

2018–2021

Handlingsprogram



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. Byvekstavtale 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, 26. oktober 2017

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

1.	Bypakke Nord-Jæren åpner for muligheter og vekst	4
2.	Viktig grunnlag for handlingsprogrammet	6
2.1	Nasjonal transportplan 2018 – 2029	6
2.2	Storingsvedtak Bypakke Nord-Jæren	7
2.3	Byvekstavtale 2017 – 2023	7
2.4	Bompengereformen og bomvegselskap	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
3.2.1	Trafikkutvikling	9
3.2.2	Klimagassutslipp	10
3.2.3	Andre innsatsområder	10
3.3	Beslutningsprosesser	11
3.4	Porteføljestyling av Bypakke Nord-Jæren	12
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	15
4.3	Gåing	17
4.4	Personbil	18
5.	Økonomiske forutsetninger for handlingsprogram 2018-2021	19
5.1	Økonomiske rammer	19
5.1.1	Statlige midler	19
5.1.2	Bompenger	19
5.1.3	Fylkeskommunale midler	20
5.1.4	Rammer i perioden 2018 - 2021	20
5.2	Låneopptak	21
6.	Prioriteringer og porteføljestyling 2018-2021	22
6.1	Kollektivtiltak på Nord-Jæren	22
6.1.1	Bussveien	22
6.1.2	Kollektivforbindelse Jåttåvågen - Ullandhaug	24
6.1.3	Andre kollektivtiltak	24
6.1.4	Drift kollektivtrafikk	25
6.2	Sykkeltiltak	26

6.3	Vegtiltak.....	28
6.4	Tiltak for gående.....	29
6.5	Trafikksikkerhetstiltak	31
6.6	Tiltak som kan inngå i flere programområder	33
6.7	Midler til planlegging og drift sekretariat.....	34
6.8	Samlet oversikt over prioriteringer 2018 - 2021	35
7.	Øvrige innsatsområder.....	36
7.1	Kommunikasjon	36
7.2	Mobilitetsarbeid	36

Vedlegg:

1. Statusrapport byområdet Nord-Jæren
2. Oversikt over kostnads- og inntektsutvikling Bypakke Nord-Jæren

FOTO:

Silje Drevdal, Statens vegvesen

Alle foto er tatt på Nord-Jæren

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 29 milliarder kroner til vei, buss og sykkelveier i de fire kommunene, i tillegg er det satt av 3,3 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



Foto: Fra Sømmevågen i Sola

Regionen inngikk sommeren 2017 en byvekstavtale med staten. Avtalen gjelder areal- og transporttiltak og finansiering. Det er satt som mål at veksten i persontransporten skal tas med kollektivtrafikk, sykling og gåing. Løsningene som velges må bidra til å sikre framkommelighet totalt sett, spesielt ved å tilrettelegge for attraktive alternativer til privatbil og bedre framkommelighet for næringstransporten.

Prosjektene i bypakken skal prioriteres på grunnlag av en helhetlig vurdering. Styringsgruppen vil jobbe for å få realisert alle bypakkeprosjektene så raskt som mulig innenfor de økonomiske rammene. Samtidig skal styringsgruppens prioriteringer bidra til måloppnåelse, og det må sikres kapasitet på planlegging og gjennomføring av prosjektene. Styringsgruppen prioriterer planlegging og

bygging av flere viktige tiltak i dette handlingsprogrammet. Muligheter for oppstart av flere prosjekt skal vurderes når handlingsprogrammet skal revideres igjen i 2018.

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 kommunegrenser og forvaltningsnivå, og sammenheng mellom tiltak, virkemidler og planprosesser er nøkkelen til å lykkes med å nå målene satt i byveksttalen. 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. Rekkefølgen 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 barrierevirkninger.

Bypakke Nord-Jæren er tidenes løft for samferdsel og byutvikling på Nord-Jæren.

Vi bygger en mer miljøvennlig region.



Foto: Fra Havneparken i Sandnes sentrum

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 transport-behov 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 det prosjektutløsende behovet i utredningen.



Foto: Fra Bussveien på Forussletta i Sandnes

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, som ble endelig signert 28. september 2017. Byvekstavtalen er inngått mellom Staten, Samferdselsdepartementet og Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 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 Bompengereformen og bomvegselskap

Statens vegvesen har fått i oppdrag fra Samferdselsdepartementet (SD) å tilrettelegge for bompengereformen. Målsetningen med bompengereformen er at innkrevingen av bompenger skal bli mer kostnadseffektivt, gi bedre kontroll med bruk av bompengemidler og sørge for at bompenginnkrevingen blir mer brukervennlig. Hovedgrepene er å samle eksisterende bompengeselskaper i fem regionale bompengeselskap, skille utstedervirksomheten fra bompengeselskapene, få en mer optimal organisering i sektoren og innføre ny takst- og rabattstruktur med eventuelle statlige bidrag.

Sørvest Bomvegselskap AS er etablert med Rogaland, Hordaland, Sogn og Fjordane, Vest-Agder og Aust Agder fylkeskommuner som aksjonærer. Bypakke Nord-Jæren vil være en av de første pakkene/prosjektene som legges inn i det nye bomvegselskapet.

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. 475 (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.

3.2.1 Trafikkutvikling

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.

3.2.2 Klimagassutslipp

Tall for utslipp av klimagasser (CO₂-ekvivalenter) på Nord-Jæren fra lette og tunge kjøretøy innhentes fra Statistisk sentralbyrå.

3.2.3 Andre innsatsområder

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.



Foto: Fra Stavanger sentrum

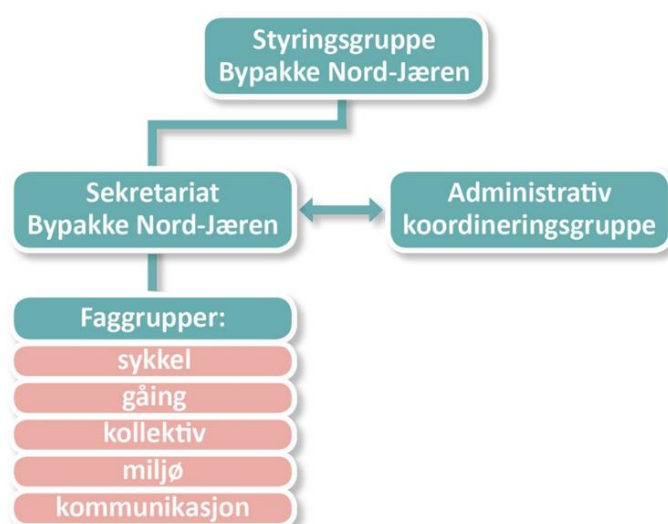
3.3 Beslutningsprosesser

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. 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 porteføljestyling med årlig rullering av fireårige handlingsprogrammer. Forslag til handlingsprogram legges fram av styringsgruppen og legges fram for videre behandling i kommunestyre og fylkesting.



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.

Regjeringen har i NTP 2018-2029 besluttet en ny modell for organisering av byvekstavtalene både i forhandlings- og oppfølgingsfasen. Oppfølging av den inngåtte byvekstavtalen vil inntil videre skje gjennom den etablerte styringsgruppen.

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 trafiksikkerhet. 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 to 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



Foto: Fra Bussveien på Forussletta i Sandnes

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

Kommune	2012	2013	2014	2015	2016
Stavanger	11 769 243	11 737 721	11 651 943	11 616 987	11 906 4012
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 3 kommuner	-0,80 %	1,44 %	2,35 %	3,82 %
Omkringliggende kommuner	-0,86 %	10,74 %	-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



Foto: Fra Jåttåvågen stasjon i Stavanger

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.

Tabellen under viser statistikk togpassasjerer Jærbanen. Statistikk fra NSB.

Strekning	Høst 2012	Høst 2013	Høst 2014	Høst 2015	Høst 2016
Stavanger – Ganddal	15 914	17 077	17 389	16 398	18 568
Øksnevadporten - Nærbø	7 121	7 557	7 568	7 086	7 982

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



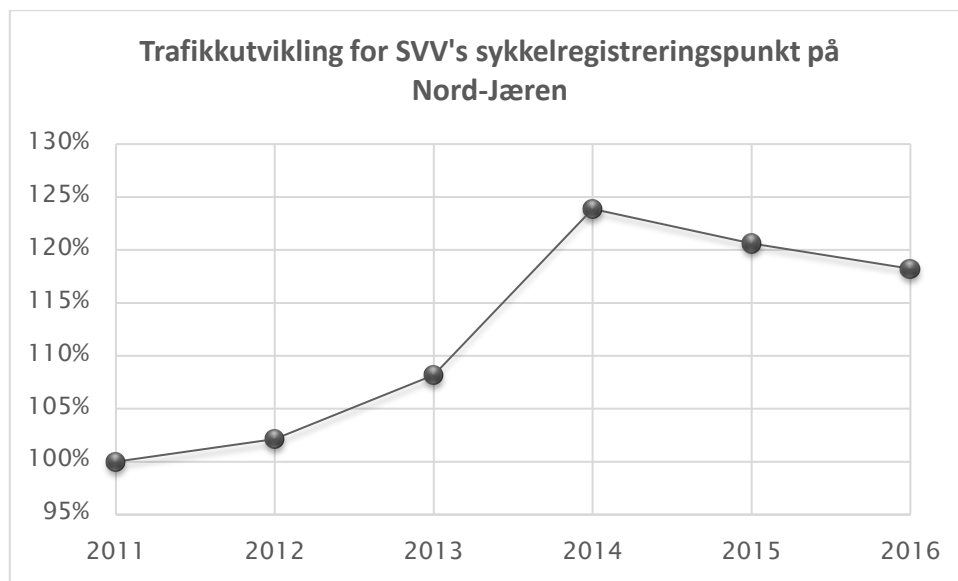
Foto: Fra Ruten i Sandnes

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 prosent på hvert av årene. Det har stabilisert seg de to siste årene med en svak tilbakegang på 2,6 prosent i 2015 og 2,0 prosent i 2016. Se figur under som viser 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



Foto: Fra Stavanger sentrum

I byregion Nord-Jæren er 20 prosent av reisene til fots. Det er store variasjoner mellom ulike deler av byen, fra andelen gående på 11 prosent i Sola til 24 prosent i Stavanger. Denne andelen er 1 prosent lavere enn det nasjonale gjennomsnittet på 21 prosent.

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 prosent av gåturer på Nord Jæren er kortere enn 3 km. 45 prosent er kortere enn 1 km, 36 prosent er mellom 1 og 3 km.

4.4 Personbil



Foto: Fra fylkesvei 44 på Gausel i Stavanger

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 indikatorenmål 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.

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 (NTP) 2018 – 2029 og i byvekstavtale 2017 - 2023. Byvekstavtalen er basert rammer og prioriteringer gitt i NTP 2014 – 2023. Det er lagt opp til reforhandling av byvekstavtalen 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 med statlige midler gjennom 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 byvekstavtalen med:

- 1300 mill. kr til fremkommelighetstiltak for kollektivtrafikk, sykling og gåing som bidrar til å oppfylle målet i byvekstavtalen.
- 50 prosent av kostnaden til Bussveien slik prosjektet er avgrenset i byvekstavtalen.
- 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 918 mill. 2018-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 bompengelinntekter vil bli om lag 25,2 mrd. kr. Fratrasket 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. Bompengepotensialet er vurdert ut fra følgende forutsetninger:

- Innkreivingsperiode: 15 år fra 2018
- Lånerente: 5,5 prosent de første 10 årene, deretter 6,5 prosent
- Innskuddsrente: 2,5 prosent
- Årlige innkreivingskostnader: 160 mill.kr (2016)

- Nullvekst i persontransporten med bil er lagt til grunn for vurderingen

Det usikkerhet knyttet til inntekspotensialet og hva som kan legges til grunn av rammer i bypakken. Rentenivå og antall bompasseringer vil ha innvirkning. Bompengetakstene skal evalueres og eventuelt justeres innen ett års drift, slik at forutsatt gjennomsnittstakst opprettholdes.

5.1.3 Fylkeskommunale midler

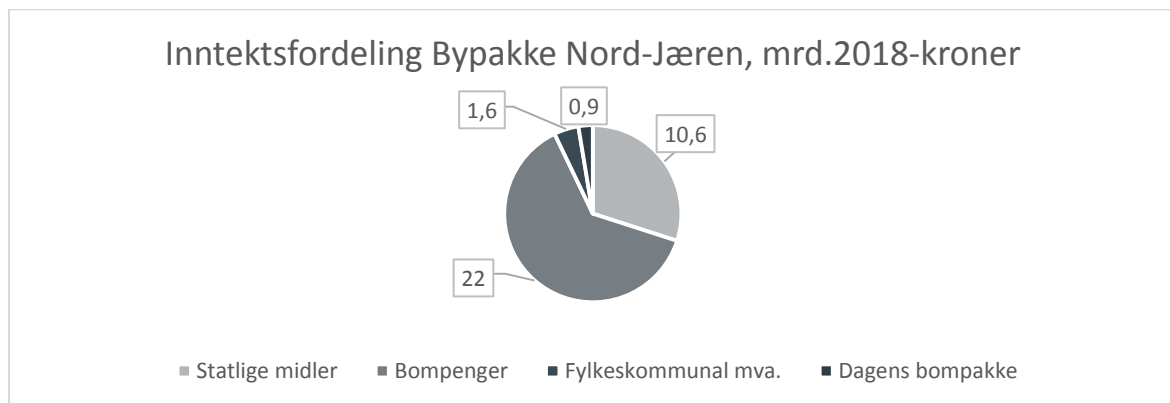
I bypakken inngår fylkeskommunale midler (refusjon av merverdiavgift) på cirka 1,5 mrd. kr. Disse midlene er foreløpig fordelt ut over en 10 års periode. Det skal fram mot neste revisjon av handlingsprogrammet foretas en nærmere vurdering av hvilke prosjekt/delstrekninger der mva. vil refunderes og tidspunkt 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-kr	2018	2019	2020	2021	2018-2021
Inntekter bomringen (netto)	366	1464	1464	1464	4758
Likviditetsoverskudd Jæren pakke 1	476	58	152	193	879
Statlig bidrag Byvekstavtale Bussveien ¹	418	1175	1325	1300	4218
Statlig bidrag Byvekstavtale koll+sykkel riksveg ¹	219	219	219	219	877
Statlig bidrag Byvekstavtale Belønningsmidler ¹	100	100	100	100	400
Fylkeskommunal mva-refusjon	152	152	152	152	606
Sum inntekter	1731	3168	3412	3428	11739

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.



¹ Endelig statlig bidrag fastsettes i de årlige statsbudsjettene

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 porteføljestylingen 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.

Rogaland fylkeskommune og kommunene Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg har i byvekstavtalen, og i dialog med staten, varslet at de vil fortsette sitt arbeid for å få gjennomført E39 Hove – Ålgård med oppstart så raskt som mulig.

Styringsgruppen vil fram mot neste revisjon av handlingsprogrammet se på mulighetene for låneopptak til vegprosjektene.



Foto: Fra Stavanger sentrum

6. Prioriteringer og porteføljestyring 2018-2021

Basert på mål i byvekstavtalen og økonomiske rammer som pr. i dag er til disposisjon, har styringsgruppen lagt opp til prioritering av flere tiltak som skal bygges og planlegges i handlingsprogramperioden.

Porteføljen er prioritert med bakgrunn i porteføljestyringsprinsippene som er omtalt i kap. 4.4. Styringsgruppen prioriterer midler til Sykkeltamvegen, Bussveien og mindre tiltak i 2018, og vil fram til neste revisjon av handlingsprogrammet fortsette arbeidet med å få tidligst mulig oppstart på viktige vegprosjekt på Nord-Jæren. I gjeldende byvekstavtale har de lokale partene presisert forventninger til at staten skal fullfinansiere sykkeltamvegen, økt statlig bidrag til andre riksvegprosjekt og drift av kollektivtrafikk. Disse forholdene vil bli gjenstand for vurdering i reforhandlingen av byvekstavtalen.

Vurdering av oppstart på investeringer utover de prosjektene som her foreslås, vil skje i neste revisjon av handlingsprogrammet (2018). Prioritering av ytterligere tiltak må baseres på en nærmere vurdering av måloppnåelse og finansielt handlingsrom. I tillegg må investeringsvolumet vurderes med tanke på entreprenørmarked og konsekvenser for trafikkavvikling på Nord-Jæren.

6.1 Kollektivtiltak på Nord-Jæren

6.1.1 Bussveien



Foto: Fra Bussveien på Forussletta i Sandnes

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 grunnnerv.

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. Økte midler stilles til disposisjon av Belønningsordningen for bedre kollektivtransport. Disse har ifølge belønningsavtalen vært 60 mill. kr. per år fram til 2016. Beløpet er i byvekstavtalen økt til 700 mill. kr, dvs. 100 mill. kr per år. For 2017 ble beløpet økt med ytterligere 70 mill. kr. De lokale partene viser til at behovet er 200 mill. kr per år. Partene er enig i at størrelsen på belønningsmidlene blir gjenstand for ny vurdering i reforhandlingen av byvekstavtalen i 2018, basert på de økonomiske rammer som gis i NTP 2018 – 2029.

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

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

1. 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.

Fra 1. juli 2016 av ble ruteproduksjonen på Nord-Jæren økt med rundt 60 prosent.

Begge tiltak ble introdusert i forkant av byvekstavtalen som bidrag for å møte målet om nullvekst i personbiltrafikken på Nord-Jæren.

6.2 Sykkeltiltak



Foto: Fra fylkesvei 44 på Gausel i Stavanger

God tilrettelegging for syklende er avgjørende for å oppnå nullvekstmålet og nullvisjonen om ingen drepte og hardt skadde i trafikken. Det er viktig å separere gående og syklende i byområdet. 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. Prosjektet anses som viktig for å legge til rette for overføring av arbeidsreiser på Nord-Jæren fra personbil til sykkel. Hele prosjektet forventes ferdigregulert innen 2017. Det legges opp til bygging fra Asser Jåttensvei og sørover som første etappe med byggestart i 2018. Statlig bidrag til sykkelstamvegen skal håndteres i reforhandling av byvekstavtalen 2018. De lokale partene har uttrykt forventninger til at staten fullfinansierer denne.

I handlingsprogramperioden foreslås det i tillegg planlegging, prosjektering og bygging av totalt 25 sykkelprosjekt langs hovednettet på Nord-Jæren. Tiltakene bygger på faglige prioriteringskriterier. I korte trekk prioriteres 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 hovednettet 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

Tiltak som *prosjekteres og starter bygging* i 2018 (fullføres i 2019)

Vegnr.	Strekning / prosjektnavn	Lengde (m)	Gjenstående planlegging	Kostnad (mill. kr.)
Fv. 44	Elvegata, Gjesdalveien – Julie Eges gate	200	Prosjektering	4
Kom	Ryfylkegata	950	Prosjektering	18
Fv. 334	Austråttbakken, Gjesdalveien - Gravarsveien	130	Prosjektering	2,5
Kom	Sandvikveien	1 200	Prosjektering	50
Fv. 478	Torvmyrveien	1 150	Prosjektering	34,5
Rv 509	Tjensvollkrysset - Hannasdalsgate	900	Prosjektering	7
SUM		4 530		116

Tiltak som starter *reguleringsplanlegging* i 2018

Vegnr.	Strekning / prosjektnavn	Lengde (m)	Gjenstående planlegging	Kostnad (mill. kr.)
Kom	Solaveien	900	Mindre reguleringsendring	7
Kom	Opheimsgata	850	Mindre reguleringsendring	21
Kom	Gamle Stokkavei, Sykkelstamvegen – Forussletta og Rundeskogen	350	Reguleringsplan	5
Kom	Jadarveien	210	Reguleringsplan	2
Kom	Cort Adlers gt. – Rektor Steens gt.	430	Mindre reguleringsendring	11
Kom	Hannasdalsgate	570	Mindre reguleringsendring	14
Kom	Christian Bjellandsgate	880	Reguleringsplan	21
Fv. 325	Jærveien, Haakon VII's gt. - Ganddalsgata	400	Reguleringsplan	10
Kom	Bergelandsgata - Birkelandsgate	900	Reguleringsplan	23
Kom	Torfæus gate	1 000	Mindre reguleringsendring	24
Kom	Haakon VII's gt. - Ganddalsgata	300	Reguleringsplan	9
Kom	Åsenvegen	1 700	Reguleringsplan	30
Kom	Christian Bjellandsgate	880	Reguleringsplan	21
E39	Stokka - Tasta	1 700	Reguleringsplan pågår	93
Fv. 480	Randabergveien	1 880	Reguleringsplan	60
Fv. 446	Randabergveien (på Tasta)	900	Reguleringsplan	45
Kom	Hjelmelandsgate og Østre ring	950	Reguleringsplan	48
Kom	Gjerdeveien, Gabroveien - Dusavikveien	1 200	Reguleringsplan	60
Fv. 414	Misjonsveien	600	Reguleringsplan	30
SUM		16 600		534

Når tiltakene i prosjektlisen er bygget, vil store deler av sentrumsområdene på Nord-Jæren ha et mer sammenhengende, tilrettelagt sykkelvegnett. Det vil merkes på fremkommeligheten, komforten og trafikksikkerheten for syklende, men også for gående som følger av bedre separering mellom de to trafikantergruppene.

Listen over tiltak som foreslås regulert i egen plan, blir det ikke tatt stilling til finansiering av på nåværende tidspunkt. Listen forteller hvilke områder som prioriteres mht. planlegging, men finansieringss spørsmålet avklares ved årlig rullering av handlingsprogrammet.

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 undersøkelser 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).

Rogaland fylkeskommune og kommunene Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg har i byvekstavtalen, og i dialog med staten, varslet at de vil fortsette sitt arbeid for å få gjennomført E39 Hove – Ålgård med oppstart så raskt som mulig. I tillegg er det avgjørende at Harestadkrysset som inngår i E39 Smiene-Harestadprosjektet, må være ferdig til åpningen av Rogfast.

Styringsgruppen avventer prioritering av oppstartstidspunkt for investering på de nevnte vegstrekningene, men vil vurdere dette og komme nærmere tilbake til mulighetene for å framskynde prosjektene fram mot revisjon av handlingsprogrammet i 2018. Oppstartstidspunkt for vegprosjektene må vurderes nærmere opp mot konsekvenser for måloppnåelse og finansieringskostnader. For strekningen E39 Hove – Ålgård avventes avklaringer i planprosessen for E39 Lyngdal Vest – Sandnes knyttet til valg av trasé (indre, ytre eller midtre linje). Avklaring vil foreligge når kommunedelplan vedtas i begynnelsen av 2018.

Styringsgruppen har igangsatt et arbeid med å få på plass et premissnotat for prosjektene E39 Hove – Ålgård og E39 Smiene – Harestad.



Foto: Fra fylkesvei 44 på Forus i Sandnes

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. Tilrettelegging for gående vil konsentreres om senterområdene, skoler og holdeplasser for Bussveien, Jærbanen og annen kollektivtransport. Disse målpunktene tiltrekker seg det største antall daglige reiser til fots.

Det er mange prioriterte målpunkt i byområdet Nord Jæren og de er nokså spredt. Det er to hovedsentre, to kommunesentre og 18 lokale sentre; 61 barneskoler og 19 ungdomsskoler; samt flere hundre stoppesteder for buss og åtte togstasjoner. Universitetsområdet som et viktig regionalt målpunkt kommer i tillegg da det ligger utenfor sentrene. Flere turområde ligger tett inntil utbygde områder og brukes mye daglig. Det er derfor viktig å identifisere en rekkefølge for kartlegging og utbygging som skal justeres fra handlingsprogram til handlingsprogram.

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

- Oppgradering av gangfelt, siktutbedring - barneskoler: 14 mill. kroner - Barneskolene som får tiltak i 2018 er Figgjo, Våland, Sande, Grødem, Buggeland, Tjelta, Gausel, Goa.
- Tellepunkter - sentrum, friområder: 8 mill. kroner
- Gjennomføringsklart snarvei tiltak. Tiltaket er en kobling på Våland som gjør gangavstanden til holdeplass kortere: 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.



Foto: Fra fylkesvei 44 på Gausel i Stavanger

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.

Følgende føringer er gitt for programområdet trafikksikkerhet:

«Programområde trafikksikkerhet skal bidra til å nå nasjonale målsetninger nedfelt i gjeldende nasjonale transportplaner. Innenfor programområde Trafikksikkerhet prioriteres gående og syklende. Tiltak for økt trafikksikkerhet prioriteres i henhold til kartlegging av ulykkessituasjonen, hvorvidt tiltaket kan bidra til økt trygghet for gående og syklende, videre ut fra tiltakets omfang og nytte. Tiltak for økt trafikksikkerhet som utløses av nye infrastrukturprosjekt inngår ikke i programområdet.»

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. Det er ikke tatt stilling til hvilke ungdomsskoleveger og ulykkesstrekninger som skal få tiltak i 2018, men det skal gjennomføres registreringer som grunnlag for prioritering. 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.

Se tabell under for tiltak som foreslås:

Trafikksikkerhetstiltak	2018	2019	2020	2021	Sum 2018-2021 Mill. kr
Trafikkanalyse Sola kommune	0,1				0,1
Fv. 334 og fv. 44 mot Elveplassen Sandnes kommune, Trafikksikkerhetstiltak	0,3	3			3,3
Trafikksikkerhet ungdomsskoleveg.	0,5	2,5	2	2	7
Utbedring av ulykkespunkt og ulykkesstrekning.	0,5	2	2	2	6,5
Utbedring kryssingspunkt gående.		5	5	3,5	13,5
Sideterreng rekkveksnormalen ≥60km/t.		6	3	3	12
Sjøhagen, Stavanger kommune. Undergang ved fv. 428 Sandvikveien		22			22
Fv. 404 Rogalandsgata fra Muségata til Armauer Hanssens vei			0,5	9	9,5
Påskehusvegen, Sola kommune. Fortau og utbedring	0,1	1			1,1
Fv. 510 x fv. 443 Forusbeen. Sola. Utbedring undergang.		0,5	3		3,5
Postveien Sandnes kommune, fortau		0,5	2,5		3
Fv. 411 Løkkeveien Stavanger kommune, miljøgate		0,5	16,5		17
Skadbergbakken Sola kommune, fortau		0,5			0,5
Krysstiltak Stokkaveien x Seehusens gate Stavanger kommune		1			1
Hellevegen Sola kommune, fortau		0,5			0,5
Tilfartskontroll og variabel fartsgrense E39	5	30	25		60
Strakstiltak etter dødsulykke/alvorlig ulykke		1	1	1	3
Fv. 334 Austråttbakken Sandnes, venstresvingefelt				8	8
Fv. 510 Nesbuvegen x Osbergvegen			0,2	20	20,2
Fv. 510 Nesbuvegen nord for Austreimveien	0,2	15			15,2
Kryssutbedring fv. 241 Heigreveien x fv. 322 Asheimveien x Foren	0,2	3			3,2
Fv. 508 Høleveien x rv. 13. Etablering av venstresvingefelt.		3			3
Fv. 434 Verksgata. Trafikksikkerhetstiltak.	0,2	0,5	5		5,7
Fv. 323 Austråttveien x Kyrkjevegen. Hevet kryssområde. Sandnes kommune			2		2
Sum	7,1	97,5	67,7	48,5	221

6.6 Tiltak som kan inngå i flere programområder

I det videre arbeidet med mindre tiltak i bypakken vil det identifiseres flere prosjekt som kan ha god nytte for flere av sekkepostene. Det kan være tiltak som både vil legge til rette for syklende, gående, kollektiv, miljø og/eller bedre trafiksikkerhet. Det er til nå identifisert to viktige prosjekt av denne kategorien:

- Dusavikveien i Stavanger kommune som kan bedre forholdene for flere trafikanter
- Oalsgata i Sandnes kommune som vil bli en viktig innfartsåre til Sandnes sentrum og er viktig for trafikkavvikling og bedre forholdene for alle trafikanter

Det skal startes opp et arbeid med å få fram et grunnlag som ser nærmere på effekten prosjektene vil ha for måloppnåelse totalt sett. Muligheter for å få finansiert prosjektene på tvers av sekkepostene og andre mulige spleiselag skal vurderes.



Foto: Fra Jåttåvågen i Stavanger

6.7 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 kan partene søke om bidrag fra bypakken til konkrete stillinger. Behovet er totalt anslått å være 7-8 mill.kr årlig.

6.8 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.

Handlingsprogram 2018 – 2021

INNTEKTER 2018 – 2021 2018-kr	2018	2019	2020	2021	2018-2021
Inntekter bomringen (netto)	366	1464	1464	1464	4758
Likviditetsoverskudd Jæren pakke 1	476	58	152	193	879
Statlig bidrag Byvekstavgift Bussveien ²	418	1175	1325	1300	4218
Statlig bidrag Byvekstavgift koll+sykkel riksveg ¹	219	219	219	219	877
Statlig bidrag Byvekstavgift Belønningsmidler ¹	100	100	100	100	400
Fylkeskommunal mva-refusjon	152	152	152	152	606
Sum inntekter	1731	3168	3412	3428	11739
KOSTNADER HP 2018-2021 2018-kr	2018	2019	2020	2021	2018-2021
Sykelstamvegen	314	314	314	418	1360
Bussveien	836	2350	2650	2600	8436
Transportkorridor vest rv. 509 og fv. 409 ekskl. Bussveien	125				
Bomstasjoner	146				
Programområde – sykkel	15	118	108	82	323
Programområde – gange	15	25	30	20	90
Programområde – trafiksikkerhet	8	89	62	60	219
Drift kollektiv	178	178	178	178	712
Planlegging og drift sekretariat	94	94	70	70	328
Sum	1731	3168	3412	3428	11739

² Endelig statlig bidrag fastsettes i de årlige statsbudsjettene

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 byvekstavtalen og Bypakken. Strategien og handlingsplanen skal godkjennes av den administrative styringsgruppen.

Hovedmålet for Mobilitetstiltakene er å inspirer 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.



Foto: Fra Sømmevågen i Sola



BYPAKKE NORD-JÆREN

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