



Bymiljøpakken

Økonomisk status



Formålet med denne saken er å avklare to forhold. Det første punktet er en diskusjon angående de statlige midlene til kollektiv og Byvekstavtalens prioriteringsliste. Det andre punktet er å vise en portefølje i balanse.

Statlige midler til kollektiv og prioriteringslisten

Bymiljøpakken er et avtalefellesskap mellom lokale og statlige myndigheter som har nullvekstmålet som sitt førende mål. Byvekstavtalen er avtalen mellom partene. Avtalen regulerer hvilke prosjekter som avtalefellesskapet skal prioritere og hvor staten bidrar med midler over statsbudsjettet, og på hvilke vilkår, samt bruken av bompenger, mva-kompensasjon og alternativ finansiering for å realisere nullvekstmålet

Byvekstavtalens prioriteringsliste er en oversikt over avtalens prosjekter og de beløp som er satt av til disse:

Tabell 1 Prosjektportefølje Bymiljøpakken

PRIORITERING	PROSJEKTPORTEFØLJE BYMILJØPAKKEN	KOSTNADER (MILL. 2020-KR)
0	Bomstasjoner 38 STK	221
1	Drift kollektiv	3 478
2	Sykkelstamvegen	1 436
3	Bussveien Korridor 1+2	10 240
4	SUS/UIS-Diagonalen-Jåttå	415
5	Transportkorridor Vest tungbilfelt rv 509 Sola skole-Kontinentalveien	758
6	Programområde sykkel	1 159
7	Programområde gange, miljø- og trafiksikkerhetstiltak	1 159
8	Programområde kollektiv + øvrige kollektivinfrastrukturprosjekt	2 087
9	Bussveien Korridor 3+4	1 056
10	Transportkorridor Vest tungbilfelt rv 509 Kontinentalveien - Sundekrossen	258
11	Transportkorridor Vest fv.409 ekskl Bussveien	418
12	E39 Hove – Ålgård	3 920
13	E39 Smiene – Harestad	3 533
14	Fv. 505 Foss Eikeland - E39 Bråstein	828
15	E39/rv. 44 krysstiltak/veiutvidelse Stangeland	221
16	Planlegging Sandnes øst	55
	Kostnader prosjektportefølje	31 246
	Generell effektivisering av prosjektene	-2 000
	KOSTNADER INKLUDERT EFFEKTIVISERINGSTILTAK	29 246

Prioriteringslisten skal være balansert til enhver tid, og balanseres på fire inntektskilder; statlige midler, mva-kompensasjon, bompenger og alternativ finansiering.



I tabell 2 i Byvekstavtalen er oversikten over de vel 16,6 milliardene som er statens bidrag fordelt på ulike poster og delfinansierer disse slik:

Tabell 2: Det statlige bidraget til byvekstavtalen for Nord-Jæren. Totalbeløpet er inkludert bevilgninger til Bussveien 2017-2018 og post 30 og post 66 (tidl. Post 64) i 2018.

	Mill. kr (2020)
Statlig bidrag E39 Ålgård-Hove og E39 Smiene-Harestad	3 175
Statlig bidrag Bussveien (post 63)	5 190
Statlige midler til kollektiv-, gang- og sykkeltiltak (post 30)	2 784
Belønningsmidler til tilskuddsordninger i byområder (post 66)	
-Belønningsmidler	2 612
-Reduserte bompenger og bedre kollektivtilbud	1 661
-Reduserte billettpriser til kollektivtrafikk	500
-Tilskudd til fjerning av rushtidsavgift	500
Stasjons- og knutepunktutvikling (post 73)	221
Sum	16 643

	Kostnad Bymiljøpakken	Statlig bidrag
Bussveien 1, 2, 3, og 4	11 296	5 190
Post 30-midler og post 66-midler – kan brukes til programområdetiltak, sykkelstamvegen og SUS/diagonalen-Jåttå, drift kollektiv og bussveien. Bussveien er for enkelhetsskyld ikke regnet inn her.	9 513	8 057
E39 Ålgård –Hove og E39 Smiene – Harestad	7 453	3 175
Post 73 -stasjonsområdetiltak	221	221

Som denne oversikten viser, brukes det like mye eller mer på hver av kategoriene statlige inntekter. De statlige midlene er delt opp i ulike kategorier. Noe forenklet er det midler som kan defineres som frie (hvor styringsgruppen kan disponere midlene innenfor avtalens prosjekter med visse forbehold), og midler som kan defineres som øremerket.

Det har oppstått en diskusjon knyttet til midlene som kom i bompengeforliket, og som i Byvekstavtalen er postert under post 66. Spørsmålet som er reist handler i realiteten om midlene til økt ruteproduksjon og reduserte billettpriser kommer i tillegg til oversikten over midlene i tabell 1, eller inngår i denne. Det er sekretariatets forståelse at disse midlene er inntatt i tabell 2, de inngår dermed i totale statlige midler på 16 643 mill., og de er dermed også innberegnet i utgiftsposteringen i tabell 1. Det vil si at dekningen for disse to postene må gjenfinnes i postene i tabell 1.



Likevel har diskusjonen synliggjort et behov for å tydeliggjøre sammenhengen mellom inntektsposteringen og utgiftsposteringen i Bymiljøpakken.

Statens Vegvesen, Rogaland fylkeskommune og sekretariatet har sammen gjennomgått de ulike finansieringskildene og sett på ulike måter å sammenstille inntektssiden og utgiftssiden på. Sekretariatet fremmer på bakgrunn av disse diskusjonene forslag om hvordan inntektene fordeles på utgiftene som vist i tabell 3. Det er viktig å understreke at dette er sekretariatets forslag. I forslaget til ny inntektsfordeling er drift kollektiv økt med 229 millioner sammenlignet med vedtatt portefølje for å gi rom for belønningsmidler på 2,2 mrd., og for å gi rom til at de øremerkede midlene økt ruteproduksjon og tilskudd til reduserte billettpriser på til sammen 1,331 mrd. er samlet under denne posten. Sak vedrørende bruk av midler til økt ruteproduksjon og reduserte billettpriser ble behandlet i styringsgruppemøtet i februar 2020 og ble vedtatt i fylkestinget i mars 2020.

For sekretariatet har det vært naturlig å se på inntektsgruppen som disse midlene tilhører og hvilke poster i utgiftssiden til Bymiljøpakken som disse kan brukes til for å kunne saldere disse midlene. Midlene på inntektssiden kan som tidligere nevnt benyttes til blant annet drift kollektiv og programområdetiltakene. Ettersom dette handler om kollektivtiltak, ser sekretariatet det som naturlig å motpostere økningen i drift kollektiv med reduksjon i programområde kollektiv for at fordelingen av inntekter på utgiftspostene i Bymiljøpakken skal være et nullsumspill, og ikke føre til økte utgifter i porteføljen.

Portefølje i balanse

I forbindelse med det varslede underskuddet i Nord-Jærenpakken er styringsgruppen bedt av departementet å vise en portefølje i balanse. Samtlige inntektskilder er brukt til å finansiere prioriteringslisten. Prosjektet Sømmevågen-Sola skole er inntatt i tråd med tidligere sak. Det er i forbindelse med arbeidet med å vise en portefølje i balanse benyttet en oppdatert beregningsnøkkel for å beregne mva og dermed mva-kompensasjon på porteføljen. Denne oppdaterte beregningsnøkkelen viser at mva-kompensasjon tidligere har vært underbudsjettert, og porteføljen er derfor oppdatert med høyere anslag på mva-kompensasjon.

I sum er nå inntektene høyere enn utgiftene, selv når økt underskudd i Nord-Jærenpakken er innberegnet. Porteføljen er dermed i balanse. Det er verdt å merke seg at i vedlagt oversikt er underskuddet i Nord-Jærenpakken foreløpig beregnet til 753 millioner, etter Statens vegvesens presentasjon gitt i styringsgruppemøtet 23.06.21. Sekretariatet har et pågående arbeid med å undersøke merforbruk og kontrollere beslutningsgrunnlag og mandat. I vedlegg 3 vises overskuddet i postene bompenger hvor det er et mindreforbruk på 44 millioner, og på alternativ finansiering som foreløpig ikke er postert ut på utgiftsposter i pakken. Totalt blir dette 264 mnok.

Styringsgruppen inviteres til å ta stilling til om den ønsker å legge inn reduksjonen i programområde kollektiv igjen, og dermed øke utgiftssiden i porteføljen med 229 millioner. Sekretariatet anbefaler ikke at dette gjøres på det nåværende tidspunktet.

Forslag til vedtak

Styringsgruppen godkjenner endringene i vedlegget, og Bymiljøpakken er i tråd med føringene fra departementet balansert med en buffer på 264 mnok.



Styringsgruppen ser behovet for å ha en ubenyttet buffer, og ønsker ikke i denne omgang å tilbakeføre 229 millioner kroner til programområde kollektiv. Styringsgruppen ber om å få en egen sak hvor prosjektene i programområde kollektiv gjennomgås, og ønsker å se en eventuell tilbakeføring i den sammenheng.