



**Bymiljøpakken**

## Styringsgruppemøte Bymiljøpakken

2. november 2018

**Møtetidspunkt:** 2. november 2018, kl. 0930 - 1200  
**Møtested:** Rogaland fylkeskommune  
**Møterom:** Fylkesutvalgssalen

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

### Sak 54/2018 Orientering fra Ferde AS

Adm.dir. Trond Juvik i Ferde AS orienterer i møtet.

**Forslag til vedtak:** Tas til orientering

### Sak 55/2018 Orientering fra Kolumbus AS

Kolumbus orienterer om status passasjerstatistikk og mobilitetsarbeid.

**Forslag til vedtak:** Tas til orientering

### Sak 56/2018 Referat fra møte 28. september 2018

Godkjenning av referat fra møte 28. september. **Se vedlegg 1.**

**Forslag til vedtak:** Referat godkjennes

### Sak 57/2018 Offentlighet - styringsgruppemøter

Forhandlingsutvalget for Byvekstavtalen vedtok 23. oktober 2018 at forhandlingsmøtene som hovedregel holdes åpne for offentligheten. Møtene vil i spesielle enkeltsaker kunne lukkes dersom saken er av en slik karakter at det er behov for det. Det legges til grunn at samme prinsipp gjøres gjeldende for de ordinære styringsgruppemøtene.

**Forslag til vedtak:** Styringsgruppemøtene i Bymiljøpakken skal som hovedregel holdes åpne for offentligheten. Møtene vil i spesielle enkeltsaker kunne lukkes dersom saken er av en slik karakter at det er behov for det.



## Sak 58/2018 Kommunikasjon

Sekretariatet orienterer om status i kommunikasjonsarbeidet.

**Forslag til vedtak:** Tas til orientering

## Sak 57/2018 Tertialrapportering T2

Statens vegvesen presenterer tertialrapport T2, **se vedlegg 2** og har utarbeidet en statusrapport **se vedlegg 3** for de prosjektene i Bymiljøpakken som er under planlegging eller bygging. I tillegg inneholder statusrapporten en kort løypemelding fra faggruppene som jobber med mindre tiltak på kollektiv, sykkel, gåing, miljø og trafiksikkerhet.

**Forslag til vedtak:** Tas til orientering

## Sak 58/2018 Bybrua – innkrevingsretning

I forrige styringsgruppemøte ba Stavanger kommune om en sak som belyser mulighetene for å snu innkrevingsretning på Bybrua og viste til møte mellom fylkesordfører og kommunen i august. Rådmannen i Stavanger har utarbeidet et notat som er en oppfølging av bystyrets vedtak 28. mai om ønsket endring av innkrevingsretning på Bybrua, og inneholder opplysninger som grunnlag for videre drøfting og behandling i styringsgruppen. **Se vedlegg 4.**

I forbindelse med denne saken har Ryfylkerådet sendt et brev til styringsgruppen der de uttrykker bekymring for at en større del av Ryfastregningen faller på Ryfylke, om Stavanger kommune får gjennomslag for å snu bommen på Bybrua. **Se vedlegg 5.**

Å snu innkrevingsretningen på bybrua vil ha trafikale konsekvenser og det vil påvirke inntektssiden. Det er ikke mulig å beregne effekten av dette før en har fått erfaringstall etter at Ryfast og Hundvågtunnelen er etablert. Hundvåg har i dag et godt kollektivtilbud og en høy kollektivandel. Det er flere områder i regionen som har lignende problemstillinger.

**Forslag til vedtak:** Innkrevingsretning på bybrua opprettholdes som i dag.



## Sak 59/2018 Bussveien sammenliknet med Metrobuss i Trondheim

Bussveien og Metrobuss har de siste årene hatt flere møter for å diskutere felles utfordringer, og for å kunne lære av hverandre.

Basert på spørsmål reist i debatten rundt Bymiljøpakken og reforhandlingene av Byvekstavtalen ble det nylig gjennomført et ytterligere møte mellom Bussveien og Metrobuss/Miljøpakken for å få et mer detaljert sammenligningsgrunnlag.

Med bakgrunn i møtet har Rogaland fylkeskommune utarbeidet et kort notat **se vedlegg 6** som oppsummerer forskjellene mellom Metrobuss og Bussveien.

Notatet viser at forskjellen mellom prosjektene er så store at prosjektene ikke er sammenlignbare. Dette skyldes særlig det forhold at Trondheim omtrent ikke har behov for å sette av kostnader til grunnerverv, da de f.eks. har tilgjengelig vegareal i form av fire-felts gater i sentrumsområdene.

**Forslag til vedtak:** Tas til orientering

## Sak 60/2018 Utbyggingspakke Jæren

Kommunene i Utbyggingspakke Jæren ønsker å forhandle med Bymiljøpakken om følgende:

- Overføring av prosjekt Fv. 505 Tverrforbindelsen Foss-Eikeland til E39 Bråstein fra Bymiljøpakken til Utbyggingspakke Jæren.
- Fordeling av inntektene for felles timesregel mellom Utbyggingspakke Jæren og Bymiljøpakken

Rogaland fylkeskommune har utarbeidet et notat som redegjør for bakgrunn og forslag til videre prosess, **se vedlegg 7**.

Klepp og Time kommuner har vedtatt et felles forhandlingsgrunnlag, **se vedlegg 8**.

**Forslag til vedtak:** Tas til orientering med de innspill som ble gitt i møtet.



## Sak 61/2018 Bortfall av bompengefritak for nullutslippskjøretøy

Informasjon om bortfall av fritaksordningen for nullutslippskjøretøy. **Se vedlegg 9.**

**Forslag til vedtak:** Tas til orientering.

## Sak 62/2018 Budsjett drift av sekretariat

Sekretariatet foreslår et budsjett for 2019 totalt sett noenlunde samme nivå som i 2018. Behov for informasjonstiltak – annonser, kampanjer, profilering har vært stort i 2018 i forbindelse med oppstart av bompengeinnkreving. Denne posten er redusert noe for 2019. Det er avsatt en større post til eventuelle konsulenttjenester dersom behov for bistand oppstår underveis i 2019.

Budsjett	Budsjett 2019
	1000 kr
Lønnskostnader	3 240
Møteutgifter	50
Trykking av dokument	500
Seminar/arrangement	300
Reisekostnader	100
Konsulenttjenester	4 000
Konsulenttjenester Kommunikasjonsarbeid/nettside	1 000
Informasjon Annonser/kampanjer/profilering	500
Diverse	100
Husleie	210
Sum	10 000

**Forslag til vedtak:** Budsjettforslag for drift av sekretariatet 2019 vedtas.



## Sak 63/2018 Møteplan 2019

Sekretariatet foreslår følgende møteplan for 2019:

Møtetidspunkt
1. Februar kl. 1400-1630
15. mars kl. 1400 - 1630
12. april kl. 0830-1100
20. mai kl. 0830-1100
21 juni kl. 0830-1100
30 august kl. 0830 - 1100
2. Oktober kl. 0830 - 1100
6. november kl. 0830 - 1100
6. desember kl. 0830 - 1100

**Forslag til vedtak:** Møteplan 2019 godkjennes

## Sak 64/2018 Eventuelt



## Bymiljøpakken

### Styringsgruppe for Bymiljøpakken

### Referat 28. september 2018

<b>Møtetidspunkt</b>	<b>Fredag 28. august 2018</b>	<b>10.00-11.10</b>
<b>Møtested</b>	Rogaland fylkeskommune	
<b>Møterom</b>	FU-salen	

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, Astrid Eide, Tina Jacobsen,, Olav Andreas Sagen, SVV, Trond Høyde, Lars Chr. Stendal, Jernbanedirektoratet, Leif Arne Moi Nilsen, Frode Myrhol, Christian Wedler, Gunn Jorunn Aasland, Thomas Bore Olsen, Stavanger kommune, Bodil Sivertsen, Sandnes kommune, Ingrid Nordbø, Sola kommune, Magne Fjell, Tonje Kvammen Doolan, Tone M. Haugen, Randaberg kommune, Arne Bergsvåg, Janne Johnsen, Daniel Rayner, Trond Nerdal, Gottfried Heinzerling, Marie Koch Singelstad, Vegard Thise, Elisabeth Huse, Terese Haaland, Erik Cockbain Fylkesmannen, Linn Falch, Kolumbus, Ståle Frafjord Næringsforeningen, Kjersti Sandvik Bernt, Eya Salmi og Stine Haave Åsland Sekretariat Bymiljøpakken, Sigurd Sjursen, andre tilhørere, NRK, Stavanger Aftenblad, Tvest, Rogalands avis, Sandnesposten.

## Sak 51/2018 Referat fra møte 30. august 2018

Referat fra møte 30. august ble godkjent.

## Sak 52/2018 Bompengeneinnkreving Bymiljøpakken

De lokale partene redegjorde for sine respektive vedtak. Sandnes kommune fremmet følgende forslag:

*Innføring av Bymiljøpakken utsettes slik samferdselsministeren har åpnet for. Før eventuell innføring skal det foretas reforhandlinger. Disse forutsettes å være sluttført innen årets utløp.*

Vegdirektøren viste til at utsettelse ville kreve at alle lokale/regionale parter er enige om det.

Forslaget fikk Sandnes kommune sin stemme og falt.

Styringsgruppens vedtak fra møtene 10. august og 30. august 2018 blir stående og bompengeneinnkreving for Bymiljøpakken igangsettes 1. oktober 2018.

## Sak 53/2018 Eventuelt

### Reforhandling av Byvekstavtalen

#### Rushtidsavgift

Randaberg kommune fremmet forslag om å fjerne rushtidsavgiften, dette ble støttet av Sandnes kommune.

Vegdirektøren redegjorde for statens forventninger og at lokale parter må bli enige om et opplegg for bompenger der nullvekstmålet og andre forpliktelser i Bymiljøpakken innfris, påpekte i tillegg at det må være balanse mellom inntekter og utgifter og at konkrete forpliktelser må dekkes.

Sandnes kommune framsatte følgende forslag:

*Ved reforhandlingene av byvekstavtalen skal det arbeides fram en revisjon der bl.a. følgende tema skal inngå:*

- *Rushtidsavtalen, - nivå og konsekvenser*
- *Tak for antall passeringer i bomringen pr. mnd*

*Frist for reforhandlet avtale med staten settes til 31.12.2018*

Styringsgruppens medlemmer støttet forslaget og legger dette til grunn for videre reforhandlinger.



### Ledelse av styringsgruppen

Randaberg kommune ønsker en diskusjon om ledelse av styringsgruppen. Kommunen ønsker å endre ledelse gjennom reforhandlingene og peker på fylkesordfører som leder.

Vegdirektøren viste til føringer i NTP 2018-2029 og gjeldende byvekstavtale. Eventuelle endringer i styringsstruktur blir et tema som må tas i reforhandlingene.

### Status jernbane

De lokale partene ønsker status fra Jernbanedirektoratet på avtalte oppfølgingspunkt i neste reforhandlingsmøte.

### **Bybrua – innkrevingsretning**

Stavanger kommune ber om en sak som belyser mulighetene for å snu innkrevingsretning på Bybrua og viste til møte mellom fylkesordfører og kommunen i august. Det foreligger faktaopplysninger som kan brukes videre i arbeidet.

### **Statistikk – bompasseringer**

Vegdirektør orienterte om mulige utfordringer med å hente ut passeringsstatistikk fra bomstasjonene. Det jobbes med saken og statistikk skal gjøres tilgjengelig så raskt som mulig.

### **Kolumbus/NSB– erfaringer og beredskap**

Kolumbus orienterte om erfaringer med 1-krones billett. Det er en positiv trend og stor økning i salg av enkeltbilletter. Endelige tall vil legges frem før helgen.

Kolumbus har flere busser i rute og flere busser i beredskap som kan settes raskt i rute fra 1. oktober. Det jobbes for fullt med å løse tekniske utfordringer med billettapp.

NSB vil ha fokus på punktlighet og kundeopplysning fra 1. oktober.

Styringsgruppen ønsker statistikk på hva som skjer på vegnettet, buss og jernbanesystemet etter 1 oktober til neste møte.

## Framdrifts- og kostnadsoversikt Bypakke Nord-Jæren T2, Nov 2018

	Planstatus	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Kostnad vedtatt bypakke Nord- Jæren 2018-kr	Usikkerhet	Endret kostnad per 2017	Endret kostnad per 1. tertial 2018	Endret kostnad per 2. tertial 2018	Merknad
Sykkelstamvegen	Bygging/regulering								1372	+/- 10 %		1359		
Bussveien	Prosjektering/regulering								10768	+/- 10- 40 %	11402	10800	10800	I styringsgruppmøtet 8. mars 2018 ble det rapportert om at prosjektet styrte mot en total kostnad på 14,1 milliarder kroner. Prosjektet planlegger Bussveien innenfor kostnadsramme på 10,8 milliarder kroner.
Bussveien Kannik – Ruten inkl arm til Forus Vest (Korridor 1)	Prosjektering/regulering									+/- 10- 40 %				
Mosvannet-Stavanger sentrum	Regulering									+/-40 %				
Stavanger sentrum-Hillevåg	Regulering									+/-40 %				
Jättåvågen	Regulering									+/-40 %				
Gausel - Gausel stasjon	Prosjektering									+/-10 %				
Gausel stasjon - Forus øst - Forusletta	Regulering									+/-40 %				
Kvadrat - Ruten	Regulering									+/-40 %				
Forus øst	Regulering									+/-40 %				
Forus vest	Regulering									+/-40 %				
Forus nord	Regulering									+/-40 %				
Bussveien Kannik - Risavika inkl arm Kvernevik ring (Korridor 2)	Prosjektering/regulering									+/- 10- 40 %				
Utenriksterminalen Risavika	Regulering									+/-40 %				
Transportkorridor Vest - Riksveg (Bussveien sin andel)	Prosjektering/regulering									+/-10/40 %				
Tananger ring	Regulering									+/-40 %				
Transportkorridor Vest - Fylkesveg (Bussveien sin andel)	Regulering									+/-40 %				
Kvernevik ring	Regulering									+/-40 %				
Sundekrossen - Mosvatnet	Regulering									+/-40 %				
Bussveien Ruten - Vatnekrossen (Korridor 3)	Regulering									+/-40 %				
Ruten - Vatnekrossen	Regulering									+/-40 %				
Bussveien Forus - Stavanger lufthavn (Korridor 4)	Regulering								+/-40 %					
Forus vest - Sola sentrum	Regulering								+/-40 %					
Sola sentrum - Flyplassen	Regulering								+/-40 %					
Transportkorridor Vest Sømmevågen-Sola skole											270		Frdigstilles November. Vi ser en reduksjon i kostnader ift.	
Transportkorridor Vest riksvegdelene	Vedtatt reguleringsplan								4540	+/- 10 %	4735	4075		I styringsgruppmøtet 8. mars 2018 ble det rapportert om økte kostnader på riksvegdelene og at det foreligger et styringsmål for samme strekning på 3264 mill 2018-kr. Prosjektet arbeider med å bringe kostnadene ned til styringsmålet på riksvegdelene. Det pågår delvis omregulering. I total kostnaden inngår også fylkesvegdelene med 811 mill 2018-kr.
Transportkorridor vest Fv. 409 (eksl. Arm av bussveien til Kvernevik ring)	Regulering									+/-10 %				
E39 Smeiene – Harestad	Regulering								3370	NTP		3395	3370	Forutsetter kort kulvert på Tasta
E39 Hove – Ålgård	Regulering								3620	NTP		3620		I styringsgruppmøtet 8. mars 2018 ble det rapportert om økte kostnader på prosjektet, 4899 mill. kr. Prosjektet jobber med å bringe kostnadene ned til opprinnelig kostnadsramme på 3,62 milliarder 2018-kroner.
Bomstasjoner 38 STK	Prosjektering og bygging								211	+/- 10 %	146	120		Kostnadene i prosjektet er redusert. Sluttoppgjør utsatt i påvente av fjerning av gamle bommer og utbedring av skadeverk.
Fv. 505 Foss Eikeland - E39 Bråstein	Kommunedelplan								792	+/- 40 %		879	792	KDP-arbeid er startet opp igjen etter avventing av strategiarbeidet for Utbyggingspakke Jæren.
Hillevåg- SUS - Tjensvoll - UIS-Diagonalen - Gauselvågen									3537	+/- 40 %		3524		Strekningen Asse Jättensv – Solasplitten er regulert og bygges sammen med Sykkelstamvegen
SUS/UIS-Diagonalen-Jättå								+/- 40 %						
Hillevåg-SUS/UIS								+/- 40 %						
E39 Schancheholen - Solasplitten: Kollektivfelt								+/- 40 %						
Rv 509 Solasplitten: Kollektiv/tungbilfelt								+/- 40 %						
Fv. 330 Hoveveien: Kollektivfelt								+/- 40 %						
Fv. 435 Buøy - Austbø: Kollektivfelt								+/- 40 %						
E39/rv. 44 krysstiltak/vegutvidelse Stangeland	Regulering								211	+/- 10 %		395	302	Nye anslag på prosjektet. Prosjektet kan avgrenses ned mot kostnadsramme. Byggetrinn 1 og mindre deler av byggetrinn 2. Uavklart.
SYKKEL									1108					
GANGE, MILJØ- OG TRAFIKKSIKKERHETSTILTAK									1108					
ANDRE KOLLEKTIVPROSJEKT									1108					
Drift kollektiv									3325					
Planlegging Sandnes øst									53					
Dobbelføring Bussvei - TKV									-3167			-3307		3.307 mill kr av TKV er bussveistrekning. Denne kostnaden inngår i 10.800 mill kr for bussveien ovenfor
<b>Totalt</b>									<b>31956</b>		<b>32720</b>	<b>31832</b>		

Usikkerhet kostnader	
eguleringsplan pågj	+/- 40 %
ommunedelplan ve	+/- 25 %
eguleringsplan vedt	+/- 10 %

# Statusrapport November 2018

## Sykelstamvegen

### Prosjektomtale

Det planlegges en sammenhengende høystandard sykkelstamveg langs E39 fra Stavanger til Sandnes, via Forus/Lura. Sykkelstamvegen skal være forbeholdt syklistene. Den skal ha høy standard og gi trygg, sikker og rask transport med mest mulig kort/direkte trasé.

Hovedmålet med Sykkelstamvegen er å legge til rette for overføring av arbeidsreiser på Nord-Jæren fra personbil til sykkel, spesielt til arbeidsplassene i Forus/Lura-området. Den vil også fungere som effektiv sykkelveg fra bydelen til bysentraene Stavanger og Sandnes.

### Status

Sykkelstamvegen er regulert i fire reguleringsplaner:

**Stavanger – Schancheholen:** Innenfor Ryfast sitt anleggsområde og bygges av Ryfastprosjektet.

**Schancheholen – Sørmarka:** Reguleringsplan vedtatt.

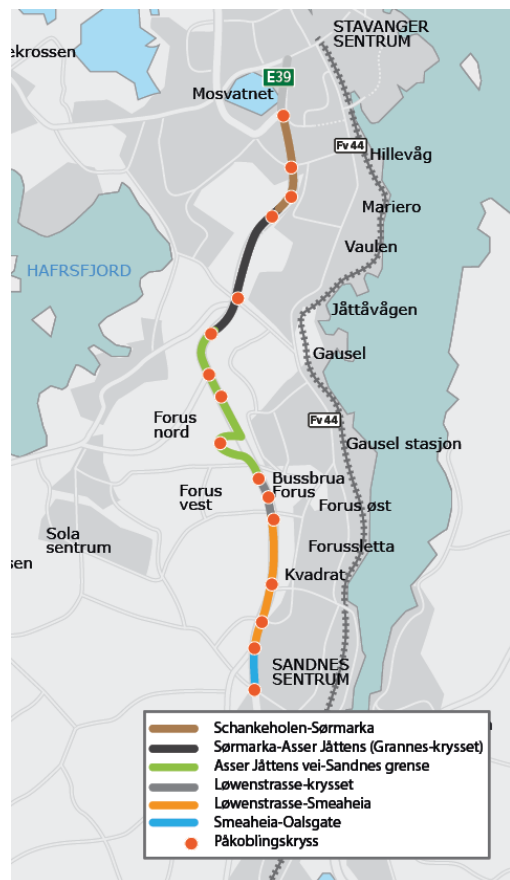
**Sørmarka - Smeaheia:** Reguleringsplaner vedtatt.

Prosjektet har bevilgning med statlige midler gjennom byvekstavtalen. Anlegg er startet på strekningen fra Asser Jåtzens vei til Sandnes grense (kollektivbrua) i Stavanger med ferdigstillelsesfrist sommeren 2020. Avtalen inneholder opsjonsmuligheter for strekningen Løwenstrasse til Smeaheia i Sandnes.

**Smeaheia – Oalsgata:** Reguleringsplan ble vedtatt i 2017. Strekningen ligger inne som opsjonsmulighet i anlegget som er startet.

### Kostnadsoverslag

1359 mill. kr 2018-kr.

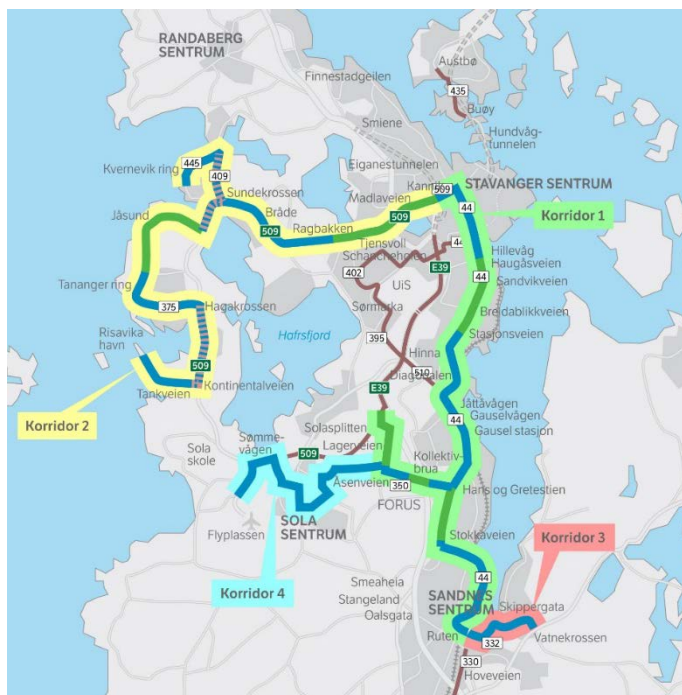


# Bussveien

## Prosjektomtale

Bussveien er prosjektnavnet på et sammenhengende høykvalitets bussystem som bygges på Nord-Jæren. Bussveiens slagord er «presis, ofte og behagelig». Prosjektet består av totalt 22 delstrekninger, hvorav sju er ferdigstilt og de resterende er under planlegging. Prosjektet er delt inn i fire korridorer.

Bussveien blir et høyverdig kollektivtilbud med sammenhengende kollektivtraséer som sikrer punktlighet, høy kapasitet og som legger til rette for ønsket byutvikling langs traséene når den står ferdig i 2023. Traséene planlegges i hovedsak med tosidige løsninger for gående og syklende. I sum gir dette et forutsigbart kollektiv-, gange- og sykkeltilbud for trafikantene på Nord-Jæren.



## Status

Til styringsgruppemøtet 8.mars 2018 ble hele prosjektet gjennomgått med tanke på kostnader. I møtet ble det rapportert at prosjektet styrte mot en total kostnad på 14,1 milliarder kroner. Styringsgruppen bestilte da en gjennomgang av prosjektet med sikte på å senke kostnadene ned til opprinnelig kostnadsnivå på 10,8 milliarder kroner. Gjennomgangen av kostnader ble presentert i styringsgruppemøtet 14.juni 2018. Det ble da fastsatt en kostnadsramme for prosjektet på 10,8 milliarder kroner.

Den ovennevnte prosessen med kostnadsgjennomgang og justering av ambisjonsnivå har medført forsinkelser for reguleringsplanene. Det er derfor foretatt en gjennomgang av planprosjektene, og i sum ser prosjektet at planfremdrift er forsinket sammenlignet med tidligere rapporter. Forsinkelsene er ikke alene knyttet til kostnadsgjennomgangen og endret ambisjonsnivå som følge av denne. Gjennom arbeidet med planleggingen av Bussveien ser vi at reguleringsplanene er svært komplekse, og tar lengre tid enn tidligere antatt.

For å opprettholde ønskelig fremdrift og åpning i 2023, er prosjektet i en prosess hvor en identifiserer tidsbesparende tiltak i prosjekterings- og byggefasen.

Rogaland fylkeskommune utarbeider samtidig en sak om detaljering og konkretisering av «Totalproduktet Bussveien» som skal til politisk behandling første kvartal 2019.. Saken legges frem for styringsgruppen etter ferdigstillelse og kommer til å inneholde en oppdatert fremdriftsplan helt frem mot åpning i 2023.

## Kostnadsoverslag

10 800 millioner 2018-kr

# Transportkorridor Vest

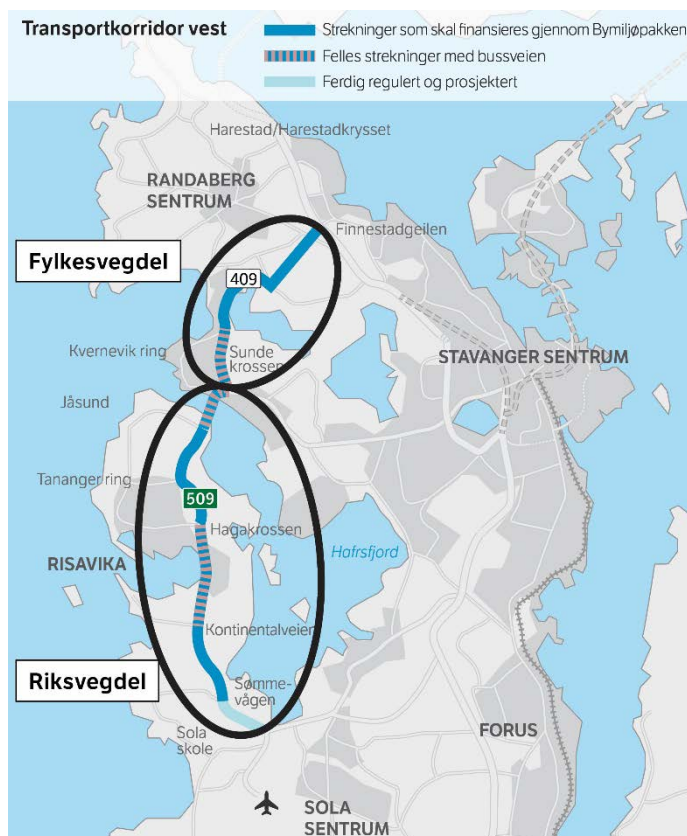
## Prosjektomtale

Hovedmålet for prosjektet er å gi bedre kapasitet og framkommelighet for kollektivtrafikk og næringstrafikk, bedre trafiksikkerheten og støyforholdene i nærmiljøet rundt lokale fasiliteter i området. I tillegg skal det legges til rette for god framkommelighet og trafiksikkerhet for gående og syklende langs strekningen.

Planarbeidene er delt i regulering av riksvegdel og en fylkesvegdel.

Rv. 509 skal bygges med tungbilfelt, som skal bidra til å øke framkommeligheten for tynge kjøretøy.

Strekningen Risavika havn – Kontinentalveien – Hagakrossen og strekningen Jåsund-Sundekrossen – Kvernevik ring nord er en del av Bussveien.



## Status

Utbygging av strekningen rv. 509 Sømmevågen-Sola skole er i sluttfasen og beregnet åpning av anlegget er i november 2018.

Rv. 509 Sola skole – Sundekrossen har vedtatt reguleringsplan og det er satt et styringsmål for prosjektet. Statens vegvesen jobber med å kutte kostnader i prosjektet for å nå fastsatt styringsmål. Statens vegvesen ser på muligheten for en rask videre utbygging fra Sola skole til Kontinentalveien innenfor vedtatt reguleringsplan.

Det pågår en dialog og prosess med kommunene og fylkeskommunen når det gjelder kostnadsreduksjoner i Hagakrossen, Hafrsfjord bru og Sundekrossen.

Reguleringsplanen for fylkesvegdelene er i sluttfasen, og det legges opp til sluttbehandling 1. kvartal 2019.

## Kostnadsoverslag

Strekningen rv. 509 Sømmevågen-Sola skole har et opprinnelig anslag på 270 mill. 2018- kr. Det ligger an til kostnadsbesparelser i prosjektet. Hvor mye dette eventuelt utgjør vil bli kjent når sluttoppgjøret foreligger.

Som det fremgår av stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan 2018-229 har Samferdselsdepartementet besluttet å innføre styringsmål for en rekke prosjekt i NTP 2018-2029 som et tiltak i å bedre kostnadsstyringen. Alle statlige prosjekt prioritert i NTP 2018-2029 over 750 mill.kr skal få styringsmål fra Sd.

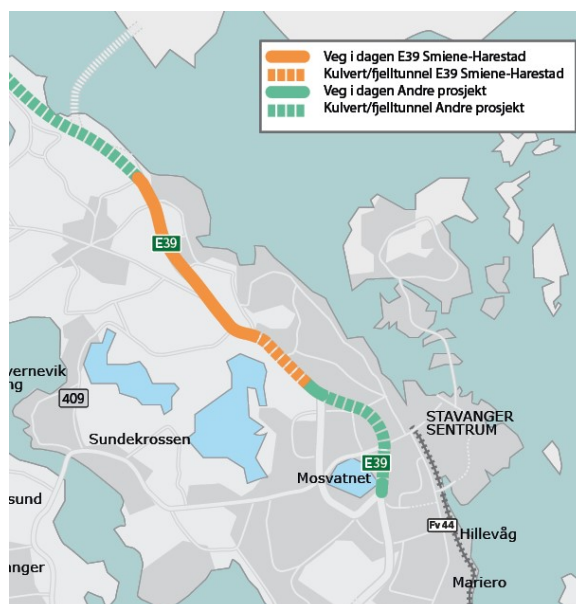
Rv. 509 Transportkorridor vest Sola skole-Sundekrossen, inkludert fellesstrekning med Bussveien, har fått et styringsmål på 3200 mill. 2017-kr. Det arbeides mot at planen holder seg innenfor denne summen.

Fylkesvegdelene av Transportkorridor vest har et kostnadsoverslag på 811 millioner 2018-kr, inkludert Bussveien.

# E39 Smiene – Harestad

## Prosjektomtale

E39 Smiene – Harestad omfatter en cirka 4,5 km lang veggstrekning mellom Smiene i Stavanger kommune til Harestad i Randaberg kommune. Strekingen har en viktig funksjon som del av kyststamvegen mellom Trondheim og Stavanger, og er en viktig transportåre lokalt på Nord-Jæren. E39 Smiene-Harestad er et sentralt bindeledd mellom E39 Eiganestunnelen i sør og E39 Rogfast-forbindelsen i nord. Dagens veg er har dårlig standard med ujevn kurvatur, flere uoversiktlige kryss og avkjørsler. Strekingen har tidvis fremkommelighetsproblemer, er ulykkesutsatt og har et mangelfullt tilbud for gående og syklende. Prosjektet omfatter en utvidelse av E39 fra to til fire felt, og etablering av en miljøkulvert og planskilte kryss på strekingen.



## Status

Reguleringsplanarbeidet med E39 Smiene – Harestad har vært delt i to. Reguleringsplan for Harestadkrysset i Randaberg kommune er vedtatt. Reguleringsplanlegging for strekingen Smiene – Harestad pågår fortsatt. Med bakgrunn i krav om kostnadsutt er det utarbeidet revidert reguleringsplan med kortere kulvert, kortere bru (Høie) og justert vertikageometri i Finnstadkrysset. Planen er ferdig utarbeidet, men ikke oversendt kommunene ennå. Randaberg kommune har gitt sin tilslutning til planendringene, mens det pågår en prosess med Stavanger kommune.

## Kostnadsoverslag

Som det fremgår av stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan 2018-2029 har Samferdselsdepartementet besluttet å innføre styringsmål for en rekke prosjekt i NTP 2018-2029 som et tiltak i å bedre kostnadsstyringen. Alle statlige prosjekt prioritert i NTP 2018-2029 over 750 mill.kr skal få styringsmål fra Sd.

Samferdselsdepartementet har fastsatt et styringsmål (P50) for E 39 Smiene – Harestad på 3 300 mill. 2017-kr. Opprinnelig kostnadsoverslag med lang kulvert på Tasta hadde en kostnad på 3 627 mill. 2016-kr.

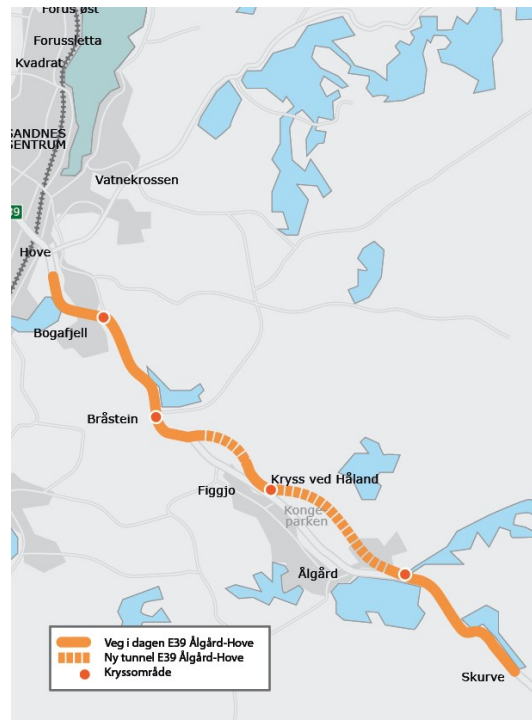
# E39 Hove – Ålgård

## Prosjektomtale

E39 Ålgård-Hove består av ca. 14 km ny 4-felts motorveg fra Ålgård i Gjesdal kommune til Hove i Sandnes kommune. E39 er en del av det overordnede nasjonale riksvegnettet som knytter sammen landsdeler og regioner. I Rogaland er E39 også en del av Kyststamvegen som knytter Vestlandet sammen. Mellom Ålgård og Hove har E39 også en viktig lokal funksjon i å knytte tettstedene Ålgård og Figgjo sammen med Sandnes, Stavanger og resten av Nord Jæren til et felles arbeids- og boligmarked. Vegen betjener også fritids- og helgetrafikk til Sirdalsfjellene og turisttrafikk til Kongeparken om sommeren. Mangelfullt lokalt vegnett gjør at dagens E39 også fungerer også som intern lokalveg i Figgjo og Ålgård.

## Status

Reguleringsplan var klar for sluttbehandling i desember 2017 men ble stoppet grunnet økte kostnader for den aktuelle planløsningen. Statens vegvesen arbeider med å se på mulige kostnadskutt for at prosjektet skal kunne gjennomføres i tråd med opprinnelig fastsatt økonomisk ramme i Bymiljøpakken, samt styringsmål for prosjektet satt i forbindelse med NTP. Målet er å legge fram en reguleringsplan basert på nødvendige kostnadskutt innen utgangen av 2018.



## Kostnadsoverslag

Som det fremgår av stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan 2018-2029 har departementet besluttet å innføre styringsmål for en rekke prosjekt i NTP 2018-2029 som et tiltak i å bedre kostnadsstyringen. Alle statlige prosjekt prioritert i NTP 2018-2029 over 750 mill.kr skal få styringsmål fra Sd.

Samferdselsdepartementet har fastsatt et styringsmål (P50) for E 39 Ålgård-Hove på 3 550 mill. 2017-kr. Det arbeides mot at planen holder seg innenfor denne summen.



# Bomstasjoner

## Prosjekttale

I forbindelse med gjennomføring av Bymiljøpakken etableres 38 nye bomstasjoner i kommunene Stavanger, Sandnes og Sola. Bomringene er plassert som tette ringer rundt viktige reisemål på Nord Jæren der det er, eller skal bygges ut gode transportalternativ til privatbilen. De eksisterende 22 bomstasjonene skal rives etter åpning.

## Status

Bomstasjonene er etablert. Skadeverk på bommen i oktober er utbedret. Fjerning av gamle bommer starter i november.

## Kostnadsoverslag

Kostnadene for bygging er innenfor budsjett. Statens vegvesen kommer til bake til sluttoppgjør når dette foreligger.



# Fv. 505 Foss Eikeland - E39 Bråstein

## Prosjektomtale

Tverrforbindelsen har som mål å gi en god forbindelse mellom E39 og tettsteder i Klepp, Time og sør i Sandnes, samt at den skal gi en særlig effektiv forbindelse mellom Ganddal godsterminal og målpunkt sørover langs E39. Vegprosjektet skal også sikre gode løsninger for gående og syklende i denne øst-vest-forbindelsen.

Ny vegforbindelse fra fv. 505 på Foss Eikeland til E39 på Bråstein, er andre og siste delstrekning av Tverrforbindelsen mellom rv. 44 og E39. Første delstrekning, mellom rv. 44 på Skjæveland og fv. 505 på Foss Eikeland, er under bygging.

Tverrforbindelsen mellom fv. 505 og E39 har en lengde på ca. 4 km. Prosjektet vil i vest koble seg til en oppgradert rundkjøring fv. 505 like sør for Foss Eikeland bru (korridor sør for Figgjo-elva). I øst skal prosjektet koble seg til et nytt toplanskryss som vegprosjektet E39 Ålgård – Hove skal bygge på Bråstein.

## Status

Arbeid med kommunedelplan og konsekvensutredning ble våren 2017 stilt i bero. Årsaken til pausen var behov for å avklare strategi for Utbyggingspakke Jæren, før en arbeider videre med kommunedelplanen. Arbeidet med strategi for Utbyggingspakke Jæren er nå i sluttfasen. Statens vegvesen jobber i oktober 2018 med å vurdere nye veglinjer for Tverrforbindelsen i korridoren sør for Figgjoelva. Nye veglinjer ses i sammenheng med pågående reguleringsplanprosess for E39 Ålgård – Hove, der en vil foreslå en endring for Bråstein krysset. Mulige krysskoblinger til Omkjøringsveg Kvernaland er også en del av vurderingene for nye veglinjer. Arbeidet med å se på nye veglinjer skal danne grunnlag for både å vurdere vedtatt planprogram for kommunedelplanen, samt å sette grenser ved tilleggsvarsling om utvidelse av planområdet. Vegvesenet jobber for å få et planforslag ut på høring til sommeren 2019.

## Kostnadsoverslag

Det ble gjort kostnadsoverslag for Tverrforbindelsen, med usikkerhet +/- 25%:

- Tverrforbindelsen som 2-feltsveg fra fv. 505 til E39 Bråstein kr. 879 mill. 2018-kr.
- Tverrforbindelsen som 2-feltsveg, men med 4-feltsveg på østre del pga høy forventet trafikkmengde: 1.313 mill. 2018-kr.

Kostnad vedtatt i Bypakke Nord-Jæren 792 mill. 2018-kr.

# Andre kollektivtiltak

## Prosjektomtale

I Bymiljøpakken er det i tillegg til Bussveien følgende kollektivprosjekt nevnt:

- Hillevåg-SUS-Tjensvoll-UIS-Diagonalen-Gauselvågen
- E39 Schancheholen-Solasplitten, kollektivfelt
- Fv. 330 Hoveveien, Kollektivfelt
- Fv. 435 Buøy-Austbø, kollektivfelt

## Status

Kollektivløsning Hillevåg-SUS-Tjensvoll-Uis-Diagonalen er delt i to prosjekt. Strekningen Ullandhaug – Diagonalen prioriteres for å sikre en god kollektivforbindelse til nytt sykehus på Ullandhaug og planarbeidet pågår.

Strekningen fra Hillevåg til Ullandhaug vurderes ikke som kritisk i en første fase. Oppstart av planarbeid på hele eller deler av strekningen Hillevåg-UIS/nye SUS må vurderes i handlingsprogramperioden. Strekningen må kvalitetssikres med hensyn til trasevalg og standard før planlegging igangsettes. Kollektivfelt på E39 Schancheholen-Solasplitten må vurderes i lys av nytt sykehus på Ullandhaug.

Planarbeidet for kollektivfelt i Hoveveien pågår, men arbeidet har stoppet opp i påvente av avklaringer og kalibrering med planlegging av Bussveien i Gravarsveien. Det jobbes nå med å effektivisere og optimalisere planprosessene.

Før planarbeidet med fv. 435 Buøy/Austbø og rv. 509 Solasplitten settes i gang må tiltak og behov for tiltak vurderes nærmere.

Statens vegvesen starter nå et utredningsarbeid for å vurdere sammensetning i «andre kollektivtiltak» sett opp mot måloppnåelse i Bymiljøpakken. Dette på bakgrunn av signaler gitt av Styringsgruppen i handlingsprogrammet for BMP 2018-2021.

## Kostnadsoverslag

Prosjektene har i Bypakke Nord-Jæren en vedtatt kostnad på 3 524 mill. 2018-kr.

# E39/rv. 44 krysstiltak/vegutvidelse Stangeland - ferdig

## Prosjektomtale

Vegprosjektet går ut på å utvide eksisterende tofelts rv. 44 Sandnesveien til firefelts veg med midtdeler, inkludert parallell gang- og sykkelveg mellom fv.509 Oalsgata og rv.44/ fv.509 Sandnesveien ved Stangeland. Vegprosjektet innebærer også nye rampesystem til E39 og ombygging av fv. 327 Årsvollveien. Det er planlagt ny g/s-bro over E39 på nordsiden av dagens vegbro. Reguleringsplanen ble vedtatt av Sandnes bystyre 19. juni 2017.

Målsetningen for prosjektet er å bygge ut det overordnede vegnettet i takt med øvrig utbygging og behov i området. Gjennomføring av østre del av reguleringsplanen ses i sammenheng med ny reguleringsplan for fv. 509 Oalsgata. I nytt kostnadsanslag skal det ses på merkostnader for Oalsgata prosjektet for å bygge østre del av vegtiltaket, da «nye Oalsgata» forutsetter en endring her slik det er regulert i de to reguleringsplanene for rv.44 Sandnesveien og fv.509 Oalsgata.

## Status

Reguleringsplan for prosjektet ble vedtatt før sommeren 2017. Nytt kostnadsanslag ble gjennomført juni 2018.

## Kostnadsoverslag

Kostnad vedtatt i Bypakke Nord-Jæren 211 mill. 2018-kr. med usikkerhet på ±40%.

Nytt kostnadsanslag av 13. juni 2018:

- Byggetrinn 1, vegsystemet på fv.509/ rv.44 øst for E39: Forventet kostnad kr 87 mill +/- 10% usikkerhet i 2018 kroner.
- Byggetrinn 2, vegsystemet på rv.44 vest for E39: Forventet kostnad kr. 215 mill +/- 10% usikkerhet i 2018-kroner.
- Samlet byggetrinn 1 og 2: Forventet kostnad kr 302 mill +/- 10% usikkerhet i 2018-kroner.

# Faggruppe sykkel

## Prosjektomtale

Det er satt av 1,1 mrd. (2018-)kr. til ikke navngitte sykkelprosjekt. I inneværende handlingsprogram er det prioritert sykkelprosjekt for 619 mill. kr. frem til 2021. Dette omfatter 23 sentrumsnære strekninger, som totalt utgjør 15 km. Tiltakene er i tråd med vedtatt Sykkelstrategi for Nord-Jæren 2017-2032 og skal bidra til å gjøre hovedsykkelnettet mer fremkommelig, trafiksikkert, komfortabelt og trygt.

## Status

Inneværende handlingsprogram består av 6 prosjekt som er tilnærmet klar til bygging. Samtlige 6 er under prosjektering og vil ha byggestart i 2019. De fleste forventes ferdigstilt i 2019, men ett av prosjektene, Sandvikveien, må bygges i to etapper pga. kryssing av Jernbanen og forventes ferdigstilt i 2020.

De øvrige prosjektene krever enten reguleringsplan eller en mindre reguleringsendring. Sortert etter ansvar, er status som følgende:

Ansvar	Reguleringsplan i 2018	Mindre reguleringsendring i 2018
Statens vegvesen	3 av 5* igangsatt	Ingen aktuelle
Stavanger	1 av 2 igangsatt	0 av 4
Sandnes	2 av 3* igangsatt	2 av 2
Sola	0 av 1 igangsatt	Ingen aktuelle
Randaberg	Ingen aktuelle	Ingen aktuelle

\*Noen prosjekter er ikke lenger aktuelle, bl.a. fordi de er tatt inn i andre prosjekt, eller politisk uønsket.

Fremdrift er litt dårligere enn forutsatt. Tabellen over viser at ikke alle planprosesser er igangsatt. Samtlige prosjekt i handlingsprogrammet skal være igangsatt i 2019.

## Kostnadsoverslag

Kostnadene for prosjektene som er under prosjektering har noen endringer. Ubetydelig endringer totalt sett. Alle prosjektkostnader vil bli oppdatert ved kommende rullering av handlingsprogram.

# Faggruppe Kollektiv

## Prosjektomtale

Faggruppe Kollektiv består av fagpersoner fra Rogaland fylkeskommune, Kolumbus og Statens vegvesen. Gruppen skal jobbe med å identifisere og få frem gode kollektivprosjekter. Faggruppen skal utarbeide et grunnlag, og kommunene vil bli inkludert senere i prosessen.

## Status

Det er to hovedoppgaver som pågår i kollektivgruppen for tiden:

### Fremkommelighetstiltak

Det ene arbeidet dreier seg om å identifisere mindre fremkommelighetstiltak som kan settes inn på punkter i bybussnettet innenfor sentrale deler av Bymiljøpakkens område. Dette er et langsiktig arbeid som skal pågå over flere år, men forslag til tiltak vil spilles inn år for år i arbeid med handlingsprogrammene.

Status:

For arbeidet med fremkommelighetstiltak er det utarbeidet et mandatnotat som er ferdig i disse dager. For å vite hvor det bør investeres er det nødvendig med et solid faktagrunnlag. Det jobbes med å hente ut statistikk om produksjon, frekvens, forsinkelser, passasjerer – helt ned på rutenivå. I tillegg er det påbegynt et arbeid for å lage et notat som definerer kriterier for prioritering av prosjekter.

### Definisjon mobilitetspunkt/knutepunkt

Det andre arbeidet har akkurat startet opp, og skal leveres i 2019. Her skal vi definere begrepene mobilitetspunkt, knutepunkt og byttepunkt. Vi skal i tillegg til å definere begrepene, finne ut hvilke tilleggfunksjoner disse punktene eventuelt skal inneholde. Ut fra dette skal vi også vurdere arealbehov, og se på noen caser for om det er gjennomførbart. Videre skal vi se på drift.

Status:

I arbeidet med å definere begreper er vi helt i startfasen. Her leser vi for tiden litteratur. Vi er også i gang med å legge opp strategi for metode, og har vært i kontakt med konsulenter for hjelp med å finne ut hva som er folks behov. Det planlegges workshop med kommuner, kolumbus og andre relevante aktører for å samkjøres og bli enige om/forankre definisjoner.

# Faggruppe Trafikksikkerhet

## Prosjektomtale

Basert på en kartlegging av aktuelle trafikksikkerhetsprosjekt på Nord-Jæren er det foretatt en vurdering av hvilke tiltak som foreslås prioritert i handlingsprogramperioden. Nyttige tiltak med lav kostnad er prioritert tidlig i perioden.

Totalt er det foreslått 18 tiltak i handlingsplanperioden 2018-2021. Totalkostnad på tiltakene er beregnet til ca. 220 millioner.

## Status

I inneværende handlingsprogram er det avsatt midler til 9 prosjekt.

Prosjekt	Bygging	Startet planlegging	Ansvar
Trafikkanalyse Sola kommune		Analyse sluttført 2018	Sola kommune
Fv. 334 og fv. 44 Elveplassen	Starter 2019	Gjennomført ts-inspeksjon 2018	Statens vegvesen
Trafikksikkerhet ungdomsskole	Starter 2019	Gjennomført inspeksjon 2018	SVV+Stavanger +Sandnes+Sola
Utbedring av ulykkespunkt og -strekning	Tiltak utført på ulykkesbelastet veg 2018		Statens vegvesen
Påskehusvegen. Fortau		Nei	Sola kommune
Trafikkstyring E39	Starter 2019	Konkurransesgrunnlag utarbeidet	Statens vegvesen
Utbedring 2 underganger Nesbuveien	Starter trolig 2019	Planarbeid startet 2018	Statens vegvesen
Fv. 447 Verksgata		Planarbeid startet 2018	Statens vegvesen
Utbedring undergang fv. 510 x fv. 443		Planarbeid startet 2018	Statens vegvesen

Utbedring av undergang fv. 510 x fv. 443 er det ikke satt av planleggingsmidler til i 2018. Ordinære fylkesveimidler er dermed benyttet for planoppstart av dette prosjektet.

Det er noe forsinkelse på trafikkstyring E39. Grunnen til dette er manglende kapasitet hos byggherre hos Statens vegvesen. Ellers er de fleste prosjektene i rute.

## Kostnadsoverslag

Ingen endringer. Rammen i Handlingsprogram 2018-2021 ligger til grunn.

# Faggruppe Gange

## Prosjektomtale

Gågruppen i Bymiljøpakken jobber med tilrettelegging for gående vil konsentreres om sentrumsområdene, skoler og holdeplasser for Bussveien, Jærbanen og annen kollektivtransport. Disse målpunktene tiltrekker seg størst antall daglige reiser til fots.

I 2018 er tiltak på skoleveg og tellepunkt prioritert.

## Status

### Etablering av tellepunkter i kommunesentrene

Kommunene jobber nå med anskaffelsen av telleinstrumentene som skal settes opp i sentra. Det har tatt mer tid enn forventet å kjøpe, drifte og vedlikeholde disse da kommunene ikke har hatt en rutine på den type anskaffelse og avtaler tidligere.

Målet er å få etablert tellepunktene i begynnelsen av våren. Dette kan være anledning til å markere gåing.

### Gå-prosjekter som gjennomføres i 2018.

Liste over gå-prosjekter som er i gang eller gjennomført.

Snarveien fra Musègata til Bussveien har varslet forsinkelser. Mål om å få dette gjennomført i 2019.

Hvor	Hva	2018	Kommentar
Bergelandstunnelen	Trapp, snarvei, kan kreve en mindre reguleringsendring	1.000.000	Søkt om godkjenning fra kommune Bygging starter i slutten av 2018
Lagårdsveien, Musegata	Regulert snarvei til bussvei	2.000.000	Varslet ekspropriasjon.
Goa skole		1 097 178	
Grødem skole		295 664	
Buggeland skole		2 771 381	
Figgjo skole		1 043 613	
Gausel skole		1 156 768	

Flere større interessante prosjekter er under planlegging og prosjektering (Langgata og Havnepromenaden i Sandnes, universell utforming av Laugmansgata ved Kulturhuset og heisen ved Rådhuset i Stavanger).



# Faggruppe miljø

## Prosjektomtale

Faggruppe Miljø består av fagpersoner fra Rogaland fylkeskommune, Statens vegvesen og kommunene Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg. Gruppen skal jobbe med å utarbeide en overordnet strategi - et forslag til skreddersøm for byutviklingen - for hele bussveistrekningen, som skal bidra til å øke bussveiens attraktivitet. Målet er at planen skal angi et sett med retningslinjer for de ulike deler av strekningene.

## Status

Det er to hovedoppgavene som pågår i gruppen for tiden er:

Kartlegge de ulike strekkene bussveien.

En grov kategorisering er allerede foretatt i bussveiprojektet, og gruppen jobber videre med en mer detaljert beskrivelse som skal danne grunnlag for videre arbeid.

Definisjon knutepunkt

Med utgangspunkt i prosessen beskrevet over, jobber gruppen med å gjennomgå definisjonene på knutepunkt, byttepunkt, holdeplass og andre relevante definisjoner. Dette med tanke på å utvikle både felles forståelse/språk og for å kunne diskutere hvordan en skal bruke de ulike områdene i det videre arbeidet. I dag oppleves det at et begrep blir definert på ulik måte fra organisasjon til organisasjon. I det videre arbeidet er målet å finne frem til noen felles beskrivelser av begrepene, som igjen skal danne grunnlag for forslag til retningslinjer i byutviklingsarbeidet.

# NOTAT

Til: Ordføreren

Fra: Rådmannen

## Innledning

Notatet er en oppfølging av bystyrets vedtak 28. mai om ønsket endring av innkrevingsretning på Bybrua, og inneholder opplysninger som grunnlag for videre drøfting.

Bystyret behandlet 28.05 interpellasjon fra Frode Myrhol i FNB, og vedtok:

### Bystyrets flertallsvedtak:

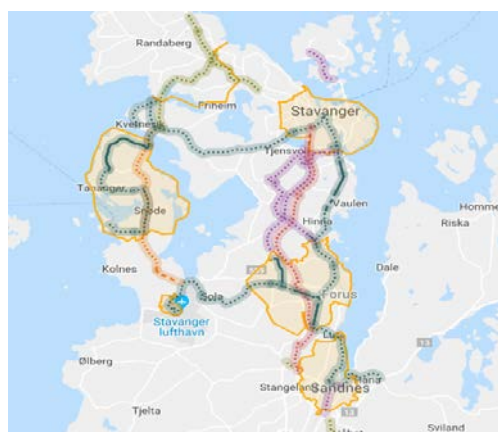
1. Stavanger kommune ber Rogaland fylkeskommune, som regional vedtaksmyndighet for Bypakke Nord-Jæren, om å ta initiativ til et fellesmøte med kommunene Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg for å bli enig om å endre innkrevingsretningen på Bybrua.
2. Dersom dette får tilslutning fra fylket og de andre kommunene, ber bystyret om at dette legges frem for Statens vegvesen og at dette blir fulgt opp i styringsgruppen.
3. Stavanger kommune som smartby vil jobbe for et prøveprosjekt med bruk av GPS/satellitbasert løsning istedenfor bomstasjoner innenfor gjeldende personvernregelverk.

## Hundvåg sin situasjon

Bymiljøpakken forutsetter innkreving på vei *inn* i bomringene. Under er gjort en grov oppstilling av Hundvåg sin situasjon, sammenlignet med andre områder innenfor/utenfor ringene.

Antall bompasseringer (t/r) ved ulike typer bosted og besøkssted:

Bor	Besøker	
	annen ring	sted utenfor ring
innenfor bomring	2	1
utenfor bomring	1	0
Hundvåg	2	2
Hundvåg snudd retn.	2	1



Beboere på Hundvåg har i prinsippet samme situasjon som beboere innenfor bomringene, med ett unntak. Kjører du fra Hundvåg til et målpunkt utenfor sentrumsringen, f.eks. Mariero eller Tjensvoll, så vil du måtte betale inn i sentrumsringen både på vei ut og på vei tilbake, dvs. 2 ganger. Beboere innenfor f.eks. sentrumsringen betaler kun 1 gang i samme situasjon. Dersom innkrevingsretningen blir snudd på bybrua, vil beboere på Hundvåg kun betale 1 gang - når en kjører tilbake til Hundvåg, dvs. tilsvarende som beboere i sentrumsringen.

Det er andre områder innenfor byområdet som har en lignende situasjon, f.eks. Aspervika og boligområder på Lura. Her er det imidlertid fysisk mulig å velge lange omkjøringsveier uten bomplassering.

### Økonomiske konsekvenser

Kostnader: Vil innebære prosjektering og etablering/flytting av en ny bomstasjon.

Inntekter: Å endre innkrevingsretningen vil svekke inntektssiden, særlig etter at Ryfast blir åpnet i 2019. Det er ikke mulig å tallfeste dette før en har konkrete erfaringstall å beregne ut fra.

Hundvågtunnelen skal ha toveisinnkreving. Stortinget la til grunn at prisen i Hundvågtunnelen blir 30 (2012-) kroner for lette kjøretøy, med mulighet for 50 prosent rabatt med bombrikke. Den endelige prisen skal fastsettes neste år.

Dagens løsning for innkreving av bompenger i Bymiljøpakken og Ryfast vil påvirke rutevalget til og fra sentrum. Dersom innkrevingsretningen blir snudd så vil det medføre økt trafikk på bybrua mot sentrum, med fri passering. Mange vil velge bybrua, med mindre man har målpunkt innenfor en annen ring, f.eks. Forus. Dette vil svekke inntektsgrunnet for Ryfast, da trafikk kan ta av på Buøy for å spare bompenger i Hundvågtunnelen i retning sør. Dette vil også påvirke framkommeligheten til kollektivtransporten i neste omgang, da Bybrua kun har kollektivfelt kun i en retning.

### Vedtatte forutsetninger:

#### ***Fra st. prop. 109s (2011–2012) Ryfast***

*Det er ikke lagt til grunn at det blir innført bompengar på Bybrua. Høge takstar for Hundvåg-tunnelen kan føra til auka trafikk over Bybrua. Dersom trafikklekkasjen frå Hundvågtunnelen til Bybrua blir vesentleg, føreset Samferdselsdepartementet at lokale styresmakter innfører trafikkregulerande tiltak. Etter departementet sitt syn vil det vera aktuelt å reservera Bybrua for kollektiv-trafikk dersom trafikklekkasjen blir for stor.*

#### ***Fylkestingets vedtak om Bypakke Nord-Jæren pkt 11 (9.12.2014)***

*Det legges til grunn for Bypakke Nord-Jæren at det blir en felles timesregel med Hundvågtunnelen. Den til en hver tid høyeste taksten i henholdsvis Hundvågtunnelen og Bypakke Nord-Jæren vil være gjeldende.*

#### ***Fra st. prop. 47 S (2016–2017) Bymiljøpakke Nord-Jæren***

*I tråd med dei lokalpolitiske vedtaka er det lagt til runn tidsdifferensierte takstar med dobbel takst i rushperiodane på kvardagar. Vidare er det lagt til grunn timesregel som omfattar alle bomstasjonane som inngår i Bypakke Nord-Jæren. Timesregelen skal også omfatte bomstasjonen ved Hundvågtunnelen som er en del av prosjektet rv 13 Ryfastsambandet.*

Statens vegvesen beregnet verdien av timesregelen i forbindelse med behandlingen av Bypakke Nord-Jæren i fylkestinget i desember 2014. Det ble da anslått at Bymiljøpakken må betale Ryfastprosjektet rundt 40 mill. (2014-) kroner årlig for å kompensere for timesregelen, og over 14 år utgjør dette 560 mill. kr. Ryfast åpner høsten 2019.

## Kollektivtilbud og reisevaner

Bussrute 1 Hundvåg- Buøy – Stavanger har en frekvens på 8 avganger i timen fra 06:30 til 20:50 og ca. 4 ganger i timen utenom dette. Dette er et godt, høyfrekvent busstilbud. En stor del av befolkningen bor innenfor kort avstand fra busstraseen. Hundvåg har ca. 13.000 innbyggere.

### Reisevaner

Det ble gjort en analyse av reisevanene på Hundvåg sammenlignet med andre soner i 2015. Denne viste at en større andel av reisene i sonen Hundvåg/Øyane foretas *innenfor* sonen, sammenlignet med andre soner, som Stavanger sentrum, Hillevåg, Hinna og Sandnes sentrum. Mens kun 25 % av *arbeidsreisene* har start og slutt i sonen, er rundt 60 % av øvrige reiser innenfor sonen.

Kollektivandelen for alle reiser i Stavanger kommune var 10 % i 2014, og samlet for de 4 kommunene 9 %. Vi vet fra tidligere undersøkelser at kollektivandelen på Hundvåg er høyere enn gjennomsnittet for kommunen.

## Oppsummering

Å snu innkrevingsretningen på bybrua vil ha trafikale konsekvenser og det vil påvirke inntektssiden. Det er ikke mulig å beregne effekten av dette før en har fått erfaringstall etter at Ryfast og Hundvågtunnelen er etablert. Hundvåg har i dag et godt kollektivtilbud og en høy kollektivandel. Det er flere områder i regionen som har lignende problemstillinger.



Til Styringsgruppa i Bypakke Nord- Jæren  
v/Stine Haave Åsland  
[bymiljopakken@statensvegvesen.no](mailto:bymiljopakken@statensvegvesen.no)

Ryfylke den 08.10.2018

### Ryfast og bom ved Bybrua

Ryfylkerådet er bekymra for at ein større del av Ryfast-rekninga fell på Ryfylke, om Stavanger får gjennomslag for å snu bommen på Bybrua.

Utbyggingskostnadene knytt til Hundvågtunnelen utgjør 30% av den samla kostnaden. Etter at prosjektet er åpna for trafikk, er det rekna med at bompengainntektene i Hundvågtunnelen vil utgjera 20 % av bompengainntektene. Dette viser at reisande mellom Ryfylke og Hundvåg får overført kostnadene som burde låge på reisande mellom Hundvåg og Stavanger. Om det nå åpnast for at Bybrua blir bomfri fra Hundvåg til Stavanger, fryktar vi at denne skjeivheten i fordeling av kostnader blir enda større. Dette meiner vi er svært urettferdig.

Ryfylke har i mange år ønska ein fastlandsforbindelse. Men det har ikkje vært eit uttrykt ønske frå Ryfylke at fastlandsforbindelsen fra Ryfylke skulle komme opp på Hundvåg. Dette har vore eit ønskje frå Stavanger.

Ryfastprosjektet har gitt Stavanger muligheter til auka bustadbygging på Hundvåg. Det er ikke rettferdig at reisande frå Ryfylke skal finansiere konsekvensane av bustadbyggingen i ein bydel i Stavanger. I Prop. 109 S står det: «*Dersom trafikklekkasjen fra Hundvågtunnelen til Bybrua blir vesentlig, forutsetter Samferdselsdepartementet at lokale styresmakter innfører trafikkregulerende tiltak*». Vi meiner at bomfritak over Bybrua er ein trussel for finansieringa av Ryfast-prosjektet. Vi ber derfor styringsgruppa vise ansvarlighet med omsyn til nedbetaling av Ryfast og behalda bominnkrevjing og på Bybrua i retning Hundvåg – Stavanger.

Med helsing

Bjørn Laugaland  
Rådsordfører og ordfører i Hjelmeland  
kommune

Irene Heng Lauvsnes  
Ordfører i Strand kommune

Bjarte S. Dagestad  
Ordfører i Forsand

Gerd Helen Bø  
Ordfører i Suldal kommune

Asbjørn Birkeland  
Ordfører i Sauda kommune

Geir Ims  
Dagleg leiar  
Ryfylke IKS

Kopi:  
Stavanger Aftenblad, Strandbuen, NRK Rogaland

## Forskjellene Metrobuss (tidligere Superbuss) og Bussveien

### Oppsummering

Metrobuss blir av noen fremholdt som et eksempel på hvordan du kan lage et bussveisystem billigere enn Bussveien. Totalt skal Metrobuss bygge ca. 3 kilometer med nye bussfelt. Midlene blir i hovedsak brukt til å bygge nye holdeplasser, omstigningspunkt og endeholdeplasser, kun 15% blir i fase 1 brukt til å bygge ny veg. For Bussveien er denne andelen på 60%. Metrobuss er ikke et helhetlig bussveisystem, og er derfor ikke sammenlignbart med Bussveien.

Metrobuss har også vesentlig lavere kostnader til grunnerverv, oppgitt til 20 millioner kroner mens disse for Bussveien utgjør om lag 3,2 – 4,3 milliarder kroner (30-40 %) av totalkostnaden. Grunnen til denne forskjellen er at Trondheim benytter eksisterende vegareal da de i det vesentlige allerede har fire-felts veger, både i og utenfor sentrum

### Hva er forskjellene?

Tabellarisk kan forskjellene oppsummeres slik:

	<b>Bussveien</b>	<b>Metrobuss</b>	<b>Kommentar</b>
Kostnad	10,8 mrd. kroner	2,8 mrd. kroner	
Lengde	50 kilometer	45 kilometer	8 km ferdig utbygget på Bussveien
Egne bussfelt	40 kilometer (80%)	6-9 kilometer (15- 20%)	
Blandet trafikk	10 kilometer (20 %)	36 - 39 kilometer (75 - 80%)	
Nye bussfelt	32 kilometer	2-3 kilometer	Deler av de 3 km. finansieres på annet budsjett.
Bruk av eksisterende veg	4-5 kilometer	4-6 kilometer	Omskifting (fra bil til buss, eller bruk av eksisterende kollektivfelt.
Ny sykkelveg	40 kilometer	0 kilometer	
Grunnervervskostnader	3,2 - 4,3 milliarder kroner	20 millioner kroner	

Metrobuss skal bygge 3 kilometer med nye bussfelt. I tillegg skal noen veger der det er fire felt for bil skiltes om slik at to av feltene gjøres om til bussfelt. Dette er gjort på noen veger allerede, og skal gjøres på ytterligere 2-3 kilometer. Metrobuss går således i all hovedsak i blandet trafikk.

Blandet trafikk gjør at Metrobuss omtrent ikke kan gi reisetidsgaranti til kundene. Kollektivreisende på Nord-Jæren vektlegger punktlighet som den viktigste enkeltfaktoren i beslutningskjeden for hvorvidt det skal reises kollektivt, eller benyttes andre reisealternativ (bil). Faktoren er så viktig at den blir vektet <sup>1</sup>seks ganger høyere enn reisehastighet. Punktlighet er avgjørende for at Bussveien skal lykkes. Bussveien bygges slik at bussen har garantert reisetid. Dette krever i hovedsak egen trase. På delstrekninger med lite trafikk velges løsninger med blandet trafikk.

Hva gjelder gående og syklende har Metrobuss kun ansvar for å tilrettelegge for gangtrafikk til holdeplassen, samt at det etableres fem bøyer til å låse fast sykkel i per holdeplass. Dersom det skal foretas annen tilrettelegging for gående og syklende blir dette finansiert av andre poster i Miljøpakken. Bussveien har derimot gjennom Byvekstavtalen et krav om at vi i hovedsak skal bygge et tosidig gang- og sykkeltilbud langs traseen. Dette øker kostnadene, men sikrer også statlig medfinansiering til denne satsningen, og gjør Bussveien til det største sykkelprosjektet i Bymiljøpakken.

<sup>1</sup> Urbanet Analyse – rapport 46/2014

### **Mer om Metrobuss**

Metrobuss er delt i to faser. Fase 1 er infrastrukturtiltak utenfor sentrum, og har en kostnadsramme på cirka 750 millioner kroner. Fase 2 er fire sentrumsgater og har en kostnadsramme på cirka 2,1 milliarder kroner (50 % usikkerhet). Fase 1 er i hovedsak utbygging av nye holdeplasser, omstigningspunkter og endeholdeplasser kombinert med punkttiltak for bussen i enkelte kryss.

Fase 1 hadde et opprinnelig kostnadsestimat på 420 millioner kroner. Under planleggingen av fase 1 ble det identifisert kostnadsbehov for 1,2 milliarder kroner. Det ble da gjennomført en prosess med kostnadsreducerende tiltak hvor politisk ledelse ble fremlagt fire ulike alternativ med kostnadsramme fra 440 millioner kroner til 750 millioner kroner. I hovedsak ble det kuttet på utforming av holdeplass, samt at noen delprosjekt ble tatt ut av prosjektet. Av kostnadene på 750 millioner kroner brukes 112 millioner kroner på vegtiltak, de resterende 638 millioner kroner brukes på holdeplasser, omstigningspunkt og endeholdeplasser.

Fase 2 er under planlegging, og det er per nå meldt inn behov som overgår 4 milliarder kroner (budsjett 2,1 milliarder kroner), og Miljøpakken er i gang med å se på kostnadsreducerende tiltak.



## Bakgrunn

21.10.2014 behandlet fylkestinget sak 0082/14 Styringsstruktur og Mandat for Bypakke Nord-Jæren og Utbyggingspakke Jæren. Følgende ble vedtatt:

1. Det etableres styringsstruktur og mandat for Bypakke Nord-Jæren og Utbyggingspakke Jæren basert på notatet «Forslag til styringsstruktur og Mandat for Bypakke Nord-Jæren og Utbyggingspakke Jæren» vedlagt tidligere sak 56/14 i Fylkestinget (vedlegg 1).
2. Styringsgruppen for Bypakke Nord-Jæren etableres fra 1. desember av. Styringsgruppen ledes av vegdirektøren. Øvrige medlemmer er fylkesordføreren, ordførerne i Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg kommune og Jernbanedirektøren. Fylkesmannen får status om observatør i styringsgruppen.
3. Styringsgruppen for Utbyggingspakke Jæren etableres fra 1. desember av. Styringsgruppen ledes av fylkesordføreren. Øvrige medlemmer er ordførerne i Klepp, Time og Hå kommune, regionveisjefen og regiondirektør jernbaneverket. Ordfører i Gjesdal kommune får status om observatør i styringsgruppen.
4. Felles referansegruppe for Bypakke Nord-Jæren og Utbyggingspakke Jæren etableres fra 1. desember av. Dagens styringsgruppe for Transportplan Jæren, med ordførerne fra Rennesøy og Strand kommune som medlemmer i tillegg, trer inn i denne funksjonen.
5. Et uavhengig sekretariat etableres med maks to årsverk for å betjene Bypakke Nord-Jæren. Administrative samarbeidsorganer og tematiske arbeidsgrupper opprettes av styringsgruppene etter behov.

09.12.2014 behandlet fylkestinget sak 0090/14 Bypakke Nord-Jæren, og fattet følgende i punkt 9 og 10:

9. Det etableres på et senere tidspunkt en egen utbyggingspakke (bompengepakke) for kommunene Klepp, Time, Hå og Gjesdal. Det faglige grunnlaget for en slik utbyggingspakke, skal være lokalpolitisk behandlet i inneværende valgperiode.
10. Det legges til grunn for Bypakke Nord-Jæren at det kan bli en felles timesregel med utbyggingspakke Jæren.

I 2017 ble Bypakke Nord-Jæren vedtatt i Stortinget. Under kapittel 10 står det følgende:

Rogaland fylkeskommune føreset at det blir innført felles timesregel mellom Bypakke Nord- Jæren og ei eventuell framtidig Utbyggingspakke Jæren. Dei økonomiske konsekvensane av ei slik løysing vil ikkje vere kjent før Utbyggingspakke Jæren er nærare konkretisert. Følgjeleg er det for tidleg å ta stilling til dette.

Før sommeren i år ble sak om prinsippavklaring for Utbyggingspakke Jæren sendt ut på høring til kommunene Klepp, Time og Hå. Hå kommune vedtok å trekke seg ut av arbeidet med Utbyggingspakke Jæren. De er fremdeles med i styringsgruppen, men som observatør.





Klepp og Time kommune vedtok å fortsette arbeidet med å etablere en bompengefinansiert utbyggingspakke, og i punktene 2 og 3 ble følgende identiske punkter vedtatt:

2. Prosjektet fv. 505 Tverrforbindelsen Foss-Eikeland til E39 Bråstein blir overført fra Bymiljøpakken til Utbyggingspakke Jæren. Fram til neste høyringsrunde i kommunane skal overføring og finansiering vera avklart.
3. Inntektene for felles timesregel mellom Utbyggingspakke Jæren og Bymiljøpakken går til den bompengepakka der første passering skjer.

## Forhandlingsgrunnlag

På bakgrunn av tidligere vedtak, i forbindelse med både Bypakke Nord-Jæren og sak om prinsippavklaringer for Utbyggingspakke Jæren, er det utarbeidet et forhandlingsgrunnlag som ble behandlet i styringsgruppen for Utbyggingspakke Jæren den 03.10.2018. Se vedlegg.

En viktig presisering er at forslaget fra Klepp og Time kommune sier at ved passering i rushtid så vil timesreglen kun omfatte takst uten rushtidsavgift (22 kroner). Det vil si at selve rushtidsavgiften tilfaller Bymiljøpakken, og er et mellomlegg som må betales uavhengig timesregel.

Med utgangspunkt i forhandlingsgrunnlaget ber styringsgruppen for Utbyggingspakke Jæren om at det blir startet forhandlinger med styringsgruppen i Bymiljøpakken så raskt som mulig, med mål om å lande forhandlingene før jul.

## Forslag til videre prosess

Forhandlinger mellom Utbyggingspakke Jæren og Bymiljøpakken starter opp umiddelbart. Administrasjonen utarbeider forslag til avtaletekst, basert på innspill gitt i styringsgruppemøtet den 02.11.2018 og i de respektive administrative møtene. Det oppnevnes to representanter fra Bymiljøpakken til forhandlingene og tilsvarende i Utbyggingspakke Jæren. Fylkesordfører leder forhandlingene. I styringsgruppemøtet i Bymiljøpakken den 6. desember behandles endelig forslag til avtaletekst. Vedtak oversendes Utbyggingspakke Jæren, som har møte senere samme måned.

## Forhandlingsgrunnlag – Utbyggingspakke Jæren

På bakgrunn av kommunestyrevedtak i Klepp og Time er det utarbeidet et forhandlingsgrunnlag som tar for seg følgende to punkter:

- Overføring av prosjekt Fv. 505 Tverrforbindelsen Foss-Eikeland til E39 Bråstein fra Bymiljøpakken til Utbyggingspakke Jæren.
- Fordeling av inntektene for felles timesregel mellom Utbyggingspakke Jæren og Bymiljøpakken

### Overføring av prosjekt Fv. 505

I Prop. 47s ligger Fylkesvei 505 Foss Eikeland – E39 v/Bråstein inne i prosjektporteføljen. Prosjektet ligger inne med 750 millioner 2016-kroner, men er ikke inne i prosjektlisten i Handlingsprogram 2018-2021. Prosjektet ligger an til en realisering sent i pakkens periode.

Styringsgruppen i Utbyggingspakke Jæren er tydelig på at Fv. 505 Tverrforbindelsen Foss-Eikeland til E39 Bråstein, samt omkjøringsvei om Kverneland er de viktigste prosjektene. Tverrforbindelsen er en forutsetning for omkjøringsveien. Styringsgruppen ønsker å få realisert disse prosjektene så raskt som mulig, og ønsker derfor å overta prosjekt FV 505 Skjæveland – Foss-Eikeland med tilhørende finansiering fra Bymiljøpakken (750 millioner 2016-kroner). Ved valg av en dyrere løsning enn det som ligger i Prop. 47s, eller ved eventuell kostnadsøkning, er det Utbyggingspakke Jæren som dekker dette.

Styringsgruppen i Utbyggingspakke Jæren ønsker å overta prosjektet året etter at proposisjonen for ny utbyggingspakke er vedtatt i Stortinget.

### Fordeling av inntektene for felles timesregel

I Bymiljøpakken er det i dag slik at takstgruppe 1 (lette kjøretøy) betaler 22 kroner utenfor rush og 44 kroner i rush. Tilsvarende har takstgruppe 2 (tunge kjøretøy) 55 kroner og 110 kroner. Summene er uten rabatt. Utbyggingspakke Jæren tar sikte på en takst lik Bymiljøpakken, uten rush. Det vil si 22 kroner for takstgruppe 1 og 55 kroner for takstgruppe 2.

For videre arbeid med Utbyggingspakke Jæren er det lagt til grunn en felles timesregel med Bymiljøpakken. I følge retningslinjene er det slik at i dag tilfaller inntekter fra kjøretøy med passeringer i begge pakkene Bymiljøpakken. Stortingsprop. 47s (2016-2017) gir rom for en fordeling av inntektene mellom Bymiljøpakken og Utbyggingspakke Jæren ved en felles timesregel.

Proposisjonen angir ikke en eksakt fordeling av inntektene, men sier at: «Rogaland fylkeskommune føreset at det blir innført felles timesregel mellom Bypakke Nord-Jæren og ei eventuell framtidig

Utbyggingspakke Jæren. Dei økonomiske konsekvensane av ei slik løysing vil ikkje vere kjent før Utbyggingspakke Jæren er nærare konkretisert. Følgjeleg er det for tidleg å ta stilling til dette».

Styringsgruppen i Utbyggingspakke Jæren ønsker at inntektene for felles timesregel mellom de to pakkene tilfaller den bompengepakken der første passering skjer. Ved passering i rushtid tilfaller differensen mellom ordinær takst og takst i rushtid Bymiljøpakken.



## Statens vegvesen

### Notat

Til: Styringsgruppa for Bymiljøpakken  
 Frå: Statens vegvesen, Region vest  
 Kopi:

Sakshandsamar/telefon:  
 Kristian Bauge / 55 51 63 37  
 Vår dato: 26.10.2018  
 Vår referanse:

### Informasjon om bortfall av bompengefritak for nullutsleppskøyretøy

Det vert vist til handsaminga av Prop. 87 S (2017–2018), der Stortinget har vedtatt at fritaksordninga for nullutsleppskøyretøy vert avvikla. Det er lagt opp til at eksisterande prosjekt kan innføre bompengeavgift for nullutsleppskøyretøya som ligg mellom 0 og 50 pst. av den ordinære taksten, dersom det er lokalpolitisk tilslutnad til dette.

Som ein del av oppfølginga av Prop. 87 S (2017–2018) har Statens vegvesen, Region vest informert det regionale bompengeselskapet Ferde AS om endringa i takstretningsslinjene. Ferde AS har bede om at det vert innført bompengeavgift for nullutsleppskøyretøy i dei prosjekta og pakkane i regionen der det er lokalpolitisk tilslutnad om å innføre ein slik avgift.

#### Takst for nullutsleppskøyretøy

Oppheving av fritaket for nullutsleppskøyretøy medfører at kommunane og fylkeskommunen kan vedta kva for eit nivå bompengeavgifta for nullutsleppskøyretøy skal ha innanfor intervallet 0–50 pst. av ordinær bompengetakst. Fylkestinget i Rogaland fatta følgjande vedtak 12.06.2018 i sak 18/11571, pkt. 5:

*Fylkestinget viser til forslag i revidert statsbudsjett om å innføre halv takst for el-biler ved bompassering. Dersom dette blir vedtatt av stortinget vil det gjelda for alle bomprosjekt i Rogaland.*

Vedtaket frå Rogaland er i tråd med det Stortinget har slutta seg til at kan leggast til grunn for nye bompengeprojekt. Det medfører at kommunane, innanfor ramma av dei fylkeskommunale vedtaka, kan velje om ein vil innføre bompengeavgift for nullutsleppskøyretøy på 50 pst. av den rabatterte taksten for dei konvensjonelle køyretøya, eller om ein vil halde på 0 pst. i bompengetakst for nullutsleppskøyretøya, slik ordninga i praksis fungerer i dag, etter at Prop 87 S (2017–2018) vart vedteken.

Om kommunane vel å vedta eit anna takstnivå enn 50 pst. etter rabatt for nullutsleppskøyretøya vil det, slik SVV vurderer saka, krevje ny handsaming i fylkeskommunen.

#### Nye takstar

I Prop. 87 S (2017–2018) er det omtalt at det for nye bompengeprojekt i utgangspunktet skal leggast til grunn at køyretøy i takstgruppe 2 skal ha 0 pst. av taksten for konvensjonelle

køretøy, dersom det ikkje er fatta lokalpolitiske vedtak om noko anna. Dei fylkeskommunale vedtaka spesifiserer ikkje om bompengavgift for nullutsleppskøretøya gjeld alle nullutsleppskøretøy, eller berre dei som sorterer under takstgruppe 1 (inntil 3500 kg). Statens vegvesen legg difor til grunn at det vert opp til kommunane å avgjere om avgifta skal gjelde alle nullutsleppskøretøy, eller berre dei som sorterer under takstgruppe 1.

Statens vegvesen, Region vest sender i desse dagar informasjon til dei kommunane som har bompengeprojekt, med informasjon om bortfall av fritak for nullutsleppskøretøy og moglegheita for å innføre bompengavgift for denne køretøygruppa. For dei pakkane som har styringsgrupper vert informasjonen sendt til styringsgruppene.

Det vert presisert at innføring av bompengavgift for nullutsleppskøretøy krev lokalpolitisk tilslutnad i kommunane i tillegg til vedtaket frå fylkeskommunen. Det vert lagt opp til at Statens vegvesen, Region vest sender sak til lokalpolitisk handsaming når/om styringsgruppa ønsker avgifta innført.