

# Oppfølging av lokalpolitisk behandling av Bymiljøpakkens handlingsprogram 2023-2026

Formålet med denne saken er å gi en orientering om vedtakene i de respektive kommunestyrene og fylkestinget i forbindelse med handlingsprogram 2023-2026. Handlingsprogrammet er lokalpolitisk tilsluttet i samtlige kommuner/fylkeskommunen.

## **Stavanger kommune**

*Stavanger slutter seg til handlingsprogram 2023-2026 for Bymiljøpakken.*

*Kollektivtrase strekningen Diagonalen – Universitetsområdet må fortsatt prioriteres i denne perioden med byggestart september 2022, slik at rekkefølgekrav for SUS er innfridd før åpning av SUS i 2025. Kommunalutvalget skal informeres om status, framdrift og finansiering av Bymiljøpakken to ganger i året.*

*Stavanger kommune ber om at styringsgruppen tar høyde for fremtidige reduserte inntekter i Bymiljøpakken ved at Stavanger kommunes vedtak om reduserte bompenger blir vurdert innarbeidet i det videre arbeidet.*

- Å fjerne bomavgift i tidsperioden fra kl. 19.00-07.00 på hverdager, med unntak av bommen på E39 Forus
- Å fjerne bomavgift fra lørdag kl.16.00 til mandag morgen kl. 07.00
- At timesreglen og makspasseringer ikke faller bort ved inaktiv avtale
- Å endre maksantall bomplasseringer en betaler for per måned fra 75 til 60

*Stavanger kommune ber om at styringsgruppen viderefører arbeidet med å kutte kostnader i prosjektene, slik at det er mulig å gjennomføre de prosjektene med best måloppnåelse, som forbedrer fremkommeligheten for kollektiv, gående og syklende, samt kan få redusert nivået på bompengereinnkrevningen.*

*Det bes om at det blir gjort et kostnadsoverslag hvor en kan få et sammenligningsgrunnlag mellom dagens vedtatte løsninger og følgende mulige nye løsninger.*

*Vurdere å beholde dagens løsning med sidestilt kollektivfelt på strekningen Stavanger sentrum – Madlakrossen. På denne delstrekningen er der minimalt med forsinkelser for kollektivtransporten i dag, store utgifter til endring av systemet og medførende arealinngrep kan derfor ikke sees på som samfunnsøkonomisk forsvarlig.*

*Se på mulige innsparinger ved å legge opp til sidestilt kollektivfelt fra Madlakrossen til Kvernevik Ring for å kutte kostnader, få mindre arealinngrep, mindre ekspropriasjon og bedre vern av matjord.*

*Stavanger kommune ber om at de prosjektene med høyest måloppnåelse for nullvekstmålet prioriteres øverst av kollektiv, gange og sykkelprosjektene.*

*Stavanger kommune ber de andre partene i Bymiljøpakken nøye vurdere prosjektene i sine kommuner opp mot måloppnåelsen og hvilke muligheter en har for å kutte kostnader i de ulike prosjektene ved å se på justeringer slik Stavanger nå ber om at blir gjort i egen kommune.*

## **Sandnes kommune**

*Sandnes kommune slutter seg til handlingsprogram 2023-2026 for Bymiljøpakken med følgende merknader:*

- *Det bes om at det foretas en full gjennomgang av dagens portefølje i Bymiljøpakken for å samstemme kostnader og inntekter innen neste revisjon av handlingsprogrammet, herunder vurdere alternative rimeligere løsninger, inkludert sidestilt kollektivfelt for foreslåtte bussveistrekninger utenfor aksen Sandnes – Stavanger. I gjennomgangen ber Sandnes kommune om at styringsgruppen vurderer muligheter for å redusere bompengetrykket i regionen gjennom å eksempelvis innføre tidsperioder hvor det ikke kreves inn bompenger og mulighetene for å redusere maksantall bomplasseringer. Det forutsetter at inntekter og utgifter i pakken balanseres.*
- *Ved neste revisjon av Byvekstavtalen bes det om at det settes av midler og målsettinger knyttet til støy fra samferdselssektoren i vårt distrikt.*
- *Det er innarbeidet en overføring av 200 mill. fra kollektivløsning Sandnes sentrum/Vatnekrossen til strekningen korridor 1 Sandnes – Stavanger.*



En forutsetning for at denne overføring godkjennes fra Sandnes kommune er at det fremlegges en sak for styringsgruppen som viser at en slik overføring er mulig uten at det svekker grunnlaget for å få fram kollektivløsning for strekningen sentrum/Vatnekrossen.

### **Sola kommune**

Sola kommune slutter seg til handlingsprogram 2023-2026 for Bymiljøpakken med følgende tillegg:

- Antall maksimum bomplasseringer per måned skal settes ned fra 75 til 60.
- Det skal jobbes videre for å fjerne bommene rundt Tananger.

### **Randaberg kommune**

Randaberg kommune slutter seg til handlingsprogram 2023-2026 for Bymiljøpakken.

### **Rogaland fylkeskommune**

Rogaland fylkeskommune slutter seg til handlingsprogram 2023-2026 for Bymiljøpakken.

## **Oppfølging**

I tillegg til tilslutning, inneholder flere av vedtakene tilleggspunkter. Disse legges i denne saken frem slik at styringsgruppen kan vurdere punktene. Sekretariatet har i hovedsak delt punktene i to: portefølje og redusert bompengertrykk. Den første delen foreslår sekretariatet at vurderes i arbeidet frem mot HP 2024-2027 og er i stor grad tatt inn i sak 28/22. Den andre delen er det gjort grove beregninger på for å vise konsekvensene redusert bompengertrykk har for bompengerinntektene i Bymiljøpakken.

### **1. Portefølje**

«Kollektivtrase strekningen Diagonalen – Universitetsområdet må fortsatt prioriteres i denne perioden med byggestart september 2022, slik at rekkefølgekrav for SUS er innfridd før åpning av SUS i 2025. Kommunalutvalget skal informeres om status, framdrift og finansiering av Bymiljøpakken to ganger i året.

Stavanger kommune ber om at styringsgruppen tar høyde for fremtidige reduserte inntekter i Bymiljøpakken ved at Stavanger kommunes vedtak om reduserte bompenger blir vurdert innarbeidet i det videre arbeidet.

Stavanger kommune ber om at styringsgruppen viderefører arbeidet med å kutte kostnader i prosjektene, slik at det er mulig å gjennomføre de prosjektene med best måloppnåelse, som forbedrer fremkommeligheten for kollektiv, gående og syklende, samt kan få redusert nivået på bompengerinnkrevningen.

Det bes om at det blir gjort et kostnadsoverslag hvor en kan få et sammenligningsgrunnlag mellom dagens vedtatte løsninger og følgende mulige nye løsninger.

Vurdere å beholde dagens løsning med sidestilt kollektivfelt på strekningen Stavanger sentrum – Madlakrossen. På denne delstrekningen er der minimalt med forsinkelser for kollektivtransporten i dag, store utgifter til endring av systemet og medførende arealinngrep kan derfor ikke sees på som samfunnsøkonomisk forsvarlig.

Se på mulige innsparinger ved å legge opp til sidestilt kollektivfelt fra Madlakrossen til Kvernevik Ring for å kutte kostnader, få mindre arealinngrep, mindre ekspropriasjon og bedre vern av matjord.

Stavanger kommune ber om at de prosjektene med høyest måloppnåelse for nullvekstmålet prioriteres øverst av kollektiv, gange og sykkelprosjektene.

Stavanger kommune ber de andre partene i Bymiljøpakken nøye vurdere prosjektene i sine kommuner opp mot måloppnåelsen og hvilke muligheter en har for å kutte kostnader i de ulike prosjektene ved å se på justeringer slik Stavanger nå ber om at blir gjort i egen kommune.»

«Det bes om at det foretas en full gjennomgang av dagens portefølje i Bymiljøpakken for å samstemme kostnader og inntekter innen neste revisjon av handlingsprogrammet, herunder vurdere alternative rimeligere løsninger, inkludert sidestilt kollektivfelt for foreslåtte bussveistrekninger utenfor aksene Sandnes – Stavanger. Det forutsetter at inntekter og utgifter i pakken balanseres.

- Det er innarbeidet en overføring av 200 mill. fra kollektivløsning Sandnes sentrum/Vatnekrossen til strekningen korridor 1 Sandnes – Stavanger.

En forutsetning for at denne overføring godkjennes fra Sandnes kommune er at det fremlegges en sak for styringsgruppen som viser at en slik overføring er mulig uten at det svekker grunnlaget for å få fram kollektivløsning for strekningen sentrum/Vatnekrossen.»

## 2. Redusert bompengertrykk

Styringsgruppen er blitt bedt om å vurdere redusert bompengertrykk gjennom eksempelvis å innføre tidsperioder hvor det ikke kreves inn bompenger og mulighetene for å redusere maksimalt antall bompasseringer. Felles for alle totalberegninger er at de tar utgangspunkt i gjenværende innkrevningstid fra 2023.

Konkret er styringsgruppen bedt om å vurdere følgende i det videre arbeid:

### **Fjerne bomavgift i tidsperioden kl. 19.00-07.00 på hverdager, med unntak av bommen på E39 Forus**

#### Konsekvens

Totale inntekter til og med august 2022 er på 611 millioner. Grove anslag, basert på inntektene og trafikk tallene i 2022 til og med august, viser at konsekvensen av å endre innkrevningen ville gitt et inntektstap på 10 prosent (62 millioner kroner). Totalt redusert inntekt for Bymiljøpakken ved en slik endring for resten av innkrevningstiden er 1 268 millioner kroner. Dette er et grovt anslag, og det må gjøres nærmere beregninger før de eventuelle reelle konsekvensene kan fastslås. Utrekningen tar blant annet ikke hensyn til endringer i kjøremønster og sesongvariasjoner. Det er nærliggende å tro at justeringen som er bedt om å vurderes eventuelt vil føre til endringer i kjøremønster.

### **Fjerne bomavgift fra lørdag kl.16.00 til mandag morgen kl. 07.00**

#### Konsekvens

Totale inntekter til og med august 2022 er på 611 millioner. Grove anslag, basert på inntektene og trafikk tallene i 2022 til og med august, viser at konsekvensen av å endre innkrevningen ville gitt et inntektstap på 13,7 prosent (83 millioner kroner). Totalt redusert inntekt for Bymiljøpakken ved en slik endring for resten av innkrevningstiden er 1 716 millioner kroner.

Dette er igjen et grovt anslag, og det må gjøre nærmere beregninger før de eventuelle reelle konsekvensene kan fastslås. Utrekningen tar blant annet ikke hensyn til endringer i kjøremønster og sesongvariasjoner. Det er nærliggende å tro at justeringen som er bedt om å vurderes eventuelt vil føre til endringer i kjøremønster.

## 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 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 per måned.

Timesregel og månedstak er en del av rabatt- og fritaksordningene 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

Sekretariatet har basert seg på passeringstall fra 2019 (siste hele normalår). Med dagens takst og dagens kjøretøymiks gir det et inntektstap på 127,6 millioner kroner i gjenværende innkrevningstid.

Kjøretøygruppe	% av passeringene	passeringer	takst	tapt inntekt
liten bil	68,00 %	460 332	20	9 206 642
elbil	27,09 %	183 388	10	1 833 882
stor bil	4,89 %	33 103	62	2 052 404
Total år	100 %	676 959		13 092 929
<b>Sum resten av perioden</b>				<b>127 656 054</b>

\*10 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 redusert inntekt for resten av perioden på anslagsvis 127,6 millioner kroner, dersom passeringstaket blir satt til 60 istedenfor 75 passeringer per måned.

Det må tas forbehold om usikkerhet i tallene, da det er mange momenter som spiller inn ved endring av bompengelopplegg. I tillegg er det knyttet stor usikkerhet til andel elbil i resterende periode for pakken.

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 20 = 1 500

- 60 x 20 = 1 200

Differansen utgjør kr. 300 pr. måned.

#### **Uten brikke/avtale liten bil:**

- 75 x 25 = 1 875

- 60 x 25 = 1 500

Differansen utgjør kr. 375 pr. måned.

#### **Inaktiv avtale**

Styringsgruppen har også blitt bedt om å vurdere om ordningen med timesregel og makspasseringer skal opprettholdes ved inaktiv avtale. En inaktiv avtale er der kunden ikke har betalt faktura og den er gått til inkasso for innkreving. 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.

Det er flere årsaker til dette. Vi vet ikke 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. I forbindelse med HP 2021-2024 gjorde sekretariatet en grov beregning basert på gjennomsnittstall. Tappt inntekt med denne beregningen for gjenværende periode kan være 65 millioner kroner (2020-kr).

Dersom det skulle bli aktuelt å gå videre med timesregel og makspasseringer for inaktiv avtale, må det gjøres grundigere utredninger rundt de økonomiske konsekvensene.

#### **Bommene rundt Tananger**

Styringsgruppen har også blitt bedt om å jobbe videre for å fjerne bommene rundt Tananger. Sekretariatet har gjort en grov beregning basert på trafikk tallene og inntektene til og med august i 2022. Totale inntekter til og med august 2022 er på 611 millioner. Ved å fjerne bommene rundt Tananger vil inntektene reduseres med drøye 7 prosent (43 millioner kroner). Totalt for gjenværende periode vil forslaget innebære en inntektsreduksjon på 882 millioner kroner.

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 og sesongvariasjoner. Det er nærliggende å tro at justeringen som er bedt om å vurderes eventuelt vil føre til endringer i kjøremønster.