

BOKN KOMMUNE

SENIORRÅD/RÅD FOR ELDRE OG FUNKSJONSHEMMA

MØTEINNKALLING

Møtedato: 07.06.2016
Møtestad: Boknatun
Møtetid: Kl. 17:00

Den som har lovleg forfall, eller er ugild i nokon av sakene, må melda frå så snart råd er, tlf. 52 75 25 00, slik at varamedlem kan bli innkalla. Varamedlemer møter etter nærare innkalling.

Dokument som ikkje er tilsende, kan du få kopi av på Boknatun. Dokument som ikkje er offentlege, vil bli utleverte i møtet. Dersom medlemene på førehand ønskjer å gjere seg kjent med innhaldet i desse dokumenta, er dei tilgjengelege på rådhuset.

Bokn kommune
01.06.2016

Sigmund Alvestad
Leiar

Ingunn Toft
sekretær

Sakliste

Sak nr.	Saktittel
018/16	Godkjenning av møtebok frå møte 23.02.2016
019/16	Rekneskap 2015
020/16	ÅRSMELDING 2015
021/16	Budsjettkontroll 1 kvartal 2016
022/16	Justering av betalingssatser på Bokn legekantor
023/16	Taksering av verk og bruk i Bokn kommune
024/16	Bompengeinnkreving - Haugalandspakken
025/16	Regionalplan for areal og transport - uttale frå Bokn.
026/16	Nasjonalt transportplan (NTP) 2018 - 2029 - HØRING.
027/16	Varsel om oppstart av reguleringsplanarbeid Bakkjen i Bokn kommune
028/16	Varsel om oppstart av reguleringsplanarbeid for Områdeplan for Knarholmen Sør - Bokn kommune
029/16	REGULERINGSPLAN KRO

BOKN KOMMUNE

Sakspapir

SAKSGANG			
Styre, utval, komite m.m.	Møtedato	Saksnr	Sakshands.
Seniorråd/råd for eldre og funksjonshemma	07.06.2016	018/16	ÅKF

Saksansv.: Åse Karin Fjellving	Arkiv: K1-033, K3- &17	Arkivsaknr: 16/323
	Objekt:	

Godkjenning av møtebok frå møte 23.02.2016

RÅDMANNEN SITT FRAMLEGG TIL VEDTAK:

Møteboka vert godkjent slik ho ligg føre.

BOKN KOMMUNE

Sakspapir

SAKSGANG			
Styre, utval, komite m.m.	Møtedato	Saksnr	Sakshands.
Seniorråd/råd for eldre og funksjonshemma	07.06.2016	019/16	AOS

Saksansv.: Solrunn Alvestad	Arkiv: K1-210	Arkivsaknr
	Objekt:	16/302

Rekneskap 2015

Dokumentliste:

Nr	T	Dok.dato	Avsender/Mottakar	Tittel
1	U	12.04.2016	Else (NO - Haugesund) Holst-Larsen	Rekneskap 2015
2	U	19.04.2016	Else (NO - Haugesund) Holst-Larsen	Uttalelse fra ledelsen
3	I	03.05.2016	Else (NO - Haugesund) Holst-Larsen	Revisjonsberetning og revisjonsrapport Bokn kommune
4	I	25.05.2016	Kontrollutvalet	Kontrollutvalet sin uttale til årsrekneskapen for 2015
8	I	30.05.2016	Haugaland Kontrollutvalgsssekretæriat IKS	Kontrollutvalet si uttale til årsregnskapet 2015 - med særutskrift

Aktuelle lover, forskrifter, avtaler m.m.:

RÅDMANNEN SITT FRAMLEGG TIL VEDTAK:

Formannskapet rår til at rekneskapet vert godkjent.
Det rekneskapsmessige mindreforbruket på kr. 152.445,- vert sett av til disposisjonsfondet.

Kva saka gjeld:

Rekneskapet for 2015 viser at kommunen har eit mindreforbruk på kr. 152.445,-. Årsmeldinga for 2015 gir ytterlegare informasjon om dette.

Vurdering:

Etter mange år med eit driftsresultat som har vore innafor teknisk Berekningsutval sin tilrådde resultatmargin som nå er på 1,75% (tidlegare 3%) , har kommunen i 2015 eit resultat som gir 0%. Årsaken til det låge resultatet er kommentert i årsmeldinga under det enkelte rammeområdet.

Mindreforbruket på kr. 152.445,- foreslår ein vert sett av på disposisjonsfondet.

Vedlegg:

Dok.nr	Tittel på vedlegg
47329	SKM_C554e16041210580.pdf
47332	SKM_C554e16041912010.pdf
47337	REVISJONSRAPPORT
47338	MELDING FRÅ REVISOR
47360	Kontrollutvalet

BOKN KOMMUNE

Sakspapir

SAKSGANG			
Styre, utval, komite m.m.	Møtedato	Saksnr	Sakshands.
Seniorråd/råd for eldre og funksjonshemma	07.06.2016	020/16	AOS

Saksansv.: Solrunn Alvestad	Arkiv: K1-004 Objekt:	Arkivsaknr 16/303
-----------------------------	--------------------------	----------------------

ÅRSMELDING 2015

Dokumentliste:

Nr	T	Dok.dato	Avsender/Mottakar	Tittel
1	U	15.04.2016	offentleg dokument	Årsmelding 2015

Aktuelle lover, forskrifter, avtaler m.m.:

RÅDMANNEN SITT FRAMLEGG TIL VEDTAK:

Rådmannen si årsmelding for 2015 vert tatt til etterretning.

Vedlegg:

Dok.nr
47341

Tittel på vedlegg
Årsmelding 2015

BOKN KOMMUNE

Sakspapir

SAKSGANG			
Styre, utval, komite m.m.	Møtedato	Saksnr	Sakshands.
Seniorråd/råd for eldre og funksjonshemma	07.06.2016	021/16	AOS

Saksansv.: Solrunn Alvestad	Arkiv: K1-151	Arkivsaknr
	Objekt:	16/255

Budsjettkontroll 1 kvartal 2016

Dokumentliste:

Aktuelle lover, forskrifter, avtaler m.m.:

RÅDMANNEN SITT FRAMLEGG TIL VEDTAK:

Budsjettkontrollen vert tatt til orientering.

10.05.2016 FORMANNSKAPET

FS-042/16 VEDTAK:

Budsjettkontrollen vart tatt til etterretning

Kva saka gjeld:

Administrasjonen legg fram budsjettkontroll i 1, 2 og 3 kvartal.

Saksutgreiing:

Grp. Ansvar: 1 SENTRALADMINISTRASJONEN			
Utgifter	16.930.400	4.573.755	27
Inntekter	-2.804.900	-307.721	11
Sum grp. Ansvar: 1 SENTRALADMINISTRASJONEN	14.125.500	4.266.033	30
Grp. Ansvar: 2 KULTUR, SKULE OG B.HAGE			
Utgifter	29.711.000	7.944.816	27
Inntekter	-4.784.000	-1.439.907	30
Sum grp. Ansvar: 2 KULTUR, SKULE OG B.HAGE	24.927.000	6.504.909	26
Grp. Ansvar: 3 HELSE, PLEIE OG OMSORG			
Utgifter	26.836.000	7.609.896	28
Inntekter	-4.033.600	-913.929	23
Sum grp. Ansvar: 3 HELSE, PLEIE OG OMSORG	22.802.400	6.695.967	29
Grp. Ansvar: 4 SOSIAL OG BARNEVERN			
Utgifter	2.916.500	756.350	26
Inntekter	-154.700	-4.118	3
Sum grp. Ansvar: 4 SOSIAL OG BARNEVERN	2.761.800	752.232	27
Grp. Ansvar: 6 TEKNISK			
Utgifter	13.090.100	3.249.415	25
Inntekter	-5.921.600	-1.624.713	27
Sum grp. Ansvar: 6 TEKNISK	7.168.500	1.624.703	23
Reservert løyving:	1.000.000	0	
0			

Vurdering:

Sentraladministrasjonen:

Rammeområdet sine utgifter er i overkant av vedtatt budsjett etter fyrste kvartal, og sentraladministrasjonen vil sette inn tiltak for å få ned kostnadene. Inntektene er kun 11% av det som er budsjettet, men inntektene kjem inn på eit seinare tidspunkt så ein meiner at dette er i samsvar med budsjett. . Det er i fyrste kvartal registrert sjukefråvær på 1,3%.

Rammeområde 2 Kultur, skule og barnehage:

Seksjonen ligg samla sett i balanse. Rekneskapen viser noko overforbruk, men dette skuldast uteståande refusjon frå Fylkeskommunen med 350 000,-. Seksjonen har etter effektiviseringstiltak i 2015 nå godt samsvar mellom inntekter og utgifter. Størst vil risiko for året vere utgifter knytt til sjukefråvær. Bibliotek og kultur har noko overforbruk, men det er og her venta refusjonar i løpet av året.

Seksjonen har eit samla fråver på 8,0%. Barnehagen ligg høgt med 12,4%, dette skuldast i hovudsak langtidsfråver, medan skulen har 6,9%.

Prognose for 2016 er balanse mellom budsjett og rekneskap.

Rammeområde 3 PLO og Helse:

Sjuketova har hatt høgare utgifter til vikarar, ekstrahjelp og overtid enn budsjettet. Dette skuldast i hovudsak auka trong for ressursar i høve til einskild pasientar i terminalfase samt

utgifter knytt til sjukefråver. Det vil vere auka fokus på rapportering utover året for å følgje utviklinga. Refusjon på kr. 250 000,- for perioden kjem ved årsslutt ift ressurskrevjande brukarar i bu og aktivitet.

Dei resterande tenestoområda er i balanse, men det er venta auka kostnader knytt til legekantoret grunna trong for vikar i samband med permisjonar.

Seksjonen har eit samla fråvær på 6,2% (8,7% på sjukestova). Sjukestova har hatt ein vinter med mykje sjukefråver knytt til forkjølelse, influensa og omgangssjuka som har gjeve auka trong for vikarar.

Prognose for 2016 vil vere eit overforbruk på kr 500 000,- knytt til overforbruk på sjukestova.

Sosial og barnevern

Sosial og barnevern er i balanse og ein trur at dette også er prognosen for resten av året.

Teknisk:

Seksjonen held seg innafor dei vedtatte budsjetttrammene. Sjukefråværet i perioden har vore på 5,8%

RAPPORT NR. 1 - TILTAKS- OG BUDSJETTKONTROLL 2016

Rammeområde: 1	Gjennomført	Under arbeid	Ikkje starta			
				Budsjett	Rekneskap	Merknad
Tiltak vedtatt i:						
Budsjett:						
Post / arkiv rutiner	x	x	x			i tillegg til forvaltningsrevisjonen som Deloitte har gjennomført, har også Statsarkivet et pågåande dokumentbasert tilsyn. Revisjon av arkivplan og rutiner har starta opp og ein vil før sommaren utarbeide plan for det vidare arbeidet.
Kompetanseplan	x	x	x	200 000		
Bygdesoge	x	x	x	380 797	17 200	Restløyvinga er til trykking/
Årleg avsetning til orgel	x	x	x	50 000		
Folkehelse iPad	x	x	x	110 000	72 660	Samarbeidsprosjekt skule / innbyggjarar, opplæring i bruk av elektronisk kommunikasjon
Formannsskap:						
Rogfastutvalget FS 7/15	x	x	x	200 000	50 760	
Rullering av kommunal Næringsplan	x	x	x			
Kommunestyre:						
Tilskudd til Føresvikvegen FS 17/16	x	x	x	4 000 000		Ikkje avklart når dette vil starta opp
Stedsutvikling Føresvik	x	x	x	650 000		
Budsjettkontroll:				Budsjett	Rekneskap	Forbruk i %
Utgifter				16 930 400	4 573 755	27 %
Inntekter				2 804 900	307 721	11 %
Reservert løyving disponibelt				1 000 000	0	

RAPPORT NR. 1 - TILTAKS- OG BUDSJETTKONTROLL 2016

Rammeområde: 2	Gjennomført	Under arbeid	Ikkje starta			
				Budsjett	Rekneskap	Merknad
Tiltak vedtatt i:						
Budsjett:						
Uteområde B.hage			x	50 000		Ikke påbegynt, under planlegging.
Formannsskap:						
Kommunestyre:						
Budsjettkontroll:				Budsjett	Rekneskap	Forbruk i %
Utgifter				29 711 000	7 945 000	27 %
Inntekter				-4 784 000	-1 440 000	30 %

RAPPORT NR. 1 - TILTAKS- OG BUDSJETTKONTROLL 2016

Rammeområde: 3	Gjennomført	Under arbeid	Ikkje starta			
				Budsjett	Rekneskap	Merknad
Tiltak vedtatt i:						
Budsjett:						
Øyeblikkelig hjelp senger	x	x	x	220 000		Avtale med Hgsd, ikkje fakturert enda.
Formannsskap:						
Kommunestyre:						
Budsjettkontroll:				Budsjett	Rekneskap	Forbruk i %
Utgifter				26 836 000	7 610 000	28 %
Inntekter				-4 034 000	-914 000	23 %

RAPPORT NR. 1 - TILTAKS - OG BUDSJETTKONTROLL 2016

Rammeområde: 6 - Teknisk	Gjennomført	Under arbeid	Ikkje starta	31.03.2016		
				Budsjett	Rekneskap	Merknad
Tiltak vedtatt i:						
Budsjett:						
Hognalandsvegen			X	250 000		2017: 250000, bestilt
Brannsikring Boknatun	X			600 000		2017: 600000, Vent på prosjekt omsorg
Grenseoppgang Føresvik	X			30 000	7 000	Ført over til 2016
Formannsskap:						
Kommunestyre:						
2 regplaner, Knarholmen - Laupland				1 - 2 mill.	116 000	Meldt oppstart, Venter på avklaringer
Reg. plan gangveg Alvest. - Før.vik KS-037/12 og FS 040/13	X			185 000	217 000	Det arbeides med ny løysing
Vassverk Rogfast	X			16 000 000	963 000	Planlegging og prisinhenting i gang
Kommuneplan KS-004/12, 300.000; FS-018/12, 80.000; KS-036/12,	X			622 000	828.030	Ferdig
Grunn til bustadføremål, KS 14/13			X	9 500 000		
Reg.pl. Føresvikvn.	X				291 523	Eiga sak - kostnadsanslag auka til 6 mill. ikkje budsjettert
Reg.pl. Føresvik / Sæbø	X				986 000	Eiga sak - ikkje budsjettert
Tomtegrunn Fyrveien	X			2 100 000	1 906 040	Utløysing av veggrunn gjenstår
Bustadfelt Fyren	X			5 000 000	5 514 000	Ferdig. Veggrunn står att
Budsjettkontroll:				Budsjett	Rekneskap	Forbruk i %
Utgifter				13 090 000	3 249 000	25 %
Inntekter				5 922 000	1 625 000	27 %

BOKN KOMMUNE

Sakspapir

SAKSGANG			
Styre, utval, komite m.m.	Møtedato	Saksnr	Sakshands.
Seniorråd/råd for eldre og funksjonshemma	07.06.2016	022/16	ITO

Saksansv.: Ingunn Toft	Arkiv: K1-030 Objekt:	Arkivsaknr 16/310
------------------------	--------------------------	----------------------

Justering av betalingssatser på Bokn legekantor

Dokumentliste:

Aktuelle lover, forskrifter, avtaler m.m.:

RÅDMANNEN SITT FRAMLEGG TIL VEDTAK:

1. Formannskapet godkjenner at Bokn legekantor sine betalingssatser vert justert frå 1.juli 2016 til:

Førarkortattest	350kr
Skoleattest	250kr
Offshoreattest/Sjømannsattest	1600kr 50% for studentar
TT-kort/parkeringskort	200kr
Andre attestar, for eksempel dykkarattest, fosterheimsattest, adopsjonsattest etc	Etter medgått tid basert på normaltariffen sine anbefalingar. (Rikstrygdeverket/Legeforeningen)
Ekspedisjonsgebyr	59kr

Kva saka gjeld:

Justering av betalingssatsar på Bokn legekantor.

Bakgrunn for saka:

Bokn legekantor har hatt vesentleg lågare betalingssatsar enn omliggande kommunar i fleire år, og det er hensiktsmessig med ei prisjustering.

Saksutgreiing:

Bokn legekantor har ein fastlege med 650 pasientar på lista si som er pasientar busett både i Bokn kommune og omliggande kommunar. Legekantoret fylgjer prissetting for konsultasjonar og undersøkingar regulert av Normaltariffen sine anbefalingar som er ein avtale mellom rikstrygdeverket og Den norske legeföreningen. Tenester knytt til attestar og gebyr har fri prissetting, men Normaltariffen viser til at pris bør stå ift medgått tid.

Bokn legekantor har til no ikkje hatt praksis for å ta betalt for andre attestar enn til førarkort (kr 250,-), ei heller ekspedisjonsgebyr. Ved et søk på andre kommunar og legekantor finn ein at til dømes Førarkortattestar er prissett til 300-600kr medan Bokn legekantor har hatt kr 250,- i ei årrekke.

Det er mange ulike attestar etc ein lege kan utstede, og det er ulikt kva dei ulike legekantora har prissatt. For Bokn legekantor, som har færre tilfeller enn store kontor, kan det vere hensiktsmessig å prissette dei vanlegaste attestane og vise til pris etter medgått tid på resterande.

Justerte betalingssatsar for Bokn legekantor:

Førarkortattest	350kr
Skoleattest	200kr
Offshoreattest/Sjømannsattest	1600kr 50% for studentar
TT-kort/parkeringskort	200kr
Andre attestar, for eksempel dykkarattest, fosterheimsattest, adopsjonsattest etc	Etter medgått tid basert på normaltariffen sine anbefalingar. (Rikstrygdeverket/Legeföreningen)
Ekspedisjonsgebyr (over 16år)	59kr

Vurdering:

Rådmannen rår til at betalingssatsane ved Bokn legekantor vert justert.

BOKN KOMMUNE

Sakspapir

SAKSGANG

Styre, utval, komite m.m.	Møtedato	Saksnr	Sakshands.
Seniorråd/råd for eldre og funksjonshemmede	07.06.2016	023/16	AOS

Saksansv.: Solrunn Alvestad	Arkiv: K1-232, K3- &04	Arkivsaknr 13/446-34
	Objekt:	

Taksering av verk og bruk i Bokn kommune

Takstprotokoll

Nr	T	Dok.dato	Avsender/Mottakar	Tittel
1	U	11.07.2013	Thomas Bjønnes	TAKSERING AV VERK OG BRUK I BOKN KOMMUNE
2	I	22.08.2013	Thomas Bjønnes	TAKSERING AV VERK OG BRUK I BOKN KOMMUNE
3	U	23.08.2013	Thomas Bjønnes	TAKSERING AV VERK OG BRUK I BOKN KOMMUNE - tomt dokument
4	I	29.07.2015	Thomas Bjønnes	Re: SV: TAKSERING AV VERK OG BRUK I BOKN KOMMUNE
5	I	19.08.2015	Thomas Bjønnes	SV: TAKSERING AV VERK OG BRUK I BOKN KOMMUNE
6	U	26.08.2015	Thomas Bjønnes	TAKSERING AV VERK OG BRUK I BOKN KOMMUNE
7	I	18.10.2015	Gunnar Woldseth Wiik Telenor Norge AS	Eiendomsskattetakster på eiendom - Bokn kommune, kopi av brev til Thomas Bjønnes.
9	I	04.01.2016	Thomas Bjønnes	Møter/befaringsdatoer
10	I	04.01.2016	Thomas Bjønnes	Informasjon om samarbeid
8	U	12.01.2016	Bokn Plast AS/HighComp AS; Grieg Seafood; Mæland Bygg AS; Stangeland Rune Eiendom AS	TAKSERING AV VERK OG BRUK I BOKN KOMMUNE
14	I	22.01.2016	Thomas Bjønnes	Takstobjekt - Regionalt overføringsanlegg for gass
15	I	22.01.2016	Thomas Bjønnes	Takstobjekt - Rørledninger til havs (Åsgard Transport)
11	I	03.02.2016	Thomas Bjønnes	Anmodling om utsettelse
12	I	08.02.2016	Thomas Bjønnes	Eiendomsskatt Bokn - aksept på utsettelse
13	I	08.02.2016	Helge Rasmussen	Aksept på utsettelse

16	I	23.02.2016	Thomas Bjønnes	Takstobjekt - Elektriske nettanlegg
17	I	23.02.2016	Thomas Bjønnes	Takstobjekt - Telenors anlegg for fastnett og mobilnett
18	I	23.02.2016	Thomas Bjønnes	Ferdige takster - oversikt
19	I	23.02.2016	Thomas Bjønnes	Takstobjekt - Bakkebaserte senderanlegg for kringkasting
20	I	23.02.2016	Thomas Bjønnes	Takstobjekt - Telianonera/NetCom
27	U	29.02.2016	Bokn Bygdablad/ kommunen sine nettsider	Eigedomskatteliste for Bokn kommune
30	I	09.04.2016	Thomas Bjønnes	Takst av Bokn Plast og Highcomp
28	I	14.04.2016	Sverre Gassco v/ Advokat Sverre Sydnes	Vedrørende mottatt takstprotokoll
31	I	23.04.2016	Thomas Bjønnes	Takst Grieg Seafood
32	I	23.04.2016	Thomas Bjønnes	Sammendrag og status for takst verk og bruk.

Den sakkuninge takstnemda for eigedomskatt har i møte 18. mai 2016 fastsett takst for:

Bokn Industrieiendom AS

Taksten gjeld omtaksering av anlegget.

Takseringsprinsipp:

Takstnemda legg til grunn bestemmelsen i eigedomskattelova § 8 A-2 «Verdet av eigedomen skal setjast til det beløp ein må gå ut frå at eigdommen etter si innretning, brukseigenskap og lokalisering kan bli avhenda for under vanlege salstilhøve ved fritt sal»

Takstnemda legg med det til grunn at det ved skattlegging av eigedomane er den verdi som ein fast eigedom eller eit fast anlegg har i seg sjølv som er taksten sin gjenstand.

Substansverdi er det grunnlag som eigedomane blir vurdert på. For industrielle anlegg, maskinar og andre produksjonseiningar finn ein substansverdien på grunnlag av nyverdi, med frådrag for slik, elde og anna verdiforringing.

Takstnemda syner elles til den vurderinga som vår konsulent Thomas Bjønnes har gitt med omsyn til takseringsprinsipp, datert 09.04.16.

Takstvurdering:

Takstnemda viser til den vurderinga som vår konsulent Thomas Bjønnes har gitt med omsyn til takstvurdering, datert 09.04.16.

VEDTAK:

På dette grunnlaget vil takstnemda fastsetje takst for Bokn Industrieiendom AS:

kr.19.900.000,-

Bokn 18.05.2016

Ingleiv Kro

Norunn Jordbrekk

Hans Jørgen Ognøy

BOKN KOMMUNE
Sakspapir

SAKSGANG			
Styre, utval, komite m.m.	Møtedato	Saksnr	Sakshands.
Seniorråd/råd for eldre og funksjonshemma	07.06.2016	024/16	JEN

Saksansv.: Jan Erik Nygaard	Arkiv: K1-205	Arkivsaknr
	Objekt:	08/155

Bompengeinnkreving - Haugalandspakken

Dokumentliste:

Nr	T	Dok.dato	Avsender/Mottakar	Tittel
1	I	25.02.2008	Statens Vegvesen - Region Vest	Takst- og rabattsystem for bompengeinnkreving - Haugalandspakken
2	I	20.06.2011	Haugalandspakken AS	Protokoll fra ordinær generalforsamling
3	I	08.02.2016	Region vest, Tone Oppedal	Lokalpolitisk behandling av tiltak for å øke inntektene til Haugalandspakken
5	I	01.04.2016	Statens vegvesen	Svar på oppfølgingsspørsmål fra Karmøy kommune sendt fra Statens vegvesen

Aktuelle lover, forskrifter, avtaler m.m.:

RÅDMANNEN SITT FRAMLEGG TIL VEDTAK:

Bokn kommune sluttar seg til dei føreslåtte endringar i takst- og rabattsystemet for Haugalandspakken slik at den reduserte prosjektporteføljen, med kostnadsramme for gjenstående prosjekt på 4, 4 mrd. kroner, kan finansierast innanfor gjeldande innkrevjingsperiode med bompengetakst på kr. 22,- for takstgruppe 1 og kr. 44,- for takstgruppe 2.

Jan Erik Nygaard
Rådmann

10.05.2016 FORMANNSKAPET

FS-038/16 VEDTAK:

Rådmannen sitt forslag til vedtak vart samrøysta vedtatt.

Kva saka gjeld:

Storingsgruppa for Haugalandspakken har bedt Statens vegvesen om å utarbeide sak til lokalpolitisk behandling (sak 2: S3 – 2015), der ein vurderer tiltak for å auke inntektene til Haugalandspakken. I denne samanhengen er Statens vegvesen sekretariat for Styringsgruppa i Haugalandspakken.

I Vegvesenets vurdering legg ein opp til å endra Haugalandspakkens takst- og rabattsystem i tråd med nye føringar i Proposisjon 1 S Tillegg nr. 2 (2015-2016).

Dette er eit tiltak for å finansiera auka kostnader i Haugalandspakken sine gjenståande prosjekt.

I vurderinga legges det fram til to forslag som kommunane skal ta stilling til.

- Alternativ 1: Takst- og rabattsystemet holdes på dagens nivå. Forventa finansieringsramme i perioden 2015-2023 blir om lag 2,6 mrd. kroner.
- Alternativ 2: Takst- og rabattsystemet justeres for å finansiere den reduserte gjenståande prosjektporteføljen på 4,4 mrd. kroner.

Det blir anbefalt at kommunene støtter alternativ 2, og i tråd med nemnte alternativ er det fremma eit likelydande forslag til vedtak i kommunene.

Det blir foreslått at endringane blir innført frå 01.01.2017.

Endringane i alternativ 2 medfører fylgjande:

- Rabattsatsen for lette kjøretøy blir redusert til 20 prosent. Bompengesatsen blir sett til kr. 22,- for lette kjøretøy.
- Rabatt for tunge kjøretøy faller bort. Bompengesatsen for tunge kjøretøy blir sett til kr. 44,-.

Styringsgruppa har igjennom sitt vedtak også lagt opp til at kommunane kan spilla inn endringar til prioriteringsrekkefølga for prosjekt i eigen kommune. Dette vil bli lagt fram som eiga sak dersom kommunane vedtar anbefalinga til endringar av Haugalandspakken si finansieringsramme.

Samandrag av Vegvesenet si vurdering

Haugalandspakken blei vedtatt gjennom Stortingets behandling av Stortingsproposisjon 57 (2006-2007) og 45 (2007-2008). Då stortingsproposisjonane blei vedtatt, hadde prosjektene i Haugalandspakken ei kostnadsramme på 2,76 mrd. i 2008-kroner. I ettertid har ein avdekka at kostnadsramma er langt høgare enn fyrst antatt. Årsaka til avviket skuldast at planprosessane rundt nokre prosjekt ikkje var ferdigstilt då Haugalandspakken blei vedtatt, noko som har skapt usikkerhet og gjort planprosessane meir kompliserte i ettertid. Dette har ført til overskridingar utover den opphavleg kostnadsramma.

I 2013 bestemte styringsgruppa for Haugalandspakken, på bakgrunn av den oppjusterte kostnadsramma, at alle prosjekt med planlagt byggstart etter 2018 kuttas frå prosjektporteføljen.

Det er då oppført 47 gjenståande prosjekt i Haugalandspakken, og den forventa kostnaden for desse er 4,4 mrd. i 2015-kroner. I løpet av perioden, frå oppstart og til 30.11.2015, har Haugalandspakken ferdigstilt prosjekt for 1,26 mrd. i 2015-kroner.

Dersom ein også inkluderer prosjekt i anleggsfasen, som det allereie er rekvirert og løyvd midlar til, har Haugalandspakken omsatt for totalt 1,4 mrd. i 2015-kroner.

Ut i frå dagens løysingar er det forventa at 2,6 mrd. kroner kan stillast til disposisjon for Haugalandspakken i perioden 2015-2023. I dette reknestykket utgjer takst- og rabattsystemet 1,5 mrd. kroner, mens bompengeselskapet sitt bankinnskott samt statlege og fylkeskommunale løyvingar utgjer resterande 1,1 mrd. kroner. Som tidlegare nevnt er det berekna at ein treng ca. 4,4 mrd. kroner for å finansiera den reduserte prosjektporteføljen. Dersom ein legg dagens løysing til grunn, vil ein mangle ca. 1,8 mrd. kroner til realisering av prosjektene.

Styringsmekanismen for bompengepakkar er slik at ein bare vil kunne gjennomføra dei prosjektene som det er finansiering til. På side 13 i Stortingsproposisjon nr. 45 (2007-2008) heiter det blant anna: «... *omfanget av utbygginga må tilpassast den økonomiske ramma*».

Dette betyr at dersom det ikkje er midlar nok til å gjennomføra alle dei prioriterte prosjektene i Haugalandspakken, må prosjekt med lågast prioritering strykast frå prosjektporteføljen.

Statens vegvesen har blitt bedt av Styringsgruppa i Haugalandspakken å vurdere tiltak for å auka inntektene til Haugalandspakken. Det legges fram til to alternativ som kommunane skal ta stilling til (se side 12 i vedlegget):

- Alternativ 1 - Prisjustering i tråd med konsumprisindeksen (KPI)

Takst- og rabattsystemet holdes på dagens nivå. Forventa finansieringsramme i perioden 2015-2023 blir om lag 2,6 mrd. kroner. Det legges opp til at taksten blir prisjustert i tråd med KPI til kr. 16 i 2019/2020. Dette betyr at ein ikkje vil ha eit tilstrekkelig finansieringsgrunnlag til prosjektene. Etersom finansieringa er manglande, må prosjekt kuttast frå prosjektporteføljen.

- Alternativ 2 – Endre takst- og rabattsystemet for å finansiere gjenstående prosjekt

Takst- og rabattsystemet justeres for å finansiere den reduserte gjenstående prosjektporteføljen på 4,4 mrd. kroner. Ein vil då ha eit tilstrekkeleg finansieringsgrunnlag til å realisera prosjektene i Haugalandspakken. Justeringa inneberer at rabattsatsen for lette kjøretøy reduseras til 20 prosent, mens den faller bort for tunge kjøretøy.

Nye bompengesatsar blir da kr. 22 for lette kjøretøy og kr. 44 for tunge kjøretøy.

Det blir anbefalt at kommunene vedtar alternativ 2. Det er lagt opp til at endringa trer i kraft frå 01.01.2017.

Rådmannens vurdering og konklusjon:

Fyrst og fremst tar rådmannen utgangspunkt i at ein ynskjer at prosjektporteføljen skal realiserast i løpet av perioden 2015-2023.

Tradisjonelt sett har veg- og samferdselsprosjekt vore viktige for samfunnsutviklinga i Norge og etter rådmannens syn vil realiseringa av Haugalandspakkens ha stor betydning for vidare utvikling av kommune på Haugalandet

Av dei to alternativa som er lagt fram, er alternativ 2 den einaste løysinga som gjer det mogleg å realisera heile prosjektporteføljen i Haugalandspakken

Prosjektporteføljens 47 prosjekter har en samla kostnadsramme på 4,4 mrd. kroner. Dersom ein baserer seg på alternativ 1, må fleire av prosjekta tas ut. Ved å justere takst- og rabattsystemet, slik som det blir lagt opp til i alternativ 2, blir det anslått at samtlege 47 prosjekt kan gjennomførast i perioden 2015-2023.

Postmottak

Fra: noreply.saksbehandling@vegvesen.no
Sendt: 9. februar 2016 13:00
Til: Postmottak
Emne: Dokument 16/7190-4 Lokalpolitisk behandling av tiltak for å øke inntektene til Haugalandspakken sendt fra Statens vegvesen
Vedlegg: 16_7190-4Lokalpolitisk behandling av tiltak for å øke inntektene til Haugalandspakken med vedlegg.pdf

Til Bokn kommune

Vedlagt oversendes dokument **16/7190-4 Lokalpolitisk behandling av tiltak for å øke inntektene til Haugalandspakken** i sak **Omlægging av takst- og rabattsystemet i Haugalandspakken fra Statens vegvesen**. Se vedlegget for innholdet i utsendelsen.

Eventuelle henvendelser vedrørende behandlingen kan rettes til firmapost@vegvesen.no eller i vårt [kontaktskjema](#).


Dette er en systemgenerert e-post, og skal ikke besvares.

Til Bokn kommune

Vedlagt sender vi dokument **16/7190-4 Lokalpolitisk behandling av tiltak for å øke inntektene til Haugalandspakken** i sak **Omlægging av takst- og rabattsystemet i Haugalandspakken fra Statens vegvesen**. Sjå vedlegget for innholdet i utsendinga.

Eventuelle førespurnader som gjeld behandlinga kan rettast til firmapost@vegvesen.no eller i [kontaktskjemaet](#) vårt.

Dette er ein systemgenerert e-post du ikkje kan svare på.

 BOKN KOMMUNE		
Sak:	J.nr	
08/155-3	16/399	
Saksansv.:	Saksbeh.:	U.Off \$:
JEN	JEN	✓
Arkivkode:	J. date:	
205	09.02.16	



Statens vegvesen

Bokn kommune

5561 BOKN

Behandlende enhet:
Region vest

Saksbehandler/telefon:
Kristian Bauge / 55516337

Vår referanse:
16/7190-4

Deres referanse:

Vår dato:
03.02.2016

Lokalpolitisk behandling av tiltak for å øke inntektene til Haugalandspakken

Styringsgruppen for Haugalandspakken har i sak 2: S3 – 2015 bedt Statens vegvesen legge frem sak til lokalpolitisk behandling der tiltak for å øke inntektene til Haugalandspakken blir vurdert.

Vedlagt følger sak til lokalpolitisk behandling med vurdering av tiltak for å øke inntektene i Haugalandspakken. Det er lagt opp til at takst- og rabattsystemet endres i tråd med nye føringer for takst- og rabattsystem presentert i Prop. 1 S Tillegg nr. 2 (2015–2016) som et tiltak for å finansiere økte kostnader i gjenstående prosjekt. Endringen medfører at rabattsatsen for lette kjøretøy reduseres til 20 pst., og at rabatt for tunge kjøretøy faller bort.

Det foreslås i vedlagte sak at bompengetaksten blir satt til kr. 22 for lette kjøretøy, og kr. 44 for tunge kjøretøy fra 1.1.2017 (eller første mulige dato etter 1.1.2017 dersom behandling av saken tar lengre tid enn forutsatt).

I saken er det fremmet forslag til likelydende vedtak.

Statens vegvesen, region vest
Med hilsen

Tone Oppedal
Avdelingsdirektør

Astrid Eide

Postadresse
Statens vegvesen
Region vest
Askedalen 4
6863 LEIKANGER

Telefon: 02030
firmapost@vegvesen.no
Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Nygårdsgaten 112
5008 BERGEN

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Landsdekkende regnskap
9815 Vadsø

Likelydende brev sendt til
Bokn kommune, 5561 BOKN
Etne kommune, Postboks 54, 5591 ETNE
Haugesund kommune, Postboks 2160, 5504 HAUGESUND
Karmøy kommune, Statsråd Vinjes gt. 25, 4250 KOPERVIK
Sveio kommune, Postboks 40, 5559 SVEIO
Tysvær kommune, Postboks 94, 5575 AKSDAL
Vindafjord kommune, Rådhuset, 5580 ØLEN

Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.

Vurdering av tiltak for å øke inntektene i Haugalandspakken

Sammendrag

Haugalandspakken ble vedtatt gjennom Stortingets behandling av St.prp.nr. 57 (2006–2007) og St.prp.nr. 45 (2007–2008), og hadde en kostnadsramme på 2 760 millioner 2008-kroner. Det var få prosjekt som hadde godkjente reguleringsplaner da proposisjonene ble vedtatt, og når man nå har kommet videre i reguleringsprosessen og plangrunnlaget for prosjektene har blitt bedre, har en avdekket at kostnadene for prosjektporteføljen er betydelig høyere enn i proposisjonene. Som følge av dette besluttet styringsgruppen for Haugalandspakken i 2013 å kutte alle prosjekt som hadde planlagt byggestart etter 2018 fra prosjektporteføljen. Den reduserte porteføljen med prioriterte prosjekt som står igjen har en ventet kostnad på 4,4 mrd. 2015-kroner. Haugalandspakken har ferdigstilt prosjekter for til sammen 1,26 mrd. 2015-kroner. Inkludert prosjekt som er i produksjon har Haugalandspakken omsatt for 1,4 mrd. i perioden fra oppstart til 30.11.2015.

Beregninger viser at Haugalandspakken totalt vil kreve inn 1,5 mrd. kr i bompenger med dagens takst- og rabattsystem i perioden 2015–2023. Inkludert bompengeselskapets bankinnskudd og statlige og fylkeskommunale løyvinger er det forventet at 2,6 mrd. kroner kan stilles til dispensasjon for Haugalandspakken i perioden 2015–2023. Haugalandspakken mangler følgelig om lag 1,8 mrd. kr for å finansiere den reduserte prosjektporteføljen på om lag 4,4 mrd. kr.

Styringsmekanismen for bompengepakker er slik at en bare vil kunne gjennomføre de prosjektene som det er finansiering til. I St.prp. nr. 45 (2007–2008), s. 13, heter det bl.a.: «(...) *omfanget av utbygginga må tilpassast den økonomiske ramma.*» Dersom det ikke er midler nok til å gjennomføre alle de prioriterte prosjektene må prosjektene med lavest prioritering strykes fra prosjektporteføljen.

Dersom det er ønskelig at en skal realisere flest mulig av prosjektene er en annen mulighet å søke Stortinget om å gjennomføre tiltak for å øke inntektene i pakken. Styringsgruppen for Haugalandspakken har i sak 2: S3 – 2015 17. september 2015 bedt Statens vegvesen legge frem sak til lokalpolitisk behandling der tiltak for å øke inntektene til Haugalandspakken blir vurdert. Som følge av at eventuelle endringer i takst- og rabattsystemet skal godkjennes i Stortinget er det i beregningene lagt opp til at endringen trer i kraft fra 1.1.2017.¹ Kommunene bes ta stilling til to fremlagte forslag;

- **Alternativ 1:** Takst- og rabattsystemet holdes på dagens nivå. Forventet finansieringsramme i perioden 2015–2023 blir om lag 2,6 mrd. kroner.
- **Alternativ 2:** Takst- og rabattsystemet justeres for å finansiere den reduserte gjenstående prosjektporteføljen på 4,4 mrd. kroner.

¹ I beregningene er det lagt til grunn at takstendring skjer 1.1.2017. Analysen er robust for innføring av ny takst i løpet av første halvår 2017. Dersom innføring skjer vesentlig senere må en oppdatere finansieringsanalysen.

Styringsgruppen la i vedtaket også opp til at kommunene kunne spille inn endringer til prioriteringsrekkefølge for prosjekt i egen kommune. Dette vil bli lagt fram som egen sak dersom denne saken om endret finansieringsramme blir vedtatt.

Bakgrunn

Gjennom behandlingen av St.prp. nr. 57 (2006–2007) ble det lagt opp til delvis bompengefinansiering av prosjekt og tiltak som inngår i transportsystemet på Haugalandet. Opprinnelig kostnadsramme for Haugalandspakken var 1,7 mrd. 2007-kroner der bompengene skulle utgjøre 1,11 mrd. kr. I forbindelse med at Karmøy kommune ble med i Haugalandspakken gjennom St. prp. nr. 45 (2007–2008) ble prosjektporteføljen utvidet med prosjekter anslått til 960 mill. 2008-kroner, der bompenger skulle dekke 750 mill. kroner. Haugalandspakken bestod i St.prp. nr. 45 (2007–2008) av 22 definerte prosjekt. Plangrunnlaget for prosjektene i pakken var på dette tidspunktet i tidlig fase, og kostnadstallene for flere av prosjektene hadde en usikkerhet på ± 40 pst. Samlet finansieringsplan i det lokalt behandlede finansieringsopplegget i St. prp. nr. 45 (2007–2008) var 2 760 mill. 2008-kroner og fordelte seg som følger:

Tabell 1: Ramme Haugalandspakken

	2008-kr	2015-kr
Bompenger	1 940	2 382
Stat	670	823
Fylkeskommune	150	184
Totalt	2 760	3 389

Fremskrevet til 2015-kroner med byggekostnadsindeksen for veganlegg er kostnadsrammen 3 389 mill. kroner. Statens vegvesen har rekvirert 785 millioner 2015-kroner fra bompengeselskapet i perioden 2008–2014. Stat og fylke har løyvet til sammen 278 millioner 2015-kroner til pakken per 30.11.2015. Under følger en tabell over ferdigstilte prosjekt per 31.12.2014 som er bygget gjennom Haugalandspakken (kostnadstall i millioner 2015-kroner):

Tabell 2: Ferdigstilte prosjekter til og med 31.12.2014

Vegnr.	Prosjekt	Kostnad
	Bomstasjoner	55,3
E134	Toplanskryss Skåredalen	53,4
E134	Kryssutbedring Grindekrysset	17,0
E134	Fortau og G/S Skjold	10,9
Fv. 47	Kringlehaugvegen - Austrheimvegen	52,7
Fv. 47	Karmsundgata v/Tambarskj.gt	14,3
Fv. 832	Utbedring Skrevegen	58,4
Fv. 47	G/S Brekke - Vea	8,0
Fv. 776	Troppene - Sandvik (Hervikvegen)	43,2
Fv. 47	Karmsundgata Flotmyr	0,6
Fv. 840	Hålandsvegen - Hauskevågen	15,6
Fv. 47	Norheim - Raglamyr	203,6
Fv. 511	G/S Legene - Åsebøen	13,8
Fv. 762	G/S Ølen VGS - Roa	2,4
Fv. 47	Bøkrysset	66,6
Fv. 923	Fortau Salhusvegen	9,9
	Kollektiv Haugalandet	23,1
Fv. 515	Garhaug - Søvik	15,0
Fv. 922	Fylling Risøyforbindelsen	5,6
E134	Førresbotn	80,9
Fv. 47	Bygneskrysset	62,9
	Totalt	813,2

Prosjektene E134 Skjoldavik – Solheim og Fv. 47 T-forbindelsen – Raglamyr er ferdig bygget og åpnet for trafikk. Prognoser for endelige kostnader er 416 mill. kroner for E134 Skjoldavik – Solheim, og 32 mill. kroner for prosjektet Fv. 47 T-forbindelsen – Raglamyr. Det gir totalsum for ferdigstilte prosjekter på 1261,2 mill. 2015-kroner. I tillegg til prosjektene i listen over og de to nevnte prosjektene er det rekvirert og løyvet midler til prosjekt som er i anleggsfasen. Siden oppstart har Haugalandspakken per 30.11.2015 omsatt prosjekter med løyvinger og rekvirerte bompenger på 1,4 mrd. kroner.

Gjenstående prosjekt

Når plangrunnlaget nå har blitt mer detaljert har de gjenstående prosjektene i pakken blitt mer omfattende som følge av nye krav og retningslinjer, samt endret måloppnåelse. Dette har medført at flere av prosjektene som enda ikke er bygget vil bli vesentlig dyrere enn tidligere antatt. Styringsmekanismen for bompengepakker er porteføljestyringsprinsippet. Dersom det ikke er midler nok til å gjennomføre alle de prioriterte prosjektene må prosjektene med lavest prioritering strykes fra prosjektporteføljen.

Tabell 3: Prioritert prosjektportefølge for perioden 2015–2023

Vegnr	Prosjekt	Region	Tiltak	Løse	Totalkostnad (2015)	Byggeår	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	SUM
E134	Skjoldavik – Solheim	Vindafjord	Ny trasé med midtrekkeløp	Anleggsløse	430	2013-2015	131	25								156
E134	Færrestrøm	Tysvær	Planlagt kryss med utvidelse runde	Anleggsløse	237	2014-2016	76	51								127
Fv.47	T-forbindelsen – Raglamyr	Karmøy	Breddeutvidelse til 4 felt	Anleggsløse	32	2014-2015	32									32
Rv/Fv	Sykkelstier på utvalgte bildekklasser	Region			17	2014-2023		3	2	2	2	2	2	2	2	17
Rv/Fv	Bussholdeplasser på utvalgte bildekklasser	Region			46	2014-2023		8	5	5	5	5	5	5	5	46
Rv/Fv	Planleggingsmidler	Region			13	2014-2017		5	3	5	5					23
Fv6	Bustvei – Grøntebakk	Sævi	Utbedring av eks. veg	Byggeplan	10	2015-2016		15	15							30
Pv551	Sundengen	Karmøy	Ny gang- og sykkelveg	Byggeplan	24	2015-2016		5	19							24
E134	Elve – Steine	Elde	Ny gang- og sykkelveg	Byggeplan	16	2015-2016		16								16
Pv47	Kvads – Fagerheim	Haugesund	Ny trasé m/ midtrekkeløp	Byggeplan	278	2015-2017		123	110	45						278
E134	Skje – Færrestrøm	Tysvær	Belyst lang E134	Byggeplan	6	2016		6								6
Pv47	Sandnes utvidelse – kryss Pv.511	Karmøy	Vedlikeholdsarbeid		1	2016		1								1
B99	Hotland sør	Tysvær	Ny bussholdeplass	Byggeplan	2	2016		2								2
B99	Hotland nord	Tysvær	Ny bussholdeplass	Byggeplan	2	2016		2								2
E39	Hakkås	Sveio	Skjelplass	Byggeplan	2	2016		2								2
Pv47	Bjovøyen	Karmøy	Forlengelse av eks. veg	Reguleringsplan	10	2016-2017		8	2							10
Pv.511	Bygdes – Sjølebotn	Karmøy	Gang- og sykkel/fortau	Reguleringsplan	57	2016-2017		15	45							60
Fv.690	Færrestrøm	Belen	Gang- og sykkel/fortau	Reguleringsplan	4	2016-2017		4	4							8
Pv511	Ånabøen	Karmøy	Ny gang- og sykkelveg	Reguleringsplan	33	2016-2017		1	10	23						34
Pv734	Hakkås – Trøvik	Vindafjord	Ny gang- og sykkelveg	Reguleringsplan	36	2016-2017		6	30							36
Pv47	Marner	Karmøy	Ny trasé for fortau	Reguleringsplan	10	2017			1	9						10
E134	Østevik – Erstad	Vindafjord	Løp på gang- og sykkelveg		2	2017			2							2
E134	Etne sentrum	Etne	Fortau langs E134	Reguleringsplan	4	2017			4							4
Fv.923	Selbusveien	Haugesund	Sykløp m/ fortau	Reguleringsplan	31	2017		4	27	69						101
E134	Utvik	Karmøy	Ombygging av kryss		1	2017			1							1
Fv.928	Plattmyr – Stemmen (Skjoldavegen)	Haugesund	Sykløp m/ fortau	Reguleringsplan	26	2017-2019			2	16	8					26
E134	Øien*	Vindafjord	Sikre kryssene, fortau langs E134	Byggeplan	21	2017-2018			15	6						21
E134	Øien – Øiensvåg*	Vindafjord	Ny gang- og sykkelveg	Reguleringsplan	27	2017-2018			27	45						72
Fv.923	Norheia	Karmøy	Breddeutvidelse til 4 felt	Reguleringsplan	19	2017-2018			11	14						25
E134	Norheia – Haugesund grense	Karmøy	Gang og sykkel	Reguleringsplan	2	2017-2018			2	4						6
Pv47	Karmonnågate (E134-Sorasunågate)	Haugesund	Breddeutvidelse til 4 felt	Reguleringsplan	293	2017-2019		5	180	150	38					293
E134	Øiensvåg*	Vindafjord	Undergang, bussholdeplasser	Reguleringsplan	26	2018				26						26
E134	Markefrysser	Etne	Ombygging av kryss	Reguleringsplan	21	2018			3	18						21
Pv.928	Tåhøvegata (kryss med Haralds etat)	Haugesund	Tiltak ved kryssutbedring MPG		1	2018			1							1
Pv47	Fagerheim – Kyrkjeholm	Haugesund	Fire felt og tokkryss med forbikjerne	Reguleringsplan	627	2018-2020		15	50	30	223	162				650
Pv47	Stadheim – Kyrkjeholm	Karmøy	Ny gang- og sykkelveg	Reguleringsplan	38	2019			5	33						38
Pv47	Elde – T-forbindelsen	Karmøy	Tiltak må vurderes på nytt	Utredning	438	2019-2021			25	100	140	212	23			500
Pv47	Elde sør – Vestrosen	Karmøy	Omlevertingsveg	Komm.ansøknadsplan	500	2019-2022				25	125	200	200	50		600
E134	Østevik – Erstad	Vindafjord	Tiltak må vurderes på nytt		68	2020-2021				5	45	18				68
E39	Hakkås – Årland**	Tysvær	Ny gang- og sykkelveg		20	2021					20					20
E39	Hotland – Hakkås**	Tysvær	Ny gang- og sykkelveg		20	2021					20					20
E134	Hosøyvegen	Karmøy	Ny gang- og sykkelveg		18	2021			2	16						18
Pv47	Vestrosen – Elde	Karmøy	Tiltak må vurderes på nytt		303	2021-2023					20	129	198	53		489
Fv.924	Skelvøyveien – Austrebetveg n	Haugesund	Mindre tiltak på strekning		18	2022					3	15	18			18
Pv.49	Madandstera	Karmøy	Undergang, forpengerfrys	Reguleringsplan	14	2022					2	12	14			14
Pv771	Færrestrøm – Leds – Frakdalsfjord	Tysvær	Ny gang- og sykkelveg		16	2022					3	13	16			16
Fv.511	Bilbehavn – Sørstolde	Karmøy	Mindre tiltak på strekning		6	2022							6			6
	Betaling av låne				210	2023										210
					210	2023										210
							309	327	481	627	444	504	614	474	320	4100
							310	334	512	687	488	554	675	521	352	4432

*Anslag ikke gjennomført
 **Inngår i prosjekt Øiensvåg og Nye Vindafjord
 ***Inngår i prosjekt Grøntebakk

I 2013 ble det gjennomført en kostnadsgjennomgang for gjenstående prosjekt i pakken. Det ble da beregnet at gjenstående prosjekt i perioden 2013–2023 ville ha en samlet kostnad på 5,8 mrd. 2013-kroner. Resultatet av den runden var at styringsgruppen for Haugalandspakken vedtok at alle prosjekt med byggestart etter 2018 skulle strykes fra prosjektporteføljen. Gjenstående prosjekt ble fordelt over innkrevingsperioden. Oppdaterte

kostnader for de gjenstående prosjektene i den reduserte prosjektporteføljen for perioden 2015–23 er 4 433 mill. 2015–kroner inkludert planmidler.

For å kunne sammenligne prosjektene som er bygget, og gjenstående prosjekt, tar vi utgangspunkt i løyvinger og rekvirerte bompenger til og med 31.12.2014 på 1,1 mrd. Gjenstående prosjektkostnader i perioden 2015–2023 på 4,4 mrd. som vist i tabell 3, gir samlet ramme for Haugalandspakken på totalt 5,5 mrd. 2015–kroner dersom takstendring vedtas gjennom behandling av denne saken.

Oppdaterte kostnadstall for alle gjenstående prosjekt i den opprinnelige prosjektporteføljen i St.prp.nr. 45 (2007–2008) er 7,5 mrd. 2015–kroner for perioden 2015–23, totalt 8,6 mrd. med ferdigstilte prosjekt og prosjekt i produksjon.

Forventede Inntekter 2015–2023

Det er ventet at Haugalandspakken vil kreve inn om lag 1,5 mrd. netto i bompenger i gjenværende innkrevingsperiode 2015–2023. Medregnet bompengeselskapets bankinnskudd samt statlige og fylkeskommunale midler vil pakken kunne finansiere prosjekt for om lag 2,6 mrd. kroner. Under en slik forutsetning vil Haugalandspakken kreve inn om lag 290 millioner (i 2015–kroner) mer i bompenger enn forutsatt i St.prp. nr. 45 (2007–2008). Samlet ramme for pakken med forventet inntekt i perioden 2015–2023 som beskrevet over blir 3,7 mrd. 2015–kroner. Det vil ikke være tilstrekkelige midler til å finansiere den reduserte prosjektporteføljen som er kostnadsregnet til 4,4 mrd.

Styringsgruppen for Haugalandspakken har på denne bakgrunn bedt Statens vegvesen gjennomføre beregninger for tiltak som kan bidra til finansiering av den reduserte prosjektporteføljen med kostnader for gjenstående prosjekt på 4,4 mrd.

Politisk behandling

Endringer i takst- og rabattsystemet skal behandles lokalpolitisk før saken oversendes Samferdselsdepartementet. Det blir opp til Departementet å avgjøre om det har fullmakter til å avgjøre saken eller om den må forelegges Stortinget for godkjenning. Det er i denne saken lagt frem forslag til likelydende vedtak for samtlige kommuner som er representert i Haugalandspakken. Når kommunene har behandlet saken oversendes den til fylkeskommunen før eventuell behandling i Departementet og/eller Stortinget. Det er krav om at endringer i bompengetakster skal annonseres 4–6 uker før takstendring skjer.

Styringsgruppen har lagt opp til følgende tidsplan:



Forutsetninger for beregningene

Gjenværende løyvinger

Iht. St.prp. nr. 45 (2007–2008) skal det løyves 670 mill. statlige midler og 150 mill. fylkeskommunale midler til Haugalandspakken (2008–kroner). Etter forvaltningsreformen i 2010 ble flere av riksvegene omklassifisert til fylkesveger, og fordelingen mellom stats- og fylkesmidler ble endret fra 670 mill. kr til 300 mill. kr fra staten og fra 150 mill. kr til 520 mill. kr fra fylket. Omregnet til 2015–kroner og fratrukket midler bevilget i perioden 2005–31.11.2015 er gjenværende forpliktelser som følger (tall i millioner):

Tabell 4: Gjenværende forpliktelser fra stat og fylkeskommune

Kroneverdi	Forpliktete midler iht. St.prp. nr. 45 (2007–2008)		Bevilget 2005–2015	Gjenværende forpliktelse
	2008–kroner	2015–kroner	2015–kroner	2015–kroner
Stat	300	369	250	119
Fylke	520	638	28	610
Totalt	820	1 007	278	729

Gjennom handlingsprogrammet for fylkesveger i Rogaland 2014–2017 er det satt av (omregnet til 2015–kroner) 53,2 mill. kr i 2015, 12,3 mill. kr i 2016 og 44,0 mill. kr i 2017 til Haugalandspakken. Resterende fylkesvegmidler, 500,5 mill. kr, forutsettes bevilget med like beløp de gjenværende årene med innkreving i Haugalandspakken 2018–2023. Det gir følgende fordeling av statlige og fylkeskommunale løyvinger til Haugalandspakken i perioden 2015–2023:

Tabell 5: Fordeling av statlige og fylkeskommunale midler

År	Statsmidler	Fylkesmidler
2015	20,0	53,2
2016	40,0	12,3
2017	59,0	44,0
2018		83,4
2019		83,4
2020		83,4
2021		83,4
2022		83,4
2023		83,4
Sum	119,0	610,0

Trafikkutvikling

Registreringer utført av driftsselskapet BT Signaal AS viser at det passerte 109.560 kjøretøy gjennom bomstasjonene i Haugalandspakken per døgn i 2014. Om lag 5 pst. var tunge kjøretøy. Trafikkutviklingen målt med endring i årsdøgntrafikk (ÅDT) siden 2009 er vist i tabellen under:

Tabell 6: Trafikkutvikling

År	ÅDT	Vekst fra året før
2009	99 887	
2010	106 951	7,1 %
2011	109 560	2,4 %
2012	111 809	2,1 %
2013	111 527	-0,3 %
2014	109 560	-1,8 %
2015 ²	110 449	0,8 %
Gjennomsnittlig årlig vekst:		1,7 %

Dersom vi ser bort fra den høye veksten fra 2009 til 2010 og kun ser på trafikkvekst fra 2010 til september 2015 er gjennomsnittlig årlig vekst 0,7 %. Vi ser at trafikkveksten for Haugalandspakken har hatt en negativ trend. Noe av trafikkbortfallet skyldes åpning av T-forbindelsen i september 2013, og noe av bortfallet i 2014 kan tilskrives prisjusteringen av bompengetaksten som ble utført fra 1. april 2014. Vi kan likevel ikke tallfeste effektene nøyaktig. Den økonomiske situasjonen med omstilling i olje- og oljeservicebransjen spiller også inn i trafikkutviklingen, og denne effekten kan bli styrket i tiden som kommer.

Det er vanlig å fremskrive trafikk for nye prosjekt og bompengepakker med en faktor som består av empiriske data, trafikkmodelleringer og ventet vekst i NTP. For Rogaland er det i gjeldende NTP ventet at trafikkveksten vil være 2,15 pst. årlig til og med 2019, og at veksten fra 2020 vil være 1,76 pst. årlig. Sett opp mot den empiriske veksten på Haugalandet synes dette å være et høyt anslag. Ut fra prinsippet om nøkternhet i finansieringsanalysen legger vi til grunn en ventet årlig trafikkvekst i Haugalandspakken på 0 % i analysen.

Økonomi og Inntekter

Tall fra driftsselskapet BT Signaal AS viser at samlede inntekter i 2014 var om lag 195,5 mill. for Haugalandspakken. Det gir en gjennomsnittlig inntekt per passering på kr. 4,89. Taksten for lette kjøretøy er kr. 14. For tunge kjøretøy er taksten kr. 28.

Regnskapet til Haugalandspakken AS for 2014 viser at selskapet har 622 millioner i bankinnskudd. Bompengeselskapet står også oppført med en langsiktig gjeld på 210 millioner. Lånet ble tatt opp 1. november 2013 for forsering av prosjektene E134 Skjoldavik-Solheim og Fv. 47 Kvala-Fagerheim. Det gir samlet netto bankinnskudd for bompengeselskapet i denne analysen på 412 millioner per 31.12.2014. Lånerenten var per 31.12.2014 1,73 pst. Innskuddsrente er beregnet til 2 pst.

Tradisjonelt har det i finansieringsanalyser av bompengeprojekt og -pakker blitt lagt til grunn en beregningsteknisk rente på bompengelånet på 6,5 pst. Regjeringen har gjennom Prop. 97 S (2013–2014) og Meld. St. 25 (2014–2015) varslet en omorganisering av bompengesektoren samt innføring av rentekompensasjon for bompengelån. Det vises til Prop 1 S (2015–2016), jf. Innst. 13 S (2015–2016) og følgende flertallsmerknad:

² Trafikk i 2015 er for månedene januar – september. Målt mot samme periode året før er endringen 0,83 % da ÅDT januar – september 2014 var 109 553.

«Stortinget ber regjeringen omdanne rentekompensasjonsordningen for bompengeselskaper for 2016 til en rentetilskuddsordning til de prosjektene som har vært gjennom lokalpolitisk behandling og/eller stortingsbehandling etter Prop. 119 S (2013–2014) om bl.a. overgangsordning for rentekompensasjonsordningen. Regjeringen bes snarest mulig og senest i statsbudsjettet for 2017 vurdere andre alternative innretninger for å oppnå lavere finansierings- og innkrevingskostnader i tråd med intensjonen i bompengereformen. Grunnlaget for å redusere beregningsteknisk rente og en vurdering av statlige lån til etablerte og nye bompengeprojekter inngår i vurderingen. Rentetilskuddsordningen vil for 2016 dermed gjelde for prosjekter som er fremlagt for Stortinget fra Prop. 119S (2013–2014) til 21.11.15. Nye bompengeproposjoner må baseres på vurdering ovenfor.»

Vi er kjent med at det pågår diskusjoner om hvordan beregningsteknisk rente for bompengelån skal håndteres i bompengesaker. Inntil dette er fastsatt, velger vi å benytte 6,5 pst. som beregningsteknisk rente for denne analysen. Det vises til følsomhetsanalyse med ulike rentenivå. På grunn av lånesituasjonen til bompengeselskapet er det ikke ventet at reduksjon i renten vil ha store utslag i beregningene.

Det ventes at Norges Bank oppnår det langsiktige inflasjonsmålet på 2,5 pst. Modellen forutsetter at bompengetaksten prisjusteres iht. inflasjonsmålet årlig i tråd med forutsetningene i St.prp. nr. 57 (2006–2007) og St.prp. nr. 45 (2007–2008). Haugalandspakken gjennomførte 1. april 2014 prisjustering av taksten fra kr. 12 til kr. 14 i tråd med veksten i konsumprisindeksen (KPI). I dette forslaget til endret takst- og rabattsystem er det lagt inn prisjustering av taksten. Dersom kommunene velger å ikke endre takst- og rabattsystemet er neste runde med prisjustering av takstene beregnet å bli i 2019/2020. Det vil da bli aktuelt å øke taksten til kr. 16 i tråd med den generelle prisveksten.

Rabattstruktur

Det finnes flere ulike rabattstrukturer i de ulike bomanleggene i Norge i dag. Haugalandspakken har i dag en rabattstruktur der trafikantene kan oppnå inntil 50 pst. rabatt ved å betale et forskudd til bompengeselskapet. Takst- og rabattsystemet ser ut som følger:

Tabell 7: Takst- og rabattsystem Haugalandspakken

Rabatt	Forskuddsbeløp lette kjøretøy	Pr passering lette kjøretøy	Forskuddsbeløp tunge kjøretøy	Pr passering tunge kjøretøy
0 %		14,00		28,00
30 %	490	9,80	980	19,60
40 %	2 940	8,40	5 880	16,80
50 %	4 900	7,00	9 800	14,00
	Etterskuddsavtale		Etterskuddsavtale	
5 %	Avtalegiro	13,30	Avtalegiro	26,60

For omkringliggende bompengepakker og bompengeprojekt som er i drift ser takst- og rabattsystemet ut som vist i tabellen under:

Tabell 8: Takst- og rabattsystem omkringliggende bompengepakker og -prosjekt

Strekning / Pakke	Takst lette	Takst tunge	Rabattsats, ved avtale med bompengeselskapet (%)	Takst etter rabatt, lette
Finnøytunnelen	150 kr.	590 kr.	30/40	90 kr.
Hardangerbrua	150 kr.	600 kr.	30/40/50	75 kr.
Halsnøysambandet	100 kr.	320 kr.	40	60 kr.
Jondalstunnelen	100 kr.	200 kr.	30/40/50	50 kr.
Følgefontunnelen	72 kr.	145 kr.	30/40/50	36 kr.
Bømløpakken	65 kr.	130 kr.	30/40/50	33 kr.
Gjesdalpakken	48 kr.	85 kr.	30/40/50	24 kr.
Vossapakken	43 kr.	86 kr.	30/40/50	22 kr.
Kvammapakken	43 kr.	86 kr.	30/40/50	22 kr.
Åkrafjorden	43 kr.	86 kr.	30/40/50	22 kr.
Bergen ³	19/45 kr.	38/90 kr.	10/20	15,2/36 kr.
Askøypakken	22,50 kr.	45 kr.	20	18 kr.
Bomringen på Nord-Jæren ⁴	20 kr.	50 kr.	10/20	16 kr.
T-forbindelsen	26 kr.	52 kr.	30/40/50	13 kr.
Haugalandspakken	14 kr.	28 kr.	5/30/40/50	7 kr.

Driftskostnader

Bompengeselskapets regnskap for 2014 viser at kostnadene for å drifte innkrevingsutstyret og administrasjon av bompengeselskapet var om lag 18 mill. kroner. Det gir en gjennomsnittlig kostnad per bomstasjon på ca. 1,4 mill. kroner.

Statens vegvesens finansieringsanalyser skal være nøkterne, og det har tradisjonelt blitt lagt til grunn at det gjennomsnittlig koster 2,5 mill. kr årlig å drifte hver bomstasjon. Vi velger å holde på 2,5 mill. kr per bomstasjon i analysen. Samlet for Haugalandspakken gir dette en årlig driftskostnad på 32,5 mill. kr. Det forutsettes ingen andre driftskostnader.

Effekt av vurderte tiltak i Haugalandspakken

Med bakgrunn i økte kostnader for gjenstående prosjekt har styringsgruppen i Haugalandspakken bedt Statens vegvesen utarbeide forslag til tiltak for å finansiere den reduserte kostnadsporteføljen for gjenstående prosjekt på 4,4 mrd. Under følger en gjennomgang av vurderte tiltak:

Fjerning av passeringstak

Haugalandspakken har i dag et passeringstak på 75 passeringer per måned. Passeringer utover dette belastes ikke. Erfaringstall viser at om lag 2,5 pst. av passeringene i dagens ordning blir gratis som følge av passeringstaket. Ved å fjerne passeringstaket vil om lag en

³ Bergen innførte tidsdifferensierte takster 1.2.2016. Taksten er kr. 19 utenfor rushtid og kr. 45 i rushtid.

⁴ I forslaget til Bypakke Nord-Jæren fra 1.1.2017 er det lagt opp til tidsdifferensierte takster på kr. 20 utenfor rushtid og kr. 45 i rushtid.

million passeringer som i dag er gratis bli belastet bompenger. Med en gjennomsnittstakst på 4,89 vil fjerning av passeringstaket tilføre pakken om lag 5 millioner kroner årlig i økte inntekter. Gruppen trafikanter som oppnår passeringstaket er trolig næringsvirksomhet, og effekten av å fjerne passerinstaket vil trolig være at næringslivets transportere vil bli dyrere. Svært få privatkunder oppnår 75 passeringer i løpet av en måned. Det er ikke tilrådd at passeringstaket oppheves.

Tovegsinnkreving i alle bomstasjoner

I utredningen fra 2013 ble tovegsinnkreving i alle bomstasjoner vurdert. Endringen på betalende trafikkmengde ved å gjøre de seks stasjonene med enveisinnkreving i Haugesund om til tovegsinnkreving var beregnet til 12 millioner nye betalende passeringer årlig. Dersom det skal innføres tovegs innkreving i Haugesund må eksisterende innkrevingsutstyr byttes ut med utstyr for tovegsinnkreving. Det medfører en investeringskostnad for pakken på om lag 5 millioner per bomstasjon. I tillegg vil det påløpe økte driftskostnader for seks nye felt med innkreving til en kostnad på om lag 1 mill. kr per felt. Det ble ikke gått videre med dette alternativet i 2013. Det er ikke gjort nye beregninger for tovegs innkreving i denne analysen.

Endret rabattsystem

Det finnes ulike rabattstrukturer i de ulike bomanleggene i Norge i dag, men det er et uttalt mål i NTP at rabattstrukturen skal forenkles og gjøres helhetlig. Videre heter det at det skal benyttes en flat rabatt på 10 pst. for alle kjøretøy i nye bompenggeordninger.⁵ Regjeringen har gjennom St.prp. nr. 1 S Tillegg 2 (2015–2016) lagt opp til at det skal benyttes flat rabatt på 20 pst. for takstgruppe 1 (kjøretøy inntil 3500kg.). Rabatt for takstgruppe 2 (kjøretøy over 3500kg.) utvikles. Personbiler registrert i Autosys i klasse M1 skal uavhengig av kjøretøyets tyngde, belastes som kjøretøy innen takstgruppe 1. Vi har lagt opp til 20 pst. rabatt for takstgruppe 1 og ingen rabatt for takstgruppe 2 i analysen. Ved å innføre flat rabatt på 20 pst. for takstgruppe 1 er det beregnet at gjennomsnittlig inntekt per passering øker fra kr. 4,89 til kr. 8,39. En slik økning i takst er ventet å medføre 10 pst. trafikkavvisning. Det er ventet at omlegging av rabattsystemet til flat rabatt på 20 pst. kan finansiere 3,4 mrd. kr i perioden 2015–2023.

Jf. omtale i St.prp. nr. 1 S Tillegg 2 (2015–2016) legger regjeringen til grunn at den samlede omleggingen til flat rabatt på 20 pst ikke skal innebære en kostnadsovervelting fra lette til tunge kjøretøy. Lette kjøretøy utgjør en andel på 95 pst. i Haugalandspakken. Med dagens takst- og rabattsystem er inntektene fra hhv. lette og tunge kjøretøy på 91 pst. og 9 pst. Med det nye forslaget er fordelingen anslått til hhv. 89 pst og 11 pst. Denne endringen ansees som marginal.

Nye bomstasjoner

⁵ Meld. St. 26 (2012–2013) *Nasjonal Transportplan 2014–2023* s. 22.

Ved innlemmingen av Karmøy kommune i Haugalandspakken gjennom St. prp. nr. 45 (2007–2008) så en at det kunne bli uønsket trafikkøkning som følge av at det ikke ble plassert bomstasjon på Fv. 511 på østsiden av Karmøy, samt på Fv. 832 Skrevegen. Proposisjonen åpner for at det etableres bomsnitt på Fv. 511, samt på Fv. 832 dersom omkjøringsmulighetene gjør at det blir uforholdsmessig stor trafikkvekst på de vegstrekningene.

Trafikktellinger i Statens vegvesens tellepunkt har vist at vilkåret for å etablere bomstasjoner på de to vegene ansees oppfylt som følge av økt trafikkvekst målt mot vegene de to vegene er omkjøringsruter for. Trafikkmodellberegninger har vist at ventet trafikk gjennom de to bomstasjonene ville føre til netto inntekt på om lag 4,5 millioner kroner årlig som følge av tiltaket. Statens vegvesen har på denne bakgrunn sammen med Karmøy kommune befart mulige bomstasjonsplasseringer, og har anbefalt plassering av nye bomstasjoner sør for Portabakken på Fv. 832 og ved Tømmervik på Fv. 511 utfra målet om å hindre at vegene skal kunne benyttes som omkjøringsveger. Det er etter dette gjort trafikktellinger på de aktuelle plasseringene. Tall fra tellingene viser at trafikken er lavere enn modellen beregnet. Det er ikke finansielt grunnlag for å sette opp bomstasjoner på de to valgte plasseringene med dagens trafikkmengde.

Dersom takstøkning i Haugalandspakken blir vedtatt gjennom behandling av denne saken, og det viser seg at omkjøringstrafikken øker på de to vegene, vil det kunne bli aktuelt å se på utplassering av de to bomstasjonene på nytt.

Innkrevingsramme for ulike takstnivå

For å illustrere hvor mye bompenger Haugalandspakken vil kunne kreve inn innenfor vedtatt tidsperiode ved å endre bompengetaksten er det vist en tabell over ulike takstnivå. Det er forutsatt at trafikkavvisningen øker med 0,5 prosentpoeng for hver krone taksten øker utover kr. 14. Det gir følgende tabell:

Tabell 9: Innkrevingsramme ved ulike takstnivå

Takstnivå	Avvisning	Netto bompenger	Samlet ramme
Kr. 14	-10,00 %	2,30 mrd.	3,44 mrd.
Kr. 18	-12,00 %	2,88 mrd.	4,02 mrd.
Kr. 20	-13,00 %	3,15 mrd.	4,30 mrd.
Kr. 25	-15,50 %	3,82 mrd.	4,96 mrd.
Kr. 30	-18,00 %	4,44 mrd.	5,58 mrd.
Kr. 35	-20,50 %	5,01 mrd.	6,15 mrd.
Kr. 40	-23,00 %	5,54 mrd.	6,68 mrd.
Kr. 45	-25,50 %	6,03 mrd.	7,17 mrd.
Kr. 50	-28,00 %	6,47 mrd.	7,61 mrd.
Kr. 55	-30,50 %	6,87 mrd.	8,01 mrd.

For å finansiere prosjektkostnadene på 4,433 mrd. 2015-kroner kreves det at bompengetaksten settes til kr. 21,71 for kjøretøy i takstgruppe 1 og kr. 43,43 for kjøretøy i takstgruppe 2. Som en følge av føringer på at bompengetakster skal oppgis i hele kroner avrundes bomtaksten til nærmeste hele krone som følger:

Tabell 10: Forslag til nytt takst- og rabattsystem Haugalandspakken

Bompengetakst fra 1.1.2017		
Rabatt	Takstgruppe 1	Takstgruppe 2
0 %	Kr. 22,00	Kr. 44,00
20 %	Kr. 17,60	

Alternativer til vedtak

Styringsgruppen for Haugalandspakken ber kommunestyrene ta stilling til forslaget om å justere takst- og rabattsystemet for å finansiere økte kostnader i prosjektene, eller om Haugalandspakken skal følge den vedtatte styringsmekanismen i St.prp. nr. 45 (2007–2008) der det legges opp til at bompengetaksten skal være kr. 12 (2008–kroner) og at taksten skal prisjusteres i tråd med KPI. Det er presentert to alternativer til vedtak:

Alternativ 1: Prisjustering i tråd med KPI

Ved å ikke gjøre justeringer i pakken utover prisjustering av bompengetaksten med en forventet årlig prisvekst på 2,5 pst. er det beregnet at netto bompengeinntekt blir 1,5 mrd. kroner. Neste prisjustering av taksten i tråd med KPI er beregnet å bli i 2019/2020 til kr. 16. Samlet investeringsramme for perioden 2015–2023 inkludert statlige og fylkeskommunale midler, samt bompengeselskapets bankinnskudd blir da 2,6 mrd. Konsekvensen av å vedta alternativ 1 er at det må gjøres ytterligere kutt fra bunnen av prosjektporteføljen.

Alternativ 2: Endre takst- og rabattsystemet for å finansiere gjenstående prosjekt

Ved å redusere rabatten til 20 pst. for kjøretøy i takstgruppe 1 kan de planlagte prosjektene i den reduserte prosjektporteføljen på 4,4 mrd. finansieres med en bompengetakst på kr. 22 fra 1. januar 2017. Dette medfører at gjennomsnittlig inntekt per passering øker fra 4,89 i 2015 til 13,11 i 2017. Nytt takst- og rabattsystem vil se ut som følger:

Tabell 11: Forslag til nytt takst- og rabattsystem Haugalandspakken

Bompengetakst fra 1.1.2017		
Rabatt	Takstgruppe 1	Takstgruppe 2
0 %	Kr. 22,00	Kr. 44,00
20 %	Kr. 17,60	

Oppsummering

Styringsgruppen for Haugalandspakken ber kommunene gjøre vedtak om endringer i finansieringsopplegget for Haugalandspakken. Det er vist to alternativer til vedtak:

Alternativ 1: Prisjustering i tråd med KPI og videreføring av dagens ramme mot ytterligere kutt i prosjektporteføljen.

Alternativ 2: Endre takst- og rabattsystemet for å finansiere ramme på 4,4 mrd.

Forslag til likelydende vedtak

XX kommune slutter seg til de foreslåtte endringer i takst- og rabattsystemet for Haugalandspakken slik at den reduserte prosjektporteføljen med kostnadsramme for gjenstående prosjekt på 4,4 mrd. kroner kan finansieres innenfor gjeldende innkrevingsperiode med bompengetakst på kr. 22 for takstgruppe 1 og kr. 44 for takstgruppe 2.

Følsomhetsanalyse – Rentenivå

For å vurdere følsomheten for endret rentenivå for Haugalandspakken er det gjort beregninger av finansieringsgrunnlaget med 5,5 pst. og 4,5 pst. rente for å sjekke hvilken påvirkning rentenivået har på taksten som kreves for å finansiere den prioriterte prosjektporteføljen på 4,4 mrd. kroner.

Tabell 12: Følsomhetsanalyse rentenivå

Rentenivå	Nødvendig takst lette kjøretøy	Takst lette kjøretøy
6,5 pst.	Kr. 21,71	Kr. 22,00
5,5 pst.	Kr. 21,56	Kr. 22,00
4,5 pst.	Kr. 21,40	Kr. 22,00
3,5 pst.	Kr. 21,24	Kr. 22,00

Som tabellen viser vil lavere beregningstekniskrente enn 6,5 pst. ikke ha påvirkning på takstnivået som kreves for å finansiere 4,4 mrd. kroner. Taksten rundes opp til nærmeste hele krone. Den marginale rente-effekten forklares med begrenset behov for låneopptak, som følge av bompengeselskapets bankinnskudd.

Følsomhetsanalyse – Tidspunkt for innføring

Ved innføring av nytt takst- og rabattsystem er det lagt til grunn at takstendringen skjer 1.1.2017. Effekten for senere innføring målt ved utslag i høyere bompengetakst er vist i tabellen under:

Tabell 13: Følsomhetsanalyse rentenivå

Innføring av nytt system	Nødvendig takst lette kjøretøy	Takst lette kjøretøy
1.1.2017	Kr. 21,71	Kr. 22,00
1.1.2018	Kr. 24,12	Kr. 24,00
1.1.2019	Kr. 27,79	Kr. 28,00

Tabellen viser at tidspunktet for å innføre endring i takst- og rabattsystemet har stort betydning. Det er ventet at endring av systemet i løpet av første halvår 2017 ikke vil slå ut i behov for høyere takst.

BOKN KOMMUNE

Sakspapir

SAKSGANG			
Styre, utval, komite m.m.	Møtedato	Saksnr	Sakshands.
Seniorråd/råd for eldre og funksjonshemma	07.06.2016	025/16	JEN

Saksansv.: Jan Erik Nygaard	Arkiv: K1-131, K2-N Objekt:	Arkivsaknr 13/334
-----------------------------	--------------------------------	----------------------

Regionalplan for areal og transport - uttale frå Bokn.

Dokumentliste:

Nr	T	Dok.dato	Avsender/Mottakar	Tittel
1	I	26.09.2013	Fylkesrådmannen i Rogaland v/ Bernt Østnor	Referater 1. til 4. med sakspapir og innkalling..
2	I	27.11.2013	Fylkesrådmannen i Rogaland	REGIONALPLAN FOR AREAL OG TRANSPORT PÅ HAUGALANDET - INNKALLING TIL PROSJEKTGRUPPEMØTE 28. NOVEMBER
3	I	02.12.2013	Fylkesrådmannen i Rogaland	REGIONALPLAN FOR AREAL OG TRANSPORT PÅ HAUGALANDET - INNKALLING TIL STYRINGSGRUPPEMØTE 5. DESEMBER
4	I	13.01.2014	Fylkesrådmannen i Rogaland	REGIONALPLAN FOR AREAL OG TRANSPORT PÅ HAUGALANDET - VARSEL OM EKSTRA STYRINGSGRUPPEMØTE 10. APRIL
5	I	06.02.2014	Fylkesrådmannen	Regionalplan for areal og transport på Haugalandet. Varsel om endring av møtedatoer
6	I	12.02.2014	Fylkesrådmannen i Rogaland	REGIONALPLAN FOR AREAL OG TRANSPORT PÅ HAUGALANDET - UTSENDING AV KONSEPTANALYSE
9	I	27.03.2014	Fylkesrådmannen i Rogaland	REGIONALPLAN FOR AREAL OG TRANSPORT PÅ HAUGALANDET - INNKALLING TIL

10	I	08.04.2014	Fylkesrådmannen i Rogaland	PROSJEKTGRUPPEMØTE 1. APRIL REGIONALPLAN FOR AREAL OG TRANSPORT PÅ HAUGALANDET - INNKALLING TIL STYRINGSGRUPPEMØTE 10. APRIL
11	I	16.05.2014	Fylkesrådmannen i Rogaland	REGIONALPLAN FOR AREAL OG TRANSPORT PÅ HAUGALANDET - INNKALLING TIL PROSJEKTGRUPPEMØTE 21. MAI
12	I	03.06.2014	Fylkesrådmannen i Rogaland	REGIONALPLAN FOR AREAL OG TRANSPORT PÅ HAUGALANDET - INNKALLING TIL STYRINGSGRUPPEMØTE 6. JUNI
13	I	12.06.2014	Fylkesrådmannen i Rogaland	REGIONALPLAN FOR AREAL OG TRANSPORT PÅ HAUGALANDET - INNKALLING TIL PROSJEKTGRUPPEMØTE ONSDAG 11. JUNI
14	I	31.08.2014	Fylkesmannen v/Anette Jacobsen Mogleiv	Uttale til arbeidet med regional forplan Haugalandet faglege råd om senterstruktur. Kopi av brev fra fylkesmannen til Rogaland fylkeskommune
15	I	10.09.2014	Fylkesrådmannen i Rogaland	REGIONALPLAN FOR AREAL OG TRANSPORT PÅ HAUGALANDET - INNKALLING TIL PROSJEKTGRUPPEMØTE 17. SEPTEMBER
16	I	22.09.2014	Fylkesrådmannen i Rogaland	REGIONALPLAN FOR AREAL OG TRANSPORT PÅ HAUGALANDET - INNKALLING TIL STYRINGSGRUPPEMØTE 26. SEPTEMBER
17	I	13.02.2015	Fylkesrådmannen i Rogaland	Regional plan for areal og transport på Haugalandet - Høring
18	I	25.03.2015	Fylkesmannen i Rogaland	Fråsegn til høyring av regionalplan for areal og transport på Haugalandet.
19	I	23.04.2015	Fylkesrådmannen i Rogaland	REGIONAL PLAN FOR AREAL OG TRANSPORT PÅ HAUGALANDET - INNKALLING TIL FELLES STYRINGS- OG PROSJEKTGRUPPEMØTE 30. APRIL
20	I	21.03.2016	Jarle Stunes	Ovrige kommunar - Regionalplan for Haugalandet - innspill til justeringer fra kommunene på Haugalandet
21	I	22.03.2016	May Britt Vihovde	Haugesund - Regional plan for areal og transport på Haugalandet - innspill til endringsforslag: Merknader fra Haugesund kommune
22	I	18.04.2016	Bernt Østnor	UTGÅR

23 I 19.04.2016 Fylkesrådmannen i Rogaland
Bernt Østnor Ang. endringer i retningslinjer til
Fylkesrådmannen i Rogaland Regional plan for areal og transport på
Haugalandet

Aktuelle lover, forskrifter, avtaler m.m.:

RÅDMANNEN SITT FRAMLEGG TIL VEDTAK:

1. Bokn kommunestyre fastholder at regionalplanen for areal og transport må legge til rette for en bedre balanse mellom by og land og tilpasses en virkelighet på Haugalandet med en lite presset arealsituasjon og økt behov for å stimulere til vekst og utvikling.
2. Kommunestyret ser arealmyndigheten som en av de aller viktigste «bærebjelkene» i det lokale folkestyret som Stortinget nylig har vedtatt å grunnlovsfeste, og forutsetter at regionalplanen blir utformet som en overordnet retningsgivende plan som avspeiler at kommunene er primær arealmyndighet.
3. Dersom Rogaland fylkesting vedtar regionalplanen, slik den nå foreligger, vil Bokn kommune i samarbeid med andre Haugalandskommuner påklage vedtaket inn for Kommunal- og regionaldepartementet.
4. Bokn kommune oppfordrer til en tydeligere arbeidsdeling mellom Rogaland fylkeskommune og Fylkesmannen i Rogaland i plansaker, og ser det som forvanskende og prinsipielt betenkelig at fylkeskommunen som sideordnet folkevalgt organ i stor grad fremmer merknader og innsigelser til plansaker kommunestyrene har vedtaksmyndighet i.

10.05.2016 FORMANNSKAPET

Forslag frå Tormod Våga SP; endring i pkt 3

Dersom Rogaland fylkesting vedtar regionalplanen, slik den nå foreligger, vil Bokn kommune i samarbeid med andre Haugalandskommuner vurdere å påklage vedtaket inn for Kommunal- og regionaldepartementet.

FS-039/16 VEDTAK:

Rådmannen sitt forslag til vedtak med endring i pkt 3.vart samrøysta vedtatt.

Kva saka gjeld:

1. Bakgrunn

Rogaland fylkeskommune har utarbeidet forslag til ny regionalplan for areal og transport på Haugalandet. Planen skal erstatte gjeldende Fylkesdelplan for areal og transport. Planarbeidet har pågått i mange år og baserer seg på planprogram vedtatt av fylkestinget i 2010.

Planarbeidet ble i starten styrt av kommunene på Haugalandet i fellesskap. Rogaland fylkeskommune overtok ansvaret for arbeidet i 2012. Arbeidet blir nå ledet av regionalplansjefen. Bernt Østnor har vært prosjektleder både i den tiden kommunene hadde ansvaret for planarbeidet og etter at fylkeskommunen overtok. Fylkesordfører og ordførere i regionen har deltatt i politisk styringsgruppe. Representanter fra administrasjonen i kommunene har sammen med repr. fra fylkeskommunen, fylkesmannen, Statens vegvesen og andre regionale aktører deltatt i prosjektgruppe. Hordaland fylkeskommune og næringsforeningen på Haugalandet har også hatt representant i prosjektgruppen. Flere møter og konferanser har vært arrangert der politikere og representanter fra administrasjonen har møtt og gitt innspill til planarbeidet.

Viktige spørsmål og drøftingspunkter i hele planprosessen har vært knyttet til balansen mellom by og land og om regionalplanen skal kunne brukes til å overstyre planvedtak som gjøres i kommunale organer, når disse oppfattes å være i motstrid til regionalplanen.

Bokn kommune har gjennom tidligere uttale jfr. DRK sak 272/13, stilt seg bak hovedstrategien om å satse på «by og tettsted», og at en i utgangspunktet er positiv til mål og strategier for boligbygging.

Lignende høringsuttalelser ble fremmet fra flere andre kommuner.

Planutkast ble etter høring lagt fram for fylkesutvalget først i juni 2015 og deretter i oktober 2015 for endelig vedtak. Saken ble utsatt for justeringer som skulle sikre bedre forankring av planarbeidet i kommunene, samt justeringer i forhold til tilsvarende planarbeid i Hordaland fylkeskommune.

Ordførerne og representanter fra administrasjonen i kommunene har de siste månedene hatt flere møter med mål om å få til et samordnet innspill til fylkeskommunens endelige behandling i 2016.

Bokn kommune ønsker, sammen med 7 andre kommuner på Haugalandet, en mer overordnet og retningsgivende plan som ivaretar kommunene bedre som arealmyndighet, og som muliggjør en mer differensiert satsing både på bolig- og nærings siden enn det planutkastet vil tillate.

Felles skriv om ønskede endringer ble sendt fylkeskommunen i 21.03.2016 ([vedlegg 1](#)). Haugesund kommune ga egen tilbakemelding i brev av **xx.03.2016** og ga der sin støtte til regionalplanen. Etter dette arbeidet arbeidsutvalget i Haugaland Vekst regionråd med

justeringer for å få en omforent tilbakemelding som også Haugesund kommune kunne stille seg bak. Et omforent forslag ble sendt Rogaland fylkeskommune 12.04.2016, men det ble deretter klargjort at Haugesund holder fast på at sitt ønske om at fylkeskommunen vedtar planen slik den foreligger

I styringsgruppemøtet for «Regional plan for areal og transport på Haugalandet» 14.04.2016 framla fylkesordføreren forslag til endringer i retningslinjene i planen som svar på kommunenes innspill i e-poster av 21.03 og 12.04.2016. Etter møtet 14.04 mottok styringsgruppen og kommunene i e-post av 19.04 fra fylkeskommunen følgebrev og forslag til endringer i retningslinjene.

Tilbakemeldinger er at Rogaland fylkeskommune med svært små justeringer vil holde fast på det planutkastet som tidligere er fremmet, og som i svært viktige forhold, både i form av rekkefølgekrav og sterkt styrende planbestemmelser, avviker fra det forslaget 7 av 8 Haugalandskommuner har samlet seg om.

2. Kompetanseforholdet i plansaker mellom forvaltningsnivåene

Fylkeskommunenes mandat for regional planlegging bygger på regionalreformen i 2010 og bestemmelser i ny plan og bygningslov om samordning av offentlig virksomhet på tvers av kommunegrenser. Dette er dermed en ganske ny «konstruksjon» som utfordrer kommunene sitt ansvar som arealmyndighet.

Fylkeskommunen kan før 1976 beskrives som en «sekundærkommune», der repr. for primærkommunene utgjorde fylkeskommunens styringsorganer.

I forvaltningsreformen fram mot etablering av den nye fylkeskommunen fra 1976 var det en klar forutsetning at fylkeskommunen ikke skulle bli overordnet kommunene. Kommunene og fylkeskommunene skulle være sideordnede politiske og forvaltningsmessige enheter med ulike ansvarsområder på ulike geografiske nivåer. Det ble sett på som uakseptabelt og prinsipielt uheldig om et folkevalgt organ på fylkesnivå skulle kunne overprøve vedtak fattet av folkevalgte på lokalt nivå. Fylkeskommunen skulle ikke få bli et mellomledd i styringshierarkiet mellom staten og kommunene.

Det tydeligere mandatet fylkeskommunene fikk for regional planlegging i regionalreformen i 2010 og ny plan og bygningslov, bygger på en erkjennelse av at den offentlige virksomheten også trenger samordning på tvers av kommunegrensene, innenfor oppgavefelt som samfunns- og arealplanlegging, miljøvern, samferdsel og næringsutvikling.

I den nylig fremlagte stortingsmeldingen om nye folkevalgte regioner («Meld. St. 22 Nye folkevalgte regioner – rolle, struktur, oppgaver») omhandles regional planlegging som sentralt virkemiddel i samfunnsutviklingen:

«Regional planlegging er det sentrale virkemiddelet for å utøve samfunnsutviklerrollen. Det bringer aktører sammen og synliggjør sammenfallende og motstridende mål. Gjennom regionale planprosesser avveies ulike interesser mellom sektorer og forvaltningsnivåer. Regional plan skal legges til grunn for regionale organers virksomhet, for kommunal planlegging og for statlig planlegging og virksomhet i regionen. Regjeringen vil forbedre statlige myndigheters medvirkning i regional planlegging. Mer forpliktende regionale planer vil kunne gi tidligere avklaring og avveining i konflikter, redusere behovet for statlige planer og styrke lokal forankring. Det er en utfordring at staten, kommunene og fylkeskommunene selv i for

liten grad følger opp de regionale planene. Virkemidlene i plan- og bygningsloven benyttes ikke fullt ut. Departementet mener regional planlegging bør gjøres mer forpliktende.

«Dette krever bred deltakelse fra kommunene og regionale statlige aktører ved utarbeiding og oppfølging av planer, og forutsetter aktive og tydelige folkevalgte regioner. Departementet vil vurdere hvordan man kan gjøre regional planlegging mer forpliktende for regionalt folkevalgt nivå, for kommunene og for de regionale statlige aktørene som deltar i prosessene.»

Samtidig som departementet peker på behov for mer forpliktende planlegging, slår departementet fast at kommunene er den primære arealmyndigheten. I ovennevnte melding heter det at:

«Regionale planprosesser skal kjennetegnes av partnerskap, for å skape eierskap til planen. Det forutsetter både en aktiv og tydelig folkevalgt region og bred deltakelse fra kommunene i regionen.

Involvering og deltakelse vil bygge opp under den regionale planens legitimitet og gi aksept for oppfølging hos ulike aktører. Dette forutsetter at regionalt folkevalgt nivå arbeider aktivt opp mot kommunene for lokal forankring av regionale mål og planer.»

Videre heter det at:

«Kommunene og de folkevalgte regionene er sideordnede organer. Lokaldemokratiet står sterkt i Norge, og kommunene har stor legitimitet. Kommunenes oppgaver og roller skal videreutvikles og styrkes. Regjeringen vil videreføre kommunenes ansvar både for lokal samfunnsutvikling og arealplanlegging. Regjeringen har understreket at det skal legges større vekt på lokaldemokratiet når innsigelser vurderes til kommunale arealplaner. Folkevalgte regioner vil fortsatt kunne gi innsigelse til kommunale arealplaner, men det samme kravet om vektlegging av lokaldemokratiet vil gjelde for dem. Avgjørelsene av innsigelser skal fortsatt ligge til departementet. Regionale planer og regionale planbestemmelser skal kunne bringes inn til departementet dersom en kommune har vesentlige innvendinger mot planen eller den regionale planbestemmelsen»

Oppsummert poengteres behovet for regionale planer der særlig staten i større grad må følge opp og delta aktivt i planprosessene. Samtidig understrekes at kommunenes ansvar for lokal samfunns-utvikling og arealplanlegging videreføres, at kommunene er den primære arealmyndigheten som kan vedta juridisk bindende arealplaner og at regionale planer skal utvikles i partnerskap mellom kommuner og fylkeskommunen. Den regionale planen kan være et innsigelsesgrunnlag. Men ved evt. innsigelser skal fylkeskommunen, på samme måte som staten, legge større vekt på lokaldemokratiske hensyn. Ved uenighet om vedtak kommunene gjør som arealmyndighet er det ikke fylkeskommunen, men staten som har det avgjørende ordet.

3. Ulik planpraksis mellom fylkene

Slik rådmannen oppfatter det som her er referert fra «Meld. St. 22 Nye folkevalgte regioner», er det ganske «trangt» mellom kommunene og Staten, og krever stor manøvreringsdyktighet av fylkeskommunene i regionale planprosesser. Det tydeligere mandatet som fylkeskommunene har fått for regional planlegging er ganske nytt, og synes praktisert ganske forskjellig fra fylke til fylke.

Noen fylkeskommuner synes å arbeide overordnet og retningsgivende, og med stor vekt på å bygge et felles eierskap til hvor en vil med det regionale utviklingsarbeidet. De har i mindre grad detaljerte planbestemmelser og fremmer sjelden innsigelser. Planene for «Buskerudbyen» er f.eks. utarbeidet i en nedefra og opp prosess, i samarbeid mellom de aktuelle kommunene (slik også den aktuelle regionalplanprosessen for Haugalandet – «Haugalandet 2050» - ble forsøkt organisert i første fase), og Buskerud fylkeskommune sies å bruke innsigelsesverktøyet svært begrenset.

Andre opptrer mer styrende og bruker ofte bestemmelsene i regionale planer som innsigelsesgrunnlag. Rogaland fylkeskommune synes helt klart å være i sistnevnte kategori. Kommuner i Sørfylket som omfattes av regionalplanen for Jæren, med lignende planbestemmelser som i planutkastet for Haugalandet, rapporterer om mange innsigelser som gir lite forutsigelige planprosesser og som krever mye politisk «fotarbeid» inn mot fylkesutvalg og fylkesting, for å finne løsninger som er til å leve med. I Bokn kommune opplever vi at Rogaland fylkeskommune ofte går dypt inn utpreget lokale og ofte ganske små planspørsmål, innen eksakt de samme planområdene som Fylkesmannen i Rogaland vurderer, og til dels med flere og andre merknader og innsigelser enn fylkesmannen. Dette opplever vi som kommune som forvanskende og lite rasjonelt.

4. Rådmannens merknader og tilråding

Som det er redegjort for, har Bokn i samarbeid med 8 andre kommuner på Haugalandet fremmet endringsforslag for å sikre bedre balanse mellom by og land og få tydeliggjort at regionalplanen for areal og transport skal være en overordnet og retningsgivende plan som ikke skal kunne brukes til å utfordre og underminere kommunene som primær arealmyndighet.

Fylkeskommunen synes på sin side fortsatt å ønske en regionalplan som de kan bruke som et svært aktivt styringsverktøy i plansaker, og har en forventning om at kommunene på Haugalandet vil måtte endre sine kommuneplaner i overensstemmelse med regionalplanen. Ønsket styring skal sikres med regionale planbestemmelser som nedlegger forbud som gjelder foran godkjente kommuneplaner, kommunedelplaner og reguleringsplaner, og som innebærer at det ikke kan gis tillatelse til tiltak som oppfattes å være i strid med en regional planbestemmelse (PBL §8.5). I tillegg er formuleringene i planutkastet ofte runde og kan tolkes vidtrekkende.

Det har så langt i liten grad vært stilt spørsmål ved kompetanseforholdet mellom kommuner og fylkeskommuner i plansaker og om de styringsambisjonene og den nokså «ekspansive» planpraksisen Rogaland fylkeskommune synes å legge opp til både i regionalplanen og i sine merknader og innsigelser til kommunale planer er riktig og hensiktsmessig.

Rådmannen kan ikke se at det finnes noen klar hjemmel for en slik praksis, og ser bl.a. følgende grunner til at den bør utfordres:

- Stortinget har nylig vedtatt å grunnlovsfeste det lokale folkestyret, og har presisert at dette vedtaket kun gjelder kommunene som primærkommuner.
- Arealmyndigheten er helt avgjørende for kommunene, både som samfunnsutvikler og demokratisk arena, og må helt opplagt vurderes som en av de aller viktigste bærebjelkene i et lokalt folkestyre.

- Det følger av dette at fylkeskommunene MÅ ha et ganske «trangt» manøvreringsrom i plansaker, og at arbeidet med og utformingen av regionale planer må avbalanseres mot den primære arealmyndigheten kommunene har og fortsatt skal ha.
- Dette framgår også tydelig av «Meld. St. 22 Nye folkevalgte regioner» som regjeringen nylig har fremmet, begrunnet nettopp med at lokaldemokratiet står sterkt i Norge, at kommunene har stor legitimitet, og at kommunenes oppgaver og roller skal videreutvikles og styrkes.
 - Kommunene og de folkevalgte regionene er sideordnede organer.
 - Regionale planer må utarbeides i et reelt partnerskap mellom kommunene, fylkeskommunen og Staten.
 - Fylkeskommunene skal, på samme måte som Staten, være tilbakeholdne med å fremme innsigelser mot kommunale planvedtak.

For å få et reelt partnerskap i arbeidet med regionale planer, trenger vi å snakke mer om hva god samfunnsplanlegging er. Det viktigste og mest grunnleggende er da, slik rådmannen ser det, at mennesket er et tenkende, villende og handlende vesen, og at en god samfunnsutvikling er noe vi skaper sammen. Tar vi planleggings- og styringsoptimismen for langt, risikerer vi å få et teknokratisk styresett der faget «trumfer» politikken. Vi trenger selvfølgelig god dokumentasjon og analyse, men også planprosesser der vi i partnerskap greier å bygge felles mening som grunnlag for felles handling. Slik rådmannen ser det, er det nettopp dette en har lyktes med i «Buskerudbyen».

Av forutsetningen om at både Staten og fylkeskommunene skal legge større vekt på lokaldemokratiet når en vurderer innsigelser mot kommunale planvedtak, følger det at dersom en regionalplan skal brukes som innsigelsesgrunnlag, må det være sterke hensyn som taler for at det er nødvendig. Det betyr også at det må være unntaket og ikke regelen at det blir gjort.

Et viktig spørsmål er da om situasjonen på Haugalandet er slik at det lokale folkestyret vil trenge overstyring. Det er lett å se at det i pressområder, og perioder med sterk vekst, kan være gode grunner til sterk samordning og styring på tvers av kommunegrenser, som f.eks. Oslo-Akershus og Stavanger-Forus. Men det burde være lett å bli enige om at vi er svært langt fra å ha en slik situasjon på Haugalandet. Som region kjennetegnes vi derimot av god tilgang på rimelige arealer og muligheter for differensiert bosetting og næringsutvikling tilpasset ulike behov. Det er vårt kanskje fremste konkurransefortrinn som region. I tillegg er vi nå i en lavkonjunkturperiode der vi i større grad trenger å tilrettelegge for vekst, og det gjør vi ikke med rigide plan- og rekkefølgebestemmelser som prioriterer sentrumsutvikling og som vil redusere mangfoldet og gi økte kostnadsbarrierer for nye tiltak. Det er følgelig vanskelig å se gode grunner for at Rogaland fylkeskommune ønsker så sterk styring som man gjør i utkastet til regionalplan for areal og transport på Haugalandet. Vi har ikke en unntakssituasjon som tilsier overstyring av kommunale planvedtak, og da må kommunenes arealmyndighet respekteres.

Rådmannen anerkjenner selvfølgelig behovet for å vurdere og planlegge arealbruk og transport og andre offentlige oppgaver på tvers av kommunegrenser, men fastholder som konklusjon at regionalplanen for areal og transport må (1) legge til rette for en bedre balanse mellom by og land og (2) tilpasses en virkelighet på Haugalandet med en lite presset arealsituasjon og økt behov for å stimulere til vekst og utvikling. Videre må planen, i respekt for lokaldemokratiet, utformes som en overordnet retningsgivende plan som avspeiler at kommunene er primær arealmyndighet. Dersom Rogaland fylkesting vedtar regionalplanen

slik den nå foreligger, tilrår rådmannen at Bokn kommune, i samarbeid med andre Haugalandskommuner, påklager vedtaket inn for Kommunal- og regionaldepartementet.

Kommunen bør også oppfordre til en tydeligere arbeidsdeling mellom Rogaland fylkeskommune (RFK) og Fylkesmannen i Rogaland (FMR) i plansaker. RFK bør konsentrere seg om det regionale utviklingsbildet. Vi ser det som forvanskende og prinsipielt betenkelig at RFK som sideordnet folkevalgt organ har samme fokus som FMR har, og i stor grad fremmer merknader og innsigelser til kommunale planer på et ofte svært detaljert nivå. Sideordnede organer bør være tilbakeholdne med å fremme innsigelser mot hverandre. Det gir dårlig mening at Regjeringen gir sine fylkesmenn beskjed om å være mer forsiktige med innsigelser, dersom fylkeskommunene går motsatt vei.

BOKN KOMMUNE

Sakspapir

SAKSGANG			
Styre, utval, komite m.m.	Møtedato	Saksnr	Sakshands.
Seniorråd/råd for eldre og funksjonshemma	07.06.2016	026/16	JEN

Saksansv.: Jan Erik Nygaard	Arkiv: K2-N00 Objekt:	Arkivsaknr 16/188
-----------------------------	--------------------------	----------------------

Nasjonal transportplan (NTP) 2018 - 2029 - HØRING.

Dokumentliste:

Nr	T	Dok.dato	Avsender/Mottakar	Tittel
1	I	20.03.2016	Gottfried Heinzerling, Samferd.sjef Fylkesrådmannen	Nasjonal Transportplan 2018-2029 - Høring
3	I	06.05.2016	Tysvær kommune v/ plansjef Linda Christine Olsen	VS: Nasjonal Transportplan - felles uttale fra kommunene på Haugalandet til fylkeskommunen innspill til NTP arbeidet

Aktuelle lover, forskrifter, avtaler m.m.:

RÅDMANNEN SITT FRAMLEGG TIL VEDTAK:

Rådmannens forslag til vedtak:

- 1. Formannskapet anbefaler at Rogaland fylkeskommune prioriterer følgendevegprosjekt i sin uttalelse til Nasjonal transportplan 2018-2029:*

- E39 Bokn-Aksdal (korridor 4)*
- E39 Aksdal-Våg (korridor 4)*
- E39 Våg-Heiane (korridor 4)*

- E134 Haugalandspakken (korridor 5)
 - E134 Røldal-Seljestad (korridor 5)
 - E134 Vågsli-Røldal (korridor 5)
2. *Formannskapet anbefaler at Rogaland fylkeskommune også prioriterer den videre framdrift og oppfølging av prosjektene omtalt i KVU 134-Haugesund i sin uttalelse til Nasjonal transportplan 2018-2029*

 3. *Formannskapet anbefaler at Rogaland fylkeskommune gir vegprosjektet «E134 Arm til Husøy» høy prioritet i sin uttalelse til Nasjonal transportplan 2018-2029.*

10.05.2016 FORMANNSKAPET

FS-046/16 VEDTAK:

Rådmannen sitt forslag til vedtak vart samrøysta vedtatt.

HØRINGSUTTALELSE FRA BOKN KOMMUNE – NASJONAL TRANSPORTPLAN

Invitasjon fra Rogaland fylkeskommune

Sektormyndighetene innenfor samferdsel og transport, det vil si Avinor, Jernbaneverket, Kystverket og Statens vegvesen, utarbeider et forslag til Nasjonal transportplan (NTP).

De har nå utarbeidet et forslag og inviterer landets fylkeskommuner til å uttale seg om planforslaget.

Rogaland fylkeskommune legger opp til at forslag til Nasjonal transportplan skal behandles i fylkestinget i juni 2016. I denne sammenheng inviterer fylkesrådmannen til at kommunene kan uttale seg til planforslaget. Kommunenes frist til å komme med uttalelse er satt til 15. mai. Fylkeskommunens invitasjon har vært diskutert på rådmanns- og ordførernivå i Haugalandregionen. Her har en kommet fram til at den enkelte kommune skriver sin egen uttalelse. Det skal også utarbeides et notat som samordner de momenter som det har vært enighet rundt i uttalelsene. Notatet utarbeides av Tysvær og Vindafjord kommuner og sendes til fylkeskommunen. Notatet ligger vedlagt.

Om nasjonal transportplan

Av Statens vegvesen (www.vegvesen.no) blir NTP (Nasjonal transportplan) omtalt på følgende måte:

«Nasjonal transportplan presenterer regjeringens transportpolitikk og beskriver hvilke mål og prinsipper regjeringen legger til grunn for den. Planen viser en strategi for utvikling av det samlede systemet for veg-, jernbane-, luft- og sjøtransport. Planen omhandler både drift, vedlikehold og investeringer.

Planprosessen foregår i grove trekk slik:

- *Statens vegvesen, Jernbaneverket, Kystverket og Avinor AS legger fram et felles forslag til NTP basert på økonomiske planrammer gitt av Samferdselsdepartementet.*
- *Forslaget sendes på høring.*
- *Regjeringen legger fram en stortingsmelding om NTP som behandles i Stortinget. Planen lages for en tiårsperiode, men med hovedvekt på de første fire årene. Planen revideres hvert fjerde år».*

Gjeldende plan er for perioden 2014–2023. Neste plan vil gjelde for perioden 2018-2029. Nasjonal transportplan har blitt revidert fire ganger tidligere. Ved de forrige rulleringene av har planen hatt en virkningstid på 10 år. Ved denne rulleringen, altså den femte, har en endret dette til 12 år. Det er regjeringens hensikt å legge fram Nasjonal transportplan som en egen stortingsmelding i løpet av våren 2017.

Både forslaget til Nasjonal transportplan og det fullstendige utredningsgrunnlaget er tilgjengelig på www.ntp.dep.no.

Planforslag – Nasjonal transportplan 2018-2029

Mål og prioriteringer

Nasjonal transportplan 2018-2029 har 1 overordnet mål, 3 hovedmål og 11 såkalte etappemål. Det overordnede målet for Nasjonal transportplan er: «*et transportsystem som er sikkert, fremmer verdiskapning og bidrar til omstilling til lavutslippssamfunnet*».

De 3 hovedmålene er knyttet til framkommelighet, transportsikkerhet samt klima og miljø. Øvrige 11 etappemål er en videre konkretisering av hovedmålene.

Målsettingene og retningslinjer fra Samferdselsdepartementet er lagt til grunn i både utredninger og prioriteringer. På bakgrunn av utredningene har de ulike transportetatene rangert prosjekt ut i fra samfunnsøkonomi. Men i tillegg til samfunnsøkonomi har en også rangert prosjekter etter hensyn knyttet til samfunnssikkerhet og sammenhengende utbygging og standard.

Prioritering av prosjekter

Hvilken prioritering det enkelte prosjekt får, er avhengig av den økonomiske rammen som bevilges til oppfølging av Nasjonal transportplan. Utgangspunktet er en basisramme, men en har til sammen lagt til grunn 4 alternativer med følgende årlige midler:

Ramme	Lav Ramme	Basis Ramme	Middels Ramme	Høy
Midler (kr) pr. år	47, 8 mrd	59, 7 mrd	71, 7 mrd	77, 7 mrd

Man deler videre prosjektene inn i såkalte bundne prosjekter og nye prosjekter. Bundne prosjekt sikter har man avsatt midler til. Slike prosjekt vil få midler uavhengig av hvilken ramme som bevilges til NTP. Nye prosjekter ligger som oftest lengre fram i tid. Per i dag er det ikke oppbundne midler til slike prosjekt, men dette kan endre seg i kommende revisjoner. Ved revisjon av Nasjonal transportplan kan også nye prosjekter bli byttet ut med andre prosjekter. I tillegg kan nye prosjekter miste sin foreslåtte økonomiske bevilgning dersom man endrer rammen. Ved en lav økonomisk ramme vil en kun prioritere midler til såkalt bundne prosjekt, mens en høy ramme åpner for midler til både bundne og nye prosjekter. Selv om tidsrammen for Nasjonal transport plan er 2018-2029, er tidsperioden delt inn i tre faser:

- 2018-2021 (4 år), 2022-2023 (2 år) og 2024-2029 (6 år). Bunde prosjekter, altså de prosjektene med høyest prioritet, vil i all hovedsak påbegynnes i perioden 2018-2021.
- Nye prosjekter fordeles utover perioden 2022-2023 og 2023-2029.
- De prosjektene som ligger lengst fram i tid, er også de mest usikre.

Transportkorridorer og Haugalandet

I nasjonal transportplan har en valgt å organisere prosjekter under såkalte transportkorridorer. Den samlede prosjektporteføljen for en korridor kan inneholde prosjekter for veg, sjø, jernbane og fly. Prosjektene er organisert i totalt åtte slike korridorer. Disse representerer de overordnede linjene for transport og samferdsel mellom landsdeler og fylker i Norge. I Nasjonal transportplan gis det en beskrivelse av transport, befolkningsgrunnlag og næringsvirksomhet i den enkelte korridor. Det er også utarbeidet framskrivinger for transportutviklingen fram til år 2050.

For Haugalandet er det særlig korridor 4 og 5 som er viktig. Korridor 4 omfatter nord-sørforbindelsen mellom Stavanger og Trondheim. Korridor 5 omfatter øst-vest-forbindelsen mellom Oslo og Bergen/Haugesund.

Korridor 4: Stavanger–Bergen–Ålesund–Trondheim

I områdene innenfor korridoren finnes mye eksportrettet industri som er av stor betydning nasjonalt. Her bør petroleumsindustrien spesielt trekkes frem, men også oppdrettsnæring, jordbruk og fiskeri er viktige næringer innenfor aksene.

E39 er hovedvegen for transport innenfor korridoren, og er derfor av stor betydning for av næringslivet. Dette gjelder spesielt langs Vestlandskysten, men også i indre områder av

Vestlandsfylkene. I tillegg er europavegen svært viktig for ferdselen mellom en rekke kommuner og lokalsamfunn.

De mange fjordkryssingene i korridoren gjør det utfordrende å skape sammenhengende bo- og arbeidsregioner.

Per i dag legges det ikke opp til utvikling av nye jernbanestrekninger mellom de store byområdene. I overskuelig framtid vil derfor E39 være den aller viktigste transportvegen for persontrafikk og godstrafikk.

Når det gjelder godstransport, foregår mye av denne aktiviteten til sjøs. Ifølge NTP-dokumentet fordeles den totale godsmengden i korridoren seg omtrentlig til 59 % på sjø, 39 % på veg og 2 % på jernbane. Man finner også en rekke regionale og lokale lufthavner i transportkorridoren. Disse skaper viktige forbindelser til andre norske regioner samt forbindelser til utlandet.

På lange personreiser foretas hele 60 % gjennom fly, 36 % med bil og 4 % med tog.

Korridor 5: Oslo–Bergen/Haugesund med arm via Sogn til Florø

På begge sider av korridoren er befolkningstettheten høy. Av næringsvirksomhet er både reiseliv og tradisjonell industri viktig. Disse næringene er svært transportintensive.

Trafikken via fjellovergangene er vesentlig høyere på sommerstid enn vinterstid, gjerne 3-4 ganger større. Av den grunn gjennomføres det langt flere flyreiser på vinterstid i korridor 5. Korridor 5 består av fem vegtraseer mellom Østlandet og Vestlandet. Ut i fra sine egenskaper har de ulike bruksmønstre:

- E16 via Lærdal (har den beste vinterregulariteten)
- Rv 50 Hol–Aurland
- Rv 52 Hemsedalsfjell (vanligste valg for tungtransport mellom Oslo og Bergen).
- Rv 7 over Hardangervidda (korteste vegen mellom Bergen og Oslo og særlig viktig i reiselivssammenheng).
- E134 over Haukelifjell (benyttes hovedsakelig for transport mellom Oslo ogHaugesundsområdet)

I tillegg til vegstrekningene er Bergensbanen en viktig forbindelse mellom Oslo-området og Bergens-området, men også flere regioner langs strekningen. Bergensbanen har særlig stor betydning for gods- og persontransport. Når det gjelder sjøtransport, er dette hovedsakelig knyttet store bulktransporter. Dette skyldes store avstandsulemper mellom Oslo og Bergen. For andre typer gods, for eksempel stykk gods, er lastebil den eneste transportløsningen. Selv om sjøtransporten har avstandsulemper, er likevel sjøtransporten både omfattende og viktig i korridoren. Sjøtransporten domineres av store volumer av råolje fra Bergen til Tønsberg, raffinert petroleum fra Bergen til depot i Oslo og flytende gass fra Karmøy til Grenland.

Det er langt større volumer med skip som går ut fra Bergen enn de som går inn. Det motsatte er tilfelle med landbasert godstransport.

Av de totale godsmengdene fordeles disse omtrent slik:

- sjøtransport 45 %, jernbane 30 % og veg 26 %.

Rådmannens vurdering

Nasjonal transportplan viser de overordnede og langsiktige linjene i transport og samferdsel. Den omhandler de store prosjektene som skal styrke koblingene mellom Norges landsdeler. Etter rådmannens syn er ferjefri E39 kanskje det viktigste overordnede prosjektet for Vestlandet, men dette vil først kunne ferdigstilles om flere tiår.

På kortere sikt må en bevege seg etappevis fram mot det langsiktige målet. De største tekniske utfordringene er her fjordkryssingene langs Vestlandskysten, og det er akkurat disse naturlige barrierene som hindrer en effektiv forbindelse mellom storbyregionene ved Stavanger og Bergen.

Det er denne mangelen på en uavbrutt ferdselsåre som også hindrer at Haugalandet får en sterkere sammenkobling med disse storbyregionene.

Rådmannen har derfor en grunnleggende positiv innstilling til alle prosjekter som enten skaper framdrift eller kan sees i sammenheng fjordkryssingene over Boknafjorden og Bjørnefjorden. Med andre ord Rogfast og Hordfast.

Det er derfor gledelig at Rogfast er oppført som et prosjekt med bundne midler, og en håper på snarlig oppstart av oppstart av selve gjennomføringsfasen. Dette er et prosjekt som man forventer skal både gagne samfunnsutviklingen i Haugalandsregionen og Sørfylket.

I planforslaget foreslås det også nye prosjekter tilknyttet E39 (korridor 4) på Haugalandet. Disse er:

- E39 – Bokn-Aksdal: Prosjektet omfatter bygging av firefelts veg videre nordover i forlengelsen av E39 Rogfast. Ny veg bygges i hovedsak i ny trasé. *Inngår i prosjektporteføljen ved høy ramme.*
- E39-Aksdal-Våg: Prosjektet ligger inngår i Ferjefri E39. Prosjektet omfatter bygging av firefelts veg på en fellesstrekning med E134. *Inngår i prosjektporteføljen ved høy ramme.*
- E-39-Våg-Heiane: Prosjektet ligger i Rogaland og Hordaland og inngår i Ferjefri E39. Prosjektet omfatter bygging av firefelts veg med ny kryssing av Bømlafjorden, i tunnel eller med ny bruteknologi. *Inngår i prosjektporteføljen ved høy ramme.*

Rådmannen er positiv til at akkurat disse prosjektene er tatt inn i forslaget nasjonal transportplan.

Ettersom prosjektene kun er foreslått ved høy ramme, vil det også være stor usikkerhet knyttet til om disse prosjektene faktisk videreføres og får midler i kommende revisjoner av nasjonal transportplan. Prosjektene vil bedre trafikksikkerheten, framkommeligheten og kommunikasjonen innad på Haugalandet, men også mellom Haugalandet og Sunnhordaland. Det er derfor viktig at disse prosjektene prioriteres og videreføres i denne og framtidige revisjoner av nasjonal transportplan.

E134 er en svært viktig forbindelse mellom Østlandet og Vestlandet. For Haugalandet har også E134 en høyst viktig funksjon som hovedvegforbindelse mellom regionens indre og ytre deler samt kommunikasjonen inn mot regionssenteret Haugesund. Ikke minst er E134 viktig på grunn av sin kobling til Haugesund lufthavn og Husøy havn, men også fordi den utgjør en forbindelse mellom Haugalandet og Hardanger.

Rådmannen er derfor positiv til at en har valgt å innarbeide flere prosjekt både innenfor og i omegn av Haugalandet i forslaget til Nasjonal transportplan.

Disse fire prosjektene er (korridor 5):

- E134-Haugalandspakken: satt av statlige midler til å følge opp statens forpliktelser innenfor Haugalandspakken. *Dette prosjektet har bundne midler.*
- E134-Arm til Karmsund havn: Prosjektet omfatter utbedring/breddeutvidelse av dagens veg til Karmsund havn Husøy, som er stamnetthavn. *Inngår i prosjektporteføljen ved høy ramme.*
- E134-Vågsli-Røldal: Prosjektet som ligger i Telemark (Odda) og Hordaland (Vinje), inngår i planene for ny vintersikker veg på en strekning av E134 over Haukeli for å styrke E134 som hovedvegforbindelse mellom Østlandet og Vestlandet. Vel halvparten av strekningen legges i tunnel. *Inngår i prosjektporteføljen ved høy ramme.*

- E134-Røldal-Seljestad: Prosjektet som ligger i Hordaland (Odda), inngår i planene for ny veg på en strekning av E134 over Haukelifjell. Prosjektet vil styrke E134 som hovedvegforbindelse mellom Østlandet og Vestlandet. Nesten hele strekningen legges i tunnel. *Inngår i prosjektporteføljen ved høy ramme.*

Rådmannen er positiv til at staten vil følge opp sine forpliktelser i E134 Haugalandspakken med 160 millioner, men registrer også at dette er det eneste bundne prosjektet av de fire. De andre prosjektene er foreslått innenfor en høy ramme, noe som innebærer at prosjektene er usikre. Etter rådmannens syn er det derfor viktig at disse prosjektene løftes frem i arbeidet med nasjonal transportplan.

Rådmannen ønsker spesielt å løfte fram prosjektet «E134-Arm til Husøy havn». Husøy havn er en del av det norske stamhavnnettet, og spiller således en viktig rolle for sjøtransport både nasjonalt og regionalt. For Haugalandet utgjør Husøy en sterk næringsklynge, og det er konkrete planer for at næringsvirksomheten skal betydelig utvides i tiden framover. En bedret vegforbindelse til Husøy havn vil være et nøkkelbidrag for den videre utvikling av havneområdet.

Det vil derfor være, etter rådmannens syn, av stor viktighet at prosjektet gis høy prioritet i dette og framtidige arbeid med nasjonal transportplan.

I samband med arbeidet for KVVU Haugesund har en sett samferdselsutfordringer på det Haugalandet. Her utredes større utfordringer ved by-, tettsteds- og omegnsområdet for Haugesund, som her omfatter Haugesund, Karmøy og Tysvær. Eksempler kan være Karmsund bru, Karmsundgata og traseen mot Aksdal. Av den grunn vil rådmannen påpeke viktigheten av å sikre midler til framdrift og oppfølging av de prosjekter som omtales i KVVU Haugesund.

Ettersom jernbanen er forholdsvis lite utbygd på Vestlandet, utgjør vegen den viktigste transportforbindelsen mellom fylkene, regioner og lokalsamfunn. Vegnettet er derfor av stor betydning for samfunnsutviklingen, både for næringsliv og innbyggerne generelt, spesielt i Haugalandregionen. Med næringsklynger, stamhavn, regional lufthavn, gode landbruksarealer samt by- og tettstedsområder i vekst, har Haugalandet et godt grunnlag for både videre vekst og verdiskaping. For at en skal kunne oppnå dette, er det nødvendig med et effektivt og trafikksikkert europavegnett på Haugalandet.

Rådmannen vurderer det derfor som nødvendig å sørge for et vedvarende fokus på E39 og E134 i Nasjonal transportplan.

Rådmannens konklusjon

Formannskapets vedtak er et innspill til Rogaland fylkeskommunes høringsuttalelse til Nasjonal transportplan 2018-2029.

Rådmannen anbefaler, på bakgrunn av opplysningene i saksframlegget, at formannskapet vedtar de prioriteringene som framkommer i forslaget til vedtak.

Oversikt over vedlegg:

- Utdrag fra forslag til NTP 2018-2029: Skisse over transportkorridorer, sammendrag, omtale av lufthavner, omtale av korridor 4 og omtale av korridor 5.
- Brev fra fylkesrådmannen i Rogaland

15.05.2016

NOTAT TIL ROGALAND FYLKESKOMMUNE

NASJONAL TRANSPORTPLAN (NTP) 2018-2029 - FELLES INNSPILL FRA KOMMUNER / KOMMUNENE PÅ HAUGALANDET.

Det vises til fylkeskommunens høringsbrev av 17.03.2016 der kommunene i Rogaland oppfordres til å sende sine innspill til NTP innen 15.5.2016.

Kommunene på Haugalandet har hatt egne politiske behandlinger av saken, og det vises til høringsuttalelser sendt fra hver enkelt kommune.

I tillegg har alle / noen av kommunene på Haugalandet samordnet sine uttalelser. Haugaland Vekst regionråd ber med dette fylkeskommunen ta med samlet innspillliste fra kommunene i det videre arbeidet med Nasjonal transportplan for perioden 2018-2029.

E39 Kyststamvegen (korridor 4):

- E39 Bokn-Aksdal
- E39 Aksdal-Våg
- E39 Våg – Heiane

Arbeidet med kommunedelplan/reguleringsplan for strekningene pågår. Planleggingsmidler og investeringsmidler bør settes av i NTP slik at utbyggingen av kyststamveien kan videreføres samtidig og i forlengelse av Rogfastprosjektet.

E134 Haukelivegen (korridor 5):

- E134 Bakka Solheim
- E134 Røldal Seljestad
- E134 Vågsli-Røldal
- E134 Tilkomstveg Karmsund Havn

E134 som hovedveg mellom Østlandet og Vestlandet må prioriteres.

Arm til Bergen slik som vist i øst-vest utredningen må inn i NTP.

Prosjekter nevnt i pågående KVV Haugesund som Karmsund bro, Karmsundsgata m.m. må prioriteres. Det bør utarbeides KVV fra Våg mot Skjold for å kunne oppgradere hele strekningen fra byområdet mot Haukeli.

Rv. 13 gjennom Ryfylke:

Rv. 13 er en viktig ferdssåre for de indre delene av Vestlandet. Følgende strekninger i Ryfylke må prioriteres:

- Erfjord – Sand
- Lovraeidet - Rødsliane
- Brattlandsdalen mellom Nesflaten og Røldal

Bymiljøavtale, bypakke:

Med grunnlag i pågående arbeider med KVV Haugalandet og ATP Haugalandet bør Haugalandet på sikt inngå i en ny bypakke. Grunnlaget og forutsetningene for dette bør drøftes og avklares mellom kommunene og fylkeskommunen fram mot neste revisjon av NTP.

Haugesund lufthavn:

Avtalen med Avinor utgår 2018. Regionen ønsker å overta ansvaret for utvikling av flyplassen og drifte den i egen regi. Tormod i HV bør skrive det som skal stå her

Vi håper Rogaland fylkeskommune legger vekt på samlet innspillliste fra kommunene på Haugalandet i videre arbeider med samferdselsutbygging og fylkeskommunens innspill til NTP.

På vegne av Haugaland Vekst regionråd

Jarle Nilsen
Leder av regionrådet

(Event. navn på ordfører i de kommunene som er med.)

BOKN KOMMUNE

Sakspapir

SAKSGANG			
Styre, utval, komite m.m.	Møtedato	Saksnr	Sakshands.
Seniorråd/råd for eldre og funksjonshemma	07.06.2016	027/16	KBU

Saksansv.: Kåre Bua	Arkiv: K2-L12 Objekt:	Arkivsaknr 16/104
---------------------	--------------------------	----------------------

Varsel om oppstart av reguleringsplanarbeid Bakkjen i Bokn kommune

Dokumentliste:

Nr	T	Dok.dato	Avsender/Mottakar	Tittel
1	I	12.05.2016	Cowi v/ Astrid Vea Edvardsen	VS: Varsel om oppstart av reguleringsplanarbeid Bakkjen i Bokn kommune
2	I	18.05.2016	fmromos@fylkesmannen.no,	Uttalelse til planvarsel for hytteområde Bakkjen gnr./bnr. 20/1 m.fl. på Bokn

Aktuelle lover, forskrifter, avtaler m.m.:

Sjå vedlagt varsel til reguleringsplan Bakkjen

RÅDMANNEN SITT FRAMLEGG TIL VEDTAK:

Til grunneiere, naboer og offentlige myndigheter

ADRESSE COWI AS
Rennesøygata 12
5537 Haugesund
Tlf +47 02694
www.cowi.no

DATO 12.05.2016
SIDE 1/2
REF LTT
OPPDRAGSNR A076419

VARSEL OM OPPSTART AV REGULERINGSPLANARBEID Bakkjen, Bokn kommune

Viser til kunngjøring i Haugesunds Avis 13.05.2016 og på Bokn kommunes nettsider:

Oppstart av reguleringsplanarbeid Bakkjen, Bokn kommune

Det varsles med dette at det i henhold til § 12-3 og §12-8 i plan- og bygningsloven startes opp arbeid med utarbeidelse av detaljreguleringsplan for gnr/bnr 20/1 m.fl. på Bakkjen i Bokn kommune. Reguleringsplanen fremstilles som ny plan fordi forrige plan er utarbeidet etter gammelt lovverk.

Hensikten med planarbeidet er å endre eksisterende reguleringsplan "200402 Bakkjen del av Gnr 20 bnr 1 – hyttefelt" i forhold til hvordan fritidseiendommer er fradelt og interne veger er etablert. Videre skal areal langs strandlinjen omreguleres fra felles friområde til offentlig friområde og dermed sikre mulighet for allmenn ferdsel langs sjøen på offentlig turveg. Ettersom strandområde i øst er værutsatt og tidvis uegnet for fortøyning av småbåter vil det bli vurdert å sette av areal til mindre brygge / flytebrygge(r) i sjøareal i den sørvestre delen av planområdet. Det vil bli vurdert å regulere kjøreveg ned til båthavn i øst. Forminneområde 33841 Bakkjen omfattes i begrenset grad av gjeldende reguleringsplan og vil bli lagt inn i planforslaget med sikkerhetssone i hht Kulturminneloven.

Bokn kommune har vurdert at planen ikke vil få vesentlig virkning for miljø og samfunn og det utarbeides derfor ikke planprogram med konsekvensutredning i henhold til § 4-1 og 4-2 i planloven.

Offentlige myndigheter og berørte naboer og grunneiere vil få eget utfyllende varselbrev med mer detaljert planavgrensning. Varsel om oppstart planarbeid er også tilgjengelig på Bokn kommune sine nettsider. www.bokn.kommune.no, under fanen Planar – Oppstart arealplanarbeid.

Eventuelle merknader og innspill til planarbeidet kan sendes til COWI AS, Remmesøygata 12, 5537 HAUGESUND innen 6 uker. Spørsmål vedrørende saken kan rettes til COWI AS v/Lill-Tove Grønflaten på tlf. 976 56 061 eller e-post litt@cowi.com

Som offentlig myndighet, grunneier eller nabo varsles de spesielt med dette brevet i hht varslingskravene i plan- og bygningsloven. Kart som viser planområdet er vedlagt dette brevet.

Eventuelle spørsmål i saken kan rettes til undertegnede. Merknader sendes

COWI AS
Rennesøygata 12
5537 Haugesund

innen 24.06.2016.

Vi vil be om at de som ønsker nærmere informasjon tar kontakt med undertegnede på telefon 976 56 061 eller e-post lt@cowi.com.

Med hilsen
COWI AS

Lill-Tove T. Grønflaten
Lill-Tove Tunland Grønflaten

Vedlegg – kart som viser planområdet

Utskrift fra Norkart AS kartklient



Dato: 09.05.2016

Målestokk: 1:2000



Tegnforklaring

Eiendomsinformasjon

-  Eiendomsgrense u 15 m
-  Eiendomsgrense o 15 m
- Ahr** Gårds- og bruksnummer

BOKN KOMMUNE

Sakspapir

SAKSGANG			
Styre, utval, komite m.m.	Møtedato	Saksnr	Sakshands.
Seniorråd/råd for eldre og funksjonshemma	07.06.2016	028/16	KBU

Saksansv.: Kåre Bua	Arkiv: K2-L12 Objekt:	Arkivsaknr 15/445
---------------------	--------------------------	----------------------

Varsel om oppstart av reguleringsplanarbeid for Områdeplan for Knarholmen Sør - Bokn kommune

Dokumentliste:

Nr	T	Dok.dato	Avsender/Mottakar	Tittel
2	I	11.08.2015	Øystein Tufteland	Innkomne tilbud ved åpning
3	I	13.08.2015	Øystein Tufteland	Vurdering og tilråding
1	I	18.08.2015	Øystein Tufteland	Konkurransesgrunnlag
5	I	19.08.2015	Espedal Tor Geir	2015.08.19 Svar frå Espedal
6	U	19.08.2015	Øystein Tufteland (Oystein@jtas.no)	2015.08.19, melding til Tufteland om val av konsulent
7	I	20.08.2015	Øystein Tufteland	2015.08.20 Melding om kontraktstildeling
8	I	21.08.2015	Øystein Tufteland	2015.08.21, Prosjekttil Areal AS, krav om innsyn
9	I	21.08.2015	Øystein Tufteland	2015.08.21, Norconsult AS, krav om innsyn
10	I	21.08.2015	Øystein Tufteland	2015.08.21, ANKO AS, krav om innsyn
11	I	21.08.2015	Øystein Tufteland	2015.08.21, Rambøll Norge AS, krav om innsyn
12	I	27.08.2015	Rambøll	Klage på meddelelse om kontraktstildeling i konkurranse om områderegulering Knarholmen - Lauplandsvågen.
13	U	28.08.2015	Øystein Tufteland (Oystein@jtas.no)	Klage frå Rambøl oversendt Tufteland.
14	U	28.08.2015	Øystein Tufteland (Oystein@jtas.no)	Klage frå Rambøl - sendt til Tufteland.
15	I	02.09.2015	Øystein Tufteland	2015.09.02, Knarholmen - Lauplandsvågen - klage frå Rambøl - frå Tufteland.

16	U	02.09.2015	Jan Erik Nygaard	2015.09.02, Knarholmen - Lauplandsvågen - klage frå Rambøl - til rådmannen
17	I	03.09.2015	Jan Erik Nygaard	2015.08.03,- Lauplandsvågen - frå Rådmannen , avvis klage frå Rambøl.
18	U	03.09.2015	Øystein Tufteland (Oystein@jtas.no)	2015.09.03: Knarholmen - Lauplandsvågen - til Tufteland - avvis klage frå Rambøl.
19	I	03.09.2015	Øystein Tufteland	2015.09.03 Knarholmen - Lauplandsvågen - Fra tufteland - Rambøl - avvist klage frå Rambøl.
20	I	26.10.2015	Elisabeth Silde	2015.10.19, Møtereferat oppstartmøte 2 Områdereguleringsplaner
21	I	29.10.2015	Omega Areal AS	Avtaledokument - Reguleringsplaner for området Knarholmen og Lauplandsvågen.
22	I	09.11.2015	Elisabeth Silde Omega Areal AS	Varsel om oppstart av reguleringsplanarbeid for Områdeplan for Knarholmen Sør - Bokn kommune
23	I	15.11.2015	Jan G Auestad, fylkeskonservator Seksjon for kulturarv	Bokn kommune - områdeplan for Knarholmen sør -varsel om oppstart. Uttale frå sekjson for kulturarv.
24	I	19.11.2015	Omega v/ Elisabeth Silde	RE: Eigarar og naboar Sandvika - Lauplandsvågen
25	I	23.11.2015	Anne Johanne Kråkenes NVE	Innspill til varsel om oppstart av områdeplan for Kanrholmen Sør - Bokn kommune
26	I	25.11.2015	Morten Sageidet	Uttalelse til varsel om oppstart av områdeplan for Knarholmen Sør, Bokn
27	I	03.12.2015	Fiskarlaget Vest	Kopi av brev til Fiskeridirektoratet region Sør vedr. Bokn, Knarholmen Sør - områdeplan.
28	I	08.12.2015	Region Vest, Ivar Thorkildsen Statens vegvesen	Uttale til varsel om oppstart av reguleringsplanarbeid for Knarholmen Sør - Bokn kommune
29	I	08.12.2015	Knut Stenevik Kystverket Vest	Uttale til varsel om oppstart av reguleringsplanarbeid - Områdeplan Knarholmen Sør - Bokn kommune - Rogaland Fylke
30	I	14.12.2015	Anne Brit Fjermedal Fiskeridirektoratet	Varsel om oppstart av reguleringsplanarbeid for Områdeplan for Knarholmen Sør
31	I	17.12.2015	Elisabeth Silde	Uttalelser til oppstartvarsel for områdeplan Knarholmen Sør
32	I	17.12.2015	Elisabeth Silde	Uttalelser til oppstartvarsel for områdeplan Knarholmen Sør - NVE glemte i første sending
33	I	17.12.2015	Fylkesrådmannen i Rogaland	SVAR - BOKN KOMMUNE - OMRÅDEPLAN FOR KNARHOLMEN SØR - VARSEL OM OPPSTART

34	I	17.12.2015	Fylkesrådmannen i Rogaland	BOKN KOMMUNE - Områdeplan for Knarholmen Sør - varsel om oppstart.
35	I	02.02.2016	Gro Kyvik	2016.02.05 - møte vegvesen - samordning av planar i området
4	U	04.02.2016	Espedal Tor Geir (tor.geir.espedal@vegvesen.no)	Oversending til Espedal
36	I	08.03.2016	Per Anda Fylkesrådmann	Svar - Bokn Kommune - Områdeplan for Knarholmen sør - varsel om oppstart

Aktuelle lover, forskrifter, avtaler m.m.:

Sjå vedlagt varsel om regulering.

RÅDMANNEN SITT FRAMLEGG TIL VEDTAK:

Postmottak

Fra: Elisabeth Silde <ElisabethS@omega.no>
Sendt: 10. november 2015 14:04
Til: Fylkesmannen i Rogaland; Haugaland Kraft; Mattilsynet DK Haugalandet; NVE region Sør; Rogaland Fylkeskommune Rogaland; Statens vegvesen Region Vest; post@him.as; Friluftsrådet Vest Vest; Postmottak; post@kystverket.no; postmottak@fiskeridir.no
Emne: Varsel om oppstart av reguleringsplanarbeid for Områdeplan for Knarholmen Sør - Bokn kommune
Vedlegg: Varsling - off.pdf; Varslingskart Knarholmen A4-091115.pdf

Se vedlagt oppstartvarsel for reguleringsplanarbeid i Bokn kommune.

Med vennlig hilsen
Omega Areal AS
Elisabeth Silde
Mob 977 40 808/975 40 000

BOKN KOMMUNE					
Sak:	15/445-22	J.nr 15/3190			
Saksansv.:	KBV	Saksbeh.:	KBV	U.Off \$:	✓
Arkivkode:	L12	J. dato:	10.11.15		

Dato: 10.11.2015
Vår ref.: B55044

Offentlige organ, organisasjoner, andre
interesserte

Varsel om oppstart av områdeplan for Knarholmen Sør i Bokn kommune

I samsvar med § 12-8 i Plan og bygningsloven, vil vi med dette informere om at Omega Areal AS på vegne av Bokn kommune skal utarbeide forslag til områdereguleringsplan for næringsområde med massedeponi ved Knarholmen Sør. Planområdet går frem av vedlagte kart. Varsel om oppstart er lagt ut på hjemmesiden til Bokn kommune og Omega Areal.

Området er i arealdelen til kommuneplanen satt av til fremtidig og nåværende næringsområde og havneområde. Formålet med planarbeidet er å legge til rette for deponering av masser fra Rogfast, og tilrettelegging for nytt næringsareal innenfor området med tilhørende anlegg. Vegtilkomst er tenkt fra eksisterende veg til næringsområde i nord.

Området er av Bokn kommune vurdert til å ikke utløse krav om konsekvensutredning (KU), da en vurderer at formål med næringsutvikling og havneområde er i samsvar med nylig vedtatt kommuneplan, og at dette også omfatter infrastruktur og andre tiltak som fremmer arealet til næringsformål. Planen er derfor vurdert til å være i samsvar med intensjonene i kommuneplanen og konsekvensvurderingene som er gjort i dette arbeidet.

For nærmere informasjon kan du kontakte Omega Areal as, tlf 975 40 000.

Eventuelle innspill til oppstart av planarbeidet kan sendes til
Omega Areal AS, Kvassanesvegen 4, 5582 Ølensvåg eller areal@omega.no - innen 11.12.2015.

Etter at meldingsfristen er ute vil selve planforslaget bli utarbeidet i samarbeid med kommunen og andre interessenter. Etter første gangs behandling blir planen lagt ut til offentlig ettersyn. Det vil da være mulighet for å komme med eventuelle merknader og innsigelse mot planforslaget før endelig behandling/godkjenning av planen.

Med vennlig hilsen

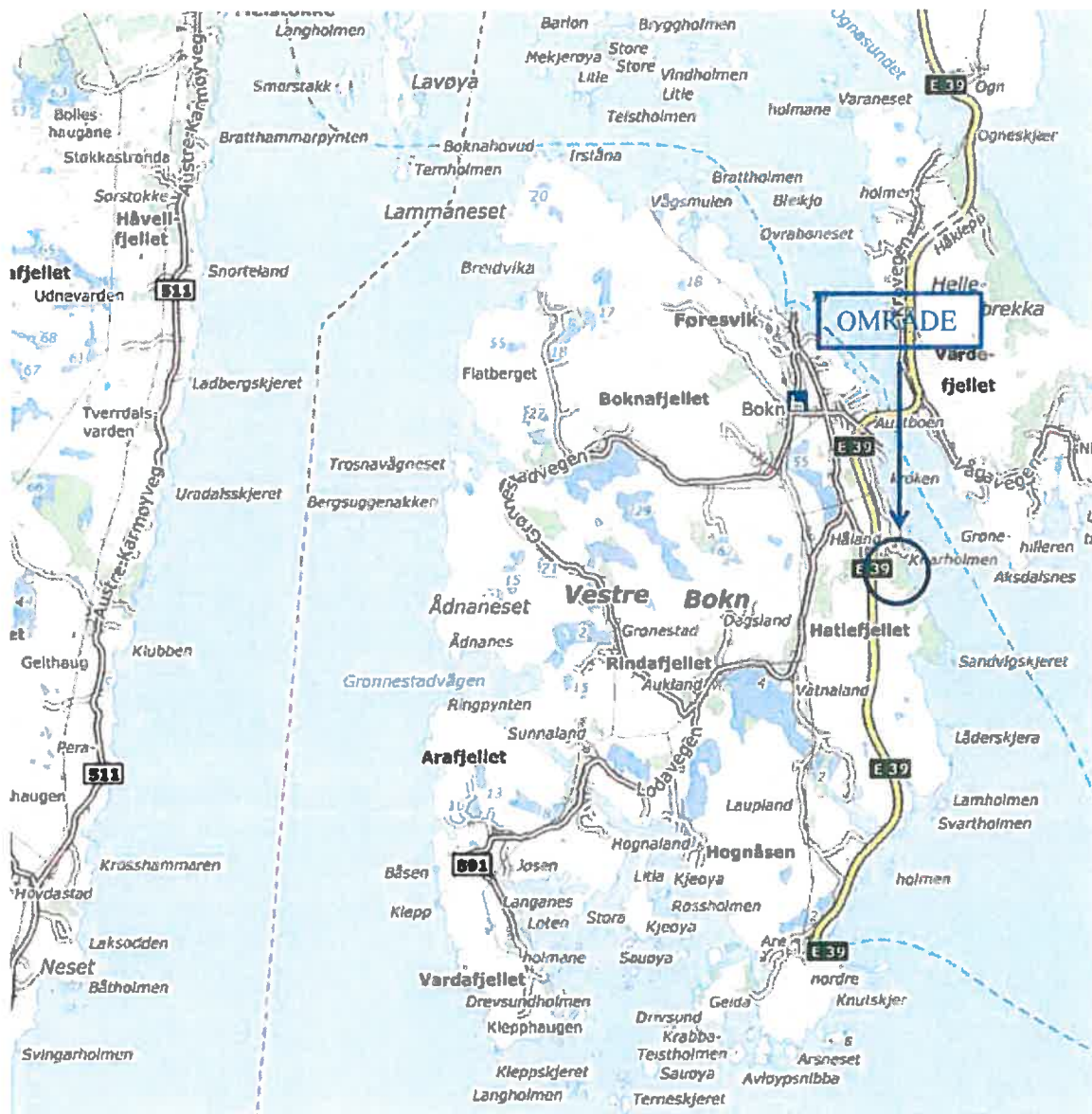
Omega Areal as
v/ Elisabeth Silde

Stor nok til å levere,
liten nok til å bry seg

Kvassanesvegen 4
5582 Ølensvåg

Telefon 97 54 00 00
Epost: areal@omega.no

Internett areal.omega.no
Org Nr 986 930 264



Oversiktskart

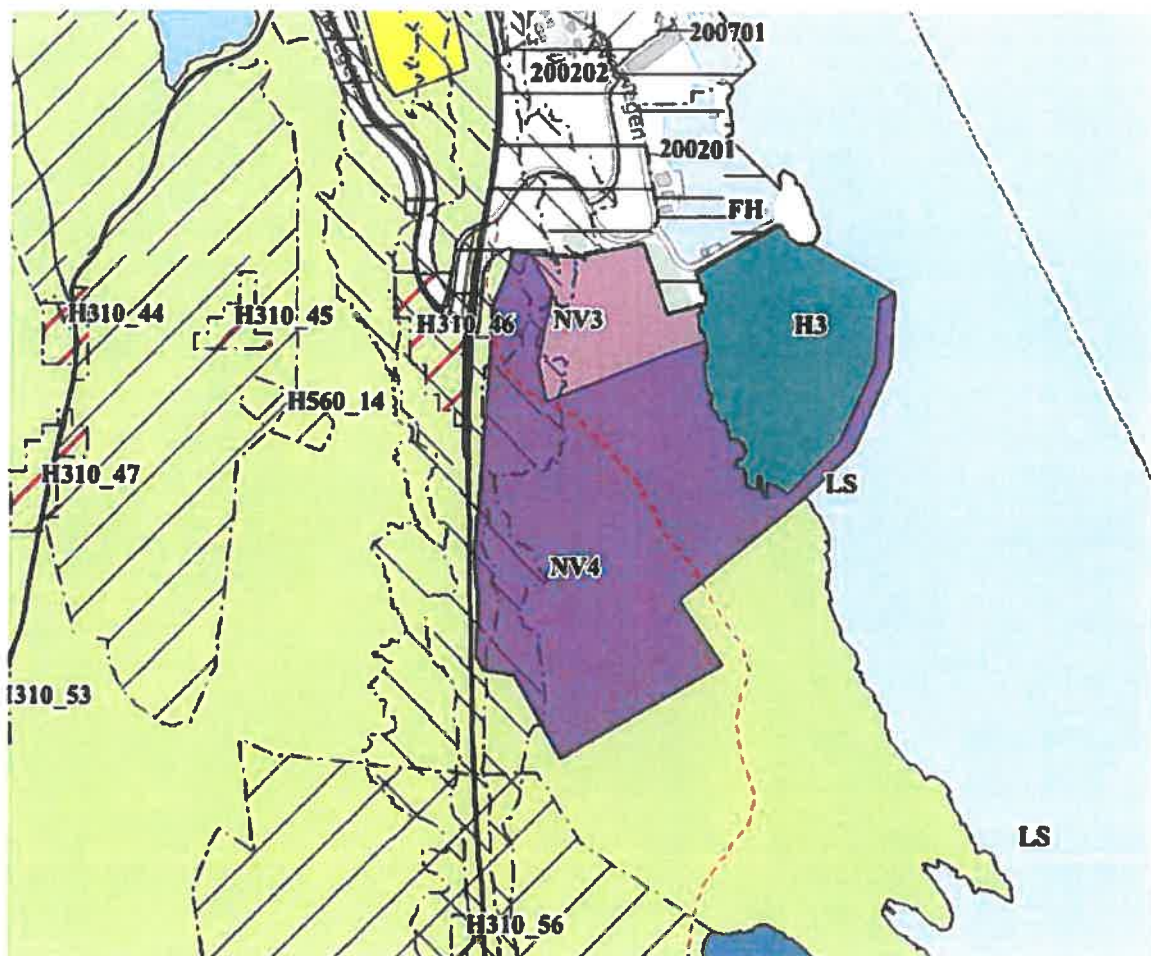
Kilde:fonnakart.no

Stor nok til å levere,
liten nok til å bry seg

Kvassanesvegen 4
5582 Ølensvåg

Telefon 97 54 00 00
Epost areal@omega.no

Internetl areal.omega.no
Org Nr 986 930 264



Utsnitt fra gjeldende kommuneplan

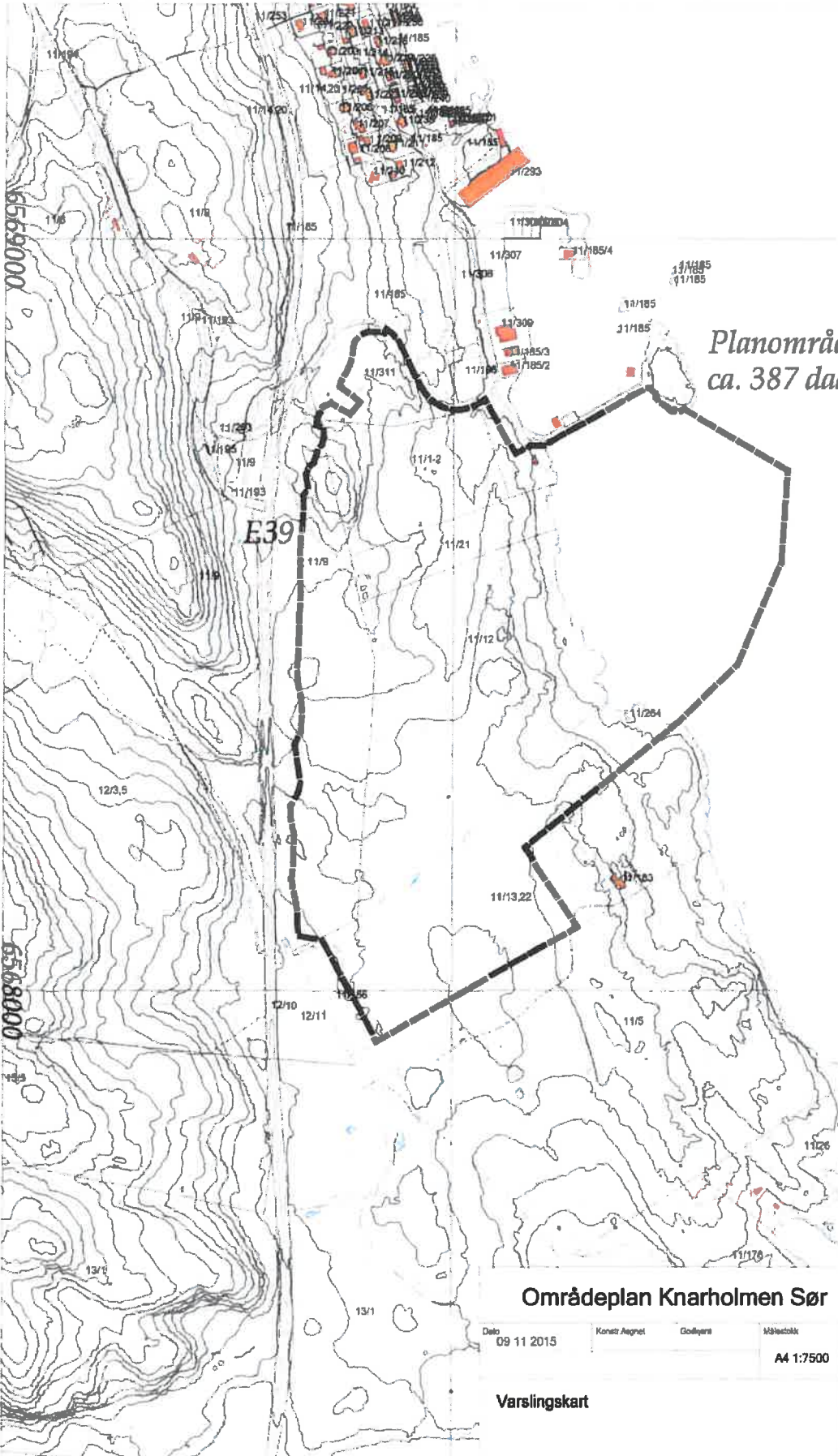
Kilde: fonnakart.no

Stor nok til å levere,
liten nok til å bry seg

Kvassanesvegen 4
5582 Ølensvåg

Telefon 97 54 00 00
Epost areal@omega.no

Internett areal.omega.no
Org Nr 986 930 264



Planområde
ca. 387 daa

E39

Områdeplan Knarholmen Sør

Dato: 09 11 2015 Konstr: Aegnet Godkjert: Målestokk:

A4 1:7500



Erstatning for Erstatet av

Varslingskart

901

29800

Høydenr:

Beregning

BOKN KOMMUNE

Sakspapir

SAKSGANG			
Styre, utval, komite m.m.	Møtedato	Saksnr	Sakshands.
Seniorråd/råd for eldre og funksjonshemma	07.06.2016	029/16	KBU

Saksansv.: Kåre Bua	Arkiv: K2-L12	Arkivsaknr
	Objekt:	14/565

REGULERINGSPLAN KRO

Dokumentliste:

Nr	T	Dok.dato	Avsender/Mottakar	Tittel
1	I	30.10.2014	Hans J. Rasmussen a.s	Oppstartmøte regulering for Olav G. Larsen m/fl.
2	U	12.11.2014	Fylkesmannen i Rogaland	Førespurnad om avklaring av antal bustader
3	I	12.11.2014	Fylkesmannen i Rogaland	Avklaring av antal bustader
4	U	12.11.2014	Grunneigarar,	Brev ti grunneigarar
5	N	12.11.2014		Notat fra oppstartmøte 2014.11.12
6	I	13.11.2014	Reidar Bjelland	Krovågen - referat fra oppstartmøte
7	I	01.02.2015	Hans J. Rasmussen AS	Oppstart av reguleringsplan for del av Kro i Bokn kommune - til seniorrådet og barn- og unges representant.
8	I	06.02.2015	Fylkesrådmannen i Rogaland	Uttale frå seksjon kulturarv. Behov for synfaring.
9	I	20.02.2015	anette.jacobsen.mokleiv@fylkesmannen.no,	Fråsegn til varsel om start av planarbeid for bustader og naust m.m.Kro i Krovågen, Austre Bokn
10	I	25.02.2015	Ingrid Saltvedt	VS: Merknad til oppstart av reguleringsarbeid
12	I	25.02.2015	Torill Staalesen	Innspill til oppstart regulering Kro, Torill Staalesen
13	I	27.02.2015	Fiskeridirektoratet	Bokn kommune Rogaland - Oppstart av reguleringsarbeid for del av Kro gnr2 og gnr3 - Innspill fra Fiskeridirektoratet region sør
14	I	22.05.2015	Fylkesrådmannen i Rogaland	Bokn kommune - gbn.2, bnr.3 - Reguleringsplan for Krovågen Austre Bokn - Behov for kulturhistorisk

15	I	03.07.2015	Fylkesrådmannen i Rogaland	registrering Bokn kommune - GNR.2, BNR.3 - Reguleringsplan for Krovågen, Austre Bokn - Behov for kulturhistorisk registrering.
16	I	29.09.2015	Reidar Bjelland	Reg.forslag for Krovågen.
17	I	19.01.2016	Reidar Bjelland	Reguleringsplan Krovågen - forslag
18	I	25.01.2016	Reidar Bjelland	Regulering Krovågen, planendring
20	I	17.02.2016	Reidar Bjelland	Reguleringsplan m.v. Krovågen, Bokn kommune.
21	I	16.03.2016	Reidar Bjelland	Datert reg.plan med bestemmelser.
22	U	13.04.2016	Haugesunds Avis	Reguleringsplan for Krovågen Austre Bokn - 1.gongs handsaming
23	U	13.04.2016	Naboar og grunneigarar etter adresseliste	Høyring av framlegg til reguleringsplan for Krovågen Austre Bokn - 1. gongs handsaming
24	U	15.04.2016	Rogaland fylkeskommune; Fylkesmannen i Rogaland; Fiskeridirektoratet; Kystverket Vest; Haugaland Kraft; Statens vegvesen Region Vest; Telenor Servicesenter for nettutbygging; Mattilsynet - distriktkontor for Haugalandet; Kolumbus; Tysvær kommune - landbrukskontoret; Friluftsrådet vest; Stavanger Maritime Museum; HIM; Rådet for eldre og funksjonshemma; Karmsund Havn	Høyring av framlegg til reguleringsplan for Krovågen Austre Bokn - 1. gongs handsaming
25	U	19.04.2016	Bjørn Løvland	Fakturagrunnlag
26	I	17.05.2016	Torill og Eiliv Staalesen	Anmerkning til fremlagt reguleringsplan for Krovågen - 1. gongs handsaming
27	I	17.05.2016	Jorunn og Gunnar Hauso	Anmerkning til fremlagt reguleringsplan
28	U	18.05.2016	Bjørn Løvland	Skanna dokument
29	I	22.05.2016	Ivar Thorkildsen Statens vegvesen	Uttale til framlegg til reguleringsplan for del av Krovågen - Austre Bokn 1. gongs handsaming fra Statens vegvesen
30	I	22.05.2016	Morten Sageidet Fylkesmannen i Rogaland	Fråsegn til reguleringsplan for bustader og naust på gnr/bnr: 2/5 i Krovågen, Austre Bokn m/ strand
31	I	24.05.2016	Anne Britt Ottøy Kystverket	Uttale til forslag til reguleringsplan -

			Vest	Krovågen - Austre Bokn - Bokn kommune - Rogaland Fylke
32	U	30.05.2016	Bente H. Bergstøl Norvalls	SV: Utsatt frist på uttale
33	I	31.05.2016	Sten Olav Larsen	Merknad til omreguleringsplan i Krovågen
34	I	31.05.2016	Hilde H. Hovland Fiskeridirektoratet	16/37792 - Høyring av framlegg til reguleringsplan for Krovågen Austre Bokn - Innspill fra Fiskedirektoratet region Sør
35	I	31.05.2016	Fylkesrådmannen kulturavd. Kate I Jellestad Syvertsen	Høyring av framlegg - 1. gongs handsaming. Administrativ innsigelse - manglende arkeologiske registreringer

Aktuelle lover, forskrifter, avtaler m.m.:

Plan- og bygningslova

Kommuneplanen sin arealdel

RÅDMANNEN SITT FRAMLEGG TIL VEDTAK:

Med heimel i plan- og bygningslova § 12-10 vert framlegg til reguleringsplan for Krovågen Austre Bokn med kart dagsett 17.02.2016 og føresegner dagsett 17.02.2016 sendt på høyring og lagt ut til offentleg ettersyn i minst 6 veker.

06.04.2016 FORVALTNINGSSTYRE

FV-011/16 VEDTAK:

Rådmannen sitt framlegg blei vedtatt samrøystes.

Kva saka gjeld:

Plan for detaljregulering for Krovågen Austre Bokn vert fremja til 1. gongs handsaming.

Bakgrunn for saka:

Planarbeidet er starta opp etter initiativ frå de 3 største eigarane innen planområde.

Formålet er å kunne utnytte og sikre areala til bustad og småbåthamn i samsvar med kommuneplanen sin intensjon og eksisterande bruk.

Initiativtakarane er aktive innan jordbruk og hestesenter. Krovågen har ikkje stor jordbruksmessig verdi, men initiativtakaren har ønskjer om å etablere et lite og positivt bumiljø kombinert med hestesenter og sjøaktiviteter.

I tillegg er det regulert og sikra areal til friluftstiltak/badeplass.

Vidare er det i planarbeidet føreteke kartlegging og sikring av kulturhistoriske verdiar.

Tidlegare kommunal handsaming

Kommuneplanen legg opp til at det kan byggast 5 bustader innafor planområdet. Før utbygging kan godkjennast, er det sett krav til utarbeiding av reguleringsplan. I dialog med fylkesmannen er det avklara at avgrensinga på 5 bustader slik det går fram av føresegnene til kommuneplanen, ikkje er absolutt, og kan vurderast nærare knytt til utarbeiding av reguleringsplanen.

I Reguleringsplanen legg opp til utbygging av tilsaman 12 einebustader, 7 nye naust, småbåthamn med molo, tilkomstveg og parkering

Arbeidet med planframlegget

Konsulenten er nå ferdig med arbeidet sitt, og planen vert derfor fremja for 1. gongs handsaming med framlegg om at den vert lagt ut til offentleg ettersyn i samsvar med krava i plan- og bygningslova.

Bokn kommune har vurdert og konkludert med at planforslaget ikkje vil utløyse krav om konsekvensutgreiing, då reguleringsarbeidet er i samsvar med føremålet i kommuneplanen

Det er gjennomført ein ROS- analyse som ein del av planarbeidet.

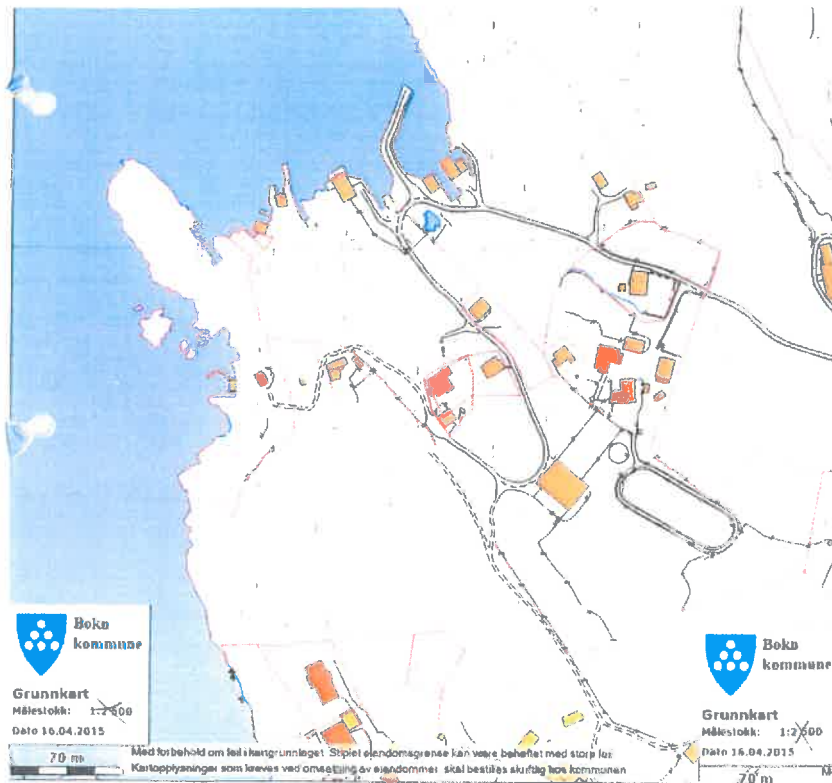
I ROS- analysen er ulike tema skildra i samsvar med Bokn kommune sine akseptkriterium, og det er utgreidd ulike mogelege førebyggjande tiltak til potensielle uønskte hendingar.

Det er ikkje avdekka tilhøve som tilseier at området ikkje bør byggas ut.

Konsulenten presiserer likevel at ein kan aldri gje garantiar mot uønskte hendingar, men ved å ta høgde for dei tilhøva som er avdekka og innarbeide føreslått tiltak ved vidare planlegging og prosjektering, kan faren for uønskte hendingar verta redusert.

Når det gjeld tilhøvet til naturmangfaldslova, viser konsulenten til at det er innanfor planområdet ikkje er registrert areal som er viktige med tanke på naturmangfaldet. Det er ikkje gjort nærare greie for kva kjelder som er nytta for denne vurderinga.

Planomtale



Planområdet ligg i Krovågen, nord på vestsida av Austre Bokn, og utgjør i alt ca. 43 da, på land og i sjø.

Området skrånar mot nordvest (sjøen) med 2 markerte fjellryggar i vestre del. Mot aust skrånar området forholdsvis bratt oppover mot kote 25.

I vågen går et nes utover mot nordvest og ein molo innerst i vågen som delvis skjermar for åpen sjø.

Område ved sjøen (naust og båtliv samt badeplass) har stor verdi for friluftslivet Sentralt i planområdet er regulert ei friluftssone som kan nyttas til atkomst m.v.

Det er i alt ca. 200 m strandlinje innen naustområdene. I tillegg er det en molo på ca. 60 m lengde.

Mot vest er strandlinja (ca. 200 m) vist regulert til friluftsføremål/badeplass.

Innafor område er det i dag fylgjande bygningar:

- 2 eldre bolighus/våningshus
- 6 naust

Av planskildringa frå konsulenten går fylgjande fram når det gjeld innhaldet i planframlegget:

Energianlegg.

Areal avsett til framtidig trafostasjon for Haugaland kraft.

Vann og avløpsanlegg.

Areal avsett til evt. naudsynt pumpeanlegg/slamavskiljar.

Småbåtanlegg i sjø.

Areal er avsett til fortøyning og småbåttrafikk til og frå kai/brygge. Det må ikkje etableras noko i sjøområdet som er til vesentlig hinder for manøvrering av småbåttrafikken .

Naust.

Gjeld eksisterande og framtidige naust og nausttomter.

Parkeringsplass.

Det er regulert felles parkeringsplass berekna for eigarane av naust/nausttomter og båtplassane.

Innan planområdet er det 6 eksisterande og planlagt 7 nye naust. På felles parkeringsplass er det avsett plass til 12 parkeringsplasser. Det er vidare muligheit for å opparbeide ca 5 parkeringsplasser i regulert naustområde. Parkeringsplasser for båtplassane kan også opparbeidas i område innanfor en radius på 200 m, f.eks. på gnr.3, bnr. 1 ved ridesenteret.

Brygger, molo

Omfattar eksisterande og framtidige brygger og molo.

Brygger skal ha ei utforming og storleik som gjer at dei ikkje dominerer i landskapet og at ålmenta kan gå langs bryggelina utan hindringer.

Brygger skal ikkje oppførast lenger ut en føremåls grensa vist på plankartet. Brygger kan oppførast i naturstein eller være kledd med tre. Det skal søkjast etter fellesløysningar og visuelt like løysningar.

Naustområde 1 er spesielt utsett for nordvestlig vind og sjø. Konsulenten har derfor funnet det føremålstenleg å etablere ein molo for å skjerme innanfor liggande kai og naustområde.

Bygging av brygger, moloar og andre innretningar i sjø skal søkjast om, og handsamast av kommunen og hamnemyndighetene.

Barn og unges interesser.

Aktivitetar med fiske og båtliv er attraktivt for barn og unge. Det er også avsett ein felles leikeplass sentralt i området, ca 60 m² pr bustad. Kommuneplanen sitt krav er min. 50 m² pr bustad.

Grøntstruktur

Friområde er avsett sentralt i planen mellom naust/strandlina og bustadane. Denne sonen kan nyttast som tilkomst til naust, badeplass og øvrige friluftsområde.

Trafikkløysing og trafikktryggleik.

Eksisterande kommunal veg vert føresett nytta. Vidare er vist ny felles veg til bustadområda..

Fellesvegane er føresett haldne ved like av bebuarane som nyttar desse.

Det er medtekne i føresegnene at kryssløysninga med Fv 898 må avklarast med Vegvesenet før utbygging kan skje. Konsulentten gjer merksam på at avkjørsla er ligg i siste del av fylkesvegen med tilhøyrande minimal trafikkbelastning. Fv 898 er i dag godt dekkast med møteplasser og einsskilte stader utvida vegbreidde til 2 kjøretøysbreidder. Vegen har liten trafikk og planlagt utbygging vil heller ikkje medføre noen trafikkauke som tilseier at Fv 898 må rustast opp. Skuleborna i området får busstransport til/frå skulen.

Støy.

Vegane i planområde har låg trafikkttleik og fart og dermed minimal støy.

Miljø, forureining og radon.

Avlaupsvatnet vil bli leia ut i sjøen til djupare vassmassar.

Auka biltrafikk vil føre til auka luftforureining, men dette heilt marginalt.

Nye bustader vil bli bygd med radonsperre.

Depo overskotsmasser.

I området er det minimalt med jord- og lausmassar over fjell, overskotsmassane vil i all hovudsak være sprengte steinmassar.

Steinmassane vil bli nytta i vegfyllingar og regulert molo. Før utfylling i sjø (molo) må alle formaliteter og godkjenningar liggja føre.

Universell utforming.

Alle bygg og uteoppfallsareal skal opparbeidas i h.t. krav om universell utforming i den grad dette er praktisk mogeleg.

Kulturminne.

Før utbygging kan skje skal planområdet være undersøkt for evt. kulturminner.

Innan område er 3 bygg vernet.

Tekniske anlegg.

Nye bygg i området vil bli knytt til offentlig vassanlegg og privat utsleppsanlegg for kloakk til sjø

Overvatn skal føras til sjø med neddykka leidning.

Område vil bli knytt til Haugaland Kraft sitt straumnett.

Avfall blir av kvar husstand sortert i avfallsdunkar og henta av HIM etter gjeldande regler.

Det vert elles vist til den fullstendige planskilddringa og reguleringsføresegnene som ligg som vedlegg til saka.

Innspel etter varsel om oppstart

Planarbeidet er varslet i tråd med PBL § 12.8. Naboar og høyringsinstansar blei direkte varslet med brev den 22. ja. 2015 og arbeidet blei kunngjort i Haugesunds Avis. Frist for å komme med merknader var sett til 27. febr. 2015

I høyringsrunden knytt til varsel om oppstart av reguleringsplanarbeidet, kom det inn 10 innspel/merknader som er referert i kortform nedanfor, med konsulentens sine kommentarar:

1 Fylkesrådmannen i Rogaland.

Fra fylkesrådmannen har vi mottatt totalt 5 merknader, 4 fra kulturavdelingen og 1 fra regionplanavdelingen.

Merknad 1A, datert 06.02.15 fra kulturavd.:

Kulturavdelingen ønsker en befaring av område for å avgjøre om det er potensial for ikke registrerte automatisk freda kulturminner.:

Kommentar:

Befaring av område er utført og ny uttale gitt nedenfor.

Merknad 1B, datert 10.02.15 fra regionalavd.:

Henviser til kommuneplanen og eksisterende reg.plan 200501 som forutsettes medtatt i planforslaget. Videre sier kommuneplanen maks 5 boliger innenfor området.

Kommentar:

Initiativtakerne har, ut fra mottatte merknader og signal fra flere eiere innen eksisterende plan, funnet det fornuftig å ikke medta plan. Dette vil utvilsomt kun medføre ekstra «støy» og unødvendige konflikter.

Når det gjeld punktet 5 boliger i kommuneplanen så er dette i omsøkt plan økt til totalt 12 –knfr. plan. Dette har vist seg å være nødvendig i første rekke grunnet økonomi og gjeldende offentlig krav til infrastruktur.

Dette punkt har imidlertid vært oppe til diskusjon tidligere, med kommune og Fylkesmann, som ikke har merknader til at dette blir endret som omsøkt – knfr. vedlegg 3 som viser korrespondanse mellom kommunens og Fylkesmannens administrasjon.

Merknad 1C, datert 20.02.15 fra miljøvern avd.

Forutsetter at plan og utbygging skjer etter kommuneplanens rammer.

Kommentar:

Tas stort sett til følge.

Merknad 1D, datert 25.02.15 fra kulturavd.:

Det henvises til 4 SEFRAK-bygg i område - 2 sjøhus (verneklasse A og B), 1 våningshus og 1 driftsbygning som er registret.

Fylkeskommunen ber om at disse vurderes og evt. sikres gjennom generelle bestemmelser eller regulering til hensynssone C m/bestemmelser.

Kommentar:

De 2 sjøhusene og våningshuset er sikret i reguleringsplanen m/tilhørende bestemmelser.

Driftsbygningen faller utenfor planområde og er ikke medtatt.

Merknad 1E, datert 19.05.15 fra seksjon for kulturarv:

Etter en befaring i området og med utgangspunkt i kartet vedlagt oppstartsvarslet har fylkeskommunen funnet det nødvendig med kulturhistoriske registreringer innenfor deler av området. Videre er det vedlagt kostnadsoverslag for registreringene.

Kommentar:

Tiltakshaverne ønsker ikke igangsatt denne kostnadskrevende prosessen før planens omfang og utnyttelse er behandlet i Bokn kommune og evt. nye endringer er gjort.

Merknad 1F, datert 01.07.15 fra seksjon for kulturarv:

Fylkeskommunen har i dette skriv redusert kostnadsoverslaget noe på grunnlag av endret oversiktskart fra tiltakshaverne.

Kommentar:

Viser til kommentarer under merknad 4.

2. Fiskeridirektoratet region sør.

Viser til kommuneplanens bestemmelser og påpeker spesielt kailinjen hvor terrenginngrep, kaier og brygger ikke blir utført slik at de er til hinder for allmenn ferdsel. Videre må ikke disse legges beslag på hele strandsonen.

Kommentar:

Dette er hensyntatt i planforslaget.

3. Fiskarlaget vest.

Fiskarlaget nevner at det er registrert gyteområde for torsk i området samt passivt redskap. Videre gir dei uttrykk for en del generelle fiskeriretta problem tilknyttet et utbyggingsområde.

Kommentar:

Vi kan ikke se at omsøkt planforslag vil gi fiskeriretta virksomhet nevneverdige problem, tiltak vil heller ikke utføres lenger ut i sjøområdet enn det som fremstår i dag.

4. Kystverket.

Ønsker planforslaget oversendt til uttale når dette foreligger.

Kommentar:

Tas til følge.

5. Haugaland Kraft.

Kan være aktuelt med en ny nettstasjon i området.

Kommentar:

Er avsatt et område til evt. stasjon ved regulert parkeringsplass

6. Statens vegvesen.

Påpeker at spredt boligutbygging, som denne planen legg opp til, er i strid med statlige planretningslinjer for Samordna areal-og transportplanlegging. Videre må trafikksikkerheten ivaretas for alle trafikkantgrupper.

Videre påpekes det at krysset med FV 898 vurderes ut fra gjeldende plankrav samt FV 898 videre mot krysset til E39.

Kommentar:

Kommuneplanen har som kjent gjennomgått en omfattende politisk behandlingsprosess som har fastlagt at det kan bygges boliger i Krovågen, så denne diskusjonen er avklart.

Planområde er ikke trukket opp til Fv 898 da en vurderer eksisterende kommunal veg

som tilfredsstillende slik den er utformet i dag. Det er imidlertid medtatt i bestemmelsene at kryssløsningen med Fv 898 må avklares med Vegvesenet før utbygging kan skje. Det gjøres imidlertid oppmerksom på at avkjørselen er beliggende i siste del av fylkesvegen med tilhørende minimal trafikkbelastning.

Fv 898 er i dag godt dekket med møteplasser og stedvis utvidet vegbredde til 2 kjøretøysbredder. Veggen har liten trafikk og planlagt utbygging vil heller ikke medføre noen trafikkøkning som tilsier at Fv 898 må opprustes. Skolebarna i område får busstransport til/fra skolen.

Merknadene stort sett tatt til følge.

7. Karsten Øvrebø, eier av gnr.3, bnr. 2.

Ønsker at eiendommen tas ut av planen.

Kommentar:

Dette gjelder en sjøhuseiendom som ligger sentralt i naustområdet. Vi finner det unaturlig å ikke ta dette med i planområdet.

Merknaden er ikke hensyntatt.

8. Gro Jorunn Saltvedt – gnr. 3, bnr. 22.

Ønsker å beholde fri sikt mot nord ved å fjerne byggeområdet betegnet B1.

Kommentar

Fritidsboligen har fortsatt god utsikt selv om et bygg mot nord kan ta noe av dagens frisikt.

Merknaden tas ikke til følge.

9. Einar Våge v/siv.ark. Kåre Frøland, gnr. 2, bnr. 3.

Reagerer på tilkomstvegen til område som krysser Våges eiendom/våningshus.

Etterlyser bl.a. nærmere opplysninger vedr. inngrep, infrastruktur og evt. andre konsekvenser.

Videre henvises til en sak fra 2008 hvor Våge har søkt om godkjenning av et hytte-/naustområde med tilhørende molo og kaianlegg «utenfor» omsøkt plan. Denne søknad ble imidlertid avslått. Forstår det slik at Våge nå ønsker at denne plan inntas i omsøkt plan.

Kommentar:

Planområde stopper nå ved Våges eiendom og berører ikke denne eiendom.

Våges plan fra 2008 inngår ikke i gjeldende kommuneplan og tas ikke til følge.

10. Torill E. Staalesen, gnr. 3, bnr. 48.

Ønsker kort og godt ikke bebyggelse på gnr.3, bnr.1.

Kommentar:

Bebyggelsen er i omsøkt planforslag beliggende langt fra Staalesens fritidsbolig og er overensstemmende med kommuneplanen.

Merknaden tas ikke til følge.

Konklusjon

Planframlegget ser i all hovudsak å vere i samsvar med kommuneplanen når det gjeld den arealbruken planen legg opp til.

Det er tidlegare avklara med fylkesmannen at grensa på 5 bustader som føresegnene til kommuneplanen sin arealdel set, ikkje er absolutt, og at endeleg tal på bustader må vurderast i tilknytning til dette reguleringsplanarbeidet.

Talet på 12 bustader som det vert lagt opp til i planframlegget, synes naturleg ut frå storleiken på arealet og tilhøva elles.

Når det gjeld kravet om at den tidlegare godkjente reguleringsplanen sentralt i området skal tas inn i dette nye planframlegget, har initiativtakarane til planen argumentert for at dette vil komplisere planarbeidet.

Slik kravet er formulert i føresegnene til kommuneplanen, kan ikkje dette oppfattast som at det skal lagast ny plan for dette området, men berre ei rein innteikning av den tidlegare vedtekne planen i den nye planen.

Dette må kunne gjerast når de føreliggande planframlegget evt er stadfesta.

Det er elles ei mindre overlapping av dei to planane i den vestre luten.

Rådmannen rår til at planframlegget vert sendt på høyring og lagt ut til offentleg ettersyn i samsvar med krava i plan- og bygningslova.



Rådet for eldre og funksjonshemma

Vår ref.:
14/565-24/K2-L12//BJL

Dykkar ref.:

Dato:
15.04.2016

Høyring av framlegg til reguleringsplan for Krovågen Austre Bokn - 1. gongs handsaming

Forvaltningsstyret i Bokn kommune har i møte 06.04.2016 handsama framlegg til reguleringsplan for Krovågen Austre Bokn, og gjort fylgjande vedtak:

Med heimel i plan- og bygningslova § 12-10 vert framlegg til reguleringsplan for Krovågen Austre Bokn med kart dagsett 17.02.2016 og føresegner dagsett 17.02.2016 sendt på høyring og lagt ut til offentleg ettersyn i minst 6 veker.

Planframlegget viser område for bustader- og naustbygg, småbåthamn, m.v.

Kopi av saksframlegget, planskildring, plankart og framlegg til reguleringsføresegner vert lagt ved.

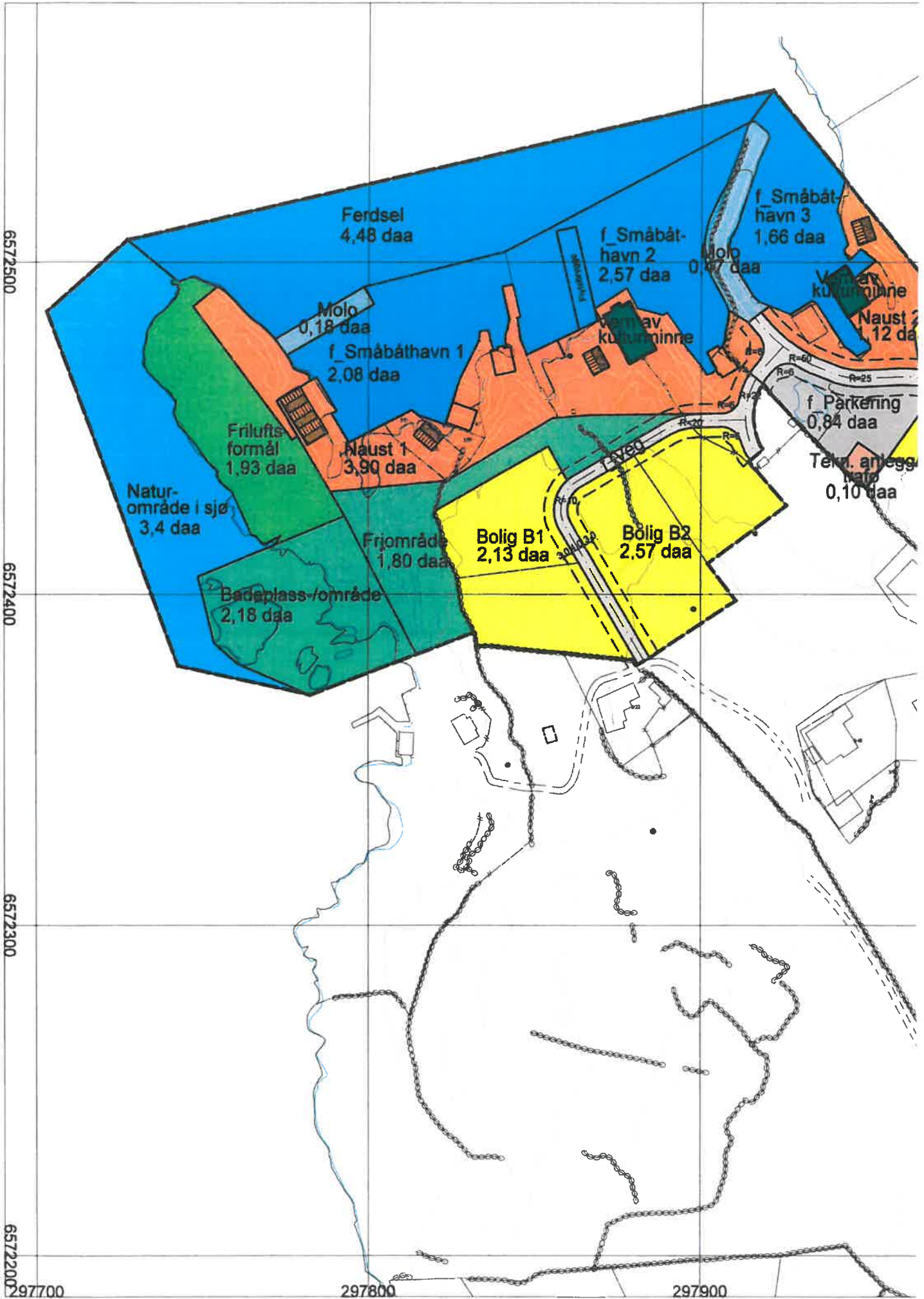
Plandokumenta kan sjåast i servicetorget på Boknatun, eller lastast ned frå kommunen sine heimesider www.bokn.kommune.no.

Eventuelle merknader til framlegget må sendast til:

Bokn kommune, 5561 Bokn
Eller e-post: post@bokn.kommune.no
innan 01.06.2016

Med helsing

Kåre Bua
Teknisk sjef



Planbestemmelser

KROVÅGEN, BOKN KOMMUNE.

Arkivsak:

Arkivkode: PLANR

Sakstittel: PLAN - DETALJREGULERINGSPLAN FOR
KROVÅGEN, BOKN KOMMUNE.

§ 1. Disse reguleringsbestemmelser gjelder for det område som på kartet er vist med reguleringsgrense.

§ 2. Området reguleres til følgende formål:

I. Fellesbestemmelser.

II. Bebyggelse og anlegg

- a. Boligbebyggelse
- b. Naustbebyggelse
- c. Lekeplass

III. Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

- a. Veg
- b. Parkering
- c. Kai, molo og flytebrygge

IV. Grøntstruktur

- a. Friområde
- b. Badeplass

V. Landbruks- natur og friluftsområde.

- a. Friluftsmål

VI. Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsoner

- a. Ferdsel
- b. Småbåthavn
- c. Friluftsområde
- d. Badeområde

VII. Fareområder

- a. Faresone – høyspenningsanlegg

VIII. Hensynssoner

- a. Sikringsone – frisikt
- b. Kommunaltekniske anlegg
- c. Bevaring eldre våningshus/naust – H570

IX. Rekkefølgebestemmelser

I. Fellesbestemmelser.

- § 3. Det kan være fornminner i området. Dersom det i forbindelse med gravearbeidene kommer frem funn eller konstruksjoner må arbeidet straks stanses og fylkeskonservatoren få melding for nærmere gransking på stedet, jf. §8, 2. ledd i kulturminneloven.
- § 4. Eksisterende terreng og vegetasjon skal i størst mulig grad bevares. Eldre tufter, potetkjellere og steingarder skal søkes bevart. Ubebygde områder må gis en tiltalende form og behandling.
- Terrengnivå må ikke forandres med mer enn 1,0 m uten kommunens tillatelse. Som slike forandringer regnes nedskjæringer, terraseringer, forstøtningsmurer, fyllinger m.v. Forstøtningsmurer opptil 0,5 m kan etableres inntil regulert vegkant, der de ikke er til hinder for sikt i kryss.
- § 5. Prinsipper om universell utforming skal inngå i planlegging av tiltak innenfor planområde.
- § 6. Utbygging av kommunaltekniske anlegg som veg, vann og avløpsnett skal skje i henhold til teknisk plan godkjent av Bokn kommune.
- § 7. Tiltak som faller inn under havne- og farvannslovens bestemmelser skal godkjennes av havnemyndighetene.
- § 8. Byggegrensene mot sjøområde er sammenfallende med formålsgrensen naust/SBH.

II. Bebyggelse og anlegg

a. Boligbebyggelse – frittliggende småhusbebyggelse:

- § 9. Innenfor område tillates oppført eneboliger, totalt 12 stk samt 1 stk verneverdig bolig (B6).
- Verneverdig bolig må ikke endres eksteriørmessig uten at kommunen og antikvariske myndigheter har godkjent tiltaket – knfr. § 39.
- § 10. Kommuneplanens retningslinjer og forskrifter skal gjelde med hensyn til utbyggingsvolum, areal, høyder og funksjonskrav.
- Mindre endringer på tomtengrense kan tillates etter søknad til kommunen.

- § 11. Garasjer kan oppføres iht til kommuneplanens bestemmelser.
- § 12 .Før bebyggelse kan igangsettes, skal det foreligge en situasjonsplan godkjent av kommunen. Situasjonsplanen skal vise:
- Bygningers og garasjers plassering og utforming.
 - Atkomstforhold
 - Felles lekeklass/utendørs oppholdsarealer skal vises.
- § 13. Det skal opparbeides parkeringsplass for 2 biler pr. boenhet på tomta.

b. Naustbebyggelse:

- § 14. Innenfor naustområdene tillates oppført følgende antall nye naust, i tillegg til eksisterende:

Naust 1: 6 nye naust.

« 2: 1 nytt naust.

Ved bygging av naust skal kommuneplanens bestemmelser gjelde vedr. tetthet, areal, volum, funksjon og visulet uttrykk..

Kommunen kan imidlertid godkjenne nye naust som gir en variasjon i breidde og mønehøyde som står i forhold til eksisterende naustbebyggelse. Det skal legges vekt på lokal tilpassing.

Naust skal bygges ved sjøen og kun nyttes til oppbevaring av mindre båter og utstyr for bruk i rekreasjonssammenheng.

Naust skal ikke benyttes til overnatting eller varig opphold.

Laveste golv skal plasseres på min. kote +2,0.

- § 15. Det skal opparbeides parkeringsplass for 1 bil pr. naust på regulert felles parkeringsplass(FP 1) evt. annet sted nær naustet som kommunen kan godkjenne..
- § 16. Ved oppføring av naust skal tilhørende kaianlegg byggemeldes.

c. Felles lekeklass.

- § 17. Området skal nyttes til felles leke- og uteoppholdsareal og opparbeides iht. kommunal norm.

Detaljplan for lekeplasser skal godkjennes av kommunen.

§ 18. Felles lekeplass skal betjene og vedlikeholdes av beboerne innen planområde.

III. Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur.

a. Veg

§ 19. Veg merket «O veg» skal nyttes som offentlig kjøreveg og er åpen for alminnelig ferdsel.

§ 20. Veg merket «F veg» skal nyttes til felles adkomstveg.

Den skal vedlikeholdes av brukerne i fellesskap.

§ 21. Utbygging av offentlig kommunalteknisk anlegg som veg, vann og avløpsnett skal kun skje etter godkjent teknisk plan.

§ 22 Private og felles avkjørsler skal opparbeides iht. kommunal norm.

b. Parkering

§ 23. Området merket «f Parkering» skal nyttes til felles parkering for naust- og båt plassene i område

Området skal vedlikeholdes av rettighetshaverne.

c. Kai, molo og flytebrygge.

§ 24. Innenfor naustområdet tillates bygd kaier, molo og flytebrygge som vist på plan.

Kai skal benyttes til fortøyning av småbåter og være åpen for allmen ferdsel.

Kaiene skal vedlikeholdes av rettighetshaverne.

Kaiene må prosjekteres og utbygges etter planer godkjent av kommunen og respekt. havnemyndigheter.

Ved opparbeidelse av båt plasser må det kunne vises til min. 0,5 parkeringsplass pr båt plass innenfor en radius på 200 m.

IV. Grøntstruktur.

a. Friområde

§ 25 Område skal nyttes til friluftsliv og rekreasjon tilrettelagt for fri lek for allmenheten. Nødvendige byggverk og anlegg for dette (stier, gangveger, sitteplasser, skilt m.v.)

kan tillates etter kommunens skjønn. Øvrig bebyggelse eller anlegg tillates ikke, heller ikke lagring.

Plan for dette skal godkjennes av kommunen.

Tiltak eller inngrep som forringer landskapsbilde, friluftsliv eller biologisk mangfold tillates ikke.

b. Badeplass (Haugaskjær).

- § 26 Område skal nyttes til rekreasjon, sport og fri lek for almennheten. Nødvendige byggverk og anlegg for dette (stier, gangveger, sitteplasser, skilt m.v.) kan tillates etter kommunens skjønn. Øvrig bebyggelse eller anlegg tillates ikke, heller ikke lagring.
Plan for dette skal godkjennes av kommunen.

Tiltak eller inngrep som forringer landskapsbilde, friluftsliv eller biologisk mangfold tillates ikke.

V. Landbruks, natur- og friluftsområde.

a. Friluftsområde.

- § 27 Område skal nyttes til friluftsliv og rekreasjon tilrettelagt for allmennheten.

I friluftsområde er det ikke tillatt å drive virksomhet eller gjøre tiltak som etter kommunes skjønn er til hinder for området bruk som friluftsområde. Lagring og annet som kan skade terreng eller vegetasjon eller virke skjemmende tillates ikke.

VI Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsoner.

a. Ferdsel.

- § 28 Område skal være åpent for alminnelig ferdsel med båt. Bøyer eller andre gjenstander som hindrer ferdselen tillates ikke.

b. Småbåthavn.

- § 29 Området skal nyttes til båtplasser for småbåter og disponeres av de respektive rettighetshaverne til strandsonen.
- § 30 Det kan etableres brygger innenfor byggegrenser i område, brygger skal fortrinnsvis anlegges som fellesanlegg. Ved søknad om tiltakene skal det vises en helhetlig plan som viser båtplasser og manøvreringsareal samt dybdeforhold i sjø.

Innenfor område SBH 1 kan det etableres molo, flytebrygge kan etableres innenfor område SBH 2.

- § 31. I byggesøknaden må det foreligge en helhetlig situasjonsplan som viser båtplasser og manøvreringsareal. Båtplassene skal organiseres på en slik måte at kapasiteten blir best mulig ivare tatt, Båtplassene må ikke hindre ferdselen i sjøen.
- § 32 Innenfor formålet kan det mudres eller foretas andre tiltak i sjø som anses som nødvendig for å oppnå tilstrekkelig dybde for småbåter.
- § 33 Kaianleggene skal være ensartet og utført i samme materialtyper, høyder og linjetilpassinger mot sjø.

c. Naturområde i sjø.

- § 34 Område skal nyttes til friluftsliv og rekreasjon tilrettelagt for allmennheten. Område skal være åpent for alminnelig ferdsel med båt. Bøyer eller andre gjenstander som hindrer ferdselen tillates ikke.

Tiltak eller inngrep som forringer landskapsbilde, friluftliv eller biologisk mangfold tillates ikke.

d. Badeområde.

- § 35 Område skal nyttes til rekreasjon og fritidssysler (badeaktivitet) for allmennheten.

Opprydding/tilrettelegging av sandstrand for å bedre områdets kvalitet som badestrand kan tillates likeledes opparbeidelse av nødvendige anlegg(stier, gangveger, sitteplasser, skilt m.v. kan tillates etter kommunens skjønn. Øvrig bebyggelse eller anlegg er ikke tillat, heller ikke lagring.

Oppankring eller ferdsel med motorbåter eller lignende tillates ikke.

VII. Fareområde.

a. Høyspenningsanlegg.

- § 36 Område skal kun benyttes til etablering av nytt høyspenninganlegg (trafokiosk).

VIII. Hensynssoner

a. Sikringsone - frisikt

§ 37. Frisiktsonene skal anlegges samtidig med veganlegget for øvrig. I frisiktsonene skal det være frisikt ned til en høyde av 0,5 meter over tilstøtende vegers planum.

b. Kommunalteknisk område.

§ 38 Innen område kan det opparbeides kommunaltekniske anlegg (slamavskiller, pumpestasjon m.v.). Kumlokk på tanker o.l. må sikres.

c. Bevaring kulturmiljø – H570 - eldre våningshus og 2 sjøhus.

§ 39 Ved fornyelse eller reparasjon bør bebyggelsen tilbakeføres til opprinnelig utseende og uttrykk.

Ved eksterørmessige endringer skal byggesaken forelegges antikvariske myndigheter ved Fylkesrådmannens kulturavdeling til uttalelse før kommunen fatter vedtak. Dette gjelder også bruksendringer.

IX. Rekkefølgebestemmelser.

§40. Alle kjøreveger, private avkjørsler med frisiktsoner skal opparbeides som vist i planen og ferdigstilles før bebyggelsen de skal betjene tas i bruk.

For krysset med fv 898 må det utarbeides teknisk plan som skal godkjennes av Vegvesenet før utbygging kan skje innen planområdet.

Eksisterende offentlig veg fra fv 898 til sjøen kan benyttes slik den i dag fremstår, tilfredsstillende snuplass må imidlertid etableres ved sjøen i h.t. plan.

§ 41 Alle fellesarealer, leke-og uteoppholdsareal skal opparbeides som vist i plan og iht bestemmelsene og ferdigstilles før bebyggelsen kan tas i bruk.

§ 42 Tekniske anlegg (vann- og avløp) må godkjennes av kommunen før utbygging kan skje, jf PBL § 11-9.

§ 43 Det er krav til detaljplan for utforming av veganlegg i horisontalplan og vertikalplan. Disse planene skal være godkjent av kommunens tekniske etat før utbygging kan skje.

Åkrehamn den 17.02.2016

Hans J. Rasmussen AS