



Bymiljøpakken

Arbeidsplan, revisjonstema og ambisjonsnivå

Handlingsprogram 2020 - 2023



Bakgrunn og grunnlag for arbeidet

Handlingsprogram 2018 – 2021 og årsbudsjett 2019

Gjeldende handlingsprogram for Bymiljøpakken er for perioden 2018 – 2021. Fylkestinget i Rogaland og kommune- og bystyrene på Nord-Jæren sluttet seg til dette handlingsprogrammet desember 2017. Det er lagt opp til at porteføljestyring i Bymiljøpakken skjer gjennom årlig revisjon av fireårige handlingsprogram. Våren 2018 ble det bestemt å avvete revisjon, og styringsgruppen vedtok i møtet 4. mai 2018 et årsbudsjett for 2019, basert på gjeldende handlingsprogram. Styringsgruppen vedtok 18. januar 2019 å starte opp arbeidet med revisjon av handlingsprogram. Det legges opp til politisk behandling av handlingsprogram for perioden 2020 - 2023 i fylkesting, kommune- og bystyrene mai/juni 2019.

Byveksttale Nord-Jæren 2017-2023

Partene ble 15. juni 2017 enige om en byveksttale for Nord-Jæren for perioden 2017-2023. Avtalen ble endelig signert 28. september 2017. Byveksttalen er inngått mellom Staten, Samferdselsdepartementet og Kommunal- og moderniseringsdepartementet, og Nord-Jæren ved Rogaland fylkeskommune, Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg kommune. Bymiljøpakken med sine prosjekter og tiltak er en del av byveksttalen. Det pågår p.t. reforhandling av Byveksttale for Nord-Jæren og det er usikkert når denne blir endelig signert. Sekretariatet vil derfor foreløpig legge gjeldende byveksttale til grunn for handlingsprogrammet. Det må underveis i prosessen vurderes hvordan en eventuell endelig reforhandlet avtale med nye økonomiske rammer skal håndteres.

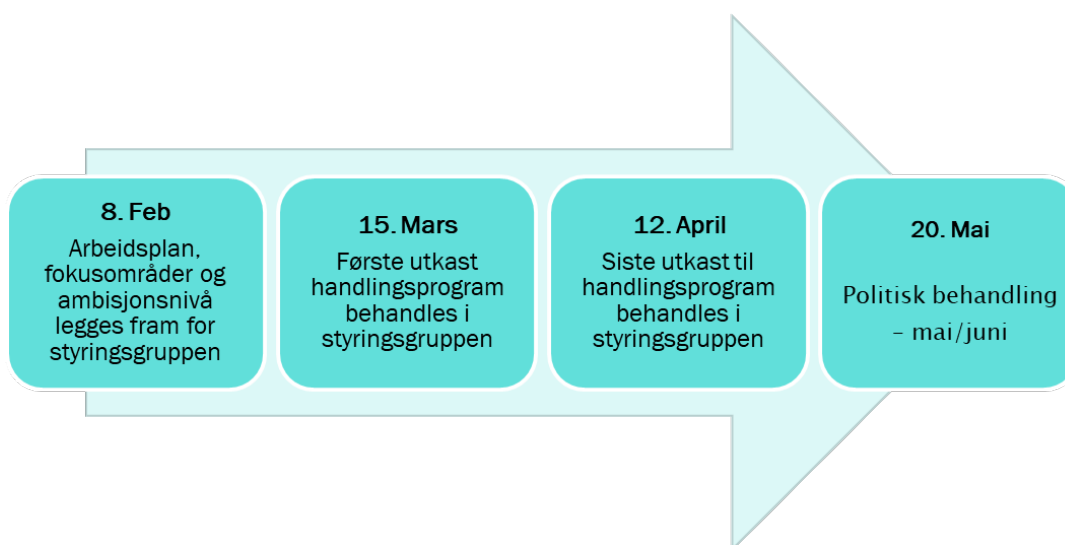
Byutredning for Nord-Jæren

I retningslinje 2 (R2) for arbeidet med Nasjonal transportplan 2018-2029 ble transportetatene bedt om å utarbeide byutredninger som skal belyse virkemidler og kostnader for å oppfylle nullvekstmålet. Byutredningen med forslag til ulike virkemiddelpakker, kostnader og analyser er et faglig grunnlag for reforhandling av byveksttalen for Nord-Jæren. Byutredningen blir også et viktig faglig grunnlag i handlingsprogramarbeidet. Trinn 1 ble gjennomført i 2017, trinn 2 ble gjennomført i 2018 og er nå på høring lokalt. Høringsfrist er satt til 1. mars 2019.



Arbeidsplan

Styringsgruppen ba i sitt møte 18. januar 2019 om at følgende framdriftsplan legges til grunn for revisjonsarbeidet.



Sekretariatet legger opp til tett samarbeid med administrativ koordineringsgruppe og faggruppene der partene er representert. Det legges i tillegg opp til tett samarbeid og samordning med det viktige arbeidet som skjer på mobilitetssiden, der Kolumbus har ansvar for gjennomføring av tiltak som skal dekket av belønningsmidlene i Byvekstavtalen.

Hovedmål

Målet for Bymiljøpakken er nullvekst i personbiltrafikken fram mot 2032, samt god framkommelighet for alle trafikantgrupper med hovedvekt på kollektivtransport, sykling, gåing og næringslivstransport, jf. Prop. 47S (2016-2017). I byvekstavtalen er dette målet operasjonalisert slik at det er i tråd med nullvekstmålet for persontransport med bil slik det er vedtatt av regjeringen og Stortinget:



- Veksten i persontransporten skal tas med kollektivtrafikk, sykling og gåing
- Løsningene som velges må bidra til å sikre bedre framkommelighet totalt sett, spesielt ved å tilrettelegge for attraktive alternativer til privatbil og bedre framkommelighet for næringstransporten

Porteføljestydingsprinsipp

Porteføljestyding innebærer at tiltak prioriteres på grunnlag av en helhetlig vurdering av følgende elementer:

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

Prinsippene legges til grunn for revisjon av handlingsprogrammet.

Revisjonstema

Bompengeinnkreving i Bymiljøpakken startet opp 1. oktober 2018. Resultatene så langt viser i stor grad endring i reisevaner i tråd med hovedmålene for Bymiljøpakken. Det er økning i passasjerer på buss og tog, og vi ser økning i antall innbyggere som sykler. Samtidig ser vi en total reduksjon i bilreiser over døgnet. Reduksjon i biltrafikk gjennom tellepunkt i rushtid, ga i perioden med rushtidsavgift (før 10. desember 2018) tydelig forbedret framkommelighet på vegnettet. Reisetidsmålinger og tilbakemeldinger fra reisende bekrefter disse resultatene.

Vurdering av måloppnåelse hittil og framtidig forventet måloppnåelse vil være sentralt for prioritering av prosjekter i handlingsprogrammet. Sekretariatet mener hovedutfordringen i revisjon av handlingsprogrammet blir å prioritere tiltak som forbedrer resultatene vi har sett så langt knyttet til nullvekstmål og framkommelighet på Nord-Jæren.

Sekretariatet vil i tillegg løfte frem to utfordringer som må håndteres i videre porteføljestyding og i handlingsprogramarbeidet:



- Framdrift/planstatus i prosjektene
- Inntektspotensial

Innspill fra partene til handlingsprogramarbeidet

Styringsgruppen ga i sitt møte 18. januar 2019 følgende innspill til handlingsprogramarbeidet som vil ivaretas i den videre prosessen:

- Viktig å få full oversikt over status i prosjektene og kostnader. Alle kostnader må spesifiseres for hvert delprosjekt
- Handlingsrom må tydelig framgå – ba om likviditetsanalyser
- Sensitivitetsanalyser f.eks. med utvikling i el-bil andeler
- Det må være balanse mellom inntekter og utgifter
- Vurdering av muligheter med forsert oppstart av delstrekninger som f.eks. TKV Sola skole – Kontinentalveien og E39 Hove – Bråstein
- 70/30-fordeling av kostnader
- Prosjektene må vurderes opp mot prioriteringskriterier, som f.eks. nullvekstmålet

Sekretariatet vil i samråd med administrativ koordineringsgruppe foreslå at følgende punkt også ivaretas i handlingsprogramarbeidet:

- Mobilitetstiltak
- Prosjekt fra Nord-Jæren-pakka – sluttoppgjør
- Sekkeposttiltak – sykkel, gåing, kollektiv og trafikkikkerhet
- Dusavikveien/Oalsgata
- Avklaring av overføring Tverrforbindelsen til Utbyggingspakke Jæren
- Forankre arbeid i faggruppene
- Kommunikasjon

Ambisjonsnivå

Gjennomgang av alle prosjektene i Bymiljøpakkens portefølje viser at det for flere store prosjekt gjenstår reguleringsplanvedtak. Det pågår planarbeid i tilnærmet alle prosjekt og det betyr f.eks. at endelige kostnadsoverslag ikke foreligger. Sekretariatet foreslår derfor at det i handlingsprogrammet legges vekt på tiltak og muligheter i det første året, 2020. Statlige krav til hvilke prosjekt som kan



legges inn i statsbudsjettet for 2020 må legges til grunn. Dette vil videre få betydning for hvilke riksvegprosjekt som kan foreslås inn i handlingsprogrammets første år.

Det har siden oppstart av bompengeneinnkreving vært utfordringer knyttet til timesregel og innkreving av rushtidsavgift, noe som medførte pause i rushtidsavgiften fra 10. desember 2018. Det gir tapte rushtidsinntekter i perioden 1. oktober 2018 frem til igangsettelsesdato, som er estimert til mars 2019. De reelle månedlige inntektene fra oppstart frem til i dag viser seg å være betydelig lavere enn det som var forventet i St.prop 47S (2016–2017). En høyere el-bil andel enn forventet er en stor del av årsaken til lavere inntekter. Dette må håndteres i den videre porteføljestyringen av Bymiljøpakken.

Bymiljøpakken har p.t. god likviditet, noe som betyr at framdrift i pågående prosjekt kan opprettholdes. Det er i tillegg rom for å igangsette nye prosjekt. Føringer fra styringsgruppen basert på likviditetsanalyser og sensitivitetsanalyser blir grunnlag for videre prioriteringer og eventuelt behov for låneopptak.

I løpet av det siste året har partene jobbet intensivt med kostnadsreducerende tiltak for de store prosjektene, spesielt riksvegprosjektene E39 Ålgård – Hove, E39 Smiene – Harestad, Transportkorridor Vest og Bussveien. Dette har medført utsettelse av reguleringsplanvedtak og forsinket framdrift. Samtidig har Bymiljøpakken startet bompengeneinnkreving som sammen med byvekstavtalemidler muliggjør store investeringer de nærmeste årene. Sekretariatet vurderer det som viktig å sikre gjennomføringskraft i Bymiljøpakken, både for å sikre måloppnåelse og at reisende på Nord-Jæren ser byggeaktivitet som resultat av bompengene de er med på å betale.

Ambisjoner for år 2020

Det foreslås at det i handlingsprogrammets første år blir prioritert enkelte strekninger som sikrer utbygging det første året i handlingsprogramperioden. Parallelt skal det jobbes videre med reguleringsplaner og kostnadsreducerende tiltak i viktige prosjekt for å sikre mulighet for tidligst mulig utbygging.

Mulighetene for utbygging og investeringsvolum i 2020 er avhengig av formelle vedtak og avklaringer som må sikres i det videre handlingsplanprosessen.

Året 2020 blir viktig for å få optimale prosesser, kvalitet, framdrift og planvedtak i en rekke prosjekt. Planleggingskapasitet og tett samarbeid må prioriteres.

I tillegg til de store prosjektene foreslås det å planlegge, prosjektere og bygge ut flere prosjekt av sekkepostmidler – sykkel, gåing og trafiksikkerhetstiltak.

