



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. Byvekstavgift 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 bompengelopplegg, som bygger på ordførerforliket fra 6. november 2019, gjeldende NTP, og en ny bompengeaftale 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 byvekstavgiften.

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 Byvekstavgiften.

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.

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. Påløpte kostnader i første utkastet er foreløpige og vil kvalitetssikres av partene frem mot endelig Handlingsprogram 2024-2027.

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	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	195
	Kostnadsoverskridelser Nord-Jærenpakka	798	Prisjustert til 2023-kr	KPI	866		723
	Drift sekretariat	136	Prisjustert til 2023-kr	KPI	148		141
0	Bomstasjoner 38 STK	139	Prisjustert til 2023-kr	KPI	151		129
1	Drift Kollektiv	3 868	Prisjustert til 2023-kr	KPI	4 196		3 918
	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 jf sak 36 og 41/2022	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. - Sundekrossen-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		372
	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		820
6	Programområde sykkel	753	Prisjustert til 2023-kr	BIV	886		851
7	Programområde gange, miljø og trafikksikkerhetstiltak	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	299	
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/Osli	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 - E39	803	Prisjustert til 2023-kr	BIV	945	940	
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		38 038



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	12 557	Historisk i løpende kr. Fremtidig inntekt beregnes ut i fra vedtatt gjennomsnittstokst.	13172	Ingen endring i metode	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 Smiene 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	6 940
Post 30 Statlige midler til kollektiv-, gang- og sykkeltiltak	3 048	Prisjusteres ihht finansdepartementets budsjettindeks for post 30/66	3098		Omgjøring av porteføljen til løpende kr. Påløpt vil være løpende kroneverdi og gjenværende forpliktelse indekseres opp til forventet 2023-kr i henhold til gjeldende indekser	3 046
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	3 032		
Gevinst salg av Flyt	84		84	84		
Alternativ finansiering	163		163	163		
Sum inntekter	33 333		36 587		36 529	



Endringer i takstopplegget

I henhold til tillegg i takstvedtak fra Statens vegvesen Vegdirektoratet datert 3. og 4. juli 2023 fjernes kravet om AutoPASS- brukeravtale for å få timesregel i Bypakke Nord-Jæren fra 1. september 2023. Grovt anslag fra Ferde AS viser at dette vil utgjøre et inntektstap Bymiljøpakken på ca. 1,7 millioner kroner månedlig. Totalt 6,8 millioner kroner i 2023. Styringsgruppen har mottatt en henvendelse fra Norges Lastebileier-Forbund som konkret ber om:

«I dag er det følgende formulering på deres nettsider: «Takstgruppe 2 (tunge kjøretøy over 3,5 tonn) Ordinær 62 kr - El-kjøretøy / nullutslippskjøretøy 0 kr»:

<https://bymiljøpakken.no/sporsmal-og-svar/#takst-i-bomstasjonene>

Vi ber derfor Bypakken på Nord-Jæren om fritak i bomringen for takstgruppe 2 der kjøretøy bruker biogass, hydrogen, eller elektrisitet som drivstoff i en periode på minimum 5 år.

Vi ber samtidig om tilgang på kollektivfeltet for samme kjøretøygruppe på lik linje med elektriske kjøretøy.»

Oslo har alt miljødifferensierte takster. Miljøpakke Trondheim innførte miljødifferensierte takster i prop 113S som ble behandlet i Stortinget 08.06.2023. Det siteres fra St.prp 113S:

«Ordningen med miljødifferensierte takster er hjemlet i veglova § 27 andre ledd, og gjelder særskilte bompengoordninger i byområder. Ordningen åpner for at lokale myndigheter kan differensiere takstene ut fra de ulike kjøretøyenes miljøegenskaper. I tillegg gir ordningen mulighet til å differensiere takstene innenfor kategorien nullutslippskjøretøy. I tråd med lokale vedtak er det lagt til grunn at takster for kjøretøy i kategorien nullutslipp i takstgruppe 1 (lette kjøretøy) skal differensieres ved innføring av miljødifferensierte takster i Miljøpakken. Taksten for nullutslippskjøretøy innenfor kategori N1 (varebiler) og kjøretøy drevet av hydrogengass (HY-kjøretøy) settes til 0 kr. Trondheim kommune og Trøndelag fylkeskommune ønsker også å



innføre fritak for gassdrevne kjøretøy i takstgruppe 2. Det legges derfor opp til at gasskjøretøy i takstgruppe 2 får en takst på 0 kr ved innføring av miljødifferensierte takster i Miljøpakken. Takstene for øvrige kjøretøy videreføres som i dag.»

Endringen i Vegloven som åpner for miljødifferensierte takster kom etter at Nord-Jærens St.prop 47S ble vedtatt. For at Nord-Jæren skal innføre miljødifferensierte takster, som kan imøtekomme ønskene fra Norsk Lastebileier-Forbund, kreves det dermed en egen Stortingsproposisjon.

Miljøpakke Trondheim gjorde sin Stortingsproposisjon i forbindelse med en fireårig utvidelse av bompengerekkningen. Det anbefales at Bymiljøpakken tar vurderingene knyttet til miljødifferensierte takster når det også er andre saker man ønsker å få Stortingets godkjenning til.

Hva angår det siste, om tilgang for tunge kjøretøy i kollektivfelt, er det vegeier som er ansvarlig for.

Forslag til endring i takstene for elbiler gruppe 1

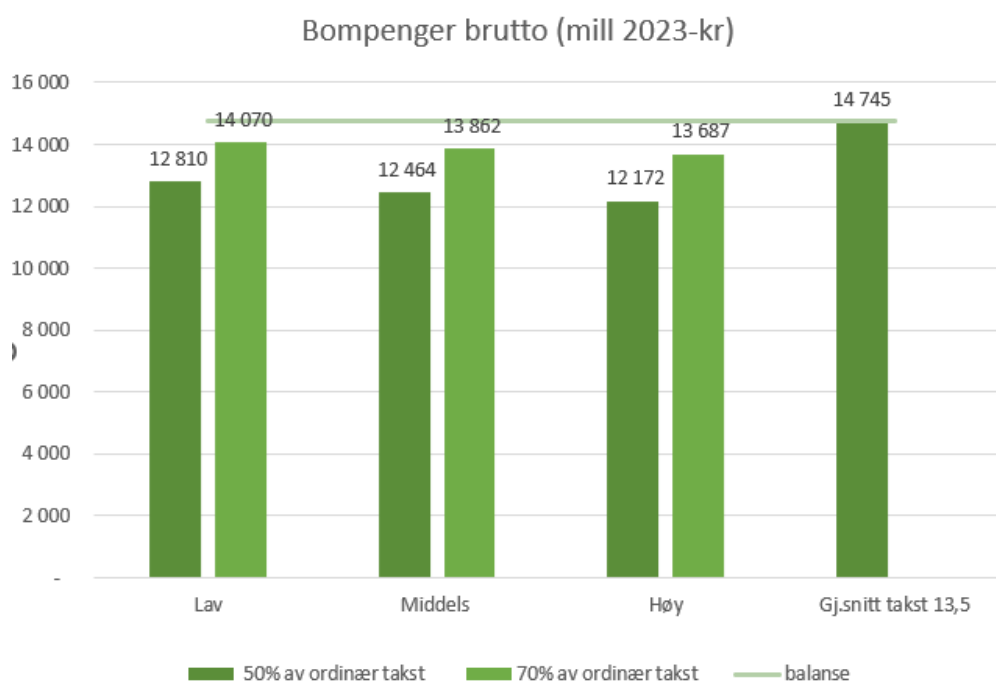
I St.prp 47S var det lagt opp til en elbilandel og andre miljøkjøretøy på 5%. «I trafikkdata er det lagt til grunn at elbilar og andre miljøkjøretøy vil utgjøre 5 pst. av passeringane i bomringen.» Per august 2023 er gjennomsnittlig elbilandel for 2023 på 30,7 prosent.

I sak 45/2022 om inntektsforutsetninger i HP 2024-2027 som ble behandlet i desember 2022, pekte sekretariatet på at det er nødvendig med tiltak for å opprettholde vedtatt gjennomsnittstakst. Per august 2023 er gjennomsnittsinntekt per passering i 2023 kr 12,8 mot beregnet 13,5 for å opprettholde beregnet bompengerinntekt.

Gjennomsnittstaksten brukes til å vurdere hvorvidt oppnådde inntekter er under eller over grunnlaget for finansieringsberegningen. Et avvik fra gjennomsnittstakst over tid vil få store konsekvenser for inntektene i porteføljen.



I beregningen av bompengeneinntekter for HP 2024-2027, foreslår sekretariatet at man i resterende år legger ÅDT lik 210 000, i henhold til nullvekstmålet, og at man gjennom pakkens levetid opprettholder gjennomsnittstaksten på 13,5 2023- kroner. Nedenfor vises hvordan bompengeneinntektene i Bymiljøpakken vil se ut i scenarioene 50 % og 70 % elbiltakst med lav, middels og høy elbilbane.



Figuren viser hvordan de ulike elbilbanene slår ut opp mot gjennomsnittstaksten på 13,5 kroner. Det vil være behov for å gjøre justeringer for å opprettholde gjennomsnittstaksten ved alle banene, også ved en elbiltakst på 70 % av ordinær personbiltakst.

Linjen over illustrerer inntektsgrunnlaget i porteføljen (utgiftene som må dekkes av bompengeneinntektene). For inntektsåret 2023 viser tallene fra Ferde at økningen i elbilandel fortsatt følger den såkalte lav elbilbane.

Sekretariatet la i sak 45/2022 inntektsforutsetninger HP 2024-2027 frem to alternativer til hvordan inntektene kan justeres for å nærme seg vedtatte forutsetninger. Styringsgruppen ga muntlige tilbakemeldinger på at det ikke var ønskelig med en generell takstøkning. Sekretariatet



legger derfor frem forslag om å øke elbiltakst for elbiler i gruppe 1 til 70% av ordinær takst. En slik endring i takstopplegget harmonerer med endringen i Haugalandspakken, hvor elbiler i gruppe 1 betaler 70% av ordinær takst fra 1.september.

I Statsbudsjett 2023 åpnes det for å øke elbiltaksten fra 50 % til 70 % av ordinær takst. Med en økning av elbiltaksten til 70% fra 1.januar 2024 vil man kunne opprettholde gjennomsnittstaksten, og dermed inntektsforutsetningen, i pakken til og med 2025 uten justeringer. Etter 2025 vil det med dagens forutsetninger være behov for justeringer for å opprettholde gjennomsnittstaksten.

Forskning gjennomført av NORCE peker på utfordringene knyttet til dagens elbilfordeler og antall kjøretøy på veiene. Bompenger skal redusere antall kjøretøy på veiene. Elbilfordelene har underminert denne effekten, slik at man i bypakkeområdene ikke ser særlig nedgang i kjøretøy på veiene, men derimot en markant økning i antall elbiler. Denne effekten kan medføre at det blir vanskelig å oppnå nullvekstmålet på Nord-Jæren. En økning av prisene for elbilene kan med andre ord ha en effekt som demper økningen av antall kjøretøy på veiene.

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 316 mill. 2023-kr i programområde sykkel og 217 mill. 2023-kr i programområde gange og trafikksikkerhet.

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

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. Byvekstavtalen 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	2024	2025	2026	2027
Bompenger	912	908	908	908
Post 30 statlig bidrag E39 Ålgård-Hove	123	165		
Post 30 statlig bidrag E39 Smiene- Harestad	0			
Post 63 Statlig bidrag Bussveien	880	960	1 118	966
Post 30 Statlige midler til kollektiv-, gang- og sykkeltiltak	620	521	243	41
Post 66 Belønningsmidler	286	286	286	286
Post 66 Reduserte bompenger	96	96	96	96
Post 66 Bedre kollektivtilbud	96	96	96	96
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	94,6			
Mva.-refusjon	366	343	344	264
Gevinst salg av Flyt	0	0	0	
Alternativ finansiering	0	0	0	
Sum	3 590	3 491	3 206	2 772

Statlige bidrag

Post 30 - Programområdetiltak på riksveg

Prosjektet Sykkelstamvegen er fullfinansiert av statlige programområdemidler. Kollektivtrasé – fv. 510 SUS/UiS - Diagonalen - Jåttå finansieres også under post 30.

Post 63 - Særskilte tilskudd til store kollektivprosjekt

Bussveien er omfattet av denne ordningen. Eventuelle kostnadsøkninger må håndteres som en del av porteføljestyringen av avtalen. Det statlige tilskuddet er i revidert nasjonalbudsjett økt til 54 prosent uten tilbakevirkende kraft. 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 halvparten av tilskuddet i denne posten, men tilskuddet kommer som en årlig utbetaling i perioden 2020-2029. Midlene overføres til Rogaland fylkeskommune.

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 byvekstavtalen 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).



Mva.-refusjon

Mva.-kompensasjon er inntektsført og utgiftsført der de skal føres i porteføljen. Inntektsmidlene er disponible fortløpende etter at prosjektene er gjennomført.

Bompenger og annen finansiering

Bompengeneinntektene 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:

Prosjekt	Styringsmål	2024	2025	2026	2027
TKV rv 509 Sømmevågen - Sola skole	195	6			
Kostnadsoverskridelser Nord-Jærepakka***	723				
Drift sekretariat	141	9	9	9	9
0 Bomstasjoner 38 STK	129				
1 Drift Kollektiv	3 918	393	393	393	393
Drift Kollektiv		249	249	249	249
Økt rutefrekvens		90	90	90	90
Reduserte billettpriser		54	54	54	54
2 Sykkelstamvegen	2 086	349	356	156	41
3 Bussveien Korridor 1-4	13 244	1 630	1 778	2 070	1 788
Bussveien korridor 1 - Ruten Stavanger stasjon til og med krysset i Havnegata/Gravarsveien	7 029	1 319	846	659	231
Bussveien korridor 2.1 (Stavanger St - Sundekrossen - Bussvei/ kollektivakse)	2 822	231	753	381	450
Bussvei korridor 2.2 Sundekrossen - Risavika (Bussvei/ kollektivakse)	2 364	51	49	872	999
Kollektivakse korridor 3 (Havnegata/Gravarsveien - Vatnekrossen)	116	25	22	22	22
Korridor 4 - Forus-Sola-Sola lufthavn - (Bussvei/kollektivakse)	372	5	109	137	87
Påløptkost korridor 1 inkl planlegging andre korridorer etc.	540				
4 SUS/UIS-Diagonalen-Jåttå	516	154	49	-	-
5 TKV rv. 509 Sør-Tjora-Kontinentalveien	820	195	72	124	
6 Programområde sykkel	851	89	25	25	
7 Programområde gange og trafiksikkerhetstiltak	851	60	58	3	
7(1) Oalsgata samfinansiering sykkel/gange/ts	584	117	117	87	-
7(2) Rv. 44 krysstiltak Stangeland	98	34	18	18	-
7(3) Dusavikveien samfinansiering sykkel/ts	314	102	104	76	
8 Programområde kollektiv + øvrige kollektivtiltak	1 818	204	140	66	23
8(1) Sandnes- og Skeiane stasjon	285	179			
9 TKV rv. 509 Kontinentalveien - Sundekrossen	299	408	7	49	
10 TKV fv. 409	479				
11 E39 Hove-Ålgård	-				
11(2) Kryss E39 Bråstein/Osli	91				
11(3) E39 Hove-Osli	720	123	267	103	
12 E39 Smiene - Harestad	4 116				
12(2) Kulvert - Tasta - Smiene-Harestad (Nærmiljøtiltak, sykkel og gange)	515				
13 Fv. 505 Foss Eikeland - E39	940	4	11	11	
14 Planlegging Sandnes øst	49				
15 Osli-Ålgård	4 258				
Sum kostnader	38 038	4 058	3 404	3 189	2 254



Det foreslås økt styringsmål til Sykkeltamvegen på 450 mill. 2023-kr i denne rullering av handlingsprogrammet. Det gir nytt styringsmål på 2 086 mill. 2023-kr. Prosjektet er ett av tre prosjekter som er særskilt nevnt i Byvekstavtalen 2019-2029 med teksten: "Prioritering av prosjekter følger vedtatt handlingsprogram 2018-2021, hvor blant annet Bussveien, sykkelstamveien og kollektivtraseen Jåttåvågen-Ullandhaug prioriteres. Ut over dette prioriteres prosjekter i henhold til ordinær porteføljestyling."

Økningen knytter seg til delstrekningen Schancheholen – Sørmarka og skyldes i hovedsak økte entreprisestrukturer, økte kostnader til prosjektering og byggeledelse samt krav til større usikkerhetsavsetning. Det er foretatt både intern og ekstern gjennomgang av prosjektet uten at det er funnet reelle muligheter for å redusere kostnadene. Sykkeltamvegen er viktig for å oppnå nullvekstmålet og var det prosjektet som i den eksterne kvalitetssikringen KS2, utført av Atkins og Oslo Economics i 2016, har best nytte i forhold til kostnad sammenlignet med de andre store prosjektene i Bymiljøpakken. Lokale parter rettet henvendelse til staten med anmodning om finansiering av statens eget prosjekt. Tilbakemeldingen fra staten var at kostnadsøkningene på Sykkeltamveien må dekkes innenfor den porteføljestyrt pakken. Delstrekningen Schancheholen -Sørmarka ble lyst ut 4. september. Som de andre store kontraktene er også denne kontrakten en utførelsesentreprise, med prekvalifisering og forhandling. I påvente av at finansiering av utvidet styringsmål fastlegges i Handlingsprogrammet 2024-2027 er kontrakten lyst ut med opsjon på den delen som ikke ligger innenfor gjeldende styringsmål. Statens vegvesen tar sikte på å tildele kontrakten innen 5. april 2024.

Likviditet 2024-2027

Balanse	2024	2025	2026	2027
Balanse ved årets start	826	358	445	463
Inntekter	3 590	3 491	3 206	2 772
Kostnader	4 058	3 404	3 189	2 254
Balanse ved årets slutt	358	445	463	981
Akkumulert lånebehov	0	0	0	0



Prioriteringer

Basert på mål i byveksttalen 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.