



Bymiljøpakken

Styringsgruppemøte Bymiljøpakken

30. august 2018

Møtetidspunkt: 30. august 2018, kl. 0745 - 0945
Møtested: Stavanger rådhus
Møterom: Formannskapssalen

Deltakere		
Statens vegvesen	Terje Moe Gustavsen	Vegdirektør
Jernbanedirektoratet	Anita Skauge	Plan- og utviklingsdirektør
Rogaland fylkeskommune	Solveig Ege Tengesdal	Fylkesordfører
Stavanger kommune	Christine Sagen Helgø	Ordfører
Sandnes kommune	Stanley Wirak	Ordfører
Sola kommune	Ole Ueland	Ordfører
Randaberg kommune	Kristine Enger	Ordfører
Fylkesmannen i Rogaland	Magnhild Meltveit Kleppa	Fylkesmann, observatør

Agenda

Innlegg fra Smart by Stavanger v/Gunnar Crawford Stavanger kommune

- Sak 42/2018 Referat fra møtene 14. juni og 10. august 2018
- Sak 43/2018 Kommunikasjon
- Sak 44/2018 Status mobilitetsarbeid
- Sak 45/2018 Økonomisk oversikt Bymiljøpakken
- Sak 46/2018 Riksvegprosjektene
- Sak 47/2018 Brev fra Norges taxiforbund avd. Rogaland
- Sak 48/2018 Tilgjengeliggjøring av innkallinger og sakspapirer for styringsgruppen i Bymiljøpakken
- Sak 49/2018 Neste møte
- Sak 50/2018 Eventuelt

Sak 42/2018 Referat fra møtene 14. juni og 10. august 2018

Se **vedlegg 1 og 2**

Forslag til vedtak:

Referatene godkjennes

Sak 43/2018 Kommunikasjon

I høst er kommunikasjonsarbeidet rundt Bymiljøpakken viktigere enn noen gang. Aksjoner og mobilisering mot Bymiljøpakken krever at riktig faktainformasjon blir formidlet ut. Kommunikasjonstiltak er intensivert fra august. Se kommunikasjonsplan (**vedlegg 3**).

Det blir gitt en orientering til styringsgruppa i møtet om tiltak framover. Her er noe av det som skjer framover:

- Ny nettside www.bymiljøpakken.no er klar. Her er kartløsningen fra gammel side blitt overført
- Annonsering i avisene har startet
- Fra juli og ut september vises filmen om Bymiljøpakken på kinoreklamer i Stavanger og Sandnes. I september vises filmen også på TV Vest
- Brosjyre sendes ut i posten til alle innbyggere og virksomheter på Nord-Jæren og i nabokommunene første uke i september

Behov for ekstra ressurser til kommunikasjon og oppfølging av henvendelser til Bymiljøpakken drøftes i møtet.

Forslag til vedtak: Styringsgruppen ber sekretariatet jobbe videre med kommunikasjonstiltak basert på innspill gitt i møtet.

Forslag til vedtak:

Tas til orientering

Sak 44/2018 Status mobilitetsarbeid

Kolumbus orienterer om status for mobilitet, arbeid med informasjon, kampanjer og beredskap i forbindelse med oppstart av bompengeneinnkreving 1. oktober.

Forslag til vedtak:

Tas til orientering

Sak 45/2018 Økonomisk oversikt Bymiljøpakken

Sekretariatet har utarbeidet en oversikt over status på kostnads- og inntektssiden i Bymiljøpakken. I notatet vedlagt (se **vedlegg 4**) er det i tillegg redegjort for usikkerhet og effekter det kan ha i Bymiljøpakken.

Innholdet i notatet vil bli gjennomgått i møtet.

Forslag til vedtak:

Tas til orientering

Sak 46/2018 Riksvegprosjektene

Siden forrige styringsgruppemøte har Statens vegvesen arbeidet videre med kostnadskutt og prosess på Rv. 509 Transportkorridor vest og E39 Ålgård-Hove. For E39 Smiene-Harestad har det vært behandling i Stavanger bystyre om planen. Se **vedlegg 5**.

Notatet er utarbeidet til styringsgruppen om status på prosjektet spesielt med fokus på prosjektkostnader, mulige kostnadskutt og videre oppfølging.

Forslag til vedtak:

Tas til orientering

Sak 47/2018 Brev fra Norges taxiforbund avd. Rogaland

Norges taxiforbund avd. Rogaland har sendt brev til styringsgruppen der de ber om at alle drosjeløyer settes i samme takstgruppe som personbiler. I tillegg ber de om at det settes et tak på betaling for maksimum 60 passeringer i måneden. Se brev i **vedlegg 6**.

Forslag til vedtak:

Styringsgruppen viser til St.prop. 1 S Tillegg 2 (2015–2016) der det lagt opp til en omlegging av takst- og rabattstrukturen med inndeling av takstgrupper. Dette er lagt til grunn for Bymiljøpakken. Styringsgruppen viser i tillegg til St.prop 47S (2016-2017) der passeringstak er satt til 75 passeringer.

Sak 48/2018 Tilgjengeliggjøring av innkallinger og sakspapirer for styringsgruppen i Bymiljøpakken

Sekretariatet har siden oppstart tilgjengeliggjort alle innkallinger med sakspapirer på nettsiden www.bypakken.no. Normalt legges sakene ut en uke før møtet, men er blitt fjernet etter møtet er avholdt. Tidspunkt for styringsgruppemøter offentliggjøres samme sted. Hele møteplanen for året ligger ute. Her er alle referat lagt ut løpende og er tilgjengelige til enhver tid. Sekretariatet vil legge opp til samme praksis på ny nettside www.bymiljøpakken.no. Alle innkallinger med sakspapirer for møtene vil som ny praksis ligge tilgjengelige på nettsiden til enhver tid.

Forslag til vedtak:

Tas til orientering

Sak 49/2018 Neste møte

Neste møte i styringsgruppen er satt til fredag 28. september kl. 12-14.30. Behov for å framskynde møtet et par timer drøftes og avklares i møtet.

Forslag til vedtak:

Styringsgruppen ber sekretariatet planlegge for neste styringsgruppemøte basert på innspill gitt i møtet.

Sak 50/2018 Eventuelt

Styringsgruppe for Bymiljøpakken

Referat 14. juni 2018

Møtetidspunkt	Torsdag 14. juni 2018	11.30-15.30
Møtested	Rogaland fylkeskommune	
Møterom	Fylkesutvalgssalen	

Medlemmer	Navn	Til stede	Forfall
Statens vegvesen	Terje Moe Gustavsen	X	
Jernbanedirektoratet	Anita Skauge	X	
Rogaland fylkeskommune	Solveig Ege Tengesdal	X	
Stavanger kommune	Christine Sagen Helgø	X	
Sandnes kommune	Stanley Wirak	X	
Sola kommune	Ole Ueland	X	
Randaberg kommune	Kristine Enger	X	
Fylkesmannen i Rogaland	Magnhild Meltveit Kleppa	X	

I tillegg møtte: Alberte Ruud, Helge Eidsnes, Tone Oppedal, Astrid Eide, Lisa Garpe, Helge Ytreland, Tina Jacobsen, Fredrik Nårstad Jensen, Matthew Millington, Olav Andreas Sagen, Synnøve Westermoen, Gunnar Eiterjord, SVV, Trond Høyde, Lars Chr. Stendal, Lars Rugtvedt Jernbanedirektoratet, Gunn Jorunn Aasland, Ellen Thoresen, Thomas Bore Olsen, Stavanger kommune, Kristin Barvik, Sandnes kommune, Arve Nyland, Sola kommune, Tonje Kvammen Doolan, Randaberg kommune, Marianne Chesak, Arne Bergsvåg, Anja Berggård Endresen, Gottfried Heinzerling, Marie Koch Singelstad, Vegard Thise, Frank Michael Mortensen, Terese Haaland, Daniel Aamodt RFK, Erik Cockbain Fylkesmannen, Linn Falch, Kolumbus, Kjersti Sandvik Bernt, Eya Salmi og Stine Haave Åsland Sekretariat Bymiljøpakken. NRK, Solabladet og Stavanger Aftenblad

Sak 29/2018 Referat fra forrige møte 4. mai 2018

Vedtak:

Referat godkjennes

Sak 30/2018 Kostnader E39 Ålgård - Hove

Statens vegvesen presenterte mulige kostnadsreduksjoner i prosjektet E39 Ålgård - Hove.

Styringsgruppen ga spesielt innspill om følgende punkt:

- Alternativ med veg i dagen ble omtalt av Statens vegvesen som en svært lite realistisk løsning og en anleggsteknisk løsning som bør unngås
- Konsekvenser for Bråsteinkrysset og kobling til Tverrforbindelsen ble uttrykt som en bekymring. Kostnadsforskjellen mellom løsningen som ligger i kommunedelplanen og den foreslåtte løsningen for Bråsteinkrysset må framgå til neste møte.

Styringsgruppen tok ikke stilling til hvordan en eventuell økning i prosjektkostnad skal håndteres finansielt. Pr. nå er det ikke finansiering til mer enn fastsatt styringsmål. Staten ser ikke økte statlige midler som en del av løsningen. En økning vil bety at samferdselsdepartementet (SD) må sette et nytt styringsmål for prosjektet. Statens vegvesen vil ta dette videre med SD etter møtet.

Vedtak:

Tas til orientering. Styringsgruppen ber om at det jobbes videre med prosjektet basert på innspill og føringer gitt i møtet.

Sak 31/2018 Kostnader E39 Smiene – Harestad

Statens vegvesen presenterte kort innhold i notat som omhandlet mulige kostnadsreduksjoner i prosjektet E39 Smiene - Harestad.

Stavanger kommune viste til at bystyret skal behandle saken i sitt møte 18. juni. KBU har vedtatt lang kulvert. Kommunen uttrykte at andre planutfordringer og nye statlige krav ikke er belyst godt nok i saksgrunnlaget.

Statens vegvesen skal sammen med kommunen jobbe videre med å se på muligheter for kostnadsreduksjoner med mål om å finne løsninger for prosjektet på lokalt nivå.

Vedtak:

Tas til orientering

Sak 32/2018 Kostnader rv. 509 Transportkorridor Vest

Statens vegvesen presenterte mulige kostnadsreduksjoner i prosjektet rv. 509 Transportkorridor Vest.

Sola kommune påpekte at situasjonen er krevende i.o.m at det foreligger en vedtatt reguleringsplan for strekningen. Kommunen viste bl.a. til innspill i brev fra næringslivet.

Enkelte av de foreslåtte kostnadsreduksjoner regnes av styringsgruppen som akseptable og prosjektet fikk signaler på hvilke som kan legges til grunn for videre planlegging.

Styringsgruppen ga spesielt innspill om følgende punkt:

- Det totale konsekvensbildet rundt Kontinentalkrysset og kobling med Bussvei ned til Risavika må belyses bedre. Endringer ansees som et stort hinder for tungtransporten
- Framkommelighet og trafikksikre løsninger for gående, syklende, kollektiv- og næringstransport vektlegges
- Konsekvenser for byutvikling, estetikk og nullvekstmålet ble nevnt spesielt
- Må se nærmere på mulige kostnadsreduksjoner i Sundekrossen

Vedtak:

Tas til orientering. Styringsgruppen ber om at det jobbes videre med prosjektet basert på innspill og føringer gitt i møtet.

Sak 33/2018 Kostnader Bussveien

Rogaland fylkeskommune presenterte mulige kostnadsreduksjoner i Bussveienprosjektet.

Styringsgruppen ser utfordringer med å redusere kostnader samtidig som kvalitet og standard skal opprettholdes for å nå målene.

Styringsgruppen tok ikke stilling til ett av alternativene, men presiserte at det pr. nå ikke er finansiering til mer enn 10,8 mrd. Enkelte av de foreslåtte kostnadsreduksjoner regnes av styringsgruppen som akseptable og prosjektet fikk signaler på hvilke som kan legges til grunn for videre planlegging.

Styringsgruppen ga videre innspill om følgende punkt:

- Korridor 1 ansees som den viktigste korridoren og må prioriteres spesielt av hensyn til passasjergrunnlag, byutvikling og nærhet til sentrum
- Prosjektet skal bidra til å nå nullvekstmålet, samtidig som kostnadene skal reduseres totalt sett
- Framkommelighet og tilgjengelighet til knutepunkt langs Bussveien, kobling til Jærbanen, Risavika og flyplassen ble trukket fram som viktig
- Et trafiksikkert sykkeltilbud langs Bussveien må vektlegges
- Bussveien gjennom Jåttåvågen må sees spesielt på. Planlegging av kollektivfelt videre til nytt SUS på Ullandhaug må sikres framdrift for å kunne stå klar før åpning av SUS i 2023
- Det kan ikke påregnes mer statlige midler til prosjektet, det ble også opplyst at staten ikke vil finansiere sykkeløsninger utover «normalen» som f.eks dansk sykkeløsning
- Styringsgruppen ber om at planlegging og bygging for hver av delstrekningene fortsetter. SG holdes orientert underveis ved viktige milepæler

Vedtak:

Tas til orientering. Styringsgruppen ber om at det jobbes videre med prosjektet basert på innspill og føringer gitt i møtet.

Oppsummering av alle kostnadssakene (Sak 30, 31, 32 og 33/2018)

Styringsgruppen avventer til over sommeren med å ta stilling til de foreslåtte kostnadsreduksjoner som skal jobbes videre med. Håndtering av eventuelle kostnadsøkninger vil skje gjennom porteføljestyling. Styringsgruppen ber sekretariatet om en økonomisk oversikt over kostnads- og inntektssiden for Bymiljøpakken totalt sett til neste møte.

Sak 34/2018 Status kommunikasjon – nytt navn, ny logo og diverse tiltak

Sekretariatet presenterte forslag til ny logo og stempel for Bymiljøpakken. I tillegg ble arbeid med ny nettside og planlagte informasjonstiltak før og i løpet av sommerferien lagt frem.

Styringsgruppen støttet forslag til logo og stempel. Det kom noen få innspill som sekretariatet tar med videre til vurdering.

Vedtak:

Styringsgruppen ber sekretariatet implementere ny logo og stempel for Bymiljøpakken. Ny nettside kan utvikles basert på forslag i saken.

Sak 35/2018 Status mobilitetsarbeid

Sekretariatsleder for mobilitetsarbeidet orienterte om status for arbeidet som pågår i Mobilitetspakken.

Styringsgruppen er positive til aktiviteten på mobilitetssiden og at dette nå er knyttet sammen med Bymiljøpakken. Til neste møte er det ønske om å få presentert samarbeidet mellom Kolumbus og Smartby Stavanger.

Vedtak:

Tas til orientering

Sak 36/2018 Delfinansiering av trafikksikkerhetstiltak rampe/kryss E39 Forus Løwenstrasse

Vedtak:

Det settes av 20 mill. kr som delbidrag til trafikksikkerhetstiltak rampe/kryss E39 Forus Løwenstrasse. Bompengemidlene settes av i budsjett for 2019.

Sak 37/2018 Årsrapport 2017

Vedtak:

Tas til orientering

Sak 38/2018 Tertialrapport T1

Vedtak:

Tas til orientering

Sak 39/2018 Brev fra næringslivet datert 23. mai 2018

Innholdet i brevet ble tatt opp under sak 32/2018. Styringsgruppen ser det som positivt at næringslivet engasjerer seg og kommer med innspill.

Vedtak:

Tas til orientering

Sak 40/2018 Datoer diverse møter høsten 2018

Styringsgruppen ønsker å avholde et politisk dialogmøte etter oppstart bompengerekkering. I tillegg bes sekretariatet å finne en kveld i løpet av september som passer for flest mulig til arrangement med samarbeidsparter ref. forslag fra ordfører i Stavanger.

Vedtak:

Styringsgruppen ber sekretariatet planlegge møter til høsten basert på innspill gitt i møtet.

Sak 41/2018 Eventuelt

Grunnerverv TKV

Ordfører i Sola konstaterte at grunnerverv ikke kan gjennomføres langs TKV før KS2 er gjennomført og finansiering er på plass. Disse opplysningene framkom ikke klart i sak 23/2017 som styringsgruppen vedtok i fjor. Statens vegvesen beklaget uklarheten og viste samtidig til mulighet for umiddelbart å kunne kreve innløsning til markedsverdi for de husene som har kryss i gjeldende reguleringsplan, men da dekkes ikke flyttekostnader og dokumentavgifter.

Brev fra Syklistenes landsforening avd. Nord-Jæren og Ryfylke datert 12. juni

Styringsgruppens medlemmer fikk tilsendt brev pr. e-post før møtet. Styringsgruppen ser det som positivt med innspill og engasjement. Tas til orientering.

Styringsgruppe for Bymiljøpakken

Ekstraordinært møte

Referat 10. august 2018

Møtetidspunkt	Fredag 10. august 2018	09.00 – 10.00
Møtested	Rogaland fylkeskommune	
Møterom	Fylkesutvalgssalen	

Medlemmer	Navn	Til stede	Forfall
Statens vegvesen	Terje Moe Gustavsen	X	
Jernbanedirektoratet	Anita Skauge	X	
Rogaland fylkeskommune	Solveig Ege Tengesdal	X	
Stavanger kommune	Christine Sagen Helgø	X	
Sandnes kommune	Stanley Wirak	X	
Sola kommune	Ole Ueland		X
	Jan Sigve Tjelta (varaordfører)	X	
Randaberg kommune	Kristine Enger		X
	Gunhild Tangeland (varaordfører)	X	
Fylkesmannen i Rogaland	Magnhild Meltveit Kleppa	X	

I tillegg møtte: Alberte Ruud, Helge Eidsnes, Olav Andreas Sagen SVV, Lars Chr. Stendal, Jernbanedirektoratet, Gunn Jorunn Aasland, Leif Arne Moi Nilsen Stavanger kommune, Ida Andreassen, Sandnes kommune, Tonje Kvammen Doolan, Randaberg kommune, Arne Bergsvåg, Terese Haaland, RFK, Erik Cockbain Fylkesmannen, Linn Falch, Kolumbus, Kjersti Sandvik Bernt, Eya Salmi og Stine Haave Åsland Sekretariat Bymiljøpakken. NRK og Stavanger Aftenblad

Dagsorden for møtet

Iverksetting og takster i Bymiljøpakken.

Kommentarer til dagsorden:

Det ble stilt spørsmål til varsling og offentliggjøring av dette ekstraordinære møtet. Sekretariatet opplyste om at møtet ble varslet med dagsorden på nettsiden www.bypakken.no tidlig samme uke. I tillegg ble det lagt ut i fylkesordførers kalender. Sekretariatet har fått tilbakemeldinger om at det er vanskelig å finne frem på den eksisterende siden. Vi venter på ny nettside som er klar innen kort tid, dette skal gjøre det lettere å finne møteinformasjon.

Styringsgruppen drøftet iverksetting av bompengeneinnkreving fra 1. oktober 2018. Eventuell prisjustering av takstene før oppstart ble drøftet. Det ble vist til formuleringer i stortingsvedtak 30. mars 2017.

Vedtak:

Takstene fra 1. oktober 2018 settes til:

	Utenfor rush	Innenfor rush (Hverdager kl 7-9 og 15-17)
Takstgruppe 1 (lette kjøretøy)	22	44
Takstgruppe 2 (tunge kjøretøy)	55	110

Etter ett års drift skal takstene vurderes. Det vises til Stortingets vedtak 30. mars 2017 (St.prop 47S (2016-2017)).



Bymiljøpakken

Kommunikasjonsplan 2018



Kommunikasjonsutfordringer

Høsten 2018 er kommunikasjonsutfordringen stor rundt innføring av nye bomringer.

- Hva får vi igjen for bompengene?
- Bomstasjoner kommer der folk bor
- Fordeling bompenger - mest går til kollektiv, sykling og gåing
- Betaling av bompenger før prosjektene er ferdig og før alternativene er på plass
- Bekymring for sentrumshandel
- Dyrere bompenger i rushtida, noen kan ikke velge å kjøre utenom rush
- Hverdagslogistikk levering og henting i barnehage/skole, fritidsaktiviteter
- Mobilisering mot bompenger, aksjonsgruppe

Vårt oppdrag er å nå ut med faktainformasjon. Mange forstår ikke ny innretning, tror at de må betale i flere bommer. Det er bompenger i regionen i dag også. Mange må ikke betale mer enn i dag. Flere informasjonstiltak spesielt rettet mot bompenger-betaling: annonser og brosjyre.

Mer overordna utfordringer:

- Vanskelig å kommunisere nullvekst og hva nullvekstmålet er
- Mange bor og reiser utenfor linjene til Bussveien
- 'Ingen' framsnakker Bypakken, vi mangler ambassadører
- Hva kommer i Bypakken?
- Få fram stemmene til de som reiser kollektivt, sykler, går
- Ny måte å tenke framkommelighet og mobilitet på
- Mer urbanisering, nye byområder
- Kvalitet i byområdet, hvordan vil vi bo og leve?
- Miljøgevinst og helsegevinst
- Vekst i byområdet (attraktivitet for næringsliv/utbygging)
- Teknolog utvikling (GPS i stedet for bomstasjoner?)

Flere tiltak er rettet spesielt for å fortelle historien om hvorfor vi trenger Bymiljøpakken. Film spesielt, men også annonser spesielt rettet for å svare på dette.

Bymiljøpakken skal vise et større bilde, både bymiljø, mobilitet, bompenger og prosjekt. Samarbeid og samkjøring med Kolumbus som har mobilitetsansvaret er derfor svært viktig. Det er en svært viktig faktor at vi viser denne sammenhengen, for at folk skal forstå at Kolumbus' satsing på bysykler, HjemJobbHjem og andre mobilitetsløsninger er en del av Bymiljøpakken.

Kommunikasjonsmål

Resultatmål

- Folk har kjennskap til Bymiljøpakken
- Folk kjenner til hva de får igjen for bompengene
- Folk vet at Nord-Jæren satser på miljøvennlig transport og bedre framkommelighet på veinettet
- Partene i Bymiljøpakken samarbeider godt med hverandre

Effektmål (over tid)

- Folk endrer reisevaner
- Nullvekst i persontransport med bil
- Byutvikling, bolig- og næringsutvikling i tråd med byveksttalen

Målgrupper

INNSATS KOMMUNIKASJON	INTERESSETER
1. Aktiv og målrettet	Innbyggere på Nord-Jæren Naboer til bomstasjoner Butikker/næring ved bomstasjonene Transportnæring Logistikkforening Næringsforeningen Media Bygge + planprosjekter i Statens vegvesen
2. Holde på tillit	Skoler/barnehager Kollektivreisende Ungdomspolitikere / Barn- og ungdommens bystyre(r) Unge generelt
3. Holde informert	Politikere i kommuner og fylkeskommune Kommunalstyre for by- og utvikling Administrasjon/teknisk/planlegging i kommuner og fylkeskommunen Ansatte i kommuner, fylkeskommune, vegvesen Utbyggere, eiendomsutviklere Interesseorganisasjoner (NAF, pendlerforeningen, miljøorganisasjoner) Lokale bydelsutvalg Syklistenes landsforbund Kolumbus/HjemJobbHjem
4. Overvåke og respondere	Andre naboer Bilister Bloggere Kilder for diskusjoner Forus næringspark Brukere og driftsoperatører på transportnett

Prioriterte kanaler

- Nettsiden Bymiljøpakken.no
- Sosiale medier (Facebook)
- Presse (Stavanger Aftenblad, NRK Rogaland, Rogalands Avis, Solabladet, Sandnesposten, Bygdebladet, TV Vest)
- Eksisterende kanaler hos alle aktører

- Autopass.no
- Møter (interne/eksterne møter, informasjonsmøter, allmøter)
- Presentasjoner

Strategiske grep – spesielle tiltak vi gjør

- Møte folk ute, ved å stille på stand eller delta på arrangement, holde innlegg og foredrag
- Vektlegge visuelt materiale og eksempel i formidlingen (eks. skilt på byggeplass)

Hovedbudskap

1. Bymiljøpakken = Over 30 milliarder til bussvei, sykkelveier og vei fram til 2033
2. Bymiljøpakken gjør det enklere for deg å komme fram på Nord-Jæren

Faktabudskap

- Flest bompenger går til å bygge gode løsninger for de som **sykler, går og reiser kollektivt**. Da blir det mindre kø for de som kjører bil
- Bompenger står for den største delen av **finansieringen**, men staten betaler 10,5 mrd.
- Mange skal fortsatt **kjøre bil**. Alle skal ikke over på annen transport
- **Betaling av bompenger** på ny måte:
 - ✓ Betaler når du kjører inn i en bomring, ikke ut
 - ✓ Timesregel: en gang i timen, første passering gjelder
 - ✓ 5 tette ringer (til sammen 38 bomstasjoner) rundt viktige reisemål + mellom Stavanger/Randaberg
 - ✓ De som bruker veiene må betale – bomstasjoner der det er, eller blir, bygget ut godt alternativ til bil
 - ✓ Personbil: 22 kr utenom rush, 44 kr i rush
 - ✓ Tungbil: 55 kr utenom rush, 110 kr i rush
 - ✓ Forskjell i bompengpris fra i dag: Rushtid fire timer hver dag. Utenom rush er det to kroner mer enn i dag
 - ✓ Fritak for elbil
 - ✓ Rabatt på 20 prosent for personbil, ikke rabatt for tungbil
 - ✓ Maks 75 passeringer pr mnd for alle kjøretøy
 - ✓ Andelen som har bombrikke på Nord-Jæren er 84 prosent. I praksis betaler de fleste 17,6 kr utenom rush og 35,2 kr i rush
- Mer **forutsigbart og effektivt** for næringstrafikken som kommer lettere fram i mindre kø
- Byen blir mer **attraktiv** når folk sykler og går
- Vi bruker over **30 milliarder** til bussvei, sykkelvei og vei fram til 2033

- Med **Bussveien** kommer du presis, bussene går ofte og reisen er behagelig
- Med **Sykkelstamvegen** får du en effektiv jobbreise mellom Sandnes-Forus-Stavanger
- Flere skal sykle, gå og reise kollektivt i **alle store byer** i Norge
- **Bymiljøpakken er vedtatt** i lokale kommune-/bystyre/fylkesting og på Stortinget

Talspersoner for pressa

Pressearbeidet er svært viktig for å sikre helhetlig kommunikasjon om Bymiljøpakken. Det er viktig at Stine er orientert når pressa tar kontakt. Stine kan koordinere og gi råd om hvem som uttaler seg om hvilke saker.

- Stine Haave Åsland, leder av sekretariatet for Bymiljøpakken: Koordinator for pressa, svarer på generelle fakta om Bymiljøpakken
- Solveig Ege Tengedal, fylkesordfører: Politiske spørsmål og forhandlinger om byvekstavtale
- Ordførere i fire kommuner: Politiske spørsmål, spørsmål spesielt om sin kommune
- Terje Moe Gustavsen, vegdirektør, leder av styringsgruppen for Bymiljøpakken: Overordnet om styringsgruppen. Om statens overordna ansvar om byvekstforhandlinger og statens rolle i forhandlinger.
- Helge Eidsnes, regionvegsjef, Statens vegvesen (delegerer videre i organisasjonen): Prosjektene som Statens vegvesen planlegger og bygger
- Gottfried Heinzerling, samferdselssjef, Rogaland fylkeskommune: Fylkeskommunen som eier av Bussveien og andre fylkesveier, kollektiv, drift
- Anita Skauge, Jernbanedirektoratet: Om jernbanen
- Linn Falch, prosjektkoordinator i Kolumbus: Om mobilitetsarbeidet

Informasjon og kommunikasjon om Bymiljøpakken skal være korrekt, saklig og objektiv.

Kommunikasjon fra fylkeskommunen, Statens vegvesen, kommunene og Kolumbus AS skal oppleves som helhetlig, troverdig, kunnskapsbasert og tilgjengelig.

Plan for kommunikasjons tiltak 2018

Her er en oversikt over tiltak kommunikasjonsgruppen vil prioritere i 2018. Her blir flere tiltak lagt til etter hvert. Planen er i stadig endring og oppdatering.

Når	Aktivitet	Komm.mål	Målgruppe	Budskap	Kanal	Ansvar	Status
Løpende	Oppdatere egen nettside	Informere i egen kanal ved nyheter og endringer i prosjekt	Politikere Innbyggere Ansatte hos partene Andre org. og etater Næringsdrivende	Oppdatert info om det som skjer + fakta får du her	Vår nettside bymiljøpakken.no	Kjersti	
Løpende	Oppdatere nettside og sosiale medier hos partene	Informere i partenes egne kanaler ved milepæler	Innbyggere og ansatte hos partene	Oppdatere med info, fakta om det som skjer	Eksterne og interne kanaler hos partene	Ole Jørgen Tone Thomas Terese Karianne Undi	
Løpende	Samarbeid med de andre faggruppene om informasjon ut	Informere	Innbyggere Syklister, skoler, de som bor, reiser og jobber Nord-Jæren	Mange små og større tiltak for de som sykler og går i Bymiljøpakken	Egne kanaler: nettside, Facebook, Nyhetsbrev, tips til pressa	Kjersti	
Løpende	Markere oppstart og åpning av anlegg, også mindre tiltak	Informere	Innbyggere, de som bor og reiser på Nord-Jæren	Vi bygger mange prosjekt og tiltak	Ute på anlegg		
Løpende	Samarbeid med Kolumbus om mobilitet	Bompenger, mobilitet, prosjekt, reisevaner - alt henger sammen	Innbyggere	Sammenheng bypakke og mobilitet	Fellesmøter hver mnd. Arrangement Møte referanse gruppe 16. mars	Kjersti + sekretariats leder Espen (komm.-gruppe)	
Løpende	Nærinformasjon om bygging av bomstasjoner	Informere naboer om bomstasjon i nærheten, når den er under bygging	Naboer til bomstasjoner	Bomstasjon kommer i nærheten av deg + byggearbeid	Delt ut i postkasse av prosjektet	Kjersti Visuell komm.	Utført

Løpende	Facebook-side for Bypakken	Nå ut med info der folk er, mulighet for dialog	Innbyggere	Fakta, info om Bymiljøpakken, hva betyr det for deg	Facebook	Kjersti Alle i komm. gruppa	
Løpende (ved oppstart byggeprosjekt)	Sette opp skilt ved veien (på byggeplasser)	Informere om at her kommer et bypakkeprosjekt	Bilister og andre trafikanter	Synliggjøre hva bompengene går til	Ute på byggeplass	Kjersti Undi	
Løpende (hver mnd fra januar)	Nyhetsbrev	Informere om siste nytt, bli kjent med bypakken	Politikere, adm., næringsliv, org. og samarb.-partnere	Fakta, info om Bymiljøpakken. Både 'tung' og 'lett' info	Nyhetsbrev på epost	Kjersti i samarbeid med komm.-gruppe	
Januar/februar	Plassere ut to roll up i resepsjon/egnet område i fylkeskomm. + kommunene	Informere og forankre bypakken hos partene	Egne ansatte og besøkende	Dette er/disser prosjektene kommer i Bypakke Nord-Jæren	Roll up plassert ut	Kjersti bestiller. Komm.-repr. i kommunen plasserer ut	Utført SVV, Rogfk, Sandnes
22. februar	Politisk dialogmøte	Kommunikasjonsarb. Mobilitet Miljøpakken	Politikere i kommuner og fylke	Informere, forankre og få innspill til komm.arb.	Møte	Kjersti + sekretariatsleder	Utført
1.mars	Nettmøte	Informere, nå ut til mange	Innbyggere, lesere av Aftenbladet	Fakta, info, svare på spm	Nettmøte hos Aftenbladet	Sekretariat sleder Kjersti Solveig Ege Tengedal	Utført
Mars	Lunsj-stand hos partene	Informere og forankre hos partene	Ansatte hos partene	Fakta, info, svare på spm	Direkte møte hos partene	Kjersti Sekretariat sleder kommunen	Utført SVV Rogfk
23. mars	Markering åpning av sykkeltiltak på Viste	Bypakken er i gang med å gjøre det bedre for dei som sykler	Syklister til/fra Randaberg + turgåere	Små tiltak viktige for sykklister/de som går, bygges allerede nå	Markerings ute på Viste Presse invitert	Tone Kjersti	Utført
23. april	Sykelstamvegen. Sykkeltur på Forus med ordførere	Sykelstamvegen snart klar for bygging	Syklister Bilister som vurderer å endre reisevaner	Info om at Sykelstamvegen nærmer seg Sykle til jobben	Markerings på Forus, sykkeltur Alternativ i	Sekretariat sleder Fylkesordførere, ordfører Sola og Randaberg	Utført

					morgenru shet		
					Presse invitert		
Mai/juni	Utvikling ny logo og stempel	Ny start for å vise helhet Bymiljøpakken	Alle parter	Bymiljøpakke n viser helheten	Brukes i alle kanaler	Reklameby rå Sekretariat Komm.grup pe	Utført
Juni- august	Ny nettside	Vise helhet Bymiljøpakken	Politikere Innbyggere Ansatte hos partene Andre org. og etater Nærings- drivende	Oppdatert info om det som skjer + fakta får du her	Vår nettside bymiljøpa kken.no	Reklameby rå Kjersti	Utført
28. april	Stand på Vårmarken i Randaberg	Informere innbyggere	Innbyggere i Randaberg kommune	Fakta, info om Bymiljøpakke n, hva betyr det for deg, prosjekter i din kommune	Direkte møte	Sekretariat sleder, Kjersti, kommunen	Utført
Juni	Annonse i Aftenbladets sommermagasin	Informere	Innbyggere	Hva er Bymiljøpakke n	Print Aftenblad et	Reklameby rå Kjersti	Utført
August / septembe r	Brosjyre i posten	Informere innbyggere	Alle adresser i Stavanger, Sandnes, Sola, Randaberg + andre kommuner: Hå, Time, Klepp, Gjesdal, Strand, Forsand, Rennesøy, Finnøy	Nå kommer Bymiljøpakke n Fakta, info, hva betyr det for deg	Bring Stor- bedrift	Kjersti og komm.- gruppe	Pågår
Juli / August / septembe r	Film på kino	Fortelle historien om «hvorfor Bymiljøpakken»	Kino- publikum i Sandnes og Stavanger	Bakgrunn for Bymiljøpakke n. Folk har tid til historien i kinosetet	Filmvisnin g Capa	Reklameby rå Kjersti	Pågår

16. september	Stand på Miljøsøndag	Informere innbyggere	Innbyggere i Stavanger kommune og alle besøkende	Fakta, info om Bymiljøpakken, hva det betyr for deg, prosjekter i din kommune	Direkte møte	Sekretariat sleder, Kjersti kommunen	
September	Film på TV Vest	Informere innbyggere	Seere på TV Vest	Bakgrunn for Bymiljøpakken.	Reklame på tv	Reklamebyrå Kjersti	
Høst, fra august	Annonser, digitalt og trykk i aviser på Nord-Jæren, Schibsted Media, Rosenkilden	Informere innbyggere	Innbyggere	Fakta, info, hva betyr Bymiljøpakken for deg. Hvorfor Bymiljøpakken.	Aviser: trykt, digitalt, tv, sosiale medier, boards osv.	Reklamebyrå Kjersti	Pågår
Høst	Annonse Autopass	Informere innbyggere	Innbyggere på Nord-Jæren og omegn	Fakta, info om bypakken Autopass-info + brikke	Annonser i papir-aviser	Styring og strategistab, SVV	
Høst	Facebook – intensivere antall innlegg og svare på spørsmål	Riktig faktainfo må ut	Innbyggere på Nord-Jæren, de som reiser og jobber	Fakta, info, oppklare feil	Egen Facebook side Partene må dele informasjon	Sekretariat Komm.grupper	Pågår
Høst, fra august	Samarbeid med Ferde om info	Riktig faktainfo hos begge	Innbyggere som trenger bompengeinformasjon	Fakta, info	Ferde.no Bymiljøpakkens kanaler	Sekretariat	Pågår
Høst, fra august	Samarbeid med Kolumbus om stand/informasjon	Kolumbus er med med Bymiljøpakken som en del av løsningen	Innbyggere på Nord-Jæren	Fakta, info, løsning, sammenheng	Stand Kolumbus' egne kanaler, aktiviteter etc.	Sekretariat Kolumbus	Pågår
Høst, fra august	Bruk av stempel	Lage retningslinjer for bruk av stempel	Kolumbus Alle parter	Begynne å bruke stempel, vise sammenheng	Stempel	Sekretariat Kolumbus Komm.grupper	Pågår

Høst, før oppstart oktober	Pressemelding	Oppslag i pressa, for å gi folk info	Pressa Innbyggere	Fakta, info, nå kommer Bymiljøpakken	Pressemelding	Kjersti	
Høst, før oppstart oktober	Nettmøte (Aftenbladet og evt. andre)	Informere innbyggere, svare på spørsmål	Pressa Innbyggere	Fakta, info, nå kommer Bymiljøpakken	Nettmøte	Sekretariat sleder Kjersti	
Septem ber	Pressemelding Nyhet i egne kanaler	Forkjørsregulering for syklistene på Forus og Lura	Syklistene Bilister	Oppstart nytt sykkeltiltak	Egne kanaler Presse	Leder sykkelgruppe Kjersti	
Septem ber/oktober	Nyhet i egne kanaler Presse	Først i Norge med lysregulering med 'grønn hale' for syklistene på Grannessletta	Syklistene Bilister	Oppstart nytt tiltak Markering ved veiåpning	Egne kanaler Presse	SVV Kjersti	
1. oktober	Markere oppstart med å takke de som reiser kollektivt og sykler	Takke for at folk bidrar	Kollektivreisende Syklistene	Takk	Direkte møte Byterminalen Stavanger, Ruten Sandnes, + i Sola og Randaber g	Styringsgruppe Administrasjon Sekretariat Politikere Komm.gruppe Kolumbus	



Bymiljøpakken

Økonomi oversikt

Innhold

1. Innledning.....	3
2. Status på kostnader.....	4
2.1 Oversikt.....	4
2.2 Usikkerhetsmomenter.....	4
3. Status på inntekter	5
3.1 Bompenginntekter.....	7
3.2 Usikkerhet.....	8
3.3 Likviditetsbeholdning	9
4. Oppsummering.....	9

Sekretariatet i Bymiljøpakken 23.08.2018

1. Innledning

I styringsgruppemøtet juni 2018 ble det bedt om å få en økonomisk gjennomgang av Bymiljøpakken i sin helhet både på kostnads- og inntektsside.

Status for kostnadene presentert i dette notatet er basert på siste tertial rapportering for T1. Total kostnader er på 32,1 mrd. 2018-kr. På inntektsside bidrar bompenginntektene med den største delen. Statlig bidrag fra byvekstavtale sikrer midler til Bussveien med 50 pst., programområde tiltak på riksveg og belønningsmidler til drift kollektiv og mobilitetstiltak. I tillegg inkluderer NTP 2018-2029 midler til E39 prosjektene. Fylkeskommunale midler (MVA- refusjon) utgjør resten av finansieringsrammen.

Totalt estimerte inntekter er på 35 mrd. 2018-kr.

Både inntekter og kostnader er estimerte tall som har en viss usikkerhet. I dette notatet presenteres status per i dag samt usikkerhet og effekter på det totale bildet.

Oversikten over kostnader per prosjekt og finansieringskilder er presentert i følgende tabell:

Tabell 1:

Prosjekt	Kostnad pr. T1 2018 (Mrd. 2018-kr)	Finansieringsrammer			
		Statlige midler (NTP)	Statlige midler (Byvekstavtale)	Bompenger	Fylkeskommunale midler
Sykelstamvegen	1,4		1,3*		
Bussveien	10,8		5,4	5,4	
TKV (Eksl. Bussveien)	1,4			1,4	
E39 Smiene – Harestad	3,4	1,4		2,0	
E39 Hove – Ålgård	3,6	1,6		2,0	
Bomstasjoner 38 STK	0,1			0,1	
Fv. 505 Foss Eikeland - E39 Bråstein	0,8			0,8	
Kollektivtiltak	3,5			3,5	
E39/rv. 44 krysstiltak/vegutvidelse	0,4			0,4	
Sekkepost**	3,3			3,3	
Drift kollektiv	3,3		0,8	2,6	
Planlegging Sandnes øst	0,1			0,1	
Total prosjektkostnader	32,1	3,0	7,5	21,7	
Ikke øremerkede midler	2,9			1,3	1,5
Totalt	35,0	3,0	7,5	23,0	1,5

*Statlige midler til programområdetiltak på riksveg er i handlingsprogram for Bymiljøpakken 2018-2021 prioritert til sykkelstamvegen. Finansiering av sykkelstamvegen skal håndteres i reforhandling av Byvekstavtalen.

** Sekkepost til kollektiv, sykkel, gange, miljø og trafikksikkerhetstiltak

Ikke øremerkede midler utover prosjektkostnader er på 2,9 mrd. Av disse 0,9 mrd. er overførte midler fra Nord-Jæren pakke.

2. Status på kostnader

2.1 Oversikt

Som vist i tabellen over er total kostnadene på 32,1 mrd. 2018 kr. Dette er basert på kostnader fra første tertial 2018 og har ikke oppdatert framdriftsplan. Statens vegvesen vil presentere de siste oppdateringer for framdrift og kostnader per andre tertial i neste styringsgruppemøte den 28. september.

De største prosjektene har gjennomgått en fullstendig kostnadsvurdering og foreslått mulige kostnadsreduksjoner.

Kostnadsoversikt i tabell 2 viser totale investeringer som reflekterer kostnadsrammer prosjektene skal jobbe mot.

Tabell 2

Prosjekt Mill 2017-kr	Usikkerhet	Kostnad pr. T1 2018 (Mrd. 2018-kr)	Usikkerhet i Mrd. 2018-kr	
			Min	Max
Sykkelstamvegen	10 %	1,36	1,2	1,5
Bussveien	21 %	10,8	8,6	13
TKV (Eksl. Bussveien) ¹	10 %	1,4	1,3	1,5
E39 Smiene – Harestad	NTP	3,4		
E39 Hove – Ålgård	NTP	3,6		
Bomstasjoner 38 STK	10 %	0,12	0,11	0,13
Fv. 505 Foss Eikeland - E39 Bråstein	40 %	0,8	0,5	1,1
Kollektivtiltak	40 %	3,5	2,1	4,9
E39/rv. 44 krysstiltak/vegutvidelse Stangeland	40%	0,4	0,2	0,6
Programområdetiltak		3,3		
Drift kollektiv		3,3		
Planlegging Sandnes øst		0,1		
Totalt		32,1	28	37

2.2 Usikkerhetsmomenter

Framdrift

Det er forventet en del endringer på tidsplan spesielt på Bussveien som skal oppdateres. Dette kan ha konsekvenser på likviditetsbeholdning per år og finansieringsbehov.

Usikkerhet i kostnader

Selv om prosjektene har vært gjennom en kostnadsvurdering, er det fortsatt usikkerhet i kostnader spesielt på prosjektene som er på tidlig planleggingsfase der reguleringsplanlegging har ikke startet og løsninger er ikke bestemte.

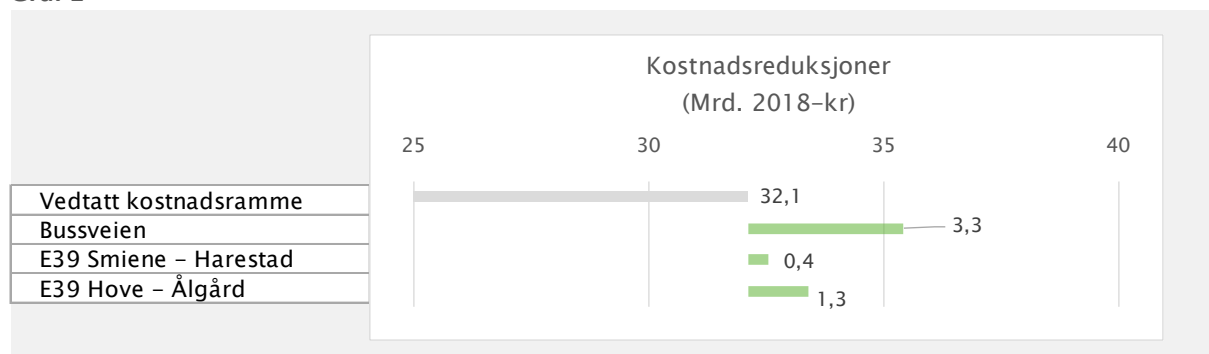
¹ På Transportkorridor Vest er inkludert kostnad på 1,4 mrd. 2018 kr, for riksveg og fylkesveg eksklusiv bussveidelen. Dette fører til at total kostnaden på riksveg er på 2 971 mill. kr som er under styringsmålet, hvor 2 230 mill. kr. Bussvei, og 741 mill. kr. tungbilfelt.

For eksempel, på Bussveien er gjennomsnitt kostnadsusikkerhet på cirka 20%. De fleste planer er i tidligfase og har en usikkerhet på 40%, mens andre som er ferdig regulert og har vært gjennom mer detaljer kan ha en usikkerhet på 10%.

Etter at byggekontrakt er utdelt det kan også være risiko for kostnadsøkning på grunn av uforutsigbare faktorer. Denne risikoen er ikke inkludert i estimatene. God prosjektkontroll og tett dialog med entreprenører er svært viktig for forhindre uforutsigbare situasjoner.

Fra forrige styringsgruppe møte den 14. Juni, ble det presentert følgende kostnadsreduksjoner på de største prosjektene:

Graf 1



På E39 Smiene–Harestad vedtok Stavanger bystyre 18 juni 2018 en løsning med lang kulvert som har en kostnadsramme høyere enn styringsmålet.

Statens vegvesen skal sammen med kommunen jobbe videre med å se på muligheter for kostnadsreduksjoner med mål om å finne løsninger for prosjektet på lokalt nivå.

På E39 Hove-Ålgård er kostnadene redusert fra 4,9 mrd. 2018-kr til 4,1 mrd. Det er mulig å komme ned til styringsmålet 3,6 mrd. med et nytt alternativ for vegtrasé fra Figgjo/Håland til Bråstein. Alternativet innebærer imidlertid en endring i forhold til godkjent kommunedelplan.

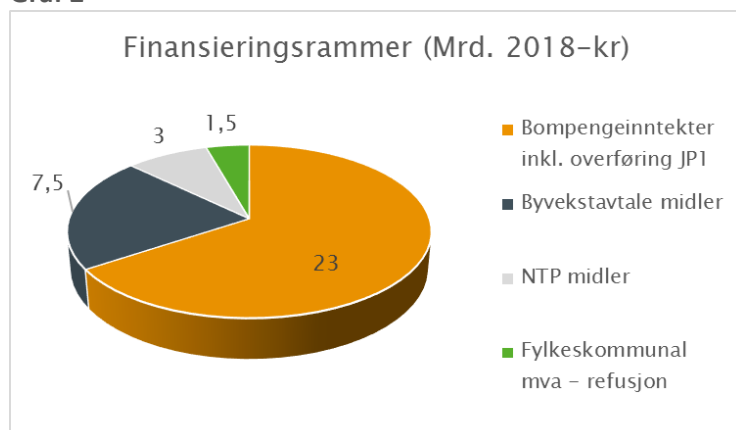
Konsekvenser for fv. 505 Tverrforbindelsen: Det behandles nå en prinsipp sak i Utbyggingspakke Jæren. Her er det en potensiell usikkerhet angående overføring av prosjekt og felles timesregel.

3. Status på inntekter

Finansiering av Bymiljøpakken er basert på innkreving av bompenger samt statlige og fylkeskommunale midler. Total økonomisk ramme er på 35 mrd. 2018 kr.

Følgende graf viser fordeling av finansiering ifølge kilden:

Graf 2



Under omtales finansieringsopplegget for Bymiljøpakken:

Statlige midler

Staten bidrar med midler til Bymiljøpakken som omtalt i Nasjonal transportplan (NTP) 2018 – 2029 og i byvekstavtale 2017 - 2023. Byvekstavtalen er basert på rammer og prioriteringer gitt i NTP 2014 – 2023.

Det pågår reforhandling av byvekstavtalen fra våren 2018 som kan medføre endringer.

Følgende prosjekter i Bymiljøpakken er prioritert med statlige midler gjennom NTP 2018-2029 i perioden 2024-2029:

Mill 2018-kr	Statlig bidrag NTP	Bompenger	Total
E39 Smiene – Harestad	1377	2018	3395
E39 Hove – Ålgård	1581	2040	3621

Transportkorridor vest omtales i NTP med 700 mill. 2017-kr finansiert med bompenger for riksvegdelene utenom Bussveien.

Staten bidrar gjennom byvekstavtalen med:

	Mill 2018-kr
Statlig bidrag Bussveien 50%	5400
Statlig bidrag programområdetiltak på riksveg	1326
Statlig bidrag belønningsmidler - drift kollektiv	770

1326 mill. 2018 kr til fremkommelighetstiltak for kollektivtrafikk, sykling og gåing som bidrar til å oppfylle målet i byvekstavtalen.

50 prosent av kostnaden til Bussveien slik prosjektet er avgrenset i byvekstavtalen (5,4 Mrd. 2018-kr)

770 mill. kr i belønningsmidler til drift av kollektivtrafikk på Nord-Jæren fordelt som følger:

170 mill. kr. i 2017 og 100 mill. kr per år i perioden 2018-2023.

Fylkeskommunale midler

I Bymiljøpakken inngår fylkeskommunale midler (refusjon av merverdiavgift) på cirka 1,5 Mrd. kr

Refundering av midlene skjer foreløpig løpende etter utførte kostnader. Bussveien vil ha den største delen av disse midlene som utgjør cirka 0.9 mrd. kr. MVA refusjon gjelder ikke for grunnvervs kostnader. Mulige omklassifiseringer kan medføre endringer.

Bompenger

Overførte midler fra dagens Nord-Jæren pakke er 927 mill. 2018 kr.

Det er i Prop. St 47S (2016 – 2017) beregnet at brutto bompenginntekter vil bli om lag 26,5 mrd. 2018-kr. Fratrullet innkrevingskostnader, drift av bompengeselskap og finansieringsutgifter gir dette et netto bompengebidrag til prosjekt og tiltak innenfor Bymiljøpakken på ca. 22 mrd. 2018-kr.

3.1 Bompenginntekter

Brutto inntekter

Bompengepotensialet er vurdert ut fra følgende forutsetninger:

- Innkrevingsperiode: 15 år fra 2018
- Lånerente: 5,5 prosent de første 10 årene, deretter 6,5 prosent
- Lån basert på tidlig investering
- Årlige innkrevingskostnader: 170 mill. 2018-kr
- Nullvekst i personbil
- Trafikkavvisning: 10%
- Elbilandel: 5%

Det forutsettes 5% elbil som har betalingsfritak og 15% næringslivstransport. Rabatt, timesregel og passeringstak er også inkludert i beregningene.

Driftskostnader:

Forutsetningene for beregning av drift- og innkrevingskostnader er basert på om lag 218 500 kjøretøy per dag. Total årlig kostnad er på 170 mill. 2018 kr, dvs. 2 kroner per passering. Dette er et høyt nivå i forhold til driftskostnader i dagens bompengoordninger som i gjennomsnitt er på 1,31 kroner i 2016 ifølge Statens Vegvesen sin rapport² om bompengeselskapenes drift i 2016.

Kostnadene inkluderer lønnskostnader, administrasjonskostnader og innkrevingskostnader³.

Med en ny ordning på Nord-Jæren og dobbelt så mange bomstasjoner et det antatt at nivået per passering vil øke noe. I Prop. 47S er det tatt høyde for at disse kostnadene kan bli høyere enn dagens erfaringstall.

Finansieringskostnader

Finansieringskostnader er rentekostnader forutsatt at Bymiljøpakken tar opp lån ved tidlig investering. Det er lagt til grunn en lånerente på 5,5 % de første 10 årene, deretter 6,5%. Dette er høyt i forhold til rentenivået som gjelder i dagens lånemarked, men det er fra sentralt hold lagt føringer om at nøkterne forutsetninger skal legges til grunn for denne type beregningene. Dette er de vanlige forutsetningene som legges til grunn for bompengeprojekter.

Totale finansieringskostnader over 15 år er om lag 1,9 Mrd. 2018-kr.

Bymiljøpakken har ikke lån per i dag. Ved et likviditetsbehov, vil lån bli vurdert i henhold til Prop. 47S.

² Rapport: [Statens vegvesen Bompengeselskapenes drift i 2016](#)

³ Innkjøpte driftstjenester, oppslag Autosys, sentralsystem, service og vedlikehold av bomstasjonene, strøm og nettverk til bomstasjonene, utsteder kostnader og tilsvarende.

3.2 Usikkerhet

Usikkerheten på inntektssiden er hovedsakelig knyttet til trafikk tall. Den største faktoren er nivå på trafikk avvisning. En trafikkavvisning med 5% vil påvirke inntektene med 2 mrd. i forhold til antatte trafikk tall.

Elbilandel har også en betydelig effekt. Med en økning til 10% andel vil inntektene reduseres med cirka 2,1 mrd. i løpet av 15 år.

Trafikk tall fra bompengeselskapet Ferde etter oppstarten vil vise faktisk grunnlag for inntekstberegning.

Driftskostnader:

Forutsatt driftskostnader i Bymiljøpakken er veldig nøkterne og betydelig høyere enn faktiske 2016 tall. Med ny organisering av bompengesektoren i fem regionale bompenselskap er det forventet en mer kostnadseffektiv og kundevennlig innkreving. Derfor er det rimelig å si at vi forventer en reduksjon på drift- og innkreivingskostnader. Det er stor sannsynlighet for at vi oppnår 20% lavere innkreivingskostnader. Dette vil gi en forbedring i nettoinntekter med om lag 0,5 mrd. og 1,7 kroner nivå per passering.

Nye teknologiske løsninger som vegprising med GPS kan også bidra til effektivisering av drift. Løsningene er ikke klare til innføring per i dag.

Finansieringskostnader

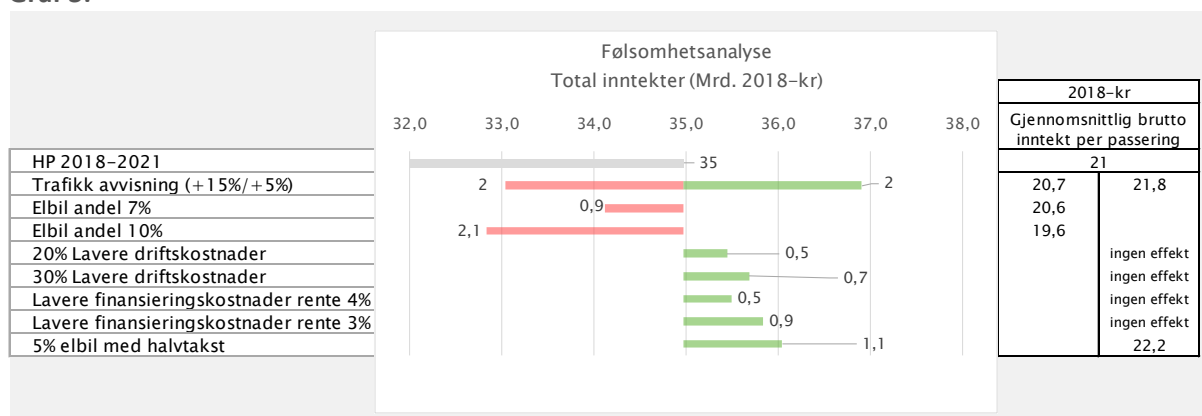
Den største usikkerheten er knyttet til lånerente nivå. Bymiljøpakken har antatt i beregningene 5,5% lånerente de første 10 årene. Dette er veldig nøkternt og mye høyere enn dagens rente.

En rente nivå på 3% vil nesten halvere finansieringskostnader og gi cirka 0,9 mrd. lavere kostnader. Jo tidligere er låneopptak, jo høyere er finansieringskostnader.

Det er antatt lån ved tidlig investering som fører til høyere kostnader. Framdriftsplaner per i dag peker på at det vil ikke bli behov til ekstra likviditet så tidlig.

Følgende graf viser effekten av forskjellige scenarier på total inntekter i tillegg til konsekvenser på gjennomsnittlig inntekt per passering.

Graf 3:



3.3 Likviditetsbeholdning

Per nå har vi tidsplan fra handlingsprogram 2018-2021 og tertialrapport T1 som vises i følgende graf:

Graf 4



Bussveien er den største investeringen, og den har høyest aktivitet fra 2021-2023. Ifølge handlingsprogram i Bymiljøpakken 2018-2021 kommer E39 vegprosjektene fra 2024 som gjør at vi har en likviditetsbehov i 2027 og 2028.

Vi forventer endringer som følge av forsinket planer på grunn av omfattende kostnadsvurderinger. Dette kan på en måte påvirke positivt likviditetsbeholdning men ikke optimal framdrift.

4. Oppsummering

I alle store investeringsprosjekter er det en viss usikkerhet både på kostnads- og inntektssiden. I en videre usikkerhåndtering må Bymiljøpakken være forberedt på forskjellige scenarier som kan påvirke økonomien. Notatet viser omfanget og hoved faktorer som har størst effekt på inntekter og kostnader.

Gjennomgangen viser at vi er på trygg grunn og risiko porteføljestyrimessig er håndterbar. Dette kan gi muligheter, men det er viktig å presisere at det er stor usikkerhet på inntekts- og kostnadssiden.

I følge analysen har prosjektene en gjennomsnittlig usikkerhet på cirka 14% som gjør at total kostnadene kan variere mellom 28 mrd. 2018 kr og 37 mrd. 2018 kr. En økning på cirka 5 mrd. fra kostnadsramme vi har i dag kan håndteres i porteføljen dersom for eksempel finansieringskostnader halveres.

På inntektssiden er risikoen for lavere inntekter aktuelt dersom elbilandel og trafikkavvisning blir høyere enn antatt. På den andre siden, så er det en stor potensial ved reduserte drift- og finansieringskostnader.

En evalueringsrapport skal lages etter ett års drift for å analysere trafikale og økonomiske effekter av innføringen av tidsdifferensierte bomtakster på Nord-Jæren.

Bompengetakstene skal evalueres og eventuelt justeres innen ett års drift, slik at forutsatt gjennomsnittstakst på 20 kr i 2016 prisnivå per passering opprettholdes slik det er vedtatt i Prop. 47S.



Statens vegvesen

Saksbehandler/telefon:

<Saksbehandlersnavn / tlf>

Vår dato: 22.08.2018

Vår referanse:

Notat

Til: Styringsgruppe Bymiljøpakken
 Fra: Statens vegvesen region vest
 Kopi til:

Status riksvegprosjektene

Siden forrige styringsgruppemøte har Statens vegvesen arbeidet videre med kostnadskutt og prosess på Rv. 509 Transportkorridor vest og E39 Ålgård–Hove. For E39 Smiene–Harestad har det vært behandling i Stavanger bystyre om planen.

Notatet er utarbeidet til styringsgruppen om status på prosjektet spesielt med fokus på prosjektkostnader, mulige kostnadskutt og videre oppfølging.

Rv. 509 Transportkorridor vest

Oppsummering

Statens vegvesen har etter sist møte i S-gruppen arbeidet videre med å redusere kostnader på prosjektet. I dette arbeidet har vi som nevnt på møtet i S-gruppen 14.06.2018 vurdert alternative kryssløsninger i Sundekrossen. Den viser at det er mulig å komme ned til en prosjektkostnad på 2701 mill. 2018-kr uten å endre hovedmålene for prosjektet. Dette er en prosjektkostnad som er 561 mill. kr under prosjektkostnaden i Bymiljøpakken og under styringsmålet for prosjektet.

De mulige kuttene som er skissert innebærer behov for omregulering i de aktuelle kryssene og for Hafrsfjord bru. For øvrige deler av prosjektet vil det ikke være behov for omregulering. Og eksempelvis kan strekningen fra det som nå ferdigstilles ved Sola skole og fram til om med Risavika, bygges (som en mulig 1. etappe) basert på gjeldende reguleringsplan hvis en skulle velge å beholde det planskilte krysset med Kontinentalvegen. Det forutsetter aksept for å starte før KS2 av TKV er gjennomført.

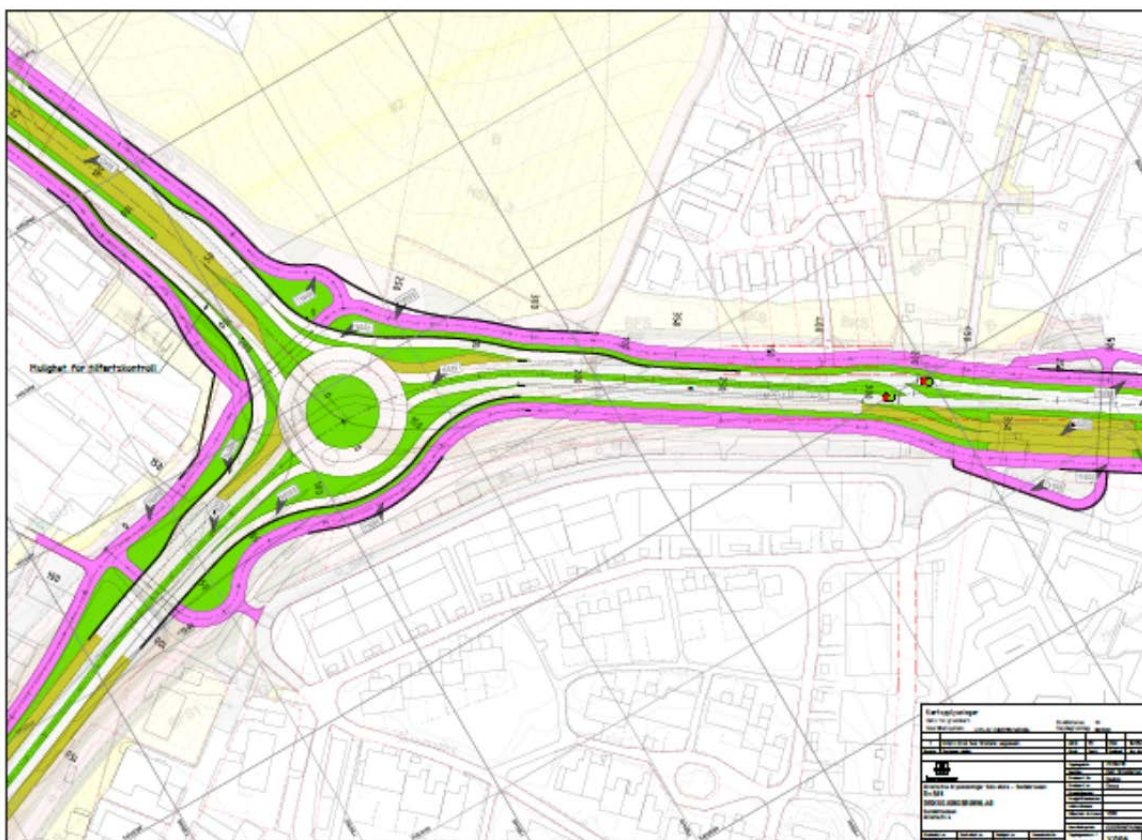
Koplingen med Bussveien fra Kontinentalvegkrysset og ned til Risavika er for øvrig ivarettatt også i den skisserte mulige alternative rundkjøringsløsningen for krysset og det er nær dialog mellom prosjektet og de som jobber med reguleringsplan for Bussveien ned til terminalen i Risavika. På sist møte i S-gruppen ble det også stilt spørsmål ved en løsning med ensidig G/S-veg på Hafrsfjord bru. Besparelsen ved å gå for dette ligger på i størrelsesorden 50 mill. kr. og det finnes gode krysningsmuligheter på begge sider av brua slik at en kan få en forsvarlig G/S-løsning.

Utført arbeid og mulig videre prosess

Siden sist møte i S-gruppen har SVV arbeidet videre med mulige kostnadskutt.

Mulige kostnadskutt for hovedbru og kryssløsninger i Hagakrossen og ved Kontinentalvegen kommenteres ikke ettersom det ble redegjort for disse på sist møte i S-gruppen.

I prosessen har vi funnet ei alternativ kryssløsning i Sundekrossen som vist under:



Den nye løsningen er et kryss i plan, istedenfor den opprinnelige toplansløsningen. Mulig kostnadsbesparelse på 270 mill. kr.

Et kryss i plan vil for trafikkavviklingen for bil ikke gjøre en stor forskjell fra toplansløsningen. Men eventuelle køer i toplansløsningen vil kun påvirke biltrafikken, mens i denne løsningen vil de også påvirke busstrafikken. For busstrafikken, og da spesielt

Bussveien, er toplansløsningen bedre, både mhp komfort og mulige forsinkelser. Det er busstraséer i tre retninger i dette krysset, og i toplansløsningen er dette løst ved at bussene får et eget nivå over bilene hvor de i prinsippet aldri får noen forsinkelser og får så rettlinja traséer som mulig. I denne alternative ettplansløsningen er det lagt opp til at bussene og bilene skal dele felt i flere av armene. Et kryss i plan kan også tilpasses sidestilt Bussvei på Revheimsveien. En slik løsning vil forenkle krysset.

For gående og syklende byttes lokket (som ville blitt som en stor kryssingsbro for disse trafikantene) ut med to underganger, plassert vest og nord for rundkjøringen. Dette gir litt mer omveg når man skal krysse vegen, og rent «opplevelsesmessig» er det nok også en dårligere løsning, selv om dette kan motvirkes litt ved å bygge brede underganger.

Undervegs i denne prosessen er det avholdt samarbeidsmøter med Stavanger kommune, bussvegprosjektet og sektoretater for å sikre involvering av disse.

Statens vegvesen vil komme tilbake med en møteplan for videre prosess mot Rogaland fylkeskommune og Stavanger kommune.

Videre mulig framdrift:

✓ *September 2018–juni 2019:*

Detaljerings av aktuelle kostnadskutt og justering av tekniske planer/mengder inkludert utarbeidelse av revidert reguleringsforslag (for delstrekninger som må omreguleres) inkludert revidert Anslag for kvalitetssikring av prosjektkostnad.

✓ *Juni 2019–juni 2020:*

Behandling av reguleringsforslag.

✓ *Høst 2020:*

KS2-prosess

✓ *Vinter/vår 2021:*

Forberedelser for utbygging (grunnundersøkelser, grunnverv og konkurranseforberedelser)

NB!

For delstrekninger som ikke krever omregulering er det mulig med tidligere byggestart forutsatt at rammer for disse kan fastsettes av sentrale myndigheter og at finansiering er avklart.

E39 Ålgård–Hove

Oppsummering

Statens vegvesen har etter sist møte i S-gruppen arbeidet videre med å redusere kostnader på prosjektet. I dette arbeidet har vi funnet et nytt alternativ for vegtrasé fra Figgjo/Håland til Bråstein. Det viser at det er mulig å komme ned til en prosjektkostnad innenfor de 3621 mill. 2018-kr som er fastsatt som styringsmål for prosjektet når vi også tar med tidligere skisserte kostnadsreduserende tiltak. Dette kan gjøres uten å endre hovedmålene for prosjektet.

Det nye alternativet har en prosjektkostnad som er om lag 130 mill. kr under prosjektkostnaden i Bymiljøpakken (som er høyere enn styringsmålet for prosjektet). Alternativet innebærer imidlertid en endring i forhold til godkjent kommunedelplan.

Endringene medfører at det må gjennomføres endringer av foreløpig forslag til reguleringsplan (Sandnes kommune delen).

I tillegg har vi sett på muligheten for evt. å redusere prosjektkostnaden ytterligere ved å erstatte det planskilte krysset ved Bollestad i sør med ei stor rundkjøring. Det siste vil gi en kostnadsreduksjon på i underkant av 190 mill. kr.

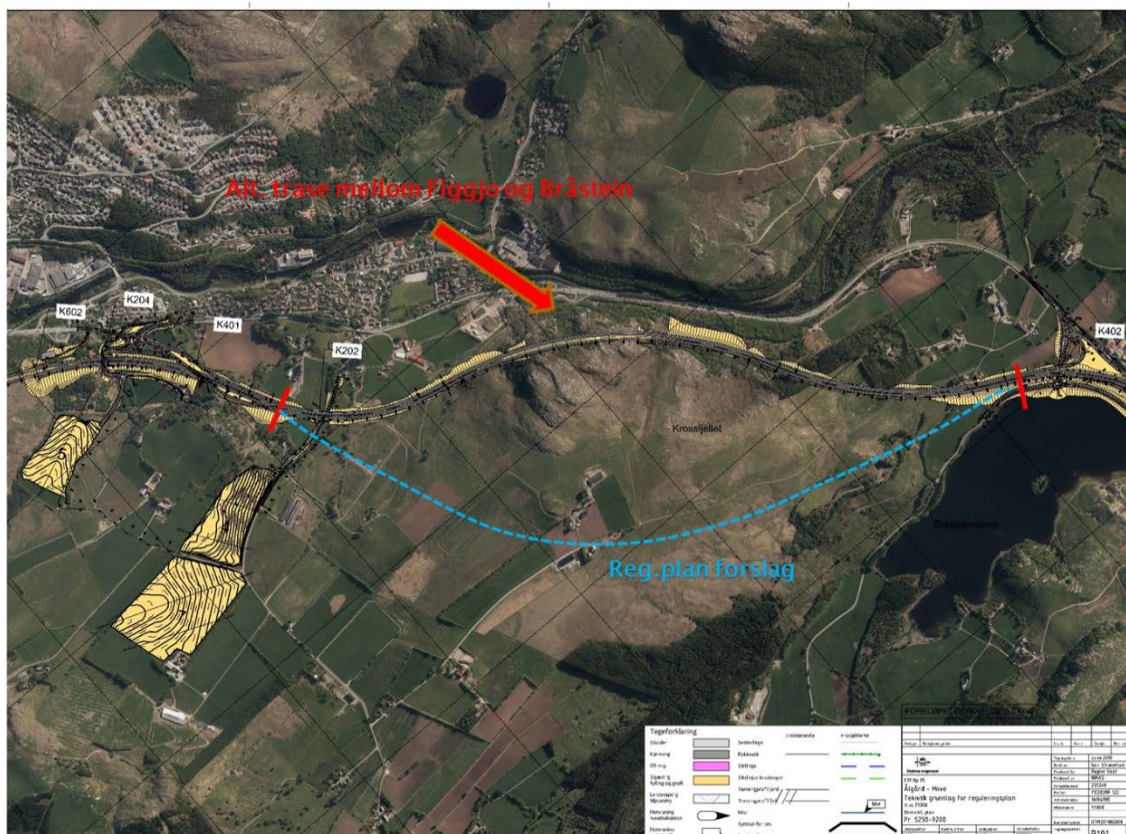
Som det ble etterspurt i sist S-gruppemøte har vi også sett på trafikkavviklingen i krysset på Bråstein og den er fullt ut forsvarlig med gode avviklingsforhold også for modulvogntog. Besparelsen ved å gå tilbake til «kommunedelplanløsningen» som ble etterspurt på møtet i S-gruppen, ligger på i størrelsesorden 120 mill. kr.

Statens vegvesen vil arbeide videre med løsningene i tett prosess med berørte parter, og tilstøtende prosjekter.

Utført arbeid og mulig videre prosess

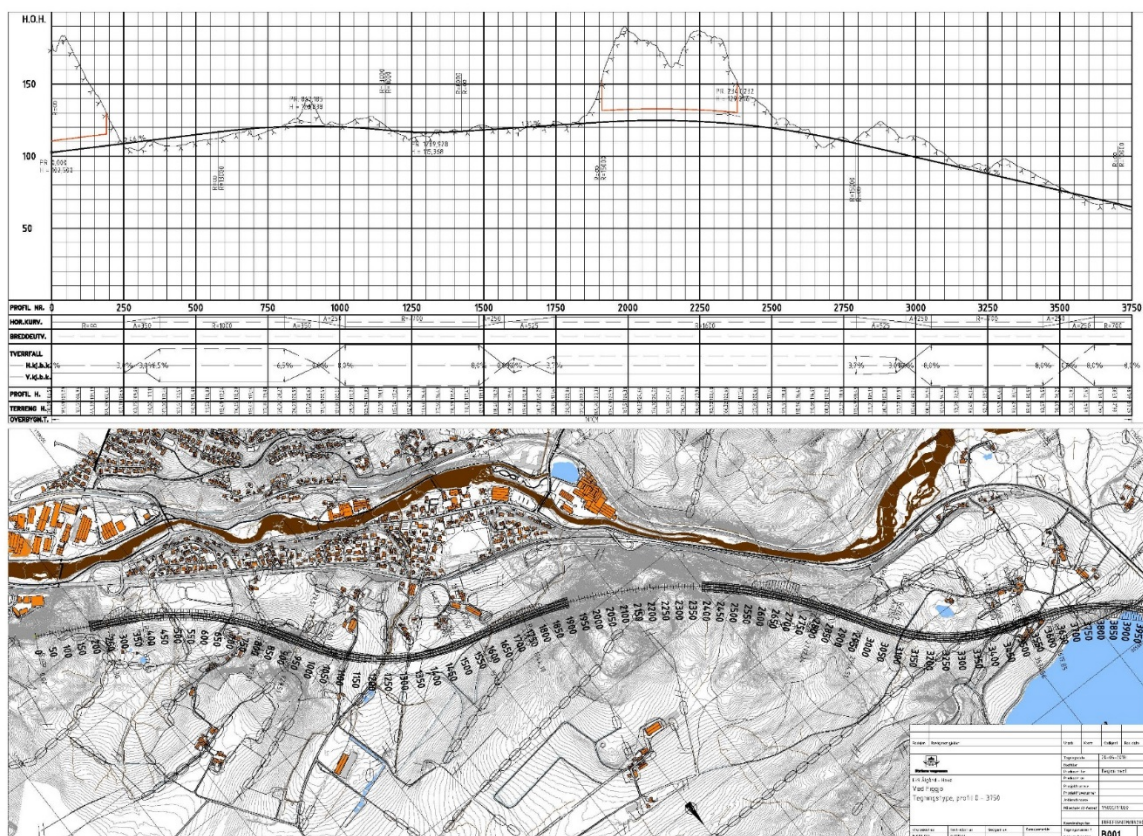
Siden sist møte i S-gruppen har SVV arbeidet videre med mulige kostnadskutt. I prosessen har vi funnet et nytt alternativ for trasé mellom Figgjo/Håland og Bråstein som vist under:

Alternativet innebærer at Krossbergtunnelen reduseres til 390m og at det blir justerte dagsoner i nord og sør.



Alternativet innebærer at Krossbergstunnelen reduseres fra 1850 til 390m, totalt 200m kortere veg og enklere portaler noe som gi en stor kostnadsbesparelse på totalt 461 mill. kr.

Alternativet innebærer naturlig nok større inngrep enn det opprinnelige og det må i forbindelse med et justert reguleringsforslag gjennomføres en konsekvensutredning på alternativet. Samtidig framstår dette som et mulig gjennomførbart alternativ.



Underveis i denne prosessen er det avholdt samarbeidsmøter med Sandnes kommune og sektoretater for å sikre god involvering av disse. Vi har også hatt møter med de mest sentrale grunneierne på Figgjo/Håland samt representanter for bydelsutvalget der.

I løpet av sommeren har vi også sett på en ytterligere mulig justering av traséen inn mot Bråstein fra sør som kan gi en enklere kryssløsning, unngå utfylling i Bråsteinvatnet samt ytterligere besparelser. Denne utredes nå videre.



I tillegg til dette har vi vurdert å erstatte det planlagte planskilte krysset i sørenden av traséen på Bollestad med ei stor rundkjøring. Dette vil gi en mulig kostnadsbesparelse på 190 mill. kr.

E39 Smiene–Harestad

Siden forrige styringsgruppemøte har Stavanger bystyre behandlet saken i møte 18.06.2018 sak 67/18.

Bystyrets enstemmige vedtak:

Stavanger kommune ser viktigheten av å gjennomføre en snarlig utbedring av vegstrekningen E39 Smiene–Harestad. Det er derfor viktig å få regulert og realisert prosjektet med den lange kulverten så snart som mulig. Lang kulvert var en forutsetning for flertallet i bystyret da E39 i denne traseen ble vedtatt i 2012. De økte kostnadene skyldes økte og endrede statlige krav og ikke kommunens egne plankrav. Det er naturlig at kostnadsøkninger forårsaket av nye statlige krav til riksveger dekkes av staten. Stavanger kommune forutsetter at prosjektet blir gjennomført med lang kulvert.

Stavanger kommune vil påpeke at under behandlingen av planen i 2012 varslet Fylkesmannen, i merknad til planoppstart, at det ville komme innsigelse dersom kulverten ble kortere enn 470 meter. Dette skyldtes at det samlede tapet av friområde på Tasta ville bli for stort uten lang kulvert.

Stavanger kommune vil også påpeke at det er viktig at Tastakrysset opprettholdes. Dersom Statens vegvesen trenger å redusere kostnadene i prosjektet bør det hovedsakelig gjøres gjennom fravikssøknad til Vegdirektoratet slik at planen blir likere det som opprinnelig var tenkt i 2012.

Gang- og sykkelvei med kombinert adkomst til eiendommer kombinerer flere risikofaktorer på en hovedsykkelrute. Det er ikke identifisert noen kostnadsbesparelse ved et slikt tiltak. Stavanger kommune ønsker derfor at det legges som premiss at regulert løsning på strekningen skal bestå av sykkelvei med fortau.

I forbindelse med det videre reguleringsarbeid, må forholdet til de berørte boligeierne som ligger kloss opp til traseen gis høy prioritet, slik at det skapes klarhet og forut beregnelighet om 2 boligeiernes videre situasjon. Det må etableres gode rutiner for kommunikasjon og dialog med boligeierne. Det skal så tidlig som mulig avklares om boligene skal innløses i forbindelse med realisering av utbygging.

Reguleringsplan 2551 for E39 Smiene– Harestad kan, på denne bakgrunn, utarbeides med kulvertlengde på 495 meter

Framdrift

Statens vegvesen vil ta initiativ ovenfor Stavanger kommune til et møte for å avklare videre prosess i saken.



NORGES TAXIFORBUND
Avd. Rogaland

Støperigata 30
4014 Stavanger

Til Styringsgruppen for
Bypakke Nord-Jæren

Saksnr. 18/084 - 01

Stavanger 8.8.2018

Bompengetakster Bypakke Nord-Jæren

Vi finner det urimelig at det er ulike ordninger angående bompengetakster i Bypakke Nord-Jæren. Spesielt med tanke på at drosjer over 3,5 tonn må betale storbiltakst uten mulighet for rabattordninger på 20%, mens derimot bobiler likestilles med personbiler.

Det brukes stort sett minibusser over 3,5 tonn i drosjenæringen til å kjøre rullestolbrukere, syke, barn og eldre med spesielle behov. Disse gruppene vil rammes ekstra hardt med et bompengetillegg pålydende 110,- i rushtiden og 55,- utenom rushtiden og i helgene. Dette er personer som ikke har mulighet til å benytte seg av vanlig kollektivtransport. Drosjene er en del av kollektivtransporten og alle drosjeløyver burde kunne settes i samme takstgruppe som personbiler uavhengig av vekt. En slik ordning er allerede innført i Oslo, så mulighetene er absolutt til stede for en slik løsning.

I tillegg finner vi det også urimelig at det her settes et tak på betaling for maksimum 75 passeringer i måneden, når det tilsvarende maksimumstallet både i Oslo og Bergen er satt til 60 passeringer i mnd.

Vi ber derfor om følgende:

Alle drosjeløyver settes i samme takstgruppe som personbiler.

Det settes et tak på betaling for maksimum 60 passeringer i måneden.

Med vennlig hilsen
Norges Taxiforbund avd. Rogaland

Solveig Nærland
Fylkesleder
930 91 797