



## Bymiljøpakken

# Styringsgruppemøte Bymiljøpakken

## Referat 27. januar 2021

**Møtetidspunkt:** Torsdag 27. januar 2022, kl. 10.00-12.30

**Møtested:** Microsoft Teams

Deltakere		Rolle	Forfall
Statens vegvesen	Per Morten Lund	Leder styringsgruppen	
Jernbanedirektoratet	Anita Skauge	Direktør jernbanestrategi	
Rogaland fylkeskommune	Marianne Chesak	Fylkesordfører	
Stavanger kommune	Kari Nessa Nordtun	Ordfører	
Sandnes kommune	Stanley Wirak	Ordfører	
Sola kommune	Tom Henning Slethei	Ordfører	
Randaberg kommune	Jarle Bø	Ordfører	
Statsforvalteren i Rogaland	Bent Høie	Statsforvalter	

**I tillegg møtte blant andre:** *Trond Fiskå (Statsforvalteren), Øyvind Hauge Støle (Jernbanedirektoratet), Tone Margrethe Oppedal, Geir Strømstad (SVV), Lisa Garpe, Stine Haave Åsland (Rogfk), Gaute Risa, Tore Espedal, Kristine Gramstad Wedler, Kjersti Reppen Karlsen (sekretariatet for Bymiljøpakken).*



## Sak 1/2022 Transportkorridor vest

Det ble lagt fram sak om TKV. Sekretariatet hadde i denne saken ikke forslag til vedtak, fordi det ikke har vært nok tid til å gjøre en forsvarlig saksbehandling. Sekretariatet la derfor ved prosjekteiers forslag til innstilling.

Etter vedtaket i styringsgruppen 23. juni (Sak 26/2021 Status TKV) har Rogaland fylkeskommune og Statens vegvesen fra høsten 2021 hatt tre møter med næringslivet for å gi en grundig presentasjon av utredningsarbeidet og den faglige anbefalingen, samt få innspill når det gjelder næringslivets prioriteringer og behov. I tillegg har fylkeskommunen og Statens vegvesen jobbet videre med mulig kostnadsbesparelse ved en redusert løsning. Rogaland fylkeskommune og Statens vegvesen ba om at styringsgruppen skulle gi sin tilslutning til en endring av TKV i tråd med de anbefalinger som ble lagt fram.

### Prosjekteiers forslag til innstilling:

Styringsgruppen gir sin tilslutning til en endring av planen for Transportkorridor vest slik det er skissert i saksfremlegg datert 20.01.2022:

- Strekningen Hagakrossen –Jåsund opprettholdes som tofeltsveg, men det settes av 60 –80 mill. kroner til punktutbedringer som bidrar til bedre flyt for næringstransporten og ivaretar sykkel og gange.
- Mellom Kvernevik ring nord og E39 følger Transportkorridor vest dagens trasé i Kverneviksvegen til Tastakrysset (Gabbas). Dagens E39 nord for Gabbas benyttes som parallellvei for ny E39 fram til krysset ved Finnestad.
- Det settes av 15 mill. kroner til punktutbedringer for gående og syklende og 30 mill. kroner til punktutbedringer for næringstransport på strekningen fra Kvernevik ring nord til Håland.

### Se Vedlegg 2

#### Protokoll:

Sola kommune oppfatter dette som et brudd på signert avtale fra desember 2020, hvor premisser som ble lagt ikke er tatt hensyn til. For Sola kommune er det uaktuelt å kutte fra fire til to felt på strekket Hagakrossen-Jåsund.

#### Forslag til vedtak:

Saken legges fram til drøfting i møtet.

#### Vedtak:

Saken ble drøftet i styringsgruppen, uten felles enighet, men med vilje til å komme videre.



## Sak 2/2022 E39 Osli–Hove

I juni 2021 informerte Statens vegvesen styringsgruppen om at oppdatert kostnadsanslag for prosjektet E39 Osli-Hove går ut over styringsrammen for prosjektet.

Vedtaket fra møtet 23.6.21: *“Statens vegvesen kommer tilbake til styringsgruppen med en redegjørelse av prosjekt og fremdrift på neste styringsgruppemøte, herunder tiltak for hvordan prosjektet skal kunne holdes innenfor rammen. Styringsgruppen ber om at prosjektet E39 Osli-Hove lyses ut så raskt som mulig etter en slik redegjørelse er holdt.”*

Statens vegvesen har foretatt en gjennomgang av prosjektet. Konklusjonen fra gjennomgangen er at prosjektet ikke kan realiseres i sin helhet innenfor styringsrammen. Statens vegvesen ba styringsgruppen om tilslutning til at prosjektet lyses ut for bygging med de forslag til tiltak som ble presentert i saksopplegget.

### **Prosjekteiers forslag til innstilling:**

Styringsgruppen gir sin tilslutning til at prosjektet lyses ut som vist i orienteringen.

Styringsmålet til E39 Ålgård–Hove i Bymiljøpakken endres slik at det samsvarer med vedtaket fra Samferdselsdepartementet ved at styringsmål på delstrekningen Ålgård-Osli reduseres fra 3400 mill. 2021-kr. til 3284 mill. Kr.

### **Se Vedlegg 3**

### **Forslag til vedtak:**

Styringsgruppen ber om en redegjørelse av hvilke kostnadsreducerende tiltak som er vurdert, hvilke fravik som er vurdert, med spesifiserte kostnadsbesparelser knyttet til det enkelte punkt.

### **Vedtaket:**

Styringsgruppen ber om at det arbeides videre med sikte på å lyse ut anbud på prosjektet i løpet av våren 2022. Det forutsettes at styringsmål legges til grunn. Endelig vedtak om utlysning skjer eventuelt i neste møte.

## Sak 3/2022 Handlingsprogram 23-26

Sekretariatet la fram et foreløpig første utkast til handlingsprogram for 2023-2026, i tråd med beslutning i styringsgruppen i desember 2021, se vedlegg 4. Prosessen med handlingsprogrammet er som følger:

- Styringsgruppen behandler 1. utkast til HP 23-26: torsdag 27. januar 2022
- Styringsgruppen behandler 2. utkast til HP 23-26: onsdag 10. mars 2022
- Handlingsprogrammet sendes på lokalpolitisk tilslutning.
- Handlingsprogrammet behandles av politisk styringsgruppe i etterkant av lokalpolitisk tilslutning.



I denne første framleggelsen av handlingsprogrammet var formålet å få avklaring på saker knyttet til store enkeltprosjekter, hvor en avklaring er nødvendig for at handlingsprogrammet skal kunne ferdigstilles, samt å avklare rammene for programområdene for kommende handlingsplanperiode. Tallene som ble lagt fram er basert på innspill fra partene. Tallene må anses som foreløpige og det vil komme endringer i 2. utkast av handlingsprogrammet, både som følge av oppdaterte tall fra noen av partene, samt kommende oppdatering av prisindeks og byggekostnadsindeks.

Større prosjekter ble lagt fram som egne saker i møtet. Under denne saken hadde sekretariatet blant annet behov for å avklare rammer for bruk av midler innenfor programområdene.

Basert på dialog med k-gruppen, hadde sekretariatet utarbeidet et saksopplegg (vedlegg 5) med status og anbefalinger i forhold til bruk av midler innenfor programområdene for Handlingsprogram 23-26.

### **Se Vedlegg 4 og vedlegg 5**

#### **Innspill, ikke realitetsbehandlet:**

Innspill fra Stavanger kommune: «I det videre arbeidet med handlingsprogrammet bes det om at man undersøker hvorvidt Madlaveien/Regimentveien kan innarbeides i programmet, basert på kriterier som skoleveg, trafikkikkerhetstiltak mm.»

**Bestilling:** Oppstilling av tabeller mot vedtaket av portefølje fra desember 2020 (sak 77/2020). Hvilke endringer er gjort? Hva er kostnadsøkninger og hva er KPI?

Frist for innspill til dette førsteutkastet: **11. februar.**

#### **Innspill fra Sola kommune:**

«Grunnlag for brev til regjering/samferdselsminister knyttet til endret finansiering av bymiljø pakken.

Fra staten fattet vedtak på å stimulere til ytterligere vekst i el bil andel med å redusere takst til 50 % så har el bil andelen økt til om lag 25 %.

Dette har medført tapte inntekter for bymiljø pakken på opp mot 200 mill i samme tidsrom på ca 2 år.

Det er nå rimelig klart at selv med økt mobilitet og når korona vil slippe taket og gi økt reise aktivitet så er bymiljø pakken underfinansiert med mellom 70-90 mill pr år.

El bil andelen steg fra ca 20 % til 25 % fra januar 2021 til desember 2021 og andelen vil øke selv om vekst takten kanskje vil avta noe, dette betyr at underfinansieringen sannsynligvis vil øke til opp mot 100 mill pr år, noe som er det samme som er gitt i rabatt på el bil for 2021.

Staten har overlatt bygging av viktig infrastruktur til bymiljø pakken og har samtidig endret inntektsforutsetningen med å stimulere stort til økt el bil bruk.



Det er beregnet at dersom en hadde solgt tilsvarende andel fossil biler i 2020 (siste tall) så hadde staten fått om lag 12 milliarder i ulike avgifter inkludert mva.

Dette betyr at staten har investert/gått glipp av store inntekter for å øke el bil andelen og at det i aller høyeste grad er en strekt villet politikk.

Når bompengene dessverre er blitt den viktigste inntektskilden for oppgradering og investering i infrastruktur på Nord-Jæren og i Norge og inntektene reduseres drastisk for en statlig villet politikk så mer det uansvarlig å ikke adressere denne problemstillingen nå.

Det foreligger da slik undertegnede ser det tre hovedspor som staten må utfordres til å ta stilling til.

Fjerne rabatt i bompengeringen for el biler med det sannsynlige resultat at incentivene for valg av el bil blir sterkt redusert og veksten vil avta eller opphøre.

Økte takstene på bompengene slik at el bil reduksjonen kompenseres med økt belastning på alle biler (el bil vil da også få økning)

Ta bort prosjekter av den inngåtte listen

Statlig kompensasjon for bortfall av el bil inntekter.

Det er for undertegnede helt klart at alternativ 4 er å foretrekke.

Norge har blitt verdensledende på grunn av streke økonomiske incentiver på både kjøp og driftssiden og bør beholde denne posisjonen.

Vi har fått et pris nivå på bompengeringene som aldri var forutsetningen når en innførte de første bommene som egentlig skulle bort og det ville vært uhørt om en nå igjen skulle begynt en omkamp med økning av bompengene.

Forutsetningen for inngåelse av lokale parter med nasjonale myndigheter var de prosjektene som nå ligger inne på listen og en har jobbet kostnadene ned løpende og skal også gjøre det videre gjennom å velge rasjonelle kostnadseffektive løsninger slik at det er utopisk å tro at kostnadsreduksjoner i størrelsesorden inntektsbortfallet vil være mulig og en må derfor nå ta grep.

Når den statlige ønskede politikken medfører så betydelige direkte konsekvenser som dette gjør så er det som om staten skulle redusere kommunenes inntektsgrunnlag for produksjon av viktige kommunale tjenester og da hadde staten vært nødt å kompensere dette.

Staten har inntektsbortfall årlig på om lag 10-14 milliarder på el bil salg kontra fossil bil salg og derfor er det bagatellmessige beløp om staten opprettet nasjonal kompensasjonsordning ordning på 10-20 % av dagens bortfall dvs 1 til 2,8 milliarder for å kompensere bymiljø pakker for inntektsbortfall nasjonalt hvor Nord Jæren sin andel pr nå vil utgjøre om lag 100 millioner.

Den eneste riktige løsningen på disse fire alternativene for å skape balanse i pakken er derfor å gå for alternativ fire.

Det bes om at det utarbeides et brev til samferdselsminister med kopi til Rogalandsbanken med en oppsummering av ovenfornevnte innhold.»

**Innspill fra Sandnes kommune:** Sandnes kommune foreslo igjen en fullstendig gjennomgang av pakken og reforhandle avtale og prosjektportefølje, med bakgrunn i at økonomien i pakken ikke går opp.

**Vedtak:**

Det jobbes videre mot 2. utkast av HP, med innspill gitt i møtet og innspillene som kommer innen 11. februar.

## Sak 4/2022 Kostnadsøkning på programområdeprosjekter

Rogaland Fylkeskommune la fram en sak for styringsgruppen om kostnadsøkning på følgende programområdeprosjekter: Fv. 44 Elvegata (vedlegg 6), Kristine Bonnevis veg (vedlegg 7) og Dusavikveien (vedlegg 8). Rogaland Fylkeskommune ba om styringsgruppens tilslutning til å øke rammen for prosjektene i tråd med oppdatert kostnadsprognose.

Sekretariatet hadde til møtet ikke fått anledning til å ta stilling til forslag til kostnadsøkningen på følgende prosjekter. Sekretariatet vil gjøre det så snart som mulig.

- Madlaveien vest for Kristine Bonnevis veg har økte kostnader på 7,7 mill. Kr.\*
- Dusavikveien har økte kostnader på 42 mill. kr. Anslått kostnad er 301 mill. Kr.\*

*\* Madlaveien og Dusavikveien har reviderte notater rundt kostnadsøkningen, som ble oppdatert etter at saklisten ble sendt ut.*

### Se vedlegg 6, vedlegg 7 og vedlegg 8

**Vedtak:**

Styringsgruppen gir tilslutning til å øke rammen for følgende prosjekter:

- Fv. 44 Elvegata økes med 2,4 mill. kr, til 13,5 mill. kr.
- Madlaveien vest for Kristine Bonnevis veg har økte kostnader på 7,7 mill. Kr.
- Dusavikveien: «... Som omtalt er prosjektet tenkt finansiert med statlige midler over post 66 og, planen er å sende inn søknad til staten i midten av februar ...»

Styringsgruppen ber RFK om å søke finansiering av prosjektet i Dusavikveien i tråd med vedtatt budsjettmål (301 mill. kr.) - innen fristen februar 2022. Parallelt arbeides det med å justere kostnadene ned til nivå med vedtatt budsjettmål.

## Sak 5/2022 Trafikk og inntekt

Bompengeinntektene i desember var på 69 mill. kr, snaue 7 mill. kr under budsjett. Akkumulert for året var bompengeinntektene 84 mill. kr under budsjett. Samtidig var også driftskostnadene lavere enn budsjett, anslått til 41 millioner. Det vil si at netto inntekter i 2021 er 43 millioner under budsjett. Budsjettet er basert på 2019, som var før pandemien. Elbil-andelen ligger an til å ha betydelig høyere vekst enn tidligere antatt og vi ser fortsatt en synkende gjennomsnittstakst. Det ble gitt en presentasjon i møtet om hvordan endringer i trafikkmønstre og kjøretøytyper kan påvirke framtidige inntekter.

### Se vedlegg 9



**Forslag til vedtak:**

Styringsgruppen tar sak om trafikk og inntekt til orientering.

**Vedtak:** Utsettes til neste møte.

## Sak 6/2022 Drift kollektiv

I styringsgruppemøtet 22.10 under sak 60/2021 ble det stilt en del spørsmål rundt bruken av midler innenfor Drift kollektiv. Rogaland Fylkeskommune utarbeidet et notat i denne anledning.

### Se Vedlegg 10 Notat fra Rogaland Fylkeskommune om Drift kollektiv

**Forslag til vedtak:**

Styringsgruppen tar saken til orientering.

**Vedtak:** Utsettes til neste møte.

## Sak 7/2022 Referat

Forslag til møterefertat ble gjennomgått i møtet.

**Vedtak:**

Referat godkjennes.

## Sak 8/2022 Eventuelt

Løypemelding fra Bussveien var lagt ved til orientering.

**Se vedlegg 11.**

### 8.1. Læringspunkter fra Haugalandspakken:

I neste møte i styringsgruppen, vil Rogaland fylkeskommune legge opp til at revisjonen av Haugalandspakken blir presentert med læringspunkter.

### 8.2. Bestillinger som må følges opp fra forrige referat:

**Løpende likviditetsanalyse** for de kommende fire årene i den jevnlige presentasjonen av Trafikk og inntekt.

\* **Spørsmål fra Sola til notat vedrørende drift kollektiv:** Det vises til notatet hvor det er forventet at det står 245 mill kroner på fond ved årets slutt. Det bes om en oversikt over fylkeskommunens utgifter til drift kollektiv de siste 4 årene for å sikre at bymiljø pakke midlene har kommet i tillegg og i stedet for fylkeskommunale midler.

**Ellers:**

Alle som holder presentasjoner bes ettersende filen som ble presentert til sekretariatet i Bymiljøpakken (kontakt@bymiljøpakken.no). Sekretariatet vil så laste opp presentasjonene på bymiljøpakken.no, sammen med møtevedleggene, så snart de blir mottatt.