



Statens vegvesen

Saksfremlegg

Til: Styringsgruppe Bymiljøpakken
Fra: Statens vegvesen v/Transport vest

Saksbehandler/telefon: Linda Strand / 91743619
Vår dato: 14.01.2025
Vår referanse: 24/327422

Byutredning Nord-Jæren: Sammensetning arealbruksalternativ og virkemiddelpakker

Det skal gjennomføres nye byutredninger som skal gi et faglig omforent kunnskapsgrunnlag før reforhandlinger av byveksttaltene. I denne saken legges det frem et forslag til hvordan sammensetningen av arealbruksalternativ (milepæl 1) og virkemiddelpakker (milepæl 2) kan settes opp for byutredningen for Nord-Jæren. Forslaget er basert på retningslinjene for byutredningene, faglige vurderinger og tilbakemeldinger fra byutredningens lokale arbeidsgruppe som består av representanter fra alle partene i byvekstsamarbeidet. Det har vært begrenset tid til å utvikle innholdet i virkemiddelpakkene, og det er heller ikke alle rammer for utredningsarbeidet som er på plass. Foreslått innhold i virkemiddelpakkene må derfor sees på som et utgangspunkt for videre detaljering og analyser.

De overordnede føringene for byutredningene er at det skal beregnes minst fire virkemiddelpakker og at alle disse skal vise nullvekst. I virkemiddelpakke 1 skal det hovedsakelig vurderes virkemidler som oppfordrer til økt bruk av kollektiv, sykkel og gange. I virkemiddelpakke 2 skal det hovedsakelig vurderes bilregulerende tiltak. Virkemiddelpakke 3 skal være en kombinasjon av pakke 1 og 2. Virkemiddelpakke 4 skal bygge på pakke 3, men det skal i tillegg legges til grunn strengere arealbruk med høyere grad av fortetting.

Arealbruksalternativer

Det lages ulike arealbruksalternativer for å se hvilken effekt lokalisering av bolig- og næringsutbygging har på nullvekstmålet. Virkemiddelpakke 1, 2 og 3 baseres på det samme arealscenarioet som sammenligningsalternativet, som er i tråd med kommunenes gjeldende arealplaner inkludert kommuneplanens arealdel (KPA). I virkemiddelpakke 4 brukes en tiltaksbane der det er lagt til grunn en sterkere fortetting enn det legges opp til i de gjeldende i KPA-ene. Hovedvekten av befolkningsveksten lokaliseres i «bybåndet» mellom Stavanger og Sandnes sentrum, og i kommunesentrene Randaberg og Sola kommune, mens resten av veksten fordeles på utvalgte lokalsentre. Arbeids- og besøksintensive næringer lokaliseres til soner med høy gang-, sykkel- og kollektivtilgjengelighet.

	Pakke 1: Hovedvekt på kollektiv og gang/sykkel	Pakke 2: Hovedvekt på bilregulerende tiltak	Pakke 3: Kombinasjon av pakke 1 og 2	Pakke 4: Arealfortetting i kombinasjon med pakke 3
AREALBRUK				
Fordeling av befolkningsvekst	● I tråd med gjeldende kommuneplaner (KPA)		● Sterk fortetting (KPA+): Hovedvekten av befolkningsvekst lokaliseres i «bybåndet» og sentrumssoner	
Næringsstruktur	● Som i dag		● Arbeidsintensive næringer legges til knutepunktsområder	

I tillegg vil det gjøres en følsomhetsanalyse med enda sterkere fortetting der det aller meste av veksten legges til bybåndet og kommunesentrene.

Virkemiddelpakker

De fire virkemiddelpakkene har ulik hovedprofil for å kunne vise handlingsrommet og alternative måter å oppnå nullvekstmålet på. For å kartlegge effekten av de enkelte virkemidlene gjøres det trinnvise analyser i forkant av sammensetning av virkemiddelpakkene.

Det forutsettes at alle virkemiddelpakkene oppnår nullvekstmålet i år 2036 og år 2050. Nullvekstmålet vil derfor være styrende for å tilpasse nivået på tiltakene innenfor hver virkemiddelpakke i de ulike årene. Tabellen viser prinsipper for eksempler på tiltak som er tenkt brukt i de ulike virkemiddelpakkene på Nord-Jæren. Symbolene illustrerer nivået som er tenkt brukt for tiltakene.

	Pakke 1: Hovedvekt på kollektiv og gang/sykkel	Pakke 2: Hovedvekt på bilregulerende tiltak	Pakke 3: Kombinasjon av pakke 1 og 2	Pakke 4: Arealfortetting i kombinasjon med pakke 3
TRAFIKANTBETALING VEI				
Bomtaks	● I utgangspunktet likt som sammenlignings- alternativet*	● Takster tilpasset nullvekstmålet	● Bomsystem og takster tilpasses slik at pakken oppnår nullvekstmålet	
Rushtidsprising	● Nei, som i sammenlignings- alternativet	● Ja, takster tilpasset nullvekstmålet		
Innkrevning i begge retninger	● Nei, som i sammenlignings- alternativet	● Ja, takster tilpasset nullvekstmålet		

PARKERING			
Parkeringsstilbud	● Som i sammenligningsalternativet	● Innføre avgift i områder og/eller redusere kapasitet tilpasset nullvekstmålet	● Parkerings tiltak tilpasses slik at pakken oppnår nullvekstmålet
Avgiftsnivå	● Som i sammenligningsalternativet	● Avgiftsnivå tilpasset nullvekstmålet	
KOLLEKTIVTRANSPORT			
Kollektivtakst	● Reduserte takster tilpasset nullvekstmålet	● Som i sammenligningsalternativet	● Takst og frekvens tilpasses slik at pakken oppnår nullvekstmålet
Frekvens kollektivtilbud	● Økt bussfrekvens på linjer med høyt passasjergrunnlag	● Som i sammenligningsalternativet	
TRANSPORTINFRASTRUKTUR			
Sammenhengende sykkelvegnett	● Satsing på et sammenhengende sykkelveinett jf. sykkelstrategi for Nord-Jæren	● Som i sammenligningsalternativet	● Noe økt satsing
Andre veg- og baneprosjekter**	● Nye aktuelle tiltak som spilles inn av partene***	● Som i sammenligningsalternativet	● Utvalg fra portefølje

*Pakke 1 suppleres eventuelt med en kilometerbasert avgift for å belyse hva som må til for å oppnå nullvekstmålet

** Prosjekter i NTP 2025–2036 og i byvekstavtalens prosjektportefølje legges inn i sammenligningsalternativet, og alle virkemiddelpakkene vil derfor også inkludere disse prosjektene. Det kan gjøres følsomhetsanalyser av noen av de enkelte prosjektenes virkninger.

***For eksempel stasjonstiltak og dobbeltspor Skeiane–Nærbø

I lokal arbeidsgruppe for byutredning på Nord-Jæren har det blitt spilt inn flere forslag til virkemidler som er vanskelig å beregne effekter av med transportmodell, men som vil bli vurdert kvalitativt. Dette gjelder for eksempel innfartsparkering, bildeling, samkjøring, sykkelparkering og finmasket gangnettverk.

Forslag til vedtak

1. Partene i byvekstavtalen for Nord-Jæren slutter seg til at det arbeides videre i tråd prinsippene omtalt i saken. Dette innebærer ulike virkemiddelpakker med tiltak som bompenger, parkeringsregulering, kollektivtakster og kollektivtilbud, arealbruk og investering i transportinfrastruktur.
2. Dersom det er behov for ytterligere forankring av prinsippene løftes dette til administrativ koordineringsgruppe.