

Tekst i rød farge: må oppdateres

Tekst med gul bakgrunn: statens innspill som de lokale er uenig i

Tekst med grønn bakgrunn: Lokale parters innspill som staten er uenig i

Tekst med lilla bakgrunn: Tekst staten vil ha ut, men som lokale parter vil beholde

Tekst med blå bakgrunn: Tekst de lokale parter vil ha ut, men som staten vil beholde

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

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

Denne byvekstavtalen er inngått mellom Staten, ved Samferdselsdepartementet og Kommunal- og moderniseringsdepartementet, og Nord-Jæren ved Rogaland fylkeskommune, Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg kommuner. Avtalen gjelder for perioden 2018–2029 og er geografisk avgrenset til disse fire kommunene på Nord-Jæren. Den gjelder transporttiltak, finansiering og arealtiltak som framkommer av avtalen. Den byvekstavtale som nå inngås tar utgangspunkt i rammene og prioriteringene i NTP 2018–2029.

### **1. Mål**

Målet for Bypakke Nord-Jæren er nullvekst i persontransport med personbil fram mot 2032, samt god framkommelighet for alle trafikantgrupper med hovedvekt på kollektivtransport, sykling, gåing og næringstransport, 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:

*Veksten i persontransporten skal tas med kollektivtrafikk, sykling og gange.*

*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.*

Nullvekst måles innenfor dagens geografiske grenser til Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg, selv om avtaleområdet utvides med nye kommuner fra 2020.

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 effektiv arealbruk og mer attraktive by- og tettstedssentre med vekt på høy arealutnyttelse og fortetting og transformasjon med høy by- og bokvalitet.

### **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 og høy arealutnyttelse i sentrumsområder og ved viktige knutepunkter for kollektivtrafikken i tråd med Regionalplan Jæren.

Bypakke Nord-Jæren er en del av byvekstavtalen, jf. Prop.47 S (2016–2017).

Må oppdateres: I Bymiljøpakken inngår følgende tiltak:

<b>Tiltak</b>	<b>Kostnad mill. 2016-kr</b>
<b>Vegtiltak</b>	<b>12 000</b>
Transportkorridor vest	4 300
E39 Ålgård - Hove	3 550
E39 Smiene - Harestad	3 200
Fv 505 Foss Eikeland - E39	750
E39/rv 44 Krysstiltak/vegutviding Stangeland	200
<b>Bussveien <sup>1)</sup></b>	<b>7 200</b>
<b>Andre kollektivtrafikktiltak <sup>2)</sup></b>	<b>3 350</b>
<b>Sykkeleक्सpressveg Stavanger - Sandnes</b>	<b>1 300</b>
<b>Programområdetiltak</b>	<b>3 150</b>
Kollektivtrafikk	1 050
Sykkel	1050
Trafikksikkerhet, gange, miljø	1 050
<b>Drift av kollektivtransport</b>	<b>3 150</b>
<b>Bygging av bomstasjoner</b>	<b>200</b>
<b>Transportsystem Sandnes øst (planlegging)</b>	<b>50</b>

<sup>1)</sup> De deler av Bussveien som er fellesstrekning med Transportkorridor vest inngår i kostnadsoverslaget for Transportkorridor vest

<sup>2)</sup> Kollektivfelt/kollektivprioritering Hillevåg-Tjensvoll-UIS-Diagonalen-Gauselvågen, kollektivfelt E39 Schancheholen-Solasplitten, tungbilfelt rv 509 Solasplitten, kollektivfelt fv 330 Hoveveien og kollektivfelt fv 435 Buøy-Austbø

Prosjektene i byvekstavtalen prioriteres gjennom porteføljestyring. Dette innebærer at tiltakene prioriteres på grunnlag av en helhetlig vurdering basert på bidrag til måloppfyllelse, disponible midler, samfunnsøkonomisk lønnsomhet, planstatus og kapasitet på planlegging og gjennomføring. **Statlige midler fra byvekstavtalene skal ikke nyttes til fordyrende prosjekter.** Styringen av prosjektene skal skje i tråd med prinsippene for god porteføljestyring. Kostnadsøkninger må håndteres innenfor prosjektporteføljen.

Rammeverket for byvekstavtalene gjør det mulig å ta med statlig delfinansiering av store fylkeskommunale kollektivinfrastrukturprosjekter. Denne avtalen bygger på NTP 2018–2029 og omfatter ett slikt prosjekt; Bussveien.

Det vil foreligge en utredning av baneløsning/kollektivløsning til Ullandhaug i februar 2019, som kan ligge til grunn for neste reforhandling av byvekstavtalen.

Som rekkefølgetiltak for å kunne åpne SUS i 2023 må busstraseen mellom Ullandhaug og Jåttåvågen være ferdigstilt. Prosjektet er begrunnet i flytting av en stor statlig virksomhet, og trenger derfor en betydelig statlig støtte i første NTP-periode (2018–2023). I første NTP-periode bevilges det 1 mrd. 2017-kr til tiltak for å forbedre kollektivinfrastrukturen til og fra Ullandhaug.

Jernbaneinvesteringer inngår også i avtalen og fullfinansieres av staten. Det henvises ellers til eget kap X om Jernbane.

#### **Kommunale tiltak**

Helhetlig framstilling av alle tiltak som påvirker måloppnåelse.

Vise til vedlegg

#### **Fylkeskommunale tiltak**

Helhetlig framstilling av alle tiltak som påvirker måloppnåelse.

Vise til vedlegg

Dersom det er behov for nye tiltak for å sikre måloppnåelse er avtalepartene forpliktet til å ta nødvendige initiativ.

### **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 skal ha en nøktern standard og skal fylle sin hovedfunksjon og bygge opp under målsettingen i byvekstavtalen.

Transporttiltak innenfor avtaleområdet finansieres med statlige midler, fylkeskommunale og kommunale midler, samt brukerfinansiering. Tiltakene tar utgangspunkt i de økonomiske rammene i NTP 2018–2029 og de årlige budsjettene for staten, Rogaland fylkeskommune og Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg kommune. Brukerfinansiering tar utgangspunkt i bompengeinntekter fra Bymiljøpakke Nord-Jæren. I tillegg finansierer Rogaland fylkeskommune drift av regional og lokal kollektivtransport. Under følger en oversikt over hvilke midler som inngår i avtalen. Det er en ambisjon at 70 prosent av midlene innenfor byvekstavtalen skal gå til tiltak for kollektivtrafikk, sykling og gåing.

E39 Hove – Ålgård og E39 Smiene – Harestad er to av de statlige vegprosjektene som inngår i Bymiljøpakke Nord-Jæren. Kostnadene som foreligger for prosjektet er basert på vedtatt kommunedelplaner for prosjektene. KS2 skal danne grunnlag for fastsettelse av endelig statlig bidrag.

I prop 475 (2016–2017) er det lagt til grunn prinsipp om porteføljestyring. De lokale partene viser til fylkestingets vedtak fra desember 2014 i saken om Bypakke Nord-Jæren, «det forutsettes at økte statlige krav til veibygging samt kostnadsøkninger som følge av disse på veier som eies av staten, i sin helhet dekkes av veieier.»

Rogaland fylkeskommune og kommunene Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg vil fortsette sitt arbeid for å få gjennomført E39 Hove – Ålgård så fort som mulig.

Nedenfor angis et samlet beløp til kollektivtransporttiltak og gang- og sykkeltiltak langs riksveg, fylkesveg og kommunal veg. Slike tiltak finansieres også med bompenger i Bymiljøpakke Nord-Jæren. Prioriteringen mellom slike prosjekter og eventuelle kostnadsøkninger på denne typen av tiltak må håndteres i den ordinære porteføljestyringen. Økte kostnader for enkelte prioriterte prosjekter betyr at det blir mindre rom for andre prosjekter.

Kostnadsansvaret for Bussveien behandles i avsnitt X og i vedlegg X.

#### Statlige midler:

Midler til store prosjekter og programområdetiltak innenfor avtaleområdet

- Store riksvegprosjekter som inngår i Bymiljøpakke Nord-Jæren. De statlige midlene er i NTP 2018–2023 (2029) beregnet til om lag 3mrd. kr. Endelig prioritering skjer gjennom Nasjonal transportplan og de årlige statsbudsjettene.
- Programområdetiltak på riksveg, fylkeskommunal veg og kommunal veg: 2,6 mrd. kr i avtaleperioden (1,3 mrd. kr 2018–2023 og 1,3 mrd. kr 2024–2029) til fremkommelighetstiltak for kollektivtrafikk, sykling, gåing som bidrar til å oppfylle målet i byvekstavtalen. Videre finansieres tiltak som bedrer trafikksikkerheten og trafikksituasjonen ved tilførselsveiene til riksvegnettet.
- Knutepunkter som i utgangspunktet er tenkt etablert med direkte adkomst fra riksveg, men som av areal- eller trafikktekniske årsaker lokaliseres med atkomst fra en annen veg i umiddelbar nærhet til riksvegen, skal også oppfattes som et knutepunkt langs riksveg som staten har ansvar for.
- Beløpet er angitt i 2017-priser og vil bli indeksregulert gjennom SSBs byggekostnadsindeks for veganlegg. I tilfeller der prisomregning skal gjøres for år der SSBs byggekostnadsindeks ennå ikke foreligger, må Finansdepartementets budsjettindeks for kap. 1330, post 63 legges til grunn. I vedlegg x vises en liste over aktuelle tiltak. Valget og prioriteringen av disse programområdetiltakene vil skje gjennom den ordinære porteføljestyringen.

Midler til store prosjekter og programområdetiltak på jernbane

I vedlegg x vises en liste over aktuelle tiltak. Endelig prioritering skjer gjennom Nasjonal transportplan og de årlige statsbudsjettene.

Statlig tilskudd til store fylkeskommunale kollektivinfrastrukturprosjekt

- Staten dekker 50 prosent av kostnaden til Bussveien slik prosjektet er avgrenset i denne avtalen. Staten sin halvdel utgjør per dags dato 5,279 mrd. 2017-kroner, jf. Kapittel 4.
- Staten vil dekke inntil 50 prosent av den samlede kostnaden for utbygging av Bussveien i tråd med retningslinjene for 50/50-ordningen.
  - i. Det legges til grunn et statlig bidrag på inntil 5,279 mrd. 2017-kr (oppjusteres til 2018/19-kr) i perioden 2018–2029, jf. kapittel 4. Staten dekker 50 prosent av kostnaden til Bussveien slik prosjektet er avgrenset i denne avtalen. De bevilgede midlene i 2018 og 2019 inngår i dette beløpet.
  - ii. Beløpet er angitt i 201x-priser og vil bli indeksregulert gjennom SSBs byggekostnadsindeks for veganlegg. I tilfeller der prisomregning skal

gjøres for år der SSBs byggekostnadsindeks ennå ikke foreligger, må Finansdepartementets budsjettindeks for kap. 1330, post 63 legges til grunn.

iii. Beløpet er beregnet ut fra 50 prosent av kostnaden eksklusiv moms for de delene av prosjektet som går på fylkesveg, inklusiv moms for de delene av prosjektet som går på riksveg.

- Bussveien består av flere delprosjekter. For prosjekter >750 mill. kr vil styringsrammen etter KS2 ligge til grunn for den endelige fastsettelsen av det statlige bidraget. For andre prosjekter legges byggeplanen før anbud til grunn for beregning av statens årlige bidrag. Byggeplanen må foreligge senest 15. juni året før igangsettelse. Det gjennomføres en årlig dialog mellom avtalepartene om neste års tilskuddsbeløp.-Det statlige tilskuddet er dog maksimert til 5,279 mrd. 2017-kr.
- Statens andel skal være relatert til den prosjektkostnaden som er nødvendig for å oppnå et hensiktsmessig kollektivtilbud. Det skal ikke planlegges for fordyrende løsninger. Staten vil dekke 50 prosent av kostnadene for reguleringsplanlegging.
- De lokale partene har finansieringsansvaret for den andre halvdel. Den er forventet finansiert med bompenger.

Belønningsordningen for bedre kollektivtransport mv.

- Belønningsmidler utgjør 2,4 mrd. kr i perioden 2018–2029, 1,08 mrd. kr 2018–2023 og 1,32 mrd. kr 2024–2029. Beløpet er angitt i 2018-kroner og vil bli indeksregulert gjennom Finansdepartementets budsjettindeks for kap. 1330 post 63.
  - Belønningsmidlene vil fortsatt kunne brukes på samme type tiltak som tidligere.

Statlig kjøp av persontransport med jernbane

- Det vises til kapittel 6.

Det tas forbehold om regelverk for statlig budsjettering, jf. ettårig budsjettering.

### Må oppdateres – annen finansiering:

#### Bompenger og lån

- Beregnede inntekter fra bompengesystemet på Nord-Jæren framgår av Bypakke Nord-Jæren. Brutto bompenginntekter er beregnet til om lag 25,2 mrd. 2016-kr. Nettoinntektene er beregnet til om lag 21 mrd. kr. Det er forutsatt at om lag 70 prosent av bompengene skal brukes på kollektivtransporttiltak og tiltak for sykling og gåing, samt ca. 30 prosent på vegtiltak.
- I henhold til proposisjonen for Bypakke Nord-Jæren er det mulig å ta opp lån som nedbetales med bompenger opp til en maksimal gjeld på 7 mrd. kr. Det er ikke behov for ytterligere godkjenning fra Stortinget så lenge gjelden ikke overskrider 7 mrd. kr. Gjelden skal imidlertid til enhver tid holdes på et bærekraftig nivå. Renter og avdrag må aldri utgjøre en uforholdsmessig stor andel av de løpende bompenginntektene. Det skal ikke lånes til drift. Låneopptak skal ikke benyttes som et virkemiddel for å unngå reell prioritering i porteføljestylingen av prosjektpakken.

#### Fylkeskommunale og kommunale midler

- Fylkeskommunale midler til investeringer framgår bl. a. av Bypakke Nord-

Jæren. I Bypakke Nord-Jæren inngår fylkeskommunale midler (refusjon av MVA) på knapt 1,5 mrd. kr.

- For et samlet bilde av disponeringen av midler til transporttiltak i Rogaland fylkeskommune og kommunene på Nord-Jæren, må man også ta med midler som disse bruker ved siden av Bypakke Nord-Jæren. Det vises til vedlegg 4 og 5. Det er der tatt utgangspunkt i gjeldende fireårige handlingsprogrammer og en framskrivning av disse til å omfatte hele avtaleperioden. (Fylkeskommunen og kommunene må vurdere hvordan man kan gi et samlet bilde av transporttiltak innenfor avtaleområde, dvs. også tiltak som ligger utenfor Bypakke Nord-Jæren.)
- Rogaland fylkeskommune bidrar også med tilskudd for drift av kollektivtransport. Dette var i 2015 om lag 240 mill. kr.

## 4. Nærmere om Bussveien

Prosjektomtale med beskrivelse av Bussveien finnes i vedlegg x. Staten vil dekke inntil halvparten av kostnadene til Bussveien gjennom ordningen med statlig tilskudd til store fylkeskommunale infrastrukturprosjekt for kollektivtransport, i tråd med brev fra Samferdselsdepartementet til Statens vegvesen datert 2.juni 2014 og 4.juli 2014.

I vedlegg x «Prinsipper for fastsettelse av kostnader for statlig bidrag til Bussvei 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. Foreløpig er disse kostnadene for Bussveien beregnet til om lag 10,4 mrd. 2017-kr. Denne rammen legges til grunn for statens finansiering.

Dersom det finnes enkelte store prosjekter der det vil bli gjennomført KS2, vil denne bestemme det statlige bidraget. For andre prosjekter legges byggeplanen før anbud til grunn for beregning av statens årlige bidrag. Byggeplanen må foreligge senest 15. juni året før igangsettelse. Det gjennomføres en årlig dialog mellom avtalepartene om neste års tilskuddsbeløp. Tilskuddsbeløpet inngår i handlingsprogrammet for Byvekstavtale Nord-Jæren, og danner grunnlaget for endelig fastsettelse av statens bidrag. Staten bidrar ikke til å dekke kostnadsoverskridelser etter dette. Endelig fastsatt kostnad vil danne grunnlaget for utarbeidelsen av endelig finansieringsplan.

På Bussveien skal det anskaffes spesifikt bussveimateriell med teknologi som er utprøvd og driftsstabil. Innfasingen av nullutslippsteknologi skal skje når denne er utprøvd i en ordinær driftssituasjon.

Rogaland fylkeskommune og berørte kommuner på Nord-Jæren har ansvaret for både planmessig og finansiell rasjonell fremdrift for Bussveien. Staten vil bidra med sin halvdel i henhold til rasjonell framdrift for prosjektet. I vedlegg x vises en finansieringsplan for planlegging og utbygging av Bussveien som viser de årlige kostnadene og forventede årlige statlige bidrag og bompengebidrag. Staten gir bidrag til både planlegging og utbygging, men bidraget til planlegging utbetales først ved utbygging.

## 5. Byutvikling

Byvekstavtalen skal bidra til attraktive by- og tettstedsentre og en mer effektiv arealbruk i tråd med Regionalplan for Jæren og de fire kommuneplanene.

Rogaland fylkeskommune og Sandnes, Sola, Stavanger og Randaberg kommuner forplikter seg til å bidra til at gjeldende planer blir realisert i tråd med avtalens målsettinger. Dette innebærer at partene skal samarbeide om planlegging for og gjennomføring av høy arealutnyttelse, fortetting og transformasjon med høy by- og bokvalitet, i tråd med Regionalplan for Jæren. Rekkefølgen for utbygging av nye områder samordnes med porteføljestyring av i byvekstavtalen. Etablering av nye arbeidsplass- og/eller besøksintensive virksomheter, herunder statlige virksomheter, lokaliseres nær kollektivknutepunkter og ved viktige holdeplasser/knutepunkt langs bussveien, dobbeltsporet eller i senterområder.

Partene forplikter seg også til å revidere gjeldende planer i tråd med målene for 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. Planprogram for regionalplanen er vedtatt juni 2018. Det tas sikte på vedtak av planens strategier for å oppnå avtalens målsettinger ila. 2. kvartal 2019 og endelige planvedtak i 2020.

Som del av arbeidet med revisjon av regional plan, vil partene også gjennomgå gjeldende areal- og transportstrategier i forhold til nullvekstmålet og i forhold til regionens andre kommuner som omfattes av regional plan.

Ved revidering av de framtidige kommuneplanene skal arealstrategier og nye arealforslag vurderes opp mot egnethet med hensyn til nullvekstmålet.

**Statlige parter: Framtidige uregulerte utbyggingsområder som er strid med nullvekstmålet tas ut av kommuneplanene.**

**Lokale parter: Framtidige uregulerte utbyggingsområder som er strid med nullvekstmålet vurderes nedprioritert i tid (prosesskrav).**

Ved revidering av gjeldende planer skal det planlegges for en geografisk fordeling av nye boliger og arbeidsplasser basert på nærhet til by- og tettstedsentre, knutepunkt og stasjoner langs Bussveien og dobbeltsporet som bidrar til avtalens målsetninger. Porteføljestyring av infrastrukturinvesteringene skal være samordnet med arealstrategien. Rogaland fylkeskommune skal i samarbeid med kommunene vurdere hvordan framtidig rekkefølge for utbygging kan prioriteres, og da særlig vurdere aktuelle virkemidler for å nå målene.

Det legges til grunn at byutredningen skal danne et transportfaglig grunnlag for revidering av regional planen.

En vesentlig andel av boligbyggingen og tilveksten i arbeidsplassintensive virksomheter skal skje gjennom fortetting og transformasjon i områder som bidrar til måloppnåelse.

Partene vil samarbeide om å utvikle et sammenhengende nett for gående og syklende med god adkomst til kollektivsystemet.

## Parkering

Rogaland fylkeskommune og Sandnes, Sola, Stavanger og Randaberg kommuner forplikter seg til å utarbeide en helhetlig, samordnet og mer restriktiv parkeringspolitikk for storbyområdet som vedtas i regionalplan for Jæren. Parkeringspolitikken skal bygge opp under målene i byveksttalen.

## Statens oppfølging

Lokalisering av statlige publikumsrettede virksomheter og kontorarbeidsplasser skal medvirke til reduksjon av biltransport, økt kollektivtransport og bedre bymiljø i tråd med statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging. Staten legger til grunn prinsippene for bærekraftig areal- og transportutvikling også som eiendomsforvalter og tjenesteleverandør. Staten vil sikre at Statlig planretningslinje for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging skal samordnes med Statlige retningslinjer for lokalisering av statlige arbeidsplasser og statlig tjenesteproduksjon.

Det skal utarbeides mobilitetsplaner for statlige virksomheter i storbyområdet. Disse skal inkludere evaluering av tilgjengelighetsprofilen til virksomhetenes lokalisering og deres bidrag til målet for byveksttalen.

I løpet av 2019 skal det utarbeides en langsiktig strategi for relokalisering av statlige virksomheter som har negativ virkning på måloppnåelsen **og med tiltak som ivaretar nullvekstmålet i byveksttalen.**

Det vises videre til beskrivelse i kapittel om statlig oppfølging av områdeutvikling ved knutepunkter og stasjoner.

Staten vil bidra til lokale pilot- og forbildeprosjekter, inkludert City Impact Districts (CID) i Stavanger sentrum, 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 Byveksttalen.

## Videre arbeid

Partene skal tallfeste veiledende mål for arealbruk i sentrale områder og ved viktige knutepunkter og kollektivtrafikktraseer, i tråd med gjeldende regional plan og kommuneplaner. Mål for utbygging avveies med hensyn til andre viktige hensyn i byplanlegging, for eksempel bo- og områdekvalitet, grønnstruktur, hensiktsmessig sammensetning av formål og revideres i forbindelse med oppdatering av arealplanene. Rundt kollektivknutepunktene forventes høy arealutnyttelse for å bygge opp under investeringskostnadene som er knyttet til infrastrukturen.



Partene skal sikres tilgang til datasett som er nødvendige for å gjennomføre arealanalyser som gir grunnlag for rapportering på byveksttallets indikatorer for arealbruk.

Partene forplikter seg til aktivt å samarbeide om og vurdere forslag til endrede og nye virkemidler som kan sikre en mer bærekraftig byutvikling.

## 6. Jernbane, stasjoner og knutepunkter

Jernbaneinvesteringer inngår også i avtalen og fullfinansieres av staten. Jærbanen er en sentral del av kollektivtrafikken på Jæren, og en videreutvikling av togtilbudet er viktig for å nå målet om nullvekst i persontransport med bil.

Avtalepartene forplikter seg til å utvikle et helhetlig, attraktivt kollektivsystem med vekt på knutepunkts-, by og tettstedsutvikling. Stasjonsbyene og knutepunktene på Nord-Jæren må utvikles med hensyn til både fortetting, attraktive byområder og funksjonelle terminaler og stasjoner. I løpet av våren 2019 skal roller, ansvar og forpliktelser for utvikling ved Stavanger stasjon, Paradisområdet, Sandnes stasjon og Skeiane stasjon avklares.

Staten vil i samarbeid med kommunene og fylkeskommunen utarbeide kommunedelplan for dobbeltsporet Skeiane – Nærbø innen utgangen av 2023. Det vil bli inngått en egen avtale mellom Jernbanedirektoratet og de aktuelle kommuner om finansiering av planarbeidet.

Det skal etableres kvarterspendel på strekningen Skeiane – Ganddal innen 2023, i henhold til prioriteringer i NTP 2018–2029 og handlingsprogram for Jernbane, dersom dette er teknisk mulig. Avklaring vil skje i våren 2019.

### 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.

Ved utvikling av områdene skal partene prioritere;

- god bykvalitet
- høy arealutnyttelse
- stor andel arbeidsplass- og besøksintensive virksomheter
- 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.

Det avsettes kr 200 mill. til stasjons- og knutepunktstiltak, i perioden 2019–2023.

### **Stavanger stasjon**

Staten vil i samarbeid med kommunen og fylkeskommunen utarbeide tilstrekkelig beslutningsgrunnlag for å ta stilling til prioritering av Stavanger stasjon i NTP 2022–2033. Staten vil sørge for midler til videre detaljering av jernbanefunksjonene på stasjonsområdet. Kommunen, fylkeskommunen og jernbanesektoren skal samhandle for å sikre utvikling av Stavanger stasjon som byområdets hovedknutepunkt for kollektivtrafikk, i tråd med føringene i Kommunedelplan for Stavanger sentrum

### **Paradis stasjon**

Avklaring av disponering av areal til jernbane- og byutviklingsformål i Paradis er gjort i forslag til Kommunedelplan for Stavanger sentrum. Partene har felles ambisjon om snarlig å utvikle områdene frigitt til byutvikling.

Staten vil bidra til en finansieringsløsning for å binde områdene øst for jernbanen til stasjonen.

### **Sandnes stasjon**

Staten vil gjennomføre tiltak for å oppgradere stasjonen og etablere sømløse overganger mellom jernbane, Bussvei og annen kollektivtrafikk. Staten skal sikre nødvendige oppgraderinger av stasjonen, herunder adkomst med universell utforming. Løsningen skal samordnes og ferdigstilles med øvrig utvikling av Ruten og Bussveien. Kommunen, fylkeskommunen og jernbanesektoren skal samhandle videre for å sikre Sandnes stasjon som et fortsatt viktig kollektivknutepunkt.

### **Skeiane stasjon**

Staten vil i samarbeid med Sandnes kommune avklare jernbanens arealbehov i området. Arealer ved Skeiane stasjon som ikke skal benyttes til jernbaneformål skal frigis til byutvikling og fortetning så raskt som mulig.

Som et ledd i områdets utvikling skal også stasjonen oppgraderes. Planen skal ha som siktemål å integrere og oppgradere stasjonen i planlagt byutvikling. Oppgraderingen skal gjøres som en del av fortettingsprosjektene i området.

## **Takst og rutesamarbeid**

Jernbanedirektoratet og Kolombus har inngått avtale om et utvidet takst- og rutesamarbeid på Jæren. Avtalen blir transportert til ny operatør på Jærbanen fra 15.12.2019. NSB og Kolumbus har for perioden frem til ny operatør er på plass inngått egen avtale om takst- og rutesamarbeid.

Partene vil i avtaleperioden samarbeide aktivt om å utvikle og forsterke et integrert og sømløst kollektivtilbud på Nord-Jæren.

## 7. Måling av resultater

De samlede effektene skal som et minimum dokumenteres gjennom følgende indikatorer, som er utviklet i samarbeid mellom Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet, KS, fylkeskommunene og bykommunene, og fastsatt av Samferdselsdepartementet. Det vises til vedlagt indikatorveileder for nærmere beskrivelse og operasjonalisering av indikatorene, samt rapporteringsopplegget.

Referanseåret for byvekstavtalen er året før innføring av rushtidsavgift, dvs. 30.9 2017 til 30.9 2018. Det skal imidlertid rapporteres f.o.m. 2017 på de indikatorene der det finnes et tilstrekkelig datagrunnlag.

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.

Avtalepartene må bidra med finansiering av tilstrekkelig lokalt utvalg i undersøkelsen. Staten dekker halvparten av kostnadene for utvalget på Nord-Jæren, mens Rogalands fylkeskommune og Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg kommuner dekker den andre halvparten. Dersom det blir utviklet smartere løsninger for å følge opp reisevanene med ny teknologi, vil slike løsninger kunne tas i bruk senere. Det er samtidig viktig med et likartet system for alle storbyområdene i Norge og med mulighet til å følge utviklingen gjennom årene.

- Trafikkindeks for vegtrafikk basert på tellinger fra faste trafikkregistreringspunkter fordelt på riksveger, fylkesveger og kommunale veger. Det vises til kart i vedlegg xx. Trafikkindeksen skal gi et representativt bilde av trafikkutviklingen i avtaleområdet. 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.

- 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.

Partene vil samarbeide om en videre utvikling av metoder og tellepunkter for å innhente og analysere data om trafikkutviklingen på Nord-Jæren, herunder sykling og gåing.

Klimagassutslipp

- Tall for utslipp av klimagasser (CO<sub>2</sub>-ekvivalenter) på Nord-Jæren fra lette og tunge kjøretøy innhentes fra Statistisk sentralbyrå.

Andre innsatsområder følges opp gjennom:

- Indikatorer for arealbruk
- Indikatorer for parkering

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

Partene er enige i at disse indikatorene kun er støtteindikatorer, og at de skal brukes på enklest mulige måte. Bruken av indikatorene kan tilpasses forholdene i hvert enkelt kommune. For eksempel kan definisjonen av sentrumsområder ved bruk av indikatorene for arealbruk og parkering ta utgangspunkt i Regionalplan Jæren.

Rapporteringsopplegg:

- Statens vegvesen har ansvaret for å rapportere de viktigste indikatorene, dvs. utviklingen av persontransport med bil, som rapporteres årlig. Jernbanedirektoratet rapporterer om togreisenes utvikling og Rogaland fylkeskommune om reisene med fylkeskommunal busstrafikk på Nord-Jæren
- Kommunene skal årlig rapportere om tall for utslipp av CO<sub>2</sub>, som hentes fra SSB. I tillegg skal fylkeskommunen og kommunene rapportere om utviklingen av støtteindikatorene for arealbruk og parkering. Dette skal gjøres annen hvert år. Det vises til merknad ovenfor. Partene er innforstått med at det er utfordringer knyttet til å få tilgang til nødvendig statistikk over arbeidsplasser for å gjennomføre de arealanalyser som det stilles krav til i avtalen. Statens vegvesen vil ta nødvendige kontakter for å avklare denne saken.

Indikatorene skal rapporteres inn til Statens vegvesen (Vegdirektoratet), som vil publisere resultatene på [bymiljostatus.no](http://bymiljostatus.no). Statens vegvesen vil stå for den praktiske oppfølgingen av denne websiden.

## 8. Rutiner for budsjettering og rapportering av midler

Nytt kapittel, tekst kommer

## 9. Styringsystem

I oppfølgingen og porteføljestyringen av avtalen vil statssekretæren fra Samferdselsdepartementet lede viktige styringsgruppemøter der fireårige handlingsprogram og årlige budsjetter behandles. Resterende møter vil bli ledet av Statens vegvesen v/vegdirektøren, som har det fulle ansvaret for å lede gruppen i disse møtene. Staten skal også representeres av Jernbanedirektoratet og representanter for Fylkesmannen. Fylkesmannen skal ha hovedansvaret fra statens side for oppfølgingen av arealdelen i byvekstavtalen. Deltakelse fra de lokale partene avgjøres av de lokale partene selv.

## 10. Avtaleperiode og revisjon av avtalen

Avtalen gjelder for perioden 2018–2029. Avtalen skal reforhandles etter at Stortinget har behandlet Nasjonal transportplan 2022–2033. Deretter skal avtalen reforhandles hvert fjerde år knyttet til rulleringene av Nasjonal transportplan.

Partene kan si opp avtalen og unnlate å bevilge midler dersom partene i vesentlig grad unnlater å følge opp sine forpliktelser.

## 11. Ikrafttredelse

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

## Vedlegg:

- Bypakke Nord-Jæren – Prop. 47 S (2016–2017)
- Aktuelle tiltak på riksveg
- Aktuelle tiltak på jernbane
- Transporttiltak finansiert av kommunene på Nord-Jæren
- Transporttiltak finansiert av Rogaland fylkeskommune
- Behov for midler til drift av kollektivtrafikken
- Prosjekttale for Bussveien
- Prinsipper for hvilke tiltak på Bussveien som kan få statlig bidrag
- Teknologivalg for Bussveien
- Finansieringsplan for planlegging og utbygging av Bussveien
- Veileder for indikatorer for oppfølging av byvekstavtalen
- Kart over tellepunkter på vegnettet for beregning av bytrafikkindeks

