



Bymiljøpakken

Styringsgruppemøte Bymiljøpakken

Møtetidspunkt: Onsdag 11.september 2024 kl. 10.00-13.00
Møtested: Sandnes rådhus
Møterom:

Deltakere		
Statens vegvesen	Ove Myrvåg	Leder av styringsgruppen
Jernbanedirektoratet	Solveig Paule	Avd.direktør sektorsamordning
Rogaland fylkeskommune	Ole Ueland	Fylkesordfører
Stavanger kommune	Sissel Knutsen Hegdal	Ordfører
Sandnes kommune	Kenny Rettore	Ordfører
Sola kommune	Janne Stangeland Rege	Ordfører
Randaberg kommune	Jarle Bø	Ordfører
Statsforvalteren i Rogaland	Bent Høie	Statsforvalter



Agenda

Sak 18/2024 Trafikk og inntekt

Trafikk og inntekt er oppdatert per 1. september. Trafikken gjennom bomsnittene er for august oppe på 2019-nivå. Elbilandelen fortsetter å øke, og er i august på 36,1%. Gjennomsnittstaksten er på 13,7 kr. Det er 0,4 kroner lavere enn vedtatt gjennomsnittstakst.

På grunn av høye finansinntekter er det per utgangen av juli et positivt akkumulert avvik sett opp mot budsjett på 15 millioner kroner.

Se **vedlegg 1**

Forslag til vedtak:

Styringsgruppen tar sak om trafikk og inntekt til orientering.

Sak 19/2024 Mobilitetsrapport

Mobilitetsrapporten er oppdatert per 1. august. Biltrafikken hittil i år er 1% lavere enn tilsvarende periode i 2017. Antall busspassasjerer har fortsatt å øke i 2024 og er nå 7% høyere enn rekordåret 2023. Vi ser en liten nedgang på sykkel og bysykkel, men en markant økning på elsparkesykkel. Det er en økning i parkering i både Sandnes og Stavanger sentrum.

Se **vedlegg 2**

Forslag til vedtak:

Styringsgruppen tar sak om Mobilitetsrapport til orientering.



Sak 20/2024 Behov for planmidler til Stavanger og Skeiane stasjon

Sekretariatet har mottatt følgende sak fra Stavanger og Sandnes kommune, samt Rogaland fylkeskommune.

Oppgradering av Stavanger stasjon og av Jærbanen mellom Stavanger og Skeiane for å øke til 10 minutters frekvens for tog, er prioritert i ny NTP for oppstart/forberedelse først i 2. 6-års periode, dvs. etter 2031. Det er avsatt 400 millioner kroner til forberedelsene. Selve opparbeidingen, anslått til ca. 2 mrd. kroner, er ikke omtalt i NTP. Dette må sikres ved neste revisjon.

Jærbanen og Bussveien utgjør ryggraden i transportsystemet på Nord-Jæren. I det vedtatte transportkonseptet for regionen er det forutsatt økt frekvens på Jærbanen, og at knutepunktet bygges ut med transportfunksjoner og sentrumsfunksjoner (jf. kommunedelplan for Stavanger sentrum).

For å øke til ti-minutters frekvens Stavanger-Skeiane er det bl.a. nødvendig med tiltak på Stavanger stasjon og Skeiane stasjon. Det er kapasitetsutfordringer blant annet på grunn av flaskehals ved inn- og utkjøring og med begrensninger for doble togsett. Stavanger stasjon planlegges utvidet fra fire til fem spor, som forlenges for å håndtere økt tog lengde. Stasjonstiltakene vil legge grunnlag for å utvikle stasjonsområdet som hovedknutepunkt for kollektivtrafikk i Stavanger sentrum.

På Skeiane stasjon er det i forbindelse med kommunedelplan for dobbeltspor på strekningen Skeiane – Nærbø foreslått areal og sporplan. Dette for å kunne ivareta denne økte trafikken, samt muligheten for oppstilling/hensetting av togsett/vedlikeholdstog. For å kunne ivareta planen om økt frekvens mellom Stavanger og Skeiane er det behov for planarbeid og tiltak også på Skeiane stasjon.



Sen progresjon i jernbanetekniske avklaringer og lav prioritering økonomisk, setter et viktig ledd i kjeden i fare. Dette er Rogalands mest sentrale knutepunkt, og skal betjene bymiljøpakkens viktigste kollektivsystemer, og sentrum, jf. [byvekstvtalen](#):

Staten vil i samarbeid med kommunen og fylkeskommunen utarbeide tilstrekkelig beslutningsgrunnlag for å ta stilling til prioritering av Stavanger stasjon i Nasjonal transportplan 2022-2033. Kommunen, fylkeskommunen og jernbanesektoren skal samhandle for å sikre utvikling av Stavanger stasjon som byområdets hovedknutepunkt for kollektivtrafikk, i tråd med føringene i Kommunedelplan for Stavanger sentrum. Staten vil sørge for midler til videre detaljering av jernbanefunksjonene på stasjonsområdet. Arbeidet med prosjektering, herunder sporplan for en løsning som tilrettelegger for økt antall togavganger, vil starte i 2020.

Denne tidsplanen er utgått uten at det har materialisert seg et tilstrekkelig beslutningsgrunnlag i samarbeid mellom partene, som avtalt. Det er laget en sporplan/teknisk plan, som viser at det er konflikt mellom bussveiens og togets behov. En positiv dialog mellom partene, med sikte på å igangsette et reguleringsarbeid for stasjonsområdet, ble initiert i 2023. Arbeidet vil nå kunne opphøre dersom det ikke prioriteres midler til planlegging. Det vil bl.a. få svært uheldige konsekvenser for samordningen av planer i området, hvor bussveien og bybuss-tilbudet vil bli lagt til rette for gjennom regulering de nærmeste årene, uten at dette kan sees i reguleringsmessig sammenheng med jernbanens behov. Videre jobbes det med utviklingsplaner for Rogaland teater og Stavanger museum i området, og jernbanen og stasjonsområdet vil bli det siste elementet som blir planmessig avklart. Dette kan potensielt begrense utviklingen av området.

På samme måte som ved Stavanger stasjon vil manglende planlegging ved Skeiane stasjon potensielt stoppe opp et større utbyggingsprosjekt Detaljregulering for gnr 41 bnr 119 og 125 m. fl, Brueland vest- plan 202001. Her foreligger det innsigelse fra BaneNor mtp. byggegrenser. Denne saken er til mekling og har behov for planavklaring for Skeiane stasjon.



Bane Nor og [jernbanedirektoratets anbefaling fra oktober 2023](#) (kap. 5) hadde med tiltaket «**flere tog på Jærbanen**», som inkluderer nødvendig oppgradering av stasjonen, under «**Planmidler i første periode og eventuelle nye effektpakker andre periode**». Dette gjelder både for høy og middels ramme, men ikke for lav ramme. Denne anbefalingen ble ikke tatt hensyn til i endelig NTP. Jærbanen inngår i effektpakke 17, som skal revideres i løpet av høsten pga. ny NTP. Det bør i den sammenheng vurderes kritisk om det likevel kan avsettes planleggingsmidler til Stavanger stasjon og Skeiane stasjon tidligere enn forutsatt i NTP.

Staten har forpliktet seg til å bidra i byvekstavtalen. Jernbanedirektoratet varsler i førsteutkastet til Handlingsprogram for perioden 2025-2028 at prosjektet Sandnes stasjon vil bli betydelig billigere. Det vil si at det per nå finnes 72 millioner kroner i ubundne midler på knutepunktsutvikling, som Staten har forpliktet seg til å bidra med. Planlegging av Stavanger stasjon og Skeiane stasjon er omtalt i byvekstavtalen, og kan defineres som et konkret prosjekt i porteføljen som kan tildeles planleggingsmidler fra jernbanemidlene. Det samme kan sies om vendespor på Ganddal som nå er tatt ut av Nasjonal Transportplan og planarbeidet er, etter det vi forstår, stoppet opp. Her er det også satt av planleggingsmidler som kan omdisponeres.

Forslag til vedtak:

Styringsgruppen vil be Jernbanedirektoratet avklare om de 72 millionene som er gjenværende ubundne midler som Staten har forpliktet seg til å bidra med inn i byvekstavtalen kan disponeres til igangsetting av nødvendig planavklaring for spor og jernbanefunksjoner ved Stavanger stasjon og Skeiane stasjon, i tråd med byvekstavtalen. Det bes om snarlig avklaring på dette slik at disponeringen innarbeides i handlingsprogrammet.

Sak 21/2024 Inntektsforutsetninger

I saken presenteres inntektsforutsetningene for HP 2025-2028. Sekretariatet vil peke på at gjennomsnittstaksten gjennomgående er lavere enn forutsatt, dette er pga. lavere døgntrafikk



gjennom bomstasjonene. Per i dag oppveier høye finansinntekter for lavere gjennomsnittsinntekt. Dette vil imidlertid endre seg når Bymiljøpakken må ta opp lån. Sekretariatet vil vurdere frem til neste HP om det er grunnlag for å redusere ÅDT gjennom bomstasjonene fra dagens 210.000.

Bymiljøpakken er i dag balansert gjennom at de prosjektene som har finansiering per i dag, ligger over en strek som er satt i hovedporteføljen. De prosjektene som ligger under, mangler per i dag finansiering i Bymiljøpakken.

Det er gjort en beregning på hva avviket er for å kunne realisere samtlige prosjekter i porteføljen med oppdaterte prosjektkostnader. Dette avviket er per nå 4,1 milliarder. Det er verdt å merke seg at denne beregningen inneholder en høyere bompengandel for prosjektet E39 Figgjo-Ålgård enn tilsvarende riksvegprosjekter pga. at staten har forpliktet seg til et konkret kronebeløp i byvekstavtalen, og prosjektet er blitt dyrere.

Etter NTP 2025-2036 ble vedtatt i Stortinget har det aktualisert seg å se på hvilke grep som er mulig å gjøre for styringsgruppen for å kunne realisere de prosjektene som har fått finansiering i NTP. Sekretariatet vil kort skissere følgende alternativer:

Alternativ 1:

Øke bomtakstene i pakken for å kunne hente inn deler eller hele avviket på 4,1 milliarder kroner. Dette har sekretariatet oppfattet at ikke er politisk ønskelig. Dersom styringsgruppen ønsker å gå videre med dette alternativet, må nytt takstnivå beregnes.

Alternativ 2:

Hvis det ikke er ønskelig å øke bomtakstene, er ett alternativ å redusere kostnadene ved å kutte i porteføljen (porteføljestyling).

Alternativ 3:



I lys av NTP 2025-2036 kan prosjektene i porteføljen også omprioriteres for å kunne gi rom for at de prosjektene som har statlig finansiering kan bygges. Ønskes det for eksempel at prosjektet E39 Ålgård-Figgjo prioriteres høyere, slik at det vil ha finansiering i Bymiljøpakken, vil det ha den konsekvens at, med dagens rangering, så vil prosjektet FV. 505 Foss-Eikeland - E39 havne under streken og dermed ikke ha finansiering i Bymiljøpakken per nå.

Alternativ 4:

En ren forlenging av Bymiljøpakkens innkrevningstid fra 1.oktober 2033 til ut 2038 vil, med dagens forutsetninger og prosjektkostnader, gi nok bompengeneinntekter til å kunne realisere hele porteføljen.

Se **vedlegg 3**

Forslag til vedtak:

Saken legges frem uten forslag til vedtak

Sak 22/2024 Førsteutkast Handlingsprogram 2025-2028

Vedlagt er førsteutkast til Handlingsprogram 2025-2028, samt et saksfremlegg som blant annet beskriver endringer som er gjort fra forrige Handlingsprogram.

Se **vedlegg 4 og 5**

Forslag til vedtak:

Styringsgruppen ber sekretariatet arbeide videre med følgende frem til andreutkastet legges frem:



Sak 23/2024 Byutredninger

Statens vegvesen vil holde en presentasjon vedrørende byutredninger i møtet.

Forslag til vedtak:

Presentasjonen tas til orientering

Sak 24/2024 Referat

Styringsgruppen skal i denne saken behandle forslag til referat fra dagens møte.

Forslag til vedtak:

Styringsgruppen godkjenner referatet.

Orienteringssaker:

- [Løypemelding Bussveien](#)