



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 Byvekstavgift 2017 – 2023	8
2.4 Bompengeselskap.....	8
3. Mål og styring av Bypakke Nord-Jæren.....	9
3.1 Mål for Bypakke Nord-Jæren og Byvekstavgiften	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

Sammendrag

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 porteføljestyling 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 byvekstavgiftene 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 byvekstavgiften 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.
- Telling av reiser i kollektivtrafikken: Jernbanedirektoratet har ansvaret for innhenting av data fra togselskapene, mens Rogaland fylkeskommune har ansvaret for innhenting av data fra Kolumbus.
- Telling 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 (CO₂-ekvivalenter) på Nord-Jæren fra lette og tunge kjøretøy innhentes fra Statistisk sentralbyrå.

Andre innsatsområder følges opp gjennom:

- Indikatorer for arealbruk
- Indikatorer for parkering

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

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

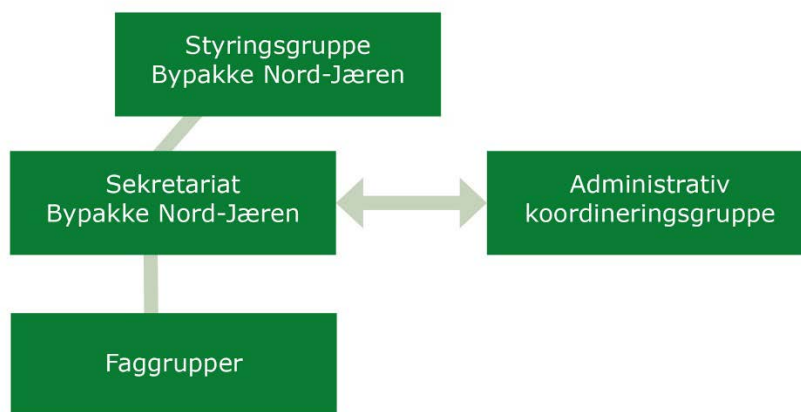
3.3 Beslutningsprosesser

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 kommunestyre 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>	2012	2013	2014	2015	2016
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
Sum 3 kommuner	16 231 262	16 537 119	16 598 092	16 465 306	16 851 793
Omkringliggende kommuner	901 177	957 877	1 004 143	995 511	972 804
Sum Nord Jæren	17 132 439	17 494 996	17 602 235	17 460 817	17 824 597

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

Kommune	2014-2015	2012-2015	2015-2016	2012-2016
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 %
sum	-0,80 %	1,44 %	2,35 %	3,82 %
Omkringliggende kommuner	-0,86 %	10,47 %	-2,28 %	7,95 %
Sum Nord Jæren	-0,80 %	1,92 %	2,08 %	4,04 %

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.

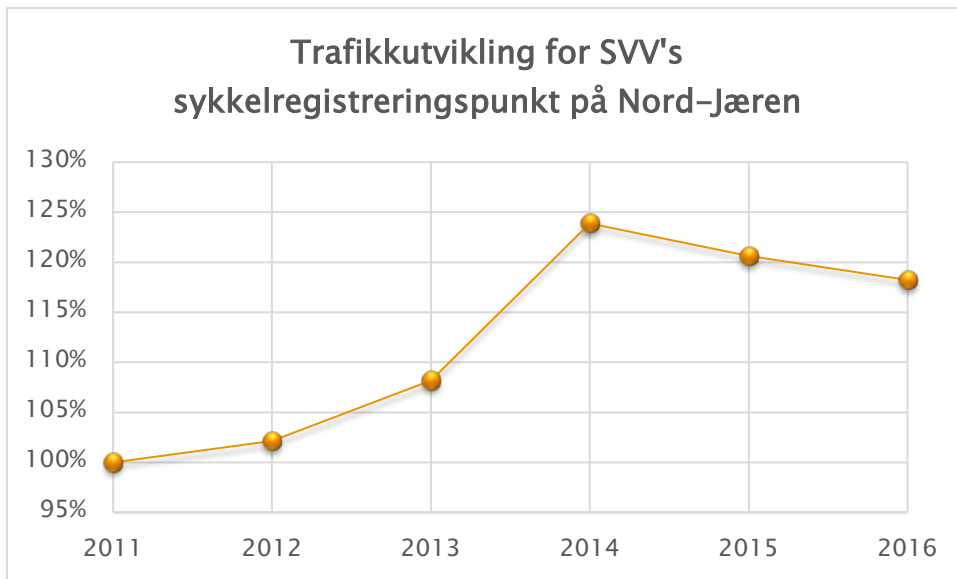
I 2015 var det flere planlagte driftsbrudd som hadde betydning for passasjertallet. I desember 2015 ble ruteomlegging gjennomført, og nye doble togsett kom i drift. En bedre takting mellom buss og bane også kom på plass i denne perioden. Dermed fikk de reisende et vesentlig forbedret tilbud i forhold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

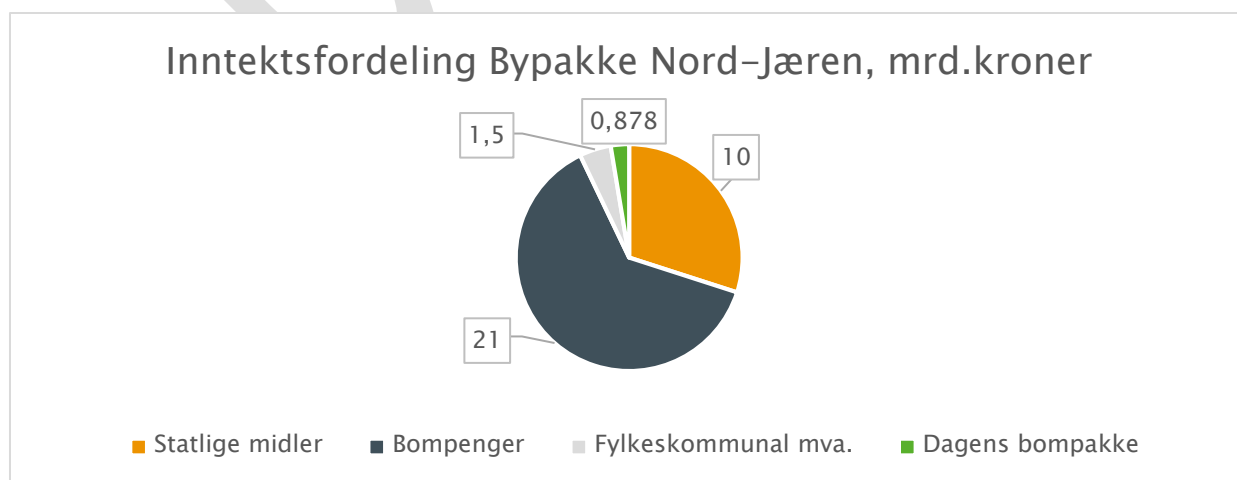
5.1.4 Rammer i perioden 2018 – 2021

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
SUM	1818	3015	3290	3390	11513

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 bompenginntektene. 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 porteføljestyringsprinsippene 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		4 530		116

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
		15 820		507

Når tiltakene i prosjektlisten er bygget, vil store deler av sentrumsområdene på Nord-Jæren fremstå som mer sammenhengende for sykkelvegnett. 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, grunnnerv 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	Påskehusvegen, 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

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
Sum inntekter	1818	3015	3290	3390	11513
PROSJEKT HP 2018-2021	2018	2019	2020	2021	2018-2021
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 eksl. 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
Sum kostnader	1818	3015	3290	3390	11513

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 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.