

BYPAKKEMØTE

Molde 22. november 2012

Status for bypakken i Kristiansund

Start

Kristiansund bystyre vedtok i desember 2007 ved behandlingen av budsjettet for 2008:

- 1) *Kristiansund kommune starter arbeidet med en helhetlig plan på oversiktsnivå for framtidig innfartsvei til Kristiansund på strekningen fra langs rv 70 fra Svenskesvingen på Frei til Kristiansund sentrum.*
- 2) *Det oppnevnes en arbeidsgruppe bestående av kommunalsjef for tekniske tjenester, representant fra bygningssjefen, representant fra byingeniøren og representant fra Statens vegvesen, samt 2 politikere fra saksforberedende komite for tekniske saker og 2 politikere fra saksforberedende komite for miljø.*
- 3) *Arbeidsgruppen utarbeider en framdriftsplan for arbeidet og rapporter til bystyret.*

Arbeidsgruppen ble senere utvidet med deltakere fra vegvesen og fylkeskommunen.

Rapport fra arbeidsgruppe – bystyrevedtak 22.06.10

Arbeidsgruppen leverte rapport i mai 2010. Bystyrets vedtak i sak 10/29 den 22.06.10:

- 1) *Kristiansund kommune gir prinsipiell tilslutning til at det kan etableres et bompengeprojekt med etappevis utbygging for ny innfartsvei. Prosjektets størrelse forutsettes å holdes innenfor en realistisk kostnadsramme tilpasset en moderat bompengesats og påregnelig statlig andel av finansiering. Tiltak for kollektivtrafikk samt gang- og sykkelvei skal være en del av prosjektpakken.*
- 2) *Kristiansund kommune ber statens vegvesen starte planlegging, og vil selv gjøre planvurderinger av innfartsveitraseer fra Atlanten/Viadukten til sentrum ifm. kommende revisjon av kommunedelsplanen for sentrum (sentrumsplanen).*

I sak 10/29 står det: "Forutsatt at man klarer å holde god framdrift i planleggingen, kan man ta sikte på at fysisk arbeid med ny innfartsvei kan starte i 2016 eller 2017."

Rapport "Planleggingsstrategi bypakke Kristiansund"

Vegvesenet laget i 2011 en rapport kalt "Planleggingsstrategi for bypakke Kristiansund". Rapporten omhandler planleggingsbehov, mulige trasealternativer, ambisjonsnivå etc.

Bysamarbeid Molde, Kristiansund og Ålesund

Det holdes årlige kontaktmøter mellom byene og vegvesenet omkring samarbeidet om bypakkene. Møtene er svært viktige for å holde fokus og fremdrift oppe.

Det er mange vanskeligheter som må løses, og det er stort behov for å inspirere hverandre i det krevende arbeidet med bypakkene.

Det er fordel med samtidighet på bompengesøknader og lik betalingsatts. Ideelt er om Stortinget får behandlet bypakkene samtidig og veiarbeidet kan starte likt i de 3 byene.

Sykkeltiltak

Det er stort potensial for økt sykkeltrafikk, spesielt mellom Løkkemyra og Kirkelandet. Avstanden (ca. 5 km) er ideell for sykling til jobb. Lite penger til sykkeltiltak uten bypakke.

Kollektivtrafikk

Tiltak for buss påregnes å bli blant de første og viktigste anlegg i bypakken. Kollektivtrafikk: ca. 930.000 passasjerer pr. år på alle bussveier samt sundbåt.

Kollektivandel på høytrafikkerte deler innfartsvei: antas høyst 700.000 passasjer pr. år.

Omregnet (1,2 person pr. bil) tilsvarer kollektivtransporten ca. 1600 ÅDT i biler på rv 70.

Økes buss/sundbåt med 50 %, kan biltrafikken anslagsvis reduseres med ca. 800 ÅDT.

Byutvikling

I kommuneplanen legges det opp til størst vekst på Nordlandet og nordre Frei. Averøy blir et stadig viktigere avlastningsområde for lokalisering av arbeidsplasser og nye boligfelt.

For det tradisjonelle sentrum på Kirkelandet handler det meste om å øke attraktiviteten.

Sentrum blir stadig mer dominert av boende. Høye miljøkrav og hensyn til gjenreisningsarkitektur trekker i retning av en heller avdempet biltrafikk i sentrum i fremtiden.

Det er lavere trafikk i Kaibakken enn før (nå ÅDT ca. 6000 mot tidligere ÅDT ca. 8.800).

Hva kan disse forhold ha å si for innrettingen av tiltak til innfartsveiprojektet?

Trafikkmønster i Kristiansund

All viktig service og de fleste bedrifter er lokalisert mer eller mindre i nærheten av rv 70 enten de befinner seg i sentrum, Dale, Løkkemyra, Vestbase, Sødalen eller Husøya.

• Atlanten	ÅDT ca. 18.500
• Melkvika	" 18.300
• Vikansvingen	" 17.200
• Futura (rundkjøringa)	" 17.200
• Rensvik (Skjærahøgda)	" 5.500
• Rensvik (sør, foran krysset)	" 7.600
• Omsundbrua	" 9.500

Trafikkveksten er størst på Rensvik, Når KRIFAST nå blir gratis, vil dette forsterke seg.

Det er køproblem flere steder:

- Wilhelm Dalls vei (som forplanter køen til Kranaveien og Langveien)
- Dalegata ("Tunnelkrysset")
- Vikansvingen – Melkvika
- Futura-rundkjøringen
- Rensvik (for trafikken fra Bolga)

Hvordan køene influerer på tilgjengeligheten til Løkkemyra og sentrum er ikke studert.

Når sentrum og Løkkemyra får bedre vei og tilgjengelighet vil man anta at flere kommer til å reise enten dette skjer med buss eller bil.

Bypakke og trafikkavvisning

I forbindelse med trafikk og vei-prosjekt diskuteres 2 ulike avvisningseffekter:

- Avvisning som følge av kø – dårlig tilgjengelighet
- Avvisning som følge av bompenger

Dagens køer har avvisningseffekt. Trafikken ville vært større om køene ikke fantes. Kanskje er sentrum mest berørt av dette, jfr. lavere trafikk i Kaibakken enn tidligere.

Antakelse: Vegvesenets tall på 20 % reduksjon av dagens ÅDT er altfor høyt.

NB! Bompengesøknaden må av formelle grunner baseres på vegvesenets kriterier.

Vegvesenet begrunner sitt tall for trafikkavvisning med at flere vil bruke buss, sykkel/ gange eller reise mindre.

KRIFAST snart gratis. Det forventes en stor trafikkøkning sørfra. Hvor mye av trafikken, som vil stoppe på Løkkemyra og hvor mye som vil fortsette inn til sentrum, gjenstår å se. Trafikkregistreringene på Rensvik og Atlanten vil bli spennende å følge fremover.

Bompenger antas ikke å gi nevneverdig trafikknedgang. Mer reelt inntil 5 % reduksjon?

Bompengeinntekter

Vegvesenet beregnet i 2011 bompengeinntektene til ca. 1,1 mrd. kr. Dette var basert på:

- Bompengesats 20 kr. – i gjennomsnitt kr. 12,- pr. bil etter rabatt
- Betaling i 2 bommer og begge veier – ingen unntak
- Innkreving bompenger parallelt med bygging av vei
- Ikke nevneverdig låneopptak og finansieringskostnader

Statlig andel ca. 20 % (til kollektiv og sykkel/gange) på ca. 200 mill. kr. kommer i tillegg. Bypakkens investeringsramme ble ut fra dette anslått til totalt ca. 1,3 mrd. kr.

Dette har skjedd siden:

- Lokal valgkamp – utsagn om å slippe betaling i mer enn 1 bom innenfor 1 time
- EU-direktiv om maksimalt 13 % rabatt
- Trafikkøkning, mest pga. Krifast blir gratis

Med evt. regel om betaling i bare 1 bom innenfor 1 time, vil bypakken miste inntekter. Eu-regler om maks. 13 % rabatt og høyere trafikk vil på sin side øke inntektene og investeringsgrunnlaget.

Konklusjon: Det må lages nytt overslag for bompengeinntektene.

Det er som nevnt grunn til å regne med større inntekter ut fra at faktisk trafikk antas å bli vesentlig større enn etter vegvesenets konservative kalkyle på 20 % avvisning.

Bompengesøknaden skal vise kuttliste hvis prosjekter blir dyrere og/eller inntektene blir lavere enn beregnet.

Bypakken skal også liste opp anlegg som tas inn, hvis prosjektet går bedre økonomisk enn beregnet. Både kuttliste og plussliste er viktige deler av bompengesøknaden.

Planlegging

Kristiansund formannskap vedtok i møte 23.10.12 å be vegvesenet utrede 3 tunnelalternativer i tillegg til 4-felts vei etter dagens trase inkl. noe omlegging på Nordlandet.

Utredning av alternativene kan tenkes å skje gjennom f. eks.

- Utredning og prosess gjennom kommunedelsplan
- Annen form for utredning, som drøftes med kommunen

Planlegging og prosess med kommunedelsplan vil ta lang tid, anslagsvis 2 – 3 år. En enklere utredning som tar for seg de viktigste sider til alternativene kan tenkes å være et alternativ. Om en slik mer direkte fremgangsmåte for å spare tid til planlegging, kan være mulig, er foreløpig ikke blitt tatt opp.

Planlegging, inntil noe annet er avtalt, vil starte med et planprogram, for følgende:

- 1) Kommunedelsplan for deler av Nordlandet, Goma og Kirkelandet, 4 trasealternativ:
 - a) Vikansvingen – Kråkhaugen – Nordsundet – Gomabakken – Wilh. Dalls vei
 - b) Vikansvingen – Vågen
 - c) Vikansvingen – sentrum (Vågebakken)
 - d) Vikansvingen – Hagelin
- 2) Kommunedelsplan for Rensvik-området der det tenkes ulike trasealternativer
- 3) Reguleringsplan for 4-felts vei Løkkemyra

Hvis det tar lang tid med planlegging i 1) og 2) kan dette, av praktiske grunner, føre til at de første tiltakene havner på Løkkemyra, der det er gjort mye planlegging tidligere.

I område 1) er det "1 a" 4-felts vei samt kort tunnel Nordlandet, som er mest forberedt. Det gir ca. 200 m kortere vei, og reisetiden blir kraftig redusert som følge av utbyggingen.

Felles for tunnelalternativene til Vågen/sentrum/Hagelin er at de er lite undersøkt.

Tunnelalternativene antas ut fra trafikkgrunnlaget å bli et supplement til rv 70.

Tunnelenes evt. status?

Det er uklart om de kan bli henholdsvis riks-, fylkes- eller kommunal vei.

Kan det påregnes at vegvesenet eller fylket vil utvide sitt veinett i byen?

Videre arbeid

Bypakken vil ha store positive effekter:

- Øke samhandlingen mellom sentrum og Løkkemyra
- Bedre miljøet
- Bedre trafikksikkerheten
- Raskere trafikkavvikling

Prioritering blir viktig for å oppnå god effekt når det gjelder prosjektets mål, miljøprofil og utnyttelse av tilgjengelig investeringsramme.

Det må lages ny kalkyle for bompenginntekter. Vegvesenet oppfordres til å se på nytt på hvor mye biltrafikk som reduseres som følge av avvisning av bompenger samt overgang til kollektivtrafikk og økt sykling.

Det blir interessant å se ny kalkyle med nye momenter for finansieringen av bypakken.