



Bymiljøpakken

Rammer for programområdene i Handlingsprogram 2023-2026

20.01.2022



Innhold

Innledning.....	3
Økonomisk status for programområdene	3
Oppdatering av strategi for programområdene.....	4
Vedtak i fylkestinget om ikke å bruke midler til trafiksikkerhet innenfor avtaleområder.....	5
Alternative løsninger for finansiering.....	5
Oppsummering og forslag til vedtak.....	6



Innledning

I denne saken vil sekretariatet belyse økonomisk status i programområdene som grunnlag for at styringsgruppen skal kunne ta stilling til hvilke rammer som skal gjelde for det enkelte programområde, med tanke på å kunne igangsette nye prosjekter eller tildele midler til at prosjekter i planfase går over i byggefase. Videre vil sekretariatet belyse noen utfordringer knyttet til prioriteringskriteriene som gjør at samfinansiering av prosjekter på tvers av programområdene blir utfordrende.

Økonomisk status for programområdene

I handlingsprogramperioden 2023-26 vil det være et høyt aktivitetsnivå innenfor alle programområdene. Siden oppstart av Bymiljøpakken har partene fremmet mange gode prosjekter innenfor sykkel, gange, TS og kollektiv. Faggruppene har vurdert og prioritert prosjektene og gitt sine innspill ved den årlige rulleringen av handlingsprogrammet. Omfanget av prosjekter som er ferdigstilt, under utbygging eller som har fått tildelt midler til bygging i 2022-budsjettet, er nå så omfattende at sekretariatet, i samråd med k-gruppen, ser behov for å holde tilbake når det gjelder å igangsette nye prosjekter. Dette gjelder for fagområdene sykkel, gange og TS. Tabellen nedenfor viser rammen for fagområdene, forbruk inntil i dag, inkludert tildeling i budsjett 2022, og disponible midler for resten av avtaleperioden (i mill. kr). For fagområdet sykkel er det ca. 19 % igjen av rammen, for gange ca. 23%, TS ca. 3 % og for kollektiv 71 %.

Tabell 1. Ramme, forbruk og midler til disposisjon innenfor programområdene (2022-mill. kr)

Fagområde	Ramme	Påløpt + midler bundet i prosjekter før ny tildeling i HP 23-26	Til disposisjon for resten av avtaleperioden
Sykkel	1098	885	213
Gange	549	436	113
Trafikksikkerhet	549	553	15
Kollektiv	1736	507	1229

Faggruppe kollektiv startet opp sitt arbeid betydelig senere enn de andre faggruppene og er av den grunn fortsatt i en tidlig fase i forhold til omfanget av prosjekter og status på prosjektene. Programområdet har derfor fortsatt betydelige midler til disposisjon. Viktige kollektivaksjer, hvor det er behov for betydelige investeringer i de kommende år, og hvor man på det nåværende tidspunkt ikke har oversikt over det totale omfanget av investeringene, er kollektivaksen i Stavanger sentrum gjennom Kongsgata, Klubbgata, Verkskata og Verksalmenningen, samt kollektivtrasé Lagårdsveien – Ullandhaug. Faggruppe kollektiv har fremmet 10 prosjekter med en total kost på ca. 80 mill. kr som de anbefaler at tas inn i handlingsprogrammet for 2023-26.



Faggruppe sykkel har ca. 210 mill. kr til disposisjon for resten av avtaleperioden og fagområdet gange ca. 120 mill. kr. I tillegg til usikkerhet knyttet til kostnadsøkning i eksisterende prosjekter, er det fortsatt uavklart hvorvidt de to prosjektene Noredalen og Espelandsveien fra Nord-Jæren-pakken skal realiseres innenfor Bymiljøpakken, eller om de skal vurderes og prioriteres på lik linje med de øvrige programområdeprosjektene (ref. sak 42/2021). (Faggruppene sykkel og gange har gitt en vurdering av prosjektene i et notat datert 18.10.2021. Konklusjonen i vurderingene er at prosjektene ikke var i tråd med fagområdets vedtatte prioriteringskriterier og i liten grad bidrar til måloppnåelse.) Noredalen og Espelandsveien ble i 2017 kostnadsberegnet til henholdsvis 48 mill. kr og 65 mill. kr. Dersom disse prosjektene skal realiseres innenfor Bymiljøpakken vil de måtte dekkes innenfor resterende disponible midler for sykkel- og gangeprosjekter. Det vil eventuelt medføre at mere sentrumsnære prosjekter med høyere måloppnåelse, og som er tildelt midler til regulering fra Bymiljøpakken, ikke kan realiseres.

Innenfor Programområde TS er det kun 15 mill. kr som ikke er disponert. Resterende midler anbefales som en buffer for eventuelle uforutsette kostnadsøkninger i eksisterende prosjekter.

Oppdatering av strategi for programområdene

I 2017 ble det utarbeidet en Sykkelstrategi og en Gåstrategi. Disse dokumentene, sammen med tilhørende notater om kriterier for prioritering av prosjekter, har vært grunnlaget for arbeidet i disse faggruppene. Det er lagt opp til revisjon av disse strategiene hvert 4. år. Dette arbeidet er planlagt gjennomført våren 2022. Revisjon av strategiene er også et argument for å holde igjen på de resterende midlene i pakken. Verdifulle erfaringer som er opparbeidet gjennom den første perioden kan gi grunnlag for justeringer. Det er ønskelig fortsatt å ha handlingsrom til å hensynte dette.

Utfordringer med prosjekter som går på tvers av flere programområder

Flere prosjekter har elementer av både sykkel, gange og trafiksikkerhet. Når det søkes om finansiering innenfor flere områder som et spleiselag for et slikt prosjekt, vil dette bli vurdert ut fra ulike kriterier i de tre fagområdene. Det er en utfordring for partene når denne type prosjekt søkes finansiert gjennom programområdene. Eksisterende prioriteringskriterier legger ikke opp til en koordinert og helhetlig vurdering av prosjektet. Ved revisjon av strategiene for fagområdene vil det derfor være viktig å se på hvordan denne type prosjekter skal vurderes.

Et eksempel på et prosjekt som søkes finansiert som et spleiselag mellom sykkel, gange og TS i HP 23-26, er utbedring av krysset Madlaveien–Regimentveien.



Prosjektet ble spilt inn til programområdene sykkel, gange og trafikksikkerhet ved rulleringen av handlingsprogram 2023-2026. Kostnaden skulle deles likt mellom programområdene og til sammen dekke halvparten av totalkostnaden. Den andre delen skulle dekkes av utbygginger for Madla-Revheim. Ved rulleringen var prosjektet avhengig av å bli prioritert høyt både for sykkel, gange og TS under programområdene for at det skulle spilles inn. Dette skjedde ikke.

Den geografiske avgrensningen av hvor sykkel- og gåprosjekter skal prioriteres gjør at prosjekter faller utenfor i disse programområdene. Under trafikksikkerhet er det vurdert som et viktig prosjekt. Men på grunn av at fagområdet så å si har brukt opp midlene, vil det heller ikke bli tildelt midler innenfor TS.

Vedtak i fylkestinget om ikke å bruke midler til trafikksikkerhet innenfor avtaleområder

Krysset Madlaveien–Regimentveien er i mediene omtalt som «det farligste krysset» for syklister. Sykkelfaggruppen ser det som et viktig sykkelprosjekt, men mener ikke at det skal finansieres med midler fra Bymiljøpakken, da det faller utenfor de prioriterte områdene for sykkelsatsingen i Bymiljøpakken. Fylkestinget har i Samferdselsstrategien, som ble vedtatt i 2021, lagt opp til at trafikksikkerhetsmidler ikke skal brukes innenfor området som omfattes av byvekstavtalen. På bakgrunn av at midlene innenfor TS er brukt opp for avtaleperioden, er det problematisk at viktige trafikksikkerhetsprosjekt på fylkesvei innenfor de fire kommunene i Bymiljøpakken i perioden frem til 2033 vil ha store utfordringer med å få finansiering.

Alternative løsninger for finansiering

For å få finansiert viktige trafikksikkerhetsprosjekter som per i dag ikke har finansiering i Bymiljøpakken, ser sekretariatet følgende løsningsmuligheter som kan vurderes:

1. Finansiering ved fylkesmidler, ved at spesifikke saker fremmes for fylkestinget på bakgrunn av at det ikke er midler igjen til TS-prosjekter i Bymiljøpakken i avtaleperioden, og at det heller ikke er Bymiljøpakkens mandat å ivareta det overordnede ansvaret for trafikksikkerheten på fylkesvei i de fire kommunene.
2. Ekstern finansiering gjennom rekkefølgekrav og utbyggere.
3. Finansiering i regi av Bymiljøpakken ved omprioritering av eksisterende prosjekter som ikke har startet bygging, innenfor trafikksikkerhet spesielt og andre programområder der det er relevant. Dette vil innebære å stanse prosjekter som er blitt prioritert av faggruppene og fått tildelt midler i 2022-budsjettet. Her kan det eventuelt være aktuelt at den enkelte kommune selv vurderer sine prosjekter og kommer med forslag dersom de mener det er gode argumenter for en omprioritering av de midlene de har fått tildelt.



Oppsummering og forslag til vedtak

Basert på samtaler med k-gruppen, foreslår sekretariatet å vente med å ta inn nye prosjekter under programområdene sykkel, gange og trafikksikkerhet i årets rullering av HP 23-26 - for å ha et minimum av handlingsrom lenger ut i avtaleperioden, for å ta høyde for uavklarte prosjekter, og i påvente av oppdatering av strategidokumentene. K-gruppen er ikke samstemt i denne anbefalingen da Stavanger kommune mener det må finnes en løsning for finansiering av Madlaveien – Regimentveien innenfor programområdene i Bymiljøpakken. For kollektiv foreslås det at prosjekter fremmet av faggruppen tas inn i HP.

Forslag til vedtak:

«Styringsgruppen legger ikke opp til å ta inn nye prosjekter i denne rulleringen av handlingsprogrammet innenfor fagområdene sykkel og gange og trafikksikkerhet - med mindre det kommer frem informasjon i arbeidet med utkast til handlingsprogram som tilsier at det er særlig begrunnelse for å vurdere enkeltprosjekter. For området kollektiv legges det til grunn å følge faggruppens anbefaling om nye prosjekter.»

Når det gjelder problemstillingen om manglende finansiering til trafikksikkerhetsprosjekter generelt, og Madlaveien x Regimentveien spesielt, ber sekretariatet om styringsgruppens vurdering av hvorvidt man innenfor Bymiljøpakken skal arbeide videre med å sikre en finansiering til denne type prosjekt, og eventuelt om det skal gjøres noe eksternt på dette.