



## BYPAKKE NORD-JÆREN

Styringsgruppemøte Bypakke Nord Jæren 6. oktober 2017

**Møtetidspunkt:** 6. oktober 2017, kl. 1300 - 1530  
**Møtested:** Sandnes kommune  
**Møterom:** Formannskapssalen

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

## Agenda

Sak 31/2017 Referat fra forrige møte 15. juni 2017

Sak 32/2017 Byvekstvtalen - status

Sak 33/2017 Politisk dialogmøte – evaluering

Sak 34/2017 Bomstasjoner – takstskilt og saldolys

Sak 35/2017 Tertialrapport – 2. tertial

Sak 36/2017 Kommunikasjon

Sak 37/2017 Porteføljestyling – utfordringer og felles forståelse

Sak 38/2017 Prioriteringskriterier tiltak for syklende

Sak 39/2017 Handlingsprogram 2018 - 2021

Sak 40/2017 Eventuelt

## Sak 31/2017 Referat fra forrige møte 15. juni 2017

Se **vedlegg 1**

Forslag til vedtak:

Referat godkjennes

## Sak 32/2017 Byvekstavtalen – status

Partene signerte avtalen 15. juni 2017. Regjeringen har i løpet av sommeren behandlet Byvekstavtalen. Avtalen er nå endelig signert av partene 28. september 2017.

Forslag til vedtak:

Tas til orientering

## Sak 33/2017 Politisk dialogmøte – evaluering

Møtet ble avholdt onsdag 13. september på Victoria hotell i Stavanger. Det ble gjennomført en undersøkelse blant deltakerne i etterkant av møtet.

Det var cirka halvparten av deltakerne som svarte på evalueringen. 22 av 30 som svarte var politikere. Innlegget til fylkesordfører i Akershus, Anette Solli, ble svært godt tatt imot. På en skala fra 1-6, der 6 er svært bra svarte over 80 prosent med 5 eller 6.

God støtte til gruppearbeid: Over 60 prosent svarer 5 eller 6 på at de liker å sitte i gruppe rundt bordet. Rundt 75 prosent svarer 4, 5 eller 6 på at de liker å jobbe med gruppeoppgaver.

Stor oppslutning om at møtet var nyttig for videre dialog. 90 prosent svarer fra 4-6. Alle svarer at de vil ha flere dialogmøter!

Ønske om tema til neste gang: Arealbruk 60 prosent, prosjektinformasjon 40 prosent. Et forslag til tema neste gang: Hva må til for nullvekst?

Andre kommentarer: Ønsker møte i andre kommuner. Passelig lengde. Bra å vinkle på hvordan vi kan kommunisere nytteverdi av bypakken. Bra opplegg. Godt med innspill fra andre regioner fordi det viser at det vi gjør på Nord-Jæren ikke er mer krevende enn andre steder. Viktig med mat og drøs i forkant av møtet.

Forslag til vedtak:

Tas til orientering

## Sak 34/2017 Bomstasjoner – takstskilt og saldolys

Vegdirektoratet besluttet i juni d.å. at det vil gjennomføres en prøveordning der saldolys og takstskilt ikke skal settes opp for de nye bomstasjonene i Oslopakke 3.

Statens vegvesen Region vest sendte i juli en forespørsel om det er mulighet for at bomstasjonene som nå skal etableres på Nord-Jæren kan inngå i prøveordningen. Vegdirektoratet stiller seg positive til å inkludere Nord-Jæren i prøveordning, **se vedlegg 2**.

### Forslag til vedtak:

Styringsgruppen gir sin tilslutning til å inkludere bomstasjonene i prøvevirksomhet der det ikke etableres saldolys og takstskilt ved de nye bomstasjonene. Styringsgruppen ber Statens vegvesen vurdere behov for takstskilt ved «innfartsområdene».

## Sak 35/2017 Tertialrapport – 2. tertial

Forrige rapportering om fremdrift og kostnader i prosjektene for Bypakke Nord-Jæren ble gitt i styringsgruppemøte 2. juni 2017. I vedlagt oversikt – **vedlegg 3**, redegjøres for fremdrift og kostnader for de enkelt prosjektene i bypakken. For mer informasjon om hvert enkelt prosjekt; se vedlegg til handlingsprogram sak 39/17 Statusrapport.

For følgende prosjekt er det endringer siden sist rapportering:

- Bomstasjonene i bypakken – Kostnaden for bygging av bomstasjonen er redusert fra 200 mill. kr til 140 mill. kr.
- E39 Hove-Ålgård - Det er gjennomført anslag ved utarbeidelsen av reguleringsplanen. Anslaget viser på økte kostnader og Statens vegvesen arbeider internt med å vurdere hvilke kostnadsreduserende tiltak som er mulige å gjennomføre. Sandnes og Gjesdal kommune er planmyndigheter og Statens vegvesen vil ha en tett dialog med lokal myndigheter. Statens vegvesen vil holde styringsgruppen orientert underveis i prosessen.
- Planlegging av busstilbud til nytt sykehus vil formelt startes i løpet av høsten. Strekning fra Jåttåvågen til nytt sykehus på Ullandhaug vil reguleres i første trinn.
- Reguleringsplan for E39/rv.44 krysstiltak og vegutvidelse Stangeland ble vedtatt før sommeren i år.
- Kommunedelplanarbeidet for tverrforbindelsen fv.505 Foss Eikeland til E39 Bråstein er stilt i bero i påvente av strategisk dokument for utbyggingspakke Jæren. Arbeidet med det strategiske dokumentet er i slutfasen. Planvedtak for kommunedelplanen forventes tidligst vedtatt til sommeren 2018.

### Forslag til vedtak:

Tas til orientering

## Sak 36/2017      Kommunikasjon

Det legges opp til en drøfting av behov for kommunikasjonsarbeid framover. Etter at bypakken nå er vedtatt i stortinget, vi har inngått en byvekstavtale, og etter å ha hørt tydelige signaler på politisk dialogmøte, bør vi bli enda mer synlige og løfte arbeidet med kommunikasjon enda mer. Hovedoppgaven for kommunikasjonsarbeidet framover blir å fortelle innbyggerne på Nord-Jæren hva som skjer, hva de får igjen og hvorfor vi har en bypakke.

Ambisjonsnivå, kapasitetsutfordringer og ressursbruk må sees i sammenheng med sak om handlingsprogram 2018-2021.

En orientering om status vil gis i møtet.

### Forslag til vedtak:

Styringsgruppen ber sekretariatet og faggruppe kommunikasjon legge opp til videre kommunikasjonsarbeid i bypakken basert på innspill gitt i møtet.

## Sak 37/2017      Porteføljestyling – utfordringer og felles forståelse

Bypakken er nå vedtatt og styringsgruppen skal i gang med porteføljestyling. Porteføljestyling innebærer at tiltak prioriteres på grunnlag av en helhetlig vurdering av følgende elementer:

- Bidrag til måloppnåelse i Bypakke Nord-Jæren
- Finansiering/Disponible midler
- Planstatus
- Samfunnsøkonomisk lønnsomhet
- Kapasitet på planlegging og gjennomføring

Vurdering av måloppnåelse hittil og framtidig forventet måloppnåelse vil være sentralt for prioritering av prosjekter underveis.

Det legges opp til en drøfting av begrepet porteføljestyling for å sikre felles forståelse av styringsgruppens ansvar og handlingsrom.

### Forslag til vedtak:

Tas til orientering

## Sak 38/2017      Prioriteringskriterier for sykkeltiltak

Faggruppe sykkel har utarbeidet et forslag til prioriteringskriterier som skal legges til grunn for prioriteringer innenfor programområde sykkel. Se **vedlegg 4**.

**Presentasjon vil gis i møtet.**

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 39/2017      Handlingsprogram 2018 – 2021

Sekretariatet har i samarbeid med partene utarbeidet et førsteutkast til Handlingsprogram (HP) 2018 – 2021. Se **vedlegg 5**. NB! Tallmaterialet i dokumentet skal kvalitetssikres fram mot endelig utkast. Presentasjon vil gis i møtet.

Gjennomføring av forslag til HP forutsetter bl.a. følgende:

- Optimal gjennomføring av prosjekt.
- Ressurstilgang og kapasitet planlegging og gjennomføring
- Finansiering

Sammendrag, språkvask, layout, bilder, tabell/figurtekster, referanser etc. vil arbeides videre med fram mot endelig versjon.

Dette er et foreløpig utkast. Det er tatt utgangspunkt i handlingsprogrammet som ble vedtatt i fjor. Omfang er justert noe, og det er valgt å legge noe som vedlegg. Det som er lagt inn av nye moment framgår i underpunktene. Styringsgruppen må spesielt ta stilling til følgende:

### Investeringer 2018 – 2021

Det foreslås i hovedsak å følge prioriteringene som ble vedtatt i fjorårets handlingsprogram. Det som foreslås av nye investeringer i dette handlingsprogrammet er å starte opp med bygging av viktige tiltak for syklende og gående, samt noen mindre trafiksikkerhetstiltak. Oppstart av andre store prosjekt avventes til neste revisjon av handlingsprogram i påvente av reguleringsplanvedtak/KS2 og byutredning og andre forhold.

Basert på vedtatt Bypakke Nord-Jæren, Nasjonal transportplan 2018-2029, Byvekstavtale samt tidligere prioriteringer i styringsgruppen foreslås følgende prioriteringer i denne handlingsprogramperioden:

- Sykkeltamvegen
- Bussveien korridor 1 og 2
- Prosjektering, grunnverv og arkeologiske undersøkelser på Transportkorridor vest fra Sør-Tjora i Sola kommune til Sunde i Stavanger kommune
- Bygging av bomstasjoner
- Viktige tiltak for syklende og gående.
- Mindre trafikksikkerhetstiltak

Det er behov for nærmere vurderinger/analyser av konsekvenser for måloppnåelse og finansieringskostnader som grunnlag for videre porteføljestyling når handlingsprogrammet skal revideres i 2018.

## Planleggingsprosjekt

Det foreslås å holde framdrift i de planprosesser som pågår og som var lagt inn i gjeldende handlingsprogram. I tillegg til pågående planoppdrag foreslås oppstart av planlegging av kollektivtiltak fra Universitetet i Stavanger – Diagonalen – Jåttåvågen, for å sikre realisering av kollektivforbindelse i tråd med rekkefølgekrav for nytt SUS på Ullandhaug.

## Kapasitet planlegging

Administrativt varslers partene om kapasitetsutfordringer spesielt knyttet til plan- og prosjekteringsarbeid i bypakken. I dagens Nord-Jæren pakke (Jærenpakke 1) har enkelte av partene fått et årlig tilskudd til arbeid med prosjekt knyttet til bompengepakken. For å kunne holde planframdrift er ønskelig at dette videreføres, og at det settes av midler i handlingsprogrammet. Det foreslås en løsning der partene kan søke om midler til stillinger som konkret knyttes til bypakkeprosjekt.

**Styringsgruppen må ha en prinsipiell diskusjon om midler til bypakkearbeid hos hver enkelt part skal hentes fra bypakkemidlene, eller om det skal forventes av hver part stiller med nødvendige ressurser for å holde optimal framdrift og kvalitet i bypakken.**

## Drift av sekretariat

Sekretariatet ser behov for å styrke kapasiteten. Det er behov for økte ressurser til kommunikasjonsarbeid samt bistand i arbeid med grunnlag for porteføljestyling, handlingsprogramarbeid og finansieringsanalyser. Utfra dagens situasjon er det anslått et behov for to årsverk i sekretariatet. Dette kan løses ved at sekretariatet lyser ut to stillinger, alternativt må det frigis ressurser hos partene som kan bistå sekretariatet. Erfaringer er innhentet fra de andre bypakkene og vil presenteres nærmere i møtet.

Dette må sees i sammenheng med punktet over som gjelder total kapasitet og finansiering av ressurser.

## Fullmakter

Det foreslås at styringsgruppen gir administrativ koordineringsgruppe fullmakt til å foreta økonomiske omdisponeringer innenfor de ulike programområdene i gjeldende fireårige handlingsprogram, det vil si innenfor sykkel, kollektiv, gange og trafikksikkerhet. Dette forutsetter enighet mellom partene.

Det foreslås i tillegg at bypakkens sekretariat gis delegert fullmakt til å foreta beslutninger i visse saker:

- Gi klarsignal for forprosjekt, deltagelse i prosjektsamarbeid og utredninger innenfor rammene av vedtatt handlingsprogram.
- Godkjenne utvidelse av kostnadsrammen, eller forplikte bypakken på andre måter, når medlemmene i administrativ koordineringsgruppe gitt sitt samtykke, og de økonomiske konsekvensene er mindre enn 2 millioner kr.

## Forslag til vedtak:

Styringsgruppen ber sekretariatet arbeide videre med Handlingsprogram 2018 – 2021 basert på innspill gitt i møtet. Styringsgruppen gir sekretariatet fullmakter som beskrevet i saken.

**Sak 40/2017    Eventuelt**



# VEDLEGG 1

## Styringsgruppe for Bypakke Nord- Jæren

### Referat 15. juni 2017

---

	Torsdag 15. juni 2017	09.30 – 11.00
<b>Møtetidspunkt</b>		
<b>Møtested</b>	Rogaland fylkeskommune	
<b>Møterom</b>	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	Erik Cockbain	Magnhild Meltveit Kleppa
Sola kommune	Jan Sigve Tjelta	Ole Ueland

I tillegg møtte: Jens Frølich Holte, statssekretær Samferdselsdepartementet (SD), Åse Nossum SD, Tore Leite Kommunal og moderniseringsdepartementet (KMD), Helge Eidsnes, Astrid Eide, Lisa Garpe, Tina Jacobsen og Vegard Thise SVV, Anne-Kristin Gangenes Randaberg kommune, Gunn Jorunn Aasland Stavanger kommune, Kristin Barvik, Sandnes kommune, Arve Nyland Sola kommune, Kjersti Sandvik Bernt Sekretariat Bypakke Nord-Jæren, Gottfried Heinzerling, Christine Haver, Marie Koch Singelstad, Terese Haaland, Astrid Apalset Vassbø RFK, Arne Bergsvåg Leder samferdselsutvalget RFK, Stavanger Aftenblad, NRK Rogaland og Stine Haave Åsland sekretariatsleder

## Sak 25/2017 Referat fra forrige møte 2. juni 2017

Merknad til referat, sak 10/2017: Det ble presisert at styringsgruppens intensjon var å løse saken på et lavest mulig nivå mellom Statens vegvesen og Stavanger kommune. Enighet om at saken drøftes mellom de to partene, og et forslag til løsning presenteres for styringsgruppen.

## Sak 26/2017 Overgang fra Jærenpakke 1 (Nord-Jæren pakka) til Bypakke Nord-Jæren

Sekretariatet for dagens Jæren pakke 1 vil innkalle til et siste formelt styringsgruppemøte. I dette møtet vil dagens pakke avvikles formelt. Overgangen fra Jæren pakke 1 til Bypakke Nord-Jæren står omtalt i St.prop 47S (2016–2017). Bompengebidrag til igangsatte prosjekt blir finansiert innenfor dagens bompengereordning. Dersom kostnadene øker, er det forutsatt at eventuelt merbehov blir finansiert innenfor Bypakke Nord-Jæren. Tilsvarende skal eventuelle overskytende midler overføres til Bypakke Nord-Jæren.

### Forslag til vedtak:

Saken tas til orientering

## Sak 27/2017 Byutredning for Nord-Jæren – virkemiddelpakker

Det ble gitt en orientering fra Statens vegvesen om arbeid som pågår i byutredningen. Se vedlagt presentasjon. Statens vegvesen viste til avtalt møte om byutredningen 27. juni. Der vil det gis ytterligere informasjon.

### Forslag til vedtak:

Saken tas til orientering

## Sak 28/2017 Bussveien – kostnadsreducerende tiltak

Statens vegvesen presenterte opplegg for prosess for å se på kostnadsreducerende tiltak for Bussveien.

### Vedtak:

Styringsgruppen tar saken til etterretning. Styringsgruppen ber om at endelig sak blir presentert til styringsgruppen sitt møte i september 2017. Styringsgruppen ber om at premissdokumentet for Bussveien blir presentert i samme møte.

## Sak 29/2017 Politisk dialogmøte – tidspunkt og forslag til opplegg

Sekretariatet presenterte foreløpige tanker rundt gjennomføring av politisk dialogmøte til høsten. Enighet om å gjennomføre møtet onsdag 13. september kl. 18 på et egnet sted i Stavanger sentrum. Møtet legges opp tilsvarende som forrige politiske dialogmøte. Det er ønskelig med fokus på prosess og mulighetsrom for påvirkning av arbeidet med bypakke og byvekstavgift. Sekretariatet vil i samarbeid med de lokale partene jobbe videre med utforming av program basert på innspill gitt i møtet.

### Forslag til vedtak:

Saken tas til orientering

## Sak 30/2017 Eventuelt

### E39 Hove – Ålgård

Sandnes kommune uttrykte et sterkt behov for å framskynde E39 Hove – Ålgård og beklaget at de store vegprosjektene på E39 i Nasjonal transportplan 2018–2029, er utsatt til 2024. Det ble pekt på transportkomiteens innstilling til Stortinget, der flertallspartiene påpeker at prosjektet kan framskyves ved at det tas opp lån lokalt. I tillegg pekte kommunen på at det tidligere har vært forutsatt at sykkelstamvegen fullfinansieres av staten. Midler til sykkellekspresseveger er nå lagt i en nasjonal pott som blir en del av

byvekstavtaleforhandlingene. Kommunen mente at dette kan få konsekvenser for prioriteringsrekkefølge mellom prosjektene.

Statens vegvesen orienterte kort om planarbeid på strekningen. Det ble samtidig, fra statens side, påpekt at styringsgruppen må avvente Stortingets behandling av Nasjonal transportplan, og den etterfølgende håndteringen.

### **Bomstasjon Nedre Stokka vei**

Styringsgruppen er enige i Stavanger kommunes konklusjon om at bomstasjonen på Nedre Stokkavei har en uhensiktsmessig og lite praktisk plassering. Partene i styringsgruppen er enige om at Stavanger kommune og Statens vegvesen løser saken, så snart som mulig, basert på følgende forutsetninger:

- Det skal være etablert en tett bomring fra oppstartstidspunkt for innkreving (oktober 2018)
- Flytting av bomstasjon skal ikke ha konsekvenser for proveny i bypakken.
- Stavanger kommune må bekrefte bakgrunn og alle formaliteter skriftlig i brev til Statens vegvesen.



## Statens vegvesen

### Notat

Til: Styringsgruppen Bypakke Nord-Jæren  
Fra: Statens vegvesen, region vest  
Kopi til:

### Saldolys og takstskilt ved bomstasjonene i Bypakke Nord-Jæren

Vegdirektoratet besluttet i juni d.å. at det vil gjennomføres en prøveordning der saldolys og takstskilter ikke skal settes opp for de nye bomstasjonene i Oslopakke 3.

Statens vegvesen Region vest sendte i juli en forespørsel om det er mulighet for at bomstasjonene som nå skal etableres på Nord-Jæren kan inngå i prøveprosjektet. Vegdirektoratet stiller seg positive til å inkludere Nord-Jæren i prøveordning, se vedlegg.

På Nord-Jæren skal 38 bomstasjoner etableres. Flertallet av bomstasjonene ligger sentrumsnært og er kompliserte i forhold til eksisterende infrastruktur i grunnen. Mange steder har er det utfordringer med nok plass til å få plassert takstskilt og saldolys. I forhold til trafiksikkerhet vurderer Statens vegvesen at det bli en bedre løsning med færre faste installasjoner som blir stående i fortau og vegkant.

Takstskiltet informerer trafikantene om kostnaden for å passere bomstasjonene. Statens vegvesen vil anbefale at det istedenfor takstskilt på den enkelte bomstasjonen settes opp informasjonstavler i «innfartsområdene» der avgiftene for respektive kjøretøygruppe tydelig fremgår. I tillegg vil informasjon om hvilke priser som gjelder være tilgjengelig på internett.

Saldolyset gir informasjon om at du er i bomstasjonen. Grønt lys betyr at brikken er lest og at passeringen er registrert på kundens avtale. Hvitt lys brukes på litt ulike beskjeder til kunden og gjelder status på betaling. For de fleste betyr det at din etterskuddsavtale har en ubetalt faktura i systemet. Alternativt at en forskuddsavtale er i ferd med å bli brukt opp og at kontoen må fylles opp for å få rabatt. Gul strek eller ingen lyssignal betyr at kunden (bilen) ikke har avtale eller at brikken ikke sitter i bilen. Det kan også være eventuelle feil som at brikken ikke blir registrert.

Selv om det ikke settes opp takstskilt og saldolys må det fortsatt synliggjøres at kjøretøyet blir registrert når det passerer en bomstasjon. I prøveordningen vil skiltet med videosymbol finnes ved hver bomstasjon. Dette er et lite skilt som det vil være mulig å få plass til.

Det ligger besparelser i å kunne kutte ut saldolys og taksskilt både i forhold til det fysiske utstyret, graving, legging av kabler, reasfalteringer osv. Kostnaden for taksttavle og saldolys per bomstasjon er ca. 100 000,- eks. mva. I tillegg kommer kostnad til stolper, fundamenter, samt framføring av fiber og strøm. Utgifter til drift og vedlikehold av utstyret er ikke inkluderte.

*Vedlegg:* Krav til saldolys og takstskilt ved bomstasjoner i by, notat datert 12.07.2017



## Statens vegvesen

### Notat

Til: Brita Bye  
Jacob Trondsen  
Jane Bordal  
Marit Brandtsegg  
Åge K Jensen

Saksbehandler/telefon:  
Hans Silborn / 22073031  
Vår dato: 12.07.2017  
Vår referanse: 17/106445-1

Fra: Styrings- og strategistaben

Kopi: Tone Margrethe Oppedal

### Krav til saldolys og takstskilt ved bomstasjoner i by

Vi viser til møte mellom vegdirektøren og representanter fra Styrings- og strategistaben, Brukerfinansiering og Trafikkforvaltning 28. juni 2017 om krav til saldolys og takstskilt ved etableringa av nye bomstasjoner i Oslo/Akershus. Bakgrunnen for møtet var et ønske fra Region øst om å ikke sette opp saldolys og takstskilt ved de nye bomstasjonene som planlegges etablert i Oslo/Akershus i 2019. Til møtet forelå notater fra henholdsvis Brukerfinansiering og Trafikkforvaltning.

Etter diskusjon, der det var til dels forskjellig syn på behovet for saldolys, konkluderte vegdirektøren i møtet med at det som prøvevirksomhet ikke skal settes opp saldolys eller takstskilt på de nye bomstasjonene i Oslopakke 3. De beholdes derimot på eksisterende bomstasjoner i vente på en prosess som skal avklare hvilke regler vi skal ha for dette i framtiden. Denne prosessen skal settes i gang straks. Den skal inkludere høring hos aktuelle myndigheter og interessenter.

Deretter har Region vest bedt om at også Nord-Jæren kan få være med i prøveordningen. Dette begrunnes med at problemene er likartede dem som man har i Oslo. Mange nye bomstasjoner skal etableres i et tettbebygget område med komplisert trafikkbilde. Vi mener det er vanskelig å behandle Nord-Jæren ulikt, og at også de nye bomstasjonene på Nord-Jæren som skal etableres i 2018 bør kunne inngå i prøveordningen. Fungerende vegdirektør Bjørne Grimsrud har derfor i dag konkludert med at det heller ikke skal settes opp saldolys eller takstskilt på de nye bomstasjonene i Bypakke Nord-Jæren.

Det vil sikkert innen kort tid bli aktuelt med nye bompengepakker i andre store byområder. Det er derfor viktig å raskt komme i gang med en prosess for å vurdere om det er behov for saldolys i framtiden og hvordan informasjon om takster best bør gis i bompengepakker i byområder. Det er også viktig med en rask prosess på bakgrunn av arbeidet med å utvikle en ny systemløsning for bompengerekrutering i Norge. Vi ber VT og deretter den nye Transportavdelingen om å ta initiativ til, og gjennomføre, en slik prosess.

Postadresse  
Statens vegvesen  
Vegdirektoratet  
Postboks 8142 Dep  
0033 OSLO

Telefon: 22 07 30 00  
firmapost@vegvesen.no  
Org.nr: 971032081

Kontoradresse  
Brynsengfarete 6A  
0667 OSLO

Fakturaadresse  
Statens vegvesen  
Regnskap  
Postboks 702  
9815 Vadsø





Framdrifts- og kostnadsoversikt Bypakke Nord-Jæren august 2017

	Planstatus									Kostnad vedtatt bypakke Nord- Jæren 2016-kr	Usikkerhet	Endret kostnad per 1. tertial	Endret kostnad per 2. tertial	Usikkerhet per 1. tertial	Merknad	
		2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023								
Sykelstamvegen	Bygging/regulering									1300	+/- 10- 40 %			+/- 10- 40 %		
Bussveien	Bygging/regulering									10200	+/- 10- 40 %	10800				
Bussveien Kannik – Ruten inkl arm til Forus Vest (Korridor 1)	Regulering										+/- 10- 40 %					
Mosvatnet - Stavanger sentrum - Hillevåg	Regulering										+/- 40 %					
Jåttåvågen	Regulering										+/- 40 %					
Gausel - Gausel stasjon	Prosjektering										+/- 10%					+/- 10%
Gausel stasjon - Forus øst - Forusletta	Prosjektering										+/- 10%					+/- 10%
Kvadrat - Ruten	Regulering										+/- 40 %					+/- 25 %
Forus vest	Regulering										+/- 10%					
Forus nord	Forundersøkelser															
Bussveien Kannik - Risavika inkl arm Kvernevik ring (Korridor 2)	Regulering										+/- 10- 40 %					
Utenriksterminalen Risavika	Oppstart 2017										+/- 40 %					
Transportkorridor Vest - Riksveg (Bussveien sin andel)	Prosjektering										+/- 10%					
Tananger ring	Regulering										+/- 40 %					
Sundekrossen - Kvernevik ring (Bussveien sin andel)	Regulering										+/- 40 %					
Kvernevik ring	Regulering										+/- 40 %					
Sundekrossen - Mosvatnet	Regulering									+/- 10- 40 %						
Bussveien Ruten - Vatnekrossen (Korridor 3)	Regulering									+/- 40 %						
Ruten - Vatnekrossen	Regulering									+/- 40 %						
Bussveien Forus - Stavanger lufthavn (Korridor 4)	Regulering									+/- 40 %						
Forus vest - Sola sentrum	Regulering									+/- 40 %				Planlegges av Sola kommune		
Sola sentrum - Flyplassen	Ikke startet									+/- 40 %				Planlegges av Sola kommune		
Bussveien andre tiltak	Ikke startet									+/- 40 %				Gangtunnel SUS, Endeholdeplasser og Ruten		
Transportkorridor Vest riksvegdelene	Vedtatt reguleringsplan													Ingen endringer		
Transportkorridor vest Fv. 409 (eksl. Arm av bussveien til Kvernevik ring)	Regulering									4300	+/-40 %	4485		+/- 25 %	Anslag viser på økte kostnader for fylkesvegdelene av transportkorridor vest	
E39 Smeiene – Harestad	Regulering									3200	NTP					
E39 Hove – Ålgård	Regulering									3550	NTP				Det er utarbeidet nytt anslag for prosjektet som viser økte kostnader. Prosjektet arbeider med å se på mulige kostnadsutt.	
Bomstasjoner 38 STK	Prosjektering									200	+/- 40 %		140		Kostnadene i prosjektet er redusert.	
Fv. 505 Foss Eikeland - E39 Bråstein	Kommunedelplan									750	+/- 40 %				KDP-arbeid er startet opp, men står per dato i bero i påvente av strategiarbeidet for Utbyggingspakke Jæren. Planvedtak av KDP kan tidligst forventes vedtatt rundt sommeren 2018.	
Hillevåg- SUS - Tjensvoll - Uis-Diagonalen - Gauselvågen											+/- 40 %					
SUS/UIS-Diagonalen-Jåttå															Planarbeid for strekningen SUS-Diagonalen-Jåttå er gitt første prioritet og planarbeidet starter i løpet av året.	
Hillevåg-SUS/UIS																
E39 Schancheholen - Solasplitten: Kollektivfelt	Regulering									3350	+/- 40 %				Foreslår oppstart av reguleringsplanarbeid tidligst i 2019.	
Rv 509 Solasplitten: Kollektiv-/tungbilfelt											+/- 40 %					
Fv. 330 Hoveveien: Kollektivfelt											+/- 40 %					
Fv. 435 Buøy - Austbø: Kollektivfelt											+/- 40 %					
E39/rv. 44 krysstiltak/vegutvidelse Stangeland	Regulering									200	+/- 40 %				Reguleringsplan vedtatt for sommeren 2017.	
SYKKEL										1050						
GANGE, MILJØ- OG TRAFIKKSIKKERHETSTILTAK										1050						
ANDRE KOLLEKTIVPROSJEKT										1050						
Drift kollektiv										3150						
Planlegging Sandnes øst										50						
Dobbelføring Bussvei - TKV										-3000					3.000 mill kr av TKV er bussveistrekning. Denne kostnaden inngår i 10.200 mill kr for bussveien ovenfor	
<b>Totalt</b>										<b>30400</b>						

Reguleringsplanarbeid pågår  
Kommunedelplanarbeid pågår

Interaktiv oversikt over framdrift på prosjektene vises på [www.bypakken.no](http://www.bypakken.no)  
Interaktiv oversikt over framdrift på Bussveien vises på [www.bussveien.no](http://www.bussveien.no)

Usikkerhet kostnader	
Ikke startet planlegging	+/- 40 %
KU/Kommunedelplan vedtatt	+/- 25 %
Reguleringsplan vedtatt	+/- 10 %

# VEDLEGG 4

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 porteføljestyingsprinsippet. 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 rulling 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:

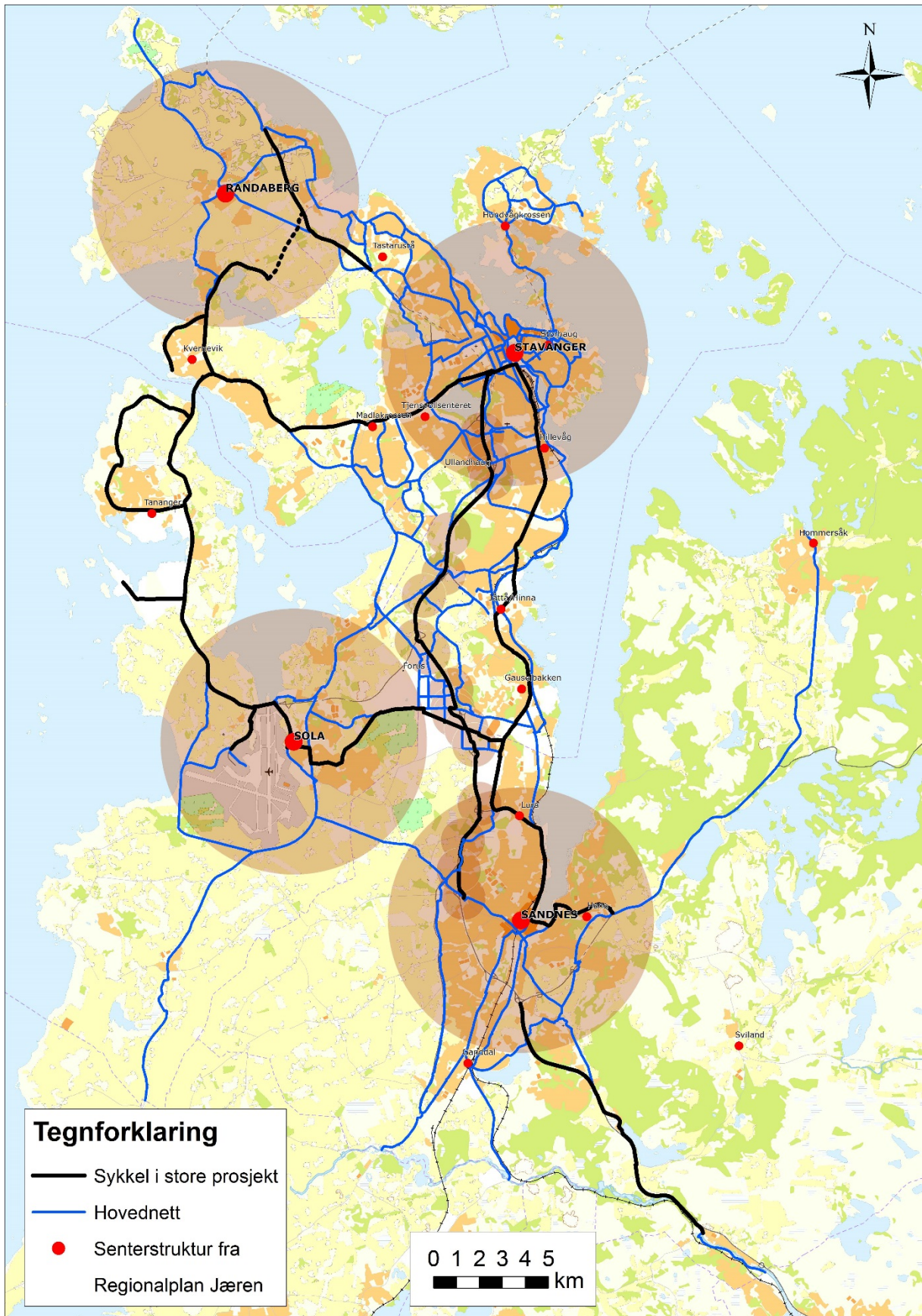
- Hovednettet for sykkel skal være separert fra gående og motorisert trafikk.
- 80 % av befolkningen skal bo nærmere enn 200 meter fra sykkelnettet.
- Sykkelnettet skal ha god fremkommelighet og komfort hele året.
- 80 % befolkningen skal oppleve det som trygt å sykle på Nord-Jæren.
- Risikoen for alvorlige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

*Analysen 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.

*Analysen 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 sykkelnettet er definert riktig må vurderes utfra 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 hovednettet som skaper sammenheng med det øvrige sykkelvegnettet.

### *Analysert 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 hovednettet skal planlegges utfra følgende prinsipper:

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

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

### *Analysert 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.

### *Analysert 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 hovednettene 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 prosjekter planlegges, bør sykkelstrategiens anbefalinger om fysisk tilrettelegging følges.

Det dreier seg om følgende store prosjekter 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 hovednettene 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

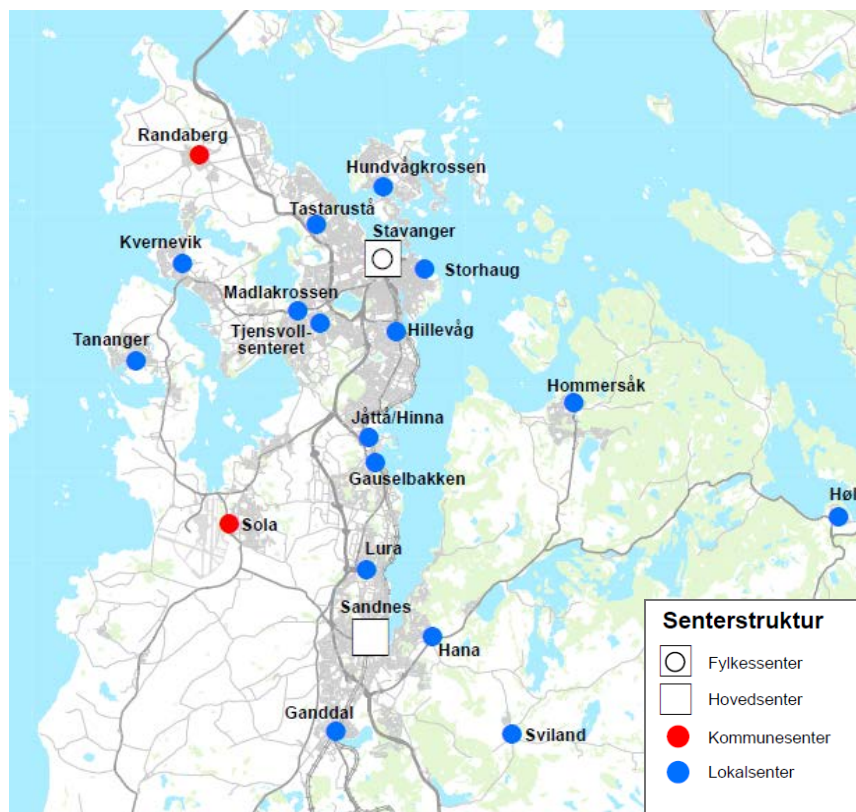
Sykkelfaggruppen i Bypakke Nord-Jæren vil spille inn behov om et fast beløp til mindre utbedringstiltak ved rullering av 4-årig handlingsprogram, slik at det sikres en kontinuerlig utbedring av sykkeltilbudet på hele Nord-Jæren. Dette betyr videre at det ikke prioriteres mellom mindre utbedringstiltak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

## 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 syklistere, 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

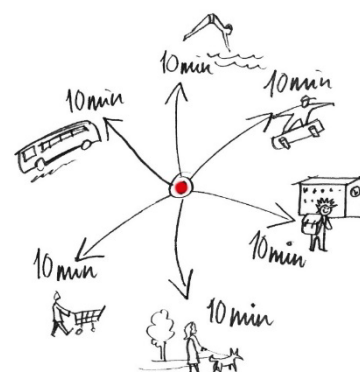
kommunesentra og resterende steder på kartet i figur 2 som lokalsentra. Til sammen utgjør dette en senterstruktur med 20 sentra.



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 syklister 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

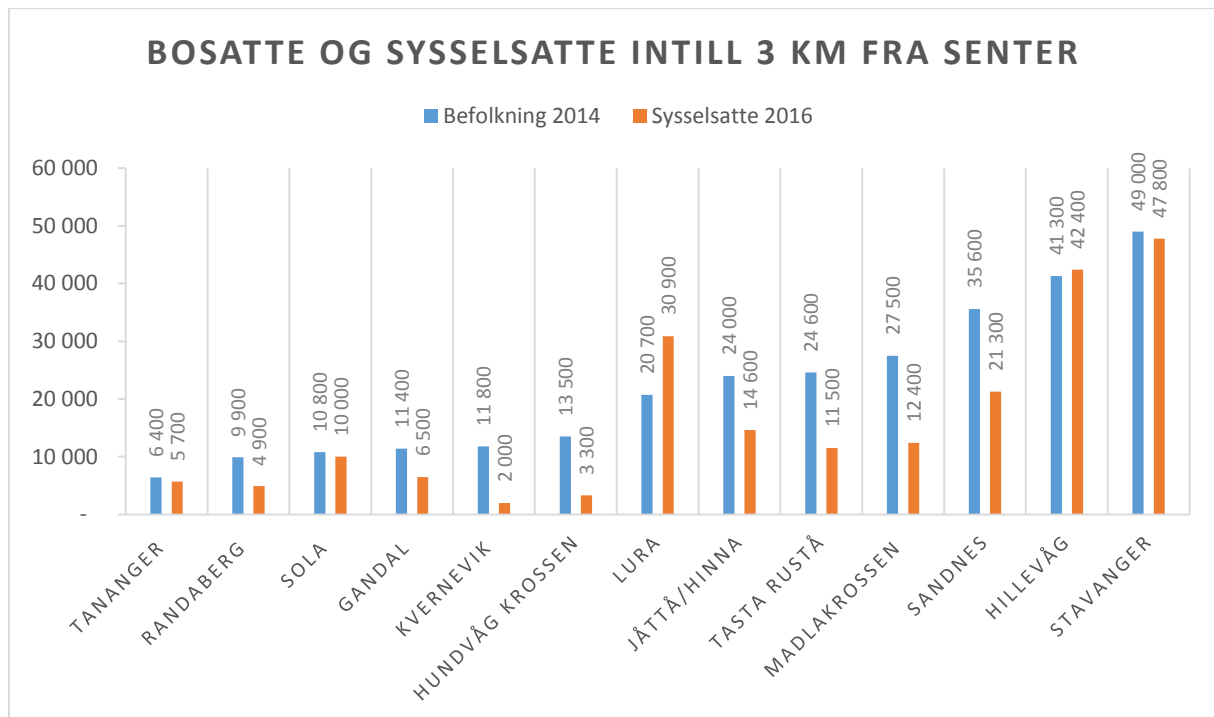
Sykkelfaggruppen mener at det er nyttig å ta utgangspunkt i senterstrukturen slik den er definert i regionalplanen.

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 5



## BYPAKKE NORD-JÆREN

# Handlingsprogram

## 2018 – 2021

FØRSTEUTKAST

møte i styringsgruppen 6. oktober 2017

## Forord

Styringsgruppen for Bypakke Nord-Jæren legger med dette fram sitt andre Handlingsprogram 2018–2021.

I arbeidet med handlingsprogrammet er det tatt utgangspunkt i forslag til Bypakke Nord-Jæren behandlet i fylkestinget 9. desember 2014 og i Stortinget 30. mars 2017. Byveksttale for Nord-Jæren 2017–2023 og Nasjonal transportplan 2018–2029 er lagt til grunn.

Handlingsprogram 2018–2021 gir en retning på hvordan partene ønsker å jobbe videre med bypakken. Prioriteringene er basert på foreliggende føringer og faglig grunnlag.

Styringsgruppen ser fram til å få realisert viktige tiltak som skal legge til rette for god byutvikling og bedre framkommelighet på Nord-Jæren.

Det legges opp til årlig revisjon av handlingsprogrammet. Dette er en del av porteføljestyringssystemet for bypakken.

Arbeidet med handlingsprogrammet har pågått siden sommeren 2017, gjennom et godt samspill mellom statsetatene, fylkeskommunen og de fire kommunene på Nord-Jæren. Styringsgruppen består av deltakere fra syv parter, fylkesmannen som observatør, og ledes av Vegdirektøren.

Styringsgruppen ber om at de fire involverte kommunene (Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg) og Rogaland fylkeskommune gjennomfører politisk behandling av forslag til handlingsprogram innen 15. desember 2017.

Stavanger,

Kristine Enger

Ordfører i Randaberg

Ole Ueland

Ordfører i Sola

Stanley Wirak

Ordfører i Sandnes

Christine Sagen Helgø

Ordfører i Stavanger

Solveig Ege Tengesdal

Fylkesordfører i Rogaland

Anita Skauge

Jernbanedirektoratet

Terje Moe Gustavsen

Vegdirektør

# Innhold

Forord.....	2
Vedlegg: .....	4
Sammendrag .....	5
1. Bypakke Nord-Jæren åpner for muligheter og vekst.....	6
2. Viktig grunnlag for handlingsprogrammet .....	7
2.1 Nasjonal transportplan 2018 – 2029 .....	7
2.2 Stortingsvedtak Bypakke Nord-Jæren .....	8
2.3 Byvekstavtale 2017 – 2023 .....	8
2.4 Bompengeselskap.....	8
3. Mål og styring av Bypakke Nord-Jæren.....	9
3.1 Mål for Bypakke Nord-Jæren og Byvekstavtalen .....	9
3.2 Måling av resultater .....	9
3.3 Beslutningsprosesser.....	10
3.4 Porteføljestyling av Bypakke Nord-Jæren .....	11
4. Status for utvikling på Nord-Jæren.....	13
4.1 Kollektivtransport.....	13
4.1.1 Buss .....	13
4.1.2 Tog .....	14
4.2 Sykkel.....	14
4.3 Gåing.....	15
4.4 Personbil .....	15
5. Økonomiske forutsetninger for handlingsprogram 2018–2021 .....	17
5.1 Økonomiske rammer.....	17
5.1.1 Statlige midler.....	17
5.1.2 Bompenger.....	17
5.1.3 Fylkeskommunale midler .....	18
5.1.4 Rammer i perioden 2018 – 2021 .....	18
5.2 Låneopptak .....	19
6. Prioriteringer og porteføljestyling 2018–2021 .....	19
6.1 Kollektivtiltak på Nord-Jæren .....	19
6.1.1 Bussveien .....	19

6.1.2	Kollektivforbindelse Jåttåvågen – Ullandhaug.....	21
6.1.3	Andre kollektivtiltak.....	21
6.1.4	Drift kollektivtrafikk.....	22
6.2	Sykkeltiltak.....	22
6.3	Vegtiltak.....	23
6.4	Tiltak for gående.....	24
6.5	Trafikksikkerhetstiltak.....	24
6.6	Midler til planlegging og drift sekretariat.....	26
6.7	Samlet oversikt over prioriteringer 2018 – 2021.....	27
7.	Øvrige innsatsområder.....	28
7.1	Kommunikasjon.....	28
7.2	Mobilitetsarbeid.....	28

## Vedlegg:

1. Statusrapport byområdet Nord-Jæren

UTKAST

## 1. Bypakke Nord-Jæren åpner for muligheter og vekst

Styringsgruppen mener at Nord-Jæren har en unik mulighet til å gjennomføre tidenes samferdsels- og byutviklingsløft igjennom samhandling på tvers av kommunegrensene i Bypakke Nord-Jæren. En felles plattform er etablert gjennom regional enighet om investeringer som skal gjennomføres de neste 15 årene. Stortinget godkjente proposisjon om finansiering av Bypakke Nord-Jæren i Randaberg, Sandnes, Sola og Stavanger, 30. mars 2017. Det skal investeres for rundt 27 milliarder kroner til vei, buss og sykkelveier i de fire kommunene, i tillegg er det satt av tre milliarder til å drifte kollektivtrafikken. De neste årene skal blant annet disse prosjektene bygges:

- Bussveien – Europas lengste bussvei
- Sykkelstamvegen – sammenhengende sykkelekspressveg mellom Stavanger og Sandnes via Forus
- Flere felt og traseer for bil og buss på Nord-Jæren
- Flere felt og traseer for syklende og gående på Nord-Jæren

Regionen inngikk sommeren 2017 en byvekstavtale med staten. Avtalen gjelder areal- og transporttiltak og finansiering. Fram til 2033 skal det bygges en mer miljøvennlig region, og da er det avgjørende at regionen lykkes med arealutvikling som bygger opp om prioriteringene i bypakken. Et godt samspill på tvers av kommunegrensene og forvaltningsnivå, og sammenheng mellom tiltak, virkemidler og planprosesser er nøkkelen til å lykkes med å nå målene satt i byvekstavtalen. Partene er enige om å samarbeide om planlegging og gjennomføring av høy arealutnyttelse, fortetting og transformasjon med høy by- og bokvalitet i tråd med Regionalplan Jæren. Partene skal samarbeide 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. Rekkfølgen for utbygging av nye områder samordnes med porteføljestyring i bypakken.

Partene vil samarbeide om å utvikle et sammenhengende nett for gående og syklende med god adkomst til kollektivsystemet. Innenfor arealplanleggingen og utviklingen av bærekraftig mobilitet må det legges til rette for å redusere transportbehovet og tilby attraktive løsninger for kollektivtrafikk, sykling og gåing og redusere barrierewirkninger.

## 2. Viktig grunnlag for handlingsprogrammet

### 2.1 Nasjonal transportplan 2018 – 2029

Stortinget behandlet Meld. St 33 (2016 – 2017) Nasjonal transportplan 2018 – 2029, 19. juni 2017. Det overordnede og langsiktige målet i transportpolitikken er:

*Et transportsystem som er sikkert, fremmer verdiskaping og bidrar til omstilling til lavutslippssamfunnet.*

Planen legger blant annet opp til sterk satsing i byområdene. Fram mot 2050 er det store transportbehov som må håndteres for at vi skal ha god framkommelighet og bidra til et godt bymiljø. Regjeringen vil gjennom byvekstavtalene bidra med 66,4 mrd. kr i planperioden. De største byene i Norge kan forhandle om disse midlene. For Nord-Jæren sin del skal noe av midlene gå til å dekke 50 prosent av prosjektkostnadene på Bussveien, drift av kollektivtransport samt bidrag til innsats rettet mot kollektivreisende, syklist og fotgjengere.

Planen har fokus på transportsikkerhet generelt, men har satt et særskilt fokus på barn og unges sikkerhet og perspektiv. Planen setter fokus på behov for effektiv og miljøvennlig godstransport.

Planen følger opp nasjonale klimamål og tiltakene rettes inn for å redusere klimagassutslippene i tråd med en omstilling mot et lavutslippssamfunn og redusere andre negative miljøkonsekvenser.

I retningslinje for arbeidet med NTP 2018–2029 ble transportetatene bedt om å utarbeide byutredninger som skal belyse virkemidler og kostnader for å oppfylle målet om at veksten i persontransporten i de større byene skal tas med kollektivtrafikk, sykling og gåing. Det pågår nå arbeid med byutredning for Nord-Jæren. Første trinn av utredningen skal være klar desember 2017. Utredningen blir grunnlag for reforhandling av byvekstavtalen i 2018. Utredningen skal gi et samlet bilde av utfordringene på Nord-Jæren. Den skal belyse hvilke tiltak som er nødvendige for å nå målet om at veksten i persontransporten skal tas av kollektivtrafikk, sykling og gåing. Nullvekstmålet er således det prosjektutløsende behovet i utredningen.



## 2.2 Stortingsvedtak Bypakke Nord-Jæren

Stortinget vedtok Prop. 47S (2016 – 2017) Finansiering av Bypakke Nord-Jæren i Randaberg, Sandnes, Sola og Stavanger kommuner i Rogaland, 30. mars 2017.

## 2.3 Byvekstavtale 2017 – 2023

Partene i bypakkesamarbeidet ble 15. juni 2017 enige om en byvekstavtale for Nord-Jæren, og ble endelig signert 28. september 2017. 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 med sine prosjekter og tiltak er en del av byvekstavtalen.

Byvekstavtalen som nå er inngått er basert på rammene og prioriteringene i NTP 2014–2023. 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.

I byvekstavtalen har partene blitt enige om statlige og regionale forpliktelser, men også felles forpliktelser og samarbeid som grunnlag for å nå nullvekstmålet.

Staten dekker 50 prosent av kostnaden for Bussveien, og bidrar i tillegg med driftsmidler til kollektivtrafikk på Nord-Jæren. Staten vil også med midler til framkommelighetstiltak langs riksveg for kollektivtrafikk, sykling og gåing.

De regionale partene forplikter seg til å revidere Regionalplan Jæren slik at denne blir realisert i tråd med avtalens målsettinger. I tillegg har de regionale partene forpliktet seg til å utvikle en helhetlig og samordnet parkeringspolitikk. Partene har som mål å legge til rette for god byutvikling gjennom å samarbeide om sentrums- knutepunkts- og stasjonsnær områdeutvikling samt sikre god adkomst for gående og syklende til kollektivsystemet.

## 2.4 Bompengeselskap

Proessen med å etablere regionale bomselskaper pågår i dialog med samferdselsdepartementet. Rogaland fylkeskommune samarbeider med Sogn og Fjordane, Hordaland, Vest- og Aust-Agder fylker om etablering av et regionalt selskap. Bypakke Nord-Jæren vil være en av de første pakkene hhv. prosjekt som legges inn i det nye bomselskapet. Inntil det nye regionale bomselskapet er etablert er Rogaland bompengeselskap etablert for å ivareta overgangen.

## 3. Mål og styring av Bypakke Nord-Jæren

### 3.1 Mål for Bypakke Nord-Jæren og Byvekstavtalen

Målet for Bypakke Nord-Jæren er nullvekst i personbiltrafikken fram mot 2032, samt god framkommelighet for alle trafikantgrupper med hovedvekt på kollektivtransport, sykling, gåing og næringslivstransport, jf. Prop. 47S (2016–2017). I byvekstavtalen er dette målet operasjonalisert slik at det er 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.

### 3.2 Måling av resultater

I byvekstavtalen er det fastsatt at de samlede effektene og måloppnåelse skal dokumenteres gjennom et indikatorsett, som er utviklet i samarbeid mellom Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet, KS, fylkeskommunene og bykommunene, og fastsatt av Samferdselsdepartementet. Referanseåret for måling er i byvekstavtalen satt til år 2017.

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.
- Trafikkindeks for vegtrafikk basert på tellinger fra faste trafikkregistreringspunkter fordelt på riksveger, fylkesveger og kommunale veger. Trafikkindeksen skal gi et representativt bilde av trafikkutviklingen i avtaleområdet. Lettere næringstransport er tatt ut av trafikkindeksen da det er unntatt fra nullvekstmålet.
- 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.

#### Klimagassutslipp

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

Andre innsatsområder følges opp gjennom:

- Indikatorer for arealbruk
- Indikatorer for parkering

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

Byområdet vil gjennom oppfølging av byvekstavtalen bli målt på resultater for de fire kommunene sett under ett.

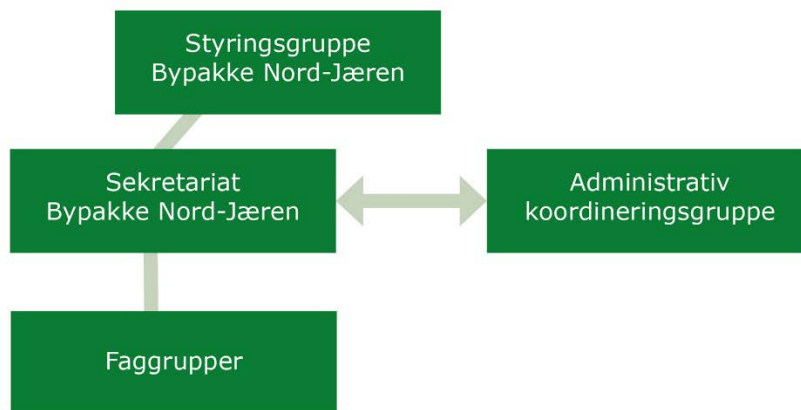
### 3.3 Beslutningsprosesser

Målrettet gjennomføring av Bypakke Nord-Jæren krever god samhandling mellom lokale myndigheter og staten. For å ivareta dette, ble det høsten 2014 etablert en styringsgruppe for Bypakke Nord-Jæren. I styringsgruppen deltar Statens vegvesen v/vegdirektøren, Jernbanedirektoratet v/jernbanedirektøren, fylkesordføreren i Rogaland fylkeskommune og ordførerne fra de fire kommunene. Fylkesmannen deltar som observatør. Gruppen ledes av vegdirektøren.

Styringsgruppen utarbeider forslag til handlingsprogram og årlige prioriteringer av tiltakene i bypakken og oppfølging av byvekstavtalen. Styringsgruppen har ansvaret for koordinering av prosjektporteføljen. Arbeidet i styringsgruppen skal gi grunnlag for Stortingets, departementets og lokale myndigheters behov for styring og kontroll med bruk av budsjettmidler og bompenger. Styringsmodellen må tilpasses til enhver tid gjeldende forvaltningssystem.

Konsensus i styringsgruppen er et viktig fundament for arbeidet med Bypakke Nord-Jæren.

Styringen av bypakken og byvekstavtalen skal baseres på prinsippet om porteføljestyring med årlig rullering av fireårige handlingsprogrammer. Forslag til handlingsprogram legges fram av styringsgruppen og legges fram for videre behandling i kommunestyret og fylkesting.



*Figur 0.1 Organisering Bypakke Nord-Jæren*

Det er i tillegg opprettet en politisk referansegruppe felles for Bypakke Nord-Jæren og Utbyggingspakke Jæren for å sikre en felles lokal politisk diskusjon og forankring, videre ivaretagelsen av perspektiv knyttet til Regionplan for Jæren. Referansegruppen består av representanter fra kommunene Stavanger, Sandnes, Sola, Randaberg, Rennesøy, Strand, Gjesdal, Klepp, Time og Hå, fylkeskommunen, Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet.

Det er gjennomført, og legges videre opp til, jevnlig dialogmøter med bred politisk deltakelse for å sikre innspill og god informasjonsflyt i forbindelse med viktige milepæler i arbeidet med bypakken.

### 3.4 Porteføljestyling av Bypakke Nord-Jæren

Porteføljestyling innebærer at tiltak prioriteres på grunnlag av en helhetlig vurdering av følgende elementer:

- Bidrag til måloppnåelse i Bypakke Nord-Jæren
- Finansiering/Disponible midler
- Planstatus
- Samfunnsøkonomisk lønnsomhet
- Kapasitet på planlegging og gjennomføring

Vurdering av måloppnåelse hittil og framtidig forventet måloppnåelse vil være sentralt for prioritering av prosjekter underveis.

Resultatene følges opp og rapporteres i handlingsprogram for Bypakke Nord-Jæren hver vår og i statsbudsjettet hver høst. Det er lagt vekt på regelmessig kontroll av økonomi, fremdrift og eventuelle avvik i de store prosjektene.

Alle store samferdselspakker vil ha en viss grad av usikkerhet. Prosjekter kan få økte kostnader og forsinket fremdrift, og antall bompasseringer kan gå ned og gi reduserte inntekter. Etter styringsgruppens oppfatning håndteres denne usikkerheten gjennom årlig rullering av fireårige handlingsprogrammer og ved større revidering/reforhandlinger av avtalen etter behov. Det gir oppdatert beslutningsgrunnlag og mulighet til å korrigere kursen.

Styringsgruppen gir administrativ koordineringsgruppe fullmakt til å foreta økonomiske omdisponeringer innenfor de ulike programområdene i gjeldende fireårige handlingsprogram, det vil si innenfor sykkel, kollektiv, gange og trafikksikkerhet. Dette forutsetter enighet mellom partene.

Bypakkens sekretariat gis delegert fullmakt til å foreta beslutninger i visse saker:

- Gi klarsignal for forprosjekt, deltagelse i prosjektsamarbeid og utredninger innenfor rammene av vedtatt handlingsprogram.
- Godkjenne utvidelse av kostnadsrammen, eller forplikte bypakken på andre måter, når medlemmene i administrativ koordineringsgruppe gitt sitt samtykke, og de økonomiske konsekvensene er mindre enn 2 millioner kr.

## 4. Status for utvikling på Nord-Jæren

Dette kapittelet gir en statusoppdatering for byområdet Nord-Jæren. Dette gir en oversikt over situasjonen på Nord-Jæren når det gjelder viktige områder som påvirker måloppnåelsen i Bypakke Nord-Jæren.

### 4.1 Kollektivtransport

#### 4.1.1 Buss

Tabellen viser utviklingen i antall påstigende busspassasjerer i storbyområde som omfattes av gjeldende belønningsordning, samt omkringliggende kommunene Randaberg, Rennesøy og Gjesdal.

<i>Kommune</i>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>
Stavanger	11 769 243	11 737 721	11 651 943	11 616 987	11 906 412
Sandnes	3 650 310	3 953 786	4 053 573	4 043 438	4 125 307
Sola	811 709	845 612	892 576	804 881	820 074
<b>Sum 3 kommuner</b>	<b>16 231 262</b>	<b>16 537 119</b>	<b>16 598 092</b>	<b>16 465 306</b>	<b>16 851 793</b>
Omkringliggende kommuner	901 177	957 877	1 004 143	995 511	972 804
<b>Sum Nord Jæren</b>	<b>17 132 439</b>	<b>17 494 996</b>	<b>17 602 235</b>	<b>17 460 817</b>	<b>17 824 597</b>

Tabellen viser den prosentvise utviklingen i antall busspassasjerer i forhold til referanseåret 2012 og 2015.

<b>Kommune</b>	<b>2014-2015</b>	<b>2012-2015</b>	<b>2015-2016</b>	<b>2012-2016</b>
Stavanger	-0,30 %	-1,29 %	2,49 %	1,17 %
Sandnes	-0,25 %	10,77 %	2,02 %	13,01 %
Sola	-9,82 %	-0,84 %	1,89 %	1,03 %
<b>sum</b>	<b>-0,80 %</b>	<b>1,44 %</b>	<b>2,35 %</b>	<b>3,82 %</b>
Omkringliggende kommuner	-0,86 %	10,47 %	-2,28 %	7,95 %
<b>Sum Nord Jæren</b>	<b>-0,80 %</b>	<b>1,92 %</b>	<b>2,08 %</b>	<b>4,04 %</b>

I forhold til referanseåret 2012 viser alle kommuner en positiv utvikling. Økningen i antall reiser fra 2015 til 2016 henger sammen med at det ble gjennomført forenklet takst og sone system (136 til 6 soner) fra 1. januar 2016 og HjemJobbHjem prosjektet. Fra 1.juli 2016 ble det gjennomført frekvensøkning på hovedrute systemet på Nord-Jæren, sammen med kapasitetsøkning i antall tilbudte seter.

#### 4.1.2 Tog

Togstatistikken bygger på passasjertellinger for lokaltog på Jærbanen som NSB AS foretar hver høst. Tellingen omfatter alle på- og avstigende passasjerer per stasjon på alle avganger på utvalgte hverdager i uke 38 (mandag, tirsdag og torsdag). Passasjerer på regiontog mellom Stavanger og Oslo er ikke inkludert i tellingen.

Antall påstigende og avstigende passasjerer per togstasjon fra Stavanger til Egersund per hverdag høsten 2012, 2013 og 2014 er aggregert til å gjelde byområdet og resten av Jærenregionen.

Strekning	Høst	Høst	Høst	Høst	Høst
	2012	2013	2014	2015	2016
Stavanger – Ganddal	15.914	17.077	17.389	16.398	18568
Øksnevadporten – Nærbø	7.121	7.557	7.568	7.086	7.982

*Tabell 4.1 Statistikk togpassasjerer Jærbanen. Statistikk fra NSB.*

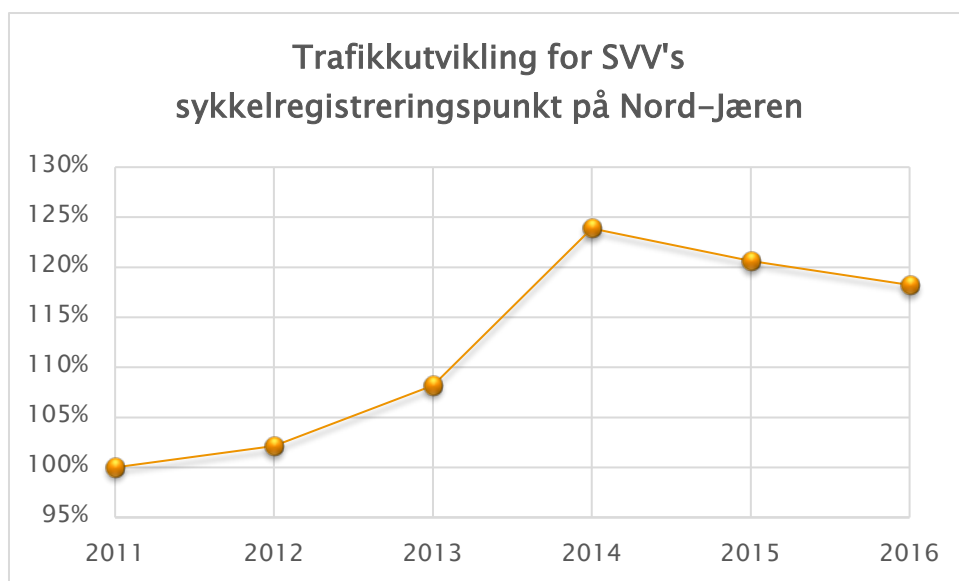
I 2015 var det flere planlagte driftsbrudd som hadde betydning for passasjertallet. I desember 2015 ble ruteomlegging gjennomført, og nye doble togsett kom i drift. En bedre takting mellom buss og bane også kom på plass i denne perioden. Dermed fikk de reisende et vesentlig forbedret tilbud i forhold til både 2014 og 2015, noe som tilførte mange nye passasjerer i 2016.

#### 4.2 Sykkel

Gjennom etablerte tellepunkt registreres sykkeltellinger ved 6 registreringspunkt.

- Bybrua (Stavanger)
- Kannik (Stavanger)
- Sømmevågen (Sola)
- Soma (Sandnes)
- Vassbotn (Sandnes)
- Lura (Sandnes)

I 2013 og 2014 var det meget sterk vekst i sykkeltrafikken på henholdsvis 5,9 og 14,5 % på hvert av årene. Det har stabilisert seg de to siste årene med en svak tilbakegang på 2,6 % i 2015 og 2,0 % i 2016. Se Figur 4-1 under.



*Trafikktvikling for alle sykkelregistreringspunkt på Nord-Jæren*

Det skal i løpet av 2017 og 2018 etableres 26 nye sykkeltelepunkt slik at Nord-Jæren. I tillegg vil tre nye tellepunkt oppføres i 2020 i forbindelse med utbygging av Bussveien. Dette gir bedre muligheter til å følge utviklingen framover.

### 4.3 Gåing

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 andelen er 1 % lavere enn det nasjonale gjennomsnittet på 21 %.

Det har skjedd en betydelig økning i andel reiser til fots i byregion Nord Jæren de siste 20 år. Den største andelen **reiser til fots** foretas på korte reiser. 81% av gåturer på Nord Jæren er kortere enn 3 km. 45% er kortere enn 1 km 36% er mellom 1 og 3 km.

### 4.4 Personbil

Personbiltrafikk er i perioden 2012–2016 målt ved åtte registreringspunkter på Nord Jæren:

- Rv. 509 på Madla
- Fv. 44 i Hillevågstunnelen
- Fv. 44 ved Skjæringen
- Fv. 509 Oalsgata
- Bybrua
- Bergelandstunnelen



- Tanke Svilandsgate
- E39 Auglend

Trafikktellingene viser at det har i hele byregionen vært en nedgang i personbiltrafikken på ca. 1 prosent det siste året, mens utviklingen i forhold til 2012 viser en økning på 0,3 prosent.

Som en del av byvekstavtalen er det satt opp et indikatormål om begrenset vekst i biltrafikken, og i denne forbindelsen er det utviklet en metode for å beregne en vegtrafikkindeks for byområder, her kalt byindeks. Det skal etableres nye tellepunkt slik at Nord-Jæren totalt vil få 27 tellepunkt. Dette gir bedre muligheter til å følge utviklingen framover.

UTKAST

## 5. Økonomiske forutsetninger for handlingsprogram 2018–2021

### 5.1 Økonomiske rammer

Finansieringen av Bypakke Nord-Jæren er basert på innkreving av bompenger samt statlige og fylkeskommunale midler. Under omtales finansieringsopplegget for Bypakke Nord-Jæren.

#### 5.1.1 Statlige midler

Staten bidrar med midler til bypakken som omtalt i Nasjonal transportplan 2018 – 2029 og i byvekstavgift 2017 – 2023. Byvekstavgiften er basert rammer og prioriteringer gitt i NTP 2014 – 2023. Det er lagt opp til reforhandling av byvekstavgiften våren 2018, basert på de økonomiske rammer og rammevilkår, samt prioritering av tiltak, som Stortinget har gitt gjennom NTP 2018 – 2029.

Følgende prosjekter i Bypakke Nord-Jæren er prioritert gjennom Nasjonal Transportplan (NTP) 2018–2029:

- E39 Smiene – Harestad: 1350 mill. kroner i statlige midler og 1950 mill. kroner bompenger i perioden 2024–2029
- E39 Ålgård – Hove: 1 550 mill. kroner i statlige midler og 2 000 mill. kroner bompenger i perioden 2024–2029

Staten bidrar gjennom byvekstavgiften med:

- 1,3 mrd. kr til fremkommelighetstiltak for kollektivtrafikk, sykling og gåing som bidrar til å oppfylle målet i byvekstavgiften.
- 50 prosent av kostnaden til Bussveien slik prosjektet er avgrenset i byvekstavgiften.
- 770 mill. kr i belønningsmidler til drift av kollektivtrafikk på Nord-Jæren fordelt som følger: 170 mill.kr. i 2017 og 100 mill. kr per år i perioden 2018–2023.

#### 5.1.2 Bompenger

Midler som kreves inn i dagens bomstasjoner i Jæren pakke 1 vil overføres til Bypakke Nord-Jæren. Etter at igangsatte prosjekt i dagens bompakke er fullfinansiert, vil disponible midler til bypakkeprosjekt vil være 878 mill.kr.

Det skal bygges 38 bomstasjoner på Nord-Jæren. Det er lagt opp til at bomstasjonene settes i drift oktober 2018. Det er i Prop. St 47S (2016 – 2017) beregnet at brutto

bompengainntekter vil bli om lag 25,2 mrd. kr. Fratrullet innkrevingskostnader, drift av bompengeselskap og finansieringsutgifter gir dette et netto bompengebidrag til prosjekt og tiltak innenfor Bypakke Nord-Jæren på ca. 21 mrd. 2016-kr.

### 5.1.3 Fylkeskommunale midler

I bypakken inngår fylkeskommunale midler (refusjon av merverdiavgift) på cirka 1,5 mrd. kr. Disse midlene er foreløpig fordelt ut over en 10 års periode. Det skal fram mot neste revisjon av handlingsprogrammet foretas en nærmere vurdering av hvilke prosjekt/delstrekninger der mva. vil refunderes og tidspunkt får når midlene er disponible.

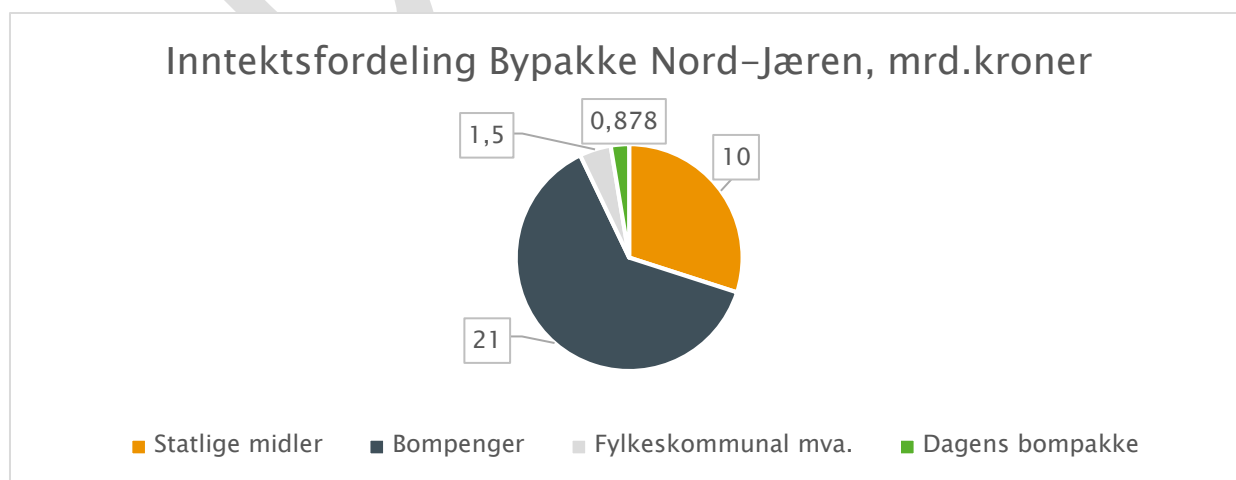
### 5.1.4 Rammer i perioden 2018 – 2021

Under vises en oversikt over hvilke inntekter styringsgruppen legger til grunn for perioden 2018 – 2021. Endelig fastsettelse av årlig statlig bidrag skjer gjennom de årlige statsbudsjettene.

INNTEKTER 2018 - 2021	2018	2019	2020	2021	2018-2021
Inntekter bomringen (netto)	350	1400	1400	1400	4550
Likviditetsoverskudd Jæren pakke 1	438	30	155	255	878
Statlig bidrag Byvekstavtale Bussveien	400	1125	1275	1275	4075
Statlig bidrag koll+sykkel riksveg byvekstavtale	215	215	215	215	860
Statlig bidrag belønningsmidler - drift koll	270	100	100	100	570
Statlig bidrag NTP Transportkorridor vest					
Statlig bidrag NTP E39 Hove - Ålgård					
Statlig bidrag NTP E39 Smiene - Harestad					
Fylkeskommunal mva - refusjon	145	145	145	145	580
<b>SUM</b>	<b>1818</b>	<b>3015</b>	<b>3290</b>	<b>3390</b>	<b>11513</b>

**NB! Tall er foreløpige. Skal kvalitetssikres før endelig utkast**

Med utgangspunkt i byvekstavtalen og Nasjonal transportplan 2018-2029 vil staten bidra med cirka en tredjedel av midlene som pr. i dag er nødvendig for å få realisert tiltakene i Bypakke Nord-Jæren.



## 5.2 Låneopptak

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 bompengeinntektene. Det skal ikke lånes til drift. Låneopptak skal ikke benyttes som et virkemiddel for å unngå reell prioritering i porteføljestyringen av prosjektpakken.

Stortinget har i sin behandling av NTP 2018 – 2029 pekt på muligheten for tidligere byggestart på E39 Hove-Ålgård ved at det gis anledning til forskuttering/låneopptak til prosjektet allerede i første planperiode.

Et eventuelt behov for låneopptak i bypakken må vurderes nærmere i neste revisjon av handlingsprogrammet.

## 6. Prioriteringer og porteføljestyring 2018–2021

Basert på de økonomiske rammene som pr. i dag er til disposisjon har styringsgruppen lagt opp til prioritering av flere tiltak som skal bygges og planlegges.

Porteføljen er prioritert med bakgrunn i porteføljestygingsprinsippene som er omtalt i kap. 4.4.

### 6.1 Kollektivtiltak på Nord-Jæren

#### 6.1.1 Bussveien

Styringsgruppen anser Bussveien, sammen med Jærbanen, som ryggraden i kollektivsystemet på Nord-Jæren. 58 prosent av befolkningen på Nord-Jæren jobber langs Bussveien, og med økende utbygging av boliger og næringsbygg langs Bussveien, vil tallet stige. Tidlig realisering av Bussveien er av vesentlig betydning for å få flere til å velge å ta bussen, sykle eller gå. Det legges opp til et godt tilbud for syklende og gående langs bussveien parallelt.

Styringsgruppen prioriterer å investere i korridor 1 og 2 på Bussveien. Det legges opp til investeringer i korridor 1 mellom Mosvatnet/Stavanger sentrum og Sandnes sentrum i første omgang. Her er det flere vedtatte reguleringsplaner og prosjektene er klar for KS2, prosjektering og grunnerv.

Styringsgruppen vil prioritere ressurser for å sikre en mest mulig optimal framdrift i planprosessene som pågår og er beskrevet under:

### **Korridor 1 Kannik/Stavanger Sentrum – Ruten inkl. arm til Forus vest**

Reguleringsplanene for Gausel–Gauselstasjon og Gausel stasjon–Forus øst–Forussletta er ferdig regulert. Prosjektering pågår og KS2 for prosjektene skal gjennomføres før bygging starter i løpet av 2018.

Reguleringsplanlegging på strekningene Mosvatnet – Stavanger sentrum – Hillevåg, Jåttåvågen og Kvadrat – Ruten pågår.

### **Korridor 2 Utenriksterminalen Risavika til Kannik, med sidearm til Kvernevik ring**

Reguleringsplan på strekningen rv. 509 fra Risavika til Sundekrossen.

Reguleringsplanlegging på strekningene fv. 409 Sundekrossen–Kvernevik ring, rv 509 Sundekrossen til Kannik, Tananger ring og Kvernevik ring pågår.

### **Korridor 3 Bussveien Ruten – Vatnekrossen**

Reguleringsplanarbeid pågår.

### **Korridor 4 Bussveien Forus – Stavanger lufthavn**

Reguleringsplanarbeid på strekningen Sola sentrum til flyplassen pågår. For strekningen Forus–Sola Sentrum avventes avklaring av treghetspunktet før arbeidet med regulering av strekningen fortsetter.

Styringsgruppen vil se nærmere på hvordan Bussveien skal 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. God støyskjerming knyttet til effekt og barrierevirkninger skal sees nærmere på i første omgang.

Det er stor variasjon i hva slags soner bussveien går gjennom; boligområder, tett bebyggelse, næringsområder, sentrumsområder, transformasjonsområder, park, etc. Det er naturlig at ulike soner har ulike mål og kriterier. Stedstilpasset støyskjerming skal ta hensyn til støynorm, samtidig som det jobbes innovativt.

Det vil være naturlig å dele opp strekningene i definerte soner og prioritere mål og virkemidler ut fra det. På denne måten kan det jobbes strategisk for å utforme en masterplan for Bussveien.

### 6.1.2 Kollektivforbindelse Jåttåvågen – Ullandhaug

Helsedepartementet la i januar 2016 fram at nytt Stavanger universitetssjukehus (SUS) ønskes bygd på Ullandhaug. Første byggetrinn er planlagt ferdig i 2022 og tas i bruk i 2023.

Stavanger og Sola kommune har utarbeidet områdeplan for Ullandhaug der det tas høyde for nytt sykehus. I plandokumentene pekes det på at utbygging av sykehus og universitet på Ullandhaug vil utløse et betydelig transportbehov, og at målet om nullvekst i personbiltrafikk er utfordrende å nå. Det vektlegges derfor tiltak for å begrense bilbruk. Tilrettelegging og tidlig etablering av løsninger for kollektiv og sykkel vurderes som vesentlig.

Det er vist kollektiv- og sykkeltrasé gjennom planområdet. Det forutsettes hovedkollektivtrasé til Hillevåg via Tjensvoll og til Gauselvågen via Diagonalen.

Styringsgruppen vil prioritere oppstart av reguleringsplanarbeid på strekningen Ullandhaug – Diagonalen. Det forutsettes forsinkelsesfri trasé for kollektivtransport fra universitet fram til Bussveien og holdeplass på Jærbanen ved nedkjøringen til Jåttåvågen. Det er også lagt opp til et 2.2 m bredt sykkelfelt i hver retning langs kollektivaksen. Det forutsettes påkobling til Sykkelstamvegen langs E39. Målet er å få realisert prosjektet, i tråd med rekkefølgekrav i planen for universitetsområdet, innen første byggetrinn av nytt sykehus.

Strekningen fra sentrum til Ullandhaug vurderes ikke som så kritisk. Oppstart av planarbeid på hele eller deler av strekningen Hillevåg– SUS – Tjensvoll må vurderes nærmere i handlingsprogramperioden. Strekningen må kvalitetssikres med hensyn til trasevalg og standard før planlegging igangsettes.

### 6.1.3 Andre kollektivtiltak

Planarbeidet for kollektivfelt i Hoveveien pågår, men arbeidet har stoppet opp i påvente av avklaringer og kalibrering med planlegging av Bussveien i Gravarsveien. Det jobbes nå med å effektivisere og optimalisere planprosessene.

Før planarbeidet med kollektivfelt på strekningen fv. 435 Buøy – Austbø og rv. 509 Solasplitten settes i gang må tiltak og behov for tiltak vurderes nærmere.

Oppstart av planarbeid kollektivfelt på E39 Schancheholen–Solasplitten og må vurderes i lys av nytt sykehus på Ullandhaug.

I bypakken er det satt av en sekkepost til «andre kollektivtiltak». Arbeidet med å kartlegge behov for andre viktige kollektivtiltak utover Bussveien er i oppstartsfasen. Styringsgruppen ser viktigheten av å ivareta helheten i kollektivnettet på Nord-Jæren knyttet til infrastrukturtiltak. Det skal framskaffes et faktagrunnlag for hele kollektivnettet som grunnlag for videre prioriteringer av kollektivtiltak. En viktig del av dette arbeidet vil være å vurdere hvilke kollektivtiltak som skal prioriteres. En del kollektivprosjekt er navngitt i bypakkeporteføljen. Disse prosjektene må inngå i en totalvurdering sammen med aktuelle

programområdetiltak. Endelig prioritering av kollektivtiltak utover Bussveien legges frem ved neste års revisjon av handlingsprogrammet.

#### 6.1.4 Drift kollektivtrafikk

I byvekstavtalen er det enighet om at det er behov for økte midler til drift av den fylkeskommunale kollektivtrafikken på Nord-Jæren. Det er behov for 200 mill. kr årlig i til drift av kollektivtransporten.

Fra januar 2016 ble det introdusert et nytt sone- og takstsystem for kollektivtrafikken på Nord-Jæren. Nord-Jæren fungerer som en sone, buss, båt og tog inngår i et felles billettsystem og det tilbys til dels svært gunstige billettpriser.

#### 6.2 Sykkeltiltak

For å oppnå nullvekstmålet samt nullvisjonen som sier at ingen skal bli drept eller hardt skadd i trafikken, må vi separere gående og syklende i byområdet. God tilrettelegging for syklende er avgjørende for å lykkes. I tråd med sykkelstrategiens visjon på Nord-Jæren vil styringsgruppen legge til rette for å oppnå en attraktiv og trygg sykkelhverdag for hele befolkningen på Nord-Jæren slik at flere velger å sykle.

Styringsgruppen prioriterer investeringer på Sykkelstamvegen i handlingsprogramperioden. Hele prosjektet forventes ferdigregulert innen 2017. Det legges opp til bygging fra Asser Jåtensvei og sørover som første etappe med byggestart i 2018.

I handlingsprogramperioden foreslås det i tillegg planlegging, prosjektering og bygging av totalt 30 større sykkelprosjekt langs hovednettets på Nord-Jæren. Tiltakene bygger på faglige prioriteringskriterier, som i korte trekk prioriterer sentrumsnære tiltak hvor det er størst andel korte reiser som har potensial for å overføres til bl.a. sykkel som transportmiddel. Tiltakene bygger på anbefalinger i vedtatt Sykkelstrategi for Nord-Jæren 2017–2032. Prosjektene bidrar til å knytte sammen hovednettets for sykkel, som i dag fremstår som mangelfullt og med liten grad av separering mellom trafikantgruppene.

Tiltakene som foreslås for 2018–2021, med hovedfokus på 2018 er:

- Prosjektering og bygging av 6 sentrumsnære tiltak i tabell under
- Reguleringsplanlegging av sykkelprosjektene i tabell under

Forslag tiltak som <i>prosjekteres og bygges</i> i 2018 (2019)				
Vegnr.	Strekning/prosjektnavn	Lengde (m)	Hva gjenstår av planlegging	Kostnad (mill. kr.)
Fv 44	Elvegata, Gjesdalveien – Julie Eges gt	200	Prosjektering	4,0
Kom	Ryfylkegata	950	Prosjektering	18,1
Fv 334	Austråttbakken, Gjesdalveien – Gravarsveien	130	Prosjektering	2,6
Fv 428	Sandviksveien	1 200	Reg.plan pågår	50,0
Fv 478	Torvmyrveien	1 150	Prosjektering	34,5
Rv 509	Tjensvollkrysset – Hannasdalsgate	900	Prosjektering	7,2
SUM		<b>4 530</b>		<b>116</b>

Forslag tiltak som <i>reguleringsplanlegges</i> i 2018				
Kom	Solaveien	900	Mindre reguleringsendring	7
Kom	Jadarveien	210	Reguleringsplan	2
Kom	Cort Adlers gt. – Rektor Steens gate	430	Mindre reguleringsendring	10,5
Fv 325	Jærveien, Haakon VII's gt – Ganddalsgata	400	Reguleringsplan	10
Kom	Haakon VII's gt. – Ganddalsgata	300	Reguleringsplan	9
Kom	Åsenvegen etappe 2	850	Reguleringsplan	15
Kom	Christian Bjellands gate	880	Reguleringsplan	15
Kom	Bergelandsgata – Birkelandsgate	900	Reguleringsplan	22,5
Kom	Hjelmelandsgate	950	Reguleringsplan	47,5
E39	Stokka – Tasta	1 700	Reg.plan pågår	93
Kom/rv 509	Hannasdalsgate	570	Mindre reguleringsendring	13,5
Kom	Opheimsgata	850	Mindre reguleringsendring	20,5
Kom	Åsenvegen etappe 1	850	Reguleringsplan	15
Kom	Gamle Stokkavei, Sykkelstamvegen – Forussletta og Rundeskogen	350	Reguleringsplan	5
Kom	Kanalgata	100	Reguleringsplan	2
Kom	Torfæus gate	1 000	Mindre reguleringsendring	24
Fv 480	Randabergveien	1 880	Reguleringsplan	60
Fv 446	Randabergveien (på Tasta)	900	Reguleringsplan	45
Kom	Gjerdeveien, Gabroveien – Dusavikveien	1 200	Reguleringsplan	60
Fv 414	Misjonsveien	600	Reguleringsplan	30
		<b>15 820</b>		<b>507</b>

Når tiltakene i prosjektlisten er bygget, vil store deler av sentrumsområdene på Nord-Jæren fremstå som mer sammenhengende for sykkelvegnettet. Det vil merkes på fremkommeligheten, komforten og trafikksikkerheten for syklende, men også for gående som følger av bedre separering mellom de to trafikantgruppene.

Sammen sentrumsnære tiltak vil tilrettelegging for sykkel i de større prosjektene bidra til å bedre infrastrukturen for de lengre sykkelreisene. Høyest prioritert av de større prosjektene er Sykkelstamvegen og Bussveien som bygger god sykkelinfrastruktur i bybåndet mellom Stavanger og Sandnes, og vestover mellom Stavanger og Sola/Randaberg. Totalt gir dette god effekt for både korte sykkelreiser i sentraene og sykkelreiser på lengre strekninger.

### 6.3 Vegtiltak

Styringsgruppen anser vegprosjektene i bypakken som viktige å få realisert, spesielt med tanke på framkommelighet for næringslivets transporter og gjennomkjøringstrafikk. Styringsgruppen prioriterer videre arbeid med prosjektering, grunnnerverv og arkeologiske undersøkelsen på Transportkorridor vest på strekningen Sør-Tjora i Sola kommune til Sunde i Stavanger kommune.

Styringsgruppen prioriterer å holde framdrift i planprosessene som pågår på E39 Hove – Ålgård, E39 Smiene – Harestad og fv. 505 Tverrforbindelsen – E39 Bråstein. For E39 prosjektene gjenstår reguleringsplanvedtak og KS2 (ekstern kvalitetssikring). Styringsgruppen avventer prioritering av oppstartstidspunkt for investeringer. Oppstart må vurderes nærmere i forhold til konsekvenser for måloppnåelse og finansieringskostnader. I tillegg avventes avklaringer i planprosessen for E39 Lyngdal Vest – Sandnes knyttet til valg



av trasè (indre, ytre eller midtre linje) vil foreligge når kommunedelplan vedtas i begynnelsen av 2018.

Utbygging av 38 nye bomstasjoner på Nord-Jæren er startet opp. Bygging fortsetter i 2018, med mål om ferdigstilling oktober 2018.

## 6.4 Tiltak for gående

Styringsgruppen vil legge til rette for at det skal være enklere og mer attraktivt å gå slik at flere går mer.

Tiltakene som foreslås for 2018–2021, med hovedfokus på 2018 er:

- Oppgradering av gangfelt, siktutbedring – barneskoler: 14 mill. kroner
- Tellepunkter – sentrum, friområder: 8 mill. kroner
- Gjennomføringsklart tiltak i Stavanger sentrum: 2.25 mill. kroner

Videre prioriteres følgende arbeid:

- Etablering av en felles digital kartdatabase over infrastruktur for gående; planlegging av sammenhengende gangruter og møtesteder, samt kartlegging av status og behov for tiltak langs skoleveier.
- Samhandling og medvirkning med andre aktuelle aktører som kan påvirke gåkultur.
- Etablere en helhetlig standard for utforming av gangforbindelser.

## 6.5 Trafikksikkerhetstiltak

Basert på en kartlegging av aktuelle trafikksikkerhetsprosjekt på Nord-Jæren er det foretatt en vurdering av hvilke tiltak som foreslås prioritert i handlingsprogramperioden. Nyttige tiltak med lav kostnad er prioritert tidlig i perioden.

Totalt er det foreslått 18 tiltak. Totalkostnad på tiltakene er beregnet til ca. 220 millioner. Det er i forslaget foreslått å bruke ca. 8 millioner i 2018. Flere prosjekter trenger forprosjekt/prosjektering/regulering før de kan bygges. Det foreslås å starte prosjekteringsarbeidet i 2017 slik at en del av prosjektene kan bygges i 2018.

Tilfartskontroll og variable fartsgrenser foreslås som viktige trafikksikkerhetstiltak. Tiltakene vil redusere risiko for ulykker som følge av påkjøring bakfra. I tillegg vil tiltakene medføre økt framkommelighet og forutsigbarhet på E39, samt bidra til overføring fra bil til miljøvennlige transportformer i storbyområdet.

Tilfartskontroll gir en høyere prioritering av trafikk som kommer fra områder utenfor sentrumsnære strøk, der kollektivtilbud og sykkelmulighetene normalt er dårligere enn nærere sentrum. Motsatt vil sentrumsnær trafikk bli prioritert lavere ved å sette opp tilfartskontroll. De med bedre sykkel- og kollektivtilbud får dermed noe lengre reisetid med bil på korte reiser. Tilfartskontroll er dermed med på å dreie konkurranseforholdet til fordel for miljøvennlige transportformer i sentrumsnære strøk, noe som er i tråd med de målsetningene for bypakken.

Trafikksikkerhet – Forslag til handlingsprogram 2018–2021. Millioner kroner inklusiv moms.							
Sak.nr.	Trafikksikkerhetstiltak	2018	2019	2020	2021	Sum	Kommentar
1	Trafikkanalyse Sola kommune	0,1				0,1	Hovedårer Sola. Utstyr til telling.
2	Fv. 334 og fv. 44 mot Elveplassen Sandnes kommune, Trafikksikkerhetstiltak	0,3	3			3,3	Ulykkespunkt og ulykkesstrekning. Tiltak basert på ts-inspeksjon.
3	Trafikksikkerhet ungdomsskoleveg.	0,5	2,5	2	2	7	20 skoler, 500 meter 4 hovedretninger, 2 mill per år til tiltak. Ferdig 2023. Tiltak basert på ts-gjennomgang.
4	Utbedring av ulykkespunkt og ulykkesstrekning.	0,5	2	2	2	6,5	15 ulykkespunkt og 10 ulykkesstrekninger. Tiltak basert på ts-gjennomgang.
5	Utbedring kryssingspunkt gående.		5	5	3,5	13,5	Intensivbelysning, universell utforming, etc. 30–40 kryssingspunkt per år.
6	Sideterreng rekkveksnormalen ≥60km/t.		6	3	3	12	Tiltak etter ts-inspeksjon. Inkluderer også siktutbedring i 2019 på fv. 508.
7	Sjøhagen, Stavanger kommune. Undergang ved fv. 428		22			22	Undergang med mer. Ferdig prosjektert.
8	Fv. 404 Rogalandsgata fra Muségata til Armauer Hanssens vei			0,5	9	9,5	Mindre reguleringsendring uten grunnerverv
9	Påskehusevegen, Sola kommune. Fortau og utbedring	0,1	1			1,1	Ferdig regulert?
10	Fv. 510 x fv. 443 Forusbeen. Sola. Utbedring undergang.		0,5	3		3,5	Krever prosjektering, men ikke regulering.
11	Postveien Sandnes kommune, fortau		0,5	2,5		3	Krever regulering
12	Fv. 411 Løkkeveien Stavanger kommune, miljøgate		0,5	16,5		17	Ferdig regulert. Krever prosjektering. Inkluderer bussprioritering.
13	Skadbergbakken Sola kommune, fortau		0,5			0,5	Krever regulering
14	Krysstiltak Støkkaveien x Seehusens gate Stavanger kommune		1			1	Krever prosjektering. Usikker om behov for regulering.
15	Hellevegen Sola kommune, fortau		0,5			0,5	Krever regulering
16	Tilfartskontroll og variabel fartsgrense E39	5	30	25		60	Krever ikke regulering.
17	Straktiltak etter dødsulykke/alvorlig ulykke		1	1	1	3	
18	Fv. 334 Austråttbakken Sandnes, venstresvingefelt				8	8	Ferdig regulert. Krever prosjektering.
19	Fv. 510 Nesbuvegen x Ossbergvegen			0,2	20	20,2	Uheldig utformet undergang gjør at sikten ikke er tilfredsstillende. Bør gjøres bredere og tilfredsstillende siktkrav.
20	Fv. 510 Nesbuvegen nord for Austreimveien	0,2	15			15,2	Uheldig utformet undergang gjør at sikten ikke er tilfredsstillende. Bør gjøres bredere og tilfredsstillende siktkrav.
21	Kryssutbedring fv. 241 Heigreveien x fv. 322 Asheimveien x Foren	0,2	3			3,2	Etablering av rundkjøring. Ferdig forprosjekt. Ikke behov for regulering, men behov for prosjektering.
22	Fv. 508 Høleveien x rv. 13. Etablering av venstresvingefelt.		3			3	Etablering av venstresvingefelt på fv. 508. Ferdig prosjektert.
23	Fv. 434 Verksgata. Trafikksikkerhetstiltak.	0,2	0,5	5		5,7	Gjennomgang av gata. Pris på tiltak er svært usikkert.
24	Fv. 323 Austråttveien x Kyrkjevegen. Hevet kryssområde. Sandnes kommune			2		2	Krever ikke regulering.
alle		7,1	97,5	67,7	48,5	221	

## 6.6 Midler til planlegging og drift sekretariat

Det settes av et årlig behov for planmidler som inkluderer planlegging av prosjekt, utredningsbehov samt drift av sekretariat.

I 2016 og 2017 har felleskostnader og drift sekretariat blitt dekket av et spleiselag mellom partene. Styringsgruppen ser at det fra 2018 er behov for å styrke sekretariatet og prioriterer midler til to nye årsverk.

Administrativt må det jobbes videre med å finne konstruktive løsninger for effektiv samhandling. Det må sees nærmere på en best mulig arbeidsfordeling mellom sekretariat og administrasjon hos den enkelte part og i prosjektene.

Det kreves betydelig med ressurser til planlegging av de store prosjektene, men også planlegging av viktige programområdetiltak i byområdet vil kreve oppfølging fra alle parter. Kapasitetsutfordringer hos de ulike involverte partene ble varslet i 2016 og utfordringene har forsterket seg i 2017.

For å opprettholde nødvendig framdrift i prosessene knyttet til planlegging og utbygging av tiltak i bypakken vil styringsgruppen prioritere midler til konkrete stillinger i kommunene, fylkeskommunen og i Statens vegvesen. Tilsvarende som for dagens bompengepakke så kan partene søke om bidrag fra bypakken til konkrete stillinger. Behovet er totalt anslått å være 7–8 mill.kr årlig.

## 6.7 Samlet oversikt over prioriteringer 2018 – 2021

Under vises en oversikt over prioriteringene i denne handlingsprogramperioden. Inntekter og utgifter påløpt i 2017 er lagt til i 2018.

Midlene fra byvekstavtalen er øremerket og vil gå til bygging av Bussveien, sykkelstamvegen og drift kollektiv.

### *Handlingsprogram 2018 – 2021*

<b>INNTEKTER 2018 - 2021</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2018-2021</b>
Inntekter bomringen (netto)	350	1400	1400	1400	4550
Likviditetsoverskudd Jæren pakke 1	438	30	155	255	878
Statlig bidrag Byvekstavtale Bussveien	400	1125	1275	1275	4075
Statlig bidrag koll+sykkel riksveg byvekstavtale	215	215	215	215	860
Statlig bidrag belønningsmidler - drift koll	270	100	100	100	570
Statlig bidrag NTP Transportkorridor vest					
Statlig bidrag NTP E39 Hove - Ålgård					
Statlig bidrag NTP E39 Smiene - Harestad					
Fylkeskommunal mva - refusjon	145	145	145	145	580
<b>Sum inntekter</b>	<b>1818</b>	<b>3015</b>	<b>3290</b>	<b>3390</b>	<b>11513</b>
<b>PROSJEKT HP 2018-2021</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2018-2021</b>
Sykkelstamvegen	300	300	300	400	1300
Bussveien Korridor 1-2-3-4	800	2 250	2 550	2 550	8150
Transportkorridor vest rv.509+fv.409 ekskl. Bussvei	120				120
Bomstasjoner	140				140
Programområde - sykkel	60	90	90	90	330
Programområde - gange	30	30	30	30	120
Programområde - trafiksikkerhet	8	85	60	60	213
Drift kollektiv	270	170	170	170	780
Planlegging og drift sekretariat	90	90	90	90	360
<b>Sum kostnader</b>	<b>1818</b>	<b>3015</b>	<b>3290</b>	<b>3390</b>	<b>11513</b>

NB! Tall er foreløpige. Skal kvalitetssikres før endelig utkast

## 7. Øvrige innsatsområder

### 7.1 Kommunikasjon

Det er en viktig oppgave å informere om hva Bypakke Nord-Jæren betyr for innbyggerne i de fire kommunene på Nord-Jæren. De viktigste målgruppene er definert som media, bilister og arbeidstakere. Media er prioritert fordi de er en viktig kanal som når ut til mange. Arbeidstakere er viktig fordi det er en stor gruppe som reiser i byområdet, og spesielt i rushtid. Bilister er prioritert fordi mange i denne gruppen kan være aktuelle til å endre reisevaner.

Nettsiden [www.bypakken.no](http://www.bypakken.no) blir brukt til å informere om det som skjer i Bypakke Nord-Jæren. Bypakke Nord-Jæren blir framover en tydeligere avsender med egen logo og visuell profil.

Bypakkesekretariatet samarbeider med mange aktører som jobber for å oppnå de samme målene som Bypakke Nord-Jæren gjennom faglige dialogmøter. I tillegg jobber sekretariatet og kommunikasjonsgruppen blant annet med å øke kunnskapen om bypakken hos samarbeidspartnere, møte med redaksjoner og sende ut nyhetsbrev. Et viktig arbeid er informasjon rundt bygging av bomstasjoner, både med informasjon til naboer i byggeperioden, men også med informasjon til hele regionen når innkreving av bompenger starter.

### 7.2 Mobilitetsarbeid

Det er i byvekstavtalen forutsatt at en del av belønningsmidlene skal brukes til mobilitetstiltak. Fylkestinget vedtok 13. juni 2017 at fylkeskommunen skal påta seg, på vegne av byvekstsamarbeidet, ansvaret for organisering, planlegging og iverksetting av tiltakene.

Arbeidet er forutsatt ledet av en administrativ styringsgruppe med representanter fra bykommunene, Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet, fylkeskommunen og Kolumbus. Styringsgruppen er forventet å være etablert i løpet av høsten.

Det er lagt til grunn at det skal benyttes opp mot 50 millioner kroner pr år i belønningsmidler til mobilitetstiltak i 2017 og 2018. Fra 2019 av vil det årlige beløpet i de påfølgende årene måtte vurderes løpende etter at byvekstavtalen er reforhandlet i 2018.

Kolumbus har fått ansvaret med å *planlegge, gjennomføre og evaluere tiltakene*. Kolumbus har dermed formelt sett fått en omfattende rolle som mobilitetstilbyder hvor selskapets kjernevirksomhet er utvidet.

I praksis vil arbeidet med mobilitetstiltakene være en videreføring og videreutvikling av det allerede etablerte samarbeidet på Nord-Jæren knyttet til iverksetting av mobilitetstiltak rettet mot arbeidsreiser, bedre kjent som HjemJobbHjem.

Det arbeides nå med å utarbeide forslag til en strategi og handlingsplan for det videre mobilitetsarbeidet. Strategien skal være en overordnet ramme for tiltakene som skal iverksettes og skal sikre at arbeidet blir målrettet og langsiktig. Ved å tilby smarte mobilitetsløsninger samt inspirere mennesker gjennom kommunikasjon og veiledning til grønne reisevalg skal mobilitetstiltakene støtte opp om de øvrige tiltakene i byvekstvtalen og Bypakken.

Strategien og handlingsplanen skal godkjennes av den administrative styringsgruppen.

Hovedmålet for Mobilitetstiltakene er å inspirere befolkningen slik at de endrer sitt reisemønster og bidrar til at vi når nullvekstmålet i byområdet på Nord-Jæren.

Det planlegges for en videre satsning spesielt rettet mot arbeidsreiser (HjemJobbHjem) samtidig som det nå også vil bli fokusert på andre typer reiser. I tillegg til ulike holdningsskapende kampanjer og digitale informasjonsløsninger vil det bli jobbet med å utvikle gode deleordninger for bil og sykkel.

# Statusrapport – prosjekt

## Sykelstamvegen

### Prosjektomtale

Det planlegges en sammenhengende høystandard sykkelspressveg langs E39 fra Stavanger til Sandnes, via Forus/Lura. Sykelstamvegen skal være forbeholdt syklister. Den skal ha høy standard og gi trygg, sikker og rask transport med mest mulig kort/direkte trasé.

Hovedmålet med Sykelstamvegen er å legge til rette for overføring av arbeidsreiser på Nord-Jæren fra personbil til sykkel, spesielt til arbeidsplassene i Forus/Lura-området. Den vil også fungere som effektiv sykkelveg fra bydelen til bysentraene Stavanger og Sandnes.

### Status

Sykelstamvegen er regulert i fire reguleringsplaner:

#### *Stavanger – Schancheholen:*

Innenfor Ryfast sitt anleggsområde og bygges av Ryfastprosjektet.

#### *Schancheholen – Sørmarka:*

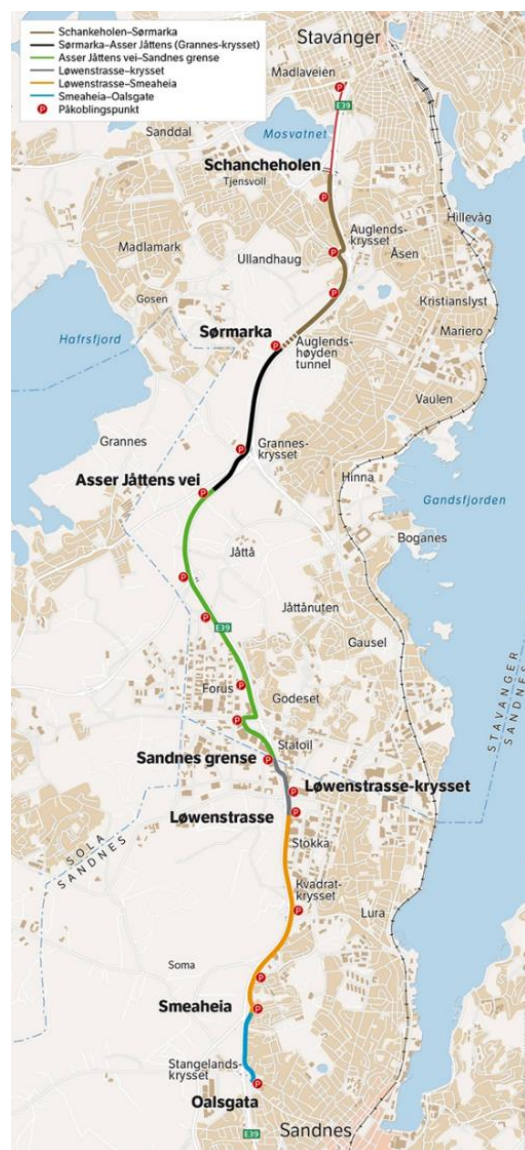
Reguleringsplan vedtatt av bystyret i Stavanger 09.05.2016. Planen er sendt til kvalitetssikring i Vegdirektoratet.

#### *Sørmarka og Smeaheia:*

Reguleringsplan fra Sørmarka til Sandnes grense ble vedtatt av Stavanger bystyre 12.1.2015.

Reguleringsplan fra Stavanger grense til Smeaheia ble vedtatt av Sandnes bystyre 16.12.2014.

Prosjektet har vært til ekstern kvalitetssikring, KS2-behandling og Stortinget har gitt departementet fullmakt til å starte gjennomføring. Bevilgning er ennå ikke på plass, men prosjektering og grunnverv er i full gang.



### *Smeaheia – Oalsgate:*

Reguleringsplan forventes vedtatt i Sandnes kommune høsten 2017.

Prosjektering starter umiddelbart etter at reguleringsplanen er vedtatt. Forberedende arbeider pågår.

Dersom det bevilges midler i 2018 vil bygging av strekningen fra Asser Jåtens vei til Sandnes grense starte opp.

## Kostnadsoverslag

1300 mill. kr 2016–kr.

## Bussveien

### Prosjektomtale

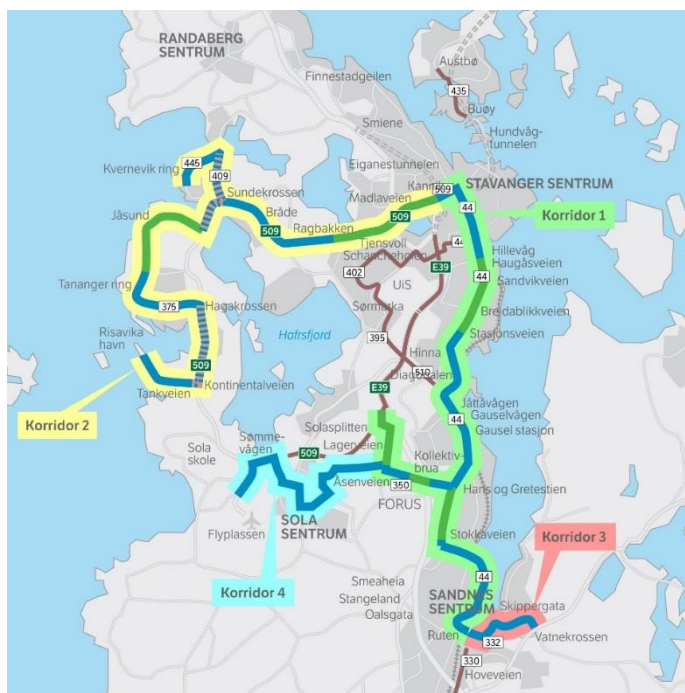
Bussveien er prosjektnavnet på et sammenhengende høykvalitets bussystem på Nord-Jæren. Prosjektet består av 22 reguleringsplaner, og er delt i fire korridorer/akser.

Busser som kjører i Bussveien skal ha full framkommelighet. Dette gir et høyverdig kollektivtilbud med sammenhengende kollektivtraseer som sikrer punktlighet, høy kapasitet og gir forutsigbarhet for byutvikling langs traseene. Traseene planlegges med gjennomgående tosidige løsninger for både syklende og gående.

### Status

*Korridor 1 Kannik/Stavanger Sentrum – Ruten inkl. arm til Forus vest*

Reguleringsplanlegging pågår på strekningen Mosvatnet – Stavanger sentrum – Hillevåg. Planen forventes ferdig i 1. kv 2020.





I Jåttåvågen er det utarbeidet forprosjekt. Reguleringsplanarbeidet er i slutfasen og planforslag forventes overlevert kommunen rundt årsskiftet. Dette er noe senere enn tidligere rapportert. Bakgrunnen er at planforslaget må omarbeides noe som en følge av at en har tatt hensyn til funnen i kryssrapporten som ble publisert 4. oktober 2017.

Reguleringsplanene for Gausel–Gausel stasjon og Gausel stasjon–Forus øst–Forussletta er ferdig regulert. Prosjektering pågår og KS2 for prosjektene skal gjennomføres før bygging starter i løpet av 2018.

På strekningen Kvadrat–Ruten er forprosjektrapport behandlet av kommunen. Reguleringsplanarbeid pågår og det forventes ferdig plan 4. kvartal i 2018.

#### *Korridor 2 Utenriksterminalen Risavika til Kannik, med sidearm til Kvernevik ring*

På strekningen rv. 509 fra Risavika til Sundekrossen er det vedtatt reguleringsplan, se omtale Transportkorridor vest. Strekningen Sundekrossen–Kvernevik ring er del av TKV fylkesvegdelene, se omtale Transportkorridor vest.

Fra Sundekrossen til Kannik pågår det planarbeid og konseptvalg er nært forestående. Planen forventes ferdig i løpet av 4. kvartal 2018.

Planarbeidet for Utenriksterminalen er satt på vent i påvente av sak om kostnadsreducerende tiltak for Bussveien. For Tananger ring og Kvernevik ring er planarbeidet akkurat startet opp.

#### *Korridor 3 Bussveien Ruten – Vatnekrossen*

Planarbeidet har startet opp, planen forventes ferdig i løpet av 1. kvartal 2020.

#### *Korridor 4 Bussveien Forus – Stavanger lufthavn*

For strekningen Forus–Sola Sentrum avventes avklaring av tregghetspunktet før arbeidet med regulering av strekningen fortsetter.

Fra Sola sentrum til flyplassen pågår planarbeidet og planen forventes 1. gang behandles rundt årsskiftet 2017/2018.

### **Kostnadsoverslag**

Total kostnad for de gjenværende prosjekter på Bussveien er 10 800 millioner kroner (2016) med usikkerhet på opptil ±40%.

## Transportkorridor Vest

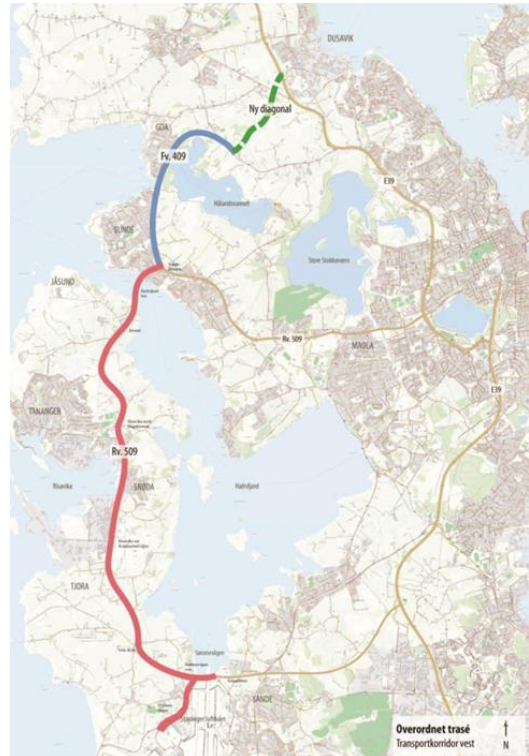
### Prosjektomtale

Hovedmålet for prosjektet er å gi bedre kapasitet og framkommelighet for kollektivtrafikk og næringstrafikk, bedre trafiksikkerheten og støyforholdene i nærmiljøet rundt lokale fasiliteter i området. I tillegg skal det legges til rette for god framkommelighet og trafiksikkerhet for gående og syklende langs strekningen.

Planarbeidene er delt i regulering av riksvegdel (rød linje i kart) og en fylkesvegdel (blå og grønn linje i kart).

Rv. 509 skal bygges med tungbilfelt, som skal bidra til å øke framkommeligheten for tyngre kjøretøy.

Strekningen Risavika havn – Kontinentalveien – Hagakrossen og strekningen Jåsund–Sundekrossen – Kvernevik ring nord er en del av Bussveien.



### Status

#### *Riksvegdel, rv. 509 (Sør Tjora– Sundekrossen)*

Reguleringsplan for riksvegdelen ble vedtatt våren 2016. Det pågår prosjektering og forberedende arbeider i form av grunnerverv og arkeologi for prosjektet vil pågå ut 2018. Prosjektet skal til ekstern kvalitetssikring (KS2). KS2-prosess forventes gjennomført høst/vinter 2017/2018.

#### *Fylkesvegdel, fv. 409 (Sundekrossen–Finnestad)*

Reguleringsplan for fylkesvegen ble 1. gang behandlet i Randaberg og Stavanger kommune 31. august 2017. Det forventes at reguleringsplan vedtas 4. kvartal 2017.

### Kostnadsoverslag

1 485 mill. kr med usikkerhet på opptil  $\pm 25\%$  (tertial rapportering T1, 2017). Kostnaden for bussveidelen av TKV ligger i kostnadsoverslaget for bussveien.

## E39 Smiene – Harestad

### Prosjektomtale

E39 Smiene – Harestad omfatter en cirka 4,5 km lang vegstrekning mellom Smiene i Stavanger kommune til Harestad i Randaberg kommune. Strekingen har en viktig funksjon som del av kyststamvegen mellom Trondheim og Stavanger, og er en viktig transportåre lokalt på Nord-Jæren. E39 Smiene–Harestad er et sentralt bindeledd mellom E39 Eiganestunnelen i sør og E39 Rogfast-forbindelsen i nord. Dagens veg er har dårlig standard med ujevn kurvatur, flere uoversiktlige kryss og avkjørsler. Strekingen har tidvis fremkommelighetsproblemer, er ulykkesutsatt og har et mangelfullt tilbud for gående og syklende. Prosjektet omfatter en utvidelse av E39 fra to til fire felt, og etablering av en miljøkulvert og planskilte kryss på strekingen.



### Status

Reguleringsplanarbeidet med E39 Smiene – Harestad har vært delt i to. Reguleringsplan for Harestadkrysset er vedtatt. Reguleringsplanlegging for strekingen Smiene – Harestad pågår.

### Kostnadsoverslag

Kostnadsanslaget for E 39 Smiene – Harestad med nytt planforslag har en kostnad på 3216 mill.kr (2016–kr.) Dersom det skal etableres lang kulvert på Tasta blir kostnaden 3627 mill.kr.

## E39 Hove – Ålgård

### Prosjekttale

E39 Ålgård–Hove består av ca. 14 km ny 4-felts motorveg fra Ålgård i Gjesdal kommune til Hove i Sandnes kommune. E39 er en del av det overordnede nasjonale riksvegnettet som knytter sammen landsdeler og regioner. I Rogaland er E39 også en del av Kyststamvegen som knytter Vestlandet sammen. Mellom Ålgård og Hove har E39 også en viktig lokal funksjon i å knytte tettstedene Ålgård og Figgjo sammen med Sandnes, Stavanger og resten av Nord Jæren til et felles arbeids- og boligmarked. Vegen betjener også fritids- og helgetrafikk til Sirdalsfjellene og turisttrafikk til Kongeparken om sommeren. Mangelfullt lokalt vegnett gjør at dagens E39 også fungerer også som intern lokalveg i Figgjo og Ålgård.



### Status

Kommunedelplan for strekningen ble vedtatt

Reguleringsplan er utarbeidet og oversendt kommunen for behandling. Forventet planvedtak 4. kv 2017/ 1. kvartal 2018

### Kostnadsoverslag

Kostnad vedtatt i bypakke Nord-Jæren 3550 mill. kroner. Anslag som nå er utarbeidet i forbindelse med reguleringsplanen viser økte kostnader. Statens vegvesen arbeider med å se på mulige kostnadskutt for at prosjektet skal kunne gjennomføres i tråd med opprinnelig fastsatt økonomisk ramme.

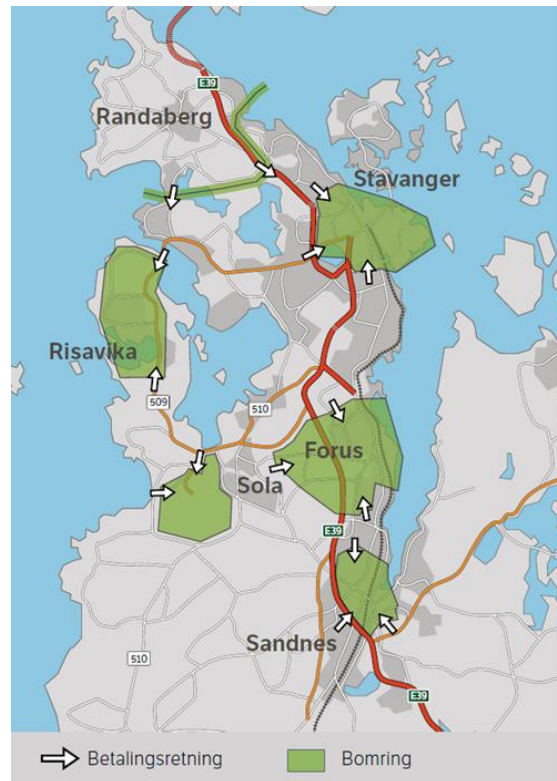
## Bomstasjoner

### Prosjektomtale

I forbindelse med gjennomføring av Bypakke Nord-Jæren skal det etableres 38 nye bomstasjoner i kommunene Stavanger, Sandnes og Sola. Bomringene skal plasseres som tette ringer rundt viktig reisemål på Nord Jæren der det er, eller skal bygges ut gode transportalternativ til privatbil. I prosjektet skal også 22 eksisterende bomstasjoner rives.

### Status

Alle reguleringsplanene for bomstasjonene er vedtatt. Alle bomstasjonene har fått rammetillatelse, arbeidet med å søke om igangsettingstillatelser pågår. Reguleringsplanene for vegstengningene i Stavanger er avvist av Kommunalstyret for byutvikling. Planene skal videre behandles i Bystyret.



Det er inngått grunneieravtaler der det har vært behov for det.

Entreprenør er valgt for grunnentreprisen. Nordbø Maskin vant anbudet og arbeidet med bygging av bomstasjonene pågår. Kapsch er valgt som leverandør av vegkantutstyr. Ved valg av ny leverandør av vegkantutstyr har man også gått fra 3-portals løsning til kun å behøve 1 portal på hver bomstasjon. Estetisk vil det bli en god løsning og det gir en lavere total kostnad for prosjektet.

Bomstasjon 105 i Nedre Stokka vei er ønsket flyttet av Stavanger kommune. Flytting er ønsket til avkjøringsrampe på E39 ved Stokka. En flytting medfører 2 nye stasjoner til erstatning for den planlagte. Det forventes en avgjørelse fra Samferdselsdepartementet i saken.

Bomstasjon 111 i Consul Sigvald Bergersens vei i Stavanger utgår da veien er permanent stengt i forbindelse med utvikling og utbygging av området.

### Kostnadsoverslag

140 mill. kr

---

## Fv. 505 Foss Eikeland – E39 Bråstein

### Prosjektomtale

Tverrforbindelsen har som mål å gi en god forbindelse mellom E39 og tettsteder i Klepp, Time og sør i Sandnes, samt at den skal gi en særlig effektiv forbindelse mellom Ganddal godsterminal og målpunkt sørover langs E39. Vegprosjektet skal også sikre gode løsninger for gående og syklende i denne øst-vest-forbindelsen.

Ny vegforbindelse fra fv. 505 på Foss Eikeland til E39 på Bråstein, er andre og siste delstrekning av Tverrforbindelsen mellom rv. 44 og E39. Første delstrekning, mellom rv. 44 på Skjæveland og fv. 505 på Foss Eikeland, er under bygging innenfor Jæren pakke 1.

Tverrforbindelsen mellom fv. 505 og E39 har en lengde på ca. 4 km. Prosjektet vil i vest koble seg til første delstrekning ved fv. 505 i området Vagle/ Foss Eikeland. I øst skal prosjektet koble seg til nytt toplanskryss som kommer på Bråstein med vegprosjektet E39 Ålgård – Hove.

### Status

Arbeid med kommunedelplan og konsekvensutredning ble i vår satt i bero. Årsaken til pausen var behov for et strategisk dokument til Utbyggingspakke Jæren, før en arbeider videre med kommunedelplanen. Arbeidet med det strategiske dokumentet for Utbyggingspakke Jæren er nå i slutfasen. Statens vegvesen avventer behandling i styringsgruppe for utbyggingspakke Jæren og videre føringer fra Rogaland fylkeskommune, før arbeidet med kommunedelplanen tas opp igjen.

### Kostnadsoverslag

Kostnad vedtatt i bypakke Nord-Jæren 750 mill. 2016-kr med usikkerhet  $\pm 40\%$ .

---

## Andre kollektivtiltak

### Prosjektomtale

I bypakken er i tillegg til bussveien følgende kollektivprosjekt nevnt:

- Hillevåg–SUS–Tjensvoll–UIS–Diagonalen–Gauselvågen
- E39 Schancheholen–Solasplassen, kollektivfelt
- Fv. 330 Hoveveien, Kollektivfelt
- Fv. 435 Buøy–Austbø, kollektivfelt

Prosjektene har i bypakke Nord–Jæren en vedtatt kostnad på 3550 mill. 2016–kr.

### Status

Kollektivløsning Hillevåg–SUS–Tjensvoll–Uis–Diagonalen er delt i to prosjekt. Strekningen Ullandhaug – Diagonalen prioriteres først for å sikre en god kollektivforbindelse til nytt sykehus på Ullandhaug som skal tas i bruk i 2023.

Nytt sykehus vil innebære større belastning og behov for ombygging av Hinnakrysset (kryssområdet E39, Fv 510 og Fv 395). Avklaring av løsning for Hinnakrysset vil kunne legge premisser for kollektivtraséen mellom Ullandhaug (nytt SUS) og Jåttå. Arbeid med en mulighetsstudie for Hinnakrysset er i slutfase og planarbeidet for kollektivfelt Ullandhaug–Jåttå vil ha planoppstart i fjerde kvartal 2017.

Strekningen fra Hillevåg til Ullandhaug vurderes ikke som kritisk i en første fase. Oppstart av planarbeid på hele eller deler av strekningen Hillevåg–UIS/nye SUS må vurderes i handlingsprogramperioden. Strekningen må kvalitetssikres med hensyn til trasevalg og standard før planlegging igangsettes. Kollektivfelt på E39 Schancheholen–Solasplassen må vurderes i lys av nytt sykehus på Ullandhaug.

Planarbeidet for kollektivfelt i Hoveveien pågår, men arbeidet har stoppet opp i påvente av avklaringer og kalibrering med planlegging av Bussveien i Gravarsveien. Det jobbes nå med å effektivisere og optimalisere planprosessene.

Før planarbeidet med fv. 435 Buøy/Austbø og rv. 509 Solasplassen settes i gang må tiltak og behov for tiltak vurderes nærmere.

---

## E39/rv. 44 krysstiltak/vegutvidelse Stangeland

### Prosjektomtale

Vegprosjektet går ut på å utvide eksisterende tofelts rv. 44 til firefelts veg med midtdeler, inkludert parallell gang- og sykkelveg mellom fv.509 Oalsgata og rv.44/ fv.509 Sandnesveien ved Stangeland. Vegprosjektet innebærer også nye rampesystem til E39 og ombygging av fv. 327 Årsvollveien. Det er planlagt ny g/s-bro over E39 på nordsiden av dagens vegbro. Reguleringsplanen ble vedtatt av Sandnes bystyre 19. juni 2017.

### Status

Reguleringsplan for prosjektet ble vedtatt før sommeren 2017. Det utarbeides nytt anslag for prosjektet. Målsetningen for prosjektet er å bygge ut det overordnede vegnettet i takt med øvrig utbygging og behov i området. Gjennomføring av østre del av reguleringsplanen ses i sammenheng med ny reguleringsplan for fv. 509 Oalsgata.

### Kostnadsoverslag

Kostnad vedtatt i bypakke Nord-Jæren 200 mill. kr med usikkerhet på  $\pm 40\%$ .