

# Forprosjekt: Bussveien Hillevåg – Stavanger sentrum

Stavanger kommune  
November 2022



## Forord

Forprosjektet er utarbeidet av Rogaland fylkeskommune. Rådgivende konsulenter fra COWI, Multiconsult og Norconsult har bidratt med nøkkelpersonell innen ulike fagfelt. Prosessen er ledet av prosjektleder Åsne Nord-Varhaug og planleggingsleder Synnøve Westermoen i enhet Bussveien, seksjon Plan og utbygging Nord vest.

Det er Kolumbus som vil ha det operative ansvaret for kollektivtilbudet på Bussveien. I forbindelse med forprosjektet har Kolumbus laget et eget notat som sier noe om hvorfor det er viktig å etablere Bussveien på denne strekningen og hvordan de jobber med å oppnå et busstilbud som er attraktivt som reisemiddel, notatet er vedlagt.

15. november 2022

# 1.0 Sammendrag

Fylkestinget i Rogaland har bestemt at det skal bygges en bussveitrasé på Nord-Jæren som et viktig tiltak for å nå mål om nullvekst i personbiltrafikken.

Forprosjektet Bussveien Hillevåg – Stavanger sentrum setter rammer for etablering av siste delstrekningen av Bussveien mellom Stavanger og Sandnes. Delstrekningen er 2,2 km lang, og strekker seg fra Stavanger sentrum i nord, til Haugåsveien i sør.

Formålet med forprosjektet er å legge til rette for etablering av et effektivt og forutsigbart kollektivtilbud, samtidig som løsningen skal bygge opp om god byutvikling i området. De gående og syklende langs Bussveiens trasé skal gis bedre fremkommelighet og trafikksikkerhet.

Hovedgrep for delstrekningen:

- Midtstilt bussvei hvor bussene prioriteres gjennom kryss.
- Bussveien etablerer bygate med fortau og sykkelfelt.
- Antall holdeplasser reduseres. Det etableres tre bussveistasjoner på strekningen.
- Signalregulerte T-kryss med bussprioritering ved kryssene fv. 44 x Strømsbrua og fv. 44 x Kirkegårdsveien.
- Rundkjøringen i krysset fv. 44 x Haugåsveien endres til midtstilt rundkjøring med bussprioritet.
- Rundkjøring ved Hillevågstunnelen videreføres.
- Antall rundkjøringer på strekningen reduseres.

Midtstilt bussvei som konsept opprettholder adkomster til eiendommer og sideveier. I dag er fv. 44 godt tilrettelagt for biltrafikken. Ved omforming av fv. 44 fra veg til bygate, vil fremkommelighet for gående, syklende og kollektivreisende prioriteres foran biltrafikken. Biltrafikken gis redusert tilgjengelighet sammenlignet med dagens situasjon. Trafikkstrømmen fra øst, via Strømsbrua mot E39, vil hensyntas i utforming av kryss ved Strømsbrua.

Når myke trafikanter i større grad blir en del av gatebildet vil hensynet til trafikksikkerhet være svært viktig. Det vil av den grunn bli gjennomført uavhengige trafikksikkerhetsrevisjoner i reguleringsplanarbeidet.

Ivaretagelse av eksisterende vegetasjon har vært viktig i forprosjektet. Det er også viktig å tilføre vegetasjon på strekningen, slik at Bussveien oppleves mer som en bygate og i mindre grad som en trafikkåre.

Forprosjektets skisseforslag viser at etablering av Bussveien vil ha konsekvenser for enkelte eiendommer. Grunneiere som blir særskilt berørt, blir orientert per telefon og brev, innen saken legges frem for politisk behandling i Stavanger kommune i desember 2022. Ved oppstart av reguleringsplanarbeidet vil alle berørte grunneiere bli varslet. Oppstart av reguleringsplanarbeid forventes innen 1. kvartal 2023. Vedtatt plan innen utgangen av 2025.

# Innhold

<b>1.0</b>	<b>Sammendrag .....</b>	<b>2</b>
<b>2.0</b>	<b>Bakgrunn, behov og mål .....</b>	<b>4</b>
2.1	Mål for Bussveien.....	5
2.2	Planarbeid i perioden 2016 til 2022 .....	5
<b>3.0</b>	<b>Beskrivelse av forprosjektet .....</b>	<b>6</b>
3.1	Samarbeid med ansvarlige myndigheter.....	6
3.2	Prosjektspesifikke mål .....	6
3.3	Plangrense .....	7
3.4	Dagens situasjon.....	8
3.4.1	Trafikksystemet .....	8
3.4.2	Myke trafikanter .....	9
3.5	Skisseforslag for Bussveien Hillevåg – Stavanger sentrum .....	10
3.5.1	Hovedgrep.....	10
3.5.2	Tiltak for kollektivreisende.....	10
3.5.3	Tiltak for gående og syklende .....	12
3.5.4	Tiltak for kjørende.....	12
3.5.5	Vegetasjon ved etablering av Bussveien .....	14
3.5.6	Arealkonsekvenser .....	15
3.6	Orientering til grunneiere .....	15
<b>4.0</b>	<b>Prosessen videre .....</b>	<b>16</b>

## Vedlegg

Vedlegg 1 – Skisseforslag

Vedlegg 2 – Notat Kolumbus

## 2.0 Bakgrunn, behov og mål

Fylkestinget i Rogaland har bestemt at det skal bygges en bussveitrasé på Nord-Jæren som et viktig tiltak for å nå mål om nullvekst i personbiltrafikken. Bussveien skal bli et sammenhengende høykvalitets buss-system. Det vil bli en kollektivåre med egen identitet, både langs strekningen og ved holdeplassene. Bussveien vil ha en funksjon som arealstrukturerende akse for byutvikling. Det forventes at fortetting, transformasjon og arealutvikling skjer langs bussveitraséene. Utbygging av Bussveien blir finansiert gjennom Bymiljøpakken der staten bidrar med 50% av kostnadene, mot at lokale myndigheter står for den andre halvparten.

Det overordnede bussveiprojektet er delt opp i fire forskjellige korridorer som til sammen utgjør 50 km med Bussvei. Noen strekninger er ferdig bygget, mens andre er under bygging eller planlegging.

Bussveien Hillevåg – Stavanger sentrum hører til korridor 1, og er den eneste delstrekningen som ikke har en vedtatt plan. Prosjektparsellen starter ved krysset fv. 44 x Haugåsveien og stopper ved Jernbaneveien i Stavanger sentrum, totalt 2,2 km.



Figur 1. Kartillustrasjon viser hele strekningen mellom Hillevåg og Stavanger sentrum.

Det er store trafikale utfordringer mellom Stavanger og Sandnes, spesielt ved inn- og utfartsårene under rushtrafikk. Bussveien vil bidra til å redusere biltrafikken ved at flere personer tar buss, sykler eller går istedenfor å bruke bil. Bussveien er et stort prosjekt som bidrar til lavere klimautslipp, mindre trafikkstøy og minimerer negative konsekvenser for nærmiljøer på Nord-Jæren.

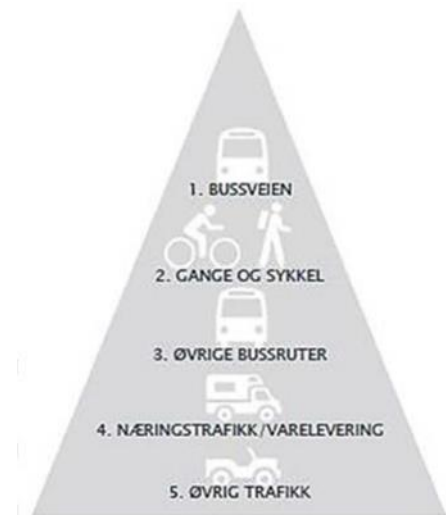
## 2.1 Mål for Bussveien

Hovedmålene for Bussveien, er å gi bedre kapasitet og fremkommelighet for kollektivtrafikken. Det skal være et pålitelig og effektivt transportsystem med høy kapasitet og frekvens. Premissene for Bussveien skal ellers være forenelig med byutvikling og kulturminneinteresser i kommunene.

Bussveien skal sikre bedre fremkommelighet og trafiksikkerhet for gående og syklende langs og på tvers, samt bidra til å nå målet om nullvekst i personbiltrafikken.

Fremkommelighet for trafikanter sikres etter følgende prioritet:

1. Kollektivtrafikk
2. Sykkel og gange
3. Næringstrafikk
4. Personbil



Figur 2. Prioriteringspyramide for Bussveien.

## 2.2 Planarbeid i perioden 2016 til 2022

Statens vegvesen startet i 2016 arbeidet med å utarbeide reguleringsplan for Bussveien Sundekrossen – Stavanger sentrum – Hillevåg. Det ble utarbeidet et felles planprogram for hele strekningen fra Hillevåg via Stavanger sentrum til Sundekrossen som ble fastsatt av kommunalstyret for byutvikling i møte 01.12.2016.

Hovedmålet med planarbeidet var å legge til rette for en høykvalitets kollektivtrasé med null forsinkelse for bussen. Dette i kombinasjon med eksisterende trafikkforhold på strekningen mellom Hillevågstunnelen og Strømsbrua, resulterte i et skisseforslag med et svært arealkrevende toplanskryss ved Hillevågstunnelen.

Løsningen med et toplanskryss ligger utenfor den økonomiske styringsrammen for prosjektet, og er heller ikke forenlig med den ønskede byutviklingen. Det var derfor nødvendig med en midlertidig stans av planarbeidet i 2019.

Planarbeidet ble tatt opp igjen i 2020 av seksjon Plan og utbygging Bussveien i Rogaland fylkeskommune etter regionsreformen. Det har siden 2020 pågått samarbeidsmøter mellom Rogaland fylkeskommune og Stavanger kommune. Arbeidet med forprosjektet startet opp 1. kvartal 2022.

Stavanger kommune la frem en politisk sak om status for planlegging av Bussveien mellom Hillevåg og Stavanger sentrum, for utvalg for by- og samfunnsutvikling den 18.08.2022. I saken ble det informert om tidligere planarbeid, kompleksitet på strekningen og at Rogaland fylkeskommune fortsetter arbeidet med Bussveien mellom Hillevåg og Stavanger sentrum. Saken ble tatt til orientering av politikerne.

## 3.0 Beskrivelse av forprosjektet

Forprosjektet er et skisseforslag som viser midtstilt bussvei på siste delstrekningen av Bussveien mellom Stavanger og Sandnes. Delstrekningen er 2,2 km lang, og strekker seg fra Stavanger sentrum i nord, til Haugåsveien i sør. På deler av strekningen vil det være behov for utvidelse av veiarealet, først og fremst på grunn av etablering av nye bussveistasjoner, utvidelse til fire kjørefelt, samt behovet for å forbedre gang- og sykkelforholdene. Til tross for utvidelser av veiarealet er det viktig at Bussveien tar vare på lokale behov og tilpasninger. Skisseforslaget har av den grunn en variert utforming.

### 3.1 Samarbeid med ansvarlige myndigheter

I forprosjektarbeidet har det vært månedlige samarbeidsmøter med Stavanger kommune og Kolumbus. Spesielt samarbeid og koordinering med områdeplanene i Paradis og Hillevåg har vært viktig i arbeidet med å tilpasse Bussveien til byområdet.

I tillegg til samarbeidsmøter har Bussveiprojektet invitert til arbeidsmøter med temaene trafikk, plassering av stasjonsområder, kryssløsninger og gang- og sykkeløsninger. Deltakere har vært prosjektgruppen, fagressurser i Stavanger kommune og ansvarlige for arbeidet med områdeplaner for Paradis og Hillevåg og ressurspersoner fra konsulent. Bane Nor har også deltatt.

Vegdirektoratet har vært involvert i ulike skisseforslag for signalanlegg da de har ansvar for godkjenning av signalsøknader. Tilbakemeldinger, råd og innspill fra Vegdirektoratet tas med i det videre arbeidet.

Bussveien grenser til vedtatt plan for utvikling av Paradis stasjon. Det har av den grunn vært viktig med et godt samarbeid med Bane Nor i tidlig fase slik at dette knutepunktet utvikles best mulig.

### 3.2 Prosjektspesifikke mål

Prosjektet har som mål å levere en bussvei som er forenelig med kommuneplanen. Prosjektet har i tillegg et mål om å svare på de forventningene Stavanger kommune har til samspillet mellom de ulike trafikantgruppene. Samtidig skal kollektivtransport prioriteres på strekningen.

Når myke trafikanter i større grad blir en del av gatebildet vil hensynet til trafiksikkerhet være svært viktig.

I planleggingen av Bussveien tas det utgangspunkt i at kapasiteten ikke økes på Strømsbrua, og at det ikke planlegges for et nytt tunneløp ved Hillevågstunnelen.

Spesielt viktige mål i planarbeidet:

- Forutsigbar kollektivtransport gjennom god punktlighet.



Figur 3. Forutsigbarhet gjennom punktlighet.

- Av- og påstigning på stasjonsområdene skal ha en høyere effektivitet enn dagens holdeplasser.
- Bussveien skal utformes som en bygate med flere gangfelt på tvers.
- Fare for ulykker mellom gående og syklende skal reduseres.
- Det skal bli mer attraktivt å gå og sykle på strekningen.
- Trafikkstrømmen fra øst, via Strømsbrua mot E39, skal hensyntas i kryssutforming.
- Begrense inngrep i sideareal.
- Eksisterende bebyggelse skal i størst mulig grad bevares.
- Eksisterende verdifull vegetasjon langs strekningen tilstrebes bevart.

### 3.3 Plangrense

I kommuneplanens arealdel for Stavanger 2019-2034 (Plan ID: KPL-1103) er det satt av areal til fremtidig Bussvei på fv. 44 Lagårdsveien. Formålsgrensen vises i kommunedelplanen for Stavanger sentrum (Plan ID: 129k). Når varsel om oppstart gjennomføres 1. kvartal 2023 vil plangrensen være i henhold til nye føringer for Bussveien.



## 3.4 Dagens situasjon

### 3.4.1 Trafikksystemet

Dagens kollektivsystem langs fv. 44 mellom Hillevåg og Stavanger sentrum er hovedsakelig sidestilt kollektivfelt. Strekningens sidestilte kollektivfelt er av typen «kollektivfelt for buss og drosje». Det vil si at bussen deler kollektivfeltet med en rekke andre kjøretøy. På strekningen mellom Paradis stasjon og Jørgen Erichsens gate er det tre kjørefelt der bussen kjører med annen biltrafikk i det nordgående feltet.

Langs strekningen mellom Hillevåg og Stavanger sentrum er det 10 rundkjøringer. Kollektivfelt med bussprioritering oppheves ved alle rundkjøringene og bussene må vike for kryssende trafikk. Dagens system gir fleksibilitet og god tilgjengelighet for biltrafikken.

Rundkjøringen fv. 44 x Haugåsveien ble bygget i forbindelse med etablering av Bussveien i Hillevågsveien videre sørover. I den forbindelse ble det tatt hensyn til at rundkjøringen i fremtiden skulle bygges om til en rundkjøring med bussprioritet.

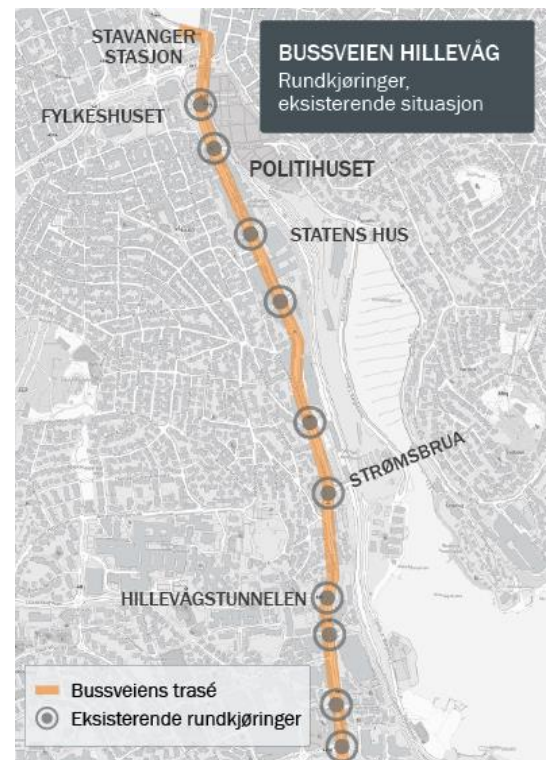
Strekningen fra Haugåsveien til Kongsgata har mange kjørende. Men trafikkmengden er størst mellom Strømsbrua og Haugåsveien.

Trafikkmengder på strekningen, ÅDT 2021 (vegkart.no / Statens vegvesen, 2021):

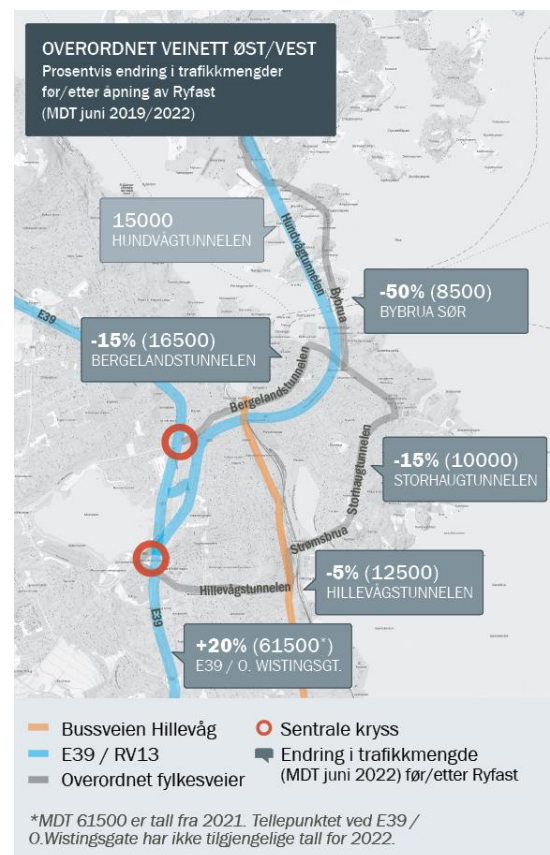
- Lagårdsveien nord for Strømsbrua, ÅDT 10 000
- Mellom Strømsbrua og Hillevågstunnelen, ÅDT 20 000
- Sør for Hillevågstunnelen, ÅDT 18 000

Den korteste forbindelsen fra øst til overordnet veinett på E39 er via Hillevågstunnelen, Haugåsveien eller via Kannik i nord. Ryfast og Hundvågtunnelen har ført til en reduksjon av biltrafikk på denne del av fv. 44.

På grunn av Covid-19 restriksjoner og til tider uvanlig trafikksituasjon er månedstrafikk benyttet som sammenligningsgrunnlag.



Figur 4. Kartillustrasjon viser at det er tett mellom rundkjøringene på strekningen.



Figur 5. Kartillustrasjon viser overordnet veinett (riks- og fylkesvei) øst/vest. Trafikkmengder viser tall etter åpning av Ryfast, med prosentvis økning/reduksjon sammenlignet med før åpning av Ryfast og Hundvågtunnelen. (Tall hentet fra tellepunkt fra Statens vegvesen, trafikldata.no)

### 3.4.2 Myke trafikanter

Gående og syklende er viktige for Hillevåg sentrum, og Paradis-området som er en del av Stavanger sentrum.

Sykkeltilbudet langs fv. 44 er en del av hovedveinettet for sykkel i Stavanger kommune. Dagens sykkelløsning medfører en del utfordringer, spesielt på grunn av sidestilt kollektivfelt.

Ved holdeplassene opphører sykkelfeltene, og syklistene må bli stående bak bussen å vente. Her kan det oppstå farlige situasjoner hvis syklistene ønsker å passere bussen. Når holdeplassen i tillegg er i nærhet av kryss og i et høyresvingefelt kan mer komplekse trafikkfarlige situasjoner oppstå. Spesielt opp mot rundkjøringen ved Strømsbrua og Kirkegårdsveien er dette et problem.

Sykkelfeltene på strekningen er smale og syklistene ligger dermed tett opp mot den sidestilte busstrafikken. I skjæringen mellom Hillevågstunnelen og Strømsbrua er sykkelfeltene enda smalere, rundt 1,2 m. Rundkjøringen ved Hillevågstunnelen er svært trafikkert og flere syklende opplever å komme farlig nært svingende bilister i rundkjøringen.

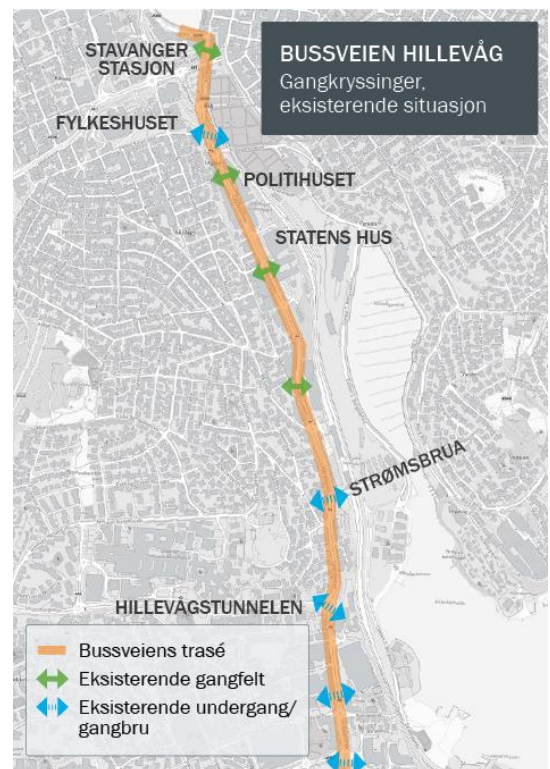
Nord for Strømsbrua er det i dag tre lysregulerte gangfelt. Sør for Strømsbrua er det fire underganger. Undergangene medfører at gangforbindelsen på tvers av fv. 44 fremstår som lang og mindre gåvennlig.

I ramper til undergangene ved Hillevågstunnelen og ved Strømsbrua er det dårlig sikt. Undergangen er et trearmet kryss som ikke ivaretar krav til sikt for syklende. På grunn av dårlig sikt oppstår det ofte nestenulykker mellom syklende, og syklende og gående. Myke trafikanter opplever av den grunn at undergangene kan være utrygge å bruke.

Beboere og næringsdrivende langs strekningen har gitt uttrykk for at store deler av fv. 44 oppleves som en barriere for gående og syklende.



Figur 6. Sykkelfelt ved holdeplass Strømsbrua B.



Figur 7. Kartillustrasjon viser gangfelt og undergang/gangbru på strekningen.



Figur 8. Det er dårlig sikt ned til undergang ved Hillevågstunnelen.

### 3.5 Skisseforslag for Bussveien Hillevåg – Stavanger sentrum

Det er vurdert ulike løsninger for Bussveien på strekningen mellom Hillevåg og Stavanger sentrum. Bussveien går igjennom tettbygd by og tverrprofilen skal tilpasses eksisterende forhold. Samtidig skal tverrprofilen skape et helhetlig uttrykk som en del av Bussveien.

Hovedprinsipper for hvordan løsningen kan bli for de ulike trafikantgrupper vises i et eget vedlegg.

#### 3.5.1 Hovedgrep

For å oppnå målsetningen med Bussveien er det gjennomført 6 hovedgrep. Hovedgrepene beskrives ytterligere i dette dokumentet.

Skisseforslagets hovedgrep:

- Midtstilt bussvei hvor bussene prioriteres gjennom kryss.
- Bussveien etablerer bygata med fortau og sykkelfelt.
- Antall holdeplasser reduseres. Det etableres tre bussveistasjoner på strekningen.
- Signalregulerte T-kryss med bussprioritering ved kryssene fv. 44 x Strømsbrua og fv. 44 x Kirkegårdsveien.
- Rundkjøringen i krysset fv. 44 x Haugåsveien endret til midtstilt rundkjøring med bussprioritet.
- Rundkjøring ved Hillevågstunnelen videreføres.
- Antall rundkjøringer på strekningen reduseres.

#### 3.5.2 Tiltak for kollektivreisende

Prioritering av kollektivtransport gjennom kryss er en forutsetning for at Bussveien kan tilby en presis, ofte og behagelig kollektivreise, uavhengig av rushtid eller ikke. Av den grunn, etableres signalregulerte kryss, og flere mindre rundkjøringer utgår.

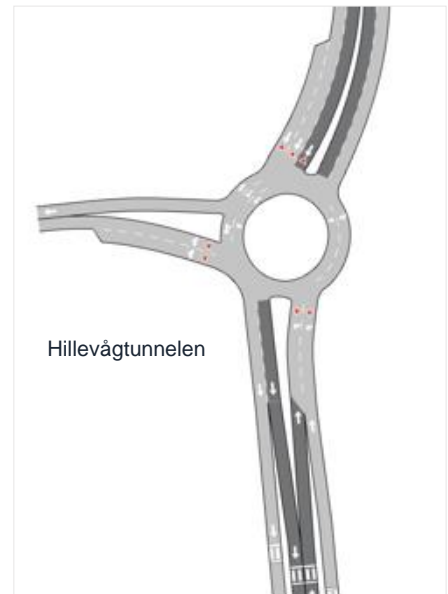
Bussene vil bli prioritert gjennom fire av fem kryss på strekningen.

- Krysset Haugåsveien x fv. 44 blir en standard «bussveirundkjøring» der bussen prioriteres gjennom rundkjøringen.
- I krysset Hillevågstunnelen x fv. 44 vil bussene som skal rett frem prioriteres helt frem til vikelinjene, men ikke gjennom rundkjøringen.
- Krysset Strømsbrua x fv. 44 blir et signalregulert T-kryss med bussprioritet.
- Krysset Muségata x fv. 44 blir et signalregulert rundkjøring med bussprioritet.
- Krysset Kirkegårdsveien x fv. 44 blir et signalregulert T-kryss med bussprioritet.

I krysset ved Kongsgata vil bussen gå over i egen kollektivgate ned til Jernbaneveien. Biltrafikk i nordgående felt må da krysse bussveitraséen for å kjøre videre nordover.

Øvrige kryss/avkjørsler på strekningen vil tilrettelegges som høyre av/på og vil ikke påvirke fremkommelighet for kollektivtrafikken.

Langs strekningen mellom Stavanger sentrum og Hillevågstunellen passerer 90 busser i timen. 2/3 av denne busstrafikken går inn Hillevågstunellen. Rundkjøringen ved Hillevågstunellen videreføres for å sikre en smidig løsning for de bussene som skal ut og inn av Bussveien via Hillevågstunellen. Se Figur 9.



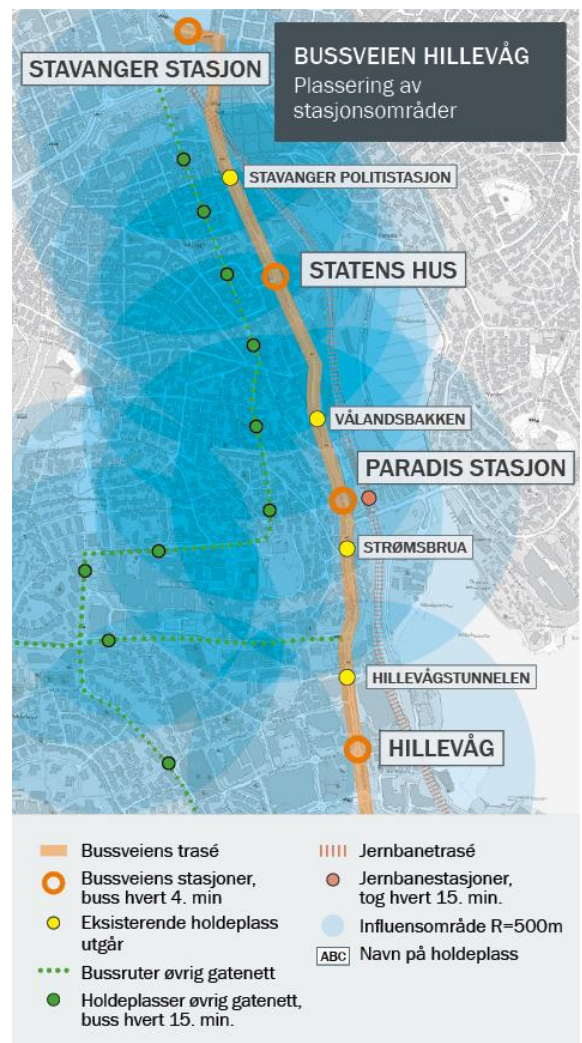
Figur 9. Trafikkteknisk fremstilling av rundkjøring ved Hillevågstunellen, utført av Norconsult. Bussveitrasé i mørk grå.

## Bussveistasjoner

Avstand mellom bussveistasjoner er en viktig forutsetning for kollektivsystemets effektivitet. Plassering av bussveistasjoner er vurdert som del av et helhetlig kollektivtilbud i området.

Antall holdeplasser reduseres fra 6 til 3 bussveistasjoner. Avstanden mellom bussveistasjonene blir ca. 700 meter. Det øvrige kollektivtilbudet, blant annet i Muségata, vil være et viktig tillegg for beboere i området. For kollektivreisende som reiser over en lengre strekning vil busstilbud på fv. 44 oppleves mer effektivt når antall stopp reduseres. Nye stasjonsområder etableres innenfor samme område som dagens holdeplasser.

Bussveistasjonen ved Statens hus er plassert nær planlagt gangbro fra utviklingsområdet i Paradis. Bussveistasjonen ved Paradisstasjon er plassert slik at det blir en god kobling mellom tog og buss. Bussveistasjonen i Hillevåg er plassert i nærhet til Hillevåg sentrum og blir en naturlig del av fremtidig gangakse mellom øst og vest i Hillevåg.



Figur 10. Kartillustrasjon viser nye stasjonsområder for Bussveien og øvrig kollektivtilbud i området.

### 3.5.3 Tiltak for gående og syklende

I skisseforslaget har det vært viktig å bedre gang- og sykkeltilbudet på tvers og langs fv. 44. Ved nye bussveistasjoner blir det kryssing i gangfelt. I tillegg planlegges det flere nye gangfelt ved utvalgte viktige gangforbindelser mellom øst og vest i bydelen. Gangfelt på tvers av fv. 44 vil fungere som krysningspunkt for både syklende og gående. Nøyaktig plassering av gangfelt vil bli avklart i videre reguleringsplanarbeid.

Etablering av gate med flere gangfelt er et viktig grep blant annet for å redusere barrierevirkningen som fv. 44 har i dag. Når myke trafikanter i større grad blir en del av gatebildet vil hensynet til trafikksikkerhet være svært viktig. For at trafikksikkerhet skal ivaretas på best mulig måte, vil et viktig tiltak være å gjennomføre uavhengige trafikksikkerhetsrevisjoner i reguleringsplanarbeidet.

Undergangen under krysset ved Strømsbrua saneres og erstattes med lysregulerte gangfelt over fv. 44. Gangfeltet i kryssområdet blir en av gangforbindelsen til og fra bussveistasjonen ved Paradis. Gangfeltet sør for Strømsbrua vil sikre en god gang- og sykkelforbindelse mellom SUS og Paradis stasjon. Det vil i tillegg gi syklende fra vest en god kobling mot sykkelfeltet nordover inn mot Stavanger sentrum.

Rampene ned til undergangen ved Hillevågtunnelen vil bli utvidet slik at siktforholdene blir vesentlig bedre. På østsiden av rundkjøringen ved Hillevågstunnelen planlegges fremtidig sykkel- og gangtilbud å være i gateplan med biltrafikken, men fysisk adskilt med rabatt. Undergangen ombygges ved at den østlige armen saneres for å gi rom for å etablere fortau og nordgående sykkelfelt i gateplan. Kryssing mellom øst- og vestsiden av fv. 44 planlegges som lysregulert gangfelt i tilknytning til ny adkomst til Paradis.

I krysset fv. 44 x Haugåsveien viser skisseprosjektet ingen egen løsning for syklende i selve kryssområdet. Syklende og gående vil som i dag kunne bruke undergangen. I videre planarbeid ønsker vi å se nærmere på om det er mulig å gi syklende større prioritet i krysset.

Fortausbredde på hele strekningen tilpasses eksisterende bebyggelse og andre viktige formål, og vil ha en bredde på minimum 2,5 m. Sykkeltilbudet vil være sykkelfelt med en bredde på 1,8 m. Ved Skjæringen mellom Strømsbrua og Hillevågstunnelen tilpasses tverrprofilen ytterligere og sykkelfeltets bredde blir 1,6 m og fortaubredde blir 2 m.

### 3.5.4 Tiltak for kjørende

Etablering av en høyverdig bussvei på strekningen fra Hillevåg til Stavanger sentrum er et nødvendig grep om regionen skal nå nullvekstmålet. Nullvekstmålet er en forpliktelse i byvekstavtalen.

Hillevågsveien og Lagårdsveien omformes til byggate med fartsgrense på 40 km/t. Nye kryssløsninger og etablering av flere gangfelt vil sikre at fartsnivået holdes lavt.

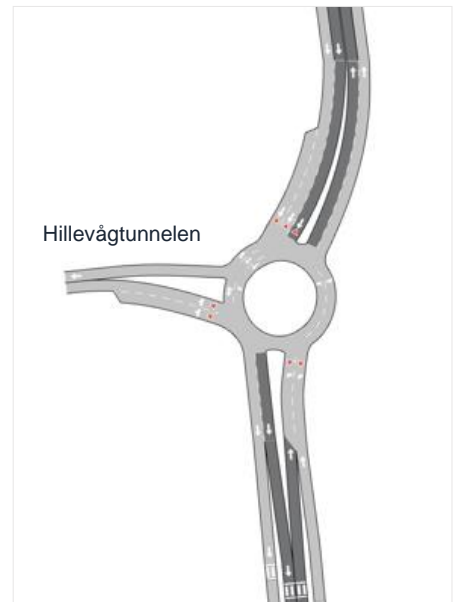
Dagens rundkjøring ved Hillevågstunellen videreføres. Det er et tiltak for å sikre nødvendig trafikkavvikling gjennom Hillevågstunellen til E39. Rundkjøringen videreføres med små justeringer for å forbedre bussprioriteten. Bussveien blir midtstilt inn mot rundkjøringen.

Foreløpige trafikkanalyser viser at trafikkavviklingskapasiteten i krysset vil bli nær opp til dagens situasjon, ved å gå fra rundkjøring til signalregulert T-kryss med bussprioritering. Signalanlegget vil føre til perioder med kø og saktegående trafikk på Strømsbrua. For best mulig trafikkavvikling er kryssløsningen tilpasset ved at svingebevegelse fra Stavanger sentrum og østover via Strømsbrua tas ut. Trafikktellinger utført i forbindelse med forprosjektet viser at det er en liten andel kjørende som vil bli berørt av denne endringen. Kjørende som skal fra sentrum og østover vil ha flere alternative veivalg, som Kirkegårdsveien og østre bydel.

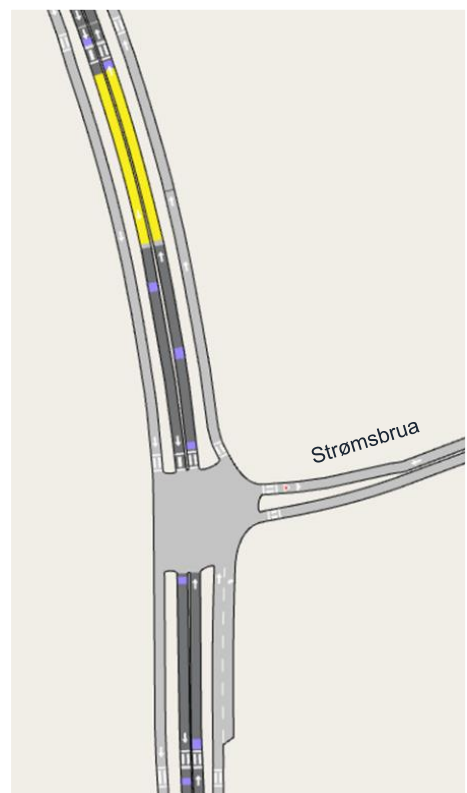
I krysset Kirkegårdsveien x fv. 44 etableres T-kryss med bussprioritering. Alle svingebevegelser i krysset opprettholdes. Kirkegårdsveien er ikke en del av det overordnede veinettet og trafikkmengden er begrenset. Prioritering av busser gjennom krysset vil dermed ha relativt liten betydning for trafikkavviklingen på strekningen.

På strekningen mellom Paradis stasjon og Jørgen Erichsens gate er det i dag kun tre kjørefelt. Når Bussveien etableres, vil det bli fire kjørefelt som på resten av strekningen.

Videre planarbeid skal sikre tilstrekkelig med parkeringsplasser for forflytningshemmede, og et begrenset antall korttidsparkeringer. På strekningen mellom Hillevåg og sentrum vil en utvidelse av veiarealet føre til at deler av dagens parkeringsareal blir berørt. I videre planarbeid skal det sees nærmere på hvilke konsekvenser en reduksjon i antall parkeringsplasser vil ha for næringsvirksomhet på strekningen.



Figur 11. Trafikkteknisk fremstilling av rundkjøring ved Hillevågstunellen, utført av Norconsult. Bussveitrasé i mørk grå.

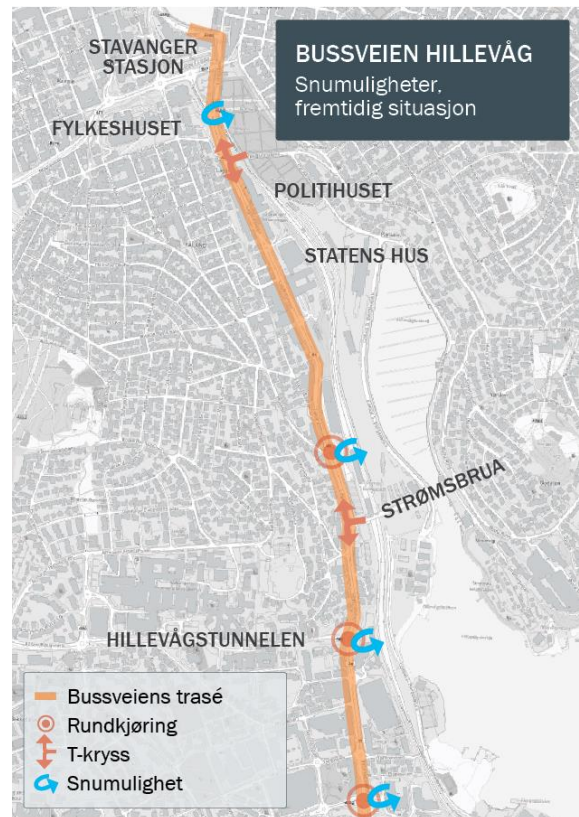


Figur 12. Trafikkteknisk fremstilling av kryss ved Strømsbrua, utført av Norconsult. Bussveitrasé i mørk grå, stasjonsområde i gult.

Midtstilt bussvei som konsept opprettholder adkomster til eiendommer og sideveier. Adkomstene vil videreføres med kryssløsning høyre av/høyre på. Noen av de eksisterende rundkjøringene videreføres når Bussveien blir etablert, som vil ivareta snumuligheter.

Konsekvenser for kjørende vil være et tema som utdypes nærmere i arbeidet med reguleringsplanen. Det er et viktig mål for Rogaland fylkeskommune at strekningen mellom Hillevåg – Stavanger sentrum skal bli mer attraktivt for gående og syklende, og i den sammenheng vil restriktive tiltak for bil være positivt.

En ønsket effekt av redusert personbilkapasitet er at flere reisende velger kollektivtransport over personbil. Det vil være tilstrekkelig kapasitet til at langt flere reiser med kollektivtransport. En beregning gjort ut fra antall busser i Lagårdsveien viser at kollektivtilbudet ved Paradis stasjon har en kapasitet nær 4000 reisende i timen.



Figur 13. Kartillustrasjon viser snumuligheter for biltrafikk.

### 3.5.5 Vegetasjon ved etablering av Bussveien

Ivaretagelse av eksisterende vegetasjon har vært viktig i forprosjektet som helhet. Konsekvensene ved å ivareta eksisterende vegetasjon i sidearealene, er smalere rabatter mellom kjørefelt og bussveitrasé. Smale rabatter gjør det ikke mulig med vegetasjon i selve Bussveien. Videre i planarbeidet vil det arbeides mer med tilpasning av rabatter, variasjon av vegetasjon og hensyn til sideareal.

Støtteparken er et grøntområde som inneholder trær registrert med høy verdi. Støtteparken er lokalisert der hvor det i dag kun er tre kjørefelt. Det vil si at når det etableres fire felt i dette området, vil Støtteparken bli berørt. Skisseforslaget viser noe inngrep, men store deler av vegetasjonen vil bli bevart.

Der hvor det er lite/ingen vegetasjon i sidearealene vil det være viktig å tilføre trær og vegetasjon i rabattene i Bussveien. I Hillevåg vil grønne rabatter bidra til at fv. 44 vil oppleves mer som en bygate og i



Figur 14. Verdifull vegetasjon i Støtteparken tilstrebtes bevart.

mindre grad som en trafikkåre. Vegetasjon på denne delen av strekningen anses derfor som viktig. Vegetasjonen skal være variert, værbestandig og gi gode vekstmuligheter.

På strekningen fra Hillevågstunnelen inn til Stavanger sentrum vil rabattbredden i større grad variere. I nordre del av Lagårdsveien er bredden mellom bebyggelsen så smal at det ikke vil være plass til rabatter.

### 3.5.6 Arealkonsekvenser

Utvidelse av veiarealet vil i hovedsak skje på østsiden av fylkesveien. Forprosjektets skisseforslag viser at etablering av Bussveien vil ha konsekvenser for enkelte eiendommer. Til nå er det kartlagt fem grunneiere som har bygninger som sannsynligvis blir berørt av prosjektet.

Bygning på eiendom 21/204 (Hillevågsveien 42) planlegges berørt på grunn av etablering av stasjonsområde for Bussveien og plassering av gangakse øst/vest mot sjøen.

Bygning på eiendom 22/81 (Hillevågsveien 18) planlegges fjernet for å gjøre plass til nytt tverrprofil for Bussveien inn mot rundkjøringen ved Hillevågstunnelen.

Bygning på eiendom 56/1016 (Lagårdsveien 124) planlegges fjernet for å gi bedre forhold for myke trafikanter i kryssområdet, samt areal til etablering av høyresvingefelt for biltrafikk til Storhaug.

Bygning på eiendom 56/1021 (Lagårdsveien 128) vil ligge tett på fv. 44 og kan få forverret adkomstforhold. Det vil i reguleringsplanprosessen vurderes nærmere om bygget må fjernes.

Bygning på eiendom 22/79 (Hillevågsveien 14) anbefales redusert/kappet for å sikre areal for Bussveien gjennom rundkjøringen ved Hillevågstunnelen. Det vil i videre planarbeid vurderes hvilket tiltak som vil være det beste.

Deler av parkeringsplassene på enkelte eiendommer langs fv. 44 vil bli berørt av tiltaket.

## 3.6 Orientering til grunneiere

Grunneiere som blir særskilt berørt ut fra skisseforslaget som ligger til grunn i forprosjektet, blir orientert per telefon og brev, innen saken skal legges frem for politisk behandling i Stavanger kommune i desember 2022. Når selve reguleringsplanarbeidet starter opp, vil alle berørte grunneiere bli varslet i samsvar med vanlig praksis. Skisseforslaget vil være et viktig grunnlag ved formidling av løsninger og arealkonsekvenser.



## 4.0 Prosessen videre

Denne delen av Bussveien har en økonomisk styringsramme på kr 742 mill. og oppstart av byggeprosjekt er planlagt i 2026. Dette forprosjektet skal være førende for videre reguleringsplanarbeid for Bussveien på fv. 44 mellom Hillevåg og Stavanger sentrum, med planlagt oppstart av reguleringsplan 1. kvartal 2023.

Grunneiere langs med Bussveien har ulike interesser og behov. Det vil være viktig å ha god dialog med grunneiere underveis i planprosessen.

I arbeidet med reguleringsplan og optimalisering av planforslaget vil saksbehandler og ulike fagressurser i Stavanger kommune bli en del av prosjektgruppen, og bli invitert til å delta i ulike temamøter.

## Rogaland fylkeskommune

Postboks 130 sentrum  
4001 Stavanger

### Besøksadresse

Arkitekt Eckhoffs gate 1  
4010 Stavanger

### Telefon

51 51 66 00

### E-post

[firmapost@rogfk.no](mailto:firmapost@rogfk.no)

[www.rogfk.no](http://www.rogfk.no)



Rogaland  
fylkeskommune

Lydbølger fra mangfoldige Rogaland – vårt vitale fylke.  
Disse grafiske bølgene gjengir lyden av Månafossen, Gjesdal.