



**Bymiljøpakken**

T2 - 2025

Økonomistatus per andre tertial



## Innlending

Sekretariatet legger med dette frem økonomistatus for Bymiljøpakken per andre tertial 2025 (T2-2025). Innholdet i saken er basert på foreliggende statlige føringer knyttet til byvekstavtalen og informasjon fra partene knyttet til prosjektporteføljen.

Saken består av to deler, der først del er en overordnet økonomistatus for Byvekstavtale Nord-Jæren og inntektsbudsjett 2025. Andre del består av partenes rapportering på økonomi og fremdrift knyttet til aktive prosjekter og tiltak i Bymiljøpakken.

Styringsgruppen har bedt om en redegjørelse fra partene på hvordan de arbeider med realistisk budsjettering i egen organisasjon. Sekretariatet legger frem innspillene fra partene til slutt i saken.

## Bymiljøpakken status 2025

I Bymiljøpakken ligger en gjensidig forpliktende avtale om realisering av prosjekter og tiltak i byvekstavtalen for Nord – Jæren og Stortinget vedtok i juni Prop. 92S med en forlengelse av innkrevsperioden ut år 2038 for å sikre finansiering av prosjektporteføljen. Status for realisering av prosjekter i Bymiljøpakken per andre tertial 2025, er at av en total økonomisk ramme på 42 milliarder kroner er om lag 12,4 milliarder påløpt til avtalens prosjekter og tiltak.

Ved fremleggelse av T1 i junimøtet i år kommenterte styringsgruppen på et fortsatt betydelig mindreforbruk sett opp mot årsbudsjettet for 2025, og ba om at hver av partene skulle gjøre rede for hvordan de arbeidet med realistisk budsjettering. Styringsgruppen gjorde følgende vedtak (sak 18/2025): «*Styringsgruppen tar T1-rapportering til orientering. Styringsgruppen registrerer at det fortsatt er et betydelig mindreforbruk, og ber hver part gjøre rede for sitt arbeid med realistisk budsjettering i forbindelse med T2-rapportering*». Partenes redegjørelse for dette arbeidet er vedlagt til slutt i T2-rapporten. Sammenfattet legger partene frem gode prosesser for realistisk budsjettering, med faser for innmelding av behov og gjennomgang av kostnadsestimatene på ulike nivå i organisasjon for å sikre god kvalitet i budsjettarbeidet.

Byvekstavtalen for Nord-Jæren er et samarbeid som omfatter tre forvaltningsnivå, og som en konsekvens av dette tar økonomistyring i Bymiljøpakken høyde for ulike metoder- og rutiner for estimering av projektkostnader og budsjettering internt hos partene. I forbindelse med arbeidet knyttet til realistisk budsjettering uttrykker partene behov for felles metode for- og rutiner ved kostandsestimering og budsjettering av Bymiljøpakkeprosjektene.

Sekretariatet ser at det kan være hensiktsmessig både med sak om redegjørelse for ulike metoder for økonomistyring i de tre forvaltningsnivåene, og også utarbeidelse av felles rutiner kostandsestimering og budsjettering av Bymiljøpakkeprosjekter. Dette som tiltak for kostnadskontroll og en fortsatt god økonomistyring i Bymiljøpakken.



## Inntekter

Finansieringsrammene for 2025 omfatter

*Tall i mill.kr*

| Inntektskilde                                        | Inntekt<br>2025 | Overført fra<br>2024 | Disponibelt<br>2025 |
|------------------------------------------------------|-----------------|----------------------|---------------------|
| Post 63 Statlig bidrag Bussveien                     | 345             | 185                  | 530                 |
| Post 30 Statlig bidrag E39 Hove-Osli                 | 167             |                      | 167                 |
| Post 30 Statlig bidrag Smiene-Harestad               |                 |                      |                     |
| Post 30 Mindre investeringstiltak                    | 271             | 186                  | 457                 |
| Post 66 Belønningsmidler                             | 326             | 126                  | 452                 |
| Post 66 Reduserte bompenger                          | 100             |                      | 100                 |
| Post 66 Bedre kollektivtilbud                        | 100             | 56                   | 156                 |
| Post 66 Reduserte billettpriser til kollektivtrafikk | 60              | 12                   | 72                  |
| Post 66 Tilskudd til fjerning av rushtidsavgift      | 60              |                      | 60                  |
| Post 73 Stasjons og knutepunktsutvikling             | 102             | 28                   | 130                 |
| Netto bompengeinntekter                              | 983             | 1 780                | 2 763               |
| Mva.-kompensasjon                                    |                 |                      | 261                 |
| <i>Sum inntekter</i>                                 | <i>2 514</i>    | <i>2 373</i>         | <i>5 148</i>        |

### *Statlige midler*

Årlige bidrag til finansiering av prosjekter til Bymiljøpakken tildeles over statsbudsjettet. Postene og disponible midler for 2025 er synliggjort i tabellen over.

### *Mva-refusjon*

Inntekter knyttet til mva-refusjon i revidert budsjett 2025 er estimert med utgangspunkt i planlagt aktivitet spilt inn fra fylkeskommunen og kommunene på deres prosjekter. I revidert budsjett er forventet mva-refusjon budsjettet til 261 millioner kroner. Status for refusjon mva.-refusjon legges frem i årsrapport for 2025.

### *Bompenger*

Netto inntekter fra Ferde til Bymiljøpakken er budsjettet til 983 millioner kroner i revidert budsjett for 2025. Per andre tertial er akkumulerte inntekter fra bompenger 676 millioner kroner noe som er 38 millioner høyere enn budsjettet.

I forbindelse med revidert statsbudsjett 2025 ble det vedtatt en 33% takstreduksjon i bompengetakstene i Ryfastprosjektet fra og med 1. juli 2025. Reduksjonen gjelder foreløpig til 31. Desember 2026. Konsekvensen av takstreduksjonen for Bymiljøpakkens kompensasjon til Ryfast-prosjektet er beregnet til om lag 1,3 millioner kroner per måned. Dette vil gi en samlet besparelse på 7,8 millioner kroner for Bymiljøpakken i 2025.



## Rapportering fra partene

Sekretariatet legger frem rapportering på økonomistatus for prosjekter og tiltak basert på informasjon innhentet fra partene. Parameterne for rapportering av prosjektkostnader er hentet fra styringssystemet for Bymiljøpakken.

Per andre tertial er det rapportert utgiftsført 1,5 milliarder kroner av et revidert årsbudsjett på 2,8 milliarder kroner på Bymiljøpakkens prosjekter. Differansen mellom budsjett og regnskap er per august 1,3 milliarder kroner. Med bakgrunn i partenes prognoser for forbruk videre utover høsten, estimerer sekretariatet et mindreforbruk i henhold til Bymiljøpakkens reviderte årsbudsjett på om lag 0,4 milliarder kroner per 31.12.2025. Mindreforbruket skyldes i hovedsak at fremdrift i bygging av prosjektene er lavere enn det som ble forutsatt da investeringsplanene ble lagt.

## T2-rapportering prosjektporteføljen

Oversikten under viser hvordan prosjekter og tiltak i Bymiljøpakken ligger an i forhold til revidert årsbudsjett for 2025. Beløpene er i millioner kroner.

| Prosjekt                                             | Revidert budsjett 2025 | Forbruk per T2 - 2025 | Gjenværende bud.midler 2025 | Prognose forbruk 2025 | Styrings mål totalt | Slutt prognose totalt |
|------------------------------------------------------|------------------------|-----------------------|-----------------------------|-----------------------|---------------------|-----------------------|
| Drift sekretariat                                    | 9                      | 4                     | 5                           | 7                     | 149                 | 149                   |
| Drift Kollektiv                                      | 485                    | 234                   | 251                         | 416                   | 3 502               | 3 502                 |
| <i>Drift Kollektiv</i>                               | <i>226</i>             | <i>127</i>            | <i>99</i>                   | <i>261</i>            | <i>2 007</i>        | <i>2 007</i>          |
| <i>Økt rutefrekvens</i>                              | <i>186</i>             | <i>62</i>             | <i>124</i>                  | <i>82</i>             | <i>962</i>          | <i>962</i>            |
| <i>Reduserte billettpriser</i>                       | <i>73</i>              | <i>45</i>             | <i>28</i>                   | <i>73</i>             | <i>533</i>          | <i>533</i>            |
| Sykkelstamvegen                                      | 259                    | 182                   | 77                          | 254                   | *                   | *                     |
| Bussveien Korridor 1-4                               | 1 170                  | 653                   | 517                         | 1 057                 | 13 603              | 13 603                |
| <i>Bussveien korridor 1</i>                          | <i>1 095</i>           | <i>610</i>            | <i>485</i>                  | <i>982</i>            | <i>7 636</i>        | <i>7 636</i>          |
| <i>Bussveien korridor 2.1</i>                        | <i>60</i>              | <i>38</i>             | <i>22</i>                   | <i>59</i>             | <i>2 963</i>        | <i>2 963</i>          |
| <i>Bussvei korridor 2.2</i>                          | <i>5</i>               | <i>1</i>              | <i>4</i>                    | <i>5</i>              | <i>2 477</i>        | <i>2 477</i>          |
| <i>Kollektivakse korridor 3</i>                      | <i>3</i>               | <i>0</i>              | <i>3</i>                    | <i>3</i>              | <i>137</i>          | <i>137</i>            |
| <i>Korridor 4 - Forus-Sola</i>                       | <i>6</i>               | <i>4</i>              | <i>2</i>                    | <i>8</i>              | <i>390</i>          | <i>390</i>            |
| SUS/UIS-Diagonalen-Jåttå                             | 39                     | 30                    | 9                           | 36                    | 517                 | 442                   |
| TKV rv 509 Sør-Tjora-Kontinentalveien                | 13                     | -16                   | 13                          | -9                    | *                   | *                     |
| Programområde sykkel                                 | 95                     | 45                    | 50                          | 89                    | 852                 | 852                   |
| Programområde gange, miljø og trafiksikkerhetstiltak | 87                     | 14                    | 73                          | 61                    | 849                 | 849                   |
| Oalsgata samfinansiering sykkel/gange/ts             | 86                     | 20                    | 66                          | 57                    | 639                 | 639                   |



| Rv. 44 krysstiltak Stangeland              | 18           | 0            | 18           | 18           | 102                  | 102   |
|--------------------------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|----------------------|-------|
| Dusavikveien samfinansiering sykkel/ts     | 5            | 4            | 1            | 5            | 327                  | 327   |
| Programområde kollektiv                    | 60           | 27           | 33           | 50           | 1 891                | 1 891 |
| Sandnes- og Skeiane stasjon                | 130          | 50           | 80           | 50           | 188                  | 107   |
| TKV rv 509 Kontinentalveien - Sundekrossen | 3            | 0            | 3            | 0            | *                    | *     |
| E39 Hove Osli                              | 192          | 124          | 68           | 185          | *                    | *     |
| E39 Smiene – Harestad                      | 92           | 84           | 8            | 92           | *                    | *     |
| Fv. 505 Foss Eikeland - E39                | 5            | 1            | 4            | 4            | *                    | *     |
| E39 Figgjo-Ålgård                          | 2            | 2            | 0            | 3            | *                    | *     |
| <b>Sum kostnader</b>                       | <b>2 751</b> | <b>1 458</b> | <b>1 276</b> | <b>2 374</b> | *Se tabell under SVV |       |

### Prosjektoversikt Statens vegvesen (SVV)

Prosjekter der Statens vegvesen er prosjekteier vises særskilt i tabellen under. Dette for er å vise styringsmål i *faste kroner* og beløp i henhold til gjeldende praksis for økonomirapportering i Statens vegvesen. Beløpene er i millioner kroner, og foreløpige 2025-kroner.

Finansieringskilde

| Prosjektnavn                               | Styring<br>smål<br>(BMP) | Styring<br>smål<br>(SVV) | Slutt<br>prognose<br>Styrings<br>mål (SVV) | Totalt<br>påløpt alle<br>år t.o.m<br>31.08.25 | Revidert<br>budsjett<br>2025 | Årets<br>forbruk<br>t.o.m<br>31.08.25 | Prognose<br>forbruk<br>2025 | Statlige<br>midler post<br>30 | Bom<br>penger |
|--------------------------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------------------------|-----------------------------------------------|------------------------------|---------------------------------------|-----------------------------|-------------------------------|---------------|
| Sykelstamvegen                             | 2117                     | 2341                     | 2036                                       | 1679                                          | 259                          | 182                                   | 254                         | 254                           | -             |
| TKV rv 509 Sør-Tjora-Kontinentalveien      | 839                      | 856                      | 640                                        | 633                                           | 13                           | -16                                   | -9                          | -                             | -9            |
| TKV rv 509 Kontinentalveien - Sundekrossen | 304                      | -                        | -                                          | 42                                            | 3                            | 0,1                                   | 0,3                         | -                             | 0,1           |
| E39 Hove Osli                              | 734                      | 773                      | 773                                        | 495                                           | 192                          | 124                                   | 185                         | 155                           | 30            |
| E39 Smiene – Harestad inkl .kulvert        | 4778                     | 4781                     | 4781                                       | 227                                           | 92                           | 84                                    | 92                          | -                             | 92            |
| E39 Osli -Figgjo                           | -                        | -                        | -                                          | 13                                            | -                            | 0,2                                   | 0,2                         | -                             | -             |
| E39 Figgjo-Ålgård                          | 3 169                    | -                        | -                                          | 2                                             | 2                            | 2                                     | 3                           | 3                             |               |
| E39 Rogaland, trafikkstyring*              | 82                       | 170                      | 170                                        | 26                                            | 1                            | 0,5                                   | 1                           | -                             | 1             |

\*Styringsmål SVV er inkludert statlig andel av prosjektet



## Hovedprosjektene i porteføljen; økonomistatus og fremdrift

### Drift sekretariatet

Prognose for sluttkostnad per T2- 2025 for *Drift av sekretariatet* i er lik vedtatt styringsmål. Per andre tertial 2025 er gjenværende budsjettmidler 5 millioner kroner. Prognose for gjenværende budsjettmidler per 31.12.25 er estimert til 3 millioner kroner.

#### Kommentar

Driftsbudsjettet til sekretariatet er budsjettert med lik størrelse for hele avtaleperioden noe som medfører svingninger i avvik knyttet til spesifikke årsbudsjetter.

### Drift kollektiv

Prognose for sluttkostnad per T2- 2025 for *Drift kollektiv* i er lik vedtatt styringsmål. Midlene til drift kollektiv tildeles årlig over statsbudsjettet post 66. Per andre tertial 2025 er gjenværende budsjettmidler 251 millioner kroner, prognose for gjenværende budsjettmidler per 31.12.25 er estimert til 69 millioner kroner.

#### Kommentar

Delprosjekt *Drift kollektiv*; Redusert behov til bussveien i 2025 frigjør midler som kan brukes på økte kostnader i takstavtalen med Jærbanen på Nord-Jæren. Delprosjekt *Økt rutefrekvens*; mindreforbruket skyldes utsatt investering på ladeinfrastruktur på 104,1 millioner kroner til 2026.

### Sykkelstamveien

Prognose for sluttkostnad per T2 for *Sykkelstamveien* er lavere enn vedtatt styringsmål. Per andre tertial 2025 er gjenværende budsjettmidler 77 millioner kroner i henhold til revidert årsbudsjett, og prognose for gjenværende budsjettmidler per 31.12.25 er estimert til 5 millioner kroner.

#### Fremdrift

Sykkelstamveien bygges i etapper og strekningene Kiellandsmyra - Sørmarka og Sørmarka - Oalsgata er ferdigstilt og åpnet. De siste 2,5 kilometerne, mellom Schancheholen og Sørmarka, har forventet trafikkåpning våren 2026.

### Bussveien

Prognose for sluttkostnad per T2 for *Bussveien* er lik vedtatt styringsmål, både totalt og innenfor hver korridor. Kostnadsreduserende tiltak iverksettes der det er nødvendig, og så tidlig som mulig, slik at totalkostnad holdes innenfor totalrammen.



Per andre tertial 2025 er gjenværende budsjettmidler sett opp mot revidert årsbudsjett 517 millioner kroner. Forventede gjenværende budsjettmidler per 31.12.25 sett opp mot revidert budsjett for 2025 er 113 millioner kroner.

#### *Fremdrift*

**Korridor 1:** Stavanger sentrum og Gravarsveien i Sandnes (med ferdig bygd infrastruktur til Hillevåg) er under bygging og åpnes sommeren 2026.

**Korridor 2.1:** Styringsramme for korridor 2.1 er 2 976 mill. 2025-kroner. Konseptvurdering ble presentert for styringsgruppen juni 2023. Bussvei Mosvannet-Stavanger sentrum ble vedtatt mai 2025. Lovlighetskontroll av bystyrets vedtak er oversendt Statsforvaltaren, og klagebehandling skjer i utvalg for by- og samfunnsutvikling 23.10.2025. Bussveien Mosvannet-Sundekrossen-Kvernevik. Arbeidet med forslag til reguleringsplan har startet, og planprogram ble vedtatt 19. juni 2025. Utbygging skjer etter 2026.

**Korridor 2.2:** Det pågår arbeid med optimalisering av strekningen Sundekrossen-Risavika. Hovedfokus er på Kontinentalveien – Hagakrossen i første omgang. Verdianalyse gjennomgås i disse dager. Entreprenør er engasjert for arbeidet med reguleringsplan. Regner med å ha ferdig planforslag 1.halvår 2026, håper på vedtatt plan 4.kvartal 2026.

**Korridor 3:** Rogaland fylkeskommune og Sandnes kommune ser på konkrete løsninger på korridoren. Prosjektering vil starte opp i løpet av høsten 2025.

**Korridor 4:** Rogaland fylkeskommune varslet planoppstart på Forus – Sola sentrum i januar 2025 og det legges opp til at denne leveres til kommunen for førstegangsbehandling årsskiftet 2025-2026. Planarbeidet legger til grunn at Bussveien følger Åsenveien. Fylkeskommunen vil be om oppstartsmøte på strekningen Sola sentrum – Stavanger Lufthavn høst 2025.

#### **SUS/UIS-Diagonalen-Jåttå**

Prognose for sluttkostnad per T2 for SUS/UIS - Diagonalen - Jåttå er lavere enn vedtatt styringsmål. Per andre tertial 2025 er gjenværende budsjettmidler 9 millioner kroner. Prognose for gjenværende budsjettmidler per 31.12.25 er estimert til 3 millioner kroner.

#### *Fremdrift*

Prosjektet er ferdig.

#### **TKV rv 509 Sør-Tjora-Kontinentalveien**

Prognose for sluttkostnad per T2 for TKV rv 509 Sør-Tjora-Kontinentalveien er lavere enn vedtatt styringsmål. Det er forventet regnskapsmessig nettoinntekt i 2025. Sluttoppgjøret pågår, og kostnader som skal belastes bussvei-prosjektet (Kontinentalveien) vil flyttes over til korridor 2.2 når sluttoppgjøret er ferdig.

**Oalsgata**

Prognose for sluttkostnad per T2 for *Oalsgata* er lik vedtatt styringsmål. Per andre tertial 2025 er gjenværende budsjettmidler 66 millioner kroner. Prognose for gjenværende budsjettmidler per 31.12.25 er estimert til 29 millioner kroner.

*Fremdrift*

Byggestart er forsinket på grunn av behandling av klage på tildeling. Kontraktsignering blir i september 2025.

**Rv. 44 Krysstiltak Stangeland**

Prosjektet er i samme entreprise som Oalsgata. Det er ikke rapportert separat på prosjektet til T2.

**Dusavikveien**

Prognose for sluttkostnad per T2 for *Dusavikveien* er lik vedtatt styringsmål. Per andre tertial 2025 er gjenværende budsjettmidler 1 million kroner, det er ikke forventet avvik mellom revidert årsbudsjett og regnskap ved utgangen av året.

*Fremdrift*

Forsinkelse per andre tertial skyldes manglende avklaringer rundt sykkelløsning.

**Sandnes og Skeiane stasjon**

Prognose for sluttkostnad per T2 for *Sandnes og Skeiane stasjon* er lavere enn vedtatt styringsmål. Per andre tertial 2025 er gjenværende budsjettmidler 80 millioner kroner, som også er prognose for gjenværende budsjettmidler ved utgangen av året.

*Fremdrift*

Prosjektet på Sandnes stasjon er i hovedsak ferdig utført.

**TKV rv. 509 Kontinentalveien – Sundekrossen**

Prognose for sluttkostnad per T2 for *TKV rv. 509 Kontinentalveien - Sundekrossen* er lik vedtatt styringsmål i Bymiljøpakken. Per andre tertial 2025 er gjenværende budsjettmidler 3 millioner kroner, som også er prognose for gjenværende budsjettmidler ved utgangen av året.

*Fremdrift*

Deler av prosjektet er felles strekk med bussvei-prosjektet. Status forbruk ved overføring til fylkesvei leveres i sluttrapport for TKV Sør-Tjora-Kontinentalveien.

**E39 Hove – Osli**

Prognose for sluttkostnad per T2 for E39 Hove - Osli er lik vedtatt styringsmål. Per andre tertial 2025 er gjenværende budsjettmidler 68 millioner kroner. Prognose for forbruk per ved utgangen av året er 7 millioner kroner høyere enn årsbudsjett.



Prosjektet er en delstrekning i E39 Ålgård-Hove og forventet trafikkåpning er mai 2026.

### E39 Smiene – Harestad

Prognose for sluttkostnad per T2 for E39 Smiene - Harestad er lik vedtatt styringsmål. Per andre tertial 2025 er gjenværende budsjettmidler 8 millioner kroner. Det er ikke forventet avvik mellom årsbudsjett og regnskap ved utgangen av året.

#### Fremdrift

Forbereder KS2.

### Fv. 505 Foss Eikeland - E39

Prognose for sluttkostnad per T2 for Fv.505 Foss - Eikeland er lik vedtatt styringsmål. Per andre tertial 2025 er gjenværende budsjettmidler 4 millioner kroner. Prognose for gjenværende budsjettmidler per 31.12.25 er estimert til 1 million kroner.

#### Fremdrift

Vedtak av planprogram i Sandnes kommune. Det ble vedtatt flere tillegg, blant annet traseer som går i Time og Klepp kommune. Dette har gitt en forsinkelse i fremdrift og endring av arbeidsomfang.

### E39 Ålgård – Osli

Statens vegvesen rapporterer at prosjektet er delt i to parseller (E39 Osli -Figgjo og E39 Figgjo - Ålgård). E 39 Ålgård - Osli har godkjent styringsmål på 7 310 millioner kroner i 2024-kroner

- E39 Osli-Figgjo er prioritert i andre periode og har ikke forventet aktivitet i 2025.
- E39 Figgjo - Ålgård er prioritert i førte periode og jobber med forberedelser til KS2

### Programområdene

| Programområde    | Revidert bud. 2025 | Forbruk per T2-2025 | Gjenværende bud. midler 2025 | Prognose forbruk 2025 | Styringsmål HP 2025-2027 | Slutt prognose |
|------------------|--------------------|---------------------|------------------------------|-----------------------|--------------------------|----------------|
| Sykkel           | 88,8               | 45,3                | 43,5                         | 89,3                  | 852,0                    | 852,0          |
| Gange            | 41,6               | 9,0                 | 32,6                         | 27,7                  | 424,5                    | 424,5          |
| Trafikksikkerhet | 45,8               | 4,9                 | 40,9                         | 33,1                  | 424,5                    | 424,5          |
| Kollektiv        | 60,1               | 27,1                | 32,98                        | 49,6                  | 1 891,0                  | 1 891,0        |
| Sum              | 236,3              | 86,3                | 150,0                        | 199,7                 | 3 592,0                  | 3 592,0        |



Samlet sett er det god fremdrift i programområdeprosjektene og flere igangsatte prosjekter ferdigstilles i løpet av 2025. Partene har i T2 rapportert prognoser på forbruk som tilsier over 80 prosent av årsbudsjett er disponert per 31.12.25.

### Forslag til vedtak

Styringsgruppen tar sak om økonomistatus per T2 2025 til orientering.



## Partenes redegjørelse for arbeid med realistisk budsjettering

### Statens vegvesen

Prosjekter i Bymiljøpakken følger budsjettprosessen på lik linje som alle andre statlige investeringsprosjekter i Statens vegvesen, divisjon Utbygging. Arbeidet med statsbudsjettet (Prop 1S) starter 1,5 år før proposisjonen blir lagt frem i Stortinget. Så for 2026 startet allerede prosessen høsten 2024, hvor man utarbeider grunnlagsmaterialet for Prop 1S. Hovedhensikten med utarbeidelsen av Grunnlagsmaterialet er å gi en oversikt over hvilke bindinger som ligger i allerede pågående prosjekter, og får å gi Samferdselsdepartementet en oversikt over handlingsrommet. Hovedprosessen i budsjettarbeidet foregikk i våren 2025, mens det er en kvalitetssikring av behovene i juni. Retningslinjene til budsjettarbeidet kommer fra SD/ØKV.

I divisjon Utbygging går prosessen i linjen, det vil si at det blir sendt ut bestilling fra divisjonsdirektør til områdedirektør som sender videre bestilling til prosjektleder. Hele budsjettprosessen starter i ytterste ledd hos det enkelte byggeprosjekt. Hvert enkelt prosjekt melder inn behov for midler i de resterende årene av prosjektet levetid. Det skal da legges til grunn rasjonell anleggsdrift og man skal hensyn ta eventuelle mer eller mindre forbruk fra tidligere år når man melder inn. Prosjektet har da en gjennomgang av hele prosjektet hvor vi ser på kontraktene, betalingsplanen(e) og forventet byggherre kostnader som ligger i prosjektet. Dette for å kunne sette et mest mulig realistisk behov for budsjettåret og påfølgende budsjettår.

Statens vegvesen bruker prosjektstyringsverktøyet ISY PØ på alle investeringsprosjekter. Det er alltid knyttet usikkerhet til fremdrift og behov. Dette kan være tilleggsarbeider, konflikter, uforutsette ting som skjer mm og som man ikke har mulighet for å ta høyde for ved innmelding av behov. Når prosjektet har utarbeidet sine budsjettbehov blir de sendt til områdedirektør for vurderinger. Det vil da være samtaler/møte mellom hvert prosjekt og områdedirektør, hvor man ser på realismen og usikkerheten i behovet. Områdedirektøren med sin stab tar en vurdering på behovene og gjør eventuelle justeringer før dette oversendes til divisjonsdirektøren/styringsstaben. I oversendelsen skrives det et notat hvor det kommer frem hva som er lagt til grunn i behovet, hvilken usikkerhet som ligger inn mm. Hos divisjonsdirektøren blir det så tatt en ny vurdering på om behovet er realistisk, hvor man blant annet går inn i ISY PØ og ser på prosjektet. Det blir også her gjennomført møter med områdedirektørene, hvor hvert enkelt prosjekt blir diskutert.

Deretter har også Vegdirektoratet har en egen gjennomgang av budsjettinnmeldingen fra divisjonen, der vi går gjennom innmeldt behov, der hovedformålet er å sikre en mest mulig realistisk budsjettinnmelding pr. prosjekt.



## Rogaland fylkeskommune

Realistisk budsjettering forutsetter gode anslagsprosesser, deretter mest av alt jevnlig og grundig prognosegjennomgang samt prosjektstyring – og oppfølging.

Håndbok R764 legges til grunn i fylkeskommunen for å utarbeide kostnadsoverslag på samferdselsprosjekter. Det er utarbeidet interne fylkeskommunale føringer på bakgrunn av opparbeidet empiri for å sikre anslag av høy kvalitet.

Underlag for prising skal tilsendes prisgiverne god tid i forkant, det settes av dager i forkant til gjennomgang inkludert fysisk befaring før selve anslaget avholdes. Alt etter størrelse på prosjektet kan selve prisingen avholdes på en til to dager.

Anslag skal vise hva prosjektet koster totalt alle år, inkl. mva. Dette skal inkludere både planleggings- og utbyggingskostnader. Historiske kostnader skal inkludere påløpte kostnader til og med siste avsluttede regnskapsmåned. Kostnadene skal oppgis i dagens kroneverdi. Det må gå klart frem om anslaget inkluderer arbeid for andre. Avdelingssjef samferdselsprosjekt godkjenner anslagene.

I forkant av hver tertialrapportering gjennomfører controllerne møter med hver enkelt prosjektleder og seksjonsleder. Avdelingens økonomirådgivere deltar også. Hvert prosjekt med alle kostnadsposter/disposisjoner gjennomgås og oppdateres med realistisk prognose. Man går gjennom hver enkelt post og vurderer reelle behov framover. Gjennomgangen er veldig detaljert og kan på enkelte prosjekter ta mye tid. Controllerne og økonomirådgiverne har i oppgave å utfordre realismen i prognosene som fremmes, samt periodiseringen av disse. Det ses også hen til entreprenørens betalingsplan. Det er en stående bestilling fra avdelingssjef på samferdselsprosjekt at man skal legge seg i nedre sjikt av det man tror er realistisk behov og fremdrift i kommende periode.

Avdelingssjef på samferdselsprosjekt skal godkjenne alle tall.

Det er stort fokus på å periodisere kostnader pr år, slik at budsjettjusteringer kan gjøres ved endring og at innspill blir så korrekt som mulig. Økonomirådgiverne har ansvar for at rette satser for indeksregulering blir brukt i all rapportering.

Videre jobbes det systematisk ved blant annet bruk av interne månedsrapporteringer, med å holde totalkostnad innenfor vedtatte styringsmål samt ha god oversikt over framdrift og forbruk. Via den interne månedsrapporteringen gjennomgås alle prosjektene, hvor prognose for totalkostnad, framdrift og usikkerhetsstyring oppdateres. Oppfølgende tiltak, som f.eks. kostnadsreducerende tiltak, iverksettes der dette er nødvendig og så tidlig som mulig, slik at både totalkostnad holdes innenfor vedtatt styringsmål samt at periodisering av behov kan justeres ved framdriftsendringer.

Avdelingssjef samferdselsprosjekt er den som godkjenner rapporteringen.



## Sandnes kommune

Det legges til grunn at kommunale investeringsprosjekter gjennomføres med følgende faseinndeling



Figur 4. 1 kommunens prosjektmetodikk

| BP1 - Beslutning om utredning                                             | BP2 - Beslutning om konsept                                                                                         | BP3 - Beslutning om investering                                            |
|---------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------|
| <b>Større investeringer:</b>                                              |                                                                                                                     |                                                                            |
| Midler til utredning gis i perioderapport eller handlings- og økonomiplan | Valg av konsept. Legges frem som sak til politisk behandling. Grov kalkyle innarbeides i handlings- og økonomiplan. | Kalkyle med høyere presisjonsgrad innarbeides i handlings- og økonomiplan. |
| <b>Mindre investeringer*:</b>                                             |                                                                                                                     |                                                                            |
| Innspill til handlings- og økonomiplan eller søknad i perioderapport      | Mindre enkeltprosjekter med lav risiko, samt rullerende årsbevilgninger kan gå direkte til BP3.                     | Kalkyle med høyere presisjonsgrad innarbeides i handlings- og økonomiplan. |

\*Som mindre investeringer regnes investeringer som er av lav beløpmessig størrelse og heller ikke inneholder vesentlig risiko eller konsekvenser for tjenesteområder og/eller brukere.

### Kostnadsestimering for investeringsprosjekter

Definisjon av kostnadsestimater, grunnlag og usikkerhet i de ulike fasene

#### Større investeringer:

Bevilgning gis etter P85, som er summen av forventet prosjektkostnad og avsetning for usikkerhet. Kostnadsrammen definerer hvor mye som er satt av til å gjennomføre prosjektet. Prosjektet kan med 85 % sikkerhet gjennomføres innen denne rammen.

Prosjekt styres etter P50, som betyr at prosjektet med 50 % sannsynlighet kan gjennomføres for denne kostnaden. Styringsrammen vil være lavere enn kostnadsrammen.



Mindre investeringer:

|   | Fase          | Type estimat      | Basis for estimat               | Usikkerhet (reserve) |                        |                          |
|---|---------------|-------------------|---------------------------------|----------------------|------------------------|--------------------------|
|   |               |                   |                                 | Nybygg               | Rehabilitering av bygg | Kommunal-tekniske anlegg |
| 1 | Idé           | Grovkalkyle       | Database og/eller erfaringstall | 20-25%               | 25-30%                 | 25-30%                   |
| 2 | Konseptvalg   | Kalkyle           | Database og/eller erfaringstall | 10-20%               | 20-30%                 | 15-25%                   |
| 3 | Forprosjekt   | Kostnads-overslag | Database og/eller erfaringstall | 10-15%               | 15-25%                 | 15-20%                   |
| 4 | Gjennomføring | Valgt tilbud      | Tilbud fra entreprenør          | 10%                  | 20%                    | 15%                      |
|   |               | Vedtatt kalkyle   | Kontrakt                        | 8-10%                | 15-20%                 | 10-15%                   |

Stavanger kommune

### Prosjektmodellen i Stavanger kommune



Figur 1: Prosjektmodellen med faser og beslutningspunkter

### De ulike B ene er beslutningspunkt i prosjektmodellen.

#### Behov/Ideskisse

Når en prosjektide oppstår kaller vi det for et «B0»-prosjekt, det blir laget en ideskisse. I denne fasen er det veldig usikker hva prosjektet er, det er mer hvilke behov og mål man ønsker å oppnå. I denne fasen er det veldig vanskelig å lage en kalkyle.

#### Beslutningspunktet B0

Her blir det tatt et valg på skissestadiet.

Vi bruker ofte erfaringstall fra lignende prosjekter hvis vi har i denne fasen, og beslutningen blir gjort på bakgrunn av disse.

Stor usikkerhet i tallene. Disse tallene er de første tallene som blir spilt inn til Bymiljøpakken.



### **Karlegging/ Konseptvalg**

Når et prosjekt har blitt konkretisert, og man tar noen valg i forhold til konsept.

Beslutningspunkt B1.

Her blir det valgt konsept.

I denne fasen blir det veldig sjelden laget nye kalkyler.

### **Oppstart prosjekt**

Når et konsept er valgt, og et prosjekt blir satt i bestilling.

I oppstartfasen blir det gjort en del undersøkelser for å finne ut om prosjektet slik det er bestemt er mulig å gjennomføre, og hvilke utfordringer som ligger blant annet i grunnen.

### **Beslutningspunkt B2.**

Her blir det laget nye kalkyler basert på konsept som er blitt valgt.

Det er stor usikkerhet knyttet til disse tallene, på grunn av at man vet lite om grunnforhold, og andre usikkerheter rundt prosjektet.

### **Prosjektering**

Når et prosjekt er klart til projektering blir det ikke gjort nye kalkyler før det blir sendt ut på anbud og man får en projektkostnad.

### **Beslutningspunkt B3.**

Denne kostanden har vært en del høyere enn våre kalkyler på B2, dette er på grunn av økte enhetspriser, og markedet. Det er det mye aktivitet i markedet og mye å gjøre for entreprenørene, går prisene opp.

Det har også kommet en del nye klima og miljøkrav i byggeprosjekter som vi har vært pålagt å følge, som har skapt litt usikkerhet i entreprenørbransjen på grunn av at de ikke har hatt det utstyret som har vært krevd. (elastiske maskiner)

### **Bygging av prosjektet**

Når et prosjekt er i byggefasen er det mange elementet som kan endre seg, man treffer på utfordringer man ikke kjente til, eller det oppstår uventet hendelser.

Dette er med å påvirke kostnaden på prosjektet.

### **Beslutningspunkt B4.**

Hvis man ikke har priset inn nok usikkerhet i prosjektet kan det her komme uventet kostander. Overlevering av prosjektet

Når et prosjekt er ferdig bygget, og skal overleveres kan det være elementer som må endres på eller gjøres om på. Dette kan genere ekstra kostander.

### **Beslutningspunkt B5**



Disse kostandene skal ligge som en del av usikkerheten. Hvis det ikke er det, blir det en ekstra kostnad for prosjektet.

### **Ferdig prosjekt**

Når prosjektet er ferdig, og det er satt i drift. Da kan det komme kostnader i forhold til at elementer må skiftes ut på grunn av de ikke har tålt drift og vedlikehold.

### **Beslutningspunkt B6**

Det kan komme ekstra kostander.

Det er veldig opptil hver prosjektleder, og hvert prosjekt hvor godt prosjektmodellen blir fulgt og hvor gode kalkyler som blir laget.

Vi i Stavanger kommune jobber for at denne prosjektmodellen skal bli bedre og bedre, og ser at vi må legge inn bedre kalkyler i litt flere av fasene i et prosjekt.

Vi jobber kontinuerlig for å forbedre oss på dette, dette gjelder ikke bare bymiljøpakkeprosjektene, men alle prosjektene i kommunen.

## **Sola kommune**

### **Redegjørelse**

Sola kommune redegjør her for hvordan vi sikrer mest mulig realistisk budsjettering i Bymiljøpakkens prosjekter.

### **Rapportering på status**

Kontaktpersonen i kommunen rapporterer og ber med jevne mellomrom om status (økonomi og fremdrift) på pågående prosjekter internt i kommunen.

### **Skyving av usikre midler**

Prosjekter med usikker fremdrift har blitt skjøvet ut i tid i handlingsplanen. Dette har blitt gjort bevisst for at budsjettårene skulle være riktigst mulig.

### **Realistisk budsjettering**

Kommunen har fokusert på å ferdigstille milepæler og byggeklare prosjekter i inneværende-, eller kommende budsjettår. Man har bevisst valgt å ikke spille inn nye prosjekter så lange man har forsinket fremdrift totalt sett.

## **Randaberg kommune**

Kommunen prøver å budsjettere så realistisk som mulig i tråd med den kunnskapen vi har når vi rapporterer.



I Bymiljøpakken ligger kommunen etter planen for de fire større prosjektene, noe som har ført til mindreforbruk i forhold til budsjett. For to av prosjektene jobbes det med at fylkeskommunen skal overta, og dette er ikke endelig avklart ennå. De to andre prosjektene gjelder kollektiv/sykkel -prosjekter som har hatt krevende reguleringsprosesser. Den ene reguleringsplanen er nå vedtatt, og den andre blir forhåpentligvis vedtatt i hørt. Kommunen vil i disse da kunne budsjettere mere realistisk de neste årene,