

# Oppfølging av lokalpolitisk behandling av Bymiljøpakkens handlingsprogram 2021-2024

Formålet med denne saken er å gi en orientering om vedtakene i de respektive kommunestyrene og fylkestinget i forbindelse med Handlingsprogram 2021-2024. Handlingsprogrammet er vedtatt lokalpolitisk i samtlige kommuner/fylkeskommunen.

## Vedtakene

### Vedtak fra Sola kommune

- 1. Ordningen med timesregel og makspasseringer skal ikke falle bort ved inaktiv avtale.*
- 2. Antall maksimum bomplasseringer per måned skal settes ned fra 75 til 60.*
- 3. Delstrekningene av bussveien som ikke er påbegynt, skal i hovedsak ha kollektivfelt og ikke midtstilt bussvei.*
- 4. På grunn av omfattende kostnadsoverskridelser, manglende kontroll- og rapporteringsrutiner, blant annet avdekket i rapport fra PWC, må det sikres bedre rutiner og kontroll i arbeidet med bymiljøpakken. Blant annet må den daglige ledelse av Bymiljøpakken ha et helhetlig ansvar for økonomi og prosjektgjennomføring lagt til en daglig leder i stedet for sekretariatleder for Bymiljøpakken*
- 5. Det jobbes videre med å redusere kostnadene i Bymiljøpakken til et mer nøkternt nivå.*
- 6. Sola kommune ber styringsgruppen fjerne SSV ønske om tilfartskontroll.*
- 7. Før en eventuell endring av reguleringsplan for TKV, bes styringsgruppen gå i dialog med næringslivet for å sammen finne gode løsninger.*

### Vedtak Stavanger kommune

Stavanger kommune slutter seg til utkast til handlingsprogram Bymiljøpakken 2021-2024 fra styringsgruppen for Bymiljøpakken.

Styringsgruppen bes vurdere følgende i det videre arbeidet:

- Det skal ikke innkreves bompenger i tidsperioden fra kl. 1900-0700 på hverdager, med unntak av bommen på E39 Forus.*
- Det skal ikke innkreves bompenger fra lørdag kl.1600 til mandag morgen kl. 0700.*
- Ordningen med timesregel og makspasseringer skal ikke falle bort ved inaktiv avtale.*
- Antall maksimum bomplasseringer per måned skal settes ned fra 75 til 60.*

Stavanger kommune vil understreke viktigheten av å komme i gang med snarlig reguleringsplan for lang kulvert på E39 Smiene-Harestad. Det er viktig med lang kulvert for å minimere det samlede tapet av friområde og landbruksjord, og samtidig skape et godt bomiljø i området rundt.

Stavanger kommune ber om at støyskjerming langs fv. 446 på Tasta på strekningen blir tatt inn. Beboere i dette området ble av Statens vegvesen lovet reguleringsplan og støyskjerming da detaljreguleringen for Eiganestunnelen ble vedtatt. Beboerne har i en årrekke ventet på dette, men Statens vegvesen har ikke fulgt opp løftene som de ga til beboerne i området. Nå som Eiganestunnelen har åpnet så haster det å få på plass dette.

«For å kunne forsere ulike prosjekter og for å øke fleksibiliteten i bymiljøpakken, er det behov for å øke lånerammen. Det bes om at det gjøres en vurdering om hvor stor låneramme det er behov for hvis en skal forsere utbygging av prosjekter som ikke ligger inne i handlingsprogrammet 2021- 2024. Det forutsettes at fylkeskommunen er garantist. Den utvidete lånerammen nedtrappes fram mot 2030.»

Formannskapet stiller seg bak ordførers initiativ overfor styringsgruppen til bymiljøpakken i møtet den 05.06.20 om å inkludere de nye kommunedelene Finnøy og Rennesøy i hjemjobbhjemordningen.»

### **Vedtak Randaberg kommune**

Randaberg kommune slutter seg til Handlingsprogram Bymiljøpakken 2021-2024 fra styringsgruppen for Bymiljøpakken. Randaberg kommune ber om at det vurderes trafiksikkerhetstiltak på Grødemvegen i påvente av utbedring av veien i 2024.

Underkapittel «Arealutvikling – nytt indikatorsett» tas ut av handlingsprogrammet for 2020-2024

### **Vedtak Sandnes kommune**

1. Sandnes kommune slutter seg til utkast til handlingsprogram Bymiljøpakken 2021 – 2024 fra styringsgruppen for Bymiljøpakken.

2. Sandnes kommune ber om at styringsgruppen arbeider for at følgende kan iverksettes:

a) Det skal ikke innkreves bompenger i tidsperioden mellom kl. 17.00 og 07.00 på hverdager

b) Det skal ikke innkreves bompenger fra lørdager kl. 16.00 til mandager kl. 07.00

c) Det skal ikke innkreves bompenger på offentlige fridager/helligdager

d) Antall maksimum bomplasseringer per måned skal settes ned fra 75 til 60.

3. Styringsgruppen bes om at arbeidet for at E 39 Hove – Osli kan igangsettes så raskt som mulig. Mulighet for forskuttering må utredes.

4. Styringsgruppen bes om å påskynde reguleringsarbeidet for tverrforbindelsen. Tverrforbindelsen skal opparbeides etter mest mulig nøktern standard.

Sammenkobling av tverrforbindelsen Osli – Vagle med E 39 må sikres.

5. Sandnes kommune forutsetter at det i den kostnadsgjennomgangen som skal gjøres også blir vurdert om kollektivfelt som sikrer bussens framkommelighet er et tilfredsstillende alternativ på deler av traseene.

Prosjektet Fv. 505 Foss-Eikeland – E 39 og Bussvei til Sandnes øst (Sandnes sentrum – Vatne) prioriteres.

6. Sandnes kommune ber styringsgruppen arbeide for å øke statens andel av finansieringen av bymiljøpakken.

### **Vedtak fylkestinget i Rogaland**

Fylkestinget slutter seg til handlingsprogram Bymiljøpakken 2021-2024 fra styringsgruppen for Bymiljøpakken.

## **Oppfølging**

Det blitt vedtatt noen punkter som kommunene ber styringsgruppen vurdere. Noen av punktene går naturlig inn i arbeidet med kostnadsreduksjon og styringsmål, blant annet:

- Delstrekningene av bussveien som ikke er påbegynt, skal i hovedsak ha kollektivfelt og ikke midtstilt bussvei.
- Det jobbes videre med å redusere kostnadene i Bymiljøpakken til et mer nøkternt nivå.
- Sola kommune ber styringsgruppen fjerne SSV ønske om tilfartskontroll.
- Før en eventuell endring av reguleringsplan for TKV, bes styringsgruppen gå i dialog med næringslivet for å sammen finne gode løsninger.
- Stavanger kommune vil understreke viktigheten av å komme i gang med snarlig reguleringsplan for lang kulvert på E39 Smiene-Harestad. Det er viktig med lang kulvert for å minimere det samlede tapet av friområde og landbruksjord, og samtidig skape et godt bomiljø i området rundt.
- Styringsgruppen bes om at arbeidet for at E 39 Hove – Osli kan igangsettes så raskt som mulig. Mulighet for forskuttering må utredes.
- Styringsgruppen bes om å påskynde reguleringsarbeidet for tverrforbindelsen. Tverrforbindelsen skal opparbeides etter mest mulig nøktern standard.
- Sammenkobling av tverrforbindelsen Osli – Vagle med E 39 må sikres.
- Sandnes kommune forutsetter at det i den kostnadsgjennomgangen som skal gjøres også blir vurdert om kollektivfelt som sikrer bussens framkommelighet er et tilfredsstillende alternativ på deler av traseene.
- Prosjektet Fv. 505 Foss-Eikeland – E 39 og Bussvei til Sandnes øst (Sandnes sentrum – Vatne) prioriteres.

Noen går direkte på finansieringen av pakken:

-Sandnes kommune ber styringsgruppen arbeide for å øke statens andel av finansieringen av bymiljøpakken.

- For å kunne forsere ulike prosjekter og for å øke fleksibiliteten i bymiljøpakken, er det behov for å øke lånerammen. Det bes om at det gjøres en vurdering om hvor stor låneramme det er behov for hvis en skal forsere utbygging av prosjekter som ikke ligger inne i handlingsprogrammet 2021- 2024. Det forutsettes at fylkeskommunen er garantist. Den utvidete lånerammen nedtrappes fram mot 2030.

Ett av punktene går på strukturelle forhold knyttet til styring og system:

-På grunn av omfattende kostnadsoverskridelser, manglende kontroll- og rapporteringsrutiner, blant annet avdekket i rapport fra PWC, må det sikres bedre rutiner og kontroll i arbeidet med bymiljøpakken. Blant annet må den daglige ledelse av Bymiljøpakken ha et helhetlig ansvar for økonomi og prosjektgjennomføring lagt til en daglig leder i stedet for sekretariatleder for Bymiljøpakken

Disse vurderingene foreslår sekretariatet at følges opp gjennom de naturlig tilhørende og pågående sakene.

Sekretariatet har i denne saken vurdert konsekvensene av endringer i innkrevingen av bompenger, endring av passeringstak fra 75-60 og at de med inaktiv avtale skal beholde rabatten på 20%. Konsekvensene av disse blir redegjort for her:

## Endringer i innkrevingen av bompenger

Styringsgruppen har av flere kommuner blitt bedt om å vurdere følgende i det videre arbeidet:

- *Det skal ikke innkreves bompenger i tidsperioden fra kl. 1900-0700 på hverdager, med unntak av bommen på E39 Forus.*
- *Det skal ikke innkreves bompenger fra lørdag kl.1600 til mandag morgen kl. 0700.*

Konsekvens: Grove anslag basert på inntekten i juni viser at konsekvensen av å endre innkrevingen ville gitt et inntektstap på 23 % (17,1 millioner). Inntekten i juni var 74,7 mill. Ved å ta inn punktene over ville månedsinntekten bli redusert til 57,6 mill.

Dette er et grovt anslag, og det må gjøre nærmere beregninger før de eventuelle reelle konsekvensene kan fastslås. Utregningen tar blant annet ikke hensyn til endringer i kjøremønster. Det er nærliggende å tro at en slik justering vil føre til endringer i kjøremønster.

Styringsgruppen blir også bedt om å vurdere følgende:

*Det skal ikke innkreves bompenger i tidsperioden mellom kl. 17.00 og 07.00 på hverdager*

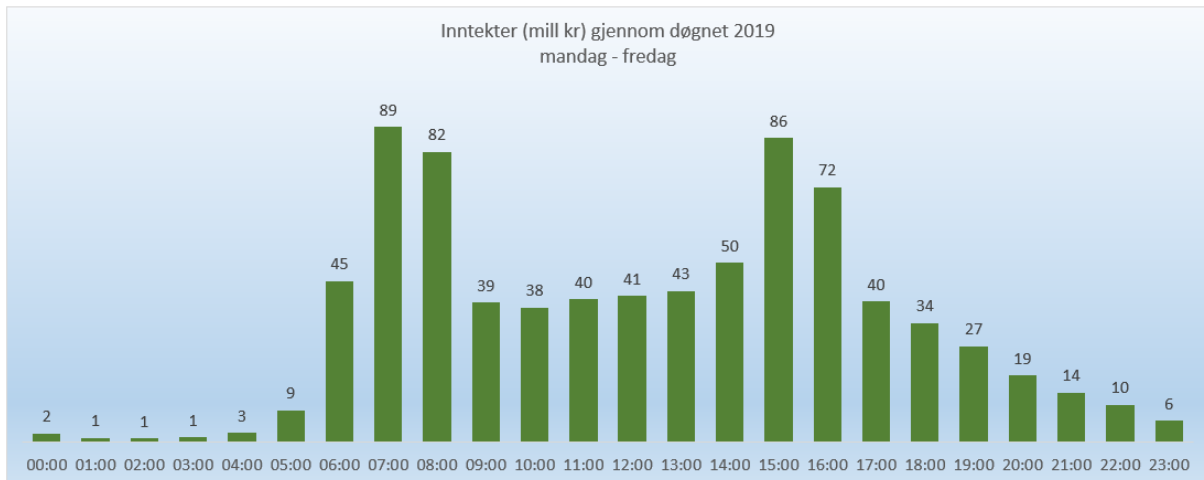
- *Det skal ikke innkreves bompenger fra lørdager kl. 16.00 til mandager kl. 07.00*
- *Det skal ikke innkreves bompenger på offentlige fridager/helligdager*

Konsekvens: Grove anslag basert på inntekten i juni viser at konsekvensen av å endre innkrevingen i tråd med punktene overfor ville gitt et inntektstap på 40 %. Inntekten i juni var 74,7 mill. Ved å ta inn punktene over ville månedsinntekten bli redusert til 45,0 mill.

Dette er igjen et grovt anslag, og det må gjøres nærmere beregninger før de eventuelle reelle konsekvensene kan fastslås. Utregningene tar igjen ikke hensyn til endringer i kjøremønster.

Diagrammet som følger gir et bilde på inntektsfordelingen gjennom året i 2019. Diagrammet viser hvordan inntektene fordelte seg gjennom døgnet mandag til fredag. Mønsteret er representativt for hvordan inntektene fordeler seg i et normalår. Trafikktellinger fra Statens vegvesen sine

tellepunkter viser samme mønster. Inntektene er i millioner kroner. Eksempel: 16:00 representerer timen 16-17, og gir 72 mill. i inntekt mandag til fredag i 2019.



## Sette ned passeringstaket på bompasseringer fra 75 til 60 per måned

Styringsgruppen blir av flere kommuner bedt å vurdere å justere ned passeringstaket på bompasseringer fra 75 til 60 passeringer per måned.

## Månedstak

Månedstak er en passeringsgrense gjennom bomstasjonene, der man etter å ha passert et øvre tak får betalingsfritak for videre passeringer resten av måneden. Grensen er i gjeldende byvekstavtale satt til 75 passeringer pr. måned.

Styringsgruppen har bedt om å få kartlagt økonomiske konsekvenser for Bymiljøpakken av å sette ned passeringstaket fra 75 til 60 passeringer pr. måned.

Sekretariatet har via Ferde hentet inn datasett fra Q-free, og har i samråd med Ferde analysert økonomiske konsekvenser av å ta ned månedstaket.

Timesregel og månedstak er en del av rabatt- og fritaksordning som er vedtatt for de enkelte prosjektene. Eventuelle endringer i dette må inn i en ny takstsøknad.

I tillegg er det avtaler mellom de ulike prosjektene, blant annet Hundvågtunnelen, som krever særskilt søknad dersom taket skal settes ned også her.

## Konsekvens

Tabellen viser resultatene basert på trafikk tall fra 2019.

Kjøretøygruppe	% av passeringer	passeringer	Takst	Tapt inntekt
Liten bil	76 %	514 489	18,4	9 466 595
Elbil	19 %	128 622	9,2	1 183 324
Stor bil	5 %	33 848	54	1 827 789
<b>Sum 2019</b>	<b>100 %</b>	<b>676 959</b>		<b>12 477 708</b>
<b>Sum resten av perioden*</b>				<b>159 090 781</b>

\*12 år + 9 mnd. av siste år – uten vekstfaktor

Sum passeringer i intervallet 61-75 utgjorde 676 959 i 2019. Fordelt på liten bil, elbil og stor bil vil det gi et tap på anslagsvis 12,5 millioner årlig kroner hvis passeringstaket blir satt til 60 istedenfor 75 passeringer pr. måned.

Totalt for hele perioden vil et slikt årlig tap beløpe seg til omtrent 160 millioner kroner. Det må tas forbehold om usikkerhet i tallene, da det er mange momenter som spiller inn ved endring av bompengoopplegg.

Konsekvensene for liten bil vises under. Dette er kostnadene og differansen som gjelder for den enkelte bilist hvis månedstaket nås.

Med brikke/avtale liten bil:

- 75 x 18,4 = 1 380
- 60 x 18,4 = 1 104

Differansen utgjør kr.276 pr. måned.

Uten brikke/avtale liten bil:

- 75 x 23 = 1 725
- 60 x 23 = 1 380

Differansen utgjør kr.345 pr. måned

## Inaktiv avtale

Styringsgruppen blir også bedt om å vurdere om ordningen med timesregel og makspasseringer ikke skal falle bort ved inaktiv avtale.

En inaktiv avtale er der kunden ikke har betalt faktura og den er gått til inkasso for innkreving. Nord-Jæren har per i dag ingen slike inaktive avtaler grunnet at vi holder på å bytte leverandør.

Det har vist seg svært vanskelig å få godt nok datagrunnlag til å kunne gjøre en skikkelig beregning av konsekvensene av å gjøre endringer på dagens ordning.

Sekretariatet har derfor gjort svært grove estimater, basert på gjennomsnittstall, for å klare å svare ut styringsgruppen. Disse er ment for å gi et grovt anslag og kan ikke erstatte langt grundigere reelle vurderinger, og må sjekkes nærmere om det blir aktuelt å gå videre med inaktiv avtale.

Eksempel på feilkilder i tallsettet er at vi ikke vet årsaken til at avtalen er inaktiv. Det kan for eksempel være at bilen er solgt. Vi vet heller ikke om de inaktive avtalene bruker bilen som gjennomsnittet.

Måten vi har kommet frem til tallsettet nedenfor:

Antall inaktive avtaler

X gjennomsnittlig antall passeringer på alle avtaler i Bymiljøpakken (fratrasket gjennomsnittlig antall timesregler)

X fullpris på passeringene

20% av denne vil være et svært grovt anslag på en mulig kostnad.

Tapt inntekt ved bortfall av inaktive avtaler		Kommentar
Tapt inntekt september 2020	505 489	
Tapt inntekt pr. år	6 065 867	Annualisert basert på september
Tapt inntekt resten av perioden - fom 2021	77 339 800	12 år pluss 9 mnd. av siste år - uten vekstfaktor

Inndata - trafikk tall september		Kommentar
Totalt antall avtaler pr. 30.oktober	180 000	
Antall inaktive avtaler pr. 30.oktober	4 600	Sperret pga. inkasso
Fritakspasseringer timesregel	1 400 000	
Fritakspasseringer månedstak	150 000	
Totalt passeringer	6 000 000	
Passeringer avtaler	5 700 000	Unntatt stor bil. Fullprispasseringer utelatt
Passeringer minus fritak for timesregel pr. avtale	24	Passeringer minus fritak delt på totale avtaler
Fullpris	23	
Rabatt liten bil/elbil	20 %	