

Handlingsprogram 2022-2025



Bymiljøpakken



Forord

Bymiljøpakkens handlingsprogram 2022-2025 er det tredje handlingsprogrammet i Bymiljøpakke-regi. Etter at ny byvekst-avtale ble signert i august 2020, består Bymiljøpakken av syv parter: Stavanger, Sandnes, Sola, Randaberg kommuner, Rogaland fylkeskommune og de statlige virksomhetene Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet og Statsforvalteren i Rogaland.

Avtalen forplikter partene i avtaleområdet til å nå målet om nullvekst i personbiltransporten. Nullvekstmålet er «**I byområdene skal klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten skal tas med kollektivtrafikk, sykling og gange.**»

Nord-Jæren er på rett vei for å nå målet om mindre kø og at veksten tas med kollektiv, sykling og gange. Byindeks for Nord-Jæren, datert 5. januar 2021, viser en reduksjon i biltrafikken fra 2017-2020 på 9,5 prosent. Det knyttes en viss usikkerhet til tallene fra 2020 grunnet korona.

Styringsgruppen arbeider med nytt indikatorsett knyttet til det nye nullvekst-målet. Statsforvalteren i Rogaland har ansvaret for å utvikle arealindikator i samarbeid med kommunene og fylkeskommunen.

Det er et mål om at omtrent 70 prosent av midlene, inkludert 3,3 milliarder 2020-kr av drift kollektiv, skal gå til kollektiv, sykkel og gange og cirka 30 prosent skal gå til veiprosjekter. Det vil bli gitt en statusmelding på 70/30-fordelingen i årsrapportene til

Bymiljøpakken. På porteføljenivå er status på fordelingen 69 prosent til kollektiv, gange, sykkel og trafikksikkerhet (ts) og 31 prosent til veg.

Handlingsprogram 2022-2025 viser hvilke investeringer i regi av Bymiljøpakken som forventes i de kommende fire årene. Første året i handlingsprogrammet er årsbudsjettet for 2022. For budsjettet i 2021 henviser vi til Handlingsprogram 2021-2024.

Byvekstavtalen for 2019-2029 innebærer investeringer og støtte til drift for rundt 30 milliarder kroner totalt. Omtrent 40 prosent av dette er lagt inn i handlingsprogram 2022-2025.

Det er kun prosjektene som det skal investeres i, i fireårsperioden som står omtalt i handlingsprogrammet. Det største enkeltprosjektet er Bussveien korridor 1, som forventes ferdigstilt i 2026. Andre store prosjekter i handlingsprogrammet er sykkelstamvegen, E39 Osli-Hove, E39 Smiene-Harestad, Transportkorridor Vest og kollektivtrasé - fv. 510 SUS/UiS - Diagonalen - Jåttå. Også tiltak som bedrer forholdene for gående og syklende er en viktig del av handlingsprogrammet.

Bypakke Nord-Jæren, Bymiljøpakken, avløste i 2018 den tidligere Nord-Jærenpakken. Stortingsproposisjon 47 S omtaler Finansiering av Bypakke Nord-Jæren i Randaberg, Sandnes, Sola og Stavanger kommuner i Rogaland.

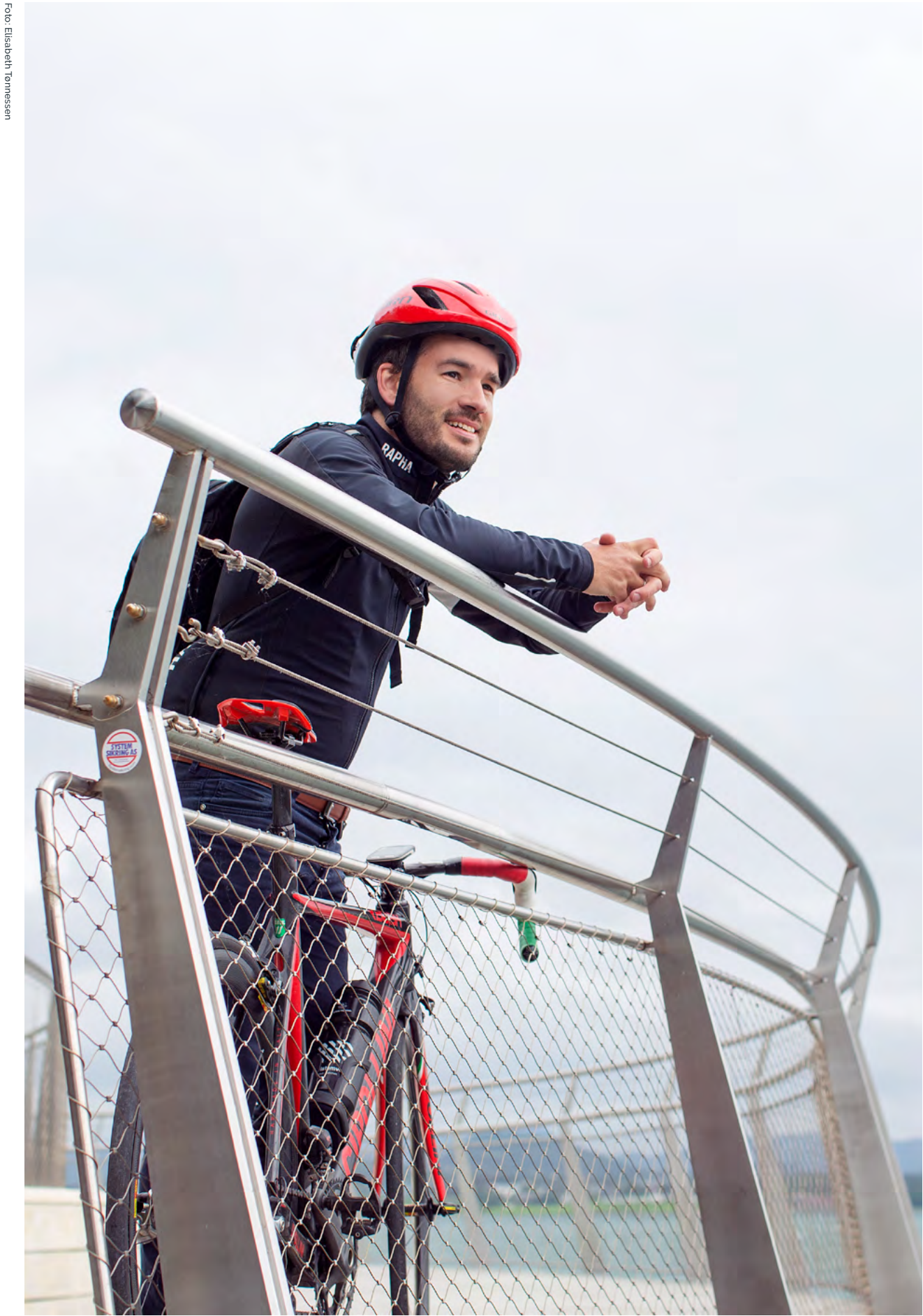


Foto: Elisabeth Tønnessen

Innhold

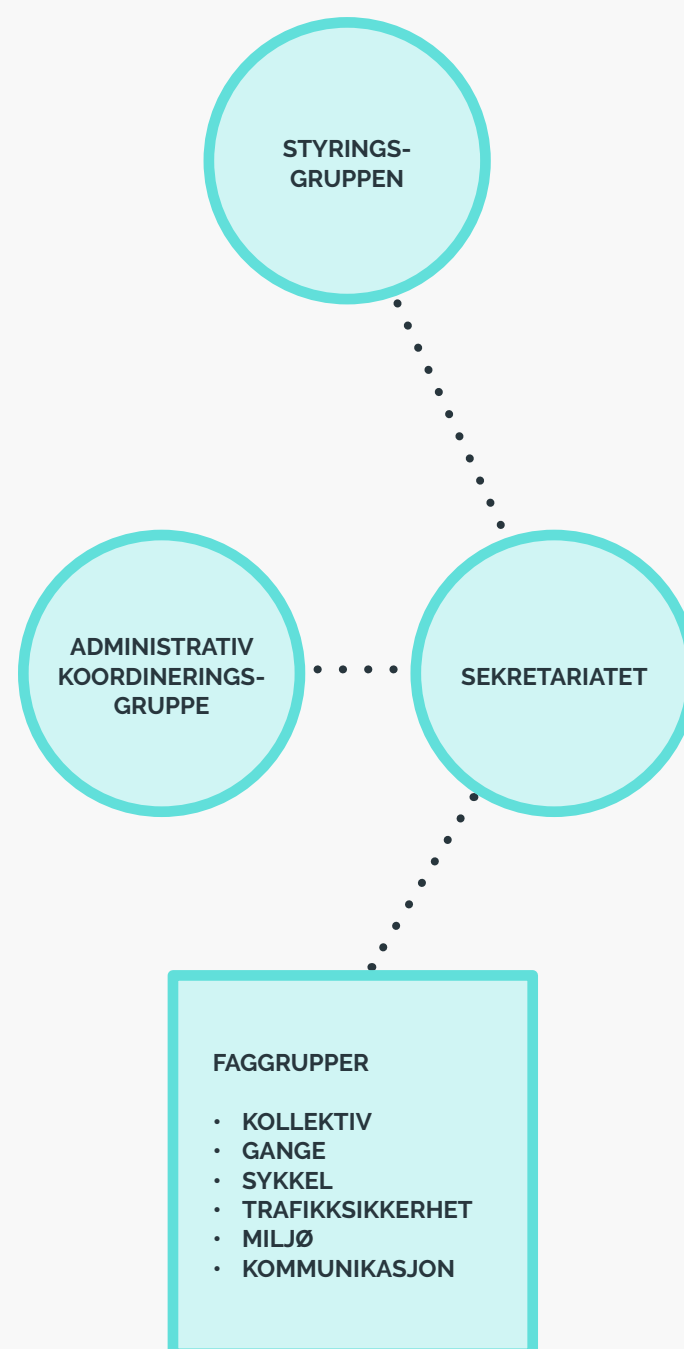
Forord	3
Om Bymiljøpakken	6
Organisering	7
Styring	8
Økonomi	10
Portefølje	10
Detaljert økonomisk oversikt programområdene	20

Bymiljøpakken

Gjennom byvekstavtaler samarbeider de tre forvaltningsnivåene stat, fylkeskommune og kommune om det nasjonale målet om nullvekst i persontransport med personbil. Bymiljøpakken er samarbeidet om byvekstavtale for Nord-Jæren som er inngått mellom Samferdselsdepartementet, Kommunal- og Moderniseringsdepartementet og Stavanger, Sandnes, Sola, Randaberg kommuner og Rogaland fylkeskommune. I styringsgruppen for Bymiljøpakken er Samferdselsdepartementet representert ved Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet, og Kommunal- og Moderniseringsdepartementet ved Statsforvalteren i Rogaland.

Prosjekt og tiltak i byvekstavtalen skal bidra til å nå nullvekstmålet og samtidig bidra til et miljøvennlig, effektivt og trygt transportsystem, som sikrer mobilitet for innbyggere og næringsliv. Byvekstavtaler sikrer mer helhetlig virkemiddelbruk, ettersom de omfatter statlige, fylkeskommunale og kommunale tiltak både på areal- og transportområdet. Avtalen skal bidra til en framtidsrettet utvikling av Nord-Jæren.

Organisasjonskart



Organisering

Styringsgruppen

Bymiljøpakken ledes av en styringsgruppe som har hovedansvaret for styring og koordinering av Bymiljøpakken, basert på prinsipper om porteføljestyring og mål- og resultatstyring. Arbeidet skal gi grunnlag for omforente saksframlegg til besluttende organer, fylkesting og by- og kommunestyre, om prioritering av midlene i Bymiljøpakken.

Den ordinære styringsgruppen ledes av Statens vegvesen, med Jernbanedirektoratet og Statsforvalteren i Rogaland representert, sammen med Rogaland fylkeskommune, Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg kommuner.

Ved sluttbehandling av handlingsprogram trer den politiske styringsgruppen sammen. Den ledes av statssekretær for Samferdselsdepartementet, og Kommunal- og Moderniseringsdepartementet er også representert. Kommunen og fylkeskommunen har samme representasjon i begge fora.

Administrativ koordineringsgruppe

Administrativ koordineringsgruppe (k-gruppen) består av den administrative lederen fra hver virksomhet, samt lederstøtte for disse faste medlemmene. K-gruppen skal drøfte saker og kunne ta viktige avklaringer i forkant av styringsgruppemøtene. Drøftingene i k-gruppen skal etablere et grunnlag for at sekretariatet kan lage gode innstillinger til styringsgruppen.

Sekretariatet

Sekretariatet er styringsgruppens felles apparat for gjennomføring av Bymiljøpakken. Sekretariatet er saksforberedende organ for styringsgruppen, og skal sørge for at det utarbeides saksunderlag og faglige utredninger som er nødvendig for styringsgruppens beslutninger.

Faggrupper

Bymiljøpakken har seks faggrupper: Kollektiv, gange, sykkel, trafikkikkerhet, miljø og kommunikasjon. Faggruppens viktigste oppgave er å bidra aktivt til måloppnåelse i Bymiljøpakken. Dette gjøres gjennom prioritering av prosjekt i programområdene, målrettet arbeid, løsningsorientering, samarbeid og helhetlig tenkning.

Styring

Porteføljestyring

Prosjektene i Bymiljøpakken prioriteres gjennom porteføljestyring, etter styringsmodell fra Prop. 47 S. Dette innebærer at prosjektene prioriteres på grunnlag av en helhetlig vurdering basert på bidrag til måloppfyllelse, disponible midler, samfunnsøkonomisk lønnsomhet, plan-status og kapasitet på planlegging og gjennomføring.

Styringsprosess

Alle prosjekt og tiltak i Bymiljøpakken spilles inn gjennom kommuner, fylkeskommunen og stat. Prosjektene i Bymiljøpakkens blir prioritert i tråd med byvekstavtalens porteføljestyringskriterier. Prosjektene som prioriteres med finansiering for kommende fireårsperiode sammenfattes i handlingsprogrammet, som rulleres hvert år. Årsmeldingen rapporterer på kostnad og måloppnåelse.

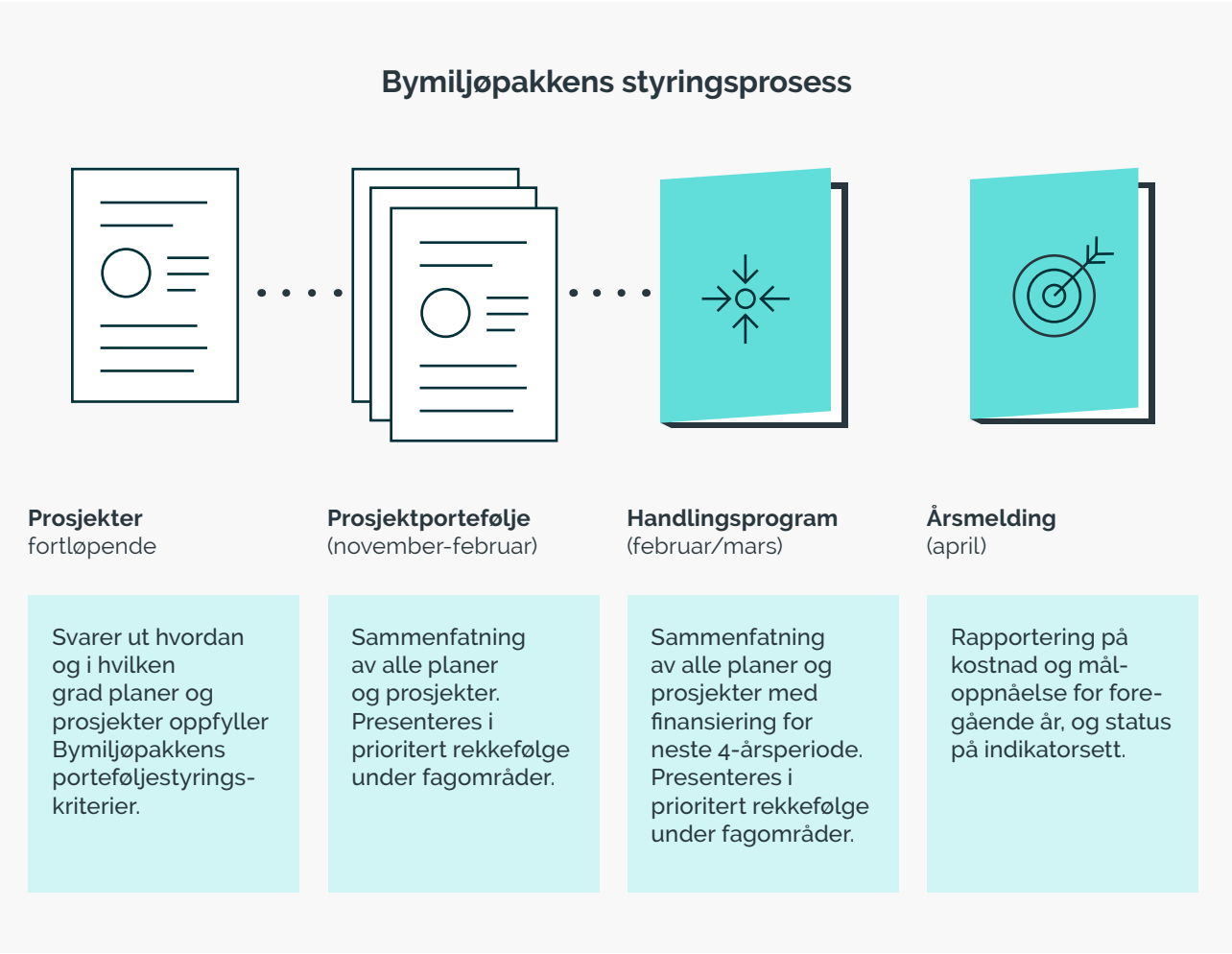


Foto: Elisabeth Tønnessen

Årlig beslutningsprosess

Modellen som ble iverksatt fra og med HP 2022-2025 er som følger: Sekretariatet i Bymiljøpakken utarbeider forslag til fireårig handlingsprogram i fjerde kvartal. Styringsgruppen drøfter forslag til handlingsprogram i januar og februar. Deretter sendes handlingsprogrammet ut på lokalpolitisk høring før det sluttbehandles i styringsgruppen i mars. Det vil bli gjort en evaluering av modellen i etterkant av HP 2022-2025.

Handlingsprogrammet spilles inn til Statsbudsjettet. Samferdselsdepartementet frem forslag til bruk av statlige midler og bompenger påfølgende år. Regjeringens forslag til statsbudsjett (Prop.1 S) legges fram i oktober med etterfølgende behandling i Stortinget.

- Rogaland fylkeskommune og de fire kommunene i Bymiljøpakken vedtar bruk av midler til tiltak de har ansvaret for, i forbindelse med behandling av sine budsjett og økonomiplaner før årsskiftet.
- I sum gir dette grunnlag for projekteiernes budsjetter.

Økonomi

Portefølje

Prioritering	Kostnader	mill 2021-kr
1	Drift Kollektiv ²	3 397
2	Sykelstamvegen ³	1 432
3	Bussveien Korridor 1-4 ²	10 850
4	SUS/UIS-Diagonalen-Jåttå ²	421
5	TKV rv. 509 Sør-Tjora-Kontinentalveien	676
6	Programområde sykkel	1 072
7	Programområde gange, miljø og trafikksikkerhetstiltak	1 072
8	Programområde kollektiv + øvrige kollektivtiltak ⁵	1 931
9	TKV rv. 509 Kontinentalveien - Sundekrossen ²	239
10	TKV fv. 409 ²	387
11	Kryss E39 Bråstein	72
12	E39 Osli-Hove	576
13	E39 Smiene – Harestad	3 286
13(2)	Kulvert - Tasta - Smiene-Harestad (nærmiljøtiltak, sykkel og gange)	411
14	Fv. 505 Foss Eikeland - Bråstein ²	754
15	Rv. 44 krysstiltak Stangeland ³	206
16	Planlegging Sandnes øst	45
17	E39 Ålgård-Osli	3 143
17(2)	Kulvert - E39 Ålgård-Osli (nærmiljøtiltak, sykkel, gange, jordvern)	257
	TKV rv. 509 Sømmevågen - Sola skole	200
	Bomstasjoner 38 STK	135
	Drift sekretariat	132
	Kostnadsoverskridelser Nord-Jærenpakka ¹	478
Sum kostnader		31 174

¹Det er en pågående prosess å finne nøyaktig kostnadsoverskridelser fra Nord-Jærenpakka

²Prosjektene som Rogaland fylkeskommune vurderer. Det er potensialet som ble sendt til departementet som vises i tabellen

³Prosjekter som Statens vegvesen fremdeles vurderer

⁴Gjenstående gang og sykkelprosjekter i Nord-Jærenpakka forutsettes behandlet innenfor programområdene sykkel og gange. G/S Ølberg-Vigdel prioriteres med oppstart bygging i 2021

⁵Forutsettes at post 72 «Stasjons- og knutepunktsutvikling» inngår innenfor dette programområdet

Inntekter	mill 2020-kr	mill 2021-kr
Statlig bidrag E39 Ålgård-Hove og E39 Smiene-Harestad	3 175	3 264
Statlig bidrag Bussveien (post 63)	5 190	5 351
Statlige midler til kollektiv-, gang- og sykkeltiltak (post 30)	2 784	2 862
Belønningsmidler (post 66)	2 612	2 693
Reduserte bompenger og bedre kollektivtilbud	1 661	1 712
Reduserte billettpriser til kollektivtrafikk	500	516
Tilskudd til fjerning av rushtidsavgift	500	516
Stasjons- og knutepunktutvikling (post 73)	221	227
Netto beregnede bompenginntekter 2020-2033*	10 824	10 824
Netto faktiske bompenginntekter 2018-2019	1 058	1 058
Fylkeskommunal mva-refusjon	1 673	1 719
Kommunal mva-refusjon	200	206
Alternativ finansiering	220	226
Sum inntekter	30 618	31 174

*faktiske inntekter og kostnader i 2020

Bymiljøpakken

Bymiljøpakken er bygget på flere avtaler og vedtak. Stortingsproposisjon 47 S om Bypakke Nord-Jæren gir Bymiljøpakken de økonomiske rammene som løper frem til og med september 2033. Byvekstavtalen, som er de lokale partenes avtale med staten løper i første rekke til 2029. Midlene til Bymiljøpakken kommer hovedsakelig fra følgende finansieringskilder:

Statlige midler

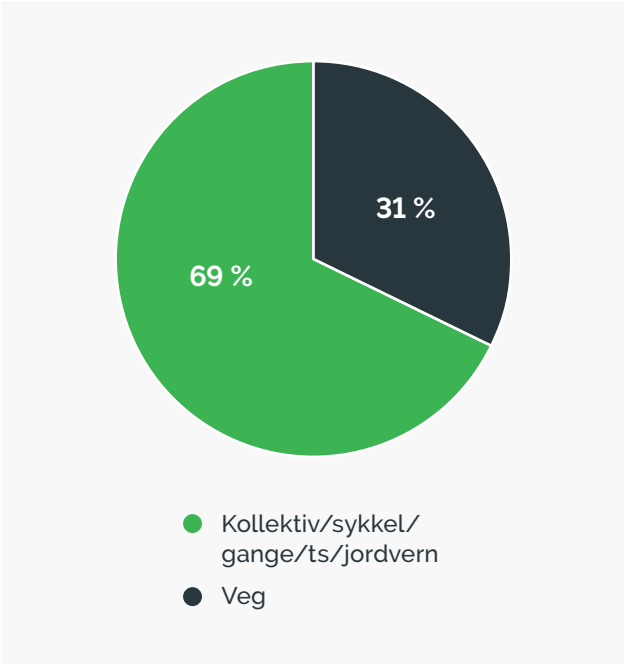
- Post 30 – Programområdetiltak på riksveg
 - Post 63 – Særskilte tilskudd til store kollektivprosjekt
 - Post 66 – Belønningsmidler
 - Post 73 – Kjøp av infrastrukturtenester
-
- **Mva.-refusjon**
 - **Bompenger**
 - **Alternativ finansiering**

Tiltaksområder

Totalt for perioden frem til 2033 skal det investeres over 30 milliarder kroner i tiltak som skal bidra til at avtaleområdet oppnår nullvekst i personbiltrafikken. Tiltakene er fordelt på følgende tiltaksområder:

- Gange, sykkel og trafikksikkerhet
- Kollektiv
- Kollektivknutepunkt
- Veg

Styringsgruppen har et mål om at fordelingen i pakken skal være omtrent 70 % til kollektiv, sykkel, gange og trafikksikkerhet og cirka 30 % til veg. I figuren på denne siden vises fordelingen per nå. Bygging av bompengestasjonene og drift av sekretariatet er ikke inntatt i kakediagrammet.



Måloppnåelse	mill 2021-kr
Kollektiv/sykel/gange/trafikksikkerhet/jordvern	20 843
Veg	9 538

Kostnadskontroll

Styringsgruppen har tidligere vedtatt at alle hovedprosjekter skal vise tiltak som kan gi besparelser på ca.10% i modernisering og standardreduksjon. Styringsgruppen påpeker at det også i fortsettelsen, til enhver tid, må arbeides med effektiviseringer og eller mulige standardreduksjoner som kan effektueres i prosjekter uten at dette går ut over formålet med prosjektet. Det er fortsatt stort behov for at handlingsrommet i pakken økes for å gi rom for nødvendig risikostyring.

Prosjektene i porteføljen som ligger nærmest utbygging i tid skal ha størst oppmerksomhet på optimalisering og kostnadskontroll, dette fordi det er her det er størst potensial for å realisere reelle kutt ettersom prosjekter som ligger lengre frem i tid vil ha større risiko i forhold til prosjektering, endringer i rammebetingelser m.m. Det er essensielt å

presisere at en ikke bruker unødige ressurser på prosjekter som ligger langt frem i tid, men har hovedfokus på det som skal realiseres de nærmeste ett til seks årene.

Låneopptak

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. Låneopptak skal ikke benyttes som et virkemiddel for å unngå reell prioritering i porteføljestyringen.

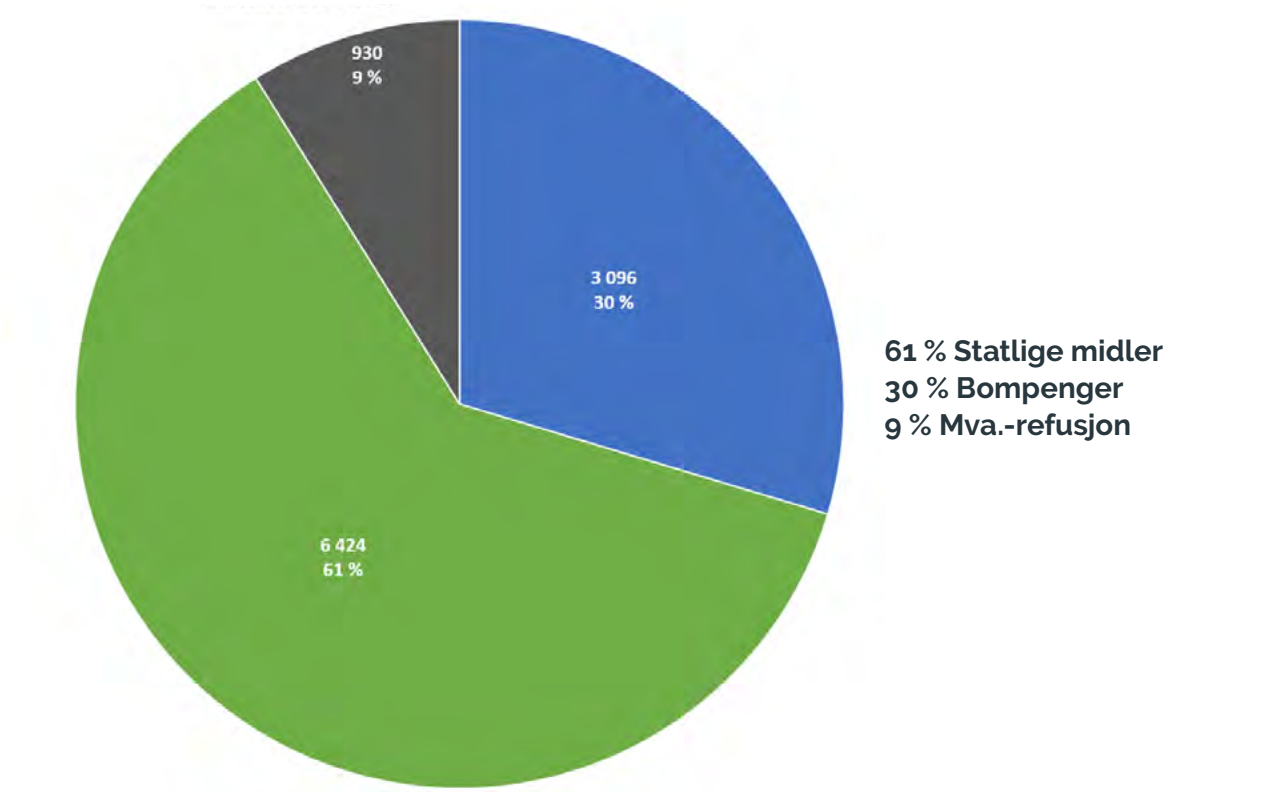
Styringsgruppen er i en prosess hvor de vurderer ulike måter å øke lånerammen på, for å kunne forsere utbyggingen av porteføljen. Lånerammen kan derfor bli økt i løpet av handlingsprogramperioden.

Inntekter 2022-2025

Tabell og kakediagram detaljerer inntekter for Bymiljøpakken i handlingsprogram-perioden 2022-2025. Som en tydeliggjøring av momsmidlene, er nytt for dette handlingsprogrammet at også kommunal merverdirefusjon er spesifisert på inntektssiden.

mill. 2021-kr.

Inntekter	2022	2023	2024	2025
Statlig bidrag E39 Ålgård-Hove og E39 Smiene-Harestad	84	105	106	0
Statlig bidrag Bussveien (post 63)	619	674	713	820
Statlige midler til kollektiv-, gang- og sykkeltiltak (post 30)	442	523	273	21
Belønningsmidler (post 66)	237	237	237	237
Reduserte bompenger	86	86	86	86
Bedre kollektivtilbud	86	86	86	86
Reduserte billettpriser til kollektivtrafikk	52	52	52	52
Tilskudd til fjerning av rushtidsavgift	52	52	52	52
Netto bompengeinntekter	768	772	776	780
Fylkeskommunale midler (mva.-kompensasjon) - store prosjekter og programområder	156	171	177	185
Kommunale midler (mva.-kompensasjon) - programområder	80	80	70	10
Sum	2 661	2 836	2 626	2 328



Oversikt over prosjekter i forslag til Handlingsprogram 2022-2025

Tabellen viser en fullstendig oversikt over utgiftene i perioden. Detaljert oversikt over utgiftene i programområdene finnes sist i dokumentet.
Kostnader i mill. 2021-kr. ink. mva.

Prosjekt	2022	2023	2024	2025
Sykkelstamvegen	339	410	170	
Bussveien korridor 1 - Ruten Stavanger stasjon til og med krysset i Havnegata/Gravarsveien	1 028	1 047	1 028	935
Bussveien korridor 2.1 Stavanger St. - Sundekorssen - (Bussvei/kollektivakse)	141	185	35	293
Bussvei korridor 2.2 Sundekrossen - Risavika (Bussvei/kollektivakse)	52	52	296	340
Kollektivakse korridor 3 (krysset i Havnegata/Gravarsveien - Vatnekrossen)	14	62	62	62
Korridor 4 - Forus - Sola - Sola lufthavn - (Bussvei/kollektivakse)	2	3	5	10
Kollektivtrasé - fv. 510 SUS/UiS - Diagonalen - Jåttå	103	113	103	21
TKV rv. 509 Sør-Tjora-Kontinentalveien	215	200	172	
Programområde sykkel	200	219	165	41
Programområde gange, miljø og trafikksikkerhetstiltak	205	224	180	20
Programområde kollektiv + øvrige kollektivtiltak	81	21	34	5
TKV rv. 509 Kontinentalveien - Sundekrossen			50	
Traffikkstyring E39*	10	10	25	
E39 Osli-Hove	200	200	100	
E39 Smiene – Harestad	9	51	154	
Kulvert - Tasta - Smiene-Harestad (nærmiljøtiltak, sykkel og gange)	1	10	10	
Fv. 505 Foss Eikeland - Bråstein	1	1	1	1
Drift Kollektiv	237	237	237	237
Drift sekretariat	9	9	9	9
Sum	2 848	3 054	2 836	1 973

*Delfinansiering med programområde trafikksikkerhet - totalkostnad bompenger og stat: 132 mill. kr.

Likviditet 2022-2025

Tabellen viser hvordan balansen i Bymiljøpakken endrer seg. Det er akkumulert underskudd, men dette er til en hver tid innenfor lånerammen på 1,5 mrd. kr. (se side 12).

	2022	2023	2024	2025*
Kostnader	2 848	3 054	2 836	1 973
Inntekter	2 661	2 836	2 626	2 328
Netto	-187	-218	-210	354
Akkumulert / totalt lånebehov	-187	-405	-615	-261

*Unntatt statlige prosjekter

Drift kollektivtrafikk

I byvekstavtalen for 2019-2029 har drift av kollektivtrafikk fått et stort løft. Økte belønningsmidler fra staten gjør at kollektivtrafikken på Nord-Jæren har gode forutsetninger for fortsatt vekst.

Sykkelstamvegen

Prosjektet bygges i etapper og skal stå ferdig i løpet av handlingsprogramperioden. Prosjektet finansieres av statlige programområdemidler.

Bussveien

Bussveien mellom Sandnes sentrum og Stavanger åpnes i 2026. Sommeren 2026 er det seneste tidspunkt for Kolumbus for å kunne iverksette nytt rutetilbud etter anbud. Infrastrukturen mellom Sandnes sentrum og Hillevåg vil være ferdigstilt våren 2026. Etter vedtaket i styringsgruppen desember 2020 er endepunktet for bussveien korridor 1 Gravarsveien i Sandnes. Bussveien Hillevåg – Stavanger sentrum er en helt avgjørende brikke. Det er faglig enighet mellom Rogaland fylkeskommune og Stavanger kommune om å starte et nytt felles planløp på dette prosjektet første kvartal 2021. Det er ikke nødvendig at dette strekket er ferdigbygget i 2026 for å kunne åpne Bussveien mellom Sandnes sentrum og Stavanger sentrum som bussvei. Når det gjelder gjennomføring av tiltak i Stavanger sentrum utenom Bussveien (Sentrumsaksen Kongsgata, Klubbgata, Verksallmenningen) må disse gjennomføres før 2026. Gjennomføringen av Hillevåg – Stavanger sentrum koordineres med gjennomføringen av sentrumstiltakene.

Styringsgruppen prioriterer å investere i korridor 1 på Bussveien mellom Stavanger sentrum og Sandnes sentrum i første omgang. Her er det ventet flere vedtatte reguleringsplaner og prosjektene vil da være klare for ekstern kvalitetssikring, prosjektering og grunnnerverv.

Delprosjektene fv. 44 Bussvei Diagonalen – Gausel stasjon og fv. 44 Bussvei Gausel stasjon -Nådlandsbråtet er under gjennomføring. Delprosjektene fv. 44 Bussvei Stasjonsveien – Gauselvågen og fv. 44 Bussvei Nådlandsbråtet – Hans og Grete stien er prosjektene som er nærmest utlysning. Deretter følger fv. 44 Bussvei Kvadrat – Ruten.

Utbygging av korridor 2 blir gjenstand ved rullering av neste handlingsprogram. Planprosesser og forberedende prosesser som ekstern kvalitetssikring, prosjektering og grunnnerverv igangsettes og gjennomføres likevel når grunnlaget faglig sett vurderes klart.

På korridor 3 justeres planleggingsprosesser samsvarende med vedtak i styringsgruppen desember 2020. Planlegging og forberedende prosesser på korridor 4 fortsetter. Utbygging av korridor 4 gjennomføres etter 2026

Kollektivtrasé – fv. 510 SUS/UIS - Diagonalen - Jåttå

Det pågår oppstart av prosjektering/byggeplan for fv. 510 kollektivtrase Ullandhaug - Jåttå. Prosjektet oppfyller vedtatt rekkefølgekrav til etableringen av det nye sykehuset. Utbygging av universitetsområdet gir en betydelig vekst i antall personturer i området. Det er derfor behov for å legge bedre til rette for kollektivreiser og for gang- og sykkeltrafikk.

Kollektivtraseen kobles til Bussveien ved Jåttåvågen («Karusellen»). Med utgangspunkt i gjeldende områderegulering for universitetsområdet (plan 2510) og forslag til detaljregulering for Bussveien Stasjonsveien-Gauselvågen (plan 2606) blir kollektivtraseen lagt som en parallellført trasé på nordøstsiden av dagens kjøreveg, langs fv. 510 Diagonalen og fv. 4542 Madlavegen mot kommunegrensen med Sola. Dette innebærer at bussene går i en egen trasé, med tovegs trafikk, på siden av dagens kjøreveg.

Kollektivtraseen skal oppleves som del av et framtidsrettet, effektivt og pålitelig kollektivsystem. Anlegget skal forbedre sykkel- og gangtilbudet på strekningen, og sikre koblinger til eksisterende tilbud. Tiltaket skal samlet bidra til å øke andelen turer med buss, sykkel og gange, samt bedret trafikksikkerhet på strekningen.

I områdereguleringen for universitetsområdet er det knyttet rekkefølgekrav til utbyggingen av den delen som omfatter nytt sykehus. Spesifikt skal det være «... gjennomført ... kollektivfelt fra Kjell Arholms gate 41 ... til Jåttåvågen». Kollektivtraseen må være etablert innen sykehusets første byggetrinn tas i bruk i 2024. Planen var oppe til førstegangsbehandling 19. desember 2019, deretter til 2. gangs behandling 15. oktober 2020. Planen ble vedtatt og sluttbehandlet i Stavanger kommune den 16. november 2020. Styringsgruppen prioriterer byggestart på strekningen i løpet av 2021, forutsatt midler gjennom Revidert Nasjonalbudsjett.

Rv. 509 Transportkorridor vest/ fv. 409 TKV

Strekningen Sømmevågen-Sola skole med tungbilfelt ble åpnet i 2018 ved hjelp av forskuttering fra Rogaland fylkeskommune.

Reguleringsplan er vedtatt på strekningen Sør-Tjora (Sola skole) - Kontinentalveien og det er gitt oppstartsbevilgning i statsbudsjett for 2021. Selve byggestarten vil bli tidlig i 2022.

Styringsgruppen vil prioritere oppstart på strekningen Kontinentalveien – Hagakrossen så snart Sør-Tjora – Kontinentalveien er ferdigstilt. Her gjenstår arbeid med å ferdigstille reguleringsplanen.

Rogaland fylkeskommune arbeider med en samlet skisseløsning for Kontinentalveien-Sundekrossen. fv. 409 til påkobling E39 Smiene-Harestad. Resterende del av TKV ses i sammenheng med bussveikorridor til Risavika.

Bussveiens korridor 2 er delt i 2.1 Stavanger sentrum – Sundekrossen og 2.2. Bussvei Sundekrossen - Risavika, Del 2.2 har noen fellesstrekninger med rv. 509 Transportkorridor vest, hhv. Kontinentalveien – Hagakrossen (1 km) og Jåsundvegen – Sundekrossen (1,2 km).

Disse fellestrekningene er forutsatt finansiert med 50 % fra post 63 og 50 % bompenger. Øvrige strekninger skal finansieres 100 % av bompenger.

Programområde sykkel

I handlingsprogramperioden foreslås det planlegging, prosjektering og bygging av omtrent 20 større og mindre sykkelprosjekt langs hovednettet på Nord-Jæren. Tiltakene bygger på vedtatte faglige prioriteringskriterier og på anbefalinger i Sykkelstrategi for Nord-Jæren 2017-2032.

I handlingsprogramperioden vil det bli realisert flere sentrumsnære tiltak, både større og mindre. Flere av de større planleggingsprosjektene har fått vedtatt reguleringsplan, og prosjektene rigges nå til prosjektering og bygging i løpet av perioden. Sammen med de større prosjektene som Sykkelstamvegen og Bussveien vil dette gi en god effekt både for korte sykkelreiser i sentraene og sykkelreiser på lengre strekninger.

Programområde sykkel presenterer en portefølje i prioritert rekkefølge for handlingsprogramperioden 2022-25. Hvert prosjekt er gitt en score basert på de faglige prioriteringskriteriene. I tillegg er det vurdert lav/høy prioritering knyttet til fremdrift. Enkelte prosjekt med høy score, og som i tillegg har vært prioritert i porteføljen i tidligere handlingsprogramperioder, har blitt nedprioritert og dermed havnet «utenfor» styringsrammen med bakgrunn i planstatus. Dette er prosjekter som ikke er forventet påbegynt i løpet av 2021/2022.

Prosjektet Ølberg - Vigdel fra tidligere Nord-Jæren-pakka, er tatt med i porteføljen

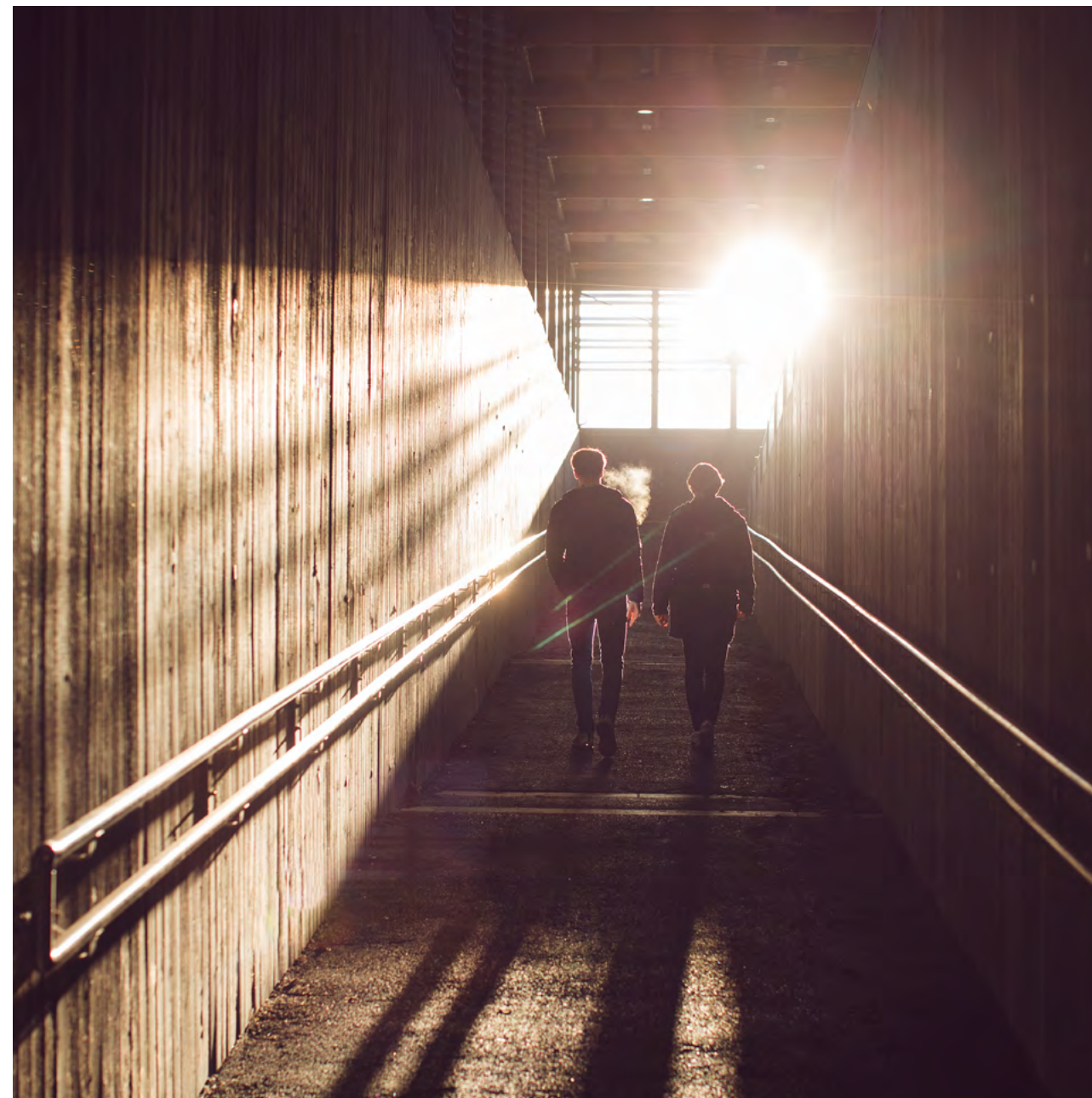


Foto: Elisabeth Tønnessen

etter vedtak Sak 83/20 i styringsgruppen 16.12.2020. Prosjektet er ikke gitt score og er ikke vektet sammen med øvrige prosjekter i porteføljen.

Programområde gange, miljø og trafikksikkerhetstiltak

I vedtak fra møte i styringsgruppen 16.12.2020 kommer det frem at «gjenstående gang- og sykkelprosjekter i Nord-Jærenpakken forutsettes behandlet innenfor programområdene sykkel og gange. G/S

Ølberg-Vigdel prioriteres med oppstart bygging i 2021.»

Programområdene for sykkel og gange har i første omgang hentet inn prosjektet Ølberg-Vigdel i sine porteføljer, med lik fordeling av kostnadene, 50/50. Rogaland fylkeskommune som er byggherre for prosjektet, har gjort en vurdering på mulig fremdrift. I 2021 starter arbeidet med prosjektering og kostnadsvurdering, og deretter starter grunnerv, før selve



byggingen av prosjektet starter. Dermed vil de store kostandene for prosjektet ikke påløpe i 2021. Fremdrift og fordeling av kostnadene i årene fremover er skissert ut fra hva Rogaland fylkeskommune på dette tidspunkt ser som realistisk. De øvrige gjenværende gang- og sykkelvei-prosjektene, Noredalen og Espelandsveien, vil bli vurdert etter prioriteringskriteriene som ligger til grunn for respektive programområde. Dette vil bli gjort av faggruppene i løpet av 2021.

Stavanger kommune planlegger utbygging av området Madla-Revheim. Det er lagt inn et rekkefølgekrav om at x-krysset mellom fv. 382 og fv. 405 må utbedres før området bygges ut. Det er foreslått at krysset utbedres med rundkjøring, for å forbedre trafikksikkerheten og trafikkavviklingen. Endelig anslag foreligger vår/sommer 2021 og prosjektet kan starte utbyggingen sommer/høst 2022. Prosjektet innarbeides i Handlingsprogrammet for 2023-2026.

Programområde kollektiv + øvrige kollektivtiltak

De mindre kollektivtiltakene er hovedsakelig fremkommelighetstiltak på bybussnettet innenfor sentrale deler av Bymiljøpakkens område. Programområdet inneholder også statlige midler post 73, stasjons- og knutepunktutvikling, 221 millioner i 2020-kroner.

Strekningen Klubbegata-Kongsgata er hovedtrasé for kollektiv og hovedrute for sykkel gjennom Stavanger sentrum. Videre er Klubbegata et viktig byrom i sentrum. Det gjennomføres et prosjekt, eventuelt i etapper, for opparbeiding av kollektivtraseen. Herunder etableres det gateterminal/holdeplass i Klubbegata med kapasitet dimensjonert for dagens og økt bussbetjening på strekningen. Prosjektet skal tilrettelegge for sykkel på hele strekningen i delt trase med kollektivtrafikken. Byrommene forbedres og integreres med kollektiv- og sykkeltraseen, herunder at gang- og sykkelforbindelsene på tvers av traseen tilrettelegges. Det forutsettes at dette prosjektet er gjennomført, tilrettelagt for busstrafikk for oppstart av anleggsarbeid for bussveien i Jernbaneveien/Olav V sgt. Kommunen har prioritert midler til et forprosjekt i 2021, 450'. Investeringsmidler avklares etter gjennomført forprosjekt, herunder fordeling kommunen og bymiljøpakken. Foreløpig anbefales avsatte midler til Kongsgata, 40 MNOK, videreført til Klubbegata-Kongsgata.

E39 Ålgård-Hove

Delstrekningen Osli-Hove er prioritert i prosjektporteføljen og styringsgruppen ønsker å kunne forsere denne strekningen. Det forutsetter godkjenning fra departementet og vil bli avklart i løpet av 2021.

Delstrekningen Ålgård-Osli (inkludert kryss på Bråstein) er prioritert nederst i prosjektporteføljen. Departementets styringsmål (3,9 mrd. kr) legges samlet til grunn.

Kommunal- og moderniseringsdepartementet

har etter mekling fastsatt lang tunell mellom Figgjo og Osli i kommunedelplanen for Ålgård-Hove. Dette alternativet har et kostnadsanslag på 4,4 mrd. kr som er over godkjent styringsmål. Prosjektet har per i dag vedtatt reguleringsplan på to av tre strekninger. Reguleringsplan på strekningen Figgjo-Osli er omtvistet.

Styringsgruppa legger til grunn at eventuelle innsparinger utover det som fastsettes som ramme på prosjektene Osli-Hove, tverrforbindelsen fv. 505, kryssløsning Bråstein, høyverdig kollektivløsning til Vatnekrossen, kryssløsning på Stangeland og planlegging av Sandnes øst skal legges inn i finansiering av Ålgård-Osli, sammen med eventuell annen og eller ekstern finansiering. En eventuell endring av styringsmålet fra 3,9 til 4,4 mrd. kr vil kreve godkjenning av Samferdselsdepartementet. Dersom det ikke er mulig å få finansiert lang tunell basert på dette, må prosjektet sammen med reguleringsmyndighet jobbe med alternative løsninger som kan realisere prosjektet innenfor styringsmålet.

E39 Smiene-Harestad

E39 Smiene-Harestad har godkjent styringsmål fra SD på 3 600 mill. 2020-kroner. Styringsgruppen ønsker å prioritere midler til en forlengelse av planlagt kulvert til 400 meter samt kollektivknutepunkt i Harestadkrysset. For å holde seg innenfor fastsatt styringsmål er det da nødvendig å vurdere kryssløsning ved Gabbas og en optimalisering av Harestadkrysset. Det foreligger godkjent reguleringsplan for Harestadkrysset, mens delstrekning Smiene-Harestad vil fortsette planprosessen i henhold til prioriteringene til styringsgruppen.

Detaljert økonomisk oversikt programområdene

Sykkel

Kostnader i mill 2021-kr, inkl. mva.
Prosjektene vises i prioritert rekkefølge

Ansvar	Prosjektnavn	Beskrivelse	Totalkostnad	2022	2023	2024	2025
Rogfk	Ølberg-Vigdel, delfinansiering 50 %	Gang- og sykkelvei	41,2	5,1	20,0	12,6	
Stavanger	Sandvikveien	Sykkelfelt og sykkelveg med fortau	66,8	38,6	9,0		
Rogfk	Torvmyrveien	Enveisregulert sykkelveg med fortau og sykkelveg med fortau	108,1	61,7			
Rogfk	Dusavikveien, delfinansiering 50 %	Sykkelfelt	125,7	10,6	47,9	43,0	19,7
Rogfk	Dusavikveien, planlegging	Del av midler planleggingsstillinger	1,3	0,2	0,3	0,3	0,5
Stavanger	Rektor Steens gt./ Cort Adelers gt.	Sykkelprioritert gate	23,1	15,4	6,4		
Rogfk	Madlaveien, del av kollektivtrase Ullandhaug-Jåttå	Sykkelveg med fortau	2,1	2,1			
Rogfk	Fv. 44 Elvegata, fra Gjesdalveien til Julie Egesgt, delfinansieres 50 %	Enveisregulert sykkelveg med fortau	4,9	2,1			
Rogfk	Oalsgata, delfinansiering 50 %	Enveisregulert sykkelveg	242,5	47,7	68,5	87,4	
Rogfk	Oalsgata, planlegging	Del av midler planleggingsstillinger	1,6	0,6	0,5	0,5	
Stavanger	Hannasdalsgata	Sykkelprioritert gate	21,8	1,3	14,1		
Stavanger	Bergelandsgata - Birkelandsgate	Sykkelfelt (hevet) og sykkelprioritert gate	32,1	2,6	29,6		

Sandnes	Dyre Vaas vei	Sykkelveg med fortau	9,6	7,1			
Sandnes	Dyre Vaas vei	Del av midler planleggingsstillinger	2,1	2,1			
Randaberg	Krystallveien	Sykkelveg med fortau / sykkelfelt	21,9	1	20,4		
Randaberg	Krystallveien	Del av midler planleggingsstillinger	1,9	0,9	0,9		
Sola	Åsenvegen	Sykkelveg med fortau	40,5	0,3	0,3	20,2	19,5
Sola	Åsenvegen	Del av midler planleggingsstillinger	4,5	1,1	1,1	1,1	1,1
Sum			751,9	200,3	219,0	165,1	40,9



Foto: Silje Øverdal

Gange

Kostnader i mill 2021-kr, inkl. mva.

Ansvar	Prosjektnavn	Beskrivelse	Totalkostnad	2022	2023	2024	2025
Rogfk	Ølberg-Vigdel, delfinansiering 50 %	Etablere gang- og sykkelsti.	41,2	5,1	20,0	12,6	
Rogfk	Oalsgata	Fortau	121,2	23,7	34,2	40,7	
SVV	E39, bru over motorveien	Gangbru over motorveien	77,9	38,6	25,7		
SVV	E39 planlegging	Del av planleggingsstillinger	1,7	0,8	0,8		
Stavanger	Stavanger stasjon	En off heis fra perrong til Jernbanelokket	5,2	1,9			
Stavanger	Hetlandsgata kryss Vaisenhus-Kongsteinsgt	Fortau og inn-snevring vei ca. 85 m	5,8	2,6	1,9		
Stavanger	Klubbsselskapet - Olavskleivå	Trapp/rampe forlengelse ST. Olavskvartalet, frikjøp p-plasser (grunnerverv).	6,5	3,2	2,6		
Stavanger	Myrangveien Køhlers vei - Haugvaldstadadm	35m g/s-vei med fortau, fjerne gateparker	2,6	1,9			
Stavanger	Arne Rettedals gt	Utvidelse fortau	7,7	2,6			
Stavanger	Neptunveien (Sjøvn), ved Tastaveden sk	Nytt fortau ca. 400 m	5,1	1,9			
Stavanger	Øvre Holmegate	Gågate	7,7	1,3	6,4		
Stavanger	Eiganesveien	Fortau	21,8	2,6	5,1	12,9	
Stavanger	Eiganesveien	Del av planleggingsstillinger	3,7	1,2	1,2	1,2	
Sandnes	Sandvedparken	Belysning tursti og pumptrack Sandvedparken	4,9	2,8			
Sandnes	Sandvedparken	Del av planleggingsstillinger	2,6		1,0	1,5	
Sandnes	Kjærlighetsstien Stangeland	Belysning, eksisterende sti	0,8	0,4			
Sandnes	Lundegeilen, Ganddal	Fortau	1,9	1,9			
Sola	Moseidsletta sør	Intensivbelysning	0,4	0,4			
Sola	Røynebergvn. sør	Intensivbelysning	0,3	0,3			
Stavanger	Kongsgata Stiftelsesgata Bergelandsgate	Kryss/fortau Stiftelsensgt til Bergelandsgt.	3,2			2,6	
Sum			322,3	93,4	99,1	71,5	0

Trafikksikkerhet

Kostnader i mill 2021-kr, inkl. mva.
Prosjektene vises i prioritert rekkefølge

Ansvar	Prosjektnavn	Beskrivelse	Totalkostnad	2022	2023	2024	2025
Stavanger	Sjøhagen	Stenging av vei og etablering av undergang	29,0	12,9	12,9		
Stavanger	Lundebakken	Etablere fortau	10,3	2,6	2,6	3,9	
Stavanger	Gauselvågen (Nord)	Etablere fortau	5,1	3,9			
Rogfk	Fv. 4540 Grannessletta x Madlavegen	Etablere gang- og sykkelvei som går i plan med veien. Sikttiltak undergang.	6,2	4,6			
Stavanger	Stavanger sentrum	Etablere pullerter	4,6	4,6			
Sola	Påskhusvegen	Etablere fortau + utbedre kryss	1,4	1,4			
Stavanger	Øvre Vågen	Etablere fortau	26,3	13,5			
Stavanger	Stavanger sentrum	Belysning	15,4	10,3			
Svv	E39 Trafikkstyring på motorveien	Etablere variabel fartsgrense, videodetektering og tilfartskontroll på E39 mellom Tasta og Bogafjell	64,9	18,5	20,5	13,6	
Rogfk	Trafikksikkerhet ungdomsskoleveg.	Tiltak etter systematisk gjennomgang av skolevei på alle ungdomsskolene	25,4	5,4	6,7	7,7	
Rogfk	Fv. 4584 Dusavikveien delfinansieres 50 %	Etablere sykkelfelt og oppgradere holdeplasser mellom Christian Bjellands gate og Gjerdeveien	125,7	10,6	47,9	43,0	19,7
Rogfk	Fv. 334 Oalsgata delfinansierers 25 %	Etablere sykkelfelt mellom St. Olavs gate og Solaveien	121,1	23,7	34,2	40,7	
Sum			435,5	112,0	124,7	108,8	19,7

Kollektiv

Kostnader i mill 2021-kr, inkl. mva.
Prosjektene vises i prioritert rekkefølge

Ansvar	Prosjektnavn	Beskrivelse	Totalkostnad	2022	2023	2024	2025
Svv	Kollektivfelt E39 - Asser Jättensvei	Kollektivfeltlenke mellom eksisterende kollektivfelt	21,6	20,6			
Rogfk	Auglendsdalen	Kollektivfelt (+sykkel/gange).	26,7	2,3	8,1	16,2	
Rogfk	Flere steder i Stavanger	Vurdering av endret reisemønster/ forsinkelser etter åpning av Ryfast	0,6	0,3			
Rogfk	Strekning Lagårdsveien – E39	Vurdering av mulige løsninger for kollektivkobling over Hillevågstunnelen. Deretter utarbeides en trafikkanalyse inkl. trafikkteellinger. Konsekvensene for myke trafikanter og andre belyses.	1,0		1,0		
Rogfk	Busslommer Madlamarkveien	Noen holdeplasser utvides, andre gjøres om til kantstopp. 12 stk tils.	19,3	2,4	6,5	10,4	
Rogfk	Kryss Madlamarkveien	Kryssjustering (utbedring av siktlinjer) i krysset Madlamarkveien/ Jernalderveien. Krever mindre reguleringsendring.	3,0		0,4	2,6	
Stavanger	Kongsgata	Oppgradering, blant annet nytt dekke	41,5	41,5			
Rogfk/Alle	Samlepott	Pott for små tiltak	20,6	5,1	5,1	5,1	5,1
Stavanger	Strekningen BI - Holmen	Behov for konsulenthjelp flere tiltak langs strekningen	0,5	0,5			
Rogfk	Ullandhaug-Stavanger sentrum	Utredningsarbeid	10,3	8,2			
Sum			145,1	81,0	21,3	34,3	5,1



Foto: Elisabeth Tønnessen

Kontakt sekretariat for Bymiljøpakken



Kristine Gramstad Wedler

Sekretariatsleder

kristine.gramstad.wedler@rogfk.no

+47 907 69 415

Gaute Risa

Controller

gaute.risa@rogfk.no

+47 948 83 352

Kjersti Reppen Karlsen

Rådgiver

kjersti.reppen.karlsen@rogfk.no

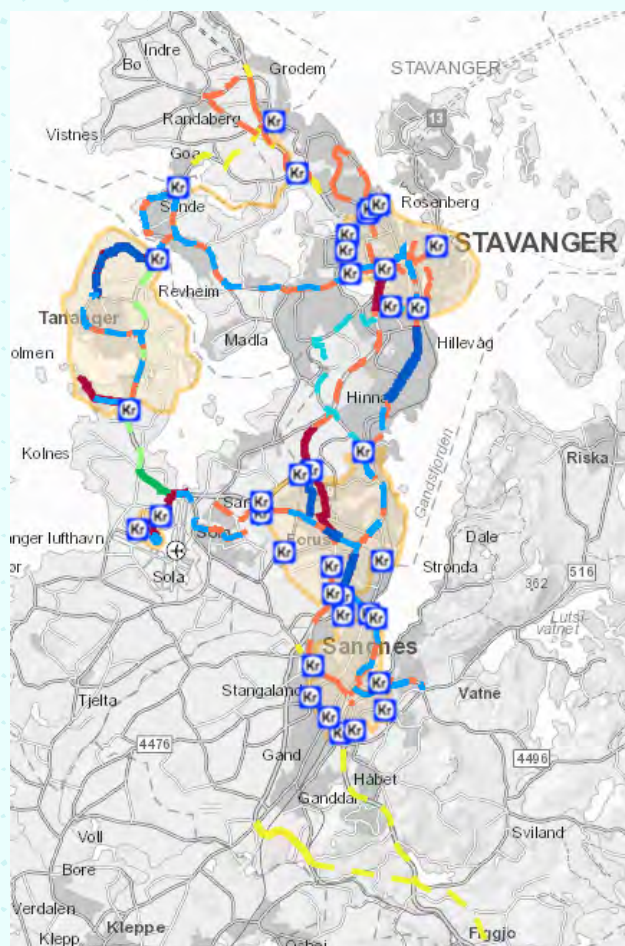
+47 948 44 052

Tore Espedal

Kommunikasjonsansvarlig rådgiver

tore.espedal@rogfk.no

+47 997 46 019



Et interaktivt kart for Bymiljøpakkens prosjekt finnes på internett.

Klikk her for å se kartet og utforske.



Randaberg
kommune



SANDNES KOMMUNE



Sola kommune



Stavanger
kommune



Bymiljøpakken



Jernbane-
direktoratet



Rogaland
fylkeskommune



Statens vegvesen