



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 bompengepoeplegg, 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 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.

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		195
	Kostnadsoverskridelser Nord-Jærenpakka*	798	Prisjustert til 2023-kr	KPI	866		741
	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 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	7210		7 029
	Bussveien korridor 2.1 (Stavanger St.- Sundekrossen-Bussvei/kollektivakse)	2 402	Prisjustert til 2023-kr	BIV	2826		2 822
	Bussvei korridor 2.2 Sundekrossen - Risavika (Bussvei/kollektivakse)	2 010	Prisjustert til 2023-kr	BIV	2365		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
	Påløpstkost 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 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		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	<i>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>	37 884

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 gjennomsnittstakst.	13172	Ingen endring i metode. INkludert Gevinst salg av Flyt.	13 172
Post 30 E39 Ålgård-Hove	3 476	Prisjusteres ihht byggekostnadsindeks	4089	porteføljen til løpende kr. Splittet finansieringskilden på de to E39	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	6 516
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 gjennværende forpliktelse indekseres opp til forventet 2023-kr i henhold til gjeldende indekser	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		2 650
Gevinst salg av Flyt	84		84		0
Alternativ finansiering	163		163		163
Sum inntekter	33 333		36 587		35 610

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.

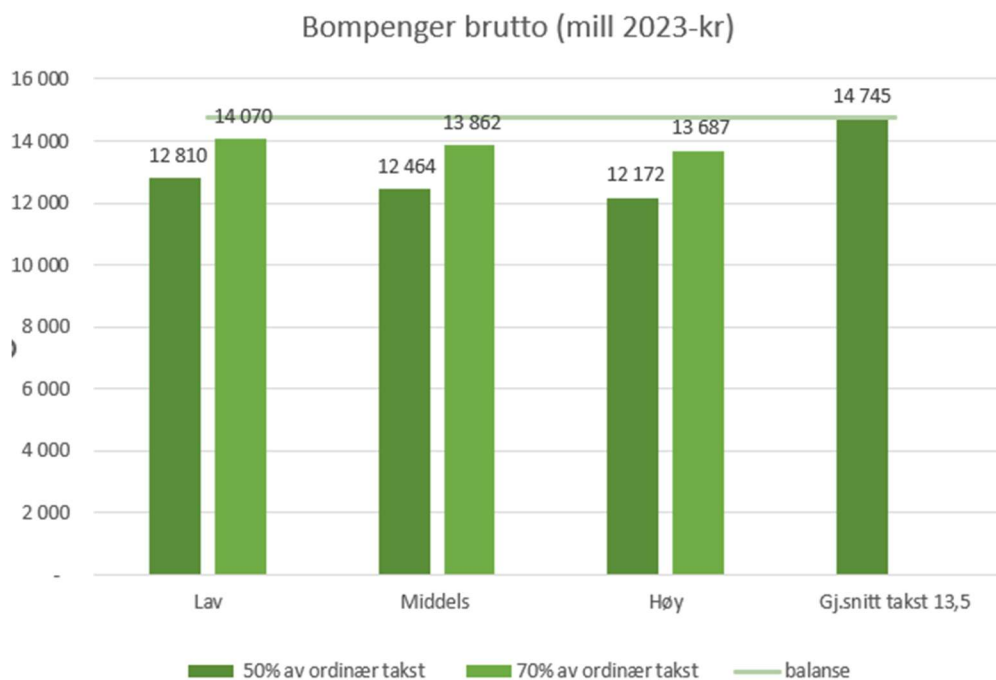
Forslag til endring i takstene for elbiler gruppe 1

I St.prp 47S var det lagt opp til en elbilandel og andre miljøkjøretøy på 5%. «I trafikkfakta er det lagt til grunn at elbilar og andre miljøkjøretøy vil utgjøre 5 pst. av passeringene i bomringen.» Per september 2023 er gjennomsnittlig elbilandel for 2023 på 31 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 bompengerekkning.

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 bompengerekkninger 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 bompengerekkningene 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 takst 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 trafikkikkerhet 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 trafikkikkerhet.

Programområdet kollektiv har 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. 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	0	288		
Post 30 Statlig bidrag E39 Smiene- Harestad	0			
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.-refusjon	366	343	344	264
Alternativ finansiering	0	0	0	
Sum	3396	3233	3094	2786



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:

Prosjekt	Styringsmål	2024	2025	2026	2027
TKV rv 509 Sømmevågen - Sola skole	195	6			
Kostnadsoverskridelser Nord-Jærenpakke***	741				
Drift sekretariat	141	9	9	9	9
0 Bomstasjoner 38 STK	88				
1 Drift Kollektiv	3 771	334	417	417	336
Drift Kollektiv		209	214	214	211
Økt rutesfrekvens		71	149	149	71
Reduserte billettpriser		54	54	54	54
2 Sykkeltamvegen	2 086	325	335	167	142
3 Bussveien Korridor 1-4	13 244	1 262	1 205	2 111	1 701
Bussveien korridor 1 - Ruten Stavanger stasjon til og med krysset i Havnegata/Gravarsveien	7 029	1 193	1 062	1 294	1 93
Bussveien korridor 2.1 (Stavanger St - Sundekrossen - Bussvei/ kollektivakse)	2 822	35	129	506	729
Bussvei korridor 2.2 Sundekrossen - Risavika (Bussvei/ kollektivakse)	2 364	30	5	184	611
Kollektivakse korridor 3 (Havnegata/Gravarsveien - Vatnekrossen)	116	-	3	9	23
Korridor 4 - Forus-Sola-Sola lufthavn - (Bussvei/ kollektivakse)	373	5	6	118	145
Påløpskost korridor 1 inkl planlegging andre korridorer etc.	540				
4 SUS/UIS-Diagonalen-Jättå	516	172	48	-	-
5 TKV rv. 509 Sør-Tjora-Kontinentalveien	838	67	115	215	
6 Programområde sykkel	852	129	91	26	
7 Programområde gange og trafikksikkerhetstiltak	851	138	96	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	230	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/Osli	91				
11(3) E39 Hove-Osli	720	126	249	96	81
12 E39 Smiene - Harestad	4 116				
12(2) Kulvert - Tasta - Smiene-Harestad (Nærmiljøtiltak, sykkel og gange)	515				
13 Fv. 505 Foss Eikefjord - E39	942	5	11	11	11
14 Planlegging Sandnes øst	49				
15 Osli-Ålgård	4 258				
Sum kostnader	37 884	3 118	2 956	3 370	2 499



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.

Tabellen under viser finansieringen av økningen på sykkelstamvegen sammen med andre prosjekter i porteføljen som kan benytte post 30 Mindre investeringstiltak. Det er tidligere i styringsgruppen gjort vedtak om at man skal bygge Kollektivtraseen SUS/UIS- Diagonalen-Jåtta, samt Oalsgata og Dusavikveien med post 30 midler. Dette er i henhold til innspill statsbudsjett 2022 og 2023. Som man kan se i tabellen har man under post 30 dekning for økningen på sykkelstamvegen. Konsekvensen av økningen er at man under programområdene



må finansiere en større andel av de ubundne midlene med bompenger (illustrert under programområde kollektiv ubundne midler).

Prosjekt	Styringsmål mill.	Påløpt per 31.12.2022	Gjenstående forpliktelse (2023-kr)	Inkludert økning			Uten økning		
				Bompenger ink gevinst salg av Flyt	Post 30 Mindre investeringstiltak	Mva	Bompenger ink gevinst salg av Flyt	Post 30 Mindre investeringstiltak	Mva
Gjenstående inntekter					2 204			2 204	
Sykelstamvegen	2 086	774	1 312	-	1 312	-	-	862	-
SUS/UIS-Diagonalen-Jåttå	516	97	419	-	352	67	-	352	67
Programområde sykkel bundne midler	537	179	358	301		57	301		57
Programområde gange, miljø og trafiksikkerhetstiltak bundne midler	646	193	453	381		73	381		73
Oalsgata samfinansiering sykkel/gange/ts	584	136	448	50	326	72	50	326	72
Programområde kollektiv + øvrige kollektivtiltak Bundne midler	628	88	540	454		86	454		86
Programområde sykkel ubundne midler	315	-	315	265		50	265		50
Programområde gange, miljø og trafiksikkerhetstiltak ubundne midler	205		205	172		33	172		33
Dusavikveien samfinansiering sykkel/ts*	314	4	310	48	213	50	48	213	50
Programområde kollektiv + øvrige kollektivtiltak ubundne midler	1 190		1 190	998	1 190		549	451	190
Sum total kostnader	7 021	1 471	5 550	2 668	2 204	677	2 218	2 204	677

Likviditet 2024-2027

mill. 2023-kr.

Balanse	2024	2025	2026	2027
Balanse ved årets start	826	1 104	1 381	1 104
Inntekter	3 396	3 233	3 094	2 786
Kostnader	3 118	2 956	3 370	2 499
Balanse ved årets slutt	1 104	1 381	1 104	1 391
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.

Svar på spørsmål og innspill fremkommet i møtet 20.09.2023

I styringsgruppens møte 20.09.23 ble førsteutkastet til Handlingsprogram 2024-2027 behandlet. I forbindelse med behandlingen fremkom følgende spørsmål. Spørsmål/innspill og svar er for lesevennlighetens skyld presentert sammen:

Innspill fra Rogaland fylkeskommune:

Oppstart av prosjektet E39 Osli-Ålgård innarbeides i handlingsprogrammet. I videre arbeid med handlingsprogrammet må det vurderes om en skal starte med å bygge Figgjo-Ålgård først da det er der det er størst behov for tiltak.

Svar fra Statens vegvesen:

E39 Ålgård - Osli er ikke prioritert i Statens vegvesen sitt forslag til portefølje til NTP 2025-2036, jamfør leveranse til Samferdselsdepartementet 3. oktober. Det er utarbeidet et nytt anslag for delstrekningene Ålgård - Figgjo. Dette vil være grunnlag for effektberegninger som skal sendes SD 1.nov.

**Innspill fra Sola kommune:**

Fremdrift TKV opprettholdes i tråd med ordførerforliket. Kostnadsreduserende tiltak gjennomarbeides.

Svar fra Statens vegvesen:

Kostnadsøkningen på riksvegdelene av TKV/Bussveien korridor 2.2 medfører at det per i dag mangler snaut 300 mill. kr i forhold til styringsmålet til korridor 2.2 på 2 364 mill.kr. Det er verdt å merke seg at løsningen som er lagt til grunn for siste anslag på deler av strekningen ikke er basert på godkjent reguleringsplan. For eksempel er det lagt til grunn en enkel fire felts betongbru over Hafrsfjord og en forenklet kryssløsning i Hagakrossen. Dette er løsninger som forutsetter reguleringsplanendringer.

Kostnadsbilde TKV/Bussveien korridor 2.2 pr oktober 2023	Mill. 2023-kr
Kontinentalveien - Hagakrossen	1 193
Jåsund – Sundekrossen	960
Fylkesvegdelene inkl. 50 % av kostnader til Sundekrossen	500
Totalt	2 653
Styringsmål	2 364
Sum som overstiger styringsmålet	289

Fremover vil SVV og fylkeskommunen fortsette arbeidet med å vurdere vegeierskap samt å finne ytterligere kutt i prosjektet ut over det som er gjort i optimaliseringsarbeidet etter reguleringsplanen for prosjektet ble vedtatt i 2016.



Det er i utkast til handlingsprogrammet satt av midler på korridor 2.2 som muliggjør en oppstart av Kontinentalveien -Hagakrossen så snart det klart et alternativ som er i tråd med styringsmålet og vegeierskap er avklart.

Statens vegvesen og fylkeskommunen sin anbefaling om å bygge bussveien fra Stavanger sentrum og utover står ved lag.

Innspill fra Randaberg kommune:

Ber om at det vurderes lånefinansiering for å kunne forskuttere oppstart Harestad-krysset.

Svar fra Statens vegvesen:

Statens vegvesen har ikke fullmakt til å akseptere forskutteringsavtaler. Foreløpig legges det opp til å bygge Smiene-Harestad som ett prosjekt. Det planlegges å kjøpe nødvendig grunn for Harestadkrysset før frist for ekspropriasjon går ut.

E39 Smiene – Harestad er prioritert i Statens vegvesen sitt forslag til portefølje til NTP 2025-2036.

Innspill fra Randaberg kommune:

Ønsker å få omprioritere midler fra Kyrkjevegen til Vistnesvegen. Ber om at faggrupper og administrativ gruppe vurderer det.

Svar fra sekretariatet:

Faggruppe og administrativ gruppe har vurdert henvendelsen. Det har også kommet henvendelser fra flere andre parter som ønsker sine prosjekter revurdert om det er åpning for det. Sekretariatet foreslår at det gjøres en større gjennomgang av programområdene i



forbindelse med neste års rullering av Handlingsprogrammet, hvor samtlige parter gis anledning til å spille inn prosjekter til programområdene.

Innspill fra Statsforvalteren:

Det er ønskelig med en tidsfrist på skriftlige innspill inn mot neste gjennomgang av handlingsprogrammet. Statsforvalteren kan komme med skriftlig innspill på nullvekstmålet og areal.

Svar fra sekretariatet:

Forslaget er implementert.

Innspill fra Statens vegvesen:

Handlingsprogrammet bør inneholde mer om måloppnåelse.

Svar fra sekretariatet:

Forslaget er implementert.

Innspill fra Sandnes kommune:

Tabell side 14-15: Settes opp i samsvar med avtalens prioriteringer. Avtalen ligger fast inn til annet eventuelt er vedtatt.

Svar fra sekretariatet:

Tabellene tar utgangspunkt i vedtatt Handlingsprogram for 2023-2026, samt revidert budsjett 2023.

Innspill fra Sandnes kommune:

2. Prognose inntekter må utarbeides

**Svar fra sekretariatet:**

Prognose inntekter ligger i forslag til Handlingsprogram

Innspill fra Sandnes kommune:

3. Prognose sluttkostnader må utarbeides

Svar fra sekretariatet:

Prosjekteier har ansvar for å holde prosjektet innenfor rammene av styringsmålet, og varsler i henhold til vedtatt styringssystem for porteføljen ved sannsynlighet for at prosjektet går ut over styringsmålet som er satt i Bymiljøpakken.

I forbindelse med tertialrapporteringene rapporteres også prosjekteiers prognose sluttkostnad. Denne er løpende, og vil endre seg etter hvert som prosjektet bygges. Dersom prosjekteier ser at prognose for sluttkostnad sannsynligvis vil overskride styringsmål, vil prosjekteier gå til styringsgruppen for å be om økt styringsmål.

Innspill fra Sandnes kommune:

4. Finansiering av sykkelstamvegen må redegjøres for

Svar fra sekretariatet:

Tabellen under viser finansieringen av økningen på sykkelstamvegen sammen med andre prosjekter i porteføljen som kan benytte post 30 Mindre investeringstiltak. Det er tidligere i styringsgruppen gjort vedtak om at man skal bygge Kollektivtraseen SUS/UIS- Diagonalen-Jåtta, samt Oalsgata og Dusavikveien med post 30 midler. Dette er i henhold til innspill statsbudsjett 2022 og 2023. Som man kan se i tabellen har man under post 30 dekning for økningen på sykkelstamvegen. Konsekvensen av økningen er at man under programområdene må finansiere en større andel av de ubundne midlene med bompenger (illustrert under programområde kollektiv ubundne midler).



Prosjekt	Styringsmål mill.	Påløpt per 31.12.2022	Gjenstående forpliktelse (2023-kr)	Inkludert økning			Uten økning		
				Bompenger ink gevinst salg av Flyt	Post 30 Mindre investeringstiltak	Mva	Bompenger ink gevinst salg av Flyt	Post 30 Mindre investeringstiltak	Mva
Gjennstående inntekter					2 204			2 204	
Sykkelstamvegen	2 086	774	1 312	-	1 312	-	-	862	-
SUS/UIS-Diagonalen-Jåttå	516	97	419	-	352	67	-	352	67
Programområde sykkel bundne midler	537	179	358	301		57	301		57
Programområde gange, miljø og trafiksikkerhetstiltak bundne midler	646	193	453	381		73	381		73
Oalsgata samfinansiering sykkel/gange/ts	584	136	448	50	326	72	50	326	72
Programområde kollektiv + øvrige kollektivtiltak Bundne midler	628	88	540	454		86	454		86
Programområde sykkel ubundne midler	315	-	315	265		50	265		50
Programområde gange, miljø og trafiksikkerhetstiltak ubundne midler	205		205	172		33	172		33
Dusavikveien samfinansiering sykkel/ts*	314	4	310	48	213	50	48	213	50
Programområde kollektiv + øvrige kollektivtiltak ubundne midler	1 190		1 190	998	1 190	549	451	190	
Sum total kostnader	7 021	1 471	5 550	2 668	2 204	677	2 218	2 204	677