

Strategivalg for utvikling av fv. 547 fra Åkra til Veakrossen

Oppsummeringsnotat til politisk sak i Karmøy kommune
og Rogaland fylkeskommune.
8. mai 2023.

FORORD

Karmøy kommune og Rogaland fylkeskommune samarbeider om planlegging av en ny bompengepakke for utvikling av fv. 547 på Karmøy. For å komme videre i saken, er det nødvendig med et valg om hvilken strategi som skal ligge til grunn for utvikling av fv. 547 fra Åkra til Veakrossen. Karmøy kommune har ønsket at det fremmes en sak om dette våren 2023 - parallelt med lokalpolitisk behandling av Bypakke Haugesund og fastlands-Karmøy. Karmøy kommune avgjør selv om de vil ta stilling til saken allerede nå, eller om den politiske prosessen trenger mer tid.

I notatet beskrives de tre hovedalternativene for videre utvikling av fv. 547 fra Åkra til Veakrossen, samt hovedresultater fra nye utredninger som er gjort av omkjøringsvegen Åkra Sør-Veakrossen, mulighetsstudie for utvikling av dagens fv. 547, og mulige framtidige bompakke-alternativer. Notatet følger som vedlegg til politiske saker i Karmøy kommune og Rogaland fylkeskommune.

INNHOOLD

1.	PROBLEMSTILLING OG ALTERNATIVER	3
1.1.	Strategivalg om utvikling av fv. 547 fra Åkra til Veakrossen	3
1.2.	Alt. 1: Holde fast på omkjøringsvegen med dagløsning	4
1.3.	Alt. 2: Starte regulering av omkjøringsvegen med tunnel-/kulvert	5
1.4.	Alt. 3: Utvikle dagens fv. 547 også fra Åkra til Veakrossen	6
1.5.	Oppsummert: Alternativer, prosess, takst, framdrift og måloppnåelse	8
2.	RESULTATER FRA NY UTREDNING AV OMKJØRINGSVEGEN	10
2.1.	Fem nye omkjørings-alternativer med tunnel/kulvert	10
2.2.	Vurdering av natur- og miljøkonsekvenser	12
2.3.	Vurdering av trafikk, kostnader og nytte	13
2.4.	Samlet vurdering og Statsforvalterens tilbakemelding	14
3.	MULIGHETER FOR UTVIKLING AV DAGENS FV. 547	15
3.1.	Mulig å utvikle dagens fv. 547 med gode løsninger for alle trafikanter	15
3.2.	Hovedløsning: Tofelts veg, sykkelveg med fortau og færre avkjørsler	16
3.3.	Utvidelse av sentrale kryss vil gi økt trafikk-kapasitet	17
3.4.	Åkra sentrum – forbedring for alle trafikant-grupper	18
3.5.	Kostnadsvurdering - og alternative nivåer	19
4.	MULIG UTFORMING AV BOMPENGEPAKKE PÅ KARMØY	20
4.1.	Prinsipper og usikkerhet ved sammensetting av en bompengepakke	20
4.2.	Bompakke-alternativ 1: Dagleøsning for ÅSV + dagens fv. 547 i nord	22
4.3.	Bompakke-alternativ 2: ÅSV-tunnel + dagens fv. 547 i nord	22
4.4.	Bompakke-alternativ 3: Utvikling av dagens veg på hele fv. 547	23
4.5.	Mulige takstnivå og bompengebelastning på Karmøy	24
	VEDLEGG	28
	Vedlegg 1: Statlige krav til nye bompengepakker	28
	Vedlegg 2: Forskjell på strekningsprosjekt, bompengepakke og bypakke	29

1. PROBLEMSTILLING OG ALTERNATIVER

1.1. Strategivalg for utvikling av fv. 547 fra Åkra til Veakrossen

Vedtak i 2021 om å planlegge en egen bompengepakke for fv. 547 på Karmøy

Høsten 2021 vedtok Karmøy kommunestyre og Rogaland fylkesting at det skulle startes arbeid med en egen bompengepakke for fv. 547 på Karmøy¹. Det er nå gjennomført de utredningsarbeidene som det ble bevilget planleggingsmidler til, og disse gir ny informasjon om handlingsrommet:

- Nye miljø-kartlegginger og oppdatert konsekvensutredning for omkjøringsvegen Åkra Sør-Veakrossen.
- Utredning av alternative tunnel-løsninger, som så langt ikke er detaljregulert.
- Nye kostnadsanslag.
- Muligheter for utvikling av dagens fv. 547, og med aktuelle prosjekter og kostnader.
- Mulige bompakke-alternativer, innretting, totalkostnad og takstnivå.

Tabell 1.1: Nye utredninger som er gjennomført i arbeidet med en bompengepakke på Karmøy.

Nye utredninger	Innhold
Omkjøringsvegen Åkra Sør-Veakrossen	Omkjøringsvegen Åkra Sør-Veakrossen er utredet i tråd med krav fra departementet, slik at innsigelsen til dagløsningen kan avklares. I tillegg er det utredet alternative tunnel-løsninger, og det er gjort nye kostnadsanslag.
Mulighetsstudie for dagens fv. 547	Det er vurdert muligheter for å utvikle dagens fv. 547 fra Åkra til Helganeskrysset med høy standard og rom for trafikkvekst.
Alternative bompengepakker	Det er skissert alternativer til hvordan en ny bompengepakke for fv. 547 kan innrettes, med bompengeneinnkreving og takstnivå.

Arbeidet er gjennomført i samarbeid mellom Karmøy kommune, Rogaland fylkeskommune, Statens vegvesen og Statsforvalteren, gjennom en felles administrativ arbeidsgruppe og politisk referansegruppe. Rogaland fylkeskommune har hatt ansvar for utredninger og forberedt saker til gruppene. Underveis har det vært orienteringer til politisk nivå i Karmøy kommune (gruppeledere aug. -22, formannskapet april -23, kommunestyret nov. -22 og april -23, og politisk prinsippsak til kommunestyret des. -22). Samferdselsutvalget i Rogaland fylkeskommune ble orientert i mars og november 2022.

Strategivalg for strekningen Åkra-Veakrossen legges fram som politisk sak i mai 2023

For å komme videre i planleggingen av en bompengepakke på fv. 547, er det nødvendig med et valg om hvilken strategi som skal ligge til grunn på strekningen fra Åkra til Veakrossen – om den planlagte dagløsningen skal fastholdes, om det skal startes regulering av en tunnel-løsning for omkjøringsvegen, eller om det skal startes planlegging og prioritering av prosjekter langs dagens fv. 547. De tre alternativene er beskrevet nærmere nedenfor.

Saken om strategivalg på fv. 547 legges fram med sikte på politisk behandling i Karmøy kommunestyre 22. mai og Rogaland fylkesting 14. juni. Saken fremmes parallelt med lokalpolitisk behandling av bypakken, slik at Karmøy kommune kan se de to bompengesakene i sammenheng.

Tabell 1.2: Problemstilling og alternativer i strategivalget for søndre del av fv. 547 fra Åkra til Veakrossen.

Problemstilling	Alternativer
Valg av strategi for søndre del av fv. 547 fra Åkra til Veakrossen?	1. Holde fast på omkjøringsvegen med dagløsning?
	2. Starte regulering av omkjøringsvegen med tunnel-/kulvert?
	3. Utvikle dagens fv. 547 også fra Åkra til Veakrossen?

¹ Karmøy kommunestyre 107/21 og Rogaland fylkesting 137/21.

1.2. Alt. 1: Holde fast på omkjøringsvegen med dagløsning

Karmøy kommune kan nå velge å få innsigelsen realitetsbehandlet

Kommunal- og Moderniseringsdepartementet krevde i 2021 at omkjøringsvegen Åkra Sør-Veakrossen måtte utredes bedre, før de kunne behandle innsigelsen til nordre del. Bakgrunnen for innsigelsen, var at departementets føringer fra kommunedelplanen i 2018 ikke var godt nok fulgt opp. Føringene gikk ut på å unngå verdifull natur, bruke miljøkulvert, minimere påvirkning på hydrologi, gjennomføre tiltak for truede fugler, og økologisk kompensasjon for kystlynghei.



Figur 1.1: Illustrasjon av dagløsning for omkjøringsvegen, med skjæring gjennom Breiabakka og Kjærfjellet. Figur: Rambøll.

Rogaland fylkeskommune har nå fått gjennomført de supplerende utredningene som departementet har krevd. Statsforvalteren har gjennomgått dem og oppsummert med:

- Utredningene er gode nok til at Kommunal- og distriktsdepartementet kan behandle innsigelsen.
- Konfliktbildet knyttet til natur- og miljøinteresser er bekreftet, og «*på bakgrunn av dette står vi på vår innsigelse, og finner ikke grunnlag til å trekke denne*».

Dersom Karmøy kommune ønsker å jobbe videre med dagløsningen, kan kommunen sende de nye utredningene til departementet for avklaring av innsigelsen. Utfallet kan bli ett av to:

- Departementet kan ta innsigelsen til følge. I så fall kan ikke omkjøringsvegen bygges med dagløsning.
- Departementet kan godkjenne kommunestyrets vedtak fra 2019. I så fall kan Karmøy kommune gå videre med dagløsningen.

Klagebehandling hos Sivilombudet

Da Karmøy kommune vedtok reguleringsplanen for dagløsningen i 2019, ble vedtaket påklaget til Sivilombudet, men Sivilombudet ville avvende utfallet av innsigelses-saken. Dersom departementet godkjenner kommunestyrets vedtak, kan det derfor bli en klage-behandling hos Sivilombudet. I så fall vil Sivilombudet vurdere om kunnskapsgrunnlaget har vært tilstrekkelig, og naturmangfoldloven hensyntatt - også for de delene av omkjøringsvegen som allerede har rettsvirkning.

Grunnundersøkelser, optimalisering og nytt kostnadsanslag

Dersom Kommunal- og distriktsdepartementet godkjenner kommunestyrets vedtak fra 2019, og Sivilombudet ikke har merknader, er det mulig å gå videre med dagløsningen. I etterkant må det gjennomføres grunnundersøkelser på eiendommer en ikke har hatt adgang til, og planen må optimaliseres og detaljeres. Deretter gjøres nytt kostnadsanslag, som også skal kvalitetssikres eksternt (KS2). Fra strategivalget våren 2023, antas det å kunne ta ca. 2,5 – 3 år før det kan foreligge en godkjent reguleringsplan og kostnadsanslag som har nødvendig sikkerhet (+/- 10 %).

Antatt oppstart av ny bompengepakke med dagløsning for omkjøringsvegen i 2029-30

I denne fasen kan også planlegging av bompengefinansiering fortsette. I kap. 4 er det skissert en bompengepakke med dagløsning for omkjøringsvegen (ca. 1,3 mrd. kr), mindre gang-/sykkeltiltak i Åkra og på Heia, samt tiltak langs dagens veg Veakrossen-Helganeskrysset. Det er lagt til grunn en total kostnad for en slik bompengepakke på ca. 3,4 mrd. kr og grunntakst ca. 39 kr (2022-kr) i takstgruppe 1 (<3,5 tonn). Tallene er basert på forutsetninger og har usikkerhet. De må derfor gjennomgås på nytt når en kommer så langt.

Planlegging, politisk behandling og oppstart av bompengepakken antas å kunne ta ca. 3 – 3,5 år. I så fall kan en ny bompengepakke forventes å være i drift ca 2029-30.



Figur 1.2: Hovedtrekkene i videre prosess med dagløsning for omkjøringsvegen.

1.3. Alt. 2: Starte regulering av omkjøringsvegen med tunnel-/kulvert

Vil en tunnel-/kulvertløsning ha større sannsynlighet for å bli godkjent?

Et av Kommunal- og Moderniseringsdepartementets krav for at innsigelsen til dagløsningen kunne behandles, var at det skulle utarbeides en alternativ kulvert-/tunnel-løsning for omkjøringsvegen, og at denne skulle sammenlignes med dagløsningen og dagens veg.

I den nye konsekvensutredningen blir et av de lengste tunnelalternativene (alt. 3B) vurdert å være det beste omkjøringsveg-alternativet etter en samlet vurdering av kostnader, trafikal nytte, natur- og miljøkonsekvenser og måloppnåelse. Dette alternativet har en 680 m lang tunnel under både Breiabakka og Kjærfjellet. Alternativet har et kostnadsanslag på ca. 1,5 mrd. kr, og det er forholdsvis små kostnadsforskjeller i forhold til andre tunnelalternativ.



Figur 1.3: Illustrasjon av tunnel gjennom Breiabakka og Kjærfjellet (alt. 3B). Figur: Rambøll

Dersom Karmøy kommune og Rogaland fylkeskommune vurderer at en tunnel-løsning kan ha større sannsynlighet for å oppnå godkjent reguleringsplan, er det mulig å starte detaljregulering av et tunnelalternativ. En tunnel-løsning kan imøtekomme departementets føringer i hvert fall et stykke på vei, men statsforvalteren signaliserer samtidig side at konfliktbildet «er reelt for alle alternativene som er fremlagt» og at «et hvert inngrep i de foreslåtte traseene til omkjøringsveien vil gå på bekostning av nasjonale verdier, både av habitater, naturtyper, vassdrag, verneområder og fugleliv». Det kan derfor være vanskelig å vite framdrift eller utfall - også ved regulering av et tunnelalternativ.

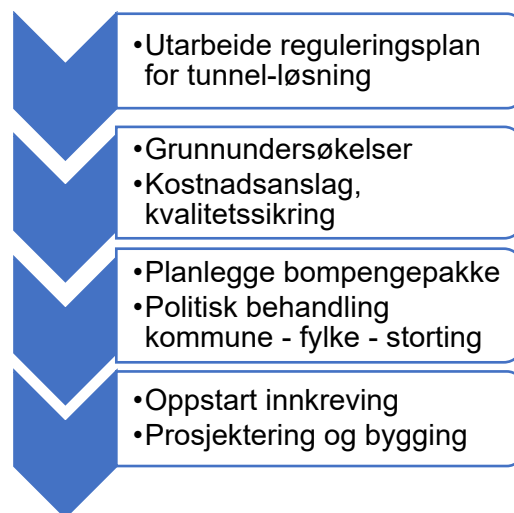
Ny reguleringsprosess

Dersom det skal utarbeides reguleringsplan for et tunnel-alternativ, må det først bevilges planmidler. Tunnel-alternativet må detaljeres og beskrives, det skal utarbeides plankart/bestemmelser og gjennomføres kostnadsanslag, som skal kvalitetssikres eksternt (KS2). Grunnundersøkelser må gjøres mer detaljert, og statsforvalteren har signalisert at utredninger av jordvern, våtmark og vassdrag må forbedres, og omkjørings-alternativene må sammenlignes med utvikling av dagens veg (0+alternativ). En ny reguleringsprosess omfatter også høring og håndtering av innspill underveis. Fra strategivalget våren 2023, antas det å kunne ta ca. 2,5 – 3 år før det kan foreligge en endelig plan og kostnadsanslag. Dette fordrer at det ikke blir omfattende runder med innsigelser, departementsbehandling og klager.

Antatt oppstart av bompengepakke med tunnel-alternativ i 2029-30

Kostnadsanslag for et tunnel-alternativ indikerer en ekstra-kostnad i størrelsesorden 200 mill. kr. Dette gir en kostnad for omkjøringsvegen med tunnel på ca. 1,5 mrd. kr (2022-kr). Med mindre gang-/sykkeltiltak i Åkra og på Heia og tiltak langs dagens veg Veakrossen-Helganeskrysset, er det lagt til grunn en total kostnad i en ny bompengepakke på ca. 3,7 mrd. kr og grunntakst ca. 42 kr.

Som i andre alternativer, vurderes planlegging, politisk behandling og oppstart av en bompengepakke å kunne ta ca. 3 – 3,5 år. Avhengig av framdriften i reguleringsprosessen, kan det antas at også et slikt bompakke-alternativ kan være i drift omkring 2029-30.



Figur 1.4: Hovedtrekkene i videre prosess med tunnel-løsning for omkjøringsvegen.

1.4. Alt. 3: Utvikle dagens fv. 547 også fra Åkra til Veakrossen

Mulighetsstudien konkluderer med at det er mulig å utvikle dagens fv. 547

Fylkesutvalget i Rogaland vedtok i 2021 å utrede om dagens fv. 547 kan utvikles til å bli en god og framtidsrettet veg – både fra Åkra til Veakrossen, og videre fra Veakrossen til Helganeskrysset.

Det er gjennomført en mulighetsstudie, som viser at det på dagens fv. 547 er mulig å oppnå økt trafikk-kapasitet, styrket trafikk-sikkerhet og bedre forhold for alle trafikant-grupper. Rapporten gir ikke en «fasit», men viser ulike muligheter og alternative ambisjonsnivåer.

Som hovedløsning anbefales en «god 60-veg», med 8 m vegbredde (to felt) og parallell sykkelveg med fortau.



Figur 1.5: Illustrasjon av utvidet vegprofil og parallell sykkelveg med fortau over Heia.

Utvidelser av eksisterende kryss vil være det viktigste bidraget for å øke trafikk-kapasiteten, og det er analysert ulike løsninger. Gjennom Åkra sentrum er det illustrert en gjennomgående miljøgate med gode gang-/sykkelløsninger og krysningspunkt for myke trafikanter.

Velge største prosjekt og starte regulering

Dersom Karmøy kommune og Rogaland fylkeskommune ønsker å utvikle dagens fv. 547 også gjennom Åkra og til Veakrossen, vil ikke omkjøringsvegen inngå som det største prosjektet i pakken, og det må gjennomføres detaljregulering av et alternativt prosjekt. I mulighetsstudien er det pekt på delstrekningene Veakrossen-Eide og Bygnes-Håvik som aktuelle hovedprosjekter i en slik pakke. Det antas å kunne ta ca. 2,5 – 3 år før det vil foreligge en endelig plan og kostnadsanslag, forutsatt at det ikke blir omfattende innsigelser e.a.



Figur 1.6: På strekningen Bygnes-Håvik må det avklares om det vil være behov for 4-felts veg. Illustrasjon fra rv. 25 ved Hamar.

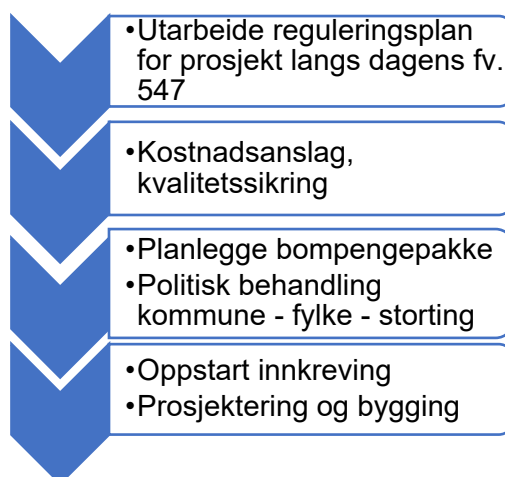
- På strekningen Veakrossen - Eide er det ikke avklart om den beste løsningen vil være å gå i tunnel, eller om det kan oppnås tilstrekkelig forbedring av vegprofil, gang-/sykkelløsning og avkjørselsforhold i eksisterende trasé. Dette må vurderes på detaljert nivå for å avdekke konsekvenser for tiliggende eiendommer.
- Strekningen fra Bygnes nord til og med Håvik-krysset har høyest trafikk og utfordringer med trafikk-avvikling morgen og ettermiddag. Det foreligger to forprosjekter som konkluderer ulikt på behov for vegbredde og antall kjørefelt. I kostnadsvurderingene for mulighetsstudien er det lagt til grunn utbygging til fire felt.

Prioritere øvrige prosjekter i forhold til ønsket ambisjons- og takstnivå

Parallelt med regulering av hovedprosjektet, kan en starte gjennomgang og prioritering av øvrige prosjekter i pakken. Det er lagt til grunn en total-kostnad på ca. 2,7 mrd. kr og grunntakst ca. 30 kr ved en gjennomgående utbygging fra Åkra til Helganeskrysset. Utbygging i dagens veg gjør det også enklere å tilpasse ambisjonene i pakken til hva som kan være et akseptabelt takstnivå. Det er skissert forslag til prioritering av de viktigste prosjektene, som innebærer en total-kostnad på ca. 1,7 mrd. kr og grunntakst ca. 18 kr.

Antatt oppstart i 2029-30 også for dagens fv. 547

Som i andre alternativer, vurderes planlegging, politisk behandling og oppstart av en bompengepakke å kunne ta ca. 3 – 3,5 år, slik at også et slikt bompakke-alternativ kan være i drift omkring 2029-30.



Figur 1.7: Hovedtrekkene i videre prosess med utvikling av dagens fv. 547.

1.5. Oppsummert: Alternativer, prosess, takst, framdrift og måloppnåelse

Hva skjer etter strategivalget?

Statlige krav til bompengepakker er strengere enn tidligere, og før nye bompengepakker kan vedtas, må det foreligge godkjent reguleringsplan for det største prosjektet, kostnadsvurderinger av alle større prosjekter, og en beregning av bompenginntekter og takster i pakken. Det største enkelt-arbeidet er vanligvis å få godkjent reguleringsplan for store vegprosjekter. For å komme videre, må det også avklares hvilket prosjekt som skal være det største i bompengepakken på Karmøy.

Karmøy kommunestyre vedtok høsten 2021 at de ville legge til grunn «oppgradering/forbedring av eksisterende vegtrase mellom Veakrossen og Helganeskrysset samt omkjøringsvegen Åkra Sør – Veakrossen» i en ny bompengepakke. Karmøy kommune er planmyndighet og avgjør selv om de vil sende de nye utredningene til KDD for å få behandlet innsigelsen til dagløsningen. Avklaringen vil ha stor betydning for utforming av bompengepakken, slik at det i mellomtiden vil være naturlig at bompakke-arbeidet avventes.

Dersom en i stedet velger tunnel-løsning for omkjøringsvegen eller utvikling av dagens fv. 547, vil neste skritt være å starte en reguleringsprosess, og det må bevilges planmidler til dette. Planmidlene kan søkes refundert, men det forutsetter at det blir etablert en bompengepakke der det aktuelle prosjektet inngår.

Dersom Karmøy kommune ikke ønsker å ta stilling til videre strategivalg i mai, er dette heller ikke absolutt nødvendig. Men avgjørelsen er nødvendig for videre framdrift i bompakke-planleggingen.

Tabell 1.3: Hva er neste skritt – etter strategivalg for strekningen fra Åkra til Veakrossen?

Problemstilling	Alternativer	Hva skjer etter strategivalget?
Valg av strategi for søndre del av fv. 547 fra Åkra til Veakrossen?	1. Holde fast på omkjøringsvegen med dagløsning?	Sende saken til KDD, avvente innsigelsen. Klagesak Sivilombudet.
	2. Starte regulering av omkjøringsvegen med tunnel-/kulvert?	Regulere tunnel-alternativ.
	3. Utvikle dagens fv. 547 også fra Åkra til Veakrossen?	Regulere største prosjekt langs dagens veg.

Hva kan bli framtidige bompakke-alternativer og takster?

Før strategivalget er tatt og største prosjekt er avklart, er det for tidlig å endelig bestemme hvilken innretting en ny bompengepakke på fv. 547 skal ha. Bompakke-alternativ kan derfor ikke endelig vedtas nå. Som underlag til strategivalget, er det likevel skissert hva som kan bli aktuelle bompakke-alternativer, kostnader og takster – gitt ulike valg for strekningen fra Åkra til Veakrossen. Det må påpekes at totalkostnader og framtidig takstnivå har usikkerhet, slik at angitte beløp bør tolkes relativt til hverandre – like mye som konkret.

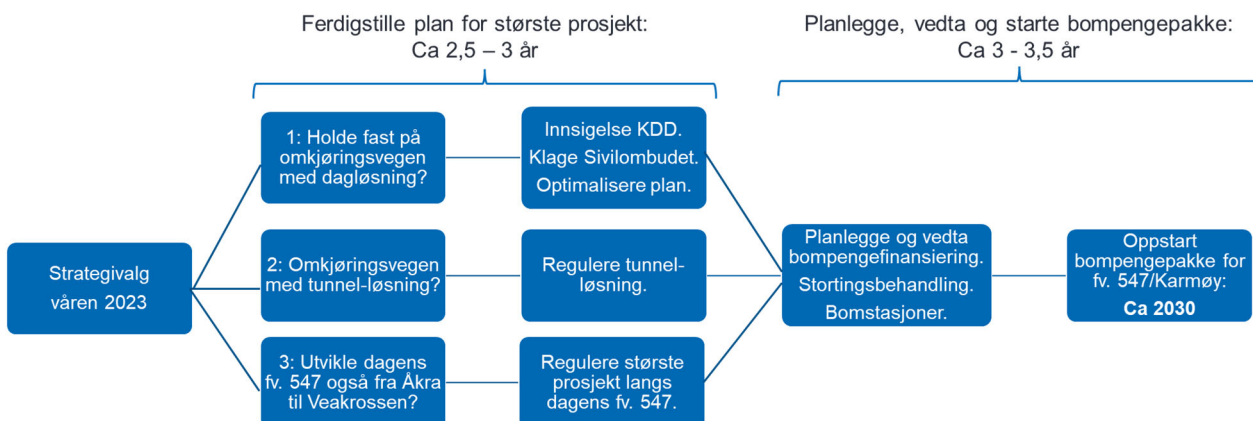
Tabell 1.4: Forventet grunntakst og maks månedsbelastning for ordinære kjøretøy i takstgruppe 1 (< 3,5 tonn).

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

Videre prosess og antatt framdrift før en bompengepakke på Karmøy kan starte opp

Som beskrevet over, forventes det å ta en del tid før det kan foreligge en godkjent reguleringsplan for det største prosjektet i en bompengepakke på Karmøy – uansett strategivalg.

- For dagløsningen er det vanskelig å si noe sikkert om behandlingstid i departementet og hos Sivilombudet. I etterkant vil det bli behov for flere grunnundersøkelser, optimalisering av planen, kostnadsanslag og ekstern kvalitetssikring (KS2) for å sikre at planforslaget har usikkerhet på maks. 10 %..
- For en ny reguleringsprosess (alt. 2 og 3), vil framdriften særlig avhenge av om det blir motforestillinger og eventuelt innsigelser mot en ny reguleringsplan. Den angitte tidsrammen på 2-5 – 3 år gir rom for en god prosess og avklaringer, men ikke nødvendigvis departementsbehandling.



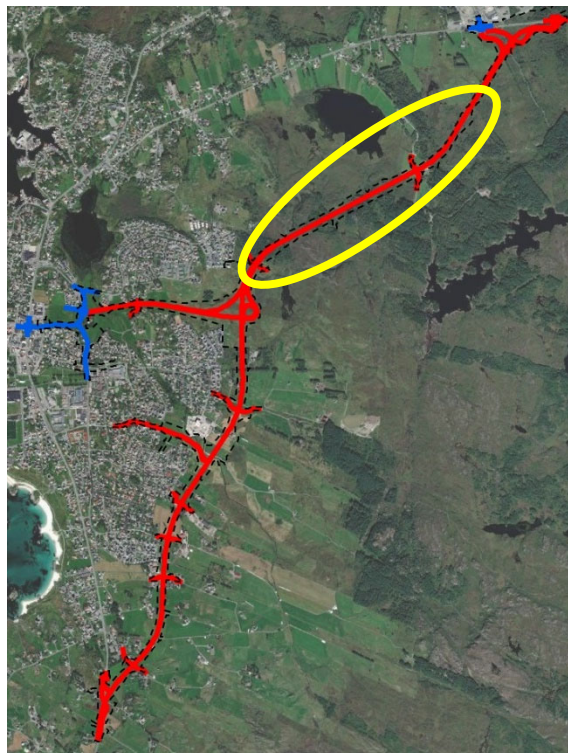
Figur 1.8: Mulig framdrift for en ny bompengepakke på Karmøy, jf. kap. 1.2 – 1.4.

2. RESULTATER FRA NY UTREDNING AV OMKJØRINGSVEGEN

Rogaland fylkeskommune har gjennomført utredningene som departementet har krevd

Karmøy kommune vedtok i 2019 reguleringsplan for hele omkjøringsvegen Åkra Sør-Veakrossen med veg i dagen. Statsforvalteren i Rogaland hadde imidlertid innsigelse til strekningen mellom Breibakken og Veakrossen (se figur), og begrunnet dette med at reguleringsplanen ikke fulgte godt nok opp departementets føringer fra 2018 om å unngå verdifull natur, bruke miljøkulvert, minimere påvirkning på hydrologi, gjennomføre tiltak for truede fugler, og økologisk kompensasjon for kystlynghei. Innsigelsen innebærer at den nordre delen av planen ikke er gyldig, og saken skal avgjøres av Kommunal- og distriktsdepartementet.

Departementet ga i april 2021 beskjed om at reguleringsplanen ikke var godt nok utredet og krevde nye utredninger før de ville behandle innsigelsen. Det måtte planlegges et omkjøringsalternativ med kulvert/tunnel, gjøres bedre kartlegging av miljøkvaliteter, oppdateres trafikkanalyser, og de ulike omkjøringsalternativene måtte sammenlignes bedre.



Figur 2.1: Reguleringsplan for Åkra Sør-Veakrossen med dagløsning (2019). Innsigelsen gjelder delstrekningen med gul markering.

2.1. Fem nye omkjøringsalternativer med tunnel/kulvert

Rogaland fylkeskommune har, i dialog med Karmøy kommune og Statsforvalteren, gjennomført det utredningsarbeidet som departementet har krevd. Statsforvalteren har bekreftet at utredningene er tilfredsstillende, slik at departementet nå kan behandle innsigelsen. Nedenfor er det beskrevet hvilke utredninger som er gjort, og de viktigste resultatene.

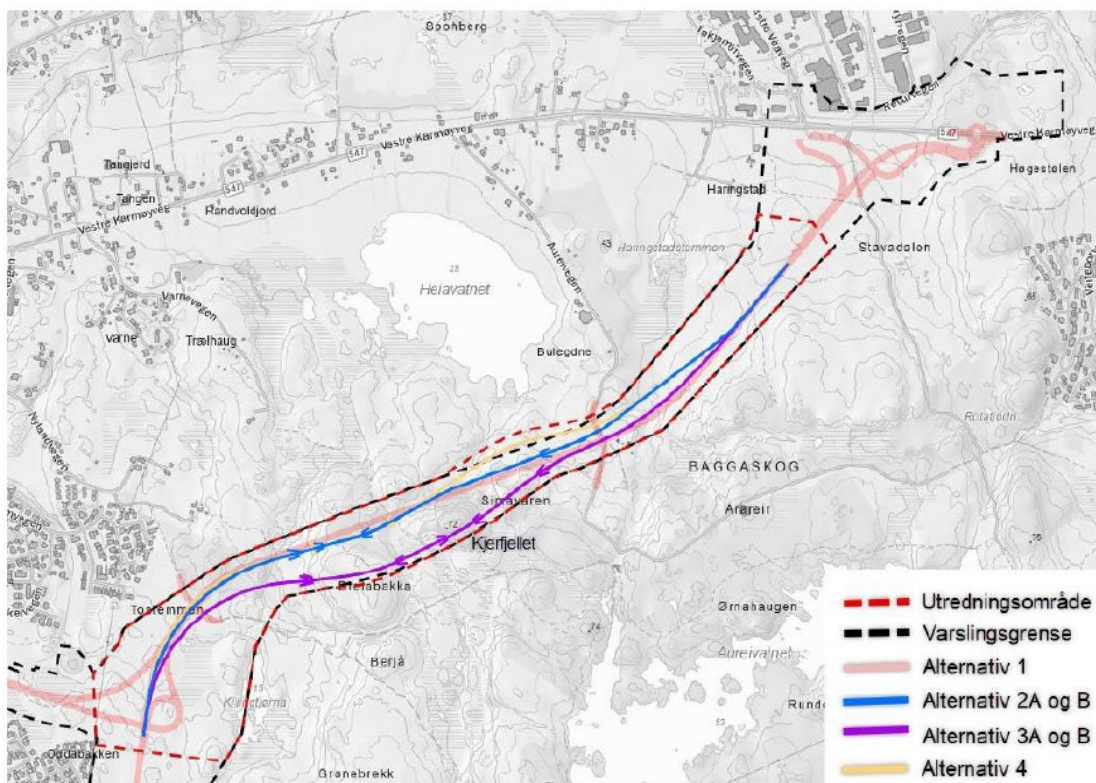
Fem nye omkjøringsalternativer med tunnel/kulvert

Innledningsvis er det analysert hva som vil være de beste tunnel- og kulvertalternativene langs den nordlige delen av omkjøringsvegen. Det er skissert 300 alternative linjer, som så er sortert etter kostnad, gjennomførbarhet og geografiske avgrensninger. Til slutt har en stått igjen med tre traséer (alt. 2-4), i tillegg til dagløsningen (alt. 1) og 0-alternativet (dagens veg).

Tabell: Tunnel-/kulvert-alternativer for omkjøringsvegen.

Alternativ	Tunnel-løsning
Alt. 0	Dagens veg (ingen endringer)
Alt. 1	Dagløsning (som planlagt i 2019)
Alt. 2A	Kort tunnel under Breiabakka (110 m)
Alt. 2B	Lang tunnel under Breiabakka (700 m)
Alt. 3A	To korte tunneler under Breiabakka og Kjærfjellet, og kulvert i mellom (460 m)
Alt. 3B	Lang tunnel under både Breiabakka og Kjærfjellet (680 m)
Alt. 4	Kulvert under Breiabakka (200 m)

Totalt er det vurdert fem alternativer for omkjøringsvegen med tunnel og/eller kulvert. Alternativ 2A og 2B følger samme trasé, og det samme gjør alternativ 3A og 3B.

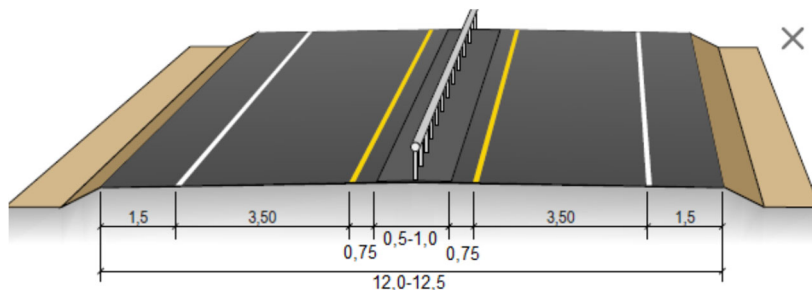


Figur 2.2: Tunnel-/kulvert-alternativer som er sammenlignet i utredningen.

Vegstandard H2 er lagt til grunn

Alternativene for omkjøringsvegen Åkra Sør-Veakrossen er planlagt med «H2-standard», dvs. en tofelts veg med midtrekkverk, 12 m vegbredde og ettløps tunnel. H2-standarden er tilpasset en trafikk på 6-12.000 ÅDT.

Modellanalysene indikerer trafikk opp mot 13.600 ÅDT på nordre del av omkjøringsvegen i 2050, men H2-standarden er likevel lagt til grunn, ettersom det gir en gjennomgående standard for hele prosjektet, med samme bredde og antall felt. På den nordre delen er det imidlertid en forutsetning at det blir innvilget fravik for ettløps tunnel.



Figur 2.3: Vegstandard H2 er lagt til grunn i utredningen. Dette er en tofelts veg med midtrekkverk, 12 m vegbredde og ettløps tunnel.

Nye grunnundersøkelser, kartlegginger av miljø-tema og trafikkanalyser

I arbeidet er det gjennomført boringer for å avklare dybde til fjell, tunnel-overdekning og hydrologi. Kartlegginger og vurderinger av miljø-tema er oppdatert:

- Tidligere natur-kartlegginger er samlet og supplert med nye naturkartlegginger av fugl og rødlistede karplanter. Metode og gjennomføring er avklart med Statsforvalteren.
- Tidligere kartlegginger av friluftsområder er samlet og supplert med lokalkjennskap i Karmøy kommune.
- Virkninger og konsekvenser for landskapsverdier er vurdert.
- Virkninger og konsekvenser for drikkevannsressurser og myrområder er vurdert.
- Nye veglinjer/tunnelalternativer er sjekket mot kjente kulturminner.

2.2. Vurdering av natur- og miljøkonsekvenser

Vurderingen av natur- og miljøkonsekvenser (ikke prissatte tema) har fulgt metodikken i Statens vegvesens håndbok V712 Konsekvensanalyser. Hvert omkjørings-alternativ er vurdert i forhold til konsekvenser for landskapsbilde, friluftsliv/by- og bygdeliv, naturmangfold, naturressurser og kulturminner/kulturmiljø. For hvert tema vurderes konsekvens-nivået ut fra verdien av området som blir påvirket, og hvor mye det blir påvirket. Skalaen går fra «stor positiv konsekvens» (+2) til «kritisk negativ konsekvens» (-5).

Ved oppsummering av natur- og miljøkonsekvenser, er dagløsningen vurdert å ha stor negativ konsekvens (-3) og er rangert som mest konfliktfylt. Dette skyldes særlig at flere funksjonsområder for fugl vil bli forringet/svært forringet, og ødeleggelse/forringing og støy i områder for friluftsliv. I tillegg gir dagløsningen arealbeslag og fragmentering for landbruk, og store inngrep i landskapet.

Alle tunnel-/kulvert-alternativene er tilsvarende vurdert å ha middels negativ konsekvens (-2). Det er likevel en del forskjell mellom tunnel-/kulvert-alternativene når det gjelder hvilke tema som berøres, og hvor mye:

- Generelt er alternativene med lang tunnel (2B og 3B) vurdert å ha mindre negativ konsekvens for landskap enn de med kortere tunnel.
- Alternativ 2 og 4 ligger lenger vest og berører naturreservatet Heiavatnet i større grad.
- Alternativ 3 er vurdert dårligere for kulturminner enn alt. 2B fordi et automatisk fredet kulturminne blir ødelagt. Dersom dette kan unngås, ville alt. 3 blitt vurdert best også for dette temaet.

Samlet er alternativ 3B vurdert som det omkjørings-alternativet som gir minst negative natur- og miljøkonsekvenser (etter 0-alternativet). Den lange tunnelen bidrar til lavere konflikt med landskap, friluftsliv og naturmangfold enn alle de andre alternativene. 3B kommer heller ikke i konflikt med Heiavatnet naturreservat på samme måte som det andre lange tunnel-alternativet (2B) gjør.

Tabell: Vurdering av natur- og miljøkonsekvenser (ikke-prissatte virkninger) for omkjøringsalternativene.

	Alt. 0	Alt. 1	Alt. 2A	Alt. 2B	Alt. 3A	Alt. 3B	Alt. 4
Landskap	Ingen	Middels negativ	Middels negativ	Noe negativ	Middels negativ	Noe negativ	Noe negativ
Friluftsliv	Ingen	Stor negativ	Middels negativ	Middels negativ	Middels negativ	Middels negativ	Middels negativ
Naturmangfold	Ingen	Stor negativ	Stor negativ	Svært stor negativ	Stor negativ	Stor negativ	Svært stor negativ
Naturressurser	Ingen	Middels negativ	Noe negativ	Noe negativ	Middels negativ	Middels negativ	Noe negativ
Kulturminner	Ingen	Middels negativ	Middels negativ	Noe negativ	Middels negativ	Middels negativ	Middels negativ
Samlet vurdering	Ingen	Stor negativ	Middels negativ	Middels negativ	Middels negativ	Middels negativ	Middels negativ
Rangering	1	7	5	3	4	2	6

2.3. Vurdering av trafikk, kostnader og nytte

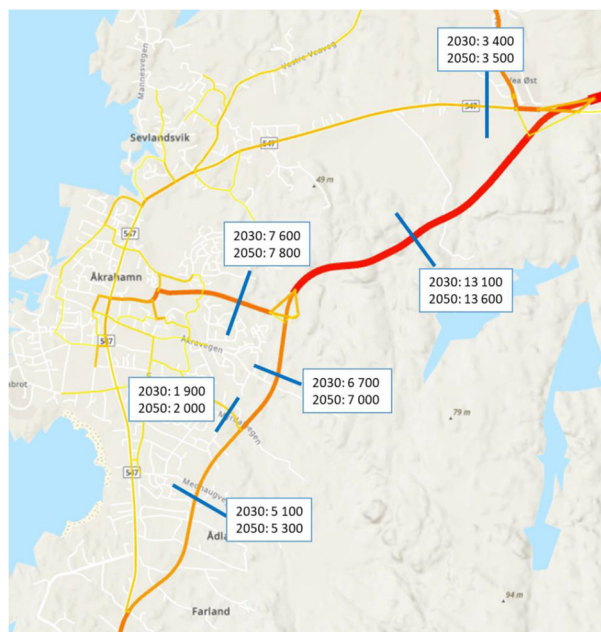
Oppdaterte trafikkanalyser

Ved hjelp av Regional transportmodell (DOM Haugalandet) er det analysert forventet trafikk i 2050 etter utbygging av Åkra Sør-Veakrossen. Det er lagt til grunn SSB sine prognoser for befolkningsvekst, nasjonale standard-prognoser for godstrafikk og lange reiser, og at det fortsatt vil være bompenger i byområdet Haugesund og fastlands-Karmøy, men ikke på øysiden av Karmøy.

Analysene indikerer en trafikkmengde på omkjøringsvegen på ca. 13.100 ÅDT i 2030, og ca. 13.600 ÅDT i 2050. Trafikken på dagens fv. 547 over Heia forventes å bli betydelig lavere – ca. 3.500 ÅDT. Til sammen gir dette en økning fra dagens nærmere 13.000 ÅDT ved Veakrossen. Faktorene som har størst utslag for trafikkvekst i analysen er:

- Det forutsettes at det ikke lenger er bompenger på fv. 547.
- Nasjonale standardprognoser forutsetter økning i godstrafikk og lange reiser.
- Forutsetninger om sterkt økende elbilandel, som gir lavere reisekostnader.

Av trafikken i Veakrossen, er for øvrig gjennomgangstrafikken til Liknes beregnet å utgjøre ca. 9 %.



Figur 2.4: Modellberegnet trafikk i 2030 og 2050 etter bygging av omkjøringsvegen.

Nye kostnadsanslag

Det er gjennomført nye kostnadsanslag for de ulike omkjørings-alternativene. Arbeidet er gjort i henhold til Statens Vegvesen sin «Anslag»-metode, der det settes kostnader for veganlegg, konstruksjoner, tunnel, tekniske installasjoner, byggherrekostnader mv. For dagløsningen er kostnadsanslaget på ca. 1,3 mrd. kr. Med unntak av alt. 2A, som bare har en ganske kort tunnel, er alle tunnel- og kulvert-alternativene vurdert å ha en kostnad i størrelsesorden 1,5 mrd. kr (beløp i 2022-kr).

Samfunnsøkonomisk analyse

Samfunnsøkonomiske analyser av veganlegg gjøres i programmet EFFEKT. Det er lagt til grunn en anleggsperiode på 2 år, åpningsår i 2030, analyseperiode på 40 år, og levetid for anlegget på 75 år. Programmet beregner trafikantenes nytte i form av innspart reisetid, reduserte ulykker, og anleggets restverdi etter analyseperioden. På den annen side beregnes kostnader i form av offentlige investeringer, drift og vedlikehold, klimagassutslipp, og redusert gåing og sykling. Alle alternativene er vurdert å ha negativ netto nytte, og som varierer fra ca. -230 til -450 mill. kr (2022-kr).

Tabell: Vurdering av kostnader, netto trafikant-nytte, og netto nytte pr budsjettkrone (prissatte virkninger).

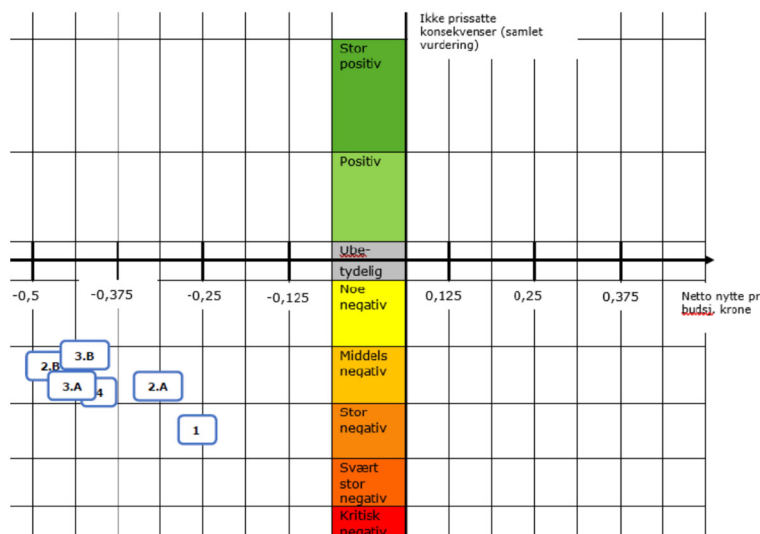
Beløp i 2022-kr	Alt. 0	Alt. 1	Alt. 2A	Alt. 2B	Alt. 3A	Alt. 3B	Alt. 4
Kostnad		1,3 mrd.	1,4 mrd.	1,5 mrd.	1,5 mrd.	1,5 mrd.	1,5 mrd.
Netto nytte		-227 mill.	-324 mill.	-452 mill.	-442 mill.	-416 mill.	-409 mill.
Netto nytte pr budsjett-krone (NNB)		-0,27	-0,36	-0,45	-0,44	-0,43	-0,42
Rangering NNB	1	2	3	7	6	5	4

2.4. Samlet vurdering og Statsforvalterens tilbakemelding

Lang tunnel (alt. 3B) er vurdert å være det beste omkjørings-alternativet

For å komme fram til en samlet vurdering og anbefaling om omkjørings-alternativ, er alternativene sammenstilt ut fra:

- Natur- og miljøkonsekvenser (ikke-prissatte virkninger) er vurdert opp mot trafikk, kostnader og nytte (prissatte virkninger).
- Det er vurdert måloppnåelse med hensyn til avlastning/framkommelighet, støy/barrierevirkning, sammenhengende områder, og hensyn til landskap/natur.
- Det er vurdert risiko og sårbarhet knyttet til uønskede hendelser som for eksempel flom, brann og trafikkuulykker.



Figur 2.5: Sammenstilling av prissatte og ikke-prissatte virkninger for alle omkjørings-alternativene.

Når alle vurderingene sammenstilles, er det alternativ 3B som kommer best ut av alle omkjørings-alternativene. Dette alternativet ligger lengst øst av alternativene og har en lang tunnel (680 m) som reduserer natur- og miljøkonflikt.

Tilbakemelding fra Statsforvalteren

Statsforvalteren har gjennomgått utredningene for omkjøringsvegen Åkra Sør-Veakrossen. Som nevnt, vurderer Statsforvalteren at grunnlaget nå er godt nok til at Kommunal- og distriktsdepartementet kan behandle innsigelsen. Samtidig oppfatter de at utredningene bekrefter de negative natur- og miljøkonsekvensene som omkjøringsvegen vil få, og dermed støtter opp under grunnlaget for innsigelsen. Statsforvalteren konkluderer derfor med at «*på bakgrunn av dette står vi på vår innsigelse, og finner ikke grunnlag til å trekke denne*».

Statsforvalteren mener videre at alle omkjørings-alternativene vil ha negative konsekvenser og skriver at «*nedbygging av habitater, ødeleggelsen av myr og vassdrag, nedbygging og fragmentering av kystlynghei, samt en stor negativ innvirkning på fugleliv av nasjonal betydning er reelt for alle alternativene som er fremlagt*» og «*de utreda traseene til omkjøringsveien mellom Åkra sør og Veakrossen vil alle ødelegge, fragmentere og forringe naturverdier av nasjonal viktighet*».

Dersom Karmøy kommune ønsker å gå videre med regulering av et tunnel-alternativ, forutsetter Statsforvalteren at det i utredningen skal innarbeides et nytt 0+alternativ med utbedring av dagens fv. 547, jf. mulighetsstudien som er gjennomført. I tillegg forventer Statsforvalteren at det blir gjennomført ytterligere grunnundersøkelser på eiendommer der grunneierne til nå har nektet tilgang, at konsekvenser for landbruk må beskrives mer helhetlig, at det vurderes konsekvenser av tosidig støy omkring Heiavatnet, mulig støyskjerming ved utvikling av dagens veg, og at vassdragene kartlegges og flom vurderes bedre.

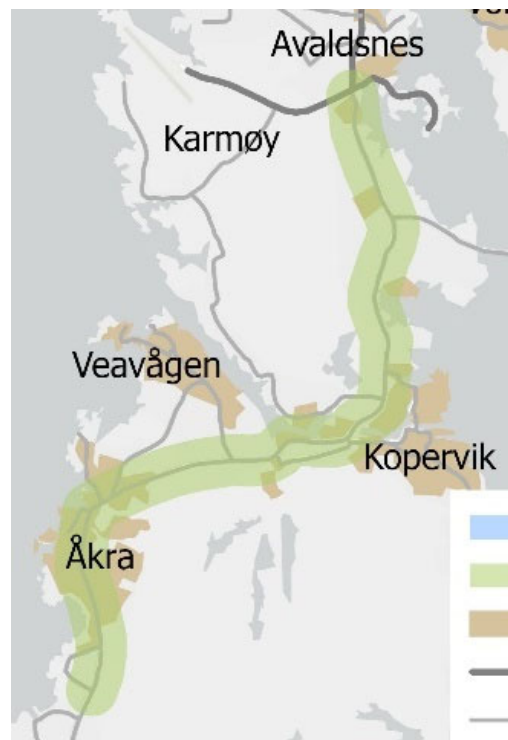
3. MULIGHETER FOR UTVIKLING AV DAGENS FV. 547

3.1. Mulig å utvikle dagens fv. 547 med gode løsninger for alle trafikanter

Fylkesutvalget i Rogaland vedtok våren 2021 at det skulle utredes nærmere om dagens fv. 547 kan utvikles til å bli en god og framtidrettet veg, helt fra Åkra til Helganeskrysset². Tidligere standardløsninger skulle gjennomgås på nytt, med forutsetning om at eventuelle alternativer skulle «*være trafikksikre, ha tilstrekkelig god kapasitet til å møte fremtidens behov, ha gode løsninger for alle trafikanter og ha en gjennomgående god og i stor grad ensartet standard*».

Bakgrunnen for arbeidet var konfliktnivået knyttet til de to store prosjektene Åkra Sør-Veakrossen og Veakrossen-Helganes, og kostnadsnivået som gjorde at fylkesdirektøren vurderte det som «*lite realistisk å kunne finansiere prosjektene med et realistisk bompengenivå innenfor rimelig tidshorisont*».

Figur 3.1: Mulighetsstudien for dagens fv. 547 har omfattet strekningen fra Åkra sør til Helganeskrysset (grønn strek).



Testet høy- og lav-scenarier for framtidig trafikkvekst

I løpet av Haugalandspakkens periode (2009-22) har trafikken gjennom de tre bomstasjonene på Karmøy i gjennomsnitt økt med ca. 0,9 % pr år. Nasjonale prognoser indikerer noe lavere forventninger til befolkningsvekst framover enn det historisk har vært, og veksten forventes i stor grad å komme som pensjonister. Dette kan bety at maks-trafikken morgen og ettermiddag ikke nødvendigvis vil øke like mye som før. Slike prognoser har betydelig usikkerhet, og lokal utvikling kan gi et annet bilde.

På grunn av usikkerhet om framtidig utvikling, er det i mulighetsstudien valgt å teste trafikale løsninger opp mot to scenarier for trafikkutvikling – ett høyt og ett lavere:

- Høyt scenario: 26 % trafikkvekst. Basert på regionale standard-prognoser over 20 år, eller ca. 0,9 % årlig vekst til 2050.
- Lavt scenario: 6 % trafikkvekst. Basert på lokale vekst-prognoser og forutsetninger om økt andel gåing, sykling og kollektivbruk.

² FU-sak 102/21.

3.2. Hovedløsning: Tofelts veg, sykkelveg med fortau og færre avkjørsler

Vegstandard Hø2 som hovedløsning (tofelts veg med økt bredde)

I mulighetsstudien er det som hovedløsning anbefalt å legge til grunn en «god 60-veg» med utvidet feltbredde – til sammen 8 m vegbredde (Hø2-standard). I dag er det kryssene som begrenser trafikk-avviklingen på mesteparten av fv. 547. Dersom disse utbedres, vurderes Hø2-standard å kunne håndtere mer enn dimensjoneringsgrensen på 12.000 ÅDT.

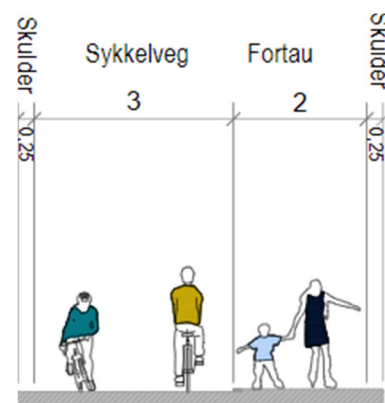


Figur 3.2: Illustrasjon av anbefalt Hø2-standard over Heia.

På strekningen med høyest trafikk (Bygnes-Håvik) bør imidlertid vegstandarden vurderes nærmere gjennom mer detaljert planlegging (reguleringsplan). Norconsult har i en tidligere studie foreslått 3-felts veg for å avhjelpe saktegående trafikk gjennom Håvik- og Hydrokryssene. I et reguleringsarbeid vil det også være naturlig å vurdere utbygging til full 4-felts veg.

Sammenhengende løsninger for gående og syklende

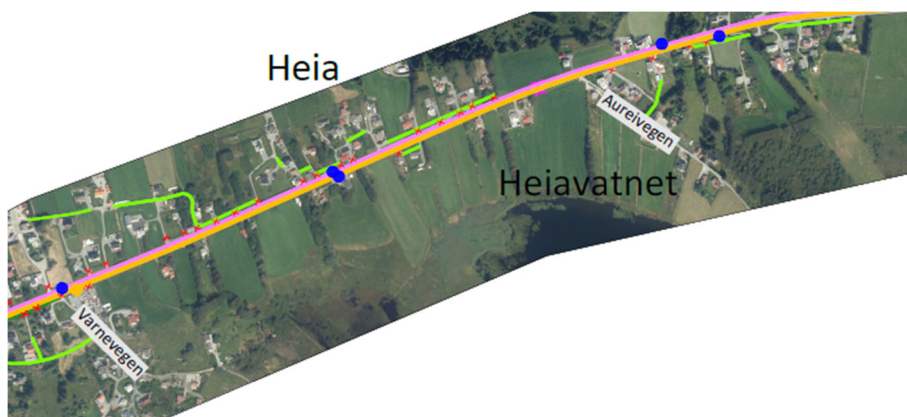
For gående og syklende er det som hovedløsning anbefalt å etablere «sykkelveg med fortau». Dette består av en 3 m bred sykkelveg for sykling i begge retninger, og 2 m bredt fortau ved siden av. Løsningen innebærer at gående og syklende skilles, og er vanlig på lengre strekninger med en viss mengde myke trafikanter. I trange partier kan det vurderes innsnevring til 3 m felles gang-/sykkelveg. Det er illustrert alternativer med løsning på nord- eller sørsiden på ulike delstrekninger, og med tilhørende underganger.



Figur 3.3: Illustrasjon av sykkelveg med fortau.

Redusere antall avkjørsler (ulike alternativer)

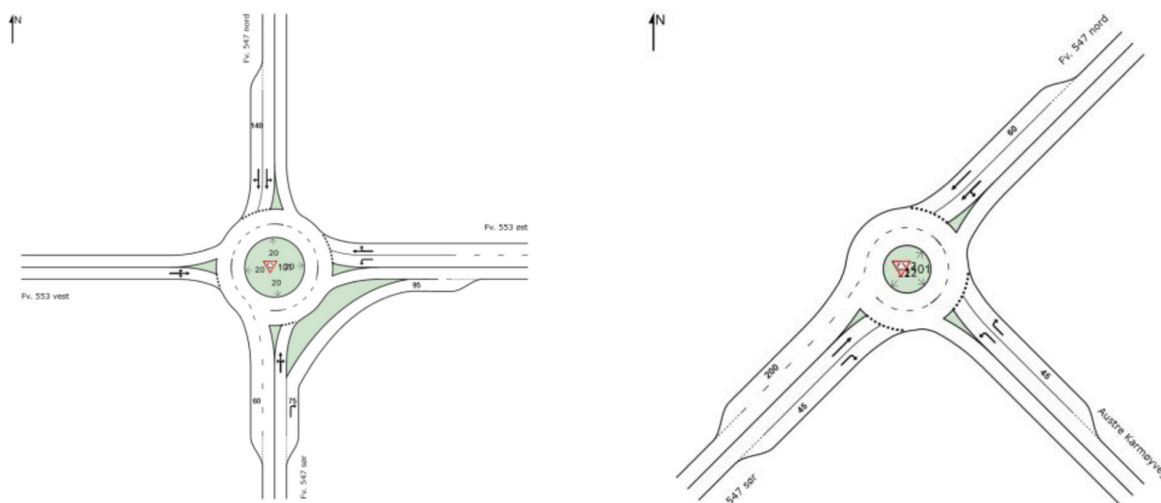
På deler av fv. 547 er det mange direkte-avkjørsler, og i perioder med høy trafikk kan det oppstå blokkeringer og trafikkfarlige situasjoner. I mulighetsstudien er det illustrert hvordan antall avkjørsler og kryss kan reduseres ved å bygge eller knytte sammen et lokalvegnett. Hvor mange kryss og avkjørsler det er aktuelt å fjerne, må veies opp mot konsekvenser for private eiendommer og landbruksareal. Dette avklares gjennom mer detaljert planlegging (reguleringsplan).



Figur 3.4: Mulig sanering av avkjørsler over Heia og nye atkomstveger (lys grønn)

3.3. Utvidelse av sentrale kryss vil gi økt trafikk-kapasitet

Langs mesteparten av fv. 547 er det kryss og avkjørsler som er begrensende for trafikk-avviklingen. Ved hjelp av analyse-verktøyet Sidra, er det analysert muligheter for å utbedre flere av dagens kryss, og hvor stor utvidelse som antas nødvendig for å håndtere en trafikkvekst i makstimen på hhv. 6 % og 26 %. Resultatene indikerer at det er mulig å forbedre kapasiteten i eksisterende kryss, slik at de også kan håndtere framtidig trafikkvekst (se tabell nedenfor). I enkelte av kryssene kan det oppstå konflikter i forhold til nabo-eiendommer, og i detaljplanleggingen må det vurderes muligheter for stedstilpasning.



Figur 3.5: Eksempel på en mulig utvikling av Håvik-krysset (venstre) og Eide-krysset (høyre) som forventes å gi bedre trafikkavvikling, selv med høy trafikkvekst.

Til mulighetsstudien er det utarbeidet egne vedleggs-rapporter, der det er skissert alternative nivåer for utvidelse av sentrale kryss, og analysert virkning for trafikkavvikling.

Tabell: Kryss-utbedringer som foreslås for å øke trafikk-kapasiteten på dagens fv. 547.

Kryss	Foreslåtte tiltak (alternativer)
Håvikkrysset	Dagens utfordringer med trafikkavvikling vil tilta med økende trafikk. Dette kan løses med et gjennomgående felt fra nord mot sør, og forbi kjøring felt fra sør og inn mot Karmøy-tunnelen.
Hydrokrysset	Det er behov for mer detaljerte vurderinger, der krysset sees i sammenheng med strekningen videre sørover. Dette bør gjøres i forbindelse med regulering av hele strekningen Bygnes-Håvik.
«Gassokrysset»	Ombygging til rundkjøring vil løse utfordringer for trafikk fra næringsområdet i øst. Det kan bli behov for et ekstra forbi kjøring felt i sørlig retning for samtidig å opprettholde trafikk-avviklingen på fv. 547.
Bygneskrysset	Bygneskrysset er relativt nytt og forventes å ha kapasitet til å håndtere trafikkvekst. Et ekstra felt fra næringsområdet i vest (forlenges) kan forbedre avviklingen i de mest trafikkerte periodene.
Eidekrysset	Krysset er overbelastet i dag. Dette kan løses ved et ekstra, gjennomgående felt fra nord mot sør (eventuelt forbi kjøring felt) og ekstra felt inn fra sør.
Brekkekrysset	Ved trafikkvekst utfordringer øke på Øvre Eideveg og hovedvegen fra nord. Ombygging til rundkjøring vil løse utfordringer for Øvre Eidevegen. Det kan bli behov for et ekstra forbi kjøring felt i sørlig retning for samtidig å opprettholde trafikk-avviklingen på fv. 547.
Veakrossen	Dagens nybygde løsning forventes å tåle en del trafikkvekst. Hvis behov, kan kapasiteten økes ytterligere med et ekstra felt ut mot vest.

Vestre Veaveg	Trafikk på Vestre Veaveg har utfordringer i krysset med fv. 547. Ombygging til rundkjøring vil løse dette. Det kan bli behov for ekstra felt inn/ut og gjennom rundkjøringen for å gi rom for trafikkvekst på hovedvegen.
Tjøsvoll-Sevland	I området Tjøsvoll-Sevland er det tre kryss og flere avkjørsler. Det er sett på muligheter for oppstramming og sammenkobling av kryss, men løsninger må avklares gjennom detaljregulering.
«Amfi-krysset»	Amfi-krysset forventes å få høy trafikkbelastning dersom trafikkveksten blir stor. To gjennomgående felt i rundkjøringen og ekstra felt inn fra nord og sør, forventes å gi akseptabel belastning, selv ved høy trafikkvekst.
Rådhusvegen	Ombygging til rundkjøring forventes å gi god trafikkavvikling. Ved høy trafikkvekst kan det oppstå noe forsinkelse i sørlig retning.
Åkravegen	Karmøy kommune har ønsket at det analyseres virkninger dersom kryss med Åkravegen stenges for å gi bedre rom for utvikling av torget. Dette forventes å gi litt trafikk-overføring til Rådhusvegen/Ringvegen, men ikke ha avgjørende virkning for trafikkavvikling.

3.4. Åkra sentrum – forbedring for alle trafikant-grupper

Det er gjennomført en mer detaljert studie for Åkra sentrum (strekningen fra Stongvegen til Amfi), der det er lagt vekt på å finne gode løsninger for både gående, syklende og bilister, samtidig som sentrumsstrekningen skal invitere til opphold og gi god stedsutvikling. Det er lagt vekt på at naturlige krysningpunkt for skole-elever skal gis en trafiksikker utforming. Videre er det lagt til grunn at fv. 547 skal ha kapasitet til å avvikle framtidig trafikk, også uten at omkjøringsvegen blir bygd. Som for øvrige strekninger er det vegens kapasitet analysert med 26 % trafikkvekst.



Figur 3.6: Foreslått utvikling av fv. 547 fra Stongvegen mot Åkra kirke.



Figur 3.7: Foreslått utvidelse av Amfi-krysset, og sykkelveg med fortau.

I studien er det anbefalt følgende tiltak:

- Gjennomgående vegbredde 7 m. Fartsgrense 40 km/t.
- Utvidelse av rundkjøring ved Amfi, med ekstra svingefelt fra nord og sør. Rundkjøring i Rådhusvegen vurderes nærmere ved høy trafikkvekst.
- Sykkelveg med fortau på østsiden av fv. 547 og fortau langs vestsiden. Nedskaleres til gang- og sykkelveg gjennom sentrum for å gi bedre rom for opphold.

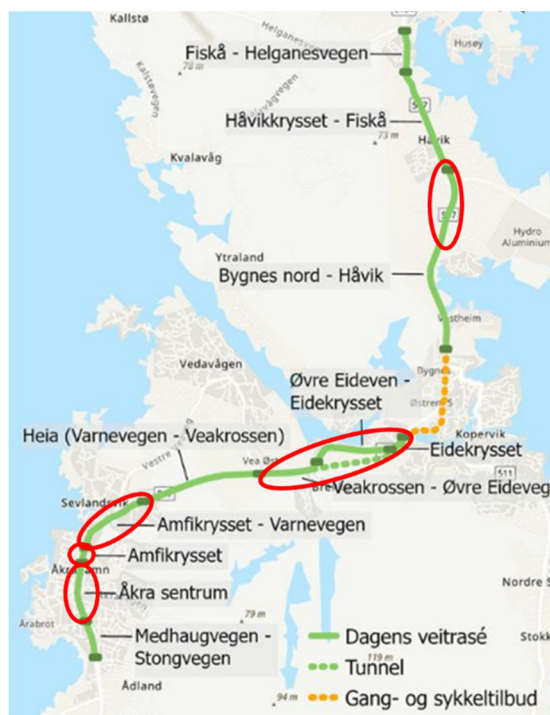
- Utbedre krysningspunkt, med opphevede gangfelt, universell utforming og intensivbelysning.
- Grønne og bredere rabatter langs fylkesvegen.
- Muligheter for stenging av Åkravegen for kjørende for å styrke kobling øst-vest og tilrettelegge for sentrums-torg. En del avkjørsler stenges.

3.5. Kostnadsvurdering - og alternative nivåer

I mulighetsstudien er det foreslått prosjekter for utvikling av fv. 547 sammenhengende fra Stongvegen til Eide, og fra Bygnes til Håvik. På strekningen Eide-Bygnes er vegen vurdert som god, og behovet gjelder mye trafikanter.

Rogaland fylkeskommune har vurdert forventet kostnadsnivå ved gjennomføring av de foreslåtte prosjektene (grønn strek i figuren). Totalkostnaden er vurdert til ca. 2,7 mrd. kr (2022-kr), og med en fordeling på ca. 1,0 mrd. kr på strekningen fra Åkra til Veakrossen, og ca. 1,7 mrd. kr fra Veakrossen til Helganeskrysset.

Utvikling av dagens veg gir større fleksibilitet for å prioritere et utvalg av prosjektene som er viktigst for å sikre god framkommelighet, trafikksikkerhet og infrastruktur for mye trafikanter. Det er foreslått å prioritere Åkra sentrum, Amfikrysset, strekningen fra Amfi til Varnevegen, Veakrossen-Eide, og fra Håvikkrysset og sørover forbi Hydrokrysset. Prosjektene er kostnadsvurdert til ca. 700 mill. kr på den søndre delstrekningen og ca. 1,0 mrd. kr på den nordre – til sammen ca. 1,7 mrd. kr.



Figur 3.8: Prosjekter som er vurdert i mulighetsstudien (grønn strek), og forslag til utvalg av viktigste prosjekter (rød sirkler).

Behov for mer detaljert planlegging Veakrossen-Eide og Bygnes-Håvik

Mulighetsstudien for dagens fv. 547 er på et overordnet nivå, og noen problemstillinger må følges opp i mer detaljert planlegging:

- Det er ikke planlagt detaljert utforming på strekningen Veakrossen-Eide, og derfor ikke fullt ut kartlagt lokale konsekvenser ved et utvidet vegprofil og muligheter for stedstilpasning – eventuelt om det er nødvendig med tunnel på strekningen. I forbindelse med reguleringsplan, bør det gjøres en mer detaljert studie av tunnel vs. utvikling av dagens veg.
- På strekningen Bygnes-Håvik bør vegstandard, antall felt og kryss-utforming vurderes mer detaljert gjennom reguleringsplan.



Figur 3.9: Illustrasjon av nytt kryss ved Brekke og mulig utvidelse av fv. 547 mot Eide.

4. MULIG UTFORMING AV BOMPENGEPAKKE PÅ KARMØY

Planlegging av en bompengepakke på fv. 547 er fortsatt i tidlig fase og innretting av en slik pakke skal ikke vedtas i denne omgang. Som del av beslutningsgrunnlaget, er det likevel skissert tre mulige bompakke-alternativer som samsvarer med de alternative strategiene beskrevet i kap. 1. I utformingen av bompakke-alternativene er det gjort mange forutsetninger, og alternativene har ikke vært gjennom en politisk prosess. Det må derfor forventes at det kan komme endringer i både prosjekter, kostnader, bomstasjonsplassering, innkrevings-opplegg og takststruktur. Kostnads- og takstnivå som skisseres her, er derfor usikre, og angitte beløp bør tolkes relativt til hverandre, like mye som konkret.

4.1. Prinsipper og usikkerhet ved sammensetting av en bompengepakke

Ved utforming av bompakke-alternativene er det lagt vekt på prinsipper som beskrevet nedenfor:

Sikre pakken et godt inntektsgrunnlag

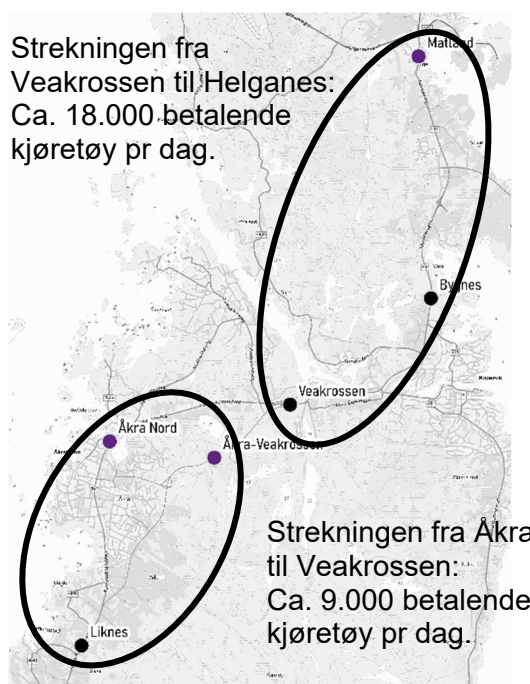
I bompakke-alternativene er det skissert totalt seks bomstasjoner med tovegs innkreving – dagens tre stasjoner på Liknes, Veakrossen og Bygnes, og i tillegg tre nye stasjoner på Tjøsvold, Matland, og på omkjøringsvegen (i strategialternativ 1 og 2). Plasseringen vil dekke de fleste bilturer på Midt-Karmøy, utenom noe lokaltrafikk i Kopervik, Åkra og på Vea. Når bompengepakken skal planlegges mer detaljert, må det vurderes nærmere om plasseringene ivaretar nytteprinsippet, og om enkelt-stasjoner kan gi urimelig lokal bompengebelastning.

Ivareta nytteprinsippet i bompengepolitikken

«Nytteprinsippet» står sentralt i bompengepolitikken og innebærer at det bør være et rimelig samsvar mellom lokalisering av prosjekter/nytte og bomstasjoner/betaling i en bompengepakke. Ved modellanalyse av bompakke-alternativene, ser det ut til at ca. 1/3 av bompengene vil komme fra strekningen Åkra – Veakrossen, og ca. 2/3 fra strekningen Veakrossen-Helganes. Eventuelle endringer i antall og plassering av bomstasjoner kan endre dette. Inntektsfordelingen vil uansett legge føringer også for prosjekt-fordelingen.

Bom på sideveg må begrunnes

I bompengepakker skal bom på «sideveg» (veg som ikke bygges ut) kun brukes unntaksvis, og må begrunnes særskilt i forhold til nytteprinsippet. For finansiering av omkjøringsvegen, vil det være avgjørende at det aksepteres et innkrevingsnivå på fv. 547 parallelt med omkjøringsvegen (Liknes, Tjøsvold e.l.). Det må vurderes mer detaljert hvilke utslag bom på sideveg kan gi – særlig for innbyggere i Ådland- og Sevlands-området.

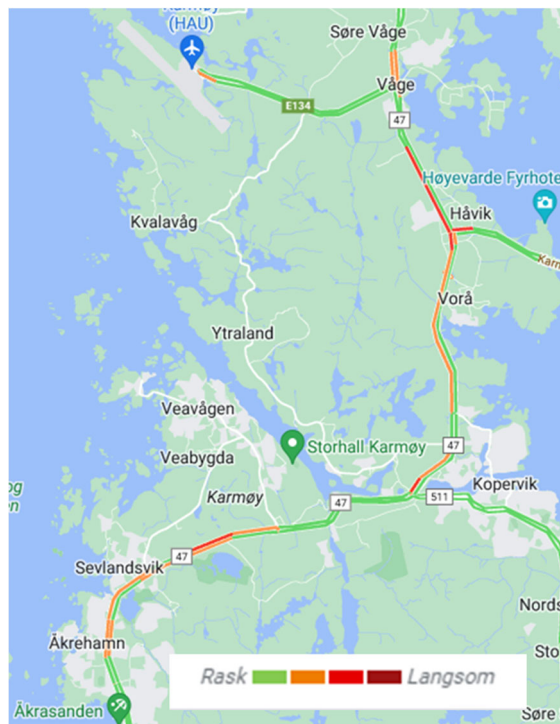


Figur 4.1: I en bompengepakke for fv. 547, anslås ca. 1/3 av inntektene å komme fra søndre del Åkra-Veakrossen og ca. 2/3 fra nordre del Veakrossen-Helganes.

Svare på de viktigste trafikale behovene

I en bompengepakke som skal omfatte hele fv. 547, vil det være naturlig å prioritere tiltak som forbedrer de mest sentrale utfordringene på hele strekningen. Etter utbedringer av Veakrossen og i Åkra sentrum, som gjøres i dagens Haugalandspakke, er det strekningen fra Håvik forbi Hydro-krysset og Eide-krysset, som gir størst trafikale forsinkelser på Karmøy. Over Heia og inn mot Åkra er det også forsinkelser, men også utfordringer knyttet til trafiksikkerhet og myke trafikanter.

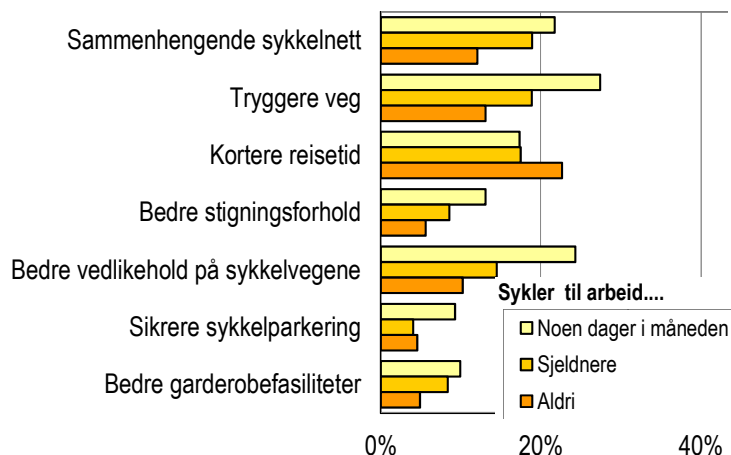
Når det gjelder trafikkulykker på Karmøy, har både antall ulykker og alvorlighetsgrad blitt redusert siden 2000-tallet. Det er likevel en overrepresentasjon av gående og syklende, og i perioden 2010-20 utgjorde myke trafikanter ca. 40 % av antall drepte og alvorlig skadde langs fv. 547. Bilister utgjorde også ca 40 % og MC i overkant av 20 %.



Figur 4.2: Forsinkelser i ettermiddags-trafikken over Karmøy. Google Maps.

Gode forhold for alle trafikant-grupper

Når personer på Haugalandet som sykler sjelden, blir spurt om hva som kan få dem til å sykle oftere, er det «tryggere veg», «kortere reisetid» og «sammenhengende sykkelnett» flest svarer. Karmøy har relativt lav andel gående og syklende, men særlig på korte reiser i Åkra- og Kopervik-området, er det gode muligheter for at flere kan gå og sykle. Bedre tilrettelegging for myke gåing, sykling og kollektivtrafikk, kan dermed indirekte bidra til å avlaste vegnettet.



Figur 4.3: Forhold som kan gi økt bruk av sykkel til arbeid blant folk som sykler sjelden (RVU 2011).

4.2. Bompakke-alternativ 1: Dagløsning for ÅSV + dagens fv. 547 i nord

Bompakke-alternativ 1 baserer seg på at dagløsningen for omkjøringsvegen Åkra Sør-Veakrossen blir godkjent og blir det største prosjektet i pakken (strategi-alternativ 1). Prosjektet er kostnadsvurdert til ca. 1,3 mrd. kr (2022-kr). Prosjektet forutsettes gjennomført tidlig i perioden for å være sikret finansiering, og dette gir behov for låneopptak og dermed lånekostnader. Langs dagens fv. 547 gjennom Åkra og over Heia gjøres det enkelte forbedringer for å styrke trafiksikkerhet og bedre tilbudet også for myke trafikanter, og som vil være i tråd med nytteprinsippet i dette området. Til sammen skisseres en total kostnad i størrelsesorden 1,7 mrd. kr mellom Åkra og Veakrossen.

På strekningen fra Veakrossen til Helganeskrysset er det lagt til grunn at alle de beskrevne prosjektene i mulighetsstudien inngår i pakken. Dette er vurdert å gi rimelig samsvar med trafikkutfordringer og inntektsgrunnlag, og vil gi en total kostnad i størrelsesorden 1,7 mrd. kr også på denne delen.

I og med at omkjøringsvegen bygges tidlig i perioden, vil likevel den nordre delen ha noe risiko ved eventuelle kostnadsøkninger.

Samlet er det i alternativ 1 skissert en bompengepakke med total kostnad ca. 3,4 mrd. kr.

Tabell: Skisse til bompakke-alternativ 1, der dagløsningen for omkjøringsvegen Åkra Sør-Veakrossen blir det største prosjektet i pakken.

Alternativ	Strekningen Åkra-Veakrossen	Strekningen Veakrossen-Helganeskrysset	Totalkostnad
1. Bompengepakke med Åkra Sør-Veakrossen i dagen	Åkra Sør-Veakrossen med dagløsning, mindre tiltak Åkra/ Heia, lånekostnader: Ca. 1,7 mrd. kr.	Prosjektene i mulighetsstudien: Ca. 1,7 mrd. kr.	Ca. 3,4 mrd. kr

4.3. Bompakke-alternativ 2: ÅSV-tunnel + dagens fv. 547 i nord

Bompakke-alternativ 2 baserer seg på at det reguleres en tunnel-løsning for omkjøringsvegen Åkra Sør-Veakrossen, og at dette blir det største prosjektet i pakken (strategi-alternativ 2). Prosjektet er kostnadsvurdert til ca. 1,5 mrd. kr (2022-kr), og som i alternativ 1, vil det påløpe noe lånekostnader. Langs dagens fv. 547 gjøres det enkelte trafiksikkerhets- og gang/sykel-forbedringer også i dette alternativet. Til sammen skisseres en total kostnad i størrelsesorden 2,0 mrd. kr mellom Åkra og Veakrossen.

På strekningen fra Veakrossen til Helganeskrysset er det lagt til grunn at alle de beskrevne prosjektene i mulighetsstudien inngår i pakken, og at dette gir rimelig samsvar med trafikkutfordringer og inntektsgrunnlag. Som over, gir dette en total kostnad i størrelsesorden 1,7 mrd. kr, men med risiko ved eventuelle kostnadsøkninger på omkjøringsvegen.

Samlet er det i alternativ 2 skissert en bompengepakke med total kostnad ca. 3,7 mrd. kr.

Tabell: Skisse til bompakke-alternativ 2, der en tunnel-løsning for omkjøringsvegen Åkra Sør-Veakrossen blir det største prosjektet i pakken.

Alternativ	Strekningen Åkra-Veakrossen	Strekningen Veakrossen-Helganeskrysset	Totalkostnad
2. Bompengepakke med Åkra Sør-Veakrossen i tunnel	Åkra Sør-Veakrossen med tunnel, mindre tiltak Åkra/Heia, lånekostnader: Ca. 2,0 mrd. kr.	Prosjektene i mulighetsstudien: Ca. 1,7 mrd. kr.	Ca. 3,7 mrd. kr

4.4. Bompakke-alternativ 3: Utvikling av dagens veg på hele fv. 547

Bompakke-alternativ 1 baserer seg på å utvikle dagens fv. 547 på hele strekningen fra Åkra til Helganeskrysset (strategi-alternativ 3). Det antas at Veakrossen-Eide eller Bygnes-Håvik i så fall kan bli det største enkelt-prosjektet i pakken.

Alt. 3A: Alle prosjektene i mulighetsstudien

I alternativ 3A er det lagt til grunn at alle de beskrevne prosjektene i mulighetsstudien gjennomføres. Det vil gi en sammenhengende standard, god trafikk-kapasitet, bedre trafiksikkerhet, og god infrastruktur for gående og syklende. Totalkostnaden er vurdert til ca. 2,7 mrd. kr (2022-kr), og med en fordeling på ca. 1,0 mrd. kr for strekningen fra Åkra til Veakrossen, og ca. 1,7 mrd. kr fra Veakrossen til Helganeskrysset. Fordelingen er vurdert å gi rimelig samsvar med trafikkutfordringer og inntektsgrunnlag. Siden hovedprosjektet er mindre enn i alt. 1 og 2, forventes lavere lånekostnader, og risikoen ved eventuelle kostnadsøkninger kan fordeles på den søndre og nordre delstrekningen.

Tabell: Skisse til bompakke-alternativ 3, med utvikling av dagens fv. 547 på hele strekningen fra Åkra til Helganeskrysset.

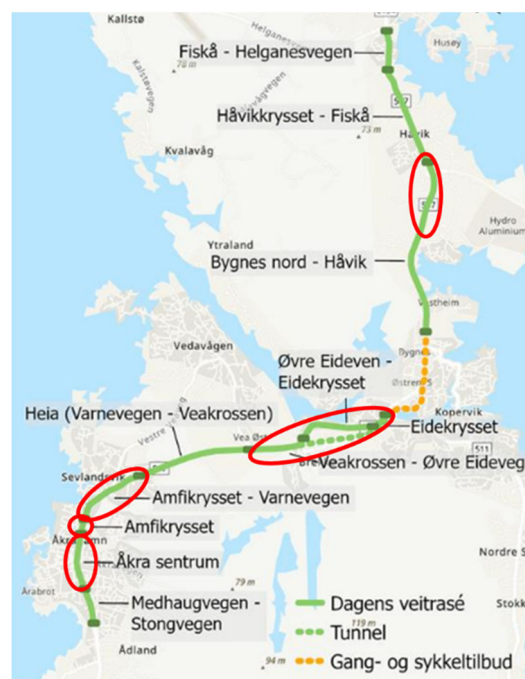
Alternativ	Strekningen Åkra- Veakrossen	Strekningen Veakrossen- Helganeskrysset	Totalkostnad	
3. Bompengepakke med prosjekter langs dagens fv. 547	3A. Alle prosjektene i mulighetsstudien 3B: Forslag til utvalg av viktigste prosjekter	Prosjektene i mulighetsstudien: Ca. 1,0 mrd. kr. Forslag til utvalg av prosjekter: Ca. 700 mill. kr.	Prosjektene i mulighetsstudien: Ca. 1,7 mrd. kr. Forslag til utvalg av prosjekter: Ca. 1,0 mrd. kr.	Ca. 2,7 mrd. kr Her skissert ca. 1,7 mrd. kr

Alt. 3B: Forslag til utvalg av viktigste prosjekter

Administrativt nivå har gjort en foreløpig vurdering av hvilke delprosjekter langs dagens fv. 547 som er særlig viktige for å forbedre trafikkavvikling, styrke trafiksikkerhet, og bedre forholdene for gående og syklende. Det er pekt på Åkra sentrum, Amfikrysset, strekningen fra Amfi til Varnevegen, Veakrossen-Eide, og fra Håvikkrysset og sørover forbi Hydrokrysset. Prosjektene er kostnadvurdert til ca. 700 mill. kr på den søndre delstrekningen og ca 1,0 mrd. kr på den nordre – til sammen ca. 1,7 mrd. kr.

Det må understrekes at utvalg av prosjekter i dette alternativet kun er ment som et utgangspunkt for å synliggjøre framtidige muligheter. Dersom Karmøy kommune og Rogaland fylkeskommune velger å gå videre med et slikt alternativ, må partene i fellesskap planlegge og prioritere prosjekter mer detaljert.

Figur 4.4: Skisse til prosjekter i bompakke-alternativ 3:
Alt. 3A: Alle prosjektene i mulighetsstudien (grønn strek).
Alt. 3B: Forslag til utvalg av viktigste prosjekter (rød sirkler).



4.5. Mulige takstnivå og bompengebelastning på Karmøy

For å vurdere mulige, framtidige bompengeinntekter og takster i en bompengepakke på Karmøy, er det gjennomført transportmodell-analyser på tilsvarende måte som for bypakken. I analysen er det forutsatt at det blir en felles, porteføljestyrt bompengepakke for hele fv. 547 fra Åkra Sør til Helganeskrysset. For hver av de tre bompakke-alternativene, er det beregnet et forventet, framtidig takstnivå. Analysen har usikkerhetsfaktorer, og resultatene bør derfor tolkes relativt til hverandre – like mye som konkret.

Mulig takstnivå ved ulike bompakke-alternativer

I alternativene der omkjøringsvegen Åkra Sør-Veakrossen inngår, forventes det at grunntaksten vil ligge i størrelsesorden 40 kr hver veg, før brikke- og nullutslippsrabatt. For en bompengepakke med alle de beskrevne prosjektene langs dagens fv. 547 (bompakke-alternativ 3A), forventes det en grunntakst i størrelsesorden 30 kr hver veg. En bompengepakke langs dagens veg vil ikke ha så store prosjekter og være enklere å tilpasse til ønsket ambisjons- og takstnivå, enn en pakke der det store omkjøringsveg-prosjektet inngår. Med en portefølje som skissert i alternativ 3B (ca. 1,7 mrd. kr), forventes grunntaksten å bli ca. 18 kr. Eventuelle passeringer i bypakken (14 kr) kommer i tillegg i alle alternativene.

Tabell: Antatt grunntakst og maks månedsbelastning for ordinære kjøretøy i takstgruppe 1 (< 3,5 tonn).

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

Bompengebelastning på Karmøy

I dagens Haugalandspakke kommer ca. 25 % av bompengeinntektene fra bomstasjonene på fv. 547. Dersom en skulle krevd inn det samme beløpet i en ny bompengepakke på fv. 547, kan en finansiere prosjekter for ca. 800 mill. kr, og grunntakst ville vært ca. 9 kr.

Dersom grunntaksten i en egen Karmøy-pakke ble lagt på 12 kr som i dag, kunne pakken finansiert prosjekter for ca. 1,1 mrd. kr.

Dersom bompengetaksten økes til 30-40kr, som skissert over, vil bompengebelastningen på Karmøy øke betydelig i forhold til i dag, og opp mot +300 % ved alternativ 2. Det er ikke mange regionale bompengepakker som har en grunntakst på dette nivået, og samtidig en så høy andel av den lokale trafikken som må betale.

Tabell 6.1: Takstnivå for takstgruppe 1 i en del regionale bompengepakker (2023).

Bompengepakke	Ordinær takst lette kjøretøy
Bypakke Nedre Glomma	30
Førdepakken	32
Bypakke Ålesund	26
Bypakke Bergen	28/58*
Bypakke Nord-Jæren	25
Fjellinjen Oslo	28/34**
Bypakke Bodø	20
Bypakke Grenland	17/23*
Kristiansandsregionen	16/24*
Miljøpakken Trondheim	19/14**
Harstadpakken	16
Haugalandspakken	12

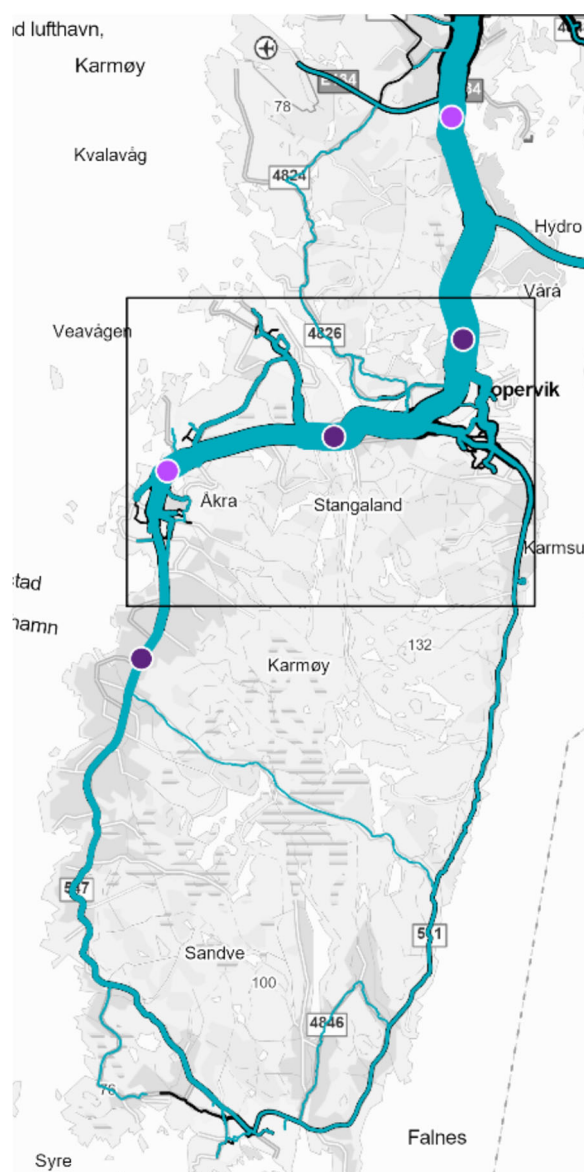
* Rushtidsavgift. ** Betaling i flere bomsnitt.

En grunntakst på ca. 40 kr vil nærme seg nivået for den tidligere rushtidsavgiften i Bymiljøpakken på Nord-Jæren som var på 44 kr (2020-kr), men på Karmøy vil dette nivået gjelde hele døgnet, og passeringer i Bypakke Haugesund- og fastlands-Karmøy vil komme i tillegg. På Midt-Karmøy vil de fleste bilturene måtte betale, mens det på Nord-Jæren stort sett er mulig å nå nærmeste lokalsenter uten bompasering. Kollektivtilbudet er også betydelig mindre utbygd på Karmøy enn på Nord-Jæren, slik at reise-alternativene er færre. Med de foreslåtte bomstasjonene, vil særlig innbyggere rett sør og nord for Åkra få svært høy lokalbelastning – uavhengig om de benytter omkjøringsvegen eller ikke. Også for Håvik-området ved Karmøy-tunnelen blir belastningen svært høy.

Figurene nedenfor gir til sammen et inntrykk av mulig, framtidig bompengebelastning på Karmøy. Figur 4.5 viser geografisk fordeling av bompengebelastning på Karmøy og i Haugesund ved bompakke-alternativ 1, der omkjøringsvegen med dagløsning inngår. Fargestyrken illustrerer relativ bompengebelastning for alle reiser til/fra geografiske områder. Figur 4.6 viser hvor stor andel av alle bilturer som blir belastet (svart bakgrunnsfarge viser total trafikk og turkis viser antall bilturer som må betale). På Midt-Karmøy er antall betalende nesten like høyt som totaltrafikken.



Figur 4.5: Scenario for framtidig bompengebelastning med bompengepakke på Karmøy (alt. 1 med takst nærmere 40 kr) + ny bypakke. Fargeskalaen illustrerer forskjell i belastning for alle turer til/fra geografiske områder.



Figur 4.6: Forventet, framtidig trafikk langs hovedvegnettet på Karmøy (svart), og trafikk som blir belastet for bompenger i de skisserte bompakke-alternativene (turkis).

Usikkerhet og forutsetninger i beregningene

I analysen av bompengetakster er det gjort forutsetninger om bomstasjonsplasseringer, innkrevningssystem, takster, rabatter, befolkningsutvikling og elbil-andel mv. Alle forutsetningene har usikkerhet, og som påvirker analyse-resultatene. Når prosessen med bompengepakke på fv. 547 har kommet lenger, må det derfor gjøres nye analyser på et sikrere grunnlag. I tabellen nedenfor er det angitt en del sentrale forutsetninger som er lagt til grunn, og usikkerhet ved disse:

Tabell: Forutsetninger og usikkerhet ved beregning av bompengeinntekter og takster

Parameter	Forutsetning	Vurdering av usikkerhet
Bompengepakke	Porteføljestyling, der utbyggingen tilpasses inntektene.	Prosjektkostnadene er angitt med usikkerhet ca. +/- 20 % for Åkra Sør-Veakrossen. Kostnadsvurderingene i mulighetsstudien har høyere usikkerhet.
Bomstasjoner	5 bomstasjoner langs fv. 547 (+1 på Åkra Sør-Veakrossen). Tovegs innkrevning.	Endringer i antall og plassering av bomstasjoner vil gi endringer i inntektsgrunnlaget.
Oppstartsår	Takstberegninger er for år 2025 for å sammenligne med bypakken.	Ved senere oppstart kan det komme prisvekst, trafikkvekst, endringer i betalingsordninger mv.
Prisnivå	Kostnader i 2022-kr	Norges Banks inflasjonsmål på 2 % pr år tilsvarer 15 % prisvekst til 2030.
Elbil-andel	46 %	Prognose for 2030 er ca. 70 %, men også rabatt-ordningene kan bli endret.

Framtidige bompenger til ny Karmsund bru

Når arbeidet med en ny Karmsund bru kommer så langt at det kan startes bompengennekkering, kan dette påvirke bompengebelastningen på ytre Haugalandet betydelig. Når bypakken vedtas, blir det derfor beskrevet at den kan tas opp til revisjon når planlegging av bompengennekkering til ny Karmsund bru starter opp. Det samme vil være aktuelt for en bompengepakke på fv. 547. Dette vil gjøre det mulig å sikre delfinansiering til ny bru, samtidig som takstene i de lokale bompengepakkene kan tilpasses så ikke bompengebelastningen blir urimelig høy. Gjennomføring av ny Karmsund bru ligger imidlertid et godt stykke fram i tid, og detaljene i en slik løsning må avklares når en kommer så langt.

Åkra Sør-Veakrossen med etterskuddsinnkreving er ikke tatt med som eget alternativ

Karmøy kommune har ønsket at det også skal vurderes om omkjøringsvegen Åkra Sør-Veakrossen kan gjennomføres som et selvstendig bompengeprojekt. Slike enkelt-prosjekter gjennomføres ved at de lånefinansieres og bygges, før bompengene innkreves («etterskuddsinnkreving»). En fordel er at kostnadene er kjent og trafikantene vet hva de betaler for, men samtidig oppstår det lånekostnader.

Dersom omkjøringsvegen Åkra Sør-Veakrossen skal finansieres kun basert på trafikkgrunnet på søndre del av fv. 547, må takstnivået være høyere enn dersom prosjektet inngår i en felles bompengepakke helt til Helganeskrysset. For omkjøringsvegen med dagløsning, er det beregnet grunntakst ca. 50-60 kr hver veg, og ca. 60-70 kr med tunnel. Dersom det i tillegg kommer en annen bompengepakke for Veakrossen-Helganes, vil pendlere Åkra-Kopervik måtte betale i to bompengepakker, og pendlere Åkra-Haugesund i tre bompengepakker. Bompengebelastningen er derfor vurdert å bli så høy, at et slikt alternativ ikke er beskrevet videre.

Tabell: Fordeler og ulemper med Åkra Sør-Veakrossen som selvstendig bompengeprojekt.

Fordeler	Ulemper
Kostnadene er kjent før innkrevingen starter.	Ca. 30 % merkostnader pga. lånefinansiering.
Trafikantene ser hva de betaler for.	Lavere trafikkgrunnlag på søndre del av fv. 547 gir behov for høyere takst (50-70 kr).
Muligheter for inntil 20 % takstøkning og 5 års forlengelse.	Hvis det blir to bompengepakker på Karmøy, må trafikantene betale i begge (ikke felles timesregel).
Kan gjøre det raskere å komme i gang med en egen bompengepakke for nordre del	Nødvendig med høy bompengebelastning også på dagens veg (Liknes, Tjøsvoid), der færre trafikanter benytter omkjøringsvegen.

VEDLEGG

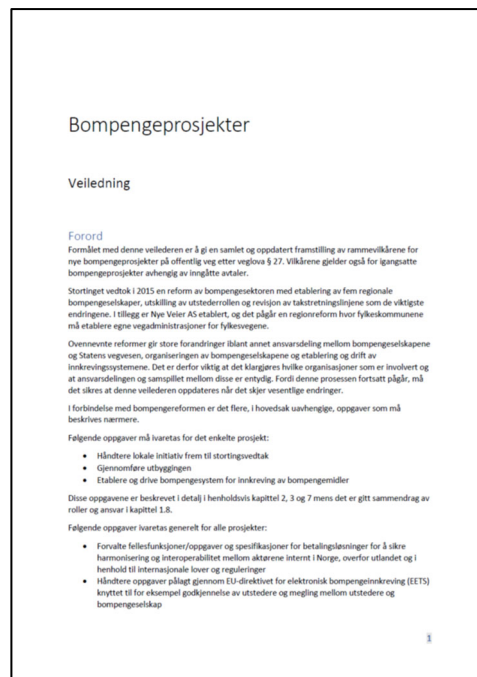
Vedlegg 1: Statlige krav til nye bompengepakker

Da dagens Haugalandspakke ble planlagt, var det lavere krav til prosjektplanlegging, kostnadsvurderinger og inntektsberegninger i nye bompengepakker. De senere årene har kravene blitt strengere, og hensikten er å gi bedre forutsigbarhet for at bompengepakker kan gjennomføres og finansieres som planlagt. Før nye bompengepakker kan lokalpolitisk behandles og sendes videre til statlig godkjenning, er det derfor en rekke krav som må være tilfredsstillt. Dette er nærmere beskrevet i Statens vegvesens «Veileder bompengeprojekter»³. De mest sentrale kravene er:

- 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 og ha gjennomgått en prosess for kostnadsvurdering. Prosjekter over 1 mrd. kr må i tillegg kvalitetssikres av en ekstern part.

- Prosjektliste 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 gjøres en kostnadsvurdering for pakken som helhet. Det skal tydeliggjøres rekkefølge og prinsipper for prioritering og porteføljestyring. 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.

- Finansieringsplan og finansieringsanalyse:
Det skal beskrives hvordan pakken skal finansieres, fordeling på år/planperiode i pakken, hvor mye som vil være bompenge, 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 bompengoordninger med detaljert plassering av bomstasjoner og tilhørende infrastruktur, trafikkikkerhetsvurderinger 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 0.1: Statens vegvesen sin veileder for bompengeprojekter.

³ Statens vegvesen 2021. Veileder bompengeprojekter.

Vedlegg 2: Forskjell på strekningsprosjekt, bompengepakke og bypakke

Begrepene bompengeprojekt, bompengepakke og bypakke brukes i noen sammenhenger om hverandre. Nedenfor er de viktigste forskjellene oppsummert:

Strekningsprosjekt: Utbygging av et enkeltprosjekt eller sammenhengende strekning

Et enkeltstående utbyggingsprosjekt eller enkelt-strekning bygges som regel ferdig i én operasjon. Hovedregelen er at prosjektet lånefinansieres, og at innkrevningen starter når prosjektet/strekningen er ferdig («etterskuddsinnkreving»). Lokale eksempler er Åkrafjorden, T-forbindelsen og Trekant-sambandet. Fordelen er at trafikantene straks kan ta i bruk prosjektet de betaler for, mens ulempen er det påløper lånekostnader som kan utgjøre i størrelsesorden + 30 % på prosjektkostnaden. Dersom kostnadene blir høyere eller bompengereinntektene lavere enn planlagt, kan det i slike prosjekt søkes om å øke takstene eller forlenge innkrevingsperioden.

Bompengepakke: Pakke med flere utbyggingsprosjekter som finansieres sammen

En bompengepakke er en pakke av flere utbyggingsprosjekter som finansieres med felles bompenger innenfor et geografisk område. Bompengepakker kan omfatte både vegprosjekter, gang-/sykkel- og kollektivprosjekter. Et lokalt eksempel er Haugalandspakken. Bompengereinntektingen i bompengepakker skjer som «parallellinnkreving» - det vil si at innkreving og utbygging skjer samtidig. Dette gir mindre behov for lån enn ved etterskuddsinnkreving. I bompengepakker er det krav om «porteføljestyling» - det vil si at utbyggingen må tilpasses inntektene i pakken.



Figur 0.2: Dagens Haugalandspakke er eksempel på en «bompengepakke». Foto: Haugesunds Avis.

Bypakke: Bompengepakke i byområder

Begrepet «bypakke» brukes om bompengepakker i byområder og inneholder tiltak både overfor bilister, kollektivtransport, gående og syklende. Det kan gis anledning til å bruke bompenger også til å forbedre kollektiv-tilbudet. For nye bypakker krever staten at fylkeskommunene og kommunene skal bidra med 20 % egenandel til egne prosjekter. Egenandelen må finansieres med ordinære investeringsmidler og kommer i tillegg til mva.-kompensasjon.



Figur 0.3: Grenlandsområdet er et av mange byområder med egne bypakker.

Rogaland fylkeskommune

Postboks 130 sentrum
4001 Stavanger

Besøksadresse

Arkitekt Eckhoffs gate 1
4010 Stavanger

Telefon

51 51 66 00

E-post

firmapost@rogfk.no

www.rogfk.no