

Hva er handlingsprogram for bypakken?

Handlingsprogram 2018 – 2021 tar utgangspunkt i forslag til Bypakke Nord-Jæren behandlet i fylkestinget 9. desember 2014 og i Stortinget 30. mars 2017. Byvekstavtale for Nord-Jæren 2017-2023 og Nasjonal transportplan 2018-2029 er lagt til grunn.

Handlingsprogram 2018-2021 gir en retning på hvordan staten v/Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet, Rogaland fylkeskommune og kommunene Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg ønsker å jobbe videre med bypakken. Prioriteringene er basert på foreliggende føringer og faglig grunnlag.

Styringsgruppen ser fram til å få realisert viktige prosjekt som skal legge til rette for god byutvikling og bedre framkommelighet på Nord-Jæren.

Det legges opp til årlig revisjon av handlingsprogrammet. Dette er en del av porteføljestyringssystemet for bypakken. Styringsgruppen vil hvert år justere kursen og prioritere for den neste fireårsperioden.



Foto: Fra Stavanger sentrum

Bypakke Nord-Jæren åpner for muligheter og vekst

Styringsgruppen mener at Nord-Jæren har en unik mulighet til å gjennomføre tidenes samferdsels- og byutviklingsløft gjennom samhandling på tvers av kommunegrensene i Bypakke Nord-Jæren.

Bypakke Nord-Jæren er tidenes løft for samferdsel og byutvikling på Nord-Jæren.

Vi bygger en mer miljøvennlig region.

Det skal investeres for rundt 27 milliarder kroner til vei, buss og sykkelveier i de fire kommunene, i tillegg er det satt av tre milliarder til å drifte kollektivtrafikken. De neste årene skal blant annet disse prosjektene bygges:

- Bussveien - Europas lengste bussvei
- Sykkeltamvegen - sammenhengende sykkelekspressveg mellom Stavanger og Sandnes via Forus
- Flere felt og traseer for bil og buss på Nord-Jæren
- Flere felt og traseer for syklende og gående på Nord-Jæren



Foto: Fra Bussveien på Forussletta i Sandnes

Regionen inngikk sommeren 2017 en byvekstavtale med staten. Avtalen gjelder areal- og transporttiltak og finansiering.

Partene samarbeider om planlegging og gjennomføring av høy arealutnyttelse, fortetting og transformasjon. Det skal være høy by- og bo-kvalitet, og det blir gjort i tråd med Regionalplan Jæren. Rekkefølgen for utbygging av nye områder samordnes med porteføljestyling i bypakken.

Prosjektene i bypakken skal prioriteres på grunnlag av en helhetlig vurdering. Styringsgruppen vil jobbe for å få realisert alle bypakkeprosjektene så raskt som mulig innenfor de økonomiske rammene. Samtidig skal styringsgruppens prioriteringer bidra til måloppnåelse, og det må sikres kapasitet på planlegging og gjennomføring av prosjektene.

Hovedmål

I byvekstavtalen er dette satt som mål, i tråd med nullvekstmålet for persontransport med bil slik det er vedtatt av regjeringen og Stortinget:

Veksten i persontransport skal tas med kollektivtrafikk, sykling og gåing.

Løsningene som velges må bidra til å sikre framkommelighet totalt sett, spesielt ved å tilrettelegge for attraktive alternativer til privatbil og bedre framkommelighet for næringstransporten.

Målet skal gjelde avtaleområdet som helhet. En eventuell vekst i persontransporten med bil utenfor det sentrale byområdet må kompenseres med tilsvarende reduksjon i de tettere befolkede områdene.

Porteføljestyling av Bypakke Nord-Jæren

Porteføljestyling betyr at prosjekt blir prioritert på grunnlag av en helhetlig vurdering av følgende elementer:

- Bidrag til måloppnåelse i Bypakke Nord-Jæren
- Finansiering/Disponible midler
- Planstatus
- Samfunnsøkonomisk lønnsomhet
- Kapasitet på planlegging og gjennomføring

Vurdering av måloppnåelse hittil og framtidig forventet måloppnåelse vil være sentralt for prioritering av prosjekter underveis.

Resultatene følges opp og rapporteres i handlingsprogram for Bypakke Nord-Jæren hver vår og i statsbudsjettet hver høst. Det er lagt vekt på regelmessig kontroll av økonomi, fremdrift og eventuelle avvik i de store prosjektene.

Status for utvikling på Nord-Jæren

De siste årene viser en positiv utvikling med flere som reiser både på buss og tog. For sykkeltrafikken var det i 2013 og 2014 en sterk vekst på henholdsvis 5,9 og 14,5 prosent for hvert år. Det har stabilisert seg de to siste årene med en svak tilbakegang på 2,6 prosent i 2015 og 2,0 prosent i 2016. I byregion Nord-Jæren er 20 prosent av reisene til fots. Det har skjedd en betydelig økning i andel reiser til fots i byregion Nord Jæren de siste 20 år. Den største andelen reiser til fots skjer på korte reiser.

Trafikktellingene viser at det har i hele byregionen vært en nedgang i personbiltrafikken på ca. 1 prosent det siste året, mens utviklingen i forhold til 2012 viser en økning på 0,3 prosent.



Foto: Fra Stavanger sentrum

Økonomiske forutsetninger for handlingsprogram 2018-2021

Finansieringen av Bypakke Nord-Jæren er basert på innkreving av bompenger samt statlige og fylkeskommunale midler. Under omtales finansieringsopplegget for Bypakke Nord-Jæren.

Her er oversikten over hvilke inntekter styringsgruppen legger til grunn for perioden 2018 – 2021. Endelig fastsettelse av årlig statlig bidrag skjer gjennom de årlige statsbudsjettene.

INNTEKTER 2018 – 2021 2018-kr	2018	2019	2020	2021	2018-2021
Inntekter bomringen (netto)	366	1464	1464	1464	4758
Likviditetsoverskudd Jæren pakke 1	476	58	152	193	879
Statlig bidrag Byvekstavtale Bussveien	418	1175	1325	1300	4218
Statlig bidrag Byvekstavtale koll+sykkel riksveg	219	219	219	219	877
Statlig bidrag Byvekstavtale Belønningsmidler	100	100	100	100	400
Fylkeskommunal mva-refusjon	152	152	152	152	606
Sum inntekter	1731	3168	3412	3428	11739

Statlige midler

Staten bidrar med midler til bypakken som omtalt i Nasjonal transportplan (NTP) 2018 – 2029 og i byvekstavtale 2017 - 2023. Byvekstavtalen er basert på rammer og prioriteringer gitt i NTP 2014 – 2023. Det er lagt opp til reforhandling av byvekstavtalen våren 2018, basert på de økonomiske rammer og rammevilkår, samt prioritering av tiltak, som Stortinget har gitt gjennom NTP 2018 – 2029.

Følgende prosjekter i Bypakke Nord-Jæren er prioritert med statlige midler gjennom NTP 2018-2029:

- E39 Smiene – Harestad: 1350 mill. kroner i statlige midler og 1950 mill. kroner bompenger i perioden 2024-2029
- E39 Ålgård – Hove: 1 550 mill. kroner i statlige midler og 2 000 mill. kroner bompenger i perioden 2024-2029

Staten bidrar gjennom byvekstavtalen med:

- 1300 mill. kr til fremkommelighetstiltak for kollektivtrafikk, sykling og gåing som bidrar til å oppfylle målet i byvekstavtalen.
- 50 prosent av kostnaden til Bussveien slik prosjektet er avgrenset i byvekstavtalen.
- 770 mill. kr i belønningsmidler til drift av kollektivtrafikk på Nord-Jæren fordelt som følger: 170 mill.kr. i 2017 og 100 mill. kr per år i perioden 2018-2023.



Foto: Fra Havneparken i Sandnes sentrum

Bompenger

Bompenger som kreves inn i dagens bomstasjoner i Jæren pakke 1 blir overført til Bypakke Nord-Jæren. Etter at igangsatte prosjekt i dagens bompakke er fullfinansiert, er disponible midler til bypakkeprosjekt 878 mill.kr.

Det skal bygges 38 bomstasjoner på Nord-Jæren. Det er lagt opp til at bomstasjonene settes i drift oktober 2018. Det er i Prop. St 47S (2016 – 2017) beregnet at brutto bompengelinntekter vil bli om lag 25,2 mrd. kr. Fratrullet innkrevingskostnader, drift av bompengeselskap og finansieringsutgifter gir dette et netto bompengedrag til prosjekt og tiltak innenfor Bypakke Nord-Jæren på ca. 21 mrd. 2016-kr.

Fylkeskommunale midler

I bypakken inngår fylkeskommunale midler (refusjon av merverdiavgift) på cirka 1,5 mrd. kr. Disse midlene er foreløpig fordelt ut over en 10 års periode. Fram mot neste revisjon av handlingsprogrammet blir det gjort en nærmere vurdering av hvilke prosjekt/delstrekninger der mva. blir refundert og tidspunkt for når midlene er disponible.

Låneopptak

I henhold til proposisjonen for Bypakke Nord-Jæren er det mulig å ta opp lån som blir nedbetalt med bompenger opp til en maksimal gjeld på 7 mrd. kr. Det er ikke behov for ytterligere godkjenning fra Stortinget så lenge gjelden ikke overskrider 7 mrd. kr. Gjelden skal imidlertid til enhver tid holdes på et bærekraftig nivå. Renter og avdrag må aldri utgjøre en uforholdsmessig stor andel av de løpende bompengelinntektene. Det skal ikke lånes til drift. Låneopptak skal ikke benyttes som et virkemiddel for å unngå reell prioritering i porteføljestyringen av prosjektpakken.

Stortinget har i sin behandling av NTP 2018 – 2029 pekt på muligheten for tidligere byggestart på E39 Hove–Ålgård ved at det gis anledning til forskuttering/låneopptak til prosjektet allerede i første planperiode.

Rogaland fylkeskommune og kommunene Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg har i byvekstavtalen, og i dialog med staten, varslet at de vil fortsette sitt arbeid for å få gjennomført E39 Hove – Ålgård med oppstart så raskt som mulig. Et eventuelt behov og mulighet for låneopptak i bypakken skal vurderes nærmere i neste revisjon av handlingsprogrammet.



Foto: Fra Jåttåvågen i Stavanger

Prioriteringer og porteføljestyling 2018-2021

Basert på mål i byvekstavtalen og økonomiske rammer som pr. i dag er til disposisjon, har styringsgruppen lagt opp til prioritering av flere tiltak som skal bygges og planlegges i handlingsprogramperioden.

Porteføljen er prioritert med bakgrunn i porteføljestytingsprinsippene.

Handlingsprogram 2018 - 2021

INNTEKTER 2018 – 2021 2018-kr	2018	2019	2020	2021	2018-2021
Inntekter bomringen (netto)	366	1464	1464	1464	4758
Likviditetsoverskudd Jæren pakke 1	476	58	152	193	879
Statlig bidrag Byvekstavgift Bussveien	418	1175	1325	1300	4218
Statlig bidrag Byvekstavgift koll+sykkel riksveg	219	219	219	219	877
Statlig bidrag Byvekstavgift Belønningsmidler	100	100	100	100	400
Fylkeskommunal mva-refusjon	152	152	152	152	606
Sum inntekter	1731	3168	3412	3428	11739
KOSTNADER HP 2018-2021 2018-kr	2018	2019	2020	2021	2018-2021
Sykelstamvegen	314	314	314	418	1360
Bussveien	836	2350	2650	2600	8436
Transportkorridor vest rv. 509 og fv. 409 ekskl. Bussveien	125				
Bomstasjoner	146				
Programområde – sykkel	15	118	108	82	323
Programområde – gange	15	25	30	20	90
Programområde – trafikksikkerhet	8	89	62	60	219
Drift kollektiv	178	178	178	178	712
Planlegging og drift sekretariat	94	94	70	70	328
Sum	1731	3168	3412	3428	11739

Planlegging i prosessene som pågår fortsetter. I tillegg til prioriterer styringsgruppen oppstart av reguleringsplanarbeid på strekningen Ullandhaug – Diagonalen.

Det blir lagt opp til planlegging av en rekke mindre sykkeltiltak, samt arbeide videre med å kartlegge andre programområdetiltak.