



## Bymiljøpakken

# Styringsgruppemøte Bymiljøpakken

**Møtetidspunkt:** Onsdag 7. desember 2022, kl. 09.00-11.30  
**Møtested:** Fylkesutvalgssalen  
**Møterom:**

Deltakere		
<b>Statens vegvesen</b>	Per Morten Lund	Leder av styringsgruppen
<b>Jernbanedirektoratet</b>	Øivind Hauge Støle	Fung. Direktør sektorsamordn.
<b>Rogaland fylkeskommune</b>	Marianne Chesak	Fylkesordfører
<b>Stavanger kommune</b>	Kari Nessa Nordtun	Ordfører
<b>Sandnes kommune</b>	Stanley Wirak	Ordfører
<b>Sola kommune</b>	Tom Henning Slethei	Ordfører
<b>Randaberg kommune</b>	Jarle Bø	Ordfører
<b>Statsforvalteren i Rogaland</b>	Bent Høie	Statsforvalter



# Agenda

## Presentasjoner

Einar Leknes, NORCE – Forskningsprosjekt bypakkene Bergen, Trondheim og Stavanger  
Rogaland fylkeskommune – Prosjekt kollektiv Hillevåg – Ullandhaug  
Rogaland fylkeskommune – Bussveien

## Sak 41/2022 Sykkelstamvegen

Saken knyttet til sykkelstamvegen ble utsatt i forrige styringsgruppemøte i påvente av avklaring på om staten ville øke sin finansiering i prosjektet. Dette ble også et tema på politisk styringsgruppemøte samme dag. I utkast til møtereferat fra politisk styringsgruppe står statssekretæren i Samferdselsdepartementet gjengitt slik: "Påpekte at kostnadsøkninger på sykkelstamveien må dekkes innenfor den porteføljestyrt pakken, noe som vil medføre omprioritering."

For at det ikke skal bli stans i arbeidet med sykkelstamvegen, trenger Statens vegvesen en avklaring på veien videre i dette styringsgruppemøtet. Statens vegvesen mener fortsatt at det beste for prosjektet ville vært at Bymiljøpakken allerede nå dekket varslet merkostnad. Ut ifra det som kom frem i behandlingen av saken i møte 2. november foreslås det to andre alternativ i prioritert rekkefølge.

1. Prosjektet lyses ut i sin helhet, men med forbehold om finansiering. Det betyr at Statens vegvesen går videre med grunnverv og prosjektering, men at selve utlysningen blir gjort med forbehold om finansiering.

Dette er slik som det ble gjort for kollektivtrase fra Jåttå til Ullandhaug, men en slik løsning kan gi en usikkerhet som kan føre til at færre entreprenører ønsker å gi pris på prosjektet.

2. Prosjektet kan lyses ut med opsjon på den delen som ikke er innenfor godkjent styringsmål, og så tar styringsgruppen stilling til økt kostnadsramme når tilbud foreligger.

Dette er slik som det ble gjort for E39 Hove-Osli. Forskjellen er at i dette prosjektet kan det ikke bygges så langt man kommer for pengene. Man må enten bygge til Sørmarka arena eller



til koblingspunkt ved SIF-banene. Utlysning med opsjon gir også en større usikkerhet i forhold til prising av prosjektet slik at man totalt sett får et dyrere prosjekt. Statens vegvesen anbefaler ikke dette alternativet.

Begge alternativene vil sikre at det ikke blir stans i prosjektet, i påvente av at prosjektet vurderes i arbeidet med Handlingsprogram 2024-2027. Ettersom prosjekteier foretrekker at prosjektet lyses ut samlet, anbefaler sekretariatet alternativ 1.

Se **vedlegg 1**

#### **Forslag til vedtak:**

Sykkelstamvegen lyses ut i sin helhet, men med forbehold om finansiering. Det betyr at Statens vegvesen går videre med grunnnerv og prosjektering, men at selve utlysningen blir gjort med forbehold om finansiering.

## Sak 42/2022 Endrede prognoser programområdene

Rogaland fylkeskommune har meldt om nye prognoser på fem programområdeprosjekter. Tre av sykkelprosjektene er under regulering (Misjonsveien, Randabergveien og Randabergveien på Tasta), et sykkel- og trafikksikkerhetsprosjekt er under utbygging (Elvegata). Disse prosjektene har samlet et behov for 6,3 mill. kr i økt ramme. Sykkelprosjektet Torvmyrveien er ferdigstilt 14,4 mill. kr under kostnadsrammen. De økte kostnadene kan derfor dekkes inn av besparelser på dette prosjektet. Samlet gir dette en netto reduksjon i kostnader på 8,1 mill. kr. Saksopplegget redegjør for årsaken til nye prognoser.

Se **vedlegg 2**.

#### **Forslag til vedtak:**

Styringsgruppen godkjenner økte kostnadsrammer for programområdeprosjekter i tråd med saksfremlegget.

## Sak 43/2022 Mobilitetsrapport

Saken er en presentasjon av status på mobilitet. Det arbeides med å utvide rapporten, etter hvert som reliable datasett kan presenteres.

Ifølge byindeksen var trafikken i oktober ca, 2,5% under nivået i tilsvarende måned i referanseåret 2017. 2022 sett under ett er trafikken per nå 3% under referanseåret 2017. Det er verdt å merke seg at årets to første måneder var preget av koronatiltak.



Antall busspassasjerer hittil i år er ca. 3 % høyere enn samme periode i 2019, som er siste normalår uten koronatiltak, og ca. 26 % høyere enn i 2021.

Rapporten gir også status på syklist, bysykler, parkering og bildeling.

Se **vedlegg 3**.

**Forslag til vedtak:**

Styringsgruppen tar mobilitetsrapporten til orientering.

## Sak 44/2022 Trafikk og inntekt

Status november 2022 er at inntektene er akkumulert 38 millioner kroner høyere enn budsjett for tilsvarende periode. For november er inntektene 78 millioner kroner. Dette er 1 million (1,2%) høyere enn budsjett for 2022.

Elbilandelen er fortsatt økende, og er per november på 29,2%.

Se **vedlegg 4**.

**Forslag til vedtak:**

Styringsgruppen tar sak om trafikk og inntekt til orientering.

## Sak 45/2022 Inntektsforutsetning HP 2024-2027

Formålet med denne saken er å redegjøre for inntektsforutsetningene for bompenger som ligger til grunn for HP 2024-2027. Sekretariatet har foretatt en gjennomgang av forventet inntektsnivå i kommende handlingsprogram, og ser at det med økende elbilandel er behov for å gjøre justeringer for å opprettholde inntektsnivået som er forutsatt i porteføljen.

Med dagens praksis blir bomtakstene justert når veksten i konsumprisen tilsier at grunntaksten kan økes med én krone. Dette er en ren justering for at grunntaksten skal følge prisutviklingen ellers i samfunnet. Gjennomsnittstaksten brukes til å vurdere hvorvidt oppnådde inntekter er under eller over grunnlaget for finansieringsberegningen. Per 2022 er gjennomsnittstaksten i Bymiljøpakken besluttet å være 12,8 kroner.



I forslag til statsbudsjett 2023 åpnes det for å øke elbiltaksten fra 50% til 70% av ordinær takst. Forutsatt at statsbudsjettet vedtas vil man med en økning av elbiltaksten til 70% fra 1 juli 2023 opprettholde gjennomsnittstaksten og inntektsforutsetningen i pakken frem til og med 2025 uten annen justering, med dagens elbilbane. Etter 2025 vil det med dagens forutsetninger være behov for justeringer for å opprettholde gjennomsnittstaksten.

Forskning gjennomført av NORCE peker på utfordringene knyttet til dagens elbilfordeler på antall kjøretøy på veiene. Bompenger skal redusere antall kjøretøy på veiene. Elbilfordelene har underminert denne effekten, slik at man i bypakkeområdene ikke ser særlig nedgang i kjøretøy på veiene, men derimot en markant økning i antall elbiler. En økning av prisene for elbilene kan med andre ord ha en positiv innvirkning på nullvekstmålet.

Sekretariatet i Bymiljøpakken skisserer i vedlegg 5 tre alternativer for å justere pakken etter utviklingen i Handlingsprogram 2024-2027:

1. Øke elbiltaksten til 70 % av ordinær takst (dersom statsbudsjettet vedtas med denne åpningen), som kan bidra til at gjennomsnittstaksten opprettholdes ut 2025.
2. Årlig generell takstøkning for å opprettholde gjennomsnittstaksten.
3. Porteføljestyling.

Sekretariatet arbeider med disse tre alternative løsningene. Endelig vurdering blir lagt frem i forslag til Handlingsprogram 2024-2027.

## Se vedlegg 5

### Forslag til vedtak:

Styringsgruppen tar saken til orientering.

## Sak 46/2022 Oppdatert strategi sykkel

Sykelstrategi for Nord-Jæren 2017-2032 ble behandlet i styringsgruppen for BypakkenNord-Jæren i 2016. Det ble også lagt fram en politisk orienteringssak om strategien i de fire kommunene i bypakkesamarbeidet i 2016. Strategien legger opp til at den bør rulleres hvert 4. år. Saksopplegget, vedlegg 6, redegjør for de viktigste endringene i revidert sykkelstrategi for Nord-Jæren mens vedlegg 7 er det reviderte strategidokumentet

## Se vedlegg 6 og 7

### Forslag til vedtak:

Styringsgruppen godkjenner de fremlagte forslag til endringer i revidert sykkelstrategi.



## Sak 47/2022 Oppdatert strategi gange

Gjeldende Gåstrategi for Nord-Jæren 2018-2033 anbefaler at strategien rulleres hvert 4. år for å sikre best mulig måloppnåelse. Arbeidet med revideringen som legges frem i denne sak har hatt som mål å oppdatere innholdet, og å gjøre gåstrategien enklere å lese og bruke for ulike aktører.

**Se vedlegg 8 og 9**

### **Forslag til vedtak:**

Styringsgruppen godkjenner de fremlagte forslag til endringer i revidert gåstrategi.

## Sak 48/2022 Referat

Styringsgruppen skal i denne saken behandle forslag til referat fra dagens møte.

### **Forslag til vedtak:**

Referatet godkjennes

Orienteringssaker:

- Løypemelding bussveien
- Brev fra SD angående endret bruk av belønningsmidler