periode. Med anmodningen for 2023 om å bosette 280 flyktninger, utgjør den totale inntekten 122 mill. kroner. Budsjettendringen i denne saken på 71 mill. kroner, er differansen mellom anmodning og vedtatt budsjett for flyktninger, en økning på 235 nye bosetninger i 2023.

Utgiftene fordeler seg på flere ulike tjenesteområder:

- 03 Skole med 20,250 mill. kroner er til dekning av velkomstklasser, foreldrebetaling i SFO og voksenopplæring
- 07 Helse med 2,080 mill. kroner er til dekning av kostnader med helsestasjon
- 09 Sosial med 38,140 mill. kroner er til dekning av flyktningetjenesten, sosialhjelp, introduksjonsordningen og kvalifiseringsordningen
- 10,7 mill. kroner settes av til å kjøpe boliger til flyktninger

Kommunedirektørens konklusjon

Kommunedirektøren tilrår kommunestyret å justere opp budsjettet for integreringstilskuddet i tråd med vedtak i sak KST-135/22 Anmodning om å bosette 280 flyktninger i 2023 og å gi kommunedirektøren fullmakt til å bruke deler av integreringstilskuddet til kjøp av boliger til flyktninger. Disse boligene leies ut eller inngår i en «leie til eie»-ordning.

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

Saksnr.	Utvalg	Møtedato
056/23	Formannskapet	15.05.2023
	Kommunestyret	

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.

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, Bøkrysset, 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 pakkelsninger:

- 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 taksnivå av hensyn til den totale bompengebelastningen og en fremtidig bompengepakke på Fv547 på Karmøy, da pakkene i stor grad vil belaste de samme trafikkstrømmene. 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 bompengedekning 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. Sende innsigelsessaken med plan for dagløsning til KDD inkl 0+alternativet (mulighetsstudien)
- b. Utarbeide nytt planforslag med tunnelløsning (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: Dagløsningen 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 tunellalternativene i noe større grad kan begrense disse. Det er relativt liten konsekvensforskjell mellom ulike tunnel-alternativ, men lengre tunneler har generelt en større avbøtende effekt enn kortere. Kostnadsanslag for dagløsningen er kalkulert til rundt 1,3 Mrd kr. Tunnelløsninger 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 netto nytte 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 bompengialternativene.

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 vedleggs-rapporter, 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 kjørebane, 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 trafiksikre 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 bompengevalternativer 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 bompengenivå 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.

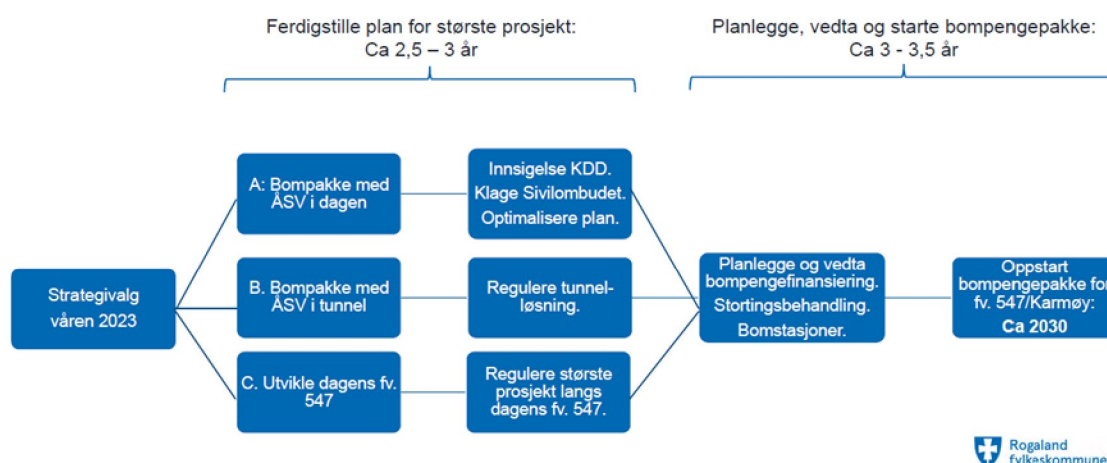
«Nytteprinsippet» står sentralt i bompengepolitikken og innebærer at det bør være et rimelig

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 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 privatbilen. 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 støyuutsatt 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

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

Saksnr.	Utvalg	Møtedato
057/23	Formannskapet	15.05.2023
	Kommunestyret	

Endelig lokalpolitisk behandling av bypakke for Haugesund og fastlands- Karmøy

Kommunedirektørens forslag til vedtak:

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

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

Saksutredning

Sammendrag

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

Bypakken har en total inntektsramme på ca 4,4 mrd. og har et lavt takstnivå (grunntakst på 14 kr i takstgruppe 1) av hensyn til den totale bompengebelastningen og en fremtidig bompengepakke på Fv547 på Karmøy. Pakken har toveis innkreving og det gis 20 % brikkerabatt og 30 % nullutslippsrabatt. Gange-, sykkel- og kollektivtiltak utgjør 50 % av porteføljen, som er viktig for å oppnå 0-vekst for personbiltrafikk i byområdet, og mulighet for statlige tilskudd. Det er krav til 20 %

egenandel for vegeier. Bomring omkring Haugesund sentrum videreføres, og det etableres en tilsvarende ring sør i byområdet. Oppstart av bypakken kan tidligst skje høsten 2025, og den vil ha en innkrevingsperiode på 15 år.

Bypakken vil bidra til at Karmøy kommune når bærekraftmålene i kommuneplanens samfunnsdel, og ha en rekke positive virkninger for Karmøy kommune.

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

Bakgrunn for saken

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Saks- og faktaopplysninger

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

Forslag til felles vedtak om bypakke er gjennomgått av Vegdirektoratet for å være sikker på at alle

hensyn er tatt. Det er krav om likelydende vedtak, og endringer i forslag til vedtak kan medføre behov for ny lokalpolitisk behandling.

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

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

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

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

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

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

- **Justert totalramme**

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

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

Innkrevingsperioden for Haugalandspakken avsluttes sommeren 2023. Styringsgruppen i Haugalandspakken har undersøkt muligheten for forlengelse av bompengeperioden. Sak om forlengelse ble lagt frem for Karmøy kommunestyre i møte 13.02.2023, KST- sak 007/23. Innstillingen fra Formannskapet (FSK- sak 004/23) om forlengelse av Haugalandspakken fram til planlagt bypakke i Haugesund/Karmøy er i drift, fikk 11 mot 34 stemmer, og falt.

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

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

Omdisponering av driftsmidler til kollektiv og endret egenandel

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

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

Endelig Bypakke for Haugesund og fastlands- Karmøy

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

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

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

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

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

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

Dersom det ikke oppstår forsinkelser, antas bypakken å kunne starte innkreving høsten 2025. Både Karmøy og Haugesund har prosjekter de ønsker å komme tidlig i gang med, bla. ift koordinering med planlagte VA- prosjekter. Når prosjekt- og finansieringsavtaler er inngått (forventet sommer/ høst 2024) kan det være mulig å starte låneopptak og bruk av egenandelspotten i pakken.

Bærekraftsmålene

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

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

sysselsetting og et anstendig arbeidsmarked for alle.»

Beredskap

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

Vurdering

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

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

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

- Karmøy kommune bidrar til gjennomføring av viktige regionale infrastrukturtiltak som gir bedre fremkommelighet på fastlands-Karmøy og i Haugesund.
- Karmøy kommune sikres gjennomføring av viktige lokale samferdselsprosjekter, som også sammenfaller med kommunale VA- prosjekter de nærmeste årene.
- Et felles bo- og arbeidsmarked må fungere godt på tvers av kommunegrenser. Det er høyst sannsynlig at det blir en bypakke i Haugesund. Det gjør at Karmøybuen uansett vil måtte betale bidrag inn til bypakken, da mange reiser fra både fastlands- Karmøy og øysida ender i Haugesund (ca 2/3 av den totale trafikkmengden i Haugesund er inn/ ut- reiser). En analyse av pendlerstrømmer viser at over 5000 Karmøybuer jobber i regionsenteret Haugesund <https://statisticsnorway.shinyapps.io/pendling/>.
- Samarbeidet om bypakken vil bidra til å knytte regionen tettere sammen. Et styrket samarbeid vil kunne ha betydning for regionens attraktivitet som bosted og for næringsetablering.
- Karmøy kommune bidrar til bedre folkehelse gjennom økt gåing og sykling og bedre trafiksikkerhet
- Samarbeidet om bypakken viser at regionen står sammen om de regionale utfordringene og bidrar til en bærekraftig transportutvikling i og inn til regionsenteret. Dette vil styrke muligheten for statlige tilskudd til bypakken.
- Bypakken har fått et lavt bompengenivå ift sammenlignbare pakker ellers i landet. Takstnivå for bypakken er satt lavt av hensyn til den totale bompengebelastningen og en fremtidig bompengepakke på Fv547 på Karmøy, da pakkene i stor grad vil belaste de samme trafikkstrømmene.

Kommunedirektørens konklusjon

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

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

Aktuelle lover, forskrifter, avtaler m.m.

Vedlegg:

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

Vedlegg Trafikknotat

Vedlegg bomstasjonsplasseringer

Vedlegg 1_Tidligere politiske behandlinger



Saksbehandler: Siv Elisabeth Røksund Lie

Kommunedirektør/rådmann: Øystein Hagerup

Saksnr.	Utvalg	Møtedato
058/23	Formannskapet	15.05.2023

Samlesak for referatsaker

Underliggende saker:

109/23, Årsmelding 2022 - Sunnhordland kraftlag

110/23, Høring - Varselutvalgets rapport - Fra varsel til læring og forbedring

111/23, Høring av forslag til endringer i brann- og redningsvesenforskriften

112/23, Høring av Nasjonal transportplan 2025-2036 - innspill til Rogaland fylkeskommune fra Karmøy kommune

113/23, Informasjon om høring: Nasjonale faglige råd om forhåndssamtaler og planer ved begrenset forventet levetid

114/23, Høring NOU 2023: Raskt og riktig

115/23, Høring - revidert rundskriv om ansvar og samarbeid helsetjenesten og politiet - psykisk syke

116/23, Høring av utkast til veileder til forskrift om kommunal beredskap mot akutt forurensning



Saksbehandler: Siv Elisabeth Røksund Lie

Kommunedirektør/rådmann: Øystein Hagerup

Saksnr.	Utvalg	Møtedato
059/23	Formannskapet	15.05.2023

Samlesak for spørsmål