

Utkast til avtaletekster. Tekst i grått er lagt fram for forhandlingsutvalget tidligere. Ny tekst er lagt inn med svart tekst. Avtalen godkjennes først endelig når hele avtalen er ferdig.

Vedlegg 5

Forslag til avtaletekster

Vedlegg 5 viser utkast til avtaletekster for byvekstavtalen. Disposisjonen samt flere enkeltkapitler er behandlet i tidligere møter. I avtaleteksten er det benyttet følgende fargekoder:

- De tekstene som er behandlet tidligere er vist med grå tekst.
- De tekstene som skal gås gjennom i forhandlingsmøte 4 er vist med svart tekst.
- Forslag til endringer i disposisjonen er vist med **rød tekst**
- Enkelte steder foreligger to forslag til tekst. Disse er markert med **gult**.

UTKAST

Utkast til avtaletekster. Tekst i grått er lagt fram for forhandlingsutvalget tidligere. Ny tekst er lagt inn med svar tekst. Avtalen godkjennes først endelig når hele avtalen er ferdig.

1. Innledning

Byvekstavtalen for Nord-Jæren er inngått mellom Staten ved Samferdselsdepartementet og Kommunal- og distriksdepartementet, 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 2 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

Tiltak i byvekstavtalen skal finansieres med statlige midler, fylkeskommunale og kommunale bidrag, bompenger og eventuelt midler fra private aktører. For statlige midler er avtaleområdet kommunene Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg, og for bompenger er avtaleområdet i tråd med kommunegrensene som var på tidspunktet St.prp. 47 S ble vedtatt, samt ytterligere føringer i St.prp 47 S.

Tildeling er gitt i de årlige budsjettene for staten, Rogaland fylkeskommune og Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg kommuner. Samtlige parter tar forbehold om årlige bevilgninger.

Partene bruker kriterier for måloppnåelse ved rangering av prosjekter og tildeling av midler i Bymiljøpakken. Dette sikrer at midlene bidrar til nullvekstmålet og økt trafiksikkerhet.

Utkast til avtaletekster. Tekst i grått er lagt fram for forhandlingsutvalget tidligere. Ny tekst er lagt inn med svar tekst. Avtalen godkjennes først endelig når hele avtalen er ferdig.

Det forutsettes sterk kostnadskontroll av prosjekter. Alternative finansieringskilder som grunneierbidrag og andre private bidrag bør vurderes. Tiltakene skal ha en nøktern standard, fylle sin hovedfunksjon og bygge opp under målsettingen i byvekstavtalen

Under følger en oversikt over hvilke midler som inngår i avtalen.

3.1. Statlige midler

Nivået som er lagt til grunn for byvekstavtalen fram til 2036, er 13 100 millioner 2026-kroner. Dette beløpet inkluderer statlige midler til Bussveien. Midlene vil bli prisjustert i henhold til vedlegg 1. Statlige tilskudd skal komme i tillegg til, ikke som erstatning for, de lokale partenes ansvar og bidrag over egne budsjetter. Det er viktig for fremdrift og planlegging av prosjekter i pakken at det sikres god forutsigbarhet.

3.1.2 Post 63 Tilskudd til store kollektivprosjekter

Bussveien er et sammenhengende høykvalitets bussystem på Nord-Jæren. Bussene som kjører i Bussveien, skal ha full fremkommelighet. Dette vil gi et kollektivtilbud med sammenhengende kollektivtraséer som sikrer punktlighet, høy kapasitet og byutvikling langs traséene. Bussveien inkluderer løsninger for gående og syklende og er delt opp i fire korridorer, i prioritert rekkefølge:

- Korridor 1 går fra Stavanger sentrum til Sandnes (Gravarsveien), med arm til Forus nord. Foruten delstrekningen Hillevåg-Stavanger sentrum ble denne korridoren ferdigstilt i 2026.
- Korridor 2 går mellom Stavanger sentrum og Kvernevik/Risavika.
- Korridor 3 går mellom Gravarsveien og Vatnekrossen i Sandnes
- Korridor 4 går mellom Forus og Sola lufthavn

Bussveien skal ferdigstilles innenfor den til enhver tid gjeldende styringsramme i løpet av avtaleperioden

Det er satt av 5 281 millioner 2026-kroner til Bussveien på post 63 i avtaleperioden.

Grunnlag for statlig tilskudd er beregnet eksklusiv mva. Midlene utbetales i henhold til fremdrift og er gitt i de årlige budsjettene for staten. Innspill til statsbudsjettet skal følge statens budsjettprosess og være forankret i Bymiljøpakkens styringsgruppe.

3.1.3 Post 66 Tilskudd til byvekstavtaler

Gjennom byvekstavtalen har staten forpliktet seg til å yte tilskudd som skal bidra til oppnåelse av nullvekstmålet. Det er satt av 7 819 millioner 2026-kroner på post 66 i avtaleperioden. Tilskuddet skal anvendes i tråd med det overordnede målet i byvekstavtalen, og kan brukes til både drift av kollektivtransport, og drifts- og investeringstiltak i henhold til retningslinjer for statlige tilskudd i byvekstavtaler. I tillegg kan tilskuddet benyttes til finansiering av sekretariatet. I henhold til statens økonomireglement skal tilskuddet som hovedregel brukes det året det tildeles.

Åpning for å bruke midler fra Post 66 til drift og vedlikehold av vegnettet som et mulig tiltak for å oppnå nullvekstmålet, er nytt sammenlignet med tidligere byvekstavtale. Før eventuell bruk av midler til drifts- og vedlikeholdstiltak på vegnettet skal det derfor utarbeides omforente kriterier for bruken.

Utkast til avtaletekster. Tekst i grått er lagt fram for forhandlingsutvalget tidligere. Ny tekst er lagt inn med svar tekst. Avtalen godkjennes først endelig når hele avtalen er ferdig.

Innspill til statsbudsjettet skal følge statens budsjettprosess og skal være forankret i Bymiljøpakkens styringsgruppe.

Partene er enige om følgende foreløpige fordeling av midlene i avtaleperioden:

Fordeling tilskudd til byvekstavtaler	(mill kr. 2026-prisnivå)
Drift kollektiv	4 480
Tiltak for sykkel, gange, trafikkssikkerhet og kollektiv	3 279
Sekretariatet	60
Total	7 819

Bruken av midlene avklares endelig i de årlige handlingsprogramprosessene. I henhold til den løpende porteføljestylingen i Bymiljøpakken kan midlene omfordes. Dette skal skje i tråd med prinsippene for porteføljestyling.

Drift kollektiv

Statlige tilskuddsmidler skal komme i tillegg til, og ikke til erstatning for fylkeskommunens ansvar for det ordinære kollektivtilbudet. Det fylkeskommunalt finansierte kollektivtilbudet i avtaleområdet ligger ved inngangen til avtaleperioden på om lag 550 millioner kroner årlig, ekskludert billettinntekter, og representerer det fylkeskommunalt finansierte basisnivået. Basisnivået alene vil ikke gi et tilfredsstillende kollektivtilbud, og er ikke tilstrekkelig til å nå nullvekstmålet.

Det settes foreløpig av 4 480 millioner 2026- kroner til drift kollektiv på post 66 i avtalen. Formålet med tilskuddsmidlene er å bidra til den ekstra satsingen som er nødvendig for å nå nullvekstmålet.

Nivået er basert på en videreføring av dagens økonomiske nivå, og det kan bli endring i behovet for å tilføre midler til drift kollektiv i løpet av perioden. Dette vil i så fall være en del av den løpende porteføljestylingen i Bymiljøpakken, og avklares i de årlige handlingsprogrammene. I gjeldende avtale brukes midlene i hovedsak til økt ruteproduksjon, reduserte billettpriser og finansiering av mobilitetstiltak som hjem-jobb-hjem og bysykkel. Endelig fordeling av midlene gjøres i de årlige handlingsprogrammene.

Tiltak for sykkel, gange, trafikkssikkerhet og kollektiv

Det settes foreløpig av 3 279 millioner 2026- kroner til tiltak for sykkel, gange, trafikkssikkerhet og kollektiv, herunder knutepunktsutvikling, på post 66 i avtalen. Midlene kan som en del av porteføljestylingen også prioriteres til større prosjekter, herunder Bussveien. Dette er en videreføring av etablert praksis i byvekstavtalen for perioden 2019-2029. Av de 3 279 millioner 2026- kroner er 530 millioner 2026-kroner bindinger fra Byvekstavtale 2019-2029 for prosjektene Oalsgata, Dusavikveien og SUS/UIS-Diagonalen-Jåttå.

Fordeling av midlene avklares endelig i de årlige handlingsprogramprosessene. Vedtatte kriterier for måloppnåelse legges til grunn ved prioritering av prosjekter og tildeling av midler.

3.1.4 Post 73 Stasjons- og knutepunktstiltak

I byvekstavtalen 2019-2029 ble det avsatt 221 mill. 2020-kr til stasjons- og knutepunktutvikling på jernbanen. Av dette gjenstår det 81 mill. 2026-kr til Stavanger og Skeiane stasjon på post 72 Stasjons og knutepunktstiltak som i avtaleperioden 2027-2036 skal finansiere tiltak beskrevet i kapittel 4.

Utkast til avtaletekster. Tekst i grått er lagt fram for forhandlingsutvalget tidligere. Ny tekst er lagt inn med svar tekst. Avtalen godkjennes først endelig når hele avtalen er ferdig.

3.2 Fylkeskommunale og kommunale midler

3.2.1 Fylkeskommunalt bidrag

Rogaland fylkeskommune har i 2022-2025 bidratt med om lag 275 millioner 2026-kroner årlig i byvekstavtaleområdet. Dette beløpet består av 235 millioner kroner i mva-refusjon for prosjekter i Bymiljøpakken, samt om lag 40 millioner kroner i investeringer i byvekstavtaleområdet utenom Bymiljøpakken.

Rogaland fylkeskommune, inklusive kollektivselskapet Kolumbus, bidrar i tillegg med totalt 25 årsverk årlig til oppfølging av prosjekter og tiltak i byvekstavtalen. Det fylkeskommunalt finansierte kollektivtilbudet innenfor byvekstavtaleområdet har ved inngangen til byvekstavtaleperioden en nettokostnad på om lag 550 millioner 2026-kroner.

Summert opp vil en videreføring av tallene over utgjør om lag 8 500 millioner 2026-kroner i avtaleperioden.

Dagens praksis med at all merverdiavgift som staten refunderer fylket for prosjekter i byvekstavtalen tilbakeføres til porteføljen i Bymiljøpakken videreføres.

3.2.2 Kommunalt bidrag

Kommunene Randaberg, Sandnes, Sola og Stavangers samlede investeringsnivå til utvikling av sykkel, gange, trafikkssikkerhet og kollektivtiltak ligger på om lag 160 millioner 2026-kroner årlig i byvekstavtaleområdet utenom Bymiljøpakken. Videre bidrar kommunene med om lag 17 millioner kroner årlig i refusjon av merverdiavgift fra Bymiljøpakke prosjekter.

Kommunene bidrar med totalt 11 årsverk til oppfølging av prosjekter og tiltak i byvekstavtalen.

Summert opp utgjør en videreføring av dagens nivå om lag 1 870 millioner 2026-kroner i avtaleperioden.

3.3. Bompenger

Prop. 47 S Finansiering av Bypakke Nord-Jæren inngår i byvekstavtalen. Forlenget bompengelopplegg for Nord-Jæren er omtalt i Prop 92 S (2024-2025). Innkrevingsperioden for Bypakke Nord-Jæren går til utgangen av 2038.

Det er lagt inn endring i takstopplegget i avtalen. Det legges til grunn fritak i bomringen for takstgruppe 2 der kjøretøy bruker biogass, hydrogen, eller elektrisitet som drivstoff som en prøveperiode på fem år. Videre oppfølging skjer i handlingsprogramprosessene. Beregninger viser at det vil ha en marginal påvirkning på passeringsinntektene på Nord-Jæren ved å innføre et slikt fritak.

Netto bompengelinntekter fra 2027 er estimert til om lag 14,7 milliarder 2026-kroner, inkludert fond avsatt hos Ferde.

I henhold til justert bompengelopplegg er det mulig å ta opp lån som nedbetales med bompenger opp til en maksimal gjeld på 3,5 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 bompengelinntektene. Låneopptak skal ikke benyttes som et virkemiddel for å unngå reell prioritering i porteføljestyringen av prosjektpakken.

Utkast til avtaletekster. Tekst i grått er lagt fram for forhandlingsutvalget tidligere. Ny tekst er lagt inn med svar tekst. Avtalen godkjennes først endelig når hele avtalen er ferdig.

Bruk av bompenger til finansiering av prosjekter i porteføljen

Ved inngåelse av avtalen er det foreløpig fordelt 9,9 milliarder i bompenger til veiprosjektene på E39, Transportkorridor vest og Tverrforbindelsen Foss-Eikeland- E39.

Da gjenstår 4,8 milliarder til andre tiltak som gange, sykkel, trafiksikkerhet og kollektiv.

Fordelingen tar ikke hensyn til at veiprosjektene inkluderer både sykkel- og gangveier.

Fordeling av midler til de ulike programområdene og prioritering av prosjekter gjøres i forbindelse med handlingsprogramprosessen. Vedtatte kriterier for måloppnåelse legges til grunn ved prioritering av prosjekter i programområdene sykkel, gange, trafiksikkerhet og kollektiv.

3.4 Samlet oversikt over finansieringen

Tabellen nedenfor gir en samlet oversikt over finansieringsgrunnlaget for prosjektporteføljen i Bymiljøpakken.

Finansieringsgrunnlag Bymiljøpakken	(mill kr. 2026-prisnivå)
Post 63 Tilskudd til store kollektivprosjekter	5 281
Post 66 Tilskudd til byvekstavtaler	7 819
Post 72 Stasjons og knutepunktsutvikling	81
Netto bompenger	14 735
Mva-refusjon	2 596
Total	30 511

Statlige midler til store veiprosjekter er ikke en del av byvekstavtalen og blir besluttet gjennom Nasjonal transportplan og de årlige statsbudsjettene. Statlige midler til slike prosjekter kommer i tillegg til tabellen over. I Bymiljøpakkens portefølje inngår det til enhver tid gjeldende nivået på statlig medfinansiering i tråd med siste Nasjonal transportplan/statsbudsjett.

Utover dette kommer også lokale bidrag som omtalt i kapittel 3.2.1.

4. Virkemidler for å nå nullvekstmålet

4.1 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.

Ny tekst: Det skal vurderes utvidede samarbeidsløsninger innenfor HjemJobbHjem-ordningen med bedrifter som aktivt vil arbeide for å redusere biltrafikk, og gi insentiver for aktiv transport og kollektivtransport.

Utkast til avtaletekster. Tekst i grått er lagt fram for forhandlingsutvalget tidligere. Ny tekst er lagt inn med svar tekst. Avtalen godkjennes først endelig når hele avtalen er ferdig.

Tekst flyttet fra kap 4.7 Parkering: Det skal inngås dialog og samarbeid med deltakende bedrifter i HjemJobbHjem-ordningen og vurderes å stille krav til at benytter virkemidler for å redusere bilbruk gjennom avgift eller redusert antall parkeringsplasser for å benytte seg av fordelene som følger med ordningen.

4.2 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 byvekstperiode 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.

4.3 Jernbane

Jærbanen, sammen med Bussveien og en arealutvikling konsentrert rundt stasjoner og knutepunkt, er sentrale forutsetninger for å nå nullvekstmålet på Nord-Jæren.

Utkast til avtaletekster. Tekst i grått er lagt fram for forhandlingsutvalget tidligere. Ny tekst er lagt inn med svar tekst. Avtalen godkjennes først endelig når hele avtalen er ferdig.

Jærbanen er en sentral del av kollektivtrafikken på Jæren, og en videre utvikling og kapasitetsøkning av togtilbudet er viktig for å nå målet om nullvekst i persontransport med bil. Partene skal samarbeide om å planlegge for utvikling av Jærbanen i tråd med ambisjonen i Nasjonal transportplan 2025-2036 hvor det i byvekstavtaleperioden er avsatt midler til *Flere tog på Jærbanen: Fra kvarters- til timinuttsintervall for strekningen Stavanger – Skeiane*. **Forslag til tillegg fra lokale parter:** Videre er partene enige om at det på sikt, men ikke som del av denne avtalen, vil være nødvendig å forlenge dobbeltsporet til Nærbø og Egersund.

Relevant dokumentasjon og faglig kunnskapsgrunnlag om jernbanens betydning for byvekstavtalens måloppnåelse skal vektlegges i arbeidet med kommende NTP-rulleringer og tilhørende budsjettprosesser. Dette omfatter prosesser for utvikling av jernbaneinfrastruktur, stasjoner, togtilbud og materiell. Staten har et samlet ansvar for at utvikling av jernbanens kapasitet og regularitet fungerer som virkemiddel for nasjonale mål. Partene er enige om at et velfungerende togtilbud er avgjørende for å kunne nå nullvekstmålet. Jernbanedirektoratet skal sikre at Jærbanen har et forutsigbart tilbud med god regularitet, kapasitet og attraktivt togmateriell.

Utvikling av stasjonsområder

Partene har mål om å legge til rette for god byutvikling i sentrums- og stasjonsområdene gjennom regionalplaner og kommuneplaner. Avtalepartene forplikter seg til å utvikle et helhetlig, attraktivt kollektivsystem med vekt på knutepunks-, by- og tettstedsutvikling.

Stasjonsbyene og knutepunktene på Nord-Jæren skal utvikles med hensyn til både fortetting, attraktive byområder og funksjonelle terminaler og stasjoner.

Ved utvikling av områdene skal partene prioritere:

- God bykvalitet
- Høy arealutnyttelse
- Stor andel arbeidsplass- og besøksintensive virksomheter
- God tilgjengelighet og framkommelighet for fotgjengere, syklist og kollektivtrafikk
- Enkle og effektive bytter mellom de ulike reisemidlene

Prioritering av statlige midler til store prosjekter på jernbane i avtaleområdet blir besluttet gjennom Nasjonal transportplan og de årlige statsbudsjettene, og statlige midler til slike prosjekter er ikke en del av byvekstavtalen. Som beskrevet nedenfor vil Staten stå ved sine forpliktelser til stasjons- og knutepunktutvikling. **som er avtalt i tidligere byvekstavtale og handlingsprogram, og sikre videre planavklaringer for Stavanger og Skeiane stasjon tidlig i avtaleperioden.**

Stavanger stasjon

Jernbanedirektoratet vil sikre at det pågående reguleringsplanarbeidet for jernbanearealene på Stavanger stasjon blir fullført, og sikre fremdrift til detaljregulering av ny sporplan for Stavanger stasjon, med sikte på et endelig planvedtak i 2028. Reguleringsplan for Stavanger stasjon vil utgjøre en del av et beslutningsgrunnlag for vurdering og prioritering av en videre tilbudsutvikling på Jærbanen.

Utkast til avtaletekster. Tekst i grått er lagt fram for forhandlingsutvalget tidligere. Ny tekst er lagt inn med svar tekst. Avtalen godkjennes først endelig når hele avtalen er ferdig.

Kommunen, fylkeskommunen og jernbanesektoren forplikter seg til å samarbeide for å sikre utvikling av Stavanger stasjon som byområdets hovedknutepunkt, i tråd med føringene i Kommunedelplan for Stavanger sentrum.

Paradis stasjon

Avklaring av disponering av areal til jernbane og byutviklingsformål i Paradis er gjort i områderegulering for Paradis. Partene vil samarbeide om å gjøre nødvendige avklaringer rundt behov for riggområder i Paradis i forbindelse med utvikling av Stavanger stasjon, slik at planlagt byutvikling kan realiseres.

Sandnes stasjon

Kommunen, fylkeskommunen og jernbanesektoren skal samhandle videre for å sikre Sandnes stasjon som et fortsatt viktig kollektivknutepunkt.

Skeiane stasjon

Forslag til tekst fra JDIR:

Jernbanedirektoratet vil i samarbeid med Sandnes kommune avklare jernbanens arealbehov i området. Arealer ved Skeiane stasjon som ikke skal benyttes til jernbaneformål, skal frigis til byutvikling og fortetting så raskt som mulig.

Videre planlegging av Skeiane stasjon er nødvendig både for videreutvikling av jernbanen og for å kunne gjennomføre en sentral arealutvikling i Sandnes kommune. Partene skal samarbeide om arealavklaringer slik at disse kan bidra til å modne videre tilbudsforbedringer på Jærbanen.

Oppgradering av Skeiane stasjon vil ses i sammenheng med videre tilbudsforbedringer på Jærbanen.

Forslag til omtale fra lokale parter:

Jernbanedirektoratet vil i samarbeid med Sandnes kommune avklare jernbanens arealbehov i området, gjennom en reguleringsplanprosess. Arealer ved Skeiane stasjon som ikke skal benyttes til jernbaneformål, skal frigis til byutvikling og fortetting så raskt som mulig.

Videre planlegging av Skeiane stasjon er nødvendig både for videreutvikling av jernbanen og for å kunne gjennomføre en sentral arealutvikling i Sandnes kommune. Partene skal samarbeide om planavklaringer rundt Skeiane stasjon, slik at disse både ivaretar kommunens ambisjoner for byutvikling i området og videre tilbudsutvikling på Jærbanen.

Oppgradering av Skeiane stasjon vil ses i sammenheng med videre tilbudsforbedringer på Jærbanen.

Takstsamarbeid

Jæren/Dalane har et helintegrert takstsamarbeid som gjør at Kolumbus-billetter kan benyttes på tog i området. Dette gir kundene en enkel og sømløs reise på tvers av tog og øvrig kollektivtransport. Partene vil i avtaleperioden samarbeide aktivt for å utvikle og forsterke et integrert og sømløst kollektivtilbud på Nord-Jæren.

4.4 Sykkel

Utkast til avtaletekster. Tekst i grått er lagt fram for forhandlingsutvalget tidligere. Ny tekst er lagt inn med svar tekst. Avtalen godkjennes først endelig når hele avtalen er ferdig.

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.

4.5 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.

4.6 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.

Utkast til avtaletekster. Tekst i grått er lagt fram for forhandlingsutvalget tidligere. Ny tekst er lagt inn med svar tekst. Avtalen godkjennes først endelig når hele avtalen er ferdig.

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 i **statlige planretningslinjer for arealbruk og mobilitet**.

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 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.~~

Det skal tas i bruk en forbedret arealindikator som erstatter dagens arealindikator.

Utkast til avtaletekster. Tekst i grått er lagt fram for forhandlingsutvalget tidligere. Ny tekst er lagt inn med svar tekst. Avtalen godkjennes først endelig når hele avtalen er ferdig.

Metodikk for måling og avgrensingen av områdene som indikatorene skal måles mot, fastsettes i samarbeid mellom partene innen utgangen av juni 2027, slik at det kan rapporteres på de nye indikatorene i årsrapport for 2027.

Arealindikatoren skal ikke være en ny arealstrategi, men måle andel av ny utbygging som lokaliseres innenfor områder som bygger opp under nullvekstmålet.

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.

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.

Utkast til avtaletekster. Tekst i grått er lagt fram for forhandlingsutvalget tidligere. Ny tekst er lagt inn med svar tekst. Avtalen godkjennes først endelig når hele avtalen er ferdig.

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.

4.7 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. Forslag om at tekst flyttes til kap 4.1 Mobilitet: Det skal vurderes å stille krav til at deltakende bedrifter i HjemJobb Hjem-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.

4.8 Bompenger

Bompenger er et viktig virkemiddel for å nå nullvekstmålet, både ved å virke restriktivt på og regulere biltrafikken, samt gjennom å bidra til finansiering av investeringer i kollektiv- og vegtiltak samt eventuelt drift av kollektivtransport.

Byutredningen peker på at det finnes et potensial for å utnytte handlingsrommet i dagens bompengeregulering til en prising av biltrafikken som i større grad bidrar til å nå nullvekstmålet og til bedre utnyttelse av kapasiteten i transportsystemet. Selv mindre forbedringer vil bidra positivt til måloppnåelsen. Effekten kan styrkes gjennom justeringer i takstnivå og takststruktur, blant annet redusert elbilrabatt, geografisk område og kjøretøyenes miljøegenskaper. Videre trekker byutredningen frem at toveis innkreving i flere bomsnitt, samt endringer i timesregelen og passeringstaket, er tiltak som kan bidra til ytterligere reduksjon i biltrafikken.

Styringsgruppen for Bymiljøpakken koordinerer arbeidet og utarbeider omforente forslag til prioriteringer og oppfølging av Bypakke Nord-Jæren. Endringer i bompengereguleringen forutsetter lokalpolitiske vedtak og behandling etter gjeldende regelverk og fullmakter.

Utkast til avtaletekster. Tekst i grått er lagt fram for forhandlingsutvalget tidligere. Ny tekst er lagt inn med svar tekst. Avtalen godkjennes først endelig når hele avtalen er ferdig.

Partene har et samlet ansvar for å se alle relevante virkemidler og tiltak i sammenheng slik at bompengennretningen støtter opp under måloppnåelse og ses i sammenheng med øvrige virkemidler i byvekstavtalen. Det er lokale parter i avtalen som har ansvar for oppfølging av takstnivå og takststruktur. Prioritering av prosjekter finansiert ved hjelp av bompenger fra Bypakke Nord-Jæren gjøres av styringsgruppen og skal ses i sammenheng med virkemidlene i byvekstavtalen.

Byutredningen har illustrert effekter av økt prisdifferensiering ved å modellere et kilometerbasert bomsystem for hele Nord-Jæren. Distansebasert brukerbetaling, for eksempel i form av et kilometerbasert bomsystem, kan være mer presist og rettferdig enn dagens punktvis innkreving av bompenger. Samtidig kan det gi større muligheter til å bruke prisvirkemidlet som styringsverktøy for å redusere kø, utnytte veikapasiteten mer effektivt og fordele trafikken bedre gjennom døgnet. Dette kan bidra til bedre fremkommelighet både for dem som er avhengige av bil og for kollektivtransporten. Et slikt system åpner også for lavere brukerbetaling i perioder med lav trafikkbelastning, og en overgang til en mer treffsikker og geografisk dekkende betalingsløsning. Mer effektiv utnyttelse av eksisterende infrastruktur kan dessuten redusere behovet for nye investeringer i vei- og gatenettet.

Partene er enige om at bompengesystemet bør innrettes slik at trafikken i hele byområdet fanges opp, og ikke bare trafikk som passerer dagens bomsnitt. Bompengesystemet kan videreutvikles mot en mer treffsikker og geografisk dekkende betalingsløsning. Valg av tekniske løsninger og virkemidler bør utvikles over tid i tråd med ny kunnskap, teknologiske muligheter og endringer i transportsystemet. Dersom teknologi og regelverk legger til rette for det, kan dette på sikt inkludere kilometerbasert bompengennkreving.

En eventuell overgang til en distansebasert løsning forutsetter nasjonale avklaringer om blant annet regelverk, teknologi, personvern og innretning. Partene er enige om å vurdere en slik overgang dersom fremtidige nasjonale systemer for brukerbetaling er utformet slik at de bedre kan støtte opp under nullvekstmålet og bidra til effektiv utnyttelse av transportsystemet.

Frem til eventuelle fremtidige løsninger er klare, bør handlingsrommet i dagens lovverk og bompengoordning benyttes for god å sikre god måloppnåelse på nullvekstmålet.

Dersom utviklingen i nullvekstmålet går i feil retning skal partene vurdere om det bør gjøres endringer i bompengennretningen, og se dette i sammenheng med øvrige tiltak i byvekstavtalen. Lokale myndigheter skal i så fall vurdere konkrete endringer i bompengennretningen.

4.8 Andre virkemidler

5. Styringssystem

Bypakke Nord-Jæren er en del av byvekstavtalen. Styring og oppfølging av bypakken og byvekstavtalen skal være samordnet, og gjøres gjennom en felles styringsgruppe, administrativ gruppe og et uavhengig sekretariat. I tillegg er det etablert en politisk styringsgruppe med politisk representasjon fra Samferdselsdepartementet samt Kommunal- og distriktsdepartementet. Byvekstavtalen porteføljestyres gjennom fireårige handlingsprogram som rulleres årlig med tilhørende årlige budsjetter.

Utkast til avtaletekster. Tekst i grått er lagt fram for forhandlingsutvalget tidligere. Ny tekst er lagt inn med svar tekst. Avtalen godkjennes først endelig når hele avtalen er ferdig.

Politisk styringsgruppe

Politisk styringsgruppe ledes av statssekretær fra Samferdselsdepartementet, med deltakelse fra politisk ledelse i Kommunal- og distriktsdepartementet, Rogaland fylkeskommune og kommunene Randaberg, Sandnes, Sola og Stavanger.

Politisk styringsgruppe har ansvar for den overordnede politiske styringen av avtalen og skal drøfte overordnede spørsmål om måloppnåelse, framdrift, virkemiddelbruk og behov for politiske avklaringer mellom partene. I oppfølgingen av avtalen møtes politisk styringsgruppe normalt årlig, og ellers ved behov.

Styringsgruppe

Styringsgruppen består av Statens vegvesen, Statsforvalteren, Jernbanedirektoratet og politisk ledelse i Rogaland fylkeskommune og kommunene Randaberg, Sandnes, Sola og Stavanger. Statens vegvesen leder styringsgruppen, og har på vegne av staten et hovedansvar for å følge opp byvekstavtalen. Statsforvalteren har et særlig ansvar for å følge opp klima- og miljøhensyn og arealtiltak i avtalen. Jernbanedirektoratet har et særlig ansvar for å ivareta jernbanen i oppfølgingen av avtalen.

Styringen av byvekstavtalen er basert på konsensus. Styringsgruppen er ansvarlig for å forvalte porteføljen til byvekstavtalen, og har ansvar for at tiltak og virkemidler samlet sett bidrar til å nå nullvekstmålet i avtaleperioden.

Administrativ gruppe

Administrativ koordineringsgruppe er styringsgruppens operative organ for gjennomføring av tiltak og virkemidler i byvekstavtalen. Administrativ koordineringsgruppe består av representanter for administrativ ledelse for alle partene i avtalen. Saker som skal til styringsgruppen, skal som hovedregel drøftes og forberedes i administrativ gruppe.

Sekretariatet

Sekretariatet koordinerer byvekstsamarbeidet og legger til rette for oppfølging av byvekstavtalen på vegne av partene. Sekretariatet skal ha en partsuavhengig rolle, betjene alle partene og legge til rette for balansert saksforberedelse og likeverdig tilgang til informasjon. Den enkelte part og prosjekteier beholder ansvaret innenfor eget ansvarsområde.

Sekretariatet organiserer møter, forbereder saker, fører referat, koordinerer arbeidet med rapportering og utarbeidelse og revisjon av handlingsprogrammet. Sekretariatet skal ha oversikt over ansvarsfordeling, framdrift og oppfølging av saker og prosjekter, herunder økonomi og måloppnåelse. Styringsgruppen skal godkjenne retningslinjer for sekretariatet.

Handlingsprogram

Partene skal utarbeide et fireårig handlingsprogram som rulleres årlig, samt utarbeide årlige budsjetter. Handlingsprogrammet skal vise hvilke tiltak og virkemidler som prioriteres i perioden, hvordan de finansieres, hvem som har ansvar for gjennomføring, og hvordan de samlet bygger opp under nullvekstmålet. I rulleringen av handlingsprogrammet skal det gjøres vurderinger av måloppnåelsen så langt i avtaleperioden, og hvordan aktuelle tiltak og virkemidler skal bidra til å nå nullvekstmålet frem i tid.

Bruken av midler i Bymiljøpakken avklares i de årlige handlingsprogramprosessene.

Utkast til avtaletekster. Tekst i grått er lagt fram for forhandlingsutvalget tidligere. Ny tekst er lagt inn med svar tekst. Avtalen godkjennes først endelig når hele avtalen er ferdig.

Porteføljestyring

Prioriteringene skal bygge på en helhetlig vurdering av bidrag til nullvekstmålet, tilgjengelig finansiering, planstatus og gjennomførbarhet, samfunnsøkonomisk lønnsomhet samt kapasitet til planlegging og gjennomføring. Nullvekstmålet skal tillegges størst vekt i porteføljestyringen. Partene skal ha en felles, etterprøvbar metodikk for prioritering av tiltak. Vesentlige økonomiske bindinger og risikoer skal framgå. Handlingsprogrammet brukes som innspill til statsbudsjett, fylkesbudsjett og kommunale budsjett. Det skal jobbes aktivt for å oppnå realistiske beløp i budsjettinnspill.

6. Oppfølging og rapportering (økonomi og måloppnåelse)

Partene i avtalen har ansvar for rapportering på sine ansvarsområder når det gjelder bruk av midler og indikatorer. Basert på rapporteringen fra de øvrige partene, har Statens vegvesen et overordnet ansvar for å sammenstille og rapportere på måloppnåelse til Samferdselsdepartementet.

Måloppnåelse og indikatorrapportering

Nullvekstmålet ligger til grunn for oppfølgingen av avtalen og byindeksen er hovedindikatoren. Referanseåret er perioden oktober 2017 – september 2018. Byindeksen skal følges opp i tråd med gjeldende beregningsmetode (se vedlegg 2) og med ettårig glidende indeks.

Partene skal rapportere på et felles indikatorsett for byvekstavtaler. Indikatorrapporteringen skal gi grunnlag for å vurdere utviklingen i byområdet og om avtalen samlet bidrar til måloppnåelse. Indikatorsettet omfatter blant annet trafikkutvikling, reisemiddelfordeling, klimagassutslipp, arealutvikling, parkering og trafiksikkerhet. Endringer i indikatorsettet i løpet av avtaleperioden skal godkjennes av styringsgruppen.

Rapporteringen skal følge den til enhver tid gjeldende indikatorveilederen for byvekstavtaler. Indikatorveilederen angir hvilke indikatorer som skal rapporteres, datakilder, beregningsmåter, ansvar for rapportering og frister. Statens vegvesen har ansvar for å forvalte og ved behov oppdatere og videreutvikle indikatorveilederen, i dialog med lokale parter og i tråd med føringer fra departementene.

Partene skal årlig rapportere om gjennomføring av avtalt bompengeopplegg, trafikkutvikling, inntekter, takst- og rabattstruktur og framdrift i avtalte utredninger og tiltak. Rapporteringen skal vurdere om innretningen gir forutsatt bidrag til nullvekstmålet, og beskrive vesentlige avvik og behov for korrigerende tiltak.

Partene er enige om at det i tillegg til felles indikatorsett skal rapporteres på følgende indikatorer for jernbane: **Punktlighet, regularitet, kundetilfredshet og passasjerutvikling (NB: Må kvalitetssikres av JDIR)**

Økonomirapportering

Partene har ansvar for rapportering på bruk av midler, framdrift og økonomiske bindinger innenfor egne ansvarsområder. Rapportering til Bymiljøpakken skal følge krav vedtatt i

Utkast til avtaletekster. Tekst i grått er lagt fram for forhandlingsutvalget tidligere. Ny tekst er lagt inn med svar tekst. Avtalen godkjennes først endelig når hele avtalen er ferdig.

styringssystem for Bymiljøpakken. Prosjektrapportering skal inneholde totalt påløpte kostnader, årets forbruk, fordeling finansieringskilde, prognose for året og prognose totalt for prosjektet.

Rapporteringen av statlige tilskudd skal følge krav fra Statens vegvesen i årlige tildelingsbrev og som et minimum vise budsjett, regnskap, prognose, ubrukte midler, økonomiske bindinger, kostnadsutvikling, framdrift og vesentlige risikoer.

Vesentlige avvik skal forklares, og ansvarlig part skal foreslå korrigerende tiltak og tidspunkt for gjennomføring. Rapporteringen skal gi et tilstrekkelig grunnlag for å vurdere om avtalens tiltak og prosjekter gjennomføres som forutsatt, og om bruken av midler er i tråd med vedtatte handlingsprogram og årlige budsjetter.

Basert på rapporteringen fra partene har Statens vegvesen et overordnet ansvar for å sammenstille og rapportere på samlet bruk av midler til Samferdselsdepartementet, både underveis gjennom året og i de årlige statsbudsjettene.

Rapporteringen skal være enkel og etterprøvable. Partene skal etablere rutiner som sikrer nødvendig datagrunnlag, felles forståelse av rapporteringskravene og et godt grunnlag for styring og prioritering i avtaleperioden.

Kollektivtilbudet endrer seg over tid. For å følge utviklingen i finansieringsstruktur (statlig tilskudd, fylkeskommunal innsats m.m.) samt ruteproduksjon, bruk av tilbudet og kostnadseffektivitet, skal Rogaland fylkeskommune og Jernbanedirektoratet levere bidrag til Statens vegvesen som årlig vil produsere et kunnskapsgrunnlag som viser denne utviklingen. Kunnskapsgrunnlaget skal benyttes i videre vurdering av satsingen på kollektivtransport og i rulleringen av handlingsprogram.

Fylkeskommunen skal i løpet av 2027-2028 tydeliggjøre skillet mellom det ordinære kollektivtilbudet og den ekstra satsingen som finansieres gjennom byvekstavgiftene.

Økt bruk av statlige tilskuddsmidler eller bompenger til drift av kollektivtransport skal behandles som del av porteføljestyringen. Vurderingen skal omfatte forventet bidrag til nullvekstmålet, finansierings varighet, konsekvenser for investeringer og risiko for at midlene erstatter ordinær fylkeskommunal finansiering.

7. Sanksjoner og endringer i avtalen

Byvekstavgiften forutsetter at alle parter følger opp sine forpliktelser og bidrar til at nullvekstmålet nås innen utgangen av 2029 og 2036. Partene skal til enhver tid kunne sannsynliggjøre at målet nås i løpet av avtaleperioden, og vise hvordan tiltak og virkemidler innenfor eget ansvarsområde bidrar til dette.

Dersom den regelmessige oppfølgingen av avtalen viser at utviklingen ikke er i tråd med nullvekstmålet, skal partene i fellesskap vurdere årsakene. Hvis nullvekstmålet ikke nås eller at måloppnåelse ikke kan sannsynliggjøres, skal det gjøres nødvendige endringer i virkemiddelbruken, og det skal utarbeides en tiltaksplan med korrigerende tiltak, ansvarlige parter, tidsfrister og forventet effekt. Dersom planen innebærer endringer i handlingsprogrammet, skal endringene innarbeides ved rulling.

Manglende bidrag innenfor en lokal parts ansvarsområde, manglende oppfølging av avtalte forpliktelser, manglende rapportering og store mindreforbruk kan gi grunnlag for å holde tilbake midler og/eller si opp avtalen.

Utkast til avtaletekster. Tekst i grått er lagt fram for forhandlingsutvalget tidligere. Ny tekst er lagt inn med svar tekst. Avtalen godkjennes først endelig når hele avtalen er ferdig.

Forslag tillegg fra lokale parter: Dersom manglende måloppnåelse med rimelighet skyldes manglende gjennomføring innenfor statlig ansvarsområde, skal ikke statlige midler holdes tilbake. Staten skal redegjøre for årsakene, og så snart som mulig gjennomføre tiltak for å sikre at den statlige partens bidrag gjennomføres

Ved vedvarende avvik eller manglende oppfølging av avtaleforpliktelser kan partene vurdere sanksjoner. Disse skal være forholdsmessige og bygge på en vurdering av avvikets omfang, varighet og betydning for måloppnåelse, finansiering og framdrift, samt partens mulighet til å rette opp forholdet. Berørt part skal gis anledning til å redegjøre for forholdet før sanksjoner iverksettes. Dersom avviket vedvarer til tross for korrigerende tiltak, kan staten vurdere ytterligere sanksjoner, herunder oppsigelse av avtalen

Byvekstavtalen kan også reforhandles ved vesentlige endringer i avtalens forutsetninger, herunder ny Nasjonal transportplan eller større endringer i den bompengefinansierte bypakken.

Det kan også oppstå behov for å revidere eller endre bompengepakken dersom oppfølging av byvekstavtalen ikke sannsynliggjør oppnåelse av nullvekstmålet.

8. Ikrafttredelse

Avtalen skal behandles av Rogaland fylkeskommune og kommunene Randaberg, Sandnes, Sola, og Stavanger, og deretter av Regjeringen før den formelt signeres av alle parter. Avtalen trer i kraft ved signering.