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.

Bompengeinnkreving er en del av byvekstavtalens inntekt og er beskrevet i *Prop. 47 S (2016-2017) «Finansiering av Bypakke Nord-Jæren i Randaberg, Sandnes, Sola og Stavanger kommunar i Rogaland»* og i *Prop. 92 S (2024-2025) «Forlengd innkrevjingsperiode for Bypakke Nord-Jæren i Rogaland og samanslåing av tilskot i belønningsordninga for betre kollektivtransport mv. i byområda».*

Byvekstavtalen for Nord-Jæren og Bypakke Nord-Jæren samordnes og styres gjennom Bymiljøpakken. Dette partnerskapet heter Bymiljøpakken.

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 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 beskrevet i vedlegg 2, måles personbiltrafikken i og nær de største tettstedene innenfor avtaleområdet. Dette fanger særlig 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 oppfølgning av de statlige planretningslinjene, vil praksisen 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 midler, 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 Prop. 47 S (2016-2017) ble vedtatt, samt ytterligere føringer i Prop. 47 S (2016-2017) og Innst. 214 S (2016-2017) samt Prop. 92 S (2024-2025) og Innst. 357 S (2024-2025).

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 fastsatt av styringsgruppen ved rangering av prosjekter og tildeling av midler i avtaleområdet. Dette sikrer at midlene bidrar til måloppnåelse.

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 2027- 2036, er 13 181 mill. 2026-kr. Dette beløpet inkluderer statlige midler til Bussveien. Midlene vil bli prisjustert i henhold til vedlegg 1. Statlige tilskudd skal komme i tillegg til, og ikke som erstatning for, de lokale partenes ansvar og bidrag over egne budsjetter. Det er viktig for fremdrift og planlegging av prosjekter at det sikres god forutsigbarhet.

3.1.1 Post 63 Tilskudd til store kollektivprosjekter

Bussveien er et sammenhengende høykvalitets buss-system på Nord-Jæren med en samlet lengde på 50 km. Dette er det høyest prioriterte prosjektet i byvekstavtalen. Ved endring i forutsetningene for gjenstående korridorer som ikke er bygget, skal det det legges fram en justert plan som sikrer at resterende midler benyttes slik at det gir størst mulig måloppnåelse for nullvekstmålet. Når en korridor er ferdig bygget, skal Rogaland fylkeskommune gjennomføre en evaluering, og tiltak for å øke bruken og effekten på nullvekstmålet skal vurderes. 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:

- På korridor 1 er det bygget bussvei fra sentrum i Sandnes til Hillevåg i Stavanger. Delprosjektene Elvegata - Havnegata og Forus vest er ved avtaleinngåelse under bygging. Mellom Hillevåg og Stavanger sentrum planlegges det midstilt bussvei.
    - Pr. 01.01.27 gjenstår 2.189 mill. 2026-kr av et totalt styringsmål på 7.678 mill. 2026-kr på korridor 1. Lengde ferdig bygget: ca. 15 km, gjenstående: ca. 5,3 km
- På korridor 2.1 planlegges parallelført bussvei mellom Stavanger sentrum og Sundekrossen. Fra Sundekrossen og gjennom Kvernevik ring planlegges midstilt bussvei og bussvei i delvis blandet trafikk med skilting og/eller signalregulering som tiltak for å sikre bussens fremkommelighet.
    - Pr 01.01.27 gjenstår 2.852 mill. 2026-kr av et totalt styringsmål på 3.022 mill. 2026-kr på korridor 2.1.Lengde ferdig bygget: 0 km, gjenstående: ca. 11,6 km
- På korridor 2.2 skal det bygges bussvei fra Sundekrossen til Risavika. Jåsund ring og Kontinentalvegen-Utenriksterminalen i Risavika er ferdig bygget. Deler av strekningen er fellesstrekninger med Transportkorridor vest, hvor det kan være aktuelt at

busstrafikken deler kjørefelt med øvrig tungtrafikk. Ulike løsninger vil vurderes inkludert konsekvenser med hensyn på måloppnåelse.

  - Pr. 01.01.27 gjenstår 2.491 mill. 2026-kr av et totalt styringsmål på 2.529 mill. 2026-kr på korridor 2.2. Lengde ferdig bygget: ca. 4,5 km, gjenstående: ca. 6 km.

- Korridor 3 går fra Havnegata til Vatnekrossen. Strekningen mellom Havnegata og Høgevollsveien er ved avtaleinngåelse under bygging.

  - Pr. 01.01.27 gjenstår 106 mill. 2026-kr av et totalt styringsmål på 139 mill. 2026-kr på korridor 3. Lengde ferdig bygget: ca. 0,3 km, gjenstående: ca. 1,7 km

- Korridor 4 går fra Forus til Sola sentrum via Åsenveien og videre til Sola lufthavn. Forslag til detaljregulering for Forus-Sola sentrum er ved avtaleinngåelse oversendt planmyndigheten. Deler av strekningen er planlagt med buss i egen trasé, og på deler av strekningen er det planlagt at buss skal gå i blandet trafikk med skilting og/eller signalregulering som tiltak for å sikre bussens fremkommelighet.

  - Pr 01.01.27 gjenstår 375 mill. 2026-kr av et totalt styringsmål på 389 mill. 2026-kr på korridor 4. Lengde ferdig bygget: 0 km, gjenstående: ca. 5,6 km.

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

Det er satt av 5 281 mill. 2026-kr[1] 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 styringsgruppen i Bymiljøpakken.

Det skal gjennomføres ekstern kvalitetssikring (KS2 eller tilsvarende) av delprosjekter med kostnadsoverslag over 1 mrd. kroner før det er aktuelt å utbetale statlige midler, i tråd med retningslinjene for tilskudd til store kollektivprosjekter (Kap. 1332, post 63). Rogaland fylkeskommune har en etablert praksis med å gjennomføre ekstern kvalitetssikring av alle kontrakter over 300 mill. kr. Denne praksisen vil videreføres i avtaleperioden.

3.1.2 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 mill. 2026-kr 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. Før det eventuelt kan benyttes midler til forsterket drift av veinettet for å nå nullvekstmålet, skal styringsgruppen behandle kriterier for slik bruk. I tillegg kan tilskuddet benyttes til finansiering av sekretariatet. I henhold til statens økonomireglement skal tilskuddet som hovedregel brukes det året det tildeles.

Innspill til statsbudsjettet skal følge statens budsjettprosess og skal være forankret i styringsgruppen i Bymiljøpakken.

[1] *Statens bidrag til Bussveien reguleres i henhold til Vedlegg 1. Dette beløpet er basert på prognoser for prisvekst for 2026, og beløpet vil bli justert i henhold til metodikken beskrevet i vedlegg 1, dvs. i henhold til faktisk prisvekst for 2026.*

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, trafikksikkerhet og kollektiv	3 279
Sekretariatet	60
Total	**7 819**

Bruken av midlene avklares endelig i de årlige handlingsprogramprosessene. I henhold til den løpende porteføljestyringen i Bymiljøpakken, kan midlene omfordeles. Dette skal skje i tråd med prinsippene for porteføljestyring.

Drift kollektiv

Statlige tilskuddsmidler skal komme i tillegg til, og ikke til erstatning for, fylkeskommunens ansvar for det ordinære kollektivtilbudet. Fylkeskommunen har ansvar for å utvikle det ordinære kollektivtilbudet når byen vokser. Der det ordinære kollektivtilbudet ikke er tilstrekkelig til å nå nullvekstmålet, kan byvekstmidler benyttes til å utvide og forsterke kollektivtilbudet.

Det settes ved avtaleinngåelsen av 4 480 mill. 2026-kr til drift kollektiv på post 66 i avtaleperioden. Formålet med tilskuddsmidlene i byvekstavtalen 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 porteføljestyringen i Bymiljøpakken, og avklares i de årlige handlingsprogrammene. Midlene brukes i hovedsak til økt ruteproduksjon, reduserte billettpriser, takstsamarbeid mellom fylkeskommunen og jernbane, og finansiering av mobilitetstiltak som hjem-jobb-hjem og bysykkel. Endelig fordeling av midlene gjøres i de årlige handlingsprogrammene.

Tiltak for sykkel, gange, trafikksikkerhet og kollektiv

Det settes ved avtaleinngåelsen av 3 279 mill. 2026-kr på post 66 i avtaleperioden, til tiltak for sykkel, gange, trafikksikkerhet og kollektiv, herunder knutepunktsutvikling. Av de 3 279 mill. 2026-kr er 530 mill. 2026-kr bindinger fra Byvekstavtale 2019-2029 for prosjektene Oalsgata, Dusavikveien og SUS/UIS-Diagonalen-Jåttå.

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

3.1.3 Post 72/73 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 /73 Stasjons- og knutepunktstiltak, som i avtaleperioden 2027-2036 skal finansiere tiltak beskrevet i kapittel 4.3.

3.2 Fylkeskommunale og kommunale midler

De lokale partene Rogaland fylkeskommune og kommunene Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg har samlet i perioden 2022-2025 bidratt med om lag 200 mill. 2026-kr i årlige brutto investeringer til samferdselsprosjekter i byvekstavtaleområdet, som har bidratt til

måloppnåelse, utenom Bymiljøpakken. I avtaleperioden tilstreber lokale parter å, over tid, videreføre dette investeringsnivået.

Videre bidrar de lokale partene gjennom refusjon av merverdiavgift for prosjekter i Bymiljøpakken. Samlet for de lokale partene har dette bidraget i perioden 2022-2025 vært på om lag 250 mill. 2026-kr årlig. Størrelsen på mva-refusjonsbidraget fra de lokale partene vil i avtaleperioden være avhengig av størrelsen på investeringene til de respektive partene. I byvekstavtaleperioden videreføres den etablerte praksisen med at all merverdiavgift som staten refunderer de lokale partene for prosjekter i byvekstavtalen, tilbakeføres til porteføljen i Bymiljøpakken.

De lokale partene, inklusive Kolumbus, bidrar i tillegg med om lag 35 årsverk årlig som er finansiert med partenes egne midler, 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 mill. 2026-kr.

Tallene over utgjør summert om lag 1 040 mill. 2026-kr. En videreføring av dette nivået vil i den tiårige avtaleperioden utgjøre 10 400 mill. 2026-kr.

3.3 Bompenger

Prop. 47 S (2016-2017) Finansiering av Bypakke Nord-Jæren er en del av byvekstavtalen. Forlenget bompengeopplegg for Nord-Jæren er omtalt i Prop. 92 S (2024-2025). Innkrevingsperioden for Bypakke Nord-Jæren går til utgangen av 2038.

Det legges til grunn at det innføres fritak i bomringen for takstgruppe 2 for kjøretøy som bruker gass, hydrogen eller elektrisitet som drivstoff. Formelt vedtak gjøres eventuelt av styringsgruppen i Bymiljøpakken, og videre oppfølging skjer i handlingsprogramprosessene. Beregninger viser at det vil ha en marginal påvirkning på passeringsinntektene på Nord-Jæren å innføre et slikt fritak.

Netto bompengeinntekter for perioden 2027-2038 er estimert til om lag 14,7 mrd. 2026-kroner, inkludert fond avsatt hos Ferde. Styringsgruppen har tidligere vedtatt at rabatt for nullutslippskjøretøy i takstgruppe 1 til enhver tid skal følge minimumsrabatt fastsatt i Stortinget. Dersom Stortinget åpner for at det kan fastsettes en takst for nullutslippskjøretøy i takstgruppe 1 på inntil 100 pst. av ordinær takst, og styringsgruppen fatter vedtak om det, vil beregnede bompengeinntekter bli justert.

I henhold til justert bompengeopplegg 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 bompengeinntektene. Låneopptak skal ikke benyttes som et virkemiddel for å unngå reell prioritering i porteføljestyringen av prosjektpakken.

Bruk av bompenger til finansiering av prosjekter i porteføljen

Ved inngåelse av byvekstavtalen er det foreløpig fordelt 9,9 mrd. 2026-kr i bompenger til veiprosjektene på E39, Transportkorridor vest og Tverrforbindelsen Foss-Eikeland-E39.

Da gjenstår 4,8 mrd. 2026-kr til andre tiltak som gange, sykkel, trafikksikkerhet 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 i

byvekstavtalen legges til grunn ved prioritering av prosjekter i programområdene sykkel, gange, trafikksikkerhet og kollektiv.

3.4 Samlet oversikt over finansieringen

Tabellen nedenfor gir en samlet oversikt over finansieringsgrunnlaget for prosjektporteføljen.

Finansieringsgrunnlag	(mill kr. 2026-prisnivå)
Post 63 Tilskudd til store kollektivprosjekter	5 281
Post 66 Tilskudd til byvekstavtaler	7 819
Post 72/73 Stasjons og knutepunktsutvikling	81
Netto bompenger	14 735
Mva-refusjon, lokale bidrag	2 595
Total	**30 511**

Ut over dette kommer også lokale midler, som er nærmere omtalt i kapittel 3.2.

Oversikt over lokale midler	(mill kr. 2026-prisnivå)
Kommunale og fylkeskommunale bidrag til måloppnåelse	2 000

Statlige, kommunale og fylkeskommunale bidrag forutsetter bevilgning i de årlige budsjettbehandlingene.

Prop. 47 S (2016-2017) legger til grunn at prosjektene E39 Smiene-Harestad og E39 Hove-Ålgård skal bygges gjennom Bypakke Nord-Jæren og finansieres med bompenger og statlige midler. Stortingsproposisjonen beskriver en kostnadsfordeling. Gjennom Prop. 92 S (2024-2025) ble varigheten på bompengeinnkrevingsperioden vedtatt utvidet for å blant annet kunne finansiere økt bompengebehov som følge av kostnadsøkninger i disse prosjektene.

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.

4. Virkemidler for å nå nullvekstmålet

Kapittel 4 gir en oversikt over virkemidler, prosjekter og tiltak i byvekstavtalen som samlet skal bidra til å nå nullvekstmålet. Styringsgruppen skal konkretisere og prioritere virkemiddelbruken løpende slik at samlet virkemiddelpakke bidrar til at nullvekstmålet nås. Håndtering av avvik fra nullvekstmålet er beskrevet i kapittel 6.

Byutredningen viser at bilregulerende tiltak i kombinasjon med satsing på kollektivtransport, sykling og gåing, gir størst måloppnåelse for 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.

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.

Det vurderes å stille krav til deltakende bedrifter i HjemJobbHjem om å benytte virkemidler for å redusere bilbruk.

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 måloppnåelse.

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

I avtaleperioden skal Bussveien ferdigstilles, se nærmere omtale i kapittel 3.1.2. 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 måloppnåelse.

For å sikre god ressursutnyttelse jobber Rogaland fylkeskommune i samråd med partene med effektiviseringstiltak innenfor kollektivtilbudet. Dette arbeidet skal videreføres, og det skal gis en omtale i handlingsprogrammene av hvordan det jobbes med effektivisering av kollektivtrafikken.

UTKAST

4.3 Jernbane og knutepunktsutvikling

Jernbanen, sammen med Bussveien og en arealutvikling konsentrert rundt stasjoner og knutepunkt i tilknytning til jernbane, er sentrale forutsetninger for å nå nullvekstmålet på Nord-Jæren.

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. 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. Partene skal samarbeide om å planlegge for utvikling av Jærbanen i tråd med ambisjonen i Nasjonal transportplan 2025-2036 hvor det i NTP-perioden er prioritert midler til *Flere tog på Jærbanen: Fra kvarters- til timinuttsintervall for strekningen Stavanger – Skeiane.* Partene er enige om at fremtidig utbygging av dobbeltsporet til Nærbø og Egersund vil ha en positiv effekt på å nå nullvekstmålet i avtaleområdet.

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 arbeide for 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 knutepunkts-, 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, syklister og kollektivtrafikk
- Enkle og effektive bytter mellom de ulike reisemidlene

Som beskrevet nedenfor vil Staten stå ved sine forpliktelser til stasjons- og knutepunktutvikling, 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 i 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.

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

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 tidlig i avtaleperioden 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

Det foreligger pr. 1.1.2027 en avtale om et helintegrert takstsamarbeid som gjør at Kolumbus-billetter kan benyttes på tog. 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

Sykkelstrategi for Nord-Jæren skal ligge til grunn for sykkelsatsingen i byvekstavtalen, og har en målsetting om å øke sykkelandelen til 15 prosent innen 2032. Sykkelstrategien skal ved behov, men innen 2030, oppdateres og forlenges ut avtaleperioden for å sikre måloppnåelse. Sykkel har et særlig stort potensial på korte og mellomlange reiser.

Sykkelstamveien er ett av de viktigste grepene for å få flere til å sykle. Denne ble åpnet i 2026. Statens vegvesen skal i 2027 evaluere hvordan sykkelstamveien bidrar til måloppnåelse og på bakgrunn av evalueringen vurdere om det er behov for ytterligere grep som kan gjøres for å øke nytten av investeringstiltaket og bidra til ytterligere styrking av måloppnåelsen.

Den sterke veksten i tilgang til el-sykkel, lastesykler og sparkesykler gir nye muligheter for sykling, både i form av økt rekkevidde og at sykkelen 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 satsingsområdene beskrevet nedenfor videreføres.

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

Veieiere 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. Gjeldende gåstrategi for Nord-Jæren skal ligge til grunn for satsingen på gange i byvekstavtalen. Partene vil følge utviklingen i gange og vurdere behov for å justere innsatsen gjennom avtaleperioden. Gåstrategien skal ved behov, men innen 2030, oppdateres og forlenges ut avtaleperioden for å sikre måloppnåelse.

I avtaleperioden skal det investeres i prosjekter og tiltak som gir gående trafikksikre, 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 fremkommelighet 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.

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.

Porteføljestyring 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. De øvrige kommunene skal også vurdere om disse virkemidlene kan benyttes i avtaleperioden.

Ny arealindikator

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

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 veisystemet.

Partene skal som hovedregel lokalisere og relokalisere sine publikumsrettede virksomheter og kontorarbeidsplasser slik at de underbygger nullvekstmålet og forpliktelsene i denne avtalen. 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 infrastruktur for kollektiv, gange, sykkel og mikromobilitet på fylkesvei, samt sømløse overganger ved knutepunkter.

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 sikre nødvendig infrastruktur for kollektiv, gange, ~~og~~ sykkel og mikromobilitet, samt sømløse overganger ved knutepunkter.

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 statlig infrastruktur for kollektiv, sykkel, ~~og~~ gange og mikromobilitet, samt sømløse overganger ved knutepunkt som vei- og banemyndighet.

4.7 Parkering

Parkeringspolitikken i avtaleområdet skal bygge opp under nullvekstmålet, og skal være differensiert ut fra tilgangen til andre transportformer enn personbil. Konkret innebærer dette

at 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.

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

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

4.8 Bompenger

Bompengeinnkreving 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 gang- og sykkeltiltak, samt eventuelt drift av kollektivtransport.

Byutredningen peker på at det finnes et potensial for å utnytte handlingsrommet i dagens bompengeordning 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 i Bymiljøpakken koordinerer arbeidet og utarbeider omforente forslag til prioriteringer og oppfølging av Bypakke Nord-Jæren. Endringer i bompengeinnretningen forutsetter lokalpolitiske vedtak og behandling etter gjeldende regelverk og fullmakter.

Partene har et samlet ansvar for å se alle relevante virkemidler og tiltak i sammenheng, slik at bompengeinnretningen støtter opp under måloppnåelse i byvekstavtalen og ses i sammenheng med øvrige virkemidler i byvekstavtalen. Partene vil løpende arbeide aktivt med å utnytte potensialet innenfor dagens bompengeinnretning for å nå nullvekstmålet. Det er lokale parter i avtalen som har ansvar for oppfølging av takstnivå og takststruktur. Styringsgruppen har tidligere vedtatt at rabatt for nullutslippskjøretøy i takstgruppe 1 til enhver tid skal følge minimumsrabatt fastsatt i Stortinget. Prioritering av prosjekter finansiert ved hjelp av bompenger fra Bypakke Nord-Jæren besluttes av styringsgruppen ut fra måloppnåelse, og skal ses i sammenheng med virkemidlene i byvekstavtalen.

Byutredningen har illustrert effekter av økt prisdifferensiering ved å modellere et km-basert bomsystem for hele Nord-Jæren. Km-basert brukerbetaling, for eksempel i form av et km-basert bomsystem, kan være mer presist og rettferdig enn dagens punktvise 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.

Utvikling i kunnskap, teknologi og regelverk kan over tid gi muligheter for mer treffsikre bompengeløsninger som i større grad fanger opp trafikkutviklingen i avtaleområdet. Partene er åpne for å utrede hvordan framtidige bompengeløsninger, herunder km-baserte bompenger, kan gi et mer treffsikkert bompengesystem, dersom teknologi og regelverk legger til rette for det. Det forutsettes at inntektene skal brukes i avtaleområdet, og at fordelingsvirkninger for ulike befolkningsgrupper hensyntas.

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 km-basert bompengeinnkreving.

En eventuell overgang til en km-basert 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 bompengeordning benyttes for å sikre god måloppnåelse på nullvekstmålet.

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

5. Styringssystem

Styringssystemet skal bidra til god oppfølging av mål, tiltak og indikatorer i byvekstavtalen. Det skal bidra til helhetlig porteføljestyring og god samordning mellom partene.

5.1 Organisering

Bypakke Nord-Jæren er en del av byvekstavtalen. Styring og oppfølging av bypakken og byvekstavtalen skal være samordnet, og gjøres i Bymiljøpakken, 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.

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.

UTKAST

Politisk styringsgruppe er en arena for drøftinger av 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 på vegne av staten. 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 følge opp avtalen, herunder å forvalte porteføljen til byvekstavtalen, og har ansvar for at tiltak og virkemidler samlet sett bidrar til å nå nullvekstmålet i avtaleperioden.

Administrativ koordineringsgruppe

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 har 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.

Porteføljestyring og handlingsprogram

Prosjekter og tiltak skal prioriteres gjennom porteføljestyring. Prioriteringene skal bygge på en helhetlig vurdering av blant annet bidrag til nullvekstmålet, ønsket arealutvikling, tilgjengelig finansiering, planstatus, prosjektets modenhet og gjennomførbarhet, samfunnsøkonomisk lønnsomhet samt kapasitet til planlegging og gjennomføring. Nullvekstmålet skal tillegges størst vekt i porteføljestyringen. Det skal også vurderes hvordan tiltakene kan bidra til økt trafikksikkerhet. Partene skal ha en felles, etterprøvbar metodikk for prioritering av tiltak. Vesentlige økonomiske bindinger og risikoer skal framgå.

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 i årene fremover. Dette innebærer konkret at styringsgruppen i forberedelsen til handlingsprogrammet, skal gjøre en vurdering av status og planlagt oppfølging av alle virkemidlene som omtales i byvekstavtalen.

Dersom det vurderes økt bruk av statlige tilskuddsmidler eller bompenger til drift av kollektivtransport skal dette behandles som del av porteføljestyringen. Forventet bidrag til

nullvekstmålet, finansieringens varighet, konsekvenser for investeringer og risiko for at midlene erstatter ordinær fylkeskommunal finansiering skal vurderes.

Handlingsprogrammet brukes som innspill til statsbudsjett, fylkesbudsjett og kommunale budsjett. Det skal jobbes aktivt for å oppnå realistiske beløp i budsjettinnspill.

Bruken av midler i byvekstavtalen avklares i de årlige handlingsprogramprosessene.

5.2 Oppfølging og rapportering

Partene i avtalen har ansvar for rapportering på sine ansvarsområder når det gjelder bruk av midler og indikatorer for måloppnåelse. Basert på rapporteringen fra de øvrige partene og egen virksomhet, har Statens vegvesen et overordnet ansvar for å sammenstille og rapportere på måloppnåelse og bruk av statlige midler til Samferdselsdepartementet. Sekretariatet utarbeider og sammenstiller de årlige resultatene i årsrapport for Bymiljøpakken.

Rapportering på måloppnåelse

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

For å følge utviklingen på Nord-Jæren skal partene 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 trafikksikkerhet. Eventuelle endringer i indikatorsettet og vesentlige endringer i indikatorveilederen i løpet av avtaleperioden skal godkjennes av styringsgruppen.

Det skal rapporteres på indikatorsett for byvekstavtalen som vist i vedlegg 4. Rapporteringen skal følge den til enhver tid gjeldende indikatorveilederen for byvekstavtaler. Indikatorveilederen beskriver datakilder, beregningsmåter, ansvar for rapportering og hyppighet på rapportering for felles indikatorsett for byvekstavtaler. 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.

Det skal i tillegg rapporteres årlig 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.

Det skal i tillegg også rapporteres årlig på følgende indikatorer for jernbane: Punktlighet, regularitet, kundetilfredshet og passasjerutvikling.

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 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 gjennom retningslinjer og årlige tildelingsbrev.

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. Avvik skal forklares, og ansvarlig part skal foreslå korrigerende tiltak og tidspunkt for gjennomføring.

Rapporteringen skal være enkel og etterprøvbar. 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.

For å sikre at statlige tilskuddsmidler kommer i tillegg til ordinær drift, skal fylkeskommunen i løpet av 2027-2028 tydeliggjøre skillet mellom det ordinære kollektivtilbudet og den ekstra satsingen som finansieres gjennom byvekstavtalene.

Kostnadsstyring

Partene legger til grunn en helhetlig og ansvarlig kostnadsstyring ved planlegging og gjennomføring av prosjekter og tiltak i avtalen. Det skal arbeides systematisk for å sikre realistisk planlegging, budsjettering og periodisering av kostnader. Partene skal arbeide med å videreutvikle hensiktsmessige mekanismer og rutiner for å sikre realistisk budsjettering og unngå mindreforbruk. Forslag til mekanismer og rutiner skal foreligge senest ved første rullering av handlingsprogrammet. Det skal gjennomføres en enkel evaluering annethvert år for å vurdere om rutinene bidrar til ønsket effekt, eller om det er behov for justeringer eller andre tiltak.

6. Håndtering av avvik fra nullvekstmålet

Byvekstavtalen 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.

Gjennom den forenklede tilskuddsstrukturen omtalt i vedlegg 3, gis de lokale partene i byvekstavtale 2027-2036 et større lokalt handlingsrom i de økonomiske prioriteringene. Dette økte handlingsrommet innebærer også at de lokale partene får en større del av ansvaret for å nå nullvekstmålet. Måloppnåelse skal skje gjennom virkemidler som bompenger, parkeringspolitikk og arealbruk samt gjennom tiltak for sykkel, gange og kollektiv.

Dersom utviklingen ikke er i tråd med nullvekstmålet, skal styringsgruppen så raskt som mulig få utført en analyse av årsakene og hvordan ulike virkemidler kan snu utviklingen. I analysen kan både resultat på indikatorer og byutredningen benyttes. Analysen skal omfatte både lokale og statlige virkemidler, og få frem årsakene til manglende måloppnåelse.

Basert på analysen skal det utarbeides en tiltaksplan som viser hvordan utviklingen snus. Tiltaksplanen skal inneholde korrigerende tiltak, ansvarlige parter, tidsfrister og forventet effekt.

Tiltaksplanen skal behandles i styringsgruppen så snart som mulig og inngå i første rullering av handlingsprogrammet. Partene skal iverksette endringer i virkemiddelbruk for å oppnå at nullvekstmålet nås.

7. Sanksjoner og endringer i avtalen

Ved avvik eller manglende bidrag innenfor en parts ansvarsområde eller oppfølging av avtaleforpliktelser kan partene vurdere sanksjoner. Sanksjonene 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. Manglende rapportering og store mindreforbruk er også å anse som avvik. Berørt part skal gis anledning til å redegjøre for forholdet før sanksjoner iverksettes. Dersom avviket vedvarer til tross for korrigerende tiltak, kan partene vurdere ytterligere tiltak, herunder oppsigelse av avtalen. Staten kan også holde tilbake statlige tilskuddsmidler dersom lokale parter ikke overholder sine forpliktelser.

Dersom manglende måloppnåelse med rimelighet skyldes manglende gjennomføring innenfor statlig ansvarsområde, skal ikke statlige midler holdes tilbake, jf. prosess beskrevet i kapittel 6.

Byvekstavtalen kan reforhandles ved vesentlige endringer i avtalens forutsetninger, herunder ny Nasjonal transportplan eller større endringer i Bypakke Nord-Jæren.

Det kan bli behov for å revidere eller endre bompengepakken dersom det ikke kan sannsynliggjøres at nullvekstmålet vil nås.

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.

UTKAST

Vedlegg

Vedlegg 1 Indeksjusteringer

Vedlegg 2 Byindeks – oversikt

Vedlegg 3 Prosjektportefølje i Bymiljøpakken samt overgang fra gammel til ny avtale

Vedlegg 4 Felles indikatorsett for byvekstavtaler

UTKAST

Vedlegg 1 Indeksjusteringer

Følgende indekser skal brukes ved prisomregning av midlene i avtalen.

Kap. 1332, post 63

Midlene indeksreguleres med Finansdepartementets budsjettindeks for kap. 1332, post 63. For prosjektkostnader og statens bidrag til prosjektet brukes Statistisk sentralbyrås byggekostnadsindeks for veianlegg. Dersom prisomregningen må gjennomføres før byggekostnadsindeksen foreligger, brukes Finansdepartementets budsjettindeks for kap. 1332, post 63.

Kap. 1332, post 66

Midlene indeksreguleres med Finansdepartementets budsjettindeks for kap. 1332, post 66.

Kap. 1352, post 72/73

Midler til utvikling av knutepunkter og stasjoner indeksreguleres med Finansdepartementets budsjettindeks for kap. 1352, post 72/73.

UTKAST

Vedlegg 2: Byindeks – oversikt

Byindeks er hovedindikatoren for oppfølging av nullvekstmålet. Den viser hvordan personbiltrafikken i et avgrenset byområde utvikler seg sammenlignet med referanseåret i byvekstavtalen. Referanseåret 2017 blir justert til å gjelde oktober 2017-september 2018. Beregningen bygger på faktiske registreringer fra utvalgte trafikkregistreringspunkter på riks- og fylkesveier og enkelte viktige kommunale veier. På Nord-Jæren inngår også AutoPASS-punkter. Punktene skal samlet gi et representativt bilde av den generelle trafikkutviklingen i byområdet.

Personbiltrafikken måles i sentrale områder

Nullvekstmålet gjelder generelt for hele avtaleområdet. Personbiltrafikken måles likevel i og nær de største tettstedene, og ikke i de geografiske ytterkantene, der kollektivtransporten har lavere frekvens og dekning. Målingen fanger særlig opp store trafikkstrømmer i sentrale områder og på viktige innfartsårer. Det er her biltrafikken har størst negative konsekvenser, og der grunnlaget for å utvikle kollektivtilbudet og legge til rette for sykling og gåing er størst.

Forbedret metode fra 2027

Fra 1. januar 2027 tas forbedret byindeksmetode i bruk i byområder med byvekstavtaler, belønningsavtaler eller avtaler om tilskudd til klima- og miljøvennlig byutvikling og god framkommelighet. Målet og datakilden er de samme som i dagens byindeks.

Forbedringene gjelder i hovedsak tydeligere ~~område~~avgrensing av sentrale områder ~~i tråd med mandatet~~, behandling av data, kjøretøyklassifisering, utnyttelse av registreringspunkter og beregning av usikkerhet. Samlet skal dette gi en mer robust byindeks og en riktigere vurdering av usikkerheten.

Trafikkutviklingen vil følges med ett års glidende indeks.

Forbedringer i beregningsmetoden

For at trafikkregisteringspunktene samlet skal gi et representativt bilde av trafikkutviklingen må området som byindeksen skal beskrive avgrenses tydelig.

Avgrensingen omfatter de viktigste og mest trafikkerte veiene i og mellom de sentrale tettstedene. SSBs tettstedsavgrensninger og veier i funksjonsklasse A–D i Nasjonal vegdatabank (NVDB) brukes til å konkretisere hvilket veinett som skal inngå.

I den generelle forbedrede metoden vektes trafikken etter trafikkmengde/veilengde og funksjonsklasse. Vektingen skal bidra til å motvirke skjevheter i punktutvalget og hindre at enkelte punkter får for stor betydning. På Nord-Jæren er det avtalt at differensiert vekting etter veilengde og funksjonsklasse ikke innføres ved avtaleinngåelsen. Alle punkter får foreløpig samme vekt, satt til 1. Etter to år skal det vurderes om differensiert vekting vil gi bedre representativitet og lavere usikkerhet på Nord-Jæren. Da gjøres det også en vurdering av kriterier og prosess for eventuelt manuelt uttrekk av punkter.

Kalenderen varierer fra år til år. Månedene kan ha ulikt antall yrkes- og helgedøgn, og påske og pinse kan falle i ulike måneder. Uten justering kan slike forskjeller spille inn på byindeksen. Beregningen i forbedret metode tar derfor utgangspunkt i månedsdøgntrafikk, med separate gjennomsnitt for yrkesdøgn og helgedøgn. Påske og pinse behandles som egne perioder.

Dagens indeks skiller mellom lette og tunge kjøretøy ut fra målt lengde. Kjøretøy som er kortere enn 5,6 meter, regnes som lette. Det kan for eksempel føre til at en lang personbil blir plassert i samme gruppe som tunge kjøretøy. Forbedret metode bruker flere opplysninger fra

registreringsutstyret til å fastslå kjøretøytypen, blant annet om det er personbil, varebil, buss eller lastebil, med eller uten tilhenger, osv. Klassifiseringen følger NorSIKT, et nordisk system for klassifisering av kjøretøy i trafikkregistreringer. Dette gir et riktigere skille mellom lette og tunge kjøretøy og bedre samsvar med data fra bomstasjonene. Tung næringstransport skilles ut gjennom kjøretøyklassifiseringen og inngår ikke i byindeksen.

Nye veianlegg, veiarbeid og omklassifisering kan endre trafikkmønsteret slik at registreringene før og etter endringene ikke kan sammenlignes direkte. Nye trafikkregistreringspunkter som er etablert etter referanseåret, kan heller ikke sammenlignes direkte med referanseåret. For å håndtere dette deles tidsserien inn i perioder med egnede punktutvalg, og indeksene for periodene kjedes sammen. Slik kan både flere, nye og eksisterende punkter tas i bruk, samtidig som trafikkutviklingen kan følges over lengre tid.

Andre forhold av betydning for byindeksen

God datakvalitet er en forutsetning for at byindeksen skal gi et riktig bilde av trafikkutviklingen. Perioder med utilstrekkelige data som følge av teknisk feil på trafikkregisteringspunktene holdes utenfor beregningen.

Trafikkregisteringspunkter som påvirkes av midlertidige eller permanente veiomlegginger eller veiarbeid, kan tas midlertidig ut dersom den omfordelte trafikken ikke fanges opp i tilstrekkelig grad av andre trafikkregisteringspunkter som inngår i byindeksen. Slike vurderinger skal dokumenteres og forankres med lokale parter.

Gjennomgangstrafikk kan ikke skilles fra annen trafikk i byindeksen. Analyser gjennomført av Statens vegvesen i 2023 viser at omfanget i de fleste og særlig de største byområdene er for lite til å påvirke byindeksen.

I byindeksen kan heller ikke næringstrafikk og mobil tjenesteyting med lette kjøretøy skilles ut. TØI har vurdert denne andelen som relativt liten og stabil over tid. Personbiltrafikken står for hoveddelen av trafikken med lette kjøretøy, og byindeksen gir derfor et godt bilde av utviklingen som omfattes av nullvekstmålet.

Fastsetting av beregningsgrunnlaget fra 01.01.2027

Fastsettingen skjer i to trinn. Statens vegvesen skal i samarbeid med lokale parter, først utarbeide forslag til veinettet som byindeksen skal dekke. Når veinettet er avklart, utarbeides forslag til registreringspunkter med tilstrekkelig datakvalitet og representativ dekning. Lokale parter utpeker en kontaktperson som samordner og forankrer lokale innspill. Innspillene skal bygge på lokalkunnskap om veinettet, trafikkforholdene og planlagte eller pågående endringer i området.

Kontaktpersonen får tilgang til forslag til veinett og punktutvalg i Trafikkdatasystemet. Forslagene vurderes og forankres lokalt før innspill sendes til Statens vegvesen. Veinett og punktutvalg skal være endelig avklart innen 21. desember 2026, slik at historiske indekser kan beregnes på nytt før ordinær produksjon starter i 2027.

Uenighet søkes først løst i dialog mellom Statens vegvesen og lokale parter. Ved uenighet legges saken fram for administrativ koordineringsgruppe, som vurderer om den skal løftes til styringsgruppen.

Oppfølging og rapportering

Veinettet og punktutvalget gjennomgås hvert år for å vurdere om nye veianlegg eller andre endringer påvirker byindeksen. Lokale parter involveres for å bidra med kunnskap om trafikale forhold som kan ha betydning for beregningen. Gjennomgangen skal sikre at

UTKAST

indeksen fanger opp den generelle trafikkutviklingen, og at registreringene kan sammenlignes over tid.

Det gjøres løpende kvalitetssikring av byindeks og byindeks-rapportering. Ved hver oppdatering kontrolleres datakvaliteten og hvilke punkter som inngår i beregningen. Når utkastet til byindeksrapport er klar i Trafikkdatasystemet, varsler Statens vegvesen den lokale kontaktpersonen. Kontaktpersonen vurderer rapportutkastet og forankrer eventuelle innspill om trafikale forhold, punktutvalg og datakvalitet hos lokale parter. Forslag om manuelt uttrekk av punkter vurderes og besluttes i samråd med kontaktpersonen. Begrunnelsen tas inn i rapporten slik at vurderingen kan etterprøves. Ved uenighet legges saken fram for administrativ koordineringsgruppe, som vurderer om den skal løftes til styringsgruppen.

UTKAST

Vedlegg 3: Prosjektportefølje i Bymiljøpakken samt overgang fra gammel til ny byvekstavtale

Vedlegget gir en oversikt over porteføljen i Bymiljøpakken, bindinger fra byvekstavtalen 2019-2029 og andre vesentlige endringer i overgangen mellom gammel og ny avtale.

Prosjektporteføljen

Tabellen under viser prosjekter og tiltak som styres av Bymiljøpakken er 31.12.2025.

Prioritering / Prosjekt		Styringsmål 2026	Påløpt per 31.12.25	Gjenstående midler (2026-prisnivå)
	TKV rv 509 Sømmevågen - Sola skole	195	195	-
	Kostnadsoverskridelser Nord-Jærenpakka	783	783	-
	Drift sekretariat	152	34	117
0	Bomstasjoner 38 STK	88	88	-
1	Drift Kollektiv	4 157	2 126	2 031
	Drift Kollektiv	2 600	1 420	1 180
	Økt rutefrekvens	978	383	595
	Reduserte billettpriser	579	323	256
2	Sykkelstamvegen	2 128	1 446	682
3	Bussveien Korridor 1-4	13 766	5 225	8 541
	Bussveien korridor 1 - Ruten Stavanger stasjon til og med krysset i Havnegata/Gravarsveien	7 678	5 052	2 626
	Bussveien korridor 2.1 (Stavanger St.- Sundekrossen- Bussvei/kollektivakse)	3 022	126	2 896
	Bussvei korridor 2.2 Sundekrossen - Risavika (Bussvei/kollektivakse)	2 529	14	2 516
	Kollektivakse korridor 3 (Havnegata/Gravarsveien - Vatnekrossen)	139	18	121
	Korridor 4 - Forus-Sola-Sola lufthavn - (Bussvei/kollektivakse)	398	16	381
4	SUS/UIS-Diagonalen-Jåttå	450	402	48
5	TKV rv 509 Sør-Tjora-Kontinentalveien	844	591	254
6	Programområde sykkel	860	421	439
7	Programområde gange, miljø og trafikksikkerhetstiltak	847	374	473
7(1)	Oalsgata ink krysstiltak Stangeland	752	253	499
7(2)	Dusavikveien samfinansiering sykkel/ts	334	19	315
8	Programområde kollektiv + øvrige kollektivtiltak	1 927	179	1 747
8(1)	Stavanger, Sandnes- og Skeiane stasjon	241	115	126
9	Fv. 441 Hagakrossen-Jåsund ring	310	27	283
10	Fv. 4560 Kvernevik ring nord – E39	509	18	491
11(1)	Kryss E39 Bråstein	97	-	97
11(2)	E39 Hove Osli	735	518	217
12	E39 Smiene – Harestad	4 290	198	4 092
12(1)	Kulvert - Tasta - Smiene-Harestad (Nærmiljøtiltak, sykkel og gange)	549	-	549
13	Fv. 505 Foss Eikeland - E39	1 003	23	980
14	Planlegging Sandnes øst	53	-	53
15	Figgjo-Ålgård	3 236	3	3 233
16	Osli-Figgjo	4 337	12	4 325
	Sum kostnader	**42 643**	**13 050**	**29 594**

Endringer knyttet til porteføljen er kommentert i vedlegget.

Prosjektporteføljen i Bymiljøpakken per 31.12.2026 er lagt inn i tabell under. Det er lagt inn styringsmål for de ulike prosjektene, påløpt og gjenstående forpliktelse per 31.12.2026. Påløpt i år 2026 er basert på prognose for året som prosjekteier har rapportert i andre tertial 2026. Det vil være nødvendig å korrigere dette når endelig årsrapport 2026 for Bymiljøpakken er klar, etter signering av byvekstavtalen. Dette vil legges frem som sak for styringsgruppen.

(mill.kroner)

Prioritering	Prosjektportefølje	Styringsmål	Påløpt per 31.12.2026	Gjenstående forpliktelse (2026 prisnivå)
	Drift sekretariat	95	-	95
1	Drift kollektiv	4 480	-	4 480
2	Bussveien Korridor 1-4	13 766	5 753	8 013
3	SUS/UIS-Diagonalen-Jåttå	450	403	47
4	TKV rv 509 Sør-Tjora-Kontinentalveien	844	595	250
5	Tiltak sykkel, gange, trafikksikkerhet og kollektiv	5 981	1 169	4 812
6	Oalsgata ink krysstiltak Stangeland	752	365	387
7	Dusavikveien	334	38	296
8	Stavanger-, Sandnes- og Skeiane stasjon	81	-	81
9	Fv. 441 Hagakrossen-Jåsund ring	310	27	283
10	Fv. 4560 Kvernevik ring nord – E39	509	18	491
11	Kryss E39 Bråstein	97	-	97
12	E39 Hove Osli	736	633	103
13	E39 Smiene – Harestad inkludert Kulvert - Tasta (Nærmiljøtiltak, sykkel og gange)	4 839	388	4 451
14	Fv. 505 Foss Eikeland - E39	1 003	27	976
15	Planlegging Sandnes øst	53	-	53
16	E39 Figgjo-Ålgård	3 236	9	3 227
17	E39 Osli-Figgjo	4 337	12	4 325
	Sum kostnader	**41 903**	**9 437**	**32 466**

Videre er porteføljen i Bymiljøpakken i tabellen under fordelt på finansieringsgrunnlag.

(mill.2026-kroner)

				Finansieringskilder i byvekstavtalen 2027-2036				
Prioritering	Prosjektportefølje	Gjenstående ramme 1.1.2027	Bompenger ink salg av Flyt	Post 63 Tilskudd til store kollektivprosjekter	Post 66 Tilskudd til byvekstavtaler	Post 72/73 Stasjons og knutepunktsutvikling	Mva-refusjon	Nasjonal transportplan 2025-2036
	Drift sekretariat	95	35		60			
1	Drift kollektiv	4 480	-		4480			
2	Bussveien Korridor 1-4	8 013	1 370	5281			1 362	
3	SUS/UIS-Diagonalen-Jåttå	47	17		22		8	
4	TKV rv 509 Sør-Tjora-Kontinentalveien	250	250					
5	Tiltak sykkel, gange, trafikksikkerhet og kollektiv	4 812	1 244		2 749		818	
6	Oalsgata ink krysstiltak Stangeland	387	65		256		66	
7	Dusavikveien	296	-		252		44	
8	Stavanger-, Sandnes- og Skeiane stasjon	81	-			81		
9	Fv. 441 Hagakrossen-Jåsund ring	283	235				48	
10	Fv. 4560 Kvernevik ring nord – E39	491	408				83	
11	Kryss E39 Bråstein	97	97					
12	E39 Hove Osli	103	39					64
13	E39 Smiene – Harestad inkludert Kulvert - Tasta (Nærmiljøtiltak, sykkel og gange)	4 451	2 477					1 974
14	Fv. 505 Foss Eikeland - E39	976	810				166	
15	Planlegging Sandnes øst	53	53					
16	E39 Figgjo-Ålgård	3 227	1 829					1 398
17	E39 Osli-Figgjo	4 325	3 756					*
	Sum kostnader	32 466	12 685	5 281	7 819	81	2 595	3 435

*For E39 Osli-Figgjo er det ikke lagt inn statlig andel i tabellen over da den ikke er finansiert i Nasjonal transportplan 2025-2036. Prosjektet er i Nasjonal transportplan lagt i Statens vegvesens utviklingsportefølje. Prosjektet fremstår dermed underfinansiert i tabellen. Prosjektet er omtalt at skal bygges i bypakke Nord-Jæren i Prop. 47 S (2016-2017), finansiert med statlige midler og bompenger. Endelig bompengebidrag besluttes på et senere tidspunkt når styringsmål og statlig bidrag er fastsatt. I tabellen er det av tekniske årsaker oppgitt høyere andel bompenger enn det som ligger til grunn i Prop. 47 S (2016-2017).

I Nasjonal transportplan 2025-2036 er det prioritert 400 mill. 2024-kr til tilbudsforbedringen «*Flere tog på Jærbanen: Fra kvarters- til timinutters-intervall Stavanger-Skeiane*». Disse midlene inngår ikke i Bymiljøpakken og er derfor ikke vist i tabellen over.

Tiltak sykkel, gange, trafikksikkerhet og kollektiv:

Av gjenstående ramme per 1.1.2027 på 4 812 mill. 2026-kr til tiltak sykkel, gange, trafikksikkerhet og kollektiv er 1 919 mill. 2026-kr fordelt til prosjekter i Bymiljøpakkens handlingsprogram 2027-2030.

Tabellen under viser fordeling av prosjektmidlene på programområdene.

	(mill kr. 2026-prisnivå)
Programområde sykkel	312
Programområde gange	124
Programområde trafikksikkerhet	179
Programområde kollektiv	1 304
Sum	**1 919**

Endringer i forbindelse med overgang fra byvekstavtale 2019-2029 til byvekstavtale 2027-2036

Statlige midler

I forbindelse med reforhandlet avtale er det innført en forenklet tilskudds-struktur som gir økt lokalt handlingsrom i prioriteringene. Dette gjør at finansiering av prosjekter og tiltak i byvekstavtalen går fra syv tilskuddsordninger i byvekstavtalen 2019-2029 til to i byvekstavtalen 2027-2036. Det er i den sammenheng utarbeidet nye retningslinjer for statlige tilskudd. Se tabell under for endring i tilskudds-struktur.

Tilskudd Byvekstavtale 2019-2029	Tilskudd Byvekstavtale 2027-2030
Post 63 Tilskudd til store kollektivprosjekter	Post 63 Tilskudd til store kollektivprosjekter
Post 66 Bedre kollektivtilbud og reduserte bompenger	
Post 66 Belønningsmidler	Post 66 Tilskudd til byvekstavtaler
Post 66 Reduserte billettpriser til kollektivtrafikk	
Post 66 Tilskudd til fjerning av rushtidsavgift	
Post 30/66 Mindre investeringstiltak	

Fordelingen av tilskuddene er omtalt i kap. 3 Finansiering. Tilskuddsnivå på post 63 (Bussveien) er beregnet med utgangspunkt i gjenstående midler fra Byvekstavtale 2019-2029 per 31.12.2026. Eventuelle overførte midler fra 2026 til 2027 vil håndteres etter *Retningslinjer for særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter* og endelig tilskuddsnivå for post 63 vil korrigeres ~~og~~ når endelig årsrapport 2026 for Bymiljøpakken er klar. Dette vil legges frem som sak for styringsgruppen.

Tilskuddene gir følgende endringer i overgangen fra byvekstavtale 2019-2029 til byvekstavtale 2027-2036:

- Post 30 til store riksveiprosjekter inngår i byvekstavtale 2019-2029, men er fra statens side trukket ut av byvekstavtalesystemet i overgangen til byvekstavtale 2027-2036. Gjenstående beløp fra opprinnelig avtale, 4 047 mill. 2026-kr ved avtaleinngåelse, inngår derfor ikke i byvekstavtale 2027-2036. I Bymiljøpakkens portefølje videreføres statlig bidrag til disse prosjektene i tråd med nivået i Nasjonal transportplan 2025-2036. Statlig bidrag til store riksveiprosjekter vil følge den til enhver tid gjeldende Nasjonal transportplan/statsbudsjett. Delprosjektet Osli-Figgjo har ved avtaleinngåelse et statlig bidrag fra Byvekstavtale 2019-2029 på om lag 570 mill. 2026-kr, men er i Nasjonal transportplan 2025-2036 ikke omtalt med et beløp. Disse midlene vil dermed ikke lenger vises i Bymiljøpakkens portefølje ved inngåelse av byvekstavtale 2027-2036. Som nærmere beskrevet i kapittel 3.4, definerer Prop. 47 S (2016-2017) at hele prosjektene E39 Smiene-Harestad og E39 Hove-Ålgård skal bygges gjennom Bypakke Nord-Jæren, finansiert med bompenger og statlige midler. Endelig størrelse, samt tidspunkt for tildeling, for alle store riksveiprosjekt styres gjennom prosessene med Nasjonal transportplan og Statsbudsjett.
- Post 72/73 til jernbanetiltak inngår i byvekstavtale 2019-2029. Gjenstående beløp fra opprinnelig avtale, 81 mill. 2026-kr ved avtaleinngåelse, videreføres i byvekstavtale 2027-2036.
- Gjenstående midler fra post 63 Tilskudd til store kollektivprosjekter (Bussveien) fra byvekstavtale 2019-2029 videreføres i byvekstavtale 2027-2036 og inngår i beløpet som er avsatt i denne avtalen

- Gjenstående midler fra tilskuddsordningen Bedre kollektivtilbud og reduserte bompenger på post 66, som inngår i det statlige bidraget til Bussveien, er innlemmet i ny post 63 Tilskudd til store kollektivprosjekter. Det statlige bidraget til Bussveien endres ikke gjennom inngåelsen av Byvekstavtale 2027-2036.
- Gjenstående midler fra tilskuddsordningene Belønningsmidler til byvekstavtaler, Reduserte billettpriser på kollektivtransport samt Fjerning av rushtidsavgift på Nord-Jæren på post 66 fra byvekstavtale 2019-2029, samt post 30/66 Mindre investeringstiltak, videreføres og økes med 5 500 mill. 2026- kr, i tilskuddsordning post 66 Tilskudd til byvekstavtaler i byvekstavtale 2027-2036. Det er i ny avtale åpnet for å bruke midler fra post 66 til drift av veinettet som et mulig tiltak for å oppnå nullvekstmålet. Dette kan for eksempel være forsterket vinterdrift av gang- og sykkelveier.

Endringer i porteføljen

Følgende prosjekter er tatt ut av Bymiljøpakkeporteføljen i forbindelse med overgang til ny avtale da de er ferdigstilt innen 31.12.2026:

- TKV rv. 509 Sømmevågen- Sola skole
- Kostnadsoverskridelser Nord-Jærenpakken
- Bomstasjoner 38 stykker
- Sykkelstamvegen

I tillegg er prosjektene E39- Smiene-Harestad og Kulvert - Tasta - Smiene-Harestad (Nærmiljøtiltak, sykkel og gange) slått sammen til et prosjekt.

UTKAST

Vedlegg 4 Indikatorsett for byvekstavtalen

Dette vedlegget gir en samlet oversikt over felles indikatorsett for byvekstavtalen, datakildene, rapporteringsansvaret og rapporteringshyppigheten.

Felles indikatorsett for byvekstavtaler

	Indikator	Datakilde	Ansvar	Rapportering
HOVEDINDIKATOR FOR TRAFIKKUTVIKLING				
M1	**Trafikkutvikling for lette kjøretøy (byindeks)**	Automatiske trafikkregistreringspunkter og evt. data fra bomstasjoner	Statens vegvesen	Årlig
STØTTEINDIKATOR FOR TRAFIKKUTVIKLING				
M2	Endring i trafikkarbeid med personbil	Reisevaneundersøkelsen (RVU) og trafikkregistreringer	Statens vegvesen	Årlig
SUPPLERENDE INDIKATORER FOR TRAFIKKUTVIKLING				
S1	Endring i transportmiddelfordeling	RVU	Statens vegvesen	Årlig
S2	Endring i antall kollektivreiser	Passasjerstatistikk for buss og tog	Fylkeskommunene og Jernbanedirektoratet	Årlig
S3	Utvikling i klimagassutslipp fra vegtrafikk	Kommunefordelt utslippsregnskap	Statens vegvesen	Årlig
S4	Trafikksikkerhet	Offisiell ulykkesstatistikk, data fra jernbanevirksomhetene, NVDB, FKB og OSM	Statens vegvesen	Årlig
INDIKATORER FOR AREALBRUK				
A1	Andel nye boliger lokalisert i områder som bygger opp under nullvekstmålet	Matrikkeldata og GIS-analyse	Fylkeskommunen og kommunene	Annethvert år
A2	Andel arbeidsplasser i besøks- og arbeidsplassintensive virksomheter lokalisert nært sentrum og sentrale knutepunkter	Brønnøysundregistrene og GIS-analyse	Fylkeskommunen og kommunene	Annethvert år
INDIKATORER FOR PARKERING				

P1	Andel arbeidstakere med gratis parkering	RVU	Statens vegvesen	Annethvert år
P2	Parkeringsnorm og kvalitativ vurdering	Kommunenes parkeringsnormer og kvalitative vurdering	Kommunene	Annethvert år
P3	Offentlig tilgjengelige parkeringsplasser	Kommunenes registreringer	Kommunene	Annethvert år
	Kvalitativ beskrivelse av forhold som påvirker areal- og parkeringsutviklingen	Partenes vurderinger	Alle avtalepartene	Ved behov

Tilleggsindikatorer for jernbane på Nord-Jæren

	Indikator	Datakilde	Ansvar	Rapportering
J1	Punktlighet	Bane NOR	Jernbanedirektoratet	Årlig
J2	Regularitet	Bane NOR	Jernbanedirektoratet	Årlig
J3	Kundetilfredshet	Jernbanedirektoratets kundetilfreds-undersøkelse	Jernbanedirektoratet	Årlig
J4	Passasjerutvikling	Jernbanedirektoratets passasjertallsmodell	Jernbanedirektoratet	Årlig