



Statens vegvesen



Byutredning trinn 2 Nord-Jæren

Bente Beckstrøm Fuglseth,
Statens vegvesen Region vest

Byutredning

- **Trinn 1:** Virkemidler og kostnader for å oppnå nullvekstmålet. Grunnlag for (re)forhandlinger om bykvekstavgift
- **Trinn 2:** Utredningene i trinn 2 skal være en del av et faglig grunnlag for transportetatens bystrategi i neste NTP (2022–2033)
- Hovedkriteriet for utvelgelsen av utredningstemaer og case er at de skal ha relevans for NTP 2022–2033





Utredningstemaer Nord-Jæren

- *Kollektivbetjening av Ullandhaug*
- *Innfartsparkering*
- *Knutepunktutvikling*
- *Dobbeltspor vs enkeltspor på Jærbanen fra Sandnes til Nærbø*

«Trinn 2 på Nord-Jæren består av mer lokale problemstillinger som er etterspurt som en følge av høringsrunden om byutredningen. Frist for leveranse besluttes derfor lokalt.» (Oppdatert trinn 2 notat, 16. mai 2018)



Organisering

Prosjekteier	
Statens vegvesen	Tone Oppedal
Prosjektleder	
Statens vegvesen	Bente Beckstrøm Fuglseth
Prosjektgruppe	
Statens vegvesen	Olav Andreas Sagen Sigmund Solberg
Stavanger kommune	Paal Grini Hildegunn Hausken
Sandnes kommune	Ragnhild Njå Ida Andreassen
Sola kommune	Mona Skarås
Randaberg kommune	Tonje Doolan
Rogaland fylkeskommune	Bernt Østnor Mirjana Gvozdic
Fylkesmannen i Rogaland	Erik Cockbain Knut Harald Dobbe (reserve)
Jernbanedirektoratet	Lars Rugtvedt Trond Høyde ved behov



Kollektivbetjening av Ullandhaug

- Rogaland fylkeskommune har bestilt en utredning:
 - Utrede et høyverdig skinnegående konsept til Ullandhaug, Stavanger, med universitetet og nytt sykehus som målpunkt. Analysen skal også se på hvordan Ullandhaug kan forbindes med Jærbanen og Stavanger Lufthavn, Sola.
 - Vurdere om det er andre kollektive transportformer enn bussveien som kan være egnet for betjening av Ullandhaug, og om det er andre tiltak som bør gjennomføres for en best mulig betjening av sykehusområdet.
 - Vurdere hvordan Ullandhaugsområdet internt kan betjenes med kollektivtransport.
 - Vurdere hvordan fremtidig arealutvikling, parkeringsutvikling og kollektivbetjening av Ullandhaug kan og bør utvikles.
 - Rangere ulike transportformer opp mot hverandre og fremme anbefaling for eventuell videreføring.
- Leveranse 2019 – utgår fra trinn 2 Nord-Jæren



Innfartsparkering

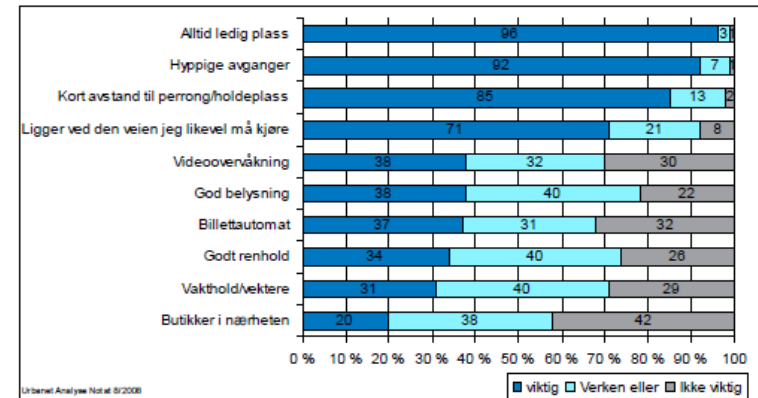
- Etterspurt i høringsrunden av trinn 1
- Inngår i pågående arbeid med revidering av Regionalplan Jæren
- Rogaland fylkeskommune har bestilt en utredning:
 - Dagens innfartsparkering ved knutepunkt for buss og langs Jærbanen fra Stavanger – Sirevåg kartlegges.
 - Det skal redegjøres for ansvarsdeling for utvikling, finansiering, drift og vedlikehold
 - Det skal utvikles anbefalinger for hvordan eksisterende tilbud bør videreutvikles samt identifisere om det er andre områder som er aktuelle for innfartsparkering (Park and Ride)
- Trinn 2 fokuserer på overordnede prinsipper for innfartsparkering som kan bidra til redusert bilbruk og nullvekst i personbiltrafikk

Kriterier for vellykket innfartsparkeringsstrategi

- Innfartsparkering må lokaliseres på rett sted
- Innfartsparkering må være tilknyttet et godt kollektivtilbud
- Tilstrekkelig kapasitet og god informasjon er viktige egenskaper ved parkeringsplassen
- Innfartsparkering må ses i sammenheng med andre bilreduserende tiltak



Foto: Knut Opeide





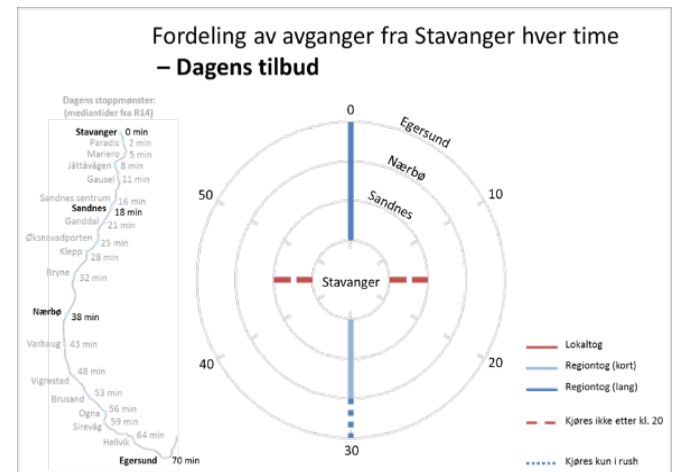
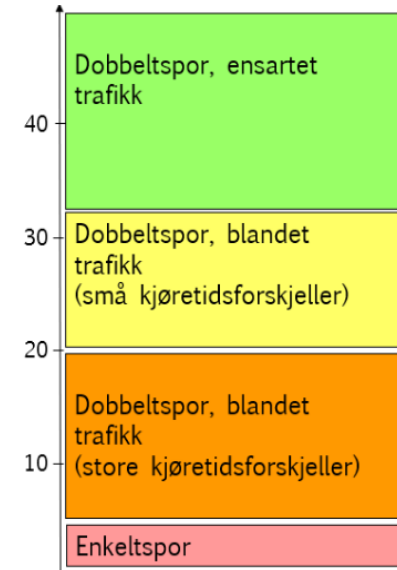
Dobbeltspor versus enkeltspor Sandnes–Nærbø

- Dobbeltspor Sandnes–Nærbø inngår i alle virkemiddelpakker i byutredningens trinn 1
- I NTP 2018–29 er det kun satt av planmidler
- Hva er konsekvensene dersom dobbeltsporet ikke bygges?
- Problemstillinger trinn 2:
 - Vurdering av dagens togtilbud og kapasitet til å håndtere forventet passasjervekst
 - Vurdere og synliggjøre trafikale konsekvenser av å ikke bygge ut dobbeltspor Sandnes–Nærbø



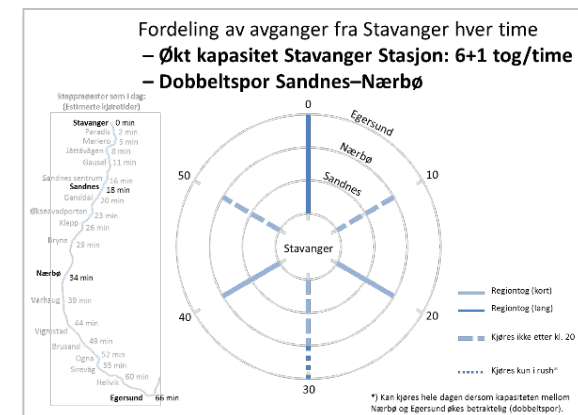
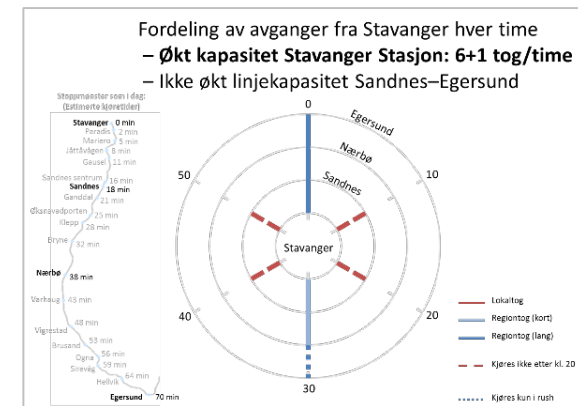
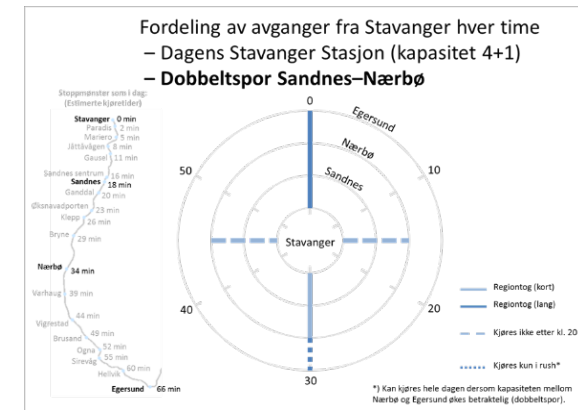
Dagens situasjon

- Både lokaltog, regiontog, fjerntog og godstog
- Dobbeltspor Stavanger–Sandnes
 - Kvarters frekvens
- Enkeltspor sørover
 - Halvtimes frekvens Ganddal–Nærbø
 - Timesfrekvens Varhaug–Egersund
- Behov for tiltak for å øke kapasiteten



Mulige tilbudskonsept ved økt kapasitet

- Dobbeltspor Sandnes–Nærbø gir rom for økt frekvens Sandnes–Nærbø (15 minutters intervall)
- Økt kapasitet Stavanger Stasjon gir rom for økt frekvens Stavanger–Sandnes (10 minutters intervall)
- Dobbeltspor Sandnes–Nærbø og økt kapasitet Stavanger stasjon gir rom for økt frekvens Stavanger–Nærbø (10 minutters intervall Stavanger–Sandnes, og 15 minutters intervall Sandnes–Nærbø)





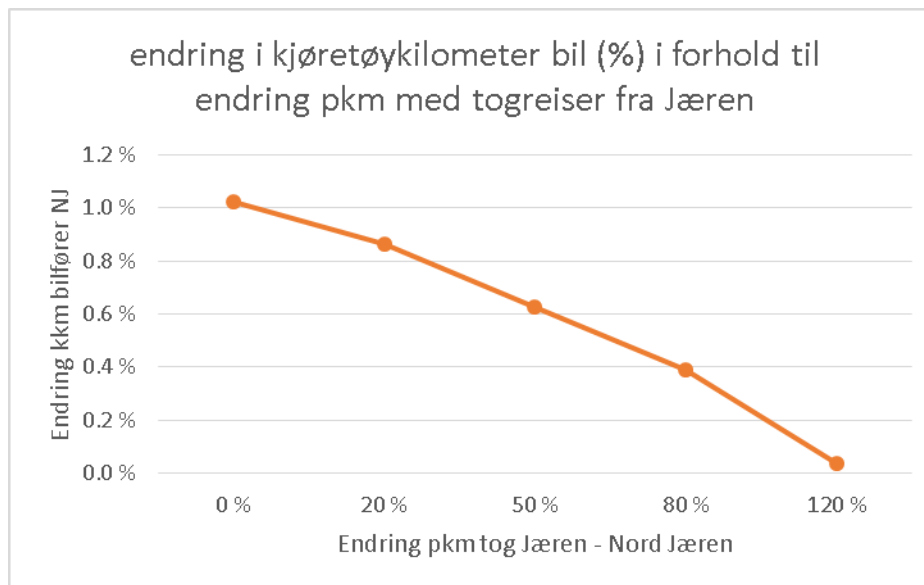
Forenklet metode for å vurdere trafikale konsekvenser

- Brukt modellkjøringer fra trinn 1
- Nåsituasjonen 2016 sammenlignet med 2030:
 - Tog utgjør en liten andel (2 %) av det totale transportarbeidet i 2016
 - Dobling i antall personkilometer med tog 2016 – 2030
 - Trafikkveksten kommer både fra reiser internt på Nord-Jæren (mellom Stavanger og Sandnes) og fra Jæren

Transportarbeid (km) NJ	2016	andel 2016	2030	andel 2030
Bilfører	3 677 000	66 %	4 136 000	62 %
Bilpassasjer	413 000	7 %	489 000	7 %
Kollektivtransport	788 000	14 %	1 277 000	19 %
<i>hvorav tog</i>	108 000	2 %	252 000	4 %
– <i>internt NJ</i>	44 000	0.8 %	109 000	1.6 %
– <i>Jæren – NJ</i>	47 000	0.8 %	107 000	1.6 %
Gange og sykkel	611 000	11 %	677 000	10 %
Næring, lett og tung	79 000	1 %	116 000	2 %
totalt	5 567 000	100 %	6 694 000	100 %
andeler tog/kollektiv		14 %		20 %

Hva om antall personkilometer med tog på Jæren ikke øker?

- Fordeler seg på de andre transportmidlene
- 1 % vekst i transportarbeidet med bil Nord-Jæren





Oppsummering

- Beregnet dobling i antall personkilometer med tog 2016–2030
- For å øke passasjerkapasiteten sør for Sandnes er det behov for tiltak
- Ulike togtilbudskonsepter – ulike behov for investeringer i infrastruktur
- Dersom antall personkilometer med tog på Jæren ikke øker vil dette isolert sett gi 1 % vekst i transportarbeidet for bil på Nord-Jæren
- MEN: svakheter ved RTM + kun sett på effekter for transportarbeid på Nord-Jæren
- Anbefaler videre utredninger for hele Jæren, samt å se på kombinerte reiser, arealutvikling, effekter av vegprosjekter m.m



Knutepunktutvikling

- Etterspurt i høringen av byutredningens trinn 1
- Både ønske om en tydelig definering av knutepunkter og byttepunkter, og som synliggjøre effekten av knutepunktutvikling
- Trinn 2: Overordnet fokus, men også grunnlag som kan brukes inn i regionale prosesser



Knutepunktutvikling

- **Knutepunkt som målpunkt for reiser:** Legge til rette for høy arealutnyttelse ved viktige målpunkt
- **Knutepunkt som byttepunkt:** Skape gode byttepunkter mellom ulike kollektive transportmidler som bygger opp under et attraktivt og effektivt kollektivsystem
- **Knutepunkt som mobilitetspunkt:** Legge til rette for et bredt spekter av transportløsninger slik at man kan velge det som passer best for den aktuelle reisen (sykkelparkering, tilbud av bysykler, bildeling, ladestasjon, møteplass for samkjøring, innfartsparkering, taxi og kollektivtransport)



Problemstillinger og grunnlag

Problemstillinger trinn 2

- Hvilke knutepunkter forventes å bli mest sentrale i regionen i framtida, i form av antall reiser til/fra området?
- Hvilken rolle vil knutepunktene ha i regionen, og hvilket omland betjener de?
- Hvordan vil fremtidig arealutvikling og transporttiltak kunne styrke eller svekke eksisterende knutepunkter?
- Hvordan kan konkurranseforholdet mellom bil og kollektivtransport bli for utvalgte knutepunkter/områder?

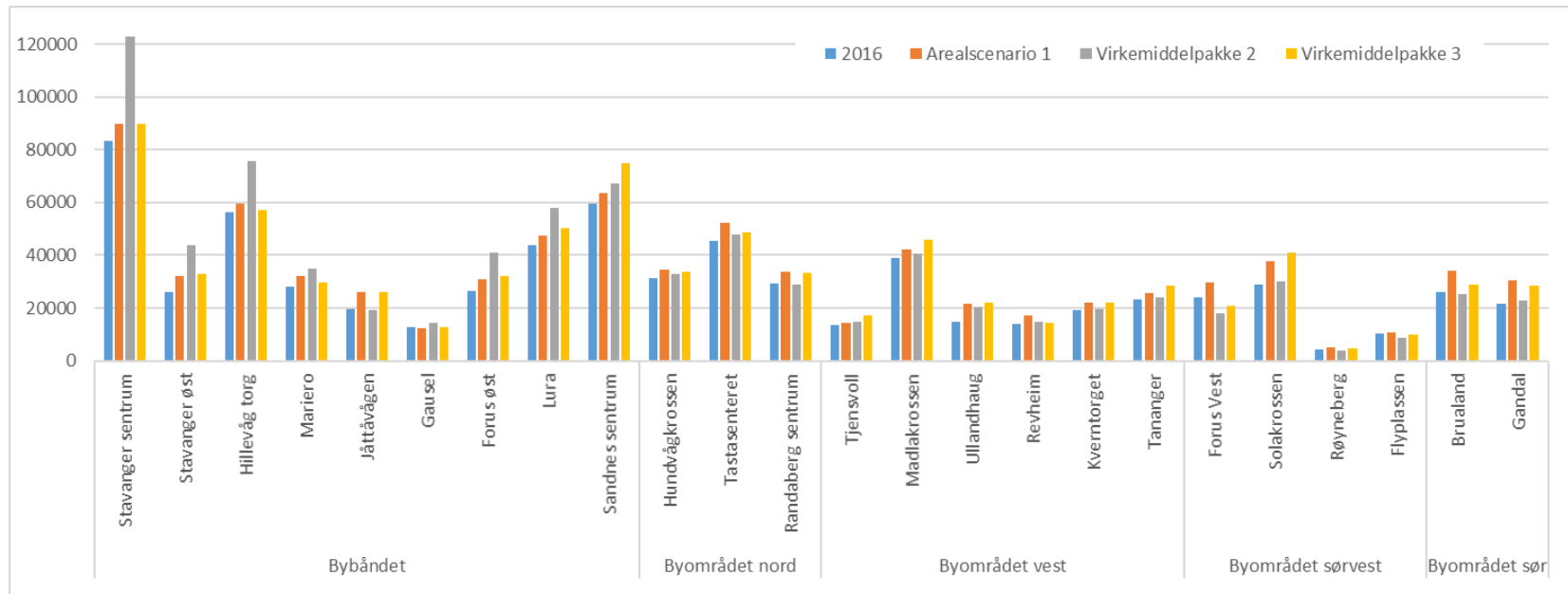
Grunnlag

- Modellkjøringer fra trinn 1 for 2016, referansealternativet og utvalgte virkemiddelpakker

Utviklingsalternativ i utredningen	Framtidig arealbruk	Parkering	Bompenger
Referansealternativ 2030	Arealscenario 1 – kommunenes planlagte arealutvikling	Dagens nivå (P0)	Dagens nivå
Virkemiddelpakke 1	Arealscenario 1 – kommunenes planlagte arealutvikling	Dagens nivå (P0)	Tredobling av dagens bompengetakster
Virkemiddelpakke 2	Arealscenario 3 «Kompakt byutvikling»	Økte kostnader i Stavanger/Sandnes sentrum (P1)	Dagens nivå
Virkemiddelpakke 3	Arealscenario 2 «By og tettsted»	Enda høyere kostnader i Stavanger/Sandnes. Betalingsparkering også i lokalsentre + Forus/Lura (P2)	Dagens nivå

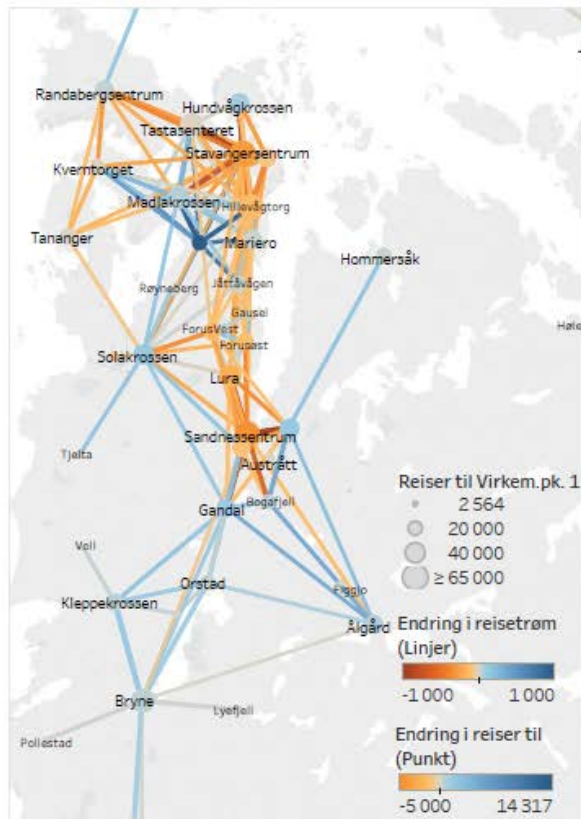
Utvikling i antall reiser til hvert målpunkt 2030

- Referansealternativet vil gi bysentrene og bybåndet svakere utvikling enn andre områder i regionen
- Virkemiddelpakke 2 vil i særlig grad styrke bysentrene/bybåndet (gjennomsnittlig 34 % økning)
- Virkemiddelpakke 3 vil gi vekst i bysentrene/bybåndet på samme nivå som regionen ellers

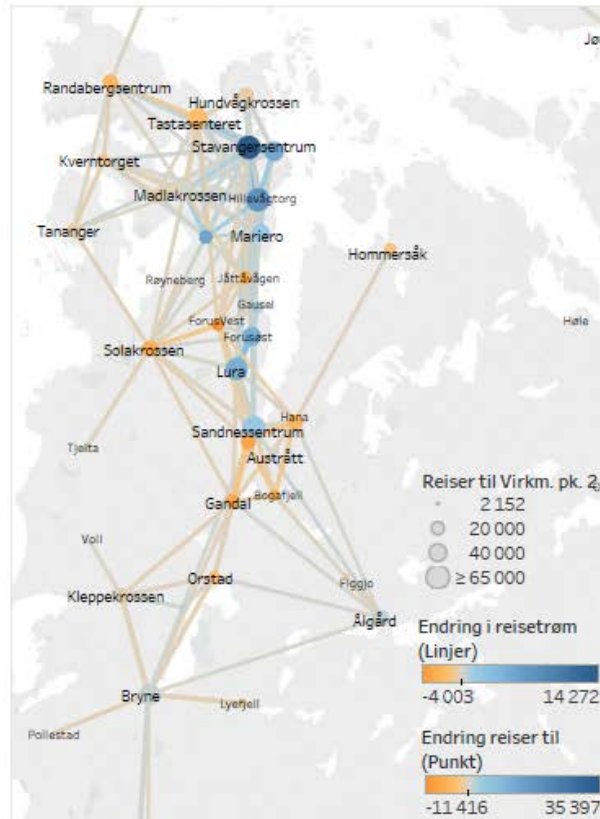


Effekter av virkemiddelpakker 1-2-3 på antall reiser

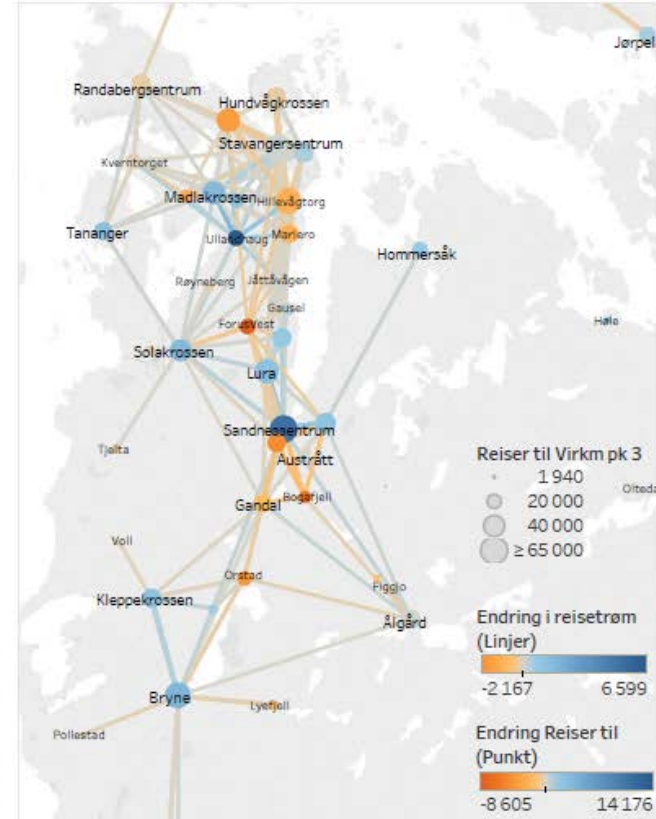
Effekter av Virkemiddelpakke 1 i forhold til Scenarie 1



Effekter av Virkemiddelpakke 2 i forhold til Scenarie 1



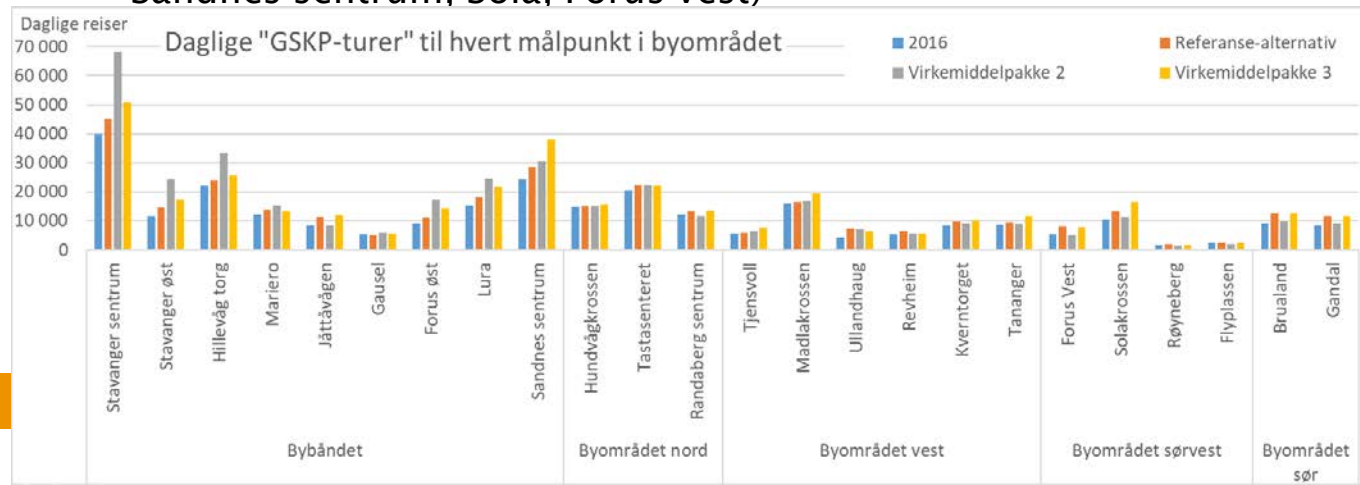
Effekter av Virkemiddelpakke 3 i forhold til Scenarie 1





Reisemiddelfordeling

- Referansealternativet:
 - Antall bilturer øker med 16 %
 - Gåing/sykling/kollektiv/passasjer øker med 14 %
- Virkemiddelpakke 2:
 - Antall bilturer i byområdet øker med 10 %
 - Gåing/sykling/kollektiv/passasjer øker med 31 % (mest på reiser til sentrale deler av Stavanger)
- Virkemiddelpakke 3
 - Antall bilturer i byområdet øker med 6 %
 - Gåing/sykling/kollektiv/passasjer øker med 29 % (mest på reiser til Sandnes sentrum, Sola, Forus vest)





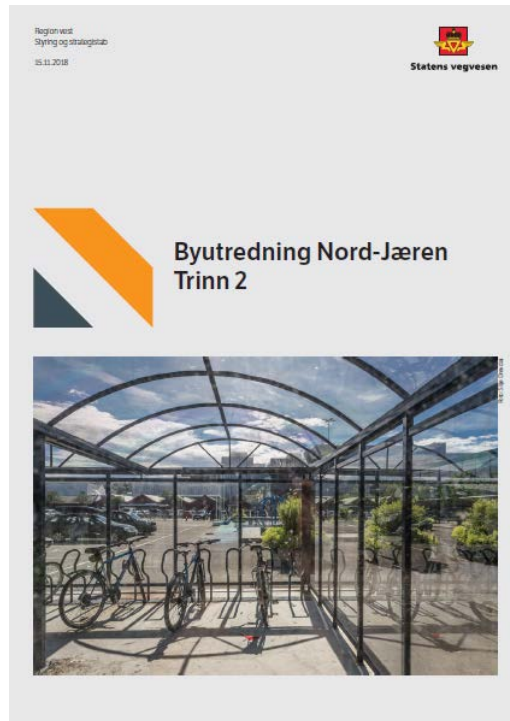
Oppsummering

- Framtidig areal- og transportstrategi i regionen er avgjørende for hvilke målpunkt som vil ha sterkest utvikling
- Referansealternativet (planlagt arealutvikling) vil gi bybåndet en svakere utvikling enn gjennomsnittet for regionen
- Virkemiddelpakke 2 (kompakt arealutvikling) vil gi en langt sterkere vekst for særlig sentrale deler av Stavanger og Forus/Lura-området
- Virkemiddelpakke 3 (by og tettsted) innebærer å forskyve veksten i Sandnes sørover mot Sandnes sentrum
- Hovedtyngden av alle reiser er relativt lokale



Trinn 2 – veggen videre

- 1. januar 2019: Frist for å kommentere rapporten (faglige kommentarer eller politiske vedtak)



Takk for meg!