



## Bymiljøpakken

# Handlingsprogram 2025-2028

### Innledning

Bymiljøpakken forplikter partene 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.»

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

Handlingsprogrammet inneholder også flere planlagte investeringer i flere tiltak for gående, syklende og kollektivtrafikk.

Porteføljen i Bymiljøpakken skal også bidra til god framkommelighet for næringstransport. Tungbilprosjektet Transportkorridor Vest har delstrekke 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 2025-2028 viser hvilke investeringer i regi av Bymiljøpakken som forventes i de kommende fire årene. Det er kun prosjektene som har investeringer i fireårsperioden som står omtalt i handlingsprogrammet.



Det skal investeres for 12,5 milliarder de neste fire årene. Det utgjør 30 % av totalporteføljen.

Prosjektene i Bymiljøpakken er finansiert av statlige midler, bompenger og kommunal- og fylkeskommunal MVA-refusjon. Første og andre året i handlingsprogrammet er å anse som årsbudsjetter for 2025 og 2026.

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

## **Organisering**

Byvekstavtalen for Nord-Jæren er inngått mellom Staten, ved Samferdselsdepartementet og Kommunal- og distriktsdepartementet, og Nord-Jæren ved Rogaland fylkeskommune, Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg kommuner for perioden 2019 til 2029. Bypakke Nord -Jæren (Prop. 47 S), som er gjelder for perioden 2017-2033, inngår i byvekstavtalen. Det er Samferdselsdepartementet ved Statens vegvesen som har det overordnede administrative ansvaret for byvekstavtalen på Nord - Jæren



## Struktur



### *Styringsgruppen*

Styringsgruppen i Bymiljøpakken ledes av Statens vegvesen og består av fylkesordføreren i Rogaland fylkeskommune og ordførerne fra de fire kommunene. Staten skal også være representert ved Jernbanedirektoratet og Statsforvaltaren. Sekretariatets leder deltar som sekretær. Styringsgruppens hovedoppgave er å utarbeide forslag til handlingsprogram og årlige prioriteringer av prosjekt og tiltak.

### *Politisk styringsgruppe*

Politisk styringsgruppe er styringsorganet som trer sammen for å behandle Byvekstavtalens fireårige handlingsprogram og årlige budsjetter. Politisk styringsgruppe består av de lokale partene og statssekretærene i Samferdselsdepartementet og Kommunal- og distriksdepartementet.



### *Administrativ koordineringsgruppe*

Administrativ koordineringsgruppe (k-gruppen) består av den administrative lederen fra hver av partene i avtalen, samt lederstøtte for disse faste medlemmene. K-gruppen skal drøfte saker og bidra i det saksforberedende arbeidet. 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, trafiksikkerhet og kommunikasjon. Faggruppernes viktigste oppgave er å bidra aktivt til måloppnåelse i Bymiljøpakken. Dette gjøres gjennom faglige vurderinger og samarbeid på tvers av forvaltningsnivåene, vurdering og prioritering av prosjekt i programområdene og kommunikasjon av Bymiljøpakkens prosjekter og resultater.



## Styring

Bymiljøpakken styrer byvekstavtalen for Nord-Jæren gjennom fireårige handlingsprogram som viser planlagt aktivitet og investeringsplaner for prosjekt og tiltak i kommende periode. Ved rullering av handlingsprogrammet skal mål- og resultatstyring vektlegges.

Styringsgruppen sender Handlingsprogrammet på lokalpolitisk tilslutning i henhold til gjeldende byvekstavtale og føringer gitt i nasjonal transportplan. Finansiering av prosjekt og tiltak i byvekstavtalen for Nord-Jæren er knyttet til årlige vedtak i statsbudsjettet.

Gjennomføring av prosjektene i byvekstavtalen for Nord-Jæren prioriteres gjennom porteføljestyring, etter styringsmodell fra Prop. 47 S (2016-2017). Dette innebærer at Styringsgruppen prioriterer prosjekter på grunnlag av en helhetlig vurdering basert på måloppfyllelse i henhold til nullvekstmålet, finansiering og samfunnsøkonomisk lønnsomhet.

Sekretariatet i Bymiljøpakken har fått delegert 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



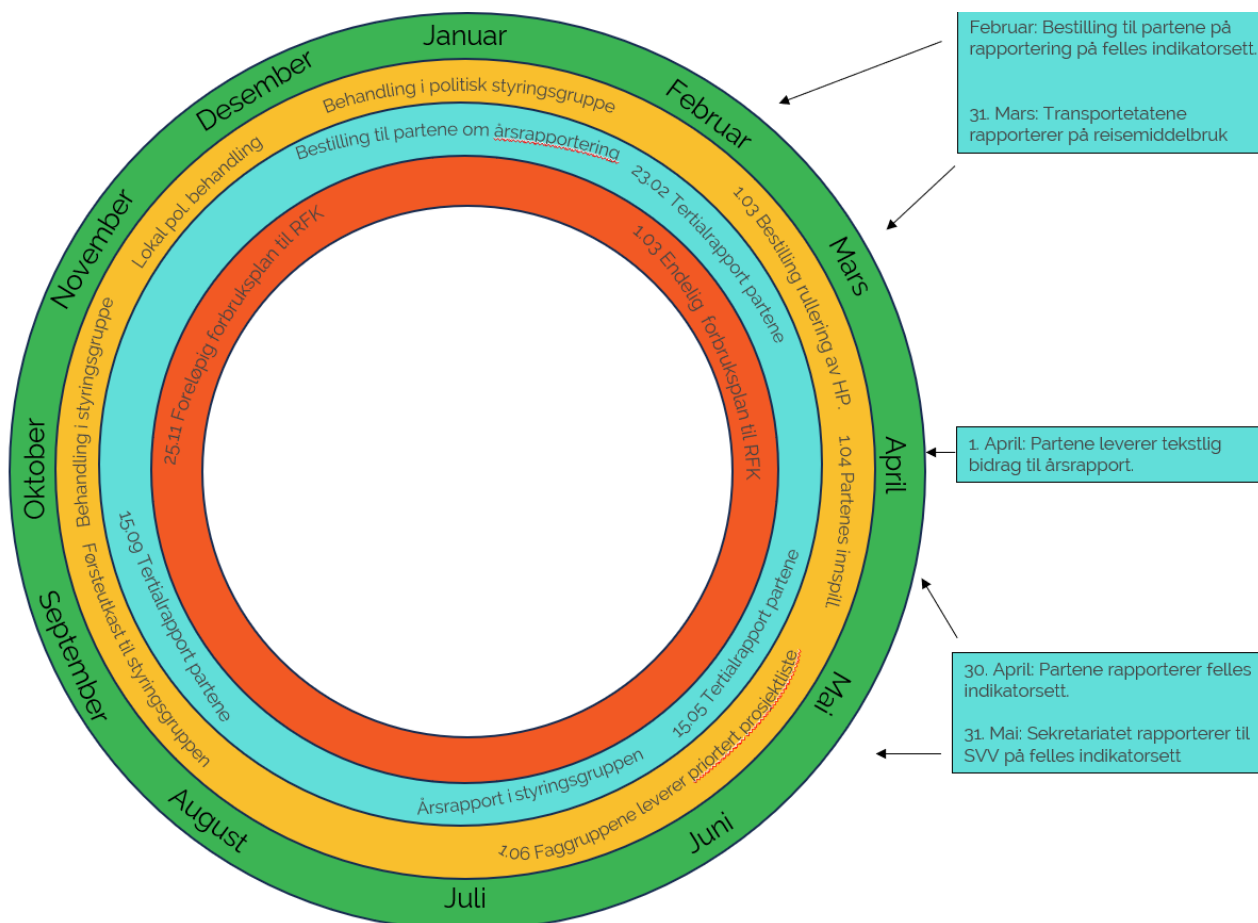
endringer, nullstilles rammen, og fullmakten gjelder for nye to millioner kroner fram mot neste styringsgruppemøte igjen.

### Årlig beslutningsprosess

Handlingsprogrammet rulleres årlig og omtaler spesielt de prosjektene som prioriteres i kommende fireårsperiode.

Avtalepartene leverer oppdaterte investeringsplaner i løpet av våren. Styringsgruppen drøfter forslag til handlingsprogram i perioden september-oktober. Etter behandling i Styringsgruppen sendes handlingsprogrammet til lokalpolitisk tilslutning.

Handlingsprogrammet for neste planperiode er først endelig og gjeldende etter at det er behandlet i politisk styringsgruppe.





## 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 annethvert år, neste gang for 2025. 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.»**

Porteføljen til Bymiljøpakken er lagt opp til at prosjektene skal være med å bidra til at flere kan bytte ut bilreiser med mer miljøvennlig transport. Det skjer mye i porteføljen i kommende handlingsprogramperiode som påvirker måloppnåelsen i pakken.

Både Bussveiens korridor 1, mellom Sandnes og Stavanger, og Sykkeltamvegen er prosjekter som skal åpnes i handlingsprogramperioden. Disse to prosjektene er vurdert til å bidra mest til nullvekstmålet i porteføljen. Åpning av bussveien korridor 1 med endring av rutestruktur og med nye større busser på bussveien, vil gi innbyggerne på Nord-Jæren et kollektivsystem som er mer effektivt, pålitelig og med bedre komfort på de aktuelle bussveistrekningene. Dette forventes å bidra til at flere velger å reise kollektivt fremfor å kjøre bil.

For å få realisert den høye måloppnåelsen som er tiltenkt med bussveien og med utvidelsen til seks tog i timen mellom Stavanger og Sandnes (Effektpakke 17 i Nasjonal transportplan), er det helt avgjørende at partene prioriterer ressurser til å få på plass gode og helhetlige planløsninger for disse prosjektene inn mot Stavanger sentrum og på og omkring Stavanger stasjon. En økning fra dagens 15 min. frekvens til framtidig til 10. minutters frekvens krever en utvidelse av Stavanger stasjon og også større tiltak på





Skeiane stasjon. Med utgangspunkt i gjeldende NTP, vil en ferdigstilling av Stavanger stasjon og gjennomføring av E17 skje etter 2036. Det er problematisk med tanke på fremdrift og måloppnåelse for kollektivsatsingen i Bymiljøpakken.

Med åpning av siste delstrekning av Sykkelstamvegen fra Schankeholen til Sørmarka får regionen en høyverdig sykkeltilrettelegging fra de to største kommunene til Forus som har regionens største konsentrasjon av arbeidsplasser. Mange benytter allerede Sykkelstamvegen, og det er forventet at enda flere vil velge å sykle når prosjektet står ferdig i sin helhet.

Den nye kollektivtraséen med tilhørende sykkeltrasé, fra Jåttå til Ullandhaug, skal slutføres i handlingsprogramperioden. Også dette er et prosjekt med høy måloppnåelse. Prosjektet bidrar til å etablere gode koblinger for kollektivreisende og syklister mellom Jærbanen og bussveien i Jåttåvågen og det nye sykehuset og universitetet på Ullandhaug.

I handlingsprogrammet er det en rekke mindre tiltak for gående, syklende og kollektivtrafikk, inkludert de store programområdeprosjektene Dusavikveien og Oalsgata som er under pågående planlegging og utbygging. 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, gange og kollektiv.

## **Økonomi**



Prioritering	Prosjekt	Styringsmål I mill.	Påløpt per 31.12.2023	Gjenstående (2024-kr)	Faste 2024-kr
	skole	195	189	6	234
	Kostnadsoverskridelser Nord-Jærenpakka*	783	783	-	883
	Drift sekretariat	146	22	125	155
0	Bomstasjoner 38 STK	88	88	-	159
1	Drift Kollektiv	3 873	1 452	2 421	4 381
	<i>Drift Kollektiv</i>	1 962	615	1 347	-
	<i>Økt rutefrekvens</i>	938	228	710	-
	<i>Reduserte billettpriser</i>	521	157	364	-
2	Sykelstamvegen	2 099	1 033	1 066	2 287
3	Bussveien Korridor 1-4	13 406	3 052	10 354	13 855
	<i>Bussveien korridor 1 - Ruten Stavanger stasjon til og med krysset i Havnegata/Gravarsveien</i>	7 577	2 989	4 588	8 005
	<i>Bussveien korridor 2.1 (Stavanger St.-Sundekrossen- Bussvei/kollektivakse)</i>	2 896	34	2 862	2 906
	<i>Bussvei korridor 2.2 Sundekrossen - Risavika (Bussvei/kollektivakse)</i>	2 419	10	2 409	2 422
	<i>Kollektivakse korridor 3 (Havnegata/Gravarsveien - Vatnekrossen)</i>	134	16	118	140
	<i>Korridor 4 - Forus-Sola-Sola lufthavn - (Bussvei/kollektivakse)</i>	381	4	377	382
4	SUS/UIS-Diagonalen-Jåttå	516	269	247	538
5	TKV rv 509 Sør-Tjora-Kontinentalveien	838	411	427	863
6	Programområde sykkel	842	239	603	883
7	Programområde gange, miljø og trafikksikkerhetstiltak	839	287	553	883
7(1)	Oalsgata samfinansiering sykkel/gange/ts	630	191	439	651
7(2)	Rv. 44 krysstiltak Stangeland	100	-	100	100
7(3)	Dusavikveien samfinansiering sykkel/ts	320	5	315	321
8	Programområde kollektiv + øvrige kollektivtiltak	1 850	110	1 741	1 874
8(1)	Sandnes- og Skeiane stasjon	185	38	147	185
9	TKV rv 509 Kontinentalveien - Sundekrossen	297	24	273	305
10	TKV fv. 409	488	18	470	494
11	E39 Hove-Ålgård	-	-	-	-
11(2)	Kryss E39 Bråstein	93	-	93	93
11(3)	E39 Hove Osli	729	122	607	735
12	E39 Smiene – Harestad	4 143	-	4 143	4 143
12(2)	Kulvert - Tasta - Smiene-Harestad (Nærmiljøtiltak, sykkel og gange)	525	-	525	525
13	Fv. 505 Foss Eikeland - E39	960	18	942	963
14	Planlegging Sandnes øst	51	-	51	54
15	Figgjo-Ålgård	3 095	-	3 095	3 095
16	Osli-Figgjo	4 145	-	4 145	4 145
	<b>Sum kostnader</b>	<b>41 237</b>	<b>8 349</b>	<b>32 888</b>	<b>43 033</b>



Inntekter - mill. kr	Total inntekter	Benyttet per 31.12.2023	Gjenstående
Bompenger netto	17 990	3 057	14 933
Post 30 statlig bidrag E39 Ålgård-Hove	2 228	0	2 228
Post 30 statlig bidrag E39 Smiene- Hares	1 992	0	1 992
Post 63 Statlig bidrag Bussveien	7 043	1 372	5 671
Post 30 Statlige midler til kollektiv-, gang- og sykkeltiltak	3 095	1 212	1 883
Post 66 Belønningsmidler	2 889	1 221	1 668
Post 66 Reduserte bompenger	927	349	578
Post 66 Bedre kollektivtilbud	938	228	710
Post 66 Reduserte billettpriser til kollektivtrafikk	560	196	364
Post 66 Tilskudd til fjerning av rushtidsavgift	559	211	348
Post 73 Stasjons- og knutepunktutvikling	257	38	219
Mva.	2 938	663	2 274
Alternativ finansiering	92	0	92
<b>Sum inntekter</b>	<b>41 508</b>	<b>8 548</b>	<b>32 960</b>

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

## Bundne midler (påbegynte prosjekter)

## Finansieringskilde

Prioritering	Prosjekt	Styringsmål mill.	Påløpt per 31.12.2023	Gjenstående forpliktelse (2024-kr)	Bompenger ink gevinst salg av Flyt	Post 30 Statlig bidrag E39 Ålgård-Hove	Post 30 statlig bidrag E39 Smiene-Harestad	Post 63 Statlig bidrag Bussveien	Post 30 Statlige midler til kollektiv-, gang- og sykkeltiltak	Post 66 Belønningsmidler	Post 66 Reduserte bompenger	Post 66 Bedre kollektivtilbud	Post 66 Reduserte billettpriser til kollektivtrafikk	Post 66 Tilskudd til fjerning av rushtidsavgift	Post 73 Stasjons- og knutepunktutvikling	mva	Alternativ finansiering
	TKV rv 509 Sømmevågen - Sola skole	195	189	6	6												
	Kostnadsoverskridelser Nord-Jærenpakka	783	783	-	-												
	Drift sekretariat	146	22	125	84												41
0	Bomstasjoner 38 STK	88	88	-	-												
1	Drift Kollektiv	3 873	1 452	2 421	0	-	-	-	-	1 347	-	710	364	-	-	-	-
	<i>Drift Kollektiv</i>	1 962	615	1 347	0					1 347							
	<i>Økt rutefrekvens</i>	938	228	710	-	0						710					
	<i>Reduserte billettpriser</i>	521	157	364	0								364				
2	Sykelstamvegen	2 099	1 033	1 066	0				1 066								
	<i>Bussveien korridor 1 - Ruten Stavanger stasjon til og med krysset i Havnegata/Gravarsveien</i>	7 577	2 989	4 588	835			2 123		321	239			291			780
4	SUS/UIS-Diagonalen-Jåttå	516	269	247	-				208								40
5	TKV rv 509 Sør-Tjora-Kontinentalveien	838	411	427	427												
6	Programområde sykkel	733	239	494	405												89
7	Programområde gange, miljø og trafiksikkerhetstiltak	772	287	485	398												87
7(1)	Oalsgata samfinansiering sykkel/gange/ts	630	191	439	89				280								70
7(2)	Rv. 44 krysstiltak Stangeland	100	-	100	84												16
8	Programområde kollektiv + øvrige kollektivtiltak	1 483	110	1 373	1 126												247
8(1)	Sandnes- og Skeiane stasjon	185	38	147											147		
11(3)	E39 Hove Osli	729	122	607	291	315											
	<b>Sum kostnader</b>	<b>20 747</b>	<b>8 221</b>	<b>12 526</b>	<b>3 745</b>	<b>315</b>	<b>0</b>	<b>2 123</b>	<b>1 554</b>	<b>1 668</b>	<b>239</b>	<b>710</b>	<b>364</b>	<b>291</b>	<b>147</b>	<b>1 329</b>	<b>41</b>

Prosjekter uten oppstartsbevilgning

Finansieringskilde

Prioritering	Prosjekt	Styringsmål mill.	Påløpt per 31.12.2023	Gjenstående forpliktelse (2024-kr)	Bompenger ink gevinst salg av Flyt	Post 30 Statlig bidrag E39 Ålgård-Hove	Post 30 statlig bidrag E39 Smiene-Harestad	Post 63 Statlig bidrag Bussveien	Post 30 Mindre investeringstiltak	Post 66 Belønningsmidler	Post 66 Reduserte bompenger	Post 66 Bedre kollektivtilbud	Post 66 Reduserte billettpriser til kollektivtrafikk	Post 66 Tilskudd til fjerning av rushtidsavgift	Post 73 Stasjons- og knutepunktutvikling	mva	Alternativ finansiering
	Bussveien korridor 2.1 (Stavanger St.-Sundekrossen-Bussvei/kollektivakse)	2 896	34	2 862	727			1 553			96			-			487
	Bussvei korridor 2.2 Sundekrossen - Risavika (Bussvei/kollektivakse)	2 419	10	2 409	335			1 773			243			58			
	Kollektivakse korridor 3 (Havnegata/Gravarsveien - Vatnekrossen)	134	16	118	45			53									20
	Korridor 4 - Forus-Sola-Sola lufthavn - (Bussvei/kollektivakse)	381	4	377	143			169									64
6	Programområde sykkel	109	-	109	89												20
7	Programområde gange, miljø og trafikksikkerhetstiltak	68	-	68	56												12
7(3)	Dusavikveien samfinansiering sykkel/ts*	320	5	315	47				218								50
8	Programområde kollektiv + øvrige kollektivtiltak	367	-	367	190				111								66
9	TKV rv 509 Kontinentalveien - Sundekrossen**	297	24	273	273												
10	TKV fv. 409	488	18	470	395												75
11	E39 Hove-Ålgård	-	-	-	-												
11(2)	Kryss E39 Bråstein	93	-	93	93												
12	E39 Smiene – Harestad	4 143	-	4 143	2 151		1 992										
12(2)	Kulvert - Tasta - Smiene-Harestad (Nærmiljøtiltak, sykkel og gange)	525	-	525	525												
13	Fv. 505 Foss Eikeland - E39	960	18	942	791												151
14	Planlegging Sandnes øst	51	-	51	0												51
15	Figgjo-Ålgård	3 095	-	3 095	1 755	1 340											
16	Osli-Figgjo	4 145	-	4 145	3 572	573											
	<b>Sum kostnader</b>	<b>20 490</b>	<b>128</b>	<b>20 362</b>	<b>11 187</b>	<b>1 913</b>	<b>1 992</b>	<b>3 548</b>	<b>329</b>	<b>0</b>	<b>339</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>58</b>	<b>0</b>	<b>945</b>	<b>51</b>
	<b>Sum total</b>	<b>41 237</b>	<b>8 350</b>	<b>32 888</b>	<b>14 932</b>	<b>2 228</b>	<b>1 992</b>	<b>5 671</b>	<b>1 883</b>	<b>1 668</b>	<b>578</b>	<b>710</b>	<b>364</b>	<b>349</b>	<b>147</b>	<b>2 274</b>	<b>92</b>

	<b>Total gjenstående kostnader per finansieringskilde</b>			<b>14 932</b>	<b>2 228</b>	<b>1 992</b>	<b>5 671</b>	<b>1 883</b>	<b>1 668</b>	<b>578</b>	<b>710</b>	<b>364</b>	<b>348</b>	<b>147</b>	<b>2 274</b>	<b>92</b>
	<b>Total gjenstående inntekter per finansieringskilde</b>			<b>14 933</b>	<b>2 228</b>	<b>1 992</b>	<b>5 671</b>	<b>1 883</b>	<b>1 668</b>	<b>578</b>	<b>710</b>	<b>364</b>	<b>348</b>	<b>219</b>	<b>2 274</b>	<b>92</b>
	<b>Avvik per finansieringskilde</b>			<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>72</b>	<b>0</b>	<b>0</b>



## **Bymiljøpakken – Økonomiske rammebetingelser**

Første og andre året i handlingsprogrammets økonomiske oversikter er å anse som årsbudsjetter i Bymiljøpakken i henholdsvis 2025 og 2026. For programområdeprosjekter som er i planfase i 2025 og som går over i byggefase i 2026, vil tildeling av midler til bygging være avhengig av vedtatt reguleringsplan 1. september 2025.

Andre år i Bymiljøpakkens handlingsprogram er grunnlaget for innspill til statsbudsjettet for 2026. Øvrige år viser bindinger og veiledende rammer for aktivitet i planperioden.

Bymiljøpakkens handlingsprogram er grunnlag for Statens vegvesens 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 prosjekteierne årlige budsjetter.

Midlene til Bymiljøpakken kommer fra følgende finansieringskilder:

- Kap. 1320 Post 30 Riksveiinvesteringer. *Gang, sykkel- og kollektivtiltak*
- Kap. 1320 Post 30 Riksveiinvesteringer
- Kap. 1332 Post 63 – Særskilte tilskudd til store kollektivprosjekt



- Kap. 1332 Post 66 – Tilskudd til byområder
- Kap. 1352 Post 73 – Stasjons- og knutepunktsutvikling langs jernbanen
- Bompengeneinntekter
- Statlig mva.-refusjon

### **Statlige midler**

Tildeling av statlige midler til Byvekstavtalen for Nord-Jæren er knyttet til årlige vedtak i statsbudsjettet

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.

### **Bompenger**

I sak 21/2024 Inntektsforutsetninger vedtok styringsgruppen at administrasjonen arbeider videre med revisjon av ordningen knyttet til innkreving av bompenger, og se på muligheten for å endre Stortingsproposisjonens hjemmel til å kreve inn bompenger utover 15 år slik at prosjektporteføljen i Bymiljøpakken kan realiseres. Endring i hjemmel for innkrevsperioden vil med dagens forutsetninger og prosjektkostnader generere bompengeneinntekter til å kunne realisere hele porteføljen. Det er dermed, i Handlingsprogram 2025-2028, lagt til grunn innkreving av bompenger til og med 2038.

Ettersom bompengeneinntektene anslås for perioden frem til 2038, 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.

Det har de senere årene vært en tendens til at ÅDT (årsdøgntrafikk) gjennom bompengeringen har vært lavere enn de 210.000 som har vært forutsatt. Inntektene i Bymiljøpakken har så langt ikke vært lavere grunnet høye finansinntekter. Fremover vil finansinntektene bli lavere grunnet høyt investeringstempo. Det er i samråd med Ferde og Rogaland fylkeskommune lagt til grunn ÅDT på 200 000 fra 2024 i fremtidig beregning av bompenginntekter.

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 ut 2038 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 trafiksikkerhet
- Kollektivknutepunkt
- Veg





Styringsgruppen har en ambisjon om at fordelingen i pakken skal være omtrent 70 prosent til kollektiv, sykkel, gange og trafiksikkerhet og cirka 30 prosent til veg. I Handlingsprogram 2025-2028 skal det investeres for 13 milliarder kroner. Av dette utgjør 78 prosent investering knyttet til sykkel, gåing, trafiksikkerhet og kollektiv og 22 prosent er investering i vei.

### **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.

### **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 porteføljestylingen. I forbindelse med sak om innkreving av bompenger til 2038 er det et forslag om å øke lånerammen opp til om lag 3,5 milliarder kroner.

### **Prosjekter i Handlingsprogram 2025-2028**

Investeringsplanen 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).



(2024-kr)

Prioritering	Prosjekt	Styringsmål mill.	2025	2026	2027	2028
	TKV rv 509 Sømmevågen - Sola skole	195				
	Kostnadsoverskridelser Nord-Jærenpakka*	783				
	Drift sekretariat	146	9	9	9	9
0	Bomstasjoner 38 STK	88				
1	Drift Kollektiv	3 873	458	462	366	366
	<i>Drift Kollektiv</i>	1 962	221	221	221	221
	<i>Økt rutefrekvens</i>	938	179	183	87	87
	<i>Reduserte billettpriser</i>	521	58	58	58	58
2	Sykkelstamvegen	2 099	300	300	165	
3	Bussveien Korridor 1-4	13 406	1 245	1 030	1 719	1 375
	<i>Bussveien korridor 1 - Ruten Stavanger stasjon til og med krysset i Havnegata/Gravarsveien</i>	7 577	1 066	613	670	239
	<i>Bussveien korridor 2.1 (Stavanger St. - Sundekrossen- Bussvei/kollektivakse)</i>	2 896	141	138	602	700
	<i>Bussvei korridor 2.2 Sundekrossen - Risavika (Bussvei/kollektivakse)</i>	2 419	31	221	317	251
	<i>Kollektivakse korridor 3 (Havnegata/Gravarsveien - Vatnekrossen)</i>	134	3	3	57	55
	<i>Korridor 4 - Forus-Sola-Sola lufthavn - (Bussvei/kollektivakse)</i>	381	4	55	73	130
4	SUS/UIS-Diagonalen-Jåttå	516	45	28		
5	TKV rv 509 Sør-Tjora-Kontinentalveien	838	115	94		
6	Programområde sykkel	842	120	89	70	60
7	Programområde gange, miljø og trafiksikkerhetstiltak	839	185	114	46	5
7(1)	Oalsgata samfinansiering sykkel/gange/ts	630	162	70	69	90
7(2)	Rv. 44 krysstiltak Stangeland	100	36	47	9	8
7(3)	Dusavikveien samfinansiering sykkel/ts	320	50	90	95	37
8	Programområde kollektiv + øvrige kollektivtiltak	1 850	132	229	200	220
8(1)	Sandnes- og Skeiane stasjon	185	96	4		
9	TKV rv 509 Kontinentalveien - Sundekrossen	297				
10	TKV fv. 409	488				
11	E39 Hove-Ålgård	-				
11(2)	Kryss E39 Bråstein	93				
11(3)	E39 Hove Osli	729	250	95	58	
12	E39 Smiene – Harestad	4 143	55	130	530	500
12(2)	Kulvert - Tasta - Smiene-Harestad (Nærmiljøtiltak, sykkel og gange)	525				
13	Fv. 505 Foss Eikeland - E39	960	8	10	2	
14	Planlegging Sandnes øst	51				
15	Figgjo-Ålgård	3 095		3	20	400
16	Osli-Figgjo	4 145				
	<b>Sum kostnader</b>	<b>41 237</b>	<b>3 266</b>	<b>2 804</b>	<b>3 358</b>	<b>3 070</b>



Tabellen under viser årlig forbruk for de ulike inntektskildene

(2024-kr)

Inntekter - mill. kr	Total inntekter	2025	2026	2027	2028
Bompenger	17 990	961	961	941	905
Post 30 statlig bidrag E39 Ålgård-Hove	2 228	163	95	58	
Post 30 statlig bidrag E39 Smiene- Harestad	1 992				
Post 63 Statlig bidrag Bussveien	7 043	465	508	993	789
Post 30 Statlige midler til kollektiv-, gang- og sykkeltiltak	3 095	425	382	223	76
Post 66 Belønningsmidler	2 889	326	267	267	267
Post 66 Reduserte bompenger	927	100	97	97	97
Post 66 Bedre kollektivtilbud	938	179	183	87	87
Post 66 Reduserte billettpriser til kollektivtrafikk	560	58	58	58	58
Post 66 Tilskudd til fjerning av rushtidsavgift	559	60	58	58	58
Post 73 Stasjons- og knutepunktutvikling	257	96	4		
Mva.	2 938	335	239	315	257
Alternativ finansiering	92				
<b>Sum inntekter</b>	<b>41 508</b>	<b>3 167</b>	<b>2 853</b>	<b>3 098</b>	<b>2 594</b>



## Prognose 2025-2028

Bymiljøpakken går inn i en periode med høy byggeaktivitet. Tabellen under viser inntekt-/kostnadsforholdet i handlingsprogramperioden. Årlige underskudd dekkes inn av overførte midler fra tidligere år.

	2025	2026	2027	2028
Estimert bankbeholdning ved årets start	1 634	1 536	1 585	1 324
Inntekter	3 167	2 853	3 098	2 594
Kostnader	3 266	2 804	3 358	3 070
Estimert bankbeholdning ved årsslutt	1 536	1 585	1 324	848
Akkumulert lånebehov	-	-	-	-



## Prosjektomtaler:

### **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, det nye sykehuset og Universitetet i Stavanger. Når prosjektet står ferdig, skal man kunne sykle fra Stavanger eller Sandnes til Forus på 15 minutter.

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

Prosjektet bygges i etapper. 10,5 kilometer fordelt på strekningene Kiellandsmyra - Saxemarka og Sørmarka - Oalsgate er ferdigstilt og åpnet.

De siste 2,5 kilometerne, mellom Schancheholen og Sørmarka, har forventet åpning sommeren 2026.

### **Bussveien**

Bussveien er et konsept med rette veistrekninger, minimalt med svinger og der bussen kan kjøre uten forstyrrelser. Dette er regionens viktigste svar på det nasjonale nullvekstmålet. Det bygges også sammenhengende gang- og sykkelssystemer langs Bussveien.

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, 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.

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.

Delprosjektene Stasjonsveien–Gauselvågen, Nådlandsbråtet–Hans og Grete stien, Forussletta – Stavangerveien, Strandgata og Jernbaneveien–Olav V's plass–Elvegata er under bygging.

Elvegata – Gravarsveien/Havnegata er under detaljprosjektering og skal andregangsbehandles høsten 2024.

Hillevåg – Stavanger Sentrum har pågående arbeid med reguleringsplan. Det er forventet førstegangsbehandling av planen våren 2025. Plan- og gjennomføring av denne bussveistrekningen er avhengig av avklaringer om utvidelse av Stavanger stasjon.



Forus Nord og Forus Vest har vedtatte reguleringsplaner, og prosjektet skal lyses ut i 2025.

Gausel–Nådlandsbråtet og Diagonalen–Gausel stasjon er ferdigstilt.

Infrastrukturen mellom Sandnes sentrum og Hillevåg vil være ferdigstilt sommeren 2026.

På arbeidet med korridor 2 pågår det planprosesser. Grunnerverv igangsettes og gjennomføres når grunnlaget er klart. Det pågår prinsipielle avklaringer med tanke på snarlig oppstart av reguleringsplanarbeid.

Mosvannet – Stavanger sentrum venter andregangsbehandling årsskiftet 24/25. Planforslaget har vært på høring og det jobbes med å forberede sluttbehandling av planforslaget. Bussveien på denne strekningen vil være parallelført på nordsiden av Madlaveien og planen holder seg i stor grad innenfor dagens tverrsnitt. Eksisterende bebyggelse og trær blir tatt hensyn til. Planen kommer til sluttbehandling i første kvartal 2025.

Mosvannet – Sundekrossen – Kvernevik starter arbeidet med forslag til reguleringsplan i 2024 med ventet byggestart etter 2026. Det vil være felles planprogram for hele strekningen. Planen blir delt opp i tre reguleringsplaner: Mosvannet-Madlaforen, Madlaforen-Kverntorget, og Kverntorget-Kvernevik ring, på grunn av lengden på strekningen og ulike problemstillinger.

**Korridor 3 Gravarsveien – Vatnekrossen** Det jobbes konstruktivt mellom fylkeskommunen og Sandnes kommunen med tanke på veien videre.



På korridor 4 fortsetter planlegging og forberedende prosesser. 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 regionaltog) 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. Prosjektet skal slutføres i handlingsprogramperioden.

### **Transportkorridor vest (TKV)**

Hovedmålet med prosjektet er å gi bedre kapasitet og framkommelighet for kollektivtrafikk og næringstrafikk gjennom etablering av tungbilfelt, samt bedre trafiksikkerheten og støyforholdene på strekningen. TKV har fellesstrekninger med





Bussveien. I tillegg skal det legges til rette for god framkommelighet og trafiksikkerhet for gående og syklende langs strekningen. 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.

TKV består av flere delprosjekt. Sømmevågen – Sola skole ble ferdigstilt i 2017, og Sør-Tjora – Kontinentalveien ble ferdigstilt i 2024.

Fellesstrekningene med Bussveien (Kontinentalveien – Hagakrossen og Jåsund – Sundekrossen) er forutsatt finansiert innenfor styringsmålet til Bussveien. De øvrige strekningene skal finansieres av bompenger.

Statens vegvesen og Rogaland fylkeskommune er positive til å omklassifisere Kontinentalvegen fra fylkesveg til riksveg og rv. 509 fra Kontinentalvegen til Sundekrossen fra riksveg til fylkesveg.

Rogaland fylkeskommune er klar til å ta over arbeidet med TKV-prosjektet når det foreligger godkjenning i Vegdirektoratet.

Fylkeskommunen har god dialog med Statens vegvesen for å sikre en god overføring av prosjektet. Statens vegvesen overfører alle planer til fylkeskommunen når beslutningen er fattet og fylkeskommunen står klar til å slutføre disse.

Fylkeskommunen kommer i første omgang til å prioritere arbeidet med optimalisering av delprosjektet Rv. 509 Kontinentalveien – Hagakrossen for å få et plangrunnlag og et kostnadsgrunnlag som fylkeskommunen står inne for, slik at delprosjektet kan gjennomføres så raskt som mulig.



### **Fv. 334 Oalsgata og rv. 44 Krysstiltak Stangeland**

Oalsgata og fylkesvegdelene av krysstiltak Stangeland har fra oppstart prosjektering i 2022 blitt sett på som ett prosjekt som skal bygges samtidig. Oalsgata er hovedrute for sykkel og blir en viktig kobling mellom sykkelstamvegen langs E39 og Sandnes sentrum. Oalsgata regnes som en ulykkesbelastet strekning og mangler et tilfredsstillende tilbud for de myke trafikantene. Prosjektet omfatter etablering av tosidig sykkelløsning med eget gangfelt og bygging av to nye kulverter som er tilpasset ny løsning ved Stangeland skole. Reduksjon av antall kryss og avkjørsler vil bedre framkommeligheten til syklende og gående og bedre trafikksikkerheten.

Begge prosjektene har vedtatt reguleringsplan. Det er planlagt byggestart tidlig 2025.

### **Fv. 4584 Dusavikveien**

Dusavikveien inngår i hovedsykkelveinettet i Stavanger og er en regional sykkelrute. Det mangler et tilfredsstillende tilbud til syklister fra krysset med Christian Bjellands gate til krysset med Gabbroveien. Planforslaget innebærer en oppgradering av gang- og sykkeltilbudet, hvor det legges opp til tosidig sykkelfelt på 1,8 meters bredde. Det legges opp til ensidig fortau for fotgjengere, med tosidig fortau ved holdeplasser og krysningspunkt. I tillegg skal kollektivholdeplasser oppgraderes.

Prosjektet gir et sammenhengende bedret sykkeltilbud mellom Tasta bydel og Stavanger sentrum.

Prosjektet har ferdig vedtatt reguleringsplan, og prosjektering startet opp våren 2024. Prosjektering pågår til 2025, og det skal i arbeidet vurderes kostnadsreducerende tiltak.

Dusavikveien skal etter planen bygges i handlingsprogramperioden.



## **Sandnes stasjon**

På Sandnes stasjon gjennomføres det oppgraderingstiltak som bidrar til å etablere gode overgangsløsninger mellom jernbane, bussvei og annen kollektivtrafikk til og fra Sandnes stasjon og Ruten. Dette innebærer også å sikre at stasjonen får så god universell utforming som mulig. Prosjektet skulle i 2023 startet byggearbeidene. Som følge av behov for omfattende stabiliseringstiltak i grunnen ble det besluttet å endre konsept for gjennomføring. Tematiske tiltak (belysning, veifinning, venterom og lignende) ble tatt ut av prosjektet, og gjennomføres nå som et separat underprosjekt som plattformtiltak, mens tiltaket for heiser og trapper ble noe endret, slik at det ikke blir nødvendig med omfattende stabiliseringstiltak i konstruksjonen. Endringene har medført noe forskyvning i fremdriften, men til gjengjeld kan prosjektet gjennomføres til en lavere kostnad enn det som lå til grunn i det opprinnelige prosjektet. Ventet ferdigstilling er våren 2025.

## **E39 Ålgård–Hove**

Hovedmålet for prosjektet er forbedret fremkommelighet og økt trafikksikkerhet, samt å knytte tettstedene Ålgård og Figgjo og kommunene 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 består av tre delstrekninger på til sammen ca. 14 kilometer: Hove–Osli, Osli–Figgjo og Figgjo–Ålgård. Den første delstrekningen er under bygging og er forventet ferdigstilt våren 2026. Videre er det foreslått trinnvis utbygging, der strekningen Ålgård–Figgjo på ca. 4 kilometer bygges først og deretter Figgjo–Osli på ca. 5,5 kilometer.

Med godkjente reguleringsplaner i Gjesdal og Sandnes kommune og vedtatt styringsmål er prosjektet klar for ekstern kvalitetssikring (KS2), vedtak om oppstart i



statsbudsjettet og videre arbeid med byggefase. Det er gjennomført nye kostnadsoverslag i 2024 både for samlet og trinnvis utbygging av delstrekningene. Anslaget indikerer at kostanden vil ligge under styringsmålene i Bymiljøpakken både med samlet og trinnvis utbygging.

### **Fv. 505 Foss Eikeland – E39**

Strekningen er den gjenstående delstrekningen av ny vegforbindelse mellom E39 og Ganddal godsterminal og skal gi forutsigbar og effektiv forbindelse for næringstrafikk. Prosjektet bidrar også til å nå nullvekstmålet ved å lede næringstransporten bort fra lokale veier, og bidra til bedre trafikksikkerhet og bymiljø, særlig i Ganddal bydel.

Våren 2023 ble det varslet oppstart og forslag til planprogram lagt ut på høring. Prosjektet behandler nå høringsinnspillene, og lager et notat om alternative traséforslag som har kommet inn. Utvidet plangrense og nytt planprogram legges ut snarlig, og målet er et fastsatt planprogram i løpet av vinter 2025.

### **E39 Smiene–Harestad**

Prosjektet vil binde sammen Eiganestunnelen og Rogfast når det åpner. Krysset på Harestad må bygges for å koble Rogfast til E39. Prosjektet består av fem kilometer ny firefelts veg mellom tunnelene Eiganes i sør og Rogfast i nord, noe som er viktig for å sikre en sammenhengende vegstandard og god trafikksikkerhet.

Formålet er å bedre fremkommelighet for næringstransport og kollektivtrafikk. 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. Reguleringsplanene er godkjent både i Stavanger og Randaberg. Det vil gjøres ytterligere optimalisering av prosjektet i



prosjekteringsfasen. Oppdatert kostnadsoverslag fra september 2024 indikerer at kostanden vil ligge under styringsmålet i Bymiljøpakken. Hoveddelen av anlegget bør være ferdig bygd i 2032 slik at styring og sikkerhetssystemer for Rogfast kan testes før åpning. Gitt denne fremdriften vil prosjektet kunne åpnes samtidig med Rogfast medio 2033.

### **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 omforente faglige prioriteringskriterier. De fleste prosjektene under programområde sykkel skal stå ferdig tidlig i handlingsprogramperioden. Det gjelder f.eks Sandviksveien, Rektor Steens gate - Cort Adlers gate. og Hannadalsgata i Stavanger, Krystallveien i Randaberg og Dyre Vaas veg i Sandnes. Åsenvegen i Sola er under planlegging og forventes å ha byggestart i 2027.

Nye sykkelprosjekter som tas inn i denne rulleringen av handlingsprogrammet er; Fv. 4532 Løwenstrasse i Sandnes, Bergelandsgata – Birkelandsgata, Hjelmelandsgata,



Christian Bjellandsgate og Opheimsgata i Stavanger. I tillegg settes det av en pott på 5 mill. kr årlig til mindre tiltak for å bedre syklistenes fremkommelighet og sikkerhet.

### **Programområde gåing og trafiksikkerhet**

I handlingsprogramperioden skal flere av igangsatte prosjekter under gåing og trafiksikkerhet stå ferdige. Det er både store og litt mindre prosjekter langs hovednettets på Nord-Jæren. Prosjektene legger til rette for overføring av personbilturer til gåing, gjennom at det blir tryggere og mer attraktivt å gå, samt bidrar til at flere går mer.

De største prosjektene som er under utbygging er undergang under Sandviksveien i Stavanger, utbedring av to underganger under Nesbuveien i Sola og etablering av trafikkstyring på motorveien.

Prosjekter og tiltak innenfor gåing er i samsvarer med satsingsområdene i Gåstrategien for Nord-Jæren og skal bidra til oppfyllelse av nullvekstmålet. Prosjekter som tas inn i årets rullering av handlingsprogrammet er Eiganesveien, offentlig heis mellom Lars Hertervigs gate og Olav Kyrres gate (universelt utformingstiltak), Auglendsveien og Gauselvågen Nord del 2 i Stavanger, Ungdomsaksen nedre del og snarvei Frøyerveien til Åsveien i Sandnes, og ny trase for Randabergveien i Randaberg sentrum.

### **Programområde kollektiv**

I handlingsprogramperioden skal kollektivaksen i Stavanger sentrum gjennom Kongsgata, Klubbgata, Verksgata og Verksalmenningen bygges. Det skal planlegges og starte bygging av en effektiv kollektivtrasé mellom Stavanger og det nye sykehuset og Universitetet i Stavanger. I tillegg skal det bygges kollektivfelt i Gravarsveien fra kryss Austråttbakken-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.

### **Stasjons- og knutepunktsutvikling**

I Bymiljøpakken under stasjons- og knutepunktutvikling ligger det inne midler til oppgraderinger av Sandnes og Skeiane stasjoner. For Sandnes stasjon omfatter dette oppgraderingstiltak som skal bidra til å etablere gode overgangsløsninger mellom jernbane, bussvei og annen kollektivtrafikk til og fra Sandnes stasjon og Ruten.

Oppgraderingen består i å sikre at Sandnes stasjon skal få så god universell utforming som mulig, blant annet ved installering av to heiser og bedre atkomstforhold.

Gjennomføring av oppgraderingstiltakene ved stasjonen er per nå lagt til 2025. For Skeiane foreligger det foreløpig ikke planer om oppgraderinger.

I Nasjonal transportplan (NTP) 2025 - 2036 er det satt av 400 millioner til effektpakke E17 for andre periode; dvs. 2031 - 2036. Effektpakke E17 er innføring av seks tog i timen for strekningen Stavanger - Skeiane. En økning fra dagens 15 min. frekvens til framtidig til 10. minutters frekvens krever en utvidelse av Stavanger stasjon og også større tiltak på Skeiane stasjon. På Stavanger stasjon vil en utvidelse innebære bygging av et femte spor og forlengelse av flere plattformer til 220 meter lengde.

Plattformlengde på 220 meter er en forutsetning for å kunne kjøre med doble togsett med lokaltog. Utfordringen med det bevilgede beløpet i NTP er at det ikke vil dekke kostnadene ved gjennomføringen av E17. Det vil si at med utgangspunkt i gjeldende NTP, vil en ferdigstilling av Stavanger stasjon og gjennomføring av E17 skje etter 2036.

Kommunedelplan for dobbeltspor fra Skeiane - Nærbø er i slutfasen, og det ligger an til endelig vedtak av planen før nyttår. Framtidig realisering av et dobbeltspor forutsetter gjennomføring av E17 med utvidelse av Stavanger stasjon. For å kunne



sette inn flere tog på Jærbanen forutsetter etablering av et spor 5 på Stavanger stasjon inkludert forlengelse av flere plattformer.

For Skeiane stasjon skal jernbanens fremtidige arealbehov også avklares gjennom utredninger av effektmål om seks tog i timen Stavanger – Skeiane og kommunedelplanleggingen Sandnes-Nærbø. Som kortsiktige tiltak er det behov for mindre oppgraderingstiltak på stasjonen.

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

### **Investeringsplaner for programområdene**

For å ta høyde for usikkerhet i pågående prosjekter, er det valgt å begrense igangsettelse av nye prosjekter i programområdene i denne rulleringen av Handlingsprogrammet.

Det er lagt opp til en buffer på 15 prosent av gjenstående midler for henholdsvis sykkel og gange, mens for TS er bufferen på 8,6 prosent av gjenstående midler.

Nye prosjekter er markert mørk grønn i tabellene for de ulike programområdene. Årene hvor prosjekter er i planfase markert gult. I tillegg vises forslag til prosjekter med høy måloppnåelse som per nå ikke har finansiering i Bymiljøpakken (markert lys grønn)



## Sykkel

Prosjektnavn	Prosjektbeskrivelse	Status per 1. september 2024	Total kostnad	Påløpt per 31.12.2023	Revidert budsjett 2024	2025	2026	2027	2028	Gjenstående etter HP 25-28
Sandvikveien	Sykkelvei med fortau	Bygging	103,94	20,49	31,50	51,95				-
Rektor Steens gt.	Sykkelprioritert gate	Bygging	33,50	5,96	18,30	9,24				-
Hannasdalsgata	Sykkelprioritert gate	Bygging	30,94	9,49	15,00	6,45				-
Krystallveien	Sykkelvei med fortau / sykkelfelt	Planlegging	28,51	0,47	0,50	0,50	24,70			2,34
Åsenvegen	Sykkelvei med fortau	Planlegging	51,69	-	0,40	0,40	0,40	25,49	25,00	-
Steingata	Rødt dekke	Prosjektering	13,16	0,30	0,30	10,00	2,56			-
Musegata fra Park	Sykkelfelt	Bygging	10,00	0,44	6,60	0,26				2,70
Plan Misjonsveier	Reguleringsplan	Planlegging	5,80	2,60	1,00	2,20				
Plan Vistnesveien	Reguleringsplan	Planlegging	9,99	-		5,00	4,99			-
Plan Bergelandsg	Reguleringsplan	Planlegging	3,40	-	0,10	3,30				-
Plan Christian Bje	Reguleringsplan	Planlegging	2,30	1,30	0,10	0,90				-
Dyre Vaas vei	Sykkelvei med fortau	Prosjektering	12,46	0,23	2,00	7,00	3,23			-
Madlaveien øst fo	Sykkelvei med fortau	Bygging	3,19	0,10	3,00	0,09				-
Ølberg-Vigdel, de	Gang- og sykkelvei	Bygging	48,41	35,17	12,50	0,74				-
Mindre investerin	Samlepott		20,00	-	-	5,00	5,00	5,00	5,00	
Fv 4532 Løwenstr	Sykkelveg med fortau	Prosjektering	34,00	-	-	3,00	16,00			-
Bergelandsgata -	Etablere sykkelprioritert gate	Planlegging	50,00			1,00	9,00	20,00	20,00	
Hjelmelandsgata	Etablere sykkelfelt	Prosjektering	21,00			10,00	11,00			
Christian Bjelland	Sykkelfelt, strukturere parkering	Planlegging	25,00			2,00	3,00	10,00	10,00	
Opheimsgata	Sykkelgate med begrenset trafikk	Planlegging	20,00			1,00	9,00	10,00		
St. Olavsgate og	Sykkelfelt									
Misjonsveien*	Enveisregulert sykkelveg med fortau	Planlegging	114,20							
Randabergveien 1	Sykkelveg med fortau/sykkelfelt	Planlegging	89,00							
Torfæusgate	Sykkelgate med begrenset biltrafikk	Planlegging	30						-	-
Peder Klows gate	Sykkelprioritert gate	Prosjektering	25							-
			<b>527,29</b>	<b>76,55</b>	<b>91,3</b>	<b>120,03</b>	<b>88,88</b>	<b>70,49</b>	<b>60</b>	<b>5,04</b>

**Gange**

Part	Prosjektnavn	Prosjektbeskrivelse	Status per 1. september 2024	Total kostnad	Påløpt per 31.12.2023	Revidert budsjett 2024	2025	2026	2027	2028	Gjenstående etter HP 25-28
Rogfk	Bøveien	Etablere fortau		10,12	2,23	6,00	1,89				-
Rogfk	Madlaveien x Regimentsvegen	Kryssutbedring		47,02	5,10	9,80	12,00	19,00	1,12		-
Stavanger	Hetlandsgata kryss Vaisenhus-Kongst einsgt	Fortau og innsnevring vei ca. 85 m,		7,27	1,02	0,30	5,95	-	-	-	-
Stavanger	Klubbsekskapet - Olavskleivå	Trapp/rampe (snarvei)		8,27	0,11	0,56	5,00	2,60	-	-	-
Stavanger	Arne Rettedals gt	Utvidelse fortau		9,58	1,67	0,10	5,00	2,81	-	-	-
Stavanger	Øvre Holmegate	Gågate		9,83	0,01	2,00	7,82	-	-	-	-
Rogfk	Ølberg-Vigdel, delfinansiering 50%	Etablere gang- og sykkelsti.		49,37	35,45	11,43	2,49				-
Randaberg	Tungenesveien	Reguleringsplan	Ferdig regulert	0,60	-	-	0,60				-
Sandnes	Forbindelse Torveien	Oppgradering forbindelse fra stadionområde/ Smeaheia til Somaveien		8,06	0,26	3,00	5,00				-
Stavanger	Eiganesveien	Oppgradere/nytt fortau	Prosjektering	25,00	-	-	5,00	20,00			-
Sandnes	Ungdomsaksen nedre del	Mer areal til gående	Planlegging	17,50	-	-	5,00	10,00	2,50		-
Randaberg	Ny trase for Randabergveien i Randaberg sentrum	Etablere ny trase og gjøre om dagens trase til torgareal foran kirken	Ferdig regulert	9,50	-	-	5,00	4,50			-
Stavanger	Offentlig heis mellom Lars Hertervigsgate og Olav Kyrres gate (UU-tiltak)	Etablere en utendørs heis	Prosjektering	25,00	-	-	2,00	3,00	20,00		-
Sandnes	Snarvei Frøyerveien til Åsveien	Etablere snarvei	Prosjektering	1,30	-	-	1,30				-
Stavanger	Falcksgate og Høylandsgata	Etablere fortau	Prosjektering	13,00							
RFK	Gustav Vigelands vei	Fortau og kryssutbedring	Prosjektering	15,00							
Sandnes	Turvei Lyngholen til Stokkelandsvant net	Etablere turvei	Planlegging	5,70							
				<b>228,42</b>	<b>45,85</b>	<b>33,19</b>	<b>64,05</b>	<b>61,91</b>	<b>23,62</b>	<b>-</b>	<b>-</b>

**Trafikksikkerhet**

Part	Prosjektnavn	Prosjektbeskrivelse	Status per 1. september 2024	Total kostnad	Påløpt per 31.12.2023	Revidert budsjett 2024	2025	2026	2027	2028	Gjenstående etter HP 25-28
Stavanger	Sjøhagen	Undergang samarbeid SUKF	Bygging	36,93	0,40	2,00	34,53	-	-		-
Stavanger	Lundebakken	Fortau	Bygging	15,11	4,04	8,12	2,95	-	-		-
Stavanger	Gauselvågen (Nord)	Etablere fortau	Bygging	10,11	2,30	0,60	2,00	5,21	-		-
Stavanger	Stavanger sentrum, etablere pullerter	Etablere pullerter	Prosjektering	5,88	0,04	0,10	5,74	-	-		-
Stavanger	Beysning Vågen tusenårsstedet	Belysning	Bygging	19,67	-	8,00	10,00	1,67	-		-
Statens vegvesen	E39 Trafikkstyring på motorveien	Tilfartskontroll, variabel fartsgrense	Prosjektering	80,35	19,03	15,29	15,00	15,00	15,00	1,03	-
Alle	Trafikksikkerhet ungdomsskoleveier	Mindre tiltak på flere skoler	Bygging	31,10	9,89	4,43	4,20	4,20	4,20	4,20	-
Rogfk	Fv. 4540 Grannessletta x Madlavegen	Etablere gang- og sykkelveg, sikktiltak undergang	Bygging	7,72	1,46	1,20	4,00	1,06			-
Rogfk	To underganger N	Utbedring av undergang	Bygging	61,99	20,56	9,00	20,00	12,43			-
Stavanger	Oddahagen	Nytt fortau og oppstramming av kryss	Planlegging	1,76	1,50	0,10	0,16				-
Sola	Nesbuvegen x Åsr	Utbedring av to kulverte	Bygging	20,27	-		20,26				0,01
Sola	Påskhusvegen		Prosjektering	3,00	-				3,00		
RFK	Auglendsveien	Forsterket belysning og heving av gangfelt	Bygging	5,00				5,00			
Stavanger	Gauselvågen Nord	Etablere fortau	Planlegging	10,00			2,00	8,00			
RFK	Madlamark	Utbedring av krysningspu	Planlegging	10,00							
RFK	Gjerdeveien - kryss	Gangfelt og belysning	Planlegging	10,00							
Stavanger	Høgeveien	Etablere fortau	Planlegging	6,00							
				<b>318,89</b>	<b>59,22</b>	<b>48,84</b>	<b>120,84</b>	<b>52,57</b>	<b>22,20</b>	<b>5,23</b>	<b>0,01</b>

**Kollektiv**

Part	Prosjektnavn	Prosjektbeskrivelse	Status per 1. september 2024	Totalkostnad	Påløpt per 31.12.2023	Revidert budsjett 2024	2025	2026	2027	2028	Gjenstående etter HP 25-28
Rogfk.	Auglendsdalen	Kollektivfelt		45,99	5,57	15,50	10,00	14,92			-
Stavanger	Kongsgata og Klubbgata	Stenge biltrafikk m.m.		217,88	3,71	3,00	45,00	100,00	66,25		- 0,08
Rogfk.	Korridor øst: Verksgata	Kollektivprioritering, trygge krysningspunkt for myke trafikanter og flytte adkomst til parkeringshus Jorenholmen.		58,43	5,80	5,20	5,00	20,00	15,00	3,00	4,43
Rogfk.	Gravarsveien sør	Kollektivfelt		180,00	-	1,50	6,00	24,00	24,00	6,88	-
Rogfk.	Bussprioritering signalanlegg Nord-Jæren	Gjennomgang og tiltak for å prioritere bussen		8,97	0,08	4,80	2,00	2,09			-
Randaberg	Hagafjell	Fra ett til to kjørefelt	Planlegging	8,73	0,59	0,50	0,50	5,01			2,13
Randaberg	Krystallveien/Bronseveien	Flere små tiltak langs strekning	Planlegging	16,80	0,30	0,30	0,30	11,53			4,37
Stavanger	Korridor øst Holmen	Snuplass, holdeplasser		23,95	-	0,10	2,00	-	2,00	2,00	17,85
Stavanger	Folkeveiseveien	UU holdeplasser		16,92	-	6,00	10,92	-	-	-	-
Stavanger	Rogalandsgata	UU holdeplasser		7,64	-	0,10	7,54	-	-	-	-
Stavanger	Holdeplasser Madlasandnes	UU holdeplasser		9,23	0,90	1,00	7,33	-	-	-	-
Stavanger	Mindre investeringstiltak: Hold	Oppgradering av to holdeplasser		2,00	-	0,10	1,90				-
Sandnes	Buggelandsbakken	Bussholdeplass		6,62	-	2,00	4,62				-
alle	Mindre investeringstiltak			20,00			5,00	5,00	5,00	5,00	
Rogfk	Del 1Fv.4548 Schancheholen-Ullandhaug	Etablere kollektivløsning på del en av strekningen Hillevåg- Ullanhaud, som er forlengelse av prosjektet Jåttåvågen-Ullandhaug	Planlegging	500,00	-	-	6,00	13,00	25,00	115,00	341,00
Rogfk	Fv. 440 Hillevåg - Schancheholen	Regulere tiltak for å sikre fremkommelighet for kollektiv på del to av strekningen Hillevåg-Ullandhaug.	Planlegging	20,00	-	-	5,00	10,00	5,00		-
Rogfk	Verksalmenningen-Kjelvene	Sikre fremkommelighet og prioritering av kollektiv mot Hundvåg og Stavanger øst, og tre av de høyest prioriterte bussrutene. Prosjektet skal sikre en god kobling til prosjektet i Verksgata	Planlegging	200,00	-	-	5,00	15,00	50,00	80,00	50,00
Rogfk	Universell utforming av holdeplasser på utvalgte ruter	Holdeplassopprusting busslinje 1, 4, 5 7, 8, 24, 25, 26 og 27. 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, snarvei til/fra holdeplass etc. Tiltak på tvers av vegeierskap	Prosjektering	20,00	-	-	5,00	5,00	5,00	5,00	-
Rogfk	Snarvei til holdeplasser	Gjøre adkomsten for gående til holdeplasser bedre slik at reisetiden blir kortere og totalopplevelsen av kollektivreisen blir bedre.	Prosjektering	12,00	-	-	3,00	3,00	3,00	3,00	-
				<b>1 375,16</b>	<b>16,95</b>	<b>40,10</b>	<b>132,11</b>	<b>228,55</b>	<b>200,25</b>	<b>219,88</b>	<b>419,70</b>