

**Byvekstavtale**  
**mellom**  
**kommunene Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg,**  
**Rogaland fylkeskommune**  
**og**  
**Staten v/Samferdselsdepartementet og Kommunal- og**  
**moderniseringsdepartementet**

**1. Bakgrunn og formål**

Regjeringen har som mål at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Byvekstavtalene er et virkemiddel for å bidra til at målet nås. Løsningene som velges må bidra til at det utvikles løsninger som sikrer bedre framkommelighet totalt sett, spesielt ved å tilrettelegge for attraktive alternativer til privatbil.

Staten v/Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet, Rogaland fylkeskommune og kommunene Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg har forhandlet fram en byvekstavtale for Nord-Jæren, jf. vedlegg datert 15. juni 2017.

Staten v/Samferdselsdepartementet og Kommunal- og moderniseringsdepartementet, Rogaland fylkeskommune og kommunene Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg inngår med dette byvekstavtale for Nord-Jæren for perioden 2017-2023 i tråd med vedlagte dokument.

**2. Lokalpolitisk behandling**

Det ble gitt tilslutning til den framforhandlede byvekstavtalen ved vedtak i bystyret i Stavanger 22. mai 2017, bystyret i Sandnes 29. mai 2017, kommunestyret i Randaberg 14. juni 2017 og kommunestyret i Sola 15. juni 2017. Fylkestinget i Rogaland ga tilslutning ved vedtak 13. juni 2017.

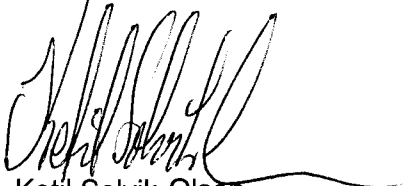
**3. Samferdselsdepartementets og Kommunal- og moderniseringsdepartementets behandling**

Etter drøftinger i regjeringen slutter Samferdselsdepartementet og Kommunal- og moderniseringsdepartementet seg til den framforhandlede byvekstavtalen.

**4. Vedlegg**

Byvekstavtale mellom Rogaland fylkeskommune, Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg kommune og Staten 2017 - 2023

Oslo, 28. september 2017  
For Staten v/Samferdselsdepartementet



Ketil Solvik-Olsen  
Samferdselsminister

Oslo, 28. september 2017  
For Staten v/Kommunal- og  
moderniseringsdepartementet



Jan Tore Sanner  
Kommunal- og moderniseringsminister

Oslo, 28. september 2017  
For Rogaland fylkeskommune  
og kommunene Stavanger,  
Sandnes, Sola og Randaberg



Solveig Ege Tengedal  
Fylkesordfører i Rogaland

**Byvekstavtale**  
**mellom**  
**Rogaland fylkeskommune, Stavanger, Sandnes, Sola og**  
**Randaberg kommune og Staten**  
**2017 - 2023**

---

*15. juni 2017*

Det er et mål at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykling og gåing, jf. Nasjonal transportplan 2014–2023. Bymiljø- og byvekstavtaler er et virkemiddel for å nå dette målet, jf. brev fra Samferdselsdepartementet til Statens vegvesen datert 2. juni 2014.

Kommunal- og moderniseringsdepartementet og Samferdselsdepartementet har etter drøftinger i regjeringen besluttet at bymiljøavtalene og byutviklingsavtalene skal samordnes til en avtale og kalles *byvekstavtale*, jf. brev fra Samferdselsdepartementet til Statens vegvesen, datert 16.12.2016.

Denne byvekstavtalen er inngått mellom Staten, ved Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet, og Nord-Jæren ved Rogaland fylkeskommune, Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg kommune. Avtalen gjelder for perioden 2017–2023 og er geografisk avgrenset til disse fire kommunene på Nord-Jæren. Den gjelder transporttiltak, finansiering og arealtiltak som framkommer av avtalen.

Bypakke Nord-Jæren er en del av denne byvekstavtalen.

Avtalen vil bli revidert etter at Stortinget har behandlet Nasjonal transportplan 2018–2029 og Bypakke Nord-Jæren. Det legges opp til reforhandling av avtalen våren 2018. Dette innebærer at reforhandlingen vil bli basert på de økonomiske rammer og rammevilkår, samt prioritering av tiltak, som Stortinget har gitt gjennom behandlingen av NTP 2018–2029. Den byvekstavtale som nå inngås er basert på rammene og prioriteringene i NTP 2014–2023.

## **1. Mål**

Målet for Bypakke Nord-Jæren er nullvekst i personbiltrafikken fram mot 2032, samt god framkommelighet for alle trafikantgrupper med hovedvekt på kollektivtransport, sykling, gåing og næringslivstransport, jf. Prop. 47S (2016–2017). Partene er omforent om at dette målet kan operasjonaliseres slik at det blir i tråd med nullvekstmålet for persontransport med bil slik det er vedtatt av regjeringen og Stortinget:

*Veksten i persontransporten skal tas med kollektivtrafikk, sykling og gåing.*

Løsningene som velges må bidra til å sikre bedre framkommelighet totalt sett, spesielt ved å tilrettelegge for attraktive alternativer til privatbil og bedre framkommelighet for næringstransporten.

Målet skal gjelde avtaleområdet som en helhet. En eventuell vekst i persontransporten med bil utenfor det sentrale byområdet må kompenseres med tilsvarende reduksjon i de tettere befolkede områdene.

## 2. Prosjekter og tiltak

Prosjektene og tiltakene i byvekstavtalen skal bidra til å nå målene og legge til rette for høy arealutnyttelse i sentrumsområder og ved viktige knutepunkter for kollektivtrafikken i tråd med Regionalplan Jæren.

Bypakke Nord-Jæren med sine prosjekter og tiltak er en del av byvekstavtalen. Bypakke Nord-Jæren vedlegges avtalen, se vedlegg 1.

I Bypakke Nord-Jæren inngår følgende tiltak:

Tiltak	Kostnad mill. 2016-kr
<b>Vegtiltak</b>	<b>12 000</b>
Transportkorridor vest	4 300
E39 Ålgård - Hove	3 550
E39 Smiene - Harestad	3 200
Fv 505 Foss Eikeland - E39	750
E39/rv 44 Krysstiltak/vegutviding Stangeland	200
<b>Bussveien <sup>1)</sup></b>	<b>7 200</b>
<b>Andre kollektivtrafikktiltak <sup>2)</sup></b>	<b>3 350</b>
Sykkelekspressveg Stavanger - Sandnes	1 300
<b>Programområdetiltak</b>	<b>3 150</b>
Kollektivtrafikk	1 050
Sykkel	1050
Trafikksikkerhet, gange, miljø	1 050
<b>Drift av kollektivtransport</b>	<b>3 150</b>
<b>Bygging av bomstasjoner</b>	<b>200</b>
<b>Transportsystem Sandnes øst (planlegging)</b>	<b>50</b>

<sup>1)</sup> De deler av Bussveien som er fellesstrekning med Transportkorridor vest inngår i kostnadsoverslaget for Transportkorridor vest

<sup>2)</sup> Kollektivfelt/kollektivprioritering Hillevåg-Tjensvoll-UIS-Diagonalen-Gauselvågen, kollektivfelt E39 Schancheholen-Solasplitten, tungbilfelt rv 509 Solasplitten, kollektivfelt fv 330 Hoveveien og kollektivfelt fv 435 Buøy-Austbø

Prosjektene i byvekstavtalen, og Bypakke Nord-Jæren, prioriteres gjennom porteføljestyring. Dette innebærer at tiltakene prioriteres på grunnlag av en helhetlig vurdering basert på bidrag til måloppfyllelse, disponible midler, samfunnsøkonomisk lønnsomhet, planstatus og kapasitet på planlegging og gjennomføring. Prosjektene i byvekstavtalen finansieres gjennom Bypakke Nord-Jæren samt belønningsmidler og midler til bymiljø- og

byvekstavtaler over programområdene i statsbudsjettet. Rammeverket for bymiljø- og byvekstavtalene gjør det mulig å ta med statlig delfinansiering av store fylkeskommunale kollektivinfrastrukturprosjekter. Denne avtalen bygger på NTP 2014–2023 og omfatter ett slikt prosjekt; Bussveien. For øvrig er partene enige om at staten i første del av kommende NTP-periode skal medvirke til utredning av baneløsning/kollektivløsning til Ullandhaug. Utredningen skal kunne ligge til grunn for kommende forhandlinger om revidering av byvekstavtalen.

Jernbaneinvesteringer inngår også i avtalen og fullfinansieres av staten. Jærbanen er en sentral del av kollektivtrafikken på Jæren og en videreutvikling av togtilbudet er viktig for å nå målet om nullvekst i persontransport med bil. Avtalepartene forplikter seg til å utvikle et helhetlig, attraktivt kollektivsystem med vekt på knutepunkts-, by og tettstedsutvikling. Stasjonsbyene og knutepunktene på Nord-Jæren må utvikles med hensyn til både foretting, attraktive byområder og funksjonelle terminaler og stasjoner.

Dersom det er behov for nye tiltak for å sikre måloppnåelse er avtalepartene forpliktet til å ta nødvendige initiativ.

### 3. Finansiering

Transporttiltak innenfor avtaleområdet finansieres med statlige midler, fylkeskommunale og kommunale midler samt brukerfinansiering. Tiltakene tar utgangspunkt i de økonomiske rammene i NTP 2014–2023 og de årlige budsjettene for staten, Rogaland fylkeskommune og Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg kommune. Brukerfinansiering tar utgangspunkt i bompengainntekter fra Bypakke Nord-Jæren. I tillegg finansierer Rogaland fylkeskommune drift av regional og lokal kollektivtransport. Under følger en oversikt over hvilke midler som inngår i avtalen. Det er en ambisjon at 70 prosent av midlene innenfor byvekstavtalen skal gå til tiltak for kollektivtrafikk, sykling og gåing.

E39 Hove - Ålgård er ett av de statlige vegprosjektene som inngår i Bypakke Nord-Jæren. Kostnadene som foreligger for prosjektet er basert på vedtatt kommunedelplan for prosjektet. Kostnaden angitt i stortingsproposisjonen for bypakken og i regjeringens forslag til NTP 2018–2029 er 3550 millioner kroner, med usikkerhet +/-25 %. Prosjektet varslet reguleringsplanoppstart 8. februar 2017. KS2 vil bli gjennomført når reguleringsplan med tilhørende kostnadsanslag med usikkerhet på +/- 10 % foreligger.

Rogaland fylkeskommune og kommunene Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg konstaterer at det i prop 475 (2016–2017) er lagt til grunn prinsipp om porteføljestyring. De lokale partene viser til fylkestingets vedtak fra desember 2014 i saken om Bypakke Nord-Jæren, «det forutsettes at økte statlige krav til veibygging samt kostnadsøkninger som følge av disse på veier som eies av staten, i sin helhet dekkes av veieier.»

Rogaland fylkeskommune og kommunene Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg forventer at gjennomført KS2 skal danne grunnlag for fastsettelse av endelig statlig bidrag.

Staten legger til grunn at forutsetninger i prop 47S (2016–2017), og behandlingen av denne følges opp. Videre forutsetter staten at de mest kostnadseffektive løsningene for utbyggingen av E39 Hove–Ålgård vurderes i den videre planleggingen.

Rogaland fylkeskommune og kommunene Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg vil fortsette sitt arbeid for å få gjennomført E39 Hove – Ålgård med oppstart i 2019.

Nedenfor angis et samlet beløp til kollektivtransporttiltak og gang- og sykkeltiltak langs riksveg. Slike tiltak finansieres også med bompenger i Bypakke Nord–Jæren. Prioriteringen mellom slike prosjekter og eventuelle kostnadsøkninger på denne typen av tiltak må håndteres i den ordinære porteføljestyringen. Økte kostnader for enkelte prioriterte prosjekter betyr at det blir mindre rom for andre prosjekter.

Kostnadsansvaret for Bussveien behandles i avsnitt 4 og i vedlegg 8.

#### Statlige midler:

- Midler til store prosjekter og programområdetiltak på riksveg innenfor avtaleområdet
  - Store riksvegprosjekter som inngår i Bypakke Nord–Jæren. De statlige midlene er i bypakken beregnet til om lag 2 mrd. kr. Endelig prioritering skjer gjennom Nasjonal transportplan og de årlige statsbudsjettene.
  - Programområdetiltak på riksveg: 1,3 mrd. kr i avtaleperioden til fremkommelighetstiltak for kollektivtrafikk, sykling og gåing som bidrar til å oppfylle målet i byvekstavtalen. Beløpet er angitt i 2017-priser og vil bli indeksregulert gjennom Finansdepartementets budsjettindeks. I vedlegg 2 vises en liste over aktuelle tiltak. Valget og prioriteringen av disse programområdetiltakene vil skje gjennom den ordinære porteføljestyringen. Sykkelstamvegen må håndteres i reforhandlingen av byvekstavtalen 2018. De lokale partene har forventninger til at staten fullfinansierer denne.
- Midler til store prosjekter og programområdetiltak på jernbane  
I vedlegg 3 vises en liste over aktuelle tiltak. Endelig prioritering skjer gjennom Nasjonal transportplan og de årlige statsbudsjettene.
- Statlig tilskudd til store fylkeskommunale kollektivinfrastrukturprosjekt
  - Staten dekker 50 prosent av kostnaden til Bussveien slik prosjektet er avgrenset i denne avtalen. Staten sin halvdel utgjør per dags dato 5,1 mrd. 2016-kroner, jf. punkt 4.
- Belønningsordningen for bedre kollektivtransport mv.
  - Midlene fra belønningsordningen skal inngå i byvekstavtalen. Disse har ifølge belønningsavtalen vært 60 mill. kr per år fram til 2016. Dersom dette beløpet videreføres i hele perioden 2017–2023, betyr dette 360 mill. kr. Beløpet økes i denne avtalen til 700 mill. kr, dvs. 100 mill. kr per år. For 2017 økes beløpet med ytterligere 70 mill.kr, slik at samlet beløp blir 170 mill.kr dette året. Midlene blir ikke indeksregulert. De lokale partene viser til at behovet er 200 mill. kr per år. Partene er enig i at størrelsen på belønningsmidlene blir gjenstand for ny vurdering i reforhandlingen av byvekstavtalen i 2018, basert på de økonomiske rammer som gis i NTP 2018–2029.

- Partene er enige i at det er behov for økte midler til drift av den fylkeskommunale kollektivtrafikken på Nord-Jæren. Se vedlegg 6. Ifølge de lokale partene er det behov for 200 mill. kr årlig i til drift av kollektivtransporten. Økt driftstilskudd kreves i forbindelse med:
  - Økt rutetilbud på Nord-Jæren med Bussveien og oppgraderte bybussnettverk i Stavanger og Sandnes som sentrale element. Kostnader er estimert til maks. 130 mill. 2014-kr årlig, og inkluderer tiltak for mobilitetspåvirkning.
  - Styrket innsats for en miljøvennlig ruteproduksjon (el-mobilitet, hydrogen, biodiesel, biogass med). Kostnader ble i 2014 estimert til maks. 50 mill. 2014-kr årlig. Beløpet må ses i sammenheng med resultatene fra teknologivalget for bussveien
  - Fullstendig billettsamordning tog/buss. Kostnader er estimert til maks. 20 mill. 2014-kr årlig.
  - Økt satsing på nyintroduserte teknologier (sanntidsinformasjon, billettautomater mm.). Kostnader er estimert til maks. 20 mill. 2014-kr årlig.
- Partene er videre enige om at størrelsen på belønningsmidlene vil bli gjenstand for vurdering i reforhandlingen av byvekstavtalen våren 2018.
- Belønningsmidlene vil fortsatt kunne brukes på samme type tiltak som tidligere.
- Statlig kjøp av persontransport
  - Staten skal samarbeide med Kolumbus om en videreutvikling av togtilbudet på Jærbanen.
- Takstsamarbeid
  - Partene vil inngå avtale om et utvidet rute- og takstsamarbeid mellom fylkeskommunen v/Kolumbus og staten v/Jernbanedirektoratet. Direktoratet vil transportere avtalen til aktuell togoperatør.

Det tas forbehold om regelverk for statlig budsjettering, jf. ettårig budsjettering.

#### Annen finansiering:

- Bompenger og lån
  - Beregnede inntekter fra bompengesystemet på Nord-Jæren framgår av Bypakke Nord-Jæren. Brutto bompengeinntekter er beregnet til om lag 25,2 mrd. 2016-kr. Nettoinntektene er beregnet til om lag 21 mrd. kr. Det er forutsatt at om lag 70 prosent av bompengene skal brukes på kollektivtransporttiltak og tiltak for sykling og gåing, samt ca. 30 prosent på vegtiltak.
  - I henhold til proposisjonen for Bypakke Nord-Jæren er det mulig å ta opp lån som nedbetales med bompenger opp til en maksimal gjeld på 7 mrd. kr. Det er ikke behov for ytterligere godkjenning fra Stortinget så lenge gjelden ikke overskrider 7 mrd. kr. Gjelden skal imidlertid til enhver tid holdes på et bærekraftig nivå. Renter og avdrag må aldri utgjøre en uforholdsmessig stor

andel av de løpende bompenginntektene. Det skal ikke lånes til drift. Låneopptak skal ikke benyttes som et virkemiddel for å unngå reell prioritering i porteføljestyningen av prosjektpakken.

- Fylkeskommunale og kommunale midler
  - Fylkeskommunale midler til investeringer framgår bl. a. av Bypakke Nord-Jæren. I Bypakke Nord-Jæren inngår fylkeskommunale midler (refusjon av MVA) på knapt 1,5 mrd. kr.
  - For et samlet bilde av disponeringen av midler til transporttiltak i Rogaland fylkeskommune og kommunene på Nord-Jæren, må man også ta med midler som disse bruker ved siden av Bypakke Nord-Jæren. Det vises til vedlegg 4 og 5. Det er der tatt utgangspunkt i gjeldende fireårige handlingsprogrammer og en framskrivning av disse til å omfatte hele avtaleperioden. (Fylkeskommunen og kommunene må vurdere hvordan man kan gi et samlet bilde av transporttiltak innenfor avtaleområde, dvs. også tiltak som ligger utenfor Bypakke Nord-Jæren.)
  - Rogaland fylkeskommune bidrar også med tilskudd for drift av kollektivtransport. Dette var i 2015 om lag 240 mill. kr.

#### 4. Nærmere om Bussveien

Prosjektomtale med beskrivelse av Bussveien finnes i vedlegg 7. Staten vil dekke inntil halvparten av kostnadene til Bussveien gjennom ordningen med statlig tilskudd til store fylkeskommunale infrastrukturprosjekt for kollektivtransport, i tråd med brev fra Samferdselsdepartementet til Statens vegvesen datert 2. juni 2014 og 4. juli 2014. Tilskuddet skal dekke halvparten av de prosjektkostnadene som er nødvendige for å oppnå et hensiktsmessig kollektivtilbud. Det skal ikke bidra til å finansiere fordyrende løsninger.

I vedlegg 8 «Prinsipper for fastsettelse av kostnader for statlig bidrag til Bussvei på Nord-Jæren» redegjøres for prinsippene for hvilke typer av tiltak som kan regnes inn i de kostnader for Bussveien som staten kan bidra til å finansiere. Foreløpig er disse kostnadene for Bussveien beregnet til om lag 10,2 mrd. kr. Denne rammen legges til grunn for statens finansiering.

Dersom det finnes enkelte store prosjekter der det vil bli gjennomført KS2, vil denne bestemme det statlige bidraget. For andre prosjekter legges byggeplanen før anbud til grunn for beregning av statens årlige bidrag. Byggeplanen må foreligge senest 15. juni året før igangsettelse. Det gjennomføres en årlig dialog mellom avtalepartene om neste års tilskuddsbeløp. Tilskuddsbeløpet inngår i handlingsprogrammet for Byvekstavtale Nord-Jæren, og danner grunnlaget for endelig fastsettelse av statens bidrag. Staten bidrar ikke til å dekke kostnadsoverskridelser etter dette. Endelig fastsatt kostnad vil danne grunnlaget for utarbeidelsen av endelig finansieringsplan.

På Bussveien skal det anskaffes spesifikt bussveimateriell med teknologi som er utprøvd og driftsstabilt. Innfasingen av nullutslippsteknologi skal skje når denne er utprøvd i en ordinær driftssituasjon. Statens halvdel utgjør per dags dato 5,1 mrd. 2016-kroner. Statens endelige bidrag til Bussveien blir fastsatt av Stortinget i den ordinære budsjettprosessen på bakgrunn



av endelige finansieringsplaner. De lokale partene har finansieringsansvaret for den andre halvdel. Den er forventet finansiert med bompenger fra Bypakke Nord-Jæren.

Rogaland fylkeskommune og berørte kommuner på Nord-Jæren har ansvaret for både planmessig og finansiell rasjonell fremdrift for Bussveien. Staten vil bidra med sin halvdel i henhold til rasjonell framdrift for prosjektet. I vedlegg 10 vises en finansieringsplan for planlegging og utbygging av Bussveien som viser de årlige kostnadene og forventede årlige statlige bidrag og bompengebidrag. Staten gir bidrag til både planlegging og utbygging, men bidraget til planlegging utbetales først ved utbygging.

## 5. Arealplanlegging

Gjeldende Regionalplan for Jæren ble vedtatt i 2013. Planen har klare strategier og retningslinjer for byutvikling og samordnet areal- og transportplanlegging og inneholder følgende mål for regionen sett under ett;

- Redusere veksten i transportarbeidet
- Øke andelen reiser med kollektivtransport, på sykkel og til fots
- Styrke byenes og tettstedenes sentra som viktigste arena for handel, kultur, service og næring.

Partene forplikter seg, gjennom denne byvekstavtalen, til aktivt å bidra til at den regionale planen blir realisert i tråd med avtalens målsettinger. Partene forplikter seg også til å revidere gjeldende regionalplan i tråd med avtalens målsettinger.

### Oppfølging av gjeldende regional plan:

Partene skal samarbeide om planlegging for og gjennomføring av høy arealutnyttelse, fortetting og transformasjon med høy by- og bokvalitet i tråd med Regionalplan Jæren. Partene samarbeider om virkemidler for å utløse utbyggingspotensial i sentrumsområder og ved viktige knutepunkter, stasjoner og holdeplasser og om å prioritere realisering av potensialet for fortetting og transformasjon. Rekkefølgen for utbygging av nye områder samordnes med porteføljestyling i byvekstavtalen.

Etablering av nye arbeidsplass- og besøksintensive virksomheter, herunder statlige virksomheter, lokaliseres nær kollektivknutepunkter og ved viktige holdeplasser/knutepunkt langs Bussveien, dobbeltsporet eller i senterområder.

Partene vil samarbeide om å utvikle et sammenhengende nett for gående og syklende med god adkomst til kollektivsystemet.

### Revisjon av regional plan:

Rogaland fylkeskommune og Sandnes, Sola, Stavanger og Randaberg kommuner forplikter seg til å revidere Regionalplan Jæren og de respektive kommuneplanene i tråd med målene

for byvekstavtalen i punkt 1. Berørte statlige myndigheter skal delta konstruktivt med faglige innspill i planprosessene og bidra til tidlig og tydelig avklaring av nasjonale og vesentlige regionale interesser. Oppdatering av regionalplan skal igangsettes 1. kvartal 2017. Det tas sikte på fastsettelse av planprogram ila. 2. kvartal 2018 og endelige planvedtak i 2020. I rullering av kommuneplanene skal prioritering av utviklingsområder skje samordnet med regionalplan, uten å hindre framdriften i rulleringen.

Som del av arbeidet med revisjon av regional plan og kommuneplanene, vil partene gjennomgå gjeldende areal- og transportstrategier i forhold til nullvekstmålet, både for byvekstavtalepartene, og mellom disse og regionens andre kommuner som omfattes av regional plan.

Det skal planlegges for en geografisk fordeling av nye boliger og arbeidsplasser basert på nærhet til bysenter, knutepunkt og stasjoner langs Bussveien som bidrar til avtalens målsetninger. Porteføljestyling av infrastrukturinvesteringene skal være samordnet med arealstrategien. Rogaland fylkeskommune skal i samarbeid med kommunene vurdere hvordan framtidig rekkefølge for utbygging kan prioriteres, og da særlig vurdere aktuelle virkemidler for å nå målene.

Det legges til grunn at byutredningen skal bygge på gjeldende regional plan, og samtidig danne et transportfaglig grunnlag for revidering av regional plan. For å sikre at utredningen blir relevant underlag for regional plan, skal det gjennomføres utvidete analyser under byutredningens trinn 1 som omfatter hele Jæren og har en utblikk fram mot 2040. Det tas sikte på å evaluere konsekvensene av nye statlige, og fylkeskommunale infrastrukturiltak i forbindelse med byutredningen og oppdatering av Regionalplan for Jæren.

## **Parkering**

Rogaland fylkeskommune og Sandnes, Sola, Stavanger og Randaberg kommuner forplikter seg til å utvikle en helhetlig og samordnet parkeringspolitikk for storbyområdet.

## **Statens oppfølging**

Lokalisering av statlige publikumsrettede virksomheter og kontorarbeidsplasser skal medvirke til reduksjon av biltransport, økt kollektivtransport og bedre bymiljø i tråd med statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging. Staten legger til grunn prinsippene for bærekraftig areal- og transportutvikling også som eiendomsforvalter og tjenesteleverandør. Staten vil sikre at Statlig planretningslinje for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging skal samordnes med Statlige retningslinjer for lokalisering av statlige arbeidsplasser og statlig tjenesteproduksjon.

Staten vil følge styringssignalene fra Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging i tråd med målene i byvekstavtalen.

Det skal utarbeides mobilitetsplaner for statlige virksomheter i storbyområdet. Disse skal inkludere evaluering av tilgjengelighetsprofilen til virksomhetenes lokalisering og deres bidrag til målet for byvekstavtalen. Det skal utarbeides en langsiktig strategi for

relokalisering av virksomheter som har negativ virkning på måloppnåelsen i byvekstvtalen. Dette vil også bli vurdert i den pågående byutredningen.

Det vises videre til beskrivelse i kapittel 6 om statlig oppfølging av områdeutvikling ved knutepunkter og stasjoner.

## Pilot- og forbildeprosjekter

Staten vil bidra til lokale pilot- og forbildeprosjekter gjennom tilskuddsordningen "Bolig-, areal- og transportplanlegging for en bærekraftig og attraktiv byutvikling" (tilskuddsordningen under Plansatsing mot store byer). Det tas sikte på at ordningen videreføres ut 2020 og vurderes forlenget slik at den får sammenfallende tidsperiode som Byvekstvtalen.

Staten vil kunne gi økonomisk bistand til prosjektene City Impact Districts (CID) i Stavanger sentrum, og til gjennomføring av steds- og mulighetsanalyser for ny sentrumsplan i Sandnes og et utviklingsområde i Randaberg sentrum.

## Videre arbeid

Partene skal tallfeste veiledende mål for arealbruk i sentrale områder og ved viktige knutepunkter og kollektivtrafikktraseer, i tråd med gjeldende regional plan og kommuneplaner. Mål for utbygging avveies med hensyn til andre viktige hensyn i byplanlegging, for eksempel bo- og områdekvalitet, grønnstruktur, hensiktsmessig sammensetning av formål og revideres i forbindelse med oppdatering av arealplanene.

Partene skal sikres tilgang til datasett som er nødvendige for å gjennomføre arealanalyser som gir grunnlag for rapportering på byvekstvtalens indikatorer for arealbruk.

Partene forplikter seg til aktivt å samarbeide om og vurdere forslag til endrede og nye virkemidler som kan sikre en mer bærekraftig byutvikling.

## 6. Sentrums-, knutepunkts- og stasjonsnær områdeutvikling

Partene har mål om å legge til rette for god byutvikling gjennom å samarbeide om sentrums-, knutepunkts- og stasjonsnær områdeutvikling.

Ved utvikling av områdene skal partene prioritere;

- god bykvalitet
- høy arealutnyttelse
- stor andel arbeidsplass- og besøksintensive virksomheter
- god tilgjengelighet og framkommelighet for fotgjengere, syklistere og kollektivtrafikk
- enkle og effektive bytter mellom de ulike reisemidlene

Sentrums-, knutepunkts- og stasjonsnær områdeutvikling tas opp som tema i revisjon av Regionalplan for Jæren og kommuneplanarbeidet.

I løpet av 2017 skal roller, ansvar og forpliktelser for utvikling ved Stavanger stasjon, Paradis stasjon, Sandnes sentrum stasjon og Skeiane stasjon avklares.

### Stavanger stasjon

Partene ønsker at Stavanger kommune fullfører reguleringsplan for å realisere knutepunktet Stavanger stasjon. Partene vil frem mot reforhandling av avtalen i 2018 utarbeide et grunnlag for hvordan Stavanger stasjon kan realiseres i tråd med vedtatt konsept for transportsystemet på Nord-Jæren (KVU Nord-Jæren), som en del av NTP 2022–2033, herunder at staten bidrar med nødvendig jernbaneteknisk dokumentasjon for en frekvens på 6+1 tog i timen.

### Paradis stasjon

Staten vil avklare fremtidig arealbehov på Paradis og Kvaleberg gjennom et pågående utredningsarbeid med mål om å samle hensettings- og verkstedsfunksjonene på Kvaleberg så raskt som mulig.

### Sandnes stasjon

Staten vil utrede nødvendige tiltak for å etablere sømløse overganger mellom jernbane, Bussvei og annen kollektivtrafikk. Utredningen skal gi grunnlag for å gjennomføre tiltakene slik at de er ferdigstilt ved åpningen av Bussveien i 2019.

### Skeiane stasjon

Staten vil i samarbeid med Sandnes kommune gjennom kommunens reguleringsplanarbeid rundt Skeiane stasjon, avklare jernbanens arealbehov i område. Planen skal ha som siktemål å integrere og oppgradere stasjonen i planlagt byutvikling.

## 7. Måling av resultater

De samlede effektene skal som et minimum dokumenteres gjennom følgende indikatorer, som er utviklet i samarbeid mellom Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet, KS, fylkeskommunene og bykommunene, og fastsatt av Samferdselsdepartementet. Det vises til vedlegg 11.

Trafikkutviklingen er styrende for å nå målet og skal følges i avtaleområdet gjennom:

- Årlig by-reisevaneundersøkelse (RVU), som gjennomføres i regi av transportetatene, er en kortversjon av den nasjonale RVUen. By-RVUen gir informasjon om transportmiddelfordeling og transportarbeid med personbil. Den gir også informasjon om utviklingen av reisene med kollektivtrafikk, sykling og gåing. Avtalepartene må bidra med finansiering av tilstrekkelig lokalt utvalg i undersøkelsen. Staten dekker halvparten av kostnadene for utvalget på Nord-Jæren,

mens Rogalands fylkeskommune og Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg kommuner dekker den andre halvparten. Dersom det blir utviklet smartere løsninger for å følge opp reisevanene med ny teknologi, vil slike løsninger kunne tas i bruk senere. Det er samtidig viktig med et likartet system for alle storbyområdene i Norge og med mulighet til å følge utviklingen gjennom årene.

- Trafikkindeks for vegtrafikk basert på tellinger fra faste trafikkregistreringspunkter fordelt på riksveger, fylkesveger og kommunale veger. Det vises til kart i vedlegg 12. Trafikkindeksen skal gi et representativt bilde av trafikkutviklingen i avtaleområdet. Lettere næringstransport er tatt ut av trafikkindeksen da det er unntatt fra nullvekstmålet.
- Avtalepartene er enige i trafikkregistreringspunktene som er vist i vedlegg. Statens vegvesen har ansvaret for utarbeidelsen av trafikkindeksen og rapportering av resultatene.
- Tellinger av reiser i kollektivtrafikken: Jernbanedirektoratet har ansvaret for innhenting av data fra togselskapene, mens Rogaland fylkeskommune har ansvaret for innhenting av data fra Kolumbus.
- Tellinger av sykkeltrafikk: Eksisterende faste tellepunkter for sykkeltrafikk skal brukes som en av kildene for å måle utviklingen av sykkeltrafikken.
- Partene vil samarbeide om en videre utvikling av metoder og tellepunkter for å innhente og analysere data om trafikkutviklingen på Nord-Jæren, herunder sykling og gåing.

#### Klimagassutslipp

- Tall for utslipp av klimagasser (CO<sub>2</sub>-ekvivalenter) på Nord-Jæren fra lette og tunge kjøretøy innhentes fra Statistisk sentralbyrå.

#### Andre innsatsområder følges opp gjennom:

- Indikatorer for arealbruk
- Indikatorer for parkering

Disse indikatorene brukes ikke for å måle måloppfyllelsen av avtalen, men kan gi et bilde av i hvilken grad virkemidler innenfor arealbruk og parkering tas i bruk. Dette kan være særlig viktig å følge opp, dersom indikatorene for trafikkutvikling viser dårlig måloppfyllelse.

Partene er enige i at disse indikatorene kun er støtteindikatorer, og at de skal brukes på enklest mulige måte. Bruken av indikatorene kan tilpasses forholdene i hvert enkelt kommune. For eksempel kan definisjonen av sentrumsområder ved bruk av indikatorene for arealbruk og parkering ta utgangspunkt i Regionalplan Jæren.

#### Rapporteringsopplegg:

- Statens vegvesen har ansvaret for å rapportere de viktigste indikatorene, dvs. utviklingen av persontransport med bil, som rapporteres årlig. Jernbanedirektoratet rapporterer om togreisenes utvikling og Rogaland fylkeskommune om reisene med fylkeskommunal busstrafikk på Nord-Jæren
- Kommunene skal årlig rapportere om tall for utslipp av CO<sub>2</sub>, som hentes fra SSB. I tillegg skal fylkeskommunen og kommunene rapportere om utviklingen av støtteindikatorene for arealbruk og parkering. Dette skal gjøres annen hvert år. Det vises til merknad ovenfor. Partene er innforstått med at det er utfordringer knyttet til å få tilgang til nødvendig statistikk over arbeidsplasser for å gjennomføre de arealanalyser som det stilles krav til i avtalen. Statens vegvesen vil ta nødvendige kontakter for å avklare denne saken.
- Indikatorene skal rapporteres inn via nettsiden bymiljostatus.no, som administreres av Statens vegvesen. Statens vegvesen vil stå for den praktiske oppfølgingen av denne websiden.
- Referanseår for indikatorene er 2017, som er det år avtalen inngås. Samme referanseår gjelder avtalene for alle de fire største byregionene.

Det vises til vedlagt indikatorveileder for nærmere beskrivelse og operasjonalisering av indikatorene, samt rapporteringsopplegget.

## 8. Styringsystem

Styringsgruppen for byvekstavtalen ledes av vegdirektøren. I tillegg inngår ledende representanter fra Jernbanedirektoratet, Rogaland fylkeskommune, Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg kommune. De statlige etatene skal sørge for at statens interesser blir ivaretatt og samordnet. I tillegg deltar Fylkesmannen i Rogaland i styringsgruppen som observatør. Fylkesmannen skal formidle statens politikk og gi faglige råd innenfor ansvarsområdene regional og kommunal planlegging, herunder miljø og klima. Rogaland fylkeskommune og kommunene skal ivareta lokale interesser og samordning av samferdselssektoren, og skal som planeiere påse at byvekstavtalen bygger opp under arbeidet for å realisere Regionalplan for Jæren.

Styringsgruppen har hovedansvaret for god styring og koordinering, basert på prinsipper om mål- og resultatstyring. Arbeidet skal gi grunnlag for omforente saksframlegg til besluttsende organer om prioritering av midlene i avtalen. Arbeidet i styringsgruppen skal gi grunnlag for Stortingets, departementets og lokale myndigheters behov for styring og kontroll.

Styringsgruppen involveres i oppfølgingen av Regionalplan for Jæren.

Rapportering av måloppnåelse, aktivitet og bruk av midlene i byvekstavtalen skjer til styringsgruppen. Det rapporteres til avtalepartene slik disse bestemmer.

Byvekstavtalen håndteres innenfor systemet med Nasjonal transportplan med tilhørende planrammer, og statens budsjettssystem med årlige budsjettbevilgninger.

## 9. Avtaleperiode og revisjon av avtalen

Avtalen gjelder for perioden 2017–2023. Avtalen skal reforhandles i 2018 etter at Stortinget har behandlet Nasjonal transportplan 2018–2029 og Bypakke Nord-Jæren. Deretter skal avtalen reforhandles hvert fjerde år knyttet til rulleringene av Nasjonal transportplan.


Partene kan si opp avtalen og unnlate å bevilge midler dersom partene i vesentlig grad unnlater å følge opp sine forpliktelser.

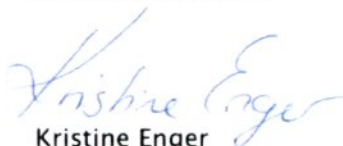
## 10. Ikrafttredelse

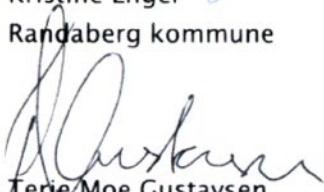
Avtalepartene er enig i at denne byvekstavtalen skal behandles av regjeringen, Rogaland fylkesting og Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg by-/kommunestyre før den endelig trer i kraft.

Stavanger 15.6 2017

  
Solveig Ege Tengedal  
Rogaland fylkeskommune

  
Stanley Wirak  
Sandnes kommune

  
Kristine Enger  
Randaberg kommune

  
Terje Moe Gustavsen  
Statens vegvesen

Stavanger 15.6 2017

  
Christine Sagen Helgø  
Stavanger kommune

  
Ole Ueland  
Sola kommune

  
Anita Skauge  
Jernbanedirektoratet

## Vedlegg:

1. Bypakke Nord-Jæren - Prop. 47 S (2016-207)
2. Aktuelle tiltak på riksveg
3. Aktuelle tiltak på jernbane
4. Transporttiltak finansiert av kommunene på Nord-Jæren
5. Transporttiltak finansiert av Rogaland fylkeskommune
6. Behov for midler til drift av kollektivtrafikken
7. Prosjektomtale for Bussveien
8. Prinsipper for hvilke tiltak på Bussveien som kan få statlig bidrag
9. Teknologivalg for Bussveien
10. Finansieringsplan for planlegging og utbygging av Bussveien
11. Veileder for indikatorer for oppfølging av byvekstavtalen
12. Kart over tellepunkter på vegnettet for beregning av bytrafikkindeks





DET KONGELEGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

# Prop. 47 S

(2016–2017)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

---

Finansiering av Bypakke Nord-Jæren  
i Randaberg, Sandnes, Sola og Stavanger  
kommunar i Rogaland

## Innhold

1	Innleiing .....	5	8	Styringsmodell for Bypakke Nord-Jæren .....	22
2	Overgangen frå Nord-Jæren- pakka til Bypakke Nord-Jæren	6	9	Fylkeskommunal garanti .....	22
3	Lokalpolitisk handsaming .....	6	10	Samferdselsdepartementet si vurdering .....	23
4	Omtale av aktuelle prosjekt og tiltak .....	14	11	Avtale .....	24
5	Trafikkgrunnlag .....	18		Forslag til vedtak om finansiering av Bypakke Nord-Jæren i Randaberg, Sandnes, Sola og Stavanger kommunar i Rogaland .....	24
6	Bompengar og bompeng- opplegg .....	18			
7	Finansieringsopplegg .....	21			



DET KONGELEGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

# Prop. 47 S

(2016–2017)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

## Finansiering av Bypakke Nord-Jæren i Randaberg, Sandnes, Sola og Stavanger kommunar i Rogaland

*Tilråding frå Samferdselsdepartementet 16. desember 2016,  
godkjend i statsråd same dagen.  
(Regjeringa Solberg)*

### 1 Innleiing

Rogaland fylkeskommune og Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg kommunar er samde om å vidareføre satsinga på vegtiltak gjennom ei ny bompengepakke. Bypakke Nord-Jæren skal avløyse dagens Nord-Jærenpakke, og dagens bomstasjonar vert etter planen avløyste av eit nytt innkrevjingssystem tidleg i 2018. Lokale styresmakter har lagt til grunn bompengeneinnkrevjing i 15 år.

Det er venta stor folketalsvekst på Nord-Jæren, og lokale styresmakter ønskjer gjennom Bypakke Nord-Jæren å bidra til nullvekst i personbiltrafikken framover. Dette føreset at delar av vegnettet får ei opprusting som er tilpassa dette målet. Lokale styresmakter ønskjer at trafikkveksten innan persontransport skal takast med kollektivtransport, sykling og gåing. Pakka skal styrke kollektivtilbodet og tilhøva for fotgjengarar og syklistar, særleg til område med stor næringsverksemd som Forusområdet. Det er i den vidare utviklinga av tiltak særskilt viktig at behovet for utvikling av mobilitet og framkomst, fysisk infrastruktur og miljøkrav er balansert i tråd med behov for økonomisk utvikling og verdiskaping.

Samferdselsdepartementet legg i denne proposisjonen fram forslag om finansiering av ei bypakke for Nord-Jæren i Rogaland, i tråd med ønskje og vedtak frå lokale folkevalde styres-

makter. Pakka vil omfatte prosjekt og tiltak i Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg kommunar.

Bypakke Nord-Jæren skal avløyse dagens Nord-Jærenpakke, der bompengeneinnkrevjinga starta i 2001. Gjennom Nord-Jærenpakka er ei rekkje prosjekt og tiltak på vegnettet i Stavanger, Sandnes, Sola, Randaberg og Klepp kommunar realiserte. I arbeidet med ny Bypakke Nord-Jæren har lokale styresmakter vorte samde om at pakka berre skal omfatte dei fire nordlegaste kommunane på Jæren. Klepp, Hå og Time kommunar ønskjer å komme tilbake med ei eiga pakke når det ligg føre nærare planar.

Målet for Bypakke Nord-Jæren er nullvekst i personbiltrafikken fram mot 2032, samt god framkomst for alle trafikantgrupper med hovudvekt på kollektivtransport, sykling, gåing og næringslivs-transport. Lokale styresmakter legg til grunn at trafikkveksten framover skal takast med kollektivtransport, sykling og gåing, noko som er i tråd med målet for storbyområda i klimaforliket frå 2012 og i Meld. St. 26 (2012–2013) Nasjonal transportplan 2014–2023.

Trass i dagens situasjon med stagnasjon i oljebransjen, er det venta vekst i folketallet på Nord-Jæren fram mot 2040. Fram til no har det vore stor vekst i arbeids- og handlereiser til område med låg kollektivdekning, slik som Forusområdet mellom Stavanger og Sandnes. Pakka skal styrke kollektivtilbodet og betre forholda for fotgjenga-

rar og syklistar til område med stor næringsverksemd.

For å nå målet om nullvekst i personbiltrafikken og meir effektiv transport på Nord-Jæren er det lokalt vedtatt å gjennomføre følgjande hovudtiltak:

- Etablering av sykkelekspressveg mellom Stavanger og Sandnes via Forus
- Etablering av eit samanhengande bussystem på Nord-Jæren (Bussveien)
- Etablering av ein transportkorridor for næringslivet på vestsida av dei mest folketette bustadområda (Transportkorridor vest) samt utbetring av E39 på strekningane Ålgård – Hove og Smiene – Harestad.

Tiltaka som er lagt til grunn for Bypakke Nord-Jæren, gir eit godt bidrag i retning av målet om nullvekst i personbiltrafikken. Det vert lagt til grunn at lokale styresmakter vil forplikte seg til dette målet. Ytterlegare tiltak for å nå målet vil vere tema i forhandlingane om byvekstavtale for Nord-Jæren.

## 2 Overgangen frå Nord-Jærenpakka til Bypakke Nord-Jæren

Innkrevjing av bompengar til finansiering av Nord-Jærenpakka starta i 2001, jf. St.prp. nr. 14 (1998–99). Finansieringa var basert på innkrevjing av bompengar i 10 år i kombinasjon med statlege, fylkeskommunale og kommunale midlar. Prioritering av prosjekt og tiltak innfor pakka har vorte nærare avklart i samband med revisjon av Nasjonal transportplan og tilhøyrande handlingsprogram.

Gjennom handsaminga av St.prp. nr. 1 (2004–2005) slutta Stortinget seg til endringar i bompenggeordninga ved at takstane vart auka, og det vart lagt opp til kontinuerleg innkrevjing, dvs. heile døgnet og alle vekedagar. Gjennom handsaminga av St.prp. nr. 58 (2008–2009) slutta Stortinget seg til eit opplegg for å auke inntektene fram til utgangen av bompengeperioden i 2011.

I påvente av avklaringsar for Bypakke Nord-Jæren (tidlegare omtalt som Jærenpakke 2) gjekk Rogaland fylkeskommune i 2011 inn for å forlengje eksisterande bompenggeordning. Gjennom handsaminga av Prop. 28 S (2011–2012) slutta Stortinget seg til ei forlenging på inntil 5 år, dvs. til utgangen av 2016. Det vart lagt til grunn at dersom Stortinget sluttar seg til ei Jærenpakke 2 innan fem år, skulle denne avløyse ordninga med forlengja innkrevjing. Utan slik tilslutning vart det føresett at

bompenggeordninga for Nord-Jærenpakka skulle oppretthaldast inntil føresette bompenggebidrag til igangsette prosjekt og kostnadene ved avvikling av bompenggeordninga er finansierte.

Det er lagt til grunn at innkrevjinga i dagens bomstasjonar blir vidareført inntil dei nye stasjonane er sette i drift, etter planen tidleg i 2018. Det er venta at føresette bompenggebidrag til igangsette prosjekt blir finansierte innfor dagens bompenggeordning. Dersom kostnadane aukar, er det føresett at evt. meirbehov blir finansiert innfor Bypakke Nord-Jæren. Tilsvarande skal eventuelle overskytande midlar overførast til Bypakke Nord-Jæren.

Det er lagt opp til bompenggeinnkrevjing knytt til Bypakke Nord-Jæren i 15 år frå 2018. Vidare er det lagt til grunn at gjennomføringa av tiltak vil starte i 2017, gjennom låneopptak til etablering av bomstasjonar og anleggstart på første etappe av sykkelekspressvegen mellom Stavanger og Sandnes.

## 3 Lokalpolitisk handsaming

Forslag til finansierings- og bompenggeopplegg for Bypakke Nord-Jæren vart sendt Rogaland fylkeskommune og dei ti kommunane som deltek i referansegruppa for Bypakke Nord-Jæren og Utbyggingsspakke Jæren. Saka vart handsama av lokale styresmakter i siste halvdel av 2014.

Stavanger kommune handsama saka i møte i bystyret 8. september 2014, og gjorde følgjande vedtak:

1. *Bypakke Nord-Jæren omfatter kommune Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg.*
2. *Hovedmålet for Bypakke Nord-Jæren er 0-vekst i personbiltrafikken i byområdet på Nord-Jæren og god fremkommelighet for alle trafikantgrupper med hovedvekt på kollektivtransport, sykkel og gange samt næringslivets transporter.*
3. *Bompenggeinntekter kan benyttes til drift av kollektivtransport når det kan dokumenteres at disse midlene kommer i tillegg til dagens nivå på fylkeskommunale bevilgninger.*
4. *Stavanger kommune gir sin tilslutning til at det kan åpnes for et låneopptak på inntil 7000 mill. kroner.*
5. *Stavanger kommune gir sin tilslutning til det foreslåtte takst- og rabattsystemet*
  - a. *Det er tidsdifferensiering av takstene. Tidsdifferensieringen gjelder i tidsperioden 06:00–10:00 og 14:00–18:00.*

- b. *Grunntaksten er 21 kroner for lette kjøretøy, i første og siste time i rushet er taksten 1,5 x grunntakst, og i de to hovedtimene i rushet er taksten 2 x grunntakst.*
  - c. *Taksten for tunge kjøretøy er 2,5 x taksten for lette.*
  - d. *Det er rabatt på 10 prosent for alle som har bompengebrikke*
  - e. *Det er timesregel, som innebærer at man betaler for den første passeringen i løpet av en time.*
  - f. *Det er envegs innkreving i alle bomstasjoner.*
6. *Stavanger kommune slutter seg til forslaget til plassering av bomstasjoner i tette ringer rundt Stavanger sentrum, Sandnes sentrum, Forus – Lura, Sola lufthavn og Risavika samt et ytre snitt i Randaberg i tråd med forslaget.*
    - a. *Ringene plasseres i områder der det er/ blir utbygd godt alternativt transporttilbud til privatbilen.*
    - b. *På veier der det gjøres betydelige investeringer (E39 og rv. 509) skal det være bomstasjoner.*
    - c. *Dersom det blir betydelig omkjøring på bompengefri rute via Kvernevikveien og Nesbuveien, vil det bli etablert bomstasjoner for å forhindre dette.*
  7. *Det etableres en styringsgruppe for Bypakke Nord-Jæren bestående av representanter fra Rogaland fylkeskommune, kommunene og Statens vegvesen.*
    - a. *Styringsgruppen vil få ansvar for å utarbeide et mål- og resultatstyringssystem for Bypakke Nord-Jæren i tråd med de overordnede målsettinger for pakken og nasjonale føringer for byområdene.*
    - b. *Bypakke Nord-Jæren styres gjennom porteføljestyring.*
    - c. *Bypakke Nord-Jæren styres gjennom fire-årige handlingsplaner som rulleres årlig.*
  8. *Bypakke Nord-Jæren overtar gjenstående forpliktelser for Jærenpakke 1 ved opphør av denne ved utgangen av 2016.*
    - a. *Disponible midler i Jærenpakke 1 overføres ved pakkens utløp til Bypakke Nord-Jæren og disponeres av denne til å fullfinansiere prosjekter som er startet opp og som er vedtatt gjennom Prop. 28 S (2011–2012).*
    - b. *Investeringsprosjekter som er vedtatt i Jærenpakke 1, men ikke fullført ved pakkens utløp vil bli overført til Bypakke Nord-Jæren og finansiert med bompenger fra Bypakke Nord-Jæren.*
  9. *Det etableres på et senere tidspunkt en egen utbyggingspakke (bompengepakke) for kommunene Klepp, Time, Hå og Gjesdal.*
    - a. *Det etableres en styringsgruppe bestående av representanter for de fire kommunene, Rogaland fylkeskommune, Jernbaneverket og Statens vegvesen.*
    - b. *Det faglige grunnlaget for en slik utbyggingspakke skal være lokalpolitisk behandlet i inneværende valgperiode.*
  10. *Det legges til grunn for Bypakke Nord-Jæren at det kan bli en felles timesregel med Utbyggingspakke Jæren. Forholdet mellom finansiering av Ryfast og bypakke Nord-Jæren bør vurderes*
  11. *Det etableres en felles referansegruppe for Bypakke Nord-Jæren og Utbyggingspakke Jæren der kommunene i Regionalplan Jæren deltar.*
  12. *Det forutsettes statlig finansiering av jernbaneprosjekter som inngår i Bypakke Nord-Jæren og utbyggingspakken.*
  13. *Stavanger kommune ønsker en fortsatt dialog omkring fastsettelse av felles kriterier for prioritering av prosjekter innenfor programområdetiltakene.*
  14. *Stavanger kommune mener prosjektlisten må oppdateres innen fire år. Ved oppdateringen skal det fremlegges konkrete planer for*
    - *konvertering av Bussvei til Bybane, jmf. Fylkestingets vedtak punkt 5 i sak 76/12, datert 11.12.2012.*
    - *økt vegkapasitet på RV13 fra E39 til Vatenekrossen som følge av at høyfrekvent kollektivtransport mot Sandnes Øst etableres i Skippergata.*
  15. *Stavanger kommune ønsker å se Gandsfjordkrysningen i sammenheng med interkommunalt planarbeid mellom Sandnes, Sola og Stavanger om utviklingen Lura/Forus. Dette prosjektet går parallelt og uavhengig av Jæren Pakke 2.*
  16. *Konsekvenser og avbøtende tiltak for blant annet barnefamilier, som omtalt i notatet «Vurdering av forslag om fritak for småbarnsfamilier i bypakke Nord-Jæren» må utbedres bedre.*

Sandnes kommune handsama saka i møte i bystyret 9. september 2014, og gjorde følgjande vedtak:

*Sandnes kommune forutsetter at følgende legges til grunn for det videre arbeid med transportløsninger i regionen:*

1. Gandsfjord bru tas inn igjen, ref. tidligere vedtatte handlingsplaner.
2. Økt vegkapasitet på RV 13 fra E 39 til Vatnekrossen innarbeides som følge av at høyfrekvent kollektivtransport mot Sandnes øst blir etablert i Skippergata. Dette skal på plass etter hvert som utbyggingen av Sandnes øst krever økt kapasitet.  
Med disse forutsetningene på plass vil bystyret støtte følgende forslag:
  1. Bypakke Nord-Jæren omfatter kommune Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg.
  2. Hovedmålet for Bypakke Nord-Jæren er 0-vekst i personbiltrafikken i byområdet på Nord-Jæren og god fremkommelighet for alle trafikanter med hovedvekt på kollektiv, sykkel og gange samt næringslivets transport.
  3. Bompenger skal bare brukes til investeringer.
  4. Sandnes kommune gir sin tilslutning til at det kan åpnes for et låneopptak på inntil 7000 mill. kroner.
  5. Sandnes kommune gir sin tilslutning til det foreslåtte takst- og rabattsystemet
    - a. Det er tidsdifferensiering av takstene. Tidsdifferensieringen gjelder i tidsperioden 07:00–09:00 og 15:00–17:00.
    - b. Grunntaksten er 21 kroner for lette kjøretøy, i rushet er taksten 2 x grunntakst.
    - c. Taksten for tunge kjøretøy er 2,5 x taksten for lette.
    - d. Det gis 20 % rabatt ved bruk av bompengebrikke
    - e. Det er timesregel, som innebærer at man bare betaler for den første passering innen en time, og det bør være betaling for maks tre passeringer i døgnet.
    - f. Det er enveis innkreving i alle bomstasjoner.
  6. Sandnes kommune slutter seg til forslaget til plassering av bomstasjoner i tette ringer rundt Stavanger sentrum, Sandnes sentrum, Forus – Lura, Sola lufthavn og Risavika samt et ytre snitt i Randaberg i tråd med forslaget.
    - a. Ringene plasseres i områder der det er/ blir utbygd godt alternativt transporttilbud til privatbil.
    - b. På veier der det gjøres betydelige investeringer (E39 og rv. 509) skal det være bomstasjoner.
    - c. Dersom det blir betydelig omkjøring på bompengefri rute via Kvernevikveien og Nesbuveien, vil det bli etablert bomstasjoner for å forhindre dette.
7. Det etableres en styringsgruppe for Bypakke Nord-Jæren bestående representanter fra Rogaland fylkeskommune, kommunene og Statens vegvesen. Styringsgruppens representanter fra kommunene skal være folkevalgte.
  - a. Styringsgruppen vil få ansvar for å utarbeide et mål- og resultatstyringssystem for Bypakke Nord-Jæren i tråd med de overordnede målsettinger for pakken og nasjonale føringer for byområdene.
  - b. Bypakke Nord-Jæren styres gjennom porteføljestyring.
  - c. Bypakke Nord-Jæren styres gjennom fire-årige handlingsplaner som rulleres årlig.
8. Bypakke Nord-Jæren overtar gjestående forpliktelser for Jærenpakke 1 ved opphør av denne ved utgangen av 2016.
  - a. Disponible midler i Jærenpakke 1 overføres ved pakkens utløp til Bypakke Nord-Jæren og disponeres av denne til å fullfinansiere prosjekter som er startet opp og som er vedtatt gjennom Prop. 28 S (2011–2012).
  - b. Investeringsprosjekter som er vedtatt i Jærenpakke 1, men ikke fullført ved pakkens utløp vil bli overført til Bypakke Nord-Jæren og finansiert med bompenger fra Bypakke Nord-Jæren.
9. Det etableres på et senere tidspunkt en egen utbyggingspakke (bompengepakke) for kommunene Klepp, Time, Hå og Gjesdal.
  - a. Det etableres en styringsgruppe bestående av representanter for de fire kommunene, Rogaland fylkeskommune, Jernbaneverket og Statens vegvesen.
  - b. Det faglige grunnlaget for en slik utbyggingspakke skal være lokalpolitisk behandlet i inneværende valgperiode.
10. Det legges til grunn for Bypakke Nord-Jæren at det kan bli en felles timesregel med Utbyggingspakke Jæren.
11. Det etableres en felles referansegruppe for Bypakke Nord-Jæren og Utbyggingspakke Jæren der kommunene i Regionalplan Jæren deltar.
12. Det forutsettes statlig finansiering av jernbaneprosjekter som inngår i Bypakke Nord-Jæren og utbyggingspakken.
13. Sandnes kommune ønsker en fortsatt dialog omkring fastsettelse av kriterier for prioritering av prosjekter innenfor programområdetiltakene.
14. Det forutsettes at El-biler i fremtiden bidrar med bompenger, og at fritak for disse opphører.

15. Alle reduserte kostnader eller økte inntekter, herunder økte statlige bidrag går til reduksjon i bompengesatser.
16. Konsekvenser og avbøtende tiltak for blant annet barnefamilier, som omtalt i notatet «Vurdering av forslag om fritak for småbarnsfamilier i bypakke Nord-Jæren» må utredes bedre.
17. Plassering av bomstasjoner må sikre at det ikke legges opp til omkjøringer for å unngå å betale bompenger.
18. Detaljer og nøyaktige plasseringer av bomstasjoner avklares av styringsgruppen.

Sola kommune handsama saka i møte i kommunestyret 11. september 2014, og gjorde følgjande vedtak:

1. Bypakke Nord-Jæren omfatter kommune Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg.
2. Hovedmålet for Bypakke Nord-Jæren er 0-vekst i personbiltrafikken i byområdet på Nord-Jæren og god fremkommelighet for alle trafikanter med hovedvekt på kollektiv, sykkel og gange samt næringslivets transporter.
3.
  - a. Sola kommune er negativ til at bompenger brukes til drift av kollektivtransport
  - b. Dersom det blir aktuelt å bruke bompenger til drift av kollektivtrafikk må pengene benyttes de første årene i perioden og deretter trappes ned.
4. Sola kommune gir sin tilslutning til at det kan åpnes for et låneopptak på inntil 7000 mill. kroner.
5. Sola kommune anbefaler følgende takst- og rabattsystem:
  - a. Det kreves inn flat takst hele døgnet. Dersom fylkestinget likevel innfører differensierte satser må disse begrenses til mellom 07.00–09.00 og 15.00–17.00.
  - b. Grunntaksten er 30 kroner for lette kjøretøy. Endelig pris fastsettes før oppstart av bomringen. Dette for å kunne ta høyde for eventuelle endringer i statens bidrag.
  - c. Taksten for tunge kjøretøy er 2,5 x taksten for lette.
  - d. Rabatt på 20 prosent for alle som har bombrikke videreføres.
  - e. er timesregel, som innebærer at man betaler for den første passeringen i løpet av en time.
  - f. Det er envegs innkreving i alle bomstasjoner.
6. Sola kommune slutter seg til forslaget til plassering av bomstasjoner i tette ringer rundt Stavanger sentrum, Sandnes sentrum, Forus – Lura, Sola lufthavn og Risavika samt et ytre snitt i Randaberg i tråd med forslaget.
  - a. Ringene plasseres i områder der det er/ blir utbygd godt alternativt transporttilbud til privatbilen.
  - b. På veier der det gjøres betydelige investeringer (E39 og rv. 509) skal det være bomstasjoner.
  - c. Foreslåtte bomstasjoner ved Nordsjøvegen og Sømmebakken utgår og erstattes med bomstasjon plassert rett etter rundkjøringen inn til Stavanger Lufthavn.
  - d. For å unngå at beboere i Tananger må betale to ganger/begge veier ved kjøring til kommunesenter i Sola, samt at beboere på Snøde har mulighet til å kjøre fritt internt i Tananger, bes fylkestinget vurdere mulighet for flytting av nordre bomstasjon lenger nord, f.eks til Hafrsfjord bru.
7. Det etableres en styringsgruppe for Bypakke Nord-Jæren bestående av folkevalgte representanter fra Rogaland fylkeskommune, kommunene og representant fra Statens vegvesen.
  - a. Styringsgruppen vil få ansvar for å utarbeide et mål- og resultatstyringsystem for Bypakke Nord-Jæren i tråd med de overordnede målsettinger for pakken og nasjonale føringer for byområdene.
  - b. Bypakke Nord-Jæren styres gjennom porteføljestyring.
  - c. Bypakke Nord-Jæren styres gjennom fireårige handlingsplaner som rulleres årlig.
8. Bypakke Nord-Jæren overtar gjenstående forpliktelse for Jærenpakke 1 ved opphør av denne ved utgangen av 2016.
  - a. Disponible midler i Jærenpakke 1 overføres ved pakkens utløp til Bypakke Nord-Jæren og disponeres av denne til å fullfinansiere prosjekter som er startet opp og som er vedtatt gjennom Prop. 28 S (2011–2012).
  - b. Investeringsprosjekter som er vedtatt i Jærenpakke 1, men ikke fullført ved pakkens utløp vil bli overført til Bypakke Nord-Jæren og finansiert med bompenger fra Bypakke Nord-Jæren.
9. Det etableres på et senere tidspunkt en egen utbyggingspakke (bompengepakke) for kommunene Klepp, Time, Hå og Gjesdal.
  - a. Det etableres en styringsgruppe bestående av representanter for de fire kommunene, Rogaland fylkeskommune, Jernbaneverket og Statens vegvesen.

- b. *Det faglige grunnlaget for en slik utbyggingspakke skal være lokalpolitisk behandlet i inneværende valgperiode*
10. *Det legges til grunn for Bypakke Nord-Jæren at det kan bli en felles timesregel med Utbyggingspakke Jæren.*
  11. *Det etableres en felles referansegruppe for Bypakke Nord-Jæren og Utbyggingspakke Jæren der kommunene i Regionalplan Jæren deltar.*
  12. *Det forutsettes statlig finansiering av jernbaneprosjekter som inngår i Bypakke Nord-Jæren og utbyggingspakken.*
  13. *Sola kommune ønsker en fortsatt dialog omkring fastsettelse av felles kriterier for prioritering av prosjekter innenfor programområdetiltakene.*
  14. *Det forutsettes at Solalink realiseres som en del av det høyverdige kollektivsystemet, og at hovedprinsippene for ny rutestruktur med hyppige avganger for innbyggerne i Sola, samt helpendelruter, så langt som mulig bør være på plass før bypakke Nord Jæren iverksettes. Dette bør inkludere et forbedret kollektivtilbud til Sola Sør og hele kommunen som skal sikre hyppige avganger også på kveldstid samt i helger.*
  15. *Økt statlig medfinansiering skal føre til reduksjon av bompengesatsene*
  16. *Ved fremtidig endring av nasjonalt regelverk vedr. fritak for passering for elbiler skal det på nytt vurderes innført avgift for passering med elbiler i Bypakke Nord-Jæren.*
  17. *Det må sikres at sykkelveier som realiseres i Sola kommune gjennom Bypakke Nord-Jæren er av høyverdig standard, sammenhengende og kobles sammen med øvrig sykkelveinettverk i regionen på tilfredsstillende måte.*
  18. *For å skjerme utsatte grupper, som barnefamilier med barn i barnehage, bes fylkestinget vurdere om timesregelen kan utvides til to timer.*
  19. *Sola kommune mener prosjektlisten må oppdateres innen fire år. Ved oppdatering skal det fremlegges konkrete planer for fremtidig vei- og kollektivløsning for Sandnes Øst, og vurderes om disse er aktuelle å ta inn i pakken i løpet av perioden. Sola kommune mener det kan være aktuelt å se Gansfjordkrysningen i sammenheng med interkommunalt planarbeid, for eksempel i planarbeidet mellom Sandnes, Sola og Stavanger om utviklingen av Forus/Lura. Dette prosjektet går parallelt og uavhengig av Bypakke Nord Jæren. Fylkeskommunen bes vurdere om bro-*

*prosjektet kan finansieres med egen bomstasjon.*

Randaberg kommune handsama saka i møte i kommunestyret 11. september 2014, og gjorde følgende vedtak:

- Primært mener Randaberg kommune at bompengene innkreving er en dårlig måte og finansiere samferdselsprosjekter på, og at alternative måter bør vurderes. Sekundært kan Randaberg støtte en Jærenpakke 2 på følgende kriterier.*
- a. *Bypakke Nord – Jæren og Jærpakken utvikles som to prosjekter med felles styring for Jærregionen samlet.*
  - b. *Styringsgruppen skal bestå som nå.*
  - c. *Dagens prisstruktur opprettholdes og eventuelt utsette prosjekter.*
  - d. *Plassering av bomstasjoner må sikre at det ikke legges opp til omkjøringer for å unngå å betale bompenger.*
  - e. *Lokalt for Randaberg er det viktig og påpeke utbedring av krysset Kyrkjeveien/ Goaveien, utbedring av Goaveien samt sykkel- og gangvei langs Vistnesveien.*
  - f. *Staten må garantere for hvor mye staten skal bidra med for hele 15 års perioden.*

Gjesdal kommune handsama saka i møte i kommunestyret 29. september 2014, og gjorde følgende vedtak:

1. *Gjesdal kommune har ikke merknader til forslag til styringsstruktur og mandat for Bypakke Nord-Jæren og Utbyggingspakke Jæren slik det er skissert i tilrådingen til Fylkestinget i sak 56/14.*
2. *Gjesdal kommune har ingen merknader til opplegget for Bypakke Nord-Jæren slik det er skissert i tilrådingen til Fylkestinget i sak 57/14.*
3. *Gjesdal kommune aksepterer at bompengefinansiering kan være nødvendig for å få realisert viktige samferdselsprosjekt på Jæren, men ønsker ikke på det nåværende tidspunkt å være en del av utbyggingspakken. Gjesdal kommune ønsker imidlertid å delta i arbeidet med status som observatør.*
4. *Konsekvenser og avbøtende tiltak for blant annet barnefamilier, som omtalt i notatet «Vurdering av forslag om fritak for småbarnsfamilier i bypakke Nord-Jæren» må utredes bedre.*
5. *Gjesdal kommune ber om at prosjektet «Gansfjord bro» blir en del av bypakke Nord-Jæren.*



Time kommune handsama saka i møte i kommunestyret 16. september 2014 og gjorde følgjande vedtak:

1. *Time kommune har ingen merknader til forslag til styringsstruktur og mandat for Bypakke Nord-Jæren og Utbyggingspakke Jæren slik det er skissert i tilrådinga til Fylkestinget i sak 56/14.*
2. *Time kommune har ingen merknader til planane for Bypakke Nord-Jæren slik det er skissert i tilrådinga til Fylkestinget i sak 57/14, men ber styringsgruppa for Bypakke Nord-Jæren nøye vurdere systemet for innkreving av bompengar slik at ein sikrar legitimitet blant brukarane.*
3. *Time kommune aksepterer at bompengefinansiering kan vera naudsynt for å få realisert viktige samferdsleprosjekt på Jæren, og vil derfor delta i konkretisering av ein Utbyggingspakke Jæren.*
4. *Time kommune legg til grunn at ein konkretisering av Utbyggingspakke Jæren blir lagt fram til politisk behandling i Time kommunestyre innan sommaren 2015.*

Klepp kommune handsama saka i møte i kommunestyret 15. september 2014, og gjorde følgjande vedtak:

1. *Klepp kommune har ingen merknader til forslag til styringsstruktur og mandat for Bypakke Nord-Jæren og Utbyggingspakke Jæren slik det er skissert i tilrådinga til Fylkestinget i sak 56/14. med slikt unntak: Referansegruppa blir etablert samtidig med etablering av styringsgruppa for Bypakke Nord-Jæren for å oppnå den nødvendige samordninga mellom pakkane.*
2. *Klepp kommune har ingen merknader til opplegget for Bypakke Nord-Jæren slik det er skissert i tilrådinga til Fylkestinget i sak 57/14.*
3. *Klepp kommune aksepterer at bompengefinansiering kan vera naudsynt for å få realisert viktige samferdsleprosjekt på Jæren, og vil derfor delta i konkretisering av opplegget for ein utbyggingspakka Jæren. Kommunestyret legg til grunn at både referanse- og styringsgruppa vert solid og breitt politisk forankra, og at eit konkretisert opplegg blir lagt fram til politisk behandling i Klepp i løpet av rimeleg kort tid. Ein føresetnad for ein slik utbyggingspakke vil vera ein felles timesregel for Bypakke Nord-Jæren og Utbyggingspakke Jæren.*

Hå kommune handsama saka i møte i kommunestyret 11. september 2014, og gjorde følgjande vedtak:

1. *Hå kommune har ingen merknader til forslag til styringsstruktur og mandat for Bypakke Nord-Jæren og Utbyggingspakke Jæren slik det er skissert i tilrådinga til Fylkestinget i sak 56/14.*
2. *Hå kommune har ingen merknader til opplegget for Bypakke Nord-Jæren slik det er skissert i tilrådinga til fylkestinget i sak 57/14.*
3. *Hå kommune aksepterer at bompengefinansiering kan vera naudsynt for å få realisert viktige samferdsleprosjekt på Jæren, og vil derfor delta i konkretisering av opplegget for ein utbyggingspakka Jæren.*
4. *Kommunestyret legg til grunn at eit konkretisert opplegg blir lagt fram til politisk behandling i Hå i løpet av rimeleg kort tid. Ein føresetnad for ein slik utbyggingspakke vil vera ein felles timesregel for Bypakke Nord-Jæren og Utbyggingspakke Jæren.*

Strand kommune handsama saka i møte i kommunestyret 29. oktober 2014, og gjorde følgjande vedtak:

*Strand kommune gir sin tilslutning til forslag til vedtak punkt 1–12 slik det fremgår av vedlegg under forutsetning av at det innføres en ordning der reisende kun betaler bompenger til Ryfast når de innen en time passer både bomstasjonen i Ryfast og bomringene på Nord-Jæren.*

Rogaland fylkeskommune handsama saka i møte i fylkestinget 9. desember 2014, og gjorde følgjande vedtak:

1. *Bypakke Nord-Jæren omfatter kommunene Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg.*
2. *Klimahensyn og prinsippene om samordnet areal- og transportpolitikk er grunnleggende for Bypakke Nord-Jæren. Hovedmålet er at det skal være nullvekst i biltrafikken i perioden fram til 2032. Bypakkens ambisjon er å gi god framkommelighet for kollektivtrafikken, sykling og gange samt næringstransport.*  
*Det legges opp til porteføljestyring av Bypakke Nord-Jæren med årlig rullering av fireårige handlingsprogrammer. Porteføljestyring innebærer at prioriteringer i Bypakke Nord-Jæren bestemmes av en rekke forhold:*
  - Mål- og resultatstyring
  - Disponible midler

- Planstatus
- Samfunnsøkonomisk lønnsomhet
- Kapasitet på planlegging og gjennomføring

Dette skal bidra til at samlet ressursinnsats og prioritering av tiltak, er mest mulig i samsvar med målene for Bypakke Nord-Jæren.

Handlingsprogrammet for Bypakke Nord-Jæren gir en samlet oversikt over planer for utvikling av transportsystemet på Nord-Jæren de neste fire årene.

Årlig beslutningsprosess:

- Styringsgruppen fremmer forslag til handlingsprogram for Bypakke Nord-Jæren i løpet av våren.
- Rogaland fylkesting behandler forslag til handlingsprogram for Bypakke Nord-Jæren i juni.
- Samferdselsdepartementet utarbeider omtale av Bypakke Nord-Jæren med forslag til bruk av statlige midler og bompenger påfølgende år. Regjeringens forslag til statsbudsjett (Prop. 1 S) legges fram i oktober med etterfølgende behandling i Stortinget.
- Rogaland fylkeskommune vedtar bruk av Bypakke Nord-Jæren midler til tiltak som fylkeskommunen har ansvaret for i forbindelse med behandling av budsjett og økonomiplan.

### 3. De finansielle forutsetningene for Bypakke Nord-Jæren er som følger:

Bypakkens investeringsprofil skal sikre at om lag 70 prosent av bompengene brukes på kollektivtrafikktiltak, tiltak for sykkel og gange og ca. 30 prosent vil brukes til veibygging.

Fylkestinget forutsetter at staten bidrar med minimum 50 prosent andel av investeringskostnadene i høyverdig kollektivinfrastruktur.

Fylkestinget peker på økte driftskostnader ved etablering av Bussvei 2020 og ser ikke mulighet for å finansiere økt drift av kollektiv over ordinære fylkeskommunale budsjett. Staten bidrar med investeringsmidler til høyverdig kollektivtilbud, og det vil også være viktig at staten bidrar tilsvarende med tilskudd til drift. Uten økte statlige bidrag vil det måtte vurderes bruk av bompenger til drift når høyverdig kollektivtilbud er etablert.

Videre ber fylkestinget staten følge opp egne forutsetninger i gjeldende Nasjonale Transportplan om å la Transportkorridor Vest inngå som en del av bymiljøpakken.

Rogaland fylkeskommune ber også om at staten bidrar til finansiering av eget bussfelt på E39 på strekningen Schancheholen – Sola-splitten.

Klimaforliket legger opp til at vekst i persontransport skal skje ved kollektivtransport, sykkel og gange. Sykkelstamveien er sentral for å få til en endring i reisemiddelfordelingen i bymiljøpakken. Sykkelstamveien er prioritert av staten og det er derfor naturlig å forvente statlige bidrag på lik måte som til realisering av Bussvei 2020 med inntil 50 prosent.

Økte statlige bidrag vil benyttes til reduksjon av bomsatsene.

Det forutsettes at økte statlige krav til veibygging samt kostnadsøkninger som følge av disse på veier som eies av staten, i sin helhet dekkes av veieier.

Føringar som gis gjennom statlig klimapolitikk, som fritak for Elbil i bomringene forutsettes dekket av staten.

Rogaland fylkeskommune ber staten om å utrede muligheten for fritak fra bompenger for barnefamilier ved levering og henting av barn i barnehage.

I den årlige rapporteringen, til fylkestinget, legges det fram informasjon om eventuelle budsjettoverskridelser eller besparelser og framdriftsplan knyttet til målsettingen om 70/30 fordelingen.

Rogaland fylkeskommune forventer at bymiljøpakken kommer inn under ordningen med statlig infrastrukturfond.

Bypakkens totale investeringsramme er om lag 22 milliarder, i tillegg er det behov for 3 milliarder til drift av kollektiv (2014-kroner). Det legges opp til en årlig indeksregulering. Det forutsettes at den statlige andelen prisjusteres tilsvarende.

### 4. Følgende prosjekter finansieres helt eller delvis av bompenger fra Bypakke Nord-Jæren:

#### Bussvei 2020

Bussvei 2020 baserer seg på prioriteringen av nettverk og infrastruktur lagt til grunn i KVVU konsept 3A (bussvei). Kollektivfelt langs E 39 (motorveien) er ikke del av Bussvei 2020, men trengs for å få X-rutene (direkteruter) til/fra Forus forbi bilkøene på motorveien. Forus er et av landets mest arbeidsintensive områder, og X-rutene er i KVUen vist som tilleggsnett som trengs på toppen av Bussvei 2020 for å kunne gi et omfattende tilbud til/fra Forus.

- Bussvei 2020 – sammenhengende bussfelt mellom Stavanger sentrum via Sandnes sentrum til Vatne. Bussveien går også til Forus vest.
- Bussvei 2020 – sammenhengende bussfelt mellom Stavanger sentrum og Risavika. Bussveien går også til Kvernevik.
- Sola link – kollektivprioriterende tiltak og bussfelt som sikrer bussen god fremkommelighet på strekningen Forus vest – Sola sentrum – Flyplassen.
- Oppgradering av Byterminalen i Stavanger og Ruten i Sandnes. I tillegg blir det ny gateterminal i Stavanger sentrum.
- Fylkesvei 44 Paradis – SUS: her lages det gangtunnel.
- 8 endeholdeplasser med snumuligheter og sjåfør fasiliteter.

#### Tungbilfelt/kollektivfelt

- Riksvei 509 Transportkorridor Vest: E39 Solasplitten – Risavika – Hagakrossen – Sundekrossen

#### Andre kollektivprosjekt

- E39 Schancheholen – Solasplitten (kollektivfelt)
- Hillevåg – SUS – Tjensvoll – UiS – Diagonalen – Gauselvågen (kollektivfelt/annen kollektivprioritering)
- Fylkesvei 330 Hoveveien nord (kollektivfelt)
- Fylkesvei 435 Buøy – Austbø (kollektivfelt)
- Fylkesvei 510/Riksvei 509 Sola sentrum – Sømmevågen (kollektivfelt/annen kollektivprioritering)
- Det settes av 1 milliard kroner til andre kollektivtiltak (programområde kollektiv)

#### Veiprosjekt

- E39 Smiene – Harestad
- E39 Ålgård – Hove
- Fylkesvei 505 Skjæveland – Foss Eikeland (mulig oppstart i Jærenpakke 1)
- Fylkesvei 505 Foss Eikeland – E39
- Fylkesvei 409 Transportkorridor Vest: Kvernevik – E39 i Randaberg
- E39/Fylkesvei 44 Krysstiltak/veiutvidelse Stangeland

#### Sykkel

- Sykkelstamveien: Stavanger – Forus – Sandnes
- Andre sykkelprosjekter

#### Gange og miljøtiltak

- 1 milliard kroner til miljø, trafikkikkerhet, turveier og andre tiltak for gående.
5. I forbindelse med Bypakke Nord-Jæren åpnes det for låneopptak på inntil 7 milliarder kroner (2014 kr).
  6. Under forutsetning av punkt 3 gir Fylkestinget gir sin tilslutning til det foreslåtte takst- og rabattsystemet:
    - a. Takstene er tidsdifferensiert. Tidsdifferensieringen gjelder i tidsperioden 07:00–09:00 og 15:00–17:00
    - b. Grunntaksten er 20 kroner (2014) for lette kjøretøy. I tidssonene beskrevet i punktet over er taksten 2 x grunntakst.
    - c. Taksten for kjøretøy 3,5 – 7,5 tonn er 2 ganger taksten for lette kjøretøy.
    - d. Taksten for tunge kjøretøy (over 7,5 tonn) er taksten for lette kjøretøy ganget med 3.
    - e. Det gis rabatt på 10 prosent for alle som har bompengebrikke.
    - f. Timesregelen er gjeldende. Dette innebærer en kun betaler for den første passeringen i løpet av en time.
    - g. Det er enveis innkreving i alle bomstasjoner.
    - h. Det settes passeringstak på 75 passeringer i måneden. Passeringstak differensieres dithen at det ikke settes tak for tunge kjøretøy (over 7,5 tonn).
  7. Fylkestinget slutter seg til forslaget om plassering av bomstasjoner i tette ringer rundt Stavanger sentrum, Sandnes sentrum, Forus – Lura, Stavanger Lufthavn, Sola, og Risavika samt et ytre snitt i Randaberg i tråd med forslaget.
 

Prinsippene for plasseringen av bomstasjoner er:

    - a. Ringene plasseres i områder der det er eller vil bli utbygd et godt alternativt transporttilbud til privatbilen.
    - b. På veger der det gjøres betydelige investeringer (E39/RV 509) skal det være bomstasjoner.
    - c. Dersom det viser seg å bli betydelig omkjøring på bompengefrie ruter via Kvernevikveien og Nesbuveien, vil det bli etablert bomstasjoner for å forhindre dette.
    - d. Nordre bomstasjon ved Risavika lokaliseres sør for Hafrsfjord bru. Bomstasjon ved Solastranden lokaliseres til veistrekning mellom avkjørsel til Sola Strandhotel og rundkjøring ved avkjørsel til flyplassen.

Bomstasjon i Flyplassveien flyttes til sør for Nordsjøveien.

8. Bypakke Nord-Jæren overtar gjenstående forpliktelser for Jærenpakke 1 når denne opphører ved utgangen av 2016
  - a. Disponible midler i Jærenpakke 1 overføres ved pakkens utløp til Bypakke Nord-Jæren og disponeres av denne til å fullfinansiere prosjekter som er startet opp og som er vedtatt gjennom Prop. 28 S (2011–2012).
  - b. Investeringsprosjekter som er vedtatt i Jærenpakke 1, men ikke fullført ved pakkens utløp (FV 505 Skjæveland – Foss Eikeland), vil bli overført til Bypakke Nord-Jæren og finansiert med bompenger fra Bypakke Nord-Jæren.
9. Det etableres på et senere tidspunkt en egen utbyggingspakke (bompengepakke) for kommunene Klepp, Time, Hå og Gjesdal. Det faglige grunnlaget for en slik utbyggingspakke, skal være lokalpolitisk behandlet i inneværende valgperiode.
10. Det legges til grunn for Bypakke Nord-Jæren at det kan bli en felles timesregel med utbyggingspakke Jæren.
11. Det legges til grunn for Bypakke Nord-Jæren at det blir en felles timesregel med Hundvåg-tunnelen. Den til en hver tid høyeste taksten i henholdsvis Hundvågtunnelen og Bypakke Nord-Jæren vil være gjeldene.
12. Det forutsettes statlig fullfinansiering av jernbaneprosjekter som inngår i Bypakke Nord-Jæren og utbyggingspakke Jæren.
13. All mva-kompensasjon for bompengemidler til prosjekter på fylkesvei skal brukes til investeringer i prosjekter i Bypakke Nord-Jæren.
14. Rogaland fylkeskommune stiller garanti for lån til Bypakke Nord-Jæren på inntil 7 milliarder kroner (2014 kr).
15. For å møte planlagt utbygging i Sandnes Øst, forankret i Regionalplan Jæren, settes det av inntil 50 millioner til planlegging av nødvendig vei og kollektivinfrastruktur (eksempelvis Gandsfjord bru, Riksvei 13, Bussvei og tilknytning E39).

#### 4 Omtale av aktuelle prosjekt og tiltak

Bypakke Nord-Jæren er forankra i konseptvalgutgreiinga (KVU) for transportsystemet på Jæren som vart utarbeidd i 2009, samt rapport frå den eksterne kvalitetssikringa (KS1) og Samferdsels-

Tabell 4.1 Bypakke Nord-Jæren – kostnader for aktuelle prosjekt og tiltak

	Mill. 2016-kr
Tiltak	Kostnad
Vegtiltak <sup>1</sup>	12 000
Transportkorridor vest <sup>2</sup>	4 300
E39 Ålgård – Hove	3 550
E39 Smiene – Harestad	3 200
Fv 505 Foss Eikeland – E39	750
E39/rv 44 Krysstiltak/vegutviding Stangeland	200
Bussveien <sup>2</sup>	7 200
Andre kollektivtrafikktiltak	3 350
Sykkelekspressveg Stavanger – Sandnes	1 300
Programområdetiltak	3 150
Kollektivtrafikk	1 050
Sykkel	1 050
Trafikktryggleik, gange, miljø	1 050
Drift av kollektivtransport	3 150
Bygging av bomstasjonar	200
Transportsystem Sandnes øst (planlegging)	50
<b>Sum</b>	<b>30 400</b>

<sup>1</sup> Ekskl. statlege midlar til E39 Eiganestunnelen etter 2018 samt bompengar til dette og andre igangsette prosjekt (føresett dekkja innafor eksisterande pakke).

<sup>2</sup> Dei delane av Bussveien som er fellesstrekning med Transportkorridor vest inngår i kostnadsoverslaget for Transportkorridor vest (kostnadsrekna til om lag 3 000 mill. kr).

departementet sine føringar etter drøfting i regjeringa i 2012. Det vart lagt til grunn at vidare utvikling av transportsystemet på Jæren skal baserast på «Konsept K3A Busway», ei buss- og jernbanebasert vidareutvikling av transportsystemet.

Med utgangspunkt i dette utarbeidd Statens vegvesen, i samarbeid med Rogaland fylkeskommune eit fagleg grunnlag for Bypakke Nord-Jæren med forslag til bompengeordning og porteføljestyring. Nullvekst i personbiltrafikken fram til 2032 er eitt av hovudmåla for Bypakke Nord-Jæren. Av aktuelle prosjekt og tiltak er det særleg prosjekta Sykkelekspressveg Stavanger – Sandnes og Bussveien i fire korridorar, samt tiltak i

andre kollektivtrasear, som vil bidra til å overføre trafikk frå personbil til kollektive transportmiddel, sykkel og gåing. Prosjektet Transportkorridor vest og E39-prosjekta Ålgård – Hove og Smiene – Harestad er viktige for næringstransporten.

Ved den lokalpolitiske handsaminga hausten 2014 var kostnadene for aktuelle prosjekt og tiltak innafør Bypakke Nord-Jæren førebels kalkulerte til vel 24 mrd. 2014-kr. Det var knytt stor uvisse til mange av overslaga. Etter nye kostnadsvurderingar for enkelte delprosjekt er kostnadene no kalkulerte til i storleiksorden 30 mrd. 2016-kr. Tabell 4.1 viser dei siste kostnadsvurderingane frå Statens vegvesen for prosjekt og tiltak som låg til grunn for den lokalpolitiske handsaminga.

Det er gjennomført ekstern kvalitetssikring (KS2) av trafikk- og finansieringsføresetnadene for Bypakke Nord-Jæren og for første etappe av sykkelekspressvegen, på strekninga Sørmarka – Smeaheia. I den samanhengen har den eksterne konsulenten også vurdert oppgitte kostnader for andre aktuelle prosjekt. Fleire av tiltaka i pakka er på eit tidleg planstadium. Det ligg derfor føre til dels stor uvisse knytt til kostnadsoverslaget for pakka. Det skal gjennomførast eigne KS2-prosesser for dei store prosjekta innafør Bypakke Nord-Jæren, når tilstrekkelege avklaringar ligg føre. Det er derfor ikkje teke endeleg stilling til innretting, gjennomføring av og føreliggjande kostnadsvurderingar for tiltak i bypakka med unntak av den første etappen av sykkelekspressvegen mellom Stavanger og Sandnes, strekninga Sørmarka – Smeaheia. Prosjektporteføljen må tilpassast til dei samla økonomiske rammene for bypakka. Samferdselsdepartementet oppmodar i den samanhengen til sterk kostnadskontroll og val av kostnadseffektive løysingar. Den eksterne konsulenten har vurdert den samfunnsøkonomiske lønsemda i pakka, og er komen til at alle delane (sykkelekspressveg, bussveien, vegprosjekta) har vesentleg negativ nettonytte.

#### *Sykkelekspressveg Stavanger – Sandnes*

Det er lagt opp til å byggje sykkelveg med høg standard langs E39 frå Stavanger via Forus til Sandnes, etter lokale ønskje og vedtak. Målet med prosjektet er å overføre arbeidsreiser frå personbil til sykkel gjennom å etablere ein effektiv og trafikksikker veg for syklistar.

Sykkelekspressvegen er omfatta av fire reguleringsplanar. Strekninga Madlaveien – Schancheholen inngår i prosjektet rv 13 Ryfastsambandet (Ryfast) og er derfor ikkje ein del av Bypakke Nord-Jæren. Reguleringsplan for strekninga Sør-

marka – Smeaheia vart godkjent i 2015, medan reguleringsplan for strekninga Schancheholen – Sørmarka vart godkjent våren 2016. Reguleringsplan for strekninga Smeaheia – Oalsgate er venta godkjent våren 2017.

Det er gjennomført ekstern kvalitetssikring (KS2) av sykkelekspressvegen på første strekninga, Sørmarka – Smeaheia. Samferdselsdepartementet legg til grunn ei styringsramme på 890 mill. 2016-kr og ei kostnadsramme på 1 050 mill. 2016-kr for den første etappen av sykkelekspressvegen mellom Stavanger og Sandnes.

#### *Bussveien*

Bussveien er prosjektnamnet på eit samanhengande høgkvalitets bussystem på Nord-Jæren. Bussar som køyrer i Bussveien skal ha full framkomst. Dette vil gi eit kollektivtilbod med samanhengande kollektivtrasear som sikrar punktlegheit, høg kapasitet og byutvikling langs traseane. Prosjektet omfattar fire korridorar der traseane i hovudsak blir planlagt med gjennomgåande tosidig løysing for både syklande og gåande:

- Korridor 1 (nord-sør) som går frå Stavanger sentrum til Sandnes sentrum (fv 44) med sidearm til Forus (fv 350), vil bli førebudd for framtidig konvertering til bybane. Heile korridor 1 er planlagt å stå ferdig i 2021.
- Korridor 2 (aust-vest) går frå Stavanger sentrum til Risavika i Sola kommune (rv 509 og fv 375) med sidearm til Kvernevik ring (fv 409 og fv 445). Delar av traseen langs rv 509 og fv 409 inngår i prosjektet Transportkorridor vest. Heile korridor 2 er planlagt å stå ferdig i 2023.
- Korridor 3 frå Sandnes sentrum til Vatnekrossen (fv 332 Skippergata), vil bli førebudd for framtidig konvertering til bybane. Heile korridor 3 er planlagt å stå ferdig 2023.
- Korridor 4 går frå Forus via Sola sentrum til Stavanger lufthamn Sola. Her er det aktuelt å etablere ein ny tofelts bussveg på ubygde areal. Det er ikkje teke stilling til tidspunkt for utbygging av denne korridoren.

Staten vil dekke 50 pst. av dei samla kostnadene for Bussveien på Nord-Jæren, inkludert kostnader på riksveg, gjennom ein kommande byvekstavtale. Det statlege tilskotet skal vere knytt til dei prosjektkostnadene som er naudsynte for å oppnå eit formålstenleg kollektivtilbod. Det skal ikkje bidra til å finansiere fordyrande løysingar.

I forhandlingane om ein byvekstavtale skal det gjerast ein gjennomgang av alternative busstekno-

logiar for nullutslepp. Kostnadsfordelinga mellom staten og fylkeskommunen blir vurdert i denne samanhengen. Dersom det er naudsynt for å realisere nullutslepp innan rimelig tid, skal det leggjast til grunn i forhandlingane at den statlege finansieringsdelen også kan inkludere elektroinfrastruktur for trolleybuss.

#### *Vegtiltak*

Dei aktuelle vegtiltaka vil bli vurderte i samband med utarbeidinga av Nasjonal transportplan 2018–2029, som Regjeringa vil leggje fram i 2017. Eventuell oppstart av vegprosjekt vil generelt måtte tilpassast dei årlege budsjetttrammene.

#### *Transportkorridor vest*

Transportkorridor vest omfattar utbygging av rv 509 frå Sømmevågen til Sundekrossen og fv 409 vidare til kryss med E39 ved Finnestadgeilen. Hovudmålet med prosjektet er å betre kapasitet og framkomst for kollektivtrafikk og næringstrafikk. Vidare vil prosjektet sikre framkomst for gåande og syklende samt betre trafikktryggleiken, støy- og miljøtilhøva på strekninga. Transportkorridor vest går gjennom Sola, Stavanger og Randaberg kommunar.

Der Transportkorridor vest og Bussveien ikkje har felles trase, skal det byggjast firefelts veg der ytterfelte vert reservert for tunge køyretøy. På strekingar med felles trase, skal det byggjast firefelts veg der to av felte er reservert for tunge køyretøy, inkl. bussar. I kryssområda skal det sikrast full framkomst for buss. På heile strekninga vil det bli etablert eit godt tosidig tilbod for gåande og syklende, hovudsakleg sykkelveg med fortau.

Frå Sundekrossen til Finnestadgeilen vil Transportkorridor vest i hovudsak følge fv 409. Val av løysing vil bli avklart gjennom eit forprosjekt i reguleringsplanarbeidet. På strekninga mellom Sundekrossen og Kvernevik ring, der det er felles trase med Bussveien, skal bussen sikrast full framkomst.

Transportkorridor vest er omfatta av fleire reguleringsplanar. Reguleringsplanane for riksvegdelene frå Sømmevågen forbi Sola skole og vidare til Sundekrossen er vedtekne. Reguleringsplanen for fylkesvegdelene frå Sundekrossen til E39 ved Finnestadgeilen er venta vedteken av Stavanger og Randaberg kommunar våren 2017.

Anleggsarbeida på strekninga Sømmevågen – Sola skole startar i 2016. Utbygginga vert finansiert ved at Rogaland fylkeskommune forskotterer kostnadene ved utbygginga. Dei forskotterte mid-

lane skal dekkast med bompengar frå Bypakke Nord-Jæren utan kompensasjon for renter og prisstigning.

#### *E39 Ålgård – Hove*

Prosjektet omfattar bygging av om lag 14 km ny firefelts veg mellom Ålgård i Gjesdal kommune og Hove (kryss med rv 13) i Sandnes kommune. Prosjektet vil gi betre framkomst og trafikktryggleik. Kommunedelplan med konsekvensutgreiing vart godkjent av Kommunal- og moderniseringsdepartementet i juli 2015. Reguleringsplanen er venta vedteken i 2018.

I Meld. St. 26 (2012–2013) Nasjonal transportplan 2014–2023 er det prioritert statlege midlar til prosjektet i siste seksårsperiode, under føresetnad av tilslutning til delvis bompengefinansiering av prosjektet innafor Bypakke Nord-Jæren. Prosjektet vil bli vurdert i samband med utarbeidinga av Nasjonal transportplan 2018–2029, og eventuell igangsetjing må vurderast i samband med dei årlege budsjetta.

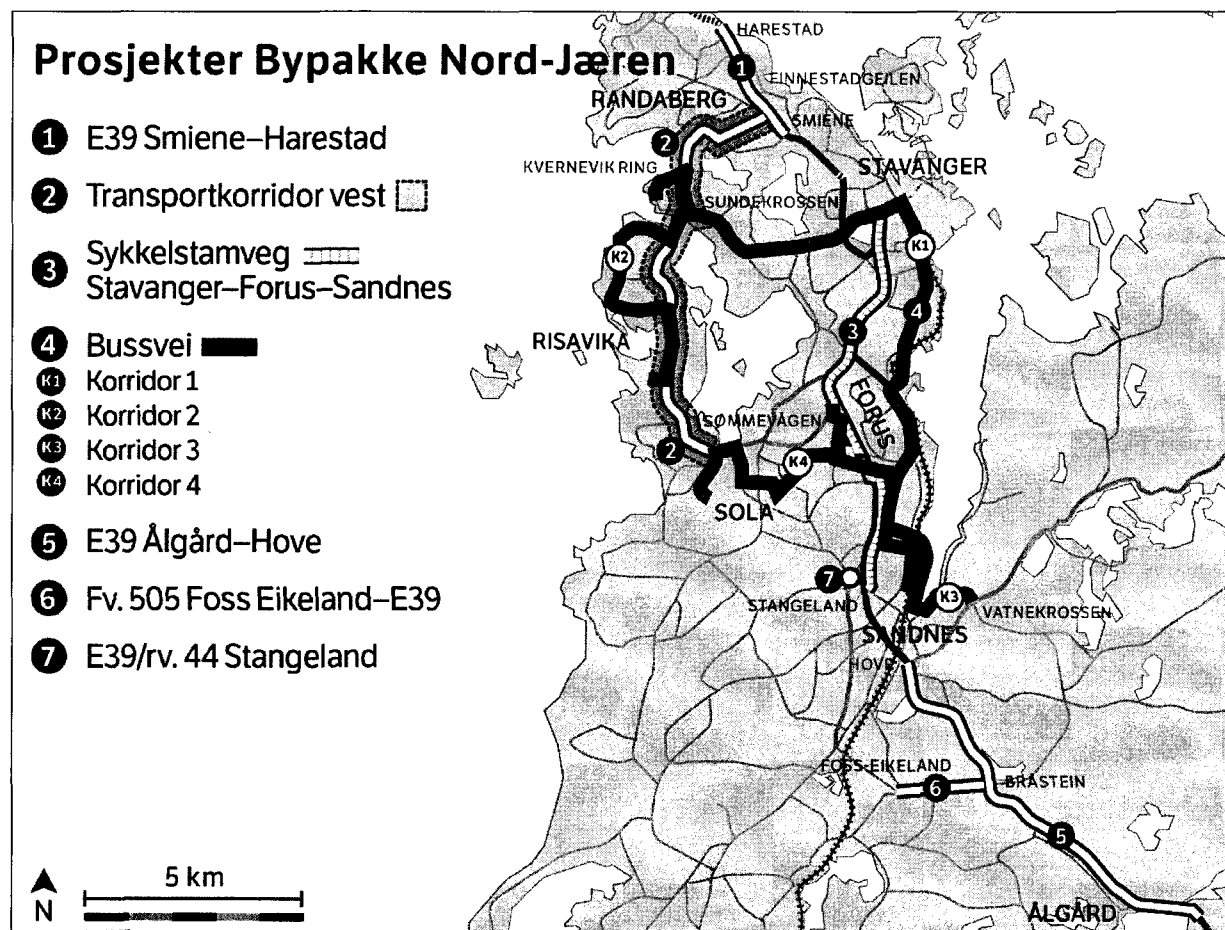
#### *E39 Smiene – Harestad*

Prosjektet omfattar bygging av om lag 4,5 km ny firefelts veg mellom Smiene/Tasta i Stavanger kommune og Harestad/Rogfast i Randaberg kommune. Prosjektet vil gi betre framkomst og trafikktryggleik. Kommunedelplan med konsekvensutgreiing vart vedteken i 2012. Prosjektet er omfatta av to reguleringsplanar; reguleringsplan for Harestadkrysset som er vedteken, og reguleringsplan for strekninga Smiene – Harestad som er venta vedteken i 2017.

I Meld. St. 26 (2012–2013) Nasjonal transportplan 2014–2023 er det prioritert statlege midlar til prosjektet i siste seksårsperiode, under føresetnad av tilslutning til delvis bompengefinansiering av prosjektet innafor Bypakke Nord-Jæren. Prosjektet vil bli vurdert i samband med utarbeidinga av Nasjonal transportplan 2018–2029, og eventuell igangsetjing må vurderast i samband med dei årlege budsjetta.

#### *Fv 505 Foss Eikeland – E39 v/Bråstein*

Prosjektet omfattar bygging av eit ny tverrsamband mellom fv 44 og E39 ved Bråstein. Den første delstrekninga Skjæveland – Foss Eikeland er føresett fullfinansiert innafor eksisterande pakke. Den andre delstrekninga Foss Eikeland – E39 v/Bråstein skal gi tilkomst til utbyggingsområdet Bybåndet Sør og ny godsterminal på Ganddal.



Figur 4.1 Bypakke Nord-Jæren – oversiktskart

Samla utgjør dette om lag 4 km ny veg. Reguleringsplanen er venta vedteken innan 2019.

#### *E39/rv 44 Krysstiltak/vegutvidelse Stangeland*

Prosjektet omfattar utviding av rv 44 frå to til fire felt, samt kryssutbetring mellom Oalsgata/E39 og rv 44. Prosjektet gir betre framkomst og trafikktryggleik. Prosjektet har komme opp som følgje av krav ved etablering av nye næringsområde på begge sider av riksvegen. Det er derfor lagt opp til at delar av kostnadane skal finansierast av private utbyggjarar. Resten av kostnadane er føresett finansierte gjennom Bypakke Nord-Jæren. Reguleringsplanen er venta vedteken i slutten av 2016.

#### *Andre kollektivtrafikktiltak*

Bussveien vil vere det største bussinfrastrukturprosjektet i regionen framover, men det er også naudsynt med tiltak i andre kollektivtrasear. Det er vurdert som aktuelt å byggje nytt kollektivfelt langs E39 på strekninga Solasplitten – Schanche-

holen, noko som gir betre framkomst for busstrafikken til og frå Forusområdet. Vidare er det vurdert som aktuelt å utvide rv 509 Solasplitten med to ekstra felt for å betre kapasitet og framkomst for kollektiv- og næringstrafikk. Dette blir ei forlenging av traseen som etter planen vil bli etablert gjennom utbygginga av Transportkorridor vest. Det vert også lagt opp til utbygging av kollektivfelt i aksen mellom Jåttåvågen, Universitetet i Stavanger og Stavanger sentrum. I tillegg vil det vere fokus på tiltak i sentrale delar av Stavanger kommune og i Sandnes kommune. Departementet vil understreke at den teknologiske utviklinga vi no opplever kan skape nye moglegheiter og løysingar innan transportsektoren, noko som kan forsterke og utvide dei moglegheitene som kollektivtrafikk gjev i å løyse folks transportbehov.

#### *Programområdetiltak*

Det er føresett om lag 3 mrd. kr til programområdetiltak med om lag 1 mrd. kr til kvart av tiltaksområda «kollektivtrafikktiltak», «sykkeltiltak» og

«miljø, trafikktryggleik, turveggar og andre tiltak for gåande».

#### *Drift av kollektivtransport*

I saksgrunnlaget som blei sendt til lokalpolitisk handsaming, vart det lagt til grunn 3 mrd. kr i bompengar til drift av kollektivtransport (2014-prisnivå). Som det går fram av kapittel 3, har Rogaland fylkeskommune i sitt vedtak gått inn for å be om at dette blir dekkka med statlege midlar.

Samferdselsdepartementet viser til at drift av kollektivtransport er ei fylkeskommunal oppgåve.

I tråd med Meld. St. 26 (2012–2013) Nasjonal transportplan 2014–2023 skal statleg tilskot gjennom belønningsordninga innlemmast i dei kommande bymiljø-/byvekstavtalane. Desse midlane kan nyttast til å dekke utgifter til drift av kollektivtransport. Departementet vil komme tilbake til framtidige tilskot i samband med forhandlingane mellom staten og lokale styresmakter om ein byvekstavtale for Nord-Jæren.

Drift av kollektivtransport inngår i bypakka, men departementet legg til grunn at staten ikkje vil bidra til å dekke driftsutgifter for kollektivtransport utover eventuelt tilskot gjennom belønningsordninga. Vidare blir det lagt til grunn at prosjektporteføljen i bypakka blir tilpassa dei samla inntektene, og at det ikkje blir teke opp lån til å dekke driftsutgifter.

#### *Transportsystem Sandnes aust (planlegging)*

Utbyggingsområdet Sandnes aust er i den vedtekte regionalplanen for Jæren lagt inn som fase 2. Første utbyggingstrinn vil vere området Vatnekrossen. I Bypakke Nord-Jæren er det prioritert utbygging av Bussveien til Vatnekrossen (korridor 3). Vegkapasiteten til/frå området vil auke med utbygging av E39 Ålgård – Hove til fire felt. I Rogaland fylkeskommune sitt vedtak er det føresett 50 mill. kr innafør ramma til Bypakke Nord-Jæren til vidare planlegging av Transportsystem Sandnes aust.

Midlar til planlegging av andre prosjekt og tiltak som manglar planavklaring, er føresett dekkka innafør dei ulike tiltakstypene.

## **5 Trafikkgrunnlag**

Bruk av bompengar påverkar trafikantane sine reisetal. Reisetid og reisekostnader er to vesentlege faktorar når folk planlegg sin reisekvardag på kort sikt og val av bustad/arbeidsstad i eit større per-

spektiv. Statens vegvesen har vurdert korleis bompengeneinkrevjinga vil påverke trafikken gjennom dei planlagde bomstasjonane. Det er tatt utgangspunkt i dagens trafikk og ein regional transportmodell. I tillegg er det sett på samanliknbare prosjekt.

Totaltrafikken gjennom dei planlagde bomsnitta er rekna til om lag 242 800 køyretøy per døgn. Innføringa av bompengeneinkrevjing er venta å redusere trafikken til om lag 218 500 køyretøy per døgn, tilsvarande 10 pst. Den eksterne konsulenten har berekna vesentleg høgare bompengeneinkter enn det som er lagt til grunn i denne proposisjonen, samtidig som dei har peikt på at det ligg føre uvisse i omfang på el-bilar og trafikkvekst som vil påverke bompengegrundlaget.

Basert på erfaringstal frå byområdet er det lagt til grunn 5 pst. tunge køyretøy. I tillegg er det lagt til grunn at 10 pst. av dei lette køyretøya er knytt til næringstransport. Næringslivstransportar utgjer dermed 15 pst. av passeringane i bomsnitta. For næringslivstransportar er det lagt til grunn ein årleg trafikkvekst i tråd med prognosane som vart nytta i arbeidet med NTP 2014-2023. Dette inneber at det er lagt til grunn ein vekst på 2,9 pst. i 2015–2018, 2,6 pst i 2019–2024, 2,4 pst. i 2025–2030 og 1,7 pst. etter 2030.

I trafikktalet er det lagt til grunn at elbilar og andre miljøkøyretøy vil utgjere 5 pst. av passeringane i bomringen. Ved vurdering av bompengeneinkter er det lagt til grunn betalingsfritak for slike køyretøy.

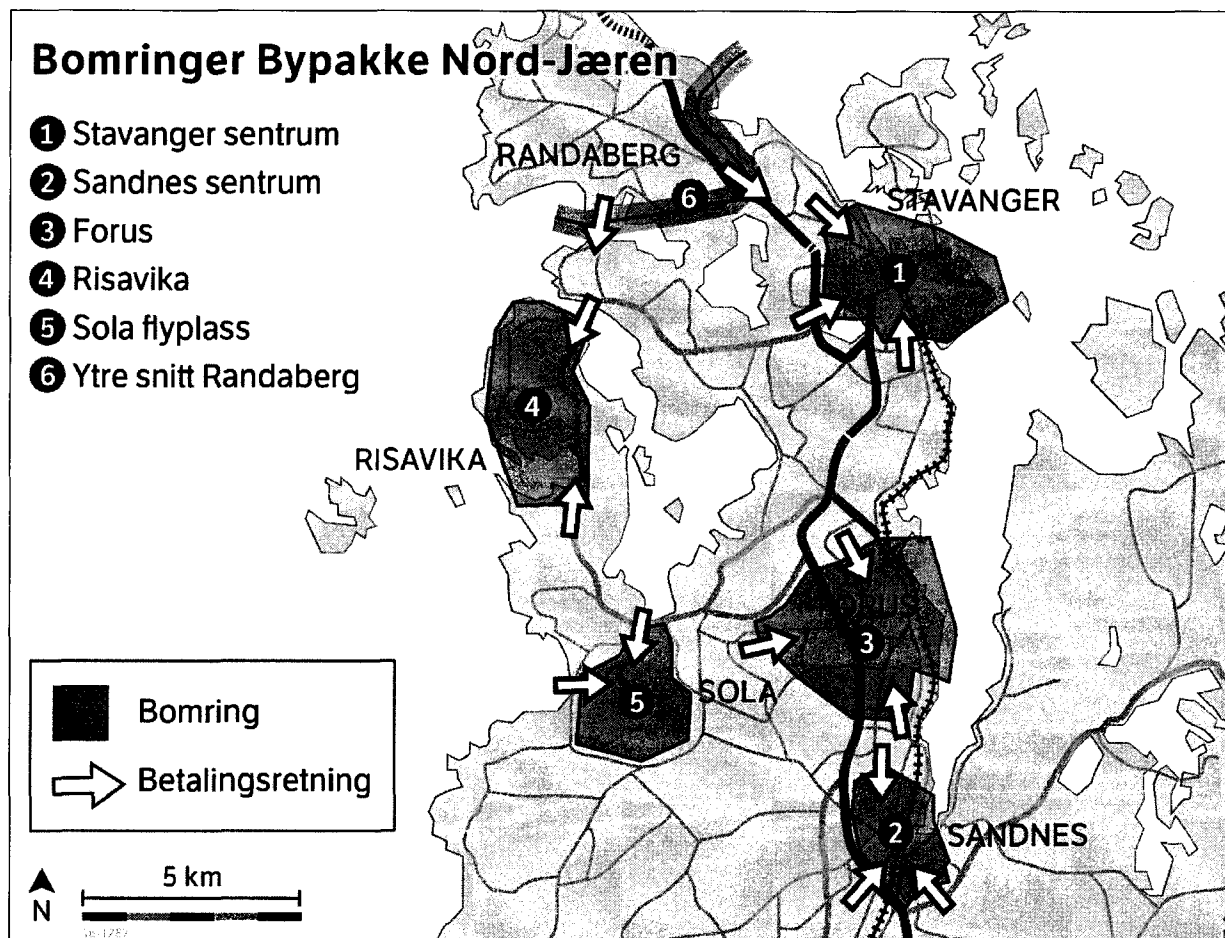
Som grunnlag for vurdering av bompengeneinkter er det lagt til grunn nullvekst i personbiltrafikken frå og med oppstart av bompengeneinkrevjinga knytt til Bypakke Nord-Jæren. Det er i følge Statens vegvesen si vurdering ikkje mogeleg å oppnå dette gjennom bompengordninga åleine. Statens vegvesen meiner derfor at det vil vere naudsynt med sterkare verkemiddel om ein skal nå dei måla som lokale styresmakter har satt i denne saka.

## **6 Bompengar og bompengopplegg**

### *Plassering av bomstasjonar*

Plasseringa av bomstasjonane er resultat av ein omfattande lokal prosess der fleire alternativ er vurderte. Det er lagt opp til at bomstasjonane skal gi tette ringar rundt viktige reisemål på Nord-Jæren. Ringane skal plasserast i område/soner der det blir bygd eit godt alternativt transporttilbod til privatbilen. Vidare skal det vere bomstasjo-





Figur 6.1 Bypakke Nord-Jæren – soner/snitt for bompenggeinnkrevjing

nar på vegar der det blir gjennomført vesentlege investeringar.

Lokale styresmakter har lagt opp til at det skal etablerast til saman 38 bomstasjonar med einvegs innkrevjing. Bomstasjonane skal plasserast i følgjande fem soner:

- Stavanger sentrum
- Sandnes sentrum
- Forus
- Risavika
- Flyplassområdet Sola

I tillegg er det lagt til grunn eit ytre bomsnitt i Randaberg kommune.

Samferdselsdepartementet legg til grunn at opplegget for bomstasjonar kan endrast på eit seinere tidspunkt, under føresetnad av at det er lokal semje om dette og endringane ikkje svekkar økonomien i bypakka.

Sonene og snittet er vist i figur 6.1. Bomstasjonane er lista opp i tabell 6.1.

Tabell 6.1 Bypakke Nord-Jæren – bomstasjonar i ulike soner/snitt

Nr.	Bomstasjonsplassering	Sone/snitt
1	Fv 435 Bybrua	Stavanger sentrum
2	Fv 411 Tastagata	Stavanger sentrum
3	Kv Chr. Bjellandsgate	Stavanger sentrum
4	Fv 466 Randabergveien	Stavanger sentrum
5	Fv 415 Nedre Stokkavei	Stavanger sentrum

Tabell 6.1 Bypakke Nord-Jæren – bomstasjonar i ulike soner/snitt

Nr.	Bomstasjonsplassering	Sone/snitt
6	Fv 416 Øvre Stokkavei	Stavanger sentrum
7	Rv 509 Madlaveien	Stavanger sentrum
8	E39 Mosvatnet	Stavanger sentrum
9	Fv 404 SUS	Stavanger sentrum
10	Fv 44 Lagårdsveien	Stavanger sentrum
11	Fv 428 Hillevåg	Stavanger sentrum
12	Fv 44 Gausel	Forus
13	Kv. Moseidsletta	Forus
14	Kv Norstonekrysset	Forus
15	Kv Åsenveien	Forus
16	Fv 433 Forusbeen	Forus
17	E39 Jåttå	Forus
18	E39 Håkull	Forus
19	Kv Stokkaveien	Forus
20	Fv 44 Forussletta	Forus
21	Fv 314 Gamleveien	Forus
22	Fv 44 Strandgata	Sandnes sentrum
23	Kv Vågen	Sandnes sentrum
24	Kv Dyre Vaas vei	Sandnes sentrum
25	Fv 509 Oalsgata	Sandnes sentrum
26	Fv 241 Heigreveien	Sandnes sentrum
27	Fv 325 Jærveien	Sandnes sentrum
28	Fv 330 Hoveveien	Sandnes sentrum
29	Fv 334 Ålgårdsveien	Sandnes sentrum
30	Fv 323 Austråttveien	Sandnes sentrum
31	Fv 332 Hanaveien	Sandnes sentrum
32	Fv 409 Kvernevikveien	Randaberg
33	E39 Randabergveien	Randaberg
34	Fv 413 Finnstadgeilen	Randaberg
35	Rv 509 Flyplassveien	Sola flyplass
36	Fv 374 Nordsjøveien	Sola flyplass
37	Rv 509 Jåsund	Risavika
38	Rv 509 Tjora	Risavika

*Takst- og rabattsystem*

Som det går fram av kapittel 3, har Rogaland fylkeskommune gått inn for eit takstsystem med einvegs innkrevjing og tre takstgrupper; lette køyretøy med totalvekt under 3 500 kg, tunge køyretøy med totalvekt mellom 3 500 og 7 500 kg, og tunge køyretøy med totalvekt over 7 500 kg. Det er lagt til grunn 10 pst. rabatt for alle køyretøy med brikke og gyldig avtale. Takstopplegget som fylkeskommunen har vedteke, er venta å gi ei gjennomsnittleg inntekt per passering på om lag 20 kr.

I Prop. 1 S Tillegg 2 (2015–2016) er det lagt opp til ei omlegging av takst- og rabattstrukturen med ny inndeling av takstgrupper. Køyretøy med totalvekt til og med 3 500 kg og alle køyretøy i kategori M1 utgjer takstgruppe 1. Køyretøy som ikkje fell inn under dette, utgjer takstgruppe 2. Ved bruk av elektronisk brikke får køyretøy i takstgruppe 1 ein rabatt på 20 pst. Rabatten kan kombinerast med passeringstak og timesregel. Det vil ikkje bli gitt rabatt til køyretøy i takstgruppe 2. Det er lagt til grunn at den samla omlegginga ikkje skal innebere endringar i gjennomsnittleg inntekt per passering eller overføring av kostnader frå lette til tunge køyretøy. Samferdselsdepartementet føreset at takst- og rabattsystemet for Bypakke Nord-Jæren skal vere i samsvar med dette. Det er elles lagt til grunn at rabattar og fritak for betaling skal følgje fastsette takstretningslinjer og vedtak i Stortinget utan særskilt kompensasjon frå staten si side. Dette gjeld også for dei reglane som til ei kvar tid måtte gjelde for køyring med elbilar i bomringar.

I tråd med dei lokalpolitiske vedtaka er det lagt til grunn tidsdifferensierte takstar med dobbel takst i rushperiodane på kvardagar. Vidare er det lagt til grunn timesregel som omfattar alle bomstasjonane som inngår i Bypakke Nord-Jæren. Timesregelen skal også omfatte bomstasjonen ved Hundvågtunnelen som er ein del av prosjektet rv 13 Ryfastsambandet. For køyretøy i takstgruppe 1 er det også føreset eit passeringstak på 75 passeringar per månad.

Med utgangspunkt i den nye takst- og rabattstrukturen og ei gjennomsnittsinntekt per passering på 20 kr, er følgjande grunntakstar utan rabatt lagt til grunn (i 2016-prisnivå):

	Utanfor rushperiodane	Innafor rushperiodane <sup>1</sup>
Takstgruppe 1	22 kr	44 kr
Takstgruppe 2	55 kr	110 kr

<sup>1</sup> Kvardagar kl. 07.00–09.00 og 15.00–17.00

Bompengetakstane skal evaluerast og eventuelt justerast etter eit års drift, slik at føresett gjennomsnittstakst vert oppretthalden. Elles skal takstane justerast i samsvar med prisutviklinga.

*Andre føresetnader*

Følgjande føresetnader er elles lagt til grunn for vurdering av bompengepotensialet:

- Innkrevjingsperiode: 15 år frå 2018
- Lånerente: 5,5 pst. dei første 10 åra, deretter 6,5 pst.
- Innskotsrente: 2,5 pst.
- Årlege innkrevjingskostnader: 160 mill. kr

Basert på føresetnadene i denne proposisjonen er brutto bompengainntekter rekna til om lag 25,2 mrd. kr. Av dette er om lag 21 mrd. kr føresett nytta til gjennomføring av prosjekt og tiltak innafor Bypakke Nord-Jæren, om lag 1,8 mrd. kr til å dekke finansieringskostnader og om lag 2,4 mrd. kr til å dekke innkrevjingskostnader og kostnader til drift av bompengeselskapet.

Det er lagt til grunn at bompengeselskapet vil stille til disposisjon inntil 650 mill. kr i 2017, til finansiering av vidare planlegging/prosjektering, grunnverv og andre førebuaende arbeid samt anleggsstart på første etappe av sykkelekspressvegen.

Som omtalt i Prop. 1 S (2015–2016), legg regjeringa opp til ei ny organisering av bompengesektoren med fem regionale bompengeselskap. Samferdselsdepartementet legg til grunn at Bypakke Nord-Jæren vert lagt inn i eit av dei nye regionale bompengeselskapa, som er etablert som ein del av bompengereformen. Frå å ha over 60 bompengeselskap vil ein framover ha fem regionale bompengeselskap som skal stå for innkrevjinga. Hovudformålet med reformen er ei meir kostnadseffektiv og kundevennleg innkrevjing, i tillegg til å gje styresmaktene betre moglegheit for kontroll.

## 7 Finansieringsopplegg

Finansieringa av Bypakke Nord-Jæren er basert på innkrevjing av bompengar samt statlege og fylkeskommunale midlar:

- Som det går fram av kapittel 6, er det rekna med at det foreslåtte bompengelopplegget vil gi eit samla bompengebidrag til prosjekt og tiltak innafor Bypakke Nord-Jæren på om lag 21 mrd. 2016-kr.
- I Meld. St. 26 (2013–2014) Nasjonal transportplan 2014–2023 er det lagt til grunn til saman

1 990 mill. 2016-kr i statlege midlar til delfinansiering av prosjekt som inngår i Bypakke Nord-Jæren, fordelt med 1 200 mill. kr til prosjektet E39 Ålgård – Hove og 790 mill. kr til prosjektet E39 Smiene – Harestad.

- Som det går fram av kapittel 3, har Rogaland fylkeskommune vedteke at all meirverdiavgift som fylkeskommunen får refundert som følge av investerte bompengemidlar i prosjekt på fylkesveg, skal nyttast til investeringar i prosjekt innafor Bypakke Nord-Jæren. Dette er rekna til å utgjere om lag 1 460 mill. kr i 2016-prisnivå.

Dette gir eit samla bidrag til gjennomføring av Bypakke Nord-Jæren på om lag 24,5 mrd. kr. I tillegg har Samferdselsdepartementet gjennom det fastsette rammeverket for bymiljø-/byvekstavgift lagt til grunn statleg delfinansiering på inntil 50 pst. av prosjektkostnadene for viktige fylkeskommunale kollektivtransportprosjekt i dei fire største byområda. Bussveien på Nord-Jæren er eit slikt prosjekt. Storleiken på tilskotet vil bli endeleg avklart gjennom forhandlingane om ein byvekst-avtale for Nord-Jæren.

Som det går fram av kapittel 3 og 4, har Rogaland fylkeskommune i sitt vedtak gått inn for at foreslåtte midlar til drift av kollektivtransport blir dekkja med statlege midlar. Samferdselsdepartementet viser til at dette er ei fylkeskommunal oppgåve. Drift av kollektivtransport inngår i bypakka, men staten vil ikkje bidra til å dekke driftsutgifter til kollektivtransport utover eventuelt tilskot gjennom belønningsordninga, jf kapittel 4.

Omfanget av statlege midlar til Bypakke Nord-Jæren vil bli nærare avklart gjennom forhandlingane om ein byvekst-avtale for Nord-Jæren samt arbeidet med Nasjonal transportplan 2018–2029 og tilhøyrande handlingsprogram. Samferdselsdepartementet må derfor komme tilbake til det endeleg statlege bidraget til Bypakke Nord-Jæren.

Dei aktuelle vegprosjekta vil bli vurderte i samband med utarbeidinga av Nasjonal transportplan 2018–2029. Eventuell igangsetjing av vegprosjekt må vurderast i samband med dei årlege budsjetta.

Den eksterne konsulenten påpeikar stor uvisse i pakka samla sett. Konsulenten meiner det er 56 prosent sannsynleg at alle tiltaka som inngår i pakka, vil vere nedbetalte til 2031.

## 8 Styringsmodell for Bypakke Nord-Jæren

Bypakke Nord-Jæren er planlagt gjennomført etter prinsippa for porteføljestyling. Dette inneber

at det kan bli gjort endringar innafor pakka for å sikre rasjonell framdrift og økonomistyring. Arbeidet med porteføljestylinga skal skje gjennom årleg rullering av eit handlingsprogram med hovudvekt på mål- og resultatstyring.

Rogaland fylkeskommune føreset i sitt vedtak at auka statlege krav til vegbygging og kostnadsauke på riksvegnettet vert dekkja av staten. Som for andre bompengepakker legg Samferdselsdepartementet til grunn at omfanget på utbygginga må tilpassast den økonomiske ramma som blir fastsett for Bypakke Nord-Jæren, og understrekar behovet for sterk kostnadskontroll og at den økonomiske kostnaden ved investeringane blir balanserte med behovet for lønnsame arbeidsplassar og økonomisk utvikling. Kostnadsauke må derfor handterast innafor denne ramma. Dette gjeld også for riksvegar. Dersom kostnadene for eitt eller fleire prosjekt aukar, inneber dette at andre prosjekt ikkje kan gjennomførast. Dersom enkelte prosjekt vert rimelegare enn føreset, kan det derimot verte rom for å gjennomføre fleire prosjekt.

Det er etablert ei styringsgruppe for Bypakke Nord-Jæren i tråd med krava i retningslinjene for bymiljøavtalar. Styringsgruppa si hovudoppgåve er å prioritere prosjekt innafor hovudsatsingsområda i porteføljen og sjå til at gjennomføringa skjer i tråd med føringane i denne proposisjonen.

Kommunal- og moderniseringsdepartementet og Samferdselsdepartementet har etter drøftingar i regjeringa avgjort at bymiljøavtalane og byutviklingsavtalane skal samordnast til ein avtale og kallast *byvekst-avtale*. Departementa vil gjere ei nærare vurdering av organiseringa av arbeidet med byvekst-avtalane både i forhandlings- og oppfølgingsfasen, og komme tilbake til dette når tilstrekkelege avklaringar ligg føre. Inntil vidare skal organiseringa som følgjer av eksisterande rammeverk for bymiljøavtalane og byutviklings-avtalane leggast til grunn.

Styringsgruppa vil koordinere ein eventuell byvekst-avtale mellom staten, Rogaland fylkeskommune og Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg kommunar. Bypakke Nord-Jæren vil inngå i byvekst-avtalen.

## 9 Fylkeskommunal garanti

Som det går fram av kapittel 3, har Rogaland fylkeskommune i møte i fylkestinget 9. desember 2014 fatta vedtak om å stille garanti for eit låneopptak på inntil 7,0 mrd. 2014-kr. Garantien må godkjennast av Kommunal- og moderniseringsdepartementet.

Garantisten sitt utlegg kan dekkast gjennom ein auke av realkostane med inntil 20 pst. og ei forlenging av bompengeperioden med inntil 5 år.

## 10 Samferdselsdepartementet si vurdering

Rogaland fylkeskommune og Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg kommunar er samde om å vidareføre satsinga på vegtiltak gjennom ei ny bompengepakke. Bypakke Nord-Jæren skal avløyse dagens Nord-Jærenpakke, og dagens bomstasjonar vert etter planen avløyste av eit nytt innkrevjingssystem tidleg i 2018. Lokale styresmakter har lagt til grunn bompengainnkrevjing i 15 år.

Det er venta stor folketalsvekst på Nord-Jæren, og lokale styresmakter ønskjer gjennom Bypakke Nord-Jæren å bidra til nullvekst i personbiltrafikken framover. Dette føreset at delar av vegnettet får ei opprusting som er tilpassa dette målet. Lokale styresmakter ønskjer at trafikkveksten innan persontransport skal takast med kollektivtransport, sykling og gåing. Pakka skal styrke kollektivtilbodet og tilhøva for fotgjengarar og syklistar, særleg til område med stor næringsverksemd som Forusområdet.

Etter Samferdselsdepartementet si vurdering er ambisjonane i pakka i tråd med dei nasjonale måla for trafikkvekst i storbyområda og at framkomst for kollektivtrafikken og mjuke trafikantar skal styrkast. Det overordna målet for den kommande byvekstavtalen vil vere å sikre at veksten i persontransport blir teken med kollektivtransport, sykling og gange. Løysingane som blir valde, må bidra til å sikre betre framkommelegheit totalt sett, spesielt ved å tilrettelegge for attraktive alternativ til privatbil. Departementet vil peike på at opplegget med porteføljestyring krev godt samarbeid og god ressursstyring internt og på tvers av offentlege organisasjonar.

Samferdselsdepartementet legg til grunn at lokale styresmakter har gjort naudsynte vedtak om det foreslåtte opplegget med einvegs innkrevjing av tidsdifferensierte bompengetakstar i 38 bomstasjonar, fordelt på fem ulike soner og eit bomsnitt i Randaberg kommune. Departementet føreset at lokale styresmakter godtek føresette endringar i takst- og rabattsystemet, slik at det blir i tråd med strukturen som er skissert i Prop. 1 S Tillegg 2 (2015–2016). I tråd med dei lokalpolitiske vedtaka er det lagt til grunn passeringstak for køyretøy i takstgruppe 1. Ut over dette legg departementet til grunn dei lokale vedtaka om

timesregel inkl. samordning med rv 13 Ryfastsambandet ved at timesregelen også skal gjelde for Hundvågtunnelen. For ein slik timesregel på tvers av prosjekt gjeld regelen om at første registrerte passering innan ein time skal gjelde, uavhengig av takst. For at ordninga med felles timesregel ikkje skal få konsekvensar for det vedtekne finansieringsopplegget for rv 13 Ryfastsambandet, er det lagt til grunn at tapte inntekter for dette prosjektet skal tilbakeførast frå Bypakke Nord-Jæren.

Kostnadene for aktuelle prosjekt og tiltak innfor Bypakke Nord-Jæren, slik pakka er vedtatt lokalt, er førebels kalkulerte til i storleiksorden 30 mrd. 2016-kr. Ekskl. føresette utgifter til drift av kollektivtransport er kostnadene kalkulerte til i storleiksorden 27 mrd. kr. Finansieringa av Bypakke Nord-Jæren er basert på innkrevjing av bompengar samt statlege og fylkeskommunale midlar. Dette er ei vesentleg satsing, men og eit stort beløp å finansiere for innbyggjarane og næringslivet. Sterkt fokus på kostnadskontroll og kostnadseffektive løysingar er ein viktig føresetnad for suksess.

Drift av kollektivtransport inngår i bypakka, men Samferdselsdepartementet legg til grunn at staten ikkje bidreg til å dekke driftsutgifter for kollektivtransport utover eventuelt tilskot gjennom belønningsordninga. Belønningsmidlane skal innlemmast i ein kommande byvekstavtale, og statleg tilskot vil bli tema i forhandlingane. Departementet legg vidare til grunn at prosjektporteføljen i bypakka blir tilpassa dei samla inntektene, og at det ikkje blir teke opp lån til å dekke driftsutgifter.

Med nivået på bompengar og fylkeskommunale midlar som omtala i denne proposisjonen, og statlege midlar som føresett i Meld. St. 26 (2013–2014) Nasjonal transportplan 2014–2023, blir det samla bidraget til gjennomføring av Bypakke Nord-Jæren på nærare 24 mrd. kr. Det skal gjennomførast eigne KS2-prosessar for dei store prosjekta innfor Bypakke Nord-Jæren, når tilstrekkelege avklaringar ligg føre. Det er derfor ikkje teke endeleg stilling til innretting og gjennomføring av tiltak.

I tillegg vil staten dekke 50 pst. av kostnadene for Bussveien gjennom ein kommande byvekstavtale. I forhandlingane skal det gjerast ein gjennomgang av alternative bussteknologi for nullutslepp. Kostnadsfordelinga mellom staten og fylkeskommunen blir vurdert i denne samanhengen. Dersom det er naudsynt for å realisere nullutslepp innan rimelig tid, skal det leggjast til grunn i forhandlingane at den statlege finansieringsdelen også kan inkludere elektroinfrastruktur for trolleybuss.

Det samla omfanget av statlege midlar vil bli nærare avklart gjennom forhandlingane om ein byvekstavtale, arbeidet med Nasjonal transportplan 2018–2029, dei årlege budsjetta og tilhøyrande handlingsprogram.

Rogaland fylkeskommune føreset at det blir innført felles timesregel mellom Bypakke Nord-Jæren og ei eventuell framtidig Utbyggingspakke Jæren. Dei økonomiske konsekvensane av ei slik løysing vil ikkje vere kjent før Utbyggingspakke Jæren er nærare konkretisert. Følgjeleg er det for tidleg å ta stilling til dette.

På vanleg måte må den fylkeskommunale garantien godkjennast av Kommunal- og moderniseringsdepartementet før utbygginga startar. Det er vidare ein føresetnad at Bypakke Nord-Jæren vert lagt inn i eit av dei nye regionale bompengeselskapa når dei er etablert.

## 11 Avtale

Etter at Stortinget har fatta vedtak om delvis bompengefinansiering av Bypakke Nord-Jæren, vil det bli inngått avtale mellom Vegdirektoratet og bompengeselskapet i tråd med dei føresetnadane som er lagt til grunn i denne proposisjonen og gjeldande standardavtale på det tidspunktet avtalen blir inngått.

Samferdselsdepartementet

tilrår:

At Dykkar Majestet godkjenner og skriv under eit framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om finansiering av Bypakke Nord-Jæren i Randaberg, Sandnes, Sola og Stavanger kommunar i Rogaland.

---

Vi **HARALD**, Noregs Konge,

stadfester:

Stortinget blir bedt om å gjere vedtak om finansiering av Bypakke Nord-Jæren i Randaberg, Sandnes, Sola og Stavanger kommunar i Rogaland i samsvar med eit vedlagt forslag.

---

## Forslag

### til vedtak om finansiering av Bypakke Nord-Jæren i Randaberg, Sandnes, Sola og Stavanger kommunar i Rogaland

1. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å gjennomføre første etappe av sykkelekspressvegen mellom Stavanger og Sandnes, på strekninga Sørmarka – Smeaheia, innafor ei kostnadsramme på 1 050 mill. 2016-kr.
2. Stortinget samtykker i at bompengeselskapet får løyve til å ta opp lån og krevje inn bompengar til delvis bompengefinansiering av Bypakke Nord-Jæren. Villkåra går fram av denne proposisjonen.
3. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsetje nærare reglar for finansieringsordninga.
4. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å kunne endre opplegget for bomstasjonar, under føresetnad av at det er lokal semje om dette og endringane ikkje svekkar økonomien i bypakka.

## Prosjekt på riksveg innenfor en Byvekstavtale/HP 2018-2023

Oppdatert pr 02.05.17 LISGAR

Prosjekt	Tidligst oppstart	Planstatus	Kostnads- overslag/ Restbehov Mill. 2016-kr	Kommentar
<b>Sykelstamvegen</b>			<b>1300</b>	Sammenhengende trase fra Schancheholen i Stavanger til Oalsgata i Sandnes
Schancheholen-Sørmarka	2019	Vedtatt reguleringsplan		
Sørmarka-Smeaheia	2017	Vedtatt reguleringsplan, prosjektering og grunnnerverv påbynt		
Smeaheia-Oalsgata	2021	Reguleringsplanarbeid pågår		
<b>Andre kollektivtrafikktiltak</b>			<b>3220</b>	<b>0,0</b>
Kollektivfelt E39 Schancheholen-Solaplassen	2022	Mulighetsstude ferdigstilld. Reguleringsplanarbeid startes opp tidligst i 2018	1800	Kollektivfelt på E39 Motorvegen mellom Schancheholen og Forus (Solaplassen) for å bedre framkommeligheten for busser og dermed øke attraktiviteten for busser som reisemiddelvalg på arbeidsreiser. Kostnadsoverslag fra mulighetsstudien.
Rv 509 Solaplassen, Kollektiv-/tungbilfelt	2022	Regulering ikke startet	720	Nytt tiltak innebærer en utvidelse av Solaplassen med to ekstra felt reservert til bruk for tungbil- og kollektivtrafik.
Hillevåg-Tjensvoll-UIS-Diagonalen-Gauselvågen	2021	Oppstart av reguleringsplanarbeid i 2017	700	Tiltaket innebærer etablering av en til dels ny trasé for busstrafikken til Ullandhaugområde, hovedsaklig langs fylkesvegnettet. Både i Hillevåg og mot Jåttåvågen kobles traséen mot Bussveien-traséen i Fv44. Traséen gir også overgang mellom tog og buss ved Paradis og Jåttåvågen stasjon. Gir et kollektivtilbud til nytt sykehus. Kostnadsvurdering fra KVVU-arbeidet, justert til 2016-kr.
<b>Gang- og sykkeltiltak</b>	2018		<b>850</b>	Gang- og sykkelprosjekt innenfor bypakken på riksveg. Aktuelle prosjekt fremgår av egen liste
<b>Sum</b>			<b>5 370</b>	

## Aktuelle tiltak for prioritering av gang/sykkel innenfor en Byvekstavtale/HP 2018-21(23)

Oppdatert pr 02.05.17

Gang- og sykkeltiltak	Tidligst oppstart	Planstatus	Kostnads- overslag/ Restbehov Mill. 2018-kr	Kommentar	Km tilrettelagt for gs trafikk i by
<b>Prosjekter riksveg, knyttet til nytt SUS</b>			<b>98</b>		<b>2,0</b>
E39 GS-bru over motorveien nord for Auglendstunnelen		Behøver reguleringsplan	30	Forenklet kostnadsvurdering.	0,1
E39 GS-bru over motorveien, nært Sykkeltamvegens påkoblingspunkt til UIS		Behøver reguleringsplan	38	Forenklet kostnadsvurdering	0,6
Fv. 393 Auglendsdalen, Breidablikkveien - Haugåsveien, sykkelfelt		Behøver reguleringsplan. Kan sees i sammenheng med mulig kollektivprosjekt på samme strekning.	30	Deler av strekningen går parallelt med E39 på motsatt side av sykkelstamvegen. Forenklet kostnadsvurdering	1,26
<b>Prosjekter som ligger parallellt med riksveg</b>			<b>725</b>		<b>19,2</b>
E39 Stokka - Tasta, sykkelveg med fortau	2021	Reguleringsplanarbeid er i gang.	93	Oppgradering av eksisterende g/s-veg til sykkelveg med fortau. Anslag på +/- 10 %	1,7
E39 Tjensvollkrysset - Stokka, sykkelveg med fortau		Behøver reguleringsplan	50	Oppgradering av eksisterende g/s-veg til sykkelveg med fortau. Grov kostnadsvurdering	0,9
Rv. 44 Stangeland - Gandal, sykkelveg med fortau		Behov for enkel reguleringsplan	30	Oppgradering av eksisterende g/s-veg til sykkelveg med fortau. Grov kostnadsvurdering	5,90
Rv. 13 Hundvåg, Bybrua til Lundesvingene, sykkelveg med fortau		Behøver reguleringsplan	318	Oppgradering fra g/s-veg til sykkelveg med fortau. Hundvågtunnelen som bygges nå gjør at denne strekningen blir riksveg. Grov kostnadsvurdering	1,58
Fv. 510 Nesbuveien, Granneskrysset til Solasplitten, sykkelveg med fortau		Behøver reguleringsplan	200	Denne traséen går parallellt med rv. 509 Solasplitten som ikke er tilrettelagt for gående og syklende. Grov kostnadsberegning.	4,60
Rv. 509 Tjensvollkrysset - Stavanger sentrum, sykkelgate i parallellt gatenett	2023	Behøver reguleringsplan	13	Eiganesveien 2 km, Hannasdalsgate 1,5 km. Begge går parallellt med Bussveien langs rv. 509, som ikke tilrettelegges for syklende. Grov kostnadsvurdering.	3,50
E39 Henrik Ibsens gate, Tjensvollkrysset til Brustadua, enveisregulert sykkelveg med fortau		Behøver reguleringsplan	21	Eksisterende sykkelfelt på deler av strekningen trenger større bredde og må integreres bedre i krysset med Brustadua. Grov kostnadsberegning.	1,0
<b>Samlepott alle strekninger</b>			<b>20</b>		
Strakstiltak sykkel på riksveger i Stavanger	2018	Samlepott for mindre tiltak som ikke krever regulering.	20	Utbedring av mindre tiltak etter sykkelveginspeksjoner.	
<b>Sum</b>			<b>843</b>		<b>21,1</b>



### Vedlegg 3

## Oversikt over ordinære\* midler til jernbane innenfor Byvekstavtale-område Nord-Jæren

Utbyggingstiltak (mill. 2014 kr) kilde Handlingsprogram 2014 – 2023, Jernbaneverket

	2014 - 2017	2018 - 2023
Ganddal godsterminal	83	
Ganddal vendespor		45
Sandnes – Stavanger dobbeltspor (signalanlegg)	305	
Hensettingskapasitet Stavanger, doble togsett (bygges 2017)	26 mill.	
Klepp og Øksnevad stasjoner, tilrettelegging doble togsett (bygd)	35 mill.	

Stasjoner og knutepunkt: Stavanger stasjon er satt opp sammen med flere andre stasjoner med en samlepotte på 365 mill. for perioden 2018 – 2023.

\* Ordinære midler tolkes som nyinvesteringer og ikke som midler til drift og vedlikehold

## Vedlegg 4

### Transporttiltak finansiert av kommunene på Nord-Jæren

Kommunene på Nord-Jæren bidrar samlet sett med følgende tiltak i tillegg til Bypakke Nord-Jæren.

#### Planlegging i byområdet

Totalt sett har kommunene satt av 15,35 årsverk (cirka 12 millioner årlig) til planlegging av aktuelle tiltak i byområdet. Det er arbeid som transportanalyser, kartlegginger, transport- og vegplanlegging, mobilitetsplaner, reguleringsplaner, strategiarbeid, rådgiving etc. som inngår i stillingene. I tillegg bidrar kommunene samlet med 750 000 kr årlig til mobilitetsordningen Hjemjobbhjem.

#### Veginvesteringer i byområdet

Kommunene bidrar totalt sett med ca 122 millioner kroner årlig til veginvesteringer. Midlene fordeles til tiltak for gående og syklende, skoleveger, kollektiv, trafikk sikkerhets- og framkommelighetstiltak og andre vegtiltak i byområdet.

#### Drift og vedlikehold i byområdet

Kommunene bidrar totalt sett med ca 137 millioner kroner årlig til drift og vedlikehold av vegnettet på Nord-Jæren.

## Vedlegg 5

---

# Transporttiltak finansiert av Rogaland fylkeskommune

Notat

2. mai 2017

---



**ROGALAND  
FYLKESKOMMUNE**

## **Transporttiltak finansiert av Rogaland fylkeskommune**

I tilknytning til Bypakke Nord-Jæren og Byvekstavtalen finansiere Rogaland fylkeskommune en rekke relevante transporttiltak:

- 1) Rogaland fylkeskommune har vedtatt at all merverdiavgift som fylkeskommunen får refundert som følge av investerte bompengemidler i prosjekt på fylkesvei skal nyttes til investeringer i prosjekt innenfor Bypakke Nord-Jæren. Dette er regent til å utgjøre om lag 1460 mill. kr. i 2016-prisnivå.
  
- 2) I 2016 bevilget fylkeskommunen 524 mill. kr. til drift og vedlikehold på fylkesveinettet i fylket som helhet. På Nord-Jæren vil det brukes ca. 150 mill. kr. til drift, vedlikehold og fornying på fylkesveinettet. Innsatsen på fylkesnivå tilsvarer 97 prosent av det beregnede behovet i henhold til MOTIV-data. I vedtatt økonomiplan for perioden 2017 – 2019 er en opptrapping utover 97,6 prosent fra 2018 av avhengig av fylkeskommunens finansielle handlingsrom.
  
- 3) I 2017 vil det ytes ca. 300 mill. kr. i tilskudd til drift av bussrutene i Kolumbus sine anbudspakker i Sør-Rogaland (Nord-Jæren, Jæren og Dalane), hvorav majoriteten av ruteproduksjonen er i byområdet. Omfanget i ruteproduksjonen vil måtte økes i takt med utviklingen i etterspørselen og i tråd med målsettingen om nullvekst i personbiltrafikken på Nord-Jæren.
  
- 4) I 2016 har fylkeskommunen betalt NSB 21 mill. kr. for takstsamarbeidet vedrørende alle typer periodepass (inkl. mobilitetssatsingen «HjemJobbHjem»). Fylkeskommunen er grunnleggende interessert i å få til en fullstendig samordning av takstene for å styrke kollektivtrafikkens konkurransevne.
  
- 5) Rogaland fylkeskommune begynte i 2015 med å sats på mobilitetspåvirkning. Det regionale samarbeidet går under merkenavnet «HjemJobbHjem». Satsingen inkluderer pr i dag 200 bedrifter med ca. 30.000 ansatte. Så langt har fylkeskommunen sammen med kommunene på Nord-Jæren brukt opp til 40 mill. kr. årlig på denne satsingen.



Vedlegg 6

Notat

Midler til drift av kollektivtransport

Inkludert nøkkeltall for buss- og togtrafikk på Nord-Jæren

## I. Bakgrunn

Bypakke Nord-Jæren med tilhørende utvikling av kollektivtilbudet på Nord-Jæren er forankret i konseptvalgutredningen (KVU) for transportsystemet på Jæren som ble utarbeidet i 2009, samt rapport fra den eksterne kvalitetssikring (KS1) og Samferdselsdepartementet sine foringer etter drøfting i regjeringen i 2013. Det ble lagt til grunn at videre utvikling av transportsystemet på Jæren skal baseres på «Konsept 3A Busway», en buss- og jernbanebasert videreutvikling av transportsystemet.

Prop.. 47 S (2016 –2017) *Finansiering av Bypakke Nord-Jæren i Randaberg, Sandnes, Sola og Stavanger kommunar i Rogaland omtaler drift av kollektivtransport som følger:*

«I saksgrunnlaget som blei sendt til lokalpolitisk handsaming, vart det lagt til grunn 3 mrd. kr i bompengar til drift av kollektivtransport (2014- prisnivå). Som det går fram av kapittel 3, har Rogaland fylkeskommune i sitt vedtak gått inn for å be om at dette blir dekket med statlege midlar. Samferdselsdepartementet viser til at drift av kollektivtransport er ei fylkeskommunal oppgåve. I tråd med Meld. St. 26 (2012–2013) Nasjonal transportplan 2014–2023 skal statleg tilskot gjennom belønningsordninga innlemmast i dei kommande bymiljø-/byvekstavtalane. Desse midlane kan nyttast til å dekke utgifter til drift av kollektiv-transport. Departementet vil komme tilbake til framtidige tilskot i samband med forhandlingane mellom staten og lokale styresmakter om ein byvekstavgift for Nord-Jæren. Drift av kollektivtransport inngår i bypakka, men departementet legg til grunn at staten ikkje vil bidra til å dekke driftsutgifter for kollektivtransport utover eventuelt tilskot gjennom belønningsordninga.»

## II. Belønningsordningen for Nord-Jæren

### *Avtale for perioden 2013 – 2016*

Det var inngått avtale mellom Samferdselsdepartementet og Rogaland fylkeskommune, Stavanger, Sandnes og Sola kommuner om belønningstilskudd for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk for perioden 2013 – 2016. I avtalen var det avsatt 35 mill. kr. for 2013 og 60 mill. kr. hvert år i perioden 2014 – 2016. Ut fra daværende forutsetninger fra departementets side ble bruk av midlene til investeringer prioritert. Kun en begrenset andel av midlene ble brukt til driftstiltak innen kollektivtransport. En del av midlene ble dessuten brukt til oppstarten av prosjektet «hjem jobb hjem» for å påvirke innbyggerne til å bruke personbilen i mindre grad.

### *Behov for en ny avtale fra og med 2017*

Fra og med 2017 trengs en ny avtale. Avtalen bør inngås mellom Samferdselsdepartementet og Rogaland fylkeskommune, Stavanger, Sandnes,

Randaberg og Sola kommuner. Avtalen bør være av mer langsiktig karakter for å sikre forutsigbarhet.

I tråd med signaler fra sentralt hold bør belønningsordningen også for vår region innrettes mot finansiering av elementer i driften av kollektivtilbudet som ikke kan finansieres over fylkeskommunens ordinære budsjetter. I tillegg til Bypakkens investeringsrammer er det anslått et behov for 3 milliarder årlig til drift av kollektivtrafikken (2014-kroner).

#### *Innhold i en ny avtale*

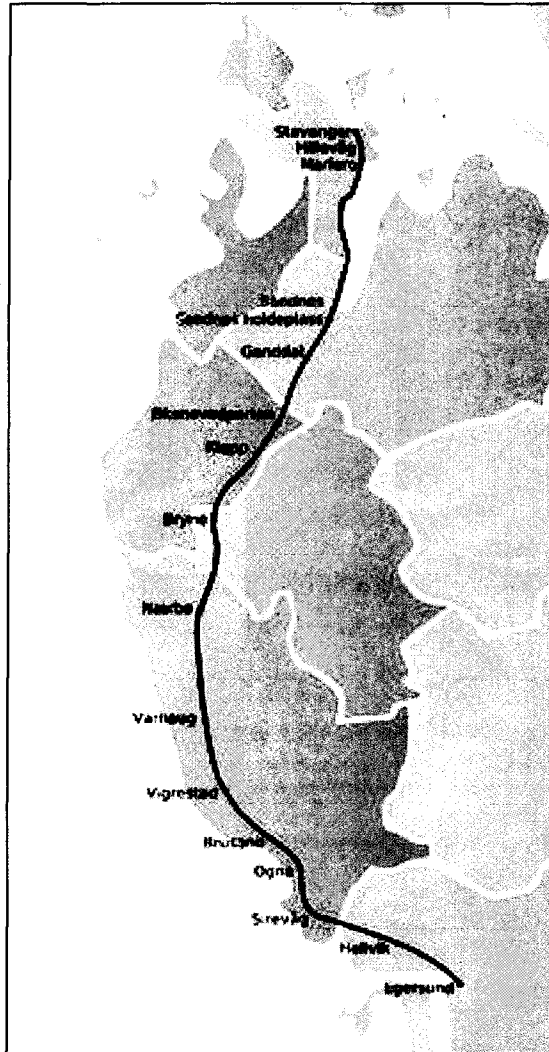
Tidligere utredninger viser et særskilt behov for økt driftstilskudd på 200 mill. 2014 kr årlig innenfor fire felt ved en satsing på kollektivtrafikken i tråd med vedtatt Konseptvalgutredning for transportsystemet på Jæren og målet om nullvekst i Bypakke Nord-Jæren. Økt driftstilskudd kreves i forbindelse med

- Økt rutetilbud på Nord-Jæren med Bussveien og oppgraderte bybussnettverk i Stavanger og Sandnes som sentrale element. Kostnader er estimert til maks. 130 mill. 2014 kr. årlig, og inkluderer i lys av senere års positive erfaringer tiltak for mobilitetspåvirkning.
- Styrket innsats for en miljøvennlig ruteproduksjon (el-mobilitet, hydrogen, biodiesel, biogass med mer). Kostnader ble i 2014 estimert til maks. 50 mill. 2014 kr. årlig. Beløpet må ses i sammenheng med resultatene fra teknologivalget for bussveien. Det kan økes betydelig avhengig av valgt teknologi, og avhengig hvor rakt og i hvilken grad en vil gå inn på batteribasert el-mobilitet.
- Fullstendig billettsamordning tog/buss. Kostnader er estimert til maks. 20 mill. 2014 kr. årlig.
- Økt satsing på nyintroduserte teknologier (sanntidsinformasjon, billettautomater med mer). Kostnader er estimert til maks. 20 mill. 2014 kr. årlig.

I tidligere utarbeidet UA-notat 76/2014 «Bypakke Nord-Jæren, Bruk av bominntekter til drift av kollektivtrafikk» er behovet nærmere beskrevet og vurdert.

Fra 1.7.2016, i forkant av en ny avtale, ble ruteproduksjonen i Stavangerregionen økt betydelig for å møte målet om nullvekst i Bypakke Nord-Jæren. Den samlede årsvirkningen av økte nettoutgifter knyttet til økt ruteproduksjon er anslått til ca. 60 mill. kroner i 2017.

### III. Togtilbud på Jæren



Figur 1: Jærbanen

#### Om Jærbanen

Strekningen Egersund-Stavanger er ca. 73 km lang med 19 mellomliggende stoppesteder. Banen ble åpnet i 1878 og har gjennomgått betydelige endringer siden den gang. I 1991 ble dagens konsept for drift av Jærbanen etablert. I løpet av de første 10 årene, frem til ca. 2000, ble lokaltrafikken firedoblet.

Stasjonene, som fikk en opprusting i 1991, lider i dag av forfall og hærverk, flere av stasjonene er mindre publikumsvennlige.

Jærbanen dekker flere ulike reisebehov i regionen, med hovedvekt på:

- Pendlertrafikk
- Fritidsreiser
- Øvrig persontrafikk
- Godstransport

Sør for Sandnes stasjon er Jærbanen en enkeltsporet jernbane med kryssingsspor. På grunn av stor trafikk har Jærbanen nådd kapasitetsgrensen for hva strekningen kan håndtere.

#### Tilbud på Jærbanen

##### Lokaltog

15 min frekvens Sandnes – Stavanger fra kl. 5 til 21, mandag - fredag

30 min frekvens Nærbø – Stavanger, mandag - fredag

60 min frekvens Egersund – Stavanger, i rushtiden morgen og ettermiddag kjøres Nærbø avgangene til/fra Egersund.

##### Regiontog:

Fra desember 2015 ble det tilnærmet 2-timers frekvens på regiontog.



#### IV. Busstilbud på Nord-Jæren

Fra 1.7.2016, i forkant av en ny avtale, ble ruteproduksjonen i Stavangerregionen økt betydelig. Økningen er i tråd med fylkestingets vedtak fra oktober 2014 om rutenettets strategiske utvikling. Vedtaket tar høyde for utbyggingen av bussveien og samordningen med lokaltogtilbudet på Jærbanen. Rutetilbudet inkludert rutene på bussveien og mulighet for overgang mellom tog og buss er vist i figuren nedenfor.



Figur 2: Bussrutene på Nord-Jæren (fra bussveiens åpning)

## V. Nøkkeltall for kollektivtrafikken på Nord-Jæren

**Jærbanen:** Reisetall for 2016 er foreløpig ikke klart.

Trafikktall på Jærbanen (2015):

Antall reisende på dobbeltsporet Stavanger – Sandnes holdeplass (Skeiane)	1 353 821
Antall reisende internt på Sør-Jæren Egersund – Ganddal)	859 309
Reiser mellom Nord- og Sør-Jæren (Egersund – Ganddal og Stavanger – Sandnes hp./ Skeiane)	1 405 648
<b>Totalt antall reisende på Jærbanen</b>	<b>3 622 309</b>
Personkilometer	72,4 mill. (snittlengde 19,6 km)
Offentlig kjøp	195,7 mill. kr.
Togkilometer	1,43 mill. kilometer

På NSB Regiontog på Sørlandsbanen mellom Oslo og Stavanger var det 4,7 prosent flere kunder de åtte første månedene i 2016, sammenlignet med samme periode i 2015.

På NSB Lokaltog mellom Stavanger og Egersund var det 6,9 prosent flere kunder de åtte første månedene i 2016, sammenlignet med samme periode i 2015 (2 458 000 passasjerer).

### Nøkkeltall for busstrafikken på Nord-Jæren (2015)

Alle tall gjelder Kolumbus anbudspakker i Sør-Rogaland (Nord-Jæren, Jæren og Dalane), hvorav majoriteten av ruteproduksjonen er i byområdet.

Vognkilometer	14.688.000 km
Reiser	18.748.000 reiser
Billettinntekter	233.706.000 kr
Tilskudd	239.301.000 kr
Tilskudsgrad	50%
Tilskudd pr. reise	Kr 12,76

### Planlagt ruteproduksjon i 2017

Vognkilometer	16.961.000 km*
---------------	----------------

\*) 15.143.914 rutekilometer + anslått 12% posisjonskjøring.

#### IV. Busstilbud på Nord-Jæren

Fra 1.7.2016, i forkant av en ny avtale, ble ruteproduksjonen i Stavangerregionen økt betydelig. Økningen er i tråd med fylkestingets vedtak fra oktober 2014 om rutenettets strategiske utvikling. Vedtaket tar høyde for utbyggingen av bussveien og samordningen med lokaltogtilbudet på Jærbanen. Rutetilbudet inkludert rutene på bussveien og mulighet for overgang mellom tog og buss er vist i figuren nedenfor.



Figur 2: Bussrutene på Nord-Jæren (fra bussveiens åpning)

## Vedlegg 7

### Prosjektomtale for Bussveien

Bussveien er prosjektnamnet på eit samanhengande høgkvalitets bussystem på Nord-Jæren. Bussar som køyrer i Bussveien skal ha full framkomst. Dette vil gi eit kollektivtilbod med samanhengande kollektivtrasear som sikrar punktlegheit, høg kapasitet og byutvikling langs traseane. Prosjektet omfattar fire korridorar der traseane i hovudsak blir planlagt med gjennomgåande tosidig løysing for både syklande og gåande:

- Korridor 1 (nord-sør) som går frå Stavanger sentrum til Sandnes sentrum (fv 44) med sidearm til Forus (fv 350), vil bli førebudd for framtidig konvertering til bybane. Heile korridor 1 er planlagt å stå ferdig i 2021.
- Korridor 2 (aust-vest) går frå Stavanger sentrum til Risavika i Sola kommune (rv 509 og fv 375) med sidearm til Kvernevik ring (fv 409 og fv 445). Delar av traseen langs rv 509 og fv 409 inngår i prosjektet Transportkorridor vest. Heile korridor 2 er planlagt å stå ferdig i 2023.
- Korridor 3 frå Sandnes sentrum til Vatnekrossen (fv 332 Skippergata), vil bli førebudd for framtidig konvertering til bybane. Heile korridor 3 er planlagt å stå ferdig 2023.
- Korridor 4 går frå Forus via Sola sentrum til Stavanger lufthamn Sola. Her er det aktuelt å etablere ein ny tofelts bussveg på ubygde areal. Det er ikkje teke stilling til tidspunkt for utbygging av denne korridoren.

Staten vil dekke 50 pst. av dei samla kostnadene for Bussveien på Nord-Jæren, inkludert kostnader på riksveg, gjennom ein kommande byvekstavtale. Det statlege tilskotet skal vere knytt til dei prosjektkostnadene som er naudsynte for å oppnå eit formålstenleg kollektivtilbod. Det skal ikkje bidra til å finansiere fordyrande løysingar.

## Vedlegg 8

### Prinsipper for fastsettelse av kostnader for statlig bidrag til Bussvei på Nord-Jæren

I dette notatet gis prinsipper for det statlige bidraget til Bussveien på Nord-Jæren.

#### Prinsipper for statens bidrag

Staten vil dekke halvparten av kostnadene for Bussveien gjennom ordningen med statlig tilskudd til store fylkeskommunale infrastrukturprosjekt for kollektivtransport.

Den statlige finansieringen skal være inntil halvparten av de prosjektkostnadene som er nødvendig for å oppnå et hensiktsmessig kollektivtilbud av høy kvalitet. Fordyrende elementer knyttet til for eksempel tilgrensende byutviklingstiltak, skal ikke inngå i beregningsgrunnlaget for statens andel. Jf. Retningslinjer for statlig delfinansiering av viktige kollektivtrafikkprosjekt i de største byene, 4. juli 2014. Dette betyr at det statlige tilskuddet til Bussveien skal gjelde selve bussveitraséen, inkludert tilhørende holdeplasser og knutepunkter. I begrepet «bussveitraséen» inkluderes her løsninger for alle trafikanter som skal ha et langsgående tilbud langs Bussveien, herunder bl.a. syklende, gående og kjørende.

Statlig finansieringstilskudd til fylkeskommunale kollektivtrafikkprosjekter skal ifølge rammeverket for byvekstavtaler gå til sammenhengende høykvalitets kollektivnett med stor kapasitet. Staten vil dekke halvparten av de prosjektutløste kostnadene for utbygging av en Bussvei med god funksjonalitet og høy kvalitet. Dette gjelder både bussveitraseen og tilhørende holdeplasser/ byttepunkter. Disse skal utformes med kvalitet og kapasitet tilpasset fremtidig passasjergrunnlag, og skal ivareta nødvendig overgangsbehov mellom Bussveien og andre transportformer.

Dersom utbyggingen av Bussveien innebærer at sammenhengende eksisterende løsninger for gåing og sykling brytes opp, vil tiltak for å beholde slike løsninger inngå i de kostnader for Bussveien som kan få statlig tilskudd.

Staten vil også dekke halvparten av planleggingskostnadene av bussveiprojektet. Statens bidrag til planlegging skal imidlertid som hovedregel gis i utbyggingsfasen etter at statens endelige bidrag er fastsatt.

Det statlige bidraget fastsettes endelig av Stortinget i den ordinære budsjettprosessen på bakgrunn av gjennomført KS2 eller byggeplan før anbud for prosjektet. I denne sammenheng fastsettes også endelig hvilke kostnader staten skal delfinansiere. Staten vil ikke dekke evt. kostnadsoverskridelser som fremkommer etter at det statlige bidraget er fastsatt.

Oppsummert vil statlig bidrag til bussveiprojektet omfatte følgende tiltak:

- Bussveitraséen med tilhørende holdeplasser og byttepunkter.
- Prosjektutløste behov for tiltak utenfor selve traséen. Dette kan eksempelvis være tiltak for gående/syklende i omkringliggende områder, støytiltak eller trafikksikkerhetstiltak som konsekvens av trafikale endringer pga Bussveien.
- Nødvendig omlegging av eksisterende infrastruktur som følge av bussveiprojektet.
- Re-etablering av eksisterende byrom som endres som følge av Bussveiprojektet. Bussveien skal ikke finansiere opparbeidelse av nye byrom, men heller ikke være til hinder for slik opparbeidelse.

## Vedlegg 9

---

### Teknologivalg for Bussveien

Notat

2. mai 2017

---



**ROGALAND  
FYLKESKOMMUNE**

## Teknologivalg for Bussveien

Bussveiens linje A og B (jfr. figuren på side 4) planlegges og bygges med mål om nullutslipp. Valg av teknologi for å oppnå målsettingen om nullutslipp har vært opp til vurdering og vedtak i fylkeskommunen flere ganger.

Fylkestinget gjorde i sak 0015/17 følgende siste vedtak om bussteknologi:

*«1 - Bussveien planlegges og bygges med mål om nullutslipp. Nødvendig infrastruktur bygges ut for batteribusser fra åpningen i 2021.*

*2 - Bussveien åpnes som eget konsept som planlagt i 2021, fortrinnsvis med nyinnkjøpte batteribusser.*

*3 - Dersom det viser seg at ingen leverandører av batteribusser kan tilby trygge nok avtaler og gode nok garantier til åpning i 2021, løses dette ved en kortest mulig overgangperiode. Gjennomføring av overgangsfase skjer etter politisk behandling i fylkestinget.*

*4 - Nullutslippsteknologi for bussveien innebærer en økonomisk risiko mht. investering og drift som staten må være med å dele ut fra statlige målsettinger. Det må tildeles tilstrekkelig statlige midler til formålet gjennom Byvekstavtalen.*

*5 - Kolumbus AS får ansvaret for videre prosjektering og anskaffelser av busser og eventuell elektroinfrastruktur, samt tilhørende dialog med bl.a. bussveiprojektet, vegholder, nettselskap og kommuner (som reguleringsmyndighet). Før anskaffelser må saken behandles politisk i fylkeskommunen, hvor også beslutninger om eierskap til bussene og eventuell infrastruktur gjøres.*

*6 - Kolumbus AS utarbeider en innfasingsplan for batteribusser for øvrige ruter i byområdet (dvs. utenom Bussveien). Dette arbeidet må resultere i en innfasingsplan og også avklare type batteriteknologi som foreslås benyttet og eierskap til busser og elektroinfrastruktur, samt økonomiske forhold. Ansvaret for dette arbeidet legges til Kolumbus AS. Før anskaffelser må saken behandles politisk i fylkeskommunen.*

*7 - Ordningen med driftstilskudd gjennom belønningsordningen er for usikker. En permanent og langsiktig finansieringsordning av Bussveien må avklares med staten i god tid før åpning.»*

Det er ikke pr. i dag ikke avklart hvilken variant av batteriteknologi som vil være mest aktuell for fremtidig batteridrift av Bussveienes linje A og B. Dette må utredes nærmere.

De ulike variantene av batteriteknologi med hensyn til lading er:

- Flashlading
- Holdeplasslading
- Depotlading
- Kombinasjonsløsninger kan også tenkes

Som tabellene under viser har de ulike variantene av batteriteknologi ulikt nivå på kostnadene. Kostnadsfordelingen mellom busmateriell og ladeinfrastruktur varierer også. Tallene inkluderer ikke merverdiavgift.

	Staten	Fylkeskommune	Bompengefinansiert
Busser		X	
Elektroinfrastruktur*	X		X
Drift		X	

\*) ladestasjoner, trafo/likereettere, kjøreledning etc. Gjelder alternativene trolley, trolleyhybrid og batteribuss.

Investeringsutgifter for å starte opp Bussveiens linje A og B. (2014 kr)	Diesel	Batteri (flash)*	Batteri (holdeplasslading)	Batteri (depotlading)*
Innkjøp av busser	-155	-546	-765	-1073
Bygging av elektroinfrastruktur	0	-632	-186	-67
<b>Sum investeringsutgift ved oppstart av linje A og B.</b>	<b>-155</b>	<b>-1178</b>	<b>-951</b>	<b>-1140</b>

Diesel er nullalternativet.

Det er i tabellen tatt utgangspunkt i en forventet levetid på bussene på 10 år.

\*Vi mener det er stor usikkerhet knyttet til levetid for elektroinfrastrukturen for batteribusser. I tabellen over er det lagt inn 40 års levetid.

Det er i tabellen brukt tall fra fagmiljøet Trivector Traffic og vurderinger fra Samferdselsavdelingen RFK.

### *Tabell 1 og 2: Ansvar og kostander ved ulike varianter av batteriteknologi*

Kostnadstallene vist over er svært usikre. Det finnes pr. i dag ikke sammenlignbare prosjekt med batteridrift og tallene må derfor betraktes med dette i tankene. Levetid på busser og ladeinfrastruktur vil i tillegg slå mye ut i livsløpskostnaden.





Figur 1: Rutene A, B og C på bussveien

## Vedlegg 10

<b>Finansieringsplan for Bussveien</b>							
År	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Kostnad i mill. 2016-kr	300	500	2 100	2 400	2 400	2 100	400



**Statens vegvesen**

# Indikatorer for oppfølging av bymiljøavtaler og byvekstavtaler

– Minimum felles indikatorsett – veileder for  
Nord-Jæren

Vedlegg til byvekstavtale for Nord-Jæren <dato>

## **Innhold**

1. Bakgrunn.....	4
2. Indikator for trafikkutvikling .....	5
2.1 Trafikk som skal registreres .....	5
2.2 Datakilder.....	5
2.3 Metodikk for registrering av unntakstrafikk.....	6
2.4 Innhenting av data, rapportering og rapporteringsfrekvens.....	7
3 Støtteindikatorer .....	7
3.1 Utvikling av klimagassutslipp .....	7
3.2 Endring i antall kollektivreiser .....	7
3.3 Endring i transportmiddelfordelingen.....	7
3.4 Innhenting av data, rapportering og rapporteringsfrekvens .....	7
4. Indikatorer for areal og parkering.....	8
4.1 Konkretisering av indikatorer for areal .....	8
4.2 Konkretisering av indikatorer for parkering.....	11
4.3 Kvalitative beskrivelser av areal og parkering .....	13
4.4 Innhenting av data, rapportering og rapporteringsfrekvens .....	13
5. Rapportering .....	14

# 1. Bakgrunn

I Nasjonal transportplan 2014–2023 fikk Vegdirektoratet i oppdrag å utarbeide opplegg for et minimum felles indikatorsett for oppfølging av bymiljøavtalene. I tråd med oppdraget er det utarbeidet et felles indikatorsett, vist i tabell 1.

Tabell 1: Felles indikatorsett for oppfølging av bymiljø-/byvekstavtalene.

Indikator	Datakilde	Ansvarlig
<b>Måлиндikatorer</b>		
Endring i trafikkarbeidet (KjKm) med personbil byområdet.	Kontinuerlig by-RVU	SVV
Endring i ÅDT for lette kjøretøy	Trafikkindeks for byområdene	SVV
<b>Supplerende indikatorer</b>		
Endring i transportmiddelfordelingen.	Kontinuerlig by-RVU	SVV
Endring i antall kollektivreiser (påstigende/reiser).	SSB/kollektivselskapene (fylkeskommunene)	FK/JBD
Utvikling av klimagassutslipp, målt i CO2-utslipp fra vei (tonn CO2 ekvivalenter) i byområdet.	SSB	Kommunene
<b>Oppfølging av innsatsområder</b>		
Boligenes avstand til avtaleområdets større sentra/store kollektivknutepunkter.	GIS-analyse	Kommunene
Besøks-/arbeidsplassintensive arbeidsplassers avstand til avtaleområdets større sentra/store kollektivknutepunkt.	GIS-analyse	Kommunene
Andel arbeidstakere med fast oppmøtested som har gratis parkeringsplass, disponert av arbeidsgiver.	Kontinuerlig by-RVU	SVV
I gjeldende parkeringsnorm: Antall parkeringsplasser som tillates ved nye besøks- og arbeidsplassintensive virksomheter i ulike områder.	Gjeldende parkeringsnorm	Kommunene
Antall offentlig tilgjengelige parkeringsplasser i avtaleområdets større sentra/store kollektivknutepunkter. <ul style="list-style-type: none"> <li>• Andel av de offentlig tilgjengelige parkeringsplassene som har makstid på opptil 2 timer.</li> <li>• Andel av de offentlig tilgjengelige parkeringsplassene som har progressiv prising.</li> </ul>	Tellinger	Kommunene
Kvalitative beskrivelser av spesielle betingelser eller endringer som har betydning for kommunenes arealbruk og parkeringspolitikk.		Alle avtaleparter (ved behov)

I veilederen er det gitt en nærmere beskrivelse og operasjonalisering av indikatorene i det felles minimum indikatorsettet. Det er tre bilag til veilederen:

1. Beskrivelse av metodikk for beregning av trafikkarbeid (TØI)
2. Beskrivelse av metodikk for beregning av byindeks inkl. kart over trafikkregistreringspunktene
3. Beskrivelse av metodikk for gjennomgangstrafikk

## 2. Indikator for trafikkutvikling

Trafikkutviklingen i bymiljø-/byvekstavgiftene måles med enheten trafikkarbeid (KjtKM). Den primære datakilden er de kontinuerlige reisevaneundersøkelsene. Denne datakilden suppleres med byindeks, som måler utviklingen av ÅDT i utvalgte trafikkregistreringspunkter.

### 2.1 Trafikk som skal registreres

#### Lette personbiler

Følgende trafikkarbeid omfattes av nullvekstmålet:

- Trafikkarbeidet med personbil knyttet til reiser til/fra arbeid, i tjeneste (til/fra møter), til fritidsaktiviteter, handle-/servicereiser og andre private formål.
- Trafikkarbeidet innenfor det geografiske området som omfattes av gjeldende bymiljø-/byvekstavgift.

Nullvekstmålet oppnås dersom trafikkarbeidet er på samme nivå i avtaleperiodens sluttår som i referanseåret.

#### Unntak

Følgende trafikk skal unntas:

- Gjennomgangstrafikk, dvs. trafikk som verken starter eller stopper i det geografiske området for avtalen (Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg kommuner).
- Trafikkarbeid knyttet til offentlig og privat tjenestetransport (mobil tjenesteyting).
- Trafikkarbeid knyttet til næringstransport.

Dette betyr at trafikkvekst som skyldes vekst i unntakstrafikken aksepteres innenfor rammene av nullvekstmålet for personbiltrafikken.

### 2.2 Datakilder

#### Kontinuerlig reisevaneundersøkelse (RVU)

- Data fra de kontinuerlige reisevaneundersøkelsene er den primære datakilden for å beregne trafikkarbeid.
- På Nord-Jæren skal det gjennomføres 5000 intervjuer årlig.
- Utvalget skal bestå av et tilfeldig uttrekk av respondenter som er bosatt i avtaleområdet (Stavanger, Sandnes, Randaberg, Sola), samt pendlingsområdet: Hå, Klepp, Time, Gjesdal, Strand og Rennesøy.

I de kontinuerlige reisevaneundersøkelsene blir start- og endepunkt for den enkelte bilreise registrert. Disse reisene vil benyttes som grunnlag for beregning av trafikkarbeidet inn, ut og innen Nord-Jæren. Metodikken baserer seg på start- og endepunkt for reiser og et estimat på utkjørte kilometer på grunnlag av antatt rutevalg (raskeste rute). Metodikken er beskrevet i bilag 1.

Referanseår for trafikkarbeid er 2017.

### **Trafikkregistreringspunkter– byindeks**

- Årsdøgntrafikk (ÅDT) skal måles ved hjelp av en byindeks. Denne består av et sett trafikkregistreringspunkter som til sammen gir et representativt bilde av trafikken i avtaleområdet (se kart i bilag 2).
- Utgangsåret (referanseåret) for byindeksen er 2017.
- Det er trafikken for lengdeklasse 0–5,6 m som registreres.
- Metodikk som beskriver beregning av byindeks for Nord-Jæren er vedlagt (bilag 2).

## **2.3 Metodikk for registrering av unntakstrafikk**

### **Gjennomgangstrafikk**

Gjennomgangstrafikken skal kartlegges ved bruk av autopassantenner ved ytterpunktene i avtaleområdet. Antennene registrerer bilenes brikkenummer når de kjører inn og ut av dette området, dvs. at reisetiden mellom ytterpunktene registreres. Dersom reisetiden tilsier at bilen kun har passert avtaleområdet (uten stopp) regnes denne som en del av gjennomfartstrafikken. Det skal gjennomføres registreringer av gjennomfartstrafikken årlig i uke 17 (vår) og 37 (høst). Metodikk er beskrevet i bilag 3.

### **Tung næringstransport**

Tung næringstransport identifiseres via trafikkregistreringspunktene (skilles ut etter lengdeklasse), og regnes ikke med i byindeksen.

### **Lett næringstransport og mobil tjenesteyting**

Det har vist seg utfordrende å finne en automatisert metode for å kartlegge ulike typer lette kjøretøy.

Trafikkregistreringene som ligger til grunn for byindeksen vil ikke kunne skille mellom lette kjøretøyer som omfattes av nullvekstmålet og lette kjøretøyer som inngår i dette målet. Trafikkarbeidet, som innhentes ved hjelp av RVUen, vil imidlertid kun gjelde reisene som er omfattet av nullvekstmålet (private personbilturer inkl. reiser til/fra møter).

Dersom byindeksen (ÅDT) gir en vekst i trafikken mens reisevanedataene (trafikkarbeidet) gir nullvekst, vil vi som en forenkling anta at vekst i byindeks skyldes trafikk med lette kjøretøyer som ikke omfattes av nullvekstmålet.

ÅDT og trafikkarbeid kommer fra to ulike kilder (trafikkregistreringer og RVU), og er ikke direkte sammenlignbare. Vi har behov for registreringer som gir bedre oversikt over trafikken som ikke omfattes av nullvekstmålet. Det er mulig å anslå en andel for lett næringstransport på grunnlag av informasjon fra Autosys, SSB lastebiltelling og data fra bomstasjonene. En slik tilnærming er beskrevet i TØI-rapport 1336/2014

«*Håndverkertransporter i by: Volum- og strukturestimater*». Det er imidlertid relativt

kostnadskrevende å gjennomføre slike analyser i hvert byområdet. Behovet vil derfor vurderes nærmere. Inntil videre anses det som tilstrekkelig med en forenklet fortolkning av differansen mellom utvikling av ÅDT og trafikkarbeid, som beskrevet i avsnittet over.

## **2.4 Innhenting av data, rapportering og rapporteringsfrekvens**

- Statens vegvesen Vegdirektoratet har ansvar for innhenting av data og rapportering av alle indikatorer for trafikkutvikling.
- Data for byindeks rapporteres årlig, med 2017 som referanseår.
- Data for trafikkarbeid rapporteres årlig, med 2017 som referanseår.

## **3 Støtteindikatorer**

### **3.1 Utvikling av klimagassutslipp**

Det skal rapporteres om utvikling av klimagassutslipp, målt i CO<sub>2</sub>-utslipp fra vei (tonn CO<sub>2</sub> ekvivalenter) i avtaleområdet.

Data innhentes fra SSB sine utslippsanalyser på kommunenivå, som utføres på oppdrag av Miljødirektoratet.

### **3.2 Endring i antall kollektivreiser**

Det skal rapporteres om antall kollektivreiser, med referanseår 2017. Data innhentes fra kollektivstatistikken fra SSB eller annen kilde dersom det er hensiktsmessig. Datakilden må oppgis i rapporteringen.

### **3.3 Endring i transportmiddelfordelingen**

Det skal rapporteres om andel av daglige reiser som foregår med hhv. kollektivtransport, sykkel, gange og bil som fører og passasjer. Data innhentes fra den nasjonale reisevaneundersøkelsen.

### **3.4 Innhenting av data, rapportering og rapporteringsfrekvens**

Kommunene i avtaleområdet har ansvar for å innhente data og rapportere samlet om:

- Utvikling av klimagassutslipp, målt i CO<sub>2</sub>-utslipp fra vei (tonn CO<sub>2</sub> ekvivalenter) i avtaleområdet. Data innhentes fra SSB.
- Indikatorene rapporteres årlig, med 2017 som referanseår

Fylkeskommunen har ansvar for å innhente data og rapportere samlet om:

- Antall kollektivreiser i avtaleområdet per år
- Indikatorene rapporteres årlig, med 2017 som referanseår

Jernbanedirektoratet har ansvar for å innhente data og rapportere om:

- Antall togreiser i avtaleområdet per år
- Indikatoren rapporteres årlig, med 2017 som referanseår



Statens vegvesen Vegdirektoratet har ansvar for å rapportere om

- Transportmiddelfordeling
- Indikatoren rapporteres årlig, med referanseår 2017.

## 4. Indikatorer for areal og parkering

Hovedhensikten med indikatorene for areal og parkering er å følge areal- og transportutviklingen i byområdene som inngår bymiljø-/byvekstavgifter. Det er lagt opp til en fleksibel tilnærming i operasjonaliseringen av de fleste av disse indikatorene.

### 4.1 Konkretisering av indikatorer for areal

For oppfølging av innsatsområdet areal skal det rapporteres på følgende indikatorer:

- *Boligenes avstand til avtaleområdets større sentra/store kollektivknutepunkter.* Presisering: Nye boligens avstand til avtaleområdets større sentra/store kollektivknutepunkt, sammenlignet med totalgjennomsnittet i referanseåret for bymiljø-/byvekstavgiften.
- *Besøks-/arbeidsplassintensive arbeidsplassers avstand til avtaleområdets større sentra/store kollektivknutepunkt.* Presisering: Nye besøks-/arbeidsplassintensive arbeidsplassers avstand til avtaleområdets større sentra/store kollektivknutepunkter, sammenlignet med totalgjennomsnittet i referanseåret for bymiljø-/byvekstavgiften.

#### **Boligenes avstand til avtaleområdets større sentra/store kollektivknutepunkt**

Indikatoren måler gjennomsnittlig avstand fra boligområder til større sentra/kollektivknutepunkt i byområdet. Faktorer som befolkningstetthet, arbeidsplasskonsentrasjon, tilgang til service- og offentlige tjenester, tilgang til bil mv. er alle viktige for transportbehovet. Avstand til sentre kan forklare både hvor mye man reiser og hvilke transportmidler som benyttes, og fanger opp flere av de ovennevnte faktorene. Indikatoren «måler» hvordan befolkningens tyngdepunkt flytter seg inn mot eller bort fra sentrum i kommunen – og om lokaliseringen av nye boliger bidrar til dette.

Store kollektivknutepunkter er også inkludert i indikatoren. Dette forutsetter at kollektivknutepunktene gir tilgang til et attraktivt kollektivtilbud som påvirker transportbehovet og reisemiddelbruken i positiv retning.

#### **Besøks-/arbeidsplassintensive arbeidsplassers avstand til avtaleområdets større sentra/store kollektivknutepunkt**

På tilsvarende måte som med boliger er det valgt å se på avstand fra sentra/store kollektivknutepunkt til besøks-/arbeidsplassintensive arbeidsplasser. Indikatoren kan slik «måle» om arbeidsplassenes tyngdepunkt flytter seg inn mot eller bort fra sentrum i kommunen – og om lokaliseringen av nye arbeidsplasser bidrar til dette. Flytter

tyngdepunktet av arbeidsplasser seg mot sentrum, innebærer det sannsynlighet for reduksjon av utkjørte kilometer, mens økt avstand til sentrum representerer en sannsynlighet for det motsatte.

Hvilke arbeidsplasser som defineres som besøks –/arbeidsplassintensive bør samsvare med lokaliseringsprinsipper og prioriterte utviklingsområder i kommuneplanenes arealdel.

## **Metode**

Det er kommunene som skal følge opp disse to indikatorene ved bruk av GIS-analyser. Fordi byene har ulike forutsetninger, er det behov for lokale tilpasninger til metoden. Et viktig premiss er imidlertid at det benyttes samme metodiske forutsetninger i beskrivelsen for referanseåret som de påfølgende årene. Dette er viktig for å kunne sikre sammenlignbarhet over tid.

I det følgende er det gitt noen råd om metodikk og framgangsmåte. Heretter omtales sentra/store kollektivknutepunkter som store knutepunkt eller hovedknutepunkt.

### ***Trinn 1: Definere knutepunkthierarki og hovedknutepunkt***

For å kunne vurdere avstand til store knutepunkt må disse sentraene og knutepunktene defineres.

De fleste byområdene har arealplaner som skal følge opp nasjonale og regionale føringer om samordnet areal- og transportplanlegging. I disse planene er det definert et knutepunkthierarki som beskriver hvordan utviklingen av boliger og arbeidsplasser bør lokaliseres. Kommunene på Nord-Jæren skal selv definere hvilke store knutepunkt som skal inngå i indikatorene for areal. Det er naturlig at det tas utgangspunkt i kommuneplanenes arealdel samt Regionalplan for Jæren 2013–2040.

Det er noen felles egenskaper ved knutepunktene som vil være avgjørende for hvor mye man reiser, og hvilke transportmiddel som benyttes. Det anbefales derfor at byområdene etablerer et senter-/knutepunkthierarki basert på egenskapene vist i tabell 2.

Det anbefales at kommunene definerer ett eller et begrenset antall hovedknutepunkt. Hovedknutepunktet (-ene) brukes som utgangspunkt for beregning av arealindikatoren i GIS-analysene. Selv om det åpnes opp for flere hovedknutepunkter, bør antallet begrenses for å unngå overlapp mellom influensområdene til de definerte knutepunktene.

Tabell 2: Anbefalte kriterier for å vurdere et senter-/knutepunkthierarki

Egenskaper	Innebærer	Konkret beskrivelse
Tetthet i sentra/ knutepunktet	Høy intern tetthet av arbeidsplasser og boliger med korte avstander gjør det mer attraktivt å gå eller sykle. I tillegg gir det mange potensielle kollektivreisende noe som gir grunnlag for et høyfrekvent.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Høy intern tetthet av arbeidsplasser og boliger</li> <li>• Korte avstander mellom ulike funksjoner sikrer bruk av gange og sykkel</li> </ul>
Funksjonsblanding	Et mangfold av ulike funksjoner vil styrke sentra/knutepunktet og bidra til et større potensial for bruk av kollektivtransport, gange og sykkel.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mangfold av funksjoner (bolig, næring, service, m.v)</li> <li>• Høy andel av arbeidsplassintensive bedrifter og næringer</li> </ul>
Tilknytning til kollektivtransport	Kvaliteten på kollektivtilbudet vil være avgjørende for at kollektivtransport blir det foretrukne transportmidlet. Kvaliteten på et kollektivtilbud avhenger av konteksten (bystørrelse, størrelse på knutepunktet, osv), men tilstrekkelig frekvens er viktig. Det er også viktig å sikre mest mulig direkte og full framkommelighet for lokal kollektivtransport til/fra knutepunktene.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tilgang til attraktiv kollektivtransport (jernbane/ekspresbuss) <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Høy frekvens</li> <li>○ Full framkommelighet</li> </ul> </li> <li>• God tilknytning til lokal kollektivtransport <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Direkte adkomst til holdeplass/stasjon</li> <li>○ Full framkommelighet</li> </ul> </li> </ul>
Tilgjengelighet for gående og syklende	Senteret/knutepunktet må være enkelt å komme til for gående og syklende. Det vil si at det er tilrettelagt med egen infrastruktur, som sikre trygg, rask og sikker framkommelighet. Senteret/knutepunktet bør derfor være tilknyttet et sammenhengende gang- og sykkelvegnett. Gang- og sykkelvegnettet må knyttes til andre sentra/knutepunkt, og sikre en forbindelse til/fra ulike målpunkt.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• God adkomst for gående og syklende <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Egne gang- og sykkelanlegg av høy standard</li> <li>○ Direkte adkomst til holdeplass/stasjon</li> </ul> </li> <li>• Mange parkeringsplasser for sykkel (sykkelhotell, sykkelhus)</li> </ul>
Tilrettelegging for bil	Parkeringsstilgang vil være avgjørende for hvor sannsynlig det er å bruke bil til/fra sentra/knutepunktet. For å hindre at alle kjører bil til knutepunktene bør det være få parkeringsplasser for bil (kun for de med spesielle behov). For å sikre god adkomst for gående, syklende og kollektivreisende bør arealer for disse prioriteres. Også lokal kollektivtransport bør ha god framkommelighet.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Lite tilrettelegging for bil <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Få parkeringsplasser</li> <li>○ Ikke direkte adkomst for bil</li> </ul> </li> </ul>

### Trinn 2: Beregning av arealindikator ved GIS-analyser

For å vurdere avstand fra boliger/arbeidsplasser til knutepunktet skal det brukes GIS-analyser. Det vil være svært omfattende å gjennomføre GIS-analyser for mange knutepunkter. I tillegg er det vanskelig å unngå overlapp mellom ulike knutepunktens influensområder. Det bør derfor i første rekke tas utgangspunkt i ett, eller et begrenset antall, knutepunkt.

Gjennomsnittlig avstand fra boliger/arbeidsplasser til hovedknutepunkt defineres som reiselengde langs veg (avstand). Hovedformålet er å tilrettelegge for minst mulig bilbruk.

Ved å måle avstand langs veg vil dette gi en beskrivelse av hvor realistisk det er at man kan reise med andre transportmidler enn bil.

Gjennomsnittlig avstand til et hovedknutepunkt fra alle boligområder som er etablert i løpet av en periode vil gi et grunnlag for å sammenligne med dagens situasjon/referanseåret.

Metoden blir da som følger:

- Definere et hovedknutepunkt (hovedsentrum) i byområdet, f.eks. Stavanger sentrum.
- Gjennomføre en GIS-analyse av dagens situasjon, som viser gjennomsnittlig avstand (langs veg) fra eksisterende boligområder/arbeidsplasser til hovedknutepunktet ev også andre større knutepunkt i referanseåret.
- Etterfølgende analyser må bygge på *samme metodiske forutsetninger* som for dagens situasjon/referanseåret.

Det er ønskelig at alle byområdene har en indikator som på enkel måte kan synliggjøre hvordan arealbruken endres over tid. Den enkleste formen for GIS-analyse viser gjennomsnittlig avstand fra et hovedknutepunkt til boligområder og besøks- og arbeidsintensive arbeidsplasser. Slik viser indikatoren hvordan tyngdepunktet av boligområder og arbeidsplasser flytter seg inn mot eller fra sentrum. Avstand til senter er en svært viktig faktor for bruk av bil. Indikatoren dokumenter slik godt effekt av kommunenes arealbruk.

Kommuner som har verktøy og grunnlag for tilgjengelighetsanalyser må gjerne utarbeide mer omfattende analyser som et supplement.

Det kan være et behov for å supplere GIS-analysene med kvalitative beskrivelser. Dette kan være forhold som endrer rammebetingelsene for transportbehovet. For eksempel etablering av gang- og sykkelveger som bidrar til kortere reisetid (snarveger, egne traseer, bruer el.), eller endrede forhold for bil som bidrar til en vridning i konkurranseforholdet.

## 4.2 Konkretisering av indikatorer for parkering

For parkering skal det rapporteres på følgende indikatorer:

- Andel arbeidstakere med fast oppmøtested som har gratis parkeringsplass, disponert av arbeidsgiver.
- I gjeldende parkeringsnorm: Antall parkeringsplasser som tillates ved nye besøks- og arbeidsplassintensive virksomheter i ulike områder.
- Antall offentlig tilgjengelige parkeringsplasser i avtaleområdets større sentra/store kollektivknutepunkter.
  - Andel av de offentlig tilgjengelige parkeringsplassene som har makstid på opptil 2 timer.
  - Andel av de offentlig tilgjengelige parkeringsplassene som har progressiv prising.

Videre følger en nærmere beskrivelse av disse, samt en konkretisering av metode og ansvar for å innhente indikatorene.

## **Andel arbeidstakere med fast oppmøtested som har gratis parkeringsplass (disponert av arbeidsgiver)**

Data innhentes fra følgende spørsmål i den kontinuerlige by-RVUen:

1. Hvis du skal kjøre bil til arbeidet, har du mulighet for å parkere på parkeringsplass som arbeidsgiver disponerer? Ja/Nei/Vet ikke
2. Er det vanligvis lett å finne ledig plass på denne parkeringsplassen? Ja/Nei/Vet ikke
3. Må du betale for å parkere der? Ja/Nei/Vet ikke

Statens vegvesen Vegdirektoratet er ansvarlig for rapportering av indikatoren. Indikatoren retter seg inn mot arbeidsreiser som er kapasitetsstyrende for transportsystemet i byene. Den fanger opp en utvikling av stor betydning for biltrafikkmengdene i et byområde, uavhengig av hvem og hvilket forvaltningsnivå som er ansvarlig for det konkrete tiltaket.

En restriktiv parkeringspolitikk innebærer at antall plasser begrenses, at de avgiftsbelegges eller en kombinasjon av begrensning og avgifter. Vi har begrenset kunnskap om langsiktige konsekvensene av en slik strategi på virksomhetenes lokaliseringsvalg. Virkemidler virker sammen, og kan være gjensidig forsterkende eller motvirke hverandre. Indikatoren for parkering må derfor sees i nær sammenheng med indikatorer for arealbruk, med spesiell vekt på arbeidsplasslokalisering.

## **Antall parkeringsplasser som tillates ved nye besøks- og arbeidsplassintensive virksomheter i ulike områder i gjeldende parkeringsnorm**

Det skal rapporteres om parkeringsnormene ved virksomheter med mye besøk eller mange ansatte.

Parkeringsnormer som regulerer parkeringsplasser ved nybygg gir ikke informasjon for dagens parkeringstilgjengelighet, men kan si noe om forventede endringer på sikt.

I kommuner der det er ulike normer i ulike områder av kommunen skal det rapporteres om normer i de ulike sonene. Kart som viser de ulike områdeinndelingene vedlegges rapporteringen.

Områdeinndelingen bør være konsistent over tid for å kunne følge utviklingen. En eventuell endring av områdeinndelingen må oppgis i rapporteringen.

## **Antall offentlig tilgjengelige parkeringsplasser i avtaleområdets sentra/kollektivknutepunkter.**

Det skal rapporteres om tilgangen til offentlig tilgjengelig parkeringsplasser i sentra/knutepunktene.

Tilgangen til offentlig tilgjengelige parkeringsplasser har betydning for transportmiddelvalg. Rapporteringen baseres på egne registreringer. Det er ikke lagt opp til en felles metodikk for registrering av parkeringsplasser, men registreringene må være sammenlignbare over tid i hvert enkelt byområdet. Det kan eventuelt bygges på tidligere registreringer hvis det er

hensiktsmessig. Kommunen bør bruke samme avgrensning av senter/knutepunkt som i indikatoren for areal.

Det skal rapporteres på to delindikatorer knyttet til parkeringstilgjengelighet:

- Andel av de offentlig tilgjengelige parkeringsplassene som har makstid på opptil 2 timer
- Andel av de offentlig tilgjengelige parkeringsplassene som har progressiv prising

Det er arbeidsreiser som er mest kapasitetsstyrende for transportsystemet. Makstid og progressiv prising har samme intensjon; å fremme korttids- framfor langtidsparkering. Arbeidsreisene er parkeringsplasser med makstid eller progressiv prising lite aktuelle. For å få et bilde av parkeringstilgjengelighet knyttet til arbeidsreiser er det derfor viktig å skille mellom parkeringsplasser med og uten makstid og med og uten progressiv prising.

Heller ikke for delindikatorene er det lagt opp til et standardisert opplegg på tvers av byområdene. Det viktigste er at registreringen gjennomføres på samme måte i referanseår som i etterfølgende år. Valgt metoden må dokumenteres i forbindelse med første rapportering.

#### **4.3 Kvalitative beskrivelser av areal og parkering**

Det vil være forhold ved kommunenes arealbruk og parkeringspolitikk som det ikke er mulig å fange opp ved bruk av indikatorene. Derfor vil det være behov for å gjøre kvalitative beskrivelser av spesielle betingelser eller endringer som har betydning for transportbehovet og transportmiddelbruken.

Noen eksempler på slike vurderinger kan være:

- Gang- og sykkeltiltak som påvirker reisevanene (f.eks. snarveger, bruer el som korter ned reisetiden og som er vanskelig å analysere basert på reisetid langs veg)
- Innføring av nye bestemmelser eller vedtak som fører til endrede betingelser for utbygging og reisevaner (f.eks. parkeringsbestemmelser/ boligsoneparkering, bestemmelser vedr utbygging i sentra/knutepunkt, endringer mv.)
- Bruk av kampanjer og mobilitetsplanlegging som bidrar til endring i reisevaner osv. Bør følges opp med lokale reisevaneundersøkelser som dokumenter reisemiddelfordeling og endring.

#### **4.4 Innhenting av data, rapportering og rapporteringsfrekvens**

Kommunene på Nord-Jæren er ansvarlig for å rapportere samlet om:

##### Areal

- Boligenes avstand til avtaleområdets større sentra/store kollektivknutepunkter.
- Besøks-/arbeidsplassintensive arbeidsplassers avstand til avtaleområdets større sentra/store kollektivknutepunkt.
- Rapporteringen skal skje hvert 2. år, med 2017 som referanseår.

##### Parkering

- Gjeldende parkeringsnormer i kommunenes kommune(del)planer
- Rapporteres i referanseår (2017), deretter ved endring av normen

- Antall offentlig tilgjengelige parkeringsplasser i avtaleområdets sentra/kollektivknutepunkter.
  - Andel av de offentlig tilgjengelige parkeringsplassene som har makstid på opptil 2 timer
  - Andel av de offentlig tilgjengelige parkeringsplassene som har progressiv prising
- Rapporteres hver 2. år, med 2017 som referanseår.

Statens vegvesen, Vegdirektoratet har ansvar for å rapportere om

- Andel arbeidstakere med fast oppmøtested som har gratis parkeringsplass (disponert av arbeidsgiver) innhenting og rapportering av denne indikatoren. Data baseres på de kontinuerlige RVUene.
- Rapporteres hvert 2. år, 2017 som referanseår (jf. avsnitt 2.2).

Hver avtalepart kan legge inn kvalitative beskrivelser ved behov.

## 5. Rapportering

For rapportering skal det benyttes webportal som utvikles av Statens vegvesen Vegdirektoratet. Rapporteringsopplegget vil beskrives nærmere når portalen er ferdig utviklet våren 2017.

Rapportering for referanseår skal skje innen 1. februar 2018.

---

## Vedlegg 12

Tellepunkter for beregning av bytrafikkindeks på Nord-Jæren

