

**Byvekstavtale
mellom
Rogaland fylkeskommune, Stavanger, Sandnes, Sola og
Randaberg kommune og Staten
2017 – 2023**

11. mai 2017

Det er et mål at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykling og gåing, jf. Nasjonal transportplan 2014–2023. Bymiljø- og byvekstavtaler er et virkemiddel for å nå dette målet, jf. brev fra Samferdselsdepartementet til Statens vegvesen datert 2. juni 2014.

Kommunal- og moderniseringsdepartementet og Samferdselsdepartementet har etter drøftinger i regjeringen besluttet at bymiljøavtalene og byutviklingsavtalene skal samordnes til en avtale og kalles *byvekstavtale*, jf. brev fra Samferdselsdepartementet til Statens vegvesen, datert 16.12.2016.

Denne byvekstavtalen er inngått mellom Staten, ved Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet, og Nord-Jæren ved Rogaland fylkeskommune, Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg kommune. Avtalen gjelder for perioden 2017–2023 og er geografisk avgrenset til disse fire kommunene på Nord-Jæren. Den gjelder transporttiltak, finansiering og arealtiltak som framkommer av avtalen.

Bypakke Nord-Jæren er en del av denne byvekstavtalen.

Avtalen vil bli revidert etter at Stortinget har behandlet Nasjonal transportplan 2018–2029 og Bypakke Nord-Jæren. Det legges opp til reforhandling av avtalen våren 2018. Dette innebærer at reforhandlingen vil bli basert på de økonomiske rammer og rammevilkår, samt prioritering av tiltak, som Stortinget har gitt gjennom behandlingen av NTP 2018–2029. Den byvekstavtale som nå inngås er basert på rammene og prioriteringene i NTP 2014–2023.

1. Mål

Målet for Bypakke Nord-Jæren er nullvekst i personbiltrafikken fram mot 2032, samt god framkommelighet for alle trafikantgrupper med hovedvekt på kollektivtransport, sykling, gåing og næringslivstransport, jf. Prop. 47S (2016–2017). Partene er omforent om at dette målet kan operasjonaliseres slik at det blir i tråd med nullvekstmålet for persontransport med bil slik det er vedtatt av regjeringen og Stortinget:

Veksten i persontransporten skal tas med kollektivtrafikk, sykling og gåing.

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.

Målet skal gjelde avtaleområdet som en helhet. En eventuell vekst i persontransporten med bil utenfor det sentrale byområdet må kompenseres med tilsvarende reduksjon i de tettere befolkede områdene.

2. Prosjekter og tiltak

Prosjektene og tiltakene i byvekstavtalen skal bidra til å nå målene og legge til rette for høy arealutnyttelse i sentrumsområder og ved viktige knutepunkter for kollektivtrafikken i tråd med Regionalplan Jæren.

Bypakke Nord-Jæren med sine prosjekter og tiltak er en del av byvekstavtalen. Bypakke Nord-Jæren vedlegges avtalen, se vedlegg 1.

I Bypakke Nord-Jæren inngår følgende tiltak:

Tiltak	Kostnad mill. 2016-kr
Vegtiltak	12 000
Transportkorridor vest	4 300
E39 Ålgård - Hove	3 550
E39 Smiene - Harestad	3 200
Fv 505 Foss Eikeland - E39	750
E39/rv 44 Krysstiltak/vegutviding Stangeland	200
Bussveien ¹⁾	7 200
Andre kollektivtrafikktiltak ²⁾	3 350
Sykkelekspressveg Stavanger - Sandnes	1 300
Programområdetiltak	3 150
Kollektivtrafikk	1 050
Sykkel	1050
Trafikksikkerhet, gange, miljø	1 050
Drift av kollektivtransport	3 150
Bygging av bomstasjoner	200
Transportsystem Sandnes øst (planlegging)	50

¹⁾ De deler av Bussveien som er fellesstrekning med Transportkorridor vest inngår i kostnadsoverslaget for Transportkorridor vest

²⁾ Kollektivfelt/kollektivprioritering Hillevåg-Tjensvoll-UIS-Diagonalen-Gauselvågen, kollektivfelt E39 Schancheholen-Solasplitten, tungbilfelt rv 509 Solasplitten, kollektivfelt fv 330 Hoveveien og kollektivfelt fv 435 Buøy-Austbø

Prosjektene i byvekstavtalen, og Bypakke Nord-Jæren, 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. Prosjektene i byvekstavtalen finansieres gjennom Bypakke Nord-Jæren samt belønningsmidler og midler til bymiljø- og

byvekstavtaler over programområdene i statsbudsjettet. Rammeverket for bymiljø- og byvekstavtalene gjør det mulig å ta med statlig delfinansiering av store fylkeskommunale kollektivinfrastrukturprosjekter. Denne avtalen bygger på NTP 2014–2023 og omfatter ett slikt prosjekt; Bussveien. For øvrig er partene enige om at staten i første del av kommende NTP-periode skal medvirke til utredning av baneløsning/kollektivløsning til Ullandhaug. Utredningen skal kunne ligge til grunn for kommende forhandlinger om revidering av byvekstavtalen.

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

Dersom det er behov for nye tiltak for å sikre måloppnåelse er avtalepartene forpliktet til å ta nødvendige initiativ.

3. Finansiering

Transporttiltak innenfor avtaleområdet finansieres med statlige midler, fylkeskommunale og kommunale midler samt brukerfinansiering. Tiltakene tar utgangspunkt i de økonomiske rammene i NTP 2014–2023 og de årlige budsjettene for staten, Rogaland fylkeskommune og Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg kommune. Brukerfinansiering tar utgangspunkt i bompenginntekter fra Bypakke Nord-Jæren. I tillegg finansierer Rogaland fylkeskommune drift av regional og lokal kollektivtransport. Under følger en oversikt over hvilke midler som inngår i avtalen. Det er en ambisjon at 70 prosent av midlene innenfor byvekstavtalen skal gå til tiltak for kollektivtrafikk, sykling og gåing.

E39 Hove – Ålgård er ett av de statlige vegprosjektene som inngår i Bypakke Nord-Jæren. Kostnadene som foreligger for prosjektet er basert på vedtatt kommunedelplan for prosjektet. Kostnaden angitt i stortingsproposisjonen for bypakken og i regjeringens forslag til NTP 2018–2029 er 3550 millioner kroner, med usikkerhet +/-25 %. Prosjektet varslet reguleringsplanoppstart 8. februar 2017. KS2 vil bli gjennomført når reguleringsplan med tilhørende kostnadsanslag med usikkerhet på +/- 10 % foreligger.

Rogaland fylkeskommune og kommunene Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg konstaterer at det i prop 47S (2016–2017) er lagt til grunn prinsipp om porteføljestyling. De lokale partene viser til fylkestingets vedtak fra desember 2014 i saken om Bypakke Nord-Jæren, «det forutsettes at økte statlige krav til veibygging samt kostnadsøkninger som følge av disse på veier som eies av staten, i sin helhet dekkes av veieier.»

Rogaland fylkeskommune og kommunene Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg forventer at gjennomført KS2 skal danne grunnlag for fastsettelse av endelig statlig bidrag.

Staten legger til grunn at forutsetninger i prop 47S (2016–2017), og behandlingen av denne følges opp. Videre forutsetter staten at de mest kostnadseffektive løsningene for utbyggingen av E39 Hove–Ålgård vurderes i den videre planleggingen.

Rogaland fylkeskommune og kommunene Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg vil fortsette sitt arbeid for å få gjennomført E39 Hove – Ålgård med oppstart i 2019.

Nedenfor angis et samlet beløp til kollektivtransporttiltak og gang- og sykkeltiltak langs riksveg. Slike tiltak finansieres også med bompenger i Bypakke Nord-Jæren. Prioriteringen mellom slike prosjekter og eventuelle kostnadsøkninger på denne typen av tiltak må håndteres i den ordinære porteføljestyringen. Økte kostnader for enkelte prioriterte prosjekter betyr at det blir mindre rom for andre prosjekter.

Kostnadsansvaret for Bussveien behandles i avsnitt 4 og i vedlegg 8.

Statlige midler:

- Midler til store prosjekter og programområdetiltak på riksveg innenfor avtaleområdet
 - Store riksvegprosjekter som inngår i Bypakke Nord-Jæren. De statlige midlene er i bypakken beregnet til om lag 2 mrd. kr. Endelig prioritering skjer gjennom Nasjonal transportplan og de årlige statsbudsjettene.
 - Programområdetiltak på riksveg: 1,3 mrd. kr i avtaleperioden til fremkommelighetstiltak for kollektivtrafikk, sykling og gåing som bidrar til å oppfylle målet i byvekstavtalen. Beløpet er angitt i 2017-priser og vil bli indeksregulert gjennom Finansdepartementets budsjettindeks. I vedlegg 2 vises en liste over aktuelle tiltak. Valget og prioriteringen av disse programområdetiltakene vil skje gjennom den ordinære porteføljestyringen. Sykkelstamvegen må håndteres i reforhandlingen av byvekstavtalen 2018. De lokale partene har forventninger til at staten fullfinansierer denne.
- Midler til store prosjekter og programområdetiltak på jernbane
I vedlegg 3 vises en liste over aktuelle tiltak. Endelig prioritering skjer gjennom Nasjonal transportplan og de årlige statsbudsjettene.
- Statlig tilskudd til store fylkeskommunale kollektivinfrastrukturprosjekt
 - Staten dekker 50 prosent av kostnaden til Bussveien slik prosjektet er avgrenset i denne avtalen. Staten sin halvdel utgjør per dags dato 5,1 mrd. 2016-kroner, jf. punkt 4.
- Belønningsordningen for bedre kollektivtransport mv.
 - Midlene fra belønningsordningen skal inngå i byvekstavtalen. Disse har ifølge belønningsavtalen vært 60 mill. kr per år fram til 2016. Dersom dette beløpet videreføres i hele perioden 2017–2023, betyr dette 360 mill. kr. Beløpet økes i denne avtalen til 700 mill. kr, dvs. 100 mill. kr per år. For 2017 økes beløpet med ytterligere 70 mill.kr, slik at samlet beløp blir 170 mill.kr dette året. Midlene blir ikke indeksregulert. De lokale partene viser til at behovet er 200 mill. kr per år. Partene er enig i at størrelsen på belønningsmidlene blir

gjenstand for ny vurdering i reforhandlingen av byvekstavtalen i 2018, basert på de økonomiske rammer som gis i NTP 2018–2029.

- Partene er enige i at det er behov for økte midler til drift av den fylkeskommunale kollektivtrafikken på Nord-Jæren. Se vedlegg 6. Ifølge de lokale partene er det behov for 200 mill. kr årlig i til drift av kollektivtransporten. Økt driftstilskudd kreves i forbindelse med:
 - Økt rutetilbud på Nord-Jæren med Bussveien og oppgraderte bybussnettverk i Stavanger og Sandnes som sentrale element. Kostnader er estimert til maks. 130 mill. 2014–kr årlig, og inkluderer tiltak for mobilitetspåvirkning.
 - Styrket innsats for en miljøvennlig ruteproduksjon (el-mobilitet, hydrogen, biodiesel, biogass med). Kostnader ble i 2014 estimert til maks. 50 mill. 2014–kr årlig. Beløpet må ses i sammenheng med resultatene fra teknologivalget for bussveien
 - Fullstendig billettsamordning tog/buss. Kostnader er estimert til maks. 20 mill. 2014–kr årlig.
 - Økt satsing på nyintroduserte teknologier (sanntidsinformasjon, billettautomater mm.). Kostnader er estimert til maks. 20 mill. 2014–kr årlig.
- Partene er videre enige om at størrelsen på belønningsmidlene vil bli gjenstand for vurdering i reforhandlingen av byvekstavtalen våren 2018.
- Belønningsmidlene vil fortsatt kunne brukes på samme type tiltak som tidligere.
- Statlig kjøp av persontransport
 - Staten skal samarbeide med Kolumbus om en videreutvikling av togtilbudet på Jærbanen.
- Takstsamarbeid
 - Partene vil inngå avtale om et utvidet rute- og takstsamarbeid mellom fylkeskommunen v/Kolumbus og staten v/Jernbanedirektoratet. Direktoratet vil transportere avtalen til aktuell togoperatør.

Det tas forbehold om regelverk for statlig budsjettering, jf. ettårig budsjettering.

Annen finansiering:

- Bompenger og lån
 - Beregnede inntekter fra bompengesystemet på Nord-Jæren framgår av Bypakke Nord-Jæren. Brutto bompenginntekter er beregnet til om lag 25,2 mrd. 2016–kr. Nettoinntektene er beregnet til om lag 21 mrd. kr. Det er forutsatt at om lag 70 prosent av bompengene skal brukes på kollektivtransporttiltak og tiltak for sykling og gåing, samt ca. 30 prosent på vegtiltak.
 - I henhold til proposisjonen for Bypakke Nord-Jæren er det mulig å ta opp lån som nedbetales med bompenger opp til en maksimal gjeld på 7 mrd. kr. Det er ikke behov for ytterligere godkjenning fra Stortinget så lenge gjelden ikke

overskrider 7 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 bompenginntektene. Det skal ikke lånes til drift. Låneopptak skal ikke benyttes som et virkemiddel for å unngå reell prioritering i porteføljestylingen av prosjektpakken.

- Fylkeskommunale og kommunale midler
 - Fylkeskommunale midler til investeringer framgår bl. a. av Bypakke Nord-Jæren. I Bypakke Nord-Jæren inngår fylkeskommunale midler (refusjon av MVA) på knapt 1,5 mrd. kr.
 - For et samlet bilde av disponeringen av midler til transporttiltak i Rogaland fylkeskommune og kommunene på Nord-Jæren, må man også ta med midler som disse bruker ved siden av Bypakke Nord-Jæren. Det vises til vedlegg 4 og 5. Det er der tatt utgangspunkt i gjeldende fireårige handlingsprogrammer og en framskrivning av disse til å omfatte hele avtaleperioden. (Fylkeskommunen og kommunene må vurdere hvordan man kan gi et samlet bilde av transporttiltak innenfor avtaleområde, dvs. også tiltak som ligger utenfor Bypakke Nord-Jæren.)
 - Rogaland fylkeskommune bidrar også med tilskudd for drift av kollektivtransport. Dette var i 2015 om lag 240 mill. kr.

4. Nærmere om Bussveien

Prosjektomtale med beskrivelse av Bussveien finnes i vedlegg 7. Staten vil dekke inntil halvparten av kostnadene til Bussveien gjennom ordningen med statlig tilskudd til store fylkeskommunale infrastrukturprosjekt for kollektivtransport, i tråd med brev fra Samferdselsdepartementet til Statens vegvesen datert 2.juni 2014 og 4.juli 2014. Tilskuddet skal dekke halvparten av de prosjektkostnadene som er nødvendige for å oppnå et hensiktsmessig kollektivtilbud. Det skal ikke bidra til å finansiere fordyrende løsninger.

I vedlegg 8 «Prinsipper for fastsettelse av kostnader for statlig bidrag til Bussvei på Nord-Jæren» redegjøres for prinsippene for hvilke typer av tiltak som kan regnes inn i de kostnader for Bussveien som staten kan bidra til å finansiere. Foreløpig er disse kostnadene for Bussveien beregnet til om lag 10,2 mrd. kr. Denne rammen legges til grunn for statens finansiering.

Dersom det finnes enkelte store prosjekter der det vil bli gjennomført KS2, vil denne bestemme det statlige bidraget. For andre prosjekter legges byggeplanen før anbud til grunn for beregning av statens årlige bidrag. Byggeplanen må foreligge senest 15. juni året før igangsettelse. Det gjennomføres en årlig dialog mellom avtalepartene om neste års tilskuddsbeløp. Tilskuddsbeløpet inngår i handlingsprogrammet for Byvekstavtale Nord-Jæren, og danner grunnlaget for endelig fastsettelse av statens bidrag. Staten bidrar ikke til å dekke kostnadsoverskridelser etter dette. Endelig fastsatt kostnad vil danne grunnlaget for utarbeidelsen av endelig finansieringsplan.

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

driftssituasjon. Statens halvdel utgjør per dags dato 5,1 mrd. 2016-kroner. Statens endelige bidrag til Bussveien blir fastsatt av Stortinget i den ordinære budsjettprosessen på bakgrunn av endelige finansieringsplaner. De lokale partene har finansieringsansvaret for den andre halvdel. Den er forventet finansiert med bompenger fra Bypakke Nord-Jæren.

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. I vedlegg 10 vises en finansieringsplan for planlegging og utbygging av Bussveien som viser de årlige kostnadene og forventede årlige statlige bidrag og bompengebidrag. Staten gir bidrag til både planlegging og utbygging, men bidraget til planlegging utbetales først ved utbygging.

5. Arealplanlegging

Gjeldende Regionalplan for Jæren ble vedtatt i 2013. Planen har klare strategier og retningslinjer for byutvikling og samordnet areal- og transportplanlegging og inneholder følgende mål for regionen sett under ett;

- Redusere veksten i transportarbeidet
- Øke andelen reiser med kollektivtransport, på sykkel og til fots
- Styrke byenes og tettstedenes sentra som viktigste arena for handel, kultur, service og næring.

Partene forplikter seg, gjennom denne byvekstavtalen, til aktivt å bidra til at den regionale planen blir realisert i tråd med avtalens målsettinger. Partene forplikter seg også til å revidere gjeldende regionalplan i tråd med avtalens målsettinger.

Oppfølging av gjeldende regional plan:

Partene skal samarbeide om planlegging for og gjennomføring av høy arealutnyttelse, fortetting og transformasjon med høy by- og bokvalitet i tråd med Regionalplan Jæren. Partene samarbeider om virkemidler for å utløse utbyggingspotensial i sentrumsområder og ved viktige knutepunkter, stasjoner og holdeplasser og om å prioritere realisering av potensialet for fortetting og transformasjon. Rekkefølgen for utbygging av nye områder samordnes med porteføljestyling i byvekstavtalen.

Etablering av nye arbeidsplass- og besøksintensive virksomheter, herunder statlige virksomheter, lokaliseres nær kollektivknutepunkter og ved viktige holdeplasser/knutepunkt langs Bussveien, dobbeltsporet eller i senterområder.

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

Revisjon av regional plan:

Rogaland fylkeskommune og Sandnes, Sola, Stavanger og Randaberg kommuner forplikter seg til å revidere Regionalplan Jæren og de respektive kommuneplanene i tråd med målene for byvekstavtalen i punkt 1. Berørte statlige myndigheter skal delta konstruktivt med faglige innspill i planprosessene og bidra til tidlig og tydelig avklaring av nasjonale og vesentlige regionale interesser. Oppdatering av regionalplan skal igangsettes 1. kvartal 2017. Det tas sikte på fastsettelse av planprogram ila. 2. kvartal 2018 og endelige planvedtak i 2020. I rullering av kommuneplanene skal prioritering av utviklingsområder skje samordnet med regionalplan, uten å hindre framdriften i rulleringen.

Som del av arbeidet med revisjon av regional plan og kommuneplanene, vil partene gjennomgå gjeldende areal- og transportstrategier i forhold til nullvekstmålet, både for byvekstavtalepartene, og mellom disse og regionens andre kommuner som omfattes av regional plan.

Det skal planlegges for en geografisk fordeling av nye boliger og arbeidsplasser basert på nærhet til bysenter, knutepunkt og stasjoner langs Bussveien som bidrar til avtalens målsetninger. Porteføljestyling 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.

Det legges til grunn at byutredningen skal bygge på gjeldende regional plan, og samtidig danne et transportfaglig grunnlag for revidering av regional plan. For å sikre at utredningen blir relevant underlag for regional plan, skal det gjennomføres utvidete analyser under byutredningens trinn 1 som omfatter hele Jæren og har en utblikk fram mot 2040. Det tas sikte på å evaluere konsekvensene av nye statlige, og fylkeskommunale infrastrukturtiltak i forbindelse med byutredningen og oppdatering av Regionalplan for Jæren.

Parkering

Rogaland fylkeskommune og Sandnes, Sola, Stavanger og Randaberg kommuner forplikter seg til å utvikle en helhetlig og samordnet parkeringspolitikk for storbyområdet.

Statens oppfølging

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 Statlig planretningslinje for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging skal samordnes med Statlige retningslinjer for lokalisering av statlige arbeidsplasser og statlig tjenesteproduksjon.

Staten vil følge styringssignalene fra Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging i tråd med målene i byvekstavtalen.

Det skal utarbeides mobilitetsplaner for statlige virksomheter i storbyområdet. Disse skal inkludere evaluering av tilgjengelighetsprofilen til virksomhetenes lokalisering og deres bidrag til målet for byveksttalen. Det skal utarbeides en langsiktig strategi for relokalisering av virksomheter som har negativ virkning på måloppnåelsen i byveksttalen. Dette vil også bli vurdert i den pågående byutredningen.

Det vises videre til beskrivelse i kapittel 6 om statlig oppfølging av områdeutvikling ved knutepunkter og stasjoner.

Pilot- og forbildeprosjekter

Staten vil bidra til lokale pilot- og forbildeprosjekter gjennom tilskuddsordningen "Bolig-, areal- og transportplanlegging for en bærekraftig og attraktiv byutvikling" (tilskuddsordningen under Plansatsing mot store byer). Det tas sikte på at ordningen videreføres ut 2020 og vurderes forlenget slik at den får sammenfallende tidsperiode som Byveksttalen.

Staten vil kunne gi økonomisk bistand til prosjektene City Impact Districts (CID) i Stavanger sentrum, og til gjennomføring av steds- og mulighetsanalyser for ny sentrumsplan i Sandnes og et utviklingsområde i Randaberg sentrum.

Videre arbeid

Partene skal tallfeste veiledende mål for arealbruk i sentrale områder og ved viktige knutepunkter og kollektivtrafikktraseer, i tråd med gjeldende regional plan og kommuneplaner. Mål for utbygging avveies med hensyn til andre viktige hensyn i byplanlegging, for eksempel bo- og områdekvalitet, grønnstruktur, hensiktsmessig sammensetning av formål og revideres i forbindelse med oppdatering av arealplanene.

Partene skal sikres tilgang til datasett som er nødvendige for å gjennomføre arealanalyser som gir grunnlag for rapportering på byveksttalens 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. 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, syklister og kollektivtrafikk
- enkle og effektive bytter mellom de ulike reisemidlene

Sentrums, knutepunks- og stasjonsnær områdeutvikling tas opp som tema i revisjon av Regionalplan for Jæren og kommuneplanarbeidet.

I løpet av 2017 skal roller, ansvar og forpliktelser for utvikling ved Stavanger stasjon, Paradis stasjon, Sandnes sentrum stasjon og Skeiane stasjon avklares.

Stavanger stasjon

Partene ønsker at Stavanger kommune fullfører reguleringsplan for å realisere knutepunktet Stavanger stasjon. Partene vil frem mot reforhandling av avtalen i 2018 utarbeide et grunnlag for hvordan Stavanger stasjon kan realiseres i tråd med vedtatt konsept for transportsystemet på Nord-Jæren (KVU Nord-Jæren), som en del av NTP 2022–2033, herunder at staten bidrar med nødvendig jernbaneteknisk dokumentasjon for en frekvens på 6+1 tog i timen.

Paradis stasjon

Staten vil avklare fremtidig arealbehov på Paradis og Kvaleberg gjennom et pågående utredningsarbeid med mål om å samle hensettings- og verkstedsfunksjonene på Kvaleberg så raskt som mulig.

Sandnes stasjon

Staten vil utrede nødvendige tiltak for å etablere sømløse overganger mellom jernbane, Bussevei og annen kollektivtrafikk. Utredningen skal gi grunnlag for å gjennomføre tiltakene slik at de er ferdigstilt ved åpningen av Bussveien i 2019.

Skeiane stasjon

Staten vil i samarbeid med Sandnes kommune gjennom kommunens reguleringsplanarbeid rundt Skeiane stasjon, avklare jernbanens arealbehov i område. Planen skal ha som siktemål å integrere og oppgradere stasjonen i planlagt byutvikling.

7. 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 vedlegg 11.

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

- Årlig by-reisevaneundersøkelse (RVU), som gjennomføres i regi av transportetatene, er en kortversjon av den nasjonale RVUen. By-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 Rogalands 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.

- Trafikkindeks for vegtrafikk basert på tellinger fra faste trafikkregistreringspunkter fordelt på riksveger, fylkesveger og kommunale veger. Det vises til kart i vedlegg 12. Trafikkindeksen skal gi et representativt bilde av trafikkutviklingen i avtaleområdet. Lettere næringstransport er tatt ut av trafikkindeksen da det er unntatt fra nullvekstmålet.
- 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 Statistisk sentralbyrå.

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.

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 hvert enkelt kommune. For eksempel kan definisjonen av sentrumsområder ved bruk av indikatorene for arealbruk og parkering ta utgangspunkt i Regionalplan Jæren.

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 støtteindikatorene 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 inn via nettsiden bymiljostatus.no, som administreres av Statens vegvesen. Statens vegvesen vil stå for den praktiske oppfølgingen av denne websiden.
- Referanseår for indikatorene er 2017, som er det år avtalen inngås. Samme referanseår gjelder avtalene for alle de fire største byregionene.

Det vises til vedlagt indikatorveileder for nærmere beskrivelse og operasjonisering av indikatorene, samt rapporteringsopplegget.

8. Styringsystem

Styringsgruppen for byvekstavtalen ledes av vegdirektøren. I tillegg inngår ledende representanter fra Jernbanedirektoratet, Rogaland fylkeskommune, Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg kommune. De statlige etatene skal sørge for at statens interesser blir ivarettatt og samordnet. I tillegg deltar Fylkesmannen i Rogaland i styringsgruppen som observatør. Fylkesmannen skal formidle statens politikk og gi faglige råd innenfor ansvarsområdene regional og kommunal planlegging, herunder miljø og klima. Rogaland fylkeskommune og kommunene skal ivareta lokale interesser og samordning av samferdselssektoren, og skal som planeiere påse at byvekstavtalen bygger opp under arbeidet for å realisere Regionalplan for Jæren.

Styringsgruppen har hovedansvaret for god styring og koordinering, basert på prinsipper om mål- og resultatstyring. Arbeidet skal gi grunnlag for omforente saksframlegg til besluttede organer om prioritering av midlene i avtalen. Arbeidet i styringsgruppen skal gi grunnlag for Stortingets, departementets og lokale myndigheters behov for styring og kontroll.

Styringsgruppen involveres i oppfølgingen av Regionalplan for Jæren.

Rapportering av måloppnåelse, aktivitet og bruk av midlene i byvekstavtalen skjer til styringsgruppen. Det rapporteres til avtalepartene slik disse bestemmer.

Byvekstavtalen håndteres innenfor systemet med Nasjonal transportplan med tilhørende planrammer, og statens budsjettssystem med årlige budsjettbevilgninger.

9. Avtaleperiode og revisjon av avtalen

Avtalen gjelder for perioden 2017–2023. Avtalen skal reforhandles i 2018 etter at Stortinget har behandlet Nasjonal transportplan 2018–2029 og Bypakke Nord-Jæren. 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.

10. Ikrafttredelse

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

Stavanger 0.0.2017

Stavanger 0.0.2017

Solveig Ege Tengedal
Rogaland fylkeskommune

Christine Sagen Helgø
Stavanger kommune

Stanley Wirak
Sandnes kommune

Ole Ueland
Sola kommune

Kristine Enger
Randaberg kommune

Terje Moe Gustavsen
Statens vegvesen

Anita Skauge
Jernbanedirektoratet

Vedlegg:

1. Bypakke Nord-Jæren – Prop. 47 S (2016–2017)
2. Aktuelle tiltak på riksveg
3. Aktuelle tiltak på jernbane
4. Transporttiltak finansiert av kommunene på Nord-Jæren
5. Transporttiltak finansiert av Rogaland fylkeskommune
6. Behov for midler til drift av kollektivtrafikken
7. Prosjekttale for Bussveien
8. Prinsipper for hvilke tiltak på Bussveien som kan få statlig bidrag
9. Teknologivalg for Bussveien
10. Finansieringsplan for planlegging og utbygging av Bussveien
11. Veileder for indikatorer for oppfølging av byvekstavtalen
12. Kart over tellepunkter på vegnettet for beregning av bytrafikkindeks