

Handlingsprogram

2023-2026

Forord

Etter at ny byvekstavtale 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 estimerer en nedgang i trafikkmengden for lette kjøretøy fra januar 2017 til august 2021 til rundt åtte prosent.

Det er et mål om at omtrent 70 prosent av midlene, inkludert 3,7 milliarder 2022-kroner av drift kollektiv, skal gå til kollektiv, sykkel og gange og cirka 30 prosent skal gå til veiprosjekter. Det blir gitt en statusmelding på 70/30-fordelingen i årsrapportene til Bymiljøpakken. På porteføljenivå er status på fordelingen 67 prosent til kollektiv, gange, sykkel og trafiksikkerhet (TS) og 33 prosent til veg.

Handlingsprogram 2023-2026 viser hvilke investeringer i regi av Bymiljøpakken som forventes i de kommende fire årene. Første året i handlingsprogrammet er å anse som årsbudsjettet for 2023, fram til revidert årsbudsjett kommer. For budsjettet i 2022, henviser vi til revidert årsbudsjett 2022.

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 2023-2026. Det er kun prosjektene som behøver investering i fireårsperioden som står omtalt i handlingsprogrammet. Det største enkeltprosjektet er Bussveiens korridor 1, mellom Sandnes og Stavanger, som forventes ferdigstilt i 2026. Et annet stort prosjekt i handlingsprogrammet er Sykkelstamvegen. Sykkelmotorveien fra Sandnes til Stavanger er planlagt å stå ferdig i 2024.

Delstrekninger av tungbilprosjektet Transportkorridor Vest er stadig på frammarsj.

I perioden kan vi også blant annet forvente å ha startet bygging av E39-prosjektet Osli-Hove, kollektivtrasé fra Jåttå til det nye sykehuset og Universitetet i Stavanger, samt de store programområdeprosjektene Dusavikveien og Oalsgata.

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.

Innhold

Forord

Om Bymiljøpakken

Organisering

Styring

Økonomi

Portefølje

Detaljert økonomisk oversikt programområdene

Bymiljøpakken

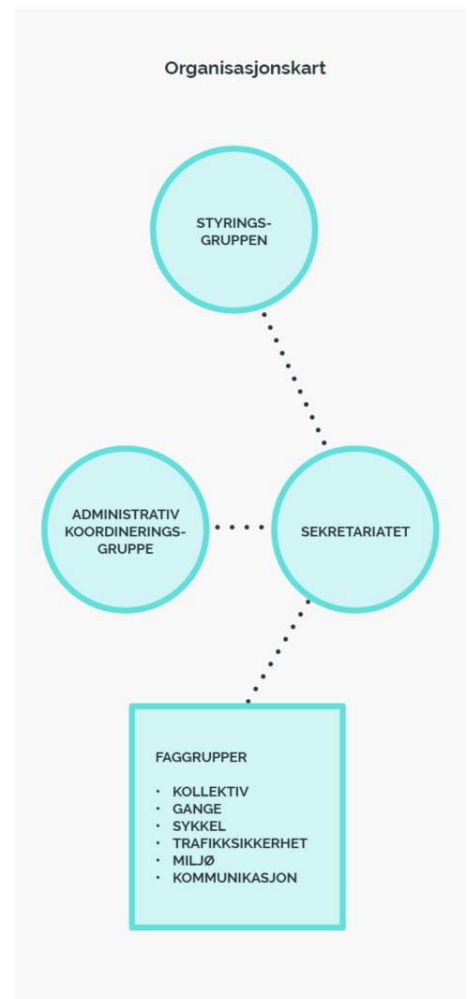
Gjennom byvekstavtaler samarbeider de tre forvaltningsnivåene stat, fylkeskommune og kommune om det nasjonale målet om nullvekst i persontransport med personbil. Bymiljøpakken er samarbeidet om byvekstavtale for Nord-Jæren, som er inngått mellom Samferdselsdepartementet, Kommunal- og distriktsdepartementet, Stavanger, Sandnes, Sola, Randaberg kommuner og Rogaland fylkeskommune. I styringsgruppen for Bymiljøpakken er Samferdselsdepartementet representert ved Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet, og Kommunal- og distriktsdepartementet 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, fylkes- og kommunale tiltak både på areal- og transportområdet. Avtalen skal bidra til en framtidig utvikling av Nord-Jæren.

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 besluttede



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. Kommunal- og distriktsdepartementet er også representert. Kommunen og fylkeskommunen har samme representasjon i begge gruppene.

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, trafiksikkerhet, 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.

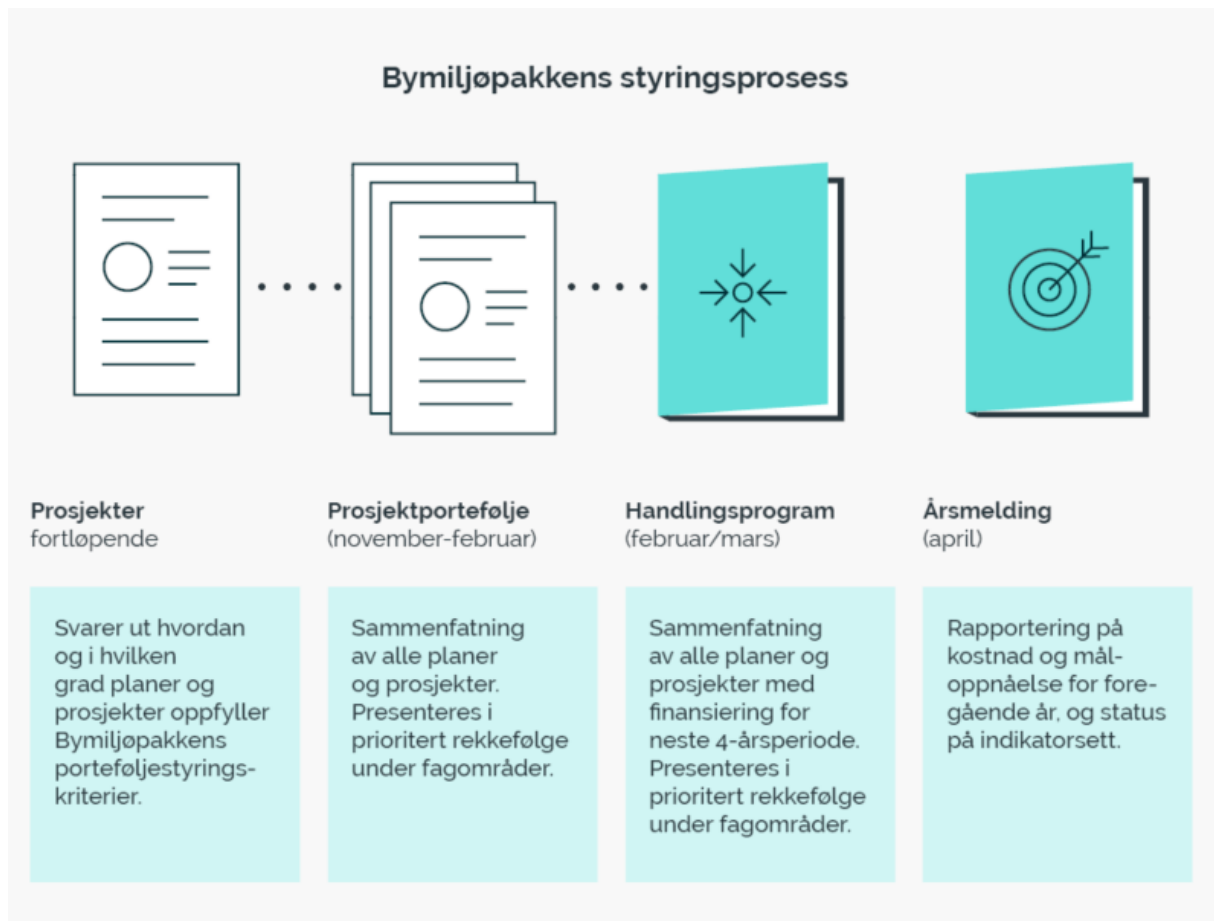
Styring

Porteføljestyling

Prosjektene i Bymiljøpakken prioriteres gjennom porteføljestyling, 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 Bymiljøpakken blir prioritert i tråd med byvekstavgiftens porteføljestylingskriterier. Prosjektene som prioriteres med finansiering for kommende fireårsperiode sammenfattes i handlingsprogrammet, som rulleres hvert år. Årsmeldingen rapporterer på kostnad og måloppnåelse.



Årlig beslutningsprosess

Modellen som ble iverksatt fra og med HP 2023-2026 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 2023-2026.

Handlingsprogrammet spilles inn til Statsbudsjettet. Samferdselsdepartementet fremmer 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 prosjekteernes budsjetter.

Økonomi

Portefølje

	Kostnader - mill. kr	2022-kr
	TKV rv 509 Sømmevågen - Sola skole	211
	Kostnadsoverskridelser Nord-Jærenpakka	793
	Drift sekretariat	135
0	Bomstasjoner 38 STK	138
1	Drift Kollektiv	3 720
	<i>Drift Kollektiv</i>	2 319
	<i>Økt rutefrekvens</i>	874
	<i>Reduserte billettpriser</i>	526
2	Sykelstamvegen	1 466
3	Bussveien Korridor 1-4	11 110
	<i>Bussveien korridor 1 - Ruten Stavanger stasjon til og med krysset i Havnegata/Gravarsveien</i>	5 893
	<i>Bussveien korridor 2.1 (Stavanger St.- Sundekrossen- Bussvei/kollektivakse)</i>	2 310
	<i>Bussvei korridor 2.2 Sundekrossen - Risavika (Bussvei/kollektivakse)</i>	1 933
	<i>Kollektivakse korridor 3 (Ruten - Vatnekrossen)</i>	95
	<i>Korridor 4 - Forus-Sola-Sola lufthavn - (Bussvei/kollektivakse)</i>	305
	<i>Påløptkost korridor 1 inkl planlegging andre korridorer etc.</i>	575
4	SUS/UIS-Diagonalen-Jåttå	432
5	TKV rv 509 Sør-Tjora-Kontinentalveien	693
6	Programområde sykkel	724
7	Programområde gange, miljø og trafikksikkerhetstiltak	724
7(1)	Oalsgata samfinansiering sykkel/gange/ts	489
7(2)	Dusavikveien samfinansiering sykkel/ts	258
8	Programområde kollektiv + øvrige kollektivtiltak	1 503
8(1)	Sandnes stasjon	232
9	TKV rv 509 Kontinentalveien - Sundekrossen	244
10	TKV fv. 409	396
11	E39 Hove-Ålgård	
11(2)	Kryss E39 Bråstein	74
11(3)	E39 Hove Osli	589
12	E39 Smiene – Harestad	3 365
12(2)	Kulvert - Tasta - Smiene-Harestad (Nærmiljøtiltak, sykkel og gange)	421
13	Fv. 505 Foss Eikeland - Bråstein	772
14	Rv. 44 krysstiltak Stangeland	211
15	Planlegging Sandnes øst	46
16	Osli-Ålgård	3 481
	Sum kostnader	32 228

Inntekter - mill. kr	2022-kr
Bompenger	12 399
Statlig bidrag E39 Ålgård-Hove og E39 Smiene-Harestad	3 342
Post 63 Statlig bidrag Bussveien	5 517
Post 30 Statlige midler til kollektiv-, gang- og sykkeltiltak	2 931
Post 66 Belønningsmidler	2 776
Post 66 Reduserte bompenger	883
Post 66 Bedre kollektivtilbud	883
Post 66 Reduserte billettpriser til kollektivtrafikk	531
Post 66 Tilskudd til fjerning av rushtidsavgift	531
Post 73 Stasjons- og knutepunktutvikling	233
Mva.	2 236
Alternativ finansiering	232
Sum inntekter	32 494

Balanse - mill. kr	2022-kr
Sum kostnader	32 228
Sum inntekter	32 494
Balanse	266

Justeringen av "Byggekostnadsindeksen for veganlegg" fra 2020-kr til 2021-kr benytter her Finansdepartementet sitt anslag på 2,8 pst. Faktisk prisstigning blir offentliggjort av SSB 21. januar - den ligger an til å bli betydelig høyere. Utfallet av faktisk prisstigning vil få konsekvenser for balansen i pakken.

Bompengeinntekter skal beregnes med nye anslag for blant annet ÅDT og elbil-andel. Dette vil også ha betydning for balansen.

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 med mer

- Post 73 – Stasjons- og knutepunktsutvikling
- **Mva.-refusjon**
- **Bompenger**
- **Alternativ finansiering**

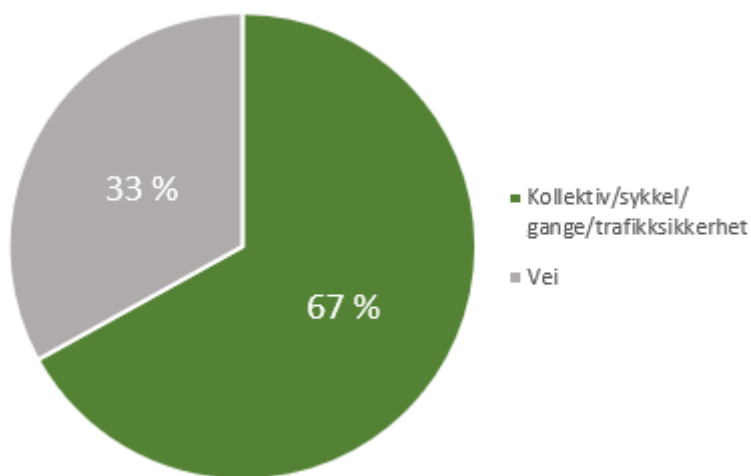
Bompenger

Bompengene utgjør rundt 30 prosent av finansieringen i Bymiljøpakken. Dette er inntekter som det er heftet relativt stor usikkerhet ved. Det er flere variabler som spiller inn, der trafikkmengde og miksen av kjøretøygrupper er to faktorer som er av avgjørende betydning. Endring i forholdet mellom ulike kjøretøygrupper påvirker gjennomsnittsinntekten per passering. Særlig økningen i andelen elbiler - som betaler halv takst - er en stor driver som påvirker inntekten i negativ retning.

Prognoser viser at gjennomsnittstaksten i løpet av handlingsprogramperioden vil bevege seg til et nivå langt under den beregnede gjennomsnittstaksten på 12,0 2020-kroner fra justert bompengeopplegg i Bymiljøpakken (06.12.2019).

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 prosent til kollektiv, sykkel, gange og trafikksikkerhet og cirka 30 prosent til veg. I figuren på denne siden vises fordelingen per nå. Bygging av bompengestasjonene og drift av sekretariatet er ikke inntatt i kakediagrammet.

Kostnadskontroll

Styringsgruppen har tidligere vedtatt at alle hovedprosjekter skal vise tiltak som kan gi totale besparelser i pakken på omtrent 10 prosent i modernisering og standardreduksjon. Vedtatte detaljer rundt besparelsene kan finnes i styringsgruppens sak 77/20 (fra 16.12.2020). 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.

I vedtaket fra sak 77/20 heter det at: 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 med mer. 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 er mulig å ta opp lån som nedbetales med bompenger opp til en maksimal gjeld på 1,5 milliarder kroner. Det er ikke behov for ytterligere godkjenning fra Stortinget så lenge gjelden ikke overskrider 1,5 milliarder kroner. Låneopptak skal ikke benyttes som et virkemiddel for å unngå reell prioritering i porteføljestyringen.

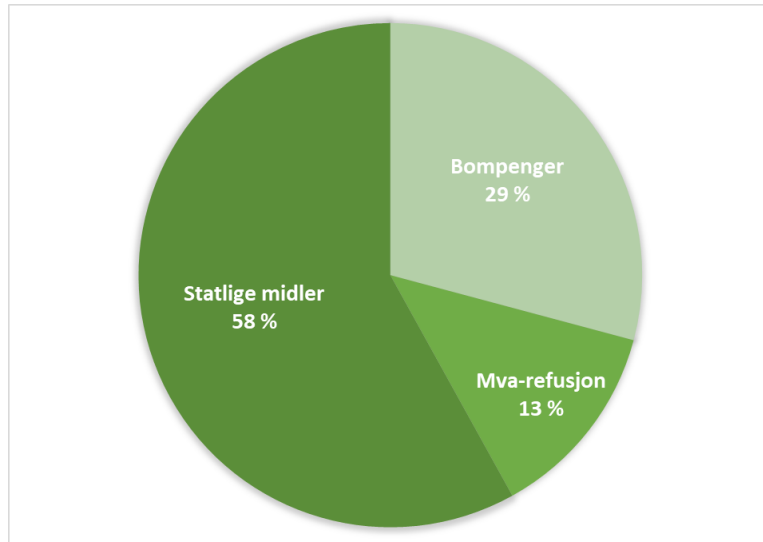
Styringsgruppen er i en prosess hvor de vurderer ulike måter å øke lånerammen på, for å kunne forsere utbyggingen av porteføljen. Lånerammen kan derfor bli økt i løpet av handlingsprogramperioden.

Inntekter 2023-2026

Tabell og kakediagram detaljerer inntekter for Bymiljøpakken i handlingsprogramperioden 2023-2026. Som en tydeliggjøring av momsmidlene, er nytt for dette handlingsprogrammet at også kommunal merverdirefusjon er spesifisert på inntektssiden.

[mill. 2022-kr]

Inntekter - mill. kr	2023	2024	2025	2026
Bompenger - netto	772	776	780	726
Post 63 Statlig bidrag Bussveien	614	676	690	784
Post 30 Statlige midler til kollektiv-, gang- og sykkeltiltak - Sykkeltamveien	421	368		
Post 66 Belønningsmidler	243	243	243	243
Post 66 Reduserte bompenger	88	88	88	88
Post 66 Bedre kollektivtilbud	88	88	88	88
Post 66 Reduserte billettpriser til kollektivtrafikk	53	53	53	53
Post 66 Tilskudd til fjerning av rushtidsavgift	53	53	53	53
Post 73 Stasjons- og knutepunktutvikling - Sandnes stasjon	80	80	0	0
Mva.-refusjon	296	326	277	441
Uavklart finansiering - SUS/UiS - Diagonalen - Jåttå	120	124	22	0
Sum inntekter	2 829	2 875	2 293	2 476



Oversikt over prosjekter i forslag til Handlingsprogram 2023-2026

Tabellen viser en fullstendig oversikt over utgiftene i perioden. Detaljert oversikt over utgiftene i programområdene finnes sist i dokumentet.

[mill 2022-kr inkl. mva.]

Prosjekt	Total	2023	2024	2025	2026
Sykelstamvegen	1 466	421	368		
Bussveien korridor 1 - Ruten Stavanger stasjon til og med krysset i Havnegata/Gravarsveien	5 893	1 255	1 218	711	407
Bussveien korridor 2.1 (Stavanger St.- Sundekorssen-Bussvei/kollektivakse)	2 310	92	254	741	328
Bussvei korridor 2.2 Sundekrossen - Risavika (Bussvei/kollektivakse)	1 933	24	21	43	809
Kollektivakse korridor 3 (Ruten - Vatnekrossen)	95	21	19	19	19
Korridor 4 - Forus-Sola-Sola lufthavn - (Bussvei/kollektivakse)	305	2	5	96	120
SUS/UIS-Diagonalen-Jåttå	432	120	124	22	
TKV rv 509 Sør-Tjora-Kontinentalveien	693	214	349		
Programområde sykkel	724	52	89	25	20
Programområde gange, miljø og trafikksikkerhetstiltak	724	130	69	0	0
Oalsgata programområde sykkel/gange/ts	489	102	154	57	
Dusavikveien programområde sykkel/ts	258	18	94	95	38
Programområde kollektiv + øvrige kollektivtiltak	1 503	118	80	17	13
Sandnes stasjon	232	80	80		
TKV fv. 409	396				381
E39 Hove Osli	589	150	200	240	
Fv. 505 Foss Eikeland - Bråstein	772	4	3	3	728
Drift Kollektiv	2 319	205	205	205	205
Økt rutefrekvens	874	88	88	88	88
Reduserte billettpriser	526	53	53	53	53
Drift sekretariat	135	9	9	9	9
Sum		3 160	3 483	2 424	3 218

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.

Sykelstamvegen

Hovedmålet med Sykkelstamvegen er å legge til rette for overføring av arbeidsreiser fra personbil til sykkel, og da spesielt til arbeidsplassene i Forus/Lura-området. Prosjektet bygges i etapper og første etappe, fra Asser Jåttens vei til Sandnes grense, ble åpnet september 2020. 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 et nytt felles planløp på dette delprosjektet. 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 Gravarsveien i Sandnes i første omgang. Her er det ventet flere vedtatte reguleringsplaner og delprosjektene 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. Delprosjektet fv. 44 Bussvei Stasjonsveien – Gauselvågen ble lyst høsten 2021 og fv. 44 Bussvei Nådlandsbråtet – Hans og Grete stien lyses ut februar 2022. Deretter følger fv. 44 Bussvei Kvadrat – Ruten.

Utbygging av korridor 2: Planprosesser og forberedende prosesser som ekstern kvalitetssikring, prosjektering og grunnnerverv igangsettes og gjennomføres 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 kollektivtrasé Ullandhaug - Jåttå. Prosjektet oppfylder 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, ved 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. For å kunne åpne prosjektet før det nye sykehuset åpner i 2024, må prosjektet ha byggestart i 2022. Prosjektet skal finansieres med statlige midler, men det er ikke avsatt midler i statsbudsjettet for 2022. Det arbeides derfor med å avklare hvordan permanent finansiering skal sikres, samtidig som den nødvendige fremdriften opprettholdes.

Rv. 509 Transportkorridor vest/fv. 409 TKV

Hovedmålet med prosjektet er å gi bedre kapasitet og fremkommelighet for kollektivtrafikk og næringstrafikk gjennom etablering av tungbilfelt, samt bedre trafikksikkerheten og støyforholdene på strekningen. I tillegg skal det legges til rette for god framkommelighet og trafikksikkerhet for gående og syklende langs strekningen.

Strekningen rv. 509 Sømmevågen-Sola skole med tungbilfelt ble åpnet i 2018 ved hjelp av forskuttering fra Rogaland fylkeskommune.

Rv. 509 Sør-Tjora (Sola skole) - Kontinentalveien fikk oppstartsbevilgning i statsbudsjett for 2021 og vil ha byggestart i løpet av første halvår 2022.

Styringsgruppen vil prioritere oppstart på strekningen Rv. 509 Kontinentalveien – Hagakrossen så snart Sør-Tjora – Kontinentalveien er ferdigstilt. Her gjenstår arbeid med å ferdigstille reguleringsplanen.

Rogaland fylkeskommune la i juni 2021 fram en faglig anbefaling for en samlet løsning for strekningen fra Kontinentalveien og nordover til E39 i Randaberg. TKV ses i sammenheng med bussveikorridor til Risavika. Rogaland fylkeskommune har sammen med Statens vegvesen dialog med representanter for næringsforeningen, havn og transport-/logistikkbransjen når det gjelder veien videre for TKV.

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 (2,3 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.

Statens vegvesen vil ta et initiativ til å drøfte vegeierskap på strekningen fra Risavika havn og nordover med fylkeskommunen. Dette vil kunne påvirke framtidig finansiering med hensyn på mva.-kompensasjon.

Programområde sykkel

I handlingsprogramperioden foreslås det planlegging eller prosjektering og bygging av 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.

Prosjektet Ølberg - Vigdel fra tidligere Nord-Jæren-pakka, er tatt med i porteføljen etter vedtak Sak 77/20 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

Gåstrategi for Nord-Jæren 2018-2033 ligger til grunn for prioritering av gangprosjekter. Prioriteringskriteriene legger vekt på en faglig vurdering av hvilke prosjekter som har størst potensial for å overføre personbilturer til gåturer. For å sikre best mulig måloppnåelse har Gåstrategi for Nord-Jæren 2018-2033 definert geografiske områder som skal prioriteres for tiltak (kommunesentra, bussholdeplasser langs Bussveien, andre viktige bussholdeplasser, skoler, regionale målpunkt), og størrelse på deres influensområde. Faggruppen for gange har i denne rulleringen av handlingsprogrammet gitt høyest prioritet til planlegging eller prosjektering av sentrumsnære tiltak i kommunesentrene.

I arbeidet med årets prioritering er følgende prosjekter vurdert ut fra særlige hensyn:

- Prosjekt fortau i Oalsgata – 25 prosent delfinansiering, inkluderer flere programområder, basert på vurdering av viktigheten for de ulike programområder.
- Prosjekt gang- og sykkelveg Ølberg - Vigdel – 50 prosent delfinansiering, sammen med programområde sykkel, basert på vedtak i sak 77/2020 og sak 83/2020.

Et prosjekt som er spilt inn av partene, men som ikke er vurdert gjennom prioriteringskriteriene er krysset Madlaveien x Regimentveien. Dette er også et viktig prosjekt for gående, men ligger utenfor de geografiske avgrensningene som er prioritert i strategien. Faggruppene har derfor ikke prioritert dette prosjektet.

Statens Vegvesen har ansvar for prosjekter knyttet til E39. Blant dem er Gangbru Sørmarka, som vil knytte sammen Sørmarka på Hinnasiden til det nye sykehuset på Ullandhaug. Byggestart er planlagt i 2022 og ferdigstilling i 2023. Styringsgruppen har bedt om at prosjektet spilles inn til statsbudsjettet for finansiering over post 30 Programområdemidler.

Innen trafikksikkerhetstiltak, er trafikkstyring på E39 planlagt på strekningen Tasta – Bogafjell. Det består av to hovedelementer, som er tilfartskontroll og variable fartsgrenser. Tilfartskontroll betyr at det styres hvor mye trafikk som kjører inn på motorveien, med et trafikklys på påkjøringsrampene. Variabel fartsgrense innebærer å

sette ned hastighet når trafikkvolum nærmer seg kapasitetsgrensen. Trafikkstyring etableres for å forebygge ulykker og bedre trafikkikkerhet, samt å hindre kødannelse og redusere reisetid. Det pågår arbeider med å etablere tilfartskontroll på sørgående rampe ved Schanzenholen, som vil fungere sammen med eksisterende variable fartsgrenseskilt på E39. Dette vil etableres som et prøveprosjekt som skal evalueres av Vegdirektoratet. Om det fungerer bra vil det videreføres til flere av rampene på den aktuelle strekningen.

Programområde kollektiv

Faggruppe kollektiv startet opp sitt arbeid betydelig senere enn de andre faggruppene og er av den grunn fortsatt i en tidlig fase i forhold omfanget av prosjekter og status på prosjektene. Programområdet har derfor fortsatt betydelige midler til disposisjon. Viktige kollektivaksjer, hvor det er behov for betydelige investeringer i de kommende år, og hvor man på det nåværende tidspunkt ikke har oversikt over det totale omfanget av investeringene, er kollektivaksen i Stavanger sentrum gjennom Kongsgata, Klubbgata, Verksgata og Verksalmenningen, samt kollektivtrasè Lagårdsveien–Ullandhaug.

Faggruppe kollektiv jobber hovedsakelig med fremkommelighetstiltak på bybusnettet innenfor sentrale deler av Bymiljøpakkens område. De høyest prioriterte prosjektene og tiltakene settes inn der det er størst passasjermengde og størst grad av forsinkelser – med andre ord der en får mest nytte for pengene. Gruppen sitt høyest prioriterte prosjekt i handlingsprogrammet for 2023-2026 er kollektivtiltak på strekningen fra Lagårdsveien til Ullandhaug (Kollektivtrasè Lagårdsveien - Ullandhaug). Med bygging av nytt sykehus blir denne traseen enda viktigere enn den er i dag. Her skal det startes opp planlegging, og prosjektet kan bestå av både store og små tiltak. En annen viktig bussrute er den som går nordover fra Stavanger sentrum, og to av tiltakene vil bedre bussens fremkommelighet i Randaberg. Et annet viktig arbeid som vil starte opp i 2023 er en gjennomgang av signalanleggene på Nord-Jæren, og prioritere bussene der dette ikke er gjort i dag, og der det er nødvendig. Dette vil være et godt bidrag til å få bussene frem på hele Nord-Jæren. Gruppen jobber også med små tiltak som ikke har så mye å si for fremkommelighet, men som kan bedre opplevelsen av bussturen for dem som bruker den. Flere steder skal vi oppgradere holdeplasser til universell utforming, bygge om holdeplassen slik at bussen lettere kommer ut og inn, og oppgradere busstur.

Kollektivfeltet fra Solasplitten til Asser Jåttens vei, som ble åpnet i september 2020, skal forlenges i prosjektet E39 Asser Jåttens vei – Hinnakrysset. Kollektivfeltet bygges samtidig med Sykkelstamvegen på samme strekning og vil gi et sammenhengende kollektivfelt på E39 mellom Solasplitten og Hinnakrysset. Byggestart er planlagt i 2022 og ferdigstilling i 2023. Styringsgruppen har bedt om at prosjektet spilles inn til statsbudsjettet for finansiering over post 30 Programområdemidler.

Øvrige kollektivtiltak - stasjons- og knutepunktsutvikling

I Nasjonal transportplan (NTP) 2022-2033 er det satt av midler til blant annet stasjonstiltak tilknyttet byvekstavtalen på Nord-Jæren og nye effektpakker med om lag 237 mill. 2021-kr for strekningen Skeiane-Stavanger. Prioriteringene omfatter statlige midler til stasjons- og knutepunktutvikling (post 73).

Midlene skal benyttes til jernbanestasjoner; hvor Sandnes er prioritert innenfor første planperiode (2022-2027).

Sandnes stasjon inneholder oppgraderingstiltak som skal bidra til å etablere gode overgangsløsninger mellom jernbane, Bussvei og annen kollektivtrafikk på Sandnes stasjon og Ruten. Oppgraderingen består av å etablere nye adkomster, to heiser og to trapper, samt nødvendig oppgradering på plattformer. Dette skal sikre at Sandnes stasjon skal få så god universell utforming som mulig. Tidspunkt for utførelse er planlagt i perioden 2022-2024 og skal samordnes og ferdigstilles med øvrig utvikling av Ruten og Bussveien. For Skeiane stasjon skal jernbanens fremtidige arealbehov avklares gjennom kommunedelplanleggingen Sandnes-Nærbø. Som kortsiktige tiltak er det behov for mindre oppgraderingstiltak på stasjonen. Tidspunkt for gjennomføring av tiltak på stasjonen er ikke avklart, og det er usikkert om dette er aktuelt i inneværende handlingsprogramperiode.

Prognose totalkostnad for Sandnes stasjon er om lag 160 mill kroner. Dette fordeles mellom 2023 og 2024 i tabell under («Kollektiv»), det understrekes at dette kun er en praktisk innretning og at periodiseringen kan bli annerledes.

E39 Ålgård-Hove

Hovedmålsetting for prosjektet er bedre fremkommelighet og økt trafikksikkerhet, samt knytte tettstedene Ålgård og Figgjo sammen med Sandnes, Stavanger og resten av Nord-Jæren til et felles arbeids- og boligmarked. Vegene betjener også fritids- og helgetrafikk til Sirdalsfjellene og turisttrafikk til Kongeparken om sommeren.

Delstrekningen Osli-Hove er prioritert i prosjektporteføljen og styringsgruppen ønsker en snarest mulig oppstart. Prosjektet har fått oppstartsbevilgning i statsbudsjettet for 2022 og vil lyses ut 1. kvartal 2022.

Delstrekningen Ålgård-Osli (inkludert kryss på Bråstein) er prioritert nederst i prosjektporteføljen. Departementets styringsmål (3,9 mrd. 2020-kr) legges til grunn for hele strekningen Ålgård-Hove.

Kommunal- og distriktsdepartementet har etter mekling fastsatt lang tunell mellom Figgjo og Osli i kommunedelplanen for Ålgård-Hove. Prosjektet har per i dag vedtatt reguleringsplan på hele strekningen, men reguleringsplan på strekningen Figgjo-Osli er klaget inn til Statsforvalterne av Statens vegvesen.

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.

E39 Smiene-Harestad

E39 er en viktig trafikklåre i nord-sør-retning langs kysten. Eksisterende veg fra Eskelandsveien til Harestadkrysset har en lengde på 4,5 km og har varierende standard. Planen er å få på plass en utviding av E39 fra to til fire felt for å oppnå hovedmålsettingen om bedre fremkommelighet og økt trafikksikkerhet. E39 Smiene-Harestad har godkjent styringsmål fra Samferdselsdepartementet på 3,6 mrd. 2020-kroner.

Styringsgruppen ønsker å prioritere midler til en forlengelse av planlagt kulvert til 400 meter samt kollektivknutepunkt i Harestadkrysset. I november 2021 behandlet Stavanger kommunestyre et prinsippnotat vedrørende endret løsning fra Statens vegvesen, og

vedtok at de ønsket å gå videre med å regulere en løsning hvor Tastakrysset fjernes, mot at kulverten ved Tasta skole kan strekkes til minimum 400 meter.

Detaljert økonomisk oversikt programområdene

Sykkel

[mill. 2022-kr]

Ansvar	Prosjektnavn	Beskrivelse	Oppstart byggefase	Total-kostnad	2023	2024	2025	2026
Rogfk	Ølberg-Vigdøl, delfinansiering 50 %	Gang- og sykkelvei	2021	41,5	9,9			
Stavanger	Sandvikveien	Sykkelvei med fortau	2021	68,4	9,0	12,0		
Stavanger	Rektor Steens gt./Cort Adellers gt.	Sykkelprioritert gate	2022	23,7	9,4	25,5		
Stavanger	Rektor Steens gt./Cort Adellers gt.	Del av planleggingsmidler	2022	4,9	1,2	1,2	1,2	
Rogfk	Madlaveien vest for Kristine Bonnevis veg	Sykkelvei med fortau	2022	1,0	0,3			
Stavanger	Hannasdalsgata (del 2)	Sykkelprioritert gate	2023	22,4	1,4	16,1		
Sandnes	Haakon VIIIs gt. - Ganddalsgata	Gatetun	2022	12,4	11,1			
Sandnes	Dyre Vaas vei	Sykkelvei med fortau	2024	10,0		10,0		
Sandnes	Dyre Vaas vei	Del av planleggingsmidler		4,6	1,0	0,5		
Randaberg	Krystallveien	Sykkelvei med fortau / sykkelfelt	2024	22,4	0,4	20,4		
Randaberg	Krystallveien	Del av planleggingsmidler		3,7	0,9	0,9	0,9	
Rogfk	Oalsgata, delfinansiering 50 %	Sykkelfelt (hevet)	2020	244,7	51,2	76,8	28,6	
Rogfk	Oalsgata, delfinansiering 50 %	Del av planleggingsmidler		2,2	0,5	0,5	0,5	
Rogfk	Dusavikveien, delfinansiering 50 %**	Sykkelfelt	2021	129,0	9,2	47,1	47,6	18,9
Rogfk	Dusavikveien, delfinansiering 50 %**	Del av planleggingsmidler		1,1	0,3	0,3	0,3	
Stavanger	Ryfylkegata del 2 - (forankret i Budsjett 21)	Sykkelfelt	2023	29,0	4,6			
Rogfk	Madlaveien øst for Kristine Bonnevis veg	Sykkelvei med fortau	2021	2,0	0,6			
Sola	Åsenvegen	Sykkelvei med fortau	2025	41,4	0,3	0,3	20,7	20,0
Sola	Åsenvegen	Del av planleggingsmidler		4,5	1,1	1,1	1,1	
Sum					112	213	101	39

Rogfk	Oalsgata, delfinansiering 50 %	Sykkelfelt (hevet)	2020	244,7	51,2	76,8	28,6	
Rogfk	Dusavikveien, delfinansiering 50 %**	Sykkelfelt	2021	129,0	9,2	47,1	47,6	18,9
Sum uten Oalsgata og Dusavikveien					52	89	25	20

Byggefase inkluderer prosjektering

Gange

[mill. 2022-kr]

Ansvar	Prosjektnavn	Beskrivelse	Oppstart byggefase	Total-kostnad	2023	2024	2025	2026
Rogfk	Oalsgata, delfinansiering 25%	Fortau	2021	122,4	25,6	38,4	14,3	
Rogfk	Ølberg-Vigdel, delfinansiering 50%	Etablere gang- og sykkelsti.	2021	41,5	20,5	12,9		
Stavanger	Stiftelsesgata Fra Kongsgata til Bergelandsgate	Kryss/fortau Stiftelsesngt til Bergelandsgt, ...	2023	3,3	0,5	2,9		
Svv	E39 bro over motorveien (planlegging 1,7)	Gangbru over motorveien		77,9	25,7			
Stavanger	Klubbelskapet - Olavskleivå	trapp/rampe forlen ST. Olavskvartalet, frikjøp p-plr (grunnerv)	2022	6,6	3,3			
Rogfk	Bøveien	Etablere fortau mangler en del Sentrum/skole	2022	8,3	1,4			
Stavanger	Hetlandsgata kryss Vaisenhus-Kongsteinsgt	Fortau og innsnevring vei ca. 85 m,	2021	5,9	3,3			
Randaberg	Kyrkjeveien 2	Fortau		7,9	2,2			
Rogfk	Stokkaveien 1, Wesselsgt-Murveien	Rehabilitere/nytt fortau der mangler, ca 150m	2022	6,2				
Sandnes	Kverullveien-Brugata	Skeiane stasjon		1,4				
Sandnes	Torvvegen	Oppgrad forbindelse fra stadionomr/ Smeaheia til Somaveien		6,8				
Sandnes	Eddaveien	Fortau		1,3				
Sandnes	Sandvedparken	Belysning tursti og pumptrack Sandvedparken		5,0				
Sola	Intensivbelysning, Sande sk	Gangfeltoppøyninger og intensivbelysning	2021	1,0				
Sola	Intensivbel gangf Sandesletta, nord (busstur), og ved Åsenvegen	Intensivbelysning	2021	0,3				
Stavanger	Neptunveien (Sjøvn), ved Tastaveden sk	Nytt fortau ca 400 m	2021	5,3	3,3			
Stavanger	Arne Rettedals gt	Utvidelse fortau	2021	7,9	4,4			
Stavanger	Myrvangveien Køhlers vei – Haugvaldstadm	35 m g/s-vei med fortau, fjerne gateparker.	2021	2,6	0,6			
Stavanger	Stavanger stasjon	En off heis fra perrong til Jernbanelokket	2021	5,3	3,3			
Stavanger	Øvre Holmegate	Gågate	2022	7,9	1,0	5,6		
Sum					95	60	14	

Rogfk	Oalsgata, delfinansiering 25%	Fortau	2021	122,4	25,6	38,4	14,3	
Sum uten Oalsgata					69	21	0	0

Byggefase inkluderer prosjektering

TS

[mill. 2022-kr]

Ansvar	Prosjektnavn	Beskrivelse	Oppstart byggefase	Total-kostnad	2023	2024	2025	2026
Stavanger	Sjøhagen	Undergang samarbeid SUKF	2021	29,7	13,2	3,3		
Stavanger	Lundebakken	Fortau	2022	10,5	2,6	5,3		
Stavanger	Gauselvågen (Nord)	Etablere fortau	2022	5,3	0,8			
Rogfk	Fv. 4540 Grannessletta x Madlavegen			6,3				
Stavanger	Stavanger sentrum, etablere pullerter	Etablere pullerter	2022	4,7	1,0	3,7		
Sola	Påskhusvegen		2022	1,4				
Stavanger	Øvre Vågen	Del 1 ferdig, del 2 ferdig i 22	2022	27,0	8,7			
Stavanger	Beysning Vågen tusenårsstedet	Belysning	2023	15,8	7,0	8,8		
Svv	E39 Trafikkstyring på motorveien		2026	66,4	20,5	18,8		
Rogfk	Trafikksikkerhet ungdomsskoleveg.		2021	26,0	6,7	7,7		
Rogfk	Fv. 510 Nesbuvegen nord for Austreimveien		2021	17,9				
Rogfk	Fv. 510 Nesbuvegen x Osbergvegen		2021	18,0				
Rogfk	Fv. 4584 Dusavikveien delfinansieres 50 %		2021	129,0	9,2	47,1	47,6	18,9
Rogfk	Fv. 334 Oalsgata delfinansierers 25 %		2020	122,4	25,6	38,4	14,3	
Sum					95	133	62	19

Rogfk	Fv. 4584 Dusavikveien delfinansieres 50 %		2021	129,0	9,2	47,1	47,6	18,9
Rogfk	Fv. 334 Oalsgata delfinansierers 25 %		2020	122,4	25,6	38,4	14,3	
Sum uten Oalsgata og Dusavikveien					61	48	0	0

Byggefase inkluderer prosjektering

Kollektiv
[mill. 2022-kr]

Ansvar	Prosjektnavn	Beskrivelse	Oppstart byggefase	Total-kostnad	2023	2024	2025	2026
Rogfk.	Busslommer Madlamarkveien	Bygge om busslommer, eks kantsteinstopp	2023	19,7	6,7	10,6		
Stavanger	Kongsgata, Klubbgata	Stenge biltrafikk m.m. Antatt byggestart 2022	2022	102,4	51,2	5,1	3,0	
Rogfk.	Lagårdsveien - Ullandhaug	Flere tiltak langs strekning. Starter regulering i 2022.	2025	10,5	4,0	4,0	0,3	
Rogfk.	Auglendsdalen	Kollektivfelt	2022	27,3	8,3	16,6		
SVV	Kollektivfelt E39	Kollektivfelt. Byggestart 2022	2022	22,1	10,5			
Rogfk.	Verkgata	Kollektivfelt m.m. Reguleres ferdig i 2022. Antatt byggestart er 2022/2023	2022	17,7	8,3			
Alle	Samlepott	Pott til mindre tiltak under 5 mill. Ikke sikkert trenger regulering. Oppstart byggefase kan variere.		21,1	5,3	5,3	5,3	5,3
Rogfk.	Bussprioritering signalanlegg Nord-Jæren	Gjennomgang og tiltak for å prioritere bussen.	2023	7,2	1,0	2,0	2,0	2,0
Randaberg	Hagafjell	Fra ett til to kjørefelt	2024	6,4	1,8	4,6		
Rogfk.	Kryss Madlamarkveien	Ombygging av kryss. Krever kun mindre endring av reguleringsplan	2024	3,1	0,5	2,6		
Randaberg	Krystallveien/Bronseveien	Flere små tiltak langs strekning	2024	12,8	3,3	9,5		
Rogfk.	Gjennomgang holdeplasser UU	UU holdeplasser, gjennomgang og tiltak rute 5,1,4 og 8.	2023	19,5	1,0	6,1	6,1	6,1
Stavanger	Folkevisveien	UU holdeplasser	2023	13,5	6,8	6,8		
Stavanger	Rogalandsgata	UU holdeplasser	2023	6,1	3,1	3,1		
Stavanger	Holdeplasser Madlasandnes	UU holdeplasser	2023	7,4	3,7	3,7		
Sandnes	Breddeutvidelse Aksel E. vei	Breddeutvidelse vei (reguleres av kommunen, søker kun om midler til prosjektering/bygging). Jeg vet ikke om reguleringen er startet eller ikke.	2023	2,8	2,8			
Sum					118	80	17	13

Nye prosjekter spilt inn av faggruppe kollektiv til hp 2023-2026

Byggefase inkluderer prosjektering

Kontakt sekretariat for Bymiljøpakken

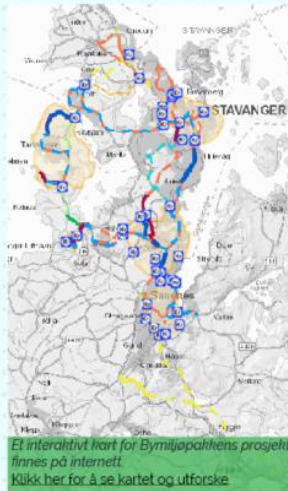


Kristine Gramstad Wedler
Sekretariatsleder
kristine@bymiljøpakken.no
+47 907 69 415

Gaute Risa
Controller
gaute@bymiljøpakken.no
+47 948 83 352

Kjersti Reppen Kartsen
Rådgiver
kjersti@bymiljøpakken.no
+47 948 44 052

Tore Espedal
Kommunikasjonsansvarlig rådgiver
tore@bymiljøpakken.no
+47 997 46 019



Vedlegg: Prosjektark