

Handlingsprogram 2023-2026



Version 21.03.2022



Bymiljøpakken



Forord

Bymiljøpakken består 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 desember 2021 til 6,4 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 68 prosent til kollektiv, gange, sykkel og trafiksikkerhet (TS) og 32 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.

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. Et annet stort prosjekt i handlingsprogrammet er Sykkeltamvegen fra Sandnes til Stavanger.

Andre delstrekning av tungbilprosjektet Transportkorridor Vest Sør-Tjora - Kontinentalvegen skal komme i gang før denne handlingsprogramperioden, og neste delstrekning (Kontinentalvegen – Hagakrossen) har planlagt oppstart i perioden.

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.



Foto: Elisabeth Tennessen

Innhold

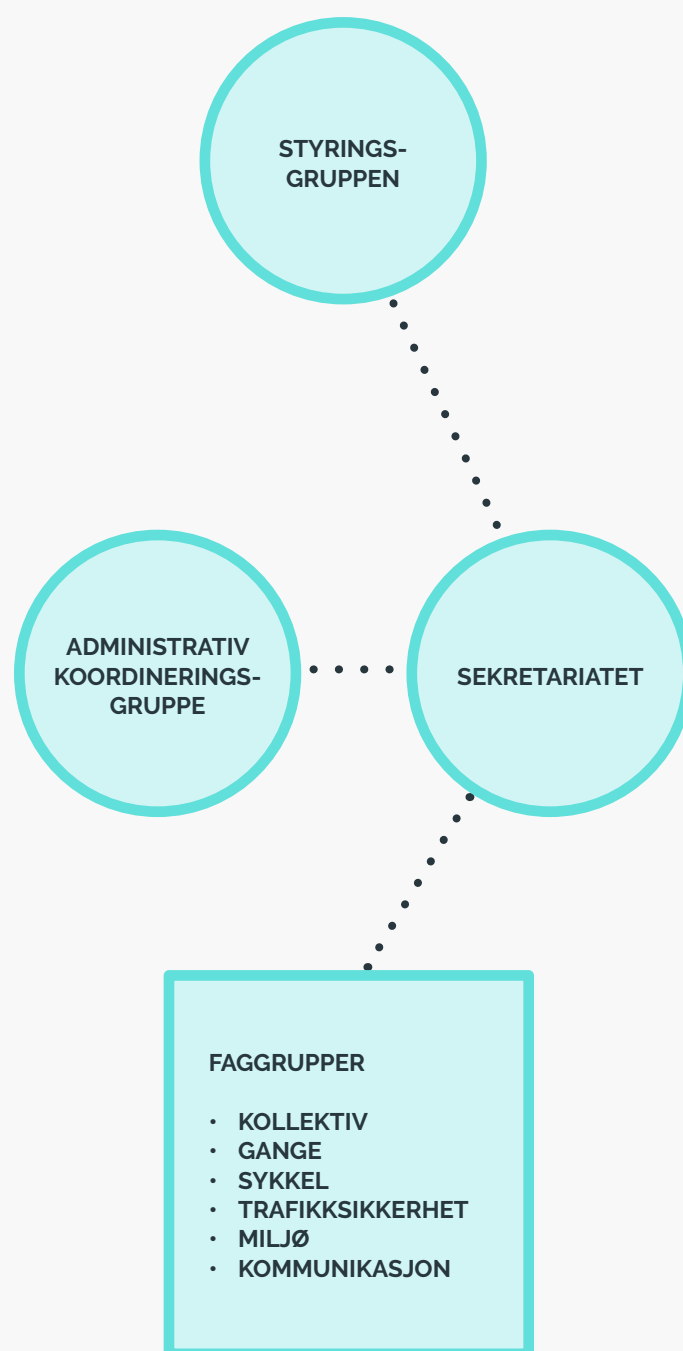
Forord	3
Om Bymiljøpakken	6
Organisering	7
Styring	8
Økonomi	10
Portefølje	10
Detaljert økonomisk oversikt programområdene	24

Bymiljøpakken

Gjennom byvekstavtaler samarbeider de tre forvaltningsnivåene stat, fylkeskommune og kommune om å nå 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, 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. Bymiljøpakken styres gjennom fireårige Handlingsprogram som blir behandlet i styringsgruppen, sendt på lokal tilslutning til fylkesting og kommunestyre og behandlet i politisk styringsgruppe. Handlingsprogrammet er prioriteringen 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. Kommunene 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 bidra til å forberede sakene

til styringsgruppemøtene. Drøftingene i k-gruppen skal etablere et grunnlag for at sekretariatet kan lage gode innstillinger til styringsgruppen.

Sekretariatet

Ifølge retningslinjene for sekretariatet i Bymiljøpakken skal «Sekretariatet (...) tilrettelegge for at styringsgruppen for Bymiljøpakken har en totaloversikt over økonomisk status og framdrift slik at de kan drive ansvarlig porteføljestyring av byvekstavtalen. Hver prosjekteier er imidlertid ansvarlig for den løpende kostnadsstyringen av det enkelte prosjekt.» I tillegg står det: «Sekretariatet skal sørge for at det etableres gode rutiner for økonomirapportering, slik at avvik fanges opp og nødvendige justeringer kan gjøres på et tidlig tidspunkt.» Sekretariatet er faglig uavhengig.

Faggrupper

Bymiljøpakken har seks faggrupper: Kollektiv, gange, sykkel, trafikksikkerhet, bymiljø og kommunikasjon. Faggruppene viktigste oppgave er å bidra aktivt til måloppnåelse i Bymiljøpakken. Dette gjøres gjennom faglig samarbeid på tvers av virksomhetene, vurdering og prioritering av prosjekt i programområdene, og kommunikasjon om Bymiljøpakkens prosjekter og resultater.

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, planstatus og kapasitet på planlegging og gjennomføring.

Styringsprosess

Prosjekt og tiltak i Bymiljøpakken spilles inn gjennom kommuner, fylkeskommunen og stat. Prosjektene i Bymiljøpakken blir prioritert i tråd med byvekstavtalens porteføljestyryngskriterier. Prosjektene som prioriteres med finansiering for kommende fireårsperiode sammenfattes i handlingsprogrammet, som rulleres hvert år. Årsmeldingen rapporterer på kostnad og måloppnåelse. Fylkeskommunen har finansieringsavtalen med bompengeselskapet og er ansvarlig for at bompenger rekvireres i tråd med Prop. 47 S.

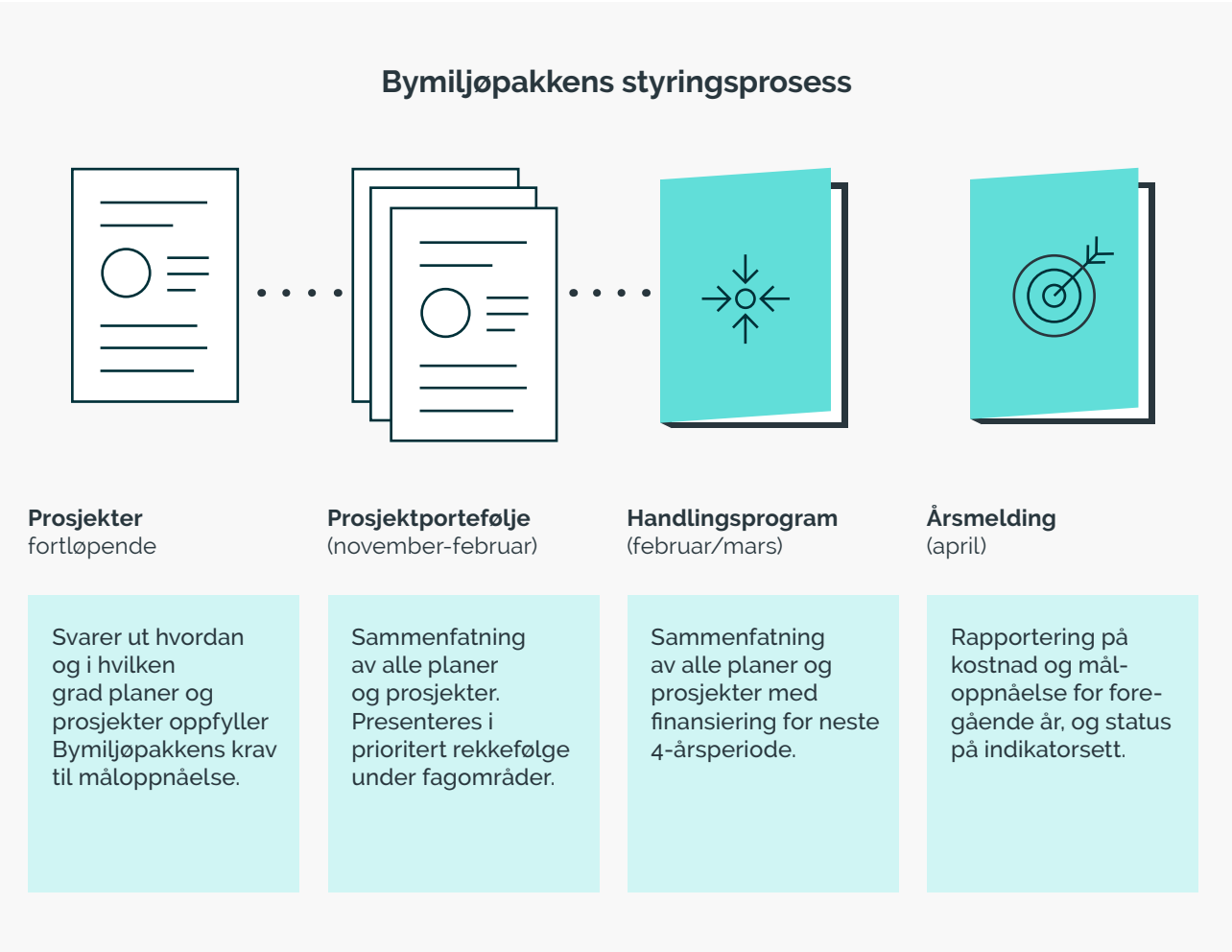


Foto Elisabeth Tomassen

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.

Det vil bli gjort en evaluering av modellen i etterkant av HP 2023-2026.

Handlingsprogrammet er grunnlag for innspill 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 prosjekteierens budsjetter.

Økonomi

Portefølje

mill. 2022-kr.		
Prioritering	Prosjekt	Styringsmål
	TKV rv 509 Sømmevågen - Sola skole	212
	Kostnadsoverskridelser Nord-Jærenpakka	798
	Drift sekretariat	136
0	Bomstasjoner 38 STK	139
1	Drift Kollektiv	3 868
	Drift Kollektiv	2 412
	Økt rutefrekvens	909
	Reduserte billettpriser	547
2	Sykkelstamvegen	1 525
3	Bussveien Korridor 1-4	11 553
	Bussveien korridor 1 - Ruten Stavanger stasjon til og med krysset i Havnegata/Gravarsveien	6 128
	Bussveien korridor 2.1 (Stavanger St.- Sundekorssen- Bussvei/kollektivakse)	2 402
	Bussvei korridor 2.2 Sundekrossen - Risavika (Bussvei/kollektivakse)	2 010
	Kollektivakse korridor 3 (Havnegata/Gravarsveien - Vatnekrossen)	99
	Korridor 4 - Forus-Sola-Sola lufthavn - (Bussvei/kollektivakse)	317
	Påløptkost korridor 1 inkl planlegging andre korridorer etc.	598
4	SUS/UIS-Diagonalen-Jättå	449
5	TKV rv 509 Sør-Tjora-Kontinentalveien	720
6	Programområde sykkel	753
7	Programområde gange, miljø og trafikksikkerhetstiltak	753
7(1)	Oalsgata samfinansiering sykkel/gange/ts	509
7(2)	Rv. 44 krysstiltak Stangeland	83
7(3)	Dusavikveien samfinansiering sykkel/ts	268
8	Programområde kollektiv + øvrige kollektivtiltak	1 563
8(1)	Sandnes- og Skeiane stasjon	242
9	TKV rv 509 Kontinentalveien - Sundekrossen	254
10	TKV fv. 409	412
11	E39 Hove-Ålgård	0
11(2)	Kryss E39 Bråstein	77
11(3)	E39 Hove Osli	613
12	E39 Smiene – Harestad	3 499
12(2)	Kulvert - Tasta - Smiene-Harestad (Nærmiljøtiltak, sykkel og gange)	438
13	Fv. 505 Foss Eikeland - Bråstein	803
14	Planlegging Sandnes øst	47
15	Osli-Ålgård	3 620
Sum kostnader		33 334

Inntekter	mill 2022-kr
Bompenger	12 557
Statlig bidrag E39 Ålgård-Hove og E39 Smiene-Harestad	3 476
Post 63 Statlig bidrag Bussveien	5 692
Post 30 Statlige midler til kollektiv-, gang- og sykkeltiltak	3 048
Post 66 Belønningsmidler	2 865
Post 66 Reduserte bompenger	911
Post 66 Bedre kollektivtilbud	911
Post 66 Reduserte billettpriser til kollektivtrafikk	548
Post 66 Tilskudd til fjerning av rushtidsavgift	548
Post 73 Stasjons- og knutepunktutvikling	242
Mva.	2 288
Gevinst salg av Flyt	84
Alternativ finansiering	163
Sum inntekter	33 334



Ryvikegata Foto Stavanger kommune

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 og investering store prosjekt
- Post 63 – Særskilte tilskudd til store kollektivprosjekt
- Post 66 – Belønningsmidler med mer
- Post 73 – Stasjons- og knutepunktsutvikling
- **Mva.-refusjon**
- **Bompenger**
- **Alternativ finansiering**

Bompenger

Bompengeinntektene utgjør rundt 30 prosent av finansieringen i Bymiljøpakken. Ettersom bompengeinntektene anslås for perioden frem til 2033, er det heftet usikkerhet ved beregningene. 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 – påvirker gjennomsnittstaksten negativt.

De lokale partene i styringsgruppen har tatt nasjonalt initiativ til å få justert rammebetingelsene knyttet til blant annet endret kjøretøymiks. Dette arbeidet kan få konsekvenser for økonomien i pakken. Dersom det kommer økt statlig bidrag i pakken, vil gjennomsnittstaksten bli justert i henhold til dette på vanlig vis.

Styringsgruppen vedtok i sak 8/22 at en gjennomsnittstakst på 12,8 2022-kroner skal opprettholdes. Styringsgruppen understreket at de med dette ikke har gitt sin tilslutning til å justere takstene ut over KPI.

Styringsgruppen i Bymiljøpakken vil få sak knyttet til takstjustering ut over KPI om dette blir aktuelt.

Tiltaksområder

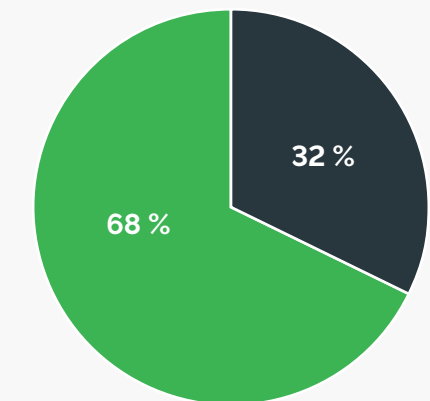
Totalt for perioden frem til 2033 skal det investeres over 30 milliarder kroner i tiltak som skal bidra til at avtaleområdet oppnår nullvekst i personbiltrafikken. Tiltakene er fordelt på følgende tiltaksområder:

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

Styringsgruppen har et mål om at fordelingen i pakken skal være omtrent 70 prosent til kollektiv, sykkel, gange og trafiksikkerhet og cirka 30 prosent til veg. I figuren på denne siden vises fordelingen per nå.

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.



- Kollektiv/sykkel/gange/TS
- Veg

Låneopptak

Det er mulig å ta opp lån som nedbetales med bompenger opp til en maksimal gjeld på 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

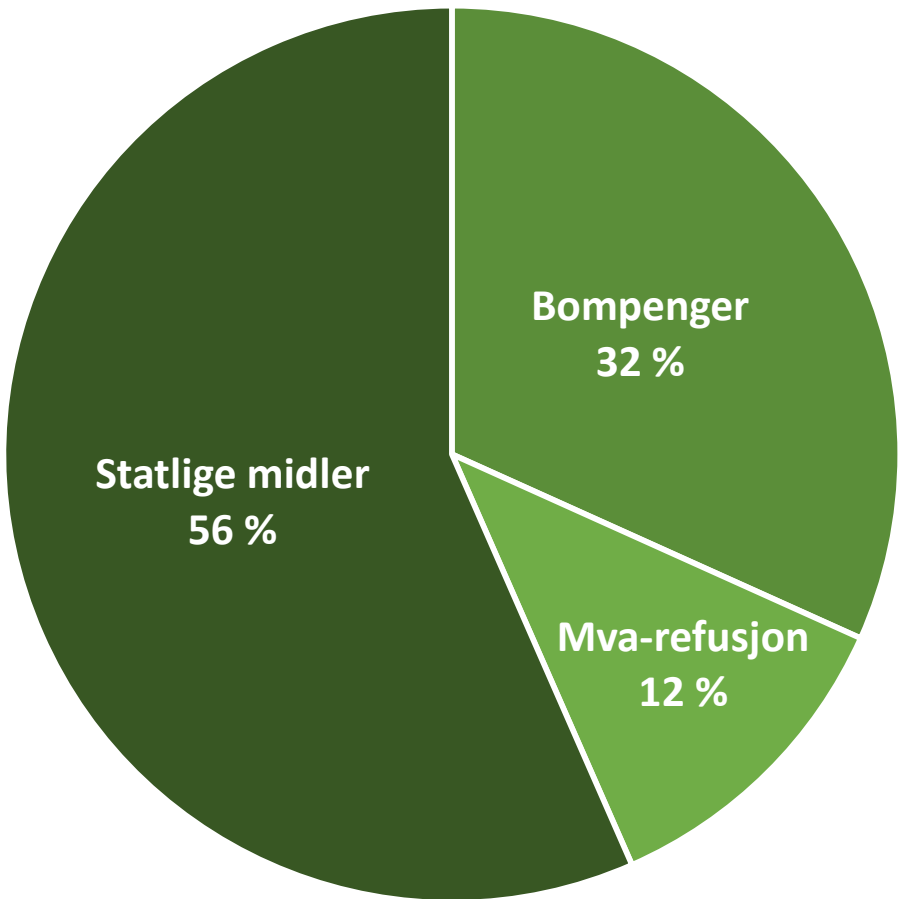
Tabell og kakediagram detaljerer inntekter for Bymiljøpakken i handlingsprogramperioden 2023-2026. Som en tydeliggjøring av momsmidlene, er nytt for dette handlingsprogrammet at også kommunal merverdirefusjon er spesifisert på inntektssiden.

De årlige brutto bompenginntektene er beregnet til 981 millioner kroner. De årlige netto bompenginntektene er beregnet til 851 millioner kroner.

mill. 2022-kr

Inntekter	2023	2024	2025	2026
Bompenger - netto	851	851	851	851
Post 63 Statlig bidrag Bussveien ²	584	620	718	1 247
Post 30 Statlige midler til kollektiv-, gang- og sykkeltiltak - Sykkeltamveien	73	114	109	0
Post 30 - SUS/UIS - Diagonalen - Jåttå ¹	116	110	35	
Post 66 Belønningsmidler	252	252	252	252
Post 66 Reduserte bompenger	91	91	91	91
Post 66 Bedre kollektivtilbud	91	91	91	91
Post 66 Reduserte billettpriser til kollektivtrafikk	55	55	55	55
Post 66 Tilskudd til fjerning av rushtidsavgift	55	55	55	55
Post 73 Stasjons- og knutepunktutvikling - Sandnes stasjon	83	83	0	0
Mva.-refusjon	322	349	305	279
Sum	2 573	2 671	2 562	2 921

¹Forutsetter at prosjektet blir tatt inn i statlige budsjetter. Statlig finansiering er eks. mva. og prosjektering.
²Prognose Rogfr



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.

Styringsmål er øvre kostnadsramme for prosjektene. Prosjektene har ikke mandat til å gå ut over styringsmål uten godkjenning fra styringsgruppen (ref. Styringssystem for Bymiljøpakken).

Det er ikke nødvendigvis samsvar mellom den periodevise tildelingen av midler og faktisk framdrift på prosjekt.

Kostnader i mill. 2022-kr. ink. mva.

Prosjekt	Styrings-mål	2023	2024	2025	2026
Sykkeltamvegen	1 525	73	114	109	0
Bussveien korridor 1 - Ruten Stavanger stasjon til og med krysset i Havnegata/Gravarsveien	6 128	1 305	1 266	740	423
Bussveien korridor 2.1 (Stavanger St.- Sundekorssen-Bussvei/kollektivakse)	2 402	96	265	771	341
Bussvei korridor 2.2 Sundekrossen - Risavika (Bussvei/kollektivakse)	2 010	25	22	45	841
Kollektivakse korridor 3 (Havnegata/Gravarsveien - Vatnekrossen)	99	22	20	20	20
Korridor 4 - Forus-Sola-Sola lufthavn - (Bussvei/kollektivakse)	317	2	5	100	125
SUS/UIS-Diagonalen-Jåttå	449	125	129	22	0
TKV rv 509 Sør-Tjora-Kontinentalveien*	720	224	397	7	48
Programområde sykkel	753	110	80	22	21
Programområde gange, miljø og trafikksikkerhetstiltak	753	148	65	47	2
Oalsgata programområde sykkel/gange/ts	509	124	194	100	0
Dusavikveien programområde sykkel/ts	268	30	96	90	38
Programområde kollektiv + øvrige kollektivtiltak	1 563	84	96	28	14
Sandnes stasjon	166	83	83	0	0
E39 Hove Osli	613	156	208	250	0
Fv. 505 Foss Eikeland - Bråstein	803	10	10	10	10
Rv. 44 krysstiltak Stangeland	83	20	31	16	16
Drift Kollektiv	2 412	213	213	213	213
Økt rutefrekvens	909	92	92	92	92
Reduserte billettpriser	547	55	55	55	55
Drift sekretariat	136	9	9	9	9
Sum		3 006	3 450	2 744	2 268

*Prognose forbruk, avviker fra innspill til statsbudsjettet.

Balanse 2023-2026

Bymiljøpakken går inn i en periode med høy byggeaktivitet, og dermed vil det påløpe mer kostnader enn inntekter fremover. Balansen viser inntekt-/kostnadsforholdet i handlingsprogramperioden. Årlige underskudd dekkes inn av overførte midler fra tidligere år eller låneopptak.

Forventet inngående kontantbeholdning i 2023 er cirka 1000 mill. kr.

mill. 2022-kr.

Balanse	2023	2024	2025	2026
Balanse ved årets start	1 000	568	-211	-393
Kostnader	3 006	3 450	2 744	2 268
Inntekter	2 573	2 671	2 562	2 921
Balanse ved årets slutt	567	-211	-393	259
Akkumulert lånebehov	0	211	393	0

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 Sykelstamvegen er å legge til rette for overføring av arbeidsreiser fra personbil til sykkel, og da spesielt til arbeidsplassene i Forus/Lura-området og nytt sykehus og UiS. 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 i krysset mellom Gravarsveien og Havnegata 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 grunnnerv.



Sykelstamvegen under arbeid. Foto Øyvind Ellingsen/Stasjons Vegvesen

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 ut 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 grunnnerv 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 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 parallelført 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.

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 fullføre prosjektet før det nye sykehuset åpner i 2024, må prosjektet lyses ut mai 2022 og ha byggestart høsten 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.

Strekket Hagakrossen-Jåsund skyves til etter denne handlingsprogramperioden (2026) i påvente av enighet mellom partene i Bymiljøpakken.

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 fellesstrekningene 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.

Krysstiltak RV44 Stangeland

I Handlingsprogram 2023-2026 prioriteres krysstiltak RV44 Stangeland med 83 millioner kroner. Prosjektet er nedskalert fra opprinnelig løsning, og løftet frem fra sin tidligere prioriteringsplass for å kunne realiseres samtidig med Oalsgaten. Prosjektets kostnader er redusert fra 219 millioner til 83 millioner, altså kutt på 136 millioner kroner. Rogaland fylkeskommune har estimert at å bygge prosjektet samtidig som Oalsgaten kan redusere kostnadene på prosjektet med 10 millioner kroner.

Programområder

På grunn av usikkerhet i pågående prosjekter, er det i dette handlingsprogrammet lagt opp til at programområdene i handlingsprogramperioden har en buffer på rundt 20 % for sykkel og 10 % for gange og trafikksikkerhet. Prosjekt som ikke har fått plass til nå i pakken, er på vent inntil det eventuelt blir tilgjengelige midler. Programområdene er i prosess med å

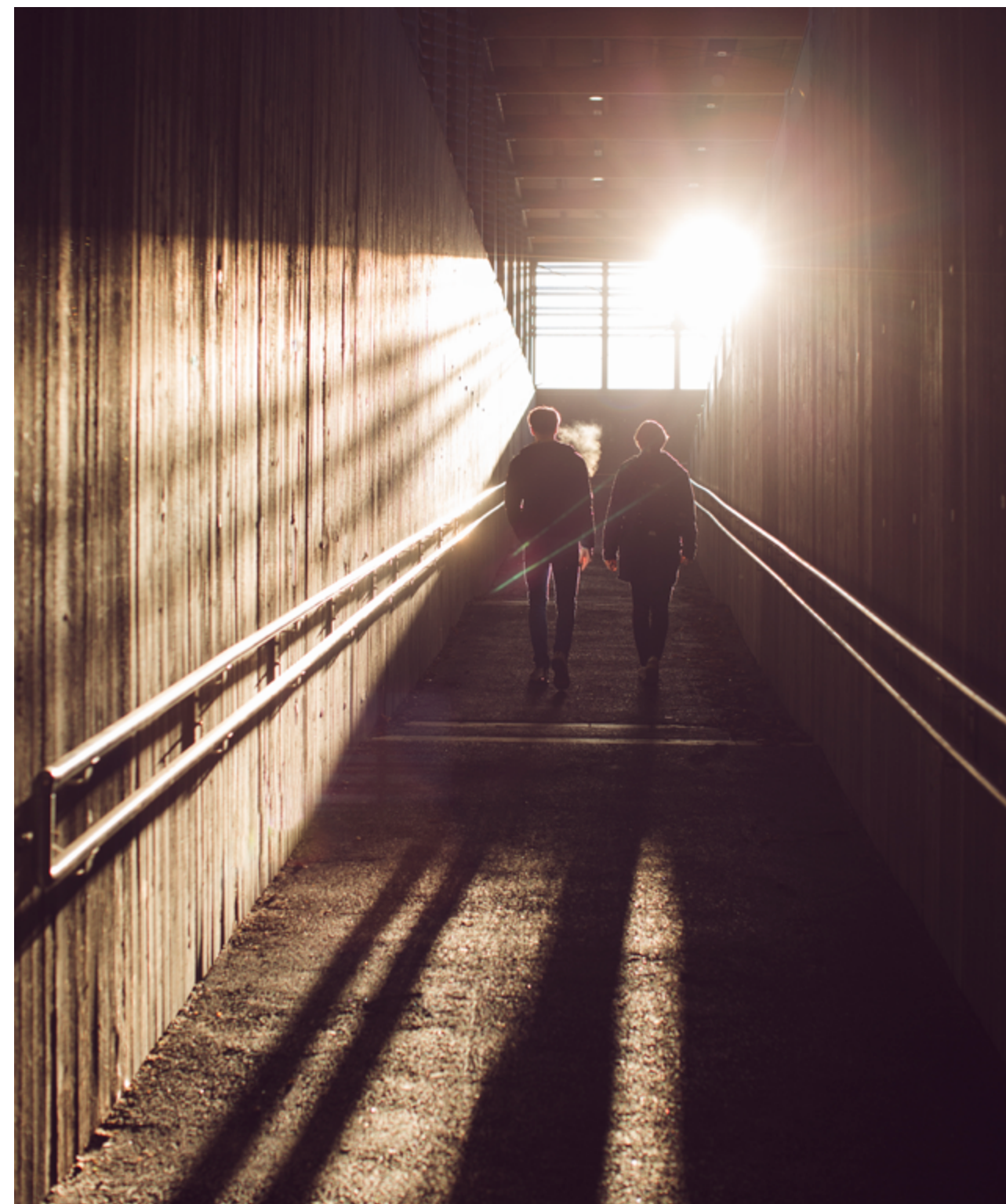


Foto: Elisabeth Tønnessen

revidere strategi og vil ha dette med seg i den prosessen.

Under styringsgruppemøtet 9. mars 2022, ble det vedtatt at prosjektene Vistnesveien

og Tungenesveien i Randaberg blir lagt inn i handlingsprogrammet, med midler til planlegging.



Programområde sykkel

I handlingsprogramperioden vil det pågå 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 tillegg er prosjektet Ølberg - Vigdel fra tidligere Nord-Jæren-pakka, tatt med i porteføljen etter vedtak Sak 77/20 i styringsgruppen 16.12.2020. Det høye antallet prosjekter som er igangsatt,

kombinert med behovet for å opprettholde en buffer og ikke disponere alle midlene så tidlig i avtaleperioden, gjør at det ikke blir tatt inn nye sykkelprosjekter i denne rulleringen av handlingsprogrammet. Dette er unntatt Vistnesveien, som er nevnt i forrige avsnitt. 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 gange, miljø og trafikksikkerhetstiltak

I handlingsprogramperioden vil det pågå planlegging eller prosjektering og bygging av en rekke gangeprosjekt langs hovednettet på Nord-Jæren. Også på trafikksikkerhet vil det være høy aktivitet i perioden. 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, viktige bussholdeplasser, skoler, regionale målpunkt), og størrelse på deres influensområde. I tillegg er prosjektet Ølberg-Vigdel fra tidligere Nord-Jæren-pakka, tatt med i porteføljen etter vedtak Sak 77/20 i styringsgruppen.

Tilsvarende som for programområdet sykkel, vil det ikke bli tatt inn nye prosjekter på gange eller trafikksikkerhet i denne rulleringen av handlingsprogrammet. Bakgrunnen er behovet for en buffer innen programområdet kombinert med at det ikke er ønskelig å disponere alle midlene så tidlig i avtaleperioden. Det tidligere nevnte Tungenesveien-prosjektet er unntatt dette.

Det er foretatt en omprioritering i forbindelse med prosjektet Bro over motorveien. Her er prosjektkostnad tatt ned fra 81 millioner til 28,7 millioner kroner, altså en total besparelse på 52,3 millioner kroner. I prosjektets kostnad lå det påkoblingsvei på begge sider av broen. Det gjenstår påkobling på den ene siden av broen. Stavanger kommune påtar seg å løse påkoblingen med kommunale midler, slik at deler av restmidlene som lå

i dette prosjektet kan brukes på prosjektet Madlaveien/Regimentsveien. Byggekostnad på Madlaveien/Regimentsveien er anslått til 83 millioner kroner. Prosjektet vises i handlingsprogrammet som en delfinansiering, hvor bare Bymiljøpakkens fremtidige kostnad vises. Ca. 50 % av byggekostnad skal dekkes av eksterne. Prosjektet prioriteres i handlingsprogrammet med 40 millioner. Madlaveien/Regimentsveien er et prosjekt som har vært i porteføljen siden Nord-Jærenpakken, og det er et viktig trafikksikkerhet-, sykkel- og gangeprosjekt. Begge prosjektene ligger i Stavanger kommune.

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. Trafikkstyring etableres for å forebygge ulykker og bedre trafikksikkerhet, samt å hindre kødannelse og redusere reisetid. Dette skal først testes ut som et prøveprosjekt. Det pågår arbeider med å etablere tilfartskontroll på sørgående rampe ved Schancheholen, som vil fungere sammen med eksisterende variable fartsgrenseskilt på E39.

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 kollektivakser, 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, Klubbegata, Verkskata og Verksalmenningen, samt kollektivtrasé Lagårdsveien–Ullandhaug.

Faggruppe kollektiv jobber hovedsakelig med fremkommelighetstiltak på bybussnettet innenfor sentrale deler av Bymiljøpakkens område. De høyst 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 høyst prioriterte prosjekt i handlingsprogrammet for 2023-2026 er kollektivtiltak på strekningen fra Lagårdsveien til Ullandhaug (Kollektivtrase 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 Sykkeltamvegen 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. Vegen betjener også fritids- og helgetrafikk til Sirdalsfjellene og trafikk til Sør- og Østlandet.

Delstrekningen Osli-Hove er prioritert i prosjektporteføljen og styringsgruppen ønsker en snarest mulig oppstart. Prosjektet har fått oppstartsbevilgning i statsbudsjettet for 2022 og vil lysnes ut 2. tertial 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 Statsforvalteren 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 (jfr. Vedtak 77/20).

E39 Smiene-Harestad

E39 er en viktig trafikkkåre 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



Osli Foto: Tore Espedal

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	Totalkostnad	2023	2024	2025	2026	Sum 23-26
Stvngr	Sandvikveien	Sykkelvei med fortau	2021	89,2	47,4	26,3	0,0	0,0	73,7
Stvngr	Rektor Steens gt./ Cort Adelers gt.	Sykkelprioritert gate	2022	28,3	9,8	0,0	0,0	0,0	9,8
Rogfk	Madlaveien vest for Kristine Bonnevie's veg	Sykkelvei med fortau	2022	7,7	4,7	0,0	0,0	0,0	4,7
Rogfk	Madlaveien øst for Kristine Bonnevie's veg	Sykkelvei med fortau	2021	2,2	1,1	1,1	0,0	0,0	2,2
Rogfk	Elvegata Gjesdalsv-Julie Egesgt (50%)	Sykkelfelt	2020	6,8	0,2	0,0	0,0	0,0	0,2
Stvngr	Hannasdalsgata (del 2)	Sykkelprioritert gate	2023	23,3	1,5	16,7	0,0	0,0	18,2
Sndns	Haakon VII's gt. - Ganddalsgata	Gatetun	2022	12,9	11,5	0,0	0,0	0,0	11,5
Sndns	Dyre Vaas vei	Sykkelvei med fortau	2024	10,4	0,0	10,4	0,0	0,0	10,4
Rndbrg	Krystallveien	Sykkelvei med fortau / sykkelfelt	2024	23,8	0,6	21,4	0,0	0,0	22,0
Sola	Åsenvegen	Sykkelvei med fortau	2025	43,1	0,3	0,3	21,5	20,8	42,9
Stvngr	Ryfylkegata del 2	Sykkelfelt	2023	30,1	4,8	0,0	0,0	0,0	4,8
Rogfk	Torvmyrveien	Sykkelfelt (hevet)/ sykkelvei med fortau	2020	65,8	9,9	0,0	0,0	0,0	9,9
Rogfk	Ølberg-Vigdel, delfinansiering 50 %	Gang- og sykkelvei	2021	43,1	18,0	3,5	0,0	0,0	21,5
Rndbrg	Vistnesveien			0,3				0,3	0,3
Rogfk	Randabergveien på Tasta	Reguleringsplan	-	4,2	0,4				0,4
Rogfk	Misjonsveien	Reguleringsplan	-	3,2	0,1				0,1
Delsum					110	80	22	21	233
Tiltak som inngår i flere programområder og som står som egne prosjekter i porteføljen.									
Rogfk	Oalsgata, delfinansiering 50 %	Sykkelfelt (hevet)	2020	254,5	61,8	97,0	50,0	0,0	208,8
Rogfk	Dusavikveien, delfinansiering 50 %	Sykkelfelt	2021	134,2	14,9	48,0	45,0	19,0	126,9
Sum					187	225	117	40	568

* Byggefase inkluderer prosjektering
Planfase

Gange



mill 2022-kr.

Ansvar	Prosjektnavn	Beskrivelse	Oppstart byggefase	Totalkostnad	2023	2024	2025	2026	Sum 23-26
Rogfk	Bøveien	Etablere fortau	2022	8,6	5,0	1,7	0,0	0,0	6,7
Rogfk	Støkkaveien 1 Wesselsgata-Murveien	Rehabiliterer/nytt fortau	2022	10,2	0,6				0,6
Svv	E39 bro over motorveien	Gangbru over motorveien	2022	28,7	27,4	0,0	0,0	0,0	27,4
Rogfk	Madlaveien x Regimentsvegen	Kryssutbedring		40,0	10,0	16,9	10,7	2,3	39,8
Rndbrg	Kyrkjeveien 2	Fortau	2023	8,5	2,4	0,0	0,0	0,0	2,4
Stvngr	Stavanger stasjon	En off. heis fra perrong til Jernbanelokket	2021	5,5	3,4	0,0	0,0	0,0	3,4
Stvngr	Hetlandsgata kryss Vaisenhus-Kongsteinsgt	Fortau og innsnevring vei ca. 85 m	2021	6,1	3,4	0,0	0,0	0,0	3,4
Stvngr	Klubbsselskapet - Olavskleivå	Trapp/rampe (snarvei)	2022	6,9	3,4	0,0	0,0	0,0	3,4
Stvngr	Myrvangveien Køhlers vei - Haugvaldstadm	G/s-vei med fortau, fjerne gateparker	2021	2,7	0,6	0,0	0,0	0,0	0,6
Stvngr	Arne Rettedals gt	Utvidelse fortau	2021	8,2	4,6	0,0	0,0	0,0	4,6
Stvngr	Neptunveien (Sjøvn), ved Tastaveden sk	Nytt fortau	2021	5,5	3,4	0,0	0,0	0,0	3,4
Stvngr	Øvre Holmegate	Gågate	2022	8,2	1,0	5,8	0,0	0,0	6,9
Rogfk	Ølberg-Vigdel, delfinansiering 50%	Etablere gang- og sykkelsti	2021	43,1	18,0	3,5	0,0	0,0	21,5
Rndbrg	Tungenesveien			0,5			0,5		0,5
Delsum					83	28	11	2	125
Tiltak som inngår i flere programområder og som står som egne prosjekter i porteføljen.									
Rogfk	Oalsgata, delfinansiering 25%	Fortau	2021	127,2	30,9	48,5	25,0	0,0	104,4
Sum					114	76	36	2	229

* Byggefase inkluderer prosjektering

Trafikksikkerhet



Foto: Tore Espedal

mill 2022-kr,									
Ansvar	Prosjektnavn	Beskrivelse	Oppstart byggefase	Totalkostnad	2023	2024	2025	2026	Sum 23-26
Stvngr	Sjøhagen	Undergang, samarbeid SUKF	2021	30,9	13,7	3,4	0,0	0,0	17,2
Stvngr	Lundebakken	Fortau	2022	10,9	2,7	5,5	0,0	0,0	8,2
Stvngr	Gauselvågen (Nord)	Etablere fortau	2022	5,5	3,7	0,0	0,0	0,0	3,7
Stvngr	Stavanger sentrum	Etablere pullerter	2022	4,9	1,0	3,8	0,0	0,0	4,9
Stvngr	Øvre Vågen	Etablere fortau (del 1 ferdig)	2022	28,1	9,0	0,0	0,0	0,0	9,0
Stvngr	Beysning Vågen tusenårsstedet	Belysning	2023	16,4	7,3	9,2	0,0	0,0	16,4
Svv	E39 Trafikkstyring på motorveien	Tilfartskontroll, variabel fartsgrense	2025	69,0	0,0	0,0	36,0	0,0	36,0
Alle	Trafikksikkerhet ungdoms-skoleveg.	Mindre tiltak på flere skoler	2021	27,0	7,7	8,0	0,0	0,0	15,7
Rogfk	Elvegata Gjesdalv-Julie Egesgt (50%)	Sykkelfelt	2020	6,8	0,2	0,0	0,0	0,0	0,2
Rogfk	Fv. 4540 Grannessletta x Madlavegen	Etablere gang- og sykkelveg, sikttiltak undergang	Usikker	6,6	4,5	0,0	0,0	0,0	4,5
Rogfk	To underganger Nesbuveien	Utbedring av underganger	2021	37,3	15,0	7,0	0,0	0,0	22,0
Delsum					65	37	36	0	138
Tiltak som inngår i flere programområder og som står som egne prosjekter i porteføljen.									
Rogfk	Fv. 334 Oalsgata delfinansierers 25 %	Sykkelfelt (hevet)/ fortau	2020	127,2	30,9	48,5	25,0	0,0	104,4
Rogfk	Fv. 4584 Dusavikveien delfinansieres 50 %	Sykkelfelt	2021	134,2	14,9	48,0	45,0	19,0	126,9
Sum					111	133	106	19	369

* Byggefase inkluderer prosjektering

Kollektiv



Foto: Elisabeth Tonnessen

mill 2022-kr,									
Ansvar	Prosjektnavn	Beskrivelse	Oppstart byggefase	Totalkostnad	2023	2024	2025	2026	Sum 23-26
SVV	Kollektivfelt E39	Kollektivfelt	2022	23,0	13,0	0,0	0,0	0,0	13,0
Rogfk.	Auglendsdalen	Kollektivfelt	2022	28,4	8,3	17,3	0,0	0,0	25,6
Rogfk.	Lagårdsveien - Ullandhaug	Flere tiltak langs strekning	2025	10,9	4,2	4,2	0,3	0,0	8,6
Rogfk.	Busslommer Madlamarkveien	Bygge om busslommer	2023	20,5	2,4	7,0	11,1	0,0	20,5
Stvngr	Kongsgata	Stenge biltrafikk m.m.	2022	43,8	16,9	22,9	0,0	0,0	39,8
Rogfk.	Verksgata	Kollektivfelt m.m.	2022	18,4	8,5	0,0	0,0	0,0	8,5
Alle	Samlepott	Pott til mindre tiltak.		22,0	5,5	5,5	5,5	5,5	22,0
Rogfk.	Bussprioritering signalanlegg Nord-Jæren	Gjennomgang og tiltak for å prioritere bussen	2023	7,5	1,1	2,1	2,1	2,1	7,5
Rndbrg	Hagafjell	Fra ett til to kjørefelt	2024	7,3	2,2	5,0	0,0	0,0	7,2
Rogfk.	Kryss Madlamarkveien	Ombygging av kryss	2024	3,1	0,0	1,0	2,1	0,0	3,1
Rndbrg	Krystallveien/ Bronseveien	Flere små tiltak langs strekning	2024	14,0	3,8	10,1	0,0	0,0	13,9
Rogfk.	Gjennomgang holdeplasser UU	UU holdeplasser, gjennomgang og tiltak rute 5,1,4 og 8	2023	20,2	1,1	6,4	6,4	6,4	20,2
Stvngr	Folkeviserveien	UU holdeplasser	2023	14,1	7,0	7,0	0,0	0,0	14,1
Stvngr	Rogalandsgata	UU holdeplasser	2023	6,4	3,2	3,2	0,0	0,0	6,4
Stvngr	Holdeplasser Madlasandnes	UU holdeplasser	2023	7,7	3,8	3,8	0,0	0,0	7,7
Sndns	Breddeutvidelse Aksel E. vei	Breddeutvidelse vei	2023	2,9	2,9	0,0	0,0	0,0	2,9
Delsum					84	96	28	14	221
Tiltak som inngår i flere programområder og som står som egne prosjekter i porteføljen.									
Jernb. dir.	Sandnes stasjon			166,4	83,2	83,2	0,0	0,0	166,4
Sum					167	179	28	14	387

* Byggefase inkluderer prosjektering
Nye prosjekter spilt inn av faggruppe kollektiv til HP 2023-2026
Planfase

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 Karlsen

Rådgiver

kjersti@bymiljøpakken.no

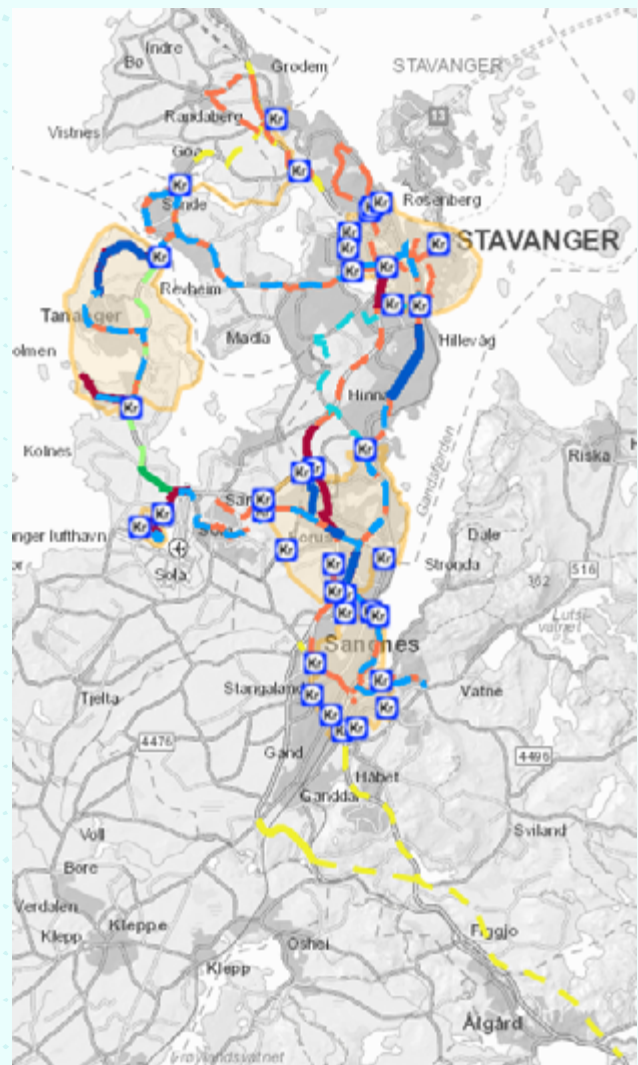
+47 948 44 052

Tore Espedal

Kommunikasjonsansvarlig rådgiver

tore@bymiljøpakken.no

+47 997 46 019



Statsforvaltaren i Rogaland



Rogaland
fylkeskommune



Randaberg
kommune



SANDNES
KOMMUNE



Sola kommune



Stavanger
kommune



Jernbane-
direktoratet



Statens vegvesen



Bymiljøpakken