



Bymiljøpakken

SAKSFRAMLEGG

Handlingsprogram 2024-2027

Bakgrunn for saken

Styringsgruppen for Bymiljøpakken legger med dette fram sitt handlingsprogram for perioden 2024-2027. I arbeidet med handlingsprogrammet er det tatt utgangspunkt i forslag til [Bypakke Nord-Jæren](#) (nå Bymiljøpakken) behandlet i fylkestinget 9. desember 2014 og i Stortinget 30. mars 2017. Byvekstavtale for Nord-Jæren 2019-2029 og Nasjonal transportplan (NTP) 2018-2029 er lagt til grunn. For Nord-Jæren ble det også i desember 2019 lokalt vedtatt et endret bompengepopplegg, som bygger på ordførerforliket fra 6. november 2019, gjeldende NTP, og en ny bompengesavtale i regjeringen.

Handlingsprogram 2024-2027 gir en retning på hvordan staten, ved Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet, Rogaland fylkeskommune og kommunene Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg ønsker å arbeide videre med Bymiljøpakken.

Programmet er basert på foreliggende føringer og faglig grunnlag, og viser hvordan partene vil prioritere bruk av investeringsmidlene som regionen disponerer gjennom Bymiljøpakken og byvekstavtalen.

År én og to i handlingsprogrammet (2024 og 2025) er retningsgivende, dog avhengig av endelige vedtak i Storting (statsbudsjettet). År tre til fire (2026-2027) er veiledende.

Handlingsprogrammene revideres årlig. Det er styringsgruppen for Bymiljøpakken som har ansvar for koordinering av porteføljen i handlingsprogrammet. Styringsgruppens arbeid skal bidra til at samlet ressursinnsats og prioriteringer er i samsvar med målene for Bymiljøpakken og Byvekstavtalen.

Det største enkeltprosjektet i handlingsprogram 2024-2027 er Bussveien korridor 1. Andre store prosjekter i handlingsprogrammet er Sykkelstamvegen, E39 Osli-Hove, Transportkorridor Vest



og kollektivtrasé - fv. 510 SUS/UiS – Diagonalen - Jåttå. Også mindre tiltak som bedrer forholdene for gående og syklende er en viktig del av handlingsprogrammet.

Arbeidet med handlingsprogrammet

Handlingsprogram (HP) i Bymiljøpakken skal rulleres årlig. Handlingsprogram 2024-2027 er første gang HP blir rullert på høsten. Tidligere har rulleringen foregått på vårhalvdelen av året.

I sak 28/2023 den 1 november 2023 ga styringsgruppen sin tilslutning til at takst for elbiler i takstgruppe 1 justeres til 70% av ordinær takst fra 1.januar 2024. Rabatt for nullutslippskjøretøy i takstgruppe 1 skal til enhver tid følge minimumsrabatt fastsatt i Stortinget. Styringsgruppen aksepterte videre at sykkelstamvegen blir gjennomført som en kontrakt, uten opsjon, innenfor styringsmålet som ligger i forslaget til Handlingsprogram 2024-2027. Sekretariatet har innarbeidet disse to vedtakene i Handlingsprogram 2024-2027 som legges frem nå.

Omlegging av styringsmål og presentasjon av økonomisk portefølje

I forbindelse med Handlingsprogram 2024-2027 er det gjort en omlegging av styringsmål og måten porteføljen presenteres på. Sekretariatet foreslår omlegging i forbindelse med Handlingsprogram 2024-2027 og kommende handlingsprogram fordi man nå er kommet fem år inn i avtaleperioden og det er behov for å kunne skille påløpte kostnader og gjenstående forpliktelser.

Omleggingen av styringsmål legger opp til å skille mellom Bymiljøpakkens påløpte kostnader, og prosjektporteføljens forventede kostnader frem mot 2033. I praksis innebærer dette at påløpte kostnader skilles ut og føres i løpende kroner, og at estimert fremtidig kostnad oppjusteres i henhold til gjeldende indeks. Hensikten er å gi et mer riktig bilde av pakkens fremtidige kostnader og videre bedre styringsinformasjon og beslutningsgrunnlag for styringsgruppen.

I handlingsprogram 2024-2027 er det i tillegg lagt inn en ny presentasjon av porteføljen. Her fordeler man gjenværende forpliktelser på prosjektene på finansieringskildene i Bymiljøpakken. På denne måten synliggjør man hvilke finansieringskilder de ulike prosjektene har mandat til å bruke og hvilke prosjekter det ikke er dekning for med dagens inntektsforutsetninger. I tabellen



nedenfor vises endring i styringsmål fra Handlingsprogram 2023-2026 til styringsmål i forslag til Handlingsprogram 2024-2027. samt hele porteføljen satt i 2023-kroner. Som følge av at påløpte kostnader (regnskapsførte utgifter) er satt i løpende kroner er det totale foreslåtte styringsmålet i HP 2024-2027 lavere enn estimert i forrige handlingsprogramperiode.

Prioritering	Prosjekt	Handlingsprogram 2023-2026	Endring fra 2022 til 2023	indeks	mill.2023-kr	Endring i metode 2024-2027	Handlingsprogram 2024-2027
	TKV rv 509 Sømmevågen - Sola skole	212	Prisjustert til 2023-kr	KPI	230		195
	Kostnadsoverskridelser Nord-Jærenpakke*	798	Prisjustert til 2023-kr	KPI	866		782
	Drift sekretariat	136	Prisjustert til 2023-kr	KPI	148		141
0	Bomstasjoner 38 STK	139	Prisjustert til 2023-kr	KPI	151		88
1	Drift Kollektiv	3 868	Prisjustert til 2023-kr	KPI	4 196		3 771
	Drift Kollektiv	2 412	Prisjustert til 2023-kr	KPI	2 617		
	Økt rutefrekvens	909	Prisjustert til 2023-kr	KPI	986		
	Reduserte billettpriser	547	Prisjustert til 2023-kr	KPI	593		
2	Sykelstamvegen	1 525	Indeksering til 2023-kr og økning i styringsmål med 450 mill. 2023-kr ifsak 28/2023	BIV	2 244		2 086
3	Bussveien Korridor 1-4	11 553	Prisjustert til 2023-kr	BIV	13 594		13 244
	Bussveien korridor 1 - Ruten Stavanger stasjon til og med krysset i Havnegata/Gravarsveien	6 128	Prisjustert til 2023-kr	BIV	7 210		7 029
	Bussveien korridor 2.1 (Stavanger St. - Sundekorssen-Bussvei/kollektivakse)	2 402	Prisjustert til 2023-kr	BIV	2 826		2 822
	Bussvei korridor 2.2 Sundekrossen - Risavika (Bussvei/kollektivakse)	2 010	Prisjustert til 2023-kr	BIV	2 365		2 364
	Kollektivakse korridor 3 (Havnegata/Gravarsveien - Vatnekrossen)	99	Prisjustert til 2023-kr	BIV	116		116
	Korridor 4 - Forus-Sola-Sola lufthavn - (Bussvei/kollektivakse)	317	Prisjustert til 2023-kr	BIV	373		373
	Påløptkost korridor 1 inkl planlegging andre korridorer etc.	598	Prisjustert til 2023-kr	BIV	704		540
4	SUS/UIS-Diagonalen-Jåttå	449	Prisjustert til 2023-kr	BIV	528		516
5	TKV rv 509 Sør-Tjora-Kontinentalveien	720	Prisjustert til 2023-kr	BIV	847		838
6	Programområde sykkel	753	Prisjustert til 2023-kr	BIV	886		852
7	Programområde gange, miljø og trafiksikkerhetstiltak	753	Prisjustert til 2023-kr	BIV	886		851
7(1)	Oalsgata samfinansiering sykkel/gange/ts	509	Prisjustert til 2023-kr	BIV	599		584
7(2)	Rv. 44 krysstiltak Stangeland	83	Prisjustert til 2023-kr	BIV	98		98
7(3)	Dusavikveien samfinansiering sykkel/ts	268	Prisjustert til 2023-kr	BIV	315		314
8	Programområde kollektiv + øvrige kollektivtiltak	1 563	Prisjustert til 2023-kr	BIV	1 839		1 818
8(1)	Sandnes- og Skeiane stasjon	242	Prisjustert til 2023-kr	BIV	285		285
9	TKV rv 509 Kontinentalveien - Sundekrossen	254	Prisjustert til 2023-kr	BIV	299		292
10	TKV fv. 409	412	Prisjustert til 2023-kr	BIV	485		479
11	E39 Hove-Ålgård	0	Prisjustert til 2023-kr	BIV	-		-
11(2)	Kryss E39 Bråstein	77	Prisjustert til 2023-kr	BIV	91		91
11(3)	E39 Hove Osli	613	Prisjustert til 2023-kr	BIV	721		720
12	E39 Smiene - Harestad	3 499	Prisjustert til 2023-kr	BIV	4 117		4 116
12(2)	Kulvert - Tasta - Smiene-Harestad (Nærmiljøtiltak, sykkel og gange)	438	Prisjustert til 2023-kr	BIV	515		515
13	Fv. 505 Foss Eikeland - Bråstein	803	Prisjustert til 2023-kr	BIV	945		942
14	Planlegging Sandnes øst	47	Prisjustert til 2023-kr	KPI	51		49
15	Osli-Ålgård	3 620	Prisjustert til 2023-kr	BIV	4 259		4 258
	Sum kostnader	33 334			39 194		37 925

Omgjøring av porteføljen til løpende kr. Påløpt vil være løpende kroneverdi og gjenværende forpliktelse indekseres opp til forventet 2023-kr i henhold til finansdepartementets indekser for veganlegg og budsjettindeksen i revidert statsbudsjett 2023



I tabellen nedenfor, vises endring i finansiering av Bymiljøpakkens portefølje fra handlingsprogram 2023-2026 til handlingsprogram 2024-2027, samt inntekter i faste 2023-kroner. Inntektssiden er foreslått lagt om etter samme metode som utgiftssiden. Gjenstående inntekter indekseres etter Byvekstavtalens vedlegg 2.

Inntekter	Handlingsprogram 2023-2026	Endring fra 2022 til 2023	Styringsmål mill.2023-kr	Endring i metode 2024-2027	Handlingsprogram 2024-2027
Bompenger	12 641	historisk i løpende kr. Fremtidig inntekt beregnes ut i fra vedtatt gjennomsnittstakst.	13172	Ingen endring i metode. INkludert Gevinst salg av Flyt.	13 172
Post 30 E39 Ålgård-Hove	3 476	Prisjusteres ihht byggekostnadsindeks	4089	Omgjøring av porteføljen til løpende kr. Splittet finansieringskilden på de to E39 prosjektene	2 186
Post 30 E39 Sniene Harestad		Prisjusteres ihht byggekostnadsindeks	-		1 904
Post 63 Statlig bidrag Bussveien	5 692	Prisjusteres ihht byggekostnadsindeks pluss økning i bevilgning ihht RNB 2023	7137	Endring i metode og økning i statlig bidrag til 54%gjenværende forpliktelse Bussveien	6 516
Post 30 Statlige midler til kollektiv-, gang- og sykkeltiltak	3 048	Prisjusteres ihht finansdepartementets budsjettindeks for post 30/66	3098		3 016
Post 66 Belønningsmidler	2 865	Prisjusteres ihht finansdepartementets budsjettindeks for post 30/66	2907		2 819
Post 66 Reduserte bompenger	911	Prisjusteres ihht finansdepartementets budsjettindeks for post 30/66	924		903
Post 66 Bedre kollektivtilbud	911	Prisjusteres ihht finansdepartementets budsjettindeks for post 30/66	924		908
Post 66 Reduserte billettpriser til kollektivtrafikk	548	Prisjusteres ihht finansdepartementets budsjettindeks for post 30/66	556		544
Post 66 Tilskudd til fjerning av rushtidsavgift	548	Prisjusteres ihht finansdepartementets budsjettindeks for post 30/66	556		544
Post 73 Stasjons- og knutepunktutvikling	242	Prisjusteres ihht byggekostnadsindeks	285		285
Mva.	2 288		2692		2 651
Alternativ finansiering	163		290		290
Sum inntekter	33 333		36 630		35 737

Finansieringskilde bompenger

I presentasjon av porteføljen fremkommer bompenginntekter med negativt avvik i oversikten som viser gjenstående inntekter/gjenstående kostnader per finansieringskilde. Noe av årsaken til avviket må sees i sammenheng med kostnadsutvikling i vegprosjekter.



Byggekostnadsindeksen, som er førende for investeringer i veianlegg, økte med henholdsvis 6,9 prosent i 2021 og 14,2 prosent i 2022, og foreløpig indeks for 2023 er 5,5 prosent.

De statlige forpliktelsene for postene 30, 66 og post 73 følger derimot budsjettindikatoren satt av finansdepartementet. Denne økte med henholdsvis 3,1 prosent i 2021, 2,6 prosent i 2022 og 5,2 prosent i 2023. Post 63 følger byggekostnadsindeksen.

Bompengeinntektene følger konsumprisindeksen. Totalt vil dette si at Bymiljøpakken har en vesentlig økning i kostnader sett i forhold til inntektene både i 2021 og 2022.

70 prosent finansiering av store kollektivprosjekter

I forslag til statsbudsjett 2024 har regjeringen lagt inn økning på post 63 Særskilte tilskudd til store kollektivprosjekter fra 50 prosent til 54 prosent og skriver at

«Regjeringen har dermed innfridd punktet i Hurdalsplattformen der det fremgår at regjeringen vil tilby kommunene å øke det statlige bidraget til 70 pst. i prosjektene som i dag finansieres 66/34 av utbyggingskostnadene i store kollektivprosjekter i og rundt de store byene.»

Regjeringens grunnlag for å legge frem at punktet om 70 prosent finansiering av Bussveien er innfridd i henhold til Hurdalsplattformen kommer frem i tabellen under:

Statlig tilskudd til Bussveien	Budsjettpost	Andel statlig finansiering
Opprinnelig finansiering	Post 63	50%
+ Økning i oppfølging av bompengeforlik	Post 66	16%
+ økning i forslag til statsbudsjett 2024	Post 63	4%
= Sum statlig bidrag		70%

I Byvekstavtalen som er inngått på Nord-Jæren blir det i *Vedlegg 2 – Indeksjustering* beskrevet hvordan, og med hvilke indekser, de ulike postene skal prisjusteres ved overgang til nytt budsjettår.

I henhold til vedlegg 2 skal post 63 indeksjusteres med SSB sin byggekostnadsindeks for veianlegg og post 66 skal indeksjusteres med finansdepartementets budsjettindeks.

I år hvor de to nevnte indeksene er ulike, og da spesielt i år hvor SSB sin byggekostnadsindeks er høyere enn finansdepartementet sin budsjettindeks, vil andelen på 70 prosent som det vises



til i statsbudsjettet ikke dekke 70 prosent av forventede kostnader for Bymiljøpakken sitt store kollektivprosjekt Bussveien.

Tabellen under viser forventet negativt avvik som følge av ulike indekser for prisjustering i den statlige finansieringen av Bussveien:

	2023-kr	Utbetalt	Gjenstående
Budsjettindeks	1 848	647	1 201
Byggekostnadsindeks	2 139	698	1 441
Avvik	291	51	240

Per nå utgjør dette et avvik på 240 mill 2023-kr for Bymiljøpakken i gjenstående forpliktelse på post 66. Bussveien vil dermed ikke være 70 prosent finansiert av statlige midler, som angitt i statsbudsjettet, og må finansieres med en høyere andel bompenger.

Programområdene

For å ta høyde for usikkerhet i pågående prosjekter, er det valgt ikke å igangsette nye prosjekter i programområdene sykkel og gange og trafikksikkerhet i denne rulleringen av HP.

I skrivende stund utgjør de midlene som ikke er bundet i prosjekter 315 mill. 2023-kr i programområde sykkel og 205mill. 2023-kr i programområde gange og trafikksikkerhet.

Programområdet kollektiv har ca 1,2 mrd. kr i ubundne midler. Her er det tatt inn 5 nye prosjekter i handlingsprogrammet 2024-2027.

Det er fra partene spilt inn behov for økt totalkostnad på åtte programområde prosjekter fra forrige handlingsprogram.



Prosjekt	Prosjekteier	Programområde	Tidligere styringsmål	Endring	Nytt styringsmål	Begrunnelse
Auglendsdalen	RFK	Kollektiv			45,4	utvidelse av prosjektet
Verksgata del II	RFK	Kollektiv			57,5	utvidelse av prosjektet
Kongsgata	Stavanger	Kollektiv	51,5	6,5	58	Økte kostnader i forbindelse med utlysning
Hannasdalsgata (del 2)	Stavanger	sykkel	26,15	3,85	30	Dårlige grunnforhold gjorde prosjektet utfordrende å prissette
Myrvangveien Køhlersvei-Haugvaldsadm	Stavanger	gange	3,1	2,4	5,5	Prosjektet er utvidet noe for å få til en god løsning
Neptunveien	Stavanger	gange	6	0,4	6,4	Økte kostnader på materiell
Lundebakken	Stavanger	TS	12,77	2,23	15	overvannsløsning ble dyrere enn antatt
Gauselvågen (nord)	Stavanger	TS	6,32	3,68	10	Utfordrende å få til overvannsløsning på strekket.
Sum totalt			105,84	19,06	227,8	

Forventet måloppnåelse

Handlingsprogrammet skal sikre bidrag til måloppnåelse, med et investeringsvolum som er innenfor de tilgjengelige finansielle rammene.

Nullvekstmålet

Bymiljøpakken styres etter nullvekstmålet. Nullvekstmålet er: **«I byområdene skal klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten skal tas med kollektivtrafikk, sykling og gange.»**

Nullvekstmålet måles gjennom ulike indikatorer. Byindeksen, som er basert på et antall trafikkregistreringspunkter på Nord-Jæren, er Bymiljøpakkens hovedindikator for å måle nullvekstmålet. I tillegg brukes tall fra den nasjonale reisevaneundersøkelsen. Byutredningen som ble gjennomført for Nord-Jæren konkluderte med at prosjektene i Bymiljøpakken ikke alene er nok til å nå nullvekstmålet. Byveksttalen har derfor sett på andre virkemidler for å nå målene. Trafikkregulering og parkering har stor betydning på kort sikt, samtidig som at arealbruk i tråd med prinsippene for samordnet areal- og transportplanlegging har stor langsiktig betydning.

Prosjekter som vil bidra til bedre fremkommelighet for gåing, sykkel og kollektivtransporten er bussveisystemet, Sykkelstamvegen, kollektivtraseen SUS/UiS-Diagonalen-Jåttå, samt alle programområdetiltakene, inkludert Oalsgata og Dusavikveien. For næringstrafikken vil



Transportkorridor Vest, Tverrforbindelsen Fv. 505 Foss Eikeland-E39, E39 Smiene-Harestad og E39 Ålgård-Hove være viktige bidrag.

Økonomi

Handlingsprogram 2024-2027 gir en detaljert oversikt over de økonomiske rammene som er lagt til grunn for perioden.

Det er en ambisjon at rundt 70 prosent av midlene innenfor byvekstavtalen skal gå til tiltak for kollektiv, sykling og gåing. I skrivende stund er den andelen på omtrent 67 prosent.

Inntekter 2024-2027

I tabellen nedenfor vises en oversikt over de inntektene som styringsgruppen legger til grunn for perioden 2024-2027.

Mill 2023-kr

Inntekter - mill. kr	2024	2025	2026	2027
Bompenger	912	908	908	908
Post 30 statlig bidrag E39 Ålgård-Hove		288		
Post 30 statlig bidrag E39 Smiene- Harestad				
Post 63 Statlig bidrag Bussveien	807	554	984	834
Post 30 Mindre investeringstiltak	549	553	282	204
Post 66 Belønningsmidler	267	267	267	267
Post 66 Reduserte bompenger	97	97	97	97
Post 66 Bedre kollektivtilbud	97	97	97	97
Post 66 Reduserte billettpriser til kollektivtrafikk	58	58	58	58
Post 66 Tilskudd til fjerning av rushtidsavgift	58	58	58	58
Post 73 Stasjons- og knutepunktutvikling	186	11		
Mva.	327	278	373	292
Alternativ finansiering				
Sum inntekter	3357	3168	3123	2814



Statlige bidrag

Post 30 – Mindre investeringstiltak

Prosjektet Sykkeltamvegen er fullfinansiert post 30 Mindre investeringstiltak. Kollektivtrasé – fv. 510 SUS/UiS - Diagonalen - Jåttå finansieres også under under samme post.

Post 63 - Særskilte tilskudd til store kollektivprosjekt

I forbindelse med revidert nasjonalbudsjett 2023 er statens bidrag til nåværende og fremtidige store kollektivprosjekter under bygging økt fra 50 til 54 prosent over kap. 1332 post 63. For Nord Jæren vil dette gjelde Bussveien.

Post 66 – Belønningsmidler

Ordinære belønningsmidler

Byvekstavtalen slår fast at belønningsmidlene skal brukes i tråd med det overordnede målet i byvekstavtalen. Avtalen forplikter partene i avtaleområdet til å nå målet om nullvekst i personbiltransporten. Belønningsmidlene skal stimulere til bedre fremkommelighet, miljø og helse i storbyområdene.

Reduserte bompenger og bedre kollektivtilbud

Tilskuddet kommer som en følge av regjeringens bompengeforlik. Bussveien ligger til grunn for beregningen av tilskuddet i denne posten, men tilskuddet kommer som en årlig utbetaling i perioden 2020-2029. Midlene overføres til Rogaland fylkeskommune.

Den ene halvparten av midlene benyttes til Bussveien og den andre halvparten benyttes til å rekvirere mindre bompenger til fylkeskommunale prosjekter enn forutsatt.

Reduserte billettpriser til kollektivtrafikk

Tilskuddet kommer som en følge av regjeringens bompengeavtale. Avtaleområdet får 55 millioner 2022-kroner årlig i perioden 2020-2029 til å redusere kollektivtakster. Midlene fordeles direkte til Kolumbus i tråd med lokalpolitiske vedtak.



Fjerning av rushtidsavgift

Tilskuddet kommer som en følge av regjeringens bompengeforlik. Avtaleområdet får 55 millioner 2022-kroner årlig i perioden 2020-2029 til å fjerne rushtidsavgiften.

Post 73 – Stasjons- og knutepunktutvikling

I Nasjonal transportplan (NTP) 2022-2033 er det satt av midler til blant annet stasjonstiltak tilknyttet byveksttalen på Nord-Jæren og nye effektpakker med om lag 237 mill. 2021-kr for strekningen Skeiane-Stavanger. Prioriteringene omfatter statlige midler til stasjons- og knutepunktutvikling (post 73).

Statlig mva.-refusjon

Mva.-kompensasjon er inntektsført og utgiftsført på de kommunale og fylkeskommunale prosjektene. Inntektsmidlene er disponible fortløpende etter at prosjektene er gjennomført.

Bompengeinntekter og annen finansiering

Bompengeinntektene i handlingsprogrammet er beregnet i tråd med forutsetningene i Prop. 47 S, byveksttalen 2019-2029, bompengeforliket og oppdaterte innkrevingskostnader.

Det mulig å ta opp lån som nedbetales med bompenger opp til en maksimal gjeld på 1,5 mrd. kr. Det er ikke behov for ytterligere godkjenning fra Stortinget så lenge gjelden ikke overskrider 1,5 mrd. kr. Låneopptak skal ikke benyttes som et virkemiddel for å unngå reell prioritering i porteføljestyringen.

Det er per nå ingen andre forslag til finansiering i handlingsprogramperioden.

Kostnader 2024-2027

Midlene i handlingsprogramperioden disponeres på følgende måte:



Mill 2023-kr

Prioriteringsnummer	Prosjekt	Styringsmål mill.	2024	2025	2026	2027
	TKV rv 509 Sømmevågen - Sola skole	195	6			
	Kostnadsoverskridelser Nord-Jærenpakka*	782				
	Drift sekretariat	141	9	9	9	9
0	Bomstasjoner 38 STK	88				
1	Drift Kollektiv	3 771	334	417	417	336
	<i>Drift Kollektiv</i>		209	214	214	211
	<i>Økt rutefrekvens</i>		71	149	149	71
	<i>Reduserte billettpriser</i>		54	54	54	54
2	Sykelstamvegen	2 086	325	335	167	142
3	Bussveien Korridor 1-4	13 244	1 262	1 205	2 111	1 701
	<i>Bussveien korridor 1 - Ruten Stavanger stasjon til og med krysset i Havnegata/Gravarsveien</i>	7 029	1 193	1 062	1 294	193
	<i>Bussveien korridor 2.1 (Stavanger St. - Sundekrossen - Bussvei/kollektivakse)</i>	2 822	35	129	506	729
	<i>Bussvei korridor 2.2 Sundekrossen - Risavika (Bussvei/kollektivakse)</i>	2 364	30	5	184	611
	<i>Kollektivakse korridor 3 (Havnegata/Gravarsveien - Vatnekrossen)</i>	116		3	9	23
	<i>Korridor 4 - Forus-Sola lufthavn - (Bussvei/kollektivakse)</i>	373	5	6	118	145
	<i>Påløptkost korridor 1 inkl planlegging andre korridorer etc.</i>	540				
4	SUS/UIS-Diagonalen-Jåttå	516	172	48		
5	TKV rv 509 Sør-Tjora-Kontinentalveien	838	67	115	215	
6	Programområde sykkel	852	138	101	26	
7	Programområde gange, miljø og trafikksikkerhetstiltak	851	178	82	3	
7(1)	Oalsgata samfinansiering sykkel/gange/ts	584	75	113	115	62
7(2)	Rv. 44 krysstiltak Stangeland	98	19	28	28	15
7(3)	Dusavikveien samfinansiering sykkel/ts	314	35	57	98	107
8	Programområde kollektiv + øvrige kollektivtiltak	1 818	236	170	74	34
8(1)	Sandnes- og Skeiane stasjon	285	186	11		
9	TKV rv 509 Kontinentalveien - Sundekrossen	292				
10	TKV fv. 409	479				
11	E39 Hove-Ålgård					
11(2)	Kryss E39 Bråstein	91				
11(3)	E39 Hove Osli	720	115	249	96	81
12	E39 Smiene - Harestad	4 116				
12(2)	Kulvert - Tasta - Smiene-Harestad (Nærmiljøtiltak, sykkel og gange)	515				
13	Fv. 505 Foss Eikeland - E39	942	5	11	11	11
14	Planlegging Sandnes øst	49				
15	Osli-Ålgård	4 258				
	Sum kostnader	37 925	3 164	2 952	3 370	2 499



Likviditet 2024-2027

	2024	2025	2026	2027
Balanse ved årets start	826	1 019	1 235	988
inntekter	3 357	3 168	3 123	2 814
kostnader	3 164	2 952	3 370	2 499
Balanse ved årets slutt	1 019	1 235	988	1 303
Akkumulert lånebehov	0	0	0	0

Prioriteringer

Basert på mål i byvekstavtalen og økonomiske rammer som de ligger i dag, har styringsgruppen lagt opp til en prioritering av tiltak i handlingsprogrammet som skal bygges og planlegges i perioden.

Handlingsprogrammet har en nærmere omtale av de aktuelle tiltakene. Prioriteringene er basert på vurderinger av måloppnåelse og finansielt handlingsrom, men også på vurderinger med tanke på regionens samlede planleggingskapasitet, entreprenørmarkedet og konsekvenser for trafikkavviklingen på Nord-Jæren.