

Handlingsprogram 2024-2027



Versjon 11.12.2023



Bymiljøpakken



Forord

Bymiljøpakken 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.»**

Bypakke Nord-Jæren, Bymiljøpakken består av syv parter; Stavanger, Sandnes, Sola, Randaberg kommuner, Rogaland fylkeskommune og de statlige virksomhetene Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet og Statsforvaltaren i Rogaland. Bymiljøpakken avløste den tidligere Nord-Jærenpakken.

Avtalen er finansiert av statlige midler, momsrefusjon og bompenger. Bymiljøpakken sørger for at det blir bygget og utbedret veier, busstilbud og gang- og sykkelveier på Nord-Jæren i perioden fram til 2033.

De to prosjektene som er vurdert til å bidra mest til nullvekstmålet i pakken er **Bussveiens korridor 1 og Sykkeltamvegen**. Begge skal stå ferdig i denne handlingsprogramperioden.

I tillegg er prosjekter som **Kollektivtrasé – fv. 510 SUS/UiS - Diagonalen - Jåttå og sykkel- og gange-prosjektet Oalsgata i Sandnes** forventet å åpne i perioden. Handlingsprogrammet inneholder også planlagte investeringer i flere tiltak for gående, syklende og kollektivtrafikk.

Porteføljen i Bymiljøpakken skal bidra til god framkommelighet for næringstransport.

Tungbilprosjektet **Transportkorridor Vest** har delstrekk som både er ferdig og skal starte bygging i handlingsprogramperioden. E39-prosjektet **Hove-Osli** er også påbegynt og vil stå ferdig i perioden. Begge prosjektene vil i hovedsak bidra til bedre framkommelighet for næringstransporten, men også sørge for bedre forhold for myke trafikanter.

Handlingsprogram 2024-2027 viser hvilke investeringer i regi av Bymiljøpakken som forventes i de kommende fire årene. **Denne handlingsprogramperioden inneholder investeringer for 12 milliarder kroner.** Det er kun prosjektene som har investeringer i fireårsperioden som står omtalt i handlingsprogrammet.

Første og andre året i handlingsprogrammet er å anse som årsbudsjetter for 2024 og 2025, fram til reviderte årsbudsjett er vedtatt.



Flere naboer har opplevd oppgraderingene i Øvre Vågen som positive. Foto: Tore Espedal

Innhold

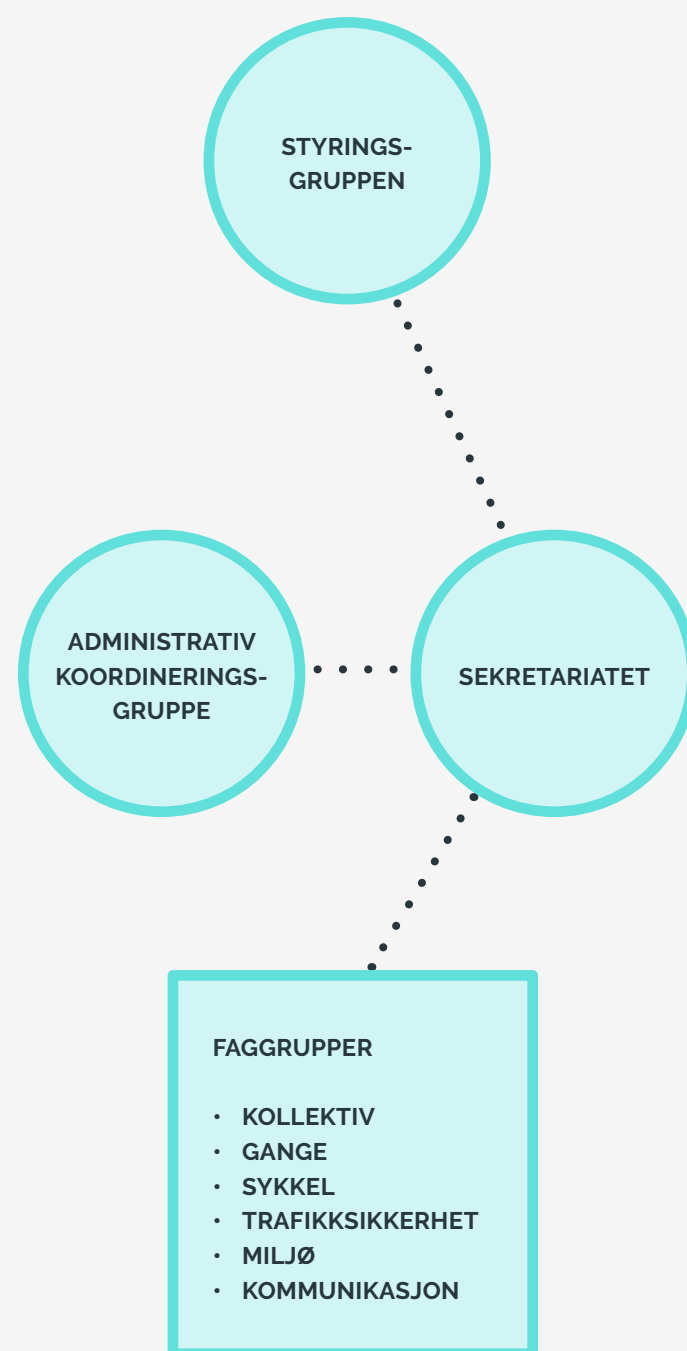
Forord	3
Om Bymiljøpakken	6
Organisering	7
Styring	8
Arealutvikling	10
Måloppnåelse	11
Økonomi	12
Portefølje	12
Tekstlig omtale av prosjekter	22
Detaljert økonomisk oversikt programområdene	30
Vedlegg: prosjektark	35

Bymiljøpakken

Gjennom byvekstavtaler samarbeider de tre forvaltningsnivåene stat, fylkeskommune og kommune om å nå det nasjonale målet om nullvekst i persontransport med personbil i byene. 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 framtidrettet 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 nøytral og uavhengig.

Faggrupper

Bymiljøpakken har fem faggrupper: Kollektiv, gange, sykkel, trafikk sikkerhet 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 av Bymiljøpakkens prosjekter og resultater.

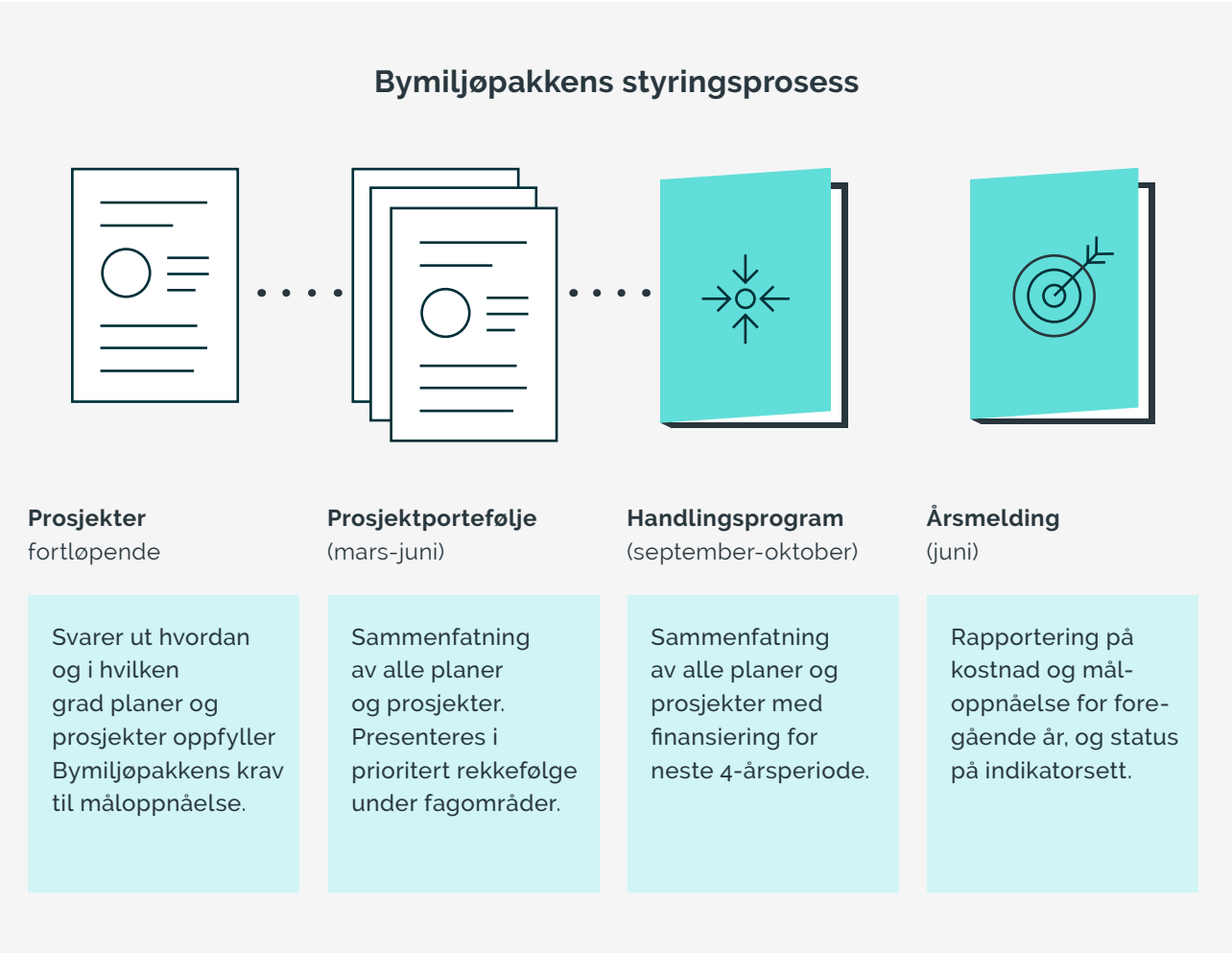
Styring

Porteføljestyring

Prosjektene i Bymiljøpakken prioriteres gjennom porteføljestyring, etter styringsmodell fra Prop. 47 S (2016-2017). 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.

Bymiljøpakkens sekretariat har fått delebert fullmakt til å foreta beslutninger i visse saker:

- Gi klarsignal for deltagelse i prosjektsamarbeid og utredninger innenfor rammene av vedtatt handlingsprogram.
- Godkjenne utvidelse av styringsmål, eller forplikte Bymiljøpakken på andre måter, når medlemmene i administrativ koordineringsgruppe har gitt sitt samtykke. Denne fullmakten gjelder kun når økonomiske avvik fra vedtatt portefølje er **mindre enn to millioner kroner totalt** mellom to styringsgruppemøter. Etter at styringsgruppen har behandlet administrative endringer, nullstilles rammen, og fullmakten gjelder for nye to millioner kroner fram mot neste styringsgruppemøte igjen.



To damer på perrongen etter en togtur. Foto: Elisabeth Tønnessen

Styringsprosess

Prosjekt og tiltak i Bymiljøpakken spilles inn gjennom kommuner, fylkeskommunen og stat. Prosjektene i Bymiljøpakken 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. Fylkeskommunen har finansieringsavtalen med bompengeselskapet og er ansvarlig for at bompenger rekvireres i tråd med Prop. 47 S.

Årlig beslutningsprosess

Modellen som ble iverksatt fra og med handlingsprogram 2024-2027 er som følger: Sekretariatet i Bymiljøpakken utarbeider forslag til fireårig handlingsprogram i tredje kvartal. Styringsgruppen drøfter forslag til handlingsprogram i løpet av september til november-månedene. Deretter sendes handlingsprogrammet ut på lokalpolitisk høring før det sluttbehandles i politisk styringsgruppe.

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 prosjekteiernes årlige budsjetter.

Arealutvikling

Byvekstavtalen skal bidra til attraktive by- og tettstedssentre og en mer effektiv arealbruk i avtaleområdet. **Statsforvalteren, på vegne av Kommunal- og distriktsdepartementet, har hovedansvaret fra statens side for oppfølgingen av arealdelen i byvekstavtalen.**

Det er avgjørende at regionen lykkes med en arealutvikling som bygger opp om prosjektene i Bymiljøpakken. Gjennom byvekstavtalen forplikter kommunene seg til å planlegge i tråd med mål og strategier i Regionalplan for Jæren og Søre Ryfylke, samt målene for byvekstavtalen.

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

Partene har utviklet og tatt i bruk måleindikatorer for arealutvikling for å synliggjøre arealdisponeringer i henhold til beskrivelsen i byvekstavtalen. Det rapporteres på indikator for arealbruk annenhvert år, neste gang for 2023. Indikatoren brukes ikke for å måle måloppnåelsen av avtalen, men kan gi et bilde av i hvilken grad virkemidler innenfor arealbruk tas i bruk. Dette kan være særlig viktig å følge opp, dersom indikatorene for trafikkutvikling viser dårlig måloppfyllelse. I tillegg er det laget en liste over aktuelle virkemidler på arealbruk for å sikre måloppnåelse i vedlegg 6 til Byvekstavtalen.

Måloppnåelse

Byvekstavtalen forplikter partene i avtaleområdet til å nå målet om nullvekst i personbiltransporten:

«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.»

Både **Bussveiens korridor 1**, mellom Sandnes og Stavanger, og **Sykkelstamvegen** er prosjekter som skal realiseres i dette handlingsprogrammet. Dette er to prosjekter som er vurdert til å bidra mest til nullvekstmålet i pakken.

I handlingsprogrammet har vi også pågående bygging av **kollektivtrasé fra Jåttå til det nye sykehuset og Universitetet i Stavanger**, samt planlagt investeringer for rundt 1,5 milliarder kroner i flere mindre **tiltak for gående, syklende og kollektivtrafikk**, inkludert de store programområdeprosjektene **Dusavikveien og Oalsgata**. Disse prosjektene er høyt prioritert i porteføljen og vil bidra til nullvekstmålet ved å tilrettelegge for å flytte veksten i persontransport fra bil til sykkel og kollektiv.

Andre delstrekning av tungbilprosjektet **Transportkorridor Vest Sør-Tjora** - Kontinentalvegen er påbegynt og planlagt ferdig i første år av handlingsprogramperioden. Neste delstrekning (Kontinentalvegen – Hagakrossen) har planlagt oppstart i perioden. E39-prosjektet **Hove-Osli** vil også stå ferdig i løpet av handlingsprogramperioden. Disse prosjektene vil i hovedsak bidra til at porteføljen sikrer bedre fremkommelighet for næringstransporten ved å øke veikapasiteten fra to til fire felt, men også bidra til bedre forhold for gående og syklende.



Her kommer Transportkorridor vest på Tananger. Foto: Statens vegvesen

Økonomi

Portefølje

mill. 2023-kr.

Prosjekt		Styringsmål	Påløpt*	Gjenstående	Faste kr.**
0 1	TKV rv 509 Sømmevågen - Sola skole	195	169	26	230
	Kostnadsoverskridelser Nord-Jærenpakka	782	782	-	866
	Drift sekretariat	141	16	125	148
	Bomstasjoner 38 STK	88	88	-	151
	Drift Kollektiv	3 771	1 134	2 637	4 196
	Drift Kollektiv	-	-	1484	-
	Økt rutefrekvens	-	-	750	-
	Reduserte billettpriser	-	-	403	-
	Sykkelstamvegen	2 086	774	1 312	2 244
	Bussveien Korridor 1-4	13 244	1 924	11 320	13 594
	Bussveien korridor 1 - Ruten Stavanger stasjon til og med krysset i Havnegata/Gravarsveien	7 029	1 367	5 662	7210
	Bussveien korridor 2.1 (Stavanger St.- Sunde-krossen- Bussvei/ kollektivakse)	2 822	14	2 808	2826
	Bussvei korridor 2.2 Sunde-krossen - Risavika (Bussvei/ kollektivakse)	2 364	1	2 363	2365
	Kollektivakse korridor 3 (Havnegata/Gravarsveien - Vatne-krossen)	116	-	116	116
	Korridor 4 - Forus-Sola-Sola lufthavn - (Bussvei/kollektivakse)	373	2	371	373
4 5 6 7 7(1) 7(2) 7(3) 8 8(1) 9 10 11 11(2) 11(3) 12 12(2) 13 14 15	Påløptkost korridor 1 inkl planlegging andre korridorer etc.	540	540	-	704
	SUS/UiS-Diagonalen-Jåttå	516	97	419	528
	TKV rv. 509 Sør-Tjora-Kontinentalveien	838	101	737	847
	Programområde sykkel	852	179	673	886
	Programområde gange og trafikksikkerhetstiltak	851	193	658	886
	Oalsgata samfinansiering sykkel/gange/ts	584	136	448	599
	Rv. 44 krysstiltak Stangeland	98	-	98	98
	Dusavikveien samfinansiering sykkel/ts	314	4	310	315
	Programområde kollektiv + øvrige kollektivtiltak	1 818	88	1 730	1 839
	Sandnes- og Skeiane stasjon	285	29	256	285
	TKV rv. 509 Kontinentalveien - Sunde-krossen***	292	24	268	299
	TKV fv. 409	479	18	461	485
	E39 Hove-Ålgård	-	-	-	-
	Kryss E39 Bråstein/Osli	91	-	91	91
	E39 Hove-Osli	720	13	707	721
Sum kostnader	E39 Smiene – Harestad	4 116	-	4 116	4 117
	Kulvert - Tasta - Smiene-Harestad (Nærmiljøtiltak, sykkel og gange)	515	-	515	515
	Fv. 505 Foss Eikeland - E39	942	10,00	932	945
	Planlegging Sandnes øst	49	-	49	51
	Osli-Ålgård****	4 258	-	4 258	4 259
Sum kostnader		37 925	5 779	32 146	39 195

* Per 31.12.2022 (løpende kroner)

** Porteføljen i faste kroner (mill. 2023-kr.). For statlig rapportering.

*** Deler av strekning TKV rv 509 er inkludert i styringsmål for Bussveien korridor 2.2

**** Styringsmål Osli-Ålgård er siste godkjente i Bymiljøpakken. SVV har vesentlig høyere sluttprognose for prosjektet.

mill. 2023-kr.

Forventede inntekter	Totalt	Benyttet*	Gjenstående	Faste kr.**
Bompenger	13 172	2233	10 939	13172
Post 30 Statlig bidrag E39 Ålgård-Hove	2 186	0	2 186	2186
Post 30 E39 Smiene-Harestad	1 904	0	1 904	1904
Post 63 Statlig bidrag Bussveien	6 516	873	5 643	7137
Post 30 Mindre investeringstiltak	3 016	812	2 204	3098
Post 66 Belønningsmidler	2 819	902	1 917	2907
Post 66 Reduserte bompenger	903	257	646	924
Post 66 Bedre kollektivtilbud	908	158	750	924
Post 66 Reduserte billettpriser til kollektivtrafikk	544	142	403	556
Post 66 Tilskudd til fjerning av rushtidsavgift	544	155	389	556
Post 73 Stasjons- og knutepunktutvikling	285	29	256	285
Mva.-kompensasjon	2 650	391	2 260	2692
Alternativ finansiering	290	0	290	290
Sum inntekter	35 737	5 952	29 785	36 630

* Per 31.12.2022 (løpende kroner)

** Totale inntekter i faste kroner (mill. 2023-kr.). For statlig rapportering.



Fra spadestikket ved Bussveien. Foto: Frank Michael Mortensen, Bussveien

Gjenstående forpliktelser, fordelt på finansieringskilder

De to følgende tabellene viser porteføljens gjenstående forpliktelser, fordelt på finansieringskilder. Første tabell viser prosjekter som er påbegynt. Neste side viser gjenstående forpliktelser i prosjekter som ikke er påbegynt.

mill. 2023-kr.

			Finansieringskilde												
Påbegynte prosjekter		Gjenstående forpliktelser	Bompenger ink. gevinst salg av Flyt	Post 30 Statlig bidrag E39 Ålgård-Hove	Post 30 E39 Smiene-Harestad	Post 63 Statlig bidrag Bussveien	Post 30 Mindre investerings-tiltak	Post 66 Belønnings-midler	Reduserte bom-penger	Bedre kollektiv-tilbud	Reduserte billett-priser til kollektiv-trafikk	Tilskudd til fjerning av rushtids-avgift	Post 73 Stasjons- og knutepunkt-utvikling	mva.	Alternativ finansiering
	TKV rv 509 Sømmevågen - Sola skole	26	26												
	Kostnadsoverskridelser Nord-Jærenpakka														
	Drift sekretariat	125	84												41
0	Bomstasjoner 38 STK														
1	Drift Kollektiv	2 637						1 484		750	403				
1	Drift Kollektiv	1 484						1 484							
1	Økt rutefrekvens	750								750					
1	Reduserte billettpriser	403									403				
2	Sykkelstamvegen	1 312					1 312								
3	Bussveien korridor 1 - Ruten Stavanger stasjon til og med krysset i Havnegata/Gravarsveien	5 662	1 192			2 596		433	370			222		849	
3	Påløptkost korridor 1 inkl planlegging andre korridorer etc.														
4	SUS/UIS-Diagonalen-Jåttå	419					352							67	
5	TKV rv 509 Sør-Tjora-Kontinentalveien	737	737												
6	Programområde sykkel	367	308											59	
7	Programområde gange og trafiksikkerhetstiltak	444	373											71	
7(1)	Oalsgata samfinansiering sykkel/gange/ts*	448	105				271							72	
7(2)	Rv. 44 krysstiltak Stangeland	98	82											16	
8	Programområde kollektiv + øvrige kollektivtiltak	540	454											86	
8(1)	Sandnes- og Skeiane stasjon	256											256		
11(3)	E39 Hove-Osli	707	395	312											
Sum		13 778	3 757	312	0	2 596	1 935	1 917	370	750	403	222	256	1 219	41

* Finansieringskilde forutsetter oppstartsbevilgning i statsbudsjettet

			Finansieringskilde												
	Prosjekter uten oppstartsbevilgning	Gjenstående forpliktelser	Bompenger ink. gevinst salg av Flyt	Post 30 Statlig bidrag E39 Ålgård-Hove	Post 30 E39 Smiene-Harestad	Post 63 Statlig bidrag Bussveien	Post 30 Mindre investerings-tiltak	Post 66 Belønnings-midler	Reduserte bom-penger	Bedre kollektiv-tilbud	Reduserte billett-priser til kollektiv-trafikk	Tilskudd til fjerning av rushtids-avgift	Post 73 Stasjons- og knutepunkt-utvikling	mva.	Alternativ finansiering
3	Bussveien korridor 2.1 (Stavanger St.- Sunde-krossen- Bussvei/ kollektivakse)	2 808	592			1 443			185			167		421	
3	Bussvei korridor 2.2 Sunde-krossen - Risavika (Bussvei/ kollektivakse)	2 363	891			1 380			92						
3	Kollektivakse korridor 3 (Havnegata/Gravarsveien - Vatnekrossen)	116	45			53								17	
3	Korridor 4 - Forus-Sola-Sola lufthavn - (Bussvei/ kollektivakse)	371	145			170								56	
6	Programområde sykkel	306	257											49	
7	Programområde gange og trafiksikkerhetstiltak	214	180											34	
7(3)	Dusavikveien samfinansiering sykkel/ts*	310	48				213							50	
8	Programområde kollektiv + øvrige kollektivtiltak	1 190	743				56							190	200
9	TKV rv. 509 Kontinentalveien - Sunde-krossen	268	268												
10	TKV fv. 409	461	387											74	
11	E39 Hove-Ålgård														
11(2)	Kryss E39 Bråstein/Osli	91	91												
12	E39 Smiene – Harestad	4 116	2 212		1 904										
12(2)	Kulvert - Tasta - Smiene-Harestad (Nærmiljøtiltak, sykkel og gange)	515	515												
13	Fv. 505 Foss Eikeland - E39	932	783	0										149	
14	Planlegging Sandnes øst	49													49
15	Osli-Ålgård	4 258	2 384	1 874											
Sum		18 368	9 541	1 874	1 904	3 047	269	0	277	0	0	167	0	1 041	249
Totalt gjenstående kostnader per finansieringskilde			13 297	2 186	1 904	5 643	2 204	1 917	646	750	403	389	256	2 260	290
Totalt gjenstående inntekter per finansieringskilde			10 939	2 186	1 904	5 643	2 204	1 917	646	750	403	389	256	2 260	290
Avvik per finansieringskilde			-2 358	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

* Finansieringskilde forutsetter oppstartsbevilgning i statsbudsjettet

Bymiljøpakken – økonomiske rammebetingelser

Bymiljøpakken er bygget på flere avtaler og vedtak. Stortingsproposisjon 47 S om Bypakke Nord-Jæren gir Bymiljøpakken de økonomiske rammene som løper fram 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:

- Kap. 1332 Post 30 Mindre investeringstiltak
- Kap. 1320 post 30 Riksveiinvesteringer
- Kap. 1330 Post 63 – Særskilte tilskudd til store kollektivprosjekt
- Kap. 1330 Post 66 – Belønningsmidler til byvekstavtaler
- Kap. 1352 Post 73 – Stasjons- og knutepunktsutvikling
- Bompenginntekter
- Statlig mva.-refusjon

Statlige midler

I forbindelse med revidert nasjonalbudsjett 2023 er statens bidrag til nåværende og fremtidige store kollektivprosjekter under bygging økt fra 50 til 54 prosent over kap. 1332 post 63. I tillegg kommer det statlige tilskuddet som utbetales på kap. 1332 post 66. Fra 2023 vil Bussveien dermed få økt sitt årlige statlige bidrag til 70 prosent.

Lokale parter påpeker at det legges til grunn i statsbudsjettet for 2024 at særskilt store kollektivprosjekter, som Bussveien, skal ha statlig bidrag på 70 prosent. Grunnet manglende samsvar mellom SSB sin byggekostindeks og finansdepartementets budsjettinndeks for justering av post 66, er realiteten at det statlige bidraget er lavere enn 70 prosent. Per nå utgjør dette et avvik på 240 millioner kroner. Lokale parter ønsker at dekning av dette avviket vil bli tema ved neste reforhandling av Byvekstavtalen.

Byvekstavtalen Nord-Jæren tar utgangspunkt i rammene og prioriteringene i Nasjonal transportplan 2018-2029.

Bompenger

Bompenginntektene utgjør rundt 30 prosent av finansieringen i Bymiljøpakken. Ettersom bompenginntektene 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.

Nord-Jæren har opplevd en sterk vekst i andel elbiler. I Stortingsprop. 47S var det beregnet at andelen elbiler og andre miljøkjøretøy var på 5 prosent. Per september 2023 er elbilandelen på 33,2 prosent. Ettersom el-biler har betalt halv takst, har dette påvirket gjennomsnittstaksten negativt. Stortinget har bestemt at elbiler maksimalt skal betale 70 prosent av ordinær pris. Rapporter fra NORCE peker på faren for at regionen ikke når nullvekstmålene fordi overgangen fra bensin- og diesalbiler har vært til elbiler. Skal målene nås, må færre benytte bil. Å øke prisen på elbilpasseringer er det viktigste virkemiddelet Bymiljøpakken har for å bidra til økt overgang fra bil til andre, mer miljøvennlige, transportformer.

Fra og med 2024 er passeringstaksten for elbiler i takstgruppe 1 i bomstasjonene 70 prosent av ordinær takst.

Bymiljøpakken har fått forespørsel angående biogasskjøretøy og hydrogenkjøretøy i gruppe 2, såkalte tunge kjøretøy. Forespørselen går ut på at det bes om fritak for betaling av bompenger i fem år. Bymiljøpakken har per i dag ikke miljødifferensierte takster. Det vil si at det må en stortingsproposisjon til for å kunne endre til miljødifferensierte takster. Miljøpakken i Trondheim fikk miljødifferensierte takster i behandlingen av St.prop 113S, som ble behandlet i Stortinget i juni 2023. Deres behandling av miljødifferensierte takster ble gjort samtidig som bompengeneinnkrevningstiden ble forlenget med fire år. Det anbefales at en eventuell vurdering av miljødifferensierte takster gjøres på samme måte som i Trondheim; i forbindelse med andre tema som Stortinget må gi sin tilslutning til.

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

Tiltaksområder

Totalt for perioden fram til 2033 skal det investeres i tiltak som skal bidra til at avtaleområdet oppnår nullvekst i personbiltrafikken. Tiltakene er fordelt på følgende områder:

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

Styringsgruppen har et mål om at fordelingen i pakken skal være omtrent 70 prosent til kollektiv, sykkel, gange og trafikkikkerhet og cirka 30 prosent til veg. På porteføljenivå er status på fordelingen per HP 24-27 67 prosent til kollektiv, gange, sykkel og trafikkikkerhet og 33 prosent til veg.

Kostnadskontroll

Styringsgruppen påpeker at det 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.

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.

Inntekter 2024-2027

Tabellen detaljerer inntekter for Bymiljøpakken i handlingsprogramperioden 2024-2027.

mill. 2023-kr.

Inntekter	2024	2025	2026	2027
Bompenger	912	908	908	908
Post 30 Statlig bidrag E39 Ålgård-Hove		288		
Post 30 Statlig bidrag E39 Smiene- Harestad				
Post 63 Statlig bidrag Bussveien	807	554	984	834
Post 30 Mindre investeringstiltak	549	553	282	204
Post 66 Belønningsmidler	267	267	267	267
Post 66 Reduserte bompenger	97	97	97	97
Post 66 Bedre kollektivtilbud	97	97	97	97
Post 66 Reduserte billettpriser til kollektivtrafikk	58	58	58	58
Post 66 Tilskudd til fjerning av rushtidsavgift	58	58	58	58
Post 73 Stasjons- og knutepunktutvikling	186	11		
Mva.-refusjon	327	278	373	292
Alternativ finansiering				
Sum	3357	3168	3123	2814



Balanse 2024-2027

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

mill. 2023-kr.

Balanse	2024	2025	2026	2027
Balanse ved årets start	826	1 019	1 235	988
Inntekter	3 357	3 168	3 123	2 814
Kostnader	3 164	2 952	3 370	2 499
Balanse ved årets slutt	1 019	1 235	988	1 303
Akkumulert lånebehov	0	0	0	0

Oversikt over prosjekter i forslag til Handlingsprogram 2024-2027

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

Styringsmål er øvre kostnadsramme for prosjektene i Bymiljøpakkens portefølje. Prosjektene har ikke mandat til å gå ut over styringsmål (ref. Styringssystem for Bymiljøpakken).

mill. 2023-kr.

Prosjekt	Styringsmål	2024	2025	2026	2027
TKV rv 509 Sømmevågen - Sola skole	195	6			
Kostnadsoverskridelser Nord-Jærenpakka	782				
Drift sekretariat	141	9	9	9	9
0 Bomstasjoner 38 STK	88				
1 Drift Kollektiv	3 771	334	417	417	336
Drift Kollektiv		209	214	214	211
Økt rutefrekvens		71	149	149	71
Reduserte billettpriser		54	54	54	54
2 Sykkelstamvegen	2 086	325	335	167	142
3 Bussveien Korridor 1-4	13 244	1 262	1 205	2 111	1 701
Bussveien korridor 1 - Ruten Stavanger stasjon til og med krysset i Havnegata/Gravarsveien	7 029	1 193	1 062	1 294	193
Bussveien korridor 2.1 (Stavanger St.- Sundekrossen- Bussvei/ kollektivakse)	2 822	35	129	506	729
Bussvei korridor 2.2 Sundekrossen - Risavika (Bussvei/ kollektivakse)	2 364	30	5	184	611
Kollektivakse korridor 3 (Havnegata/Gravarsveien - Vatnekrossen)	116		3	9	23
Korridor 4 - Forus-Sola-Sola lufthavn - (Bussvei/kollektivakse)	373	5	6	118	145
Påløptkost korridor 1 inkl planlegging andre korridorer etc.	540				
4 SUS/UiS-Diagonalen-Jåttå	516	172	48		
5 TKV rv. 509 Sør-Tjora-Kontinentalveien	838	67	115	215	
6 Programområde sykkel	852	138	111	26	
7 Programområde gange og trafikksikkerhetstiltak	851	178	73	3	
7(1) Oalsgata samfinansiering sykkel/gange/ts	584	75	113	115	62
7(2) Rv. 44 krysstiltak Stangeland	98	19	28	28	15
7(3) Dusavikveien samfinansiering sykkel/ts	314	35	57	98	107
8 Programområde kollektiv + øvrige kollektivtiltak	1 818	236	170	74	34
8(1) Sandnes- og Skeiane stasjon	285	186	11		
9 TKV rv. 509 Kontinentalveien - Sundekrossen	292				
10 TKV fv. 409	479				
11 E39 Hove-Ålgård					
11(2) Kryss E39 Bråstein/Osli	91				
11(3) E39 Hove-Osli	720	115	249	96	81
12 E39 Smiene – Harestad	4 116				
12(2) Kulvert - Tasta - Smiene-Harestad (Nærmiljøtiltak, sykkel og gange)	515				
13 Fv. 505 Foss Eikeland - E39	942	5	11	11	11
14 Planlegging Sandnes øst	49				
15 Osli-Ålgård	4 258				
Sum kostnader	37 925	3 164	2 952	3 370	2 499

Sykkelstamvegen

Sykkelstamvegen er en 13 kilometer lang sykkelvei mellom Sandnes og Stavanger, fra Oalsgata i sør til Schancheholen i nord.

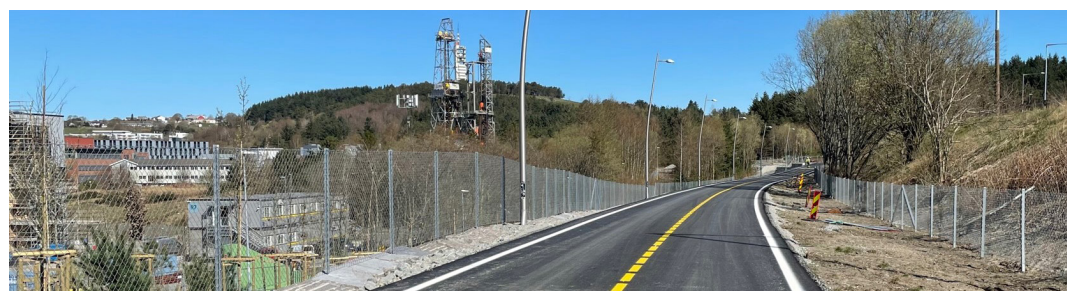
Formålet med Sykkelstamvegen er å legge til rette for overføring av arbeidsreiser fra personbil til sykkel, og da spesielt til arbeidsplassene i Forus/Lura-området og nytt sykehus og Universitetet i Stavanger.

Prosjektet er i KS2 for Bymiljøpakken vurdert til å ha den **høyeste måloppnåelsen i porteføljen**.

Når prosjektet står ferdig, skal man kunne sykle fra Stavanger eller Sandnes til Forus på 15 minutter.

Prosjektet bygges i etapper. 4 kilometer, mellom Asser Jåttens vei og Sandnes grense er ferdigstilt og åpnet, 6,5 kilometer er under bygging og vil bli åpnet i 2023 og 2024. De siste 2,5 kilometerne, mellom Schancheholen og Sørmarka, har forventet åpning sommeren 2026.

Prosjektet finansieres av statlige programområdemidler (kap. 1332, post 30).



Sykkelstamvegen ender per 2023 ved Auglendshøyden. Før denne handlingsprogramperioden er over, skal hele sykkelspressvegen mellom Sandnes og Stavanger være ferdig. Foto: Bymiljøpakken

Bussveien

Bussveien er det største prosjektet i Bymiljøpakken og regionens viktigste svar på det nasjonale nullvekstmålet, slik at vekst i persontransport i byområdene skal kunne skje ved at folk reiser kollektivt, sykler og går. Prosjektet har en samlet økonomisk ramme på drøyt 13,2 milliarder kroner.

Bussveien er vurdert å ha høy måloppnåelse for både sykkel, gange, kollektiv og tilpasning til næringstransport. Prosjektet vil bli livsnerven i transportsystemet på Nord-Jæren når det er ferdig bygget. Bussene skal komme presis og ofte, og reisen skal være behagelig. Når Bussveien er ferdig, blir den Norges første fullverdige bussveisystem.

Bussveien er delt opp i fire korridorer: Korridor 1 går fra sentrum i Stavanger til Havnegata i Sandnes og har politisk prioritet. Korridor 2 strekker seg fra sentrum i Stavanger til Risavika, via Sundekrossen og Kvernevik. Korridor 3 er fra Havnegata i Sandnes til Vatnekrossen. Korridor 4 dekker strekningen fra Forus til Sola Lufthavn, via Sola sentrum.

Styringsgruppen prioriterer korridor 1 på Bussveien mellom Stavanger sentrum og Havnegata i Sandnes i første omgang. Her er flere delprosjekt i ferd med å ferdigstilles. Det pågår regulering på strekningene som ikke er under bygging. Det er generelt stor aktivitet i form av planarbeid, prosjektering, grunnnerv, ekstern kvalitetssikring og bygging.



Delstrekket Nådlandsbråtet-Gausel stasjon på Bussveien.

Delprosjektene Stasjonsveien–Gauselvågen, Nådlandsbråtet–Hans og Grete stien og Jernbaneveien–Olav V's plass–Elvegata er under bygging. Gausel–Nådlandsbråtet og Diagonalen–Gausel stasjon er nylig ferdigstilt.

Bussveien mellom Sandnes sentrum og Stavanger skal 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. Bussveien Hillevåg – Stavanger sentrum er en helt avgjørende brikke. Et omforent forprosjekt mellom Bussveien og administrasjonen i Stavanger kommune er til behandling i Stavanger kommune. 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, Klubbegata, Verksallmenningen), må disse gjennomføres før 2026. Gjennomføringen av Hillevåg – Stavanger sentrum koordineres med gjennomføringen av sentrumstiltakene.

Utbygging av korridor 2: Planprosesser og forberedende prosesser, som ekstern kvalitetssikring, prosjektering og grunnnerv igangsettes og gjennomføres når grunnlaget faglig sett vurderes klart. Det pågår prinsipielle avklaringer med tanke på snarlig oppstart av reguleringsplanarbeid.

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.

Oppsummert vil det i handlingsprogramperioden være **stor aktivitet på korridor 1**, med mye bygging parallelt med stadig økende planarbeid på korridor 2 for å lande plangrunnlag for bygging etter 2026. Det vil samtidig bli jobbet med korridor 3 og 4.

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

Prosjektet skal oppfylle rekkefølgekravet om å etablere en kollektivtrasé langs bilveien og egen trasé for syklister og gående fra Bussveien i Jåttåvågen til nytt universitetssykehus.

Kollektivtraseen til Ullandhaug kobles til Bussveien og jernbanen (lokal og regionalto) i Jåttåvågen. Den kobles også til Sykkelstamveien, og gir dem som kommer herfra mulighet til å sykle mot Madla eller Gausel. Kollektivtraseen har også koblinger til sykkelhovednettet, mot blant annet Madla-Revheim.

Ullandhaugsområdet er i dag av et viktig område med et stort transportbehov som følge av plassering av Universitetet i Stavanger og industriområder (kontorer). Dette behovet styrkes ytterligere med plasseringen av nytt sykehus. Prosjektet vil også gi bedre framkommelighet for ambulansetransport langs strekningen opp til nytt sykehus på Ullandhaug. Ved krysset / rundkjøringen ved E39 blir det etablert en tilkomstvei for utrykningskjøretøy og kollektivtrafikk.

Utbyggingen i dette prosjektet pågår og vil bli ferdigstilt første år i handlingsprogramperioden.

Rv. 509 Transportkorridor vest/fv. 409 TKV

Prosjektet **Transportkorridor vest på rv. 509 utvider eksisterende vei fra to til fire felt**. Hovedmålsettingen er bedre kapasitet og framkommelighet for kollektivtrafikk og næringstrafikk, samt bedret trafiksikkerhet og støyforhold i nærmiljøet. I tillegg skal det legges til rette for god framkommelighet og tryggere forhold for gående og syklende.

Transportkorridor vest er en omkjøringsveg med formål å gi bedre tilkomst til og fra E39 for næringstransport til Stavanger lufthavn Sola, stamnetthavnen Risavika havn og virksomheter i Dusavika og Mekjarvik.

TKV består av flere delprosjekt. Sømmevågen – Sola skole ble ferdigstilt i 2017. **Sør-Tjora – Kontinentalveien er under bygging og vil være ferdigstilt i 2024**. Jåsund – Sundekrossen bygges etter 2026, mens Kontinentalveien – Hagakrossen har planlagt oppstart i 2025.

Fellesstrekningene med Bussveien (Kontinentalveien – Hagakrossen og Jåsund – Sundekrossen) er forutsatt finansiert innenfor styringsmålet til Bussveien. De øvrige strekningene skal finansieres av bompenger. Bompengene i 2026 for Sør-Tjora-Kontinentalveien er satt av for å dekke usikkerhet og eventuelle uforutsatte kostnader i forbindelse med avslutning av prosjektet.

Dersom det frem mot ferdigstillelse av delstrekke «TKV rv 509 Sør-Tjora-Kontinentalveien» viser seg å være ubenyttede midler (bl.a. avsetninger til usikkerhet), ønsker styringsgruppen at disse skal gå til finansiering av resterende strekk på Transportkorridor Vest.

På oppdrag fra styringsgruppen i Bymiljøpakken leverte Rogaland fylkeskommune en rapport som viste innsparingsmuligheter på TKV. Her anbefales at strekningen Hagakrossen - Jåsund beholdes med to felt, men at det gjøres mindre tiltak for å forbedre framkommeligheten for næringstransport på strekningen, for eksempel utbedring av kryss. Den faglige vurderingen er at med utbyggingen av Solasplitten, Eiganestunnelen og



Arbeidet med Transportkorridor Vest, mellom Risavika og Sør-Tjora, ble satt i gang i september 2022. Foto: Tore Espedal

Smiene – Harestad, vil tilkomsten til disse målpunktene være tilfredsstillende ivaretatt. I tillegg vil planleggingen av bussveitrasé fra Jåsund via Sundekrossen til Kvernevik, medføre at det ikke er mulig å tilrettelegge i så stor grad som tidligere tenkt for næringstransporten. En stor investering på strekningen Hagakrossen - Jåsund er derfor vurdert ikke å gi en gevinst/nytte som kan forsvare pengebruken.

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 fylkeskommunal mva.-kompensasjon.

Fv. 334 Oalsgata og rv. 44 Krysstiltak Stangeland

Oalsgata er hovedrute for sykkel i kommuneplanen og kommunedelplanen for sentrum (sentrumsplanen) i Sandnes. Strekningen blir en viktig kobling mellom Sykkeltamvegen langs E39 og Sandnes sentrum. **Oalsgata regnes som en ulykkesbelastet strekning og mangler et tilfredsstillende tilbud for de myke trafikantene.** Det skal etableres enveisregulert sykkelveg med fortau langs Oalsgata og bygges to nye kulverter som er tilpasset ny løsning ved Stangeland skole. Utkjørsler ut i Oalsgata vil stenges, for å sikre trafikksikkerheten for myke trafikanter. Vann- og avløpsnett og annen infrastruktur i bakken skal oppgraderes, samt ny belysning og beplantning skal etableres.

Oalsgata og fylkesvegdelen av krysstiltak Stangeland har fra oppstart prosjektering i 2022 blitt sett på som ett prosjekt som skal bygges samtidig. Begge prosjektene har vedtatt reguleringsplan. **Samleprosjektet skal være ferdig i løpet av handlingsprogramperioden.**

Fv. 4584 Dusavikveien

Det mangler et tilfredsstillende tilbud for syklistene i Dusavikveien fra krysset med Christian Bjellands gate til krysset med Gabbroveien. Prosjektet skal utvide dagens veibane for å gjøre plass til sykkelfelt på begge sider og ensidig fortau. Prosjektet skal også oppgradere kollektivholdeplassene på strekket.

Dusavikveien ligger sentrumsnært, inngår i hovedsykkelveinettet i Stavanger og er en regional sykkelrute. Prosjektet legger til rette for en forlengelse av eksisterende sykkelfelt langs Dusavikveien fra Christian Bjellandsgate mot Stavanger sentrum. **Prosjektet vil da gi et sammenhengende bedret sykkeltilbud mellom Tasta bydel og Stavanger sentrum.**

Det jobbes med prosjektering og kostnadsreduserende tiltak for prosjektet. **Dusavikveien skal etter planen utbygges i handlingsprogramperioden.**

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.

Prosjektet har negativ måloppnåelse i forhold til nullvekstmålet, men vil ha høy måloppnåelse i forhold til tilrettelegging for næringstransport.

Delstrekningen Osli-Hove fikk oppstartsbevilgning i statsbudsjettet for 2022 og er planlagt ferdigstilt våren 2026. Når hele prosjektet står ferdig, vil vi få en sammenhengende firefelts motorveg fra Ålgård til Tasta.

Fv. 505 Foss Eikeland – E39

Fv. 505 Foss Eikeland-E39 og Kryss E39 Bråstein/Osli er del 2 av tverrforbindelsen fv. 505 Skjæveland- Foss Eikeland som ble ferdig bygget i 2020.

Den nye vegen skal gi forutsigbar og effektiv forbindelse for næringstrafikken mellom Ganddal godsterminal og målpunkt sørover langs E39. Prosjektet bidrar også til å nå nullvekstmålet ved å lede næringstransporten bort fra lokale veger, og bidra til bedre



Sandnes-ordfører Stanley Winak tok første spadestikket for delstrekket Osli-Hove. Foto: Statens Vegvesen

trafikksikkerhet og bymiljø, særlig i Ganddal bydel.

Prosjektet varslet oppstart av planprogram til ny kommunedelplan i februar/mars 2023. Kommunedelplan blir politisk vedtatt tidlig i perioden, og påfølgende detaljregulering starter opp (2025). Byggestart antas å bli etter 2027.

E39 Smiene-Harestad

Prosjektet dekker strekningen mellom Eiganestunnelen og Rogfast (4,5 kilometer), hvor Harestadkrysset er påkoblingen til Rogfast. E39 Smiene-Harestad må derfor stå ferdig til 2033, når Rogfast er planlagt åpnet.

Prosjektet skal utvide E39 på strekningen fra to til fire felt. Det er planlagt en miljøkulvert mellom Tasta skole og grøntarealet mot Stokkavannet for å skjerme for støy, samt få et sammenhengende grøntdrag mellom boligbebyggelse og turområdet. Kryssene ved Tasta skole og Gabbas legges om. Dagens E39 vil på deler av strekket stå igjen som lokalveg.

Prosjektet har negativ måloppnåelse i forhold til nullvekstmålet, men vil ha høy måloppnåelse i forhold til tilrettelegging for næringstransporten.

Ettersom staten ikke har bevilget oppstartsmidler til prosjektene Smiene-Harestad eller Osli-Ålgård i de statlige budsjettene, og prosjektene heller ikke er avklart i NTP, er det per nå ikke avsatt midler til prosjektene i Bymiljøpakkens handlingsprogram de fire første årene. Styringsgruppen vil understreke at prosjektene er lokalt ønsket, og vil signalisere at dersom det avsettes midler i de statlige NTP- og budsjettprosessene, vil Bymiljøpakken være positive til å innarbeide bevilgningene for hele eller deler av prosjektene i kommende rulleringer av Bymiljøpakkens budsjett og handlingsprogram. Bymiljøpakken vil også kunne være villige til å forsere midler til oppstart av prosjektet fra Osli og forbi Ålgård sentrum, som et samarbeid mellom Bymiljøpakken, Staten og Nye veier.

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.

Programområder

Nærmere beskrivelse av programområdeprosjektene i Bymiljøpakkens portefølje kan finnes sist i handlingsprogrammet som prosjektark.

Programområde sykkel

Tiltakene i handlingsprogrammet bygger på anbefalinger i Sykkelstrategi for Nord-Jæren 2022-2032, og vedtatte faglige prioriteringskriterier. De fleste prosjektene under programområde sykkel skal stå ferdig tidlig i handlingsprogram-perioden. Det gjelder f.eks Sandviksveien og Hannadalsgata i Stavanger, Krystallveien i Randaberg, Dyre Vaas veg i Sandnes. Åsenvegen i Sola er under planlegging og forventes å ha byggestart i 2025. Omfanget av prosjektet må avklares opp mot bussveiprojektet som vurderer deler av Åsenveien som bussveitrasé

Det høye antallet prosjekter som er igangsatt, kombinert med behovet for å opprettholde en buffer, gjør at det ikke blir tatt inn nye sykkelprosjekter i denne rulleringen av handlingsprogrammet. Omfanget av viktige sykkelprosjekter som ønskes realisert, men som foreløpig ikke er tildelt midler, er langt over resterende tilgjengelige midler i programområdet.

Styringsgruppen vedtok den 6. desember 2023 å overføre 9,5 millioner kroner fra prosjektet Kyrkjeveien, som Randaberg kommune tar ut av porteføljen, til prosjektet Vistnesveien. Vistnesveien ble tildelt midler til planlegging i styringsgruppemøtet 9. mars 2022.

Programområde gåing og trafikksikkerhet

I handlingsprogramperioden skal alle igangsatte prosjekter under gange og trafikksikkerhet stå ferdige. Det er både store og litt mindre prosjekter langs hovednettet på Nord-Jæren. Disse legger til rette for større potensial for overføring av personbilturer til gåturer, samt bruk av snarveier, med enklere, kortere og tryggere tilgang til viktige målpunkt. De største prosjektene som er i gang, er undergang under Sandviksveien i Stavanger, utbedring av to underganger under Nesbuveien og gang- og sykkelsti mellom Ølberg og Vigdel.

Gåstrategi for Nord-Jæren 2018-2033 ligger til grunn for prioritering av gangprosjekter.

Tilsvarende programområde sykkel, vil det ikke bli tatt inn nye prosjekter på gange i denne rulleringen av handlingsprogrammet. Innen trafikksikkerhet tildeles midler til mindre trafikksikkerhetstiltak under sekkeposten Trafikksikkerhet ungdomsskoleveg.

Under styringsgruppemøtet 9. mars 2022, ble det vedtatt at prosjektet Tungenesveien i Randaberg blir lagt inn i handlingsprogrammet, med midler til planlegging.



Fokus Høyspanten Foto: Bymiljøpakken

Madlaveien/Regimentsveien vises i handlingsprogrammet som en delfinansiering, hvor kun Bymiljøpakkens fremtidige kostnad vises.

Bymiljøpakkens andel utgjør inntil 47 millioner kroner, hvor 35 millioner kroner er i handlingsprogramperioden. Finansieringsavtale med eksterne som skal dekke den resterende utbyggingskostnaden er signert.

Programområde kollektiv

Faggruppe kollektiv jobber 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.

I handlingsprogramperioden skal kollektivaksen i Stavanger sentrum gjennom Kongsgata, Klubbegata, Verksgata og Verksalmenningen bygges. Det skal planlegges for en effektiv kollektivtrasé mellom Stavanger og det nye sykehuset og Universitetet i Stavanger. I tillegg er det planlagt å etablere kollektivfelt i Gravarsveien fra kryss Austråtbakken/Hoveveien til nytt kryss i Julie Eges gate.

Flere steder skal også holdeplasser oppgraderes i henhold til universell utforming og bygges om slik at bussen lettere kommer ut og inn. De fleste kollektivprosjektene er i en tidligere fase enn prosjektene i de to andre programområdene.

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 (2024-2027).

Sandnes stasjon inneholder oppgraderingstiltak som skal bidra til å etablere gode overgangsløsninger mellom jernbane, bussvei og annen kollektivtrafikk til og fra Sandnes stasjon og Ruten. Oppgraderingen består også i å sikre at Sandnes stasjon skal få så god universell utforming som mulig.

For Skeiane stasjon skal jernbanens fremtidige arealbehov avklares gjennom kommunedelplanleggingen Sandnes-Nærbø. Som kortsiktige tiltak er det behov for mindre oppgraderingstiltak på stasjonen.

Stavanger stasjon skal utvides for å kunne oppnå effektmål om seks tog i timen mellom Stavanger og Skeiane. Dette prosjektet ligger inne som prioritert jernbanetiltak i Nasjonal transportplan 2022-2033. Videre prioritering av denne stasjonsutvidelsen forutsetter utarbeidelse av en reguleringsplan for stasjonsområdet, og at den blir innarbeidet i ny Nasjonal transportplan.

Kostnadsfordelingen i handlingsprogrammet for stasjonene er kun en praktisk innretning. Periodisering kan bli annerledes.

Detaljert økonomisk oversikt: Programområdene

Sykkel

mill 2023-kr.

Ansvar	Prosjektnavn	Beskrivelse	Oppstart byggefase*	Totalkostnad	Påløpt**	(2023)	2024	2025	2026	2027	Gjenstående***
Stvngr	Sandvikveien	Sykkelvei med fortau	2021	102,5	14,1	11,0	30,9	46,2			0,3
Stvngr	Rektor Steens gt./Cort Adellers gt.	Sykkelprioritert gate	2022	33,1	2,6	2,0	18,0	10,0			0,6
Rogfk	Madlaveien vest for Kristine Bonnevis veg	Sykkelvei med fortau	2022	8,9	2,1	5,6	1,0	0,2			0,0
Rogfk	Madlaveien øst for Kristine Bonnevis veg	Sykkelvei med fortau	2021	2,6	-	0,3	2,1	0,1			0,1
Rogfk	Elvegt Gjesdalv-Julie Egesgt (50%)	Sykkelfelt	2020	10,9	4,3	5,3	0,5	0,5	0,5		-0,1
Stvngr	Hannasdalsgata (del 2)	Sykkelprioritert gate	2023	30,0	5,9	2,6	14,7	7,2			-0,3
Sndns	Dyre Vaas vei	Sykkelvei med fortau	2024	12,2	-	0,9	12,2				-0,9
Rndbrg	Krystallveien	Sykkelvei med fortau / sykkelfelt	2024	28,0	0,2	1,8	25,2				0,8
Sola	Åsenvegen	Sykkelvei med fortau	2025	50,7	-	0,6	0,4	25,3	24,5		-0,0
Stvngr	Ryfylkegata del 2	Sykkelfelt	2023	31,9	16,7	1,4	6,3				7,5
Rogfk	Torvmyrveien	Sykkelfelt (hevet)/ sykkelvei med fortau	2020	55,0	47,3	1,5	3,9	1,9	0,4		-0,0
Stvngr	Steingata	Rødt dekke	2024	12,9	0,2	0,1	2,2	10,0			-
Rogfk	Ølberg-Vigdel (50 %)	Gang- og sykkelvei	2021	49,4	11,2	25,9	12,3				-0,0
Stvngr	Musegata fra Paradis stasjon	Sykkelfelt	2023	7,0	0,1	0,3	6,6				-
Rndbrg	Vistnesveien	Reguleringsplan	-	9,8	-			9,4	0,4		-
Rogfk	Randabergveien på Tasta	Reguleringsplan	-	5,5	3,2	2,0	0,3				-
Rogfk	Misjonsveien	Reguleringsplan	-	3,8	2,1	0,8	1,0				-0,0
Rogfk	Randabergveien	Reguleringsplan	-	5,9	4,5	0,8	0,9				-0,2
Delsum				460,1	114,4	62,9	138,3	110,8	25,7		7,6
Tiltak som inngår i flere programområder og som står som egne prosjekter i porteføljen.											
Rogfk	Oalsgata, delfinansiering 50 %	Sykkelfelt (hevet)	2020	292,0	68,0	25,0	37,5	56,5	57,5	31,0	16,5
Rogfk	Dusavikveien, delfinansiering 50 %	Sykkelfelt	2021	157,0	2,0	6,6	17,4	28,7	49,0	53,5	-0,1
Sum				909,1	184,4	94,5	193,2	195,9	132,2	84,5	24,0

* Byggefase inkluderer prosjektering ** Påløpt per 31.12.2022 ***Gjenstående forpliktelse etter 2027
Planfase

Gåing



Foto: Elisabeth Tønnessen

mill 2023-kr.

Ansvar	Prosjektnavn	Beskrivelse	Oppstart byggefase*	Totalkostnad	Påløpt**	(2023)	2024	2025	2026	2027	Gjenstående***
Rogfk	Bøveien	Etablere fortau	2022	10,0	1	1,00	7,00	1,00			0,01
Rogfk	Madlaveien x Regimentsvegen	Kryssutbedring	2024	47,0	0,7	9,50	19,88	12,59	2,71		1,64
Stvngr	Hetlandsgata kryss Vaisenhus-Kongsteinsgt	Fortau og innsnevring vei ca. 85 m,	2021	7,2	0,12	0,50	6,28				0,27
Stvngr	Klubbselskapet - Olavskleivå	trapp/rampe (snarvei)	2022	8,1	0,05	0,20	0,55	7,00			0,32
Stvngr	Myrvangveien Køhlers vei – Haugvaldstadm	G/s-vei med fortau, fjerne gateparker.	2021	5,5	1,32	2,60	1,73				-0,15
Stvngr	Arne Rettedals gt	Utvidelse fortau	2021	9,4	1,67		5,00	2,62			0,14
Stvngr	Neptunveien (Sjøvn), ved Tastaveden sk	Nytt fortau	2021	6,4	5,91	4,22	0,10				-3,83
Stvngr	Øvre Holmegate	Gågate	2022	9,7	0,01	0,20	6,82	2,28			0,34
Rogfk	Ølberg-Vigdel, delfinansiering 50%	Etablere gang- og sykkelsti	2021	49,4	11,50	25,90	4,12				7,85
Rndbrg	Tungenesveien	Reguleringsplan	-	0,6	-			0,59			0,00
Stvngr	Stiftelsesgata, Bergelandsgata til Kongsgård	Fortau	2023	5,0	-	1,00	4,00				-
Delsum				158,26	22,28	45,12	55,48	26,08	2,71	-	6,59
Tiltak som inngår i flere programområder og som står som egne prosjekter i porteføljen.											
Rogfk	Oalsgata, delfinansiering 25%	Fortau	2021	146,00	34,00	12,50	18,75	28,25	28,75	15,50	8,25
Sum				304,26	56,28	57,62	74,23	54,33	31,46	15,50	14,84

* Byggefase inkluderer prosjektering ** Påløpt per 31.12.2022 ***Gjenstående forpliktelse etter 2027

Trafikksikkerhet

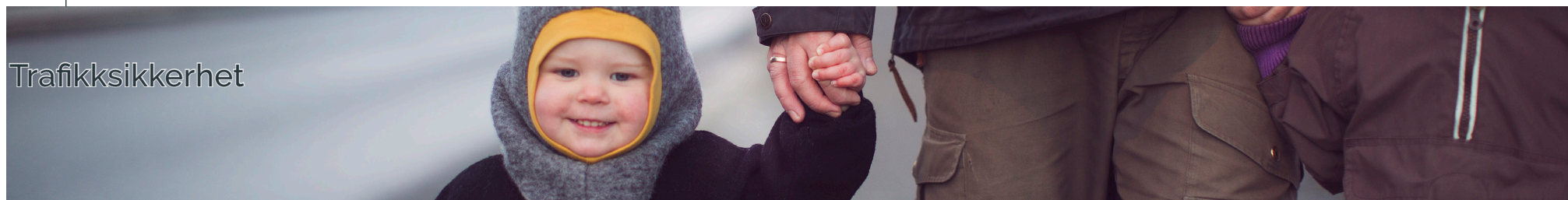


Foto: Elisabeth Tønnessen

mill 2023-kr.

Ansvar	Prosjektnavn	Beskrivelse	Oppstart byggefase*	Totalkostnad	Påløpt**	(2023)	2024	2025	2026	2027	Gjenstående***
Stvngr	Sjøhagen	Undergang samarbeid SUKF	2021	36,24	0,40	1,00	15,00	18,70			1,14
Stvngr	Lundebakken	Fortau	2022	15,00	0,54	6,50	7,97				-0,01
Stvngr	Gauselvågen (Nord)	Etablere fortau	2022	10,00	1,00	1,00	8,00				-
Stvngr	Stavanger sentrum	Etablere pullerter	2022	5,77	0,04		5,73				-
Stvngr	Beysning Vågen tusenårsstedet	Belysning	2023	19,30	-		19,30				-
Svv	E39 Trafikkstyring på motorveien	Tilfartskontroll, variabel fartsgrense	2024	79,41	10,83	8,60	15,00	15,00	15,00	15,00	-0,02
Alle	Trafikksikkerhet ungdoms-skoleveg.	Mindre tiltak på flere skoler	2021	30,74	8,31	7,70	8,50	6,23			-
Rogfk	Elvegata Gjesdalv-Julie Egesgt (50%)	Sykkelfelt	2020	11,28	4,73	5,30	0,45	0,45	0,45		-0,10
Rogfk	Fv. 4540 Grannessletta x Madlavegen	Etablere gang- og sykkelveg, sikttiltak undergang	2024	7,61	1,13	0,90	4,00	1,50	0,10		-0,02
Rogfk	To underganger Nesbuveien	Utbedring av underganger	2021	43,04	5,80	15,00	17,20	5,00			0,04
Sola	Påskhusvegen	Etablere fortau + utbedre kryss	2024	1,76	-		1,76				-
Sola	Nesbuvegen x Åsnutvegen	Utbedring av to kulverter	2024	19,88	-		19,88				-
Delsum				280,03	32,78	46,00	122,79	46,88	15,55	15,00	1,03
Tiltak som inngår i flere programområder og som står som egne prosjekter i porteføljen.											
Rogfk	Oalsgata delfinansieres 25 %	Sykkelfelt (hevet)/ fortau	2020	146,00	34,00	12,50	18,75	28,25	28,75	15,50	8,25
Rogfk	Dusavikveien delfinansieres 50 %	Sykkelfelt	2021	157,00	2,00	6,55	17,35	28,65	49,05	53,50	-0,10
Sum				583,03	68,78	65,05	158,89	103,78	93,35	84,0	9,18

* Byggefase inkluderer prosjektering ** Påløpt per 31.12.2022 ***Gjenstående forpliktelse etter 2027
Planfase

Ansvar	Prosjektnavn	Beskrivelse	Oppstart byggefase*	Totalkostnad	Påløpt**	(2023)	2024	2025	2026	2027	Gjenstående***
Rogfk.	Auglendsdalen	Kollektivfelt	2022	45,4	0,8	6,9	37,6				0,1
Rogfk.	Lagårdsveien - Ullandhaug	Flere tiltak langs strekning	-	12,8	0,4	1,0	6,4	5,0			0,0
Stvngr	Kongsgata	Stenge biltrafikk m.m.	2022	58,0	0,01	2,0	26,9	27,4			1,6
Rogfk.	Korridor øst: Verksgata	Bygge kollektivfelt og trygge krysningspunkt for myke trafikanter. Flytte inn- og utkjøring til parkeringshus Jorenholmen.	2024	57,5	3,7	5,0	10,8	10,8	18,4	8,3	0,6
Rogfk.	Korridor nord	Oppgradering langs strekning	2024	47,1	-		4,7	16,5	25,9		0,0
Rogfk.	Gravarsveien sør	Kollektivfelt	2024	61,2	-		9,4	11,8	21,2	18,8	0,0
Alle	Samlepott	Pott til mindre tiltak.		30,0	1,9	1,6	6,5	6,5	6,5	6,5	0,0
Rogfk.	Bussprioritering signalanlegg Nord-Jæren	Gjennomgang og tiltak for å prioritere bussen	2023	8,8	-	0,5	4,0	4,3			0,0
Rndbrg	Hagafjell	Fra ett til to kjørefelt	2024	8,6	0,2	2,5	5,9				0,1
Rndbrg	Krystallveien/Bronseveien	Flere små tiltak langs strekning	2024	16,5	-	1,8	11,9				2,8
Rogfk.	Gjennomgang holdeplasser UU	UU holdeplasser, gjennomgang og tiltak rute 5,1.4 og 8	2023	23,8	-	1,2	18,6	2,0	2,0		0,0
Stvngr	Klubbgata	Etablere bussgate	2024	117,7	-		58,8	58,8			0,0
Stvngr	Korridor øst Holmen	Snuplass, holdeplasser	2024	23,5	-		11,8	11,8			0,0
Stvngr	Folkevisaveien	UU holdeplasser	2023	16,6	-	0,1	8,2	7,6			0,7
Stvngr	Rogalandsgata	UU holdeplasser	2023	7,5	-	0,1	3,8	3,4			0,2
Stvngr	Holdeplasser Madlasandnes	UU holdeplasser	2023	9,1	-	0,1	4,5	4,2			0,3
Sndns	Breddeutvidelse Aksel E. vei	Breddeutvidelse vei	2023	3,4	-	3,3					0,1
Sndns	Buggelandsbakken	Bussholdeplass	2023	6,5	-		6,5				0,0
Delsum				553,9	7,0	26,1	236,2	170,0	74,0	33,6	6,5
Tiltak i programområde kollektiv som også står som eget prosjekt i porteføljen											
Jb.dir.	Sandnes stasjon			235,9	28,9	10	186	11			0
Sum				789,8	35,9	36,1	422,2	181,0	74,0	33,6	6,5

* Byggefase inkluderer prosjektering ** Påløpt per 31.12.2022 ***Gjenstående forpliktelse etter 2027
 Planfase - Nye prosjekter spilt inn av faggruppe kollektiv til HP 2024-2027

Kontakt sekretariat for Bymiljøpakken

Kristine Gramstad Wedler

Sekretariatsleder

kristine@bymiljøpakken.no

+47 907 69 415

Berit Johnsen

Controller

controller@bymiljøpakken.no

+47 901 17 742

Lene Simonsen

Controller

controller@bymiljøpakken.no

+47 476 32 143

Kjersti Reppen Karlsen

Rådgiver

kjersti@bymiljøpakken.no

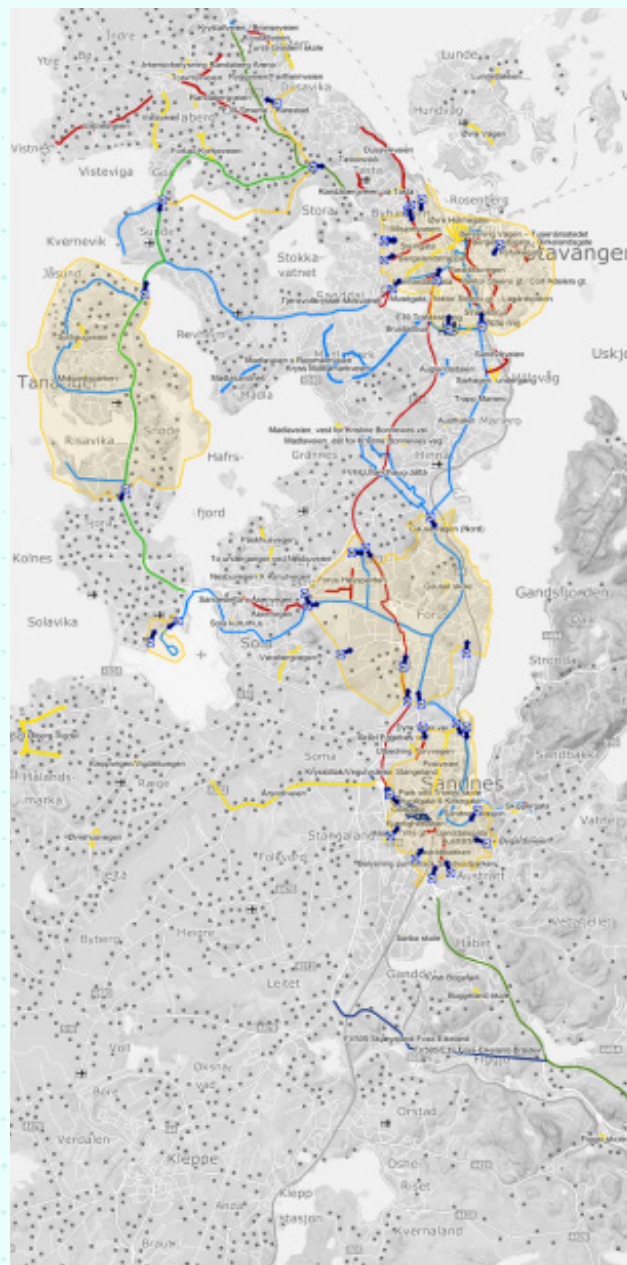
+47 948 44 052

Are Hauge Braaten

Kommunikasjonsansvarlig rådgiver

are.hauge.braaten@rogfk.no

+47 986 64 231



Et interaktivt kart for Bymiljøpakkens prosjekt finnes på internett.

Klikk her for å se kartet og utforske.



Statsforvaltaren i Rogaland



Rogaland
fylkeskommune



Randaberg
kommune



SANDNES
KOMMUNE



Sola kommune



Stavanger
kommune



Jernbane-
direktoratet



Statens vegvesen



Bymiljøpakken

Vedlegg: Prosjektark

Programområde sykkel

Prosjekt: Fv 379/380 Vigdelv/Ølbergv

Beskrivelse:

Formål: Ny gang- og sykkelvegen.

Hvor: Fra Håland skole via Ølberg Havneveg til eksisterende GS Ølbergvegen.

Hva: 2521 lm gang- og sykkelvegen, 3,5m bredde. Omlegging av vei 640lm, bredde 6,2m bredde. 1300m³ natursteinsmurer.



Prosjekt: Sandviksveien

Beskrivelse:

Formål: Etablere hevet sykkelfelt og sykkelvei med fortau i Sandviksveien fra fv 44 og til framtidig park. Hensikten er å gjøre det enklere å sykle i Stavanger sentrum ved å bedre syklistenes framkommelighet og sikkerhet

Hvor: Sandviksveien

Hva: Hevet sykkelfelt og sykkelvei med fortau

Strekning 1 tosidig sykkelfelt (2,2 m) og fortau. Systemskifte mellom strekning 1 og 2 til sykkelvei med fortau. Delstrekning 3 sykkelvei og turvei. Systemskifte begrunnes ut fra begrensninger for mulighet til arealinngrep og endring i adkomst til Felleskjøpet.



Prosjekt: Rektor Steens gate (kv 1834)/Cort Adlers gate (kv 1167)

Beskrivelse:

Formål: Etablere sykkelgate med begrenset biltrafikk. Hensikten er å bedre syklistenes framkommelighet, sikkerhet og komfort på hovednett for sykkel.

Hvor: Cort Adlers (kv 1167) gate og Rektor Steens gate (kv 1834) fra Madlaveien (fv 509) og Muségata (fv 421)

Hva: Sykkelgate med begrenset biltrafikk



Prosjekt: Hannasdalsgate del 2

Beskrivelse:

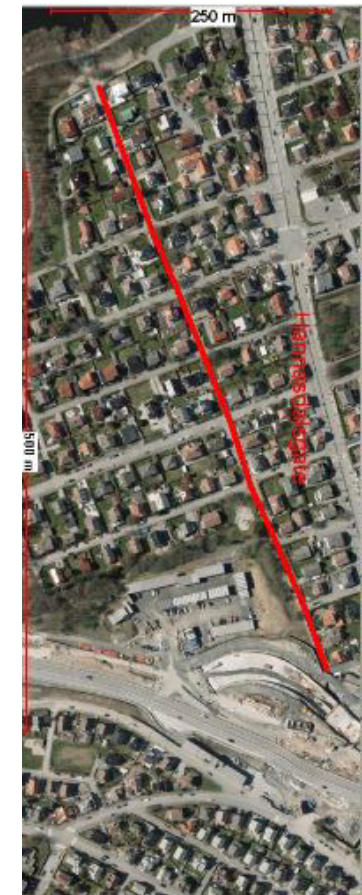
Formål: Etablere sykkelgatemed begrenset biltrafikk.

Hensikten: Gjøre det enklere å sykle i Stavanger sentrum ved å bedre syklistenes framkommelighet og sikkerhet. Erstatning for egen sykkelstrasé i Bussveien. Påkobling Sykkelstamveien.

Hvor: Hannasdalsgate

Hva: Sykkelgate med begrenset trafikk. (sykkelprioritert gate)

Sykkelgate med begrenset trafikk, fortrinnsvis forkjørsregulert. Løsningen er i tråd med sykkelstrategiens anbefalinger. For å kunne bruke hele bredden noen steder må litt av hageareal brukes. Dette er areal som er kommunalt eid, men som brukes privat. Det er regulert fortau, men ikke opparbeidet.



Prosjekt: Ryfylkegata (del 2)

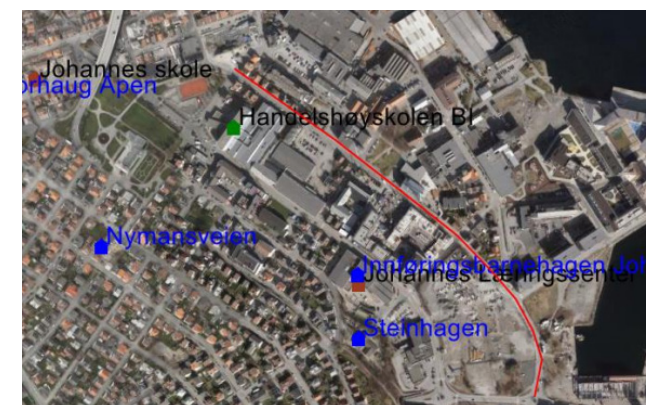
Beskrivelse:

Formål: Etablere sykkelfelt med rødt dekke for å gjøre det enklere å sykle i Stavanger sentrum.

Hensikten: Å bedre syklistenes framkommelighet, sikkerhet og komfort på hovednett for sykkel.

Hvor: Ryfylkegata fra Hesbygata til Breivik. Storhaug bydel.

Hva: Sykkelfelt med rødt dekke, behov for grunnerverv. Status: Del 1 er ferdig, Del 2 venter på Lervikskvartalet.



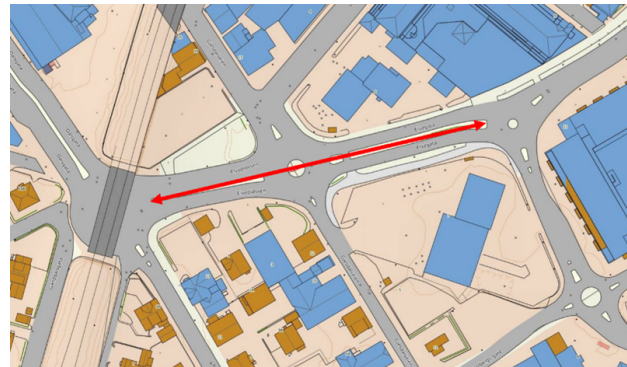
Prosjekt: Elvegata, Vågsgjerdveien-Oalsgata**Beskrivelse:**

Formål: Bedre fremkommelighet og trafikksikkerhet for syklistene.

Hvor: Elvegata i Sandnes, fra krysset Oalsgata til Vågsgjerdveien.

Hva: Løfte eksisterende sykkelfelt fra veibane og markere sykkelfelt gjennom rundkjøring Elvegata-Vågsgjerdveien. Øke bredden på sykkelfeltene

Prosjektet er delfinansiert med fagområdet Trafikksikkerhet.

**Prosjekt: Madlaveien øst for Kristine Bonnevis veg****Beskrivelse:**

Formål: Delprosjekt i å etablere sammenhengende sykkelveg med fortau til Nye SUS, Sykkeltamvegen og Jåttåvågen.

Hvor: Hafrsfjordruta – Madlaveien øst for Kristine Bonnevis vei.

Hva: Etablere sykkelveg med fortau.

**Prosjekt: Madlaveien vest for Kristine Bonnevis veg****Beskrivelse:**

Formål: Delprosjekt i å etablere sammenhengende sykkelveg med fortau til Nye SUS, Sykkeltamvegen og Jåttåvågen.

Hvor: Madlaveien mellom Kristine Bonnevis vei og Grannesveien.

Hva: Helse Vest finansierer undergang i krysset Kristine Bonnevis veg/ Madlaveien og sykkelveg med fortau ut av undergangen. Resterende ny sykkelveg med fortau til krysset Grannesveien/Madlaveien finansierer Bymiljøpakken.

**Prosjekt: Steingata****Beskrivelse:**

Formål: Gjøre det enklere å sykle i Stavanger sentrum. Bedre syklistenes framkommelighet, sikkerhet og komfort.

Hvor: Steingata fra Møllegata til Øvre Stokkavei.

Hva: Etablere sykkelprioritert gate.

**Prosjekt: Muségata, fra Paradis stasjon****Beskrivelse:**

Formål: sykkelgate med begrenset biltrafikk. Hensikten er å bedre syklistenes framkommelighet, sikkerhet og komfort på hovednett for sykkel.

Hvor: Muségata fra Rektor Steens gate til Lagårdsveien

Hva: Etablere sykkelgate med begrenset biltrafikk, alternativt sykkelfelt i nordgående retning (oppover bakken)

**Prosjekt: Randabergveien på Tasta****Beskrivelse**

Formål: Etablere sykkelfelt (hevet sykkelfelt). Hensikten er å gjøre det enklere å sykle og bedre syklistenes framkommelighet, sikkerhet og komfort på hovednett for sykkel.

Hvor: Randabergveien (fv 446) Fra Sjøveien (kv. 1907) til Gjerdeveien (fv 412). Tasta bydel

Hva: Hevet sykkelfelt.



Prosjekt: Åsenvegen

Beskrivelse:

Formål: Skille syklist fra gående.

Hensikt: - gjøre det enklere å sykle, og bedre fremkommeligheten og forutsigbarheten for syklist. Bieffekt; gående adskilles i eget felt.

Hvor: Åsenvegen fra Sandesletta via rundkjøring med Skadbergvegen til vegen møter Forus-området..

Hva: Hvilken type sykkeløsning må vurderes ut fra hva det er plass til, og hva som er mest hensiktsmessig. Foreløpig vurdering er enveisregulert sykkelveg med fortau (oppfyllt sykkelveg) på begge sider der dette er mulig.

Dagens tilbud er blanding mellom fortau, gang- og sykkelveg, gang- og sykkelveg i kombinasjon med kjørevei/adkomstveg til boliger. Deler av strekningen har tilbud kun på en side.

Endelig løsning er ikke landet, det må utarbeides reguleringsplan for helhetlig løsning.

Åsenvegen ligger nært ungdom- og videregående skole og krysses av barn på veg til barneskoler sør og sørøst for Åsenvegen.

Åsenvegen er en del av ei hovedrute fra Tananger og Risavika mot Forus. I dag er koblingen fra Sømmevågen mot Åsenvegen kronglete for syklist. Stiplede røde linjer viser hvor det bør komme et sykkeltilbud.

Framtidig løsning forventes å bli mer forutsigbar for barn og unge og syklist på vei til skole, idrettsanlegg og arbeidsområdet på Forus.



Prosjekt: Krystallveien

Beskrivelse:

Formål: Komplettere sykkelnett på Grødem. Utbedre kollektivtrasé.

Hvor: Krystallveien fra Torvmyrveien i sørøst til Bronseveien i vest.

Hva: Valg av løsning vil avklares i reguleringsplan



Prosjekt: Dyre Vaas vei

Beskrivelse:

Formål: Etablere ny hovedsykkelrute sentralt på Varatun i Sandnes.

Hvor: Fra Bedriftsveien i nord, langs Dyre Vaas vei til Børskådå og Sandnes Idrettspark i sør.

Hva: Etablere sykkelvei med fortau/tursti.



Prosjekt: Torvmyrveien

Beskrivelse:

Formål: Skille gående og syklende, og øke kapasiteten for myke trafikanter

Hvor: Strekningen fra Randaberg sentrum ved Kyrkjeveien til kommunegrensen mot Stavanger.

Hva: Oppgradere dagens gang- og sykkelveg system.

Status: Prosjektet er ferdigstilt og ble åpnet høsten 2022.



Prosjekt: Vistnesveien

Beskrivelse:

Formål: Etablere en adskilt, trafikksikker gang- og sykkelløsning fra sentrum av til viktige kultur- og naturverdier i kommunen (f.eks. Vistnestunet).

Hvor: Vistnesveien, fra rett vest for Randaberg sentrum og til Vistnesvågen.

Hva: Bygge tradisjonell gang- og sykkelvei.



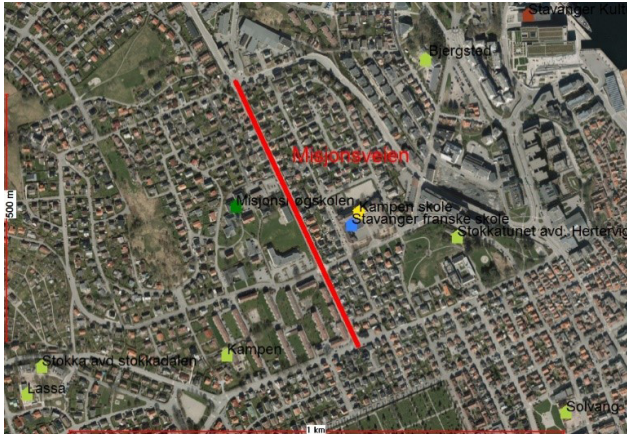
Prosjekt: Misjonsveien

Beskrivelse:

Formål: Erstatte dagens gang- og sykkelveg ved å etablere tosidig fortau og sykkelfelt, samt kantstopp for buss. Hensikten er å bedre syklistenes framkommelighet, sikkerhet og komfort på hovednett for sykkel. Misjonsveien forbinder Tastaruta og Byfjordruta mot sentrum vest og Sykkelstamveien.

Hvor: Misjonsveien (fv 414) fra krysset Randabergveien (fv 446) /Christian Bjellands gate (kv. 1161) til Stokkaveien (fv. 415). Tasta.

Hva: Tosidig fortau og sykkelfelt, samt kantstopp for buss.



Programområde gange

Prosjekt: Bøveien fortau

Beskrivelse:

Formål: Etablere sammenhengende fortau

Hvor: Sentrum - Bøveien

Hva: Etablere 155m, 2.5m bredt fortau i Bøveien



Prosjekt: Madlaveien x Regimentsvegen

Beskrivelse:

Formål Øke tryggheten og framkommeligheten for myke trafikanter.

Hvor: Møllebukta

Hva: Ny rundkjøring og forbedret løsning for myke trafikanter



Prosjekt: Hetlandsgata

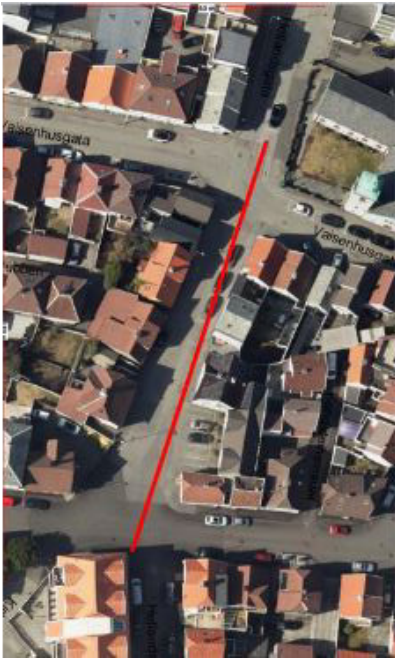
Beskrivelse:

Formål: Bedre forhold for gående fra/til Stavanger sentrum fraStorhaug.

Hvor: Hetlandsgata, fom. kryss Vaisenhusgata –tom. kryss Kongsteinsgata. Gangakse fra/til sentrum fra Storhaug. Ta med krysningspunkt i Bergelandsgt.: trekk fotgjengerfelt nærmere kryss og etabler to

Hva: Fortau, tosidig. Innsnevring av gateløp. Ca. 85 m.Samt flytting og etablering av fotgjengerfelt i Bergelandsgt.

Tosidig fortau, innsnevring kryss, fjerne gateparkering.



Prosjekt: Klubbsselskapet. Trapp forlengelse St. Olavskvartalet og Olav Kyrres gate 2020

Beskrivelse:

Formål: Etablere en trapp mellom St. Olavs kvartalet og Olav Kyrres gate. En trapp forbindelse vil skape en mer intuitiv bevegelse mellom disse to gatene.

Hvor: Fra Arne Rettedalsgate til Olavskleivå. Arealet er i dag parkareal og parkeringsplasser tilhørende Det Stavangerske Klubbsselskab.

Hva: Ønsker å lage mulighetsstudie for et trappeanlegg med mulighet for rampe eller hjulspor i trapp, samt grunnerverv og bygging. Henger sammen med eksisterende prosjekt i Arne Rettedals gate (fortau). Trenger muligens frikjøp av 6 p-plasser (inkl. i kostnadsoverslag). Dialog med grunneiere pågår.



Prosjekt: Fortau Kyrkjeveien 2

Beskrivelse:

Formål: Etablere fortau langs Kyrkjeveien

Hvor: Kyrkjeveien, mellom Sørlihagen og Ryggveien.

Hva: Etablere fortau med kantstein mot kjørebane



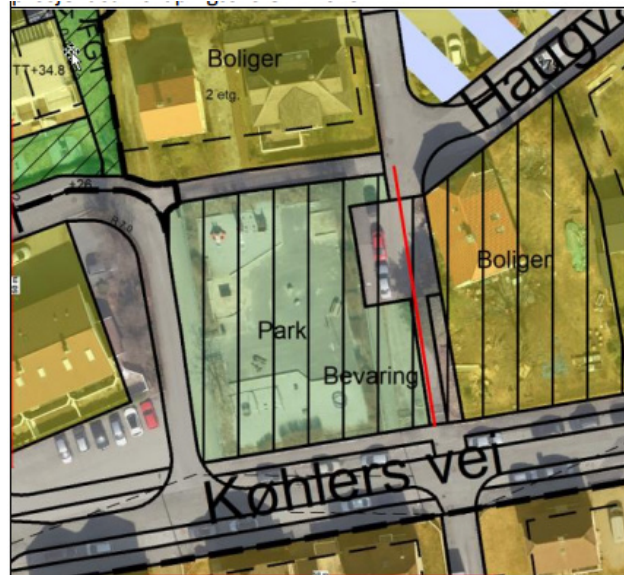
Prosjekt: Myrvangveien Køhlers vei – Haugvaldstadminde, Hillevåg

Beskrivelse:

Formål:

Hvor: Myrvangveien Køhlers vei –
Haugvaldstadminde, Hillevåg

Hva: a: Opparbeide sykkelvei med fortau.
Vurdere skilting og merking. Åpne lekeplass
mot øst, integrere den i gaten som er regulert
stengt i Myrvangveien.. Fjerne gateparkering
rundt lekeplass jf. Regulering. Bakgrunn for
prosjektet: snarveiprosjektet i Hillevåg og
kartlegging i prosjekt samskapingsskolen i
2019



Prosjekt: Arne Rettedals gate

Beskrivelse:

Formål: Bedre framkommelighet, sikkerhet og
attraktivitet gående til Stavanger sentrum

Hvor: Arne Rettedals gt. fra Løkkeveien til St.
Olavsgt. på nordsiden av veien. Fra St. Olavsgt.
på sørsiden av veien ned til rundkjøring med
Haakon VII's gt.

Hva: Rehabilitering og utvidelse av
eksisterende fortau (ikke g/s-vei) som er smalt.



Prosjekt: Gågate i Øvre Holmegate

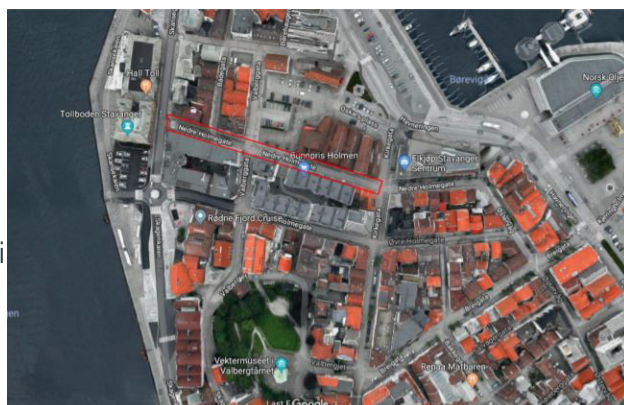
Beskrivelse:

Formål: Bedre forholdene for gående i Øvre
Holmegate (Stavanger sentrum).

Hvor: Øvre Holmegate

Hva: Gågate i Stavanger sentrum. Prosjektet lå i
årsbudsjett for 2019

Gågate med mål om å bedre forholdene for
gående i Øvre Holmegate i Stavanger sentrum.



Prosjekt: Neptunveien (før Sjøveien), ved Byfjord skole

Beskrivelse:

Formål: Bedre framkommelighet, sikkerhet og
attraktivitet gående til Byfjord og Tastaveden
skole.

Hvor: Neptunveien (før Sjøveien), Bergstien –
Bernt Støylens vei ved Byfjord og Tastaveden
skole. Ta med areal til krysset med Christian
Bjellands gate.

Hva: Nytt fortau.



Prosjekt: Tungenesveien

Beskrivelse

Formål: Skolevei/sentrum. bedre trygghet for
gående og syklende. Autovern lavt med stor
åpning under. Stor fallhøyde. Opplevs utrygg.

Hvor: Sentrum/Harestad

Hva: Montere nytt rekkverk langs gang- og
sykkelvei.



Prosjekt: Stiftelsesgata, Bergelandsgata til Kongsgård

Beskrivelse

Formål: Øke framkommelighet for gående

Hvor: I krysset mellom Kongsgata og
Stiftelsesgata, nordøst for Stavanger stasjon

Hva: Eksisterende lyskryss har dårlig
prioritering av gående, samt manglende
detektering av syklist.

Programområde trafiksikkerhet

Prosjekt: Sjøhagen Undergang

Beskrivelse:

Undergang langs Sjøhagen under Sandvikveien er ferdig regulert. Stavanger kommune ønsker å stenge Sjøhagen i forbindelse med bygging av undergangen, men er avhengig av at alternativ vei gjennom Hillevåg Næringspark opparbeides først. Alternativ vei og undergang er ferdig prosjektert, men det vil være aktuelt å gjøre noen justeringer i prosjekteringen. Bygging av undergang er vurdert som et prioritert tiltak i Stavanger kommunes trafiksikkerhetsplan for 2015-2018. Finansiering vil komme som rekkefølgekrav for utbygging, men pga. den økonomiske situasjonen har dette stoppet opp. Prosjektet er blitt forsinket fordi det har vært vanskelig å få landet avtaler med grunneiere. I desember 2020 ble avtalene i boks og bygging starter i 2. halvår 2023.

Prosjekt: Lundebakken

Beskrivelse:

Formål: Etablere fortau.

Hvor: Lundebakken på Hundvåg.

Hva: Stavanger kommune ønsker å etablere nytt fortau langs Lundebakken for å øke trafiksikkerheten. Lundebakken er brukt som skolevei og som tilkomst til friluftsområdene på Lunde.

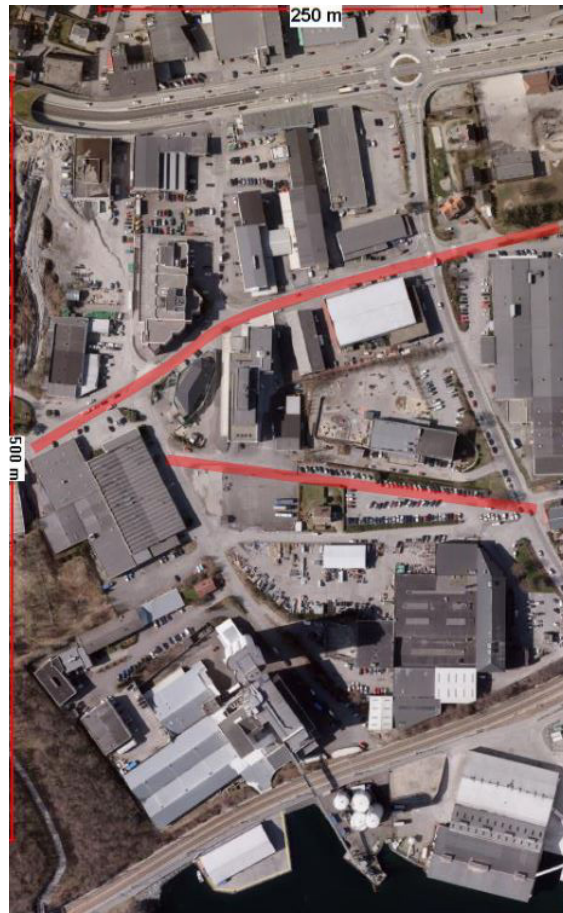
Prosjekt: Gauselvågen (Nord)

Beskrivelse:

Formål: Etablere fortau

Hvor: Nordlig del av Gauselvågen

Hva: Stavanger kommune arbeider med å etablere fortau på strekningen Gauselvågen. Nordre del er tildelt midler i Bymiljøpakken, mens søndre del kan være aktuell å spille inn ved en senere rullering.



Prosjekt: Stavanger sentrum, etablere pullerter

Beskrivelse:

Formål: Forhindre/begrense innkjøring i gågatenettet i Stavanger sentrum.

Hvor: Pullertene vil bli plassert rundt gågatenettet og vågen i Stavanger sentrum.

Hva: Pullertene vil kunne heves og senkes, slik at varelevering vil ha adkomst i avtalte tidsrom. Prosjektet er en del av sentrumsplanen.



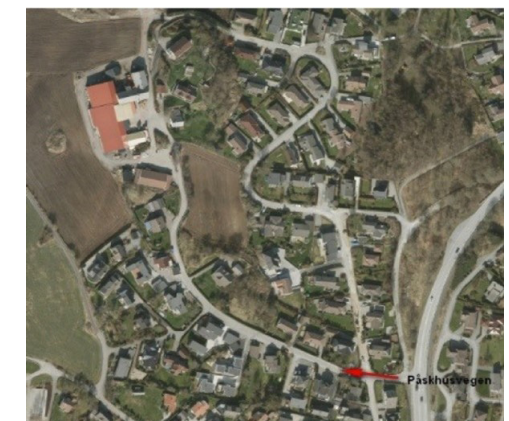
Prosjekt: Påskhusvegen

Beskrivelse:

Formål: Bedre trafiksikkerheten i en mye brukt boliggate og skolevei

Hvor: Påskhusvegen på Sola

Hva: Etablere fortau og oppgradere krysset til Nesbuvegen. Prosjektet er kun delfinansiert av Bymiljøpakken, da det også omfatter VVA.



Prosjekt: Belysning Vågen – tusenårsstedet

Beskrivelse:

Formål: Prosjektet er en del av Stavangers lysplan som skal gjøre sentrum tryggere og mer attraktivt.

Hvor: Haakon VII, Tusenårsstedet og Vågen

Hva: Prosjektet innebærer intensivbelysning/forsterket belysning ved fotgjengerfelt, belysning av sjøfartsbygg (fasader), forbedret belysning fra Haakon VII's gate til Domkirkeplassen og etablering av historisk lykt. Her er det ulike behov som må vurderes i sammenheng for å få god belysning av et av byens viktigste rom.



Prosjekt: E39 Trafikkstyring

Beskrivelse:

Formål: Forebygge ulykker og bedre trafikksikkerhet. Tiltaket antas å redusere antall ulykker på E39 med 20 til 30 %. Øke kapasiteten og redusere reisetid.

Hvor: E39 mellom Tasta (Stavanger) og Bogafjell (Sandnes). Første sted som prøves ut er sørgående retning ved Schancheholen, vist i figur under.

Hva: 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.

Det skal benyttes ITS (Intelligent transportsystem og service) til å:

- Redusere antall ulykker på E39 (20-30 %)
- Trafikkflyt
- Mindre køer
- Mer miljøvennlig transport.

Forbedre fremkommeligheten, trygghet og trafikksikkerhet for harde trafikanter på strekningen av E39 vist i kart under. Målet med trafikkstyring er å begrense innmatingen på E39, slik at en ikke bryter kapasitetsgrensen. Tiltaket skal forebygge ulykker, de siste åtte årene har det vært uforholdsmessig mange påkjøring bakfra-ulykker i rushperiodene, sammenlignet lignende strekninger. Tiltaket prøves først ut i krysset ved Schancheholen. Anlegget her skal evalueres i samarbeid med Vegdirektoratet, før det ev. etableres flere steder på strekningen Tasta – Bogafjell.



Prosjekt: Trafikksikkerhet ungdomsskoleveg

Beskrivelse:

Formål: Skoleveg med trafikksikkerhetsutfordringer

Hvor: ca 500 meter omkrets av alle ungdomsskolene på nord-Jæren.

Hva: Systematisk trafikksikkerhetsgjennomgang av de mest benyttede skoleveiene. Tiltak utføres på bakgrunn av gjennomgangen.

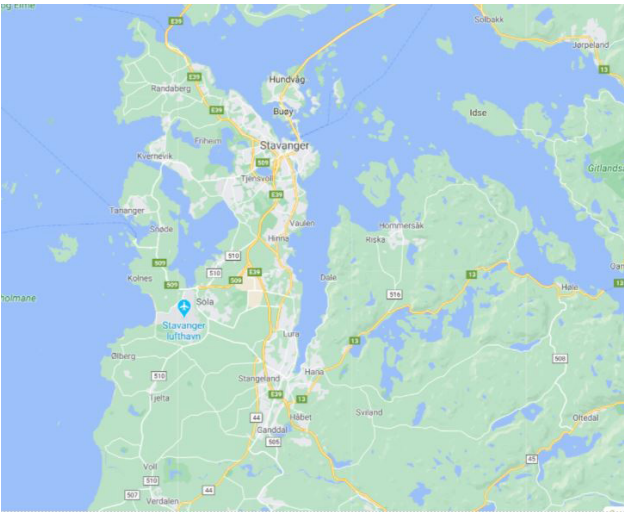
Bedre siktforhold

Lavere fartsnivå

Mer trafikksikre og tryggere krysningspunkt

Bedre belysning

Med mer 21



Prosjekt: Grannessletta x Madlaveien

Beskrivelse:

Formål: Øke tryggheten og fremkommeligheten for myke trafikanter.

Hvor: Grannes.

Hva: Etablere sykkelveg med fortau og utbedre kryss.



Prosjekt: To underganger Nesbuveien

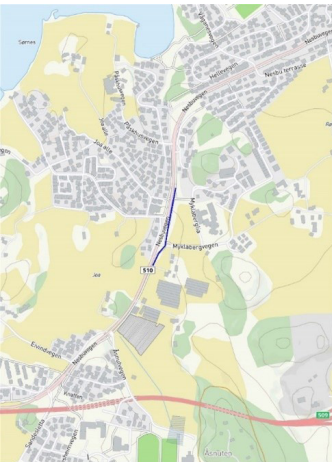
Beskrivelse:

Formål: Øke tryggheten og fremkommeligheten for myke trafikanter.

Hvor: Røyneberg i Sola kommune.

Hva: Utbedring av to underganger, Bypassløsning,

Utvide gang- og sykkelveg til sykkelveg med fortau.



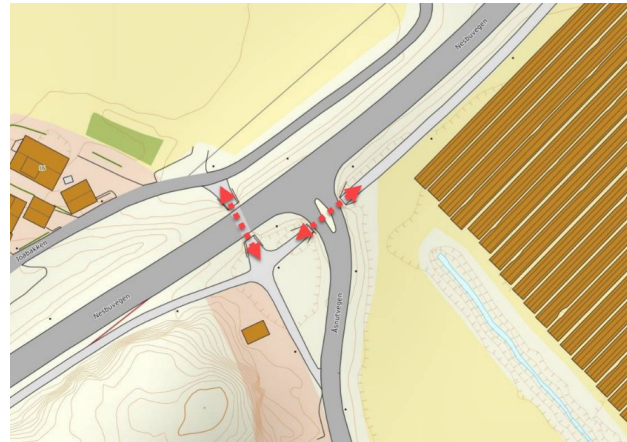
Prosjekt: Nesbuvegen x Åsnutvegen

Beskrivelse:

Formål: Bedre trafikksikkerheten i kryss og kulvert, der jobbsyklister møter skolebarn og besøkende til Sola idrettspark (velodrom mm.).

Hvor: Sola kommune, i krysset mellom Nesbuvegen og Åsnutvegen

Hva: Utskifting og oppgradering av 2 stk. kulvert/undergang for gående- og syklende under Nesbuvegen og Åsnutvegen.



Programområde kollektiv

Prosjekt: Auglendsdalen

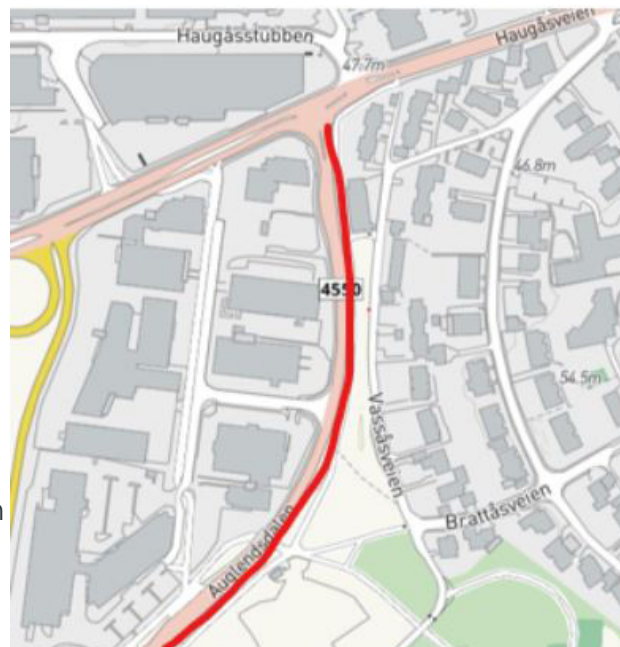
Beskrivelse:

Formål: Bedre fremkommeligheten for rute 11 inn rundkjøringen til Haugåsveien.

Hvor: Auglendsdalen, vei 4550. Fra Haugåsveien ned til rundkjøring.

Hva: Ensidig kollektivfelt inn mot krysset med Haugåsveien, i tiltaket tar også med seg sykkelvei og fortau på østsiden av veien. Dette er samme side som kollektivfeltet.

På denne strekningen går buss nummer 11 som er inne på listen over prioriterte bussruter basert på nytte (forsinkelsesgrad og antall passasjerer). Her står bussene i samme kø som bilene, og i rushtrafikken kan det være lange køer her. Dette er en av hovedveiene til og fra motorveien. I tillegg foreligger det planer for mange arbeidsplasser langs denne vegen. Tiltaket er allerede regulert, og det er derfor klart for realisering.



Prosjekt: Kollektivtrasé Lagårdsveien - Ullandhaug

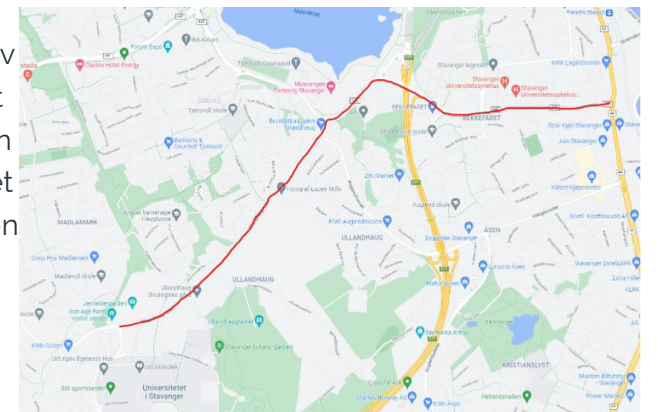
Beskrivelse:

Formål: Å forbedre bussenes fremkommelighet

Hvor: På strekningen Lagårdsveien, krysset ved Hillevågstunellen/Lagårdsveien til Ullandhaug ved krysset Ullandhaugveien/Kristine Bonnevie's vei.

Hva: Å analysere hvordan trafikken eventuelt har endret seg etter åpning av Ryfast, og hvordan dette i så fall har slått ut på bussenes forsinkelser.

Strekningen fra Hillevåg til Ullandhaug er en av de viktigste korridorene når det nye sykehuset står ferdig på Ullandhaug. Med kombinasjonen av sykehus og universitet på Ullandhaug er det sannsynlig at både biltrafikken og busstrafikken i områdene til og fra Ullandhaug vil øke. Det er viktig å se på denne traseen nå, slik at vi er i forkant av når sykehuset er ferdig med sitt andre byggetrinn. Strekningen det her er snakk om har vist store forsinkelser i tidligere forsinkelsesregistreringer, i tillegg til allerede stort passasjertall. Tre av kollektivgruppas prioriterte busruter vil påvirkes av tiltak som gjøres her. Dette er et prosjekt som vil gi stor nytte for pengene som brukes, og dermed også bidra meget godt til måloppnåelse i bymiljøpakken. Oppdaterte tall på forsinkelser på strekningen er nødvendig for å kontrollsjekke at det fortsatt er nødvendige på denne strekningen, og for å sikre at pengene brukes der det er størst behov. Dette vil derfor gjøres i tidlig fase av reguleringsprosessen.



Prosjekt: Verksgata

Beskrivelse:

Formål: Sikre fremkommelighet for kollektivtransport i korridor øst. Ivareta trafiksikkerhet og redusere villkryssinger

Hvor: Kryss Verksgata v/klubbgate/ Østervågkaien til kryss Langgate i øst.

Hva: Bygge kollektivfelt og trygge krysningspunkt for mye trafikanter. Flytte inn- og utkjøring til parkeringshus Jorenholmen.



Prosjekt: Kongsgata

Beskrivelse:

Formål: Mer behagelig dekke i bussgate

Hvor: Kongsgata mellom Klubbgate og Jernbaneveien

Hva: Stenge gata for biltrafikk og etablere nytt fundament og belegg.



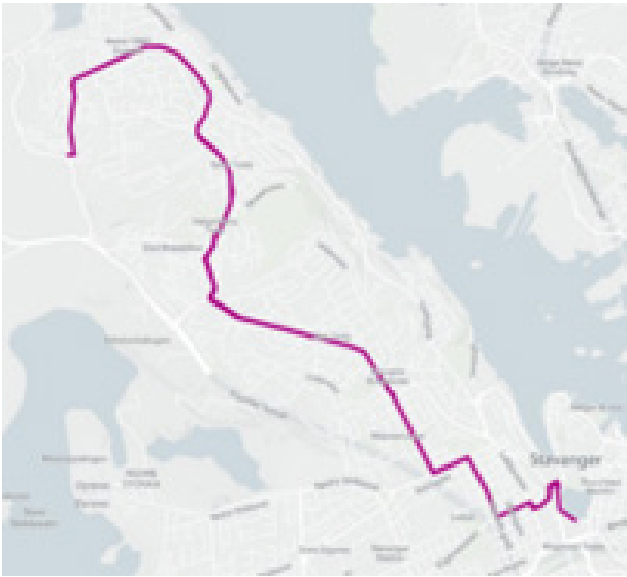
Prosjekt: Korridor nord

Beskrivelse:

Formål: Forbedre framkommeligheten, oppgradere holdeplasser og sikre universell utforming for buss (rute 5)

Hvor: Parsellen går fra Stavanger sentrum (Jernbaneveien) i sør til snuplass/endestopp ved Osebergstien (Ytre Tasta/Dusavik) i nord.

Hva: Punktvis utbedring langs korridor nord for å bedre fremkommeligheten for kollektivtransport. Oppgradering av holdeplasser, forkjørsregulering av kollektivtrasé., sette restriksjoner for øvrig trafikk.



Prosjekt: Gravarsveien

Beskrivelse:

Formål: Bedre kø-situasjoner i rushtid. Dette vil øke fremover etter som trafikken legges om i sentrum. Legge til rette for kollektivtrafikk fra sør med egne kollektivfelt.

Hvor: Fv 4492 Gravarsveien fra kryss Austråttbakken/Hoveveien til nytt krtss Julie Eges gate.

Hva: Etablere sidestilte kollektivfelt på strekningen tilsvarende løsning som planlegges i forbindelse med Bussveien linje 1 nord for Julie Eges gate.



Prosjekt: Hagafjell

Beskrivelse:

Formål: Å forbedre bussens fremkommelighet og redusere forsinkelser

Hvor: Nord for holdeplassen Hagafjell i Randaberg kommune, Torvmyrveien.

Hva: Utvidelse fra ett til to kjørefelt.



Prosjekt: Krystallveien/Bronseveien

Beskrivelse:

Formål: Å forbedre bussens fremkommelighet og redusere forsinkelser. Sees i sammenheng med sykkeltiltak på samme strekning.

Hvor: Strekning mellom holdeplassene Torvmyrveien og Harestadvika

Hva: En kombinasjon av mindre tiltak langs strekningen



Prosjekt: Klubbgata

Beskrivelse:

Formål: Etablere bussgate

Hvor: Klubbgata

Hva: Stenge Klubbgata for biltrafikk og bygge om gate til Bussgate



Prosjekt: Korridor øst Holmen

Beskrivelse:

Formål: Etablere busstilbud og endeholdeplass på Holmen i Stavanger sentrum

Hvor: Klubbgata til Holmen

Hva: Etablere tre busslommer og snuplass for buss.



Prosjekt: Breddeutvidelse Aksel E. vei

Beskrivelse:

Formål: Utvide vei for å sikre plass til at leddbusser og biler kan passere hverandre. Dette vil øke sikkerhet for trafikk og myke trafikanter og sikre bussens fremkommelighet.

Hvor: Aksel Eggebøs vei

Hva: Breddeutvidelse vei



Prosjekt: Buggelandsbakken

Beskrivelse:

Formål: Etablere bussholdeplasser i tilknytning til bydelssenteret

Hvor: Buggelandsbakken ved Bogafjell senter.

Hva: Prosjekttere og etablere innregulerte bussholdeplasser



Prosjekt: Gjennomgang av holdeplasser UU

Beskrivelse:

Formål: Formålet med tiltaket er å forbedre holdeplasser med universell utforming og oppgradere busskur.

Hvor: Deler av strekningene for bussrutene 5, 1, 4 og 8

Hva: Tiltakene kan være ulike fra holdeplass til holdeplass, avhengig av hva som som trengs. Eksempler er ledelinje, oppmerksomhetsfelt, kantstein, oppgradering av busskur med belysning, tavler etc.

Prosjekt: Folkeviselveien

Beskrivelse:

Formål: Oppgradere seks holdeplasser

Hvor: Folkeviselveien, Norvald Frafjordsgata, jernalderveien

Hva: Bygge om dagens bussholdeplasser til universell utforming

Prosjekt: Rogalandsgata

Beskrivelse:

Formål: Oppgradere fem holdeplasser

Hvor: Rogalandsgata

Hva: Bygge om dagens bussholdeplasser til universell utforming

Prosjekt: Holdeplasser Madlasandnes

Beskrivelse:

Formål: Oppgradere seks holdeplasser

Hvor: Madlasandnes

Hva: Bygge om dagens bussholdeplasser til universell utforming

Prosjekt: Bussprioritering signalanlegg Nord-Jæren

Beskrivelse:

Formål: Prioritering av buss i signalanlegg.

Hvor:

Hva:

Hovedporteføljen

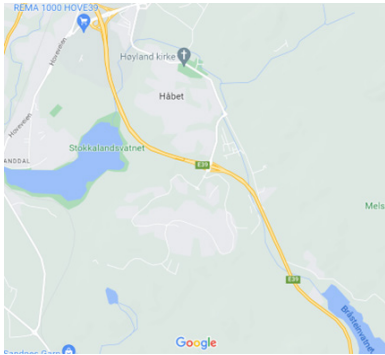
Prosjekt: E39 Osli-Hove

Beskrivelse:

Formål: Formålet er bedre og mer trafikksikker framkommelighet på E39.

Hvor: E39 Hove til Osli.

Hva: Fire felts veg i forlengelse fra Hove og sørover.



Prosjekt: E39 Osli-Ålgård

Beskrivelse:

Formål: Bedre framkommelighet og trafikksikkerhet.

Hvor: E39 Osli-Ålgård

Hva: Fire felts veg inkludert to tunneler ved hhv Figgjo og bak Ålgård sentrum.



Prosjekt: E39 Smiene-Harestad

Beskrivelse:

Formål: Målsettingen med prosjektet er å etablere et trafikksikkert vegsystem der en løser vegen sin funksjon både som nasjonal hovedveg og lokalveg i Stavanger og Randaberg kommune.

Hvor: Fra Eiganestunnelen (Smiene) til utløpet av Rogfast (Harestad), ca. 4,5 km.

Hva: Firefeltsvei med fartsgrense 90 km/t.



Prosjekt: E39 Sykkelstamvegen

Beskrivelse:

Formål: 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 og nytt sykehus/universitetet på Ullandhaug.

Hvor: Sykkelstamvegen går parallelt med E39 mellom Stavanger og Sandnes.

Hva: Sykkelstamvegen er en høystandard sykkelveg. med to felt



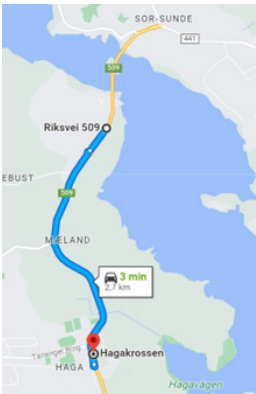
Prosjekt: TKV Rv. 509 Hagakrossen-Jåsund (Del av Kontinentalvegen – Sundekrossen)

Beskrivelse:

Formål: Hovedmålet er å legge til rette for tungbiltrafikk til og fra Risavika havn ved å utvide fra to til fire felts vei.

Hvor: Rv. 509 Hagakrossen – Jåsund.

Hva: Fire felts vei og sykkelveg med fortau.



Prosjekt: TKV rv. 509 Jåsund - Sundekrossen

Beskrivelse:

Formål: Bedre framkommelighet for næringstrafikk til og fra Risavika, samt bedre framkommeligheten for kollektivtrafikken (del av Bussveien) og syklende og gående.

Hvor: Rv.509 Jåsund – Sundekrossen.

Hva: Firefeltsvei med fartsgrense 40-60 km/t, ny fire felts Hafrsfjord bru og anlegg for gående og syklende.



Prosjekt: TKV rv. 509 Kontinentalvegen -Hagakrossen

Beskrivelse:

Formål: Bedre framkommelighet for næringstrafikk til og fra Risavika, samt bedre framkommeligheten for kollektivtrafikken (del av Bussveien) og syklende og gående.

Hvor: Rv.509 Kontinentalvegen - Hagakrossen

Hva: Firefeltsvei med fartsgrense 60 km/t, samleveger og anlegg for gående og syklende.



Prosjekt: TKV Rv. 509 Sør-Tjora – Kontinentalvegen

Beskrivelse:

Formål: Bedre framkommelighet for næringstrafikk til og fra Risavika, samt bedre framkommeligheten for kollektivtrafikken (del av Bussveien) og syklende og gående.

Hvor: Rv.509 Kontinentalvegen - Hagakrossen

Hva: Firefeltsvei med fartsgrense 60 km/t, samleveger og anlegg for gående og syklende.



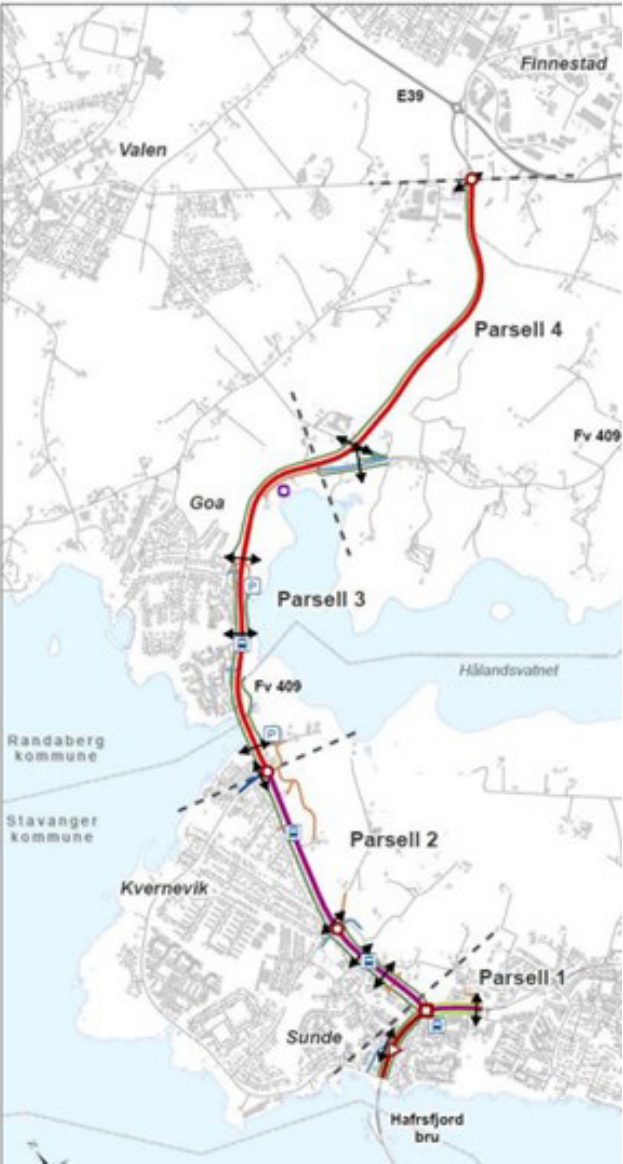
**Prosjekt: TKV Fv. 409 (nå fv. 4560)
(Fylkesveidelen)**

Beskrivelse:

Formål: Formålet med prosjektet er å legge til rette for en fullverdig transportløsning for Transportkorridor vest. Økt trafiksikkerhet for alle trafikantgrupper og god framkommelighet for myke trafikanter legges til grunn.

Hvor: Prosjektet starter i krysset mellom fylkesvei 4560 (tidligere 409) og fv. 4558 Kvernevikring i Stavanger kommune. Det følger så fylkesvei 4560 til krysset ved fv 4596 Kyrkjeveien hvor det går en ny veiparsell (diagonalen) over jordene ved Goa/ Kålhaugen før prosjektet kobles på fv 4590 Randabergveien i Randaberg kommune.

Hva: På strekningen mellom Kvernevik ring (nord) og Randabergveien viser planforslaget tre kanaliserte T-kryss (ved Kvernbekkveien, Varheiskjæringen og ved starten av diagonalen). Fra kryss med eksisterende Kvernevikveien i nordenden av Hålandsvatnet etableres ny veilenke (diagonalen) videre mot nordøst til Randabergveien, mens eksisterende Kvernevikveien mot sørøst til E39 får funksjon som framtidig lokalvei. Lengst nordøst kopler diagonalen seg til ny rundkjøring ved Randabergveien, som inngår i pågående planarbeid for E39 Smiene – Harestad. Det skal bygges ny sykkelvei med fortau langs fylkesveien.

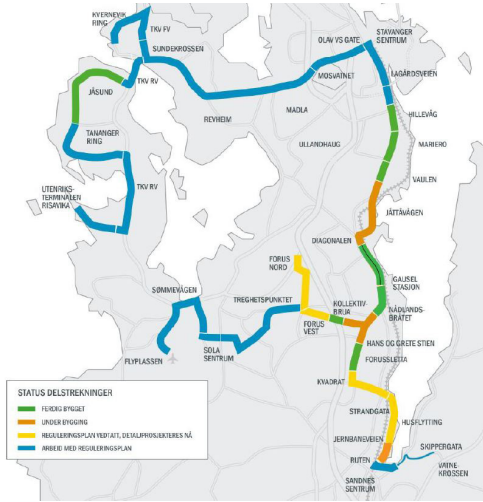


Prosjekt: Bussveien

Beskrivelse:

Formål: Bussveien utgjør et ledd i utviklingen av et konkurransedyktig kollektivsystem for overføring av reiseandeler fra bil til kollektiv, gange og sykkel i byområdet Nord-Jæren. Bussveien er regionens viktigste svar på det nasjonale nullvekstmålet.

Hvor: Bussveien fordeles på fire korridorer i kommunene Stavanger, Sandnes og Sola.



Hva: 50 km lang høyverdig busstrasé med tilhørende anlegg for bil, sykkel og gange. Bussveien skal legge til rette for bedre framkommelighet og forutsigbarhet for bussen.

Prosjekt: Fv44 kollektivtrasé Ullandhaug – Jåttå

Beskrivelse:

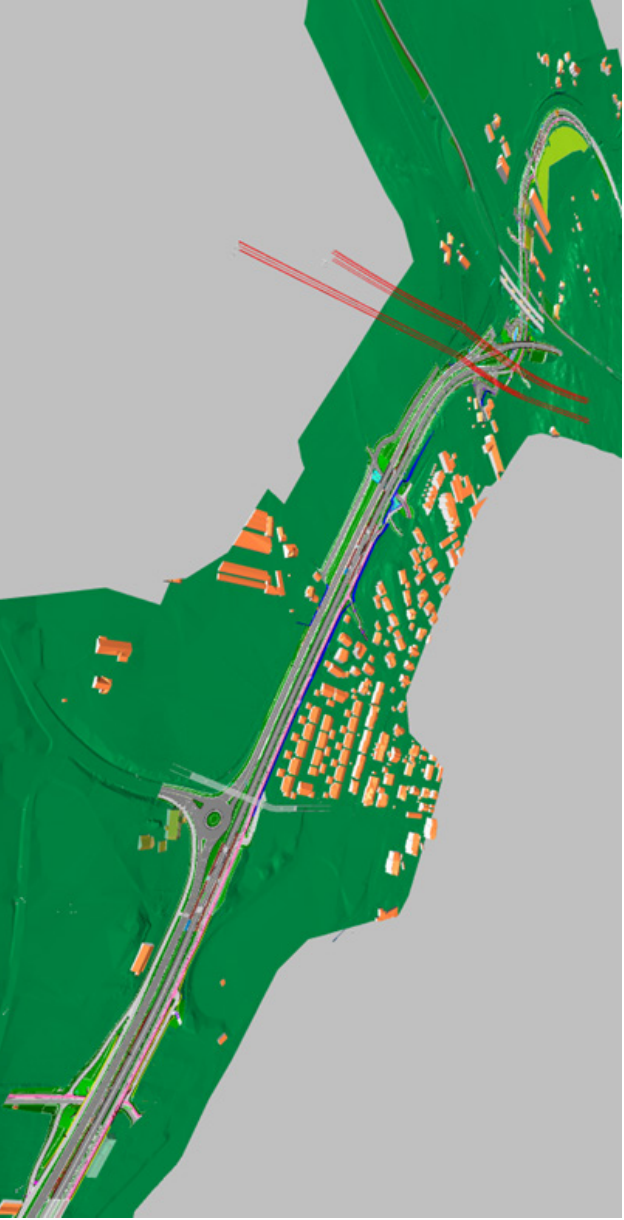
Formål: Prosjektet skal bidra til å nå nullvekstmålet (at veksten i persontransporten skal tas med kollektivtrafikk, sykkel og gåing). Ullandhaugsområdet er i dag et viktig område med et stort transportbehov som følge av plassering av Universitetet og industriområder (kontorer), dette behovet styrkes ytterligere med plasseringen av nytt sykehus. Kollektivtraséen til Ullandhaug (Nye SUS) kobles til Bussveien og jernbanen (lokal- og regionalto) i Jåttåvågen. Den kobles også til Sykkelveien, og gir de som kommer herfra mulighet til å sykle mot Madla eller Gausel. Kollektivtraséen har også koblinger til hovednettet til sykkel mot blant annet Madla-Revheim. Prosjektet vil også gi bedre framkommelighet for ambulansetransport langs strekningen opp til nytt sykehus på Ullandhaug. Ved krysset / rundkjøringen ved E39 blir det etablert en tilkomstvei for utrykningskjøretøy og kollektivtrafikk.

Hvor: Strekningen er 1,86 km og går langs FV44 Diagonalen og FV4542 Madlaveien. Den går fra Jåttå til Ullandhaugområdet.

Hva: Ny parallellført kollektivtrasé på nordøstsiden av dagens kjørevei.

Sykkelvei med tilgrensende fortau.

Tre holdeplasser med kantstopp.



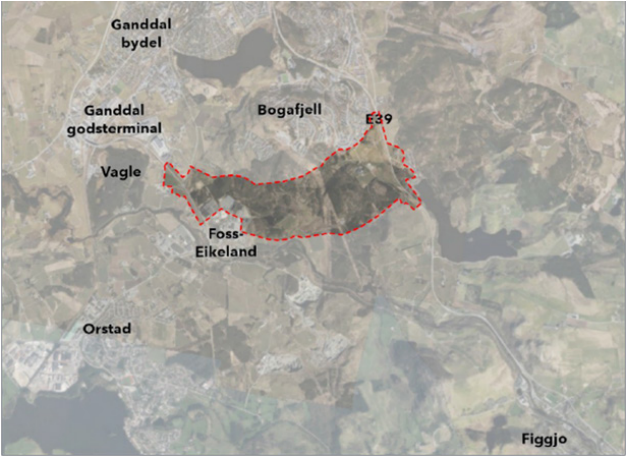
Prosjekt: Fv.505 Foss Eikeland-E39
Kryss E39 Osli/Bråstein

Beskrivelse:

Formål: Fv.505 Foss Eikeland-E39 (Tverrforbindelsen) skal være en trafiksikker veg, som bidrar til bedre fremkommelighet for næringstrafikken mellom Ganddal godsterminal og E39. Prosjektet skal avlaste Ganddal bydel, Orstad, Kverneland og Figgjo for gjennomgangstrafikk. Det skal bygges mest mulig kostnadseffektivt, og ha begrensede negative konsekvenser for omgivelser og miljø. Kryss E39 Osli/Bråstein skal sikre tilkobling til E39 for ny Tverrforbindelse.

Hvor: Fra næringsområdet på Vagle, Foss/ Eikeland til E39 ved Osli.

Hva: Ny vei i Hø2-standard. 60 km/t.

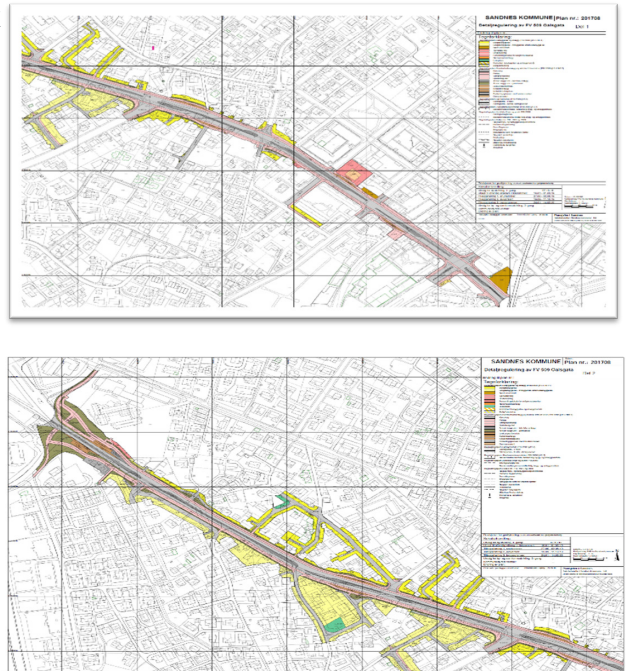


Prosjekt: Fv. 334 Oalsgata og rv. 44 Krysstiltak Stangeland
Beskrivelse:

Formål: Prosjektet skal sikre god forbindelse for syklister og andre myke trafikanter mellom sykkelstamveien og Sandnes sentrum. Prosjektet vil også gi tryggere skolevei. Oalsgata er ulykkesbelastet strekning der prosjektet skal stenge mange utkjørsler ut i gaten.

Hvor: Prosjektet strekker seg fra Sykkelstamveien ved Stangeland Skole og ned til Sandnes sentrum

Hva: Oalsgata er 1600 meter Enveisregulert sykkelveg med fortau



Prosjekt: fv. 4584 Dusavikveien
Beskrivelse:

Formål: Øke fremkommeligheten og trafiksikkerheten for myke trafikanter med spesielt hensyn til syklister, samt tilrettelegge for kollektivtrafikk.

Hvor: Strekningen er omtrent 1,8 km og går langs fylkesvei 4584 Dusavikveien, fra Christian Bjellands gate til Gabbroveien, i Stavanger kommune.

Hva: Tosidig sykkelfelt med ensidig fortau

