



Bymiljøpakken

Handlingsprogram 2021-2024



Forord

Styringsgruppen for Bymiljøpakken legger med dette fram Handlingsprogram 2021-2024.

I arbeidet med handlingsprogrammet er det tatt utgangspunkt i Byvekstavtale mellom Rogaland fylkeskommune, Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg kommuner, Samferdselsdepartementet og Kommunal- og moderniseringsdepartementet 2019-2029¹.

Handlingsprogram 2021-2024 gir en retning på hvordan partene ønsker å jobbe videre med Bymiljøpakken. Prioriteringene er basert på foreliggende føringer, faglig grunnlag og finansielle rammer. Styringsgruppen ser fram til å få realisert viktige tiltak som skal legge til rette for god byutvikling, flere miljøvennlige reiser og bedre framkommelighet på Nord-Jæren.

For de neste fire årene rettes oppmerksomheten mot de prosjektene i porteføljen som er prioritert høyest (øvre del av listen i Byvekstavtalen). Det legges imidlertid opp til en delvis utsettelse av korridor 2 på Bussveien til sent i handlingsplanperioden, for å ikke overbelaste økonomien i pakken tidlig i perioden. På samme måte forskyves også deler av tiltakene på programområdene, med samme begrunnelse.

Det legges opp til årlig revisjon av handlingsprogrammet. Dette er en del av porteføljestyringssystemet for Bymiljøpakken.

Arbeidet med handlingsprogrammet har pågått siden januar 2020, gjennom et godt samspill mellom statsetatene, fylkeskommunen og de fire kommunene på Nord-Jæren.

Styringsgruppen ber om at de fire involverte kommunene (Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg) og Rogaland fylkeskommune gjennomfører politisk behandling av forslag til handlingsprogram innen utgangen av juni 2020.

Stavanger, mai 2020

Jarle Bø
Ordfører i Randaberg

Tom Henning Slethei
Ordfører i Sola

Stanley Wirak
Ordfører i Sandnes

Kari Nessa Nordtun
Ordfører i Stavanger

Marianne Chesak
Fylkesordfører i Rogaland

Anita Skauge
Jernbanedirektoratet

Bjørne Grimsrud
Statens vegvesen

Lone M. Solheim
Fylkesmannen i Rogaland

¹ Byvekstavtale 2019-2029 er vedtatt lokalt i fylkestinget og respektive kommunestyre. Behandling i regjering gjenstår før avtalen endelig trer i kraft.



Innhold

1. Bymiljøpakken ser framover	5
2. Viktig grunnlag for handlingsprogrammet	6
2.1 Nasjonal transportplan 2018 – 2029.....	6
2.2 Handlingsprogram 2018 – 2021, årsbudsjett 2019 og 2020	6
2.3 Regionalplan Jæren 2050	7
2.4 Byvekstavtale 2019 – 2029.....	7
3. Mål og styring av Bymiljøpakken.....	9
3.1 Mål for Bymiljøpakken og Byvekstavtalen	9
3.2 Måling av resultater.....	10
3.3 Beslutningsprosesser.....	11
3.4 Porteføljestyling av Bymiljøpakken	13
4. Økonomiske forutsetninger for handlingsprogram 2021-2024	14
4.1 Statlige midler	14
4.1.1 Statlige programområdemidler til tiltak for kollektivtrafikk, sykkel og gange (post 30)	14
4.1.2 Statlig tilskudd til store fylkeskommunale kollektivinfrastrukturprosjekter (post 63)	14
4.1.3 Belønningsmidler til tilskuddsordninger i byområder (post 66)	15
4.2 Bompenger	17
4.2.1 Justert bompenggeopplegg.....	17
4.2.2 Bompenger og lån.....	18
4.3 Fylkeskommunale midler	18
4.4 Rammer i perioden 2021-2024.....	19
5. Styringsmål og kostnadsreducerende tiltak.....	20
6. Prioriteringer og porteføljestyling 2021-2024	21
6.1 Kollektivtiltak på Nord-Jæren	22
6.1.1 Bussveien.....	22
6.1.2 Kollektivtrasé –fv. 510 SUS/UIS-Diagonalen-Jåttå	23
6.1.3 Andre kollektivtiltak og programområdetiltak kollektiv.....	23
6.1.4 Drift kollektivtrafikk	25



6.2	Tungbilfelt	26
6.2.1	Rv. 509 Transportkorridor vest, Sola skole – Kontinentalveien.....	26
6.3	Sykkeltiltak.....	27
6.3.1	Sykkelstamvegen	27
6.3.2	Andre sykkeltiltak.....	27
6.4	Tiltak for gående.....	31
6.5	Trafikksikkerhetstiltak.....	33
6.6	Midler til planlegging og drift sekretariat.....	35
7.	Øvrige innsatsområder	36
7.1	Kommunikasjon	36
7.2	Mobilitetsarbeid	37
7.3	Bymiljø	38
7.4	Byutvikling	38
8.	Forventet måloppnåelse av Handlingsprogram 2021-2024	40
8.1	Finansiering.....	40
8.2	Nullvekstmålet	40
8.3	Framkommelighet med hovedvekt på kollektiv, sykkel, gåing og næringslivets transporter	41
	VEDLEGG 1 Kostnader og inntekter - oversikt.....	42



1. Bymiljøpakken ser framover

Bymiljøpakken bygger et bedre byområde og er med på å utvikle Nord-Jæren.

Bymiljøpakken bidrar til at barn og unge vokser opp i en framtidsretta region, med bedre luft, miljø og mindre utslipp. Barna får tryggere vei til skolen. Folk som kjører står i mindre kø. Det blir bedre tilbud for de som sykler eller reiser kollektivt, og det blir mer attraktivt å gå.

Samtidig er samfunnet vårt avhengig av næringsliv og tjenester, der mange må kjøre for å komme fram. De får det lettere når de som kan setter bilen hjemme av og til.

Nord-Jæren er et av byområdene i Norge som vokser mest. Skal vi fortsette å være en attraktiv region, må det være attraktivt å leve, bo og reise her.

Bymiljøpakken skal bygge mange nye veier, både for deg som reiser kollektivt, sykler, går eller kjører. Vi jobber også for at det blir lettere å velge andre reisemåter enn bil, gjennom holdningsskapende arbeid. Vi sørger for gode mobilitetsløsninger, som HjemJobbHjem, bysykler eller tilbud om samme billettpris for tog og buss. Digitale løsninger blir stadig bedre – I Kolumbus sin billettapp kjøpes både buss- og togbillett og leie av bysykkel.

Med ny byvekstavtale får kollektivtrafikken et skikkelig løft. Prisen på periodekort blir billigere og ruteproduksjonen større. Det skal bli enda lettere å reise kollektivt på Nord-Jæren.

Vi er i gang!

Prosjekter for nesten 30 milliarder kroner skal realiseres på Nord-Jæren i årene fram til 2033.

Noen av prosjektene som kommer er Bussveien, Sykkelstamvegen og Transportkorridor vest.

Vi bygger også mange andre prosjekter på sykkel, gåing, trafiksikkerhet og kollektiv, som gjør det lettere å velge andre reisemåter.

Alle prosjektene i Bymiljøpakken blir prioritert etter en helhetlig vurdering. Prosjektene skal blant annet bidra til å nå mål om nullvekst og god framkommelighet, spesielt for de som går, sykler, reiser kollektivt eller kjører næringstransport. I dette handlingsprogrammet prioriterer styringsgruppen å planlegge og bygge mange viktige prosjekt. Oppstart av flere prosjekt blir vurdert ved neste revisjon av handlingsprogrammet i 2021.

Det er avgjørende at regionen lykkes med en arealutvikling som bygger opp om prosjektene i Bymiljøpakken. Samarbeid mellom kommunene og sammenheng mellom planer og tiltak er viktig for å nå mål i byvekstavtalen. Partene skal fortsette samarbeidet for tidenes løft på samferdsel og byutvikling på Nord-Jæren.



2. Viktig grunnlag for handlingsprogrammet

2.1 Nasjonal transportplan 2018 – 2029

Stortinget behandlet Meld. St 33 (2016 – 2017) Nasjonal transportplan 2018 – 2029, 19. juni 2017. Det overordnede og langsiktige målet i transportpolitikken er:

Et transportsystem som er sikkert, fremmer verdiskaping og bidrar til omstilling til lavutslippssamfunnet.

Planen legger blant annet opp til sterk satsing i byområdene. Fram mot 2050 er det store transportbehov som må håndteres for at vi skal ha god framkommelighet og et godt bymiljø. Regjeringen vil gjennom byvekstavgiftene bidra med 66,4 mrd. kr i planperioden. De største byene i Norge kan forhandle om disse midlene. For Nord-Jæren sin del skal noe av midlene gå til å dekke 50 prosent av prosjektkostnadene på Bussveien, drift av kollektivtransport samt bidrag til innsats rettet mot kollektivreisende, syklist og fotgjengere.

Transportsikkerhet generelt er viktig, men barn og unges sikkerhet og perspektiv har fått spesiell oppmerksomhet i planen. Behov for effektiv og miljøvennlig godstransport står også sentralt.

Planen følger opp nasjonale klimamål og tiltakene rettes inn for å redusere klimagassutslippene i tråd med en omstilling mot et lavutslippssamfunn. Andre negative miljøkonsekvenser skal også reduseres.

2.2 Handlingsprogram 2018 – 2021, årsbudsjett 2019 og 2020

Gjeldende handlingsprogram for Bymiljøpakken er for perioden 2018 – 2021. Fylkestinget i Rogaland og kommune- og bystyret på Nord-Jæren sluttet seg til dette handlingsprogrammet desember 2017. Våren 2018 ble det bestemt å avvente revisjon, og styringsgruppen vedtok i møtet 4. mai 2018 et årsbudsjett for 2019, basert på gjeldende handlingsprogram. Styringsgruppen vedtok i møtet 20. mai 2019 et årsbudsjett for 2020 basert på gjeldende handlingsprogram og daværende byvekstavgift.

Med bakgrunn i ny byvekstavgift ble årsbudsjett for 2020 revidert i tråd med nye føringer og økonomiske rammer.



2.3 Regionalplan Jæren 2050

Regionalplan Jæren 2050 fase 1, vedtatt i Rogaland fylkeskommune juni 2019, er et premiss for byvekstavtalen. Størrelser som folketall og befolkningens sammensetning er sentrale parametere som legges til grunn for vår langsiktige planlegging. Her er noen viktige hovedtrekk i utviklingen som må tas med videre i handlingsprogramarbeidet:

- Gjennomsnittlig årlig befolkningsvekst på ca. 1,45 prosent. Befolkningen i planområdet har økt med ca. 125.000 innbyggere siden 1985 og ligger i 2018 på ca. 340 000
- Færre barn blir født og samtidig blir vi stadig eldre
- Innvandring har vært en viktig årsak til befolkningsveksten i regionen. Siden 1999 har det vært netto innvandring til planområdet og andel innvandrere har hatt en kraftig vekst fra cirka 7 prosent i 2000 til en situasjon hvor nesten en av fem innbyggere er innvandrere.
- Rogaland er fylket med høyest verdiskapning etter Oslo
- Økning i antall etablerte bedrifter i regionen med 78 prosent fra 2011 – 2016
- Stadig sterkere urbaniseringstrend, og det er storbyområdene som vokser mest
- Parallelt med sterk næringsvekst i regionen, var det også betydelig vekst i personbiltransporten på Jæren fram til 2014
- Arbeidspendling mellom storbyområdet og omlandskommunene vokste med hele 60 prosent i perioden

2.4 Byvekstavtale 2019 – 2029

Partene ble 6. desember 2019 enige om en byvekstavtale for Nord-Jæren for perioden 2019 – 2029. Byvekstavtalen er inngått mellom Staten, ved Samferdselsdepartementet og Kommunal- og moderniseringsdepartementet, og Nord-Jæren ved Rogaland fylkeskommune, Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg kommune. Byvekstavtalen ble endelig overlevert til politisk styringsgruppe v/statssekretærer i Samferdselsdepartementet og Kommunal og moderniseringsdepartementet, 6. desember 2019. Avtalen ble lokalt vedtatt i fylkestinget og de fire kommunene i desember 2019. Byvekstavtalen skal endelig signeres etter behandling i regjeringen.

Bymiljøpakken med sine prosjekter og tiltak er en del av byvekstavtalen. Den lokalt vedtatte byvekstavtalen for perioden 2019 – 2029 legges til grunn for handlingsprogrammet. Det tas forbehold om regjeringens godkjenning av byvekstavtalen.

Den prioriterte oversikten over prosjektporteføljen i byvekstavtalen legges til grunn for handlingsprogrammet.



Tabell 1 Prosjektportefølje Bymiljøpakken i Byvekstavtalen

Prioritet	Prosjekter	Kostnader mill. 2020-kr
0	Bomstasjoner 38 STK	221
1	Drift kollektiv	3 478
2	Sykelstamvegen	1 436
3	Bussveien Korridor 1+2	10 240
4	SUS/UIS-Diagonalen-Jåttå	415
5	Transportkorridor Vest tungbilfelt rv 509 Sola skole-Kontinentalveien	758
6	Programområde sykkel	1 159
7	Programområde gange, miljø- og trafikksikkerhetstiltak	1 159
8	Programområde kollektiv + øvrige kollektivinfrastrukturprosjekt	2 087
9	Bussveien Korridor 3+4	1 056
10	Transportkorridor Vest tungbilfelt rv 509 Kontinentalveien - Sundekrossen	258
11	Transportkorridor Vest fv.409 ekskl Bussveien	418
12	E39 Hove - Ålgård	3 920
13	E39 Smiene - Harestad	3 533
14	Fv. 505 Foss Eikeland - E39 Bråstein	828
15	E39/rv. 44 krysstiltak/vegutvidelse Stangeland	221
16	Planlegging Sandnes øst	55
	Kostnader prosjektportefølje	31 242
	Generell effektivisering av prosjektene	-2 000
	Kostnader inkludert effektiviseringstiltak	29 242

Sammenlignet med St. prop 47 S (2016 - 2017) er prosjekter til om lag 2 300 mill. kr tatt ut i ny byvekstavtale:

- E39 Schancheholen - Solasplitten: Kollektivfelt (om lag 2 000 mill. kr)
- Fv. 330 Hoveveien: Kollektivfelt (om lag 220 mill. kr)
- Fv. 435 Buøy - Austbø: Kollektivfelt (om lag 110 mill. kr).



3. Mål og styring av Bymiljøpakken

3.1 Mål for Bymiljøpakken og Byvekstavtalen

Målene for Bymiljøpakken er:

Veksten i persontransporten skal tas med kollektivtrafikk, sykling og gange (nullvekstmålet), samt god framkommelighet for alle trafikantgrupper med hovedvekt på kollektivtransport, sykling, gåing og næringstransport.

Løsningene som velges må bidra til bedre framkommelighet totalt sett, spesielt ved å tilrettelegge for attraktive alternativer til privatbil og bedre framkommelighet for næringstransporten. Byvekstavtalen skal også bidra til høy arealutnyttelse og fortetting, og transformasjon med høy by- og bokvalitet.

Nullvekst måles innenfor de geografiske grensene til Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg kommuner slik de er avgrenset inntil 1. januar 2020.

En eventuell vekst i persontransporten med bil utenfor det sentrale byområdet må kompenseres med tilsvarende reduksjon i områdene som er tettere befolket.

Regjeringen tar sikte på å fastsette et videreutviklet nullvekstmål med fokus på reduserte utslipp, støy, framkommelighet og arealbruk. Partene i byvekstavtalen er forpliktet til å følge opp det til enhver tid gjeldende nullvekstmålet. Regjeringen har åpnet opp for at nullvekstmålet kan måles i et glidende snitt på inntil tre år, for at regionen skal få mulighet til å snu trenden dersom måling av nullvekst går i negativ retning. Måling gjennom et glidende snitt er fastlagt i den lokalt vedtatte byvekstavtalen på Nord-Jæren for 2019-2029. Foreløpig gjelder nullvekstmålet slik det er definert i Nasjonal transportplan 2018-2029. Dersom endring av nullvekstmålet påvirker forutsetninger i avtalen, må det vurderes om avtalen skal 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.



3.2 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.

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. 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 veitrafikk basert på tellinger fra faste trafikkregistreringspunkter fordelt på riksveier, fylkesveier og kommunale veier. Se kart i vedlegg 5 i byvekstavtalen. Trafikkindeksen skal gi et representativt bilde av trafikkutviklingen med lette kjøretøy i avtaleområdet
- Avtalepartene er enige i trafikkregistreringspunktene som er vist i vedlegg til byvekstavtalen. 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.

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.

3.3 Beslutningsprosesser

Målrettet gjennomføring av Bymiljøpakken krever god samhandling mellom lokale myndigheter og staten. For å ivareta dette, ble det høsten 2014 etablert en styringsgruppe for Bymiljøpakken. I styringsgruppen deltar Statens vegvesen v/vegdirektøren, Jernbanedirektoratet v/jernbanedirektøren, fylkesordføreren i Rogaland fylkeskommune og ordførerne fra de fire kommunene. Fylkesmannen har så langt deltatt som observatør, men etter ny inngått byvekstavtale møter fylkesmannen som fast medlem.

Styringsgruppen utarbeider forslag til handlingsprogram og årlige prioriteringer av tiltakene i Bymiljøpakken. Styringsgruppen har ansvaret for koordinering av prosjektporteføljen. Arbeidet i styringsgruppen skal gi grunnlag for Stortingets, departementets og lokale myndigheters behov for styring og kontroll med bruk av budsjettmidler og bompenger. Styringsmodellen må tilpasses til enhver tid gjeldende forvaltningssystem.

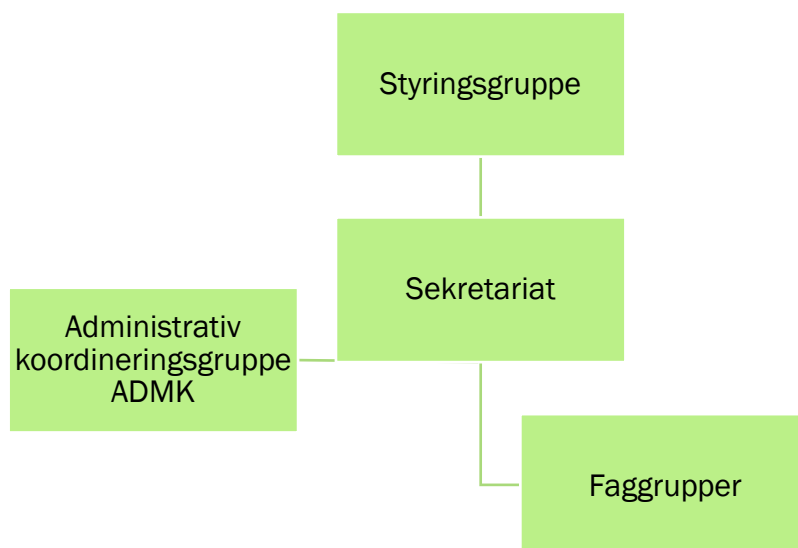
I oppfølgingen og porteføljestyringen av ny byvekstavtale vil statssekretæren fra Samferdselsdepartementet lede styringsgruppemøter der fireårige handlingsprogram og årlige budsjetter behandles. Resterende møter vil bli ledet av Statens vegvesen v/vegdirektøren, som har det fulle ansvaret for å lede 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.

Styringsgruppen har mandat til å justere og endre på den prioriterte rekkefølgen av prosjekter innenfor den totale økonomiske rammen.



Konsensus i styringsgruppen er et viktig fundament for arbeidet med Bymiljøpakken. Styringen skal baseres på prinsippet om porteføljestyring med årlig rullering av fireårige handlingsprogrammer. Forslag til handlingsprogram legges fram av styringsgruppen og legges fram for videre behandling i kommunestyret og fylkesting.

Partene er enige om at ordførerforliket av 6. november 2019 legges til grunn i det videre arbeidet. Det er gjennomført, og legges videre opp til, jevnlig dialogmøter med bred politisk deltakelse for å sikre innspill og god informasjonsflyt i forbindelse med viktige milepæler i arbeidet med Bymiljøpakken.



Figur 1 Oversikt over organiseringen av Bymiljøpakken



3.4 Porteføljestyling av Bymiljøpakken

Porteføljestyling innebærer at tiltak prioriteres på grunnlag av en helhetlig vurdering av følgende elementer:

- Bidrag til måloppnåelse i Bymiljøpakken
- Finansiering/disponible midler
- Planstatus
- Samfunnsøkonomisk lønnsomhet
- Kapasitet på planlegging og gjennomføring

Vurdering av måloppnåelse hittil og framtidig forventet måloppnåelse vil være sentralt for prioritering av prosjekter underveis. Resultatene blir fulgt opp og rapportert i handlingsprogram for Bymiljøpakken hver vår og i statsbudsjettet hver høst. Det skal legges vekt på regelmessig kontroll av økonomi, fremdrift og eventuelle avvik i de store prosjektene.

Alle store samferdselspakker har en viss grad av usikkerhet. Prosjekter kan få økte kostnader og forsinket fremdrift, og antall bompasseringer kan gå ned og gi reduserte inntekter. Etter styringsgruppens oppfatning blir denne usikkerheten håndtert gjennom årlig rullering av fireårige handlingsprogrammer og ved større revidering/reforhandlinger av avtalen etter behov. Det gir oppdatert beslutningsgrunnlag og mulighet til å korrigere kursen.

Styringsgruppen gir administrativ koordineringsgruppe - AdmK fullmakt til å foreta økonomiske omdisponeringer innenfor de ulike programområdene i gjeldende fireårig handlingsprogram, det vil si innenfor sykkel, kollektiv, gåing og trafiksikkerhet. Dette forutsetter enighet mellom partene.

Bymiljøpakkens sekretariat får delegert fullmakt til å foreta beslutninger i visse saker:

- Gi klarsignal for deltagelse i prosjektsamarbeid og utredninger innenfor rammene av vedtatt handlingsprogram
- Godkjenne utvidelse av kostnadsrammen, eller forplikte Bymiljøpakken på andre måter, når medlemmene i administrativ koordineringsgruppe gitt sitt samtykke, og de økonomiske konsekvensene er mindre enn to millioner kroner



4. Økonomiske forutsetninger for handlingsprogram 2021-2024

4.1 Statlige midler

Finansieringen av Bymiljøpakken er basert på innkreving av bompenger samt statlige og fylkeskommunale midler.

4.1.1 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. Om lag 335 mill. kr av disse er bevilget i 2018-2019 (løpende kroner).
- 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 riksveitiltak.
- Statens vegvesen har utviklet et system som sikrer at vurderingskriteriene for fordeling av midlene blir ivaretatt og som sikrer gode rutiner for oppfølging.
- Valget og prioriteringen av programområdetiltakene vil skje gjennom den ordinære porteføljestyringen.
- 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.

4.1.2 Statlig tilskudd til store fylkeskommunale kollektivinfrastrukturprosjekter (post 63)

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

- Statens halvdel er 5 190 mill. 2020-kr. inkl. mva. på riksvei og eks. mva. på fylkesvei. I perioden 2017-2019 er det bevilget 560 mill. kr (løpende kroner) til Bussveiprojektet. I nysalderingen er bevilgningen for 2019 foreslått redusert med 190 mill. kr grunnet forsinket framdrift (jf. Prop. 23 S (2019-2020)). Disse midlene er foreslått bevilget i 2020, jf. Prop.1 S (2019-2020).
- Staten vil ikke dekke eventuelle kostnadsoverskridelser i prosjektet.



- Det forutsettes at det årlige statlige bidraget utgjør 50 prosent av 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.

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 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).

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.

Tilbudet målt i kroner står ved lag også dersom kostnader i den samlede prosjektporteføljen blir redusert. Slik kan det statlige bidraget reelt bli over 50/66 prosent.

4.1.3 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.

Belønningsmidler

Statens tilbud innebærer 2 612 mill. 2020-kr i belønningsmidler til Nord-Jæren i avtaleperioden, hvorav 200 mill. kr er bevilget i 2018 og 2019 (løpende kroner). I nysalderingen er det foreslått at ytterligere 115 mill. 2019-kr i belønningsmidler utbetales i 2019 (jf. Prop. 23 S (2019-2020)). 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 bompengesavtale, hvorav halvparten av midlene skal gå til reduserte bompenger og halvparten til et bedre kollektivtilbud på Nord-Jæren.

I tiårsperioden 2020-2029 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. 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 2020-2029, 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 bompengebrauken 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 bompengeplegg vil totalt gi en redusert bompengebelastning på om lag 4 mrd. kr.

Når det gjelder delen som går til bedre kollektivtilbud er følgende prosjektområder aktuelle: Økt satsing på kollektivprioriterende infrastrukturiltak og elektrifisering av bussflåten, samt øke ruteproduksjonen. Innen fristen 1. april 2020 ble det gitt endelig oversikt over fordelingen av disse midlene til staten.

Tilskudd til reduserte kollektivtakster

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

Takstvedtak må fattes av fylkeskommunen. Innretningen av midlene til reduserte billettpriser skal konkretiseres og behandles i fylkestinget senest 1. april 2020. Fylkestinget gjorde vedtak i saken 3. mars 2020.

Økt statlig bidrag for å fjerne rushtidsavgiften

Som følge av lokale vedtak om å fjerne rushtidsavgiften tilbyr staten 50 mill. 2020-kr per år 2020-2029, dvs. 500 mill. 2020-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 221 mill. 2020-kr til stasjons- og knutepunkttiltak. Finansieringen skal følge fremdriften til prosjektene slik den er skissert i byvekstavtalen.



Tabell 2 gir en samlet oversikt over det statlige bidraget til byvekstavtalen. Det tas forbehold om årlige bevilgninger over statsbudsjettet. Alle midler skal indeksreguleres.

Tabell 2: Det statlige bidraget til byvekstavtalen for Nord-Jæren. Totalbeløpet er inkludert bevilgninger til Bussveien 2017-2018 og post 30 og post 66 (tidl. Post 64) i 2018.

	Mill. kr (2020)
Statlig bidrag E39 Ålgård-Hove og E39 Smiene-Harestad	3 175
Statlig bidrag Bussveien (post 63)	5 190
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	1 661
-Reduserte billettpriser til kollektivtrafikk	500
-Tilskudd til fjerning av rushtidsavgift	500
Stasjons- og knutepunktutvikling (post 73)	221
Sum	16 643

4.2 Bompenger

4.2.1 Justert bompengoopplegg

De lokale partene i Bymiljøpakken har kommet til enighet om å justere bompengoopplegget omtalt i Prop 47 S (2016-2017). Det vises til ordførerforliket av 6. november 2019. Forliket innebærer at rushtidsavgiften fjernes, og det innføres halv takst for nullutslippskjøretøy. Disse endringene ble iverksatt 10. februar 2020.

Av andre endringer er det bestemt at innkrevingsretningen i bomstasjonen på Bybrua i Stavanger skal snus. Styringsgruppen har vedtatt at innkrevingsretning på bomstasjon i Tananger i Sola skal snus. Endringer skal ikke medføre at det oppstår hull i ringene. Partene er enige om at nødvendige tiltak for å oppnå disse målene skal besluttet og iverksettes så snart som mulig og i alle fall senest i løpet av våren 2020. Bomstasjonen på E39 ved Mosvatnet er flyttet for å unngå trafikklekkasje og lokal omkjøringsmulighet når Eiganestunnelen åpnes for trafikk i 2020.

Grunntaksten for lette kjøretøy (takstgruppe 1) settes til 23 2020-kr for ordinære kjøretøy. Nullutslippskjøretøy betaler halv takst av rabattert takst. Disse takstene ble innført 10. februar 2020.



For tunge kjøretøy (takstgruppe 2) settes taksten til 2,5 ganger grunntakst for takstgruppe, 58 kroner fra 10. februar 2020. Nullutslippskjøretøy betaler ikke i denne takstgruppen. Passeringstak på 75 passeringer per måned og timesregel basert på første registrerte passering blir videreført. Videre er det lagt til grunn at gjennomsnittstaksten (dvs. gjennomsnittlig takst per passering) prisjusteres i samsvar med SSBs konsumprisindeks.

4.2 2 Bompenger og lån

Beregnete inntekter fra bompengesystemet på Nord-Jæren framgår av Justert bompengelopplegg for Bymiljøpakken. Brutto bompengeinntekter er beregnet til om lag 12,7 mrd. kr. Nettoinntektene er beregnet til om lag 10,1 mrd. kr.

I henhold til justert bompengelopplegg er det mulig å ta opp lån som nedbetales med bompenger opp til en maksimal gjeld på 1,5 mrd. kr. Det er ikke behov for ytterligere godkjenning fra Stortinget så lenge gjelden ikke overskrider 1,5 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. Låneopptak skal ikke benyttes som et virkemiddel for å unngå reell prioritering i porteføljestylingen.

4.3 Fylkeskommunale midler

I Bymiljøpakken inngår fylkeskommunale midler (refusjon av merverdiavgift) på cirka 1,5 mrd. 2020-kr. Midlene er disponible fortløpende når prosjektene blir gjennomført.



4.4 Rammer i perioden 2021-2024

Under blir det vist en oversikt over hvilke inntekter (2020-kr) styringsgruppen legger til grunn for perioden 2021-2024. Endelig fastsettelse av årlige statlige bidrag skjer gjennom statsbudsjettet hvert år.

Tabell 3: Inntekter 2021 – 2024

	2021	2022	2023	2024
Statlig bidrag Bussveien	689	919	781	414
Statlige programområdemidler	605	571	226	0
Belønningsmidler	196	196	229	229
Tilskudd til reduserte bompenger og økt kollektivsatsing	166	166	166	166
Tilskudd til reduserte kollektivsatser	50	50	50	50
Tilskudd til fjerning av rushtidsavgift	50	50	50	50
Fylkeskommunale midler	100	100	100	100
Bompengainntekter 2020 - 2033 brutto	914	918	922	926
Sum	2 770	2 970	2 524	1 935

4.5 Samfinansiering/finansieringsbidrag

Byvekstavtalen gir følgende rammer for finansiering:

Transporttiltak innenfor avtaleområdet finansieres med statlige midler, fylkeskommunale midler, kommunale midler og 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 kommuner. Brukerfinansiering tar utgangspunkt i bompengainntekter fra Bymiljøpakken. 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.



Investeringsporteføljen i Byvekstavtalen er spesifisert for store, navngitte prosjekter og tre ulike programområder. Tiltak som kan være aktuelle for samfinansiering/finansieringsbidrag er tiltak som kan komme inn under programområdene. Tiltak kan finansieres av ett eller flere programområder, i tillegg til ekstern finansiering der det ligger til rette for dette, f.eks. der det foreligger rekkefølgekrav.

Tiltak som er aktuelle for samfinansiering vurderes og prioriteres etter måloppnåelse for Bymiljøpakkens hovedmål og fastsatte kriterier innenfor hvert programområde. Prosjektene spilles inn til kommende handlingsprogram/årsbudsjetter. Krysset Madlaveien-Regimentveien kan være et av prosjektene som er aktuelle for samfinansiering i handlingsprogramperioden.

5. Styringsmål og kostnadsreducerende tiltak

I lokalt vedtatt byvekstavtale er det en differanse på 2 mrd. kr. mellom inntekt og portefølje. Dermed er det nødvendig at porteføljen i byvekstavtalen blir dimensjonert til den faktiske inntektsstrømmen.

I tillegg er det overskridelser av prosjekter i Nord-Jærenpakka på om lag 0,5 mrd. kr, som må dekkes innenfor rammene av Bymiljøpakken. Det betyr at effektiviseringstiltakene må resultere i kostnadsutt på om lag 2,5 mrd. kr.

Vegeierne er godt i gang med en gjennomgang av sine prosjekter. Dette er imidlertid en krevende prosess som forutsetter samarbeid og lokal forankring. I april 2020 vedtok styringsgruppen (sak 21/2020) at samtlige prosjekter skal effektiviseres, i tråd med inngått avtale om effektiviseringstiltak. Det er en forutsetning for styringsgruppen at samtlige prosjekter i prosjektporteføljen skal gjennomføres, i tråd med intensjonen i lokalt vedtatt byvekstavtale. Dette forutsetter at det arbeides videre med kostnadsreduksjoner i prosjektene for å få balanse mellom inntekter og utgifter i porteføljen. Dette er et premiss dersom det skal bli rom for alle prosjekter. I gjennomgangen skal det tas hensyn til grad av måloppnåelse (nullvekstmålet) og samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Tiltak til kostnadsreduksjon skal ikke komme i konflikt med nasjonale og vesentlige regionale interesser.

Etter prosessen med effektiviseringstiltak skal det settes styringsmål for alle prosjekter og programområder. Det er viktig at det er fokus på kostnadskontroll og rapportering i handlingsprogramperioden.



6. Prioriteringer og porteføljestyring 2021-2024

Basert på mål i byvekstavtalen og økonomiske rammer som pr. i dag er til disposisjon, har styringsgruppen lagt opp til prioritering av flere tiltak som skal bygges og planlegges i handlingsprogramperioden.

Tabell 4: Prosjektliste 2021 – 2024

Prosjektliste	2021	2022	2023	2024
Drift kollektiv	196	196	229	229
Sykkelstamvegen	405	356	226	0
Bussveien Korridor 1	1 500	2 000	1 500	400
Bussveien Korridor 2	0	0	200	500
SUS/UIS-Diagonalen-Jåttå	200	215	0	0
Transportkorridor Vest tungbilfelt rv 509 Sola skole-Kontinentalveien	200	300	260	0
Sykkel	199	168	48	124
Trafikksikkerhetstiltak	89	48	30	23
Gange	61	39	25	39
Dusavikveien (sykkel 50%, ts 50%)	0	0	41	77
Oalsgata (sykkel 50%, ts 25%, gå 25%)	0	92	133	205
Andre kollektivprosjekt	46	6	6	5
Transportkorridor Vest tungbilfelt rv 509 Kontinentalveien - Sundekrossen	0	0	0	50
Sum	2 895	3 420	2 698	1 651

Porteføljen er prioritert med bakgrunn i porteføljestyringsprinsippene som er omtalt i kap. 3.4.

Styringsgruppen prioriterer videre utbygging av prosjekt som allerede er startet opp innenfor gjeldende handlingsprogram; Sykkelstamvegen, Bussveien, og mindre gå-, sykkel- og trafikksikkerhetstiltak.

Styringsgruppen prioriterer oppstart på strekningen Transportkorridor vest, Sola skole-Kontinentalveien i 2021. Det er satt av midler til Transport korridor vest Kontinentalveien-Sundekrossen i siste året av perioden. Utbygging av Bussveien korridor 2 har oppstart i 2023, og forventes fullført i senere handlingsprogramperioder.



Styringsgruppen prioriterer å bygge kollektivstrekning SUS/UIS-Diagonalen-Jåttå med oppstart i 2021. Det er lagt til grunn at kollektivtraseen skal være klar til første byggetrinn tas i bruk på det nye sykehuset i 2023.

I tillegg til de store prosjektene blir det foreslått å planlegge, prosjektere og bygge ut flere prosjekt av programområdemidler – sykkel, gåing, kollektiv og trafikksikkerhetstiltak. Dusavikveien og Oalsgata er større prosjekt som finansieres av flere programområder, og har høy måloppnåelse.

Mulighetene for ytterligere utbygging og investeringsvolum er avhengig av finansiering, formelle vedtak og avklaringer som må sikres fram mot neste revisjon av handlingsprogrammet.

Det arbeides videre med reguleringsplaner og kostnadsreducerende tiltak i viktige prosjekt for å sikre tidligst mulig utbygging. Årene 2021 og 2022 blir viktige for å få optimale prosesser, kvalitet, framdrift og planvedtak i en rekke prosjekt. Planleggingskapasitet og tett samarbeid må prioriteres.

Styringsgruppen ønsker å komme i gang med vegprosjektene E39 Smiene-Harestad, og E39 Ålgård-Hove, som ikke ligger inne i handlingsprogramperioden. Dersom departementet godkjenner at statlige midler framskyndes, kan E39 Osli-Hove og E39 Harestadkrysset starte opp. Dette vil være gode prosjekter for å få satt anleggsmaskiner og folk raskt i arbeid.

6.1 Kollektivtiltak på Nord-Jæren

6.1.1 Bussveien

Styringsgruppen anser Bussveien, sammen med Jærbanen, som ryggraden i kollektivsystemet på Nord-Jæren. 60 prosent av befolkningen på Nord-Jæren bor og jobber langs Bussveien, og med økende utbygging av boliger og næringsbygg langs Bussveien, vil denne andelen stige ytterligere. Tidlig realisering av Bussveien er av vesentlig betydning for å få flere til å velge å ta bussen, sykle eller gå. Bussveien gir samtidig et nødvendig tilbud for syklende og gående langs traseen.

Styringsgruppen prioriterer å investere i korridor 1 på Bussveien mellom Mosvatnet/Stavanger sentrum og Sandnes sentrum i første omgang. Her er det ventet flere vedtatte reguleringsplaner og prosjektene er klare for ekstern kvalitetssikring (KS2), prosjektering og grunnnerv. Utbygging av korridor 2 starter også i handlingsprogramperioden.

Planlegging av delprosjektene i korridor 3 og 4 fortsetter. Styringsgruppen prioriterer ressurser for å sikre en mest mulig optimal framdrift i planprosessene som pågår.



6.1.2 Kollektivtrasé –fv. 510 SUS/UIS-Diagonalen-Jåttå

Det pågår detaljregulering for fv. 510 kollektivtrasé Ullandhaug-Jåttå. Prosjektet oppfylder vedtatt rekkefølgekrav til etableringen av det nye sykehuset. Utbygging av universitetsområdet gir en betydelig vekst i antall personturer i området. Det er derfor behov for å legge bedre til rette for kollektivreiser og for gang- og sykkeltrafikk.

Kollektivtraséen kobles til Bussveien ved Jåttåvågen («Karusellen»). Med utgangspunkt i gjeldende områderegulering for universitetsområdet (plan 2510) og forslag til detaljregulering for Bussveien Stasjonsveien-Gauselvågen (plan 2606) blir kollektivtraséen blir lagt som en parallellført trasé på nordøstsiden av dagens kjøreveg, langs fv. 510 Diagonalen og fv. 4542 Madlavegen mot kommunegrensen med Sola. Dette innebærer at bussene går i en egen trasé, med tovegs trafikk, på siden av dagens kjøreveg.

Kollektivtraséen skal oppleves som del av et framtidrettet, effektivt og pålitelig kollektivsystem. Anlegget skal forbedre sykkel- og gangtilbudet på strekningen, og sikre koblinger til eksisterende tilbud. Tiltaket skal samlet bidra til å øke andelen turer med buss, sykkel og gange, samt bedret trafikksikkerhet på strekningen.

I områdereguleringen for universitetsområdet er det knyttet rekkefølgekrav til utbyggingen av den delen som omfatter nytt sykehus. Spesifikt skal det være «... gjennomført ... kollektivfelt fra Kjell Arholms gate 41 ... til Jåttåvågen». Kollektivtraséen må være etablert innen sykehusets første byggetrinn tas i bruk i 2023.

Planen var oppe til førstegangsbehandling 19. desember 2019, hvor det ble vedtatt at den legges ut for høring og offentlig ettersyn. Det forventes endelig behandling av planen i Stavanger kommune høsten 2020.

Styringsgruppen prioriterer byggestart på strekningen i 2021. Prosjektet foreslås finansiert med statlige midler til programområdetiltak.

6.1.3 Andre kollektivtiltak og programområdetiltak kollektiv

I tillegg til de overnevnte kollektivprosjektene er det andre, mindre tiltak på kollektiv. De mindre tiltakene er hovedsakelig fremkommelighetstiltak, med fokus på bybussnettet innenfor sentrale deler av Bymiljøpakkens område.

Prioriteringer

I 2021 og årene fremover kommer faggruppe kollektiv til å jobbe videre med analyser av trafikksituasjonen på Nord-Jæren. For å prioritere mellom bussruter og korridorer skal det sees på



statistikk over passasjermengde og forsinkelser. Ved å gjøre tiltak der det er flest passasjerer og størst forsinkelser sikrer en at det settes inn penger i de prosjektene som gir størst nytte og måloppnåelse i Bymiljøpakken. Rutenettet som ble vedtatt av Fylkestinget i 2014 blir lagt til grunn for vurderingene.

I handlingsprogramperioden vil det bli realisert flere mindre prosjekter basert på analysene som blant annet innebærer å fjerne flaskehals og utbedre holdeplasser. I tillegg vil Kongsgata i Stavanger bli oppgradert som et spleiselag med Stavanger kommune. Kongsgata vil øke attraktiviteten til kollektivtilbudet i sentrum, og er en viktig strekning for kollektiv til/fra Stavanger sentrum.

Tabell 5: Mindre kollektivprosjekter som prosjekteres og bygges i 2021 -2024

Ansvar	Prosjekt	Prosjektbeskrivelse	Total-kostnad	2021	2022	2023	2024
Alle	Pott til mindre fremkommelighetstiltak	Under 5 mill. kr. pr. tiltak	20,0	5,0	5,0	5,0	5,0
Rogaland fylkeskommune	Kongsgata, Stavanger sentrum	Nytt dekke med forsterket vegbygging	40,0	40,0			
Sum			60	45	5	5	5

Tabell 6: Kollektivprosjekter som planlegges i 2021 -2024

Ansvar	Prosjekt	Prosjektbeskrivelse	Total-kostnad	2021	2022	2023	2024
Rogaland fylkeskommune	Strekning Lagårdsveien – E39	Vurdering av mulige løsninger for kollektivkobling over Hillevågstunnelen. Deretter utarbeides en trafikkanalyse inkl. trafikktegninger. Konsekvensene for myke trafikanter og andre belyses.	0,8			0,8	
Rogaland fylkeskommune	Strekning E39-UIS	Vurdering av mulige tiltak og trafikkanalyse fra E39 til UIS, inkludert krysset ved Brustadbu. Konsekvensene for myke trafikanter og andre belyses	0,2	0,2			
Rogaland fylkeskommune	Flere steder i Stavanger	Vurdering av endret reisemønster/forsinkelser etter åpning av Ryfast	0,5		0,5		
Rogaland fylkeskommune	Strekning gamle BI - Holmen	Behov for planlegging. Flere ulike tiltak langs strekningen	0,5		0,5		
Rogaland fylkeskommune	Krystallveien og Bronseveien	Kombinasjon av flere små tiltak langs strekningen.	0,35	0,35			
Rogaland fylkeskommune	Nord for holdeplassen Hagafjell	Utvidelse til to kjørefelt.	0,35	0,35			
Sum			2,7	0,9	1,0	0,8	0



6.1.4 Drift kollektivtrafikk

I den lokalt vedtatte byvekstavtalen for 2019-2029 har drift av kollektivtrafikk fått et stort løft. Økte belønningsmidler fra staten gjør at kollektivtrafikken på Nord-Jæren har gode forutsetninger for fortsatt vekst. Statens tilbud er på 2 612 mill. 2020-kr i avtaleperioden, hvor 200 mill. kr er bevilget i 2018 og 2019 (løpende kroner). Det er foreslått at ytterligere 115 mill. 2019-kr i belønningsmidler utbetales i 2019 (jf. Prop. 23 S (2019-2020)).

I forbindelse med regjeringens bompengeaftale som kom i august 2019 kom det et økt statlig bidrag til Bussveien. Økningen er fra 50 til 66 prosent. Halvparten av de økte midlene skal gå til reduserte bompenger og den andre halvparten til et bedre kollektivtilbud på Nord-Jæren.

Staten har også gitt et økt tilskudd til reduserte kollektivtakster på 50 mill. 2020-kr årlig i tiårsperioden.

Bussproduksjon og kollektivtakster

Kolumbus og Rogaland fylkeskommune foreslo økt ruteproduksjon på 62 mill. 2020-kr årlig. Dette kommer i tillegg til belønningsmidler på 64 mill. 2020-kr som allerede brukes på ruteproduksjon. Resterende midler på 23 mill. 2020-kr avsettes mens en venter på elektrifisering av bussflåten, som er forventet fra 2024.

For å redusere kollektivtakstene ble det foreslått å opprettholde og utvide samordning mellom tog, buss, båt og kystbuss, redusere prisen på periodepass og bidra til utvikling av plassbestilling på båt.

Fylkestinget i Rogaland gjorde sitt vedtak 3. mars 2020:

- 1) Rogaland fylkesting slutter seg til Kolumbus sitt forslag til bruk av tilskudd til reduserte bompenger og økt kollektivsatsing og tilskudd til reduserte kollektivsatsers, som er redegjort i saken.
- 2) Styringsgruppas innspill tas til følge ved at

- Rute 50 Lye-Bryne og rute 59 Boreringen – Klepp stasjon av Kolumbus tas ut.

Videre oversendes forlag til økt ruteproduksjon i avtaleområdet (blant annet økt ruteproduksjon til Tjelta og mulig forlengelse av rute 27 via Vagletjørn) til Kolumbus for vurdering og eventuell effektivering.

- Fylkeskommunen kompenserer for bortfall av inntekter på grunn av prisreduksjonen i fylkets takstsoner for Buss utenfor takstsonen Nord-Jæren. Det vil si at det er kun sonen som omfatter Nord-Jæren som blir omfattet av prisreduksjonen. Kompensasjonsbeløpet vurderes å være opptil 2 mill. kr. årlig ut ifra dagens salgsstatistikk.



- Frigjorte midler til takstreduksjon brukes til takstreduksjon av dagspass og ytterligere reduksjon av periodepass. Ny takst på dagspass blir 60 kroner (tidligere 95) og taksten på periodepass blir kr 600. Evaluering av nye takster foretas etter 6 måneder.

- Styringsgruppens vedtak angående en evaluering av tiltakene etter et års drift vil følges opp av fylkeskommunen.

Jernbane og teknologi

I byvekstavtalen er det også satt av midler (221 mill. 2020-kr) til stasjons- og knutepunktstiltak.

Jernbanedirektoratet og Kolumbus har inngått avtale om et utvidet samarbeid om takst- og rutesamarbeid på Nord-Jæren. Partene skal aktivt utvikle og forsterke et sømløst kollektivtilbud på Nord-Jæren.

I perioden skal det være oppmerksomhet om nye teknologiske løsninger på følgende områder:

- Testing av autonome busser i partnerskap med Jernbanedirektoratet. Testingen gjelder autonome høykapasitets busser på ny kollektivtrase. Det vil videre være oppmerksomhet på autonomi for å forbedre «last mile» kollektivtilbudet og erstatning av marginale bussruter med et mer fleksibelt opplegg
- Kvalitetsstyring av ruteproduksjonen på Bussveien og bybussrutenettet forøvrig
- Etableringen av et teknologisk grunnlag for å kunne tilby et mer kundevennlig takst- og rabattsystem for kollektivtrafikken
- Implementering av en avansert flåtestyring i bysykkelordningen

6.2 Tungbilfelt

Styringsgruppen anser vegprosjektene i Bymiljøpakken som viktige å få realisert, spesielt med tanke på framkommelighet for næringslivets transporter. I handlingsprogrammet 2021-2024 prioriterer styringsgruppen gjennomføring av rv. 509 Transportkorridor vest, Sola skole-Kontinentalveien.

6.2.1 Rv. 509 Transportkorridor vest, Sola skole – Kontinentalveien

Første delstrekning på Transportkorridor vest, rv. 509 Sømmevågen-Sola skole med tungbilfelt, ble ferdigstilt og åpnet i 2018. Reguleringsplan er vedtatt på strekningen Sola skole-Kontinentalveien.

Hovedmålet for prosjektet er å gi bedre kapasitet og framkommelighet for kollektivtrafikk og næringstrafikk, bedre trafiksikkerheten og å bedre støyyforholdene. I tillegg skal det legges til rette for



god framkommelighet og trafikkikkerhet for gående og syklende langs strekningen. Strekningen bygges med tungbilfelt for å bidra til økt framkommelighet for tyngre kjøretøy.

6.3 Sykkeltiltak

God tilrettelegging for syklende er avgjørende for å oppnå nullvekstmålet og nullvisjonen om ingen drepte og hardt skadde i trafikken. Det er viktig å separere gående og syklende i byområdet. I tråd med sykkelstrategiens visjon på Nord-Jæren vil styringsgruppen legge til rette for å oppnå en attraktiv og trygg sykkelhverdag for hele befolkningen på Nord-Jæren slik at flere velger å sykle.

6.3.1 Sykkelstamvegen

Styringsgruppen prioriterer videre investeringer på Sykkelstamvegen i handlingsprogramperioden. Hovedmålet med Sykkelstamvegen er å legge til rette for overføring av arbeidsreiser på Nord-Jæren fra personbil til sykkel, spesielt til arbeidsplassene i Forus/Lura-området. Den vil også fungere som effektiv sykkelveg fra bydelene til bysentraene i Stavanger og Sandnes. Prosjektet skal bygges videre i etapper og skal bli ferdig i løpet av handlingsprogramperioden. Prosjektet finansieres av statlige programområdemidler.

6.3.2 Andre sykkeltiltak

I løpet av forrige handlingsprogramperiode (2018-2021) har det bl.a. blitt bygget og åpnet to delstrekninger på Sykkelstamvegen, sykkelveg med fortau og grønn hale på Grannessletta og 26 km sykkelfelt har blitt malt røde. Det er gjennomført mer enn 25 mindre utbedringstiltak langs hovednettet, for å gjøre det mer fremkommelig, trafikkikkert, komfortabelt, og trygt å sykle.

Det er brukt mye tid på reguleringsplanlegging av flere større sykkelprosjekt i Stavanger, Sandnes og Randaberg. Erfaringer fra det arbeidet viser at slike prosesser er krevende i bynære strøk, men viktig for å bygge prosjekter som har stort potensiale for å bidra til måloppnåelse. Samlet sett har disse tiltakene bidratt godt til måloppnåelse når man ser på data fra tellepunkt og sykkelundersøkelsen på Nord-Jæren (Markedsføringshuset, 2019).

Bare i 2020 forventes det ferdigstilt åtte prosjekt som gir ca. 7,5 km oppgradert hovedsykkelvegnett. I tillegg til tiltak som bygges med midler fra Bymiljøpakken, gjennomføres det prosjekt av kommunale midler og i form av rekkefølgekrav på bolig- og næringsutbygging.



Prioriterer prosjekter som ikke er ferdigstilt

I handlingsprogramperioden 2021-2024 vil styringsgruppen ha fokus på å fortsatt holde oppe fremdrift på prosjekt som ikke ble ferdigstilt i forrige handlingsprogramperiode. Flere av prosjektene har sendt planforslag til behandling i kommuner og vil starte med prosjektering og evt. grunnnerverv så snart det foreligger vedtatt plan. Noen av prosjektene i forrige handlingsprogramperiode er tatt ut. Årsaken til dette er at de enten ikke har fått politisk tilslutning eller at det ikke har vært mulig å få til den løsningen man så for seg da prosjektet ble foreslått. Dette gjelder totalt tre prosjekt, som lå i Stavanger og Sandnes.

Tretten nye prosjekt

Styringsgruppen prioriterer 13 nye prosjekt i kommende handlingsprogramperiode. De nye prosjektene bygger på samme, vedtatte, strategi og prioriteringskriterier som tidligere. Et av kriteriene er å bygge opp om Sykkelstamvegens påkoblingspunkter. Flere av prosjektene, både på programområde sykkel og andre tiltak i Bymiljøpakken, bidrar til å gjøre sykkelvegnettet inn mot Sykkelstamvegen mer attraktivt.

Nye signaler om mer nøkterne løsninger er tatt inn i både nye prosjekt og i videre detaljering av allerede vedtatte prosjekt. Det er eksempelvis valgt å legge breddeutvidelser av sykkelveg mot kjørebanelen der grøften mellom dagens veg og gang- og sykkelveg er bredere enn nødvendig, fremfor mot langsgående private eiendommer. Et slikt tiltak reduserer grunnnervervkostnader, som igjen kan bidra til at Bymiljøpakken får bygget flere meter med oppgradert hovedsykkelvegnett.

Når samtlige prosjekt på programområde sykkel i handlingsprogram 2021-2024 er ferdigstilt, vil nærmere 30 km av hovedsykkelvegnettet være oppgradert iht. anbefalinger i Sykkelstrategi for Nord-Jæren (2018-2032). Sammen med Sykkelstamvegen, Bussveien, Transportkorridor vest og E39 Smiene – Harestad, vil over 100 km av hovedsykkelvegnettet bli oppgradert iht. anbefalingene i sykkelstrategien. Det tilsvarer nesten 40 prosent av hele hovednettet, som løper 263 km.

Tabell 7: Sykkelprosjekter som planlegges, prosjekteres og starter bygging.

Ansvar	Prosjekt	Prosjektbeskrivelse	Lengde (m)	Total-kostnad	2021	2022	2023	2024
Rogaland Fylkeskommune	Elvegata, Vågsgjerdveien - Julie Eges gt.	Knytte sammen sykkelsystem	100	2,0		2,0		
Stavanger kommune	Hannasdalsgate	Sykkelprioritert gate	570	14,4	10,3			
Rogaland Fylkeskommune	Torvmyrveien	Enveisregulert sykkelveg med fortau og sykkelveg med fortau	1 150	58,5	43,7			
Stavanger kommune	Sandvikveien	Sykkelfelt og sykkelveg med fortau	1 200	51,3	20,5			



Sandnes kommune	Solaveien	Sykkelprioritert gate	1 200	7,2	6,2			
Stavanger kommune	Opheimsgata	Sykkelprioritert gate	850	22,0	1,0	21,0		
Stavanger kommune	Cort Adellers gt. - Rektor Steens gt.	Sykkelprioritert gate	430	14,7	13,0			
Stavanger kommune	Torfæusgt. - Solaveien, via Kannikgata	Sykkelprioritert gate	980	25,2		1,0	24,1	
Stavanger kommune	Steingata	Rødt dekke	1 200	7,8	7,8			
Rogaland Fylkeskommune	Våland kolonihage - Hjalmar J.gt.	Sykkelveg med fortau	350	5,0	5,0			
Stavanger kommune	Langgata, Verksalmenningen - Pedersgata	Sykkelfelt	130	1,0	1,0			
Stavanger kommune	Muségata fra Paradis stasjon	Sykkelfelt opp bakken	370	3,0	3,0			
Rogaland Fylkeskommune	Løwenstrasse	Sykkelveg med fortau	750	12,0	8,0	4,0		
Sandnes kommune	Dyre Vaas vei	Sykkelveg med fortau	500	7,5	2,0	5,5		
Rogaland Fylkeskommune	Forusbeen, Varabergveien - X Kleppvegen	Sykkelveg med fortau	850	17,0	10,0	7,0		
Prosjekter som skal planlegges i 2021-2024			Lengde (m)	Total-kostnad	2021	2022	2023	2024
Stavanger kommune	Christian Bjellandsgate	Sykkelfelt	880	22,0	21,0			
Sola kommune	Åsenvegen	Sykkelveg med fortau	1 700	31,5	0,2	0,2	0,2	15,7
Rogaland Fylkeskommune	Randabergveien	Sykkelveg med fortau	1 880	62,9	11,0	43,0	8,9	
Rogaland Fylkeskommune	Randabergveien (på Tasta)	Enveisregulert sykkelveg med fortau	900	53,0	7,0	46,0		
Rogaland Fylkeskommune	Misjonsveien	Enveisregulert sykkelveg med fortau	600	52,0	16,0	36,0		
Rogaland Fylkeskommune	Gjerdeveien, Gabroveien - Dusavikveien	Sykkelfelt	1 200	62,9			2,1	



Stavanger kommune	Bergelandsgata - Birkelandsgate	Sykkelfelt	900	24,1			1,0	23,1
Stavanger kommune	Hjelmelandsgate og Østre ring	Sykkelfelt	950	50,3			1,0	49,3
Sandnes kommune	Haakon VII's gt. - Ganddalsgata	Sykkelgate	300	9,4		1,0	8,4	
Rogaland Fylkeskommune	Bjørnstjerne Bjørnsons gate	Sykkelfelt	300	1,0		1,0		
Rogaland Fylkeskommune	Auglendsveien	Sykkelfelt / enveisregulert sykkelveg	950	38,0			2,0	36,0
Randaberg kommune	Krystallveien	Sykkelveg med fortau / sykkel felt	660	17,0	0,5			
Randaberg kommune	Varheiskjæringen	Sykkelveg med fortau	200	4,0	0,5			
Statens vegvesen + alle kommuner + Rogaland Fylkeskommune	Sykkelparkering	Ved holdeplasser og sentrale målpunkt		2,0	2,0			
Prosjekt på flere programområder			Lengde (m)	Total-kostnad	2021	2022	2023	2024
Rogaland fylkeskommune	Dusavikveien, delfinansiering 50%	Sykkelfelt	1 600	97,4			20,5	38,4
Rogaland fylkeskommune	Oalsgata, delfinansiering 50%	Enveisregulert sykkelveg	1 400	253,7		46,1	66,6	102,5
Alle	Mindre utbedringer langs hovedsykkelnettet	Sikt ved underganger, kryss- og avkjørselsutbedring, Kirkegårdsveien sykkelfelt, Verksalmenningen midlertidig sykkelveg, Nesbu terrasse - Forus turvei parallelt med eksisterende sykkelveg	1 100	9,0	9,0			
Sum			26 150	1 039	199	214	135	265



6.4 Tiltak for gående

Nullvisjonen om ingen drepte og hardt skadde i trafikken og nullvekstmålet om at persontransportveksten skal tas med klimavennlige transportformer, handler mye om hvordan vi legger til rette for fotgjengere. Det skal være enklere og mer attraktivt å gå slik at flere går mer. Det skal også være både sikkert og trygt å gå.

I hovedtrekk følger forslagene til gåtiltak prinsipper i vedtatt *Gåstrategi for Nord Jæren 2018-2033*, og anbefalingene i *Kriterier for prioritering av gåprosjekter*.

Kommunene har en del virkningsfulle verktøy for å identifisere behov for gåtiltak i byområdet. Et av disse er Randaberg kommunes invitasjon til alle innbyggere til å komme med sin kunnskap om manglende eller dårlige gangforbindelser. Et annet eksempel er Sandnes kommunes arbeid med byrommene, der de gående sine behov vurderes i en helhetlig sammenheng. Disse og en rekke andre metoder er brukt for å fremme prosjektlisten for gåtiltakene i byområdet på Nord Jæren.

Områder som har god måloppnåelse er prioritert i perioden. Dette gjelder særlig:

- * bussholdeplassene, da reisende med buss og tog går – kort eller lengre – til og fra holdeplass
- * sentrumsområdene, der det er størst andel korte reiser og mange av disse kan gjennomføres ved å gå
- * skoler, da trafiksikkerhet og komfort langs skolevegene er avgjørende for barnas velvære, og deres evne og vilje til å gå til og fra skolen

Kostnadene for programområde gange fordeles som følgende i handlingsprogramperioden:

Tabell 8: Gåprosjekter

Ansvar	Prosjekt	Prosjektbeskrivelse	Total-kostnad	2021	2022	2023	2024
Sandnes kommune	Eidsvollsgata og Kirkegata	heve krysset, fortau, gangfelt, belysning	1,3	1,3			
Sandnes kommune	Postveien (NORD)	belysning	0,8	0,8			
Stavanger kommune	Musegt-Lagårdsvn	snarvei regulert	2,3	1,1			
Stavanger kommune	Kongsgata	kryss/fortau Stiftelsens-Bergelands g	2,0	1,5			
Stavanger kommune	Arne Rettedals gt	utvidelse fortau, prosjektering	6,0	4,0	2,0		
Stavanger kommune	Stavanger konserthus	belysning	1,0	0,5			
Stavanger kommune	Tastarustå skole	belysning	1,0	0,5			



Randaberg kommune	Kyrkjeveien 2	fortau	6,0	1,0	3,0	1,7	
Sandnes kommune	Christian Kroghs gate	byrom, koblet på gang- og sykkelveier	10,0	5,0	5,0		
Sandnes kommune	Sandveparken	belysning, lekeplas og turveg	2,3	1,2	1,2		
Sandnes kommune	Smeaheiveien	fortau	4,0		4,0		
Sandnes kommune	Haugen Sørbø skole	fortau utvidelse	1,3	1,3			
Sandnes kommune	Chr Kroghs gt - Tronesvn	fortau (må reguleres)	1,5	1,5			
Sandnes kommune	Lundegeilen	fortau	1,5		1,5		
Sandnes kommune	Nynæs leirbane - Altonapark	byrom, koblet på gang- og sykkelveier	5,0	5,0			
Sandnes kommune	Ganddalsløkken	ny forbindelse,	1,6	1,6			
Sandnes kommune	Kyrkjevegen – A. Frod veg	ny forbindelse bussvei på Hana	1,1	0,7	0,4		
Sandnes kommune	Ullendalsbakken	oppgradere -forbindelse til sentrum	1,7	1,2	0,6		
Sandnes kommune	Frøyerveien-Åsveien	mellom buss i Åsveien Skippergata	0,8	0,4	0,4		
Sandnes kommune	Skaret Terr. til Skaarliastien	Belysning skoleveg,	1,2	0,6	0,6		
Sandnes kommune	Sandvedparken	Belysning tursti og pumptrack	3,8	2,2			
Sandnes kommune	Sandvedparken	Ny tursti Kvelluren og Brugata	1,7	1,1			
Sandnes kommune	Stangeland, Kjærlighetsstien	Belysning, eksisterende sti	0,6	0,3	0,3		
Sandnes kommune	Torvvegen	oppgradering forbindelse fra stadion	5,0	2,5	2,5		
Stavanger kommune	Neptunveien (Sjøvn),	nytt fortau ca 400 m	4,0	2,0	2,0		
Stavanger kommune	Hetlandsgata, kryss	fortau og innsnevring vei ca. 85 m,	4,5	4,0			
Stavanger kommune	Klubbsekskapet St. Olavskvartalet - Olavskleivå	trapp, trolig mindre reg- endring frikjøp p-plasser (grunnerverv).	5,0	2,3	2,3		
Stavanger kommune	Lendeparken, Terrassehagene	Oppgradering av trapper og rampeanlegg, belysning	4,0	4,0			



Stavanger kommune	Myrvangveien Køhlers vei – Haugvaldstadminde	35 m g/s-vei med fortau, fjerne gateparker, mulig reg. endring.	1,0	0,9			
Statens vegvesen	E39	g/s-bru over motorveien	60,0	2,0	5,0	20,0	30,0
Rogaland fylkeskommune	Grødemveien	Etablere gang- og sykkelsti.	50,0				5,0
Rogaland fylkeskommune	Bøveien	del av fortau sentrum/skole	6,0	1,0	5,0		
Rogaland fylkeskommune	Stokkaveien, Wesselsgt.-Murveien	Rehabiliterer/nytt fortau, ca 150m	5,0	5,0			
Rogaland fylkeskommune	Marieroveien	Trapper som snarvei til bussveihpl	1,0	1,0			
Rogaland fylkeskommune	Oalsgata	fortau	126,8		23,1	33,3	51,3
Alle	Sekkepost: mindre tiltak	3,5 mill per år	14,0	3,5	3,5	3,5	3,5
Sum			345	61	62	59	90

6.5 Trafikksikkerhetstiltak

Basert på en kartlegging av aktuelle trafikksikkerhetsprosjekt på Nord-Jæren er det vurdert å prioritere nyttige tiltak med lav kostnad tidlig i perioden.

Følgende føringer er gitt for programområdet trafikksikkerhet:

«Programområde trafikksikkerhet skal bidra til å nå nasjonale målsetninger nedfelt i gjeldende nasjonale transportplaner. Innenfor programområde Trafikksikkerhet prioriteres gående og syklende. Tiltak for økt trafikksikkerhet prioriteres i henhold til kartlegging av ulykkessituasjonen, hvorvidt tiltaket kan bidra til økt trygghet for gående og syklende, videre ut fra tiltakets omfang og nytte. Tiltak for økt trafikksikkerhet som utløses av nye infrastrukturprosjekt inngår ikke i programområdet.»



Tabell 9: Trafikksikkerhetsprosjekter som prosjekteres og bygges i 2021-2024

Ansvar	Prosjekt	Prosjektbeskrivelse	Total-kostnad	2021	2022	2023	2024
Rogaland fylkeskommune	Elveplassen	Tiltak etter systematisk gjennomgang på ulykkesbelastet strekning ved Elveplassen	2,0	2,0			
Rogaland fylkeskommune + alle kommunene	Trafikksikkerhet ungdomsskoleveg.	Tiltak etter systematisk gjennomgang av skolevei på alle ungdomsskolene	23,0	5,0	5,0	5,0	6,0
Rogaland fylkeskommune + Statens vegvesen	Utbedring av ulykkespunkt og ulykkesstrekning	Målretta tiltak på spesielt ulykkesbelastede steder	6,5	1,5	1,5	1,0	1,0
Rogaland fylkeskommune + alle kommunene	Utbedring kryssingspunkt gående.	Intensivbelysning, hevet gangfelt, varsellinja etc.	13,5	3,0	3,0	3,0	1,5
Rogaland fylkeskommune	Sideterreng rekkveksnormalen ≥ 60 km/t.	Tiltak på sideterreng på vegnett med høyt fartsnivå.	9,0	2,0	2,0	2,0	3,0
Rogaland fylkeskommune	Grannessletta x Madlavegen	Etablere gang- og sykkelvei som går i plan med veien. Siktiltak undergang.	3,5	3,5			
Sandnes kommune	Postveien	Etablere fortau i Postveien	2,5	2,5			
Rogaland fylkeskommune	Løkkeveien, miljøgate	Utbedre Løkkeveien fra Kannik til Tanke Svilands gate til miljøgate.	17,0	8,5	8,0		
Statens vegvesen	Trafikkstyring på motorveien	Etablere variabel fartsgrense, videodetektering og tilfartskontroll på E39 mellom Tasta og Bogafjell	55,6	9,5	18,1	18,0	10,0
Rogaland fylkeskommune + Statens vegvesen + alle kommunene	Strakstiltak etter dødsulykke/alvorlig ulykke	Strakstiltak etter ulykkesgjennomgang av alvorlige ulykker	5,0	1,0	1,0	1,0	1,0
Rogaland fylkeskommune	Nesbuvegen x Osbergvegen	Utbedring av undergang	20,0	19,0			
Rogaland fylkeskommune	Nesbuvegen nord for Austreimveien	Utbedring av undergang	15,0	14,0			
Rogaland fylkeskommune	Verkskata	Tiltak på ulykkesbelastet strekning mellom Bergelandstunnelen og Jorenholmen.	5,0	4,8			
Stavanger kommune	Gauselvågen (Nord)	Etablere fortau	3,0	3,0			



Stavanger kommune	Henrik Ibsens gate	Utbedre gate	2,5	2,5			
Stavanger kommune	Lundebakken	Etablere fortau	8,0		8,0		
Stavanger kommune	Madlavollveien x Jernalderveien og Norvald Frafjords gate	Oppstramming av to kryss	3,0	3,0			
Stavanger kommune	Rogalandsgata x Musègata x Johan Thorsens gate	Oppstramming av kryss	2,5	2,0			
Stavanger kommune	Stavanger sentrum	Etablere pullerter	1,0		1,0		
Stavanger kommune	Uelands gate	Etablere rekkverk langs sykkelfelt	1,0	1,0			
Sola kommune	Påskhusvegen - bygging av fortau	Etablere fortau	1,0	1,0			
Rogaland fylkeskommune	Dusavikveien	Etablere sykkelfelt og oppgradere holdeplasser mellom Christian Bjellands gate og Gjerdeveien	97,4			20,5	38,4
Rogaland fylkeskommune	Oalsgata	Etablere sykkelfelt mellom St. Olavs gate og Solaveien	126,8		23,1	33,3	51,3
Sum			424	89	71	84	112

6.6 Midler til planlegging og drift sekretariat

Det blir satt av et årlig behov for planmidler, som inkluderer planlegging av prosjekt, utredningsbehov samt drift av sekretariat. Dette beløper seg til 45 mill. 2020-kr pr. år. Det vil bli jobbet videre med å integrere planmidlene inn i prosjektene sine styringsmål.

Styringsgruppen prioriterer midler til drift av sekretariatet med fire årsverk. Det blir lagt fram årlige budsjett til behandling i styringsgruppen høsten før budsjettår.

Administrativt blir det jobbet med å finne konstruktive løsninger for effektiv samhandling. Det blir sett på en best mulig arbeidsfordeling mellom sekretariat og administrasjon hos den enkelte part og i prosjektene.



7. Øvrige innsatsområder

7.1 Kommunikasjon

Med lokal enighet om ny byvekstavtale for 2019-2029, og store investeringer i nye prosjekter de kommende årene, er det viktig å kommunisere at vi er i gang med å bygge flere gode alternative reisemåter på Nord-Jæren.

Faggruppe kommunikasjon jobber spesielt med å fortelle om små og store prosjekter som hører til Bymiljøpakken. Det er viktig å vise innbyggerne hva de får igjen for bompengene. Et mål i kommunikasjonsarbeidet er at innbyggerne på Nord-Jæren skal forstå at prosjekter og tiltak i Bymiljøpakken er med på å skape en mer attraktiv region der folk kommer seg lettere fram. Både de store prosjektene, men også de mindre prosjektene på programområdene sykkel, gåing, trafiksikkerhet og kollektiv forteller vi om i kanalene våre. Faggruppene og de ulike partene i Bymiljøpakken er sentrale samarbeidspartnere for at vi igjen kan formidle informasjon om prosjektene videre.

Mobilitet og holdningsskapende arbeid ligger til Kolumbus, som har oppdraget med å inspirere folk til å endre reisevaner. Det er midler fra byvekstavtalen som blir brukt til mobilitetsarbeid og bysykkel, til billigere billetter, flere ruter og takstsamarbeid mellom buss og tog. Derfor er det svært viktig at vi viser sammenhengen mellom Bymiljøpakken og arbeidet som Kolumbus gjør.

Faggruppe kommunikasjon ser det som en sentral oppgave å jobbe tett med ulike aktører, som også jobber for bedre framkommelighet og bedre byområder på Nord-Jæren. Vi legger også til rette for at pressen skal få best mulig informasjon.

Faggruppen skal formidle fakta, fra data, statistikker eller annen type informasjon. Nettsiden bymiljøpakken.no blir brukt til å informere om det som skjer i Bymiljøpakken. Her får du svar på spørsmål, tips til smartere reiser, du finner prosjektene i kart – og du får informasjon og referat fra møter i styringsgruppen.

Sosiale medier bruker vi for å komme i kontakt med innbyggerne. Vi bruker Facebook til variert informasjon om små og store prosjekt, til nyheter og informasjon.

Sekretariatet jobber i tett samarbeid med Kolumbus, for å sikre at alle tiltak under byvekstavtalen blir gjort kjent også gjennom Bymiljøpakken. Sammen jobber vi for at folk skal reise med buss, tog, eller sykle og gå når de kan, - og kjøre når de må.



7.2 Mobilitetsarbeid

Det er satt av belønningsmidler i størrelsesorden 50 millioner kroner årlig til mobilitetsarbeid i byvekstområdet på Nord-Jæren. Kolumbus er tildelt sekretariatsansvar for midlene, og skal sammen med en administrativ styringsgruppe der alle partene er representert, sikre at de blir brukt i henhold til målene i mobilitetsstrategien.

I november 2017 ble en egen mobilitetsstrategi vedtatt, og satte dermed retningen for arbeidet. Overordnet mål er å bidra til nullvekstmålet i byveksttalen, mens mobilitetsstrategiens hovedmål og delmål kan oppsummeres på følgende måte:

Hovedmål: «Iverksette mobilitetstiltak som endrer holdninger og adferd, slik at flere begynner å gå, sykle og reise kollektivt»

Delmål: «Øke kjennskap og kunnskap om eksisterende og nye mobilitetsløsninger»

Delmål: «Skape nye attraktive mobilitetsløsninger»

Strategien skal oppnås ved å:

- Ivareta de som i dag reiser kollektivt, sykler eller går
- Identifisere nye og eksisterende målgrupper og skreddersy tilbud og kommunikasjon
- Utforske og iverksette løsninger som støtter opp under kombinert mobilitet

Målgruppene i strategien er:

- Menneskers hverdagsreise
- Mennesker i endring
- Neste generasjon
- Mennesker i pressområder/knutepunkt

Overordnet kan vi si at mobilitet er innbyggernes frihet til å bevege seg – det skal vi bidra til ved å sørge for at reisen skjer sømløst, digitalt, fysisk og bærekraftig. Vi tenker reisen fra dør til dør, og har som mål å sette brukernes behov i førersetet.

Målet er å sy dette sammen på en god måte for regionens innbyggere. Dette er en jobb som krever koordinering og samarbeid av alle involverte parter, slik at våre løsninger fremstår som sømløse og effektive på tvers av kommunegrensene. I og med at arbeidet med å endre holdninger og adferd krever god brukerinnsikt, vil dette være en vesentlig del av fokusområdet vårt.

For å sikre at vi er på rett vei skal vi kontinuerlig måle og evaluere de tiltakene vi iverksetter. Vi utvikler nye verktøy som gir oss nødvendig innsikt, og analyse av funn vil fortløpende justere måten vi iverksetter tiltak på.



Hovedfokus i perioden vil være:

- Drift og videreutvikling av HjemJobbHjem-ordningen, samt utvide HjemJobbHjem til å inkludere hurtigbåt
- Drift og videreutvikling av bysykkelen, samt vurdere om en skal utløse opsjon for å øke antall sykler på Nord-Jæren
- Jobbe videre med holdningsarbeid og sikre at kunnskap og kjennskap til løsningene våre er ivaretatt
- Jobbe tett sammen med kommunene og næringslivet for å sikre best mulig samhandling for mobilitet i området. Spesielt viktig er arbeid med utbyggere for å sikre at vi får gode og sømløse mobilitetspunkter
- MaaS (Mobility as a Service; fortsette å inkludere tjenester i vår digitale plattform, slik at hverdagen blir enklest mulig for innbyggerne
- Bil som tjeneste: fullføre pilot i Innovasjonsparken. Vurdere hva vår rolle i en eventuell fremtidig modell kan være
- Fortsette innsiktsarbeid for å jobbe mest mulig effektivt mot målgruppene våre
- Pilotarbeid for å teste ut nye tjenester

7.3 Bymiljø

Faggruppe Bymiljø arbeider ikke med konkrete byggeprosjekter slik som for eksempel gå- og sykkelgruppen. Gruppen arbeider på et strategisk nivå, og utformer blant annet en veileder for gater og steder langs Bussveien. Gruppen skal foreslå bedre samarbeidsprosesser for å oppnå bedre byutvikling i bybåndet.

Veilederen erstatter ikke arbeidet kommunene selv gjør (sentrumsplaner m.m.), men ambisjonen er at den kan være et verktøy som kan brukes til definisjon av gater og steder (funksjon og utforming), analyse av eksisterende gater og steder og være et hjelpemiddel i planlegging av nye gater og steder, funksjoner og utforming.

Videre arbeid vil være oppfølging av innholdet i veilederen og videreutvikle samarbeidet mellom partene. Arbeidet i faggruppe Bymiljø finansieres av partene, og belastes ikke Bymiljøpakken.

7.4 Byutvikling

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). 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 har forpliktet seg til å revidere gjeldende planer i tråd med mål og strategier for Regionalplan Jæren samt målene for byvekstavtalen. Ved revidering av de framtidige kommuneplanene skal arealstrategier og nye arealforslag vurderes opp mot nullvekstmålet, statlige planretningslinjer og Regionalplan Jæren. Ubebygde områder som er i strid med nullvekstmålet avventes eller utsettes i tid, i tråd med Regionalplan Jæren 2050.

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. Partene skal utvikle og ta i bruk måleindikatorer for arealutvikling for å synliggjøre partenes arealdisponeringer i henhold til beskrivelsene i byvekstavtalen.

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.

Arealutviklingen

I den lokalt vedtatte byvekstavtalen har Fylkesmannen hovedansvar fra statens side for oppfølgingen av arealdelen i byvekstavtalene. Deltakelse fra de lokale partene avgjøres av partene selv. Dette er en oppfølging av Fylkesmannens rolle og oppgaver i byvekstavtalene jamfør brev fra KMD 01.12.2017 nr 15/4537-53.

I tråd med statlig planretningslinje for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging og Regionalplan Nord- Jæren vil Fylkesmannen og partene vil samarbeide om utvikling av mer konkrete arealindikatorer i gjeldende HP- periode. Forslag utarbeides og legges fram for styringsgruppen i løpet av 2020.

Når disse er på plass vil de kunne inngå den årlige rapporteringen som et supplement til eksisterende indikatorsett.

Det er viktig å ha en oversikt over arealutviklingen i byområdet som inngår i byvekstavtalene. Da summen av areal- og arealrelaterte tiltak er kritiske suksesskriterier for å nå nullvekstmålet, betyr det å måle utviklingen på følgende:

- Arealutnyttelse i tettstedsområdene
- Hvordan utbyggingsmønster bidrar til nullvekstmålet og utviklingen over tid
- Prioritere utbyggingsområder



- Iht klimatilpasning, jordvern og barn og unges interesser: nedbygging av matjord og grønne/blågrønne områder

8. Forventet måloppnåelse av Handlingsprogram 2021-2024

I dette kapittelet blir det vurdert hvordan bompengeprogget og prioriteringer av tiltak i Handlingsprogram 2021-2024 bidrar til å oppnå mål for Bymiljøpakken i perioden.

8.1 Finansiering

Styringsgruppen foreslår et handlingsprogram for perioden 2021-2024 som er basert på lokalt vedtatt byvekstavtale og foreliggende inntektsprognoser. Det er lagt opp til et investeringsvolum som sikrer bidrag til måloppnåelse og som er innenfor de tilgjengelige finansielle rammene.

For de neste fire årene rettes oppmerksomheten mot de prosjektene i porteføljen som er prioritert høyest (øvre del av listen i Byvekstavtalen). Det legges imidlertid opp til en delvis utsettelse av korridor 2 på Bussveien til sent i handlingsplanperioden, for å ikke overbelaste økonomien i pakken tidlig i perioden. På samme måte forskyves også deler av tiltakene på programområdene, med samme begrunnelse.

8.2 Nullvekstmålet

Innføring av nytt bompengeprogget 1. oktober 2018 ga en umiddelbar reduksjon i totaltrafikken på Nord-Jæren.

Byindeks for vegtrafikk, basert på tellinger fra faste trafikkregistreringspunkter, blir brukt for å måle nullvekstmålet på Nord-Jæren og i de andre store byene i Norge. Basert på 24 etablerte trafikkregistreringspunkter på Nord-Jæren gikk trafikken ned med 4,4 prosent fra 2017 til 2019. Det er bare lette biler, med lengde under 5,6 meter, som blir målt i trafikkregistreringspunktene. Disse punktene er ikke de samme som der bomstasjonene står.

Nullvekstmålet måles hvert år. I tillegg til byindeks blir det også brukt tall fra reisevaneundersøkelser, for å måle nullvekstmålet. I den nye byvekstavtalen for 2019-2029, som er lokalt vedtatt, er det presisert at nullvekstmålet skal måles med et glidende snitt på to til tre år.



Byutredningens trinn 1 for Nord-Jæren konkluderer med at Bymiljøpakkens innretning og tiltak alene ikke er nok til å nå nullvekstmålet. Med prosjektene som er inkludert i byvekstavtalen (KVU/Bypakke 2030) er det forventet en økning på 12 prosent i persontransport med bil.

Prosjekter og tiltak i Bymiljøpakken vil i kombinasjon med andre virkemidler, som parkeringstiltak, trafikkantbetaling, fortetting, kompakt byutvikling, mobilitetstiltak og teknologisk utvikling bidra til å nå nullvekstmålet. I lokalt vedtatt byvekstavtale er det lagt ved oversikt over virkemidler/tiltaksliste (vedlegg 6 i byvekstavtalen) som kan brukes for å oppnå mål. Rogaland fylkeskommune og kommunene arbeider målbevisst med virkemidler innen arealplanlegging og parkeringspolitikk som vil bidra positivt til nullvekstmålet. Første trinn av ny Regionalplan Jæren er ferdig.

Sykelstamvegen, Bussveien og utbygging av flere tiltak gjør det mer attraktivt å gå, sykle og reise kollektivt.. Handlingsprogrammet legger spesielt til rette for kollektivreisende, syklende og gående mellom de viktige målpunktene Stavanger sentrum, Sandnes sentrum, Forus og Ullandhaug. Prosjektene som er foreslått binder sammen disse områdene med effektive forbindelser og legger til rette for flere reisemiddelvalg. Knutepunktsutvikling langs Jærbanen og Bussveien er en viktig del av arbeidet i Bymiljøpakken og tema i videre reforhandlinger.

Det jobbes for fullt med mobilitetstiltak og ulike teknologiske løsninger som sammen med infrastrukturtiltakene bidrar til måloppnåelse.

8.3 Framkommelighet med hovedvekt på kollektiv, sykkel, gåing og næringslivets transporter

Sykelstamvegen, Bussveien, kollektivprosjektet fra Jåttåvågen-Diagonalen-SUS/UiS og andre kollektiv-, sykkel og gåtiltak vil gi mer effektive og forsinkelsesfrie forbindelser mellom viktige reisemål. Det legges opp til en relativt høy aktivitet på alle programområdene i perioden.

Tungbilfeltet som er foreslått på rv. 509 Transportkorridor vest Sola skole – Kontinentalveien blir spesielt viktig for å sikre god framkommelighet for næringslivets transporter.



VEDLEGG 1 Kostnader og inntekter - oversikt

Prosjektportefølje		2021		2022		2023		2024	
		Bom/ annen	Stat	Bom/ annen	Stat	Bom/ annen	Stat	Bom/ annen	Stat
Kostnader	Drift kollektiv		196		196		229		229
	Sykelstamvegen		405		356		226		0
	Bussveien Korridor 1	811	689	1 081	919	811	689	216	184
	Bussveien Korridor 2					108	92	270	230
	SUS/UIS-Diagonalen-Jåttå		200		215				
	Transportkorridor Vest tungbilfelt rv 509 Sola skole-Kontinentalveien	200		300		260			
	Sykkel	199		168		48		124	
	Trafikksikkerhetstiltak	89		48		30		23	
	Gange, miljø	61		39		25		39	
	Dusavikveien (sykkel 50%, ts 50%)					41		77	
	Oalsgata (sykkel 50%, ts 25%, gå 25%)			92		133		205	
	Andre kollektivprosjekt	46		6		6		5	
	Transportkorridor Vest tungbilfelt rv 509 Kontinentalveien - Sundekrossen							50	
	Jæren-pakke 1 - rest								
	Div. driftskostnader	176		176		176		176	
	Planlegging og drift sekretariat	45		45		45		45	
	Sum bom/annen/stat	1 626	1 490	1 954	1 685	1 682	1 236	1 230	642
	Sum total	3 115		3 640		2 918		1 872	

Inntekter	Statlig bidrag Bussveien Korridor 1 (post 63)	689	919	689	184
	Statlig bidrag Bussveien Korridor 2 (Post 63)			92	230
	Programområdetiltak (kap.1320 Post 30)	605	571	226	
	Belønningsmidler (kap.1330 Post 66)	196	196	229	229
	Tilskudd til forbedret kollektivsatsing (Post 63, 50-66%)	83	83	83	83
	Tilskudd til reduserte bompenger (Post 63, 50-66%)	83	83	83	83
	Tilskudd til reduserte kollektivsatser	50	50	50	50
	Tilskudd til fjerning av rushtidsavgift	50	50	50	50
	Fylkeskommunale midler	100	100	100	100
	Bompenginntekter 2020 - 2033 brutto	914	918	922	926
	Totale inntekter	2 770	2 969	2 524	1 934

Netto	-346	-670	-394	62
-------	------	------	------	----