

Styringsgruppemøte Bypakke Nord Jæren 2. juni 2017

Møtetidspunkt: 2. juni 2017, kl. 0930-1200
Møtested: Rogaland fylkeskommune
Møterom: Fylkesutvalgssalen

Deltakere		
Statens vegvesen	Terje Moe Gustavsen	Vegdirektør
Jernbanedirektoratet	Anita Skauge	Plan- og utviklingsdirektør
Rogaland fylkeskommune	Solveig Ege Tengesdal	Fylkesordfører
Stavanger kommune	Christine Sagen Helgø	Ordfører
Sandnes kommune	Stanley Wirak	Ordfører
Sola kommune	Ole Ueland	Ordfører
Randaberg kommune	Kristine Enger	Ordfører
Fylkesmannen i Rogaland	Magnhild Meltveit Kleppa	Fylkesmann, observatør

Agenda

Sak 9/2017 Referat fra forrige møte 5. januar 2017

Sak 10/2017 Status Bypakke Nord-Jæren

Sak 11/2017 Byvekstavgift

Sak 12/2017 NTP 2018-2029

Sak 13/2017 Byutredning for Nord-Jæren

Sak 14/2017 Finansiering av kontinuerlig reisevaneundersøkelse – tilleggsutvalg for Nord-Jæren

Sak 15/2017 Status bomstasjoner og vegstenginger

Sak 16/2017 Tertialrapportering - Oversikt framdrift og kostnader prosjekt Bypakke Nord-Jæren

Sak 17/2017 Kommunikasjon – logo/profil + prioriterte tiltak

Sak 18/2017 Revisjon av Handlingsprogram for Bypakke Nord-Jæren

Sak 19/2017 Faggruppe kollektiv og faggruppe miljø

Sak 20/2017 Prioriteringskriterier for sykkeltiltak

Sak 21/2017 Gåstrategi og prioriteringskriterier for gåtiltak

Sak 22/2017 Politisk dialogmøte

Sak 23/2017 Prioritering av prosjektering, inkludert grunnnerv og arkeologiske utgravinger, for rv. 509 Transportkorridor vest

Sak 24/2017 Eventuelt

Sak 9/2017 Referat fra forrige møte 5. januar 2017

Se **vedlegg 1**

Sak 10/2017 Status Bypakke Nord-Jæren

Torsdag 30. mars ble Bypakke for Nord-Jæren (Prop. 47 S (2016-2017), Innst. 214 S (2016-2017)) vedtatt i Stortinget, se prop. vedlagt (se **vedlegg 2**).

Stortinget fattet følgende vedtak:

Vedtak 542

Samferdselsdepartementet får fullmakt til å utvide passeringstaket til også å omfatte takstgruppe 2 dersom det er lokal tilslutning til det.

Vedtak 543

1. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å gjennomføre første etappe av sykkелеkspressvegen mellom Stavanger og Sandnes, på strekninga Sørmarka–Smeaheia, innafor ei kostnadsramme på 1 050 mill. 2016-kroner.
2. Stortinget samtykker i at bompengeselskapet får løyve til å ta opp lån og krevje inn bompengar til delvis bompengefinansiering av Bypakke Nord-Jæren. Vilråa 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.

Henstilling (oversendt regjeringen uten votering)

Det henstilles til regjeringen å sørge for at bomstasjon nr. 5 flyttes fra foreslått plassering i Fv. 415 Nedre Stokka vei til påkjøringsrampen til E39 ved Nedre Stokka vei dersom Stavanger kommune selv ønsker dette.

Forslag til vedtak:

Saken tas til orientering

Sak 11/2017 Byvekstavtale

Forhandlingspartene avsluttet forhandlingene og la fram et forslag til byvekstavtale for Nord-Jæren 12. mai 2017 (se **vedlegg 3**). Før avtalen trer i kraft skal den behandles av regjeringen, Rogaland fylkesting og i Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg kommune- og bystyrer. Denne behandlingen vil skje medio juni.

Forslag til vedtak:

Saken tas til orientering

Sak 12/2017 NTP 2018–2029

5. april 2017 ble stortingsmeldingen om ny Nasjonal transportplan (2018-2029) lagt fram. Meldingen skal behandles i Stortinget 19. juni.

Ytterligere orientering vil bli gitt i møtet.

Forslag til vedtak:

Saken tas til orientering

Sak 13/2017 Byutredning for Nord-Jæren

Presentasjon av status og framdrift av byutredningen for Nord-Jæren vil bli gitt i møtet. Det vil i tillegg presenteres tre arealscenarioer som prosjektgruppen anbefaler legges til grunn for byutredningen. Scenarioene er beskrevet i **vedlegg 4**.

Forslag til vedtak:

Styringsgruppen gir sin tilslutning til at prosjektgruppen arbeider videre med de tre arealscenarioene som står beskrevet i vedlegget.

Sak 14/2017 Finansiering av kontinuerlig reisevaneundersøkelse – tilleggsutvalg for Nord-Jæren

Et vedlegg til byvekstavtalen er «Indikatorer for oppfølging av bymiljøavtaler og byvekstavtaler- Minimum felles indikatorsett - veileder for Nord-Jæren».

Her heter det bl.a.:

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.

Statens vegvesen ved Vegdirektoratet har nå lagt om fra periodiske nasjonale reisevaneundersøkelser til kontinuerlige undersøkelser. I byvekstavtalen har partene forpliktet seg til å kjøpe lokale tilleggsutvalg på 5000 intervjuer årlig. Statens vegvesen har kontrakt med firmaet Epinion for gjennomføring av undersøkelsen for perioden 2016 tom 2019.

Nord-Jæren har hatt et godt opplegg for undersøkelser med store utvalg og rimelig konsistens i metodikken over tid. Nå har vi forpliktet oss til å slutte oss til det nasjonale opplegget. Avtaleperioden er 2016-2019, men tilleggsutvalget vil først kunne komme i gang etter at avtale med Epinion er inngått.

Et intervju med stipulert lengde på 16 minutter, har en kostnad på 316 kr per stk. Det gir en årlig kostnad på 1,58 mill. kr.

Fordeling av kostnader

Staten skal finansiere halvparten – fordelt på 30 % på Statens vegvesen og 20 % på Jernbanedirektoratet. Lokale myndigheter skal betale den andre halvparten. Det foreslås at Rogaland fylkeskommune bærer halvparten av kostnaden og at den andre halvparten fordeles mellom kommunen etter befolkningsmengde.

På denne bakgrunn foreslås følgende finansieringsplan per år:

Part	Andel	Årlig kostnad i normalår i 1000 kr
Statens vegvesen	30 %	474
Jernbanedirektoratet	20 %	316
Rogaland fylkeskommune	25 %	395
Kommunene:	25 %	395
<i>Stavanger, 132 728 innbyggere</i>		<i>214</i>
<i>Sandnes, 75 531 innbyggere</i>		<i>122</i>
<i>Sola, 25 982 innbyggere</i>		<i>42</i>
<i>Randaberg, 10873 innbyggere</i>		<i>17</i>
SUM		=1 580

I dette beløpet ligger ikke rapportering. Statens vegvesen ønsker mer kunnskap før det eventuelt vil bestilles rapport fra Epinion eller et annet firma. Det kan også være aktuelt med egenproduksjon.

Inngåelse av avtale

For å få gjennomført 5000 undersøkelser i 2017 er det ønskelig å inngå avtale om tilleggsundersøkelser omgående. Det foreslås at fylkesordfører gis fullmakt til å signere avtalen på vegne av de lokale partene

Forslag til vedtak:

Staten skal finansiere halvparten av kontinuerlig reisevaneundersøkelse – fordelt med 30 % på Statens vegvesen og 20 % på Jernbanedirektoratet. Lokale myndigheter skal betale den andre halvparten. Rogaland fylkeskommune bærer halvparten av kostnaden og at den andre halvparten fordeles mellom kommunen etter befolkningsmengde. Fylkesordfører gis fullmakt til å signere avtalen på vegne av de lokale partene.

Sak 15/2017 Status bomstasjoner og vegstenginger

Statens vegvesen (SVV) har inngått kontrakt med entreprenør på grunnarbeid, Nordbø Maskin AS og nå nylig på vegkantutstyr, Kapsch TrafficCom AB. Entreprenørene har god erfaring og vil kunne løse prosjektet på en god måte. Det jobbes med mål om oppstart innkreving i bomstasjonene fra 1.10. 2018.

Bomstasjonene som nå er valgt vil ha én mast/portal og ikke tre som tidligere antatt. Oppstart av bygging vil være i midten av juni 2017.

Ytterligere status om bomstasjoner og vegstenginger vil gis i møtet.

Forslag til vedtak:

Tas til orientering.

Sak 16/2017 Tertialrapportering – Oversikt framdrift og kostnader prosjekt Bypakke Nord-Jæren

Tertialrapport for første tertial. **Sak m/vedlegg 5 og 6 er under utarbeidelse i Statens vegvesen. ETTERSENDES over helgen**

Forslag til vedtak:

Tas til orientering.

Sak 17/2017 Kommunikasjon – visuell profil, logo og prioriterte kommunikasjonsiltak

Kommunikasjonsgruppen har i samarbeid med kontor for visuell kommunikasjon i Statens vegvesen fått utarbeidet forslag til visuell profil og logo for Bypakke Nord-Jæren. Det er valgt farger som harmonerer, er universelt utformet og som appellerer til mange målgrupper, men spesielt til unge mennesker. Unge er framtidens brukere av transportsystemet. Se **vedlegg 7**.

Ulike kommunikasjonsiltak blir satt i gang framover for å informere og gjøre Bypakke Nord-Jæren kjent. Kommunikasjonsgruppen har utarbeidet en liste med tiltak. Se **vedlegg 8**.

Kommunikasjon jobber sammen med bomstasjonsprosjektet med informasjon som skal ut når bygging av bomstasjoner starter.

Forslag til vedtak:

Styringsgruppen ber sekretariatet implementere profil og logo i videre kommunikasjon av Bypakke Nord-Jæren. Styringsgruppene tar videre til orientering de kommunikasjonsiltakene som er presentert, og ber sekretariatet fortsette kommunikasjonsarbeidet i bypakken.

Sak 18/2017 Revisjon av Handlingsprogram for Bypakke Nord-Jæren

I gjeldende handlingsprogram for Bypakke Nord-Jæren 2017 – 2020 ble det fastsatt at handlingsprogrammet skal revideres årlig på våraparten hvert år. Revisjonsarbeid for handlingsprogram er så langt ikke startet opp i påvente av avklaringer med Byvekstavtale og ny NTP 2018 – 2029. Byvekstavtalen er ferdigforhandlet skal etter planen signeres i midten av juni. NTP 2018-2029 skal behandles i Stortinget i juni 2017.

Sekretariatet har sammen med administrativt koordineringsgruppe forslag om følgende prosess:

Revisjon av handlingsprogram som følger forslag til arbeidsplan vist i **vedlegg 9**. Handlingsprogram 2018 – 2021 må ha fokus på det første året (2018). Byvekstavtale og ny NTP 2018-2029 legges til grunn for revisjonen.

Viktige revisjonstema er:

- Oppdatere status for byområdet
- Forslag til prioriteringer – utbyggingsprosjekt 2018-2021 (med fokus på 2018)
- Forslag til prioriteringer – planleggingsprosjekt 2018-2021 (med fokus på 2018)
- Forslag til prioriteringer – programområder 2018-2021 (med fokus på 2018)
- Porteføljestyring – måloppnåelse, behov for lån, risikohåndtering

Forslag til vedtak:

Styringsgruppen ber sekretariatet fortsette arbeidet med handlingsprogram for 2018-2021, basert på innspill gitt i møtet. Et førsteutkast til handlingsprogram presenteres for styringsgruppen 25. august 2017.

Sak 19/2017 Faggruppe kollektiv og faggruppe miljø

Sekretariatet har i samråd med administrativ koordineringsgruppe sett behov for å opprette to nye faggrupper som skal bistå med grunnlag til videre porteføljestyling i bypakken. Det er valgt å opprette en kollektivgruppe og en miljøgruppe der alle partene er representert. I kollektivgruppen er i tillegg Kolumbus representert.

Gruppene vil i starten jobbe videre med sitt eget mandat basert på følgende føringer:

Faggruppe Kollektiv

Hovedoppgaven til gruppen blir å ivareta helheten i kollektivnettet på Nord-Jæren knyttet til infrastrukturtiltak. Gruppen skal framskaffe faktagrunnlag for hele kollektivnettet, prioritere programområde kollektiv, men også ivareta grensesnittet til de navngitte kollektivprosjektene. Gruppen skal gi anbefalinger og presentere konkrete ideer som blir innspill til revisjon av handlingsprogrammene.

Faggruppe miljø:

Utbygging av veger og annen infrastruktur vil føre til endret arealbruk. Utslipp fra transport er en viktig årsak til miljøproblemer. Det være seg lydstry, luftforurensning eller visuell støy. «Miljø» kan også dreie seg om bymiljø; hva er en attraktiv by? Videre kan relevante problemstillinger være hva som bidrar til økt sikkerhet, trygghet og tilgjengelighet i byområdet. Begrepet miljø favner bredt.

Sekretariatet foreslår i samråd med administrativ koordineringsgruppe å avgrense gruppens oppdrag:

Hovedoppgaven til gruppen blir i første omgang å jobbe med grensesnittet Bussveien og byutvikling. For at Bussveien skal lykkes må ikke bare Bussveien i seg selv fungere, men også områdene rundt. Hvordan folk kommer seg til og fra holdeplassene/knutepunkt, og at dette er områder som bidrar til et attraktivt kollektivtilbud er viktig. Bussveien må integreres i allerede eksisterende omgivelser. Ved å ha fokus på sidearealene/tilkomster og gode løsninger kan Bussveien brukes som et positivt byutviklingsgrep, og bidra til økt kollektivandel.

Faggruppen må ta utgangspunkt i gjeldende normer og reguleringsplaner, og kartlegge det formelle handlingsrommet. Gruppen skal prioritere å identifisere aktuelle mindre tiltak som skal gi måloppnåelse. Det må utarbeides kriterier for prioriteringer og analysearbeid som skal gi svar på hvilke tiltak som skal prioriteres. Det er naturlig at ulike soner har ulike mål og kriterier. Stedstilpasset støyskjerming skal ta hensyn til støynorm, samtidig som det jobbes innovativt. Det er naturlig å se til andre europeiske byer, og de gode eksemplene der. Her ligger det både store muligheter, men også utfordringer ifht. gjeldende planverk.

Forslag til vedtak:

Styringsgruppen ber faggruppene kollektiv og miljø starte sitt arbeid, og ber om at foreslåtte føringer legges til grunn.

Sak 20/2017 Prioriteringskriterier for sykkeltiltak

Faggruppe sykkel har utarbeidet et forslag til prioriteringskriterier som skal legges til grunn for prioriteringer innenfor programområde sykkel. Se **vedlegg 10**.

Administrativ koordineringsgruppe anbefaler styringsgruppen å legge kriteriene til grunn for videre porteføljestyring.

Forslag til vedtak:

Styringsgruppen ber om at prioriteringskriteriene for sykkeltiltak legges til grunn for videre porteføljestyring.

Sak 21/2017 Gåstrategi og prioriteringskriterier for gåtiltak

Gåstrategi for Nord-Jæren 2017-2032 (se **vedlegg 11**), er et grunnlagsdokument for programområdet gange i Bypakke Nord-Jæren. Gåstrategi for Nord-Jæren er utarbeidet av faggruppe Gange, med bakgrunn i Regionalplan for Jæren 2013-2040 og Bypakke Nord-Jæren. Gåstrategien setter fokus på hvordan vi skal oppnå målsettingene om nullvekst i personbiltransport, økt fremkommelighet og økt gåandel.

Gåstrategien skal strukturere overordnede planer og kjent kunnskap for å skape en helhetlig gåsatsning på Nord-Jæren. Det skal med andre ord planlegges i et regionalt perspektiv. Gåstrategiens visjon er å oppnå en attraktiv og trygg gåhverdag for hele befolkningen på Nord-Jæren slik at flere velger å gå.

Strategien inneholder ingen økonomiske konsekvenser for partene i bypakkesamarbeidet, men gir en rekke anbefalinger til hvordan gangvegnettet bør planlegges for å oppnå målsettingen i Bypakke Nord-Jæren. Videre legges det vekt på et systematisk arbeid i forbindelse med mobilitetssatsing for å bidra til å rekruttere flere fotgjengere gjennom tilrettelegging for kombinasjonsreiser og gjennom kampanjer. Strategien skal revideres hvert 4. år i forkant av handlingsprogrammet for Bypakke Nord-Jæren. Den skal være til nytte for politikere, samt være et arbeidsverktøy for planleggere i kommunene, Statens vegvesen og fylkeskommunen.

Faggruppe Gange har utarbeidet et forslag til prioriteringskriterier som skal legges til grunn for prioriteringer innenfor programområde gange. Se **vedlegg 12**.

Administrativ koordineringsgruppe anbefaler styringsgruppen å legge kriteriene til grunn for videre porteføljestyring.

Forslag til vedtak:

Gåstrategien for Nord-Jæren 2017-2032 vedtas som grunnlagsdokument for programområdet Gange. Gåstrategien sendes som en felles politisk orienteringssak til kommunene i Bypakke-samarbeidet samt Rogaland fylkeskommune. Gåstrategien skal revideres hvert 4. år i forkant av rullering av bypakkens fireårige handlingsprogram.

Styringsgruppen ber om at prioriteringskriteriene for gåtiltak legges til grunn for videre porteføljestyring.

Sak 22/2017 Politisk dialogmøte

I forrige møte 5. januar ba styringsgruppen om at det ble planlagt et nytt politisk dialogmøte etter at byvekstavtalen var forhandlet fram. Tidspunkt for gjennomføring må drøftes i møtet.

Forslag til vedtak:

Styringsgruppen ber sekretariatet planlegge nytt politisk dialogmøte basert på innspill i møtet.

Sak 23/2017 Prioritering av prosjektering, inkludert grunnnerv og arkeologiske utgravinger, for rv. 509 Transportkorridor vest

Sak ble behandlet elektronisk 11. mai 2017. Styringsgruppen fattet følgende vedtak i saken:

Styringsgruppen gir sin tilslutning til å prioritere prosjektering, inkludert grunnnerv og arkeologiske utgraving for Transportkorridor vest.

Sak 24/2017 Eventuelt

VEDLEGG 1

Styringsgruppe for Bypakke Nord-Jæren

Referat 5. januar 2017

	Torsdag 5. januar 2017	10.00 – 13.00
Møtetidspunkt		
Møtested	Rogaland fylkeskommune	
Møterom	Fylkesutvalgssalen	

Medlemmer	Navn	Til stede	Forfall
Statens vegvesen	Terje Moe Gustavsen	X	
Jernbanedirektoratet	Anita Skauge	X	
Rogaland fylkeskommune	Solveig Ege Tengesdal	X	
Stavanger kommune	Christine Sagen Helgø	X	
Sandnes kommune	Stanley Wirak	X	
Sola kommune	Ole Ueland	X	
Randaberg kommune	Kristine Enger	X	
Fylkesmannen i Rogaland	Magnhild Meltveit Kleppa		X

Varamedlemmer	Navn	Møtt for
Fylkesmannen i Rogaland	May Britt Jensen	Magnhild Meltveit Kleppa

I tillegg møtte: Helge Eidsnes, Hans Silborn, Tone Oppedal, Astrid Eide, Lisa Garpe, Irene Hegre, Tina Jacobsen SVV, Magne Fjell Randaberg kommune, Gunn Jorunn Aasland Stavanger kommune, Kristin Barvik, Sandnes kommune, Arve Nyland Sola kommune, Kjersti Sandvik Bernt Sekretariat Bypakke Nord-Jæren, Marianne Chesak, Janne Johnsen, Anita Egeli, Astrid Apalset Vassbø, Daniel Aamodt, Gottfried Heinzerling, Gareth Doolan, Marie Koch Singelstad, Terese Haaland og Eilin Tvedt-Gundersen RFK, Tonje Doolan FM, NRK Rogaland og Stine Haave Åsland sekretariatsleder

Sak 1/2017 Referat fra forrige møte 19. oktober 2016

Referat godkjent

Sak 2/2017 Status Bypakke Nord-Jæren

Stortingsproposisjon 47S (2016–2017) ble lagt fram i statsråd 16. desember. Videre behandling er opp til Stortinget, men det ventes at denne behandles før påske 2017. Sekretariatsleder presenterte hovedpunkt i Stortingsproposisjonen.

Statens vegvesen informerte om status for bomstasjonsprosjektet. Anbud for bygging av 38 bomstasjoner ble lyst ut, med forbehold om stortingets godkjenning, 19. desember. Selve grunnarbeidet for bomstasjonene vil gjennomføres på ett år fra anleggsoppstart. Erfaringer fra andre bomstasjonsanlegg viser imidlertid at bestillingstid for bomstasjonsutstyret vil ta lenger tid enn først antatt. Statens vegvesen antar at de nye bomstasjonene kan være i drift fra 1. oktober 2018, men skal jobbe for å få utstyret på plass så raskt som mulig. Denne framdriften forutsetter Stortingsbehandling av bypakken i mars 2017.

Vedtak:

Saken tas til orientering

Sak 3/2017 Byvekstavtale

Saken ble behandlet i et lukket forhandlingsmøte.

Sak 4/2017 Byutredning for Nord-Jæren

Statens vegvesen informerte om innhold og organisering av byutredningsarbeidet som skal gjennomføres i 2017. Statens vegvesen har fått ansvar for utredningsarbeidet i nært samarbeid med alle partene i bypakken. Byutredningen skal være et grunnlag for andregenerasjons byvekstavtale. De etablerte gruppene i bypakkesamarbeidet (Styringsgruppen og administrativ koordineringsgruppe) vil ha samme funksjon for byutredningsarbeidet. Styringsgruppens funksjon/oppgave i byutredningen ble drøftet. SVV legger opp til at deler av de avtalte møtene benyttes til å behandle aktuelle byutredningssaker. Alle partene og sekretariatet for bypakken vil få invitasjon til å delta i en produserende prosjektgruppe.

Vedtak:

Saken tas til orientering

Sak 5/2017 Oversikt framdrift og kostnader prosjekt Bypakke Nord-Jæren

Oversikt over framdrift og kostnader ble presentert og drøftet kort. Ingen vesentlige endringer p.t. Styringsgruppen ønsker denne oversikten som et utgangspunkt for videre rapportering. Oversikten dateres januar 2017 og presenteres i forbindelse med tertialrapportering.

Vedtak:

Vesentlige endringer i enkelte prosjekt skal rapporteres i hvert styringsgruppemøte. Mer utfyllende rapportering for alle prosjekt følger eksisterende rapporteringsløp med tertialrapportering for fylkes- og riksveg.

Sak 6/2017 Evaluering befaring og politisk dialogmøte 16. november 2016.

Enighet om at politiske dialogmøter er viktige for alle parter. Styringsgruppen ga gode tilbakemeldinger på opplegget og arbeidet som var lagt ned ifm. gjennomføringen av befaringen og dialogmøtet.

Det er ønskelig å gjennomføre et nytt møte etter forhandlingene er gjennomført, og før et nytt handlingsprogram skal revideres. Det må løpende vurderes behov for å løfte fram enkelttema som kan være aktuelle for samme møteform.

Vedtak:

Saken tas til orientering. Sekretariatet bes planlegge et nytt politisk dialogmøte etter at byvekstavtalen er forhandlet frem.

Sak 7/2017 Innspill fra Norges Lastebileier–forbund

Saken ble drøftet i møtet. Styringsgruppen har registrert innspillet. Det vises til at saken er en del av nylig fremlagt Stortingsproposisjon 47S (2016–2017), og videre behandling er nå opp til Stortinget. Sekretariatet bes sende svar på henvendelsen fra NLF.

Vedtak:

Styringsgruppen har mottatt innspill fra NLF, men forholder seg til fremlagt Prop. 47S (2016–2017) som ble lagt frem av regjeringen 16. desember 2016. Videre behandling er opp til Stortinget.

Sak 8/2017 Eventuelt

Ingen saker



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			

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 bompengennevning 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 bompengennevninga 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 næringsverks-
semd.

For å nå målet om nullvekst i personbiltrafik-
ken og meir effektiv transport på Nord-Jæren er
det lokalt vedtatt å gjennomføre følgjande hovud-
tiltak:

- Etablering av sykkelekspressveg mellom Sta-
vanger 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 inn-
krevjing av bompengar i 10 år i kombinasjon med
statlege, fylkeskommunale og kommunale midlar.
Prioritering av prosjekt og tiltak innafor pakka har
vorte nærare avklart i samband med revisjon av
Nasjonal transportplan og tilhøyrande handlings-
program.

Gjennom handsaminga av St.prp. nr. 1 (2004–
2005) slutta Stortinget seg til endringar i bompeng-
geordninga 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 utgan-
gen av bompengeperioden i 2011.

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

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

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

Det er lagt opp til bompengeinnkrevjing 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 Sand-
nes.

3 Lokalpolitisk handsaming

Forslag til finansierings- og bompengeopplegg for
Bypakke Nord-Jæren vart sendt Rogaland fylkes-
kommune og dei ti kommunane som deltek i refe-
ransegruppa for Bypakke Nord-Jæren og Utbyg-
gingspakke 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
trafikanter med hovedvekt på kollektiv-
transport, sykkel og gange samt næringslivets
transporter.*
3. *Bompengeinntekter 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 tidsperio-
den 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 veger 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 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. 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 Vatnekrossen 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 transporter.
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 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 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 fireårige 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 veger 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 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 fireårige 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. *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 bompenger 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 Jæregionen 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 bompengerfinansiering 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 «Gandsfjord 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 utbyggingspakke 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 utbyggingspakke 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.

Føringer 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 KVU 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 sjåførfasiliteter.*

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, trafikksikkerhet, 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 Hafsrfsjord 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 fullfinansierte 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 Hundvåg-tunnelen 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 ¹	12 000
Transportkorridor vest ²	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 ²	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
Sum	30 400

¹ Ekskl. statlege midlar til E39 Eiganestunnelen etter 2018 samt bompengar til dette og andre igangsette prosjekt (føresett dekkja innafør eksisterande pakke).

² 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 utarbeidde Statens vegvesen, i samarbeid med Rogaland fylkeskommune eit fagleg grunnlag for Bypakke Nord-Jæren med forslag til bompengereordning og porteføljestyling. 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 innafor 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-prosessar for dei store prosjekta innafor 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 netto nytte.

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 reserverte for tunge køyretøy. På strekningar med felles trase, skal det byggjast firefelts veg der to av felte er reserverte 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 følgje 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.

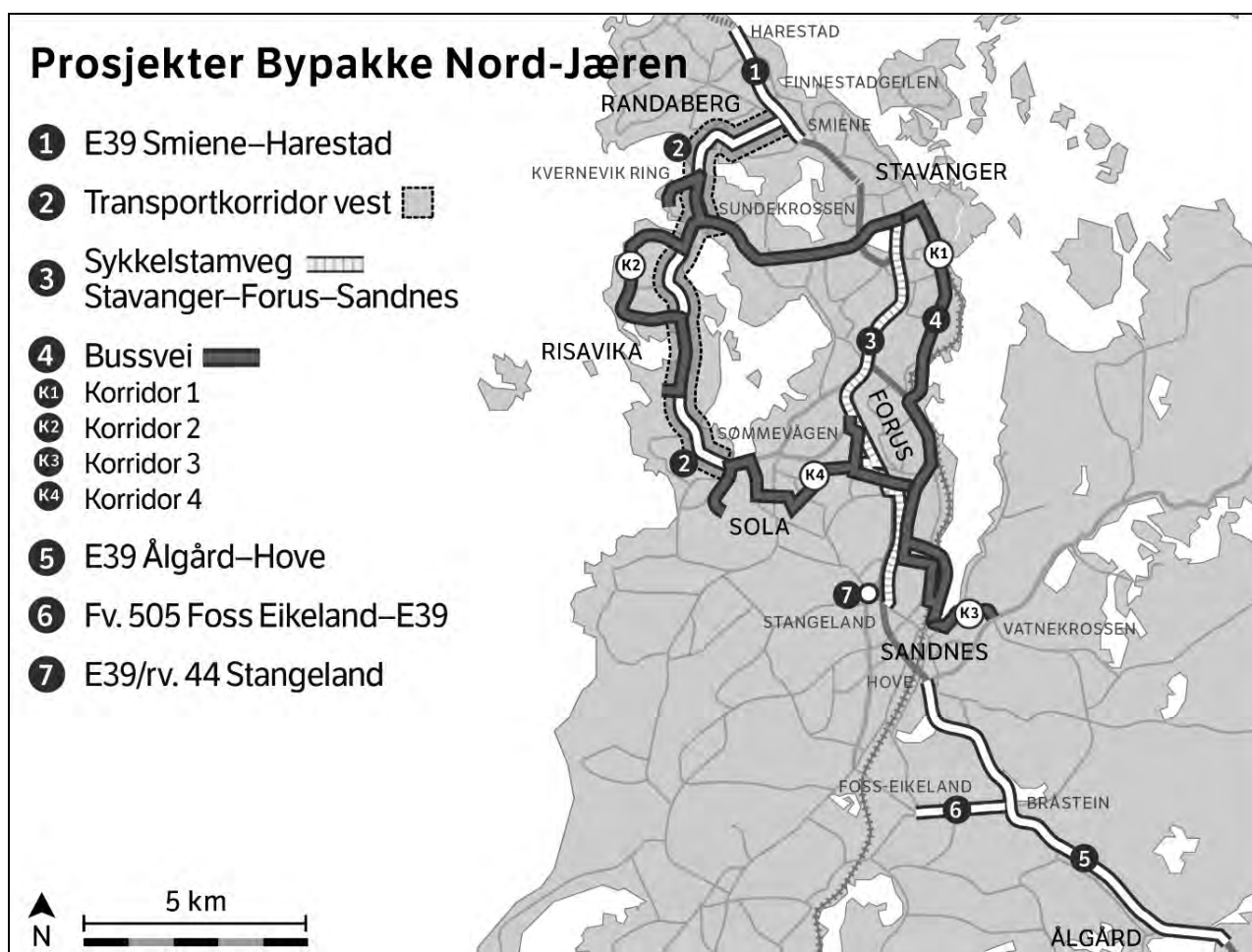
E39 Smiene – Harestad

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 dekkja 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 vedtekne 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 innafor 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 dekkja innafor 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 bompengeneinnkrevjinga 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 bompengeneinnkrevjing er venta å redusere trafikken til om lag 218 500 køyretøy per døgn, tilsvarende 10 pst. Den eksterne konsulenten har berekna vesentleg høgare bompengeneinntekter 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 utgjør 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.

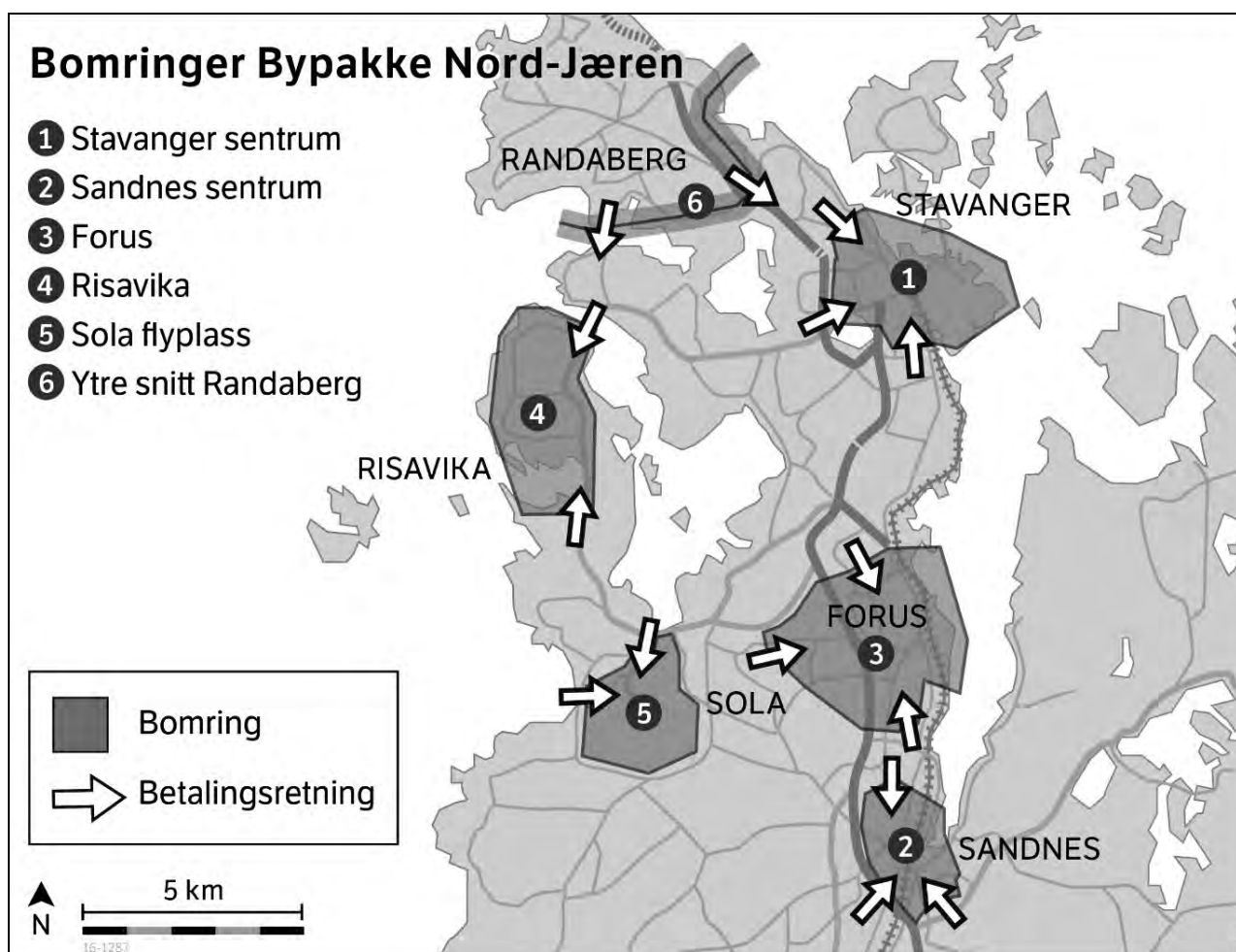
I trafikkdata er det lagt til grunn at elbilar og andre miljøkøyretøy vil utgjere 5 pst. av passeringane i bomringen. Ved vurdering av bompengeneinntektene er det lagt til grunn betalingsfritak for slike køyretøy.

Som grunnlag for vurdering av bompengeneinntektene er det lagt til grunn nullvekst i personbiltrafikken frå og med oppstart av bompengeneinnkrevjinga knytt til Bypakke Nord-Jæren. Det er i følge Statens vegvesen si vurdering ikkje mogeleg å oppnå dette gjennom bompengeneordninga 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 bompengeplegg

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 bompengeneinnkrevjing

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 utgjør takstgruppe 1. Køyretøy som ikkje fell inn under dette, utgjør 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 innebære 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 Hundvåg tunnelen som er ein del av prosjektet rv 13 Ryfastsambandet. For køyretøy i takstgruppe 1 er det også føresett 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 ¹
Takstgruppe 1	22 kr	44 kr
Takstgruppe 2	55 kr	110 kr

¹ 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, grunnerverv og andre førebuande 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 følgje 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-/byvekstavtalar lagt til grunn statleg delfinansiering på inntil 50 pst. av projektkostnadene 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 byvekstavtale 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 byvekstavtale 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 føresett, 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 *byvekstavtale*. Departementa vil gjere ei nærare vurdering av organiseringa av arbeidet med byvekstavtalane 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 byutviklingsavtalane leggjast til grunn.

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

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 realtakstane 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 bompeng einnkrevjing 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 Ryfast-sambandet 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 bussteknologiar 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. Vilkåra 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.

VEDLEGG 3

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

11. mai 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 trafikanter 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
Vegtiltak	12 000
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
Bussveien ¹⁾	7 200
Andre kollektivtrafikktiltak ²⁾	3 350
Sykkelekspressveg Stavanger – Sandnes	1 300
Programområdetiltak	3 150
Kollektivtrafikk	1 050
Sykkel	1 050
Trafikksikkerhet, gange, miljø	1 050
Drift av kollektivtransport	3 150
Bygging av bomstasjoner	200
Transportsystem Sandnes øst (planlegging)	50

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

²⁾ 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

byvekstavgifter over programområdene i statsbudsjettet. Rammeverket for bymiljø- og byvekstavgiftene 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 byvekstavgiften.

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 fortetting, 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 bompenginntekter 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 byvekstavgiften 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 47S (2016–2017) er lagt til grunn prinsipp om porteføljestyling. 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
 - o 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.
 - o 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. Sykkeltamvegen 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
 - o 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.
 - o 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.

- o 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.
- o Partene er videre enige om at størrelsen på belønningsmidlene vil bli gjenstand for vurdering i reforhandlingen av byvekstavtalen våren 2018.
- o Belønningsmidlene vil fortsatt kunne brukes på samme type tiltak som tidligere.
- Statlig kjøp av persontransport
 - o Staten skal samarbeide med Kolumbus om en videreutvikling av togtilbudet på Jærbanen.
- Takstsamarbeid
 - o 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
 - o 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.
 - o 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 porteføljestylingen av prosjektpakken.

- Fylkeskommunale og kommunale midler
 - o 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.
 - o 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.)
 - o 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 finansierungsplaner. De lokale partene har finansierungsansvaret for den andre halvdelen. 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 finansierungsplan 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 porteføljestyring 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 infrastrukturtiltak 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 byveksttalen. Det skal utarbeides en langsiktig strategi for relokalisering av virksomheter som har negativ virkning på måloppnåelsen i byveksttalen. 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 Byveksttalen.

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 byveksttalens 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, syklister og kollektivtrafikk
- enkle og effektive bytter mellom de ulike reisemidlene

Sentrums, knutepunks- 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 (CO₂-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 CO₂, 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. Styringssystem

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 0.0.2017

Stavanger 0.0.2017

Solveig Ege Tengesdal
Rogaland fylkeskommune

Christine Sagen Helgø
Stavanger kommune

Stanley Wirak
Sandnes kommune

Ole Ueland
Sola kommune

Kristine Enger
Randaberg kommune

Terje Moe Gustavsen
Statens vegvesen

Anita Skauge
Jernbanedirektoratet

Vedlegg:

1. Bypakke Nord-Jæren – Prop. 47 S (2016–2017)
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. Prosjektmale 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			

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 bompengennevning 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 bompengennevninga 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 næringsverks-
semd.

For å nå målet om nullvekst i personbiltrafik-
ken og meir effektiv transport på Nord-Jæren er
det lokalt vedtatt å gjennomføre følgjande hovud-
tiltak:

- Etablering av sykkelekspressveg mellom Sta-
vanger 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 inn-
krevjing av bompengar i 10 år i kombinasjon med
statlege, fylkeskommunale og kommunale midlar.
Prioritering av prosjekt og tiltak innafor pakka har
vorte nærare avklart i samband med revisjon av
Nasjonal transportplan og tilhøyrande handlings-
program.

Gjennom handsaminga av St.prp. nr. 1 (2004–
2005) slutta Stortinget seg til endringar i bomp-
geordninga 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 utgan-
gen av bompengerperioden i 2011.

I påvente av avklaringar for Bypakke Nord-
Jæren (tidlegare omtalt som Jærenpakke 2) gjekk
Rogaland fylkeskommune i 2011 inn for å forlengje
eksisterande bompengerordning. Gjennom hand-
saminga av Prop. 28 S (2011–2012) slutta Stortin-
get seg til ei forlenging på inntil 5 år, dvs. til utgan-
gen av 2016. Det vart lagt til grunn at dersom Stor-
tinget sluttar seg til ei Jærenpakke 2 innan fem år,
skulle denne avløyse ordninga med forlengja inn-
krevjing. Utan slik tilslutning vart det føresett at

bompengerordninga for Nord-Jærenpakka skulle
opprethaldast inntil føresette bompengerbidrag til
igangsette prosjekt og kostnadene ved avviking av
bompengerordninga er finansierte.

Det er lagt til grunn at innkrevjinga i dagens
bomstasjonar blir vidareført inntil dei nye stasjo-
nane er sette i drift, etter planen tidleg i 2018. Det
er venta at føresette bompengerbidrag til igang-
sette prosjekt blir finansierte innafor dagens bom-
pengerordning. Dersom kostnadane aukar, er det
føresett at evt. meirbehov blir finansierte innafor
Bypakke Nord-Jæren. Tilsvarande skal eventuelle
overskytande midlar overførast til Bypakke Nord-
Jæren.

Det er lagt opp til bompengerinnkrevjing 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 Sand-
nes.

3 Lokalpolitisk handsaming

Forslag til finansierings- og bompengeropplegg for
Bypakke Nord-Jæren vart sendt Rogaland fylkes-
kommune og dei ti kommunane som deltek i refe-
ransegruppa for Bypakke Nord-Jæren og Utbyg-
gingspakke 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
trafikanter med hovedvekt på kollektiv-
transport, sykkel og gange samt næringslivets
transporter.*
3. *Bompengerinntekter 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 tidsperio-
den 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 veger 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 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. 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 Vatnekrossen 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 transporter.
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 privatbilen.
 - b. På veger 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 fireårige 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 veger 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 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 fireårige 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. *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 bompenger 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 Jæregionen 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 bompengerfinansiering 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 «Gandsfjord 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 utbyggingspakke 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 utbyggingspakke 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. Sykkeltamveien er sentral for å få til en endring i reisemiddelfordelingen i bymiljøpakken. Sykkeltamveien 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.

Føringer 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 KVU 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 sjåførfasiliteter.*

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, trafikksikkerhet, 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 Hafsrfsjord 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 fullfinansierte 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 Hundvåg-tunnelen 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 ¹	12 000
Transportkorridor vest ²	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 ²	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
Sum	30 400

¹ Ekskl. statlege midlar til E39 Eiganestunnelen etter 2018 samt bompengar til dette og andre igangsette prosjekt (føresett dekkja innafør eksisterande pakke).

² 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 utarbeidde Statens vegvesen, i samarbeid med Rogaland fylkeskommune eit fagleg grunnlag for Bypakke Nord-Jæren med forslag til bompengoordning og porteføljestyling. 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-prosessar 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 netto nytte.

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 ytterfelta vert reserverte for tunge køyretøy. På strekningar med felles trase, skal det byggjast firefelts veg der to av felta er reserverte 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 følgje 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.

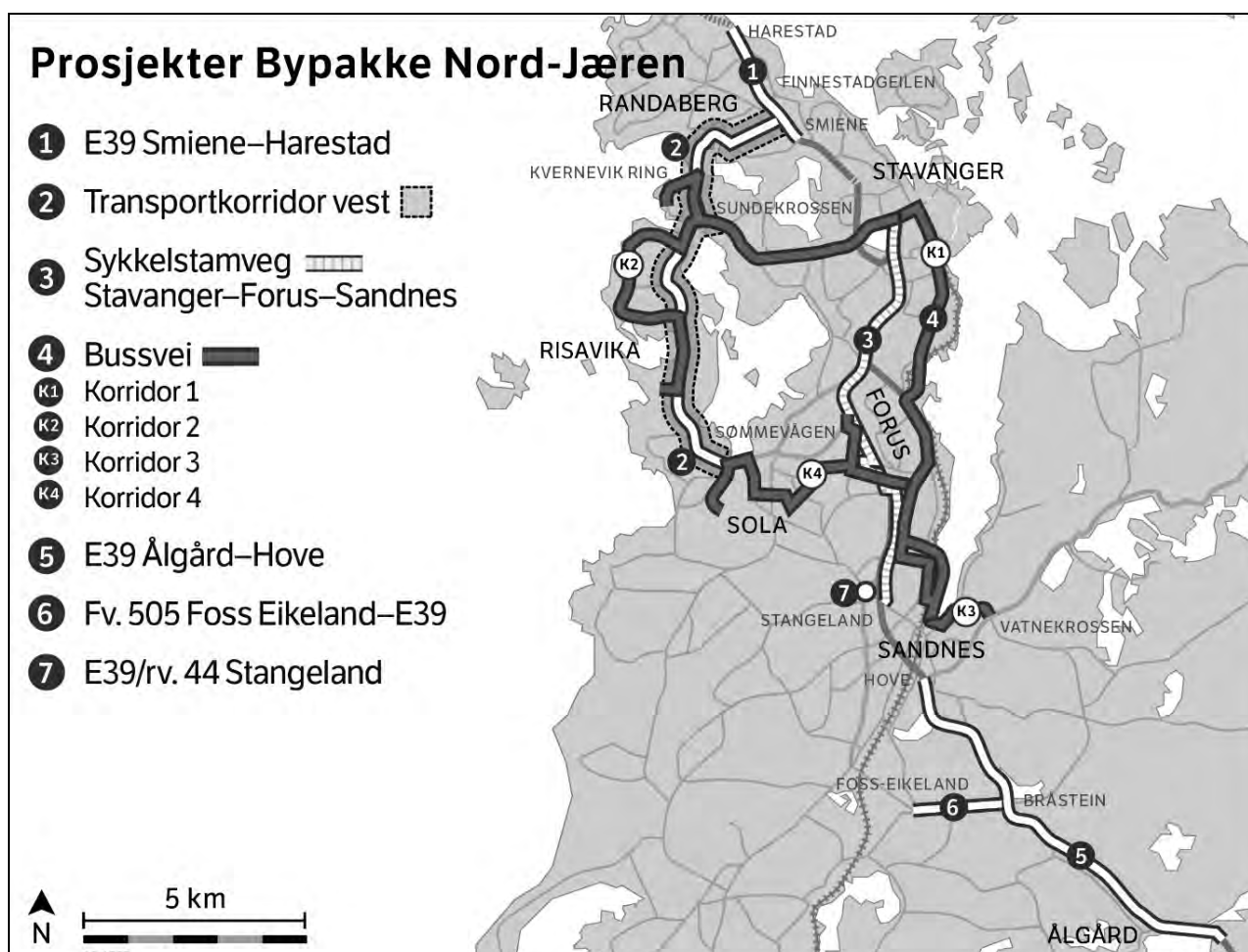
E39 Smiene – Harestad

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, turvegar 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 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 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 vedtekne 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 innafor 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 dekket innafor 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 bompengereinnkrevjinga 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 bompengereinnkrevjing er venta å redusere trafikken til om lag 218 500 køyretøy per døgn, tilsvarende 10 pst. Den eksterne konsulenten har berekna vesentleg høgare bompengereinntekter 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 utgjør 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.

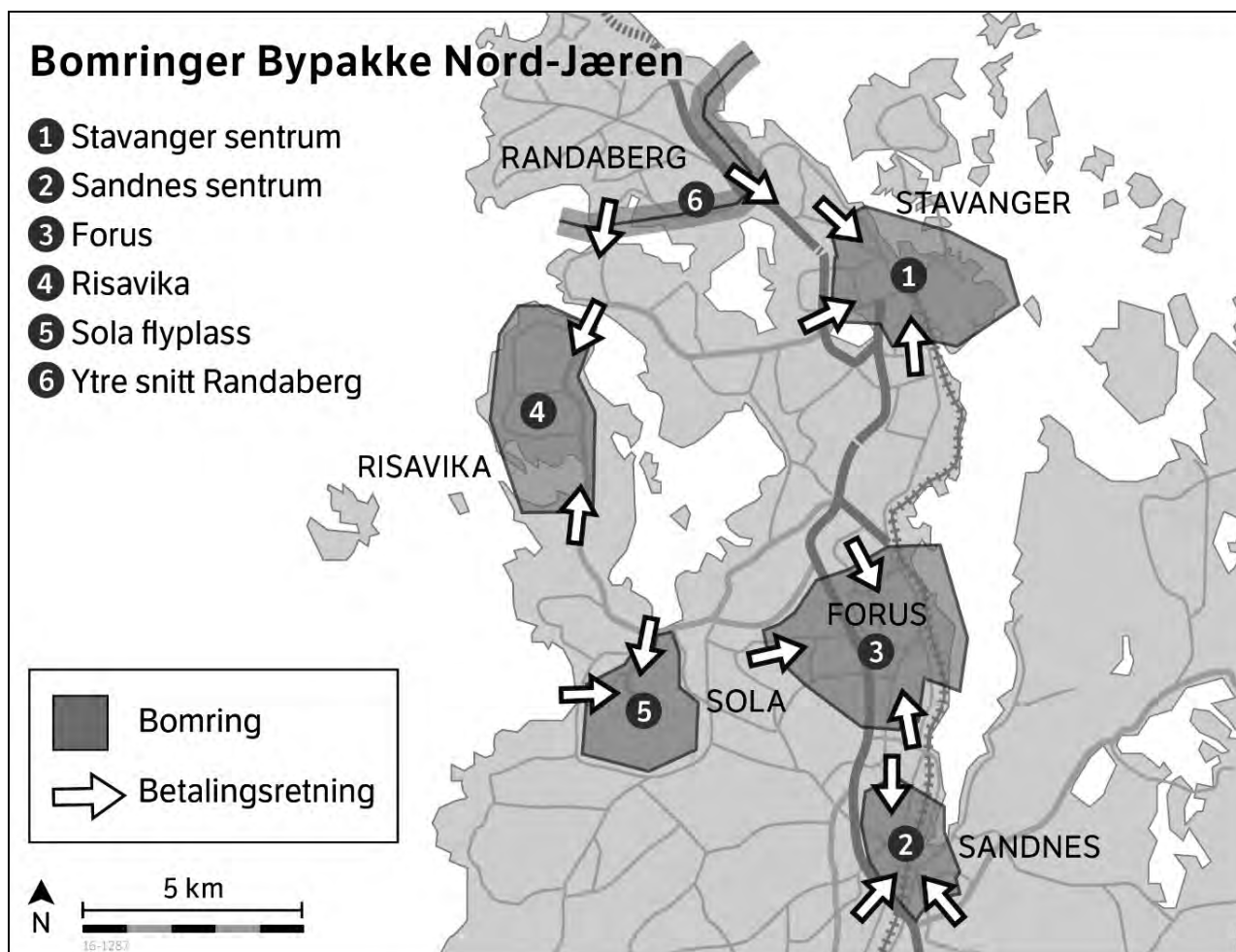
I trafikktalet er det lagt til grunn at elbilar og andre miljøkøyretøy vil utgjere 5 pst. av passeringane i bomringen. Ved vurdering av bompengereinntektene er det lagt til grunn betalingsfritak for slike køyretøy.

Som grunnlag for vurdering av bompengereinntektene er det lagt til grunn nullvekst i personbiltrafikken frå og med oppstart av bompengereinnkrevjinga knytt til Bypakke Nord-Jæren. Det er i følge Statens vegvesen si vurdering ikkje mogeleg å oppnå dette gjennom bompengereordninga 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 bompengereopplegg

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 bompengeneinnkrevjing

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 Finnestadgeilen	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 innebære 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 Hundvåg tunnelen som er ein del av prosjektet rv 13 Ryfastsambandet. For køyretøy i takstgruppe 1 er det også føresett 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 ¹
Takstgruppe 1	22 kr	44 kr
Takstgruppe 2	55 kr	110 kr

¹ 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, grunnerverv og andre førebauande 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 følgje 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-/byvekstavtalar lagt til grunn statleg delfinansiering på inntil 50 pst. av projektkostnadene 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 byvekstavtale 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 byvekstavtale 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 føresett, 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 *byvekstavtale*. Departementa vil gjere ei nærare vurdering av organiseringa av arbeidet med byvekstavtalane 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 byutviklingsavtalane leggjast til grunn.

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

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 realtakstane 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 bompengειnnkrevjing 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 porteføljestyling 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 Ryfast-sambandet 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 innafør 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 innafor 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 bussteknologiar 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. Vilkåra 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
Sykkelstamvegen			1300	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		
Andre kollektivtrafikktiltak			3220	0,0
Kollektivfelt E39 Schancheholen-Solapslitten	2022	Mulighetsstude ferdigstilt. Reguleringsplanarbeid startes opp tidligst i 2018	1800	Kollektivfelt på E39 Motorvegen mellom Schancheholen og Forus (Solapslitten) for å bedre framkommeligheten for busser og dermed øke attraktiviteten for busser som reisemiddelvalg på arbeidsreiser. Kostnadsoverslag fra mulighetsstudien.
Rv 509 Solapslitten, Kollektiv-/tungbilfelt	2022	Regulering ikke startet	720	Nytt tiltak innebærer en utvidelse av Solapslitten 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.
Gang- og sykkeltiltak	2018		850	Gang- og sykkelprosjekt innenfor bypakken på riksveg. Aktuelle prosjekt fremgår av egen liste
Sum			5 370	

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
Prosjekter riksveg, knyttet til nytt SUS			98		2,0
E39 GS-bru over motorveien nord for Auglendstunnelen		Behøver reguleringsplan	30	Forenklet kostnadsvurdering.	0,1
E39 GS-bru over motorveien, nært Sykkelstamvegens 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
Prosjekter som ligger parallellt med riksveg			725		19,2
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 Brustadbua, enveisregulert sykkelveg med fortau		Behøver reguleringsplan	21	Eksisterende sykkelfelt på deler av strekningen trenger større bredde og må integreres bedre i krysset med Brustadbua. Grov kostnadsberegning.	1,0
Samlepott alle strekninger			20		
Strakstiltak sykkel på riksveger i Stavanger	2018	Samlepott for mindre tiltak som ikke krever regulering.	20	Utbedring av mindre tiltak etter sykkelveginspeksjoner.	
Sum			843		21,1

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, trafikksikkerhets- 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



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 regnet 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 konkurranseevne.
- 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- prisenivå). 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 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.»

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



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.

Figur 1: Jærbanen

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
Totalt antall reisende på Jærbanen	3 622 309
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
Tilskuddsgrad	50%
Tilskudd pr. reise	Kr 12,76

Planlagt ruteproduksjon i 2017

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

**) 15.143.914 rutekilometer + anslått 12% posisjonskjøring.*

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.

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 trafiksikkerhetstiltak 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



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 overgangsperiode. 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 bussmateriell 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
Sum investeringsutgift ved oppstart av linje A og B.	-155	-1178	-951	-1140

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 nr 10

Finansieringsplan for Bussveien							
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
Målindikatorer		
Endring i trafikkarbeidet (KjKm) med personbil byområdet.	Kontinuerlig by-RVU	SVV
Endring i ÅDT for lette kjøretøy	Trafikkindeks for byområdene	SVV
Supplerende indikatorer		
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
Oppfølging av innsatsområder		
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.	Telling	Kommunene
- Andel av de offentlig tilgjengelige parkeringsplassene som har makstid på opptil 2 timer. - Andel av de offentlig tilgjengelige parkeringsplassene som har progressiv prising.		
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-/byvekstavtalene 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-/byvekstavtale.

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 CO₂-utslipp fra vei (tonn CO₂ 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 CO₂-utslipp fra vei (tonn CO₂ 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-/byvekstavtaler. 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 boligers avstand til avtaleområdets større sentra/store kollektivknutepunkt, sammenlignet med totalgjennomsnittet i referanseåret for bymiljø-/byvekstavtalen.
- *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-/byvekstavtalen.

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 omtaltes 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 overlap 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.	• Høy intern tetthet av arbeidsplasser og boliger • Korte avstander mellom ulike funksjoner sikrer bruk av gange og sykkel
Funksjonsblanding	Et mangfold av ulike funksjoner vil styrke sentra/knutepunktet og bidra til et større potensial for bruk av kollektivtransport, gange og sykkel.	• Mangfold av funksjoner (bolig, næring, service, m.v) • Høy andel av arbeidsplassintensive bedrifter og næringer
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.	• Tilgang til attraktiv kollektivtransport (jernbane/ekspressbuss) - o Høy frekvens - o Full framkommelighet • God tilknytning til lokal kollektivtransport - o Direkte adkomst til holdeplass/stasjon - o Full framkommelighet
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.	• God adkomst for gående og syklende - o Egne gang- og sykkelanlegg av høy standard - o Direkte adkomst til holdeplass/stasjon • Mange parkeringsplasser for sykkel (sykkelhotell, sykkelhus)
Tilrettelegging for bil	Parkeringstilgang 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.	• Lite tilrettelegging for bil - o Få parkeringsplasser - o Ikke direkte adkomst for bil

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 byområde. 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.
 - o Andel av de offentlig tilgjengelige parkeringsplassene som har makstid på opptil 2 timer
 - o 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.

Tellepunkter for beregning av bytrafikkindeks på Nord-Jæren



VEDLEGG 4

Arealscenarier i byutredningen

Bakgrunn

I mandat for byutredning for Nord-Jæren står det at areal skal inngå som en strategi for å nå nullvekstmålet.

Lokalisering av planlagte boligområder og virksomheter er et viktig premiss i analysearbeidet, og et tema det kan forventes en del diskusjon om i enkelte byområder. I retningslinjene for byutredningene er det anbefalt å ha to arealbruksalternativer:

- 1) Arealbruks-utvikling i tråd med kommuneplanens arealdel og
- 2) Ytterligere fortetting.

Uavhengig av hvilke arealbruksalternativer en velger å analysere skal SSBs befolkningsframskriving (MMMM) legges til grunn, og hvis kommuneplanen legger opp til en større befolkningsvekst enn SSB må dette nedskaleres/tilpasses SSB-framskrivningene. Dette for å unngå at det i de åtte byutredningene i sum legges opp til en befolkningsvekst som overgår nasjonale framskrivninger. Det er anbefalt å komme til enighet om scenarioene tidlig i prosessen.

Forslag

For byutredning Nord-Jæren foreslår prosjektgruppen at det lages tre ulike arealscenarioer. Alle de tre scenariene omfatter de samme 10 kommunene som er i regionalplanområdet. Dette ser vi som hensiktsmessig av flere årsaker:

- Dette gir rom for å belyse betydning av regionforstørring med ny samferdselsutbygging (Ryfast, Rogfast, dobbeltspor, E 39).
- Økende grad av felles bo- og arbeidsmarked, økende pendling på tvers av kommunegrensene.
- Ivaretar punkt i mandat om å se på omland
- Gir i tillegg økt relevans for regionalplanen

I praksis betyr dette at arealscenariene kodes for 10 kommuner, men det etableres en egen storsone i RTM som gir egne data for de fire bykommunene.

Forslag til scenarioer:

Trend

Fortsette utbyggingsmønster fra siste 10–15 år. Videreføre arealtetthet, fortetting og lokaliseringsmønster

- Kommunefordeling som 2002–2016
- Geografisk lokalisering etter kommuneplaner
- Videreføre fortetting og arealutnyttelse
- Nye arbeidsplasser lokaliseres etter sonevis utvikling 2005–2015 (unntatt skole/barnehager i nye utbyggingssoner)

Tettstedssentre og knutepunkt

Økt fortetting og arealutnyttelse rundt by-/tettstedssentre og større knutepunkter (GS-avstand)

- Kommunefordeling som 2002–2016
- Lokaliseres i/nær sentre og knutepunkter
- Nye arbeidsplasser lokaliseres i sentre og knutepunkter

Konsentrert byvekst

Ytterligere fortetting og arealutnyttelse i bybåndet

- Økt befolkningsvekst i bybåndet
- Lokaliseres i/nær sentre og knutepunkter
- Sonevis lokalisering av arbeidsplassvekst som i 2005 (unntatt skole/barnehager i nye utbyggingssoner).

Langsiktig perspektiv

I tillegg til analyseåret 2030, foreslås det at vi også lager de samme arealscenariene for en større befolkningsmengde. Vi foreslår et langsiktig perspektiv når de 10 kommunene når et innbyggertall på 500.000. Begrunnelsen for dette er:

- +50.000 innbyggere i 2030-scenariet gir «lite å flytte på» i RTM. Det blir vanskelig å illustrere betydningen av arealbruk med såpass få mennesker.
- Ny transportinfrastruktur forventes å ha kapasitet til mer enn +50.000. Det samme har bystrukturen.
- Langsiktige scenarier kan illustrere om regionen og virkemiddelbruken er robust over lang tid.
- Ivaretar mandatet.
- I tillegg økt relevans for regionalplanen. Ønskelig å få gjennomført uansett, og helst med god sammenlignbarhet mellom byutredning og regionalplan

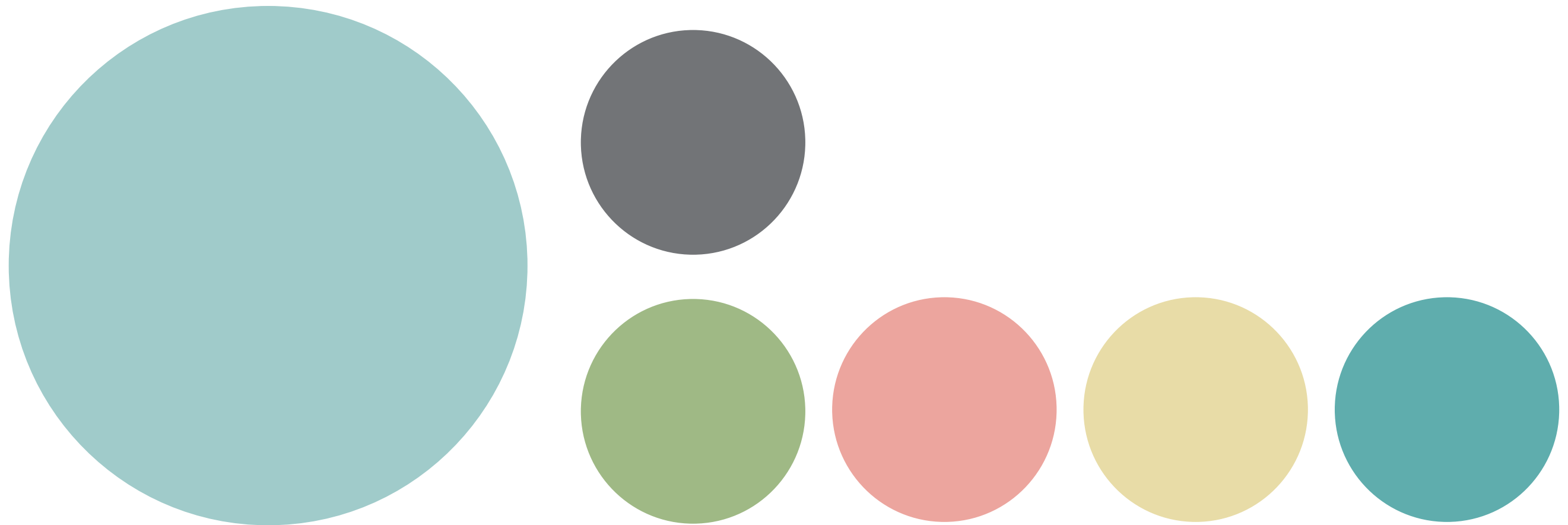
VEDLEGG 7

Bypakke Nord-Jæren Forslag til logo og visuell profil



FARGE-IDENTITET

Profilen er laget ved hjelp av myke trendfarger som harmoniserer seg imellom.



TEKST

Tekst brukes som hvit eller gråtone for å opprettholde det myke og harmoniserte uttrykket. Der hvor det av universell utforming skal være tydelig tekst må det brukes sort tekst. Vi har valgt en teksttype Calibri i forskjellige snitt som ligger i Microsoftmalene og lett kan brukes på tvers av firma, kommuner, og etater.

CALIBRI BOLD

CALIBRI BOLD

Calibri bold

Aditiam, optaqua ectumque elenis ius dolum con nimilitate voluptinte offictat volupis mos rem harcips amusam sequam, odis Aditiam, optaqua ectumque elenis ius dolum con nimilitate voluptinte offictat volupis mos rem harcips amusam sequam, odis

LOGO-IDENTITET

Logoen er en helhetlig “pakke” som består av Sykkel, luft, bil, og mennesker. Logoen bør bestå av de samme symboler hver gang.



BYPAKKE NORD-JÆREN

LOGO-VARIANT

Der det er mer hensiktsmessig for å balansere og finne riktig form så kan logoen også settes opp på denne måten.



DESIGN-UTTRYKK

Myke runde hjørner i rammer i profilfargene kan brukes i de forskjellige medier



BYPAKKE NORD-JÆREN

TEMASYMBOLER

Disse temasymbolene kan brukes for å poengtere temaer, og brukes som et designelement, og kan utvides og forandres etterhvert som en har behov og finner det hensiktsmessig, og kan brukes for å understreke tema og tekster.



Dus niandest, utaspere doluptassi debis es volore nobitatos et que cor alissequam

Dus niandest, utaspere doluptassi d volore nobitatos et que cor alissequ lupta sitiis adignih ilique iunt laccatem volo tem ipsam fugia iume ommolupt ut vit voluptisque plab ipsan.

veaquunt liae nimi, in et eum sintorum inis ne nobit ped et volore nonecab or aut molupta si officita ipsam que vern

 **BYPAKKE NORD-JÆREN**

Dus niandest, utaspere doluptassi debis es volore nobitatos et que cor alissequam

Dus niandest, utaspere doluptassi debis es volore nobitatos et que cor alissequam vo-lupta sitiis adignih ilique iunt laccatem eatium volo tem ipsam fugia iume ommoluptium id ut vit voluptisque plab ipsan.

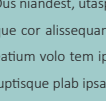
veaquunt liae nimi, in et eum sintorum acil mil inis ne nobit ped et volore nonecab oremquas aut molupta si officita ipsam que vernatur

 **BYPAKKE NORD-JÆREN**

Dus niandest, utaspere doluptassi debis es volore nobitatos et que cor alissequam

Dus niandest, utaspere doluptassi debis es volore nobitatos et que cor alissequam vo-lupta sitiis adignih ilique iunt laccatem eatium volo tem ipsam fugia iume ommoluptium id ut vit voluptisque plab ipsan.

veaquunt liae nimi, in et eum sintorum acil mil inis ne nobit ped et volore nonecab oremquas aut molupta si officita ipsam que vernatur

 **BYPAKKE NORD-JÆREN**

Dus niandest, utaspere doluptassi debis es volore nobitatos et que cor alissequam

Dus niandest, utaspere doluptassi debis es volore nobitatos et que cor alissequam vo-lupta sitiis adignih ilique iunt laccatem eatium volo tem ipsam fugia iume ommoluptium id ut vit voluptisque plab ipsan.

veaquunt liae nimi, in et eum sintorum acil mil inis ne nobit ped et volore nonecab oremquas aut molupta si officita ipsam que vernatur

 **BYPAKKE NORD-JÆREN**

Dus niandest, utaspere doluptassi debis es volore nobitatos et que cor alissequam

Dus niandest, utaspere doluptassi debis es volore nobitatos et que cor alissequam volupta sitiis adignih ilique iunt laccatem eatium volo tem ipsam fugia iume ommoluptium id ut vit voluptisque plab ipsan.

 **BYPAKKE NORD-JÆREN**

 **BYPAKKE
NORD-JÆREN**

- niandest
- utaspere do
- luptassi deb
- is es volore
- nobitatos et
- que cor

Dus niandest, utaspere doluptassi debis es volore nobitatos et que cor alissequam volupta sitiis adignih ilique iunt laccatem eatium volo tem ipsam fugia iume ommoluptium id ut vit voluptisque plab ipsan.



Dus niandest, utaspere doluptassi debis es volore nobitatos et que cor alissequam volupta sitiis adignih ilique iunt laccatem eatium volo tem ipsam fugia iume ommoluptium id ut vit voluptisque plab ipsant volores sandis

excerit etur, sum vellaciis quas aliscil es restio enet rerunt, tes nis exero maxim fugitium et ex et fuga. Icae doluptate debitat lautentia volupis eaquunt liae nimi, in et eum sintorum acil mil inis ne nobit ped et volore nonecab oremquas aut molupta si

Em. Ga. Um natia doluptium quam dolor aut verferum si sus ne rectorecae



porum la deniet volum excest quiditio. Nem necearum aut perfere peroreri nulpa erepedi tatissita eosam atur? Qui cumquos idene plautem q

porum la deniet volum excest quiditio. Nem necearum aut perfere peroreri nulpa erepedi tatissita eosam atur? Qui cumquos idene plautem q



BYPAKKE NORD-JÆREN

Bypakke Nord-Jæren er et samarbeid mellom syv parter: Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet, Rogaland fylkeskommune, Stavanger kommune, Sandnes kommune, Sola kommune og Randaberg kommune. Felles innsats er selve grunnlaget for å realisere alle prosjektene i bypakken.

Dus niandest, utaspere doluptassi debis es volore nobitatos et que cor alissequam

- est, utaspecor re dolu
- s et que cor alissequamos et que cor
- os et que cor alisseqos et que cor alisseq
- est, utaspecor re dolu
- s et que cor alissequamos et que cor
- os et que cor alisseqos et que cor alisseq



BYPAKKE NORD-JÆREN

BILDESTIL

Bildene bør harmoneres opp mot fargene i profilen. Og kan gjerne ha et moderen uttrykk og effekter.



VEDLEGG 8

Prioriterte forslag til tiltak, før sommeren 2017

Kommunikasjonsgruppen har vurdert media, bilister og arbeidstakere som de viktigste målgruppene våre i 2017. I workshop vi hadde i mars kom det opp mange ulike forslag til kommunikasjons tiltak. Sekretariatet og kommunikasjonsgruppen har i etterkant prioritert noen tiltak. I første omgang hva som er mulig å få til innen utgangen av juni 2017.

Media:

- Personlige møter med redaksjoner, for å øke kunnskap om Bypakke Nord-Jæren. Bygge kontakter og relasjoner med både de større redaksjonene og de mindre lokalavisene.
- Øke kunnskap hos samarbeidspartnerne til å svare innbyggere som har spørsmål om Bypakke Nord-Jæren. Blant annet på servicetorg og hos de som svarer i sosiale medier. Vi har allerede lagt ut 'Spørsmål og svar' på nettsiden. Foreslår en felles fagdag til høsten.
- Sørge for at nettsiden www.bypakken.no kommer høyt opp på søk i Google. Må få treff på ord som: Bypakke Nord-Jæren, bypakke/bompenger/bomring Stavanger/Sandnes/Sola/Randaberg
- Ha faktpakke på nettsiden. Nedlastbare bilder, logo, brosjyre, kart osv.

Bilister / Arbeidstakere:

- Nyhetsbrev i epost-mal. Oppdatering om både tunge og lette nyheter fra bypakken. Vi sender til politiske og faglige samarbeidspartnere, men åpent for alle å melde seg på.
- Samarbeid med transportbransjen om nyhetsbrev/info på bedriftsregister/næringskoder. Dette kan være samme nyhetsbrev som nevnt over, men vi bruker deres egne kanaler.
- *Brosjyre med praktisk informasjon, fakta, info som ikke blir utdatert for fort.*

Andre tiltak

Til høsten (etter valget 11. september)

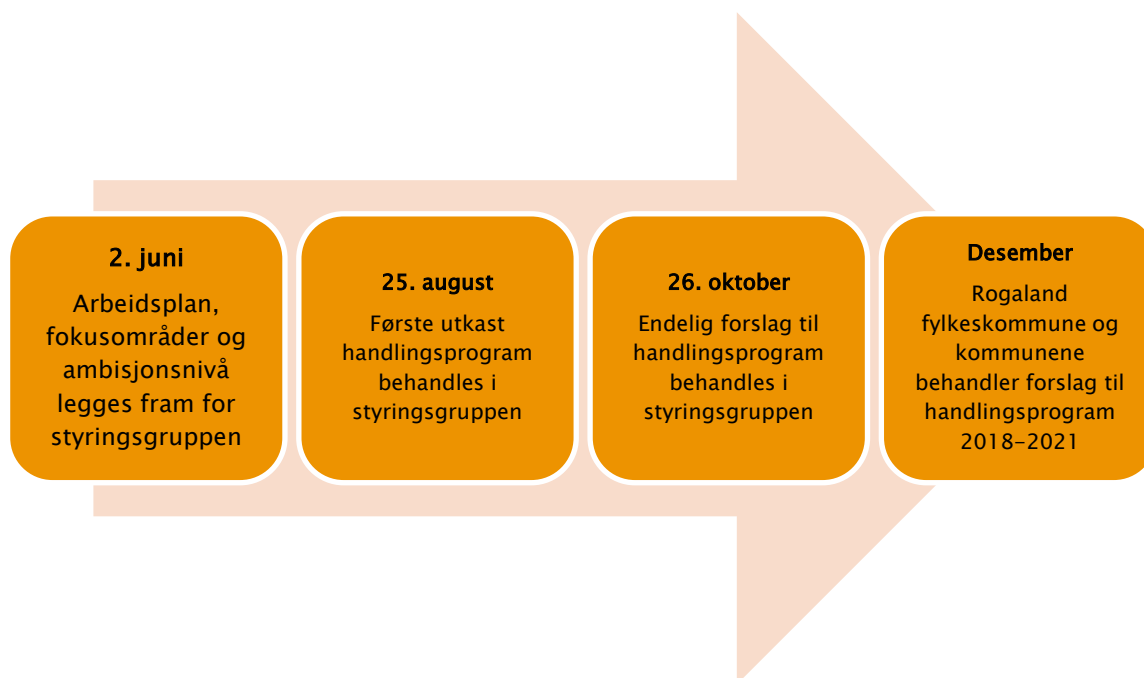
- Kampanjedag med stand i alle kommuner. Vi finner en lørdag i hver kommune der vi stiller med stand, brosjyrer, boller, ballonger osv. Gjerne en helg der det er et arrangement i bysenteret, som 'Høstmarken', 'Sandnesugå' eller lignende. Møte folk direkte og svare på spørsmål. Stavanger har allerede meldt inn Miljøsøndag 17. september som aktuell dag.
- Bypakken på 30 sekund: ordførerne forteller kort om bypakken i enkle videoer vi distribuerer i sosiale medier.

VEDLEGG 9

Forslag til arbeidsplan Handlingsprogram 2018–2021 Sommer/Høst 2017

Juni • Sekretariatet jobber med utkast til handlingsprogram (HP) • Faggruppene (sykkel, gange, trafikkssikkerhet og kommunikasjon) jobber med innspill til HP • Adm.koordineringsgruppe drøfter ambisjonsnivå og utforming av HP • Arbeidsplan legges fram for styringsgruppen i møtet 2. juni • Ukentlige møter sekretariatet med bistand fra RFK og SVV • 7. juni møte i AdmK • 2. og 15. juni møte i styringsgruppen	August • Faggruppene vurderer og gir innspill til tiltak i HP 2018–2021. Frist for innspill første runde 4 mai. • Sekretariatet og adm.koordineringsgruppe vurderer innspill og innhold i HP. • Første utkast HP 2018–2021 klar 10. juli (sendes AdmK før ferien) • Første utkast til HP legges fram for styringsgruppen i møtet 25. august 2017. • Saksdokument sendes styringsgruppen 18. august. • Ukentlige møter sekretariatet med bistand fra RFK og SVV • 18. august møte i AdmK • 25. august møte i styringsgruppen	September • Sekretariatet jobber videre med HP basert på innspill fra styringsgruppen. • Ukentlige møter sekretariatet med bistand fra RFK og SVV • 15. september møte i AdmK • 28. september møte i styringsgruppen
Oktober • Endelig forslag til HP 2018–2021 behandles i styringsgruppen i møtet 26. oktober. • Saksframlegg (felles) utarbeides. • Ukentlige møter sekretariatet med bistand fra RFK og SVV • 20. oktober møte i AdmK • 26. oktober møte i styringsgruppen	November • 16. november møte i AdmK • 29. november møte i styringsgruppen	Desember • Kommunene og fylket behandler endelig handlingsprogram • RFK og kommunene behandler HP politisk • 11. des Bystyrer i Stavanger og Sandnes • 12–13 des. Fylkestinget RFK • 14. des. Kommunestyret i Sola og Randaberg

Milepæler for styringsgruppen i arbeid med handlingsprogram 2018–2021



VEDLEGG 10

29.09.2016

Kriterier for prioritering av sykkelprosjekter i Bypakke Nord-Jæren

Innhold

Innledning.....	1
Overordnet mål	2
Overføring av personbilturer til sykkel.....	2
Eksisterende situasjon.....	4
Antall målpunkt	4
Maskevidde og sammenheng i nettverket.....	5
Fremtidig situasjon	5
Kostnader	5
Planstatus	5
Tilrettelegging for sykkel i andre prosjekter	6
Mindre utbedringstiltak	6
Vurdering av prosjekter ut fra potensial for økt sykkeltrafikk	6

Innledning

I dette notatet redegjør sykkelfaggruppen i Bypakke Nord-Jæren for hvilke kriterier som er satt for å prioritere mellom ulike sykkelprosjekt som kan finansieres av sekkeposten for sykkeltiltak i Bypakken. Det skal utarbeides 4-årige handlingsplaner som rulleres årlig ut fra porteføljestygingsprinsippet. Sykkelfaggruppens rolle er å anbefale prioriterte lister med utbyggingstiltak på sykkelvegnettet som behandles og vedtas politisk gjennom styringsgruppen. Kriteriene som følger i dette notatet skal sørge for at prosjektene som i størst grad bidrar til måloppnåelse blir prioritert. De skal ligge til grunn for innspillet til første rullering av det 4-årige handlingsprogrammet (2018-2021). Kriteriene skal evalueres i forkant av hver nye 4-årsperiode.

Overordnet mål

Målet for Bypakke Nord-Jæren er at veksten i persontransport skal tas med kollektivtransport, sykling og gåing – nullvekstmålet. Det vil si at tiltakene som iverksettes skal bidra til at flere bruker sykkel som transportmiddel. Prioriteringskriteriene er bygget på denne målsetningen.

Som et verktøy for å oppnå målsetningen i Bypakken er det laget en Sykkelstrategi for Nord-Jæren 2017-2032. Visjonen i strategien er **å oppnå en attraktiv og trygg sykkelhverdag for hele befolkningen på Nord-Jæren slik at flere velger å sykle**. Sykkelstrategien inneholder tre hovedmål:

1. Økt sykkelbruk, fra en sykkelandel på 7 % til 14 % av alle reiser og fra 12 % til 24% på hverdagsreiser (jobb/skole) innen 2032.
2. Det skal være enkelt og trygt å sykle.
3. Økt kunnskap om sykling på Nord-Jæren.

Tiltakene i Bypakken skal legge til rette for bedre fysisk infrastruktur, jfr. den andre målformuleringen; **at det skal være enkelt og trygt å sykle**. Dette skal så danne grunnlaget for at flere velger å sykle, slik at også det første hovedmålet oppnås.

Sykkelstrategien har følgende føringer for utviklingen av sykkeltilbudet:

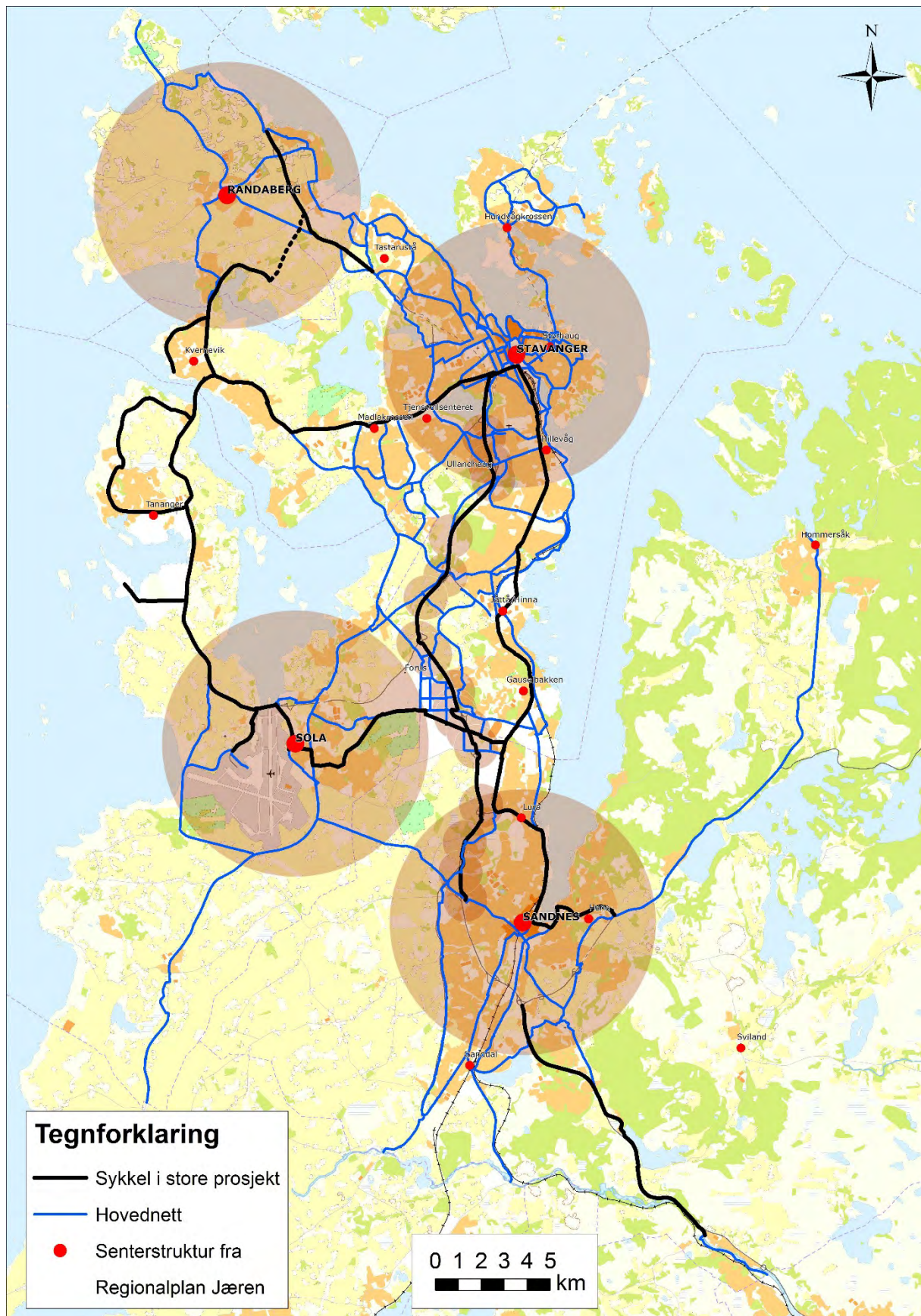
- Hovednettet for sykkel skal være separert fra gående og motorisert trafikk.
- 80 % av befolkningen skal bo nærmere enn 200 meter fra sykkelnettet.
- Sykkelnettet skal ha god fremkommelighet og komfort hele året.
- 80 % befolkningen skal oppleve det som trygt å sykle på Nord-Jæren.
- Risikoen for alvorlige ulykker skal reduseres.
- Sykkelen skal inngå som en integrert del av bylivet og gaterommet.

For å oppnå disse målsetningene er det nødvendig å overføre personbilturer til sykkel.

Overføring av personbilturer til sykkel

Sykkelfaggruppen mener at det må prioriteres å heve standarden på hovedsykkelnettet innenfor 3 km radius fra de fire største sentraene, som er beskrevet i senterstrukturen fra regionalplan Jæren 2013 – 2040 (se figur 1). I første rekke prioriteres dermed hovedsykkelnettet i 3 km radius fra sentraene Stavanger, Sola, Sandnes og Randaberg. I tillegg prioriteres hovedsykkelnettet rundt påkoblingspunktene til Sykkelstamvegen, for å bidra til at det tilbudet fremstår attraktivt.

Dette har bakgrunn i en faglig vurdering av hvor potensialet for å overføre personbilturer til sykkel er størst og er i tråd med målsetningen om nullvekst i personbiltransporten. Når det ikke finnes vedtatte reguleringsplaner som er i tråd med anbefalingene i Sykkelstrategien for Nord-Jæren 2017 – 2032 innenfor disse prioriterte områdene, kan vedtatte reguleringsplaner bygges andre steder på Nord-Jæren dersom de følger anbefalinger i Sykkelstrategi for Nord-Jæren 2017-2032.



Figur 1: Hovedsykkelnettet på Nord-Jæren, med 3 km radius fra de 4 sentraene. De mindre sirkelene langs E39 er 500 meter radius fra Sykkelstamvegens påkoblingspunkter. Linjene i kartet viser dagens hovednett for sykkel og hvor mye oppgradert hovednett for sykkel som bygges gjennom andre store prosjekt i Bypakken.

Kartet i figur 1 viser at andre viktige målpunkt i bybåndet mellom Stavanger og Sandnes ikke er prioritert øverst. Kartet viser, i tillegg til prioriterte områder, hvor det kommer andre store prosjekt i Bypakken som tilrettelegger for sykkel. Utbygging av Bussveien og Sykkelstamvegen i bybåndet mellom Stavanger og Sandnes gjør at forholdene legges til rette for å få flere til å reise med sykkel også her. De to nevnte prosjektene bidrar også til å bedre forholdene på Forus, som genererer et stort antall arbeidsreiser. Det pågår også en interkommunal kommunedelplan for Forus som bør avklares slik at større investeringer får langsiktig effekt for hele området.

Sykkelfaggruppen mener at følgende kriterier er de viktigste for å prioritere mellom sykkelprosjekt, for å oppnå størst mulig vekst i antall syklist og målsetningen for Bypakken om nullvekst i personbiltransporten:

1. Eksisterende situasjon
2. Antall målpunkt
3. Maskevidde og sammenheng med øvrig sykkelvegnett
4. Fremtidig situasjon
5. Kostnader
6. Planstatus

Eksisterende situasjon

Hovedruter hvor tilretteleggingen har størst avvik fra sykkelstrategiens anbefalinger om fysisk tilrettelegging prioriteres fremfor strekninger hvor dagens løsning er akseptabel mht. fremkommelighet, sikkerhet, trygghet og komfort.

Analyser som skal gjennomføres for å beskrive eksisterende situasjon

- Beskrivelse av biltrafikkens skiltede hastighet, evt. også registrert fart (km/t)
- Registrering av dagens biltrafikkmengde (ÅDT)
- Registrering av tungtrafikkandel (tungtrafikk antall/ÅDT)
- Registrering av vegbredde (kjørebanebredde, antall kjørebaner, fortau, samt evt. rabattbredde)
- Registrering av krysningspunkter og avstand mellom krysningspunkter
- Registrering av parkeringsplasser nært knyttet til traséen
- Registrerte ulykker med syklist involvert
- Registrering av dagens tilrettelegging for syklist (type og dimensjon)

Antall målpunkt

Strekninger på hovednettet som passerer flere målpunkt, som f.eks. skoler, arbeidsplasser eller idrettsanlegg, prioriteres fremfor strekninger som har få målpunkt.

Analyser som skal gjennomføres

- Målpunkt-analyse: Kollektivknutepunkter, arbeidsplasskonsentrasjoner, skoler og barnehager innenfor influensområdet (200 meter radius fra sykkeltraséen).
- Vurdering av antall bosatte innenfor influensområdet (200 meter radius fra sykkeltraséen).

Maskevidde og sammenheng i nettverket

Sykelstrategien for Nord-Jæren 2017-2032 anbefaler en maskeviddetetthet på 400 meter. I sentrumsområder kan denne være noe tettere. Hvorvidt sykkelnett er definert riktig må vurderes ut fra dagens og fremtidig arealutvikling. I tilfeller hvor maskevidden er tettere enn 400 meter kan det prioriteres mellom parallelle hovedruter. Den hovedruten med størst befolkningsgrunnlag og antall målpunkt prioriteres over den andre. Videre prioriteres strekninger på hovednett som skaper sammenheng med det øvrige sykkelvegnettet.

Analyser som skal gjennomføres

- Kartregistrering av maskevidden (hovednett).
- Kartregistrering av strekningens plassering i eksisterende nettverk (hoved- og lokalnett).

Fremtidig situasjon

Sykelstrategien for Nord-Jæren har som målsetting å doble sykkelandelen. Hvis dette skal oppnås er det avgjørende at sykkelen blir et mer konkurransedyktig og attraktivt transportmiddel. Utbygging av et sammenhengende sykkelvegnett av høy kvalitet er et sentralt suksesskriterium. Standarden på hovednett skal planlegges ut fra følgende prinsipper:

- Enveisregulert sykkelveg med fortau (opphøyd sykkelfelt)
- Sykkelfelt
- Sykkelgate
- Sykkelveg med fortau

Det henvises videre til Sykelstrategi for Nord-Jæren 2017-2032 og dens prinsipper for utforming av sykkelanlegg.

Analyser som skal gjennomføres

- Beskrivelse av fremtidig løsning – vurdere hvilken løsning som skal anlegges på den enkelte strekning.

Kostnader

Det vil koste å heve standarden til det nivået som sykkelstrategien anbefaler. Derfor er det viktig å bruke midlene på en måte som gir måloppnåelse. Prosjekter med høy kostnad og antatt lav måloppnåelse, pga. lite befolkningsgrunnlag, antall målpunkt etc., vil prioriteres ned i konkurranse med prosjekter som har lav kostnad i forhold til forventet måloppnåelsen.

Analyser som skal gjennomføres

- Kostnad (overslag)
- Løpeterpris (overslag/meter)
- Vurdering av sammenheng mellom kostnad og måloppnåelse

Planstatus

Hvis det, i korte perioder, mangler høyt prioriterte prosjekter med vedtatt reguleringsplan og det finnes vedtatte reguleringsplaner som er i tråd med Sykelstrategi for Nord-Jæren 2017-2032 sine

anbefalinger, kan disse prioriteres fremfor prosjekter i høyt prioriterte områder og/eller med større befolkningsgrunnlag.

Tilrettelegging for sykkel i andre prosjekter

Flere andre store prosjekter i Bypakke Nord-Jæren tilrettelegges også for syklende. Disse prosjektene er ikke finansiert gjennom sekkeposten for sykkel, men vil være viktige i arbeidet med å heve standarden på sykkeltilbudet og komplettere hovednettet mellom sentrale målpunkt. Dette illustreres godt ved de tykke svarte strekene i figur 1. Disse prosjektene bygges uavhengig av sykkelfaggruppens prioriteringer. Når sykkeldelen av store prosjekt planlegges, bør sykkelstrategiens anbefalinger om fysisk tilrettelegging følges.

Det dreier seg om følgende store prosjekt som er finansiert gjennom Bypakke Nord-Jæren:

- Sykkelstamvegen
- Bussveien
- Transportkorridor vest
- E39 Smiene – Harestad
- E39 Hove – Ålgård
- Tverrforbindelsen Foss Eikeland – E39 Bråstein

Mindre utbedringstiltak

Det vil være en rekke strekninger på hovednettet der det enten ikke vil komme standardheving i Bypakke-perioden frem til 2032 eller det vil ta flere år før standardhevingen kan gjennomføres. På disse strekninger vil det være aktuelt å gjennomføre mindre utbedringstiltak på dagens sykkelvegnett som øker syklisters trygghet, sikkerhet, fremkommelighet og komfort.

Sykkelfaggruppen definerer mindre utbedringstiltak som tiltak hvor:

- Hvert enkelt tiltak ikke koster mer enn 1 million kr
- Tiltaket kan gjennomføres uten ny reguleringsplan
- Det ikke kreves erverv av privat eiendom

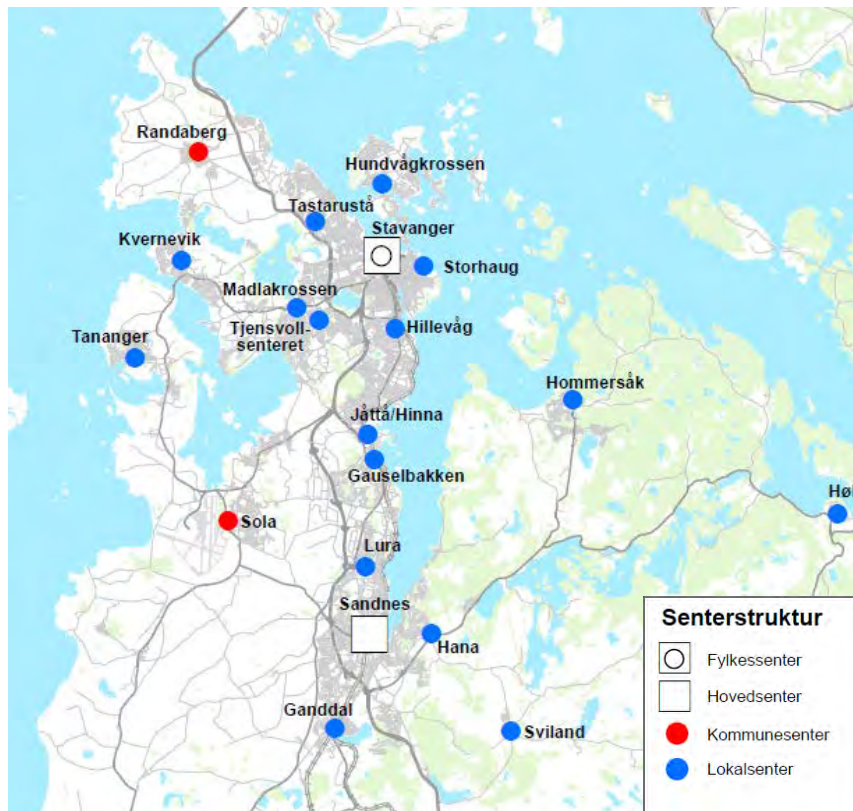
Sykkelfaggruppen i Bypakke Nord-Jæren vil spille inn behov om et fast beløp til mindre utbedringstiltak ved rullering av 4-årig handlingsprogram, slik at det sikres en kontinuerlig utbedring av sykkeltilbudet på hele Nord-Jæren. Dette betyr videre at det ikke prioriteres mellom mindre utbedringstiltak og standardheving av hovednettet.

Vurdering av prosjekter ut fra potensial for økt sykkeltrafikk

En direkte konsekvens av nullvekstmålet i personbiltransporten er økt sykkeltrafikk. For å nå dette målet må prosjektene legges til rette for potensielt mange syklist, altså ha god kapasitet. For å kunne vise til resultater i satsningen er det viktig at sykkelprosjekt blir bygget tidlig i bypakke-perioden.

Regionalplan for Jæren 2013- 2040 inneholder et kart over senterstruktur, med Stavanger sentrum som regionalt senter, Sandnes sentrum som hovedsenter, Sola sentrum og Randaberg sentrum som

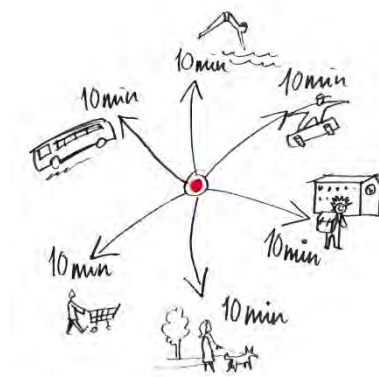
kommunesentra og resterende steder på kartet i figur 2 som lokalsentra. Til sammen utgjør dette en senterstruktur med 20 sentra.



Figur 2: Utsnitt av kart over senterstruktur (Regionalplan Jæren 2013-2040:36)

Regionalplanen har følgende mål: *Styrke byens og tettstedenes sentra som viktigste arena for handel, kultur, service og næring.* Planen legger derfor vekt på *god tilgjengelighet inn og ut av sentra.*

Prinsippet om 10-minuttersbyen er også relevant. Med utgangspunkt i 10 minutters gangavstand er målet å legge til rette for steder der transportbehovet er minst mulig. Et robust og fleksibelt transportsystem gjør at fotgjengere og syklistar kommer seg til målpunkt i byen og til kollektivtransport for å nå andre deler av regionen.



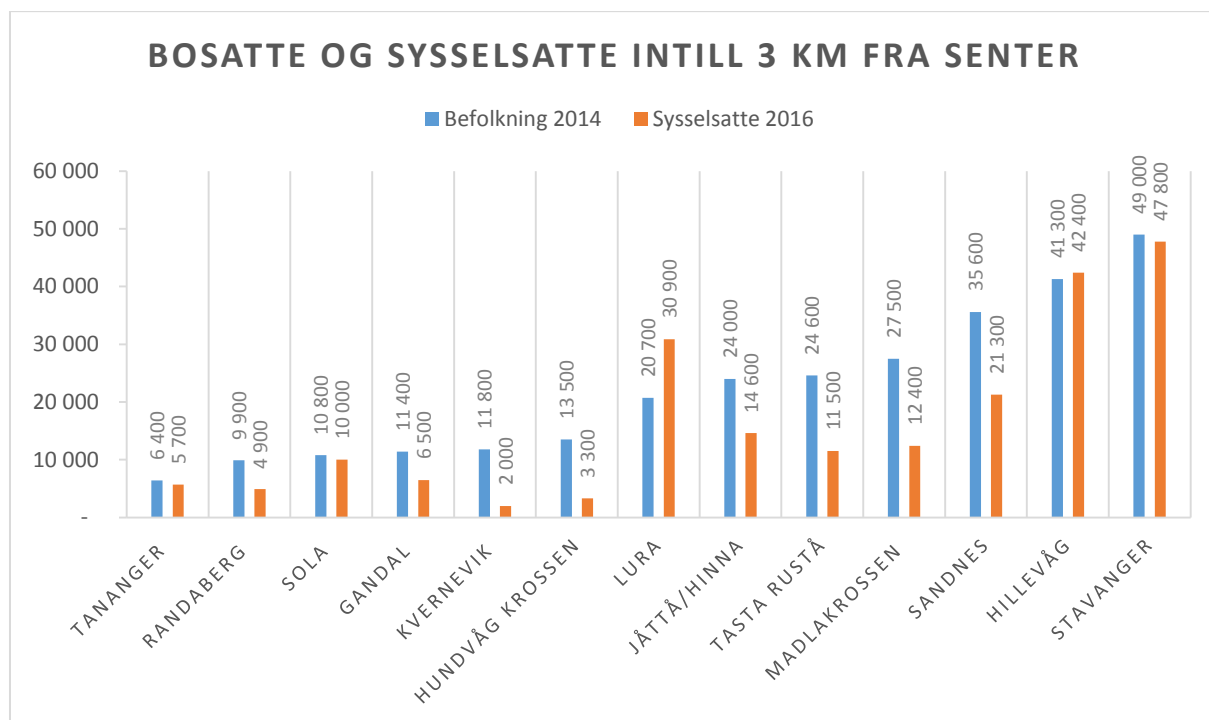
Figur 3: Illustrasjon av konseptet med 10-minutters by

Sykkelfaggruppen mener at det er nyttig å ta utgangspunkt i senterstrukturen slik den er definert i regionalplanen.

Erfaringer fra Nederland viser at sykkelen er et viktig transportmiddel for reiser under 7,5 km, men de største andeler oppnås på kortere reiser mellom henholdsvis 0 - 2,5 km og 2,5 - 5,0 km (Crow, 2007). Det også hovedsakelig på de kortere turene, opptil 3 km, at sykkelen spiller en rolle i transportarbeidet på Nord-Jæren i dag (RVU 2013/2014). Dette er reiser som i stor grad kan foretas med sykkel fremfor bil.

Innenfor en radius på 3 km fra sentraene som en gitt person sogner til, finner vi derfor en stor del av personens gjøremål i hverdagen. God sykkelinfrastruktur til og i sentraene er derfor viktig for å utnytte potensialet i disse reisene. Sykkelstrategien vektlegger den viktigste hverdagsreisen: reisen til jobb/skole. Det er derfor også relevant å inkludere denne informasjonen i oversikten, jfr.

målpunktsanalyse. En beregning av antall bosatte og sysselsatte innenfor 3 km fra ulike sentra på Nord-Jæren viser følgende resultater:



Figur 4. Bosatte og sysselsatte inntil 3 km fra senter.

Reisestrømmer kan også gi viktig informasjon om hvor potensialet er stort for å overføre reiser fra bil til sykkel. Data som viser reisestrømmer for alle transportmidler skal veie inn når prosjekt skal prioriteres. Tunge reisestrømmer med høy bilandel, hvor avstand og stigningsforhold viser et potensial for økt sykkelbruk, må gis prioritet.

VEDLEGG 11

Gåstrategi for Nord Jæren 2017-2032

Forord

Bypakke Nord-Jæren skal gi bedre kollektivtilbud og bedre forholdene for de som går og sykler for at nullvekst i personbiltrafikken på Nord-Jæren kan oppnås. I Bypakke Nord-Jæren er det planlagt å bruke 21 milliarder kroner i bompenger på ulike prosjekter. For å bedre forholdene for gående, samt for bedre miljø og trafiksikkerhet på Nord-Jæren er det i bypakke Nord-Jæren avsatt en milliard.

Gåstrategi for Nord-Jæren 2017-2032 skal synliggjøre regionens felles visjon om å oppnå en attraktiv og trygg gåhverdag for befolkningen på Nord-Jæren. Samtidig legger strategien føringer for hvordan visjonen skal oppnås gjennom en langsiktig og koordinert innsatt på tvers av etatene på Nord-Jæren.

Gåstrategien er utarbeidet av en arbeidsgruppe bestående av:

Fredrik Nårstad Jensen, Statens vegvesen

Ragnhild Njå, Sandnes kommune

Elisabeth Kastellet, Stavanger kommune

Idar Goa, Randaberg kommune

Ingrid Lycke Austbø, Sola kommune

Mirjana Gvozdic, fylkeskommunen

Vi vil også takke andre som har bidratt og gitt innspill i arbeidet.

Sammendrag

Gåstrategien for Nord Jæren 2017 – 2032 skal være en overordnet ramme for de tiltak for gående som skal gjennomføres innenfor Bypakke Nord Jæren. Gåstrategien skal godkjennes av Styringsgruppe for Bypakke Nord Jæren.

Gående er mennesker som beveger seg til fots og inkluderer de som fører rullestol og triller barnevogn. Gåing er den mest grunnleggende måten å bevege seg på.¹

Nesten alle går. I overkant av 80 prosent av alle reiser i vår byregion inkluderer gåing. Det betyr at tilrettelegging for gående berører nesten alle mennesker som bor på Nord Jæren. En byutvikling som bygger på menneskenes rett til å gå trygt er både bærekraftig og rettferdig.

Gåing er en fysisk aktivitet som inkluderer sosial kontakt underveis. Disse to egenskapene gjør gåing til et rimelig enkelt, men kraftig bidrag til god helse for mennesker i alle aldre.

Gåstrategien vil være en viktig del av grunnlaget for en utvikling i byregionen Nord Jæren som setter mennesker i sentrum og gjør det trygt og behagelig å gå. Tilrettelegging for gåing er faktisk en premiss for bruk av kollektive reisemidler, dermed også en premiss for å nå målet om at veksten i transport skal tas med kollektive reisemidler, sykling og gåing.

Gåstrategiens mål er at **det skal være enklere og mer attraktivt å gå slik at flere går mer**. For å nå målet anbefaler strategien at følgende hovedprinsipper for utforming legges til grunn i vurdering av tiltak. Gåforbindelsene skal være:

- så korte, rett fram og med så lite høydevarisjon som mulig
- så attraktive som mulig, med god estetikk og et rikt kultur- og/eller naturmiljø
- så trygge som mulig både sosialt og når det gjelder ulykker og forurensning

Gåstrategien vil konsentrere arbeidet innenfor følgende innsatsområder:

- Sammenhengende gangnett.
- Samspill i trafikken.
- Arealbruk, by- og tettstedsutvikling.
- Stedskvalitet.
- Drift og vedlikehold.
- En aktiv gåkultur.

«Walk the City» er en vellykket konferanse om gåing som Statens vegvesen, Rogaland fylkeskommune samt Universitetet i Stavanger arrangerte den 26.oktober 2016.

Konferansens innhold har dekket alle innsatsområdene i denne gåstrategien og har bidratt til å øke kunnskap og kompetanse til de nærmere 100 deltakere fra vår byregion. På den måten kan konferansen betraktes som et første skritt på veien mot utvikling av en aktiv gåkultur.

Innhold

Forord

Sammendrag

1. Innledning

2. Bakgrunn

Nasjonal gåstrategi 2012

Veiledder for lokale gåstrategier og planer for gående 2014

Nasjonal transportplan 2018-2029.

Regionalplan for Jæren 2013

3. Mål

Hovedmål

Resultatmål

4. Status. Foreløpig kunnskapsgrunnlag

4.1 Andel reiser til fots

4.2 Reiselengde, gåavstander

4.3 Gåtid knyttet til reiser med sykkel, bil og buss eller tog

5 Utfordringer. Behov for ny kunnskap

6. Hovedprinsipper for gangforbindelsene

7. Innsatsområder

7.1 Geografisk avgrensning

7.2 Tematisk avgrensning

Innsatsområde: Sammenhengende gangnett

Innsatsområde: Samspill i trafikken

Innsatsområde: Arealbruk, by- og tettstedsutvikling

Innsatsområde: Stedskvalitet

Innsatsområde: Drift og vedlikehold

Innsatsområde: En aktiv gåkultur

8. Videre arbeid med gåstrategien. Grunnlagsutredning

9. Oppfølging av gåstrategien

Referanser

1. Innledning

Gåstrategien for Nord Jæren 2017– 2032 skal være en overordnet ramme for de tiltak for gående som skal gjennomføres innenfor Bypakke Nord Jæren. Gåstrategien skal godkjennes av Styringsgruppe for Bypakke Nord Jæren.

Gående defineres som en trafikantergruppe som beveger seg til fots i trafikken og inkluderer de som fører rullestol og triller barnevogn. En utømmende definisjon fra Trafikkreglenes § 2 (SD 1986) finnes i slutten av dokumentet.¹

Gåing er den mest brukte og den mest grunnleggende måten å bevege seg på. I tillegg til å fremstå som en egen, selvstendig transportform, er gange også en naturlig del av de fleste reiser med de andre transportmidlene.

Grunnene til å fremme og satse på gåing er dermed mange. Transport til fots:

- gjør byer levende
- gjør nærmiljø trygt
- tar lite plass
- er miljøvennlig
- er sosialt
- er billig eller gratis
- er sunt.

I tillegg kommer økonomiske gevinster knyttet til gåing:

- reduserte ulykkeskostnader ved tilrettelegging for gåing
- velferdsgevinsten, inklusiv helsegevinsten, ved økt fysisk aktivitetsnivå
- reduserte utbyggingskostnader ved redusert arealforbruk.

Gåing er naturlig og nødvendig del av transport. Den beskrives ofte som "transportsystemets lim". Planleggerens oppmerksomhet har ikke vært særlig rettet mot gåing da den har vært betraktet nesten som en selvfølge. Dimensjoneringsgrunnlaget for planlegging av transportsystem har alltid vært sterkt knyttet til kjøretøy og kødannelse, mens fotgjengere er de «usynlige» deltakere i transporten uten kjøretøy.

Gåstrategien vil sette gåing på dagsorden som en viktig transportform og en av de viktigste premissgivere for transportnettverket og byutviklingen.

2. Bakgrunn

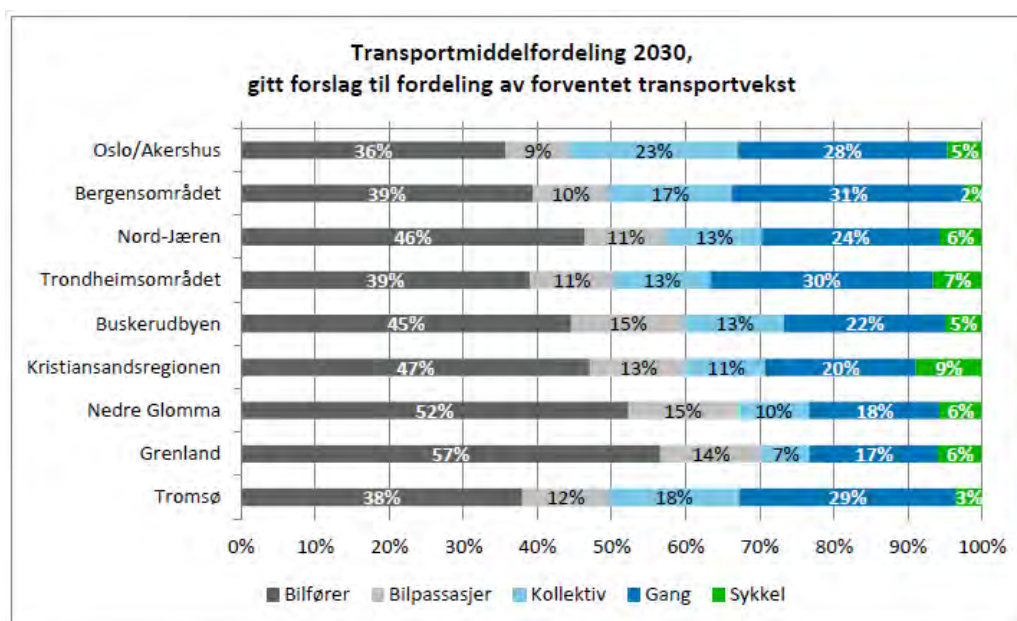
Lokal gåstrategi for byregion Nord Jæren bygger på følgende overordnede dokumenter:

Nasjonal gåstrategi 2012 (NGS) er begrunnet i regjeringens mål om bedre helse gjennom fysisk aktivitet, miljøvennlig transport, bedre miljø i byer og tettsteder, og et universelt utformet samfunn. Oppdraget er gitt i St.meld nr. 16 (2008-2009) Nasjonal transportplan 2010 - 2019. Strategien er en del av Nasjonal transportplan 2014-2023, og også et selvstendig dokument.

Veileder for lokale gåstrategier og planer for gående 2014 er en oppfølging av NGS og beskriver fire deler eller faser i utarbeidelsen av en lokal gåstrategi:

1. Grunnlagsutredning - bakgrunnskunnskap
2. Strategidokument – Gåstrategien
3. Plan for gangnett
4. Handlingsprogram og resultatmåling

Gåstrategien er også en del av den kommende **Nasjonal transportplan 2018-2029**. Gåing er en viktig del av *nullvekstmålet for personbiltransport* i tråd med klimaforliket. Figuren under illustrerer hva som kan være en teoretisk mulig fordeling mellom andelen kollektivreiser, gående og syklende for at byene kan nå nullvekstmålet². De teoretiske beregningene viser at en økning av andel gående fra 20 til 24 % kan bidra til måloppnåelse på Nord Jæren.



Kilde: Urbanet Analyse, 50/2014.

Gåing er en integrert del av byutviklingen i vår byregion. **Regionalplan for Jæren 2013** oppdateres nå med tanke på blant annet nullvekstmålet som ikke var premissgivende da planen ble vedtatt. Regionalplan er en videreutvikling av Fylkesdelplan for langsiktig byutvikling på Jæren som forutsetter at en kollektivbasert byutviklingsmodell legges til grunn for videre utvikling av byområdet. I planen omtales konseptet som «Gangbyen, sykkelbyen og kollektivbyen».

3. Mål

Hovedmål

Det skal være enklere og mer attraktivt å gå slik at flere går mer.

Sammen kan gåing, sykling og kollektivtransport tilby et tidseffektivt, trygt og attraktivt alternativ til bilkjøring. De viktigste forutsetningene er en kompakt bystruktur, med et tett gatenett og høy grad av funksjonsblanding. Derfor er det viktig å legge til rette for en arealutvikling som bidrar til et bærekraftig transportsystem.

Resultatmål

Målene for gange er sammensatte og kan ikke defineres ut fra hva som kan oppnås kun med innsats knyttet til Bypakke. Alle innsatsområdene som framheves i gåstrategien er viktige bidrag til mer gåing.

I forbindelse med Nasjonal gåstrategi utarbeidet i 2012 ble indikatorene for å måle resultatene av satsingen identifisert og resultatmålene for år 2023 definert for vår byregion. I gåstrategien for Nord Jæren for perioden 2017 – 2032 velger vi å beholde og følge opp disse, bortsett fra andel reiser til fots av alle reiser som vi endrer fra 36% til 30%.

I tabellen under er resultatmålene for Nord Jæren vist sammen med status på indikatorene i følge den nasjonale reisevaneundersøkelsen fra 2013-2014.

	NRVU 2013-14				Nord Jæren 2013-2014	Nord Jæren Mål 2023
	Sand nes	Stav anger	Sola	Rand aberg		
Totalt: % til fots av alle reiser	16 %	24 %	10 %	18 %	20 %	30 %
I nærmiljø: % til fots av alle reiser under 2 km	39 %	50 %	28 %	38 %	45 %	62 %
Unge: % til fots av alle reiser til unge 13-17 år	38 %	42 %	27 %	5 %	38 %	46 %
Eldre: % til fots av alle daglige gjøremål til eldre > 67 år	16 %	29 %	7 %	36 %	24 %	33 %
Til og fra arbeid: % til fots eller med kollektiv av alle arbeidsreiser	16 %	25 %	6 %	8 %	20 %	32 %
Fysisk aktivitet: % befolkning som går minst 10 minutter hver dag	47 %	43 %	57 %	42 %	45 %	80 %

Resultatmålene betraktes som et sett verdier som regionen kan strekke seg etter, og ikke som noen absolutte tall som skal oppnås. Når vi har kommet til 2023 skal det gjøres en gjennomgang av måloppnåelse og resultatmålene kan eventuelt justeres.

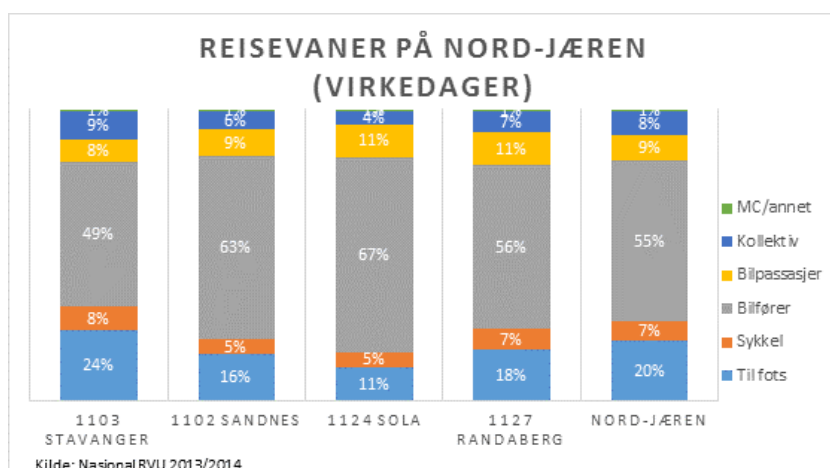
4. Status. Foreløpig kunnskapsgrunnlag.

Målsettingene i den Nasjonale gåstrategien følges opp av data fra reisevaneundersøkelsene. En stor nasjonal reisevaneundersøkelse ble utført i 2013-2014³ for å kartlegge den norske befolkningens reiser, med en mer detaljert og nyansert dekning av byområdene. Framover vil denne undersøkelse utføres kontinuerlig.

I de nasjonale reisevaneundersøkelsene er **en reise til fots** definert som en reise som i sin helhet foregår til fots fra start til endepunkt. Rene rekreasjonsturer til fots i nærmiljøet der folk bor omfattes av denne definisjonen.

Reiser med andre transportmidler har ofte **gå-elementer til, fra og mellom hoved transportmidlene**. Data om andelen av befolkningen som går ulike distanser og om tid de bruker på gåing, inkluderer også gåing til og fra andre transportmidler.

4.1 Andel reiser til fots

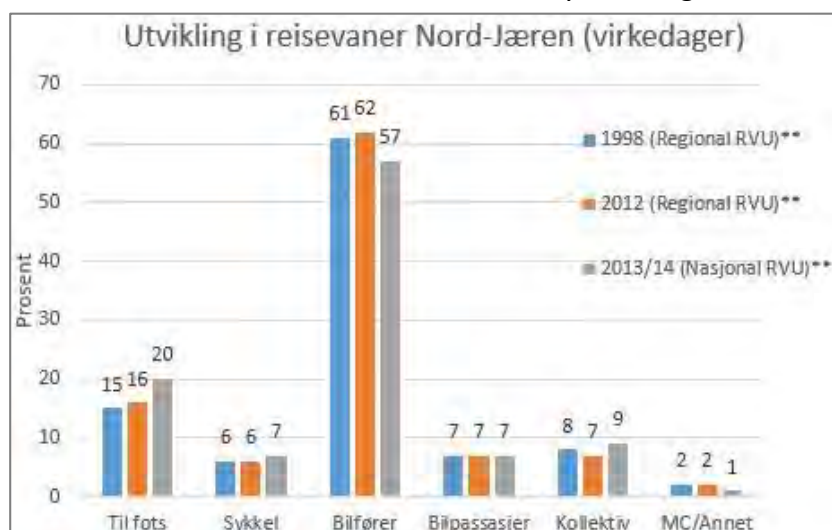


20 % reiser i byregion Nord Jæren foregår til fots. Det er store variasjoner mellom ulike deler av byen, fra andelen gående på 11 % i Sola til 24 % i Stavanger.

Denne andellen er 1 % lavere enn det nasjonale gjennomsnittet på 21 %.

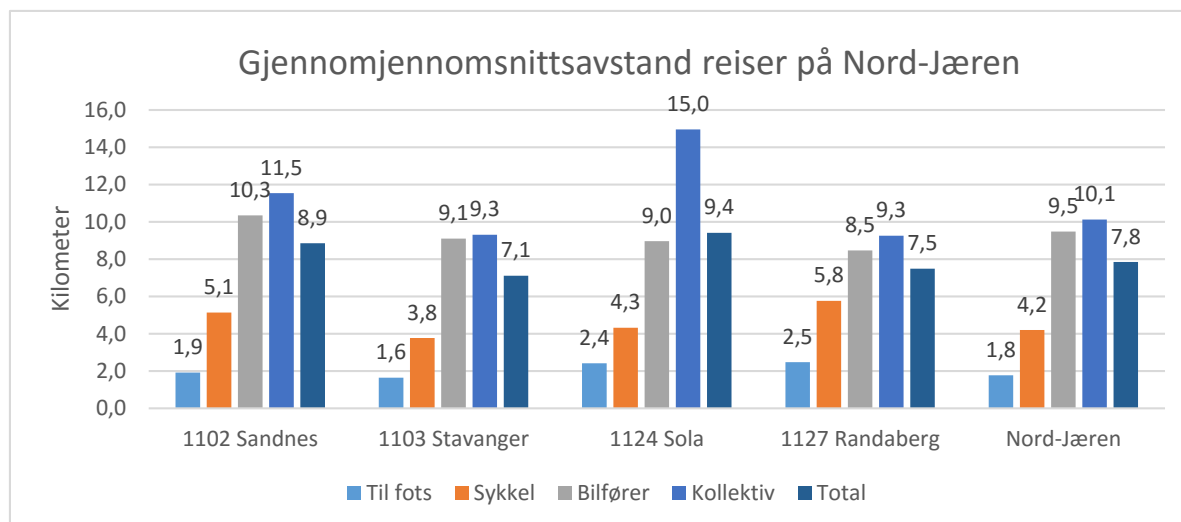
Figuren viser også at det er en tydelig sammenheng mellom andel reiser til fots og andel kollektivreiser. Jo høyere andel kollektivreiser en kommune har, dess høyere er også andel reiser til fots.

Det har skjedd en betydelig økning i andel reiser til fots i byregion Nord Jæren de siste 20 år.

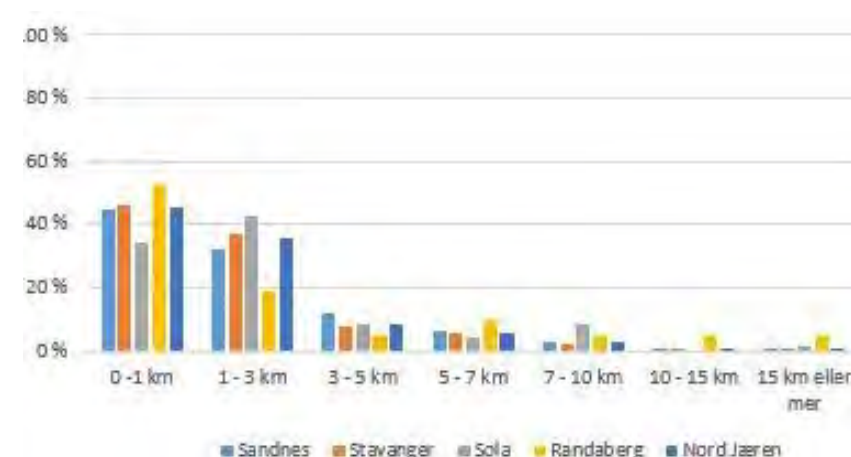


4.2 Reiselengde, gåavstander

Figuren viser gjennomsnittlig reiselengde for alle innenlandsreiser som foretas av befolkningen på Nord Jæren. Reiser som i sin helhet gjennomføres til fots i i byregion Nord Jæren er 1,8 km lange for virkedag. Gjennomsnittet for hele landet er på 2,2 km.



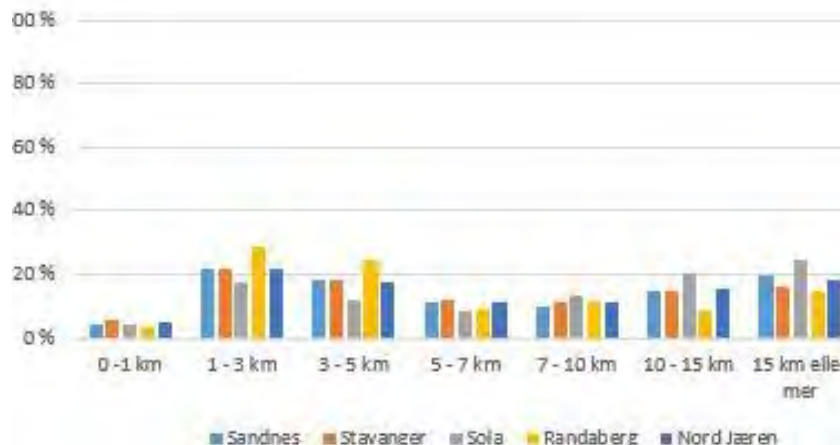
Den største andelen **reiser til fots** foretas på korte reiser.



En stor andel **bilreiser** foretas også på korte avstander. 5% av bilturer er kortere enn 1 km.

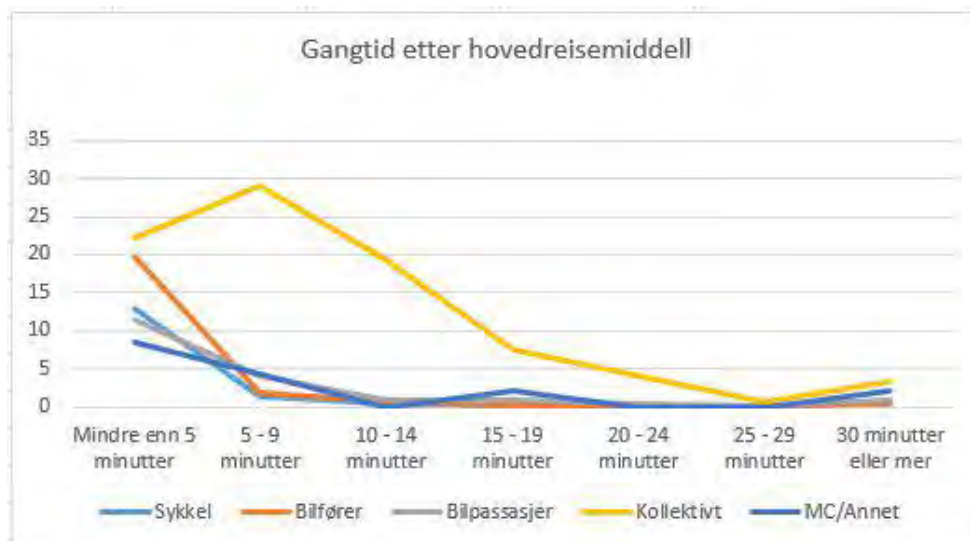
Figuren viser andel bilreiser i ulike avstandskategorier:

1 - 3 km	21%
3 - 5 km	18 %
5 - 7 km	11 %
7 - 10 km	11 %
10 - 15 km	15 %
15 km eller mer	18 %



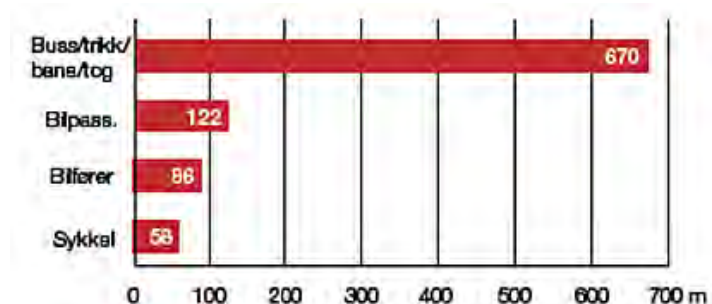
4.3 Gåtid knyttet til reiser med sykkel, bil og buss eller tog

Reisevaneundersøkelse viser at nesten alle går uansett hvilket hovedreisemiddel som brukes på turen. Mesteparten av reisende med sykkel eller bil går opp til 10 minutter i forbindelse med denne turen. Største andel av de som reiser kollektivt går, imidlertid, betydelig mer.



Gjennomsnittlig gangtid i forbindelse med reiser med andre transportmidler.

Disse resultatene er i samsvar med en analyse av de gjennomsnittlige gangavstander knyttet



til ulike transportmidler som ble gjort i forbindelse med de nasjonale reisevaneundersøkelser.

Disse avstandene er vist i figuren (Kilde: Vågane m fl. 2011.).

Den gjennomsnittlige lengden på gåturen til og fra kollektivtransport på 670 meter bekrefter viktigheten av å gjøre holdeplassene mest mulig tilgjengelige.

5 utfordringer. Behov for ny kunnskap.

I følge veilederen for lokale gåstrategier skal det foreligge en Grunnlagsutredning om gange i tilknytning til Gåstrategi. Den skal synliggjøre dagens situasjon, mangler, muligheter for å gjøre gåing mer attraktiv, samt behov for tiltak og mulige tiltak. Den skal inneholde kartlegging og kvantitative og kvalitative analyser av fysiske forhold for gående, antall gående og gåendes atferd. I veilederen påpekes det at kartleggingen skal ta hensyn til at

- kunnskapsgrunnlag skal være tilstrekkelig
- kartleggingssystemene skal brukes og vedlikeholdes over mange år
- utredningsarbeid skal ikke være for vanskelig og kostbart å gjennomføre

Arbeidet med å samle inn, systematisere og evaluere grunnlagsdata om gåing og gående har pågått parallelt med utarbeidelsen av denne gåstrategien. Dette arbeidet er ennå ikke avsluttet i form av en grunnlagsutredning.

Vi trenger å vite mer om gåing, særlig når denne transportformen er knyttet til andre transportformer. I reisevaneundersøkelser er data om gåing til dels fragmentert. Vi vet også svært lite om antall fotgjengere på fortauene og ved kryssingspunktene i byen.

Dagens tilbud for gående i byområdet er i stor grad bygget langs biltrafikkerte veger og gater, langs parkeringsplassene og på tvers av avkjørslene. Dette oppleves av mange fotgjengere som svært lite trygt og attraktivt. I sentrumsområdene og rundt viktige målpunkter er det også flere steder mangelfulle lenker i tilbudet til gående. Dette fører til ulogiske og til dels vanskelige gangtraséer.

De nødvendige aktivitetene for å danne et godt utgangspunkt for videre arbeid med tiltak for gående er følgende:

1. **Kartlegging av fysiske forhold** for gående omfatter registrering av type og omfang, samt analyse av kvalitative egenskaper ved **infrastruktur** og **omgivelser**.
2. **Kartlegging av reisestrømmer** til fots omfatter telling og registrering av **antall** fotgjengere på strekningene og ved kryssingspunktene, samt **bevegelsesmønster** i byen.
3. **Kartlegging av atferd, behov og preferanser** til fotgjengere handler i stor grad om **samspill** mellom fotgjengere og omgivelser og deres **opplevelse** av dette.

Noen av disse grunnleggende kartlegginger er allerede påbegynt.

Som en del av denne gåstrategien og handlingsprogrammet er det utarbeidet en aktivitetsplan som skal sikre et tilstrekkelig datagrunnlag og dets kontinuerlig oppdatering og vedlikehold. Aktivitetsplanen skal oppdateres løpende.

6. Hovedprinsipper for gangforbindelser

Forskningen framhever noen grunnleggende egenskaper og sammenhenger som gjelder gåing generelt og som kan betraktes som forutsetninger for å få flere mennesker til å gå mer. Disse legges til grunn i denne gåstrategien som hovedprinsipper for utforming av gåinfrastruktur og for vurdering av prosjektene knyttet til gange.

Forbindelsene skal være

- så korte, rett fram og flate som mulig
- så attraktive som mulig, med god estetikk og rik kultur- og/eller naturmiljø
- så trygge som mulig både sosialt og når det gjelder ulykker og forurensning

Disse hovedprinsippene bygger på de særskilte egenskaper og behov fotgjengerne som trafikanter har. De beveger seg gjennomsnittlig med en hastighet av 4,5 km/t.

Direkte forbindelser. På grunn av den relativt lave ganghastigheten er det særlig viktig med at gangforbindelsene blir korte, flate og direkte. Forbindelsene som tilfredsstiller disse behov vil være med på å spare både fotgjengernes tid og fysiske krefter. Det skal være lett og intuitivt å orientere seg i omgivelsene og gangvegnettet og derfor må gangforbindelser være logiske og forståelige.

Attraktive forbindelser. Gåhastigheten bidrar også til at gående opplever langt flere detaljer langs strekningen, da det er den hastigheten det menneskelige sanseapparat er utviklet for. Derfor har de estetiske kvalitetene og særegne karaktertrekkene ved et sted stor betydning for hvor attraktivt det er å gå. I tillegg til en generelt god utforming av byrommene, er også kvaliteter, som utsikt, nærhet til vann, parker og andre grønne områder, riktig orientering i forhold til sol og lokalklima, viktig.

Trygge forbindelser. Fotgjengernes relativt langsomme bevegelse fører også til at de trenger omgivelsene som er tilpasset menneskelig skala for å føle seg trygge. Romforhold og størrelser har avgjørende innflytelse på menneskers opplevelse, og lysten til å ferdes og oppholde seg på et sted. Små byrom og varierte strekninger med høy detaljeringsgrad gir mange en opplevelse av komfort og velvære. Aktiviteter og tilstedeværelsen av andre mennesker skaper sosialt liv og sosial kontroll. En helhetlig tilnærming for å oppnå levende byområder, tettsteder og nærmiljø bør derfor være en del av tilrettelegging for gående.

Sikre forbindelser. Gående er de svakeste deltakerne i trafikken og derfor mest utsatt ved ulykker. Derfor er sikkerhet for de myke trafikanter en viktig premiss ved fysisk utforming av veger og gater. God belysning er en viktig del av trafiksikkerheten. Sammen med godt vedlikehold er belysning også et virkemiddel for å øke trygghetsfølelsen da det bidrar til flere brukere, som øker sosial kontroll.

Det er viktig å være klar over at innsats rettet mot å tilrettelegge for gode og attraktive gåmiljøer vil kunne møte utfordringer knyttet til gjeldende krav og praksis angående håndtering av støy, trafiksikkerhet, universell utforming med flere.

7. Innsatsområder

7.1 Geografisk avgrensning

Byregion Nord Jæren dekker stort areal og omfatter fire kommuner. Tilrettelegging for gående i perioden 2017 – 2032 vil konsentrere seg om senterområdene, skoler og holdeplasser for kollektivtransport. Disse målpunktene tiltrekker seg det største antall daglige reiser til fots. Influensområdet for fotgjengere defineres for hver type målpunkt.

Skoler, influensområde:

- barneskoler radius 500 m prioriteres først og deretter radius 1000 m
- ungdomsskoler radius 500 m prioriteres først og deretter radius 1000 m

Figuren viser eksempel på avgrensning av influensområde til skoler der det skal prioriteres kartlegging og gjennomføring av tiltak i perioden 2017 - 2032.



Harestad skole: 500 m og 1000 m

Sentre, influensområde:

- Sandnes og Stavanger: radius 1000 m prioriteres først og deretter radius 2000 m
- kommunesentra og lokalsentre: radius 500 m prioriteres først og deretter radius 1000 m

Figuren viser eksempel på avgrensning av influensområde til sentra der det skal prioriteres kartlegging og gjennomføring av tiltak i perioden 2017 - 2032.



Sola sentrum: 500 m og 1000 m

Holdeplasser, influensområde:

- for bussveien radius 500 m,
- andre holdeplasser radius 300 m,
- jernbane radius 500 m prioriteres først og deretter radius 1000 m

I tillegg kommer:

- viktige regionale målpunkt
- mye brukte turområder.

Det er mange prioriterte målpunkt i byområde Nord Jæren og de er nokså spredte. Det er 2 hovedsentre, 2 kommunesentre og 18 lokale sentre; 61 barneskoler og 19 ungdomsskoler; samt flere hundre stoppesteder for buss og 8 togstasjoner.

Universitetsområdet som et viktig regionalt målpunkt kommer i tillegg da det ligger utenfor sentrene. Flere turområde ligger tett inntil utbygde områder og brukes mye daglig.

Det er derfor viktig å identifisere en rekkefølge for kartlegging og utbygging som skal justeres fra handlingsprogram til handlingsprogram. Områder som prioriteres i den første perioden 2017-2020 er vist i aktivitetsplanen.

7.2 Tematisk avgrensning

Innenfor de geografiske satsingsområdene - i sentrene, holdeplasser og rundt skolene - skal følgende tema prioriteres på kort og langsikt.

Innsatsområde: Sammenhengende gangnett

Etablering av et sammenhengende gangnett prioriteres innenfor influensområde til målpunktene. Forbindelsene mellom målpunktene må velges nøye, og en god del av disse må planlegges i et lengre tidsperspektiv.

Virkemidler og tiltak:

- Etablere en digital kartdatabase over infrastruktur for gående.
- Lage en plan for et sammenhengende, tydelig og finmasket gangnett.
- Kartlegge behov for tiltak knyttet til skoleveier.
- Gjennomføre tiltak på gangnettet i sentrene, i tilknytning til holdeplassene og skolene.
- Følgende tiltak er aktuelle:
 - nye snarveger og gangforbindelser der det er manglende lenker.
 - kryssing av barrierer
 - god belysning
 - godt underlag
 - møblering på møtesteder
 - veivisningsskilt og skilting av gangavstander til målpunkt.

Innsatsområde: Samspill i trafikken

Fremkommelighet og sikkerhet for fotgjengere skal vektlegges i bruk av trafikkarealer. Et godt samspill mellom gange og kollektivtransport er også svært viktig for å fremme kollektivtransporten.

Virkemidler og tiltak:

- prioritere gående der gatearealet er knapt
- etablere gode overganger mellom holdeplass og nærliggende gangnettverk
- vurdere å innføre 30 km/t for motorisert trafikk
- vurdere å innføre restriksjoner på bilbruk
- vurdere å legge til rette for at fotgjengere skal primært krysse veg i samme plan
- minske barrierer for gående ved stigning, veibarrierer, ved trapper eller heis i skrenter

- vurdere å gjøre om vei til gate

Bruk av disse virkemidler og tiltak kan med fordel kombineres med en mer systematisk vurdering og evaluering av mulige løsninger for samspill i trafikken gjennom pilotprosjekter. Dette handler, blant annet, om å øke kunnskap om bruk av «shared space» løsningene i sentrene eller «hjertesone» løsningene i forbindelse med skolene.

Innsatsområde: Arealbruk, by- og tettstedsutvikling

De fleste reiser starter og slutter med en gangtur. En gåvennlig arealplanlegging tar hensyn til denne egenskapen ved folks mobilitet og setter mennesket i sentrum. Kompakt utbygging, tilstrekkelig tetthet og funksjonsblanding, samt lokaliseringsstyring fører til flere gåturer i forbindelse med daglige gjøremål og bidrar til økt fysisk aktivitet.

Gjeldende Regionalplan for Jæren bygger videre på konseptet «Gangbyen, sykkelbyen og kollektivbyen» fra Fylkesdelplan for langsiktig byutvikling. Kommuneplanene og annen plandokumentasjon har i varierende grad innarbeidet og videreutviklet disse prinsippene i de fire kommunene på Nord Jæren.

Virkemidler og tiltak:

- Retningslinjer for gåvennlig arealbruk, Regionalplan Jæren:
 - arealutvikling basert på gangavstand til daglige gjøremål (jf. korte reiser)
 - bidra til en god fortettingsstrategi som utbyggingsmønster.
- Grunnprinsipper for prioritering av gående, Kommuneplaner:
 - etablere et finmasket gangvegnett i influensområder til viktige målpunkt
 - redusere barriereeffekt for gående ved utforming av bygg og anlegg

Et av de viktigste premissene til å øke antall og andel reiser til fots er en systematisk tilrettelegging for en gåvennlig arealbruk.

Innsatsområde: Stedskvalitet

Avstandene oppleves mye lengre når vi går langs monotone traséer som er støyutsatt og luftforurenset av motorisert trafikk. Attraktivitet er lite eksakt tema og dreier seg mye om kvalitative vurderinger. Virkemidlene må derfor danne grunnlag for at disse kvalitative vurderingene bygger på kunnskap om lokale stedskvaliteter og folks preferanser.

Virkemidler og tiltak:

- for hvert av de fire kommunesentrene identifiseres et delområde, plass eller strekning med størst gangtrafikk i dag eller størst potensial for gangtrafikk i framtiden
- i hver kommune identifisere et nært turområde som brukes mye til daglige turer eller som også har en transportfunksjon
- sette opp et telleinstrument per område på det mest strategiske punkt
- gjennomføre en undersøkelse av fotgjengere og deres bruk av byrom⁴

Dette skal, blant annet, danne grunnlag for å lage en standard for utforming av gatearealene og byrommene, som en del av en helhetlig standard for utforming, dimensjonering og vedlikehold av gangforbindelser.

Innsatsområde: Drift og vedlikehold

En generell strategi handler om at det skal være attraktivt å gå HELE ÅRET. Flere aktører er ansvarlige for drift og vedlikehold av gangarealer. Statens vegvesen har ansvar for fortau, gang- og sykkelveger, samt trapper og bruer langs riksvegnettet og deler av fylkesvegnettet.

I bysentrene Stavanger og Sandnes rengjøres arealene for gående daglig. Ellers på Nord-Jæren rengjøres arealene for gående med faste intervall.

Om vinteren er regelen at snø som faller om natten skal være brøytet innen kl.06.00 og at det skal nyttes salt preventivt før snøfall. I kommende vintersesonger skal det også legges inn fast rutine med spyling av veg og fortausareal for å senke nivåene på svevestøv.

Virkemidler og tiltak

- etablere en felles standard på drift og vedlikehold, uavhengig av vegeier og driftsansvarlig enhet, som en del av en helhetlig standard knyttet til gangforbindelser.

Innsatsområde: En aktiv gåkultur

Fritidsgåing er en godt etablert aktivitet på Nord Jæren. En rekke friluftsområder både i nærmiljø og i utkant av by preges av intensiv besøk på fridagene. Utvikling av en aktiv gåkultur handler veldig mye om å videreføre denne allerede etablerte gåkulturen til å gjelde også for hverdagsgåing. Gåkultur betyr å øke kunnskap om gåing og om informasjon og kommunikasjon.

Det er viktig å sørge for at gåing gjennom Bypakke Nord Jæren blir integrert med annen transport og i informasjons- og kommunikasjonsarbeid.

Virkemidler og tiltak:

- styrke hensyn til gående gjennom mobilitetsarbeidet i regionen
- tett samarbeid med fagmiljøene innenfor helse
- tett samarbeid med skoler

Arbeidet med å utvikle aktiv gåkultur er allerede påbegynt med konferansen «Walk the City» som Statens vegvesen, Rogaland fylkeskommune samt Universitetet i Stavanger arrangerte den 26.oktober 2016. Konferansens innhold har dekket alle innsatsområdene i gåstrategien.

Konferansen markerer på den måten målrettet innsats på veien mot en vellykket utvikling av en aktiv gåkultur.

8. Videre arbeid med gåstrategien. Grunnlagsutredning.

Gjennom arbeidet med gåstrategien er det identifisert nokså store mangler i tilgjengelige data og lokal kunnskaps. Vi har heller ikke oversikt over i hvilken grad gjeldende planer tilrettelegger for gåing og for fotgjengere i byregion Nord Jæren. Dette skal vi jobbe med å endre på en systematisk måte gjennom Bypakke Nord Jæren 2017-2032.

I tråd med anbefalingene fra Veilederen for lokale gåstrategier legger vi opp til å etablere grunnlagsdata ved å starte kartlegginger på et forholdsvis grovt nivå. Deretter skal detaljeringsgrad og presisjonsnivå økes langsomt over tid.

Det er utarbeidet en aktivitetsplan som beskriver en rekke aktiviteter på kort og lang sikt. Videre arbeid vil bestå av følgende:

- Det er allerede laget fremdriftsplan for en del nødvendige aktiviteter som sikrer gjennomføring. Dette gjelder, blant annet, etablering av en felles digital kartdatabase over infrastruktur for gående; planlegging av sammenhengende gangruter og møtested, samt kartlegging av status og behov for tiltak langs skoleveier.
- En del aktiviteter er identifisert, men skal presiseres og formuleres i det videre arbeid. Dette gjelder, blant annet, samspill i trafikken, samspill mellom utforming av byrom og gåendes bruk av disse, samt behov for samhandling og medvirkning med andre aktuelle aktører som kan påvirke gåkultur.
- Faggruppen mener at det er viktig å etablere en helhetlig standard for utforming av gangforbindelser. Dette arbeidet vil berøre flere innsatsområder, samt bruk og evaluering av Kriterier for prioritering av prosjekter. Omfang og fremgangsmåten til dette arbeidet er ennå ikke utdypet.

Aktivitetsplan vil være et levende dokument som oppdateres og justeres kontinuerlig og som danner grunnlag for justeringer av handlingprogram.

9. Oppfølging av gåstrategien

Gåstrategien for Nord Jæren 2017 – 2032 skal være en overordnet ramme for de tiltak for gående som skal gjennomføres innenfor Bypakke Nord Jæren. Gåstrategien skal godkjennes av Styringsgruppe for Bypakke Nord Jæren.

Gåstrategiens mål og hovedprinsipper skal operasjonaliseres gjennom kriterier for prioritering av prosjekter. Disse skal brukes og vurderes med tanke på evaluering og videre utvikling. Det er svært viktig i den sammenheng å få kunnskap om lokale forhold og fotgjengernes særegne preferanser og behov.

For å oppnå gåstrategiens mål må fokuset på gåing være høyt og det må gjennomføres konkrete tiltak slik det er beskrevet i strategien. Dette krever at gåstrategiens målsettinger kommuniseres tydelig. Det er også viktig å belyse og kommunisere hvilken betydning gåing som helsefremmende fysisk og sosial aktivitet og som transportform har både den enkelte og for samfunnet.

Lokal gåstrategi bør følges opp ved:

- At det tas hensyn til strategien i etatenes planer på alle nivå.
- At gåstrategien integreres i mobilitetsarbeidet i byregionen.
- At strategiens anbefalinger til videre arbeid følges.

For å sikre best mulig måloppnåelse bør Gåstrategi for Nord-Jæren rulleres hvert 4. år. Dette bør skje i forkant av den 4-årige rulleringen av handlingsprogrammet for Bypakke Nord-Jæren. Arbeidet med rulleringer av gåstrategien skal gjøres på bakgrunn av ny kunnskap. Det kan dreie seg om nye normerte løsninger, utvikling i reisevaner eller endringer i lover og regelverk.

Referanser

- ¹ "Gående" assosieres intuitivt med en vanlig fotgjenger. Trafikkreglenes § 2 (SD 1986) har en videre definisjon enn dette, der også den som går på ski eller rulleski, fører rullestol eller sparkstøtting, leier sykkel eller moped, triller barnevogn eller aker kjelke, inngår i trafikantgruppen "gående".
- ² Urbanet Analyse rapport 50/14 for Statens vegvesen Vegdirektoratet: Nullvekstmålet. Hvordan kan den forventede transportveksten fordeles mellom kollektivtransport, sykkel og gange. Desember 2014.
- ³ TØI gjennomførte NRVU 2013-2014 på oppdrag fra transportetatene (Samferdselsdepartementet, Statens vegvesen, Jernbaneverket, Kystverket og Avinor).
- ⁴ Statens vegvesen: Ingen mennesker - ingen by. Dokumentasjon av faktisk bruk av Vestfoldbyene, 2014 – 2015. Rapport 1 kartlegging av de myke trafikanter og deres bruk av byrom i byenes sentra; Rapport 2 spørreundersøkelse av besøkende. Hensikten med arbeide var å teste ut ulike metoder, et godt utgangspunkt for vårt arbeid.

VEDLEGG 12

Kriterier for prioritering av gåprosjekter i Bypakke Nord-Jæren 2017 – 2032

Innhold

1. Innledning
 2. Overordnet mål
 3. Hovedprinsipper for gangforbindelser
 4. Plassering i forhold til målpunkter
 5. Kriterier for å prioritere prosjekt for gåing
 6. Planstatus
 7. Prosedyre for valg av prosjektene
 8. Mindre utbedringstiltak
-

1. Innledning

Det er utarbeidet en Lokal gåstrategi for byregionen som skal være en overordnet ramme for gjennomføring av tiltak for gående innenfor Bypakke Nord Jæren 2017-2032.

Med bakgrunn i Gåstrategien redegjør gågruppen i dette notatet for kriterier for å prioritere mellom ulike prosjekt som kan finansieres av Bypakken. Det skal utarbeides 4-årige handlingsplaner som rulleres hvert år ut fra porteføljestyingsprinsippet. Gågruppens rolle er å lage lister med prioriterte utbyggingstiltak som behandles og vedtas politisk gjennom styringsgruppen.

Kriteriene som følger i dette notatet skal sørge for at prosjektene som i størst grad bidrar til måloppnåelse blir prioritert. Kriteriene skal evalueres i forkant av hver nye 4-årsperiode.

2. Overordnet mål

Målet for Bypakke Nord-Jæren er at veksten i persontransport skal tas med kollektiv, sykling og gåing. Tiltakene som iverksettes av gågruppen skal bidra til at flere velger gåing som transportform.

Et overordnet mål i gåstrategien er at

Det skal være enklere og mer attraktivt å gå slik at flere går mer.

3. Hovedprinsipper for gangforbindelser

Fotgjengere bruker kun sin egen kropp når de beveger seg og er ubeskyttet mot omgivelsene. I tillegg beveger de seg langsomt. Hovedprinsippene for utforming av gåinfrastruktur bygger på disse grunnleggende egenskapene ved gåing.

Hovedprinsipper er at gangforbindelsene skal være

- så korte, rett fram og flate som mulig
- så attraktive som mulig, med god estetikk og rik kultur- og/eller naturmiljø
- så trygge som mulig både sosialt og når det gjelder ulykker og forurensning

4. Plassering i forhold til målpunkter

Gåstrategien definerer sentre, skoler og stoppesteder til kollektivtrafikk som prioriterte målpunkt for gåtiltak innenfor rammene for Bypakke Nord Jæren 2017-2032. I tillegg kommer viktige regionale målpunkt, og mye brukte turområder. Strategien definerer også avstandene rundt disse målpunktene der tiltakene skal prioriteres.

Analyser som skal gjennomføres

- Influensområdet avgrenses ved bruk av avstandskriterier langs det eksisterende gangnettet, inklusiv snarveger.
- Eventuelle manglende forbindelser og større barrierer som kan påvirke størrelse på influensområdet identifiseres slik at disse inngår i vurdering av behov for tiltak.
- Analyse av tiltakets forhold til, eventuelt sammenheng med, de prioriterte områder.

Områder som prioriteres i den første perioden 2017-2020 er vist i aktivitetsplanen. Arbeidet med å avgrense influensområdene til disse er allerede påbegynt og skal foreligge for alle prioriterte målpunkt.

5. Kriterier for å prioritere prosjekt for gåing

Kriteriene bygger på en faglig vurdering av hvilke prosjekter som har størst potensial for å overføre personbilturer til gåturer, samt hvor disse tiltakene gir størst effekt. Følgende kriterier er identifisert for å prioritere mellom prosjekt:

1. Eksisterende situasjon
2. Sammenheng i dagens gangnettverk
3. Influensområde: antall potensielle brukere
4. Framtidig situasjon
5. Kostnader

Gågruppen er klar over at det ikke alltid vil være mulig å kartlegge eller få tilgang til de dataene som prioriteringskriteriene krever/anbefaller. I sånne situasjoner mener gruppen at ved bruk av kvalitative beskrivelser, samt faglige vurdering og skjønn vil det være mulig å belyse de ønskede forhold. Ved å bruke kriteriene i forbindelse med konkrete prosjekter vil vi også kunne samle kunnskap om både innhold og fremgangsmåte som grunnlag for justering av kriteriene.

5.1. Eksisterende situasjon

For å kunne gjøre en faglig vurdering av fremtid tiltak må eksisterende situasjon for alle trafikanter kartlegges og beskrives. Gangforbindelsene hvor dagens situasjon har størst avvik fra gåstrategiens anbefalinger om fysisk tilrettelegging prioriteres fremfor strekninger hvor dagens løsning er akseptabel mht. fremkommelighet, sikkerhet, trygghet og komfort.

Analyser som skal gjennomføres

- Beskrivelse av biltrafikkens skiltede hastighet, og registrert fart (km/t)
- Registering av biltrafikkmengde, og mengder for alle transportformer (ÅDT)
- Registering av vegprofil (antall kjørebane og bredde, sykkelfelt, rabatt, mm)
- Registering av krysningspunkter og avstand mellom krysningspunkter

- Registrering av parkeringsplasser nært knyttet til traséen
- Registrerte ulykker med fotgjenger involvert
- Registrering av dagens tilrettelegging for gående (type og dimensjon)

Vurdering av kvaliteter ved eksisterende tilrettelegging for gående vil også bli vektlagt. Det dreier seg om, for eksempel belysning, vedlikehold; omgivelsenes attraktivitet og sosial kontroll. Disse vurderinger vil være en del av arbeidet med metodeutvikling da det ennå ikke finnes klare og entydige indikatorer.

5.2. Sammenheng i dagens gangnettverk

Et av innsatsområdene i gåstrategien er etablering av et sammenhengende gangnett først og fremst **innenfor** influensområdene til målpunktene. Tiltak som bidrar til dette prioriteres. Etablering av forbindelser mellom målpunktene er også viktig. Maskeviddetettheten på 50 m legges til grunn for analyse om mulige alternative gangforbindelser i tråd med prinsippet om «kortest avstand».

Analyser som skal gjennomføres

- Registrere maskevidde.
- Vurdere tiltakets plassering i eksisterende nettverk og i forhold til målpunkt

5.3. Influensområde

Tiltak som kan benyttes av flere potensielle brukere og tiltak som kan føre til at flere reiser med bil kan erstattes med gåing prioriteres. Det legges til rette for at data om befolkning og arbeidsplasser foreligger for hele byområdet. Det legges også til rette for bruk av data fra de løpende reisevaneundersøkelser, avhengig av størrelse på utvalg i de enkelte områder. Det samme gjelder data om antall fotgjengere som samles inn ved tellepunktene.

Analyser som skal gjennomføres:

- Befolkningsregister: antall innbyggere som kan benytte seg av tiltak.
- Bedriftsregister: antall ansatte, eventuelt besøkende.
- Reisevaneundersøkelse: antall korte reiser, særlig korte bilreiser.

I en del områder vil det også være mulig å identifisere en planlagt situasjon. Derfor bør utbyggingsplaner som kan føre til flere potensielle brukere av det foreslåtte tiltak medregnes.

5.4. Framtidig situasjon

Den foreslåtte framtidige løsningen bør beskrives kort. Følgende egenskaper kan være relevante: type (f. eks. fortau, gangveg, trapp), funksjon (f. eks. manglende lenke, snarveg, vegkryssing) og kvalitet (f. eks. belysning, dekke) på gangforbindelse, samt type omgivelser (f. eks. park, parkering).

Det skal også foretas en vurdering av hvordan den valgte løsningen for tiltaket bidrar til at gåstrategiens hovedprinsipper for gangforbindelser etterfølges.

Analyser som skal gjennomføres

- Beskrivelse og vurdering av tiltak som foreslås anlagt på den enkelte strekningen

5.5. Kostnader

Det vil koste å heve standarden på gånettet. Derfor er det viktig å bruke midlene på en måte som gir måloppnåelse. Prosjekter som har lav kostnad i forhold til forventet måloppnåelse vil prioriteres i konkurranse med prosjekter med høy kostnad og antatt lav måloppnåelse.

Analyser som skal gjennomføres

- Kostnad, overslag
- Løpemeterpris, overslag/meter
- Vurdere sammenheng mellom kostnad og måloppnåelse

Det er imidlertid ikke enkelt å vurdere måloppnåelse knyttet til tiltak for gåing. Det vil være situasjoner når en økonomisk gunstigere løsning vil ikke kunne bidra til å få flere til å gå fordi den gir en omveg for den gående. Disse betraktningene er viktig å ta med seg i vurderingen.

6. Planstatus

Det kan kreve tid og ressurser å tilrettelegge den nødvendige plandokumentasjon for å gjennomføre prosjekter. Hvis det, i korte perioder, mangler høyt prioriterte prosjekter med vedtatte reguleringsplaner og det finnes vedtatte reguleringsplaner som er i tråd med Gåstrategi for Nord-Jæren 2017-2032, kan disse prioriteres.

7. Prosedyre for valg av prosjektene

For å sikre en transparent og forutsigbar prosess følgende prosedyre legges til grunn for arbeidet med prosjekter:

1. Lage prosjektark:
 - kommunene,
 - eventuelt gågruppen når innspill kommer fra andre;
 - eventuelt gågruppen som følge av gruppens innsikt i behov;

Prosjektarket skal inneholde data og opplysninger om prosjektet i tråd med Kriterier for prioritering av gåprosjekter i Bypakke Nord Jæren. Det er utarbeidet en prosjektarkmal.

2. Lage prosjektliste med alle innspill – gågruppen
3. Prioritere mellom prosjektene ved bruk av kriterier – gågruppen
 - De ulike kriteriene skal vurderes samlet for hvert enkelt prosjekt. De prosjektene som svarer godt på **flest kriterier** kommer øverst på listen. Jo færre kriterier prosjektet svare godt på, jo lenger ned på listen kommer det.
 - Noen prosjekter krever reguleringsplan og må gjennom den prosessen. Gå-gruppen må vurdere om det i påvente av vedtatt reguleringsplan er rom for å prioritere byggeklare prosjekt selv om de i utgangspunktet ikke har like høy prioritet. De tunge reguleringsplan-prosjekt kan da prioriteres i neste 4-årsperiode, mens regulering startes opp i denne perioden.
4. Gågruppens lister med prioriterte utbyggingstiltak behandles og vedtas politisk gjennom styringsgruppen.

8. Mindre utbedringstiltak

Det vil være en rekke strekninger på gangnettet der det ikke vil komme standardheving i Bypakke-perioden frem til 2032. På disse strekninger vil det være aktuelt å gjennomføre mindre utbedringstiltak på dagens gangsystem som øker gåendes trygghet, sikkerhet, fremkommelighet og komfort. Eksempel på slike tiltak kan være oppgradering av gangfelt med ledelinje, kantstein, belysning og oppmerksomhetsfelt, eller flere benker og hvilemuligheter i tilknytning til attraktive oppholdssteder med gunstige sol- og vindforhold.

Gåfaggruppen definerer mindre utbedringstiltak som tiltak hvor:

- Hvert enkelt tiltak ikke koster mer enn 1 million kr
- Tiltaket kan gjennomføres uten ny reguleringsplan
- Det ikke kreves erverv av privat eiendom

Gåfaggruppen i Bypakke Nord-Jæren vil spille inn behov om et fast beløp til mindre utbedringstiltak ved rullering av 4-årig handlingsprogram, slik at det sikres en kontinuerlig utbedring av gåtilbudet på hele Nord-Jæren. Dette betyr videre at det ikke prioriteres mellom mindre utbedringstiltak og standardheving av hovednettet.