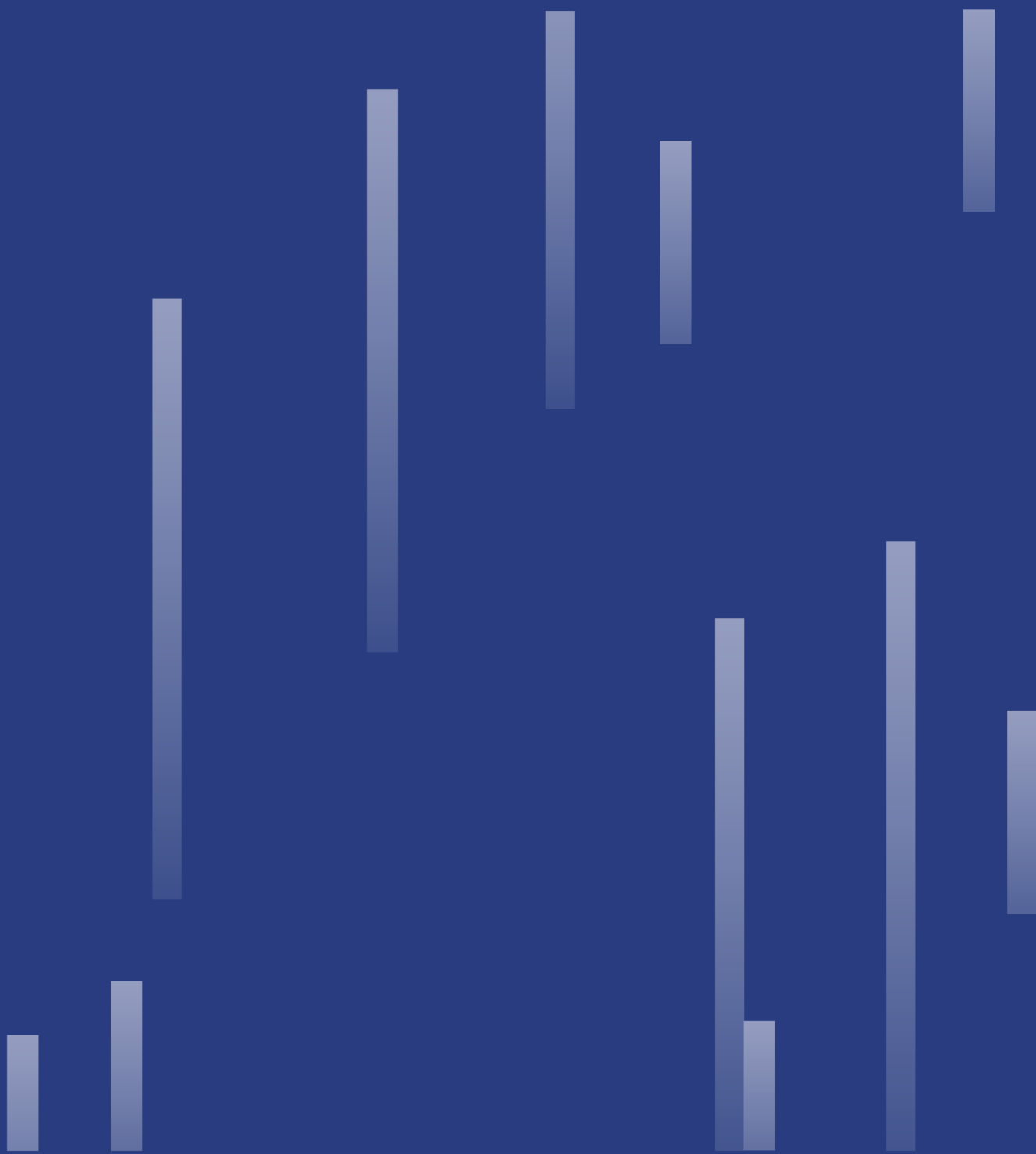


# Nye bompengepakker på Haugalandet

Undervegshøring til kommuner og statsetater høsten 2021



## 0. KORTVERSJON AV RAPPORTEN

### 0.1. Hva er denne rapporten?

#### Politisk forankring før arbeidet med nye bompengepakker på Haugalandet blir mer detaljert

Rogaland og Vestland fylkeskommuner og kommunene på Haugalandet har ønsket en politisk forankring av arbeidet med nye bompengepakker på Haugalandet – før arbeidet blir mer detaljert. Høsten 2021 er det derfor en høring til kommunene og statsetatene, der de blir bedt om å gi tilbakemeldinger på hvilke bompengepakker de ønsker å arbeide videre med, og noen rammer for dette. I dette notatet presenterer fagavdelingene i Rogaland og Vestland fylkeskommuner status i arbeidet pr. september 2021, hvilke muligheter og begrensninger som er for utforming av nye bompengepakker, og gir sine anbefalinger om videre arbeid. Før arbeidet fortsetter, ønsker fylkeskommunene at kommunene og statsetatene særlig gir tilbakemelding på:

#### Felles spørsmål til alle

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

#### E134 i Vindafjord og Etne

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

#### Bypakke

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

#### Karmøy/fv. 547

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

#### Haugesund nord-Sveio/fv. 47

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

Figur 0.1: Spørsmål som fylkeskommunene ønsker tilbakemelding på fra kommunene og statsetatene.

Etter høring til kommunene og statsetatene vil fylkestingene i Rogaland og Vestland behandle saken i desember 2021. Deretter vil fylkeskommunene og kommunene fortsette arbeidet med de bompengepakkene som blir valgt. De skal da se nærmere på alternative løsninger, vurdere aktuelle enkeltprosjekter, prioritere, beregne kostnader og takster mv. Når bompakke-forslagene er ferdige, vil de berørte kommunene og fylkeskommunene få saken til ny politisk behandling.

## 0.2. Kommunene og fylkeskommunene har vedtatt å planlegge nye bompengepakker

### Felles vedtak i 2019 om å utarbeide nye bompengepakker på Haugalandet

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

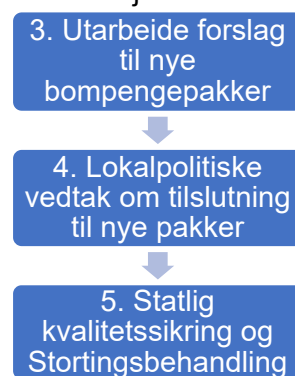
1. Bypakke/by- og tettstedspakke for byområdet og eventuelt andre tettsteder.
2. Egen bompengepakke for fylkesveg 547 på Karmøy.
3. Egen bompengepakke for fylkesveg 47 i Haugesund nord/Sveio.
4. Statlige bompengeprosjekter på E134 og E39.

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

### Regionalt samarbeid om nye bompengepakker

Rogaland og Vestland fylkeskommuner, kommunene på Haugalandet, Statens vegvesen og Statsforvalteren samarbeider om å forberede nye bompengepakker. Arbeidet skjer i flere faser:

- I perioden 2020-2022 utarbeides forslag til hvordan de nye bompengepakkene på Haugalandet skal være:
  - Først må geografisk inndeling og avgrensning av bompengepakkene, innretting og ambisjonsnivå bestemmes.
  - Deretter utformes pakkene mer detaljert – det velges ut enkelt-prosjekter og utarbeides nødvendig dokumentasjon.
- Når bompakke-forslagene er ferdige, må de berørte kommunene og fylkeskommunene vedta om de vil slutte seg til de bompengepakkene eller ikke.
- Til slutt blir saken sendt til sentrale myndigheter for kvalitetssikring og stortingsbehandling.



Figur 0.2: Prosess for nye bompengepakker på Haugalandet.

### Hvorfor trenger vi nye bompengepakker på Haugalandet?

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

Nasjonalt, regionalt og lokalt i kommunene er det vedtatt politiske mål for transportutvikling. På Haugalandet vurderes det som særlig viktig å styrke ressursene for å komme lengre med:

- Attraktive by- og tettstedssentre med korte avstander og god tilgjengelighet.
- Mer gåing, sykling og kollektivtransport.
- Tilgjengelighet for næringstransport og logistikk/varelevering.
- Tilgjengelighet til regionale funksjoner og arbeidsmarked, redusere forsinkelser.
- Trafikksikkerhet, særlig for myke trafikanter.

Planlegging og valg av prosjekter må også ta hensyn til:

- God ressursutnyttelse, mer infrastruktur for pengene.
- Gjennomførbarhet og forutsigbarhet.
- Robusthet med tanke på framtida.
- Ivareta landbruksjord, naturverdier, friluftsområder, kulturminner og andre arealverdier.
- Ivareta og forbedre by- og tettstedsmessige kvaliteter.

### 0.3. Anbefaling om tre bompengepakker på fylkeskommunalt/kommunalt vegnett. Store statlige prosjekter på E134/E39 kan komme når de er klar.

Da kommunene og fylkeskommunene i 2019 vedtok å utarbeide nye bompengepakker, var det en forventning om å finansiere oppgraderinger i store deler av regionen parallelt. For de store prosjektene på E134 og E39 ligger imidlertid bompengeskaping litt lenger fram i tid, og dette har gjort at spørsmålet om den regionale «bompakke-inndelingen» har kommet opp på nytt.

#### Forutsetningene for en felles, regional bompengepakke er ikke på plass

En fordel med dagens Haugalandspakke, var at den ga rom for å finansiere prosjekter av en viss betydning i hele regionen. Siden den gang har det kommet strengere krav til plan- og kostnadsavklaringer som skal styrke gjennomførbarhet og kostnadskontroll i nye bompengepakker. Store prosjekter på E134 og E39 må ha vedtatt reguleringsplan og avsatt finansiering i NTP, og også for pakker med mindre, statlige utbedringsprosjekter, skal statlig finansiering være avklart. Disse kravene er ikke tilfredsstillende for Haugalandet, og forutsetningene for å fremme en regional fellespakke med statlige prosjekter på E134 og E39 er dermed ikke på plass nå.

En eventuell regional fellespakke kunne for øvrig også fått utfordringer med ulike transportpolitiske prioriteringer innad i regionen og med porteføljestyrt av store statlige prosjekter. En eventuell fellespakke uten prosjekter (og innkreving) på E134 og E39 ville hatt begrenset inntektsgrunnlag i indre deler av regionen, og dermed også begrenset mulighet til å finansiere prosjekter der.

#### Anbefaling om tre bompengepakker på fylkeskommunalt og kommunalt vegnett

Fagavdelingene i fylkeskommunene anbefaler derfor at fylkeskommunene og kommunene går videre med tre bompengepakker på fylkeskommunalt og kommunalt vegnett, jf. vedtaket fra 2019:

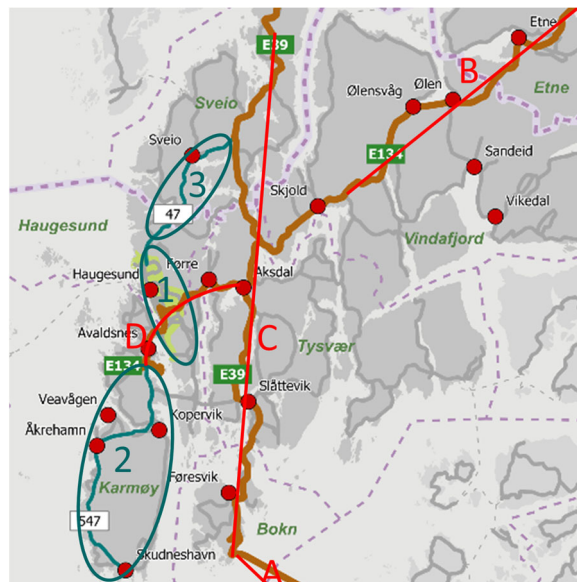
1. Bypakke for Haugesund/fastlands-Karmøy.
2. Bompengepakke med utgangspunkt i fv. 547 på Karmøy.
3. Bompengepakke med utgangspunkt i fv. 47 i Haugesund nord/Sveio.

Videre arbeid med disse bompengepakkene er nærmere beskrevet nedenfor.

#### Statens vegvesen planlegger store utbyggingsprosjekter på E134 og E39

Det statlige vegnettet på Haugalandet består av E134 og E39. Statens vegvesen arbeider med flere store prosjekter i regionen, og disse har kommet ulikt langt i planleggingen:

- A. E39 Rogfast: Prosjektet er under bygging. Planlagt bompengeperiode 2031-50. Forventet takst kr 392,- for lette kjøretøy.
- B. E134 Bakka-Solheim: Kommunedelplan vedtatt i 2015. I NTP-behandlingen hadde et flertall på Stortinget merknader om oppstart i 2022-27. Beløpene er ikke tilstrekkelig for fullfinansiering. Neste skritt er at Statens vegvesen må få klarsignal til å utarbeide reguleringsplan.
- C. E39 Bokn-Hope: Statens vegvesen starter kommunedelplanarbeid høsten 2021.
- D. E134 Helganes-Aksdal/Karmsund bru: Neste skritt er at Statens vegvesen må få klarsignal til å utarbeide kommunedelplan, før prosjektet kan komme inn i NTP.



Figur 0.3: Faglig anbefaling om bypakke og bompengepakker på fv. 547 og fv. 47. Store prosjekter på E134 og E39 kan komme etter hvert som de blir ferdig planlagt og finansiert.

De nye prosjektene på E134 og E39 ligger et stykke fram i tid, men kan likevel bli fremmet mens bypakke og bompengepakker på fv. 547 og fv. 47 fortsatt pågår. Det må da vurderes om det blir nødvendig med tilpassinger i bypakke og bompengepakker på fv. 547 og fv. 47 for å unngå at samlet bompengebelastning i regionen blir for høy.

## 0.4. Videre arbeid med bypakke og bompengepakker på fv. 547 og fv. 47

### 1. Bypakke med nullvekstmål for byområdet Haugesund/fastlands-Karmøy

I 2019 ble det fremmet et forslag om en by- og tettstedspakke som omfattet både byområdet Haugesund/fastlands-Karmøy og flere andre tettsteder i regionen. Dette har blitt vanskeligere etter vedtaket om egne bompengepakker på fv. 547 og fv. 47, ny tilskuddsordning i NTP med krav om bypakke, og Statens vegvesen sin anbefaling om at bypakken avgrenses til byområdet. Fagavdelingene i fylkeskommunene oppfatter derfor at intensjonen om å finansiere prosjekter i flere tettsteder må håndteres gjennom ulike kanaler – en bypakke med utgangspunkt i byområdet Haugesund/fastlands-Karmøy, egne bompengepakker for Karmøy/fv. 547 og for Haugesund nord-Sveio/fv. 47, mens prosjekter i andre tettsteder finansieres med ordinære budsjettmidler.

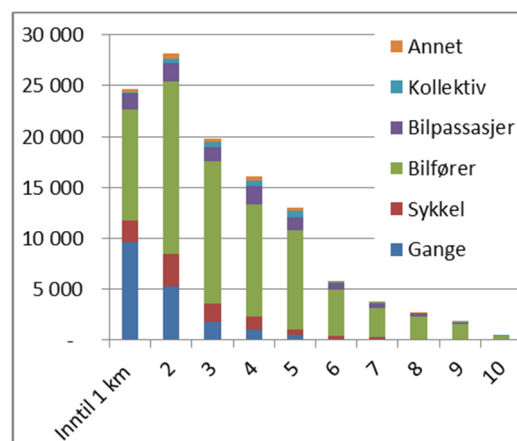
For arbeidet med bypakken, er det sentralt å avklare om den skal innrettes for å få statlige midler til gang-, sykkel- og kollektivtiltak fra den nye tilskuddsordningen for mellomstore byområder i NTP.

Haugesund/fastlands-Karmøy er ett av fem byområder som er aktuelle, og kommunene har sammen med Rogaland fylkeskommune arbeidet for en slik ordning i flere år. Kommunene og fylkeskommunen må i så fall forplikte seg til nullvekst i personbiltransport og til å gjennomføre egne tiltak. Av det kommunene kan påvirke, vil arealbruk og parkeringspolitikk ha stor betydning. Fagavdelingen i Rogaland fylkeskommune anbefaler at bypakken innrettes mot den nye tilskuddsordningen. Mål om nullvekst i byområdet er allerede lagt til grunn på nasjonalt nivå og i regionalt og kommunalt vedtatte planer, og det kan være viktig å få «en fot innenfor» i statlige tilskuddsordninger.



Figur 0.4: Haugesund kommune, Karmøy kommune og Rogaland fylkeskommune har lenge arbeidet for å oppnå statlige tilskudd til miljøvennlig bytransport.

Det må også avklares geografisk avgrensning av bypakken og hvilke kommuner som skal delta. Fagavdelingen mener at det er innenfor det sammenhengende byområdet Haugesund/fastlands-Karmøy at det ligger best til rette for en transportpolitikk med nullvekstmål - fordi det der er mer kompakt arealbruk, kortere avstander og flere reiser som er mulig å gjennomføre uten bil. Avstandene til bolig- og arbeidsplasskonsentrasjonene i resten av Karmøy, i Tysvær og Sveio er betydelig lengre og forutsetningene for en transportpolitikk basert på nullvekstmålet ikke de samme. Det vises også til Statens vegvesens anbefaling om at bypakken avgrenses mest mulig til byområdet og til fylkeskommunal og kommunal infrastruktur – det vil si at SVV i denne omgang ikke går inn for at bypakken skal omfatte tiltak på E134.



Figur 0.5: Personreiser internt i byområdet Haugesund/fastlands-Karmøy, etter reiselengde og reisemiddel<sup>1</sup>.

På dette stadiet i prosessen er det ikke nødvendig å ta stilling til konkrete prosjekter i bypakken, men i det videre arbeidet bør det diskuteres blant annet ambisjonsnivå i Karmsundgata, utbedringsprosjekter på vegnettet for øvrig, tilrettelegging for gående og syklende, og videre utvikling av kollektivtransporten. Både Haugesund og Karmøy kommune har administrativt arbeidet med flere prosjekter som kan være aktuelle. Sammen med Rogaland fylkeskommune planlegges det også to «mulighetsstudier» for å se nærmere på tiltak i Karmsundgata og på kollektivforbedringer.

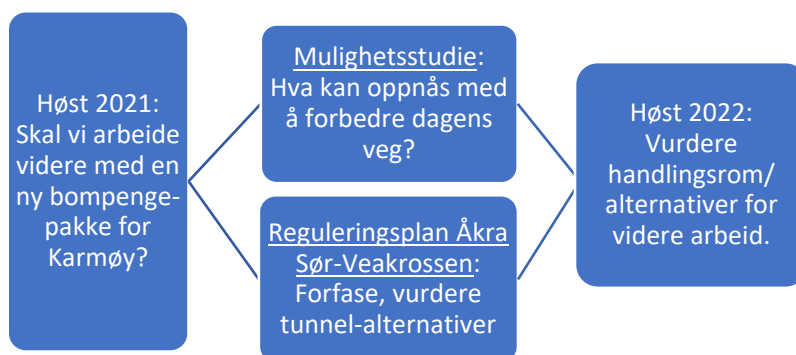
<sup>1</sup> Reisevaneundersøkelse Haugalandet 2011.



## 2. To-delt utredningsløp på Karmøy – deretter valg om ambisjonsnivå/innretting

På Karmøy er de to store prosjektene på fv. 547 – Åkra Sør-Veakrossen og Veakrossen-Helganes ikke planavklart, og det gjenstår en del arbeid før reguleringsplaner eventuelt kan ferdigstilles. Det er derfor ikke anledning nå til å fremme en bompengepakke der et av disse prosjektene inngår.

Fylkesutvalget i Rogaland har vedtatt å se nærmere på mulighetene for å forbedre dagens fv. 547, og om det kan finnes en framtidrettet løsning for Karmøy som er rimeligere og enklere å gjennomføre enn å bygge helt ny veg. Innledende arbeider indikerer at det kan være mulig å løse de trafikale utfordringene på fv. 547 ved å utbedre enkeltvis kryss og delstrekninger, men det er nødvendig med en grundigere og mer helhetlig gjennomgang.



Figur 0.6: To parallelle plan- og utredningsløp for fv. 547, før valg om innretting/ambisjonsnivå for en ny bompengepakke på Karmøy.

Fylkesutvalget har samtidig bedt om en klargjøring av hvordan reguleringsplanen for Åkra Sør-Veakrossen kan fullføres. Fylkesrådmannen har estimert at et slikt arbeid kan ta 2,5 – 3 år. Dersom dette settes i gang, vil det gi to parallelle plan- og utredningsoppdrag for fv. 547 – med mulighetsstudie for dagens veg og regulering av omkjøringsvegen. I løpet av 2022 kan både mulighetsstudien for dagens veg være ferdigstilt, og en forfase i reguleringsarbeidet avsluttet. Det kan da ligge til rette for å se nærmere på ambisjonsnivå/innretting for en bompengepakke på Karmøy. Så langt ser det ut til at de mest aktuelle alternativene da kan være:

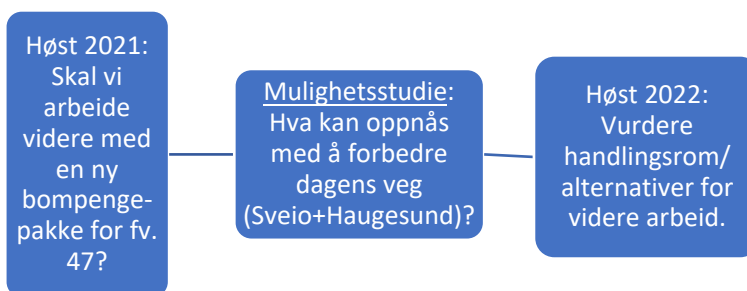
1. Åkra Sør-Veakrossen som enkeltstående utbyggingsprosjekt.
2. Bompengepakke med Åkra Sør-Veakrossen + utbedringsprosjekter.
3. Bompengepakke med utbedringsprosjekter langs dagens fv. 547.

Det er gjort en foreløpig vurdering av kostnader og bompengebelastning i de tre alternativene: Basert på siste kostnadsestimat, anslås det at Åkra Sør-Veakrossen som enkeltstående utbyggingsprosjekt kan gi en 3-dobling av bompengebelastningen for Skudenes- og Åkra-trafikken. Dersom det etableres en større bompengepakke for også å få med utbedringsprosjekter langs dagens veg, kan det gi en «2,5-dobling» av bompengebelastningen på Karmøy. I tillegg kan Karmøybuen også måtte betale i en ny bypakke ved reiser til Haugesund/fastlands-Karmøy. Alternativ 3 med utbedring av dagens veg kan enklere tilpasses lokalt ambisjonsnivå og akseptabelt bompengenivå, men også i dette tilfellet kan det bli aktuelt med noe økning i det lokale bompengenivået.

## 3. Anbefaler å utrede forbedringer langs dagens fv. 47 og utsette valg om ambisjonsnivå

Utbygging av en ny veg fra Haugesund til Ekrene i Sveio, slik det er planlagt i dagens Haugalandspakke, forutsetter en ganske betydelig økning av bompengebelastningen på fv. 47. Så langt er det ikke ordentlig undersøkt om det i stedet kan være aktuelt å forbedre dagens veg, og om utbedringer på enkelt-punkter og delstrekninger kan gi en tilstrekkelig framtidrettet løsning. I 2015 ble det laget en strekningsanalyse for Sveio-siden, men fagavdelingene i fylkeskommunene anbefaler at analysen oppdateres dersom den skal være grunnlag for å identifisere og prioritere prosjekter i en ny bompengepakke. På Haugesund-siden finnes det ingen tilsvarende studie av dagens fv. 47, siden strategien til nå har vært å bygge helt ny veg.

Fylkesadministrasjonene anbefaler å gjøre en samlet vurdering av hva som kan oppnås med forbedringer langs dagens fv. 47 - både i Haugesund og Sveio. Parallelt oppdateres reguleringsplanen for Fagerheim-Ekrene med vedtatt standard. Når dette er gjennomført, vil hovedalternativene for en ny bompengepakke på fv. 47 være bedre belyst, og det blir lettere å ta stilling til innretning/ambisjonsnivå.



Figur 0.7: Anbefaling om å utrede forbedringer langs dagens veg, før valg om innretning/ambisjonsnivå for en ny bompengepakke for Haugesund nord-Sveio/fv. 47.

Arbeidene antas å være gjennomført i løpet av 2022, og valg om innretning/ambisjonsnivå kan da tas opp på nytt. Så langt ser det ut til at de mest aktuelle alternativene vil være:

1. Førland-Ekrene som enkeltstående utbyggingsprosjekt.
2. «Utbedringspakke» for fv. 47 med utgangspunkt i dagens veg.
3. Inkludere (Haugesunds-delen av) fv. 47 i bypakken.

Alternativt er det også mulig allerede nå å gå inn for at Førland-Ekrene skal bygges ut som et enkeltstående prosjekt. Ved utbygging av hele strekningen, kan imidlertid bompengebelastningen tur-retur Sveio-Haugesund bli omtrent seks ganger høyere i dag (medregnet betaling i bypakken), og fire ganger høyere dersom bare halve strekningen bygges (Førland-Vikse eller Vikse-Ekrene).

### Samlet bompengebelastning blir høy dersom tidligere ambisjoner skal realiseres fullt ut

Gjennom de siste årene har fylkesvegnettet på Haugalandet vært planlagt med et betydelig ambisjonsnivå. Dersom dette skal realiseres fullt ut, vil bompengenivået i nye bompengepakker på Haugalandet bli en god del høyere enn i dag og gi betydelig bompengebelastning for trafikantene. Dette kan gjøre det vanskeligere å innføre bompengeneinnkreving til de store statlige prosjektene E134 Bakka-Solheim, E39 Bokn-Hope og E134 Helganes-Aksdal/Karmsund bru. Dette kan ha særlig betydning for E134 Helganes-Aksdal/ Karmsund bru, som i stor grad har de samme trafikantene som bypakke og bompengepakke på Karmøy. Statens vegvesen har derfor etterspurt en tilbakemelding om fylkeskommunene og kommunene vil planlegge for at det kan komme en rimelig bompengeneinnkreving til dette prosjektet, og signalisert at det kan ha betydning for oppstart av kommunedelplan. Samlet bompengebelastning i regionen må være utredet før den første av bompengepakkene ferdigstilles, og det må være klarlagt om det kan foregå bompengeneinnkreving til flere pakker/prosjekter parallelt, eller om pakkene kan komme til å «konkurrere» om inntektene.

### Oppsummert om anbefalinger for nye bompengepakker på Haugalandet

- Kommunene og fylkeskommunene arbeider videre med en bypakke + egne bompengepakker på Karmøy/fv. 547 og Haugesund nord-Sveio/fv. 47.
- Samlet bompengebelastning utredes når nye bompengepakker blir mer detaljert utformet. I stortingsproposisjonene beskrives muligheter for at det kan komme bompengeneinnkreving til de store statlige prosjektene når de er klare, herunder E134 Helganes-Aksdal/Karmsund bru.
- Eventuelle bompenger på E134 i Vindafjord og Etne innrettes mot Bakka-Solheim.
- Bypakken innrettes mot ny tilskuddsordning med statlig avtale og nullvekstmål for personbiltransport.
- Bypakken avgrenses geografisk til Haugesund/fastlands-Karmøy.
- For fv. 547 på Karmøy lages det en mulighetsstudie for utbedring av dagens veg og gjennomgås alternativer for Åkra Sør-Veakrossen, før valg om innretning/ambisjonsnivå.
- For fv. 47 i Haugesund nord-Sveio lages det en mulighetsstudie for utbedring av dagens veg, før valg om innretning/ambisjonsnivå.

Figur 0.8: Oppsummering av anbefalinger om videre arbeid med nye bompengepakker på Haugalandet.





# INNHold

0.	KORTVERSJON AV RAPPORTEN.....	2
0.1.	Hva er denne rapporten? .....	2
0.2.	Kommunene og fylkeskommunene har vedtatt å planlegge nye bompengepakker .....	3
0.3.	Anbefaling om tre bompengepakker på fylkeskommunalt/kommunalt vegnett. Store statlige prosjekter på E134/E39 kan komme når de er klar. ....	4
0.4.	Videre arbeid med bypakke og bompengepakker på fv. 547 og fv. 47.....	5
1.	BAKGRUNN OG PROSESS FOR NYE BOMPENGEPAKKER.....	11
1.1.	Kommunene og fylkeskommunene har vedtatt å utarbeide nye bompengepakker.....	11
1.2.	Proessen med planlegging og behandling av nye bompengepakker .....	12
1.3.	Hva ber vi kommunene og statsetatene gi tilbakemelding på nå? .....	14
2.	HVORFOR TRENGER VI NYE BOMPENGEPAKKER PÅ HAUGALANDET? .....	16
2.1.	Hva skjer hvis det ikke blir noen ny bompengepakke på Haugalandet? .....	16
2.2.	Transportutvikling og transportutfordringer på Haugalandet .....	17
2.3.	Hvordan vil transportutviklingen i framtida bli? .....	18
2.4.	Klarer vi å nå målene i transportpolitikken? .....	20
2.5.	Hva blir de viktigste behovene som nye bompengepakker må håndtere?.....	21
3.	VURDERINGER OM BOMPENGEPAKKER OG -PROSJEKTER PÅ HAUGALANDET .....	22
3.1.	Forutsetningene for en felles, regional bompengepakke er ikke på plass .....	22
3.2.	Gå videre med en bypakke og egne bompengepakker på fv. 547 og 47 .....	24
3.3.	De store statlige prosjektene på E134 og E39 kommer når de er klare .....	25
3.4.	Investeringer i områder uten bompenger finansieres med budsjettmidler .....	26
4.	VIDERE ARBEID MED BYPAKKE.....	28
4.1.	Skal bypakken innrettes mot statlig avtale og nullvekstmål? .....	28
4.2.	Hvordan skal bypakken avgrensnes geografisk? .....	29
4.3.	Andre tema i bypakken som bør tas opp neste år .....	30
5.	VIDERE ARBEID MED BOMPENGEPAKKE PÅ KARMØY/FV. 547 .....	32
5.1.	To-delt utredningsløp for Karmøy/fv. 547, deretter valg om innretting.....	32
5.2.	Kan bli tre alternativer på Karmøy/fv. 547 når utredningene er gjort .....	34
6.	VIDERE ARBEID MED BOMPENGEPAKKE FOR HAUGESUND NORD-SVEIO/FV. 47.....	36
6.1.	Anbefaling om først å utrede forbedringer langs dagens veg .....	36
6.2.	Kan bli tre alternativer for fv. 47 når utredning av dagens veg er gjort .....	37
6.3.	Alternativt: Allerede nå bestemme utbygging av Førland-Ekrene .....	38
7.	FORELØPIGE VURDERINGER OM BOMPENGENIVÅ OG INNKREVINGSSYSTEM .....	39
7.1.	Handlingsrom ved videreføring av dagens innkrevingsnivå .....	39
7.2.	Krevende å realisere tidligere ambisjoner for vegnettet.....	40
7.3.	Innkrevningssystemet for nye bompengepakker må planlegges på nytt.....	41
	VEDLEGG.....	43
	Vedlegg 1: Saksdokumenter.....	43
	Vedlegg 2: Hva er bompenger og bompengepakker?.....	44
	Vedlegg 3: Behov og prioritering av transportformer i ATP Haugalandet .....	48
	Vedlegg 4: Behov og mål i KVV Haugesund .....	49



# 1. BAKGRUNN OG PROSESS FOR NYE BOMPENGEPAKKER

## 1.1. Kommunene og fylkeskommunene har vedtatt å utarbeide nye bompengepakker

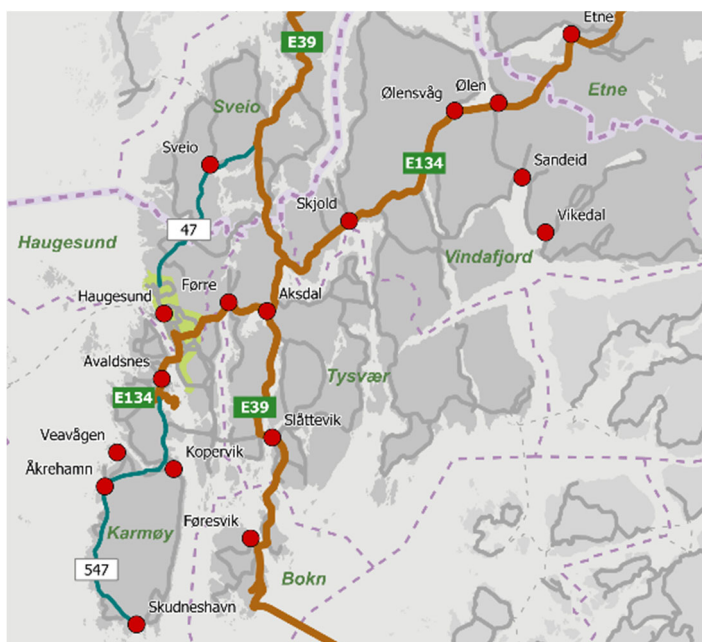
### Felles «prinsippvedtak» i 2019 om å utarbeide nye bompengepakker

Våren 2019 gjorde kommunene på Haugalandet og Rogaland og Hordaland fylkeskommuner felles vedtak om å utarbeide forslag til nye bompengepakker som kan starte opp når dagens Haugalandspakke går ut sommeren 2023:

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

Vedtaket innebærer at kommunene og fylkeskommunene har gitt klarsignal til å utarbeide forslag til nye bompengepakker. De har imidlertid ikke forpliktet seg til å delta i de nye bompengepakkene ennå – dette skal de først ta stilling til når bompengepakkene er ferdig utarbeidet. Vedtaket betyr i tillegg at kommunene og fylkeskommunene ikke tar sikte på en regional fellespakke på Haugalandet slik som i dag, men at de vil skille mellom:

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



Figur 1.1: Det statlige vegnettet på Haugalandet er E134 og E39 (rødbrunt), mens fv. 547 på Karmøy og fv. 47 i Haugesund nord/Sveio (blågrønt) er fylkeskommunale.

### Regionalt samarbeid om å forberede nye bompengepakker

Rogaland og Vestland fylkeskommuner, kommunene på Haugalandet, Statens vegvesen og Statsforvalteren samarbeider om å forberede nye bompengepakker gjennom en koordineringsgruppe på administrativt nivå og en politisk referansegruppe med ordførere og fylkespolitikere. I tillegg har det vært dialogmøter og informasjon overfor kommunene enkeltvis. Fylkeskommunene er vegeier for mye av vegnettet som står sentralt i nye bompengepakker på Haugalandet og har koordinert det faglige arbeidet. Kommunene har ansvar for lokalt vegnett og vedtar kommunedelplaner og reguleringsplaner for nye vegprosjekter. Statens vegvesen er statlig fagmyndighet på transportsiden og skal senere kvalitetssikre de nye bompengepakkene før behandling i Stortinget. Statsforvalteren er statlig fagmyndighet på arealsiden og gir uttaler i plansaker.

## 1.2. Prosessen med planlegging og behandling av nye bompengepakker

### Fem faser for nye bompengepakker

Proessen for utarbeiding og behandling av nye bompengepakker på Haugalandet skjer i fem faser, jf. figur 1.2:

1. Fase 1 ble gjennomført på Haugalandet i 2017-18, da det ble lagt fram et diskusjonsgrunnlag<sup>2</sup> og en prinsippsak til politisk behandling<sup>3</sup>.
2. I 2019 ble det gjort lokalpolitiske vedtak som ga klarsignal til å utarbeide nye bompengepakker.
3. I perioden 2020-2022 arbeides det med å utforme forslag til nye bompengepakker:

- A. I første omgang diskuteres rammer/ strategier for de nye bompengepakkene. Det vurderes framtidig utvikling og behov, hvilke pakker som kan være aktuelle, geografisk avgrensning, innretning og ambisjonsnivå mv. Arbeidet så langt er sammenfattet i denne rapporten.
- B. Når strategier/rammer for nye bompengepakker på fylkeskommunalt og kommunalt vegnett er avklart, skal det arbeides videre med mer detaljert utforming. Det skal vurderes hvilke prosjekter som skal inngå, mål og prinsipper for prioritering, kostnader og finansieringsgrunnlag, takstnivå og innkreving mv. Hovedprosjektet i hver pakke skal reguleres og kostnadsvurderes.



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

4. Når nye bompengepakker er ferdig utformet og utredet, legges de fram for politisk behandling i de berørte kommunene og fylkeskommunene. Det er først på dette tidspunktet at kommunene og fylkeskommunene må ta endelig stilling til om de slutter seg til bompengepakkene i egen kommune/fylke eller ikke (gjøre forpliktende vedtak).
5. Etter lokalpolitiske vedtak sendes forslag til bompengepakker og dokumentasjon til sentrale myndigheter for kvalitetssikring og deretter stortingsbehandling.

<sup>2</sup> Statens vegvesen og Rogaland fylkeskommune 2017. Areal- og transportutvikling på Haugalandet etter 2023.

<sup>3</sup> Statens vegvesen og Rogaland fylkeskommune 2018. Framtidig(e) transportpakker på Haugalandet – prinsippsak til behandling i kommunene og fylkeskommunene.

## Vedtak om strategivalg i kommunestyre og fylkesting høsten 2021

Hvilke bompengepakker fylkeskommunene og kommunene skal jobbe videre med på Haugalandet, og strategivalg/innretting av nye bompengepakker på fylkeskommunalt/kommunalt vegnett, sendes nå på høring til kommunene og statsetatene. Informasjon om arbeidet med nye bompengepakker, og rapporter/notater som er utarbeidet underveis, er tilgjengelig på Rogaland fylkeskommune sine websider: <https://www.rogfk.no/vare-tjenester/vei-og-kollektivtransport/bompengeprojekter/nye-bompengepakker-pa-haugalandet/>

Innspill sendes til Rogaland fylkeskommune innen 20. oktober 2021. Kommuner som har kommunestyremøte etter denne datoen, bes i første omgang om å sende inn vedtak fra formannskapene av hensyn til saksbehandlingen i fylkeskommunene. Alle kommunene har likevel anledning til kommunestyrebehandling før politisk behandling i fylkeskommunene.

Etter fristen behandles saken politisk i fylkeskommunene, som er «oppdragsgiver» for nye bompengepakker. Saken skal behandles i Samferdselsutvalget i Vestland 16. november og Rogaland 17. november, deretter i begge fylkesutvalgene 30. november, og til slutt i Rogaland fylkesting 14.-15. desember og Vestland fylkesting 15.-16. desember. Det kan ikke uten videre forutses at alle kommunene og statsetatene er fullt ut samstemte, og det vil være fylkestingenes vedtak som avgjør hvilke bompengepakker det skal arbeides videre med, og rammene for dette.

### Videre arbeid med nye bompengepakker

Dersom det blir vedtatt videre plan- og utredningsarbeid for Karmøy/fv. 547 og Haugesund nord-Sveio/fv. 47, må dette gjennomføres før det kan tas stilling til ambisjonsnivå/innretting for disse pakkene, mens for bypakken kan de viktigste avklaringene om nullvekstmål og geografisk avgrensning gjøres allerede nå. Når rammene for nye bompengepakker er lagt, og før kommunene kan vedta tilslutning til pakkene, må det for hver pakke utarbeides konkrete prosjektlister med prioritering, kostnadsanslag og inntektsgrunnlag skal vurderes, innkrevingsystem og takster skal utformes mv. Parallelt utformes dokumentasjonen som kreves i statlig kvalitetssikring.

Kritiske punkter for videre framdrift vil være:

- Lokalpolitisk behandling av strategivalg for nye bompengepakker høsten 2021.
- Planavklaring/regulering av de største prosjektene i hver pakke.
- Nye utredninger for Karmøy/fv. 547 (forprosjekt for hele fv. 47 + utredning av KMD-krav for Åkra Sør-Veakrossen) og nytt strategivalg etter dette.
- Nye utredninger (mulighetsstudie) for fv. 47 og nytt strategivalg etter dette.
- Detaljering av nye bompengepakker: Valg av konkrete prosjekter, ambisjonsnivå mv.

### Deretter ny lokalpolitisk behandling, før endelig godkjenning i Stortinget

Etter at kommunene og fylkeskommunene har vedtatt tilslutning til nye bompengepakker (fase 4 i figur 1.2), sendes bompengepakker og tilhørende dokumentasjon til Statens Vegvesen (Vegdirektoratet) for kvalitetssikring og deretter videre til Samferdselsdepartementet (fase 5). Derfra er det departementet som har ansvar for saksbehandling og framdrift. Til slutt legger Regjeringen fram en stortingsproposisjon for endelig godkjenning i Stortinget.

Prosessen for nye bompengepakker ble planlagt for å sette i gang nye bompengepakker når dagens Haugalandspakke avsluttes i 2023. Dette har forutsatt optimal framdrift med hensyn til prosess og planarbeid. I veilederen er det beskrevet at «*det må påregnes 8-15 måneder fra lokalpolitisk vedtak til vedtak i Stortinget for prosjekter henholdsvis uten og med KS2*». Med utrednings- og planarbeidene som nå er aktuelle for Karmøy/fv. 547 og Haugesund nord-Sveio/fv. 47, er det lite trolig at disse bompengepakkene er klar til å settes i gang når dagens pakke avsluttes. Dette vil ikke nødvendigvis ha større kostnadsmessige konsekvenser (med unntak av opphold i innkrevingen), men det kan være fordelaktig med kontinuitet og forutsigbarhet rundt bompenger i regionen. Det kan også være en fordel å komme i posisjon med en ny bypakke så tidlig som mulig med tanke på at den nye tilskuddsordningen for mindre byområder i Nasjonal Transportplan bare er sikret for fire år (2022-25).

### 1.3. Hva ber vi kommunene og statsetatene gi tilbakemelding på nå?

#### Hvilke bompengepakker skal vi arbeide videre med?

I møter mellom kommunene, fylkeskommunene og statsetatene våren 2021, har etatene diskutert alternativer for inndeling av bompengepakker på Haugalandet, og alternativer for geografisk avgrensning, ambisjonsnivå og bompengenivå mv. for den enkelte pakke. Alle etatene har gitt innspill på hvilke alternativer som bør vurderes. Deretter har Statens vegvesen og fagavdelingene i fylkeskommunene vurdert handlingsrommet og gitt sine anbefalinger for det videre arbeidet.

I høringen til kommunene og statsetatene september-oktober 2021, ønsker fylkeskommunene tilbakemeldinger på hvilke bompengepakker det skal arbeides videre med, og innenfor hvilke rammer. Det etterspørres særlig en tilbakemelding på spørsmålene nedenfor:

#### Felles spørsmål til alle

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

#### E134 i Vindafjord og Etne

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

#### Bypakke

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

#### Karmøy/fv. 547

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

#### Haugesund nord-Sveio/fv. 47

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

Figur 1.3: Spørsmål som fylkeskommunene ønsker tilbakemelding på fra kommunene og statsetatene.

#### Nærmere om de enkelte spørsmålene

##### Felles spørsmål til alle:

- Hvilke bompengepakker/-områder skal det arbeides videre med på Haugalandet? Prinsippvedtaket fra 2019 pekte på en by- og tettstedspakke og strekningspakker på fv. 47/547, E134 og E39. Fylkeskommunene og kommunene har anledning nå til å gå videre med bypakke og egne bompengepakker for Karmøy/fv. 547 og Haugesund nord-Sveio/fv.



47, og fylkeskommunene ber om en tilbakemelding om dette. Etter hvert som de store statlige prosjektene på E134 og E39 kommer lengre i planlegging, og dersom statlige bevilgninger ikke blir tilstrekkelig for fullfinansiering, kan det komme bompengeneinnkreving også for disse, men dette ligger noe fram i tid.

- Komme inn bompenger til store statlige prosjekter på E134 og E39 etter hvert? Statens vegvesen har etterspurt en tilbakemelding om fylkeskommunene og kommunene vil planlegge for at det kan komme bompengeneinnkreving til store statlige prosjekter på E134 og E39, herunder E134 Helganes-Aksdal/ Karmsund bru? Det kan på et senere tidspunkt bli nødvendig å gjøre tilpassinger i bypakke og bompengepakker på fv. 547 og fv. 47, men detaljene må utredes nærmere og tas stilling til på senere tidspunkt.

#### E134 i Vindafjord og Etne:

- Innrette eventuelle bompenger på E134 til Bakka-Solheim-prosjektet? Statens vegvesen har vurdert at inntektsgrunnlaget på E134 i Vindafjord og Etne er begrenset. De ønsker derfor at Vindafjord og Etne gjør et valg om eventuelle bompenger på E134 skal innrettes mot Bakka-Solheim-prosjektet, eller mot en mulig framtidig pakke med mindre utbedringsprosjekter. De signaliserer at det trolig ikke vil være rom for belegg deler samtidig.

#### Bypakke:

- Arbeide videre med en egen bypakke? For bypakken må det avklares om fylkeskommunen og de berørte kommunene ønsker å arbeide videre med en slik pakke?
- Posisjonere bypakken mot ny tilskuddsordning med statlig avtale og nullvekstmål? I Nasjonal Transportplan er det fremmet en ny tilskuddsordning, der byområdet er ett av fem i landet som kan få statlige tilskudd til gang-, sykkel og kollektivprosjekter, mot å inngå bypakke og forplikte seg til nullvekst i personbiltrafikk. For videre utforming av bypakken er det sentralt å avklare om den skal innrettes for å posisjonere seg overfor denne ordningen?
- Bypakken avgrenses geografisk til Haugesund og fastlands-Karmøy? Statlige og regionale planer har lagt til grunn at det er i byområdet det ligger best til rette for en transportpolitikk med nullvekstmål. Det må avklares om bypakken skal avgrenses til byområdet, eller på annen måte?

#### Bompengepakke på Karmøy/fv. 547:

- Arbeide videre med en egen bompengepakke på Karmøy/fv. 547? For en bompengepakke på Karmøy/fv. 547 er det i denne omgang tilstrekkelig med en avklaring på om Karmøy kommune og Rogaland fylkeskommune skal arbeide videre med en slik pakke? Framtidige alternativer og mulig ambisjonsnivå vil avhenge av resultater fra de plan- og utredningsarbeidene som planlegges for det kommende året.

#### Bompengepakke for Haugesund nord-Sveio/fv. 47:

- Arbeide videre med en egen bompengepakke for Haugesund nord-Sveio/fv. 47? Først og fremst må det avklares at Rogaland og Vestland fylkeskommuner og Haugesund og Sveio kommuner ønsker å arbeide videre med en egen bompengepakke for Haugesund nord-Sveio/fv. 47?
- Utrede forbedringer langs dagens veg – utsette valg om ambisjonsnivå/innretting? Dernest må det avklares om det først skal undersøkes hvilke forbedringer som kan være mulig å få til langs dagens veg, før det tas stilling til ambisjonsnivå/innretting av pakken. Alternativt kan det være mulig allerede nå å gå inn for bompengeneinnkreving til resten av det store Fagerheim-Ekrene-prosjektet.

Andre forhold kommunene og statsetatene ønsker å gi tilbakemeldinger om, vil også bli tatt med fram mot den fylkeskommunale behandlingen i november/desember.

## 2. HVORFOR TRENGER VI NYE BOMPENGEPAKKER PÅ HAUGALANDET?

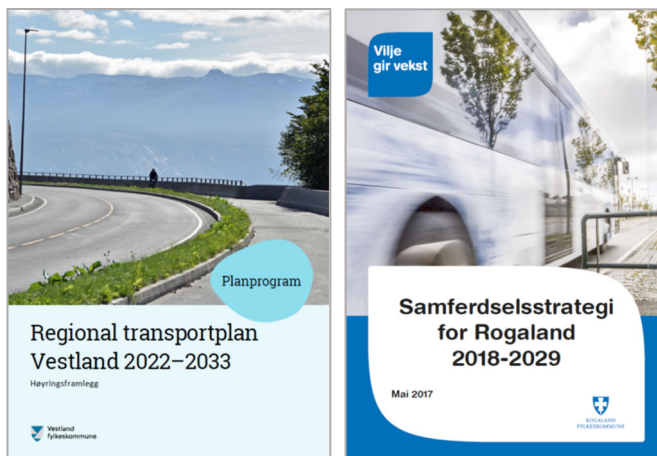
### 2.1. Hva skjer hvis det ikke blir noen ny bompengepakke på Haugalandet?

Rogaland og Vestland fylkeskommuner og kommunene på Haugalandet har begrensede ordinære ressurser til utvikling og drift av vegnett, gang-/sykkelveger, og til kollektivtransport. Rogaland fylkeskommune har de siste årene avsatt i størrelsesorden 400 mill. kroner til nye investeringer, fordelt på hele fylkesvegnettet. Gitt dagens økonomiske utsikter og ressursbehov til tunnel-/rassikring, drift og vedlikehold, båttruter og teknologisk utvikling mv, vurderes det ikke som sannsynlig at handlingsrommet vil øke framover. Uten bompenger kan det derfor bli krevende å finansiere noe mer enn mindre enkelt-tiltak, kryssutbedringer, trafiksikkerhetsprosjekter, gang-/sykkeltiltak og ras- og tunnelsikring.



Figur 2.1: Miljøgate Vikedal er for tiden det største fylkesvegprosjektet på Haugalandet uten bompengefinansiering. I økonomiplanen er det avsatt en ramme på totalt 75 mill. kr. i 2021-22.

Samtidig er det over tid opparbeidet et betydelig vedlikeholdsetterlep på infrastrukturen – bare i Rogaland ble det for noen år tilbake vurdert et samlet behov på 2,3 mrd. kr for å fjerne forfall og gjøre nødvendige oppgraderinger på fylkesvegnettet<sup>4</sup>. Rogaland fylkeskommune har derfor sett seg nødt til å prioritere drift og vedlikehold framfor større nyinvesteringer, og i «Samferdselsstrategi for Rogaland» forutsettes det at investeringer i områder med høy trafikk skal finansieres med bompenger. Situasjonen er tilsvarende i Hordaland/ Vestland, og Vestland fylkeskommune tar derfor sikte på å avklare framtidig bruk av bompenger i ny regional transportplan 2022-33<sup>5</sup>.



Figur 2.2: Strategi-dokumenter i Rogaland og Vestland fylkeskommuner viser behov for bompenger for å utvikle transportinfrastrukturen i fylkene.

På statlig veg (E134 og E39), planlegges det allerede for delvis bompengefinansiering på mange av de store prosjektene, jf. kap. 3. Bompengeneinnkreving til Rogfast er godkjent av Stortinget, og også for Seljestad-Røldal og Hordfast er det i Nasjonal Transportplan lagt til grunn bompenger. For E134 Bakka-Solheim er det ikke avklart om det kan bli bompenger, mens E39 Bokn-Hope og E134 Helganes-Aksdal/Karmsund bru må komme lenger i planleggingen før det kan vurderes behov/omfang av bompenger.

Pr i dag finnes det ikke andre måter å styrke transport-finansieringen på som kan erstatte ordningen med bompenger. Stortinget har ikke åpnet for «vegprising», der avgiften kan tilpasses etter hvor mye trafikantene benytter vegnettet. Lokal drivstoffavgift er heller ikke godt egnet på Haugalandet, siden korte avstander mellom bensinstasjoner innenfor og utenfor bompenggeområder kan skape konkurranse-vridning, og fordi det økonomiske bidraget fra en slik avgift vil bli ganske begrenset.

<sup>4</sup> Samferdselsstrategi for Rogaland 2018-2029.

<sup>5</sup> Regional transportplan Vestland 2022-2033. Høringsframlegg for planprogram.

## 2.2. Transportutvikling og transportutfordringer på Haugalandet

### Befolkningsveksten endrer seg

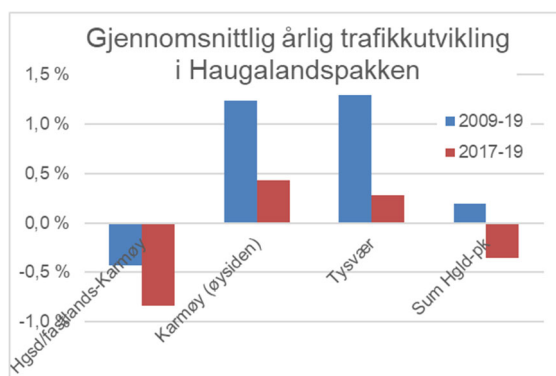
Haugalandet har bak seg en periode med sterk nærings- og befolkningsvekst. Årlig befolkningsvekst økte fra omkring 0,5 % på starten av 2000-tallet til ca 1,2 % fra og med 2006, men gikk fra 2015 ned til 0,2 %. Ca 2/3 av befolkningsveksten har vært innvandrere og norskfødte med innvandrerforeldre. Siden 1990 har andelen «godt voksne» (45-66 år) på Haugalandet økt fra 20 til 28 % og varsler at «eldrebølgen» for alvor vil slå inn i løpet av et par tiår.

### En god del fortetting, men likevel arealspredning

I årene 2011-14 kom ca 60 % av befolkningsveksten innenfor «gang-/sykkelavstand» til små og store tettstedssentre i regionen, mens dette falt til 40 % fra 2015. Arbeidsplassene i regionen viser tendens til et mindre kompakt lokaliseringmønster. I 2013 lå 70 % av alle arbeidsplasser i gang-/sykkelavstand/sentrumsnært, mens dette nå er redusert til 64 %. Haugesund sentrum er likevel fortsatt klart største arbeidsplasskonsentrasjon i regionen.

### Nullvekst i biltrafikken sentralt i Haugesund, men økning i Karmøy og ellers i regionen

Omfanget av bilkjøring pr innbygger er fallende, men befolkningsvekst har likevel gitt økende biltrafikk samlet sett. I sentrale deler av Haugesund har det vært tilnærmet «nullvekst» i biltrafikk det siste tiåret, men noe vekst på enkelte innfartsårer. På sentrale deler av Karmøy var trafikkveksten tidligere omkring 1,5 % årlig, men er omtrent halvert de senere årene. Ellers i regionen har det vært 1-2 % årlig trafikkvekst på E134 i indre deler av regionen og ca 2-3 % på E39, men også her har det flatet ut de siste årene.



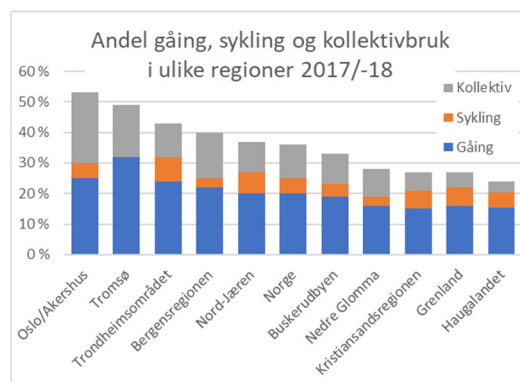
Figur 2.3: Trafikkutvikling på bomstasjoner i Haugalandspakken 2009-19 og 2017-19.

### Mest trafikk om ettermiddagen, noe forsinkelser enkelte steder

Trafikkbelastningen i regionen er på sitt høyeste om ettermiddagen rett etter arbeidstid. I Haugesund er det i perioder redusert hastighet i kryssene i Karmsundgata. På Karmøy er det i perioder redusert hastighet på fv. 547 mot Håvik-krysset og forbi Hydro, inn mot Eide-krysset og inn mot Åkra.

### Mer gåing enn før, men høy bilbruk på korte reiser

Andelen reiser som gjennomføres med bil på Haugalandet ser ut til å være noe redusert siden 2011, og gangandelen har tilsvarende økt. Dette gjør at gang- og sykkelandelen på Haugalandet ikke er så veldig annerledes enn andre mellomstore regioner. På korte reiser under 1 km ser gangandelen likevel ut til å være bare halvparten av det nasjonale gjennomsnittet. Kollektivandelen i regionen er svært lav, men bruken av bybussrutene i Haugesund har hatt en tydelig økning.



Figur 2.4: Gåing, sykling og kollektivbruk i ulike regioner. NRVU 2018/RVUH 2017.

### Nedgang i trafikkulykker, men relativt mange blant gående og syklende

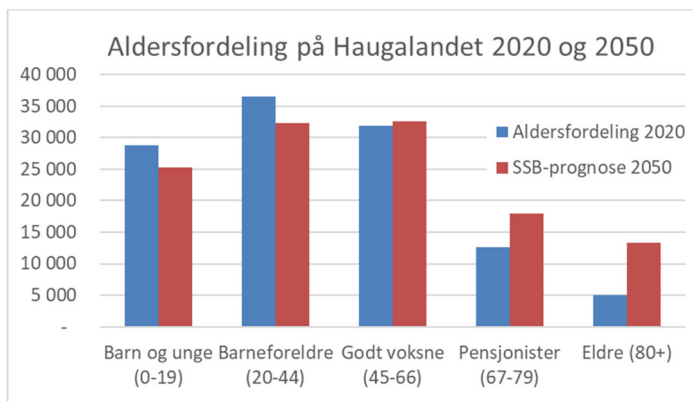
Antallet trafikkulykker viser tydelig nedadgående trend, og klart når det gjelder lettere skadde. Antall ulykker pr innbygger er omtrent som for landet som helhet, men andelen ulykker blant fotgjengere, syklister og MC er klart høyere – og tilsvarende lavere blant bilister.

## 2.3. Hvordan vil transportutviklingen i framtida bli?

Befolkningens og næringslivets behov for infrastruktur og transport-tjenester endrer seg over tid – som følge av befolknings- og arbeidsplassvekst, logistikk-behov, endrede reisevaner, nye mobilitetsformer mv. I transportplanlegging er det vanlig å vurdere kapasitetsbehov 20-30 år fram i tid, men er vanskelig i en tid der både næringsliv og transport er i endring. I tillegg må det tas hensyn til hvor mye trafikk sentrale by- og tettstedsområder kan håndtere – såkalt «balansert kapasitet»<sup>6</sup> - og mål om nullvekst i personbiltrafikk for byområder.

### Befolkningsveksten forventes å flate ut

I middelprognosen til SSB anslås en befolkningsvekst på 6-7.000 nye innbyggere på Haugalandet fram til 2050. Dette vil i så fall gi ca 200 nye innbyggere pr år og en årlig vekst på 0,2 %. Samtidig forventes aldersfordelingen å endre seg betydelig. SSB antar at alle aldersgrupper under 55 år vil bli redusert i omfang, mens det vil komme en stor økning i aldersgruppen 67+. En kombinasjon av begrenset befolkningsvekst og færre personer i aldersgruppene som normalt kjører mest, kan bidra til at veksten i transportbehov ikke blir like høy som før.



Figur 2.5: Antall innbyggere i ulike aldersgrupper på Haugalandet i 1990 og 2020, og SSB-prognose for 2050.

### Omstilling gir utfordringer, men også nye muligheter

Nærings- og arbeidsplassutviklingen på Haugalandet har over tid vist sterk sammenheng med investeringer i olje-/gassvirksomhet og med oljepris. På sikt forventes petroleumsnæringen sin rolle som vekstmotor i Norge å avta<sup>7</sup>. Mange bedrifter posisjonerer seg for nye muligheter - blant annet innen maritim sektor og offshore virksomhet. Haugalandet har fra før sterke næringsklynger på disse områdene. Offentlige aktører følger på med tilrettelegging av arealer og infrastruktur.



Figur 2.6: Mange aktører på Haugalandet posisjonerer seg inn mot nye markeder og for å tiltrekke nye etableringer. Foto: Haugesunds Avis.

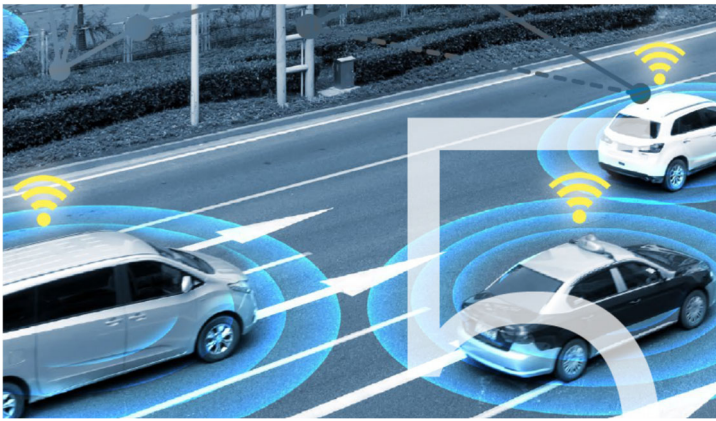
### Tettstedene vokser, og mer av boligbyggingen skjer som fortetting

Litt mer av boligbyggingen enn før skjer som fortetting i byer og tettsteder, og det etterspørres mer kompakte boliger enn før. Med færre barn/barneforeldre og flere pensjonister i 2050, kan fortettingen komme til å fortsette – med mindre mange eldre blir sittende med hus og hage. Når det gjelder arbeidsplass- og funksjonslokalisering, er det ikke gitt at dagens trend med «byspredning» vil fortsette. Nye næringer vil vokse fram, handel endrer seg stadig, og flere eldre kan gi grunnlag for mer sentrumsrelatert service og tjenester.

<sup>6</sup> Statens vegvesen håndbok N100: Veg og gateutforming.

<sup>7</sup> Meld. St. 14 (2020-21). Perspektivmeldingen 2021.






Figur 2.7: Teknologisk utvikling på transportsektoren går fort og omfatter ikke bare elektriske biler og sparkesykler. Lengre fram i tid forventes transportmidler og -tjenester i større grad å bli linket sammen og kan gi økt kapasitetsutnyttelse og mer sømløse reisekjeder.

### Mange faktorer påvirker transportutviklingen – noen kan gi mer trafikk og noen mindre

Det er mange faktorer som påvirker framtidig transportbehov – noen piler peker oppover, mens andre forhold ikke nødvendigvis indikerer et økende maksbehov. Det er særlig makstimen kl 15-16 i byområdet og på pendlingsaksene gjennom Karmøy, Sveio og Tysvær, som er viktig med tanke på transportkapasitet. Noen momenter som vil ha betydning for transportbehovet er:

Høyere kapasitetsbehov	Lavere kapasitetsbehov	
	Fortsatt forventninger til befolkningsvekst	Færre personer i yrkesaktiv alder
	Elektrifisering av bilparken gir billigere drivstoff	Økt kraftbehov og strømpriser
	Økende varelevering/logistikk (kan også skje utenom makstimen)	Teknologisk utvikling gir bedre kapasitetsutnyttelse
	Bedre infrastruktur/kapasitet	Klimakrav og gradvis endrede reisevaner
	Arbeidsplasser utenfor tettsteds-sentrene kan favorisere bruk av bil	Boligfortetting gjør det lettere å gå, sykle eller reise kollektivt
Store infrastrukturprosjekter og økende nærings- og fritidstransport på E134 og E39	Fylkesvegnettet er dominert av lokale forhold og har lavere trafikkvekst enn E134/E39	
	Digitalisering, fleksibelt arbeidssted	
	Mer fleksible mobilitetsløsninger i byområder	

### Håndtere dagens situasjon + sikre robusthet for framtidig utvikling

Framtidsprognosene indikerer at trafikkveksten i makstimen antagelig ikke blir like høy som den har vært tidligere. I områder med trafikale utfordringer eller dårlig tilrettelegging, vurderes derfor primærbehovet å være at dagens trafikk og tilgjengelighet kan håndteres på en god måte – og i tråd med vedtatte mål. Ved planlegging av nye tiltak, må det samtidig vurderes robusthet for framtidig utvikling, slik at infrastrukturen kan tilrettelegge for en positiv utvikling i regionen og ikke bli en minimumsfaktor.

## 2.4. Klarer vi å nå målene i transportpolitikken?

Både nasjonalt, regionalt og lokalt i kommunene er det satt politiske mål for transportutvikling og hvilken samfunnsutvikling transportsektoren skal bidra til. Nedenfor er det kort vurdert status, utviklingstrekk og utfordringer innen sentrale målområder. Sett under ett vurderes det å ligge ganske godt til rette for næringsutvikling og et integrert bo- og arbeidsmarked på Haugalandet – selv om avstandene i deler av regionen er ganske lange. Gåing, sykling og kollektivbruk er litt økende, men fortsatt lav i landsmålestokk, og reduksjon i klimagassutslipp ligger «etter skjema» i forhold til målene for 2030.

Mål	Status og utvikling på Haugalandet
<b>FNs bærekraftsmål</b>	Stadig flere kommuner og regioner legger FN sine bærekraftsmål til grunn. I transportpolitikken er målene om bærekraftige byer og lokalsamfunn (11), industri, innovasjon og infrastruktur (9), og god helse og livskvalitet (3) særlig relevante.
<b>Verdiskaping, næringsutvikling, konkurranseevne</b>	Haugalandet har rom for mye ny utbygging – både som fortetting og på helt ledig næringsareal. Infrastruktur og framkommelighet er stort sett bra, med enkelte forsinkelser og avstandsutfordringer.
<b>Enklere reisehverdag, bo- og arbeidsmarked, tilgjengelighet, effektivt transportsystem</b>	Haugalandet veves tettere sammen som bo-, arbeids- og serviceregion. Mesteparten av regionen har avstander som muliggjør arbeidspendling, og stort sett er tilgjengeligheten ganske god med bil. Tilgjengelighet for gående, syklende og kollektivtransport er best internt i de større tettstedene, mens avstandene blir lange utenfor.
<b>Redusere klimagassutslipp</b>	Klimagassutslipp fra transport skal halveres innen 2030, mens reduksjonen de foregående 10 årene har vært på 10-15 % <sup>8</sup> . Sum antall bomplasseringer i Haugalandspakken ser ut til å gå nedover.
<b>Mer gåing, sykling og kollektivtransport, bedre folkehelse</b>	Andel gåing/sykling/kollektivtransport er litt økende, men fortsatt lav med til sammen ca 20 %. I landsmålestokk er bilbruken meget høy også på helt korte reiser, og kollektivbruken svært lav.
<b>Attraktive og funksjonelle by- og tettstedssentrum</b>	By- og tettstedssentrene er største knutepunkt for handel, service og arbeidsplasser sett under ett, og har klart høyest gang- og sykkelbruk. Enkelte tettsteder opplever at nye og større virksomheter velger lokaliseringer utenfor sentrum og langs hovedvegene.
<b>Samordnet areal- og transportutvikling</b>	Boligbyggingen er litt mer kompakt enn før og bidrar til å redusere daglige transportbehov. Samtidig kommer det flere virksomheter i områder med høy biltilgjengelighet, noe som bidrar til å gjøre det enklere å velge bilen framfor å gå, sykle eller reise kollektivt.
<b>Redusert nedbygging eller forringelse av verdifulle arealer</b>	På Haugalandet er det de senere årene omdisponert i overkant av 100 daa dyrka jord årlig – litt høyere enn regionens «andel» av det nasjonale jordvernmålet.
<b>Trafikksikkerhet, nullvisjon for drepte og hardt skadde</b>	Samlet antall trafikkulykker er omtrent som for landet for øvrig, men Haugalandet har en høyere andel ulykker blant fotgjengere/syklister/MC - og lavere blant bilister.
<b>Teknologi, framtidsrettet, fleksibel mobilitet</b>	Teknologisk utvikling kan bidra til økt valgfrihet, økt kapasitet og bedre sikkerhet. Enkelte løsninger vil antagelig bli mest tilgjengelig i større byer og tettsteder.
<b>Mer for pengene, gjennomførbarhet</b>	Vegplanleggingen har hatt et relativt høyt ambisjonsnivå, som flere steder har vist seg krevende å gjennomføre.

<sup>8</sup> [Miljodirektoratet.no/klimagassutslipp-kommuner](https://miljodirektoratet.no/klimagassutslipp-kommuner)



## 2.5. Hva blir de viktigste behovene som nye bompengepakker må håndtere?

### Hva gjør det nødvendig med nye bompengepakker («prosjektutløsende behov»)?

Målene i transportpolitikken, utfordringene på Haugalandet og forventningene til framtidig utvikling gir grunnlag for hvilke behov nye bompengepakker må innrettes mot å løse. Noen momenter går igjen, eller kan være særlig viktige for regional utvikling. Nedenfor er det sammenfattet hva som vurderes å være de behovene som sterkest begrunner å innføre nye bompengepakker i regionen – også kalt «prosjektutløsende behov»:

«Prosjektutløsende behov»	
Attraktive by- og tettstedssentre med korte avstander og god tilgjengelighet	Legge til rette for sentrumsrettet arealbruk og korte avstander, dra nytte av eksisterende infrastruktur, skape grunnlag for bedre gang-, sykkel- og kollektivtilbud.
Mer gåing, sykling og kollektivtransport	Styrke tilgjengelighet for gående og syklende på daglige reiser bolig-arbeid-handel-fritid og redusere systemskifter og barrierevirkninger. Styrke knutepunkter for kollektivtransporten og tilgjengelighet i hovedaksene til/fra sentrumsområdene.
Tilgjengelighet for næringstransport og logistikk/varelevering	Sikre tilgjengelighet for næringstrafikk og attraktivitet for private investeringer. Sikre tilkomster til Risøy, Husøy og over Karmsund bru, og for næringstrafikk til særlig Haugesund sentrum.
Tilgjengelighet til regionale funksjoner og arbeidsmarked, redusere forsinkelser	Opprettholde tilgjengelighet til regionsenteret fra andre deler av regionen, og tilgjengelighet til/fra tettstedene på Karmøy. Øke tilgjengelighet for gående/syklende i byområdet og andre større tettsteder - frigjøre vegkapasitet for de som er avhengig av bilen.
Trafikksikkerhet, særlig for myke trafikanter	Sikre trygge gang- og sykkelforbindelser, særlig på tvers av hovedvegnettet og på ruter som benyttes av barn og eldre (til/fra skole, fritidsaktiviteter, sentrumsområder mv.)

### Andre viktige behov

Når det først er besluttet å planlegge for nye bompengepakker, er det også andre behov som gjør seg gjeldende, og som må hensyntas underveis. Dette kalles gjerne «andre viktige behov»:

«Andre viktige behov»	
God ressursutnyttelse	Utnytte ressursene best mulig og innrettet mot høyest mulig måloppnåelse ut fra handlingsrommet som er tilgjengelig.
Gjennomførbarhet og forutsigbarhet	Gi forutsigbarhet for offentlig planlegging, for private investeringer, og for alle som skal betale bompenge gjennom samsvar mellom ambisjoner og finansiering i bompengepakken.
Robusthet overfor framtida	Være tilpasningsdyktig overfor endringer i transportbehov og inntektsgrunnlag gjennom handlingsrom i prosjektomfang og -innretting.
Ivareta landbruksjord, naturverdier, friluftsområder, kulturminner og andre arealverdier	Ivareta arealer til friluftsliv og aktivitet, for dyrka jord og matproduksjon, natur og økologiske funksjoner, kulturminner og historie. Behov for ny/forbedret infrastruktur veies opp mot kostnader i form av areal-, funksjons- og verditap.
Ivareta og forbedre by- og tettstedsmessige kvaliteter	Utforme infrastruktur ut fra tilgjengelig areal og tilpasset ulike trafikantergrupper, ta hensyn til stedlige kvaliteter og tilrettelegge for videre utvikling og bruk av byer og tettsteder.

### 3. VURDERINGER OM BOMPENGEPAKKER OG -PROSJEKTER PÅ HAUGALANDET

I vedtaket fra 2019 tok kommunene og fylkeskommunene stilling til hvilke bompengepakker de ønsker å arbeide videre med på Haugalandet, jf. kap. 1.1. Det var da en politisk forventning om at nye bompengepakker til sammen kunne finansiere oppgraderinger i store deler av regionen mer eller mindre parallelt. Statlige krav til nye bompengepakker er imidlertid strengere enn før, og det kan se ut til å bli ulike tidsløp for bompengepakker på fylkeskommunalt/kommunalt vegnett og de store statlige prosjektene på E134 og E39. Som følge av dette har diskusjonen om den regionale «bompakke-inndelingen» kommet opp på nytt.

Fagavdelingene i fylkeskommunene har nedenfor skissert handlingsrom og begrensninger for utforming av nye bompengepakker, og gitt anbefalinger om hvilke pakker fylkeskommunene og kommunene kan arbeide videre med. Statens vegvesen sine anbefalinger, som ble lagt fram til politisk referansegruppe i april,<sup>9</sup> er innarbeidet i teksten.

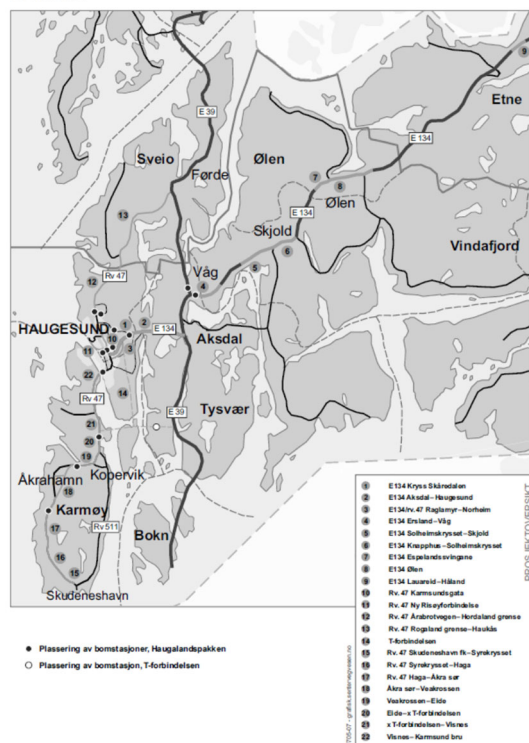
#### 3.1. Forutsetningene for en felles, regional bompengepakke er ikke på plass

##### Kravene til nye bompengepakker er strengere enn da dagens Haugalandspakke ble planlagt

I dagens Haugalandspakke har det vært innkreving både på statlig og fylkeskommunal veg fra Åkra i vest til Hodnafjell i øst. Prosjektene har utgjort en samlet portefølje, og den politiske styringsgruppen har prioritert underveis etter betydning, måloppnåelse, planframdrift og tilgjengelige midler. En stor fordel med pakken er at det har vært rom for å finansiere prosjekter av en viss betydning i hele regionen – i indre deler av Haugalandet primært på E134.

Da Haugalandspakken ble planlagt, var det færre krav om hvor langt prosjektplanleggingen måtte ha kommet og hvor godt kostnader og inntekter måtte være avklart. De senere årene det blitt strengere krav som skal gi bedre forutsigbarhet om at bompengepakken reelt kan gjennomføres og finansieres som planlagt. Blant annet må de største prosjektene være regulert og kostnadsberegnet på forhånd. Store statlige prosjekter må ha avklart finansiering i NTP, mens for pakker med mindre statlige prosjekter, må det settes av en samlet pott som kan inngå i finansieringsplanen. Dette er ikke på plass på Haugalandet. Videre skal det lages prosjektliste med hvilke prosjekter som skal inngå, og samlet kostnadsestimat for bompengepakken.

Haugalandspakken inkludert Karmøy  
OVERSIKTSKART



Figur 3.1: Dagens Haugalandspakke har hatt prosjekter både på statlig, fylkeskommunalt og kommunalt vegnett i hele regionen.

##### De store prosjektene på E134 og E39 har ikke kommet langt nok til bompenginnkreving nå

De fire største statlige prosjektene på Haugalandet er E39 Rogfast, E134 Bakka-Solheim, E39 Bokn-Hope og E134 Helganes-Aksdal/Karmsund bru. Utenom Rogfast, som Stortinget allerede har vedtatt bompenger for, er prosjektene ikke ferdig regulert. E39 Bokn-Hope og E134 Helganes-Aksdal/Karmsund bru har heller ikke avklart finansiering i NTP. De store statlige prosjektene har derfor ikke kommet langt nok til at det kan fremmes bompenginnkreving for dem nå.

<sup>9</sup> Statens vegvesen 2021. Bompengefinansiering av statlige prosjekt i ein ny Haugalandspakke. Notat til politisk referansegruppe.

## Statens vegvesen er tilbakeholden overfor en pakke med mindre statlige prosjekter

I NTP som ble behandlet før sommeren, ble det heller ikke avsatt statlige midler til en ny, regional «Haugalandspakke» med mindre utbedrings prosjekter på E134 og E39, og det er dermed heller ikke anledning til å fremme en slik pakke nå. Statens vegvesen har også påpekt en del utfordringer dersom kommunene skulle ønske å planlegge videre for en slik pakke:

- De store statlige prosjektene på E134 og E39 kan komme til å trenge bompenger for å fullfinansieres. Dersom det fremmes andre prosjekter som forutsetter innkreving fra det samme vegnettet, kan dette gi utsettelse eller behov for nedskalering av de store prosjektene. Dette er kanskje særlig tydelig på indre del av Haugalandet, der det lokale trafikkgrunnlaget er begrenset. Dersom det etableres bomstasjoner på E134 i Vindafjord/Etne for å finansiere mindre utbedringer, kan dette svekke muligheten for eventuelle bompenger til Bakka-Solheim. Statens vegvesen ønsker derfor at Vindafjord, Etne og fylkeskommunene gjør et valg om innretning av eventuelle bompenger på E134 i Vindafjord/Etne. Et valg om å prioritere Bakka-Solheim gjør samtidig at det blir vanskelig å finne lokal finansiering til mindre prosjekter på E134 i Vindafjord/Etne.
- Statens vegvesen har startet forarbeid til kommunedelplan for E39 Bokn-Hope og søkt om å starte kommunedelplan for E134 Helganes-Aksdal. Før disse planene er vedtatt og nye traséer og kryss er avklart, anbefaler Statens Vegvesen at det ikke tas initiativ til bompenger for å finansiere mindre prosjekter i det samme området. I så fall blir det også vanskelig å finne lokal finansiering til mindre prosjekter på E134 og E39 i Tysvær og Bokn.

## Utfordringer med lokal styring av statlige prosjekter og ulik transportpolitikk i regionen

Nasjonalt og regionalt er transportpolitikken mer differensiert mellom byer/tettsteder og spredtbygde områder enn før, og en eventuell felles, regional bompengepakke for Haugalandet kan få kryssende mål for prosjektprioritering. Dette forsterkes når den nye tilskuddsordningen i NTP for mindre byområder forutsetter at kommunene forplikter seg til nullvekst i personbiltransport og «tiltak innenfor egne ansvarsområder». I sørfylket førte tilsvarende til en oppdeling mellom Nord-Jæren og kommunene lenger sør etter at den forrige Nord-Jærenpakken ble avsluttet.

En annen utfordring med å ha store statlige prosjekter i en felles bompengepakke med fylkeskommunale og kommunale prosjekter, er at styringen kan bli mindre forutsigbar. Finansiering og utbygging av statlige prosjekter er avhengig av nasjonale prioriteringer i NTP, langtidsprogram og statsbudsjett. Samtidig er det et lokalpolitisk ansvar for kostnads- og tidsmessige prioriteringer i pakken, og for planbehandling. Dersom det oppstår utsettelse eller kostnadsoverskridelser på store statlige prosjekter, kan det gå utover gjennomføringen av andre prosjekter i samme pakke.

## Regional fellespakke uten statlig veg vil få utfordringer med trafikk- og inntektsgrunnlaget

Prinsipielt er det mulig å tenke seg en regional «fellespakke» for bare fylkeskommunal og kommunal infrastruktur, der prosjekter på E134 og E39 holdes utenfor. Statens vegvesen signaliserer imidlertid en restriktiv holdning til å benytte bom på E134/E39 for å finansiere tiltak på fylkesvegnettet. Dette har sammenheng med nytteprinsippet og at det på E39 og på E134 i indre deler av regionen er en høy andel gjennomgangstrafikk som ikke vil ha nytte av fylkesvegprosjekter. I byområdet er gjennomgangstrafikken lavere, men også i en bypakke må det begrunnes hvordan gjennomgangstrafikken oppnår nytte, dersom det skal være bom på E134.

I en pakke med bare fylkeskommunal og kommunal infrastruktur, vil trafikkgrunnlaget på fylkesvegene i Tysvær, Vindafjord, Etne og Bokn være begrenset, og det vil derfor være nødvendig med et betydelig høyere bompengenivå enn i dag for å oppnå et relevant inntektsgrunnlag.

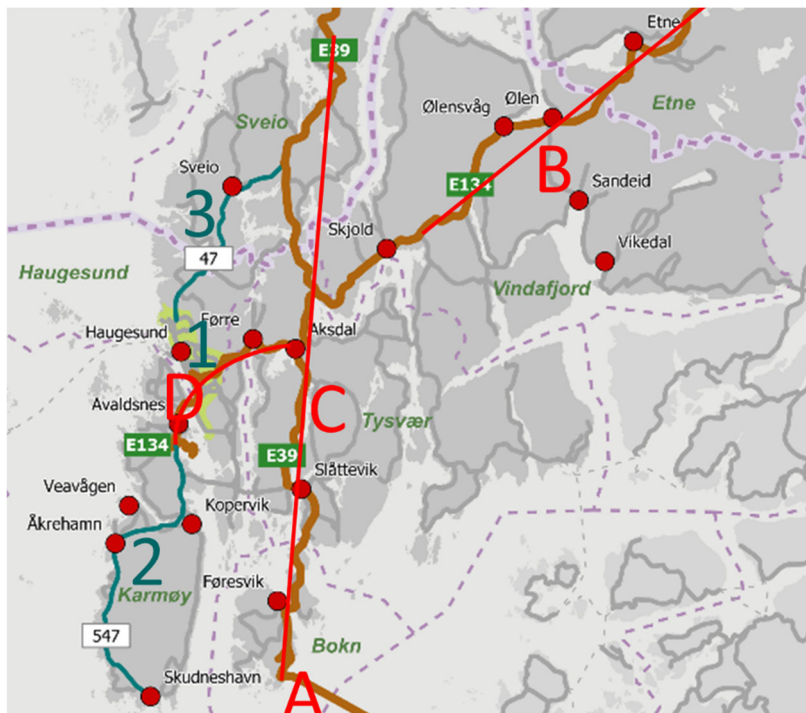
Bompengepakke	ÅDT	Takst gruppe 1
Vossapakken	7.600	45,-
Bømlopakken	3.900	69,-
Kvammapakken	2.800	50,-

Figur 3.2: Eksempler på trafikkgrunnlag (ÅDT) og ordinær takst for lette kjøretøy i noen mindre bompengepakker.

### 3.2. Gå videre med en bypakke og egne bompengepakker på fv. 547 og 47

Fagavdelingene i fylkeskommunene vurderer det slik at de bompengepakkene fylkeskommunene og kommunene har handlingsrom til selv å arbeide videre med nå, er bompengepakker på fylkeskommunalt og kommunalt vegnett, og der det er et trafikkgrunnlag som tilsier at bompenger vil utgjøre et hensiktsmessig finansierings-tilskudd. Fagavdelingene anbefaler derfor at kommunene og fylkeskommunen fortsetter arbeidet med de tre bompengepakkene som nevnt i vedtaket fra 2019:

1. Bypakke for Haugesund/fastlands-Karmøy.
2. Bompengepakke med utgangspunkt i fv. 547 på Karmøy.
3. Bompengepakke med utgangspunkt i fv. 47 i Haugesund nord/Sveio.



Figur 3.3: Fylkeskommunene og kommunene kan arbeide videre med en bypakke og bompengepakker på Karmøy/fv. 547 og Haugesund nord-Sveio/fv. 47 (1-3). Statlige prosjekter kan igangsettes når de er regulert og har avklart finansiering (A-D).

Samtidig kan kommunene og fylkeskommunene delta i staten sin videre planlegging av prosjekter på E134 og E39 og bidra til at det kan bli mulig med framtidig bompengerekkering til disse, dersom det viser seg nødvendig.

#### Egen bypakke – andre byer/tettsteder håndteres i andre pakker og med ordinære midler

Det opprinnelige forslaget i 2019 om en «by- og tettstedspakke» la til grunn at en slik pakke skulle omfatte byområdet og de nærliggende tettstedene Åkra, Kopervik, Avaldsnes, Aksdal og Sveio. Det ble da lagt til grunn bompengerekkering i alle tettstedene, slik at det også kunne finansieres prosjekter i alle. I etterkant har et slikt «by- og tettstedsgrep» vist seg vanskeligere:

- Egne bompengepakker for Karmøy/fv. 547 og Haugesund nord-Sveio/fv. 47 gjør at vegnettet mellom byområdet og Åkra/Kopervik og Sveio vil inngå i andre bompengepakker, slik at trafikkstrømmene mellom de største byene/tettstedene blir splittet i flere pakker.
- Den nye tilskuddsordningen i NTP har krav til bypakke, egen styringsmodell og forpliktelse til nullvekstmål. Reiseavstandene mellom byområdet og de andre tettstedene gjør det mer krevende å tilpasse en slik ordning til Karmøy, Sveio og Tysvær.
- Statens vegvesen har anbefalt at en bypakke med nullvekstmål avgrenses mest mulig til byområdet Haugesund og til fylkeskommunal og kommunal infrastruktur. Statens vegvesen har derfor ikke fremmet statlige prosjekter som de ønsker med i en bypakke - heller ikke på E134 gjennom byområdet. Dette gjør det også vanskeligere å inkludere områder østover i Tysvær eller over på øysiden av Karmøy i en bypakke

På bakgrunn av dette, kan det se ut til at intensjonen om å finansiere prosjekter både i byområdet og de større tettstedene må håndteres gjennom flere kanaler – en bypakke med utgangspunkt i byområdet, og i tillegg egne bompengepakker for Karmøy/fv. 547 og for Haugesund nord-Sveio/fv. 47. Prosjekter i tettsteder som ikke vil inngå i noen av disse pakkene, ser da ut til å måtte håndteres med ordinære budsjettmidler.



### 3.3. De store statlige prosjektene på E134 og E39 kommer når de er klare

#### Vegen videre med de store prosjektene på E134 og E39

Som beskrevet over, har de store prosjektene på E134 og E39 ikke kommet langt nok i planlegging til at det kan fremmes bompengeneinnkreving eller startes bygging riktig ennå (med unntak for E39 Rogfast). Samlet volum på statlige prosjekter under planlegging er likevel stort og vil ha stor betydning på litt lengre sikt. Etter hvert som prosjektene blir ferdig regulert og oppnår statlig (del-) finansiering i NTP, må kommunene og fylkeskommunene vurdere om det skal tas lokale initiativ til bompengeneinnkreving. Status for prosjektene er pr. 2021:

- A. E39 Rogfast: Prosjektet er under bygging. Vedtatt stortingsproposisjon med kostnadsramme ca 24,8 mrd kroner. Brutto bompengeneinnkreving 19,7 mrd. kr. Planlagt etterskuddsinnkreving i perioden 2031-50, med kr 392,- for lette kjøretøy og kr 1176,- for tunge.
- B. E134 Bakka-Solheim: Kommunedelplan vedtatt i 2015. Fire deletapper med kostnadsanslag til sammen 4,6 mrd. kr (2019). NTP-merknader fra et flertall på Stortinget om oppstartsbevilgning (500 mill.) i første seksårsperiode og videreføring i andre periode (1000-1544 mill.). Angitte beløp er ikke tilstrekkelig for fullfinansiering. Neste skritt er at Statens vegvesen må få klarsignal til å utarbeide reguleringsplan. Eventuell utredning av bompenger vil antagelig være avhengig av lokalt initiativ.
- C. E39 Bokn-Hope: Foreløpig kostnadsestimat for strekningen Bokn-Sunnfør er ca 10 mrd. kroner (SVV 2021). Prosjektet er ikke omtalt i NTP. Neste skritt er Statens vegvesen vil starte kommunedelplanarbeid høsten 2021.
- D. E134 Helganes-Aksdal/Karmsund bru: Hele strekningen er grovt vurdert til 8,2 mrd. kroner<sup>10</sup>, avhengig av valgt alternativ. Tilsvarende for delstrekningen Helganes-Ørpetveit (ekskl. Karmsund bru) er 1,5-2,0 mrd kroner og Karmsund bru 1,1 mrd kroner (ekskl. tilstøtende vegnett). Prosjektet er ikke omtalt i NTP. Neste skritt er at Statens vegvesen må få klarsignal til å utarbeide kommunedelplan. Snarlig oppstart er avgjørende for å komme i posisjon til neste NTP.

#### Rom for eventuell bompengeneinnkreving til store statlige prosjekter

Dersom bompengenivået i bompengepakker på fylkeskommunalt og kommunalt vegnett blir høyt, kan det bli vanskeligere å fremme bompengeneinnkreving til de store statlige prosjektene på E134 og E39 på et senere tidspunkt. Prosjektene kan i så fall risikere å bli utsatt eller nedskalert. Særlig vil E134 Helganes-Aksdal/Karmsund bru ha mange av de samme trafikantene som en bypakke og bompengepakke på Karmøy/fv. 547. Statens vegvesen har derfor oppfordret til at kommunene og fylkeskommunene allerede nå signaliserer om de ønsker å «gi rom for» at det kan komme bompenger til de statlige prosjektene, og konkret for E134 Helganes-Aksdal/Karmsund bru. I praksis kan dette bety at bompengeneinnkrevingen til fylkeskommunale og kommunale prosjekter i en bypakke og bompengepakke på Karmøy/fv. 547 må tilpasses underveis.

Takstnivået i bypakke og bompengepakke på Karmøy/fv. 547 kan endres underveis til et nivå som gjør at E134 Helganes-Aksdal/Karmsund bru kan ha egen innkreving parallelt, de to bompengepakkene kan finansiere hver sine delbidrag til prosjektet (ev. i kombinasjon med forlenget innkrevingsperiode), eller det kan være andre løsninger. Til stortingsbehandlingen av bypakke og bompengepakke på Karmøy kan det beskrives at det åpnes for en slik tilpassing, men at det først tas stilling til hvordan tilpassingen skal skje når de statlige prosjektene er ferdig planlagt. Dette vil imidlertid ligge flere år fram i tid.



Figur 3.4: Ny Karmsund bru like ved dagens bru. Illustrasjon fra forarbeider til KVV Haugesund.

<sup>10</sup> KVV Haugesund s. 61.

### 3.4. Investeringer i områder uten bompenger finansieres med budsjettmidler

Uten en ny, regional fellespakke, vil det være noen deler av regionen som ikke blir omfattet av nye bompengepakker, og noen områder der det tar tid før det blir klart for bygging og bompengeneinnkreving for de store, statlige prosjektene på E134 og E39. I disse områdene videreutvikles vegnettet med ordinære statlige, fylkeskommunale og kommunale budsjettmidler.

#### Mindre investeringstiltak på E134 og E39 finansieres i langtidsprogrammet til NTP

I tillegg til de store statlige investeringsprosjektene og utbedringsstrekningene på riksvegnettet, er det i ny NTP 2022-33 avsatt 28 milliarder kroner til mindre investeringstiltak i langtidsprogrammet (tidligere kalt «programområdemidler»). Midlene i langtidsprogrammet skal finansiere utbedringstiltak, gang- og sykkeltiltak, trafikksikkerhetstiltak, miljø- og servicetiltak og tiltak for kollektivtrafikk og universell utforming<sup>11</sup>.

Statens vegvesen skal konkretisere prosjekter som er aktuelle for å inngå i langtidsprogrammet og vurdere dem i forhold til måloppnåelse. Prosessen for dette er ikke endelig klarlagt, siden ordningen er ny i forhold til tidligere NTP-er. En gang i året skal det legges fram en revidert oversikt som grunnlag for prioritering porteføljestyring. Endelig finansieringsavklaring kommer først i de årlige statsbudsjettene.



Figur 3.5: I Nasjonal Transportplan 2022-33 er det avsatt 28 mrd kr til mindre investeringstiltak på riksveg.

#### Investeringstiltak på fylkesveg prioriteres gjennom handlingsplan, økonomiplan og budsjett

Med utgangspunkt i Samferdselsstrategi for Rogaland og regionale areal- og transportplaner, utarbeider Rogaland fylkeskommune et handlingsprogram for fylkesvegnettet, der det beskrives behov for nye tiltak og planlegges rekkefølge for gjennomføring. Vestland fylkeskommune utarbeider Regional Transportplan som øverste politikk-dokument på samferdselssiden. Planen har handlingsprogram med kriterier og enkeltvise strategier. Bevilgning av investeringsmidler i fylkeskommunene skjer gjennom økonomiplan og årlige budsjett.

Kommunene har tilsvarende egne delplaner, handlingsdel/økonomiplan og årlige budsjett for prioritering av prosjekter på kommunalt vegnett.



Figur 3.6: Handlingsprogram for fylkesvegnettet i Rogaland

<sup>11</sup> Nasjonal Transportplan 2022-33, kap. 10.4.4.





## 4. VIDERE ARBEID MED BYPAKKE

For videre arbeid med en bypakke, er det sentralt å få avklart om den skal innrettes mot å få statlige midler til gang-, sykkel- og kollektivtiltak fra den nye tilskuddsordningen for mellomstore byområder, og i tillegg hvordan bypakken skal avgrenses geografisk og hvilke kommuner som skal delta. Kommunene og statsetatene er derfor bedt om å gi tilbakemelding på dette i høringen.

### 4.1. Skal bypakken innrettes mot statlig avtale og nullvekstmål?

#### Ny tilskuddsordning forutsetter avtale med staten og nullvekst i personbiltransport

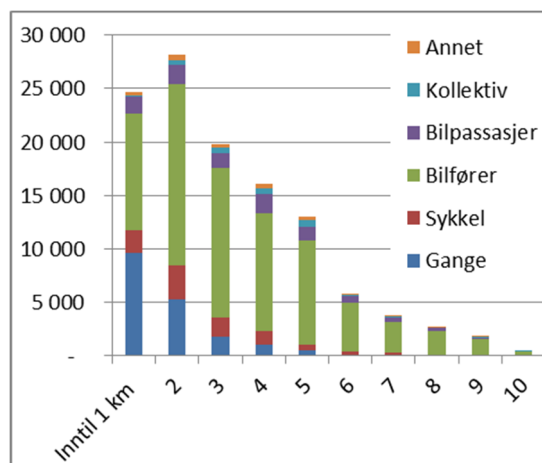
I Nasjonal Transportplan ble det fremmet en ny tilskuddsordning, der Haugesund/fastlands-Karmøy er et av fem byområder som kan få statlige tilskudd til gang-, sykkel- og kollektivtiltak - foreløpig i fire år. Forutsetningen er at det etableres en bypakke og avtale med staten om å «følge opp null-vekstmålet for persontransport med bil, og gjennomfører tiltak innenfor egne ansvarsområder». Haugesund og Karmøy kommuner og Rogaland fylkeskommune har deltatt i et nettverk og arbeidet for å få etablert en slik ordning. Større byområder har tidligere fått anledning til å inngå «byvekstavtaler» statlig milliard-støtte og «belønningsmidler» til kollektivtransport.

#### Nullvekstmålet er allerede innarbeidet i regionale og kommunale planer

I høringen må det avklares om kommunene ønsker at en ny bypakke skal innrettes mot nullvekstmålet og posisjonere Haugesund/fastlands-Karmøy for statlige tilskudd, siden dette vil ha konsekvenser for utformingen. En slik innretting vil være i tråd med statlig konseptvalgutredning (KVU Haugesund), der et overordnet effektmål var «nullvekst i personbiltrafikken» for «det sentrale byområdet». Det samme gjelder regionalplanen «ATP Haugalandet», der det i retningslinjene for Haugesund/fastlands-Karmøy heter at «Klimaforliket legges til grunn, der vekst i persontransport tas med gange, sykling og kollektivtransport». Kommunene har også vedtatt lignende formuleringer – et av delmålene i Haugesund sin kommuneplan er at «veksten i persontrafikk skal tas gjennom sykkel, gange og kollektiv», mens Karmøy har i kommunedelplan for klima og energi lagt opp til å «arbeide for en nullvekst i personbiltransporten».

#### Hva må til for å oppnå nullvekstmålet?

Halvparten av daglige personbilturer internt i byområdet er kortere enn 3 km. De mest «lavthengende fruktene» er derfor å bruke mindre bil på slike korte turer. Dette var også grunnen til at det i KVU Haugesund ble anbefalt en sterk satsing på gåing og sykling. I KVU-en ble det også pekt på betydningen av konsentrert arealbruk for å oppnå nullvekstmålet, og i den forbindelse vist til arealstrategiene i regionalplanen.



Figur 4.1: Daglige personreiser internt i byområdet Haugesund/fastlands-Karmøy, etter reiselengde og reisemiddel.

#### Anbefaling om å innrette bypakken mot statlig avtale og nullvekstmål

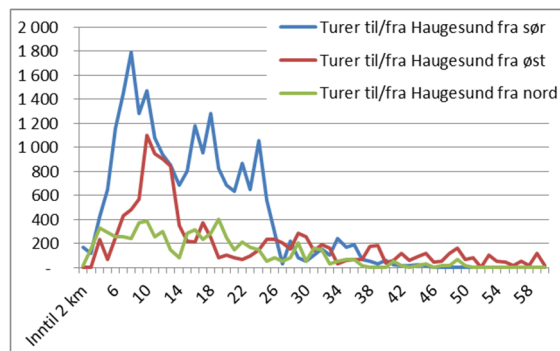
Den nye, statlige tilskuddsordningen er noe kommunene og fylkeskommunene har ønsket å få til. Selv om beløpet i denne omgang ikke er så stort, er det ikke umulig at ordningen kan bli forlenget og utvidet etter hvert. Ordningen kan gjøre det lettere å finansiere tiltak for myke trafikanter og bidra til økt legitimitet. Betingelsen om nullvekstmål er allerede innarbeidet i gjeldende planer på alle nivåer, og det store omfanget av korte reiser vurderes å gi gode muligheter for måloppnåelse. Fagavdelingen i Rogaland fylkeskommune anbefaler derfor at en ny bypakke innrettes slik at den kan posisjonere Haugesund/fastlands-Karmøy for statlige tilskudd som beskrevet.

## 4.2. Hvordan skal bypakken avgrenses geografisk?

Hvorvidt bypakken skal avgrenses til Haugesund/fastlands-Karmøy, bør avklares høsten 2021. Dels er det behov for en klargjøring fra Haugesund og Karmøy kommuner om at de ønsker å delta i det videre arbeidet med bypakke, og det er også ønskelig med tilbakemelding fra de andre kommunene hvordan de tenker om avgrensningen.

### Ulike lokale forutsetninger for en transportpolitikk med nullvekstmål

De lokale forutsetningene for en transportpolitikk med statlig avtale og nullvekstmål er ulik fra sted til sted, og dette gjenspeiles i regionale transportstrategier, jf. «ATP Haugalandet». Mens personreisene internt i byområdet Haugesund/fastlands-Karmøy i all hovedsak er 5 km (fig. 4.1), er reisene til/fra byområdet stort sett 10-25 km lange. Flertallet av reiser til/fra byområdet kommer fra tettstedene på Karmøy (blått i fig. 4.2). og vestre Tysvær (rødt). På disse avstandene er det ikke så mange som går eller sykler. Det er mulig for flere å reise kollektivt, men kundegrnlaget for bussen er ikke like konsentrert som i større byområder.



Figur 4.2: Daglige personreiser til og fra byområdet, etter reiselengde og retning (RVU Haugalandet 2011).

Lokale reiseavstander og arealtetthet er bakgrunnen for at den statlige utredningen «KVU Haugesund» peker på gåing/sykling og konsentrert arealbruk som hovedstrategi for å nå nullvekstmålet i Haugesund/fastlands-Karmøy. I Bymiljøpakken på Nord-Jæren er dette noe annerledes, der større befolkningsskonsentrasjoner og store statlige tilskudd til kollektiv-utbygging og -drift gjør at kollektivtransporten spiller en større rolle.

### Statens vegvesen anbefaler en «stram» avgrensning av bypakken

I kap. 3.2 er det beskrevet at Statens vegvesen anbefaler at bypakken avgrenses mest mulig til byområdet Haugesund/fastlands-Karmøy og til fylkeskommunal og kommunal infrastruktur. Dette har sammenheng med KVU-en og at Statens vegvesen vil prioritere å få planlagt det store prosjektet E134 Helganes-Aksdal/Karmsund bru, og på nåværende tidspunkt heller ikke fremmer mindre prosjekter på E134 inn i bypakken. Det betyr i så fall at de to tyngste innfartsårene til byområdet ikke blir en del av bypakken, noe som reduserer den transportmessige sammenhengen med Tysvær og øysiden av Karmøy.

### Anbefaling om at bypakken avgrenses til byområdet Haugesund/fastlands-Karmøy

Oppsummert vurderer fagavdelingen i fylkeskommunen at det særlig er innenfor det sammenhengende byområdet Haugesund/fastlands-Karmøy at det ligger til rette for en transportpolitikk med statlig avtale og nullvekstmål, fordi det der er mer kompakt arealbruk, kortere avstander og enklere å redusere bilbruk. Dersom bypakken avgrenses til fylkeskommunal og kommunal infrastruktur, kan fylkeskommunen og kommunene fremme den uavhengig av NTP-finansiering. Det vises også til statlig utredning «KVU Haugesund» og regionalplanen «ATP Haugalandet», der det nullvekstmålet er avgrenset til det sentrale byområdet.

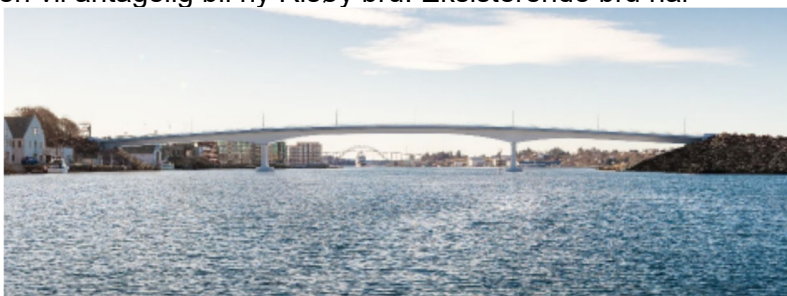
### 4.3. Andre tema i bypakken som bør tas opp neste år

I tillegg til nullvekstmål og geografisk avgrensning som må avklares i høst, er det en del sentrale problemstillinger som bør diskuteres i den mer detaljerte utformingen av bypakken:

#### Tiltak på vegnettet

Selv om bypakken eventuelt innrettes mot nullvekstmål som hovedgrep, betyr ikke det at pakken ikke også kan finansiere tiltak på vegnettet. Både Haugesund og Karmøy arbeider administrativt med å identifisere prosjekter, og det kan bli aktuelt med utbedringer av ulike kryss, punkter og enkelt-strekninger, styrket trafikksikkerhet, bedret framkommelighet, tilrettelegging for næringstransport, miljøgate mv. Klarlegging av omfang og prioritering må skje i den videre prosessen. Større prosjekter må beskrives og kostnadsvurderes før pakken fremmes for behandling, men det kan også avsettes en «sekkepost» til mindre utbedringstiltak underveis.

Det største enkeltprosjektet i bypakken vil antagelig bli ny Risøy bru. Eksisterende bru har utfordringer med bæreevne og økende vedlikeholdsbehov, og en ny bru vil redusere trafikk gjennom sentrum. Det er gjennomført et forprosjekt, der kostnaden for ny bru er anslått til 4-600 mill. kr +/- 25 % (2021). Dersom fylkestinget gir klarsignal, vil det bli satt i gang reguleringsarbeid for å plan- og kostnadsavklare prosjektet.



Figur 4.3: Fotomontasje ny Risøy bru (Norconsult).

#### Ambisjonsnivå og innretting av tiltak i Karmsundgata

Trafikken i Karmsundgata ligger nær kapasitetsgrensen i dag, og det er forsinkelser knyttet til avvikling i sentrale kryss. Samtidig planlegges flere utviklingsprosjekter som kan øke antall reiser til/fra sentrumsnære områder. I kommunedelplanen fra 2016 ble det lagt til grunn en trafikkvekst på +40 % fram til 2040. Kommunedelplanen vurderes imidlertid ikke som forenlig med nullvekstmålet og vil gi utfordringer for by- og bokvalitet. Tidligere idéer om omkjøringsveger er også lagt bort fordi de ikke svarer på Karmsundgatas hovedfunksjon, der mer enn halvparten av biltrafikken har målpunkt innenfor sentrumsnære områder<sup>12</sup>.

Samtidig utgjør Karmsundgata en barriere for gåing og sykling øst-vest i byen. Haugesund kommune har lenge ønsket å forbedre dette, og til kommunedelplanen ble det spilt inn behov for overganger og en mer «bymessig» utforming. Utvikling av i Karmsundgata må derfor ivareta flere hensyn på en gang. Det tas sikte på å gjennomføre en mulighetsstudie for å se nærmere på ambisjonsnivå og tilrettelegging for ulike trafikanter i Karmsundgata.



Figur 4.4: Haugesund kommune har ønsket å redusere barriere-virkningen som Karmsundgata har for gående og syklende<sup>13</sup>.

<sup>12</sup> Asplan Viak 2011. Trafikkanalyse Haugesund – dagens situasjon.

<sup>13</sup> Juul og Frost arkitekter 2014. Mobilitetsplan ultralight.

## Forbedringer for kollektivtransporten

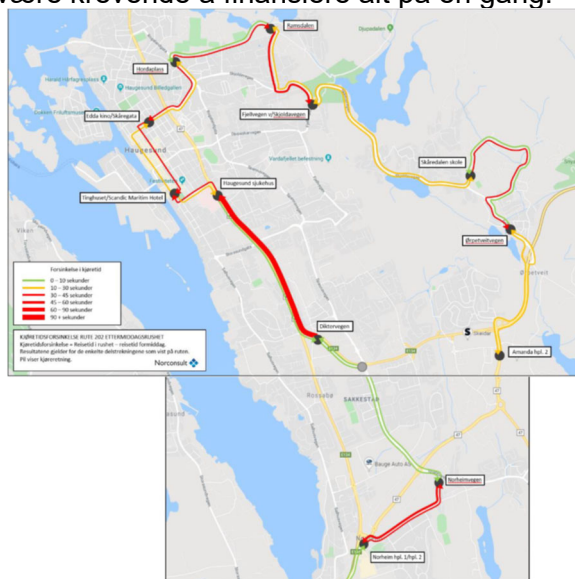
Kollektivtransporten i byområdet har hatt et løft de siste fem årene med forbedret rutestruktur og 10 kr-billett. Kollektivandelen er likevel ikke spesielt høy, sammenlignet med andre byer. Det er flere tiltak som kan bidra til en styrking, men det vil være krevende å finansiere alt på en gang.

Aktuelle tiltak kan være:

- Bedre framkommelighet på hovedrutene i byområdet
- Øke rutefrekvens på hovedruter.
- Forbedret kollektivakse gjennom sentrum.
- Terminalforbedring, «mobilitetspunkt».
- Ruter/rutefrekvens til Karmøy/Tysvær/Sveio.

Rogaland fylkeskommune har gjennomført et forprosjekt for å vurdere bedre framkommelighet på hovedrutene<sup>14</sup>, og det er sett på kostnader ved å øke rutefrekvens (upubl.).

Fylkesrådmannen har også planlagt en mulighetsstudie om hvordan bussrutene gjennom Haugesund sentrum kan forbedres og oppgraderes.



Figur 4.5: Figur fra forsinkelseskartlegging for rute 202 i ettermiddagsrush (Norconsult 2020).

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

Oppgraderte hovedlenker for gående og syklende kan bidra til økt framkommelighet, hastighet og trafiksikkerhet. Tydelige hovedlenker kan være særlig hensiktsmessig til/fra større målpunkt som sentrum, kollektivterminal, idrettsplasser/skoler mv. Vormedalsvegen/Salhusvegen, Skjoldavegen, Rogalandsgata og Håvåsryggen er eksempler på hovedruter som kommunene har ønsket å utvikle videre.

Noen steder kan også enklere løsninger og punktvis utbedringer gi god effekt med mindre midler. For slike mindre tiltak kan det være aktuelt med en «sekkepost», der prosjektene kan planlegges nærmere i løpet av bompengerperioden.



Figur 4.6: Syklist i Haugesund sentrum. Foto: Rogaland fylkeskommune.

<sup>14</sup> Norconsult 2020. Kollektivtiltak bybusser Haugesund.



## 5. VIDERE ARBEID MED BOMPENGEPAKKE PÅ KARMØY/FV. 547

For en bompengepakke for Karmøy/fv. 547, er det viktigst i denne omgang om det er tilslutning til at Karmøy kommunene og Rogaland fylkeskommune skal arbeide videre med en slik pakke. Framtidige alternativer og mulig ambisjonsnivå vil avhenge av hvilke avklaringer som kommer i de plan- og utredningsarbeidene som planlegges for det kommende året.

### 5.1. To-delt utredningsløp for Karmøy/fv. 547, deretter valg om innretting

#### For tidlig å beslutte utviklingsstrategi for Midt-/Karmøy/fv. 547 nå

I arbeidet med nye bompengepakker på Haugalandet, har intensjonen vært at det høsten 2021 skulle tas valg om hovedstrategier/innretting for nye bompengepakker. For en bompengepakke på Karmøy/fv. 547, vurderes dette nå å være for tidlig. Dette skyldes blant annet at Kommunal- og Moderniserings-departementet (KMD) i april ga beskjed om at de ikke ville realitetsbehandle innsigelsen til Åkra Sør-Veakrossen. Dermed er ingen av de to store prosjektene langs fv. 547 planavklart – hverken Åkra Sør-Veakrossen eller Veakrossen-Helganes. Det er dermed ikke anledning nå til å fremme en bompengepakke der et av disse prosjektene inngår. Det er heller ikke identifisert andre, større prosjekter på fv. 547 som en ny bompengepakke på Karmøy kan bygges rundt.

#### To-delt utredningsløp for å komme videre

Fylkesutvalget har nylig vedtatt at det skal utredes om fv. 547 i dagens trasé kan utvikles til å bli en framtidsrettet hovedveg for Karmøy, som samtidig er enklere og rimeligere å gjennomføre - eller om dette ikke vil gi en fullgod løsning. Dette arbeidet er nå i oppstartsfasen.

Fylkesutvalget har også bedt om en klargjøring av hva som er nødvendig for å fullføre reguleringsplanen for Åkra Sør-Veakrossen. Dersom fylkestinget gir klarsignal til å fortsette arbeidet med reguleringsplanen, betyr det at fylkesrådmannen i Rogaland skal gjennomføre to parallelle plan- og utredningsløp for fv. 547.

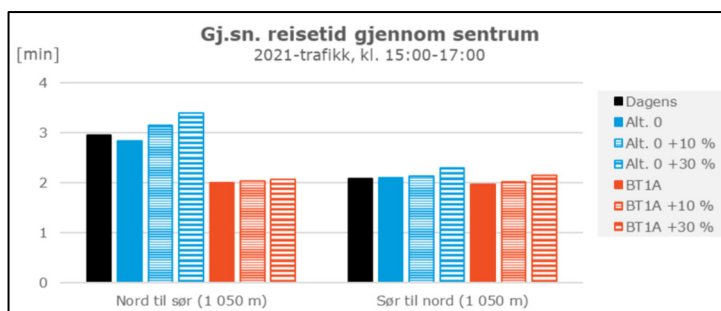


Figur 5.1: To parallelle plan- og utredningsløp for Åkra-Veakrossen, før strategivalg for en ny bompengepakke kan komme opp på nytt.

Om et års tid, når mulighetsstudien for dagens veg og en forfase for reguleringsplanen kan være gjennomført, vil strategi-alternativene for ny bompengepakke på Karmøy være bedre belyst, og det kan ligge til rette for at valg om ambisjonsnivå/innretting tas opp på nytt. De aktuelle strategi-alternativene må da beskrives og utredes mer detaljert i forhold til måloppnåelse og konsekvenser for miljø/samfunn enn det som har vært nødvendig i denne omgang. Det må blant annet tas stilling til om det er ett eller flere nye alternativer for nordre del av Åkra Sør-Veakrossen det bør utarbeides detaljert planforslag med konsekvensutredning for. Alternativt – dersom mulighetsstudien har gitt tilstrekkelige gode resultater - kan det besluttes at videre utvikling helt eller delvis skal ta utgangspunkt dagens fv. 547. I så fall må det velges ut og reguleres ett eller flere store prosjekt(er) for en slik bompengepakke.

## Nærmere om mulighetsstudie for å vurdere rimeligere løsninger på fv. 547

I løpet av våren er det utført to innledende arbeider for å belyse om det er verd å se nærmere på hvordan dagens fv. 547 kan forbedres<sup>1516</sup>. Det ble særlig vurdert om utbedringer av eksisterende kryss kan gjøre det mulig å avvikle en høyere trafikkmengde enn i dag, og på en tilfredsstillende måte.



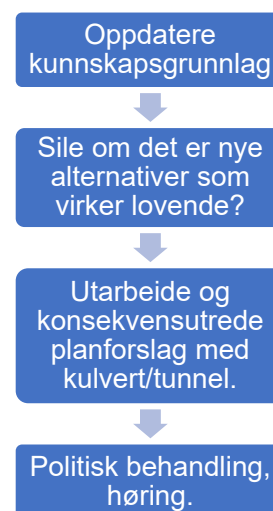
Figur 5.2: Cowi har analysert forventet reisetid gjennom Åkra sentrum med dagens vegsystem og økende trafikk (blå søyler), og tilsvarende reisetid etter at dagens Haugalandspakke er gjennomført.

Resultatene var såpass lovende at fylkesrådmannen har ønsket en mer detaljert studie, der også trafikksikkerhet og hensyn til mange trafikanter mv. blir vurdert. Det ble derfor fremmet en politisk sak før sommeren, der fylkesutvalget vedtok at «fylkesrådmannen bes utrede om det kan finnes andre gode, men rimeligere og mer gjennomførbare løsninger for hvordan Fv547 i Karmøy kommune kan videreutvikles». Fylkesrådmannen tar sikte på å gjennomføre en mulighetsstudie om dette i løpet av et års tid.

## Nærmere om arbeid med reguleringsplan for Åkra Sør-Veakrossen

KMD har krevd at det må lages en konsekvensutredning av alternative løsninger for nordre del av Åkra Sør-Veakrossen, før de vil ta stilling til innsigelsen som Statsforvalteren har fremmet. I arbeidet skal både veg i dagen, kulvert- og tunnelloøsning sammenlignes. I tillegg må det gjøres nye analyser av forventet trafikkmengde, og kunnskapsgrunnlaget om naturverdier må oppdateres. Tidligere framlagte planforslag har hatt et høyt konfliktnivå, og det har vist seg krevende å finne alternativer som reduserer konfliktnivået med naturverdier/naturressurser/landskap godt nok, og til en akseptabel kostnad.

Fylkesrådmannen har skissert en mulig prosess i fire faser som kan ta ca 2,5 – 3 år, der særlig kartlegging av fugl, grunnboringer og politisk forankring underveis trekker opp tidsbruken og kostnadene. Etter en innledende forfase siles mulige tunnel-alternativer, og det kan tas stilling til hvor mange og hvilke alternativer det er aktuelt å utarbeide detaljert planforslag og konsekvensutredning for.



Figur 5.3: Forslag til faser i videre arbeid med reguleringsplan for Åkra Sør-Veakrossen.

<sup>15</sup> Cowi 2021. Trafikknotat – kalibrert Aimsun-modell 2021 og BT1A.

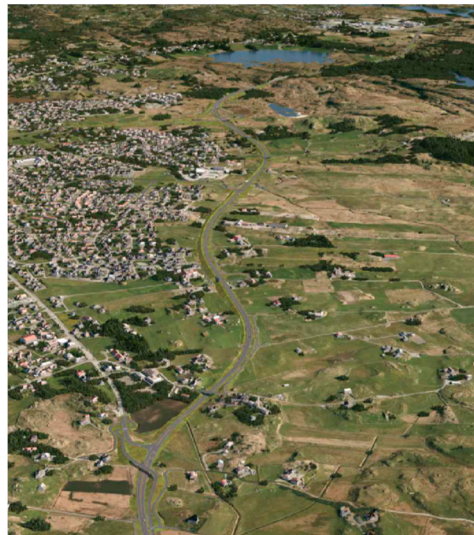
<sup>16</sup> Norconsult 2021. Trafikkanalyse Fv.547 Karmøyvegen.

## 5.2. Kan bli tre alternativer på Karmøy/fv. 547 når utredningene er gjort

Avhengig av resultatene fra mulighetsstudien og reguleringsarbeid, kan det være flere strategialternativer for en ny bompengepakke på Karmøy. Så langt synes særlig tre alternativer å kunne bli aktuelle, og det er grovt estimert kostnader/bompengebelastning for disse nedenfor. Det må understrekes at forutsetninger og tall i regne-eksempler er usikre og må gjennomgås på nytt dersom det senere besluttes å gå videre med et av alternativene. Det samme gjelder måloppnåelse og konsekvenser for miljø/samfunn, som ikke er utredet i denne omgang.

### Alternativ 1: Åkra Sør-Veakrossen som enkeltstående utbyggingsprosjekt

Dersom det primært er Åkra Sør-Veakrossen som vurderes å være det dominerende behovet på Karmøy, kan den sikreste måten for gjennomføring være at dette blir et enkeltstående utbyggingsprosjekt. Åkra Sør-Veakrossen vil da unngå å konkurrere med andre prosjekter i en felles pakke, og eventuell kostnadsøkning kan håndteres opp til en fastsatt kostnadsramme ved å søke om takstøkning og/eller forlenget innkrevingsperiode. Bompengeinnkreving i slike enkelt-prosjekter skjer med etterskuddsinnkreving etter utbygging og forutsetter dermed låneopptak. For finansieringen er det en forutsetning at det gis lov til å etablere bom på dagens fv. 547 i Åkra-området - i tillegg til innkreving på den nye vegen.



Figur 5.4: Åkra Sør-Veakrossen, traséalternativ 1. Illustrasjon: Cowi AS.

Det er gjort en enkel kostnadsberegning med Statens vegvesen sitt verktøy for bompengeberegning, der det er lagt til grunn at gjenværende del av Åkra Sør-Veakrossen vil koste ca 600 mill. (2021) og krav om lang kulvert/tunnel (alternativ F med merkostnad på ca 210 mill.). I et slikt scenario må bompengene dimensjoneres ut fra en total kostnad på nærmere 1,2 mrd. kr (2021), der ca 350 mill. vil være låne- og innkrevingskostnader. Det må da kreves inn vel 1 mrd. kr i bompenger, mens det resterende forutsettes dekket med fylkeskommunal momskompensasjon. Dette vil innebære at bompengebelastningen for Skudenes- og Åkra-trafikken omtrent må 3-dobles i forhold til dagens nivå. I tillegg kan det være at trafikantene må betale i bypakken hvis det ikke blir felles timesregel med denne. En kjøretur tur-retur Åkra–Haugesund kan da få fire ganger høyere bompengebelastning enn i dag. Dersom lånekostnadene blir lavere enn forutsatt, vil bompengeperioden bli kortere.

### Alternativ 2: Porteføljestyrt bompengepakke med Åkra Sør-Veakrossen

For å redusere lånekostnadene som et enkeltstående utbyggingsprosjekt medfører, og samtidig gi rom for å prioritere flere prosjekter på Karmøy, kan det være et alternativ å etablere en større bompengepakke, der Åkra Sør-Veakrossen inngår sammen med andre prosjekter. I en slik bompengepakke vil innkreving og bygging skje parallelt (parallellinnkreving), og eventuelle kostnadsøkninger håndteres gjennom kutt i prosjektporteføljen (porteføljestyring).

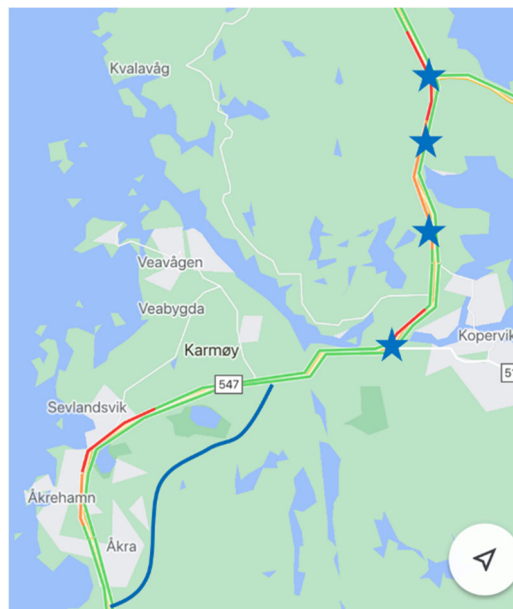
En bompengepakke der Åkra Sør-Veakrossen utgjør en stor andel, må ivareta flere hensyn:

- Det må sikres en rimelig sammenheng mellom betaling og nytte for ulike trafikanter. Dersom det fortsatt skal være bomstasjoner på Veakrossen og Bygnes, må det inngå et volum av prosjekter også på delstrekningen Veakrossen-Helganes.
- Åkra Sør-Veakrossen må ikke komme for tidlig i bompengeperioden, slik at det blir mulig å spare opp litt midler og låneopptaket blir mindre. De første årene bygges det andre prosjekter, som dermed kommer først i prioriteringen.

- Pakken må inneholde en pott med små-prosjekter som bygges ut etter Åkra Sør-Veakrossen - dersom det fortsatt er penger nok. Dette er eneste måte å sikre en «buffer» for eventuelle kostnadsøkninger i hovedprosjektet.

Til sammen betyr dette at en bompengepakke med parallellinnkrevning og porteføljestyring må ha en viss størrelse for å kunne finansiere et så stort prosjekt som Åkra Sør-Veakrossen, og samtidig tilfredsstillende nytteprinsippet, krav til parallellinnkrevning og finansiell sikkerhet.

Det er gjort en enkel kostnadsberegning med Statens vegvesen sitt verktøy for bompengeberegning. Som i forrige alternativ tas det utgangspunkt i en kostnad for Åkra Sør-Veakrossen på 600+210 mill. kr (2021). Det er i eksempelet skissert 5-600 mill. kr til trafikale behov på strekningen Veakrossen-Helganes og 200 mill. kr til tiltak langs eksisterende veg Åkra-Veakrossen. I tillegg tas det med en pott til trafiksikkerhet og gang/sykkel-prosjekter, men som også fungerer som buffer for hovedprosjektet. Totalvolumet i en slik bompengepakke kan komme opp i 2 mrd. kr. Det forutsettes fylkeskommunal momskompensasjon, mens det resterende dekkes med bompenge. Dette vil innebære at bompengebelastningen i de tre stasjonene på Karmøy må «2,5-dobles» i forhold til dagens nivå. Inkludert innkrevning i bypakken, kan en kjøretur tur-retur Karmøy – Haugesund da få 3,5 ganger høyere bompengebelastning enn i dag.



Figur 5.5: Illustrasjon av en mulig bompengepakke med både Åkra Sør-Veakrossen og prosjekter på andre deler av fv. 547.

### Alternativ 3: Porteføljestyrt bompengepakke med forbedring langs hele fv 547

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

Fylkesutvalget har som nevnt bestilt en studie av mulighetene for utvikling av dagens fv. 547 Åkra-Helganes. Dersom dette arbeidet viser gode resultater, kan det danne grunnlag for en mindre kostnadskrevende bompengepakke på Karmøy. En pakke uten de store prosjektene vil være enklere å balansere og å styre gjennomføringen av, og lånekostnader kan ytterligere reduseres. Dermed vil en også stå friere til å dimensjonere pakken etter ambisjonsnivå og akseptabelt bompengenivå. Behovene for tiltak langs dagens veg gjennom Åkra og videre mot Veakrossen kan imidlertid bli noe større uten omkjøringsvegen.



Figur 5.6: «0+-alternativet» i kommunedelplan for Åkra Sør-Veakrossen fra 2010.



## 6. VIDERE ARBEID MED BOMPENGEPAKKE FOR HAUGESUND NORD-SVEIO/FV. 47

For videre arbeid med en bompengepakke for Haugesund nord-Sveio/fv. 47, er det viktig å få tilbakemelding på om det først skal undersøkes hvilke forbedringer som er mulig å få til langs dagens veg, før det tas stilling til ambisjonsnivået i en ny pakke. Alternativt kan det være mulig å gå inn for bompengedekning for resten av det store Fagerheim-Ekrene-prosjektet allerede nå, men dette vil gi en langt høyere bompengebelastning enn i dag.

### 6.1. Anbefaling om først å utrede forbedringer langs dagens veg

#### Sammenhengende utbygging med høy standard øker bompengebelastningen

Det lokale trafikkgrunnlaget på fv. 47 mellom Haugesund og Sveio er ikke veldig høyt, og dersom store utbyggingsprosjekter skal finansieres av lokal trafikk, vil bompengebelastningen bli tilsvarende høy. Sammenhengende ny veg Førland-Ekrene («H1-standard») kan gi en bompengebelastning omtrent seks ganger høyere enn i dag – se også kap. 6.3. Kostnader til eventuelle tiltak på strekningen Ekrene-Haukås i Sveio vil komme i tillegg.

Dersom det bare bygges halve strekningen (Førland-Vikse eller Vikse-Ekrene) vil bompengebelastningen bli omtrent fire ganger høyere enn i dag. En slik utbygging vil imidlertid ikke gi full effekt før også det tredje og siste delstrekket blir utbygget, og det kan være krevende å basere utviklingen på et så langsiktig løp - med den usikkerhet det medfører.

#### Har ikke en samlet og oppdatert vurdering av muligheter for å forbedre dagens fv. 47

I 2015 ble det gjennomført en «strekningsanalyse» for fv. 47 i Sveio fra Ekrene til Haukås. I denne ble det beskrevet at «utfordringane på strekninga er manglande tilbod til mjuke trafikantar, uoversiktlege kryss og setningsskadar på vegen». Deler av strekningen ble vurdert å ha relativt god standard, og det ble anbefalt at dagens veg utvikles med en «utbedringsstandard», framfor å bygge helt ny veg. Strekningsanalysen fra 2015 er forholdsvis grovmasket, og Vestland fylkeskommune har vurdert at den bør oppdateres dersom den skal være grunnlag for å identifisere og prioritere prosjekter i en ny bompengepakke. På Haugesund-siden finnes det ingen tilsvarende studie, siden strategien har vært å bygge en helt ny veg.

#### Anbefaler å vurdere utbedring av dagens veg før det velges ambisjonsnivå for en ny pakke

Fagavdelingene i Rogaland og Vestland fylkeskommuner anbefaler at det gjøres en oppdatering av strekningsanalysen for fv. 47 i Sveio og vurderes hva som kan oppnås gjennom forbedringer langs dagens veg. Samtidig bør det gjøres tilsvarende mulighetsstudie på Haugesund-siden.

Parallelt oppdateres reguleringsplanen for Fagerheim-Ekrene med vedtatt standard. Når dette er gjennomført, vil strategialternativene bli tydeligere, og det vil være lettere å ta stilling til om videre utvikling av fv. 47 bør innebære utbygging av sammenhengende ny veg, eller mer punktvis prosjekter og delstrekninger

Høst 2021:  
Skal vi arbeide videre med en ny bompengepakke for fv. 47?

Mulighetsstudie: Hva kan oppnås med å forbedre dagens veg (Sveio+Haugesund)?

Høst 2022:  
Vurdere handlingsrom/alternativer for videre arbeid.

Figur 6.1: Anbefaling om å utrede forbedringer langs dagens veg, før valg om innretning/ambisjonsnivå for en ny bompengepakke for Haugesund nord/Sveio.

Vestland fylkeskommune har signalisert at de vil gjennomføre en oppdatering av strekningsanalysen for fv. 47 Ekrene-Haukås forholdsvis snart. Fylkesrådmannen i Rogaland har bedt fylkestinget om planmidler til en lignende mulighetsstudie. Begge arbeidene forventes å være gjennomført i løpet av et års tid, og valg om innretning/ambisjonsnivå for en bompengepakke på fv. 47 kan da tas opp på nytt. Dersom det velges å gå videre med utbedring av dagens veg, må det deretter reguleres og kostnadsvurderes ett eller flere store prosjekt(er).



## 6.2. Kan bli tre alternativer for fv. 47 når utredning av dagens veg er gjort

Dersom det gjennomføres en mulighetsstudie for å vurdere forbedringer langs dagens fv. 47, kan valg om innretning/ambisjonsnivå for en ny bompengepakke tas opp på nytt etter at resultatene er klare. Så langt synes tre alternativer å kunne bli aktuelle. Det er til nå bare grovt estimert kostnader/bompengebelastning for disse alternativene, og andre konsekvenser for måloppnåelse og miljø/samfunn må utredes senere i prosessen:

### Alternativ 1. Førland-Ekrene som enkeltstående utbyggingsprosjekt

Førland-Ekrene som enkeltstående utbyggingsprosjekt er nærmere beskrevet nedenfor i kap. 6.3. Dersom ikke mulighetsstudien for dagens veg frambringer mer aktuelle alternativer, vil det være mulig å holde fast på strategien i dagens Haugalandspakke om utbygging av en sammenhengende ny veg på denne strekningen.

### Alternativ 2: «Utbedringspakke» for fv. 47 med utgangspunkt i dagens veg

Dersom en mulighetsstudie viser at det kan finnes gode og rimeligere løsninger for utvikling av fv. 47 med utgangspunkt i dagens veg, kan det etableres en bompengepakke med «utbedringsprosjekter» på enkeltpunkter og delstrekninger.

En slik bompengepakke vil ha parallellinnkrevning og porteføljestyring, og lånekostnadene vil bli redusert sammenlignet med et enkeltstående utbyggingsprosjekt. Med flere mindre prosjekter, vil en også stå friere til å dimensjonere pakken ut fra ønsket ambisjonsnivå og akseptabelt bompengenivå. Strategien gir imidlertid ikke den gjennomgående standardhevingen som en ny veg.

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 - 4,220	Utbetre setning / dosering	1-2	
Birkeland- Rovatnet Nord	Hp 1 km 4,680 - 5,700	Breiddeutviding og G/S-veg		50-60
Rovatnet	Hp 1 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	

Figur 6.2: Anbefalte tiltak i strekningsanalyse for fv 47 Ekrene-Haukås<sup>17</sup>.

### Alternativ 3: Inkludere (Haugesunds-delen av) fv. 47 i bypakken

Prinsipielt kan en også se for seg et alternativ der Haugesunds-delen av fv. 47 inkluderes i en ny bypakke. Det trenger da ikke være to bompengepakker i samme kommune (Haugesund), og behovet for låneopptak kan reduseres i en større bompengepakke.

En utfordring med å inkludere fv. 47 i bypakken vil være at en bypakke med statlig avtale og nullvekstmål i større grad vil bli innrettet mot trafiksikkerhet/utbedringer og å styrke gang/sykkel/kollektiv, og i mindre grad mot utbygging av helt nye hovedveger. Det vises også til Statens vegvesen sin anbefaling om å avgrense bypakken mest mulig til byområdet. Dersom fv. 47 inkluderes i bypakken, vil det heller ikke være et eget inntektsgrunnlag på fv. 47 utover bypakken (forutsatt timesregel og tovegsinnkrevning). En annen ting er at fylkeskommunene med dagens rammeverk vil måtte finansiere 20 % egenandel av investeringskostnadene. En eventuell utbedringsstrategi på fv. 47 med mindre prosjekter på enkeltpunkter/delstrekninger (som i alternativ 2 over), kan redusere utfordringene med å inkludere (Haugesunds-delen) av fv. 47 i bypakken.

<sup>17</sup> Statens vegvesen 2015. Strekningsvise utgreiingar - overordna fylkesvegar. Strekning 4: Sveio - Bergen (Rådal).

### 6.3. Alternativt: Allerede nå bestemme utbygging av Førland-Ekrene

#### Fv. 47 Fagerheim-Ekrene er ferdig regulert, men omreguleres nå med litt enklere standard

I sammenheng med utbygging i dagens Haugalandspakke, reguleres hele strekningen Fagerheim-Ekrene om til såkalt «H1-standard» med gjennomgående ny veg, rumlefelt og t-kryss/rundkjøringer. Planavklaring kan trolig skje innen relativt kort tid. Dersom kommunene og fylkeskommunene ikke ønsker å utrede forbedringer langs dagens veg, vil det dermed bli mulig å fremme bompengerekkering til den resterende delstrekningen Førland-Ekrene som ikke har finansiering i dagens pakke.

#### Bompengeprojekt med etterskuddsinnkreving for hele eller halve Førland-Ekrene

Dersom utbygging av Førland-Ekrene vurderes å være det dominerende behovet langs fv 47, kan den sikreste måten for finansiering være at det skjer som et enkeltstående utbyggingsprosjekt.

Førland-Ekrene vil da unngå å konkurrere med andre prosjekter i en felles pakke, og eventuell kostnadsøkning kan håndteres opp til en fastsatt kostnadsramme ved å søke om takstøkning og/eller forlenget innkrevingsperiode. Bompengerekkering i slike enkelt-prosjekter skjer med etterskuddsinnkreving etter utbygging og forutsetter låneopptak.

Et slikt utbyggingsprosjekt kan omfatte hele eller deler av den gjenværende strekningen:

- 1A: Hele Førland-Ekrene
- 1B: Delstrekning Førland-Vikse eller Vikse-Ekrene



Figur 6.3: Fv 47 Førland-Ekrene ble regulert i dagens Haugalandspakke, men oppnådde ikke finansiering.

Det er gjort en enkel kostnadsberegning med Statens vegvesen sitt verktøy for bompengeberegning. Det er tatt utgangspunkt i kostnadsestimat til styringsgruppa for Haugalandspakken i 2020, der delstrekningen Førland-Vikse ble estimert til 150-200 mill. kr og Vikse-Ekrene til 200 mill. kr – til sammen 350-400 mill. kr. I beregningen er det lagt til grunn bare én bomstasjon på kommunegrensa:

- 1A: Hele Førland-Ekrene:  
Med prosjektkostnad på ca 400 mill. for Førland-Ekrene, kr. vil totalkostnadene nærme seg 600 mill., inkludert innkrevings- og lånekostnader. Det vil være behov for å kreve inn ca 500 mill. kr i bompenger, mens det resterende forutsettes dekket med fylkeskommunal momskompensasjon. Dette kan gi et innkrevingsnivå omkring det dobbelte av dagens Haugalandspakke – i hver retning. I tillegg kan trafikantene måtte betale også i bypakken hvis det ikke blir felles timesregel med denne. En kjøretur Sveio-Haugesund tur-retur kan da få seks ganger høyere bompengebelastning enn i dag (i dag betales bare ut av byen).
- 1B: Delstrekning Førland-Vikse eller Vikse-Ekrene:  
Med prosjektkostnad på ca 200 mill. for halve prosjektet, vil totalkostnadene bli i størrelsesorden 300 mill. kr, inkludert innkrevings- og lånekostnader. Det vil være behov for å kreve inn ca 250 mill. kr i bompenger. Dette kan gi et innkrevingsnivå omtrent som for dagens Haugalandspakke – i hver retning. En kjøretur Sveio-Haugesund tur-retur kan da få fire ganger høyere bompengebelastning enn i dag.

Det må understrekes at forutsetninger og tall i regne-eksemplene ovenfor er usikre og må gjennomgås på nytt dersom det besluttes å gå videre med en slik utbygging.

## 7. FORELØPIGE VURDERINGER OM BOMPENGENIVÅ OG INNKREVINGSSYSTEM

I dette kapitlet skisseres noen utfordringer knyttet til inntektsgrunnlag, bompengebelastning, timesregel og innkrevingsretning mv i nye bompengepakker på Haugalandet. Framtidig bompengenivå kan ikke fastsettes før bompengepakkene er utformet mer detaljert. Likevel kan kunnskap om handlingsrom og samlet bompengebelastning gi grunnlag for å vurdere innretting og ambisjonsnivå i den enkelte bompengepakke.

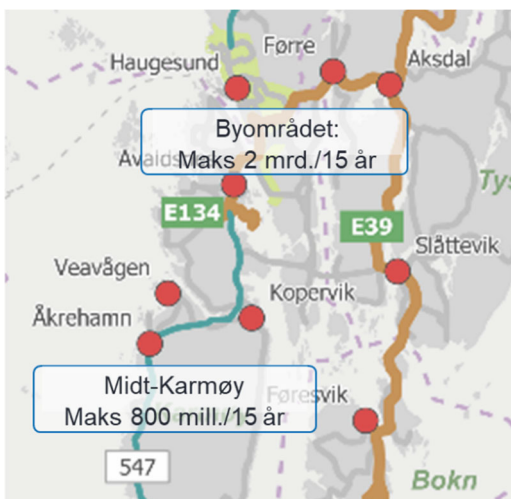
### 7.1. Handlingsrom ved videreføring av dagens innkrevingsnivå

#### Ca 165 mill. kr i årlige netto passeringsinntekter i dagens Haugalandspakke

I dagens Haugalandspakke er netto passeringsinntekter ca. 165 mill. kr årlig (2019). Med ordinær takst på kr 11 til nå for lette kjøretøy, har gjennomsnittlig betaling vært ca. kr 5 pr passering. Den lavere gjennomsnittstaksten skyldes timesregelen, der trafikantene bare betaler i den første stasjonen og deretter kan kjøre kostnadsfritt gjennom andre stasjoner i en time. I overkant av 60 % av passeringsinntektene har kommet fra bomstasjonene i byområdet Haugesund/fastlands-Karmøy, ca. 25 % fra Karmøy, og 15 % fra bomstasjonene på E134 og E39 i Tysvær.

#### Dagens innkrevingsnivå i byområdet kan finansiere prosjekter for 2,5 mrd. kr

Netto passeringsinntekter i byområdet Haugesund/fastlands-Karmøy har vært nærmere 130 mill. kr årlig fra 8 bomstasjoner (2019). Dagens innkrevingsnivå kan over en 15-årsperiode finansiere nye prosjekter for nærmere 2 mrd. kr i byområdet (2021), når det regnes med prisstigning, drift av bomstasjoner og fylkeskommunal momskompensasjon. Det forutsettes at innkreving og bygging skjer parallelt (parallellinnkreving), og at det ikke blir behov for låneopptak. Krav om 20 % lokal egenandel og ny nasjonal tilskuddsordning for årene 2022-25, kan utgjøre ca. 500 mill. kr i tillegg. Dersom tilskuddsordningen videreføres for hele bompengeperioden, kan dette øke.



Figur 7.1: Prosjektomfang som kan finansieres dersom dagens innkrevingsnivå videreføres.

#### Dagens innkrevingsnivå på Karmøy kan finansiere prosjekter for 6-800 mill. kr

Netto passeringsinntekter har vært i underkant av 50 millioner årlig i de tre bomstasjonene på Karmøy (2019). Dagens innkrevingsnivå vurderes maksimalt å kunne finansiere nye prosjekter for ca. 800 mill. kr (2021) når det regnes med prisstigning, drift av bomstasjoner og momskompensasjon fra fylkeskommunen. Det forutsettes da at det ikke blir behov for låneopptak. Dersom samme bompengenivå skal benyttes til å realisere ett enkelt utbyggingsprosjekt med etterskuddsinnkreving, kan prosjektkostnaden ikke være høyere enn ca. 600 mill. kr.

#### Handlingsrom for bompengefinansiering av prosjekter på fv. 47

I dag er det ikke bomstasjoner på strekningen Fagerheim-Haukås som kan være referanse for å vurdere inntektsgrunnlaget i en ny bompengepakke på fv. 47. I stedet er det gjort enkle beregninger med Statens vegvesen sitt beregningsverktøy. Grovt anslått vil en bomstasjon på kommunegrensa, med dagens takster og tovegs innkreving kunne finansiere prosjekter for ca. 300 mill. kroner (2021). Dersom det er felles timesregel med en bypakke, vil dette reduseres til ca. 160 mill. kr. Beløpene forutsetter at det ikke blir behov for låneopptak. Ved et enkeltstående utbyggingsprosjekt som lånefinansieres, vil handlingsrommet bli redusert, jf. over.

## 7.2. Krevende å realisere tidligere ambisjoner for vegnettet

### Bompengenivået er ikke veldig høyt i dagens Haugalandspakke

Takstnivået i Haugalandspakken er relativt lavt i forhold til andre, regionale bypakker og andre bompengepakker. Sommeren 2021 ble det vedtatt å øke takst for lette kjøretøy fra 11 kr til 12 kr. Allerede i 2016 ble det imidlertid foreslått å doble de daværende takstene for å motvirke ytterligere kutt i prosjekt-porteføljen, og ny ordinær takst for lette kjøretøy var planlagt å bli kr 22. Statens vegvesen avviste saken med henvisning til føringer fra Samferdselsdepartementet om at kostnadsøkninger i bompengepakker skal håndteres ved å kutte prosjekter i porteføljen, og ikke ved å øke takstene.

Bompengepakke	Ordinær takst for lette kjøretøy
Bypakke Nedre Glomma	30
Førdepakken	30
Bypakke Ålesund	26
Bypakke Bergen	25/51*
Bypakke Nord-Jæren	23
Bypakke Grenland	23
Fjellinjen Oslo	18/22*
Miljøpakken Trondheim	16*
Bypakke Bodø	16
Kristiansandsregionen	14
Harstadpakken	13
Haugalandspakken	12

Figur 7.2: Takstnivå for lette kjøretøy i en del regionale bompengepakker. \* Rushtidsavgift.

En takst på 22 kr for lette kjøretøy ville tilsvart ordinær takst i de større byene Oslo/Stavanger/Bergen (i Oslo betales det riktignok både ved bygrensen og inne i byen). Det er allerede noen regioner og byområder på størrelse med Haugalandet som har en takst på dette nivået eller enda høyere (Nedre Glomma, Førde, Ålesund, Grenland). En del av disse har riktignok store statlige prosjekter som skal finansieres innenfor den samme pakken. Andre byområder har et takstnivå mer som Haugalandspakken har nå (Bodø, Kristiansand, Harstad).

### Samlet bompengebelastning kan bli høy dersom tidligere ambisjoner skal realiseres fullt ut

Gjennom de siste 10-15 årene har fylkesvegnettet på Haugalandet vært planlagt ut fra et betydelig ambisjonsnivå, blant annet begrunnet ut fra standarder for nasjonale hovedveger. De største prosjektene som har vært planlagt er:

- Fv. 47 Karmsundgata fra E134 til Kringlehaugvegen: Kostnadsanslag ca. 1,4 mrd. kr (2013).
- Fv. 547 Veakrossen-Helganes: Kostnadsestimert ca. 1,4 mrd. kr (2016) for alternativ uten innsigelse.
- Fv. 47 Fagerheim-Ekrene: Kostnadsanslag ca. 700 mill. kr (2017).
- Fv. 547 Åkra Sør-Veakrossen: Kostnadsanslag ca. 690 mill. kr (2018).

De to største prosjektene er bare planlagt på kommunedelplan-nivå, og estimerte kostnader har en høyere usikkerhet enn for prosjektene som også er regulert.

Dersom de senere års ambisjonsnivå skal realiseres fullt ut i nye bompengepakker på Haugalandet, og det i tillegg skal gjennomføres andre prosjekter enn de som er nevnt over, må bompengenivået settes en god del høyere enn i dagens Haugalandspakke. Sammen med store statlige prosjekter på E134 og E39, vil den samlede bompengebelastningen i regionen bli betydelig. Samlet bompengebelastning i regionen må være utredet før den første av bompengepakkene ferdigstilles og legges fram til lokalpolitisk behandling, og det må være klarlagt om det kan foregå bompengειnnkreving til flere pakker/prosjekter parallelt, eller om pakkene kan komme til å «konkurrere» om inntektene.

### 7.3. Innkrevingssystemet for nye bompengepakker må planlegges på nytt

Innkrevingsystemet for nye bompengepakker – med timesregel, bomstasjonsplassering og innkrevingsretning – må planlegges på nytt når det skal utformes nye bompengepakker. Nedenfor er det nevnt noen aktuelle problemstillinger:

#### Timesregel internt i hver pakke, men ikke nødvendigvis felles for flere pakker

I dagens Haugalandspakke er det en «timesregel» som innebærer at trafikanter betaler for maks én passering innenfor en time, uavhengig av antall passeringer. Det er også et «passeringstak» som innebærer at en maksimalt betaler for 75 passeringer pr måned pr kjøretøy.

Dersom det etableres flere bompengepakker på Haugalandet, skal hver pakke sikre finansiering til egne prosjekter, og takstene kan bli ulike. Det må da vurderes om det er hensiktsmessig at trafikantene skal oppnå fritak for betaling i én bompengepakke som følge av passeringer i en annen.

Nytteprinsippet tilsier at trafikanter som kjører gjennom flere bompengepakker har nytte i flere pakker, og det er derfor ikke unormalt at trafikantene betaler til hver bompengepakke de kjører gjennom. Et regjeringsoppnevnt utvalg anbefalte høsten 2020 til og med at timesregel og passeringstak helt burde avvikles. Begrunnelsen var å «*unngå at noen trafikantgrupper subsidierer andre, for å redusere insentivene til økt trafikk og for å ivareta hensynet til eksterne virkninger*»<sup>18</sup>.



Figur 7.3: I Fjellinjen i Oslo er det timesregel for bomstasjonene inne i byen, men trafikantene må betale ekstra hvis de også passerer bygrensen. Illustrasjon: fjellinjen.no.

Bompengepakker med mye pendlertrafikk og høyere takster vil tape mest dersom det er felles timesregel på tvers av ulike pakker. På Haugalandet vil det antagelig gå mest utover inntektsgrunnlaget i pakker på fv. 547 og særlig fv. 47. Samtidig vil det være innbyggerne i disse områdene som får økt bompengebelastning uten felles timesregel.

#### Plassering av bomstasjoner må vurderes på nytt i nye pakker

Plassering av bomstasjonene i Haugalandspakken er tilpasset prosjektfordelingen, politikken og trafikkgrunnlaget i dagens pakke. Ved etablering av nye bompengepakker må det gjennomgås på nytt hva som vil være en hensiktsmessig plassering av bomstasjoner.

#### Foreløpig om envegs/tovegs innkreving

I dag har alle bomstasjonene i Haugesund kommune envegs innkreving (ut av sentrum), mens bomstasjonene i Karmøy og Tysvær har tovegs innkreving. Ved planlegging av Haugalandspakken, ble dette sett i sammenheng med den geografiske fordelingen av prosjekter i pakken. Ser en byområdet Haugesund/fastlands-Karmøy under ett, må trafikanter som kommer på E134 vest- og østfra (Karmøy og Tysvær) betale både inn og ut av byen. Det samme må trafikanter som kjører gjennom byen (både «inn» og «ut» på samme tur). Trafikanter på fv 47 nordfra (Haugesund nord/Sveio) og trafikanter i byområdet som bare kjører inn eller ut av sentrum, betaler derimot bare én vei. Dersom det opprettes en ny bypakke for Haugesund og fastlands-Karmøy, må innkrevingsopplegg og innkrevingsretning gjennomgås på nytt.

<sup>18</sup> På veg mot et bedre bomsystem. Utfordringer og muligheter i det grønne skiftet.





# VEDLEGG

## Vedlegg 1: Saksdokumenter

1. Rogaland fylkeskommune og Statens vegvesen 2017. Diskusjonsgrunnlag: Areal- og transportutvikling på Haugalandet etter 2023.
2. Rogaland fylkeskommune og Statens vegvesen 2018. Framtidig(e) transportpakke(r) på Haugalandet - prinsippsak til behandling i kommunene og fylkeskommunene.
3. Rogaland fylkeskommune 2020. Arbeidsprogram for «Bompengeutredning Haugalandet».
4. Rogaland fylkeskommune 2020. Fagnotat areal- og transportutvikling på Haugalandet.
5. Rogaland fylkeskommune 2021. Behovsvurdering til nye bompengepakker på Haugalandet.
6. Rogaland fylkeskommune 2021. Strategi-alternativer for nye bompengepakker på Haugalandet.
7. Statens vegvesen 2021. Bompengefinansiering av statlege prosjekt i ein ny Haugalandspakke. Notat til politisk referansegruppe.
8. Cowi 2021. Trafikknotat – kalibrert Aimsun-modell 2021 og BT1A.
9. Norconsult 2021. Trafikkanalyse Fv.547 Karmøyvegen.

Saksdokumenter og møtepapirer/presentasjoner fra politisk referansegruppe for nye bompengepakker er tilgjengelig på Rogaland fylkeskommune sine websider:

<https://www.rogfk.no/vare-tjenester/vei-og-kollektivtransport/bompengeprosjekter/nye-bompengepakker-pa-haugalandet/>

Statens vegvesen sin veileder for planlegging av bompengeprosjekter, andre styrende dokumenter for bompengepolitikken og takstretningslinjer er tilgjengelig på: <https://www.autopass.no/for-bompengibransjen/veileder-bompengeprosjekter-og-takstretningslinjer>

## Vedlegg 2: Hva er bompenger og bompengepakker?

### Bompenger i transportpolitikken

Bompenger har etter hvert blitt en etablert tilleggsfinansiering for både for statlig, fylkeskommunal og kommunal transportinfrastruktur. Nettobidraget fra bompengeneinnkreving i Norge var i 2019 på ca 13,5 mrd. kroner. I Nasjonal Transportplan beskrives det at bompenger «gir en mulighet til å realisere flere prosjekter» og blir «lagt til grunn (..) som et viktig bidrag i finansieringen av veisektoren også i framtiden» og «som et sentralt virkemiddel i bypolitikken, både som inntektskilde og som trafikkregulerende tiltak».



Figur 0.1: Bomstasjon på Veasletta på Karmøy.

Vegloven § 27 beskriver at bompenger kan benyttes til å:

- 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

### Trafikantene skal ha nytte av bompengene

Når det innføres bompenger, må det dokumenteres at trafikantene som skal betale vil få nytte av prosjektene som bompengene skal finansiere - enten direkte, eller indirekte gjennom forbedrede trafikale forhold på vegnettet som helhet. Motsatt skal de som får nytte av prosjektene være med på å betale. Dette kalles «nytteprinsippet» og står sentralt i utforming av bompengepakker. Nytteprinsippet gjelder både i «tid og rom» - det vil si at nytten som hovedregel skal være der samtidig med betalingen, og innenfor samme område.

I byområder med mer sammensatte transportsystem, forstås nytteprinsippet slik at trafikanter også kan ha indirekte nytte av tiltak andre steder i byområdet ved at det samlede trafikale systemet forbedres, og bilister kan ha nytte av tiltak som gjør at flere går, sykler eller tar buss og dermed avlastet vegnettet. Det må likevel gjøres en egen vurdering av nytten for bilistene og gjennomgangstrafikken.



Figur 0.2: «Nytteprinsippet» i bompengesaker.

### Bompenger er finansiering, mens planlegging skjer etter plan- og bygningsloven

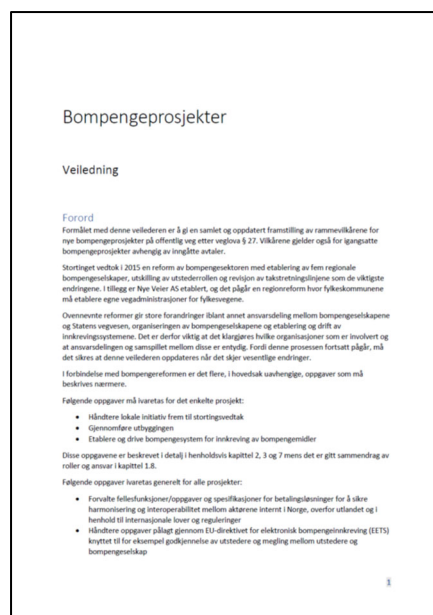
Bompenger er et finansieringsredskap, og rammeverket er lagt opp etter at strategiske plangrep og planer er avklart gjennom ordinære planprosesser. For øvrig skal statlig politikk, planretningslinjer og regionale planer som vanlig legges til grunn.

Noen ganger vil ikke alle prosjektene i nye bompengepakker være planavklart på forhånd - eksempelvis er det i bompengepakker bare krav om at minst ett prosjekt skal være ferdig regulert. Øvrige prosjekter skal beskrives og prioriteres i henhold til lokale behov og mål for pakken. I den grad prosjekter i nye bompengepakker mangler plangrunnlag, eller ikke er i samsvar med planer, kan det oppstå risiko knyttet til senere kvalitetssikring og/eller planaksept. Det er ikke krav til formell høring av bompengeutredninger, men det bør gis mulighet for at berørte aktører kan fremme sine interesser, jf. forvaltningsloven.

## Innhold og dokumentasjon i bompengepakker

Statens vegvesens «Veileder bompengeprosjekter»<sup>19</sup> beskriver rammevilkårene for planlegging av nye bompengepakker og krav til utforming/dokumentasjon. Kravene til både faglig underlag, avklarte planer/kostnader og finansiering mv. er strammere enn da dagens Haugalandspakke ble godkjent. Noen av de sentrale dokumentasjonskravene er:

- Prosjektlister med prioriteringer og mål/strategier for nye bompengepakker:  
Nye bompengepakker skal ha prosjekt-lister med beskrivelse av større prosjekter som skal inngå. Mindre prosjekter kan inngå i «sekkeposter» og konkretiseres senere. Det skal tydeliggjøres rekkefølge og prinsipper for prioritering og porteføljestyling. Det skal beskrives mål/strategier for bompengepakken, hvordan nytteprinsippet er fulgt opp, virkninger for transportsystemet og for samfunnet for øvrig, og sammenheng mellom kostnader og nytte av tiltak i pakkene.
- Plangrunnlag og kostnadsoverslag:  
For bompengepakker skal det «for minst ett prosjekt (..) foreligge godkjent reguleringsplan og kvalitetssikret kostnadsoverslag på detaljplannivå» - det vil si at fortrinnsvis det største prosjektet i pakkene må være ferdig regulert. I tillegg skal det være kostnadsanslag for pakken som helhet.
- Finansieringsplan og finansieringsanalyse:  
Det skal beskrives hvordan pakken skal finansieres, fordeling på år/planperiode i pakken, hvor mye som vil være bompenger, fylkeskommunale/kommunale midler og ev. andre midler, og forankring i fylkeskommunale/kommunale handlingsprogram/økonomiplaner. Videre utarbeides det en finansieringsanalyse med vurdering av usikkerhetsfaktorer. Som grunnlag skal det modelleres trafikkstrømmer, trafikkgrunnlag og inntektsgrunnlag ved hjelp av Regional transportmodell.
- Bompengoordning, takst- og rabattsystem:  
Det skal beskrives planlagte bompengeorordninger med detaljert plassering av bomstasjoner og tilhørende infrastruktur, trafikk sikkerhetsvurderinger og nødvendige behandlinger/tillatelser. Videre defineres takstsystem med takstnivå og eventuell differensiering etter type kjøretøy, drivstoff eller tid på døgnet; timesregel, passeringstak og eventuell samordning mellom pakkene om dette.
- Bompengeselskap, organisering og avtaler:  
Det beskrives bompengeselskap og organisering av prosjektet, ev. låneavtaler mv.



Figur 0.3: Statens vegvesen sin veileder for bompengeprosjekter.

<sup>19</sup> Statens vegvesen 2021. Veileder bompengeprosjekter.

## Enkeltstående utbyggingsprosjekt/enkeltstrekning med bompenger

I det daglige blir «bompengeprojekt», «bompengepakke» og «bypakke» gjerne brukt litt om hverandre. I «bompengeverdenen» skiller det imidlertid mellom ulike ordninger, og det er litt ulike krav som stilles, ulik måte å kreve inn bompenger på, og ulike organiserings- og avtaleformer:

Et enkeltstående utbyggingsprosjekt eller enkeltstrekning kan bygges ut sammenhengende, og delfinansieres med bompenger. Lokale eksempler er Åkrafjorden, T-forbindelsen, Rogfast mv. Hovedregelen er at prosjektet/strekningen bygges med låneopptak, og innkrevingen starter i det prosjektet/strekningen åpner – såkalt «etterskuddsinnkreving». Dette gjør at trafikantene straks kan ta i bruk prosjektet de betaler for, men gir også ekstrakostnader på grunn av lånerenter. Takstene må beregnes for å kunne håndtere 30-40 % mer enn byggekostnaden. I tillegg kommer utgifter til bomstasjoner og driftsutgifter ved innkrevingen. Dersom rentene blir lavere enn forutsatt, blir prosjektet fortere nedbetalt.



Figur 0.4: Utbyggingen av Åkrafjorden, Rullestad og Stordalstunnelen er lokale eksempler på enkeltstående bompengeprojekter. Foto: Haugesunds Avis.

Dersom inntjeningen i bomstasjonene blir lavere enn planlagt, eller kostnadene høyere, kan det i et enkeltstående utbyggingsprosjekt søkes om å øke takstene og/eller forlenge innkrevingsperioden. Dette kan dekke kostnadsøkninger opp til en fastsatt kostnadsramme, men kostnadsøkninger utover dette må dekkes av vegeier – det vil si staten/fylkeskommunen/kommunen.

## Bompengepakke: Pakke med flere utbyggingsprosjekter

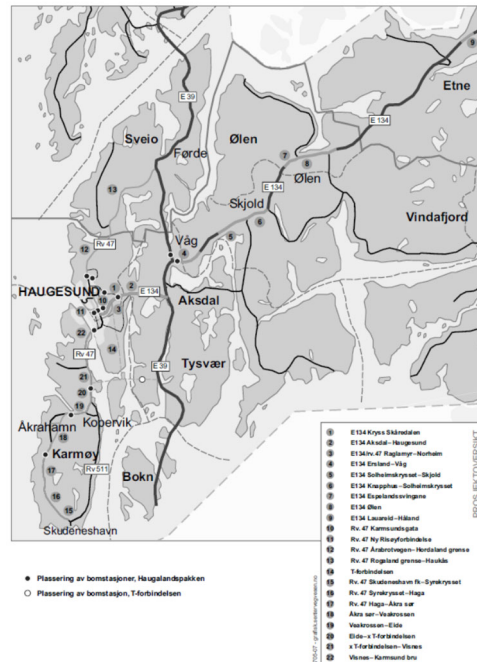
En bompengepakke er en pakke av flere utbyggingsprosjekter som finansieres med felles bompenger innenfor samme geografiske område. Bompengepakker kan omfatte tiltak både på statlig, fylkeskommunal og kommunal infrastruktur og gjelde både vegprosjekter, gang-/sykkel- og kollektivprosjekter.

Bompenginnkrevingen i bompengepakker skjer som «parallellinnkreving» - det vil si at innkreving og utbygging foregår parallelt i de 15 årene innkrevingen normalt varer. Dette gir mindre behov for lån enn i enkeltprosjekter. Det er ikke anledning til kun å spare opp midler til ett stort enkeltprosjekt – det ville praksis blitt «forhåndsinnkreving», som benyttes på ferjestrekninger som skal erstattes med veg/bru/tunnel.

Ved parallellinnkreving er det også krav om «porteføljestyling» - det vil si at utbyggingen må tilpasses inntektene i bompengepakken. Det er ikke anledning til å øke gjennomsnittstaksten mer enn prisstigningen, og heller ikke forlenge innkrevingsperioden. Kostnadsøkninger eller reduserte inntekter betyr at utbyggingsprosjekter må kuttes tilsvarende.

Haugalandspakken inkludert Karmøy

OVERSIKTSKART



Figur 0.5: Dagens Haugalandspakke er eksempel på en «bompengepakke» med flere ulike utbyggingsprosjekter innenfor samme innkrevingsområde.



## Bypakke: Bompengepakke i byområder

I byområder er det samlede transporttilbudet for bilister, kollektiv og gående/syklende mer sammenvevd fordi trafikantene i større grad kan fordele seg og velge ulike transportmidler. Det er derfor mer vanlig å planlegge tiltak overfor flere trafikantgrupper samtidig og i en sammenheng. Begrepet «bypakke» brukes gjerne om bompengepakker i byområder som omfatter tiltak både overfor bilister, kollektivtransport, gående og syklende.



Figur 0.6: Grenlandsområdet er et av stadig flere byområder med egne «bypakker».

For nye bypakker er det krav om at fylkeskommunene og kommunene skal bidra med 20 % egenandel av kostnadene til prosjekter på fylkesveg/kommunal veg. Egenandelen må finansieres med ordinære investeringsmidler og kommer i tillegg til eventuell momskompensasjon.

## Byvekstavtale: Tilleggsavtale for de største byområdene

Ni av de største byområdene i Norge har anledning til å inngå «byvekstavgifter», som er en tilleggs-avtale til bypakker. I byvekstavgiftene forplikter kommunene seg til blant annet å oppnå nullvekst i personbiltransport, mens staten til gjengjeld gir store prosjekttilskudd. I tillegg mottar de ni byområdene også ekstra støtte til drift av kollektivtransporten («belønningsmidler»).



Figur 0.7: Gjennom byvekstavgiften og Bymiljøpakken bidrar staten med totalt over 16 mrd. kr. til ulike samferdselstiltak på Nord-Jæren.

## Ny tilskuddsordning for mindre byområder

I NTP ble det fremmet det en ny tilskuddsordning for de fem byområdene Bodø, Ålesund, Haugesund, Arendal/Grimstad og «Vestfoldbyen». Til sammen er det 600 mill. over fire år som kan brukes til «mindre investeringer i gang- og sykkelveier og kollektivtiltak som kollektivfelt, holdeplasser og knutepunkter langs riks-, fylkes- og kommunal vei», men ikke til drift av kollektivtransport. Tilskuddet forutsetter at byområdene oppretter en bypakke, og at kommunene og fylkeskommunene forplikte seg til å «følge opp null-vekstmålet for persontransport med bil, og gjennomfører tiltak innenfor egne ansvarsområder». Samferdselsdepartementet har fått i oppdrag å utforme den nye ordningen mer detaljert.

## Nullvekstmål for persontransport

Hensikten med nullvekstmålet for persontransport er ifølge regjeringen å legge til rette for framkommelighet, redusere negative effekter av veitransport, og utvikle gode byer som det er attraktivt å bo i. Regjeringen fastsatte i 2020 et «videreutviklet nullvekstmål» som skal reflektere dette: «I byområdene skal klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange.»

## Vedlegg 3: Behov og prioritering av transportformer i ATP Haugalandet

### Planutløsende behov

1. Behov for at Haugalandet er synlig og tilgjengelig som region, attraktiv for nye og eksisterende innbyggere og bedrifter, og robust overfor endringer.
2. Behov for at Haugesund sentrum framstår som en flerfunksjonell, urban og levende by - og et sterkt og identitetsskapende senter for hele regionen.
3. Behov for attraktive by- og tettstedssentre, med et bredt spekter av funksjoner og tjenester, som tiltrekker nye bolig- og arbeidsplass-etableringer, og som fungerer som gode møteplasser for befolkningen.
4. Behov for et utbyggingsmønster som bygger opp om by- og tettstedssentrene, motvirker byspredning og gir korte avstander og grunnlag for miljøvennlig transport.
5. Behov for å håndtere vekst i transportetterspørsel på en miljøvennlig måte, og å øke andelen gåing, sykling og kollektivtrafikk.
6. Behov for infrastruktur og kommunikasjoner som gjør at de mindre kommunene kan ta del i et større arbeidsmarked, service- og tjenestetilbud.

### Andre viktige behov

- A. Behov for gode oppvekst- og bomiljøer og legge til rette for aktiv livsform, god folkehelse og tilgjengelighet for alle.
- B. Behov for å ta vare på natur- og kulturverdier, landbruksområder og grønnstruktur.
- C. Behov for en samordnet strategi og forpliktende samarbeid om utvikling av regionen – på tvers av sektorer og forvaltningsnivåer.
- D. Behov for effektiv bruk av ressurser - arealer, infrastruktur og økonomi.
- E. Behov for langsiktighet og forutsigbarhet for alle aktører.

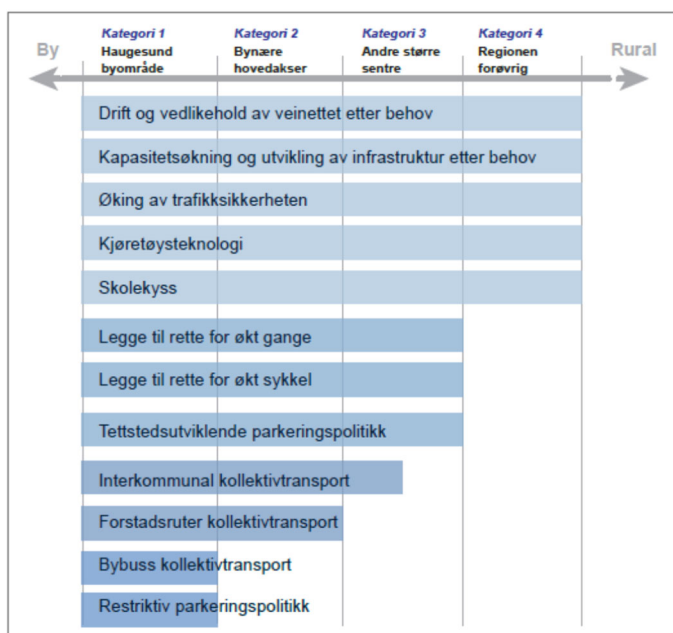
### Prioritering av transportformer

#### Byområdet:

- Transportutvikling skal bygge opp om sentrumsutvikling/byutvikling.
- Klimaforliket legges til grunn, der vekst i persontransport tas med gange, sykling og kollektivtransport.
- Rekkefølge for prioritering av transportutvikling og -kapasitet: Gange – sykling – kollektiv – næring – personbil.

#### Aksen Haugesund-Åkra med tettsteder:

- Transportutvikling skal ikke vanskeliggjøre sentrumsutvikling.
- Mest mulig av vekst i persontransport tas med gange, sykling og kollektivtransport.
- Rekkefølge for prioritering av transportutvikling og -kapasitet på hovedaksene: Kollektiv – næring – personbil. Hovedfokus på gange og sykling innenfor tettsted



Figur 0.8: Differensiering av transportvirkemidler i ulike deler av regionen. Figur fra ATP Haugalandet.

## Vedlegg 4: Behov og mål i KVU Haugesund

### Prosjektutløsende behov

- Behov for å styrke Haugesund sentrum som attraktivt, tilgjengelig og bærekraftig regionsenter.
- Redusere vekst i persontransport gjennom mer kompakt og sentrumsrettet arealbruk.
- Behov for å styrke kollektivtrafikk og gang- og sykkeltrafikk i byområdet. Overføre transport til mer klimavennlige transportformer gjennom for å redusere utslipp og redusere behovet for vegnettkapasitet.
- Sørge for samme framkommelighet som i dag for god- og næringstransport, særlig i aksene langs fv. 47/E134, blant annet for å at transportkostnadene til næringslivet ikke skal øke.
- Bedre framkommelighet over Karmsundet for alle trafikantgrupper.

### Viktige behov

- Bedre trafikksikkerheten i hele planområdet med spesielt fokus på det overordnede vegnettet som har størstedelen av ulykkene.
- Minske negativ miljøpåvirkning fra transport.
- Ta hensyn til landskap, friluftsliv, kulturminner og landbruk.

### Samfunns mål

- Haugesund byområde skal ha et transportsystem som gir god mobilitet for befolkningen og bygger opp om en miljøvennlig byutvikling med gange, sykling og kollektivtransport.
- E134 skal fungere som en effektiv transportåre for nasjonal trafikk mellom Haugesund lufthavn Karmøy / Karmsund havn Husøy og Våg.

### Effektmål

1. Arealutvikling i samsvar med konsept «By og tettsted» i Regional plan for areal og transport på Haugalandet (ATP). Styrke Haugesund sentrum.
2. Nullvekst i personbiltrafikken. Reisemiddelfordeling: 40 % av turene i og inn/ut av byområdet i 2062 må tas med miljøvennlig transport.
3. Framkommelighet for nyttetrafikken på E134 fra Helganeskrysset til Aksdal skal være like god som i dag.
4. Alle trafikantgrupper skal ha god og trygg framkommelighet over Karmsund bru.

### Generelle samfunns mål/ønskede sideeffekter

1. Redusere negativ miljøpåvirkning fra transport.
2. Universell utforming på alle holdeplasser og gang- og sykkelanlegg.
3. Øke trafikksikkerheten for myke trafikanter spesielt.
4. Styrke Haugesund sentrum som arena for arbeid, handel og fritid.

## Rogaland fylkeskommune

Postboks 130 sentrum  
4001 Stavanger

### Besøksadresse

Arkitekt Eckhoffs gate 1  
4010 Stavanger

### Telefon

51 51 66 00

### E-post

[firmapost@rogfk.no](mailto:firmapost@rogfk.no)

[www.rogfk.no](http://www.rogfk.no)



Rogaland  
fylkeskommune

Lydbølger fra mangfoldige Rogaland – vårt vitale fylke.  
Disse grafiske bølgene gjengir lyden av Månafossen, Gjesdal.