

Bompengutredning Haugalandet

Politisk referansegruppe

S3-2021, 1. juli 2021

Saker om nye bompengepakker til politisk referansegruppe 1. juli 2021

Møter og tema i 2021:



3. Orientering om behandlingen av NTP i Stortinget.
4. Hvilke nye bompengepakker kan vi jobbe videre med nå?
5. Framtidige bompengepakker på E134 og E39
6. Alternativer for bompengepakker på fylkeskommunal/kommunal infrastruktur
7. Foreløpig om bompengenivå og samordning av takster
8. Videre arbeider og framdrift
9. Høring og medvirkning i 2021

Eventuelt

Sak 3. Orientering om behandlingen av NTP i Stortinget



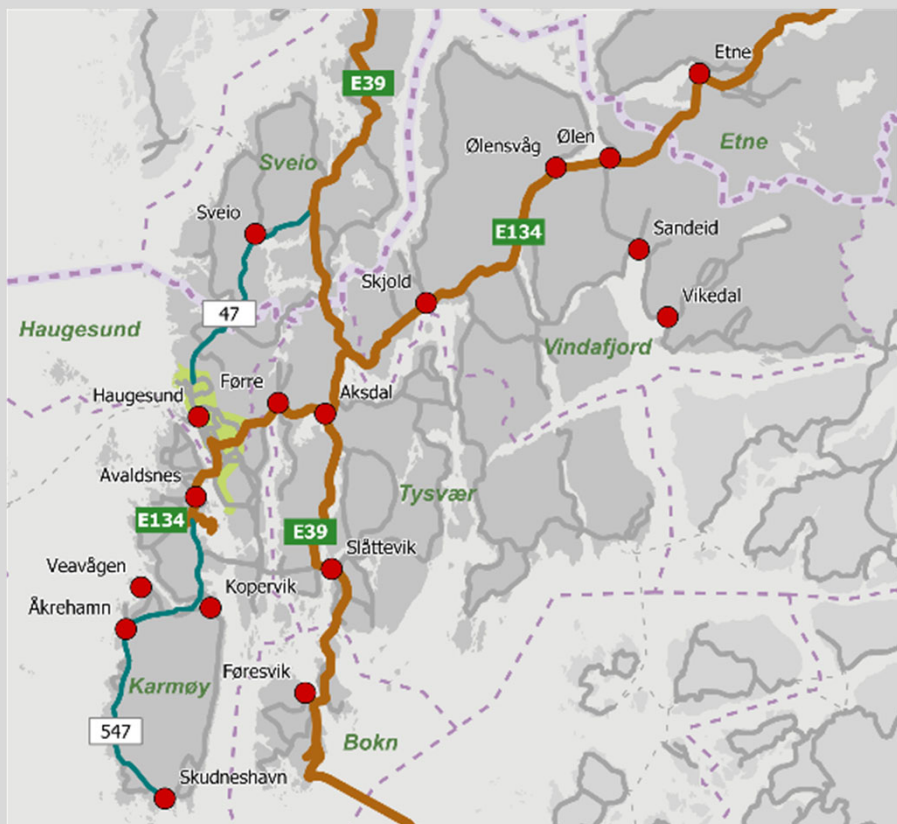
Ny Nasjonal Transportplan behandlet i Stortinget

- Bompengeutredningen er lagt opp for å ta høyde for prosjekter, ordninger og økonomi i ny NTP 2022-33.
- Bompengeprosjekter/-pakker på E134 og E39 må ha eventuell statlig delfinansiering avklart i NTP for å kunne starte bompengeskjeving.
- Prosjekter i NTP for Haugalandet:
 - E134 Helganeskrysset til Husøy: 130 mill. i første seksårs-periode (statlig fullfinansiering).
 - Ny tilskuddsordning for å «styrke satsingen på kollektivtransport, sykling og gange i mindre byområder». Totalt 600 mill. over fire år til fem byområder, deriblant byområdet Haugesund.
 - E 39 Rogfast (igangsatt prosjekt): 5,7 mrd. i første seksårs-periode og 2,5 mrd. i andre. I tillegg 11 mrd. bompenger.
 - **E134 Bakka-Solheim: Merknader fra et flertall av partiene om oppstartsbevilgning (500 mill.) i første seksårsperiode og videreføring i andre periode (1000-1544 mill.). Ikke nærmere beskrevet delfinansiering med bompenger.**
- E39 Bokn–Sunnfør og E134 Helganes-Aksdal/Karmsund bru er ikke med i NTP → ikke klare for å starte bompengeskjeving.

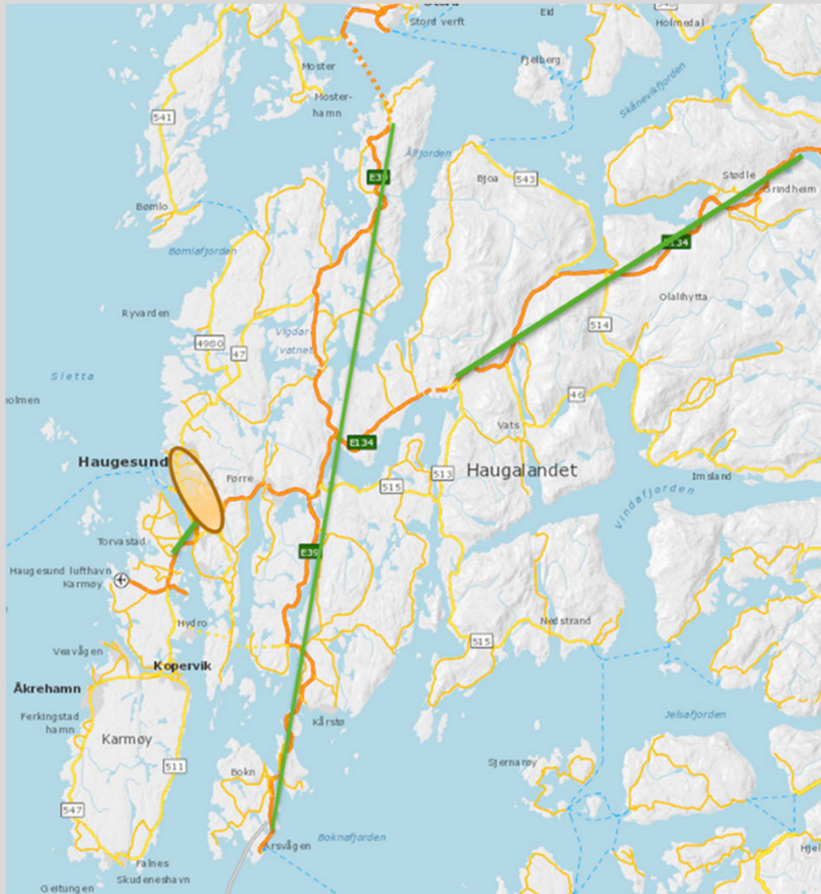
Sak 4. Hvilke nye bompengepakker kan vi jobbe videre med nå?

Mandat i «prinsippsak» fra 2019: Kommunene og fylkeskommunene vedtok å utrede nye bompengepakker

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

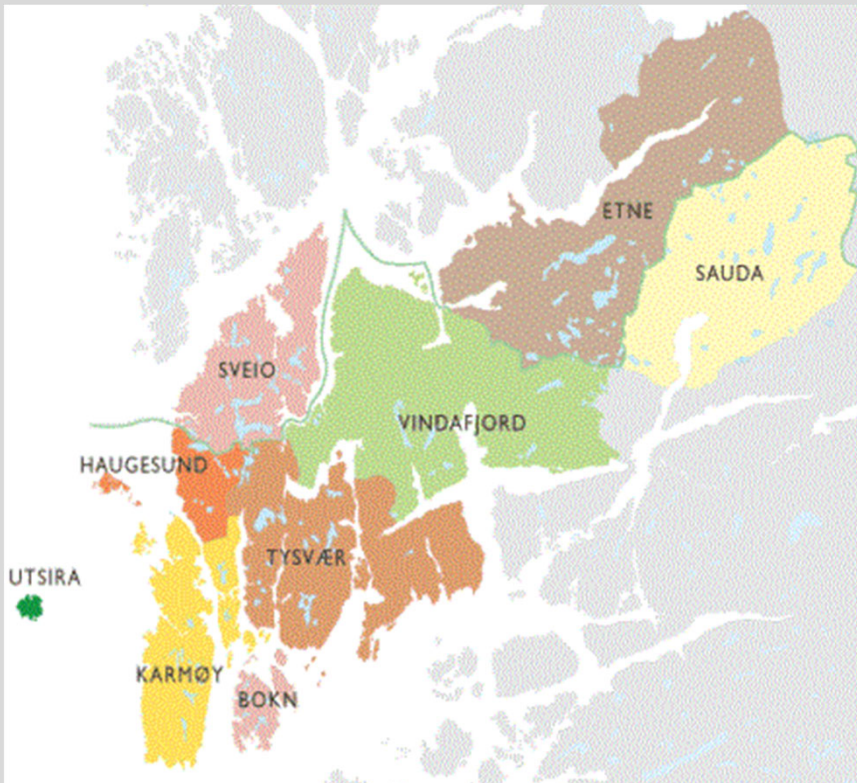


Tilrådingar fra Statens vegvesen om nye bompengepakker (foil fra forrige møte)



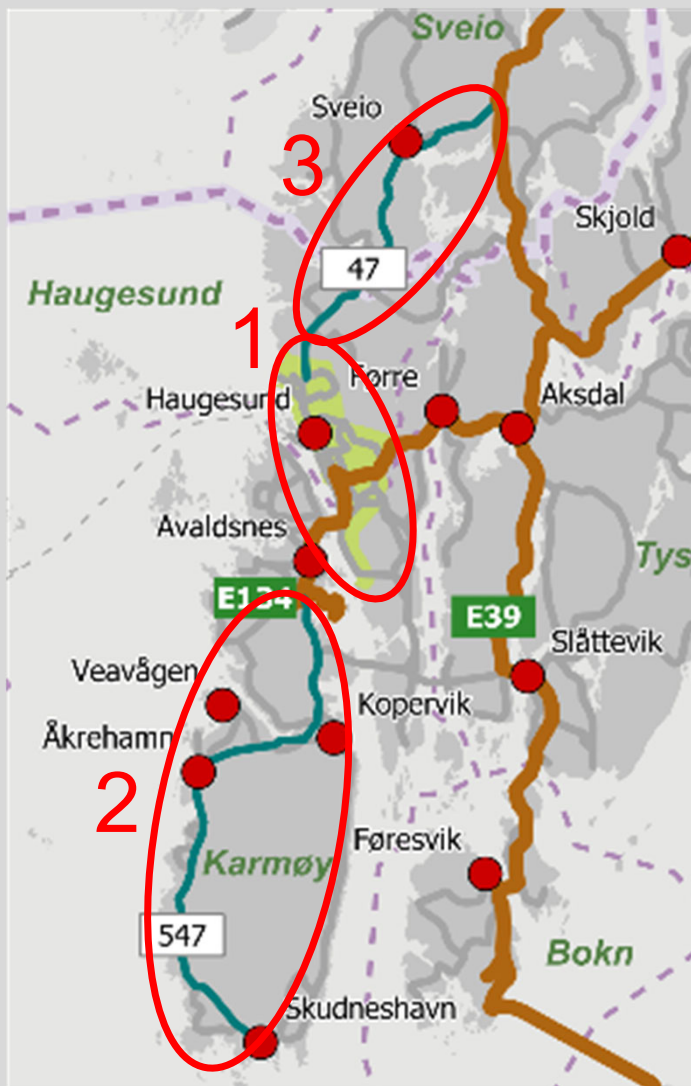
- Det vert arbeidd for å få strekninga E134 Bakka – Mo prioritert i neste NTP som bompengeprojekt. Det bør derfor ikke bli satt opp bomstasjoner på E134 for å gjennomføre mindre utbedringer i en bompengepakke i dette området.
- Det vert arbeidd med en Bypakke Haugesund som en fylkesvegpakke mest mulig begrensa til byområdet, og med Rogaland fylkeskommune som oppdragsgiver.
- Det vert arbeidd for at Karmsund bru kan prioriteres som selvstendig bompengeprojekt inn mot neste NTP. Eller at prosjektet kan innarbeides som del av eventuell Bypakke Haugesund.
- Vi venter med å diskutere mulige bompengeprojekt på E39 til kommunedelplan er ferdig. Det bør derfor ikke bli sett opp bomstasjoner på E39 for å gjennomføre mindre tiltak.

Er det fortsatt mulig med en regional fellepakke?



Utfordringer med regional fellepakke:

- Krevende å styre portefølje regionalt/lokalt når statlige bevilgninger styres sentralt
- Bompengegrunnelaget på E134 i øst innrettes mot Bakka-Solheim?
- SVV: Planlegge Bokn-Sunnfør før det diskuteres bomstasjoner på E39. Planlegge Helganes-Aksdal/Karmsund bru før det diskuteres bomstasjoner på E134 i vest.
- Statlig tilskudd og nullvekstmål krever en egen bypakke
- Geografiske ulikheter i transportpolitikk
- Fylkesvegnettet utenom Haugesund/Karmøy/Sveio har begrenset trafikkgrunnlag for bompenger



Hvilke bompengepakker jobber vi videre med?

Mulige bompengepakker på fylkeskommunalt/kommunalt vegnett:

1. Bypakke med krav til nullvekstmål for personbiltransport.
2. «Karmøy-pakke» med utgangspunkt i fv 547.
3. «Haugesund/Sveio-pakke» med utgangspunkt i fv. 47.

Store statlige prosjekter som etterhvert kan bli aktuelle for bompenger:

- E39 Rogfast: Forhåndsinnkreving på ferje, ordinær innkreving etter åpning (planlagt 2031).
- E134 Bakka-Solheim: Oppstartsbevilgning 2022-27. Ikke nærmere beskrevet delfinansiering med bompenger, avhengig av lokalpolitisk initiativ.
- E39 Bokn-Sunnfør: Statens vegvesen vil starte kommunedelplan høsten 2021.
- E134 Helganes-Aksdal/Karmsund bru: Ikke med i NTP. Trenger klarsignal for oppstart av kommunedelplan.



Hva med vegene som ikke kommer med i bompengepakker (eller der det kan bli en stund til)?

- Fylkesveg: Prioriteres gjennom handlingsplan for fylkesveger og fylkeskommunens økonomiplan/budsjett.
- Riksveg: «Mindre investeringstiltak» prioriteres i langtidsprogrammet (tidligere: programområdemidler). 28 mrd. kr. i planperioden til NTP. Statens vegvesen lager forslag, rulleres underveis. Prioriteres innenfor fem delområder:
 - Utbetring
 - Gang- og sykkel
 - Trafikksikkerheit
 - Miljø- og service
 - Kollektiv og universell utforming.

ET EFFEKTIVT, MILJØVENNLIG OG TRYGT TRANSPORTSYSTEM I 2050



Mer for pengene



Effektiv bruk av ny teknologi



Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål



Nullvisjon for drepte og hardt skadde



Enklere reisehverdag og økt konkurransevne for næringslivet

Figur 1.2 Målene for transportsektoren

Sak 5. Framtidige bompengepakker på E134 og E39

Statlige bompengeprosjekter som kan komme på E134 og E39 på Haugalandet



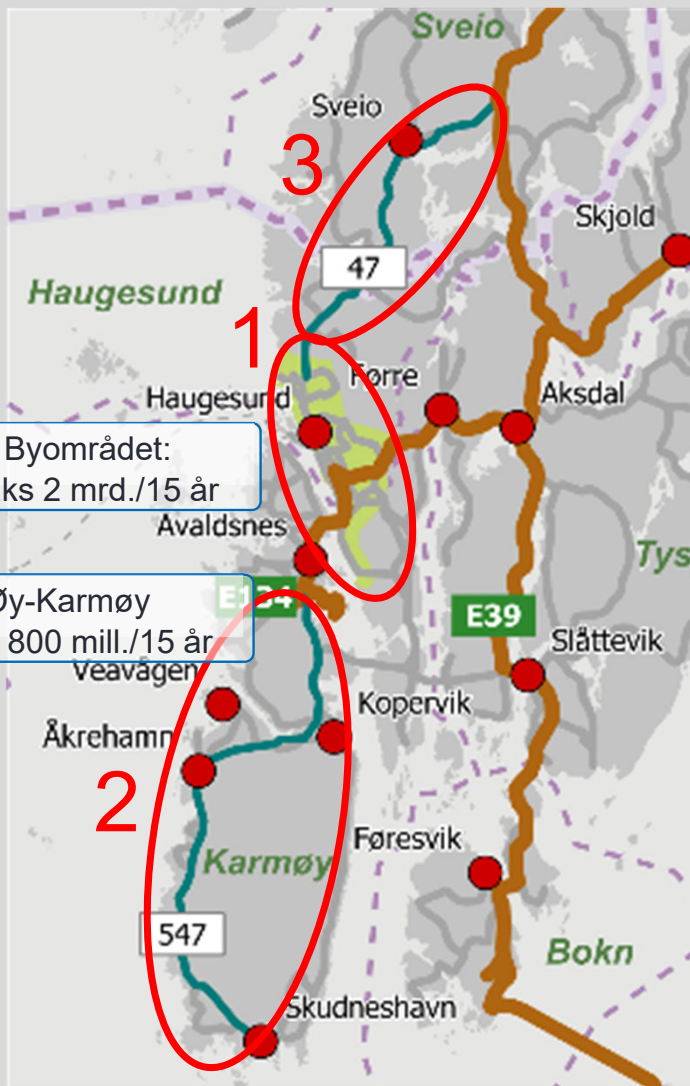
1. E39 Rogfast: Statlig bompengeprojekt. Har allerede forhåndsinnkreving på ferja. Full innkreving starter når prosjektet er ferdigbygd (planlagt 2031-50).
2. E134 Bakka-Solheim: Statlig prosjekt. I NTP er det ikke tatt stilling til bompenger. Kan tas lokalt initiativ til ekstra bompengefinansiering.
3. E39 Bokn-Sunnfør: Statens vegvesen vil varsle oppstart av kommunedelplan høsten 2021. Forventes å bli eget, statlig bompengeprojekt når det er klart.
4. E134 Helganes-Aksdal/Karmsund bru: Statens vegvesen trenger klarsignal for å starte kommunedelplan.



Sikre framtidig inntektsgrunnlag for E134 Helganes-Aksdal/Karmsund bru

- Beslutning i samferdselsdepartementet etter «KVU Haugesund» (2016): Bygge Karmsund bru + planlegge E134.
- Når bypakke og «Karmøy-pakke» skal vedtas, bør vi vise at det fortsatt blir plass til bompenger for E134/Karmsund bru. Sannsynligvis eget bompengeprojekt når den blir klar.
- Hvis nødvendig (pga høy bompengebelastning), kan takstene i bypakke/Karmøy-pakke reduseres når E134/Karmsund bru kommer, ev. i kombinasjon med forlenget innkrevningstid.
- Videre prosess:
 - Statens vegvesen må få klarsignal og gjennomføre kommunedelplan.
 - Prioritering i NTP (men kanskje ikke klar til neste NTP-prosess?)
 - Regulering, prosjektering og bygging.
 - Bompengennevning forventes å starte når prosjektet åpner og vil derfor være et godt stykke fram i tid.

Sak 6. Alternativer for bompengepakker på fylkeskommunal og kommunal infrastruktur



Byområdet:
Maks 2 mrd./15 år

Øy-Karmøy
Maks 800 mill./15 år

Grove tall for investeringspotensiale er basert på dagens innkrevingsnivå uten lokal egenandel/NTP-tilskudd

Mulige bompengepakker på fylkeskommunalt/kommunalt vegnett

Mulige bompengepakker på fylkeskommunalt/kommunalt vegnett:

1. Haugesund nord/Sveio-pakke med utgangspunkt i fv 47.
2. «Karmøy-pakke» med utgangspunkt i fv 547.
3. Bypakke for Haugesund og fastlands-Karmøy.



Foto: Norsk folkemuseum

Kort om rammer for bruk av bompenger

Vegloven § 27: Bompenger kan benyttes til:

- finansiere planlegging og utbygging av infrastruktur for bilister og andre trafikanter
- styrke kollektivtransporten når dette skjer som del av en helhetlig og samordnet transportsystem i byområder

Nytteprinsippet:

- De som betaler, skal ha nytte. De som har nytte, skal betale. Gjelder både «i tid og rom».
- I byområder kan trafikanter ha nytte av tiltak andre steder, og bilister ha nytte av tiltak for gang/sykkel/kollektiv.

Plan- og kostnadsavklaring:

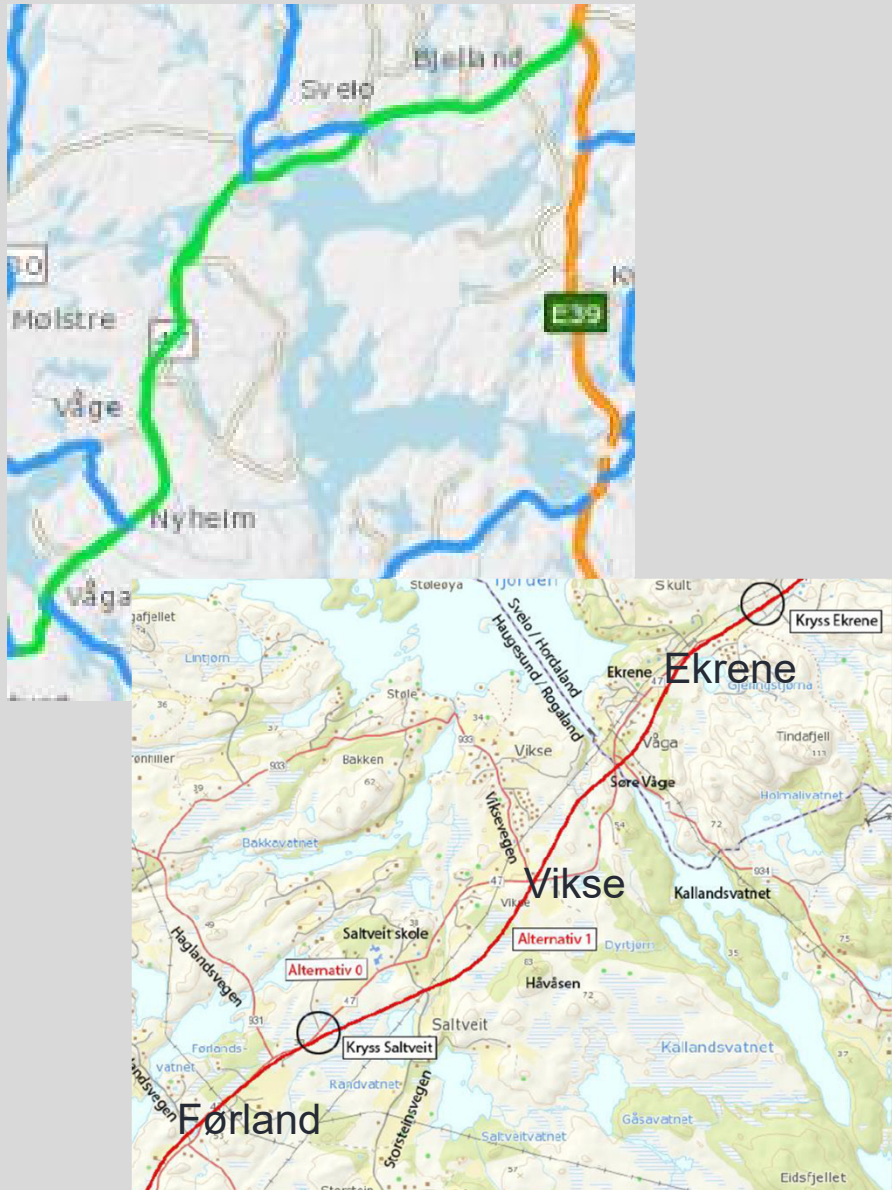
- «for minst ett prosjekt (..) foreligge godkjent reguleringsplan og kvalitetssikret kostnadsoverslag på detaljplannivå»
- Kostnadsanslag og prioritert rekkefølge på prosjekter



Hva er forskjellen på bompengeprojekt – bompengepakke – bypakke – byvekstavtale – tilskudd til mindre byområder?

- Bompengeprojekt:
 - Enkeltstående prosjekt/strekning.
 - Bygges med låneopptak og etterskuddsinnkreving, må ta høyde for påslag 30-40 % pga renter.
 - Kan gi anledning til takstøkning/forlengelse opp til kostnadsrammen.
- Bompengepakke:
 - Felles finansiering for pakke med prosjekter.
 - Parallellinnkreving og porteføljestyring, ikke anledning til takstøkning/forlengelse.
- Bypakke:
 - Bompengepakke i byområde med tiltak overfor både bilister, gang, sykkel og kollektiv.
- Byvekstavtale
 - Tilleggsavtale til bypakke, krav om nullvekst i personbiltransport.
 - Staten tar vesentlig finansieringsansvar.
- Tilskudd til mindre byområder:
 - Tilleggsavtale til bypakke, krav om nullvekst i personbiltransport.
 - Statlig tilskudd til «mindre investeringer i gang- og sykkelveier og kollektivtiltak som kollektivfelt, holdeplasser og knutepunkter langs riks-, fylkes- og kommunal vei»





1. Haugesund nord-Sveio (fv 47)

- Plan- og utredningsgrunnlag:
 - Regulert fv 47 Førland-Ekrene (H5). Kan omregulere til H1 (som Fagerheim-Førland).
 - Strekningsanalyse 2015 for Sveio-delen.
- Funksjon: Regional korridor Sveio-Haugesund, mange mellomlange reiser, lokale arbeids-/service-/fritidsreiser.
- Behov: Gang/sykkel, trafiksikkerhet (kryss/avkjørsler, kurvatur og bredde).
- Inntektsgrunnlag: Tovegs innkreving på kommunegrensen kan håndtere prosjekter for ca 300 mill. inkl. mva. Forutsetninger:
 - Dagens takstnivå.
 - Ikke felles timesregel med bypakke, dvs. betaling i begge pakker.
 - Vil gi 3-dobling av dagens bompengebelastning Sveio-Haugesund t/r (4-dobling hvis tovegs også i Haugesund).
- Tidskritisk: Avgjøre strategivalg, (om-)regulere prosjekt.



Delstrekning	Kostnadsestimat H1-standard (S3-2020)
Førland-Vikse	Ca 150-200 mill. kr
Vikse-Ekrene	Ca 200 mill. kr

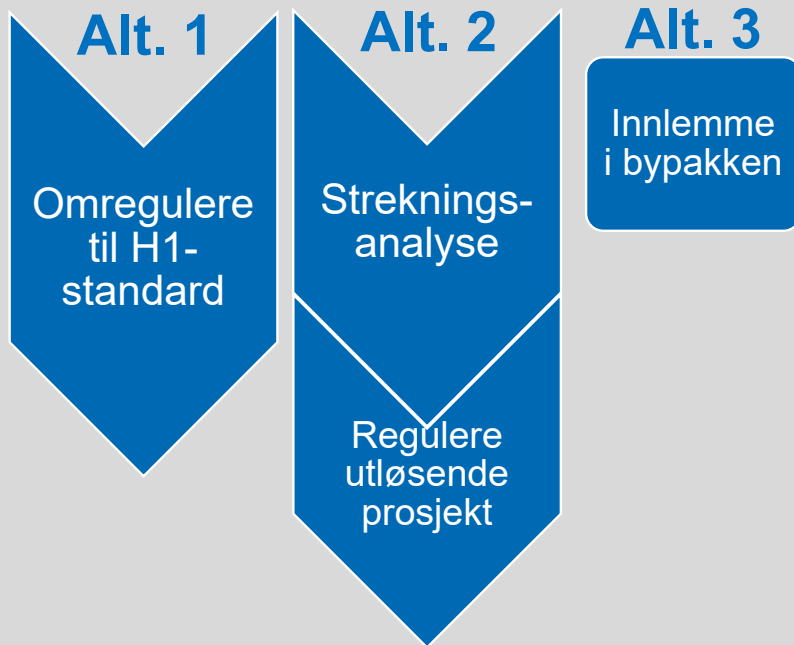
Hovedalternativer fv 47 Haugesund nord/Sveio

- Ny hovedveg (H1): Førland-Ekrene som enkeltstående bompengeprojekt med låneopptak og etterskuddsinnkreving:
 - Hele Førland-Ekrene: Investeringskostnad 400 mill. gir total kostnad ca 600 mill., hvorav 500 mill. bompenger.
Anslås 5-6-dobling av dagens nivå Sveio-Haugesund t/r (inkl. bypakke).
 - Delstrekning Førland-Vikse eller Vikse-Ekrene: Investeringskostnad ca 200 mill. gir total kostnad ca 300 mill.
Anslås 3-4-dobling av dagens nivå Sveio-Haugesund t/r (inkl. bypakke).
- Forbedringer med utgangspunkt i dagens veg (porteføljestyrt bompengepakke med mindre tiltak):
Investeringsvolum eksempelvis 250 mill. (jf. strekningsanalyse Sveio 2015):
Anslås 3-4-dobling av dagens innkreivingsnivå Sveio-Haugesund t/r.
- Innlemme fv 47 i bypakken (ev. bare Haugesunds-delen):
 - Bare Haugesunds-delen eller hele fv 47?
 - Baseres på ny hovedveg (alt. 1) eller forbedringer (alt 2)?
 - Momenter til vurdering:
 - Skal bypakken gå utover selve byområdet?
 - Forskjeller fv 47 og bypakke mht. transportpolitikk og nullvekstmål?
 - Felles timesregel med resten av bypakken gir ikke ekstra-inntekter fra fv. 47 – må konkurrere om prioritering.
 - Gir krav om 20 % fylkeskommunal egenandel.
 - Ny hovedveg kan realiseres med lavere låneopptak, men kanskje også mest utfordrende i forhold til transportpolitikk og prosjekt-prioritering.

Veg	Strekning	Omtale av prosjekt eller grupper av tiltak	Tilråding	
			1	2
Ekrene- Børkjeland	Hp 1 km 1,300 - 3,130	Etablere G/S-veg		50-60
Kvemanaset-Haugland	Hp 1 km 4,000 - 4,680	Etablere G/S-veg		20-25
Kvemanaset	Hp 1 km 4,100 - 4220	Utbetre setning / dosering	1-2	
Birkeland- Rovatnet Nord	Hp 1 km 4,680 - 5,700	Breiddeutviding og G/S-veg		50-60
Rovatnet	Hp1 km 5,700 - 5,950	Etablere G/S-veg	7-10	
Krossleite	Hp 1 km 6,870	Utbetring / kanalisering av kryss		6-10
Krossleite - X Fv 6	Hp 1 km, 6,880 - hp 2 km, 1,730	Etablere G/S-veg		70-80
Kryss Sveio sentrum nord	Hp 2 km 1,750	Utbetring / kanalisering av kryss	6-10	

Høsten 2021:

- Skal vi jobbe videre med ny pakke på fv 47?
- Ambisjonsnivå/alternativ?



Etter planavklaring:

Lokal behandling om tilslutning til ny bompengepakke.

Haugesund nord-Sveio

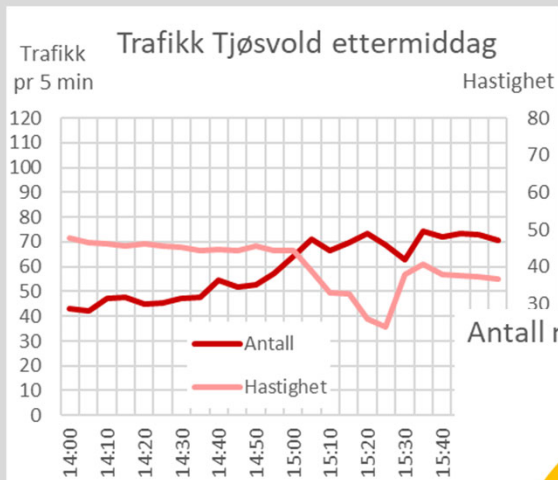
- videre behandling og prosess

Behandling høsten 2021:

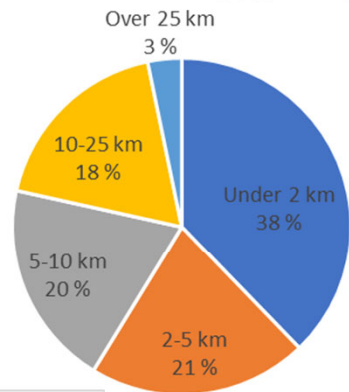
- Skal vi jobbe videre med en egen bompengepakke for Haugesund nord-Sveio/fv 47?
- Hvilket alternativ skal legges til grunn (1-3)?
- Signaler om akseptabelt bompengenivå? Andre signaler?

Videre arbeid avhenger av strategivalg:

1. Hvis ny hovedveg: Kan omregulere til H1 for å oppnå plan- og kostnadsavklaring.
2. Hvis utbedring: Må regulere et utløsende prosjekt. Oppdatering av strekningsanalyse vil gi bedre grunnlag for prosjektvalg/prioritering.
3. Hvis inn i bypakken: Trenger signal om bare Haugesund eller hele fv 47 og ny hovedveg eller utbedring. Antagelig mindre akutt behov for planavklaring.

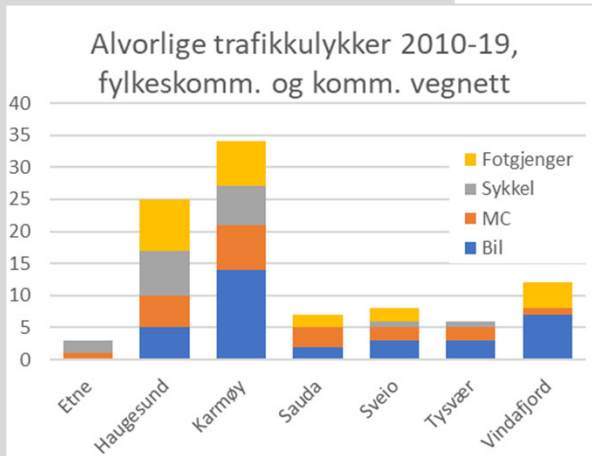


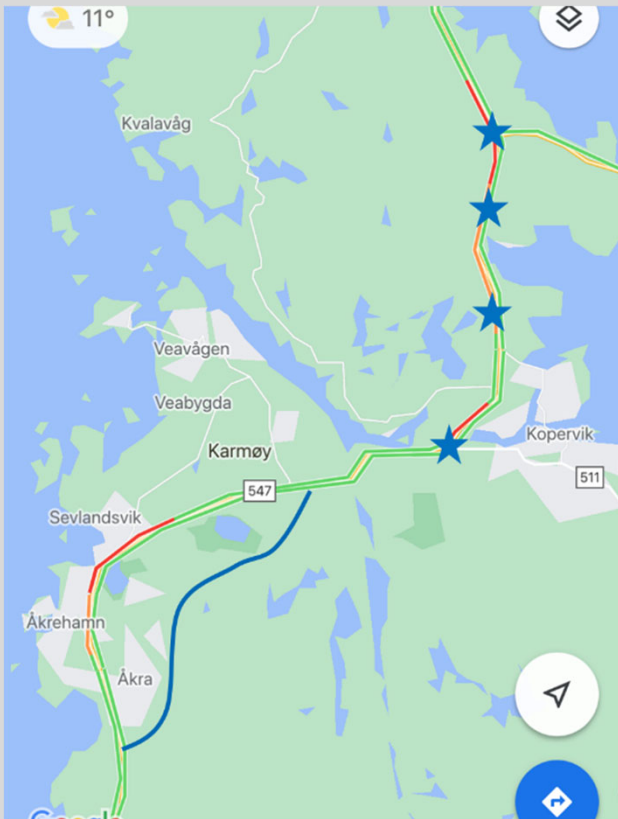
Antall reiser med oppgitt lengde



2. «Karmøy-pakke»/fv 547

- Plan- og utredningsgrunnlag:
 - Mangler et større plan- og kostnadsavklart prosjekt.
 - Har ikke utredet alternative prosjekter utenom Åkra Sør- Veakrossen og Veakrossen-Helganes.
 - Foreløpige trafikkanalyser indikerer muligheter for å løse framtidig trafikkavvikling og vekst langs dagens veg.
 - Starter forprosjekt for å «*utrede andre gode, men rimeligere og mer gjennomførbare løsninger for Fv547*».
- Funksjon: Lokaltrafikk på Karmøy, regional korridor Karmøy-Haugesund, både kortere og mellomlange reiser, arbeids-/service-/fritidsreiser.
- Behov: Trafikkavvikling, gang/sykkel, trafiksikkerhet (kryss/avkjørsler, kryssinger).
- Om inntektsgrunnlag: Dagens innkrevingsnivå på Midt-Karmøy kan maksimalt håndtere prosjekter for ca 800 mill. over 15 år (5-600 mill. hvis enkeltprosjekt).
- Tidskritisk: KMD-utredninger – strategivalg – planavklare prosjekt.





Illustrasjon for et tenkt alternativ 2.

Alternativ 2: Skisse til bompengepakke med Åkra Sør-Veakrossen + forbedringer Veakrossen-Helganes	Grove og foreløpige tallstørrelser
Bomstasjoner	Ca 100 mill.
Håndtere trafikkavvikling Veakrossen-Helganes	Min. 5-600 mill.?
Åkra Sør-Veakrossen med lang kulvert/tunnel	810 mill.?
Renteutgifter	mulig 100 mill.?
Buffer: Trafikksikkerhet, gang/sykkel, avkjørsler mv.	200 mill.?

Hovedalternativer for «Karmøy-pakke»/fv 547

- Åkra Sør-Veakrossen som selvstendig bompengeprojekt med låneopptak og etterskuddsinnkreving:

 - Utgangspunkt: Gjenværende del 600'' + lang tunnel (estimat 210'').
 - Etterskuddsinnkreving gir lån og renter. Beregningsteknisk må det kalkuleres for totalt 1,2 mrd (ca 1 mrd bompenger).
 - I dag er ca 50 % av passeringene på Karmøy knyttet til trafikk fra Skudenes/Åkra. Innkrevingsnivået i dette området må i så fall 3-dobles.
- Bompengepakke med Åkra Sør-Veakrossen + forbedringer Veakrossen-Helganes.

 - Porteføljestyrt bompengepakke med parallellinnkreving reduserer behov for låneopptak.
 - Må ha prosjekter for å bygge hele perioden + tilfredsstillende nytteprinsippet i alle delområder med innkreving + «buffer» i etterkant av store prosjekter.
 - Vurderes å nærme seg 2 mrd. Dagens innkrevingsnivå på Karmøy må minst doubles.
- Forbedringer med utgangspunkt i dagens veg (porteføljestyrt bompengepakke med tiltak langs hele fv 547):

 - Vurderes å kunne bli min. 1 mrd. Kan i større grad tilpasses ut fra ambisjonsnivå.
 - Kan bli aktuelt å øke noe fra dagens innkrevingsnivå, men ser ikke ut til å være nødvendig å doble. Nytt forprosjekt vil gi bedre underlag.

Utredningsløp A: Utrede KMD-krav, planavklare Åkra Sør-Veakrossen

- Brev fra KMD april -21: Åkra Sør-Veakrossen er ikke godt nok utredet – må planlegge, utrede og sammenligne med kulvert/tunnel-alternativ.
- Vedtak i FU: Avklare hva som er nødvendig av utredninger (tid, kostnader, finansiering) for å tilfredsstille KMD-krav. Sak til SU i sept, bistand fra COWI.
- Parallell sak om å bevilge/forskuttere FK-planmidler.
- Hva må gjøres (krav fra KMD):
 - Avklare om det finnes et langt kulvert-/tunnelalternativ som kan gjennomføres.
 - Utrede konsekvenser etter dagens krav: Hydrologi, naturtyper/reservat, kartlegging av fugl. Kostnader og trafikkanalyse. Sammenligne med dagløsning/0-alternativ.
 - Avklare med KMD. Gå videre med regulering hvis aktuelt.
- Kan potensielt ta noen år før planavklaring(?) Går nærmere inn på dette i politisk sak til SU-FU-FT i september-oktober.

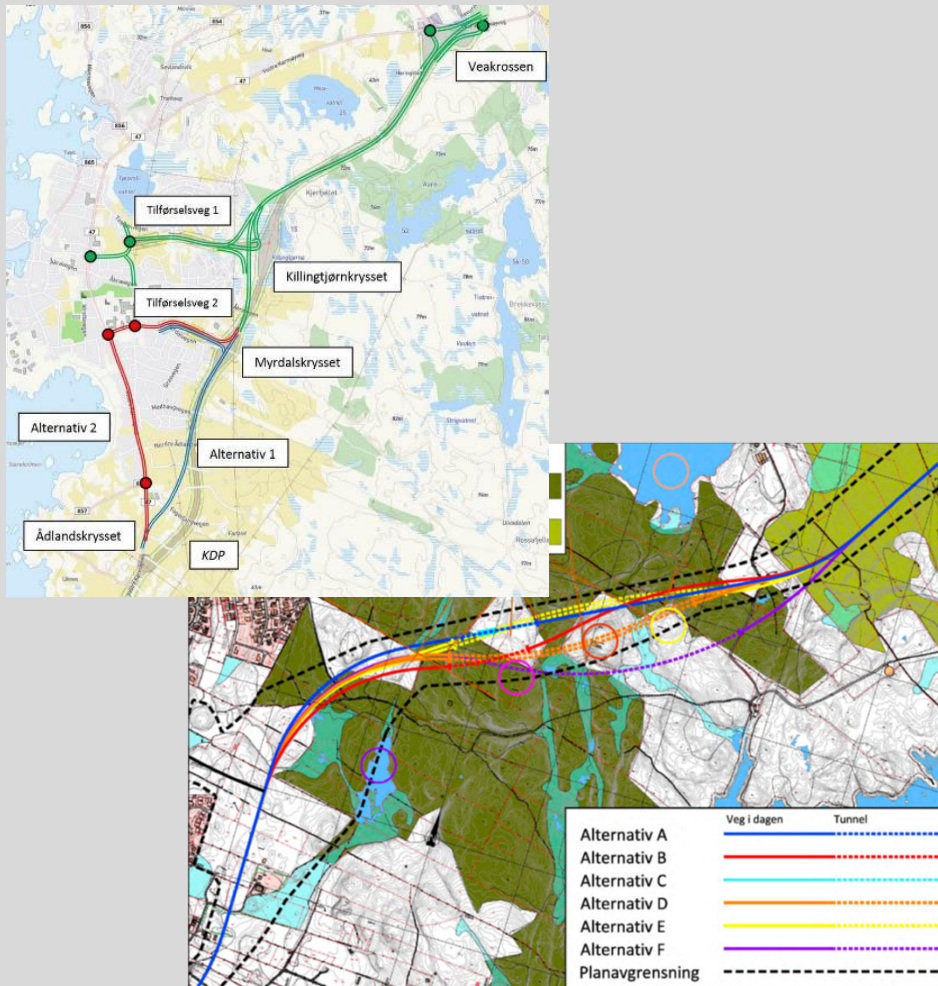
1. Finnes det et gjennomførbart kulvert/tunnel-alternativ?

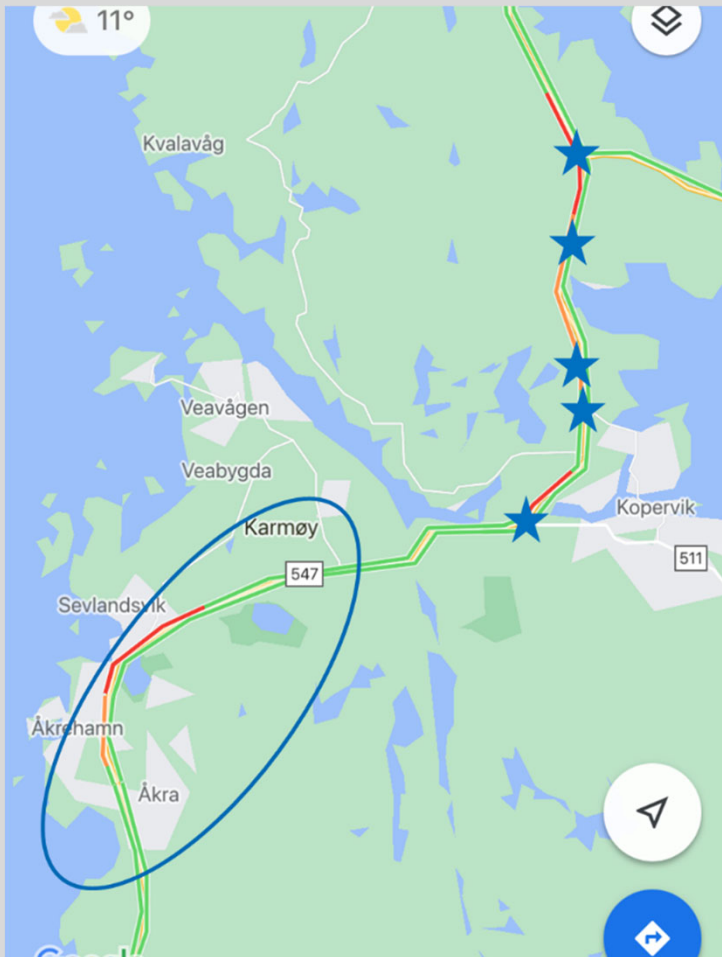
2. Planlegge kulvert/tunnel.

3. Konsekvens-utrede, trafikkanalyse, kostnader.

4. Avklare med KMD: Er det godt nok?

5. Reguleringsplan + behandling.





Områder i trafikkanalyser 2021.

Utredningsløp B: Forprosjekt for fv 547

- Bakgrunn: De store prosjektene på Karmøy har vist seg vanskelig å planavklare + finansiere.
- Foreløpige trafikkanalyser 2021 indikerer:
 - Åkra sentrum og Veakrossen: Prosjektene i dagens Haugalandspakke forventes å gi god trafikkavvikling + rom for vekst.
 - Veakrossen-Helganes: Mulig å håndtere både dagens trafikk og vekst langs dagens veg, men vil kreve betydelige utbedringer.
- Vedtak i fylkesutvalget om å «*utrede andre gode, men rimeligere og mer gjennomførbare løsninger for Fv547*». Helhetlig gjennomgang av ikke bare trafikkavvikling, men også trafiksikkerhet, avkjørsler, bo- og bymiljø, gang/sykkel.
- Innebærer ikke at det er tatt stilling til strategivalg, men skal framskaffe kunnskap om handlingsrom. Deretter konkludere om løsningsvalg:
 - Hvis alternativ 2: Grunnlag for å prioritere prosjekter Veakrossen-Helganes.
 - Hvis alternativ 3: Må eventuelt plan- og kostnadsavklares et prosjekt.
- Igangsettes 2021, forventet varighet inntil 1 år.

«Karmøy-pakke»/fv 547 - videre behandling og prosess

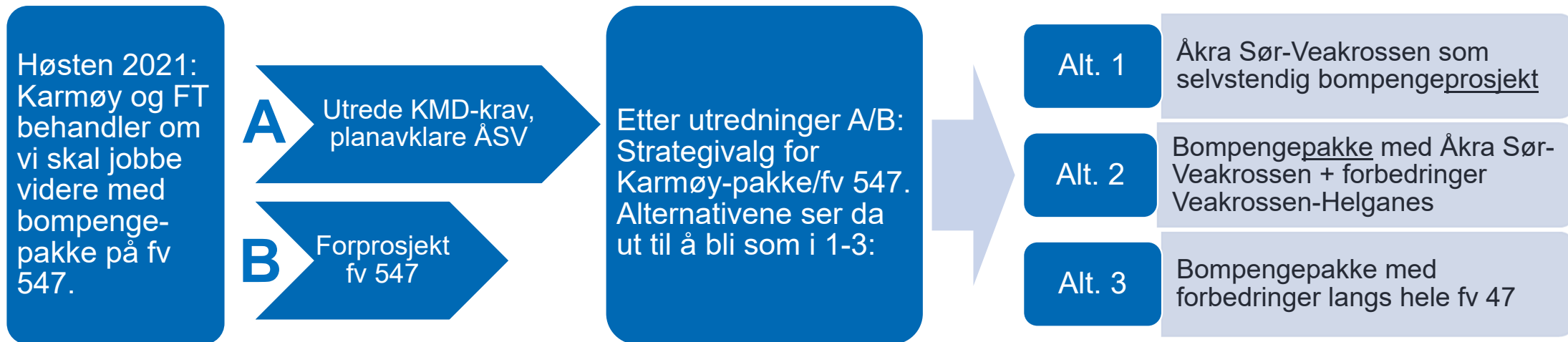
Behandling høsten 2021:

- Skal vi jobbe videre med en egen bompengepakke for Midt-Karmøy/fv 547?
- Signaler om akseptabelt bompengenivå? Andre signaler?

(Beslutning om alternativ 1-3 avventes til utredninger A/B er gjennomført. På grunn av KMD-krav kan vi ikke legge fram en pakke med Åkra Sør-Veakrossen nå – dette gir en utsettelse av «Karmøy-pakke/fv 547».)

Videre arbeid med to parallelle utredningsløp:

- A. Utrede iht. KMD-krav for Åkra Sør-Veakrossen. Sak til SU i september.
- B. Forprosjekt for hele fv 547, jf. FU-vedtak i juni («*utrede andre gode, men rimeligere og mer gjennomførbare løsninger for Fv547*»).





Nullvekstmålet:

I byområdene skal klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange.

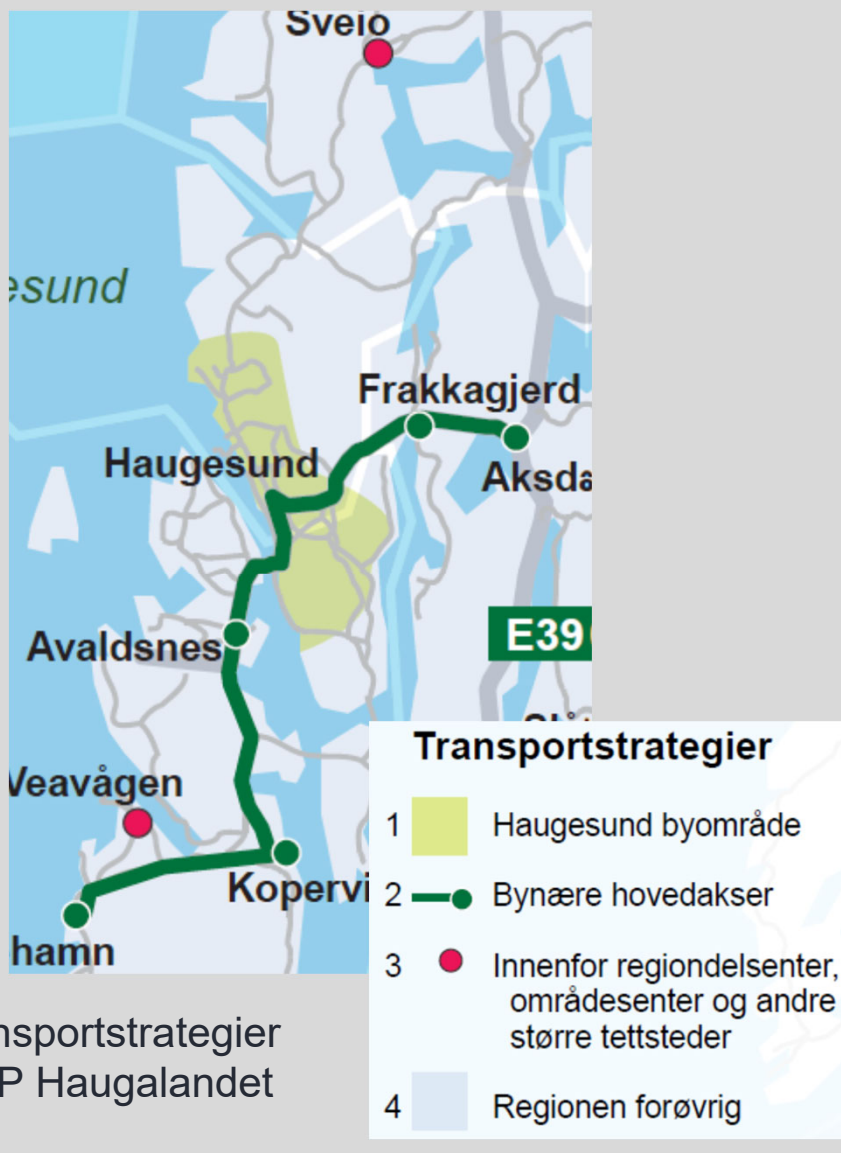
3. Bypakke for Haugesund og fastlands-Karmøy: NTP-ordning med krav til bypakke og nullvekstmål

Ny NTP-ordning med totalt 600 mill til fem byer over fire år:

- Tilskuddet krever at det etableres en bypakke
- Forpliktelse til nullvekstmål og tiltak innenfor egne ansvarsområder.

Diskusjonspunkter:

- Geografisk avgrensning av innkrevings-/tiltaks-/nullvekstområde
- Innretting av nullvekstmålet – hvilke bilreiser kan gjøres om til gang/sykkel/kollektiv?
- Karmsundgata – mange hensyn som skal ivaretas på en gang
- Prioritering av tiltak for å utvikle kollektivtransporten?
- «Miljøprofil» - omfang av veg vs. gang/sykkel/kollektiv
- Tiltak «innenfor egne ansvarsområder»

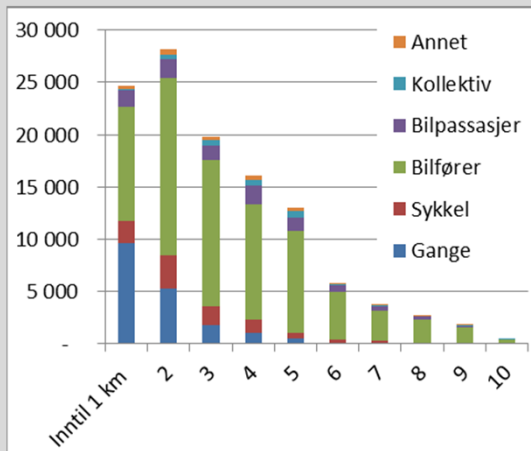


Transportstrategier i ATP Haugalandet

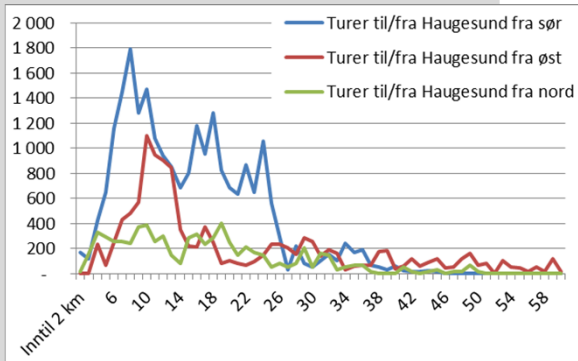
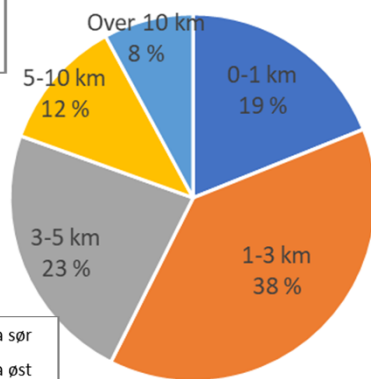
Geografisk avgrensning

- ATP og KVV: Nullvekst i byområdet Haugesund/fastlands-Karmøy
- Ny tilskuddordning med krav om bypakke – rettet mot mindre byområder og begrunnet med korte reiser
- Statens vegvesen anbefaler en bypakke «mest mulig begrensa til byområdet». Vil ikke legge inn prosjekter på E134 i bypakken.

Reiser internt i byområdet etter lengde og reisemiddel



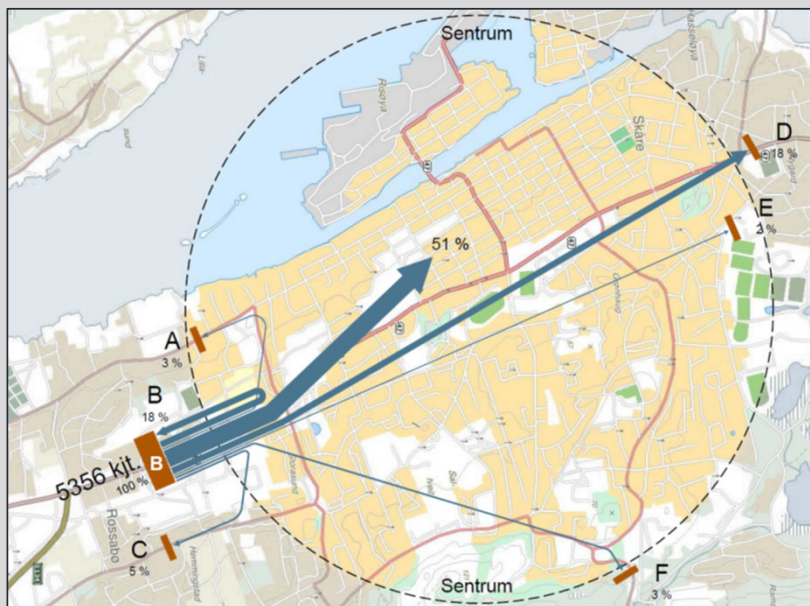
Reiselengde innbyggere i Haugesund (2011)



Daglige reiser inn/ut av byområdet

Innretting av nullvekstmålet: Hvilke bilturer kan lettest tas på annen måte?

- Gang- og sykkelandelen på Haugalandet er lav – også på korte reiser. Mange korte bilturer internt i byområdet kan skje ved gange eller sykling. Dette kan frigjøre kapasitet på vegnettet, frigjøre areal til byutvikling og redusere investeringsbehov.
- 70 % av personbilturene i byområdet er internt Haugesund og fastlands-Karmøy. Mer enn halvparten av disse er godt innenfor gang- og sykkelavstand (0-3 km). 80 % er kortere enn 5 km!
- Reisene inn/ut av byområdet er gjennomgående lengre og vanskeligere å gjøre om til gåing/sykling/kollektiv.
- Gåing og sykling ble pekt ut som hovedsatsing i KVVU for å oppnå nullvekstmålet.



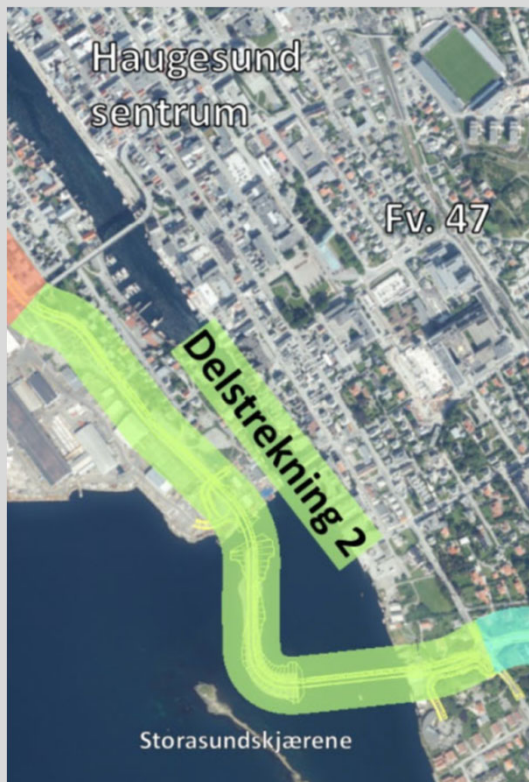
Karmsundgata – kryssende hensyn som må veies opp mot hverandre

- Hovedfunksjon: Atkomst til Haugesund sentrum. 50-60 % av trafikk på «fylkesvegdelene» til/fra sentrumsnære områder. Viktig for tilgjengelighet til regionsentret.
- Tidligere utredninger av kulvert/tunnel og «fjell-linje»/ omkjøringsveg lagt bort. Gjeldende kommuneplan ikke i tråd med nullvekstmål.
- Vurderes å ligge nær kapasitetsgrensen (siden 2004). Størst forsinkelser ved Storasundsgata og Flotmyr. Ny Risøy bru og Flotmyr-utbygging kan gi økt belastning.
- Flere «parallellveger» aktuelle for sykkeltiltak (Salhusvegen, Skjoldavegen, Rogalandsgata, Egils veg) – kan gi økt trafikk i Karmsundgata.
- Barrierevirkning for gående og syklende øst-vest. Stedvis dårlige gang-/sykkelforbindelser nord-sør.



Kan bli nødvendig å velge hvor mange og omfattende tiltak som skal gjennomføres:

1. Prioritere tyngre utvikling av en gitt delstrekning? Kan gi felt-/breddeutvidelse for alle kjøretøy/sambruk/kollektivfelt?
2. Prioritere flere mindre forbedringsprosjekter (punkt-/strekningsvis):
 - a. Utbedre enkelte kryss/rundkjøringer?
 - b. Framkommelighetstiltak for kollektivtransport?
 - c. Forbedre tverrforbindelser, redusere barriere for gående/syklende?
 - d. Langsgående gang-/sykkelforbindelser?
3. Mulighet for noe kombinasjoner?



Fotomontasje ny Risøy bru (Norconsult).

Ny Risøy bru kan bli største prosjekt i bypakken

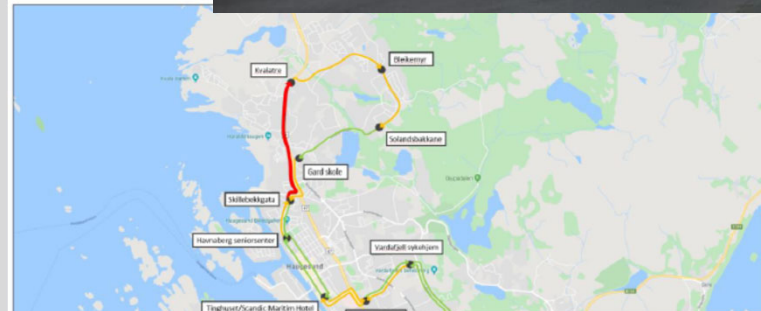
- Gjennomført forprosjekt for ny Risøy bru.
- Prisestimat: 4-600 mill., avhengig av løsning mht. brutype, lengde, gang/sykkel mv. Usikkerhet +/- 25 %.
- Også sett på tilkoblinger øst til Karmsundgata/ Spannavegen og nord til Garpaskjærskaien.
- Starte reguleringsplan til høsten – kritisk punkt for framdrift i bypakken. Forskutteringsavtale med samf.dep.



Videre forbedringer for kollektivtransporten

- God effekt av ruteomlegging 2016 og 10-kronersbillett
- Mulige tiltak for videre forbedring (men vil ikke være råd til alt):
 1. Oppgradere/prioritere kollektivakse gjennom sentrum (ønsker starte forprosjekt for trasé og tilrettelegging).
 2. Ulike tiltak for å oppgradere infrastruktur/forbedre framkommelighet på hovedrutene 201 og 202 (forprosjekt gjennomført 2020).
 3. Forbedre frekvens på hovedrutene (utredet ulike muligheter/nivå pr 2021)
 4. Terminalforbedringer, mobilitetspunkt.
 5. Eventuelt kollektivfelt på delstrekning i Karmsundgata.

FORSINKESKART RUTE 201 – ETTERMIDDAGSRUSH

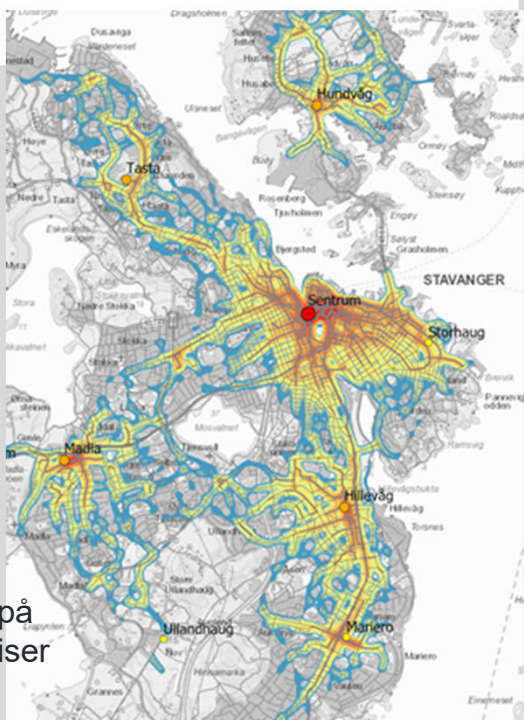
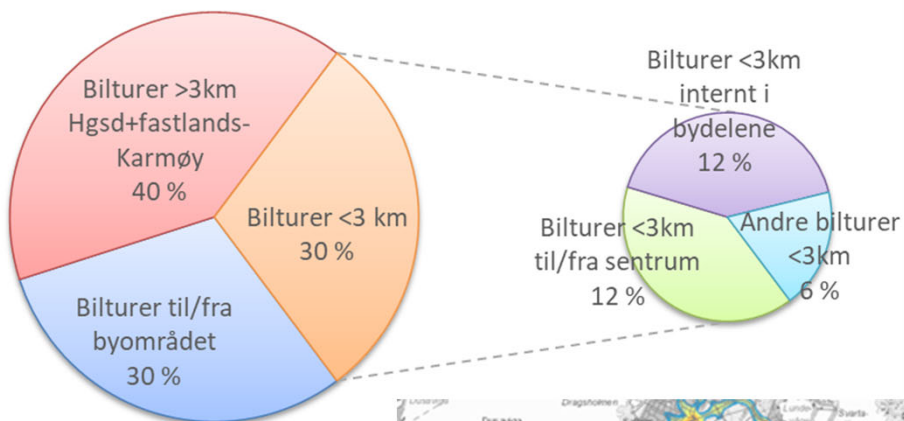


FORSINKESKART RUTE 202 – ETTERMIDDAGSRUSH



Forsinkelseskartlegging på hovedrutene 201 og 202

Daglige personbilturer i byområdet,
etter lengde og hvor de kommer fra

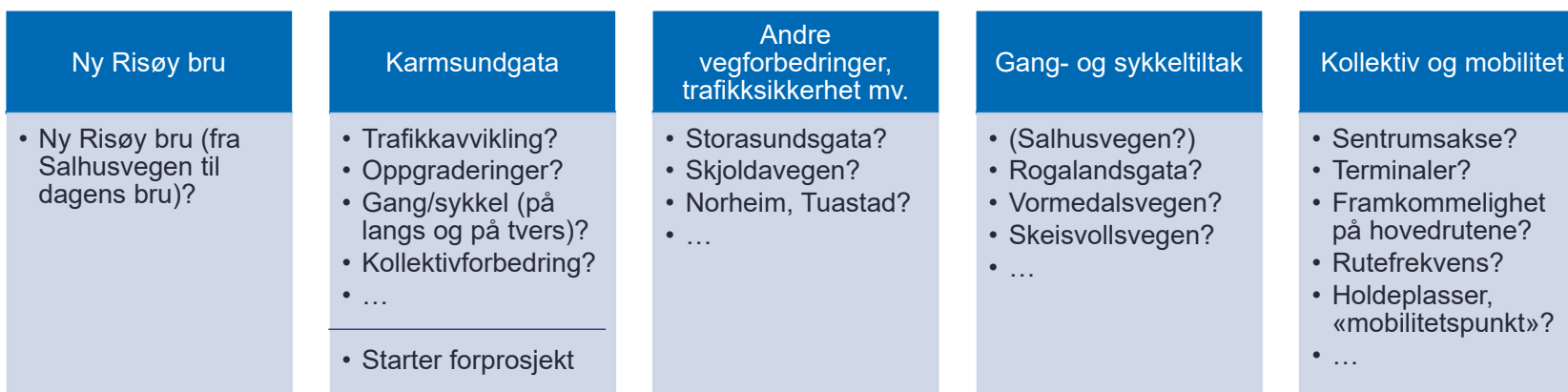


Sml. gangpotensiale på
arbeids- og servicereiser
i Stavanger

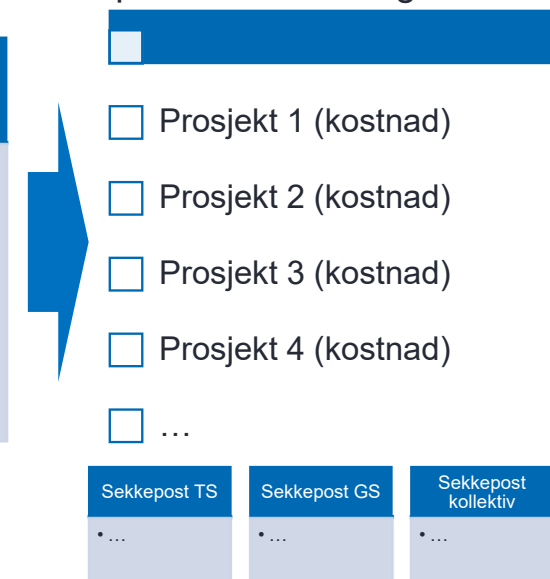
Gang- og sykkelforbindelser til/fra sentrum og lokalt i bydelene

- Størst potensiale for å øke gåing og sykling på korte reiser til/fra sentrum og internt i bydelene.
- Mye er utredet gjennom ATP, KVU, kommuneplaner, temaplaner, sykkelbyen mv.
- Lite «spesial-tilrettelegging» for sykling. Usammenhengende infrastruktur og systemskift.
- Mange konkrete planer og innspill fra kommunene.

Hovedelementer i bypakken – foreløpig illustrasjon som grunnlag for diskusjon med kommunene



Samlet prosjektliste i prioritert rekkefølge



Foreløpig skisse til elementer i ny bypakke	Grove og foreløpige tallstørrelser
Bomstasjoner	Ca 250 mill.
Ny Risøy bru	4-600 mill. (+/- 25%)
Karmsundgata	Hver av disse postene kan fort beløpe seg til noen hundre mill.
Andre vegforbedringer, trafikksikkerhet	
Gang- og sykkelforbindelser	
Kollektiv og mobilitet	
Andre tiltak	

Bypakke for Haugesund og fastlands-Karmøy: Videre behandling og prosess

Behandling høsten 2021:

- Skal vi jobbe videre med en egen bypakke for Haugesund og fastlands-Karmøy?
- Signaler om akseptabelt bompengenivå? Andre signaler?

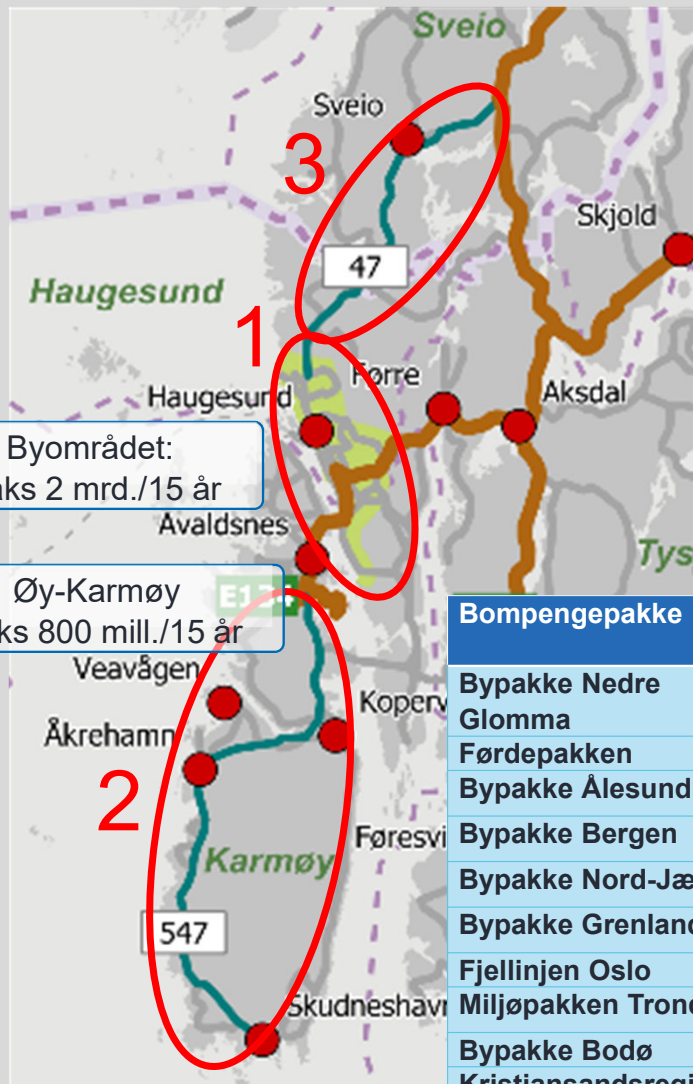
Plan- og utredningsarbeider framover:

- A. Regulere ny Risøy bru (plan- og kostnadsavklaring).
- B. Forprosjekt Karmsundgata (vurdere kryssende hensyn og ambisjonsnivå).
- C. Forprosjekt kollektivakse (kollektivprioritering/oppgradering gjennom sentrum)



Sak 7. Foreløpig om bompengnivå og samordning av takster

Foreløpig om bompengenivå



Byområdet:
Maks 2 mrd./15 år

Øy-Karmøy
Maks 800 mill./15 år

Bompengepakke	Ordinær takst gruppe 1
Bypakke Nedre Glomma	30
Førdepakken	30
Bypakke Ålesund	26
Bypakke Bergen	25*
Bypakke Nord-Jæren	23
Bypakke Grenland	23
Fjellinjen Oslo	18/22*
Miljøpakken Trondheim	16*
Bypakke Bodø	16
Kristiansandsregionen	14
Harstadpakken	13
Haugalandspakken	11

- Bompengenivå:
 - Lavere takster i Haugalandspakken enn i mange andre bompengepakker
 - Har tidligere diskutert takstøkning (dobling), men var situasjonsbetinget og for tidsbegrenset periode
 - Dagens takster vil ikke være nok til å løse alle behov. På den annen side er det mulig å oppnå forbedringer uten at takstene nødvendigvis må dobles.
 - Signaler fra kommunene?

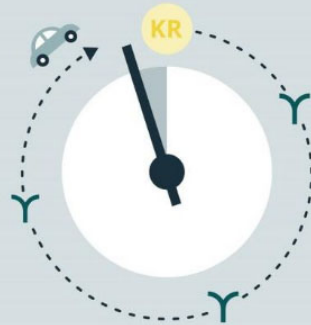
Foreløpig om samordning av takster

Sjekk prisen
på din reise



TIMESREGEL

Med AutoPASS betaler
du kun for én passering
i timen inne i Oslo



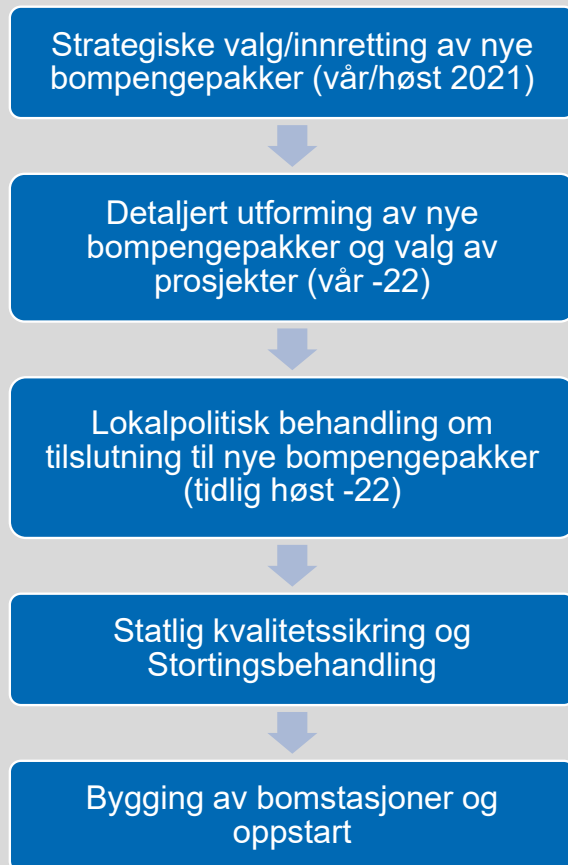
Samordning/felles timesregel:

- Ikke gitt det skal være felles timesregel på tvers av ulike pakker – frarådes fra SVV og Vegdirektoratet. Sml. også regjeringens ekspertutvalg.
- I tråd med nytteprinsippet at trafikantene betaler i de bompengepakke en har nytte av. Mulig å justere taksten tilsvarende ned dersom samlet innkrevingsnivå ikke skal økes.
- Felles timesregel vil gi relativt større inntektstap i mindre pakker med høy pendlingsandel (Sveio og deretter Karmøy). Bidrar på til å skjerme pendlere.

Innkrevingsretning(er):

- Envegs innkreving i Haugesund var basert på prosjektfordeling i dagens pakke – gir mindre innkreving for korte bilturer internt i byområdet enn reiser inn/ut fra Tysvær og Karmøy.
- Kan være aktuelt med samme innkrevingsretning for alle stasjoner innenfor samme pakke.

Sak 8. Videre arbeider og framdrift



Videre arbeid og framdrift

- Ikke lenge til 2023, oppstart 1. juli forutsetter optimal framdrift.
- Bypakke: Posisjonere for statlige tilskudd 2022-25. Reguleringsavklaring er kritisk punkt.
- Fv 547/Karmøy: Avvente valg om innretting/ambisjonsnivå. Utrede KMD-krav + forprosjekt fv 547 først. Deretter strategivalg og plan-/kostnadsavklaring.
- Haugesund nord/Sveio: Førland-Ekrene planavklart med H5. Kan omregulere til H1 og/eller oppdatere strekningsanalyse

Sak 9. Høring og medvirkning i 2021

Kommende møter:
Årshjul 2021

FK-behandling:

- SU 16. og 17/11
- FU 30/11
- FT 14-16/12

Nov/des-21

- FK-behandling
- Oppstart detaljering (når strategivalg er tilstrekkelig avklart)

Feb-21

- Utviklingsscenarier
- Oppspill utviklingsbehov
- Skisse til strategi-alternativer

Okt/nov-21

- Oppsummere tilbakemeldinger
- Orienter om FRM sin innstilling

April-21

- Prioritere utviklingsbehov
- Lande hvilke strategi-alternativer som skal utredes

Aug-21

- Strategi- og «samle-alternativer» ferdig utredet
- Måloppnåelse, konsekvenser, anbefaling

Juni-21

- Strategi-alternativer delvis utredet
- Skissere «samle-alternativer»

Kommunestyremøter:

- Karmøy 18. okt.
- Tysvær, Vindafjord, Etne og Bokn 26. okt.
- Sveio 1. nov.
- Haugesund 10. nov.

• Kommunestyremøter 18/10 – 10/11

• **Høringsfrist snarest!**

• **Skrivefrist samf.utvalg 28/10**

• Adm.k-gr 3/11, pol.ref-gr 11/11

• **Adm.k-gr 25/8, pol.ref-gr 9/9**

• **Venter med å sende anbefaling på høring til etter s-gr**

