

Nullvekst i personbiltrafikk

Bymiljøpakke Nord-Jæren med tilhørende Byvekstavtale

Nord-Jæren er forpliktet gjennom stortingsproposisjon 47s (2016-2017) og byvekstavtale signert i 2017.

I Prop. 47s (2019-2017) står det at:

Målet for Bypakke Nord-Jæren er nullvekst i personbiltrafikken fram mot 2032, samt god framkomst for alle trafikantgrupper med hovudvekt på kollektivtransport, sykling, gåing og næringslivs-transport. Lokale styresmakter legg til grunn at trafikkveksten framover skal takast med kollektiv-transport, sykling og gåing, noko som er i tråd med målet for storbyområda i klimaforliket frå 2012 og i Meld. St. 26 (2012–2013) Nasjonal trans-portplan 2014–2023.

Nullvekstmålet er bekreftet i gjeldende byvekstavtale for Nord-Jæren. Byvekstavtalen er en gjensidig forpliktende avtale mellom regionen og staten, som ser areal, transport og bymiljø i sammenheng. Staten går inn med penger til kollektiv- og sykkelprosjekt og belønner regionen med enda mer penger dersom nullvekstmålet blir nådd.

Jernbaneinvesteringer på Nord-Jæren inngår i gjeldende byvekstavtalen 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 på Nord-Jæren har forpliktet seg til å utvikle et helhetlig, attraktivt kollektivsystem med vekt på knutepunkts-, by og tettstedsutvikling.

Gjeldende og kommende Regionplan for Jæren gir sentrale føringer for regionens arealbruk og en felles parkeringspolitikk. Planen omfattes av Byvekstavtalen for Nord-Jæren, og skal bidra at nullvekstmålet kan nåes. Regionalplanen omfatter blant annet områdene for Bymiljøpakken Nord-Jæren og Utbyggingspakke Jæren.

Utbyggingspakke Jæren

Utbyggingspakke Jæren med kommunene Time og Klepp er ikke underlagt det samme nullvekstmålet som Bymiljøpakken. Det er likevel en klar forutsetning at Utbyggingspakke Jæren ikke skal være til hinder for at Nord-Jæren kan nå nullvekstmålet.

Videre utvikling av Jærbanen har vært en sentral forutsetning ved utarbeidelsen av Utbyggingspakken. En videre utvikling av veinettet i de to kommune måtte ikke være av en art og et omfang at den ville virke ødeleggende for passasjergrunlaget til Jærbanen. Veiprojektene skal ikke undergrave hensikten med en fremtidig utbygging av dobbeltspor mellom Sandnes og Nærbø.

Utbyggingspakke Jæren tillater dermed en begrenset utbygging av vegkapasitet med omkjøringsveien ved Orstad/Kverneland og bedre veikapasitet forbi Bryne sentrum som viktige prosjekt. Tverrforbindelsen mellom E 39 v/Bråstein og Foss-Eikeland er en forutsetning for byggingen av nevnte omkjøringsvei, men er fra før av et prosjekt i Bymiljøpakken med høy nytteverdi for næringstransporten. Tverrforbindelsen og omkjøringsveien dimensjoneres kun som tofeltsveier

nettopp for å forhindre en uheldig konkurransesituasjon med Jærbanen. Dette grepet vil også kunne begrense trafikkveksten.

Samtidig legger en i Utbyggingspakken til rette for kollektivtrafikk, gange og sykkel. Tilbringerruten med buss til Jærbanen vil oppgraderes med hensyn til drift og infrastrukturen. Tiltakene følger en strategi utviklet i felleskap med Jernbanedirektoratet. Ved viktige stasjoner og holdeplasser ved Jærbanen vil innfartsparkering utvides og forbedres i kvalitet.

I saken som sendes til Vegdirektoratet og senere til samferdselsdepartementet, etter behandlingen i kommunestyrene og fylkestinget, vil det fremgå at Utbyggingspakke Jæren tar hensyn til nullvekstmålet som gjelder for Nord-Jæren, selv om pakken ikke er direkte underlagt nullvekstmålet.