**2. Prosjekter og tiltak**

Prosjektene og tiltakene i byvekstavtalen skal bidra til å nå målent og sikre bedre framkommelighet totalt sett, spesielt ved å tilrettelegge for attraktive alternativer til persontransport med bil og høy arealutnyttelse i sentrumsområder og ved viktige knutepunkter for kollektivtrafikken i tråd med Regionalplan Jæren.

Bymiljøpakken er en del av byvekstavtalen, jf. Prop.47 S (2016-2017).

Må oppdateres: I Bymiljøpakken inngår følgende tiltak:

|  |  |
| --- | --- |
| **Tiltak** | **Kostnad mill. 2016-kr** |
| **Vegtiltak** | **12 000** |
| Transportkorridor vest | 4 300 |
| E39 Ålgård – Hove | 3 550 |
| E39 Smiene – Harestad | 3 200 |
| Fv 505 Foss Eikeland – E39 | 750 |
| E39/rv 44 Krysstiltak/vegutviding Stangeland | 200 |
| **Bussveien 1)** | **7 200** |
| **Andre kollektivtrafikktiltak 2)** | **3 350** |
| **Sykkelekspressveg Stavanger – Sandnes** | **1 300** |
| **Programområdetiltak** | **3 150** |
| Kollektivtrafikk | 1 050 |
| Sykkel | 1050 |
| Trafikksikkerhet, gange, miljø | 1 050 |
| **Drift av kollektivtransport** | **3 150** |
| **Bygging av bomstasjoner** | **200** |
| **Transportsystem Sandnes øst (planlegging)** | **50** |

1. De deler av Bussveien som er fellesstrekning med Transportkorridor vest inngår i kostnadsoverslaget for Transportkorridor vest
2. Kollektivfelt/kollektivprioritering Hillevåg-Tjensvoll-UIS-Diagonalen-Gauselvågen, kollektivfelt E39 Schancheholen-Solasplitten, tungbilfelt rv 509 Solasplitten, kollektivfelt fv 330 Hoveveien og kollektivfelt fv 435 Buøy-Austbø

Prosjektene i byvekstavtalen prioriteres gjennom porteføljestyring. Dette innebærer at tiltakene prioriteres på grunnlag av en helhetlig vurdering basert på bidrag til måloppfyllelse, disponible midler, samfunnsøkonomisk lønnsomhet, planstatus og kapasitet på planlegging og gjennomføring. Prosjektene i byvekstavtalen finansieres gjennom Bymiljøpakke Nord-Jæren, samt belønningsmidler og midler til byvekstavtaler over programområdene i statsbudsjettet. Rammeverket for byvekstavtalene gjør det mulig å ta med statlig delfinansiering av store fylkeskommunale kollektivinfrastrukturprosjekter. Denne avtalen bygger på NTP 2018-2029 og omfatter ett slikt prosjekt; Bussveien. Det vil foreligge en utredning av baneløsning/kollektivløsning til Ullandhaug i februar 2019, som kan . ligge til grunn for neste reforhandling av byvekstavtalen.

Som rekkefølgetiltak for å kunne åpne SUS i 2023 må busstraseen mellom Ullandhaug og Jåttåvågen være ferdigstilt. Prosjektet er begrunnet i flytting av en stor statlig virksomhet, og trenger derfor en betydelig statlig støtte i første NTP-periode (2018-2023). I første NTP-periode bevilges det 1 mrd knyttet til tiltaket.

Jernbaneinvesteringer inngår også i avtalen og fullfinansieres av staten. Jærbanen er en sentral del av kollektivtrafikken på Jæren og en videreutvikling av togtilbudet er viktig for å nå målet om nullvekst i persontransport med bil. Avtalepartene forplikter seg til å utvikle et helhetlig, attraktivt kollektivsystem med vekt på knutepunkts-, by og tettstedsutvikling. Stasjonsbyene og knutepunktene på Nord-Jæren må utvikles med hensyn til både fortetting, attraktive byområder og funksjonelle terminaler og stasjoner. Det henvises ellers til eget kap X om Jernbane.

Dersom det er behov for nye tiltak for å sikre måloppnåelse er avtalepartene forpliktet til å ta nødvendige initiativ.

**3. Finansiering**

Transporttiltak innenfor avtaleområdet finansieres med statlige midler, fylkeskommunale og kommunale midler, samt brukerfinansiering. Tiltakene tar utgangspunkt i de økonomiske rammene i NTP 2018-2029 og de årlige budsjettene for staten, Rogaland fylkeskommune og Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg kommune. Brukerfinansiering tar utgangspunkt i bompengeinntekter fra Bymiljøpakke Nord-Jæren. I tillegg finansierer Rogaland fylkeskommune drift av regional og lokal kollektivtransport. Under følger en oversikt over hvilke midler som inngår i avtalen. Det er en ambisjon at 70 prosent av midlene innenfor byvekstavtalen skal gå til tiltak for kollektivtrafikk, sykling og gåing.

E39 Hove – Ålgård og E39 Smiene – Harestad er to av de statlige vegprosjektene som inngår i Bymiljøpakke Nord-Jæren. Kostnadene som foreligger for prosjektet er basert på vedtatt kommunedelplaner for prosjektetene. KS2 skal danne grunnlag for fastsettelse av endelig statlig bidrag.

I prop 47S (2016-2017) er det lagt til grunn prinsipp om porteføljestyring. Partene viser til fylkestingets vedtak fra desember 2014 i saken om Bypakke Nord-Jæren, «det forutsettes at økte statlige krav til veibygging samt kostnadsøkninger som følge av disse på veier som eies av staten, i sin helhet dekkes av veieier.»

Rogaland fylkeskommune og kommunene Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg vil fortsette sitt arbeid for å få gjennomført E39 Hove – Ålgård så fort som mulig.

Nedenfor angis et samlet beløp til kollektivtransporttiltak og gang- og sykkeltiltak langs riksveg. Slike tiltak finansieres også med bompenger i Bymiljøpakke Nord-Jæren. Prioriteringen mellom slike prosjekter og eventuelle kostnadsøkninger på denne typen av tiltak må håndteres i den ordinære porteføljestyringen. Økte kostnader for enkelte prioriterte prosjekter betyr at det blir mindre rom for andre prosjekter.

Kostnadsansvaret for Bussveien behandles i avsnitt X og i vedlegg X.

Statlige midler:

Midler til store prosjekter og programområdetiltak innenfor avtaleområdet

o Store riksvegprosjekter som inngår i Bymiljøpakke Nord-Jæren. De statlige midlene er i NTP 2018-2023 (2029)beregnet til om lag 3mrd. kr. Endelig prioritering skjer gjennom Nasjonal transportplan og de årlige statsbudsjettene.

* o Programområdetiltak på riksveg, fylkeskommunal veg og kommunal veg: 2,6 mrd. kr i avtaleperioden (1,3 mrd. kr 2018-2023 og 1,3 mrd. kr 2024-2029) til fremkommelighetstiltak for kollektivtrafikk, sykling, gåing som bidrar til å oppfylle målet i byvekstavtalen. Videre finansieres tiltak som bedrer trafikksikkerheten og trafikksituasjonen ved tilførselsveiene til riksvegnettet. Beløpet er angitt i 2017-priser og vil bli indeksregulert gjennom SSBs byggekostnadsindeks for veganlegg. I tilfeller der prisomregning skal gjøres for år der SSBs byggekostnadsindeks ennå ikke foreligger, må Finansdepartementets budsjettindeks for kap. 1330, post 63 legges til grunn. I vedlegg x vises en liste over aktuelle tiltak. Valget og prioriteringen av disse programområdetiltakene vil skje gjennom den ordinære porteføljestyringen.

Midler til store prosjekter og programområdetiltak på jernbane

I vedlegg x vises en liste over aktuelle tiltak. Endelig prioritering skjer gjennom Nasjonal transportplan og de årlige statsbudsjettene.

Statlig tilskudd til store fylkeskommunale kollektivinfrastrukturprosjekt

* 1. Staten dekker 50 prosent av kostnaden til Bussveien slik prosjektet er avgrenset i denne avtalen. Staten sin halvdel utgjør per dags dato 5,279 mrd. 2017-kroner, jf. Kapittel 4.

Belønningsordningen for bedre kollektivtransport mv.

* Belønningsmidler utgjør 2,4 mrd. kr i perioden 2018-2029, 1,08 mrd. kr 2018-2023 og 1,32 mrd. kr 2024-2029. Beløpet er angitt i 2018-kroner og vil bli indeksregulert gjennom Finansdepartementets budsjettindeks for kap. 1330 post 63.

* 1. Belønningsmidlene vil fortsatt kunne brukes på samme type tiltak som tidligere.

Statlig kjøp av persontransport

* 1. Staten skal samarbeide med Kolumbus om en videreutvikling av togtilbudet på Jærbanen.

Takstsamarbeid

* 1. Det er inngått avtale om et utvidet rute- og takstsamarbeid mellom fylkeskommunen v/Kolumbus og staten v/Jernbanedirektoratet. Direktoratet vil transportere avtalen til aktuell togoperatør*.*

Det tas forbehold om regelverk for statlig budsjettering, jf. ettårig budsjettering.

Annen finansiering:

Bompenger og lån

1. Beregnede inntekter fra bompengesystemet på Nord-Jæren framgår av Bypakke Nord-Jæren. Brutto bompengeinntekter er beregnet til om lag 25,2 mrd. 2016-kr. Nettoinntektene er beregnet til om lag 21 mrd. kr. Det er forutsatt at om lag 70 prosent av bompengene skal brukes på kollektivtransporttiltak og tiltak for sykling og gåing, samt ca. 30 prosent på

vegtiltak.

1. I henhold til proposisjonen for Bypakke Nord-Jæren er det mulig å ta opp lån som nedbetales 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 bompengeinntektene. Det skal ikke lånes til drift. Låneopptak skal ikke benyttes som et virkemiddel for å unngå reell prioritering i porteføljestyringen av prosjektpakken.

Fylkeskommunale og kommunale midler

1. Fylkeskommunale midler til investeringer framgår bl. a. av Bypakke Nord-

Jæren. I Bypakke Nord-Jæren inngår fylkeskommunale midler (refusjon av MVA) på knapt 1,5 mrd. kr.

1. For et samlet bilde av disponeringen av midler til transporttiltak i Rogaland fylkeskommune og kommunene på Nord-Jæren, må man også ta med midler som disse bruker ved siden av Bypakke Nord-Jæren. Det vises til vedlegg 4 og 5. Det er der tatt utgangspunkt i gjeldende fireårige handlingsprogrammer og en framskrivning av disse til å omfatte hele avtaleperioden. (Fylkeskommunen og kommunene må vurdere hvordan man kan gi et samlet bilde av transporttiltak innenfor avtaleområde, dvs. også tiltak som ligger utenfor Bypakke Nord-Jæren.)
	1. Rogaland fylkeskommune bidrar også med tilskudd for drift av kollektivtransport. Dette var i 2015 om lag 240 mill. kr.
2. **Nærmere om Bussveien**

Prosjektomtale med beskrivelse av Bussveien finnes i vedlegg 7. Staten vil dekke inntil halvparten av kostnadene til Bussveien gjennom ordningen med statlig tilskudd til store fylkeskommunale infrastrukturprosjekt for kollektivtransport, i tråd med brev fra Samferdselsdepartementet til Statens vegvesen datert 2.juni 2014 og 4.juli 2014. Tilskuddet skal dekke halvparten av de prosjektkostnadene som er nødvendige for å oppnå et hensiktsmessig kollektivtilbud. Det skal ikke bidra til å finansiere fordyrende løsninger.

I vedlegg 8 «Prinsipper for fastsettelse av kostnader for statlig bidrag til Bussvei på Nord-Jæren» redegjøres for prinsippene for hvilke typer av tiltak som kan regnes inn i de kostnader for Bussveien som staten kan bidra til å finansiere. Foreløpig er disse kostnadene for Bussveien beregnet til om lag 10,2 mrd. kr. Denne rammen legges til grunn for statens finansiering.

Dersom det finnes enkelte store prosjekter der det vil bli gjennomført KS2, vil denne bestemme det statlige bidraget. For andre prosjekter legges byggeplanen før anbud til grunn for beregning av statens årlige bidrag. Byggeplanen må foreligge senest 15. juni året før igangsettelse. Det gjennomføres en årlig dialog mellom avtalepartene om neste års tilskuddsbeløp. Tilskuddsbeløpet inngår i handlingsprogrammet for Byvekstavtale Nord-Jæren, og danner grunnlaget for endelig fastsettelse av statens bidrag. Staten bidrar ikke til

* dekke kostnadsoverskridelser etter dette. Endelig fastsatt kostnad vil danne grunnlaget for utarbeidelsen av endelig finansieringsplan.

På Bussveien skal det anskaffes spesifikt bussveimateriell med teknologi som er utprøvd og driftsstabilt. Innfasingen av nullutslippsteknologi skal skje når denne er utprøvd i en ordinær driftssituasjon. Statens halvdel utgjør per dags dato 5,1 mrd. 2016-kroner. Statens endelige bidrag til Bussveien blir fastsatt av Stortinget i den ordinære budsjettprosessen på bakgrunn av endelige finansieringsplaner. De lokale partene har finansieringsansvaret for den andre halvdelen. Den er forventet finansiert med bompenger fra Bypakke Nord-Jæren.

Rogaland fylkeskommune og berørte kommuner på Nord-Jæren har ansvaret for både planmessig og finansiell rasjonell fremdrift for Bussveien. Staten vil bidra med sin halvdel i henhold til rasjonell framdrift for prosjektet. I vedlegg 10 vises en finansieringsplan for planlegging og utbygging av Bussveien som viser de årlige kostnadene og forventede årlige statlige bidrag og bompengebidrag. Staten gir bidrag til både planlegging og utbygging, men bidraget til planlegging utbetales først ved utbygging.