

Vedlegg 3

Forslag til avtaletekster, versjon 11.09.26

Forslag til avtaletekster til behandling i forhandlingsmøte 4 17.09.26 er lagt inn samlet i dette vedlegget. Disposisjonen for avtalen ble behandlet i forhandlingsmøte 2 19.08.26 og er brukt ved utarbeidelse av avtaletekstene. Disposisjon tar utgangspunkt i mandatet for forhandlingene, dagens avtale og tema som er identifisert i arbeidsgruppa. I dette vedlegget er det benyttet farger på teksten slik:

- Tekst i *grå farge* er behandlet i tidligere forhandlingsmøter
- Tekst i *svart farge* er ny tekst i forhandlingsmøte 4

UTKAST

1. Innledning

Byvekstavtalen for Nord-Jæren er inngått mellom Staten ved Samferdselsdepartementet og Kommunal- og distriktsdepartementet, Stavanger kommune, Sandnes kommune, Sola kommune, Randaberg kommune og Rogaland fylkeskommune for perioden 2027-2036. Denne byvekstavtalen erstatter byvekstavtalen for Nord-Jæren 2019-2029. Byvekstavtalen skal styres gjennom Bymiljøpakken, som er navnet på partnerskapet i byvekstavtalen.

2. Mål for byvekstavtalen

Det overordnede målet for byvekstavtalen er at klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy skal reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange (nullvekstmålet). Nullvekstmålet, nullvekst i personbiltransport, skal nås innen utgangen av 2029 som er siste år i gjeldende byvekstavtale, og i løpet av den nye avtaleperioden som går frem til 2036.

Avtalen er geografisk avgrenset til kommunene Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg, og avtaleområdet er de til enhver tid gjeldende kommunegrensene. Byindeksen er hovedindikator for måloppnåelse. Selv om nullvekstmålet gjelder generelt for hele avtaleområdet, måles ikke personbiltrafikken i de geografiske ytterkantene hvor kollektivtransporten har lavere frekvens og dekning. I tråd med målemetoden som beskrevet i vedlegg xx måles personbiltrafikken i og nær de største tettstedene innenfor avtaleområdet, som særlig fanger opp de store trafikkstrømmene i sentrale områder og på viktige innfartsårer.

Tiltak og midler skal prioriteres ut fra potensiale for bidrag til måloppnåelse. Byvekstavtalen skal videre bidra til attraktiv by- og stedsutvikling. I tråd med gjeldende praksis for oppfølging av de statlige planretningslinjene, vil dette videreføres innenfor rammene av retningslinjene, der det tas hensyn til behov for arealutvikling i spredtbygde områder.

Det er en ambisjon at nullvekstmålet skal nås samtidig som antall drepte og hardt skadde trafikanter, særlig gående og syklende, reduseres i tråd med nullvisjonen.

3. Finansiering

3.1. Statlige midler

3.1.2 Post 63 Tilskudd til store kollektivprosjekter

3.1.3 Post 66 Tilskudd til byvekstavtaler

3.2. Fylkeskommunale og kommunale midler

3.2.1 Midler fra Rogaland fylkeskommune

3.2.2 Midler fra kommunene Randaberg, Sandnes, Sola og Stavanger

3.3. Bompenger

3.4 Samlet oversikt over finansieringen

4. Virkemidler for å nå nullvekstmålet

4.1 Kollektivtransport og knutepunktsutvikling

Et velfungerende kollektivsystem er avgjørende for å kunne nå byvekstavtalens hovedmålsetting om nullvekst i personbiltransporten. Partene i avtalen er derfor enige om at et hovedprinsipp i utviklingen av kollektivsektoren, er at de tiltakene som prioriteres, skal bidra til å oppfylle nullvekstmålet.

For å kunne etablere og videreutvikle et attraktivt kollektivtilbud, skal det primært satses på de tunge kollektivaksene, basert på følgende hierarki i kollektivtilbudet:

- Jærbanen
- Bussveien
- Hovedkollektivtraséer
- Øvrige buss- og båtruter

Konkret skal partene samarbeide om å utvikle Jærbanen i tråd med ambisjon i Nasjonal transportplan 2025-36 hvor det i byvekstavtaleperioden er avsatt midler til «Flere tog på Jærbanen: Fra kvarters- til timinutters-intervall til Skeiane». I avtaleperioden skal Bussveien ferdigstilles, se nærmere omtale i kapittel 3.1.2. **Kommentarer: Teksten om jernbane vil suppleres til forhandlingsmøte 5. Teksten om Bussveien (kapittel 3.1.2) kommer også i forhandlingsmøte 5.** For å ivareta de reisendes komfortbehov må buss-, båt- og togmateriell være tidsriktig og attraktivt. Kollektivtilbudet skal følge teknologiutviklingen, og utprøvd teknologi skal tas i bruk der det gir gevinster.

Satsing på de tunge kollektivaksene muliggjør høy frekvens, god fremkommelighet og regularitet, korte ventetider for de reisende og gode nettverkseffekter. Det skal legges til rette for sømløse overganger for de reisende, med et særlig fokus på utvikling av kollektivknutepunkt. Før det gjøres tiltak, bør det gjøres en strategisk vurdering knyttet til samlokalisering av transportmidler, mobilitetstjenester og holdeplasser for å vurdere hvilke tiltak som skal prioriteres. Det må sikres en arealutvikling som bygger opp rundt kollektivtilbudet, med fortetting rundt kollektivknutepunkt/kollektivakser og en øvrig arealbruk basert på prinsippet om «innenfra og ut».

Midler fra byvekstavtalen kan benyttes til taksttiltak, herunder takstsamarbeid mellom tog og øvrig kollektivtilbud, dersom dette vurderes å gi økt antall reisende.

For å sikre god ressursutnyttelse skal partene kontinuerlig arbeide med effektiviseringstiltak innenfor kollektivtilbudet.

4.2 Mobilitet

Sammen med investeringer i infrastruktur bidrar mobilitetstiltak til å gjøre det enkelt, attraktivt og effektivt for innbyggerne på Nord-Jæren å reise uten bil.

Målet er å gjøre mobilitetssystemet sømløst, både fysisk og digitalt, der ulike transportformer og tjenester henger sammen, for eksempel bysykkelordningen. Det skal legges til rette for bilfrie reiser fra dør til dør, inkludert den første eller siste delen av reisen. Videre skal det gjennomføres målrettede tiltak som bidrar til å endre holdninger og reisevaner, slik at flere velger å gå, sykle eller reise kollektivt. Samarbeidet med virksomheter, for eksempel gjennom HjemJobbHjem, skal videreutvikles, og det skal samarbeides med virksomheter om tiltak som gjør at flere arbeidsreiser skjer til fots, med sykkel eller kollektivtransport.

4.3 Sykkel

Sykelstrategi for Nord-Jæren ligger til grunn for sykkelsatsingen i Bymiljøpakken, og har en målsetting om å øke sykkelandelen til 15 prosent innen 2032. Sykkel har et særlig stort potensial på korte og mellomlange reiser.

Den sterke veksten i tilgang til el-sykkel, lastesykler og sparkesykler gir nye muligheter for sykling, både i form av økt rekkevidde og at sykkel som transportform blir et reelt alternativ for flere. Det stiller nye krav til sykkelinfrastruktur og tilrettelegging for trygg sykkelparkering. For å få flere til å sykle mer skal følgende satsingsområder videreføres:

Investeringer i sykkelinfrastruktur som bidrar til at sykkelnettet blir sammenhengende, trafiksikkert, attraktivt og ivaretar et stadig større mangfold av sykler. Hovednettet skal, så langt mulig, være adskilt fra biltrafikk og gående i tråd med sykkelstrategien.

Vegeiere skal ha **gode rutiner for drift og vedlikehold** som sikrer at sykkelnettet har god framkommelighet og komfort hele året i tråd med sykkelstrategien.

HjemJobbHjem-ordningen og andre **informasjons- og holdningsskapende tiltak** hos partene skal bidra til at ansatte og innbyggere har kjennskap til fordelene ved hverdagssykling, gjøre det enkelt å finne gode og trygge sykkelforbindelser og motivere til økt sykling.

4.4 Gange

Gange er et sentralt virkemiddel for å nå nullvekstmålet. Mange reiser starter og slutter til fots, og gange er derfor både en selvstendig transportform og en viktig del av andre reiser. Tiltak som fremmer gange gir høy samfunnsnytte gjennom gevinster for folkehelse, miljø og byliv.

Gange er særlig viktig for korte hverdagsreiser, og som del av reisen til og fra holdeplasser og mobilitetsknutepunkt. Gåstrategien for Nord-Jæren ligger til grunn for satsingen på gange i Bymiljøpakken.

I avtaleperioden skal det investeres i prosjekter og tiltak som gir gående trafiksikre, attraktive og effektive forbindelser mellom viktige målpunkt, samt til kollektivholdeplasser og knutepunkt. Det skal arbeides på tvers av mobilitetsformene for å sikre sammenhengende, trygg og tilgjengelig framkommelighet for gående.

For å øke andelen som går, er det viktig å legge til rette for direkte ruter og korte forbindelser mellom målpunkt. Der det er hensiktsmessig, bør snarveier supplere universelt utformede hovedforbindelser.

Attraktive omgivelser bidrar til økt gange. Miljøer som gir folk lyst til å gå kjennetegnes av trygge, aktive og innbydende omgivelser som oppleves som hyggelige, interessante og levende.

4.5 Knutepunkt

4.5 Arealutvikling

Byvekstavtalen skal bidra til attraktive by- og tettstedssentre og en mer effektiv arealbruk i avtaleområdet. Utviklingen skal bygge opp under høy by- og bokvalitet, og konsentres i prioriterte områder som bygger opp under nullvekstmålet.

Regional og kommunal planlegging som premiss for å nå nullvekstmålet

Kommuneplanens arealdel legger grunnlaget for den konkrete arealbruken i hver enkelt kommune, og er det viktigste virkemiddelet for å oppnå en arealpolitikk i tråd med nullvekstmålet i avtaleområdet.

Regionale planer for areal, transport og mobilitet skal legge til rette for å nå nullvekstmålet, og legge statlige planretningslinjer for arealbruk og mobilitet til grunn for avtaleområdet. Regional plan skal fastsette et regionalt utbyggingsmønster og en senterstruktur som er samordnet med transportsystemet, og sørge for samordning på tvers av kommunegrenser. Byvekstavtalen skal sikre samarbeid om en effektiv og forutsigbar oppfølging av mål, strategier, retningslinjer og handlingsprogram i regionalplanen innenfor avtaleområdet.

Regional og kommunal planlegging skal bidra til å styrke kollektivtransport, sykkel og gange som transportformer. Knutepunkter for kollektivtrafikken skal ha gode overgangsmuligheter mellom ulike transportmidler og være robuste og fleksible slik at de også kan inkludere nye mobilitetsløsninger. Infrastruktur og framkommelighet for kollektivtrafikken skal prioriteres i planleggingen. I by- og tettstedsområdet og rundt Bussveien og Jærbanen skal det legges særlig vekt på høy arealutnyttelse, fortetting og transformasjon med kvalitet.

Kommunene i avtaleområdet har også spredtbygde områder. I disse spredtbygde områdene skal partene legge til grunn en differensiert arealpolitikk i samsvar med kommuneplanens arealdel, regionalplanen og de statlige planretningslinjene. **I de spredtbygde områdene vil kommunene kunne tillate spredt boligbygging, innenfor rammene av kapittel 3.**

Porteføljestyling av infrastrukturinvesteringene skal være samordnet med regional og kommunal arealstrategi. Partene er enige om at denne avtalen ikke er et selvstendig grunnlag for innsigelse fra partene som har innsigelsesrett.

Lokalisering av virksomhet

Lokalisering av statlige, fylkeskommunale og kommunale publikumsrettede virksomheter og kontorarbeidsplasser skal medvirke til reduksjon av biltransport, økt bruk av kollektivtransport, sykkel og gange, og bedre bymiljø i tråd med nullvekstmålet, statlige planretningslinjer for

Utkast til avtaletekster, versjon 11.09.26. Avtalen godkjennes først endelig når hele avtalen er ferdig.

arealbruk og mobilitet og gjeldende regionalplan jf. pbl. § 8-2. For staten gjelder i tillegg retningslinjer for lokalisering av statlige arbeidsplasser og statlig tjenesteproduksjon.

Bruk av virkemidlene i plan- og bygningsloven kap. 12A Sandnes kommune skal arbeide for at de nye virkemidlene i plan- og bygningsloven kap. 12 A tas i bruk. Følgende områder kan være aktuelle per dags dato:

- Områderegulering for Hana lokalsenter
- Vibemyr næringsområde

Bruk av virkemidlene skal baseres på videre vurdering av behov og nytte i det enkelte området.

Ny arealindikator

Arealindikatoren skal ikke være en ny arealstrategi, men måle andel nye boliger/arbeidsplasser som lokaliseres innenfor områder som bygger opp under nullvekstmålet.

Avgrensningen av områder for nye boliger og arbeidsplasser er vist på kart i vedlegg xx. *Kartet er ikke klart til forhandlingsmøte 3, 01.09.2026.*

Partenes forpliktelser etter avtalen:

Alle partene:

Avtalepartene forplikter seg gjennom byvekstavtalen til å bidra aktivt til at innholdet i den til enhver tid gjeldende regionale areal- og mobilitetsplan blir realisert.

Partene vil samarbeide om gjennomføring og fremdrift i viktige byutviklingsprosjekter som bygger opp under nullvekstmålet og attraktiv stedsutvikling.

Partene vil samarbeide om planlegging av et sammenhengende nett for gående og syklende med god adkomst til kollektivsystemet, og sikre god framkommelighet for kollektivtrafikken i vegsystemet. *Arbeidsgruppa vurderer om dette punktet skal flyttes til kapittel om mobilitet.*

Ved flytting eller etablering av egne virksomheter skal den enkelte part identifisere tiltak for å stimulere til økt gåing, sykling og bruk av kollektivtransport, for eksempel gjennom en mobilitetsplan.

Rogaland fylkeskommune

Rogaland fylkeskommune skal legge nullvekstmålet og statlige planretningslinjer for arealbruk og mobilitet til grunn ved utarbeidelse av fremtidige regionale planer for areal og transport.

Rogaland fylkeskommune skal bidra til at alle byvekstavtalens parter utarbeider og følger opp sine planer i tråd med regionalplanen.

Utkast til avtaletekster, versjon 11.09.26. Avtalen godkjennes først endelig når hele avtalen er ferdig.

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.

Rogaland fylkeskommune skal sørge for nødvendig infrastruktur for kollektiv, gang- og sykkel for sømløs omstigning i forbindelse med knutepunktsutvikling.

Kommunene:

Kommunene skal legge nullvekstmålet, statlige planretningslinjer for arealbruk og mobilitet og regionalplan til grunn ved revisjon av sine kommuneplaner.

Ved revidering av kommuneplanene skal arealstrategier og nye arealforslag vurderes opp mot nullvekstmålet, statlige planretningslinjer og regionalplan. Kommunene skal ved rullering av kommuneplanen vurdere å ta ut ubebygde områder som er i strid med nullvekstmålet.

Kommunene skal sørge for behovet for nødvendig infrastruktur for kollektiv, gange og sykkel, og for sømløs omstigning med knutepunktutvikling.

Staten:

Statsforvalteren skal på vegne av Kommunal- og distriktsdepartementet bidra til at arealutviklingen i avtaleområdet bygger opp under nullvekstmålet.

Berørte statlige myndigheter skal delta konstruktivt med faglige innspill i planprosessene og bidra til tidlig og tydelig avklaring som sikrer fremdrift i viktige byutviklingsprosjekter som bygger opp under nullvekstmålet.

Staten skal følge opp kommunal og regional planlegging i tråd med statlige planretningslinjer og nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging, og bidra til oppfølging av regionalplan med tilhørende handlingsprogram.

Staten skal sørge for behovet for nødvendig statlig infrastruktur for kollektiv, sykkel og gange, og for sømløs omstigning i forbindelse med knutepunktutvikling som veg – og banemyndighet.

Staten skal som hovedregel lokalisere og relokalisere statlige publikumsrettede virksomheter og kontorarbeidsplasser slik at de underbygger nullvekstmålet og forpliktelsene i denne avtalen.

4.6 Parkering

Parkeringspolitikken i avtaleområdet skal bygge opp under nullvekstmålet, og skal være differensiert ut fra tilgangen til andre transportformer enn personbil. Kommunene skal følge opp regional parkeringsnorm som er fastsatt i regionalplan i sine kommune- og reguleringsplaner. Lokalisering av innfartsparkering skal vurderes i regionalplan.

Partene skal benytte andre virkemidler innen parkering, som parkeringsavgifter, offentlig-privat samarbeid og tiltak innenfor egen virksomhet, for å bidra til at parkering blir et virkemiddel som begrenser personbiltransport i tråd med nullvekstmålet. Det skal vurderes å stille krav til at deltakende bedrifter i HjemJobbHjem-ordningen benytter virkemidler for å redusere bilbruk gjennom avgift eller redusert antall parkeringsplasser for å benytte seg av fordelene som følger med ordningen.

Partene skal bidra til tilstrekkelig antall, trygg og brukervennlig sykkelparkering ved kollektivknutepunkt, sentrumsområder, offentlige virksomheter, arbeidsplasskonsentrasjoner og andre viktige målpunkt.

Partene skal ha dialog om hvordan eksisterende og eventuelle framtidige virkemidler innenfor parkering kan bidra til å nå målene i byvekstavtalen. Eventuelle behov for regelverksendringer kan løftes til relevante myndigheter.

4.7 Bompenger

4.8 Andre virkemidler

5. Styringssystem

6. Oppfølging og rapportering (økonomi og måloppnåelse)

7. Sanksjoner og endringer i avtalen

8. Ikrafttredelse

Vedlegg:

Vedlegg 1: Indeksjusteringer

Vedlegg 2: Indikatorveileder

Vedlegg 3: Byindeks – oversikt

Vedlegg 4: Prosjektportefølje i bypakke

Vedlegg 5: Retningslinjer sekretariatet

Vedlegg 6: Overgang gammel/ny avtale

UTKAST