

## Byvekstavtale mellom Stavanger, Sola, Sandnes og Randaberg kommuner, Rogaland fylkeskommune, Samferdselsdepartementet og Kommunal- og moderniseringsdepartementet 2018–2029

Det er et mål at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykling og gange, jf. Nasjonal transportplan 2018–2029. Byvekstavtalen er et virkemiddel for å nå dette målet. Byvekstavtalen skal også bidra til mer effektiv arealbruk og mer attraktive bysentre.

Denne byvekstavtalen er inngått mellom Stavanger, Sola, Sandnes og Randaberg kommuner, Rogaland fylkeskommune og staten ved Samferdselsdepartementet og Kommunal- og moderniseringsdepartementet for perioden 2018–2029. Avtalen er geografisk avgrenset til Nord-Jæren.

### 1. Mål

Målet for Bypakke Nord-Jæren er nullvekst i persontransport med bil fram mot 2032, samt god framkommelighet for alle trafikantgrupper med hovedvekt på kollektivtransport, sykling, gåing og næringslivstransport, jf. Prop. 47S (2016–2017). Partene er omforent om at dette målet kan operasjonaliseres slik at det blir i tråd med nullvekstmålet for persontransport med bil slik det er vedtatt av regjeringen og Stortinget:

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.

Byvekstavtalen skal også bidra til en mer effektiv arealbruk og mer attraktive bysentre med vekt på høy arealutnyttelse, fortetting og transformasjon med høy by- og bokvalitet. Veksten i persontransporten skal tas med kollektivtrafikk, sykling og gange.

### 2. Prosjekter og tiltak

Prosjektene og tiltakene i byvekstavtalen skal bidra til å nå målet og sikre bedre framkommelighet totalt sett, spesielt ved å tilrettelegge for attraktive alternativer til persontransport med bil. Det er en ambisjon at tiltakene i byvekstavtalen for å nå nullvekstmålet ikke skal føre til flere hardt skadde og drepte i trafikken, i tråd med Nullvisjonen. Det vises også til målet om 20 prosent sykkelandel i de største byområdene.

Bymiljøpakken er en del av byvekstavtalen, jf. Prop.47 S (2016–2017). Prosjektene i byvekstavtalen (herunder Bymiljøpakken) prioriteres gjennom porteføljestyling. Dette

innebærer at tiltakene prioriteres etter en helhetlig vurdering av tiltakenes bidrag til måloppfyllelse og samfunnsøkonomisk lønnsomhet, og basert på disponible midler, planstatus og kapasitet på planlegging og gjennomføring. Statlige midler fra byvekstavtalene skal ikke nyttes til fordyrende prosjekter.

Styringen av porteføljen i byvekstavtalen skal skje i tråd med prinsippene for god porteføljestyring. Kostnadsøkninger må håndteres innenfor prosjektporteføljen.

Prosjektene i byvekstavtalen finansieres gjennom fylkeskommunale og kommunale midler, Bymiljøpakken og følgende midler i statsbudsjettet: statlige tilskudd til viktige fylkeskommunale kollektivprosjekter, midler til utvikling av stasjoner og knutepunkter langs jernbanen, belønningsmidler og midler til kollektiv-, gang og sykkeltiltak langs riksveg. Dersom det er behov for restriktive tiltak for å sikre måloppnåelse er avtalepartene forpliktet til å ta nødvendige initiativ.

#### **Statlige tilskudd til viktige fylkeskommunale kollektivprosjekter**

Staten vil dekke inntil 50 prosent av den samlede kostnaden for utbygging av Bussveien i tråd med retningslinjene for 50/50-ordningen. Statens andel skal være relatert til den prosjektkostnaden som er nødvendig for å oppnå et hensiktsmessig kollektivtilbud. Det skal ikke planlegges for fordyrende løsninger. Det forutsettes at det årlige statlige bidraget utgjør inntil 50 prosent av det reelle behovet for midler til prosjektene, og at lokale midler som et minimum utgjør en tilsvarende andel hvert år.

Dersom det ikke legges opp til bruk av lokale midler over fylkeskommunalt/kommunalt budsjett til 50/50-prosjektene slik at den lokale andelen dermed blir bompenger, vil dette måtte legges til grunn for prioriteringene innenfor Bymiljøpakken.

Det er aktuelt å reforhandle avtalen etter fremleggelse av NTP 2022–2033.

#### **Kollektiv-, gang og sykkeltiltak på riksveg**

Midler til tiltak langs riksveg i byvekstavtalen skal gå til fremkommelighetstiltak for kollektivtrafikk, sykling og gange som bidrar til å oppfylle målene for byvekstavtalen. I vedlegg xx vises en liste over aktuelle tiltak. Valget og prioriteringen av disse vil skje gjennom den ordinære porteføljestyringen.

#### **Stasjons- og knutepunktvikling langs jernbanen**

**JDIR: Om midlene til stasjons- og knutepunktvikling langs jernbanen.**

#### **Kommunale tiltak**

**Helhetlig framstilling av alle tiltak som påvirker måloppnåelse.**

#### **Fylkeskommunale tiltak**

**Helhetlig framstilling av alle tiltak som påvirker måloppnåelse.**

Vise til vedlegg

### 3. Finansiering

Det forutsettes sterk kostnadskontroll og nedskalering av prosjekter for å lette presset på offentlige budsjetter og bompengebelastningen. Alternative finansieringskilder som grunneierbidrag og andre private bidrag må vurderes, og skal bidra til finansieringen der det er relevant. Tiltakene som finansieres av statlige midler og bompenger skal ha en nøktern standard og skal fylle sin hovedfunksjon og bygge opp under målsettingen i byvekstavtalen.

Beløpene i avtalen forutsettes prisjustert i tråd med Finansdepartementets budsjettindeks. Statens endelige bidrag fastsettes av Stortinget i de ordinære budsjettprosessene.

#### Statlige midler

- Midler til strekningsvise prosjekter på riksveg og jernbane innenfor avtaleområdet
- Statlig tilskudd til store fylkeskommunale kollektivinfrastrukturprosjekt
  - Staten dekker 50 prosent av kostnaden til Bussveien slik prosjektet er avgrenset i denne avtalen. Statens sin halvdel er xxxx mrd. kr. Beløpet er angitt i 2018-priser og vil bli indeksregulert gjennom SSBs byggekostnadsindeks for veganlegg. Staten vil ikke dekke eventuelle kostnadsoverskridelser i prosjektet.
- Tiltak for kollektivtrafikk, sykling og gange langs riksveg
  - xx mrd. kr i avtaleperioden til fremkommelighetstiltak for kollektivtrafikk, sykling og gange som bidrar til å oppfylle målet i byvekstavtalen. Beløpet er angitt i 2018-priser og vil bli indeksregulert gjennom SSBs byggekostnadsindeks for veganlegg.
- Belønningsmidler
  - Belønningsmidler utgjør xx mill. kr i perioden 2018–2029. Beløpet er angitt i 2018-priser og vil bli indeksregulert gjennom Finansdepartementets budsjettindeks.
  - Belønningsmidlene vil fortsatt kunne brukes på samme type tiltak som tidligere.
- Utvikling av stasjoner og knutepunkter langs jernbanen
  - Tekst fra JDIR
- Statlig kjøp av persontransport
  - Tekst fra JDIR.
- Det tas forbehold om regelverk for statlig budsjettering, jf. ettårig budsjettering.

#### Fylkeskommunale midler

Det skal legges til grunn at fylkeskommunen og kommunen(e) bruker midler over eget budsjett til prosjekt og tiltak innenfor byvekstavtalen – både til investeringer og drift (jf. pkt. 7). Byvekstavtalen skal derfor synliggjøre hvilke finansielle ressurser fylkeskommunen og kommunene avsetter til slike prosjekter og tiltak.

#### Kommunale midler

Det skal legges til grunn at fylkeskommunen og kommunen(e) bruker midler over eget budsjett til prosjekt og tiltak innenfor byvekstavtalen – både til investeringer og drift (jf. pkt.

7). Byvekstavtalen skal derfor synliggjøre hvilke finansielle ressurser fylkeskommunen og kommunene avsetter til slike prosjekter og tiltak.

### **Brukerfinansiering**

Tekst fra lokale parter

#### **Drift av kollektivtransport**

Det skal framgå av avtalen hvordan drift av kollektivtransport finansieres.

Rogaland fylkeskommune bidrar med tilskudd for drift av kollektivtransport. Beløp

Det er en ambisjon å bruke norsk standard for busser.

### **Annen finansiering**

Tekst fra lokale parter

## **4. Nærmere om Bussveien**

Teksten skal suppleres.

Det vises til prosjektomtale med beskrivelse av Bussveien i vedlegg x. Staten dekker inntil halvparten av kostnadene til Bussveien gjennom ordningen med statlig tilskudd til store fylkeskommunale infrastrukturprosjekt for kollektivtransport. De lokale partene har finansieringsansvaret for den andre halvdel. Den er forventet finansiert med bompenger fra Bymiljøpakken.

Det statlige tilskuddet skal dekke halvparten av de prosjektkostnadene som er nødvendige for å oppnå et hensiktsmessig kollektivtilbud. Det skal ikke bidra til å finansiere fordyrende løsninger. I vedlegg x «Prinsipper for fastsettelse av kostnader for statlig bidrag til Bussveien på Nord-Jæren» redegjøres for prinsippene for hvilke typer av tiltak som kan regnes inn i de kostnader for Bussveien som staten kan bidra til å finansiere (vedlegget må oppdateres).

Beløpet beregnes ut fra 50 prosent av kostnaden eksklusive moms for de delene av prosjektet som går på fylkesveg, og inklusive moms for de delene av prosjektet som går på riksveg.

## **5. Arealplanlegging**

Byvekstavtalen skal bidra til attraktive bysentre og en mer effektiv arealbruk i tråd med regionale planer. Partene skal samarbeide om høy arealutnyttelse langs knutepunkter og kollektivkorridorer, prioritering av utbyggingsrekkefølge, og fortetting, transformasjon og lokaliseringstyring med høy by- og bokvalitet.

Viktige planer i denne sammenheng er Regionalplan for Jæren og de fire kommuneplanene. Partene skal aktivt bidra til at gjeldende planer i størst mulig grad blir realisert i tråd med byvekstavtalens mål om null vekst i personbiltransporten.

Partene forplikter seg også til å revidere Regionalplan for Jæren og de respektive kommuneplanene i tråd med målene i byvekstavtalen. Berørte statlige myndigheter skal delta konstruktivt med faglige innspill i planprosessene og bidra til tidlig og tydelig avklaring av nasjonale og vesentlige regionale interesser.

Følgende skal ligge til grunn for oppfølging av gjeldende overnevnte planer og ved revidering av disse:

- Høy arealutnyttelse, fortetting og transformasjon med høy by- og bokvalitet.
- Byutredningens arealscenario 3 «Kompakt by» skal legges til grunn for arbeidet med areal- og transportstrategier og retningslinjer, ved revidering av regional plan og kommuneplanene. Tilrettelegging for utbygging skal skje «innenfra og ut».
- Rekkefølgen for utbygging av nye områder samordnes med porteføljestyling i byvekstavtalen. Områder nær stasjoner og viktige knutepunkter langs bussveien gis særlig prioritet.
- Utbyggingsområder som er i strid med nullvekstmålet skal tas ut av kommuneplanene (evt. nedprioriteres i tid). Dette arbeidet skal sikres gjennom revidert regional plan.
- ABC-prinsippet skal legges til grunn for lokalisering av nye virksomheter, dette gjelder også for staten. Kontorarbeidsplasser og besøksintensive virksomheter inkludert handel, lokaliseres i sentrumsområder og/eller ved viktige kollektivknutepunkt.
- Partene skal i Regional plan for Jæren angi veiledende måltall for arealbruk i sentrale områder og ved viktige knutepunkter og kollektivtrafikktraseer, basert på kunnskap fra byutredningens arealscenarioer. Andre virkemidler som rekkefølgebestemmelser og strategiske temakart vurderes ved revidering av regionalplan for Jæren og kommuneplanene. Byutredningen fra 2017 er et viktig metodegrunnlag til bruk i dette arbeidet.
- Måltall for tetthet ved utbygging avveies med andre viktige hensyn i byplanlegging, for eksempel bo- og områdekvalitet, grønnstruktur, hensiktsmessig sammensetning av formål. Det forventes høy arealutnyttelse rundt kollektivknutepunktene for å bygge opp under investeringskostnadene som er knyttet til infrastrukturen.
- Effekten av arealstrategien i regionalplan og oppfølging av arealbruk i kommunale planer i avtaleområdet, skal være etterprøvbar når det gjelder samlet påvirkning på nullvekstmålet.
- Nye arealforslag i kommuneplan og større områdeplaner skal vurderes opp mot egnethet med hensyn til nullvekstmålet og muligheter for kollektivbetjening.
- Partene skal samarbeide om å sikre tilgang til datasett som er nødvendige for å gjennomføre arealanalyser som gir grunnlag for rapportering på byvekstavtalens indikatorer for arealbruk.
- Partene skal samarbeide om å utvikle et sammenhengende nett for gående og syklende med god adkomst til kollektivsystemet og senterområder.

### **Parkering**

Partene forplikter seg til å fullføre igangsatt arbeid med en helhetlig og samordnet parkeringspolitikk for storbyområdet. Parkeringspolitikken skal fremme attraktiv by- og tettstedsutvikling og stimulere til økt valg av gåing, sykling og kollektivtransport. I sum må

parkeringspolitikken og tilhørende virkemidler bygge opp under byvekstavtalens hovedmålsetting. Byutredningens parkeringsalternativ P3 legges til grunn for det pågående arbeidet med en samordnet parkeringspolitikk i avtaleområdet.

### **Lokalisering av statlige og andre offentlige virksomheter**

Lokalisering av statlige publikumsrettede virksomheter og kontorarbeidsplasser skal medvirke til at målene i byvekstavtalen nås. Statlig planretningslinje for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging og Statlige retningslinjer for lokalisering av statlige arbeidsplasser og statlig tjenesteproduksjon skal praktiseres på en samordnet måte der byvekstavtalens mål tillegges stor vekt.

Ved lokalisering av offentlige virksomheter skal det gjennomføres en systematisk kartlegging av transportkonsekvensene av ulike lokaliseringalternativer. En slik kartlegging skal inkludere evaluering av tilgjengelighetsprofilen til virksomhetenes lokalisering og deres bidrag til å nå målene i byvekstavtalen. Krav om kartlegging gjelder uavhengig av om bygging skjer i privat eller offentlig regi, og uavhengig av om bygget er i privat eller offentlig eie.

Det skal utarbeides en langsiktig strategi for relokalisering av offentlige virksomheter som har negativ virkning på måloppnåelsen i byvekstavtalen. Lokalisering av offentlige virksomheter vil også bli vurdert som tema i pågående og kommende byutredninger.

### **Statens øvrige forpliktelser**

Staten skal bidra til planavklaring og prioritering av planer i områder der det ønskes utvikling i forhold til avtalens målsetting.

Staten vil bidra til lokale pilot- og forbildeprosjekter gjennom tilskuddsordningen "Bolig-, areal- og transportplanlegging for en bærekraftig og attraktiv byutvikling". Det tas sikte på at ordningen videreføres ut 2020 og vurderes forlenget slik at den får sammenfallende tidsperiode som Byvekstavtalen.

## **6. Sentrums-, knutepunkts- og stasjonsnær områdeutvikling**

Partene har mål om å legge til rette for god byutvikling gjennom å samarbeide om sentrums-, knutepunkts- og stasjonsnær områdeutvikling. Disse områdene skal utvikles med høy arealutnyttelse for å bygge opp under kollektivtransporten og nullvekstmålet. Utbygging av disse områdene skal prioriteres i planarbeid på bekostning av mindre tilgjengelige områder.

Ved utvikling av områdene skal partene prioritere;

- høy arealutnyttelse
- stor andel arbeidsplass- og besøksintensive virksomheter
- god bykvalitet
- god tilgjengelighet og framkommelighet for fotgjengere, syklister og kollektivtrafikk
- enkle og effektive bytter mellom de ulike reisemidlene

Sentrums, knutepunks- og stasjonsnær områdeutvikling tas opp som tema i revisjon av Regionalplan for Jæren og kommuneplanarbeidet.

### **Stavanger stasjon**

Påbegynt prosjektarbeid med Stavanger stasjon skal fortsette og gi grunnlag for prioritering i NTP 2022–2033. Staten vil sørge for midler til videre detaljering av jernbanefunksjonene på stasjonsområdet. Kommunen, fylkeskommunen og jernbanesektoren skal samhandle videre for å sikre Stavanger stasjon som et fortsatt viktig kollektivknutepunkt.

### **Paradis stasjon**

Staten vil avklare jernbanens fremtidig arealbehov på Paradis og Kvaleberg. Nytt verksted er under bygging på Kvaleberg. Pågående utredningsarbeid for området vil avklare fremtidig hensetting med mål om å kunne frigi arealer på Paradisområdet.

Arealer på Paradisområdet som ikke skal benyttes til jernbaneformål skal frigis så fort som mulig. Områdene skal deretter planlegges med tanke på fremtidig byutvikling og fortetting.

### **Sandnes stasjon**

Staten vil gjennomføre tiltak for å oppgradere stasjonen og etablere sømløse overganger mellom jernbane, Bussvei og annen kollektivtrafikk. Løsningen skal samordnes med øvrig utvikling av Ruten.

### **Skeiane stasjon**

Staten vil i samarbeid med Sandnes kommune gjennom kommunens reguleringsplanarbeid rundt Skeiane stasjon, avklare jernbanens arealbehov i området. Planen skal ha som siktemål å integrere og oppgradere stasjonen i planlagt byutvikling. Gjennomføringen forutsetter at det legges til grunn høy arealutnyttelse rundt knutepunktet, herunder også på jernbanearealer som frigis.

### **Jærbanen sør for Skeiane**

Staten vil prioritere videre planlegging av dobbeltspor mellom Skeiane–Nærbø, med planavklaring på kommunedelplannivå i første periode av gjeldende NTP. I mellomtiden er det en ambisjon om å utvide kvarterspandelen mellom Stavanger S og Skeiane til Ganddal.

## **7.Nye teknologiske løsninger**

Transportsektoren vil i årene framover preges stadig sterkere av digitalisering, elektrifisering, samvirkende systemer og automatisering. Dette åpner muligheter for å realisere store samfunnsmessige gevinster innen bærekraftig mobilitet, trafikksikkerhet, effektivisering og økonomisk gevinst.

Partene forplikter seg til aktivt å ta i bruk nye interoperable teknologiske løsninger som forenkler kollektivreisene og bygger opp under nullvekstmålet og fremtidsrettet bruk av areal.

For å løse utfordringer innen arealbruk, kollektivtransport, varelevering, sykling og gange ved hjelp av teknologi skal partene aktivt delta i relevante initiativ som «lokale Smart by» satsinger, «SmartFeeder», NTP ITS bypiloter og/eller vinnerne av «Smartere Transport i Norge» konkurransen. For Nord-Jæren kan innsatsen knyttes til <Innspill fra lokale parter>.

## 8. Oppfølging og måling av resultater

Effektene av tiltakene i byvekstavtalen må kunne dokumenteres. Inngått avtale skal følges opp med måleindikatorer, som et minimum ved det felles indikatorsettet som Samferdselsdepartementet har gitt tilslutning til.

Utviklingen i trafikkarbeidet i byområdet skal måles gjennom kontinuerlige reisevaneundersøkelser (RVU) supplert med en byindeks for årsdøgntrafikk i utvalgte registreringspunkter. I forrige avtale (bymiljøavtale) er referanseåret satt til 2017. På grunn av sen oppstart av den kontinuerlige reisevaneundersøkelsen finnes det ikke tilstrekkelige data for 2017. Referanseåret for byvekstavtalen settes derfor til 2018. Det skal imidlertid rapporteres f.o.m. 2017 på de indikatorene der det finnes et tilstrekkelig datagrunnlag. Det gjelder bl.a. byindeksen.

De samlede effektene skal som et minimum dokumenteres gjennom følgende indikatorer: Trafikkutviklingen er styrende for å nå målet og skal følges i avtaleområdet gjennom:

- Kontinuerlig by-reisevaneundersøkelse (RVU), som gjennomføres i regi av transportetatene og er en kortversjon av den nasjonale RVUen. By-RVUen gir informasjon om transportmiddelfordeling og transportarbeid med personbil. Den gir også informasjon om utviklingen av reisene med kollektivtrafikk, sykling og gåing. Avtalepartene må bidra med finansiering av tilstrekkelig lokalt utvalg i undersøkelsen. Staten dekker halvparten av kostnadene for utvalget i Oslo og Akershus, mens Oslo kommune og Akershus fylkeskommune dekker den andre halvparten.
- 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 avtaleområder. Lettere næringstransport er tatt ut av trafikkindeksen da det er unntatt fra nullvekstmålet.

Avtalepartene er enige i trafikkregistreringspunktene som er vist i vedlegg. Statens vegvesen har ansvaret for utarbeidelsen av trafikkindeksen og rapportering av resultatene. Oslo kommune har et ansvar for å sikre tilstrekkelig god kvalitet på sine trafikkregistreringspunkter, bl.a. for å sikre at de er sammenliknbare med registreringer på riks- og fylkesvegnettet, og kan brukes til å beregne trafikkindeksen.

- Tellinger av sykkeltrafikk: Eksisterende faste tellepunkter for sykkeltrafikk skal brukes som en av kildene for å måle utviklingen av sykkeltrafikken.

- Telling av reiser i kollektivtrafikken: Jernbanedirektoratet har ansvaret for innhenting av data fra togselskapene, mens Oslo kommune og Akershus fylkeskommune har ansvaret for innhenting av data fra Ruter.
- Partene vil samarbeide om en videre utvikling av metodene for å innhente og analysere data om trafikktviklingen i Oslo-området, herunder sykling og gåing.

#### Klimagassutslipp

- Tall for utvikling av utslipp av klimagasser (CO<sub>2</sub>-ekvivalenter) i Oslo og Akershus fra lette og tunge kjøretøy innhentes fra Statistisk sentralbyrå.

#### Andre innsatsområder følges opp gjennom:

- Indikatorer for arealbruk
- Indikatorer for parkering

#### Rapporteringsopplegg:

- Oslo kommune og Akershus fylkeskommune<sup>i</sup> har ansvaret for rapportering av indikatorene, med unntak av reisevaneundersøkelsen og trafikkindeksen som Statens vegvesen har ansvar for å rapportere.
- Indikatorene skal rapporteres inn via nettsiden bymiljostatus.no, som administreres av Statens vegvesen. Statens vegvesen vil stå for den praktiske oppfølgingen av denne websiden.
- Trafikkindeksen, trafikkarbeid og transportmiddelfordeling fra RVU og klimagassutslipp skal rapporteres årlig. Indikatorer for areal og parkering skal rapporteres hvert 2. år.

Det vises til indikatorveilederen for nærmere beskrivelse og operasjonalisering av indikatorene, samt rapporteringsopplegget.

## 9. Rutiner for budsjettering og rapportering av midler

Tekst om kostnadsstyring, styringsmål, styringsramme, endringslogg.

## 10. Styringssystem

Innhold i tråd med beskrivelse i NTP 2018–2029.

## 11. Avtaleperiode og revisjon av avtalen

Avtalen gjelder for perioden 2018–2029. Avtalen skal reforhandles etter revisjon av Nasjonal transportplan 2022–2033.

Partene kan si opp avtalen og unnlate å bevilge midler dersom øvrige parter ikke følger opp sine forpliktelser, herunder at utviklingen ikke er i tråd med målsettingen. Dersom en eller flere parter hevder at utviklingen ikke er i samsvar med målsettingen for avtalen skal partene

i fellesskap drøfte muligheten for alternative tiltak for å snu denne utviklingen. Kompenserende tiltak skal være forsøkt i minst to år før avtalen kan sies opp. Dersom en eller flere parter hevdes ikke å ha fulgt opp sine forpliktelser skal styringsgruppen drøfte dette og søke å komme til en felles forståelse av om det foreligger mislighold. Dersom styringsgruppen er enig i at avtalen er misligholdt skal det settes frist for retting.

Eventuelle forpliktelser eller økonomiske konsekvenser knyttet til en oppsigelse av avtalen som ikke kan belastes den eller de parter som sier opp avtalen, ivaretas av Oslopakke 3.

## 12. Ikrafttredelse

Avtalepartene er enig i at denne byvekstavtalen skal behandles av regjeringen, Rogaland fylkesting, Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg by/kommunestyre før den endelig trer i kraft.

---

UTKAST