

Utkast til vedlegg til avtalen. Vedleggene til avtalen godkjennes først endelig når hele avtalen er ferdig.

Vedlegg 6, versjon 09.10 med ny tabell på side 8

Forslag til vedlegg til byvekstavtalen

Vedlegg:

Vedlegg 1: Indeksjusteringer

Vedlegg 2: Byindeks – oversikt

Vedlegg 3: Prosjektportefølje i bypakke **samt overgang fra gammel til ny avtale**

~~Vedlegg 2: Indikatorveileder~~

~~Vedlegg 5: Retningslinjer sekretariatet~~

~~Vedlegg 6: Overgang gammel/ny avtale~~

Vedlegg 1: Indeksjusteringer

Følgende indekser skal brukes ved prisomregning av midlene i avtalen:

Kommunale og fylkeskommunale midler

- Kommunale og fylkeskommunale bidrag indeksreguleres med kommunal deflator, jf. anslaget i det årlige statsbudsjettet.

Statlige midler

- **Kap. 1332, post 63:** Midlene indeksreguleres med Finansdepartementets budsjettindeks for kap. 1332, post 63. For prosjektkostnader og statens bidrag til prosjektet brukes Statistisk sentralbyrås byggekostnadsindeks for veganlegg. Dersom prisomregningen må gjennomføres før byggekostnadsindeksen foreligger, brukes Finansdepartementets budsjettindeks for kap. 1332, post 63.
- **Kap. 1332, post 66:** Midlene indeksreguleres med Finansdepartementets budsjettindeks for kap. 1332, post 66.

Jernbanemidler

- **Kap. 1352, post 73:** Midler til utvikling av knutepunkter og stasjoner indeksreguleres med Finansdepartementets budsjettindeks for kap. 1352, post 73.

Vedlegg 2: Byindeks – oversikt

Byindeks er hovedindikatoren for oppfølging av nullvekstmålet. Den viser hvordan personbiltrafikken i et avgrenset byområde utvikler seg sammenlignet med referanseåret i byvekstavtalen. Referanseåret 2017 blir justert til å gjelde oktober 2017-september 2018. Beregningen bygger på faktiske registreringer fra utvalgte trafikkregistreringspunkter på riks- og fylkesveier og enkelte viktige kommunale veier. På Nord-Jæren inngår også AutoPASS-punkter. Punktene skal samlet gi et representativt bilde av den generelle trafikkutviklingen i byområdet.

Personbiltrafikken måles i sentrale områder

Nullvekstmålet gjelder generelt for hele avtaleområdet. Personbiltrafikken måles likevel i og nær de største tettstedene, og ikke i de geografiske ytterkantene, der kollektivtransporten har lavere frekvens og dekning. Målingen fanger særlig opp store trafikkstrømmer i sentrale områder og på viktige innfartsårer. Det er her biltrafikken har størst negative konsekvenser, og der grunnlaget for å utvikle kollektivtilbudet og legge til rette for sykling og gåing er størst.

Forbedret metode fra 2027

Fra 1. januar 2027 tas forbedret byindeksmetode i bruk i byområder med byvekstavtaler, belønningsavtaler eller avtaler om tilskudd til klima- og miljøvennlig byutvikling og god framkommelighet. Målet og datakilden er de samme som i dagens byindeks.

Forbedringene gjelder i hovedsak tydeligere områdeavgrensning i tråd med mandatet, behandling av data, kjøretøyklassifisering, utnyttelse av registreringspunkter og beregning av usikkerhet. Samlet skal dette gi en mer robust byindeks og en riktigere vurdering av usikkerheten.

Trafikkutviklingen følges også tettere, med ett års glidende indeks i stedet for dagens tre års glidende indeks.

Forbedringer i beregningsmetoden

For at trafikkregistreringspunktene samlet skal gi et representativt bilde av trafikkutviklingen må området som byindeksen skal beskrive avgrenses tydelig.

Avgrensingen omfatter de viktigste og mest trafikkerte veiene i og mellom de sentrale tettstedene. SSBs tettstedsavgrensninger og veier i funksjonsklasse A–D i Nasjonal vegdatabank (NVDB) brukes til å konkretisere hvilket veinett som skal inngå.

I den generelle forbedrede metoden vektes trafikken etter trafikkmengde/veilengde og funksjonsklasse. Vektingen skal bidra til å motvirke skjevheter i punktutvalget og hindre at enkelte punkter får for stor betydning. På Nord-Jæren er det avtalt at differensiert vekting etter veilengde og funksjonsklasse ikke innføres ved avtaleinngåelsen. Alle punkter får foreløpig samme vekt, satt til 1. Etter to år skal det vurderes om differensiert vekting vil gi bedre representativitet og lavere usikkerhet på Nord-Jæren. Da gjøres det også en vurdering av kriterier og prosess for eventuelt manuelt uttrekk av punkter.

Kalenderen varierer fra år til år. Månedene kan ha ulikt antall yrkes- og helgedøgn, og påske og pinse kan falle i ulike måneder. Uten justering kan slike forskjeller spille inn på byindeksen. Beregningen i forbedret metode tar derfor utgangspunkt i månedsdøgntrafikk, med separate gjennomsnitt for yrkesdøgn og helgedøgn. Påske og pinse behandles som egne perioder.

Dagens indeks skiller mellom lette og tunge kjøretøy ut fra målt lengde. Kjøretøy som er kortere enn 5,6 meter, regnes som lette. Det kan for eksempel føre til at en lang personbil blir plassert i samme gruppe som tunge kjøretøy. Forbedret metode bruker flere opplysninger fra

Utkast til vedlegg til avtalen. Vedleggene til avtalen godkjennes først endelig når hele avtalen er ferdig.

registreringsutstyret til å fastslå kjøretøytypen, blant annet om det er personbil, varebil, buss eller lastebil, med eller uten tilhenger, osv. Klassifiseringen følger NorSIKT, et nordisk system for klassifisering av kjøretøy i trafikkregistreringer. Dette gir et riktigere skille mellom lette og tunge kjøretøy og bedre samsvar med data fra bomstasjonene. Tung næringstransport skilles ut gjennom kjøretøyklassifiseringen og inngår ikke i byindeksen.

Nye veianlegg, veiarbeid og omklassifisering kan endre trafikkmønsteret slik at registreringene før og etter endringene ikke kan sammenlignes direkte. Nye trafikkregistreringspunkter som er etablert etter referanseåret, kan heller ikke sammenlignes direkte med referanseåret. For å håndtere dette deles tidsserien inn i perioder med egnede punktutvalg, og indeksene for periodene kjedes sammen. Slik kan både flere, nye og eksisterende punkter tas i bruk, samtidig som trafikkutviklingen kan følges over lengre tid.

Andre forhold av betydning for byindeksen

God datakvalitet er en forutsetning for at byindeksen skal gi et riktig bilde av trafikkutviklingen. Perioder med utilstrekkelige data som følge av teknisk feil på trafikkregistreringspunktene holdes utenfor beregningen.

Trafikkregistreringspunkter som påvirkes av midlertidige eller permanente veiomlegginger eller veiarbeid, kan tas midlertidig ut dersom den omfordelte trafikken ikke fanges opp tilstrekkelig grad av andre trafikkregistreringspunkter som inngår i byindeksen. Slike vurderinger skal dokumenteres og forankres med lokale parter.

Gjennomgangstrafikk kan ikke skilles fra annen trafikk i byindeksen. Analyser gjennomført av Statens vegvesen i 2023 viser at omfanget i de fleste og særlig de største byområdene er for lite til å påvirke byindeksen.

I byindeksen kan heller ikke næringstrafikk og mobil tjenesteyting med lette kjøretøy skilles ut. TØI har vurdert denne andelen som relativt liten og stabil over tid. Personbiltrafikken står for hoveddelen av trafikken med lette kjøretøy, og byindeksen gir derfor et godt bilde av utviklingen som omfattes av nullvekstmålet.

Fastsetting av beregningsgrunnlaget fra 01.01.2027

Fastsettingen skjer i to trinn. Statens vegvesen skal i samarbeid med lokale parter, utarbeider først forslag til veinettet som byindeksen skal dekke i tråd med mandatet for reforhandlingene. Når veinettet er avklart, utarbeides forslag til registreringspunkter med tilstrekkelig datakvalitet og representativ dekning. Kommunene og fylkeskommunene utpeker en kontaktperson som samordner og forankrer lokale innspill. Innspillene skal bygge på lokalkunnskap om veinettet, trafikkforholdene og planlagte eller pågående endringer i området. Statens vegvesen har ansvar for at samme metodikk brukes i alle byområder.

Kontaktpersonen får tilgang til forslag til veinett og punktutvalg i Trafikkdatasystemet. Forslagene vurderes og forankres lokalt før innspill sendes til Statens vegvesen. Veinett og punktutvalg skal være endelig avklart innen 21. desember 2026, slik at historiske indekser kan beregnes på nytt før ordinær produksjon starter i 2027.

Uenighet søkes først løst i dialog mellom Statens vegvesen og lokale parter. Ved uenighet legges saken fram for administrativ koordineringsgruppe, som vurderer om den skal løftes til styringsgruppen.

Utkast til vedlegg til avtalen. Vedleggene til avtalen godkjennes først endelig når hele avtalen er ferdig.

Oppfølging og rapportering

Veinettet og punktutvalget gjennomgås hvert år for å vurdere om nye veianlegg eller andre endringer påvirker byindeksen. Lokale parter involveres for å bidra med kunnskap om trafikale forhold som kan ha betydning for beregningen. Gjennomgangen skal sikre at indeksen fanger opp den generelle trafikktviklingen, og at registreringene kan sammenlignes over tid.

Det gjøres løpende kvalitetssikring av byindeks og byindeks-rapportering. Ved hver oppdatering kontrolleres datakvaliteten og hvilke punkter som inngår i beregningen. Når utkastet til byindeksrapport er klar i Trafikkdatasystemet, varsler Statens vegvesen den lokale kontaktpersonen. Kontaktpersonen vurderer rapportutkastet og forankrer eventuelle innspill om trafikale forhold, punktutvalg og datakvalitet hos lokale parter. Forslag om manuelt uttrekk av punkter vurderes og besluttet i samråd med kontaktpersonen. Begrunnelsen tas inn i rapporten slik at vurderingen kan etterprøves. Ved uenighet legges saken fram for administrativ koordineringsgruppe, som vurderer om den skal løftes til styringsgruppen

Utkast til vedlegg til avtalen. Vedleggene til avtalen godkjennes først endelig når hele avtalen er ferdig.

Vedlegg 3: Prosjektportefølje i bypakke samt overgang fra gammel til ny avtale

Vedlegget gir en oversikt over porteføljen i Bymiljøpakken, bindinger fra byvekstavtalen 2019-2029 og andre vesentlige endringer i overgangen mellom gammel og ny avtale.

Prosjektporteføljen

Tabellen under viser porteføljen i Byvekstavtale 2019-2029 per 31.12.2025.

Prioritering	Prosjekt	Styringsmål 2026	Påløpt per 31.12.25	Gjenstående midler (2026-prisnivå)
	TKV rv 509 Sømmevågen - Sola skole	195	195	-
	Kostnadsoverskridelser Nord-Jærenpakka	783	783	-
	Drift sekretariat	152	34	117
0	Bomstasjoner 38 STK	88	88	-
1	Drift Kollektiv	4 157	2 126	2 031
	<i>Drift Kollektiv</i>	2 600	1 420	1 180
	<i>Økt rutefrekvens</i>	978	383	595
	<i>Reduserte billettpriser</i>	579	323	256
2	Sykelstamvegen	2 128	1 446	682
3	Bussveien Korridor 1-4	13 766	5 225	8 541
	<i>Bussveien korridor 1 - Ruten Stavanger stasjon til og med krysset i Havnegata/Gravarsveien</i>	7 678	5 052	2 626
	<i>Bussveien korridor 2.1 (Stavanger St. - Sundekrossen - Bussvei/kollektivakse)</i>	3 022	126	2 896
	<i>Bussvei korridor 2.2 Sundekrossen - Risavika (Bussvei/kollektivakse)</i>	2 529	14	2 516
	<i>Kollektivakse korridor 3 (Havnegata/Gravarsveien - Vatnekrossen)</i>	139	18	121
	<i>Korridor 4 - Forus-Sola-Sola lufthavn - (Bussvei/kollektivakse)</i>	398	16	381
4	SUS/UIS-Diagonalen-Jåttå	450	402	48
5	TKV rv 509 Sør-Tjora-Kontinentalveien	844	591	254
6	Programområde sykkel	860	421	439
7	Programområde gange, miljø og trafiksikkerhetstiltak	847	374	473
7(1)	Oalsgata innkryssstiltak Stangeland	752	253	499
7(2)	Dusavikveien samfinansiering sykkel/ls	334	19	315
8	Programområde kollektiv + øvrige kollektivtiltak	1 927	179	1 747
8(1)	Stavanger, Sandnes- og Skeiane stasjon	241	115	126
9	Fv. 441 Hagakrossen-Jåsund ring	310	27	283
10	Fv. 4560 Kvernevik ring nord - E39	509	18	491
11(1)	Kryss E39 Bråstein	97	-	97
11(2)	E39 Hove Osli	735	518	217
12	E39 Smiene - Harestad	4 290	198	4 092
12(1)	Kulvert - Tasta - Smiene-Harestad (Nærmiljøtiltak, sykkel og gange)	549	-	549
13	Fv. 505 Foss Eikeland - E39	1 003	23	980
14	Planlegging Sandnes øst	53	-	53
15	Figgjo-Ålgård	3 236	3	3 233
16	Osli-Figgjo	4 337	12	4 325
	Sum kostnader	42 643	13 050	29 594

Utkast til vedlegg til avtalen. Vedleggene til avtalen godkjennes først endelig når hele avtalen er ferdig.

Endringer knyttet til porteføljen er kommentert i vedlegget.

Prosjektporteføljen i Bymiljøpakken per 1.1.2027 er lagt inn i tabell under. Det er lagt inn styringsmål for de ulike prosjektene, påløpt per 31.12.2026 i byvekstavtalen 2019-2029 og gjenstående forpliktelse som føres over i ny byvekstavtale 1.1.2027. Påløpt i år 2026 er basert på prognose for året som prosjekteier har rapportert i andre tertial 2026. Det vil være nødvendig å korrigere dette når endelig årsrapport 2026 for Bymiljøpakken er klar, etter signering av byvekstavtalen. Dette vil legges frem som sak for styringsgruppen.

(mill.kroner)

Prioritering	Prosjekt	Styringsmål	Påløpt per 31.12.2026	Gjenstående forpliktelse (2026 prisnivå)
	Drift sekretariat	95	-	95
1	Drift kollektiv	4 480	-	4 480
2	Bussveien Korridor 1-4	13 766	5 752	8 014
3	SUS/UIS-Diagonalen-Jåttå	450	403	47
4	TKV rv 509 Sør-Tjora-Kontinentalveien	844	595	250
5	trafikksikkerhet og kollektiv	5 981	1 169	4 812
6	Oalsgata inn krysstiltak Stangeland	752	365	387
7	Dusavikveien	334	38	296
8	Stavanger-, Sandnes- og Skeiane stasjon	81	-	81
9	Fv. 441 Hagakrossen-Jåsund ring	310	27	283
10	Fv. 4560 Kvernevik ring nord - E39	509	18	491
11	Kryss E39 Bråstein	97	-	97
12	E39 Hove Osli	736	633	103
13	E39 Smiene - Harestad inkludert Kulvert - Tasta (Nærmiljøtiltak, sykkel og gange)	4 839	388	4 451
14	Fv. 505 Foss Eikeland - E39	1 003	27	976
15	Planlegging Sandnes øst	53	-	53
16	E39 Figgjo-Ålgård	3 236	9	3 227
17	E39 Osli-Figgjo	4 325	12	4 325
	Sum kostnader	41 891	9 436	32 467

Utkast til vedlegg til avtalen. Vedleggene til avtalen godkjennes først endelig når hele avtalen er ferdig.

Videre er porteføljen i Bymiljøpakken i tabellen under fordelt på finansieringsgrunnlag.

(mill. kroner)

Prioritering	Prosjektportefølje	Styringsmål	Påløpt per 31.12.2026	Gjenstående forpliktelse (2026 prisnivå)	Bompenger ink salg av Flyt	Finansieringskilder i byvekstavtalen 2027-2036					Mva-refusjon	Nasjonal transportplan 2025-2036
						Post 63 Tilskudd til store kollektivprosjekter	Post 66 Tilskudd til byvekstavtaler	Post 72 Stasjons og knutepunktsutvikling				
	Drift sekretariat	95	-	95	35		60					
1	Drift kollektiv	4 480	-	4 480	-		4480					
2	Bussveien Korridor 1-4	13 766	5 752	8 014	1 370	5281				1 362		
3	SUS/UIS-Diagonalen-Jättå	450	403	47	17		22			8		
4	TKV rv 509 Sør-Tjora-Kontinentalveien	844	595	250	250							
5	Programområdetiltak sykkel, gange, trafiksikkerhet og kollektiv	5 981	1 169	4 812	1 244		2 749			818		
6	Oalsgata ink kryssiltak Stangeland	752	365	387	65		256			66		
7	Dusavikveien	334	38	296	-		252			44		
8	Stavanger-, Sandnes- og Skeiane stasjon	81	-	81	-			81				
9	Fv. 441 Hagakrossen-Jåsund ring	310	27	283	235					48		
10	Fv. 4560 Kvernevik ring nord - E39	509	18	491	408					83		
11	Kryss E39 Bråstein	97	-	97	97							
12	E39 Hove Oslo	736	633	103	39							64
13	E39 Smiene - Harestad inkludert Kulvert - Tasta (Nærmiljøtiltak, sykkel og gange)	4 839	388	4 451	2 477							1 974
14	Fv. 505 Foss Eikeland - E39	1 003	27	976	810					166		
15	Planlegging Sandnes øst	53	-	53	53							
16	E39 Figgjo-Ålgård	3 236	9	3 227	1 829							1 398
17	E39 Oslo-Figgjo	4 325	12	4 325	3 756							-
	Sum kostnader	41 891	9 436	32 467	12 685	5 281	7 819	81	2 596	3 435		

Denne tabellen ble oppdatert etter utsending, 09.10 kl 10:00.

Tiltak sykkel, gange, trafiksikkerhet og kollektiv:

Tabellen under viser tildelte midler (bindinger) i prosjekter i programområdene sykkel, gange, trafiksikkerhet og kollektiv i Bymiljøpakken per 31.12.2026.

Tildelte midler programområdene	(mill. kr. 2026-prisnivå)
Programområde sykkel	312
Programområde gange	124
Programområde trafiksikkerhet	179
Programområde kollektiv	1 304
Sum bindinger fra byvekstavtale 2019-2029	1 919

Fordeling av ufordelte midler til tiltak sykkel, gange, trafiksikkerhet og kollektiv gjennomføres av styringsgruppen etter signert byvekstavtale.

Endringer i forbindelse med overgang fra byvekstavtale 2019-2029 til byvekstavtale 2027-2036

Statlige midler

I forbindelse med reforhandlet avtale er det innført en forenklet tilskuddsstruktur som gir økt lokalt handlingsrom i prioriteringene. Dette gjør at Bymiljøpakken går fra syv spesifiserte tilskudd i tidligere avtale til to i denne avtalen. Det er i den sammenheng utarbeidet nye retningslinjer for statlige tilskudd. Se tabell under for endring i tilskuddsstruktur.

Utkast til vedlegg til avtalen. Vedleggene til avtalen godkjennes først endelig når hele avtalen er ferdig.

Tilskudd Byveksavtale 2019-2029	Tilskudd Byvekstavtale 2027-2036
Post 63 Tilskudd til store kollektivprosjekter	Post 63 Tilskudd til store kollektivprosjekter
Post 66 Bedre kollektivtilbud	
Post 66 Belønningsmidler	
Post 66 Reduserte bompenger	
Post 66 Reduserte billettpriser til kollektivtrafikk	Post 66 Tilskudd til byvekstavtaler
Post 66 Tilskudd til fjerning av rushtidsavgift	
Post 30/66 Mindre investeringstiltak	

Fordelingen av tilskuddene er omtalt i kap. 3 Finansiering. Tilskuddsnivå på post 63 (Bussveien) er beregnet med utgangspunkt i gjenstående midler fra Byvekstavtale 2019-2029. Bevilgning i 2026 tar utgangspunkt i revidert nasjonalbudsjett 2026 og vil være nødvendig å korrigere når endelig årsrapport 2026 for Bymiljøpakken er klar, etter signering av byvekstavtalen. Dette vil legges frem som sak for styringsgruppen.

Tilskuddene gir følgende endringer i overgangen fra byvekstavtale 2019-2029 til byvekstavtale 2027-2036:

- Post 30 til store riksvegprosjekter inngår i byvekstavtale 2019-2029, men er fra statens side trukket ut av byvekstavtalesystemet i overgangen til byvekstavtale 2027-2036. Gjenstående beløp fra opprinnelig avtale, 4.047 millioner 2026-kroner ved avtaleinngåelse, inngår derfor ikke i byvekstavtale 2027-2036. I Bymiljøpakkens portefølje videreføres statlig bidrag til disse prosjektene i tråd med nivået i Nasjonal transportplan 2025-2036. Statlig bidrag til store riksvegprosjekter vil følge den til enhver tid gjeldende Nasjonal transportplan/statsbudsjett. Delprosjektet Osli-Figgjo har ved avtaleinngåelse et statlig bidrag fra Byvekstavtale 2019-2029 på om lag 570 millioner kroner, men er i Nasjonal transportplan 2025-2036 ikke omtalt med et beløp. Disse midlene vil dermed tas ut av Bymiljøpakkens portefølje ved inngåelse av byvekstavtale 2027-2036. Endelig størrelse, samt tidspunkt for tildeling, for alle store riksvegprosjekt styres gjennom prosessene med Nasjonal transportplan og Statsbudsjett.
- Post 72 til jernbanetiltak inngår i byvekstavtale 2019-2029. Gjenstående beløp fra opprinnelig avtale, 81 millioner 2026-kroner ved avtaleinngåelse, videreføres i byvekstavtale 2027-2036.
- Gjenstående midler fra post 63 Tilskudd til store kollektivprosjekter (Bussveien) fra byvekstavtale 2019-2029 videreføres i byvekstavtale 2027-2036 og inngår i beløpet som er avsatt i denne avtalen
- Gjenstående midler fra post 66 Bedre kollektivtilbud fra Bompengeforliket av 2018 og senere statsbudsjettsendringer, som inngår i det statlige bidraget til Bussveien, er innlemmet i ny post 63 Tilskudd til store kollektivprosjekter. Summen av dette og foregående kulepunkt representerer en ren videreføring av statlig bidrag til Bussveien
- Gjenstående midler fra de øvrige post 66-midlene fra byvekstavtale 2019-2029, herunder post 30/66 Mindre investeringstiltak, videreføres og økes med 5.500 millioner kroner, i tilskuddsordning post 66 Tilskudd til byvekstavtaler i byvekstavtale 2027-2036

Utkast til vedlegg til avtalen. Vedleggene til avtalen godkjennes først endelig når hele avtalen er ferdig.

Endringer i porteføljen

Følgende prosjekter er tatt ut av porteføljen i forbindelse med overgang til ny avtale da de er ferdigstilt i byvekstavtalen 2019-2029:

- TKV rv. 509 Sømmevågen- Sola skole
- Kostnadsoverskridelser Nord-Jærenpakken
- Bomstasjoner 38 stykker
- Sykkelstamvegen

I tillegg er prosjektene E39- Smiene- Harestad og Kulvert - Tasta - Smiene-Harestad (Nærmiljøtiltak, sykkel og gange) slått sammen til et prosjekt.

UTKAST