



BYPAKKE NORD-JÆREN

Styringsgruppemøte Bypakke Nord Jæren

4. mai 2018

Møtetidspunkt: 4. mai 2018, kl. 0800 - 1000
Møtested: Arkivenes hus Ullandhaug, Richard Johnsens gate 12, 4021 Stavanger
Møterom: Journalen

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

Agenda

- Sak 23/2018 Referat fra forrige møte 13. april 2018
- Sak 24/2018 Byvekstavtalen – nytt navn
- Sak 25/2018 Forslag til Årsbudsjett 2019
- Sak 26/2018 Status i arbeid med kostnadsreduksjoner i Bussveien og i riksvegprosjektene
- Sak 27/2018 Vegstenginger i Stavanger kommune i forbindelse med bomringene
- Sak 28/2018 Eventuelt

Sak 23/2018 Referat fra forrige møte 13. april 2018

Se **vedlegg 1**

Forslag til vedtak:

Referat godkjennes

Sak 24/2018 Byvekstavtalen – nytt navn

Styringsgruppa for Bypakke Nord-Jæren ønsker å se byvekstavtalen som en helhet og ikke skille mobilitetsarbeidet fra Bypakken. Et nytt navn skal brukes i kommunikasjonsarbeidet videre. I etterkant av styringsgruppemøtet 13. april 2018 har administrasjonen fra alle parter, Kolumbus og reklamebyrået Melvær & co hatt flere møter om navn og sammenslåing av Bypakken og Mobilitetspakken. Se notat **vedlegg 2**.

Informasjon som skal ut til innbyggerne, i form av annonser, filmer, brosjyrer og reklame er satt på vent både fra Bypakken og Kolumbus, i påvente av nytt navn. Det haster å få på plass et nytt navn, fordi det er svært viktig å få ut informasjon før bompengeneinnkreving starter til høsten.

Forslag til vedtak:

Styringsgruppen ber om at nytt navn brukes for Byvekstavtalen framover. Kommunikasjonstiltak som skal iverksettes og som knyttes til Byvekstavtalens innhold og mål skal bruke nytt navn. De to sekretariatene bes jobbe videre med implementering av nytt navn, praktiske løsninger og rammer.

Sak 25/2018 Forslag til Årsbudsjett 2019

Basert på innspill fra partene i bypakken legger sekretariatet frem et sisteutkast til Årsbudsjett for 2019. Se **vedlegg 3**. Årsbudsjettet legger opp til et behov for ca. 1,1 milliarder kroner i 2019. Dette er et betydelig lavere beløp enn det som var lagt inn i Handlingsprogram 2018 – 2021. Statens vegvesen har justert sine prognoser for Sykkeltamvegen og Bussveien. Det oppgis ulike årsaker til redusert behov for midler i 2019. Dette blir redegjort for i vedlegget.

Styringsgruppen ba i forrige møte om en vurdering av muligheter for å legge inn midler til grunnnerverv på riksvegprosjektene. Grunnnerverv i et vegprosjekt er i utgangspunktet en del av utbyggingskostnaden for prosjektet. Før det kan settes av midler til grunnnerverv må det foreligge en vedtatt reguleringsplan, og eventuell ekstern kvalitetssikring, KS2. For E39 Hove-Ålgård og Smiene-Harestad foreligger det ikke vedtatte planer. Det foreligger vedtatt plan for rv. 509 Transportkorridor vest, men vurderinger av kostnadsreduksjoner som pågår kan medføre at delstrekninger vil omreguleres. Den eksterne kvalitetssikringen av strekningen kan ikke starte før planleggingen er på plass for hele strekningen. Det settes derfor ikke av midler til grunnnerverv for riksvegprosjektene i budsjettet for 2019.

Sekretariatet presenterer et årsbudsjett som ligger lavere enn forventede finansielle rammer som er estimert til nærmere 1,8 milliarder kroner i 2019. I tillegg er overførte bompengemidler fra dagens bompakke disponible. Sekretariatet forventer imidlertid økt finansielt behov fra 2020 når flere av de store prosjektene er i full gang.

Årsbudsjettet som legges frem er ellers i tråd med, og innenfor rammene, som er satt i gjeldende handlingsprogram.

Forslag til vedtak:

Årsbudsjett 2019 vedtas.

Sak 26/2018 Status i arbeid med kostnadsreduksjoner i Bussveien og i riksvegprosjektene

Statens vegvesen gir en muntlig orientering om arbeidet med kostnadsreduksjoner for riksvegprosjektene i møtet.

Rogaland fylkeskommune har i samarbeid med Statens vegvesen og Kolumbus utarbeidet et notat som omhandler status så langt for arbeidet med kostnadsreduksjoner i Bussveien prosjektet. Se **vedlegg 4**.

Forslag til vedtak:

Tas til orientering

Sak 27/2018 Vegstenginger i Stavanger kommune i forbindelse med bomringene

Bystyret i Stavanger kommune behandlet 19. mars 2018 tre gjenstående vegstengingssaker (kommunale veger), som en del av Stavangerringen i bypakken. Alle reguleringsplanene ble avvist, og stenging skal gjennomføres ved skilting av gjennomkjøringsforbud.

Jåttåveien

Bystyrets enstemmige vedtak:

Planen avvises. Jåttåveien opprettholder gjennomkjøring forbudt skilt som i dag inntil videre.

Ordningen evalueres ett år etter bompakken sin start.

Stavanger kommune ber Samferdselsdepartementet bruke fullmakten gitt av Stortinget til å sette opp en ny bomstasjon på strekningen. En stenging av Jåttåveien vil medføre store ulemper for

næringsdrivende og beboere i området. Opparbeidelse, arealomdisponering og snuplassene vil ha kostnader som er i samme størrelsesorden som en ny bomstasjon. En ny bomstasjon vil ikke svekke økonomien i bypakken. Det er dermed fornuftig å erstatte veistengingen med en ny bomstasjon.

Eiganesveien

Bystyrets enstemmige vedtak:

Planen avvises. Eiganesveien opprettholder gjennomkjøring forbudt skilt som i dag inntil videre. Ordningen evalueres ett år etter bompakken sin start.

Lindeveien

Bystyrets flertallsvedtak:

Planen avvises. I Lindeveien monteres gjennomkjøring forbudt skilt inntil videre. Ordningen evalueres ett år etter bompakken sin start.

Vedtaket kan etter sekretariatets vurdering kunne føre til reduserte bompenginntekter dersom uønsket snikkjøring finner sted gjennom de nevnte bomsnittene. Sekretariatet viser til St.prp 47S 2016-2017 som legger opp til at bomtakstene skal evalueres og eventuelt justeres etter ett års drift. Stavanger kommune legger opp til å evaluere vegstengingssakene etter ett års drift. Styringsgruppen må drøfte Stavanger kommunes henstilling til Samferdselsdepartementet (ref. pkt 4 i Stortingsvedtak; *Samferdselsdepartementet får fullmakt til å kunne endre opplegget for bomstasjoner under forutsetning av at det er lokal enighet om dette og endringene ikke svekker økonomien i bypakken.*) om å sette opp ny bomstasjon i Jåttåveien.

Forslag til vedtak:

Styringsgruppen ber Stavanger kommune følge trafiksikkerhetssituasjonen der vegstenging erstattes med gjennomkjøringsforbud (Lindeveien og Eiganesveien). Kommunen må evaluere ordningen etter ett år. Styringsgruppen ber om at det settes opp ny bomstasjon i Jåttåveien. Dette følges videre opp med Samferdselsdepartementet.

Sak 28/2018 Eventuelt

VEDLEGG 1



BYPAKKE NORD-JÆREN

Styringsgruppe for Bypakke Nord-Jæren

Referat 13. april 2018

Møtetidspunkt	Fredag 13. april 2018	07.30 – 09.30
Møtested	Rogaland fylkeskommune	
Møterom	FU-salen	

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

I tillegg møtte: Hans Silborn, Helge Eidsnes, Tone Oppedal, Lisa Garpe, Helge Ytreland, Matthew Millington SVV, Gunn Jorunn Aasland Stavanger kommune, Kristin Barvik Sandnes kommune, Arve Nyland, Sola kommune, Tonje Kvammen Doolan Randaberg kommune, Marianne Chesak, Gottfried Heinzerling, Marie Koch Singelstad, Vegard Thise, Frank Michael Mortensen RFK, Erik Cockbain Fylkesmannen, Kjersti Sandvik Bernt, Eya Salmi og Stine Haave Åsland Sekretariat Bypakke Nord-Jæren.

Stavanger Aftenblad, NRK Rogaland

Sak 17/2018 Referat fra forrige møte 8. mars 2018

Vedtak:

Referat godkjennes

Sak 18/2018 Kostnadsreduksjoner i Bussveien og i riksvegprosjektene

Prosjektleder Gunnar Eiterjord innledet med presentasjon notat som omhandlet riksvegprosjektene E39 Ålgård-Hove og rv. 509 Transportkorridor Vest. Prosjektleder Vegard Thise innledet med presentasjon av notat som omhandlet Bussveien.

Innholdet i notatene ble drøftet i møtet.

Riksvegprosjektene

Styringsgruppen ga sin tilslutning til at det for riksvegprosjektene jobbes videre med kostnadsreduksjoner basert på notat vedlagt i saken. Forslag til kostnadsreduksjon i E39 Smiene – Harestad prosjektet skal behandles politisk i Stavanger kommune i april/mai.

Bussveien

Styringsgruppen ga sin tilslutning til at det for Bussveien, fram mot neste styringsgruppemøte, jobbes videre med kostnadsreduksjoner basert på notat og anbefaling som lå i saken:

1. Tolkning av konverteringsvedtaket bør revideres til å være at Bussveien ikke skal etablere nye hinder for konvertering til bybane.
2. Det er viktig å opprettholde prioriteringen av korridor 1 som den viktigste korridoren i Bussveien. For korridor 1 legges derfor følgende rammer til grunn for det videre arbeidet:
 - a. Planleggingen og utbygging av korridoren bør fortsette med det fastsatte ambisjonsnivå.
 - b. Bussveien må ta nødvendige grep for å sikre at det blir brukt nøkterne og kostnadseffektive løsninger i planlegging og bygging av korridor 1.
 - c. Det gjøres en særskilt vurdering på om det på deler av traseen er mulig å sikre en presis bussvei ved å nyttiggjøre seg dagens trase ved bruk av minimale inngrep.
3. Det iverksettes arbeid med å vurdere konsekvenser og kostnadsreduksjoner ved et revidert ambisjonsnivå for Bussveien i korridor 2, 3 og 4.

I møtet ble fire områder nevnt spesielt der det tas sikte på å finne funksjonelle løsninger innenfor de økonomiske rammene; forsinkelsesfri vs. presis, konvertering, holdeplasser og sykkeløsninger.

Til neste styringsgruppemøte 4. mai skal det foreligge en sak med forslag til hvordan hovedføringene for Bussveien skal endres. Saken må også omhandle om nye føringer vil medføre behov for å sikre politisk forankring i de ulike organer (stat/fylke/kommuner).

Vedtak:

Det skal skje en videre gjennomgang av Bussveien og riksvegprosjektene med sikte på kostnadsreduksjon basert på føringer gitt i møtet. Tidsplaner med innhold foreslått i notatene legges til grunn. Konsekvensene og resultatene av gjennomgangen skal behandles i styringsgruppen 14. juni. I møtet 4. mai skal det fremlegges en status for arbeidene, samt et forslag til hvordan hovedføringene for Bussveien skal endres. Saken må også omhandle om nye føringer vil medføre behov for å sikre politisk forankring i de ulike organer (stat/fylke/kommuner).

Sak 19/2018 Kollektivfelt Asser Jåttens veg til Solasplitten

Sekretariatet presenterte kort saksgrunnlaget.

Vedtak:

Styringsgruppen ber om at Statens vegvesen benytter opsjonen som ligger inne i anbudet og bygger avkjøringsfelt for kollektivtrafikk til Forus samtidig med bygging av Sykkelstamvegen på strekningen Asser Jåttens vei – Solasplitten. Det prioriteres byvekstavtalemidler til dette tiltaket og de 34 mill. kr legges inn i grunnlag for statsbudsjett 2019 og i bypakkens årsbudsjett for 2019.

Sak 20/2018 Forslag til Årsbudsjett 2019 Bypakke Nord-Jæren

Sekretariatet presenterte kort førsteutkast til årsbudsjett 2019.

Det kom innspill om at mulighetene for oppstart av grunnnerverv på riksvegprosjektene må vurderes.

Vedtak:

Tas til orientering. Styringsgruppen ber sekretariatet jobbe videre med Årsbudsjett 2019 basert på innspill gitt i møtet. Endelig forslag til årsbudsjett behandles i neste styringsgruppemøte 4. mai.

Sak 21/2018 Status kommunikasjon

Sekretariatet presenterte kort saksgrunnlaget.

I møtet kom det innspill om at det er viktig å se Byvekstavtalen som en helhet og at ikke mobilitetsarbeidet splittes fra arbeidet i bypakken. Styringsgruppen mener at hele Byvekstavtalen (bypakke og mobilitet) skal få ett navn som brukes i kommunikasjonsarbeidet videre.

Vedtak:

Styringsgruppen ber sekretariatet forberede en sak til neste møte basert på føringer gitt i møtet. Saken må omhandle hvordan arbeidet, som til nå (som følge av tidligere fylkestingsvedtak) har vært splittet, skal kobles sammen og få ett navn.

Sak 22/2018 Eventuelt

Grunnerverv Transportkorridor vest

Ordfører i Sola tok opp en sak som omhandlet grunnerverv langs TKV der det foreligger vedtatt reguleringsplan.

Statens vegvesen informerte om at grunnerverv er en del av prosjekteringskostnader. Dette arbeidet er ikke igangsatt i.o.m at prosjektet ikke har fått bevilgning.

Statens vegvesen må som oppfølging av møtet levere et svar som oversendes Sola kommune slik at de får gitt en god forklaring på muligheter/utfordringer knyttet til grunnerverv slik at de kan svare sine innbyggere.

Neste møte

Neste møte 4. mai kl. 0830 - 1130

Møtet 14. juni utvides – møteramme fra kl 1130 – 1600.

VEDLEGG 2

Byvekstavtalen – nytt navn

Oppdraget

Styringsgruppa for Bypakke Nord-Jæren ønsker å se byvekstavtalen som en helhet og ikke skille mobilitetsarbeidet fra Bypakken. Et nytt navn skal brukes i kommunikasjonsarbeidet videre.

I etterkant av styringsgruppemøtet 13. april 2018 har administrasjonen fra alle parter, Kolumbus og reklamebyrået Melvær & co hatt flere møter om navn og sammenslåing av Bypakken og Mobilitetspakken.

Bakgrunn

Fram til nå har arbeidet med prosjekt og bompenger vært knyttet til Bypakken, og arbeidet med mobilitet og holdningsskapende arbeid er gitt til Kolumbus, i form av Mobilitetspakken (fylkestingsvedtak, juni 2017).

Midlene som Kolumbus får til å drive mobilitetsarbeidet kommer fra belønningsmidler som er en del av byvekstavtalen. Dette er tiltak som skal være med på å endre folks holdninger og atferd til å velge andre reisemåter enn bil. Eksempel på mobilitetstiltak er HjemJobbHjem, låneordninger for bil og sykkel, informasjonskampanjer og holdningsskapende arbeid.

Det er styringsgruppa for Bypakke Nord-Jæren som har forhandlet fram byvekstavtalen med staten, og det er derfor naturlig at styringsgruppa har tilhørighet til mobilitetsarbeidet.

I flere andre bypakker i Norge er bypakke- og mobilitetsarbeidet knyttet tett sammen, som for eksempel i Trondheim, Bergen og Grenland, og flere andre byområder kommer etter, etter hvert som de får forhandlet om byveksttaler.

Kolumbus har bygget opp sin organisasjon for å jobbe med mobilitet, ikke bare kollektivtransport. Kolumbus har sju ansatte i mobilitetsteamet, i tillegg til fellesressurser som kundesenter, markedsføring, strategi og utvikling. Kolumbus er godt i gang med mobilitetsarbeidet og har utviklet en egen kompetanse rundt arbeidet med mobilitetspåvirkning og mobilitetstiltak, spesielt gjennom arbeidet med HjemJobbHjem. Mange byområder i Norge ser til Nord-Jæren og ønsker å lære av vår region, for måten det blir arbeidet med mobilitet på.

Hvorfor har bypakke- og mobilitetsarbeidet vært delt?

Bypakke Nord-Jæren har vært navnet på den kommende nye bompengoordningen på Nord-Jæren siden 2014, etter at det ble vedtatt å dele dagens Jærenpakke i to.

I 2015 tok Rogaland fylkeskommune initiativ til å styrke arbeidet med mobilitetstiltak på Nord-Jæren. Samarbeidet mellom fylkeskommunen, Statens vegvesen, kommunene på Nord-Jæren, Kolumbus, Bysykkelen og Sykkelløftet ble til «Mobilitetsprosjektet». HjemJobbHjem kom i 2016 som en tiltakspakke i regi av Mobilitetsprosjektet, utført av Kolumbus.

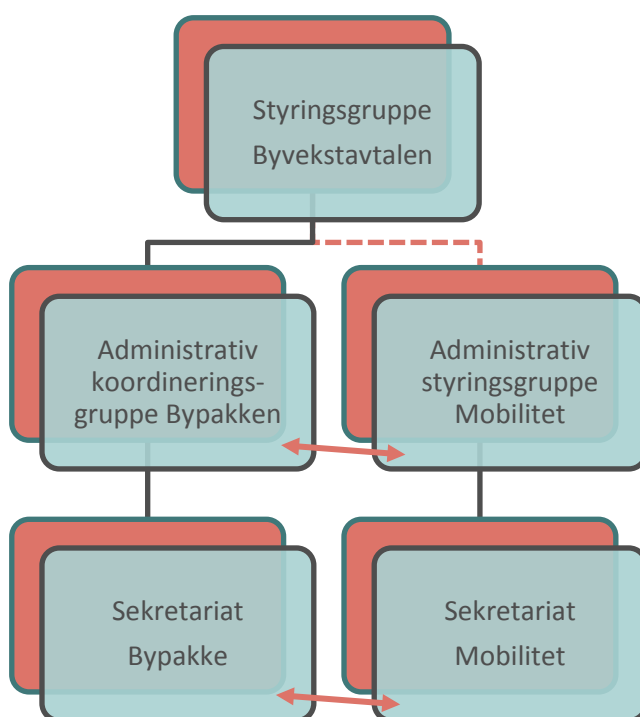
I 2017 ble Bypakke Nord-Jæren vedtatt i Stortinget og landets første byvekstavtale ble signert på Nord-Jæren samme år. I byvekstavtalen ble det forhandlet fram belønningsmidler til kollektivtrafikk, der mobilitetstiltak inngår i rammen. I juni 2017 ble det vedtatt i fylkestinget at det allerede

igangsatte mobilitetsarbeidet på Nord-Jæren skulle etableres med Kolumbus som leverandør. Det ble vedtatt at arbeidet spesielt skulle skilles fra Bypakken.

Organisering

Figuren under viser organisering av de to delene av byvekstavtalen. Dette fungerer godt slik det er i dag, og administrasjonen ser derfor ikke behov for en ny organisering av bypakke- og mobilitetsarbeidet. En mye tettere kobling er imidlertid helt nødvendig.

Røde piler og rød stipla linje viser forslag til nye samarbeidslinjer, eller behov for dette.



Beskrivelse av figuren, med forslag til endringer:

- Styringsgruppa er styringsgruppe for hele byvekstavtalen. En tettere kobling til mobilitetsarbeidet er nødvendig. Sekretariatet for Bypakken anbefaler at den politiske styringsgruppa får et nytt, fast punkt på agendaen i sine møter, med informasjon fra mobilitetsarbeidet.
- Administrativ koordineringsgruppe for Bypakken forbereder saker til styringsgruppa. Sekretariatsleder fra Mobilitetspakken møter fast i denne gruppa, for å være tett på og bli kjent med bypakke-arbeidet.
- Administrativ styringsgruppe for Mobilitetspakken har fått ansvar for å styre mobilitetsarbeidet. En del av mobilitetssakene er av enklere, eller lettere, karakter enn saker som gjerne trenger politisk forankring. Det anbefales derfor at denne administrative styringsgruppa fortsatt har delegert ansvar for mobilitetssaker. Men her trengs en mye bedre kobling på aktuelle saker som også den politiske styringsgruppa må kjenne til.

Sekretariatsleder for Bypakken møter fast i denne gruppa, for å være tett på og bli kjent med mobilitetsarbeidet.

- Bypakken og Mobilitetspakken har fortsatt hver sine sekretariat, som forbereder saker til sine styringsgrupper (Bypakken til politisk styringsgruppe, Mobilitetspakken til administrativ styringsgruppe). De to sekretariatene har allerede faste møter, for å kunne jobbe tettere sammen på flere tema. Siste politiske dialogmøte (22. februar i Sandnes) arrangerte vi sammen. Sekretariatene har også slått sammen hver våre referansegrupper fra organisasjoner og næringsliv til en fellesgruppe, og arrangerte frokostmøte 16. mars, blant annet.

Behov for nytt, felles navn

Det nærmer seg oppstart av bompengeneinnkreving, noe som kan bli krevende for mange. Det er til nå ikke kommunisert at det er sammenheng mellom mobilitetsarbeidet til Kolumbus og innføringen av bompenger og bygging av nye prosjekt. Et felles navn vil gi innbyggerne en bedre forståelse av at det er sammenheng i arbeidene som pågår. I tillegg kan mobilitetstiltakene være en løsning, som kan hjelpe folk som bor i et område der det kommer bompenger, til å velge andre reisemåter.

Det felles målet om nullvekst i persontransport med bil kan ikke oppnås med å bygge prosjekta i Bypakke Nord-Jæren alene (Byutredningen for Nord-Jæren, 2017). Her blir også mobilitetstiltak en viktig del for å nå målet. Sekretariatet mener det er helt riktig å kommunisere et felles prosjekt, som har samme mål, samme avsendere og målgrupper, med et nytt, felles navn.

Hva skal navnet formidle?

Et navnebytte skal bidra til bedre forståelse av det store bildet. Et navn kan ikke fortelle alt, men må være noe en kan fortelle historier rundt. Viktige elementer for kommunikasjonsgruppa har vært noe som kan kommunisere helheten, framdrift, endring, samarbeid, miljø og bedre byer, for å nevne noen stikkord. Alle typer kommunikasjon som faller inn under «nye» Bypakken må ha en felles overbygning som fungerer for flere tema, og for flere avsendere. Et nytt navn må derfor fungere for alle partene som står bak Bypakken. I tillegg for leverandører, som Kolumbus. Navnet må også fungere som overbygning for prosjekt og tiltak, som for eksempel Bussveien, eller HjemJobbHjem.

Lange navn blir ofte forkortet. Det har blitt vurdert hva folk vil bruke i dagligtalen, det egentlige og naturlige navnet. Et navn skal klinge godt, være lett å si, så kort og praktisk som mulig, og noe man kan ta eierskap til. Navnet må også fungere som nettsadresse.

Bymiljøpakken eller Framtidsløftet

Flere navn har blitt vurdert i prosessen, og to forslag legges fram:

- Bymiljøpakken
- Framtidsløftet

Bymiljøpakken er et delvis innarbeidet begrep, som antyder hva dette dreier seg om. Navnet er også en udramatisk justering av dagens navn. Miljødimensjonen bringer inn et viktig element i arbeidet. Navnet blir litt langt med Nord-Jæren bak, og det kommer til å bli forkortet i folks dagligtale dersom Nord-Jæren blir med.

Framtidsløftet er et positivt navn med dobbel betydning; løfte og et løft for framtida. Navnet peker mot en bedre framtid og sier noe om hvorfor tiltakene blir gjort. For alle som strever med logistikken i dag kan navnet oppleves som litt langt unna, en gang i framtida.

Hele administrasjonen og kommunikasjonsgruppa står bak en felles, tydelig anbefaling om å endre navnet til Bymiljøpakken. Navnet fungerer godt som en overbygning for alle tema. Det er også den endringen som krever minst for å bli innarbeidet.

Muligheter

Sekretariatet vurderer et navnebytte som en god mulighet til å se byvekstavtalen i sammenheng. Nye forhandlinger om byvekstavtale starter nå. Oppstart av bompengeneinnkreving skjer til høsten, noe som markerer starten på noe nytt.

Innbyggerne trenger en tydelig kommunikasjon på hva både bompengene, men også mulighetene, betyr for dem. Begge sekretariatene har i lang tid sett store fordeler med å opptre sammen på stand, møter, eller på andre arenaer, for å møte innbyggerne med informasjon og svar på spørsmål. Sammen kan vi kommunisere bedre.

Konsekvenser og kostnader

Nytt navn betyr også noen konsekvenser praktisk, økonomisk og ressursmessig.

De praktiske utfordringene er knyttet til kommunikasjonsarbeidet, og i størst grad for Kolumbus, som også leverer tjenester utenfor Nord-Jæren. Kolumbus er også en kjent merkevare og tjenesteleverandør. Bypakke Nord-Jæren er ikke like kjent.

Med et nytt navn og en ny forankring i byvekstavtalen er det behov for ny logo og profil, som fungerer for både bypakke- og mobilitetsarbeid, på enda flere flater og i flere kanaler enn det dagens logo og profil for Bypakke Nord-Jæren gjør. Her er det en stor fordel om det legges tett til allerede kjente merkevarer, som Kolumbus og HjemJobbHjem, for å synliggjøre samarbeidet. Det er vanskelig å angi pris på dette, men nylig erfaringer fra logo- og profilprosess for Miljøløftet i Bergen kostet i underkant av 200.000 NOK inkl. moms.

Både Bypakke Nord-Jæren og Mobilitetspakken er i gang med flere reklame/informasjonsiltak, som retter seg mot bompengeneinnkreving til høsten. Dette er satt på vent, for å avvente nytt navn. Samtidig har vi større muligheter til å nå ut med informasjon, når et felles navn blir brukt fra det som først var tenkt som to avsendere.

Kommunikasjonsplaner og kommunikasjonsstrategier hos de to partene må også ses i sammenheng. En workshop er under planlegging, for å sikre at det praktiske og strategiske kommunikasjonsarbeidet blir sett i sammenheng.

Det er naturlig å samle byvekstavtalen – med det nye navnet - på en ny felles nettside. Ny nettside er i kostnadsspennet fra 50.000 NOK til 2.000.000 NOK. Ambisjonsnivå, innhold og hva nettsiden skal levere av eventuelle tjenester (bompengekalkulator, reiseforslag/ruter etc), må vurderes.

Profilartikler, brosjyrer, roll up'er og annet materiell som allerede er produsert må byttes ut.

Sekretariatet understreker viktigheten av å få en felles identitet og et kjennemerke som skal gjelde i 15 år. Vi er i gang med et stort, omfattende prosjekt for hele byområdet på Nord-Jæren, som også påvirker omliggende områder. Informasjonen til innbyggerne må være god. Vi må vise sammenheng og det store bildet på en helt ny måte.

Sekretariatet har i dag tre personer, der en jobber fulltid på kommunikasjon og utfører alt kommunikasjonsarbeid for Bypakken. Koordinering og oppfølging med Mobilitetspakken krever ekstra ressurser, men gir samtidig muligheter ved at det er flere å spille på i samarbeidet med Kolumbus. Sammenkoblingen mellom Bypakken og Mobilitetspakken betyr likevel behov for flere

kontaktpunkt, større grad av koordinering, og dermed trolig flere oppgaver. Sekretariatet vil vurdere eventuelt økt ressursbehov i løpet av høsten 2018.

Anbefaling

Sekretariatet ser store muligheter ved at byvekstavtalen blir sett på som en helhet.

Det anbefales at de etablerte gruppene i Bypakken og Mobilitetspakken fortsetter, men med nye faste kontaktpunkt, også til styringsgruppa.

For å gi innbyggerne på Nord-Jæren bedre kjennskap og forståelse for at bypakke- og mobilitetsarbeidet henger sammen, og er del av den samme avtalen, er det behov for å kommunisere tydeligere sammen.

Sekretariatet anbefaler at byvekstavtalen blir kommunisert med et felles navn: Bymiljøpakken.

De to sekretariatene i Bypakken og Mobilitetspakken jobber videre med implementering av nytt navn, praktiske løsninger og rammer.

VEDLEGG 3



BYPAKKE NORD-JÆREN

Årsbudsjett 2019



Innhold

1.	Innledning.....	3
2.	Årsbudsjett 2019	3
2.1	Tiltaksoversikt i 2019	3
2.2	Sykkelstamvegen	4
2.3	Bussveien	5
2.4	Transportkorridor vest.....	6
2.5	Bomstasjonene	6
2.6	Programområde tiltak	6
	Programområde - sykkel	6
	Programområde - gange	7
	Programområde - trafikkssikkerhet	8
2.7	Drift kollektiv	9
2.8	Planlegging.....	9

1. Innledning

For 2019 utarbeides det et årsbudsjett som skal klarere aktiviteten i pågående prosjekter og igangsetting av nye. Handlingsprogram for de kommende årene vil være viktig for å få fram helheten i satsingen, men på grunn av pågående kostnadsvurderinger i de store prosjektene vil et helhetlig handlingsprogram utarbeides seinere, når totalbildet for flere år er klarere.

I arbeidet med årsbudsjettet 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 er lagt til grunn. Innmeldt budsjettbehov fra prosjekt i Statens vegvesen er tatt inn for 2019.

2. Årsbudsjett 2019

2.1 Tiltaksoversikt i 2019

De fleste prosjekter er under planlegging i 2019. Det er satt av midler til planlegging av blant annet Bussveien på rv. 509 Sundekrossen-Mosvannet og rv. 509 Transportkorridor vest. I tillegg er det forventet høy planleggingsaktivitet på 11 andre delstrekninger på Bussveien. I tillegg kommer andre tiltak som fv. 510 kollektivfelt Ullandhaug-Diagonalen-Jåttåvågen.

Det er også budsjettet med kostnader på prosjektering og grunnnerverv på Bussveien på Gausel og Bussveien på Forus Vest, i tillegg til deler av Sykkeltamvegen.

Sykkeltamvegen har byggestart i 2018.

Finansielle rammer

De økonomiske finansieringsrammene for 2019 omfatter statlige midler knyttet til byvekstavtalen, Bussveien, kollektiv og sykkel på riksveg i tillegg til belønningsmidler. Fylkeskommunal mva-refusjon er beregnet på forventede kostnader på prosjekter på fylkesveg.

Bompengeinntektene i 2019 er basert på forutsetningene i Stortingsproposisjon 47 S (2016-2017). Netto inntekter er på 1508 mill. (2019-) kr.

I tabellen under vises finansieringsrammene for 2019

Tabell 1:

Inntekter 2019 2019-kr	Bompenger	Stat	Belønningsmidler	Mva. refusjon	Total
Finansieringsrammer	1508	219	100	13	1840

Statlig bidrag til Bussveien er på 174 mill. kr, 45 mill. kr til kollektiv og trafikksikkerhet på riksveg. Endelig statlig bidrag fastsettes i de årlige statsbudsjettene.

Under vises en oversikt over innmeldt behov for midler i 2019-budsjett, samt finansieringskilde.

Tabell 2:

Kostnader 2019 2019-kr	Bompenger	Stat	Belønnings- midler	MVA refusjon	Total	Merknad
Sykkelstamvegen		0			0	Merknad 1
Bussveien	212	174		4	390	
Transportkorridor vest	40				40	
Bomstasjoner	28				28	
Programområde – sykkel	79			9	88	
Programområde – gange	34				34	
Programområde – trafiksikkerhet	86	10			96	
Programområdetiltak på riksveg		35			35	Merknad 2
Drift kollektiv	82		100		182	
Planlegging	198				198	
Sum	759	219	100	13	1091	

Merknad 1: Prognose fra Statens vegvesen for Sykkelstamvegen i 2018 er betydelig redusert
⇒ Mindreforbruk på 190 mill. overføres til 2019, skal dekke utgiftene til Sykkelstamvegen.

Merknad 2: Programområdetiltak på riksveg
35 mill. fra byvekstavtalemidler til kollektivfelt på E39 Asser Jåttens veg – Solasplitten

2.2 Sykkelstamvegen

Status

Kontrakt for bygging av Sykkelstamvegen ble lyst ut rett før påske. Strekningen som skal bygges går mellom Asser Jåttens vei i Stavanger og Oalsgata i Sandnes. Forventet byggestart for strekningen er i august 2018.

Smeaheia – Oalsgata: Forventet byggestart oktober 2019
Schancheholen – Sørmarka: Forventet byggestart april 2020

I 2018 ble det tildelt 260 mill kr. til Sykkelstamvegen. Tildelingen kommer gjennom en underpost av post 30, men behovet i 2018 ble betydelig redusert, noe som gjør at det blir et betydelig mindreforbruk som skal overføres til 2019 på cirka 190 mill. Derfor legges det ikke inn behov på Sykkelstamvegen for 2019.

Tabell 3:

Kostnader 2019 Mill 2019-kr	Kostnader 2019	Total Kostnad	Merknad
E39 Sykkeltstamvegen Sørmarka – Smeaheia	190	958	Prosjektet lyses ut våren 2018. Framdriften blir forskjøvet ut i tid slik at forventet trafikkåpning ikke blir i 2021 som er målet, men etter dette. Kostnadene i 2019 vil bli dekket av overført mindreforbruk i 2018
E39 Sykkeltstamvegen Smeaheia - Oalsgata	0	81,5	Byggestart er okt. 2019 og ferdigstilling okt. 2021.
E39 Sykkeltstamvegen Schancheholen - Sørmarka	0	343	Byggestart er april 2020 og ferdigstilling des. 2021.
Sum	190	1383	

2.3 Bussveien

Status

Da behovet for prosjektene ble lagt inn i HP i 2017, ble det tatt utgangspunkt i at alt skulle ha optimal fremdrift. Behovet ble da lagt inn med forutsetning av oppstart betydelig tidligere enn det nå ligger an til, og med betydelig forbruk også i 2018.

Når oppstarten nå blir forskjøvet til sent i 2018, vil det også påvirke behovet i 2019, slik at dette blir betydelig redusert.

Behovet som nå er lagt inn i 2019 er veldig nøkternt, for å sikre at vi ikke binder midler som ikke kommer til anvendelse.

Statens vegvesen har oppgitt følgende årsaker til redusert behov for 2019:

- Planleggingen har vært komplisert og ikke hatt ønsket fremdrift.
- Det har kommet stadig nye krav om endringer og tillegg underveis.
- Prosjektering i storbyområdet er ekstra omfattende og krevende.
- Det har vært svært mange og ekstra kompliserte grunnnerv.
- Det har oppstått krav om kostnadskutt som har krevd betydelige endringer.

I tabellen under er det oversikt over bussvei-delstrekninger som skal ha prosjektering, grunnnerv og utbygging.

Tabell 4:

Prosjektering, grunnnerv og utbygging	Merknad/Status
Gausel stasjon - Forus øst - Forussletta	Prosjektering og grunnnerv
Forus Vest	Utbygging forventet oppstart i 2018
Mosvatnet - Stavanger sentrum - Hillevåg	Prosjektering og grunnnerv
Jåttåvågen	Prosjektering og grunnnerv
Sundekrossen - Kvernevik ring (Bussveien sin andel)	Prosjektering og grunnnerv
Kvadrat - Ruten	Prosjektering og grunnnerv

2.4 Transportkorridor vest

Det er satt av 40 mill. til dekning av påløpte kostnader til arkeologi på rv. 509 Transportkorridor vest.

2.5 Bomstasjonene

Med oppstart i oktober 2018 vil mesteparten av utgiftene til installering av de nye bomstasjonene være dekket. Det er budsjettet 28 mill. i 2019-kr til fjerning av de gamle bomstasjonene og gjenstående kostnader.

2.6 Programområde tiltak

Programområde - sykkel

I 2019-budsjettet foreslås planlegging, prosjektering og bygging av flere 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 2019 er:

- Prosjektering og bygging av 5 sentrumsnære tiltak i tabell 5
- Reguleringsplanlegging av sykkelprosjektene i tabell 6

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

Tabell 5:

Vegnr.	Strekning / prosjektnavn	Lengde (m)	Gjenstående planlegging	Total Kostnadsanslag (mill. nok)	Bygging i 2019
Fv.44	Elvegata, Gjesdalveien, Julie Eges gate	200	Prosjektering	2,6	0,6
Kom	Ryfylkegata	950	Prosjektering	18	18
Fv.334	Austråttbakken, Gjesdalveien - Gravarsveien	130	Prosjektering	11	2,5
Kom	Sandvikveien	1200	Prosjektering	50	10
Fv.478	Torvmyrveien	1150	Prosjektering	58,5	50
Sum		4530		142,2	81

Tabell 6:

Vegnr.	Strekning / prosjektnavn	Lengde (m)	Gjenstående planlegging	Total Kostnadsanslag (mill. nok)	Kostnad i 2019 (mill. nok)
Kom	Solaveien	900	Mindre reguleringsendring	7	1
Kom	Jadarveien	210	Reguleringsplan	2	0,5
Kom	Christian Bjellandsgate	880	Reguleringsplan	21	0,28
Kom	Bergelandsgata - Birkelandsgate	900	Reguleringsplan	23	0,1
Kom	Haakon VII's gt. - Ganddalsgata	300	Reguleringsplan	9	0,75
Kom	Åsenvegen	1700	Reguleringsplan	30	1,5
Fv. 480	Randabergveien	1880	Reguleringsplan	60	0,5
Fv. 446	Randabergveien (på Tasta)	900	Reguleringsplan	45	0,1
Kom	Hjelmelandsgate og Østre ring	950	Reguleringsplan	48	1,28
Fv.	Gjerdeveien, Gabroveien - Dusavikveien	1200	Reguleringsplan	60	0,3
Fv. 414	Misjonsveien	600	Reguleringsplan	30	0,5
Sum		15720		513	6,8

Programområde - gange

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

Prosjektene som foreslås i listen er valgt med bakgrunn i «Kriterier for prioritering av gåprosjekter i Bypakke Nord Jæren 2018-2033» der prosjektene som i størst grad bidrar til måloppnåelse blir prioritert.

Tiltakene som foreslås for 2019 er i tabellen under:

Tabell 7:

Sted	Prosjekt	Planstatus	Kostnad i 2019
Kongsgata	Utbedring kryss	Skilt og merkeplan, prosjektering	0,5
Bergelandstunnel	Trapp, snarvei	Kan kreve en mindre reguleringsendring	1
Våland skole	Opphøyd kryss	Mindre reguleringsendring	0,3
Paradisvingen	Utvidelse fortau	Byggeklar	3
Stavanger stasjon	2 offentlige heiser	Byggeklar, samordnet med bussvei, må byggemeldes	4
Laugmansgata	UU trase i brosteinsgata	Prosjektering og bygging	4
Øvre Holmegata	Gågate	Prosjektering og bygging	2
Rådhuskvartalet, Olav Kyrresgt. 19	Offentlig heis	Prosjektering (10 mill. til bygging i 2020, 4 mill. til bygging i 20/21)	1
Kyrkjeveien	Nytt fortau	Byggeklar	0,15
Visteveien	Intensivbelysning 2 kryss	Byggeklar	0,21
Havnepromenade Sandnes	Planlegging	Planlegging med bakgrunn i sentrumsplan	0,5
Langgata Nord	Planlegging	Planlegging med bakgrunn i sentrumsplan	0,45

Haakon 7s gate Sandnes	Planlegging	Planlegging med bakgrunn i sentrumsplan	0,45
Helsehuset, Trones skole	Oppgradering, belysning	Byggeklar	2
Sola kulturhus	Intensivbelysning	Byggeklar	0,54
Sola Torget	Belysning	Byggeklar	0,15
Sande skole	Gangforbindelse	Byggeklar	0,6
Totalt større prosjekter			20,84
Sekkepost skoleveger, 8 skoler	Trafikksikker og attraktiv skoleveg	Byggeklare forslag til tiltak laget av konsulent (totalt 20 mill.)	13,5
Totalt			34,4

Programområde - trafikksikkerhet

Basert på en kartlegging av aktuelle trafikksikkerhetsprosjekt på Nord-Jæren er det vurdert hvilke tiltak som foreslås prioritert i 2019-budsjettet. Nyttige tiltak med lav kostnad er prioritert tidlig. Totalt er det foreslått 19 tiltak. Totalkostnad på tiltakene i 2019 er beregnet til ca. 97,5 millioner som inkluderer 2 millioner til planlegging.

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.

Tabell 8:

Kostnader 2019 Mill 2019-kr	Kostnad 2019
Fv. 334 og fv. 44 mot Elveplassen, Sandnes kommune, Trafikksikkerhetstiltak	3
Trafikksikkerhet ungdomsskoleveg	2,5
Utbedring av ulykkespunkt og ulykkesstrekning	2
Utbedring kryssingspunkt gående	5
Sideterreng rekkveksnormalen $\geq 60\text{km/t}$	6
Sjøhagen, Stavanger kommune. Undergang ved fv. 428 Sandvikveien	22
Påskehusvegen, Sola kommune. Fortau og utbedring	1
Fv. 510 x fv. 443 Forusbeen. Sola. Utbedring undergang	0,5
Postveien Sandnes kommune, fortau	0,5
Fv. 411 Løkkeveien Stavanger kommune, miljøgate	0,5
Skadbergbakken Sola kommune, fortau	0,5
Krysstiltak Stokkaveien x Seehusens gate Stavanger kommune	1
Hellevegen Sola kommune, fortau	0,5
Tilfartskontroll og variabel fartsgrense E39	30
Strakstiltak etter dødsulykke/alvorlig ulykke	1
Fv. 510 Nesbuvegen nord for Austreimveien	15
Kryssutbedring fv. 241 Heigreveien x fv. 322 Asheimveien x Foren	3
Fv. 508 Hølleveien x rv. 13. Etablering av venstresvingefelt	3
Fv. 434 Verksgata. Trafikksikkerhetstiltak	0,5
Sum	97,5

2.7 Drift kollektiv

Midler til drift kollektiv fra byvekstavtalen er satt til 100 millioner. De gjenstående 82 millionene vil bli dekket av bompenger inntil eventuelt annet avgjøres i reforhandling av byvekstavtalen. Fra de 182 millionene er 50 millioner er satt av til å dekke mobilitetsarbeid.

Sekretariatet i Bypakke Nord-Jæren ser at det er nødvending å etablere rapporteringsrutiner fra Kolumbus om forbruk av midler og forventede kostnader på drift av kollektivtrafikk og tiltak for mobilitetspåvirkning.

2.8 Planlegging

I 2019 blir det høy aktivitet på planlegging. Det er derfor behov for bompenger til planlegging av prosjekt i Bypakke Nord Jæren, herunder til dekning av påløpte kostnader til planlegging på prosjektene "Bussveien rv. 509 Sundekrossen-Mosvannet" og "rv. 509 Transportkorridor vest". Planleggingskostnader vil også dekke planleggingsaktivitet på Bussveien på fylkesvegdelene i tillegg til andre kollektiv- og programområdetiltak, og deler av vegprosjekter.

Planleggingsstillinger i Statens vegvesen, kommunene og Rogaland fylkeskommune er på 8 mill., fordelt i henhold til innmeldt behov fra partene.

Drift av sekretariatet vil ta høyde for et økt behov som skal fastsettes endelig i sekretariatsbudsjettet høsten 2018.

Det er høyt fokus i 2019 på planlegging, for å få fram prosjektene som skal prioriteres og legge grunnlag for videre porteføljestyring.

VEDLEGG 4

Bussveien



Statusrapport

Styringsgruppen for Bypakke Nord-Jæren 4. mai



Statens vegvesen



**ROGALAND
FYLKESKOMMUNE**



KOLUMBUS

Innledning

Proessen med å redusere kostnadene for de planlagte delprosjektene i Bussveien er pågående. Målsettingen med prosessen er å presentere en sak som sikrer en bussvei som er opprettholder slagordet presis, ofte og behagelig innenfor kostnadsrammen på 10,8 mrd. kroner (2018-kroner). I tråd med vedtak vil det til styringsgruppen sitt møte 14. juni bli presentert en sak som viser konsekvenser og resultat av gjennomgangen.

Vedtak 8. mars

Rapportene vedlagt saken tas til orientering. Prosjektene som fremgår av stortingsproposisjonen skal gjennomføres. Det arbeides ellers videre ut i fra føringer gitt i møtet.

1. *Hovedlinjene for Bussveien ligger fast, inkludert strekning og omfang.*
2. *Riksvegprosjektene skal gjennomføres.*
3. *De økonomiske rammer som lå til grunn for stortingsbehandlingen ligger fast.*
4. *RFK har prosjekteieransvar for Bussveien og dermed ansvar for at det planlegges og bygges ut innenfor de vedtatte rammer. I den sammenheng forutsetter et nært samarbeid med kommunene og Statens vegvesen.*
5. *Det skal skje en videre gjennomgang av Bussveien og riksvegprosjektene med sikte på kostnadsreduksjon. Konsekvensene av gjennomgangen skal behandles i styringsgruppen. I den sammenheng foretas en vurdering/gjennomgang av de overordnede forutsetninger for Bussveien f.eks.; fremkommelighet, konvertering og bredde med videre.*
6. *Håndtering av endrede kostnader er porteføljestyling, og må reflekteres i handlingsprogrammet.*

Vedtak 13. april

Det skal skje en videre gjennomgang av Bussveien og riksvegprosjektene med sikte på kostnadsreduksjon basert på føringer gitt i møtet. Tidsplaner med innhold foreslått i notatene legges til grunn. Konsekvensene og resultatene av gjennomgangen skal behandles i styringsgruppen 14. juni. I møtet 4. mai skal det fremlegges en status for arbeidene, samt et forslag til hvordan hovedføringene for Bussveien skal endres. Saken må også omhandle om nye føringer vil medføre behov for å sikre politisk forankring i de ulike organer (stat/fylke/kommuner).

Styringsgruppen sluttet seg til at arbeidet skulle konsentrere seg om fire hovedområder:

1. forsinkelsesfri vs. presis,
2. konvertering,
3. holdeplasser,
4. sykkelløsninger.

Siden sist styringsgruppemøte er det satt i gang arbeid, på alle hovedområdene.

Hovedføringer

Det er viktig for administrasjonene å påpeke at den gjennomgangen som nå foretas gjøres med det samme usikkerhetsnivå som tidligere rapportert. Planleggingen av Bussveien er i det vesentlige ikke kommet lengre enn ved forrige kostnadsgjennomgang.

Videre er det slik at det er vanskelig å gjøre isolerte valg av løsninger på deler av traseen. Bussveien er og skal være et helhetlig konsept, og «alt henger sammen med alt». Det betyr at administrasjonene fraråder å gjøre valg av hovedføringer på nåværende tidspunkt, og at de valg som foretas gjøres samlet i styringsgruppen sitt møte i juni.

Konvertering

Fylkestinget har lagt til grunn at hele Bussveien skal bygges slik at den kan konverteres til en bybane på et senere tidspunkt. Dette ble vedtatt den 11.12.12, sak 76/12, konseptvalgutredning for transportsystem på Nord-Jæren. Regjeringen Stoltenberg gav sin tilslutning til valg av en buss- og jernbanebasert videreutvikling av transportsystemet, men avgrenset konverteringskravet til strekningen Stavanger – Forus – Sandnes sentrum – Sandnes øst:

For utbygging av hovedtraseen for kollektivtrafikken mellom Stavanger, Forus, Sandnes og Sandnes Øst, legges det til rette for en mulig framtidig omlegging til bybane. For utbyggingen av Sandnes Øst, legges det til grunn at det etableres et høyverdig kollektivtilbud parallelt med utbyggingen av området.

Regjeringen har derimot ikke gitt noen definisjon av hvordan denne formuleringen skal fortolkes. I arbeidet med Bussveien har vedtaket frem til nå blitt tolket som at alle tekniske krav knyttet til en bybane skal følges, herunder kravet om rydding av infrastruktur i bakken. Det at det ryddes teknisk infrastruktur (vann, avløp, ledninger osv.) i bakken har innvirkning på kostnadene ved prosjektene, samt at det forlenger anleggstiden. Dagens tolkning av konverteringskravet medfører det økte kostnader, uten at det bidrar til måloppnåelsen i prosjektet. Dersom Bussveien på et senere tidspunkt skal konverteres til bybane vil de kostnader som nå blir spart påløpe. Samtidig hefter det stor usikkerhet om hvorvidt det vil være dagens tekniske krav som er gjeldende for en fremtidig konvertering.

Den 17. april 2018 sendte samferdselsdepartementet brev til Rogaland fylkeskommune og Vegdirektoratet vedrørende Bussveien. På området konvertering skriver departementet følgende:

Statens krav fra 2013 om tilrettelegging for mulig framtidig omlegging til bybane medfører økte kostnader i bussveiutbyggingen. Samferdselsdepartementet har derfor besluttet at det må være et lokalt valg, og ikke en videre statlig føring, om Bussveien skal tilrettelegges for framtidig bybane, og vi ber om at dette legges til grunn i det videre arbeidet.

På siste møte i styringsgruppen ble det spurt hvorvidt styringsgruppen hadde mandat til å tolke konverteringsvedtaket. Slik administrasjonene vurderer spørsmålet hadde styringsgruppen fullmakt til å tolke konverteringsvedtaket uavhengig av departementets avklaring av 17. april 2018. Vi anser også departementets brev som en bekreftelse på en slik tolkning. Administrasjonene opprettholder således sin anbefaling om at det i planleggingen, og kostnadsgjennomgangen som nå foretas, legges til grunn at Bussveien ikke skal legge nye hinder i veien for konvertering.

Holdeplasser

Det er startet opp en prosess mellom Rogaland fylkeskommune, Kolumbus og Statens vegvesen for å se på mulighetsrommet for holdeplasser. Målsettingen er å sikre holdeplassområder som gir bedre klimabeskyttelse enn dagens leskur, som er reklamefinansiert, men som samtidig gir Bussveien en klar identitet.

Tidlig i mai blir det gjennomført møte med Metrobuss i Trondheim for å høste erfaringer av deres prosess med etablering av holdeplasser og anskaffelse og design av leskur på Metrobuss. Videre gjennomfører Statens vegvesen en prosess for å se på kostnadsreduserende tiltak på etableringen av plattformen på holdeplassen.

Målsettingen er at vi til styringsgruppen sitt møte 14. juni skal skildre mulighetsrommet, og ha nok oversikt til at det kan gis en avklaring på hvorvidt kostnadsreduksjon er mulig på holdeplassene. Nytt design vil ikke bli landet i denne prosessen.

Sykkelløsninger

Sykkelfaggruppen startet opp sitt arbeid omtrent samtidig med at styringsgruppen gjorde sitt vedtak 13. april. Gruppen har gått gjennom sykkelløsningene på Bussveien, men vurderingene er i så stor grad knyttet til hvilke andre tiltak som blir satt i verk at konklusjon på gjennomgangen først vil kunne skje til styringsgruppen sitt møte 14. juni.

Forsinkelsesfri vs. presis – revidert ambisjonsnivå

Bussveien er delt inn i fire korridorer:

- Korridor 1: Mosvatnet – Stavanger sentrum – Forus – Sandnes sentrum
- Korridor 2: Risavika – Mosvatnet
- Korridor 3: Ruten – Vatnekrossen
- Korridor 4: Forus – Sola sentrum – Stavanger lufthavn Sola

Korridor 1 - Mosvatnet – Stavanger sentrum – Forus – Sandnes sentrum

På korridor 1 vurderer vi kostnadskutt i de to delprosjektene som er kommet lengst i planleggingen; Jåttåvågen og Kvadrat – Ruten. I tillegg er det et pågående arbeid for å se på mulighetsrommet for strekningen Stavanger sentrum – Hillevåg hvor forprosjekt enda ikke er behandlet. Vurderingen rundt bruk av eksisterende trasé er igangsatt.

Korridor 2 - Risavika – Mosvatnet

For korridor 3 har vi valgt å dele innretning av arbeidet inn i tre delområder:

- 2a) Mosvatnet – Madlaforen
- 2b) Madlaforen – Kvernevik
- 2c) Sundekrossen – Risavika

For korridor 2a er det igangsatt en vurdering av hvilke konsekvenser det vil ha å benytte mest mulig av eksisterende trasé, og hvilke tiltak som eventuelt må iverksettes for å sikre en akseptabel fremføring av Bussveien.

For korridor 2b gjør vi kostnadsvurderinger av både midtstilt, parallelført og sidestilt bussfelt. Det er videre satt i gang en prosess for å vurdere mulige kostnadsreduserende tiltak på fylkesveidelen av transportkorridor vest.

For korridor 2c er det allerede gitt signal om at riksveidelen av transportkorridor vest kan benytte seg av et revidert ambisjonsnivå. For de resterende delprosjekt er det igangsatt arbeid for å vurdere i hvor stor grad en kan avgrense prosjektene, og fortsatt ivareta et akseptabelt nivå på Bussveien.

Korridor 3 - Ruten – Vatnekrossen

På denne korridoren er bestillingen at arbeidet med reguleringsplanen må endre karakter, hvor målsettingen med planleggingen nå er å se gjennom strekningen for å se hvor bussen har store utfordringer, og komme med forslag til tiltak innenfor kostnadsrammen som var satt i handlingsprogrammet. Det er videre et klart signal at det er i retningen mot Sandnes sentrum (Ruten) at det er viktig med en presis bussvei.

Korridor 4 - Forus – Sola sentrum – Stavanger lufthavn Sola

Det er bestilt utredning på hvorvidt det er mulig å bruke eksisterende trase på ulike deler av korridor 4 og fortsatt ivareta et akseptabelt nivå på Bussveien.

Politisk prosess

Administrasjonene anbefaler at det legges opp følgende politiske prosess knyttet til Bussveien:

Styringsgruppen skal 14. juni behandle resultat av prosessen med kostnader i Bussveien og konsekvensene av anbefalingen i denne.

Dersom konsekvensene av saken er at Bussveien i vesentlig grad avviker fra det konsept som kommunestyrene og fylkestinget har tatt stilling til tidligere anbefaler administrasjonene en lokalpolitisk behandling av styringsgruppens konklusjon.

Dersom konsekvensene av anbefalingene er at Bussveien i det vesentlige er i tråd med det konsept som allerede er behandlet lokalpolitisk legges det til grunn at styringsgruppen har nødvendig mandat, og at resultatet blir en del av behandlingen av handlingsprogrammet for Bypakke Nord-Jæren.