

Byvekstavtale mellom Rogaland fylkeskommune, Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg kommuner, Samferdselsdepartementet og Kommunal- og moderniseringsdepartementet 2019-2029

Det er et mål at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykling og gåing, jf. Nasjonal transportplan 2018-2029. Byvekstavtalen er et virkemiddel for å nå dette målet, og skal også bidra til mer effektiv arealbruk og mer attraktive by- og tettstedssentre.

Denne byvekstavtalen er inngått mellom Staten, ved Samferdselsdepartementet og Kommunal- og moderniseringsdepartementet, og Nord-Jæren ved Rogaland fylkeskommune, Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg kommuner. Avtalen gjelder for perioden 2019-2029 og er geografisk avgrenset til disse fire kommunene på Nord-Jæren. Den gjelder transporttiltak, finansiering og arealtiltak som framkommer av avtalen. Den byvekstavtale som nå inngås tar utgangspunkt i rammene og prioriteringene i Nasjonal transportplan 2018-2029.

Byvekstavtalen skal styres gjennom Bymiljøpakke Nord-Jæren, som er navnet på partnerskapet i avtalen. Avtalepartenes representasjon i de styrende organer i Bymiljøpakken fremgår av kapittel 9. Bompenggeinnkrevningen på Nord-Jæren er en del av byvekstavtalen, og er beskrevet i Prop. 47S (2016-2017) *Finansiering av Bypakke Nord-Jæren i Randaberg, Sandnes, Sola og Stavanger kommuner i Rogaland*. Som følge av lokal enighet om justert bompenggeopplegg vil det fremmes en ny bompenggeproposisjon som vil bli en del av denne byvekstavtalen. Det justere bompenggeopplegget er omtalt i kapittel 3.

1. Mål

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

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

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

En eventuell vekst i persontransporten med bil utenfor det sentrale byområdet må kompenseres med tilsvarende reduksjon i de tettere befolkede områdene.

Regjeringen tar sikte på å fastsette et videreutviklet nullvekstmål med fokus på reduserte utslipp, støy, framkommelighet og arealbruk innen utgangen av 2019. Partene i byvekstavtalen er forpliktet til å følge opp det til enhver tid gjeldende nullvekstmålet. Foreløpig gjelder nullvekstmålet slik det er definert i Nasjonal transportplan 2018-2029. Dersom endring av nullvekstmålet påvirker forutsetninger i avtalen, må det vurderes om avtalen skal reforhandles på dette punktet.

Det er en ambisjon at tiltak i byvekstavtalen skal føre til færre hardt skadde og drepte i trafikken, i tråd med nullvisjonen. Det vises også til nasjonalt mål om 20 prosent sykkelandel i de største byene.

2. Prosjekter og tiltak

Prosjektene og tiltakene i byvekstavtalen skal bygge opp under målene i avtalen. Tabell 1 gir en prioritert oversikt over prosjektporteføljen som ligger til grunn for avtalen og det justerte bompengeprognoset. I vedlegg 7 er det en kartoversikt over prosjektene.

Tabell 1 Prosjektportefølje Bymiljøpakken

PRIORITERING	PROSJEKTPORTEFØLJE BYMILJØPAKKEN	KOSTNADER (MILL. 2020-KR)
0	Bomstasjoner 38 STK	221
1	Drift kollektiv	3 478
2	Sykelstamvegen	1 436
3	Bussveien Korridor 1+2	10 240
4	SUS/UIS-Diagonalen-Jåttå	415
5	Transportkorridor Vest tungbilfelt rv 509 Sola skole- Kontinentalveien	758
6	Programområde sykkel	1 159
7	Programområde gange, miljø- og trafiksikkerhetstiltak	1 159
8	Programområde kollektiv + øvrige kollektivinfrastrukturprosjekt	2 087
9	Bussveien Korridor 3+4	1 056
10	Transportkorridor Vest tungbilfelt rv 509 Kontinentalveien - Sundekrossen	258
11	Transportkorridor Vest fv.409 ekskl Bussveien	418
12	E39 Hove – Ålgård	3 920
13	E39 Smiene – Harestad	3 533
14	Fv. 505 Foss Eikeland - E39 Bråstein	828
15	E39/rv. 44 krysstiltak/veiutvidelse Stangeland	221
16	Planlegging Sandnes øst	55
	Kostnader prosjektportefølje	31 246
	Generell effektivisering av prosjektene	-2 000
	KOSTNADER INKLUDERT EFFEKTIVISERINGSTILTAK	29 246

Sammenlignet med St. prop 47 S er prosjekter til om lag 2,3 mrd. kr tatt ut: E39 Schancheholen - Solasplitten: Kollektivfelt (om lag 2 mrd. kr), Fv. 330 Hoveveien: Kollektivfelt (om lag 220 mill. kr og Fv. 435 Buøy - Austbø: Kollektivfelt (om lag 110 mill. kr).

I tillegg til revidert prosjektportefølje, forutsettes det en generell effektivisering av prosjektene på 2 000 mill. kr, og pakkens totale kostnader utgjør dermed 29 246 mill. kr. Det vises til ordførerforlikets pkt. 13, der det står følgende: *Partene er enige om at kostnadene for alle delprosjekter skal gjennomgås på ny med sikte på å sikre at kostnadene ikke overstiger inntektene. Denne gjennomgang gjelder uavhengig om reguleringsplaner er vedtatt eller ikke, og skal omfatte alle prosjekter som inngår i bymiljøpakken. Bussveikonseptet, der bussens framkommelighet sikres, skal gjennomføres.*

Stavanger Universitetssjukehus er besluttet lagt til Ullandhaug. Det er en stor, statlig virksomhet som utløser et behov/rekkefølgetiltak for at busstraseen mellom Ullandhaug og Jåttåvågen må være ferdigstilt i 2023. De lokale partene mener at økte midler til gang-, sykkel- og kollektivtiltak på post 30 sammenlignet med byvekstavtalen 2017-2023 (fra 1300 mill. kr til 2.600 mill. kr) skal benyttes til å ferdigstille busstrassen innen åpningen av nytt sykehus i 2023. De statlige midlene må eventuelt forskutteres med bompenger.

Prioritering av prosjekter følger vedtatt handlingsprogram 2018-2021, hvor blant annet Bussveien, sykkelstamveien og kollektivtraseen Jåttåvågen-Ullandhaug prioriteres. Ut over dette prioriteres

prosjekter i henhold til ordinær porteføljestyring. Det er innenfor styringsgruppens mandat å kunne justere og endre på den prioriterte rekkefølgen av prosjekter.

Prosjektene i byvekstavtalen prioriteres gjennom porteføljestyring. Dette innebærer at tiltakene prioriteres på grunnlag av en helhetlig vurdering basert på bidrag til måloppfyllelse, disponible midler, samfunnsøkonomisk lønnsomhet, planstatus og kapasitet på planlegging og gjennomføring. Styringen av prosjektene skal skje i tråd med prinsippene for god porteføljestyring. Kostnadsøkninger må håndteres innenfor prosjektporteføljen.

Jernbaneinvesteringer inngår også i avtalen og fullfinansieres av staten. Det henvises ellers til kapittel 6.

Kommunale tiltak

Kommunene på Nord-Jæren har totalt satt av 15,35 årsverk (cirka 12,5 millioner årlig) til planlegging av aktuelle tiltak i byområdet. Det er arbeid som transportanalyser, kartlegginger, transport- og veiplanlegging, mobilitetsplaner, reguleringsplaner, strategiarbeid, rådgiving etc. som inngår i stillingene. I tillegg bidrar kommunene samlet med 785 000 kr årlig til mobilitetsordningen HjemJobbHjem.

Kommunene bidrar totalt med ca. 127 millioner kroner årlig til veiinvesteringer. Midlene fordeles til tiltak for gående og syklende, skoleveier, kollektiv, trafikksikkerhets- og fremkommelighetstiltak og andre veitiltak i byområdet.

Kommunene bidrar totalt med ca. 141 millioner kroner årlig til drift og vedlikehold av veinettet på Nord-Jæren.

Fylkeskommunale tiltak

Rogaland fylkeskommune er ansvarlig for flere relevante transporttiltak. Fylkeskommunen bidrar med ca. 475 mill. 2020 kroner (ekskl. moms) årlig til drift, vedlikehold og fornying av fylkesveinettet. Videre ytes det ca. 178 mill. 2020 kroner (ekskl. moms) årlig i tilskudd til drift av bussrutene på Nord-Jæren.

Fylkeskommunen kompenserer også for takstsamarbeidet med Jærbanen som inkluderer alle typer billetter. Samlet sett koster dette takstsamarbeidet Kolumbus 52 mill. 2020 kroner (ekskl. moms) årlig. Rogaland fylkeskommune og de fire kommunene har et utstrakt samarbeid innen mobilitetspåvirkning. I tillegg bidrar Rogaland fylkeskommune med momsrefusjon fra Bymiljøpakke-prosjekter på fylkesvei som er finansiert med bompenger.

Fylkeskommunen sitt ordinære tilskudd til drift kollektiv skal tilsvare det fylkeskommunens tilskuddsnivå antas å være uten byvekstavtalen.

3. Finansiering

Transporttiltak innenfor avtaleområdet finansieres med statlige midler, fylkeskommunale midler, kommunale midler og brukerfinansiering. Tiltakene tar utgangspunkt i de økonomiske rammene i Nasjonal transportplan 2018-2029 og de årlige budsjettene for staten, Rogaland fylkeskommune og Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg kommuner. Brukerfinansiering tar utgangspunkt i bompengainntekter fra Bymiljøpakke Nord-Jæren. I tillegg finansierer Rogaland fylkeskommune drift av regional og lokal kollektivtransport.

Det forutsettes sterk kostnadskontroll av prosjekter for å lette presset på offentlige budsjetter og bompengebelastningen. Alternative finansieringskilder som grunneierbidrag og andre private bidrag må vurderes, og skal bidra til finansieringen der det er relevant. Tiltakene skal ha en nøktern standard og skal fylle sin hovedfunksjon og bygge opp under målsettingen i byvekstavtalen.

Under følger en oversikt over hvilke midler som inngår i avtalen. Det er en ambisjon at om lag 70 prosent av midlene innenfor byvekstavtalen skal gå til tiltak for kollektivtrafikk, sykling og gåing.

Statlige midler i byvekstavtalen

Midler til E39 Ålgård-Hove og E39 Smiene-Harestad

I Nasjonal transportplan 2018-2029 er det avsatt 3 173 mill. 2020-kr. i statlig bidrag til E39 Hove-Ålgård (1697 mill. kr) og E39 Smiene Harestad (1478 mill. kr). I regjeringens bompenggeavtale datert 23. august 2019 er det åpnet for overføring av E39 Smiene-Harestad og E39 Hove-Ålgård fra Bymiljøpakken til Nye Veier AS dersom de lokale partene ønsker det. Det er imidlertid lokal enighet om at de to E39-prosjektene beholdes i Bymiljøpakkens prosjektportefølje. Det foreligger ikke et tilstrekkelig faglig grunnlag for avklaring av overføring med hensyn til 1) inntektsfordelingen mellom Bymiljøpakken og prosjektene ved introduisering av felles timersregel, 2) eventuell plassering av nye bomstasjoner og 3) til den samlede bombelastningen for innbyggere på Nord-Jæren.

Statlige programområdemidler til tiltak for kollektivtrafikk, sykkel og gange (post 30)

- Staten tilbyr 2 784 mill. 2020-kr til programområdetiltak i avtaleperioden til fremkommelighetstiltak for kollektivtrafikk, sykkel og gange som bidrar til å oppfylle målet i avtalen. Om lag 335 mill. kr av disse er bevilget i 2018-2019 (løpende kroner).
- I forslag til statsbudsjett 2020 er det åpnet for økt fleksibilitet for bruk av post 30-midler på fylkeskommunalt og kommunalt ansvarsområde innenfor byvekstavtalen. Midlene kan også brukes til kommunale og fylkeskommunale gange-, -sykkel- og kollektivtiltak. Det er forutsatt at bruken blir avgrenset til investeringer, og at en slik prioritering blir vurdert som mer kostnadseffektiv/samfunnsøkonomisk lønnsom, eller øker måloppnåelsen i avtalen sammenlignet med riksveitiltak.
- Statens vegvesen vil utvikle et system som sikrer at vurderingskriteriene for fordeling av midlene blir ivarettatt og som sikrer gode rutiner for oppfølging. Frist: 1. april 2020.
- Valget og prioriteringen av programområdetiltakene vil skje gjennom den ordinære porteføljestyringen.
- Gjennom vedtatt årsbudsjett 2020 og Bymiljøpakkens handlingsprogram 2018-2021 er det fastsatt bruk av programområdemidler til og med 2021. Tiltakene er å regne som bindinger fram til nytt handlingsprogram er vedtatt.

Statlig tilskudd til store fylkeskommunale kollektivinfrastrukturprosjekter (post 63)

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

- Statens halvdel er 5 190 mill. 2020-kr. inkl. mva. på riksvei og eks. mva. på fylkesvei. I perioden 2017-2019 er det bevilget 560 mill. kr (løpende kroner) til Bussveiprojektet. I nysalderingen er bevilgningen for 2019 foreslått redusert med 190 mill. kr grunnet forsinket framdrift (jf. Prop. 23 S (2019-2020)). Disse midlene er foreslått bevilget i 2020, jf. Prop. 1 S (2019-2020).
- Staten vil ikke dekke eventuelle kostnadsoverskridelser i prosjektet.
- Det forutsettes at det årlige statlige bidraget utgjør 50 prosent av behovet for midler til prosjektene, og at bompenger/lokale midler som et minimum utgjør en tilsvarende andel hvert år.
- Statens andel skal være relatert til den prosjektkostnaden som er nødvendig for å oppnå et hensiktsmessig kollektivtilbud.
- Det skal ikke planlegges for fordyrende løsninger.
- Byggeplanen må foreligge senest 15. juni året før igangsettelse for å få statlig bevilgning.

Følgende prinsipper ligger til grunn for kostnadsstyringen av Bussveien:

- Eventuelle kostnadsøkninger må håndteres som en del av porteføljestyringen av avtalen.
- Det skal etableres endringslogger for prosjektet i sin helhet og for delprosjektene.

- Endringsloggene skal omfatte kostnadsendringer fra fastsatte styringsmål og fram til KS2 for delprosjekter over 1 mrd. kr og fra fastsatte styringsmål og fram til vedtak om anleggsstart for prosjekter under 1 mrd. kr. Endringsloggene skal forankres i styringsgruppen for byvekstavtalen.
- For å få en oversikt over den samlede kostnadsutviklingen i hele planleggings- og utbyggingsperioden skal det også føres endrings-/kostnadslogger for de enkelte delprosjektene i gjennomføringsfasen, dvs. fra fastsatt styringsramme/kostnadsoverslag ved vedtak om anleggsstart til prosjektene er ferdige (gjennomført sluttoppgjør).

Det statlige bidraget til Bussveien øker til 66 prosent. Halvparten av det økte tilskuddet fra 50 til 66 prosent skal øremerkes reduserte bompenger, og halvparten skal øremerkes et bedre kollektivtilbud på Nord-Jæren. Dette skal skje etter en lokal prioritering, Se avsnittet under for en nærmere omtale av dette tilskuddet.

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

Belønningsmidler til tilskuddsordninger i byområder (post 66)

En forutsetning for belønningsmidlene er at nullvekstmålet nås. Det er også en forutsetning at lokale myndigheter og transportetatene sammen utvikler et system for rapportering som gir god oversikt over bruken av midlene. Staten forutsetter at rapporteringsopplegget utvikles etter samme mal i alle byområder med byvekstavtale. Frist for utvikling av rapporteringsopplegg: 1. april 2020.

Belønningsmidler

Statens tilbud innebærer 2 612 mill. 2020-kr i belønningsmidler til Nord-Jæren i avtaleperioden, hvorav 200 mill. kr er bevilget i 2018 og 2019 (løpende kroner). I nysalderingen er det foreslått at ytterligere 115 mill. 2019-kr i belønningsmidler utbetales i 2019 (jf. Prop. 23 S (2019-2020)). Belønningsmidlene skal bidra til bedre framkommelighet, miljø og helse i storbyområdene ved å dempe veksten i personbiltransport og øke antallet kollektivreiser. Midlene skal brukes i tråd med det overordnede målet i byvekstavtalen.

Tilskudd til reduserte bompenger og økt kollektivsatsing

Det statlige bidraget til Bussveien øker til 66 prosent som følge av regjeringens bompenggeavtale, hvorav halvparten av midlene skal gå til reduserte bompenger og halvparten til et bedre kollektivtilbud på Nord-Jæren.

I tiårsperioden 2020-2029 er det beregnet at tilskuddet til reduserte bompenger og bedre kollektivtilbud på Nord-Jæren vil bli på om lag 1 700 mill. 2020-kr – fordelt med om lag 850 mill. kr til reduserte bompenger og om lag 850 mill. kr til bedre kollektivtilbud. Bussveien ligger til grunn for beregningen av tilskuddet på denne posten, men den delen av tilskuddet som utgjør økningen av fra 50 til 66 prosent vil bli utbetalt fordelt over tiårsperioden 2020-2029, uavhengig av framdrift for Bussveien. Det er lagt opp til at disse midlene overføres til fylkeskommunen.

Når det gjelder delen som går til reduserte bompenger vil disse benyttes til å rekvirere mindre bompenger til fylkeskommunale prosjekter enn forutsatt. Den reduserte bompenggebruken som følge av dette kommer bilistene til gode i form av fjerning av rushtidsavgiften på Nord-Jæren. Fjerning av rushtidsavgiften vil gi en redusert bompenggebelastning på om lag 1,8 mrd. kr. Justert bompenggeopplegg vil totalt gi en redusert bompenggebelastning på om lag 4 mrd. kr.

Når det gjelder delen som går til bedre kollektivtilbud er følgende prosjektområder aktuelle: Økt satsing på kollektivprioriterende infrastrukturtiltak og elektrifisering av bussflåten, samt øke ruteproduksjonen. Senest 1. april 2020 må det gis en endelig oversikt over fordelingen av disse midlene. Midlene kan holdes tilbake dersom denne fristen ikke overholdes.

Tilskudd til reduserte kollektivtakster

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

Takstvedtak må fattes av fylkeskommunen. Innretningen av midlene til reduserte billettpriser skal konkretiseres og behandles i fylkestinget senest 1. april 2020. Det forutsettes at styringsgruppen for Bymiljøpakken behandler saken før vedtak i fylkestinget.

Økt statlig bidrag for å fjerne rushtidsavgiften

Som følge av lokale vedtak om å fjerne rushtidsavgiften tilbyr staten 50 mill. 2020-kr per år 2020-2029, dvs. 500 mill. 2020-kr totalt i avtaleperioden. En forutsetning for midlene er at fjerning av rushtidsavgift lar seg realisere innenfor nullvekstmålet.

Utvikling av knutepunkter og stasjoner (post 73)

Det avsettes kr 221 mill. 2020-kr til stasjons- og knutepunkttiltak. Finansieringen skal følge fremdriften til prosjektene slik den er skissert i kapittel 6.

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

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

	Mill. kr (2020)
Statlig bidrag E39 Ålgård-Hove og E39 Smiene-Harestad	3 175
Statlig bidrag Bussveien (post 63)	5 190
Statlige midler til kollektiv-, gang- og sykkeltiltak (post 30)	2 784
Belønningsmidler til tilskuddsordninger i byområder (post 66)	
-Belønningsmidler	2 612
-Reduserte bompenger og bedre kollektivtilbud	1 661
-Reduserte billettpriser til kollektivtrafikk	500
-Tilskudd til fjerning av rushtidsavgift	500
Stasjons- og knutepunktutvikling (post 73)	221
Sum	16 643

Fylkeskommunale midler i byvekstavtalen

Det inngår fylkeskommunale midler (refusjon av merverdiavgift) på om lag 1 500 mill. kr til Bymiljøpakken.

Annen finansiering

Justert bompengeplegg

De lokale partene i Bymiljøpakken har kommet til enighet om å justere bompengeplegget omtalt i Prop 47 S (2016-2017). Det vises til ordførerforliket av 6. november 2019 (se vedlegg 2). Forliket innebærer at rushtidsavgiften fjernes, og det innføres halv takst for nullutslippskjøretøy. Innkrevingsretningen i bomstasjonen på Bybrua skal snus. Partene forplikter seg videre til å endre bomplasseringer og/eller innkrevingsretninger for Tananger og Lura. Det settes umiddelbart i gang en utredning om hvordan bomplasseringene og/eller innkrevingsretning kan innrettes slik at belastningen for innbyggerne i disse områdene kan bli bedre og mindre belastende. Endringer skal ikke medføre at det oppstår hull i ringene. Partene er enige om at nødvendige tiltak for å oppnå disse målene skal besluttet og iverksettes så snart som mulig og i alle fall senest i løpet av våren 2020. Bomstasjonen på E39 ved Mosvatnet skal flyttes slik at en unngår trafikklekkasje og lokal omkjøringsmulighet når Eiganestunnelen åpnes for trafikk i 2020.

Det er bestemt at grunntaksten for lette kjøretøy (takstgruppe 1) settes til 22 2018-kr. For tunge kjøretøy (takstgruppe 2) settes taksten til 2,5 ganger grunntakst for takstgruppe. Passeringstak på 75 passeringer per måned og timesregel basert på første registrerte passering. Videre er det lagt til grunn at gjennomsnittstaksten (dvs. gjennomsnittlig takst per passering) prisjusteres i samsvar med SSBs konsumprisindeks. I sak 53/2019 i styringsgruppen for Bymiljøpakken gis en beskrivelse av bompengelopplegget og forslag til lokale vedtak. Det er forutsatt lokale vedtak i løpet av desember 2019. Målet er stortingsbehandling første halvår 2020.

Bompenger og lån

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

- I henhold til justert bompengelopplegg er det mulig å ta opp lån som nedbetales med bompenger opp til en maksimal gjeld på 1,5 mrd. kr. Det er ikke behov for ytterligere godkjenning fra Stortinget så lenge gjelden ikke overskrider 1,5 mrd. kr. Gjelden skal imidlertid til enhver tid holdes på et bærekraftig nivå. Renter og avdrag må aldri utgjøre en uforholdsmessig stor andel av de løpende bompengeinntektene. Låneoptak skal ikke benyttes som et virkemiddel for å unngå reell prioritering i porteføljestyringen av prosjektpakken.

I tabell 3 gis en samlet oversikt over finansieringsgrunnlaget til Bymiljøpakken.

Tabell 3: Finansieringsgrunnlag for Bymiljøpakken 2020-2033.

FINANSIERINGSGRUNNLAG BYMILJØPAKKEN	
	Mill 2020-kr
Statlig bidrag i byvekstavtale 2019-2029 -jf, tabell 2	16 643
Fylkeskommunale midler (mva.-kompensasjon)	1 500
Netto beregnede bompengeinntekter 2020-2033	10 100
Bompenginntekter 2018- 2019 (ca., netto)	1 000
SUM INNTEKTER TOTALT	29 243

4. Nærmere om Bussveien

Staten vil dekke halvparten av kostnadene til Bussveien gjennom ordningen med statlig tilskudd til store fylkeskommunale infrastrukturprosjekt for kollektivtransport. Det vises til prosjekttale med beskrivelse av Bussveien i vedlegg 3.

Kostnader for Bussveien som staten kan bidra til å finansiere er beregnet til 10,38 mrd. 2020-kr inkl. mva. på riksvei og eks. mva. på fylkesvei. Denne rammen ligger til grunn for fastsettelse av det statlige bidraget til Bussveiprojektet, 5,19 mrd. kr.

Beløpet på 10,38 mrd. 2020 kroner fordeler seg på delprosjektene til Bussveien på korridornivå som følger:

- Korridor 1 Stavanger sentrum – Sandnes sentrum (utelukkende fylkesvei) 5,01 mrd. 2020 kr. eks. mva.
- Korridor 2 Stavanger sentrum – Kvernevik/Tananger (i hovedsak fylkesvei. Riksvei langs fellestraseen med Transportkorridor Vest) 4,42 mrd. 2020 kr eks. mva. på fylkesvei. Riksvei er inkl. mva.
- Korridor 3 Sandnes sentrum – Vatnekrossen (utelukkende fylkesvei) 0,66 mrd. 2020 kr. ekl. mva.
- Korridor 4 Forus – Sola sentrum – Stavanger flyplass Sola (utelukkende fylkesvei) 0,29 mrd. 2020-kr. eks. mva.

Innenfor rammen på 10,38 mrd. 2020 kr. kan ressursene fordeles mellom korridorene i henhold til oppstått behov. I det videre arbeidet skal det utarbeide en framdrifts- og finansieringsplan for de ulike korridorene. Denne inkluderer tidspunkter for eventuell gjennomføring av KS2. En slik plan vil bli

utarbeidet i løpet av første halvår 2020. Prioriteringen av ressursene ligger innenfor styringsgruppens mandat, og skal håndteres i henhold til kriteriene for porteføljestyring.

Rogaland fylkeskommune og berørte kommuner på Nord-Jæren har ansvaret for både planmessig og finansiell rasjonell fremdrift for Bussveien. Staten vil bidra med sin halvdel i henhold til rasjonell framdrift for prosjektet. Staten gir bidrag til både planlegging og utbygging, men bidraget til planlegging utbetales først ved utbygging.

På Bussveien skal det anskaffes spesifikt bussveimateriell med teknologi som er utprøvd og driftsstabil. Innfasingen av nullutslippsteknologi skal skje når denne er utprøvd i en ordinær driftssituasjon.

5. Byutvikling

Byvekstavtalen skal bidra til attraktive by- og tettstedssentre og en mer effektiv arealbruk i avtaleområdet.

Regionalplan Jæren 2050 som premiss for byvekstavtalen

Regionalplan Jæren 2050 – fase 1, vedtatt i Rogaland fylkeskommune juni 2019, legger til rette for å nå målet om at veksten i persontransporten skal tas med kollektivtrafikk, sykkel og gange (nullvekstmålet).

Byutredningen har dannet et transportfaglig grunnlag for revidering av regionalplanen. Utvikling i tråd med regionalplanen er en forutsetning for å nå nullvekstmålet. Avtalepartene forplikter seg gjennom denne byvekstavtalen til å bidra aktivt til at innholdet i planen blir realisert.

Byvekstavtalen sikrer samarbeid om en effektiv og forutsigbar oppfølging av mål, strategier, retningslinjer og handlingsprogram i regionalplanen. I avtaleområdet legger Regionalplan Jæren 2050 til grunn et arealeffektivt utbyggingsmønster basert på prinsippene om kollektivbasert utvikling med et transportsystem som skal være effektivt, miljøvennlig, tilgjengelig for alle og med lavest mulig behov for biltransport. Planen fastlegger en regional struktur med prioriterte områder som skal ta hovedtyngden av veksten i boliger og arbeidsplasser. Utviklingen av de prioriterte stedene skal fokusere på kvalitet og attraktive by- og tettstedssentre og knutepunkter. En vesentlig andel av boligbyggingen og tilveksten i arbeidsplassintensive virksomheter skal skje gjennom fortetting og transformasjon i områder som bidrar til måloppnåelse.

Ved utarbeidelse av fremtidige regionale planer for areal og transport vil nullvekstmålet og statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging (SPR-BAP) legges til grunn. Rogaland fylkeskommune skal, som planeiere, bidra til at alle byvekstavtalens parter samt øvrige kommuner i planområdet utarbeider og følger opp sine planer i tråd med regionalplanen.

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

Fylkeskommunen og berørte statlige myndigheter skal delta konstruktivt med faglige innspill i planprosessene og bidra til tidlig og tydelig avklaring av nasjonale og vesentlige regionale interesser.

Ved revidering av gjeldende planer skal det planlegges for en geografisk fordeling av nye boliger og arbeidsplasser basert på nærhet til by- og tettstedssentre, knutepunkt og stasjoner langs Bussveien og dobbeltsporet som bidrar til avtalens målsetninger. Porteføljestyring av infrastrukturinvesteringene skal være samordnet med arealstrategien. 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.

Partene vil samarbeide om å utvikle et sammenhengende nett for gående og syklende med god adkomst til kollektivsystemet.

Parkering

Rogaland fylkeskommune, Sandnes, Sola, Stavanger og Randaberg kommuner og staten har i Regionalplan Jæren 2050 sluttet seg til en helhetlig, samordnet og mer restriktiv parkeringspolitikk for storbyområdet. Videre endringer i parkeringspolitikken skal bygge opp under målene i byvekstavtalen og kan omfatte tiltak i vedlagt liste over mulige tiltak og virkemidler (vedlegg 6).

Statens oppfølging

Staten forplikter seg til å bidra til oppfølging av Regionalplan Jæren 2050 med tilhørende handlingsprogram, den delen av planen som omfatter avtaleområder.

Lokalisering av statlige publikumsrettede virksomheter og kontorarbeidsplasser skal medvirke til reduksjon av biltransport, økt kollektivtransport og bedre bymiljø i tråd med statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging. Staten legger til grunn prinsippene for bærekraftig areal- og transportutvikling også som eiendomsforvalter og tjenesteleverandør. Staten vil sikre at planretningslinjene for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging skal samordnes med retningslinjene for lokalisering av statlige arbeidsplasser og tjenesteproduksjon.

Det skal utarbeides mobilitetsplaner for statlige virksomheter i storbyområdet. Disse skal inkludere evaluering av tilgjengelighetsprofilen til virksomhetenes lokalisering og deres bidrag til målet for byvekstavtalen.

Staten ved fylkesmannen skal i løpet av 2020 utarbeide forslag til en langsiktig strategi for lokalisering av statlige virksomheter i eide og leide bygg på Nord-Jæren, og som skal bidra til at statens lokalisering bygger opp under nullvekstmålet. Denne strategien er grunnlag for dialog mellom partene i byvekstavtalen og oppfølging av statlige lokaliseringsbeslutninger på Nord-Jæren. Det skal også utarbeides tiltak som legger til rette for at ansatte og besøkende for de statlige virksomhetene i større grad velger kollektiv, sykkel og gange. Strategien utarbeides i samarbeid med fylkeskommunen og vil inngå som grunnlag for Regional plan for Jæren mot 2050, del 2.

Det vises videre til beskrivelse i kapittel om statlig oppfølging av områdeutvikling ved knutepunkter og stasjoner.

Staten vil bidra til lokale pilot- og forbildeprosjekter gjennom tilskuddsordningen "Bolig-, areal- og transportplanlegging for en bærekraftig og attraktiv byutvikling". Det tas sikte på at ordningen videreføres ut 2020 og vurderes forlengt slik at den får sammenfallende tidsperiode som Byvekstavtalen.

Videre arbeid

Partene vil utvikle og ta i bruk måleindikatorer for arealutvikling for å synliggjøre partenes arealdisponeringer.

Partene skal tallfeste veiledende mål for arealbruk i sentrale områder og ved viktige knutepunkter og kollektivtrafikktraseer, i tråd med regional plan og kommuneplaner. Disse målsettingene avveies mot viktige hensyn i byplanlegging, som bo- og områdekvalitet, barn og unges interesser, grønnsstruktur, klimatilpasning, jordvern og hensiktsmessig sammensetning av formål mm og revideres i forbindelse med oppdatering av arealplanene. Rundt kollektivknutepunktene forventes høy arealutnyttelse for å bygge opp under investeringskostnadene som er knyttet til infrastrukturen.

Partene skal sikres tilgang til datasett som er nødvendige for å gjennomføre arealanalyser som gir grunnlag for rapportering på byvekstavtalens indikatorer for arealbruk.

Partene forplikter seg til aktivt å samarbeide om og vurdere forslag til endrede og nye virkemidler som kan sikre en mer bærekraftig byutvikling.

6. Jernbane, stasjoner og knutepunkter

Jernbaneinvesteringer inngår også i avtalen og fullfinansieres av staten. Jærbanen er en sentral del av kollektivtrafikken på Jæren, og en videreutvikling av togtilbudet er viktig for å nå målet om nullvekst i persontransport med bil.

Avtalepartene forplikter seg til å utvikle et helhetlig, attraktivt kollektivsystem med vekt på knutepunkt-, by og tettstedsutvikling. Stasjonsbyene og knutepunktene på Nord-Jæren må utvikles med hensyn til både fortetting, attraktive byområder og funksjonelle terminaler og stasjoner

Staten vil i samarbeid med kommunene og fylkeskommunen utarbeide kommunedelplan for dobbeltsporet Skeiane - Nærbø innen utgangen av 2023. Det er inngått en egen avtale mellom Jernbanedirektoratet og de aktuelle kommuner om finansiering av planarbeidet.

Det skal etableres kvarterspendel på strekningen Skeiane - Ganddal innen 2023, i henhold til prioriteringer i Nasjonal transportplan 2018-2029 og handlingsprogram for Jernbane, dersom dette er teknisk mulig. Avklaring vil skje i 2020.

Sentrums-, knutepunkts- og stasjonsnær områdeutvikling

Partene har mål om å legge til rette for god byutvikling gjennom å samarbeide om sentrums-, knutepunkts- og stasjonsnær områdeutvikling.

Ved utvikling av områdene skal partene prioritere:

- god bykvalitet
- høy arealutnyttelse
- stor andel arbeidsplass- og besøksintensive virksomheter
- god tilgjengelighet og framkommelighet for fotgjengere, syklistene og kollektivtrafikk
- enkle og effektive bytter mellom de ulike reisemidlene

Sentrums, knutepunkt- og stasjonsnær områdeutvikling tas opp som tema i revisjon av Regionalplan for Jæren og kommuneplanarbeidet. I løpet av første halvår 2020 skal roller, ansvar og forpliktelser for utvikling ved Stavanger stasjon, Paradisområdet, Sandnes stasjon og Skeiane stasjon avklares.

Stavanger stasjon

Staten vil i samarbeid med kommunen og fylkeskommunen utarbeide tilstrekkelig beslutningsgrunnlag for å ta stilling til prioritering av Stavanger stasjon i Nasjonal transportplan 2022-2033. Kommunen, fylkeskommunen og jernbanesektoren skal samhandle for å sikre utvikling av Stavanger stasjon som byområdets hovedknutepunkt for kollektivtrafikk, i tråd med føringene i Kommunedelplan for Stavanger sentrum. Staten vil sørge for midler til videre detaljering av jernbanefunksjonene på stasjonsområdet. Arbeidet med prosjektering, herunder sporplan for en løsning som tilrettelegger for økt antall togavganger, vil starte i 2020.

Paradis stasjon

Avklaring av disponering av areal til jernbane- og byutviklingsformål i Paradis er gjort i forslag til Kommunedelplan for Stavanger sentrum. Partene har felles ambisjon om snarlig å utvikle områdene frigitt til byutvikling.

Sandnes stasjon

Staten vil gjennomføre tiltak for å oppgradere stasjonen og etablere sømløse overganger mellom jernbane, Bussveien og annen kollektivtrafikk. Staten skal sikre nødvendige oppgraderinger av stasjonen, herunder adkomst med universell utforming. Løsningen skal samordnes og ferdigstilles med øvrig utvikling av Ruten og Bussveien, etter planen i 2023. Kommunen, fylkeskommunen og jernbanesektoren skal samhandle videre for å sikre Sandnes stasjon som et fortsatt viktig kollektivknutepunkt.

Skeiane stasjon

Staten vil i samarbeid med Sandnes kommune avklare jernbanens arealbehov i området. Arbeidet med kommunedelplan for dobbeltsporet Skeiane-Nærbø vil svare ut behovet knyttet til fremtidig togtrafikk og hensetting. Arealer ved Skeiane stasjon som ikke skal benyttes til jernbaneformål skal frigis til byutvikling og fortetning så raskt som mulig.

Som et ledd i områdets utvikling skal også stasjonen oppgraderes. Planen skal ha som siktemål å integrere og oppgradere stasjonen i planlagt byutvikling. Oppgraderingen skal gjøres som en del av fortettingsprosjektene i området.

Takst- og rutesamarbeid

Jernbanedirektoratet og Kolumbus har inngått avtale om et utvidet takst- og rutesamarbeid på Jæren. Avtalen blir gjeldende når ny operatør på Jærbanen overtar fra 15.12.2019. Vy og Kolumbus har inngått egen avtale om takst- og rutesamarbeid for perioden frem til ny operatør er på plass.

Partene vil i avtaleperioden samarbeide aktivt om å utvikle og forsterke et integrert og sømløst kollektivtilbud på Nord-Jæren.

7. Nye teknologiske løsninger

Nye teknologiske løsninger skal bidra til å støtte opp under byvekstavtalens mål og samtidig bidra til å kunne realisere kostnadseffektive løsninger ved investeringer, vedlikehold og drift av transporttilbudet på Nord-Jæren.

I de kommende fire år vil det være oppmerksomhet på følgende områder:

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

Ellers er det en vedvarende utfordring å få redusert innkrevings- og driftskostnader for Bymiljøpakken til et minimum. På lengre sikt er det et mål om å redusere disse kostnadene. Regionen ønsker å benytte seg av ny teknologi i denne sammenheng, gjerne gjennom et pilotprosjekt.

8. Måling av resultater

De samlede effektene skal som et minimum dokumenteres gjennom følgende indikatorer, som er utviklet i samarbeid mellom Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet, KS, fylkeskommunene og bykommunene, og fastsatt av Samferdselsdepartementet. Det vises til vedlagt indikatorveileder for nærmere beskrivelse og operasjonalisering av indikatorene (vedlegg 4),

Referanseåret for byvekstavtalen er 2017.

Trafikkutviklingen er styrende for å nå målet og skal følges i avtaleområdet gjennom:

- **Kontinuerlig by-reisevaneundersøkelse (RVU), som gjennomføres i regi av transportetatene.** RVUen gir informasjon om transportmiddelfordeling og transportarbeid med personbil. Den gir også informasjon om utviklingen av reisene med kollektivtrafikk, sykling og gåing.
- Avtalepartene må bidra med finansiering av tilstrekkelig lokalt utvalg i undersøkelsen. Staten dekker halvparten av kostnadene for utvalget på Nord-Jæren, mens Rogaland fylkeskommune og Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg kommuner dekker den andre halvparten. Dersom det blir utviklet smartere løsninger for å følge opp reisevanene med ny teknologi, vil slike løsninger kunne tas i bruk senere. Det er samtidig viktig med et likartet system for alle storbyområdene i Norge og med mulighet til å følge utviklingen gjennom årene.
- Byindeks for veitrafikk basert på tellinger fra faste trafikkregistreringspunkter fordelt på riksveier, fylkesveier og kommunale veier. Det vises til kart i vedlegg 5. Trafikkindeksen skal gi et representativt bilde av trafikkutviklingen med lette kjøretøy i avtaleområdet.
- Avtalepartene er enige i trafikkregistreringspunktene som er vist i vedlegg. Statens vegvesen har ansvaret for utarbeidelsen av trafikkindeksen og rapportering av resultatene.
- Tellinger av reiser i kollektivtrafikken: Jernbanedirektoratet har ansvaret for innhenting av data fra togselskapene, mens Rogaland fylkeskommune har ansvaret for innhenting av data fra Kolumbus.
- Tellinger av sykkeltrafikk: Eksisterende faste tellepunkter for sykkeltrafikk skal brukes som en av kildene for å måle utviklingen av sykkeltrafikken.

Partene vil samarbeide om en videre utvikling av metoder og tellepunkter for å innhente og analysere data om trafikkutviklingen på Nord-Jæren, herunder sykling og gåing.

Klimagassutslipp

- Tall for utslipp av klimagasser (CO₂-ekvivalenter) på Nord-Jæren fra lette og tunge kjøretøy innhentes fra Miljødirektoratets utslippsstatistikk.

Andre innsatsområder følges opp gjennom:

- Indikatorer for arealbruk
- Indikatorer for parkering

Disse indikatorene brukes ikke for å måle måloppfyllelsen av avtalen, men kan gi et bilde av i hvilken grad virkemidler innenfor arealbruk og parkering tas i bruk. Dette kan være særlig viktig å følge opp, dersom indikatorene for trafikkutvikling viser dårlig måloppfyllelse.

Det vises også til at partene vil utvikle og ta i bruk måleindikatorer for arealutvikling for å synliggjøre partenes arealdisponeringer (jf. kapittel 5).

Partene er enige i at disse indikatorene kun er støtteindikatorer, og at de skal brukes på enklest mulige måte. Bruken av indikatorene kan tilpasses forholdene i hver enkelt kommune. For eksempel kan definisjonen av sentrumsområder ved bruk av indikatorene for arealbruk og parkering ta utgangspunkt i Regionalplan Jæren 2050.

Rapporteringsopplegg

- Statens vegvesen har ansvaret for å rapportere de viktigste indikatorene, dvs. utviklingen av persontransport med bil, som rapporteres årlig. Jernbanedirektoratet rapporterer om togreisenes utvikling og Rogaland fylkeskommune om reisene med fylkeskommunal busstrafikk på Nord-Jæren.
- Kommunene skal årlig rapportere om tall for utslipp av CO₂, som hentes fra SSB. I tillegg skal fylkeskommunen og kommunene rapportere om utviklingen av støtteindikatorer for arealbruk og parkering. Dette skal gjøres annen hvert år. Det vises til merknad ovenfor. Partene er innforstått med at det er utfordringer knyttet til å få tilgang til nødvendig statistikk over arbeidsplasser for å gjennomføre de arealanalyser som det stilles krav til i avtalen. Statens vegvesen vil ta nødvendige kontakter for å avklare denne saken.

Indikatorene skal rapporteres til Statens vegvesen.

9. Styringssystem

I oppfølgingen og porteføljestylingen av avtalen vil statssekretæren fra Samferdselsdepartementet lede styringsgruppemøter der fireårige handlingsprogram og årlige budsjetter behandles. Resterende møter vil bli ledet av Statens vegvesen v/vegdirektøren, som har det fulle ansvaret for å lede gruppen i disse møtene. Staten skal også representeres av Jernbanedirektoratet og representanter for Fylkesmannen. Fylkesmannen skal ha hovedansvaret fra statens side for oppfølgingen av arealdelen i byvekstavtalen. Deltakelse fra de lokale partene avgjøres av de lokale partene selv.

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

Partene er enige om at ordførerforliket av 6. november 2019 legges til grunn i det videre arbeidet.

10. Avtaleperiode og revisjon av avtalen

Avtalen gjelder for perioden 2019-2029. Avtalen skal reforhandles etter at Stortinget har behandlet Nasjonal transportplan 2022-2033. Deretter skal avtalen reforhandles hvert fjerde år knyttet til rulleringene av Nasjonal transportplan.

Partene kan si opp avtalen og unnlate å bevilge midler dersom partene i vesentlig grad unnlater å følge opp sine forpliktelser.

11. Ikrafttredelse

Avtalepartene er enig i at denne byvekstavtalen skal behandles av regjeringen, Rogaland fylkesting og Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg by-/kommunestyrer før den endelig trer i kraft.

Sola, 6. desember 2019



Marianne Chesak
Rogaland fylkeskommune



Kari Nessa Nordtun
Stavanger kommune



Stanley Wraak
Sandnes kommune



Tom Henning Slethei
Sola kommune



Jarle Bø
Randaberg kommune



Bjørne Grimsrud
Staten v/ Statens
vegvesen



Anita Skauge
Staten v/ Jernbanedirektoratet



Lone Merethe Solheim
Staten v/ Fylkesmannen i
Rogaland

Vedlegg

1. Ordførerforliket 6. november 2019
2. Oversikt over indeksregulering
3. Prosjektomtale for Bussveien
4. Veileder for indikatorer for oppfølging av byvekstavtalen (eget dokument)
5. Kart over tellepunkter på veinettet for beregning av bytrafikkindeks
6. Byvekstavtale – virkemidler/tiltaksliste
7. Kart over prosjektene i Bymiljøpakken

Vedlegg 1 – Ordførerforliket 6. november 2019

Forlik mellom ordførerne på Nord-Jæren

Ordfører i Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg, samt fylkesordfører i Rogaland («Partene») er enig om at følgende punkter innarbeides i reforhandlet byvekstavtale. Partene er videre enige om at siktemålet er å få avtalen signert så raskt som mulig, slik at punktene 1, 2 og 3 nedenfor kan iverksettes fra 1. januar 2020. Dette betyr at ingen av tiltakene som er beskrevet nedenfor kan iverksettes før reforhandlet byvekstavtale er underskrevet. Partene er innforstått med at kommunestyrene og fylkesting må godkjenne reforhandlet byvekstavtale. Vi bekrefter at vi overfor våre kommunestyrer/fylkesting vil anbefale at nedenstående avtalepunkter innarbeides i reforhandlet byvekstavtale.

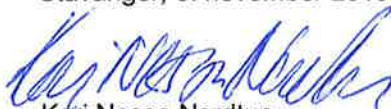
1. Rushtidsavgiften fjernes.
2. Det innføres 50 prosent betaling for el-biler.
3. Innkrevingsretningen på Bybrua snus.
4. Partene forplikter seg til å endre bom plasseringer og/eller innkrevingsretninger for Tananger og Lura. Det settes umiddelbart i gang en utredning om hvordan bom plasseringene og/eller innkrevingsretning kan innrettes slik at belastningen for innbyggerne i disse områdene kan bli bedre og mindre belastende. Endringer skal ikke medføre at det oppstår hull i ringene. Partene er enige om at nødvendige tiltak for å oppnå disse målene skal besluttes og iverksettes så snart som mulig og i alle fall senest i løpet av våren 2020.
5. Partene er i utgangspunktet positivt innstilt til at de to riksveiprosjektene E39 Smiene-Harestad og E39 Hove-Ålgård, som har ligget i Bymiljøpakken, tas ut slik staten har foreslått og blir overtatt av Nye Veier. Det legges til grunn at overføring av prosjektene ikke medfører økt bompengebelastning for innbyggerne i Stavangerregionen. Endelig beslutning må treffes med bakgrunn i en helhetlig vurdering av nullvekstmålet og porteføljen i Bymiljøpakken. Det bes om en vurdering av konsekvenser for bompengebelastning før endelig beslutning tas.
6. Videre arbeid med en ny gjennomgående kollektivtrase fra Jåttåvågen til Universitetssykehuset kan forseres. Dette fordi regjeringens vedtak om fleksibiliteten for finansiering av kollektivutbygging til også nå å gjelde fylkeskommunale veier betyr at finansieringen er løst.
7. Det legges frem en vurdering om flere kollektivprosjekter kan bygges raskere, og om det er muligheter for økt ruteproduksjon innen kollektiv i storbyområdet som følge av de økte statlige bidragene.
8. Partene står fast på at det til enhver tid gjeldende nullvekstmål skal sikres. Dersom utviklingen ikke blir i samsvar med dette målet, forplikter partene seg til å iverksette nødvendige tiltak som sikrer målet. Dersom det oppstår en situasjon der staten mener at de lokale partene ikke iverksetter nødvendige og tilstrekkelige tiltak for måloppnåelse, og at staten derfor reduserer belønningsmidlene, skal tilsvarende beløp som bortfall av statlige midler medfører, dekkes over bymiljøpakkens budsjetter.
9. Etter at Ryfast tunnelen åpner må trafikkflyten på bybrua og i tunnelen overvåkes nøye med tanke på utvikling av inntektene til Ryfast, samt nullvekstmålet. Ved avvik må nødvendige tiltak innføres.
10. For å unngå hull/lekkasje i sentrumsringen, etableres det en bomstasjon på E39 ved Mosvatnet.
11. Partene er innforstått med at kommuner har fremmet andre krav og ønsker om endringer i innretninger og bestemmelser. Slike ytterligere spørsmål skal vurderes og eventuelt besluttes i en totalvurdering og evaluering etter at punktene 1 – 4 er gjennomført.
12. Grunnlaget for nullvekstmålet må defineres og avtales så snart som mulig. Partene mener at sesongmessige endringer i trafikkmønster taler for målinger med 2 til 3 års glidende snitt legges til grunn. Videre må systematisk rapportering av måloppnåelse komme på plass.
13. Partene er enige om at kostnadene for alle delprosjekter skal gjennomgås på ny med sikte på å sikre at kostnadene ikke overstiger inntektene. Denne gjennomgang gjelder uavhengig om

reguleringsplaner er vedtatt eller ikke, og skal omfatte alle prosjekter som inngår i
bymiljøpakken. Bussveikonseptet, der bussens framkommelighet sikres, skal gjennomføres.



Marianne Chesak
Rogaland fylkeskommune

Stavanger, 6. november 2019



Kari Nessa Nordtun
Stavanger kommune



Stanley Wirak
Sandnes kommune



Tom Henning Slethei
Sola kommune



Jarle Bø
Randaberg kommune

Vedlegg 2 - Indeksjustering

Følgende indeks skal brukes for de ulike postene:

- Kommunale midler: Beløpet indekseres med kommunal deflator, jf. anslag i årlige statsbudsjett.
- Fylkeskommunens ordinære bidrag til kollektivtrafikk: fylkeskommunal deflator + 0,5 prosentpoeng.
- Statlige midler:
 - *Kap 1330 post 63*: Posten indeksreguleres gjennom Finansdepartementets budsjettindeks for kap. 1330, post 63, for prosjektkostnadene brukes SSBs byggekostnadsindeks for veianlegg. I tilfeller der prisomregning skal gjøres for år der SSBs byggekostnadsindeks ennå ikke foreligger skal Finansdepartementets budsjettindeks for kap. 1330, post 63 legges til grunn for prisomregning av prosjektkostnadene.
 - *Kap 1320 post 30*: Posten indeksreguleres gjennom Finansdepartementets budsjettindeks for kap. 1320, post 30, for prosjektkostnadene brukes SSBs byggekostnadsindeks for veianlegg. I tilfeller der prisomregning skal gjøres for år der SSBs byggekostnadsindeks ennå ikke foreligger skal Finansdepartementets budsjettindeks for kap. 1320, post 30, legges til grunn for prisomregning av prosjektkostnadene.
 - *Kap 1330 post 64*: Belønningsmidler Finansdepartementets budsjettindeks for kap. 1330, post 64
 - *Kap 1352 – post 73*: Utvikling av knutepunkter og stasjoner. Finansdepartementets budsjettindeks for kap. 1352, post 73

Vedlegg 3 - Prosjektomtale for Bussveien

Prosjektomtale for Bussveien

Bussveien er prosjektnamnet på eit samanhengande høgkvalitets bussystem på Nord-Jæren. Bussar som køyrer i Bussveien skal ha full framkomst. Dette vil gi eit kollektivtilbod med samanhengande kollektivtrasear som sikrar punktleghet, høg kapasitet og byutvikling langs traseane. Prosjektet omfattar fire korridorar der traseane i hovudsak blir planlagt med gjennomgåande tosidig løysing for både syklende og gåande:

- Korridor 1 (nord-sør) som går frå Stavanger sentrum til Sandnes sentrum (fv 44) med sidearm til Forus (fv 350). Heile korridor 1 er planlagt å stå ferdig i 2023.
- Korridor 2 (aust-vest) går frå Stavanger sentrum til Risavika i Sola kommune (rv 509 og fv 375) med sidearm til Kvernevik ring (fv 409 og fv 445). Delar av traseen langs rv 509 og fv 409 inngår i prosjektet Transportkorridor vest. Heile korridor 2 planleggast å stå ferdig så raskt som mogleg. Korridor 2 er prioritert framfor korridor 3 og 4.
- Korridor 3 frå Sandnes sentrum til Vatnekrossen (fv 332 Skippergata). Heile korridor 3 planleggast å stå ferdig så raskt som mogleg.
- Korridor 4 går frå Forus via Sola sentrum til Stavanger lufthamn Sola. Her er det aktuelt å etablere ein ny tofelts bussveg på ubygde areal. Heile korridor 4 planleggast å stå ferdig så raskt som mogleg.

Vedlegg 4 - Indikatorer for oppfølging av byvekstvtaler

Eget dokument

Vedlegg 5 – Kart over tellepunkter (byindeks)



Vedlegg 6 - Byvekstavtale – virkemidler/tiltaksliste

Følgende liste over mulige virkemidler for måloppnåelse er utarbeidet for å illustrere noe av handlingsrommet knyttet til Byvekstavtalen. Listen er ikke uttømmende.

Transport

Tiltak	Beskrivelse	Myndighet og ansvar Staten (S), Fylkeskommunen (F), Kommunen (K)
Kollektivtransport	Nettstruktur – «Hvor» - Rutenett design - Rasjonalisering vs økt flatedekning - økt subsidiering	Kollektivtransportforvaltere – S, F
	Driftsopplegg og frekvens – «Når» - Øke frekvens - økt subsidiering	
	Taksttiltak - Redusere takster - økt subsidiering	
Trafikkregulering	Fysisk kapasitet i vegnettet for bil	Vegmyndighet og vegeier - S, F, K Plan- og bygningsmyndighet - S, F, K
	Kapasitetsstyring i vegnett med ITS, skilt og lysregulering - Hastighet, forkjørsrett osv.	Skiltmyndighet – S, F, K
	Fremkommelighetstiltak for kollektiv, gange og sykkel	Skiltmyndighet – S, F, K
	Økonomiske virkemidler - Vegprising (område, miljø og tidsdifferensierte priser) (ikke aktuelt i denne stortingsperioden) - avhengig av prispfølsomhet og avgiftsnivå - Tidsdifferensierte takster – tiltak for å redusere trengsel og luftforurensning - Timesregel til tretimesregel - Områdedifferensierte priser – «lavutslippssoner» tiltak for å redusere trengsel og luftforurensning i delområder	Beskatningsmyndighet, offentlig økonomisk og gjennomføringspolitikk – S, K
	Bomstasjoner - Lokalisering - Innkrevingsretning	Plan- og bygningsmyndighet - S, F, K Beskatningsmyndighet - S
Parkering (Bil & sykkel)	Lokalisering	Plan- og bygningsmyndighet - S, F, K
	Omfang - Parkeringsnormer og offentlige parkeringsplasser	Plan- og bygningsmyndighet - S, F, K
	Boligsoneparkering	Skiltmyndighet - K
	Prising - Områdedifferensierte - Tidsdifferensierte - Avgrenset til offentlige arealer	Skiltmyndighet - S, F, K
	Innfartsparkering	Skiltmyndighet - S, F, K Plan- og bygningsmyndighet - S, F, K
Sykkel	Fysisk infrastruktur - sykkelveg, sykkelfelt mm	Plan- og bygningsmyndighet - S, F, K Vegmyndighet og vegeier - S, F, K
	Drift og vedlikehold	Vegmyndighet og vegeier - S, F, K
	Bysykkel	Offentlig økonomisk og gjennomføringspolitikk – S, K
	Bedre garderobeforhold for syklende - ved offentlig arbeidsplasser - private sikres gjennom Plan- og bygningsloven	Plan- og bygningsmyndighet - S, F, K
Gange	Fysisk infrastruktur - bilfrie byrom og gode gåmiljøer - Snarveiprojekt	Plan- og bygningsmyndighet - S, F, K Vegmyndighet og vegeier - S, F, K
	Drift og vedlikehold	Vegmyndighet og vegeier - K

Arealbruk

Tiltak	Beskrivelse	Myndighet og ansvar Staten (S), Fylkeskommunen (F), Kommunen (K)
Funksjonslokalisering	Utvikling prioriteres til områder med høy kollektiv, gange og sykkel tilgjengelighet «Rett virksomhet på rett sted»	Plan- og bygningsmyndighet - S, F, K
	(Om)lokalisering av offentlig virksomhet Offentlig virksomhet etableres eller flyttes til områder med høy kollektiv, gange og sykkel tilgjengelighet	Grunneier og eiendomsforvalter - S, F, K
Utnyttelse	Kompakt urban form gir økt tilgjengelighet for de som ikke disponerer bil fremmer gåing og sykling	Plan- og bygningsmyndighet - S, F, K
	Transformasjon og fortetting i områder med høy kollektiv, gange og sykkel tilgjengelighet	Plan- og bygningsmyndighet - S, F, K
Parkering	Omfang Parkeringsnormer for bil og sykkel	Plan- og bygningsmyndighet - S, F, K
	Lokalisering	Plan- og bygningsmyndighet - S, F, K
Transportsystemet	Utforming og kapasitet Innbyrdes prioritering mellom trafikantgruppe	Plan- og bygningsmyndighet - S, F, K
Tilrettelegging	Økonomiske virkemidler Subsidier som insentiverer utvikling og lokalisering i områder med høyt mål oppnåelse eller aktiviteter i områder med lav mål oppnåelse Endre gebyr regulativ for «nullvekstsoner» - Reduserte avgifter for plan- og byggesaksbehandling	Offentlig økonomisk og gjennomføringspolitikk
	Prioritert finansiering og/eller utvikling av sosial og teknisk infrastruktur i områder med høy mål oppnåelse	Offentlig økonomisk og gjennomføringspolitikk – S, K
	Organisatoriske virkemidler Offentlig planlegging og koordinering av byggemodningsprosesser Ulike modeller Privat – Offentlig Samordne portefølje styring i Bymiljøpakken med offentlig områdemodler for finansiering av teknisk infrastruktur i «nullvekst» soner.	Offentlig økonomisk og gjennomføringspolitikk – S, K
	Juridiske virkemidler Vedtektene til kommunal- og fylkeskommunal eid utbyggings-/utviklingsselskap endres slik at formål omfatter nullvekstmålet Dispensere fra forskrift om forbud mot vilkår om sosial infrastruktur i utbyggingsavtaler i prioriterte utviklingsområder	Offentlig økonomisk og gjennomføringspolitikk – S, K

Adferd og reisevaner

Tiltak	Beskrivelse	Myndighet og ansvar Staten (S), Fylkeskommunen (F), Kommunen (K)
Adferdspåvirkning	Personlig transportplanlegging	Offentlig økonomisk og gjennomføringspolitikk – S, F, K
	Kampanjer for mobilitetspåvirkning - Kan rettes mot forskjellige kohort, områder mm.	
	Kampanjer for offentlig aksept for restriktive tiltak som fremmer mål oppnåelse	
	Mobilitetskontor - Kan ha en formidler rolle på by/regionalt nivå	
	Bildelingsordninger - Offentlig eid eller subsidiert	

	Økonomiske virkemidler Eks. skatter, avgifter og subsidier som insentiviserer ønsket adferd. Avhengig av prisfølsomhet og avgiftsnivå. Tiltak vurderes ift. styringseffektivitet og kostnadseffektivitet.	
	- "Omvendte bompenger" deles ut til syklende og gående og til kollektivbrukere i form av reduserte takster.	

Vedlegg 7 –
kart over prosjektene
i Bymiljøpakken

