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

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

Tekst med grønn bakgrunn: Tekst som lokale parter har ansvar for å oppdatere

Tekst med rød bakgrunn: Tekst som statlige parter har ansvar for å oppdatere

**Byvekstavtale mellom Rogaland fylkeskommune, Stavanger, Sandnes, Sola og**

**Randaberg kommuner, Samferdselsdepartementet og Kommunal- og moderniseringsdepartementet 2019-2029**

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 2019-2029 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 Nasjonal transportplan 2018-2029.

Byvekstavtalen skal styres gjennom Bymiljøpakke Nord-Jæren, som er navnet på partnerskapet i avtalen. Avtalepartenes representasjon i de styrende organer i Bymiljøpakken fremgår av kapittel x. Bompengeinnkrevingen på Nord-Jæren er en del av byvekstavtalen, og er beskrevet i *Prop. 47S (2016-2017) Finansiering av Bypakke Nord-Jæren i Randaberg, Sandnes, Sola og Stavanger kommunar i Rogaland*. Som følge av lokal enighet om justert bompengeopplegg vil det fremmes en ny bompengeproposisjon som vil bli en del av denne byvekstavtalen. Det justere bompengeopplegget er nærmere beskrevet i kapittel x.

1. **Mål**

Målet for byvekstavtalen er at ve (nullvekstmålet), samt god framkommelighet for alle trafikantgrupper med hovedvekt på kollektivtransport, sykling, gåing og næringstransport.

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 de geografiske grenser til Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg kommuner slik de er avgrenset inntil 1.1.2020.

En eventuell vekst i persontransporten med bil utenfor det sentrale byområdet må kompenseres med tilsvarende reduksjon i de tettere befolkede områdene.

Regjeringen tar sikte på å fastsette et videreutviklet nullvekstmål med fokus på reduserte utslipp, støy, fremkommelighet og arealbruk innen utgangen av 2019. Partene i byvekstavtalen er forpliktet til å følge opp det til enhver tid gjeldende nullvekstmålet. Foreløpig gjelder nullvekstmålet slik det er definert i Nasjonal transportplan 2018-2029. Dersom endring av nullvekstmålet påvirker forutsetninger i avtalen, må avtalen reforhandles på dette punktet.

Det er en ambisjon at tiltak i byvekstavtalen skal føre til færre hardt skadde og drepte i trafikken, i tråd med nullvisjonen. Det vises også til nasjonalt mål om 20 prosent sykkelandel i de største byene.

**2. Prosjekter og tiltak**

Prosjektene og tiltakene i byvekstavtalen skal bygge opp under målene i avtalen. Tabell x fir en prioritert oversikt over prosjektporteføljen som ligger til grunn for avtalen og det justerte bompengeopplegget.

|  |  |
| --- | --- |
|  |  |
|  |  |
|  |  |
|  |  |
|  |  |
|  |  |
|  |  |
|  |  |
|  |  |
|  |  |
|  |  |
|  |  |
|  |  |
|  |  |
|  |  |
|  |  |
|  |  |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Prioritering | Bymiljøpakken prosjektportefølje | Kostnader 2018-kr\* |
| 0 | Bomstasjoner 38 STK | 211 |
| 1 | Drift kollektiv | 3 325 |
| 2 | Sykkelstamvegen | 1 372 |
| 3 | Bussveien Korridor 1+2 | 9 774 |
| 4 | SUS/UIS-Diagonalen-Jåttå\*\* | 397 |
| 5 | Transportkorridor Vest Tungbilfelt rv. 509 Sola skole - Kontinentalveien | 725 |
| 6 | SYKKEL | 1 108 |
| 7 | GANGE, MILJØ- OG TRAFIKKSIKKERHETSTILTAK | 1 108 |
| 8 | ANDRE KOLLEKTIVPROSJEKT inkl. Hillevåg-SUS/UIS og Rv. 509 Solasplitten. Kollektiv/Tungbilfelt | 2 026 |
| 9 | Bussveien Korridor 3+4 | 994 |
| 10 | Transportkorridor Vest Tungbilfelt rv. 509 Kontinentalveien - Sundekrossen | 247 |
| 11 | Transportkorridor Vest  fv. 409 eksl Bussveien | 400 |
| 12 | E39 Hove – Ålgård | 3 748 |
| 13 | E39 Smiene – Harestad | 3 378 |
| 14 | Fv. 505 Foss Eikeland - E39 Bråstein | 792 |
| 15 | E39/rv. 44 krysstiltak/vegutvidelse Stangeland | 211 |
| 16 | Planlegging Sandnes øst | 53 |
|  Tas ut | E39 Schancheholen - Solasplitten: Kollektivfelt | 1 894 |
|  Tas ut | Fv. 330 Hoveveien: Kollektivfelt | 210 |
|  Tas ut | Fv. 435 Buøy - Austbø: Kollektivfelt | 105 |
|  | Totale kostnader ref. St.prp 47S | 32 080 |
|  | Totale kostnader redusert portefølje | 29 871 |

*\*ujustert (prognose Finansdepartementet 2%)*

*\*\* Stavanger Universitetssjukehus er besluttet lagt til Ullandhaug. Det er en stor, statlig virksomhet som utløser et behov/rekkefølgetiltak for at busstraseen mellom Ullandhaug og Jåttåvågen må være ferdigstilt i 2023. De økte midlene til gang--, sykkel- og kollektivtiltak**fra 1300 mill. kroner til 2.600 mill. kroner skal benyttes til å ferdigstille busstrassen innen åpningen av nytt sykehus i 2023.*

I tillegg til revidert prosjektportefølje, forutsettes det en generell effektivisering av prosjektene på 2 mrd. kr, og pakkens totale kostnader utgjør dermed 27 871 mill. kroner.

Prioritering av prosjekter følger vedtatt Handlingsprogram, hvor blant annet Bussvei, Sykkelstamvei og kollektivtraseen Jåttåvågen-Ullandhaug prioriteres. Ut over dette prioriteres prosjekter i henhold til ordinær porteføljestyring. Det er innenfor styringsgruppens mandat å til enhver tid kunne justere og endre på den prioriterte rekkefølgen av prosjekter.

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. 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 Nasjonal transportplan 2018-2029 og omfatter ett slikt prosjekt; Bussveien.

Jernbaneinvesteringer inngår også i avtalen og fullfinansieres av staten. Det henvises ellers til kapittel 6.

**Kommunale tiltak**

Helhetlig framstilling av alle tiltak som påvirker måloppnåelse.

Vise til vedlegg

**Fylkeskommunale tiltak**

Rogaland fylkeskommune er ansvarlig for å flere relevante transporttiltak. Rogaland fylkeskommune bidrar med ca xxx mill kroner til drift, vedlikehold og fornying av fylkesvegnettet. Videre ytes det xxx mill kroner i tilskudd til drift av bussrutene på Nord-Jæren. Fylkeskommunen kompenserer også for takstsamarbeidet som inkluderer alle typer billetter. Det er også en stor satsning på mobilitetspåvirkning, som er et samarbeid mellom fylkeskommunen og de fire kommunene. I fylkeskommunale midler inngår i tillegg at Rogaland fylkeskommune vil tilføre Bymiljøpakken all momsrefusjon fra Bymiljøpakke-prosjekter på fylkesveg som er finansiert med bompenger. Det vises til vedlegg XX for ytterligere informasjon.

**Statlige tiltak**

Gjennom byvekstavtalen bidrar staten med 50 prosent finansiering av bussveiprosjektet omtalt i kapittel x. I tillegg bygges en sykkelstamvei på E39 mellom Stavanger og Sandnes. E39 Ålgård-Hove og E39 Smiene-Harestad inngår i Bymiljøpakke Nord-Jæren, to prosjekter som vil gi bedre framkommelighet for person- og næringstrafikk samt bedre trafikksikkerhet.

Staten vil også bidra med stasjonsutbedringer for jernbanen gjennom arealavklaringer og oppgraderinger.

Staten vil bidra til gjennomføring av arealdelen i avtalen, slik at hovedtyngden i av veksten i boliger og arbeidsplasser legges til prioriterte områder (jfr Regionalplan for Jæren 2050). Staten vil utarbeide en strategi for statlig lokalisering i løpet av 2020.

Staten vil ta ansvar for at det blir utarbeidet og tatt i bruk en hensiktsmessig måleindikator for arealbruk. Måleindikatoren skal bli et verktøy for å jevnlig rapportering og evaluering.

Dersom det er behov for nye tiltak for å sikre måloppnåelse er avtalepartene forpliktet til å ta nødvendige initiativ. Det vises til vedlegg x som gir en oversikt over aktuelle tiltak og virkemidler.

**3. Finansiering**

Transporttiltak innenfor avtaleområdet finansieres med statlige midler, fylkeskommunale og kommunale midler, samt brukerfinansiering. Tiltakene tar utgangspunkt i de økonomiske rammene i Nasjonal transportplan 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.

Det forutsettes sterk kostnadskontroll 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 skal ha en nøktern standard og skal fylle sin hovedfunksjon og bygge opp under målsettingen i byvekstavtalen.

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.

## Statlige midler i byvekstavtalen

### Midler til E39 Ålgård-Hove og E39 Smiene-Harestad

I Nasjonal transportplan 2018-2029 er det avsatt 3 173 mill. 2020-kr. i statlig bidrag til E39 Hove-Ålgård (1697 mill. kr) og E39 Smiene Harestad (1478 mill. kr). I regjeringens bompengeavtale (datert 23.8.19) er det åpnet for overføring av E39 Smiene-Harestad og E39 Hove-Ålgård fra Bymiljøpakken til Nye Veier AS dersom de lokale partene ønsker det. Det er imidlertid lokal enighet om at de to E39-prosjektene beholdes i Bymiljøpakkens prosjektportefølje. Det foreligger ikke et tilstrekkelig faglig grunnlag for avklaring av overføring med hensyn til 1) inntektsfordelingen pakkene hhv. prosjektene imellom ved introdusering av felles timersregel, 2) eventuell plassering av nye bomstasjoner og 3) til den samlete bombelastningen for innbyggere på Nord-Jæren.

### Statlige programområdemidler til tiltak for kollektivtrafikk, sykkel og gange (post 30)

* Staten tilbyr 2 784 mill. 2020- kr til programområdetiltak i avtaleperioden til fremkommelighetstiltak for kollektivtrafikk, sykkel og gange som bidrar til å oppfylle målet i avtalen. 260 mill. 2018-kr av disse er bevilget i 2018.
* I forslag til statsbudsjett 2020 er det åpnet for økt fleksibilitet for bruk av post 30-midler på fylkeskommunalt og kommunalt ansvarsområde innenfor byvekstavtalen. Midlene kan også brukes til kommunale og fylkeskommunale gange-, -sykkel- og kollektivtiltak. Det er forutsatt at bruken blir avgrenset til investeringer, og at en slik prioritering blir vurdert som mer kostnadseffektiv/samfunnsøkonomisk lønnsom, eller øker måloppnåelsen i avtalen sammenlignet med riksvegtiltak.
* Statens vegvesen vil utvikle et system som sikrer at vurderingskriteriene for fordeling av midlene blir ivaretatt og som sikrer gode rutiner for oppfølging. Frist: 1.4.2020.
* Valget og prioriteringen av programområdetiltakene vil skje gjennom den ordinære porteføljestyringen.
* Midlene skal indeksreguleres, se vedlegg x.

Gjennom vedtatt årsbudsjett 2020 og Bymiljøpakkens handlingsprogram 2018-2021 er det fastsatt bruk av programområdemidler til og med 2021. Tiltakene er å regne som bindinger fram til nytt handlingsprogram er vedtatt. Vedlegg x gir en oversikt over disse bindingene, hentet fra Bymiljøpakkens handlingsprogram.

### Statlig tilskudd til store fylkeskommunale kollektivinfrastrukturprosjekter

Staten vil dekke inntil 50 prosent av den samlede kostnaden for utbygging av Bussveien i tråd med retningslinjene for 50/50-ordningen.

* Statens halvdel er inntil 5 233 mill. 2020-kr. eks. mva. på fylkesveg. 395 mill. 2020-kr av dette beløpet er bevilget i 2017-2019 (NB: Endelig beløp fastsettes i forhandlingene). Staten vil ikke dekke eventuelle kostnadsoverskridelser i prosjektet.
* Det forutsettes at det årlige statlige bidraget utgjør inntil 50 prosent av det reelle behovet for midler til prosjektene, og at bompenger/lokale midler som et minimum utgjør en tilsvarende andel hvert år.
* Statens andel skal være relatert til den prosjektkostnaden som er nødvendig for å oppnå et hensiktsmessig kollektivtilbud.
* Det skal ikke planlegges for fordyrende løsninger.
* Byggeplanen må foreligge senest 15. juni året før igangsettelse for å få statlig bevilgning.
* Midlene skal indeksreguleres, se vedlegg x.

Følgende prinsipper ligger til grunn for kostnadsstyringen av Bussveien:

* Eventuelle kostnadsøkninger må håndteres som en del av porteføljestyringen av avtalen.
* Det skal etableres endringslogger for prosjektet i sin helhet og for delprosjektene. Endringsloggene skal omfatte kostnadsendringer fra fastsatte styringsmål og fram til KS2 for delprosjekter over 1 mrd. kr og fra fastsatte styringsmål og fram til vedtak om anleggsstart for prosjekter under 1 mrd. kr. Endringsloggene skal forankres i den administrative styringsgruppen for byvekstavtalen.
* For å få en oversikt over den samlede kostnadsutviklingen i hele planleggings- og utbyggingsperioden skal det også føres endrings-/kostnadslogger for de enkelte delprosjektene i gjennomføringsfasen, dvs. fra fastsatt styringsramme/kostnadsoverslag ved vedtak om anleggsstart til prosjektene er ferdige (gjennomført sluttoppgjør).

Se vedlegg x for en detaljert plan for fremdrift og finansiering, med fastsatt styringsmål/styringsramme for hvert enkelt delprosjekt. Kommentar fra fylkeskommunen: De lokale kan kun fastsette styringsmål for bussveien som samlet prosjekt. Prinsippene for kostnadsstyring er tilstrekkelig for å ivareta kostnadstyring

Det statlige bidraget til Bussveien øker til 66 prosent. Halvparten av det økte tilskuddet fra 50 til 66 prosent skal øremerkes reduserte bompenger, og halvparten skal øremerkes et bedre kollektivtilbud på Nord-Jæren. Dette skal skje etter en lokal prioritering, Se avsnittet under for en nærmere omtale av dette tilskuddet.

### Belønningsmidler til tilskuddsordninger i byområder (post 66)

En forutsetning for belønningsmidlene er at nullvekstmålet nås. Det er også en forutsetning at lokale myndigheter og transportetatene sammen utvikler et system for rapportering som gir god oversikt over bruken av midlene. Staten forutsetter at rapporteringsopplegget utvikles etter samme mal i alle byområder med byvekstavtale. Frist for utvikling av rapporteringsopplegg: 1.4.2020. Midlene skal indeksreguleres, se vedlegg x.

#### Belønningsmidler

Statens tilbud innebærer 2 612 mill. 2020-kr i belønningsmidler til Nord-Jæren i avtaleperioden, hvorav totalt 315 mill. kr er bevilget i 2018 og 2019. Belønningsmidlene skal bidra til bedre framkommelighet, miljø og helse i storbyområdene ved å dempe veksten i personbiltransport og øke antallet kollektivreiser. Midlene skal brukes i tråd med det overordnede målet i byvekstavtalen.

#### Tilskudd til reduserte bompenger og økt kollektivsatsing

Det statlige bidraget til Bussveien øker til 66 prosent som følge av regjeringens bompengeavtale, hvorav halvparten av midlene skal gå til reduserte bompenger og halvparten til økt kollektivsatsing.

I tiårsperioden 2019-2029 er det beregnet at tilskuddet til reduserte bompenger og bedre kollektivtilbud på Nord-Jæren vil bli på om lag 1 700 mill. 2020-kr – fordelt med om lag 850 mill. kr til reduserte bompenger og om lag 850 mill. kr til bedre kollektivtilbud. Det statlige bidraget målt i kroner står ved lag også dersom kostnader i den samlede prosjektporteføljen blir redusert. Bussveien ligger til grunn for beregningen av tilskuddet på denne posten, men den delen av tilskuddet som utgjør økningen av fra 50 til 66 prosent vil bli utbetalt fordelt over tiårsperioden 2019-2029, uavhengig av framdrift for Bussveien. Det er lagt opp til at disse midlene overføres til fylkeskommunen.

Når det gjelder delen som går til reduserte bompenger vil disse benyttes til å rekvirere mindre bompenger til fylkeskommunale prosjekter enn forutsatt. Den reduserte bompengebruken som følge av dette kommer bilistene til gode i form av fjerning av rushtidsavgiften på Nord-Jæren.Fjerning av rushtidsavgiften vil gi en redusert bompengebelastning på om lag 1,8 mrd. kr. Justert bompengeopplegg vil totalt gi en redusert bompengebelastning på om lag x mrd. kr.

Når det gjelder delen som går til bedre kollektivtilbud er følgende prosjektområder aktuelle: Økt satsing på kollektivprioriterende infrastrukturtiltak og elektrifisering av bussflåten, samt øke ruteproduksjonen. Senest 01.04.2020 må det gis en endelig oversikt over fordelingen av disse midlene. Midlene kan holdes tilbake dersom denne fristen ikke overholdes.

#### Tilskudd til reduserte kollektivtakster

Det avsettes et statlig bidrag på 50 mill. 2020-kr årlig i tilskudd til reduserte kollektivtakster, dvs. 500 mill. kr i tiårsperioden 2019-2029. Det må synliggjøres hvordan disse midlene brukes og kommer kollektivtrafikantene til gode.

Takstvedtak må fattes av fylkeskommunen. Innretningen av midlene til reduserte billettpriser skal konkretiseres og behandles i fylkestinget senest 01.04.2020. Det forutsettes at administrativ styringsgruppe for Bymiljøpakken behandler saken før vedtak i fylkestinget.

#### Økt statlig bidrag for å fjerne rushtidsavgiften

Som følge av lokale vedtak om å fjerne rushtidsavgiften tilbyr staten inntil 50 mill. kr per år i avtaleperioden, dvs. inntil 500 mill. kr totalt i avtaleperioden. En forutsetning for midlene er at fjerning av rushtidsavgift lar seg realisere innenfor nullvekstmålet.

#### Utvikling av knutepunkter og stasjoner (post 73)

Det avsettes kr 221 mill. 2020-kr til stasjons- og knutepunktstiltak i perioden 2020-2023. Midlene skal indeksreguleres, se vedlegg x.

Tabell x gir en samlet oversikt over det statlige bidraget til byvekstavtalen. Det tas forbehold om årlige bevilgninger over statsbudsjettet.

Tabell 1: Det statlige bidraget til byvekstavtalen for Nord-Jæren. Totalbeløpet er inkludert bevilgninger til Bussveien 2017-2019, og post 30 og post 66 (tidl. Post 64) 2018-2019.

|  |  |
| --- | --- |
|  | Mill. kr (2020) |
| Statlig bidrag Bussveien (post 63) 1) |  5 233  |
| Statlige midler til kollektiv-, gang- og sykkeltiltak (post 30) |  2 784  |
|  Belønningsmidler til tilskuddsordninger i byområder (post 66) |  |
| -Belønningsmidler |  2 612  |
| -Reduserte bompenger og bedre kollektivtilbud 1) |  1 700  |
| -Reduserte billettpriser til kollektivtrafikk |  500  |
| -Tilskudd til fjerning av rushtidsavgift 2) |  500  |
| Stasjons- og knutepunktutvikling (post 73) |  221  |
| **Sum** | **13 550** |

1)Beløp kan endres når endelig statlig bidrag fastsettes i forhandlingene. 2) Inntil 50 mill. kr årlig 2019-2029.

### Statlige 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.

## Lokale midler i byvekstavtalen

1. BymiljøpakkenSe avsnitt om fylkeskommunale og kommunale tiltak (ev se vedlegg xx).

?

## Annen finansiering:

### Justert bompengeopplegg

De lokale partene i Bymiljøpakke Nord-Jæren har kommet til enighet om å justere bompengeopplegget omtalt i Prop 47 S (2016-2017). Det vises til ordførerforliket av 6. november 2019 (se vedlegg x). Forliket innebærer at rushtidsavgiften fjernes, og det innføres halv takst for nullutslippskjøretøy. Innkrevingsretningen i bomstasjonen på Bybrua skal snus. Partene forplikter seg videre til å endre bomstasjonsplasseringer og/eller innkrevingsretninger på Tananger og Lura. Endringene skal ikke medføre at det oppstår hull i ringene. Bomstasjonen på E39 ved Mosvatnet skal flyttes slik at en unngår trafikklekkasje og lokal omkjøringsmulighet når Eiganestunnelen åpnes for trafikk i 2020.

Det er bestemt at grunntaksten for lette kjøretøy (takstgruppe 1) settes til 22 2018-kr.

For tunge kjøretøy (takstgruppe 2) settes taksten til 2,5 ganger grunntakst for takstgruppe. Passeringstak på 75 passeringer per måned og timesregel basert på første registrerte passering. Videre er det lagt til grunn at gjennomsnittstaksten (dvs. gjennomsnittlig takst per passering) prisjusteres i samsvar med SSBs konsumprisindeks. Det vises til sak xxxx for nærmere beskrivelse av bompengeopplegget og forslag til lokale vedtak. Det er forutsatt lokale vedtak i løpet av januar-februar 2020. Målet er stortingsbehandling første halvår 2020.

Bompenger og lån

1. Beregnede inntekter fra bompengesystemet på Nord-Jæren framgår av Justert bompengeopplegg for Bymiljøpakke Nord-Jæren. Brutto bompengeinntekter er beregnet til om lag. Nettoinntektene er beregnet til om lag 11 300 mill. 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.
2. 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 1 mrd. kr. Det er ikke behov for ytterligere godkjenning fra Stortinget så lenge gjelden ikke

overskrider 1 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 bompengeinntektene. Det skal ikke lånes til drift. Låneopptak skal ikke benyttes som et virkemiddel for å unngå reell prioritering i porteføljestyringen av prosjektpakken.

I tabell x gis en oversikt over finansieringsgrunnlaget til Bymiljøpakke Nord-Jæren

|  |  |
| --- | --- |
| STATLIG BIDRAG I BYVEKSTAVTALE FOR NORD-JÆREN 2019-2029 | Mill 2020-kr |
| Statlig bidrag til E39 Ålgård-Hove og E39 Smiene-Harestad | 3 175 |
| Programområdetiltak (kap. 1320 Post 30)  | 2 784 |
| Statlig bidrag Bussveien (kap. 1330 Post 63)  | 5 233 |
| Belønningsmidler til tilskuddsordninger i byområder (kap. 1330 Post 66): |  |
| Belønningsmidler 1) | 2 612 |
| Tilskudd til reduserte bompenger og økt kollektivsatsing | 1 700 |
| Tilskudd til reduserte kollektivtakster | 500 |
| Tilskudd til fjerning av rushtidsavgift | 500 |
| Kap. 1352 Post 73: Stasjons- og knutepunktutvikling | 221 |
| SUM | 16 725 |
| LOKALE MIDLER |  |
| Fylkeskommunale midler (mva-kompensasjon) | 1 500 |
| BOMPENGEINNTEKTER 2018-2033  |  |
| Netto beregnede bompengeinntekter 2020-2033 | 10 300 |
| Bompengeinntekter 2018- 2019 (ca., brutto) | 1 000 |
| SUM INNTEKTER TOTALT | **29 525** |

1. **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

* 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 driftsstabilt. 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.

1. **Byutvikling**

Byvekstavtalen skal bidra til attraktive by- og tettstedssentre og en mer effektiv arealbruk i avtaleområdet.

## Regionalplan Jæren 2050 som premiss for byvekstavtalen

Regionalplan Jæren 2050 – fase 1, vedtatt i Rogaland fylkeskommune juni 2019, legger til rette for å nå målet om at veksten i persontransporten skal tas med kollektivtrafikk, sykkel og gange (nullvekstmålet).

Byutredningenhart Utvikling i tråd med regionalplanen er en forutsetning for å nå nullvekstmålet. Avtalepartene forplikter seg gjennom denne byvekstavtalen til å bidra aktivt til at innholdet i planen blir realisert.

Byvekstavtalen sikrer samarbeid om en effektiv og forutsigbar oppfølging av mål, strategier, retningslinjer og handlingsprogram i regionalplanen. I avtaleområdet legger Regionalplan Jæren 2050 til grunn et arealeffektivt utbyggingsmønster basert på prinsippene om kollektivbasert utvikling med et transportsystem som skal være effektivt, miljøvennlig, tilgjengelig for alle og med lavest mulig behov for biltransport. Planen fastlegger en regional struktur med prioriterte områder som skal ta hovedtyngden av veksten i boliger og arbeidsplasser. Utviklingen av de prioriterte stedene skal fokusere på kvalitet og attraktive by- og tettstedssentre og knutepunkter. En vesentlig andel av boligbyggingen og tilveksten i arbeidsplassintensive virksomheter skal skje gjennom fortetting og transformasjon i områder som bidrar til måloppnåelse.

Ved utarbeidelse av fremtidige regionale planer for areal og transport vil nullvekstmålet og statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging (SPR-BAP) legges til grunn. Rogaland fylkeskommune skal, som planeiere, bidra til at alle byvekstavtalens parter samt øvrige kommuner i planområdet utarbeider og følger opp sine planer i tråd med regionalplanen.

Kommunene forplikter seg til å revidere gjeldende planer i tråd med mål og strategier for Regionalplan Jæren samt målene for byvekstavtalen. , statlige planretningslinjer og Regionalplan Jæren. Ubebygde områder som er i strid med nullvekstmålet avventes eller utsettes i tid, i tråd med Regionalplan Jæren 2050.

Fylkeskommunen og berørte statlige myndigheter skal delta konstruktivt med faglige innspill i planprosessene og bidra til tidlig og tydelig avklaring av nasjonale og vesentlige regionale interesser.

Ved revidering av gjeldende planer skal det planlegges for en geografisk fordeling av nye boliger og arbeidsplasser basert på nærhet til by- og tettstedssenter, 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.

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

## Parkering

Rogaland fylkeskommune, Sandnes, Sola, Stavanger og Randaberg kommuner og staten har i Regionalplan Jæren 2050 sluttet seg til en helhetlig, samordnet og mer restriktiv parkeringspolitikk for storbyområdet. Videre endringer i parkeringspolitikken skal bygge opp under målene i byvekstavtalen og kan omfatte tiltak i vedlagt liste over mulige tiltak og virkemidler.

## Statens oppfølging

Staten forplikter seg til oppfølging av Regionalplan Jæren 2050 med tilhørende handlingsprogram.

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 planretningslinjene for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging skal samordnes med retningslinjene for lokalisering av statlige arbeidsplasser og 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 byvekstavtalen.

Nytt fra fylkesmannen: Staten ved fylkesmannen skal i løpet av 2020 utarbeide forslag til en langsiktig strategi for lokalisering av statlige virksomheter i eide og leide bygg på Nord-Jæren, og som skal bidra til at statens lokalisering bygger opp under nullvekstmålet. Denne strategien er grunnlag for dialog mellom partene i byvekstavtalen og oppfølging av statlige lokaliseringsbeslutninger på Nord-Jæren. Det skal også utarbeides tiltak som legger til rette for at ansatte og besøkende for de statlige virksomhetene i større grad velger kollektiv, sykkel og gange. Strategien utarbeides i samarbeid med fylkeskommunen og vil inngå som grunnlag for Regional plan for Jæren mot 2050, del 2.

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

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.

## Videre arbeid

Partene vil utvikle og ta i bruk måleindikatorer for arealutvikling for å synliggjøre partenes arealdisponeringer.

Partene skal tallfeste veiledende mål for arealbruk i sentrale områder og ved viktige knutepunkter og kollektivtrafikktraseer, i tråd med regional plan og kommuneplaner. Disse målsettingene avveies mot viktige hensyn i byplanlegging som bo- og områdekvalitet, barn og unges interesser, grønnstruktur, klimatilpasning, jordvern og hensiktsmessig sammensetning av formål mm 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 byvekstavtalens 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.

1. **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 er 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 Nasjonal transportplan 2018-2029 og handlingsprogram for Jernbane, dersom dette er teknisk mulig. Avklaring vil skje våren 2020.

## **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, knutepunkts- og stasjonsnær områdeutvikling tas opp som tema i revisjon av Regionalplan for Jæren og kommuneplanarbeidet.

**Stavanger stasjon**

Staten vil i samarbeid med kommunen og fylkeskommunen utarbeide tilstrekkelig beslutningsgrunnlag for å ta stilling til prioritering av Stavanger stasjon i Nasjonal transportplan 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 Kolumbus har inngått avtale om et utvidet takst- og rutesamarbeid på Jæren. Avtalen blir gjeldende når ny operatør på Jærbanen overtar fra 15.12.2019. Vyog 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.

**Nytt kapittel 7: Nye teknologiske løsninger**

Nytt kapittel som skal skrives av fylkeskommunen: Beskrive partenes satsing på nye teknologiske løsninger som kan bygge opp under nullvekstmålet. Ev lokale initiativ som partene støtter.

**8. 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 2017.

Trafikkutviklingen er styrende for å nå målet og skal følges i avtaleområdet gjennom:

* Kontinuerlig by-reisevaneundersøkelse (RVU), som gjennomføres i regi av transportetatene. 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 Rogaland 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.

* Byindeks 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 med lette kjøretøy i avtaleområdet.

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 (CO2-ekvivalenter) på Nord-Jæren fra lette og tunge kjøretøy innhentes fra Miljødirektoratets utslippsstatistikk.

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.

Det vises også til at partene vil utvikle og ta i bruk måleindikatorer for arealutvikling for å synliggjøre partenes arealdisponeringer (jf. kapittel 5).

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 hver enkelt kommune. For eksempel kan definisjonen av sentrumsområder ved bruk av indikatorene for arealbruk og parkering ta utgangspunkt i Regionalplan Jæren 2050.

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 CO2, 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).

**10. Styringssy**ste**m**

I oppfølgingen og porteføljestyringen av avtalen vil statssekretæren fra Samferdselsdepartementet lede 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 2019-2029. 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.

1. **Ikrafttredelse**

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

**Vedlegg:**

* Oversikt over indeksregulering
* 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
* Prosjektomtale 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

14