

Tilleggsnotat: Endringer i sykkelnettet

April 2022



Innhold

Oppsummering.....	2
Oversikt over sykkelnett med forslag til endringer i Stavanger.....	3
Oversikt over forslag til prioritert sykkelnett i Rennesøy og Finnøy.....	4
Eiganes og Våland kommunedel	5
Finnøy kommunedel.....	8
Hillevåg kommunedel.....	11
Hinna kommunedel	16
Hundvåg kommunedel	18
Madla kommunedel	19
Rennesøy kommunedel.....	24
Tasta kommunedel.....	29

Oppsummering

Stavanger kommune vil ha flere syklistar. Sykkelen styrker som individuelt og fleksibelt transportmiddel skal derfor gis økt oppmerksomhet i kommunes planlegging. Helhetlig planlegging av sykkelforbindelser med krav til standard, fremkommelighet og reisetid er virkemidlene for å for å heve kvaliteten på sykkelveinettet og skape en kultur for å sykle.

Dette dokumentet redegjør for forslag til nye forbindelser i hovednett for sykkel. Hovednettet vises i et eget temakart, og skal gi føringer for utbedringer av sykkelnettet når områder skal utvikles/reguleres.

Hovednettet er kjernen i kommunens sykkelnett. Det skal tilby effektiv reisetid og binde bydeler og viktige målpunkt sammen. Hovednettet skal ha en høy standard på tilrettelegging og vedlikehold. I tillegg til hovednett for sykkel har Stavanger kommune et lokalnett som binder boligområder i kommunedelene sammen med lokale målpunkt som skole, barnehage, butikk, bydelssenter og kollektivholdeplasser. Sykkelstamveien er definert som stamnett for sykkel.

Gjeldene hovednett er relativt grovmasket, men har likevel manglende forbindelser. Dette gjelder i hovedsak koblinger internt i kommunedelene og ute på øyene. Analysene viser videre at eksisterende lokalnettforbindelser ofte er godt plassert. Disse er derfor i stor grad benyttet som utgangspunkt i arbeidet med å videreutvikle hovednettet. Det er i arbeidet også lagt vekt på forbindelser med mange syklende og forbindelser til og fra sykkelstamveien.

Denne rulleringen introduserer et nytt ledd i sykkelnettet, prioriterte lokalnettforbindelser. De er plassert internt i kommunedelene og er viktige for de lokale i område, men oppfyller ikke alle kriterier til hovednettet ellers.

Forslag til nye hovednettforbindelser er vist stiptet rødt. Tidligere stiptet forbindelser vises nå som heltrukket. Forslag til viktige lokalnettforbindelser er vist stiptet lilla.

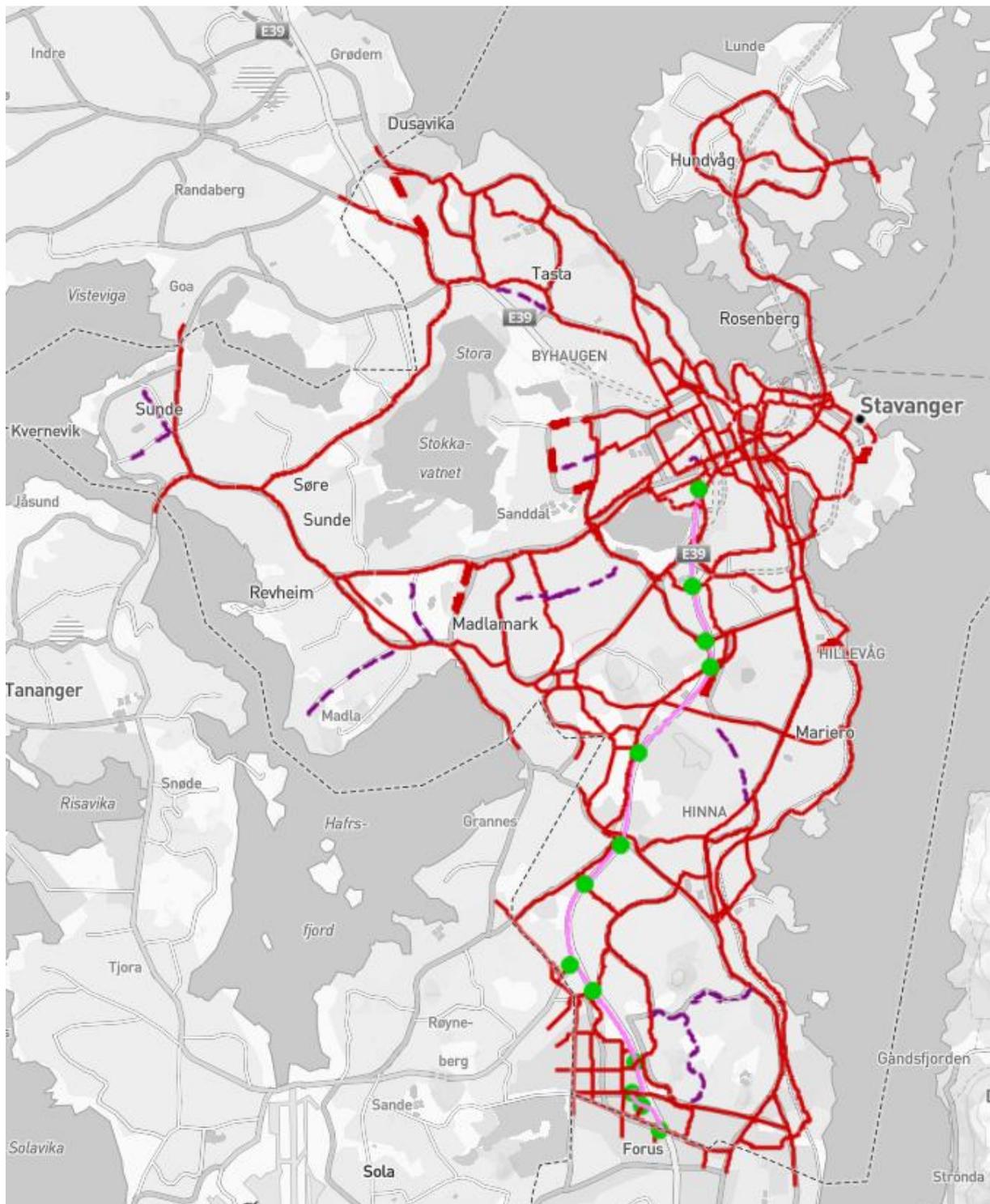
Det er foretatt en del andre justeringer av eksisterende nett. Dvs. rettet opp små feil på temakartet, justert etter bygget plassering og justeringer tilpasset oppdaterte reguleringer.

Det er ikke vurdert i konsekvenser i detalj. Dette noe som vurderer nærmere i neste fase. Dersom det ikke lar se gjøre innenfor gjeldende avsatt trafikkareal kan det være behov for en regulering eller reguleringsendring. Eventuelle konsekvenser vil da beskrives der.

Konsekvenser for omgivelser kan være behov for mer breiere trafikkareal. Som kan gå på bekostning av tilliggende areal, men vil samtidig gi bedre og tryggere fremkommelighet for syklistar.

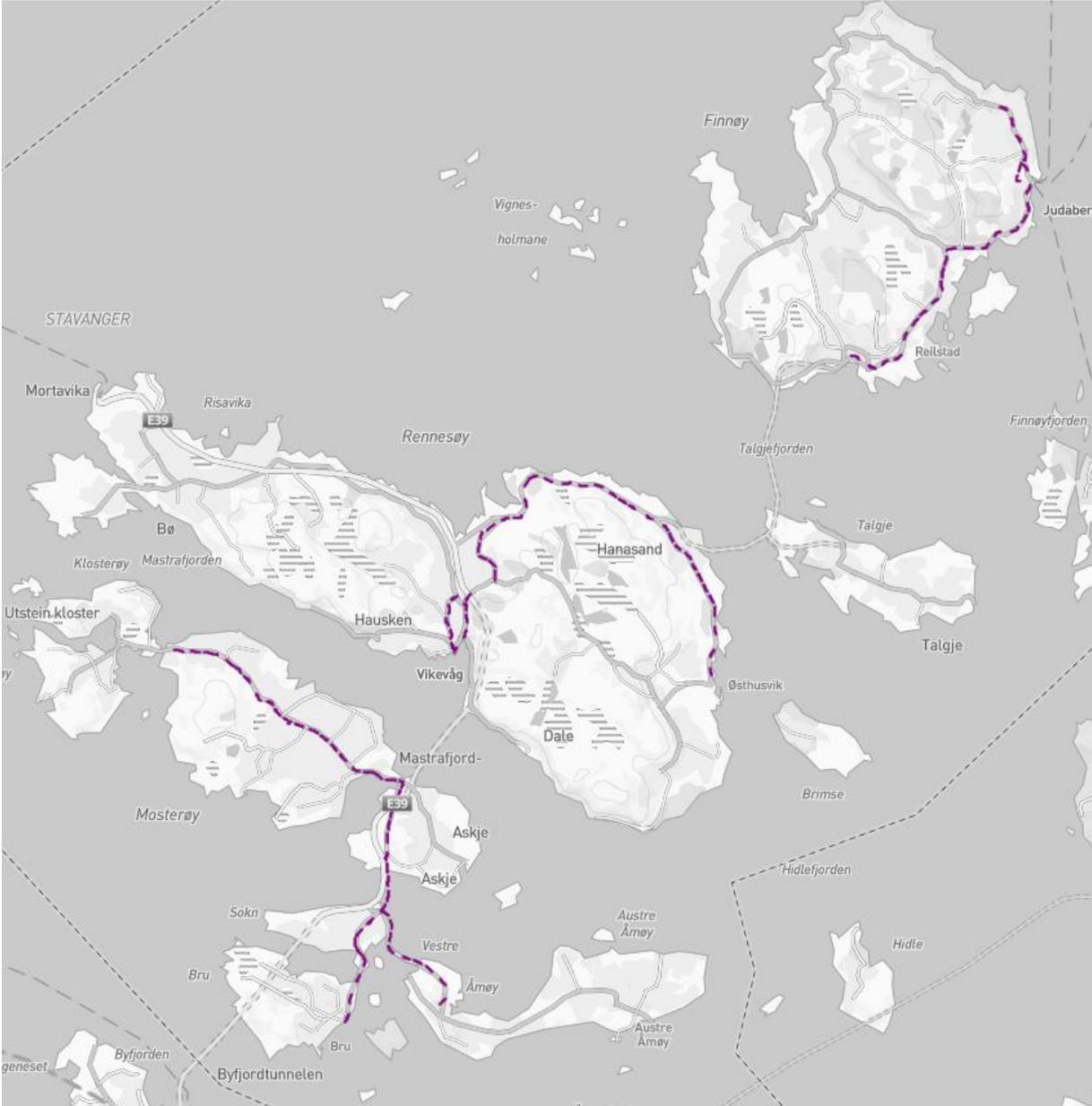
Endringene er listet opp i notatet etter kommunedel og vist i alfabetisk rekkefølge.

Oversikt over sykkelnett med forslag til endringer i Stavanger



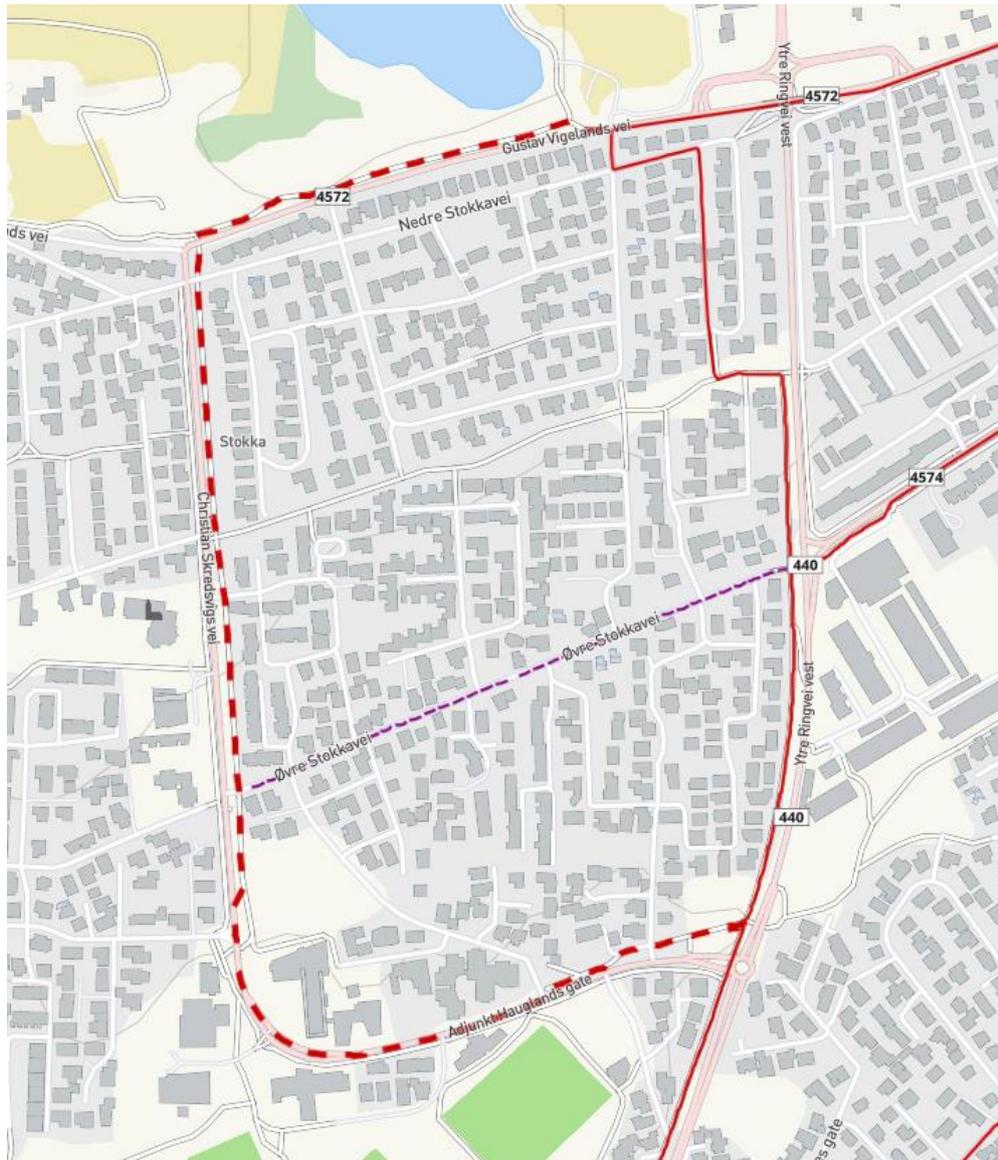
Nye forbindelser er stiplet

Oversikt over forslag til prioritert sykkelnett i Rennesøy og Finnøy



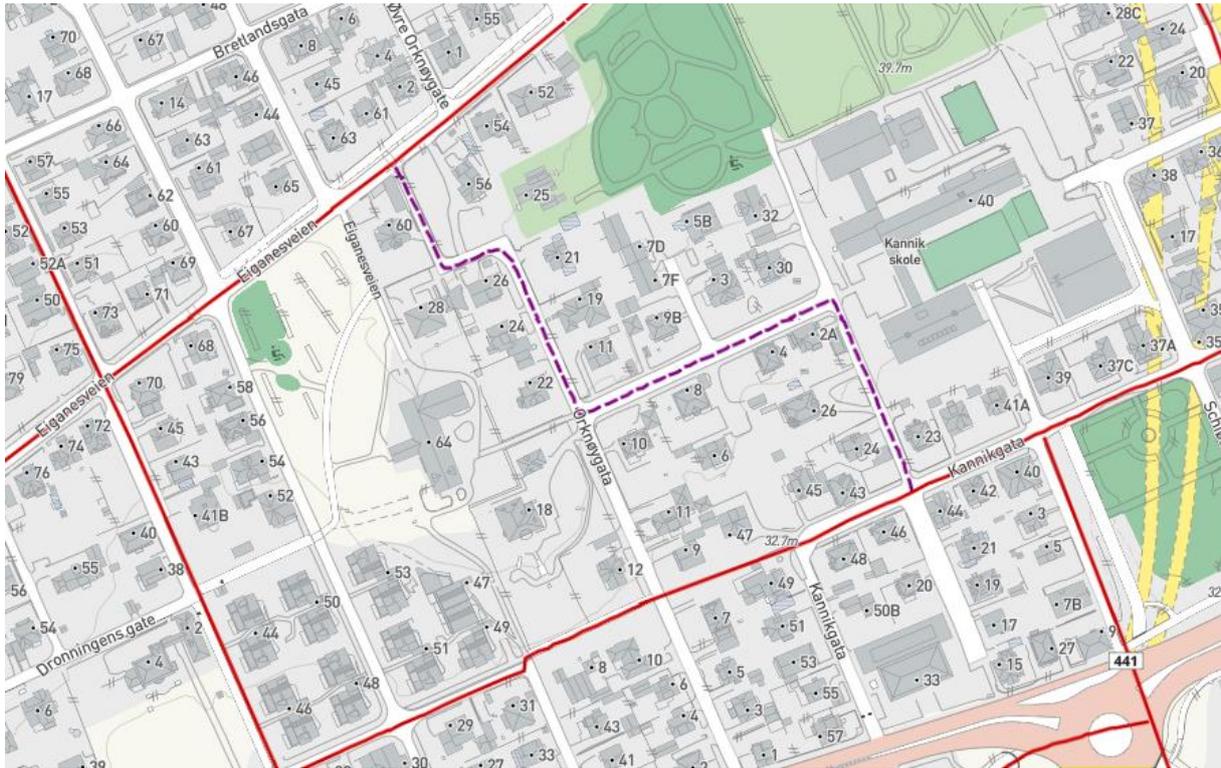
Eiganes og Våland kommunedel

Kartutsnitt. Eiganes og Våland kommunedel



Sted og begrunnelse for endring	Dagens tilbud	Forslag til endring i tilbud
Stokka Hovednett (stiplet rødt) Utvide hovednett gjennom boligfeltet	Gang og sykkelvei	Sykkelvei med fortau
Prioritert lokalnettforbindelse (stiplet lilla) Etablere en sykkelforbindelse gjennom boligfeltet med god kobling til overordnet sykkelnett	Sykling i blandet trafikk	Sykkelprioritert gate

Kartutsnitt. Eiganes og Våland kommunedel



Sted og begrunnelse for endring	Dagens tilbud	Forslag til endring i tilbud
<p>Kannik Prioritert lokalnettforbindelse (stiplet lilla) Høre en sykkelforbindelse gjennom boligfeltet med god kobling til overordnet sykkelnett</p>	<p>Sykling i blandet trafikk</p>	<p>Sykkelprioritert gate</p>

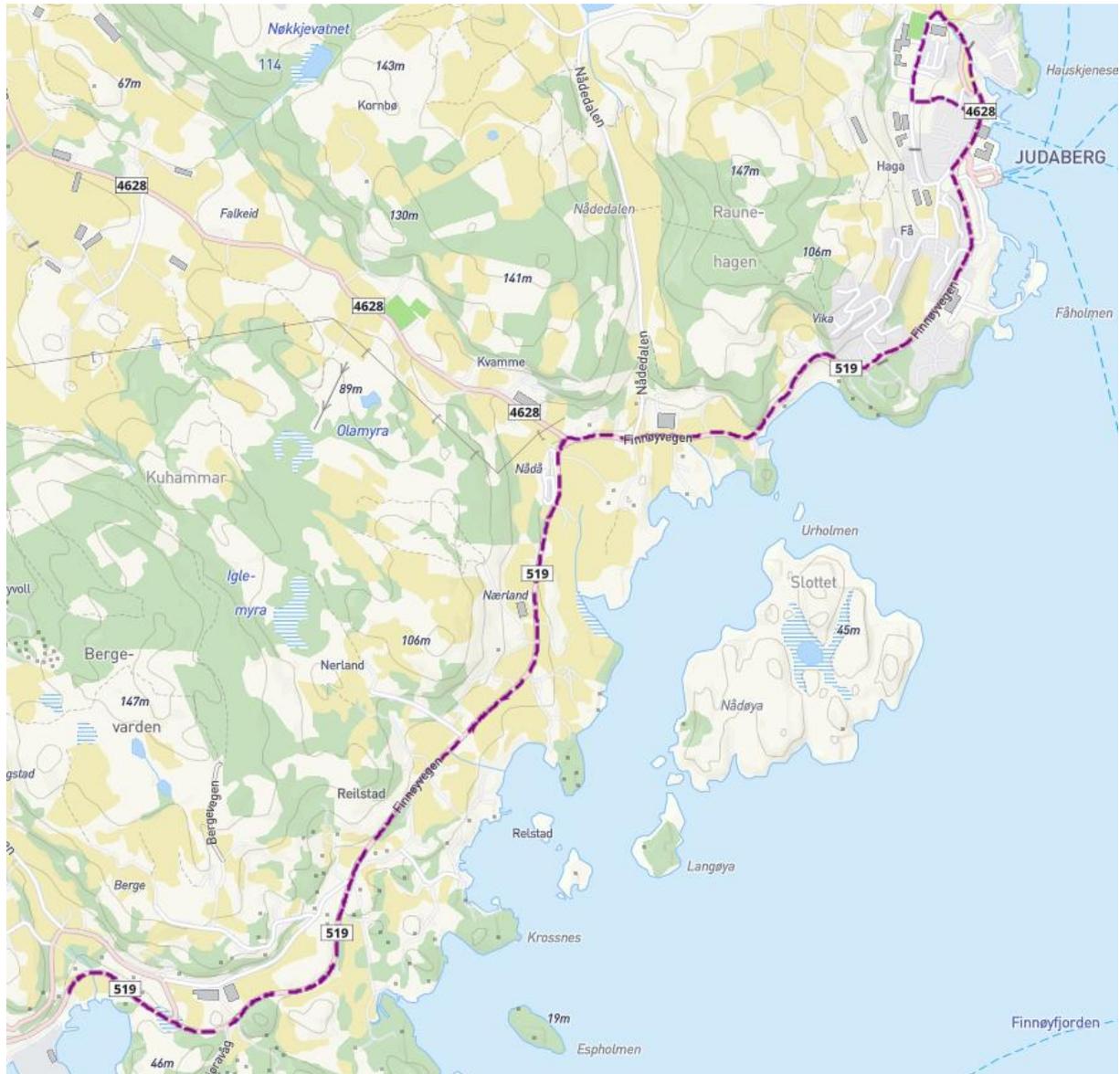
Kartutsnitt. Eiganes og Våland kommunedel



Sted og begrunnelse for endring	Dagens tilbud	Forslag til endring i tilbud
<p>Eiganes til Mosvatnet Hovednett (stiplet rødt) Høre en kobling av hovednett på tvers av Madlaveien, og helt bort til broen over motorveien.</p>	<p>Fotgjengerfelt, og sykling i blandet trafikk.</p>	<p>Sykkelprioritert gate</p>

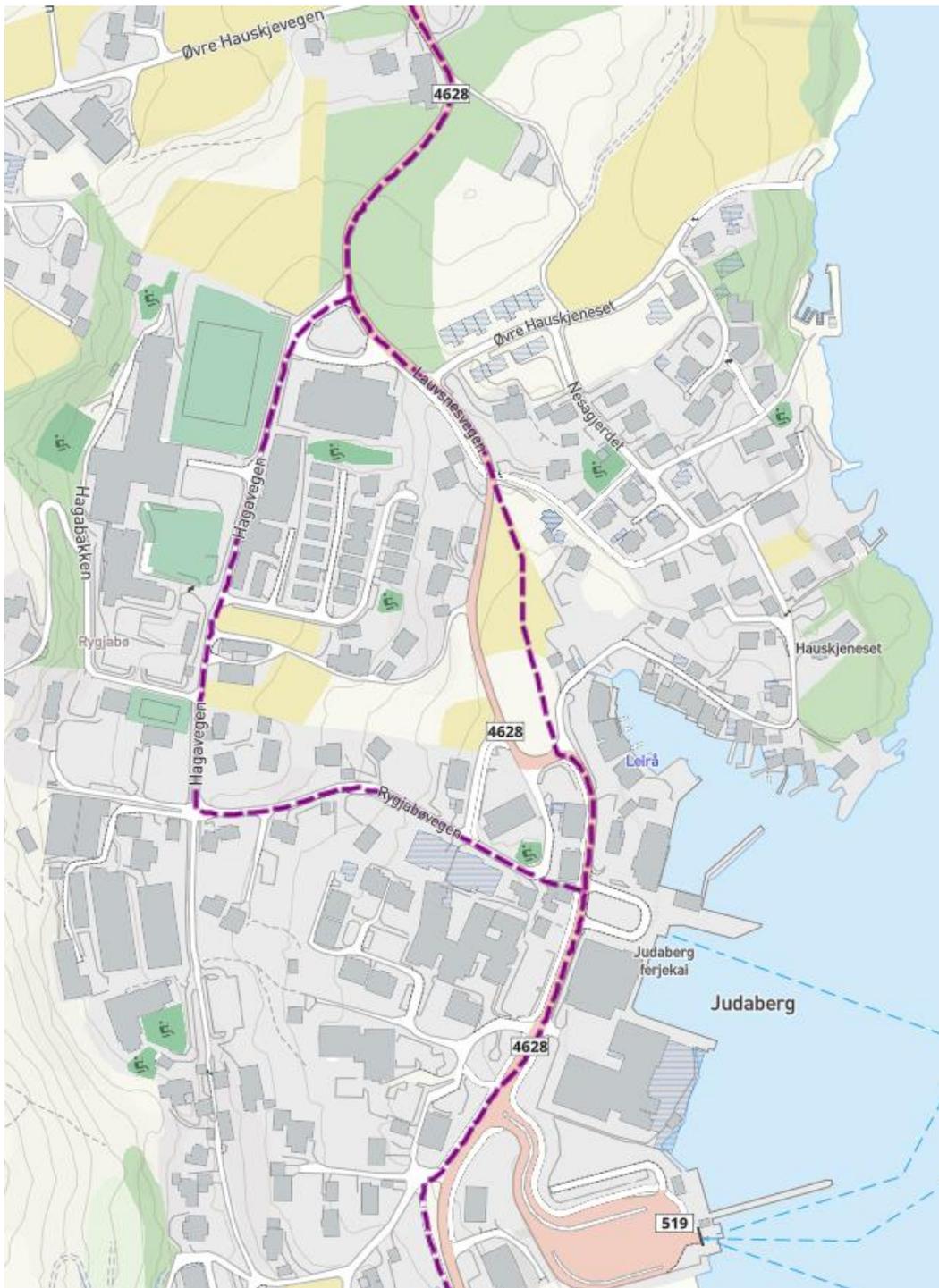
Finnøy kommunedel

Kartutsnitt. Finnøy kommunedel



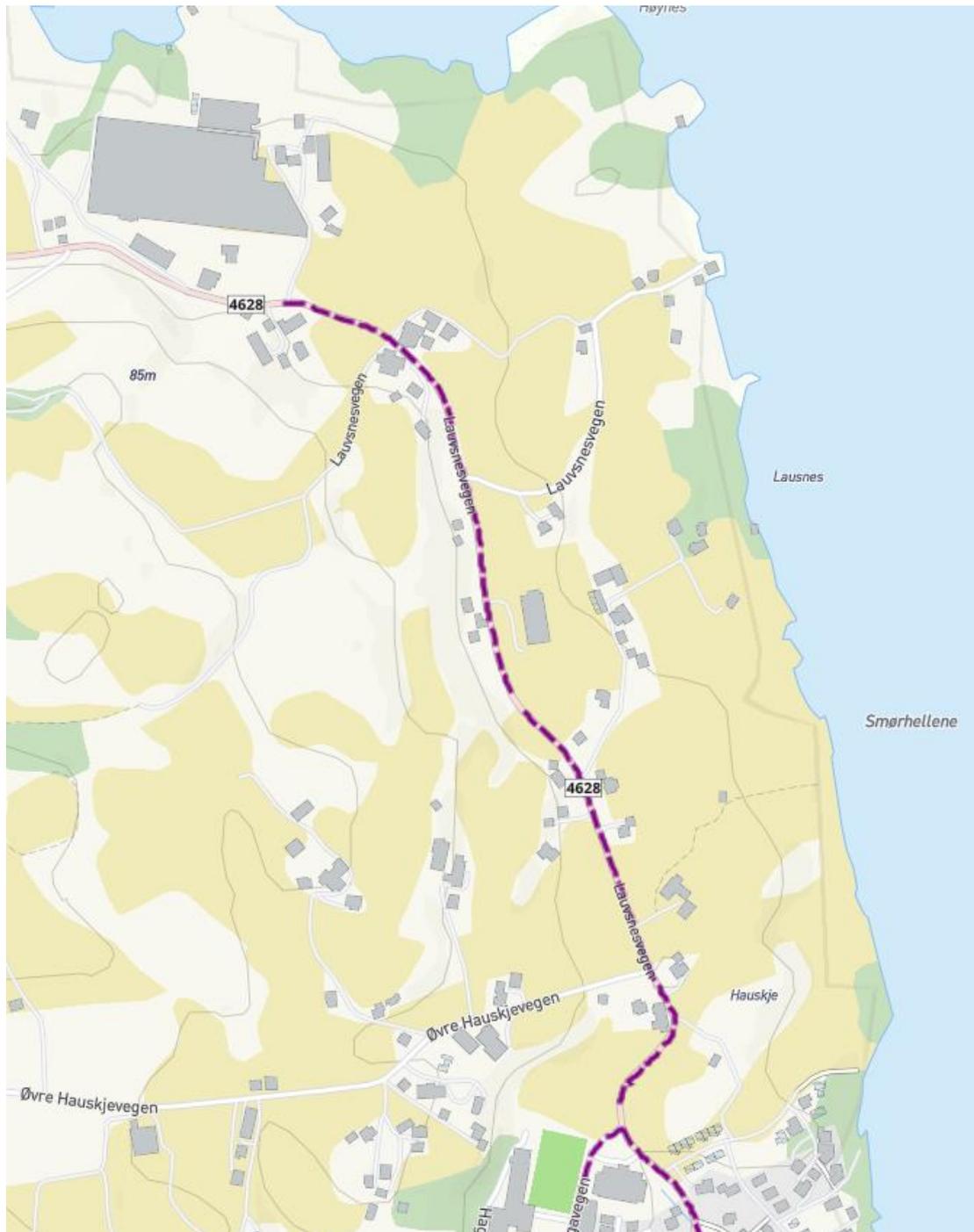
Sted og begrunnelse for endring	Dagens tilbud	Forslag til endring i tilbud
Finnøy Prioritert lokalnettforbindelse Etablere sykkelnett mellom Kindingstadvågen og Judaberg	Gang og sykkelvei, sykling i blandet trafikk	Sykkelvei med fortau, gang og sykkelvei

Kartutsnitt. Finnøy kommunedel



Sted og begrunnelse for endring	Dagens tilbud	Forslag til endring i tilbud
Judaberg Prioritert lokalnettforbindelse Etablere sykkelnett rundt på Judaberg	Fortau, gang og sykkelvei, sykling i blandet trafikk	Enveisregulert sykkelvei med fortau

Kartutsnitt. Finnøy kommunedel



Sted og begrunnelse for endring	Dagens tilbud	Forslag til endring i tilbud
Finnøy Prioritert lokaltettforbindelse Etablere sykkelnett mellom Sjøbuneset og Judaberg	Sykling i blandet trafikk	Gang og sykkelvei, enveisregulert sykkelvei med fortau inn mot Judaberg

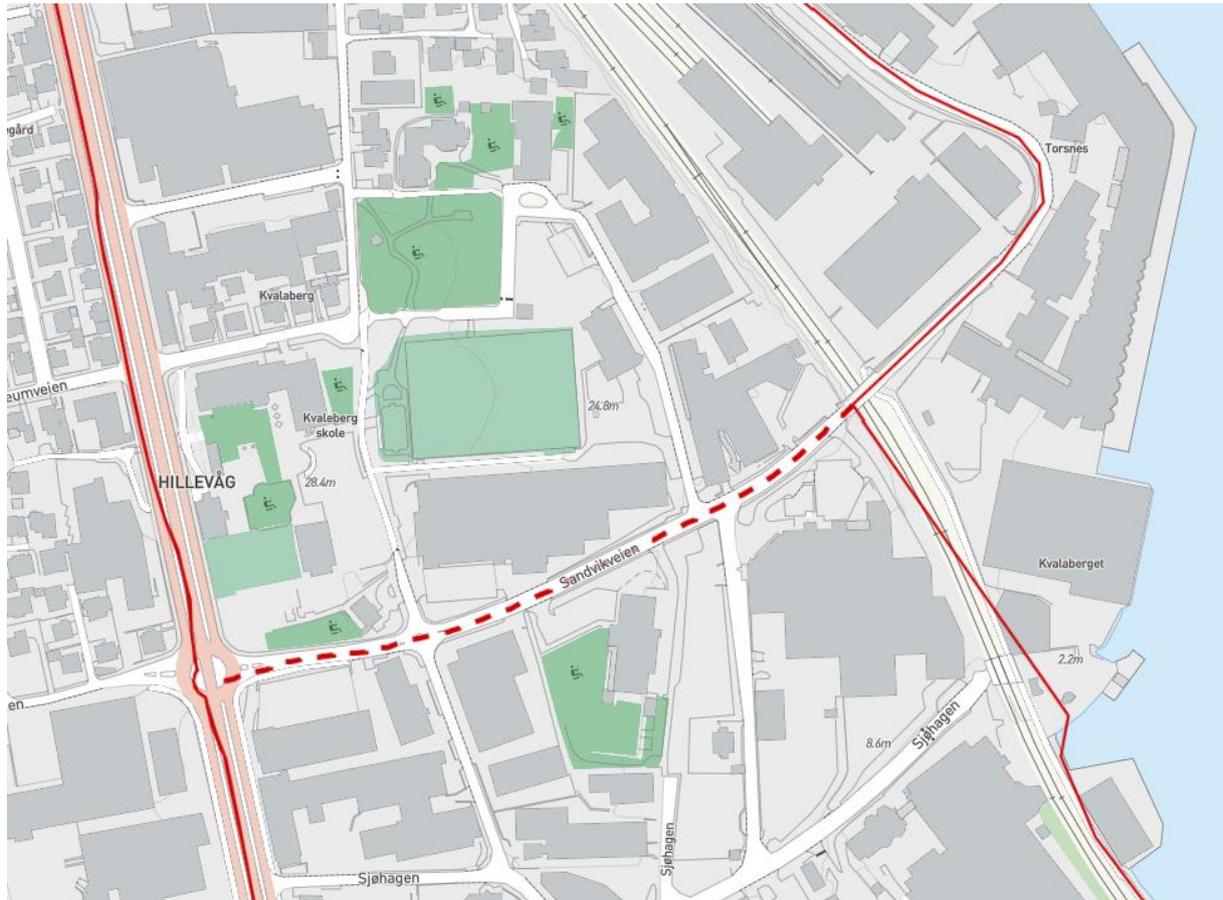
Hillevåg kommunedel

Kartutsnitt. Hillevåg kommunedel



Sted og begrunnelse for endring	Dagens tilbud	Forslag til endring i tilbud
Schancheholen Hovednett (stiplet rødt) Kobler Auglendsveien godt sammen med Mosvannet. Flytter hovednettet ut av skogen, for å unngå arealinngrep der. Det er samtidig foreslått å ta ut koblingen gjennom skogen (mellom Auglendsveien og SIF-banen), og prioritere hovednettet på nordsiden av grøntområdet.	Gang og sykkelvei	Sykkelvei med fortau

Kartutsnitt. Hillevåg kommunedel



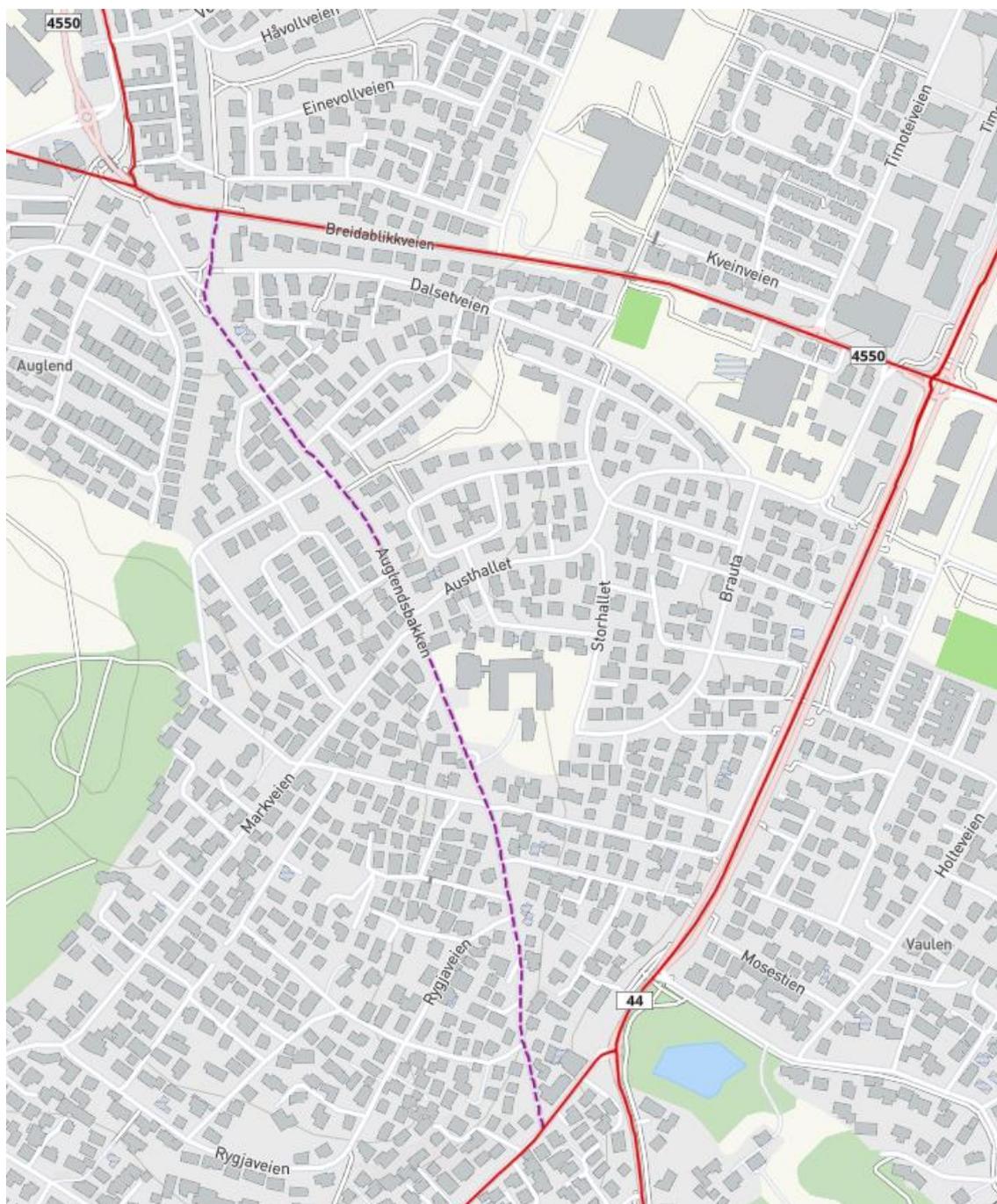
Sted og begrunnelse for endring	Dagens tilbud	Forslag til endring i tilbud
<p>Kvaleberg Hovednett (stiplet rødt) Koble sammen to hovedruter, Legges inn i tråd med gjeldende regulering.</p>	<p>Sykling i blandet trafikk, fortau</p>	<p>Enveisregulert sykkelvei (i tråd med regulering)</p>

Kartutsnitt. Hillevåg kommunedel



Sted og begrunnelse for endring	Dagens tilbud	Forslag til endring i tilbud
Hillevåg Prioritert lokalnettforbindelse (stiplet lilla) Koble sammen to hovedruter	Sykling i blandet trafikk	Sykkelprioritert gate

Kartutsnitt. Hillevåg kommunedel



Sted og begrunnelse for endring	Dagens tilbud	Forslag til endring i tilbud
Auglend Prioritert lokalnettforbindelse (stiplet lilla) Kobler boligfeltet og Vaulen skole langs Auglendsbakken til hovednettet	Sykling i blandet trafikk, fortau	Sykkelprioritert gate

Kartutsnitt. Hillevåg kommunedel

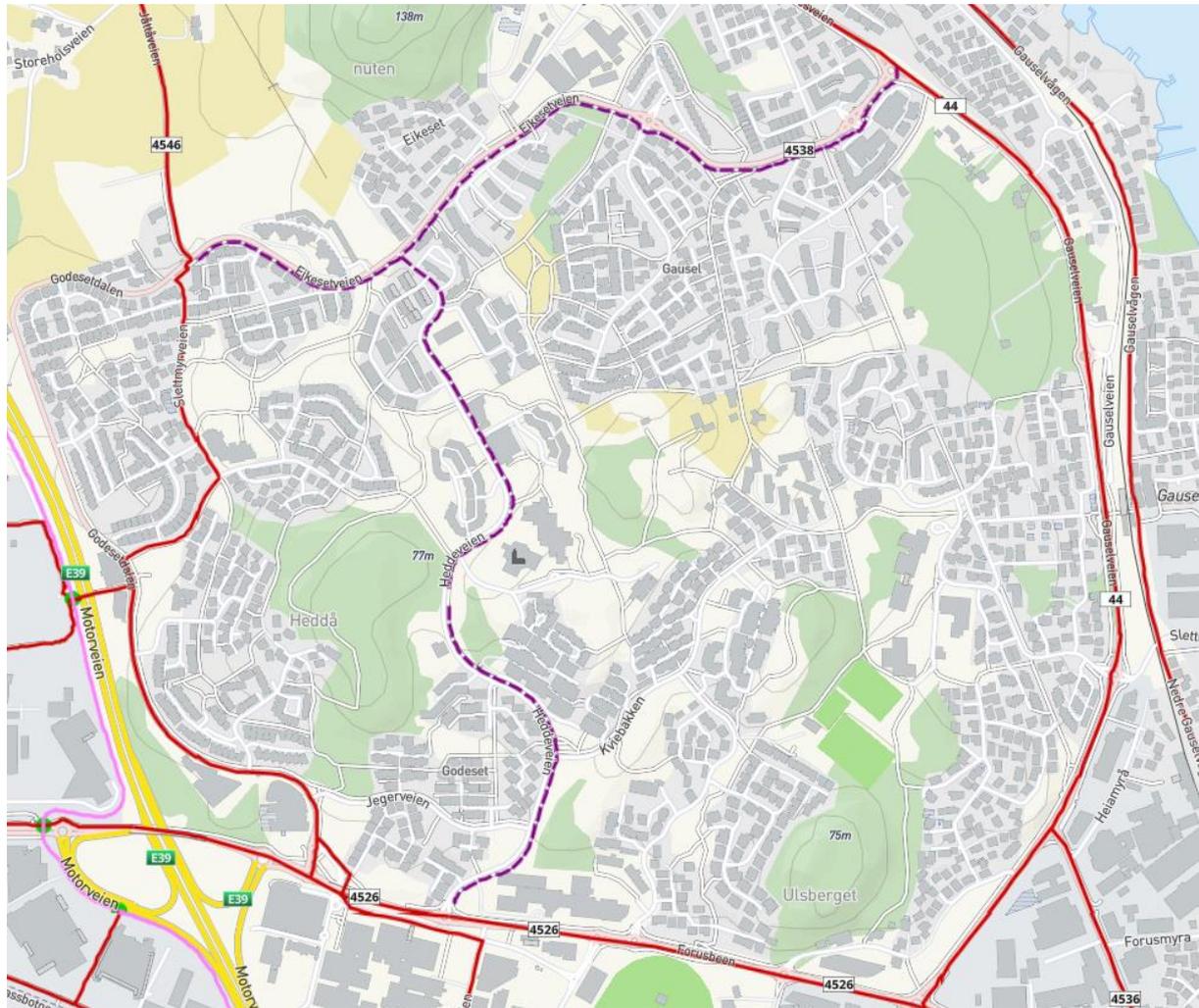


En

Sted og begrunnelse for endring	Dagens tilbud	Forslag til endring i tilbud
Auglendsdalen Hovednett (stiplet rødt) Høre forslag om å flytte dagens hovednett fra gjennom bebyggelsen til selve hovedveien for å kunne ha sammenhengende sykkelfelt.	Sykling i blandet trafikk, gang og sykkelvei	Enveisregulert sykkelvei

Hinna kommunedel

Kartutsnitt. Hinna kommunedel



Sted og begrunnelse for endring	Dagens tilbud	Forslag til endring i tilbud
<p>Hinna kommunedel Gausel Viktig lokalnettforbindelse (stiplet lilla) Etablere sykkelforbindelse langs en viktig internrute for beboere på Gausel. Ligger langs barneskole, barnehager, kirke og idrettsanlegg.</p>	Gang og sykkelvei	Sykkelvei med fortau

Kartutsnitt. Hinna kommunedel



Gjeldende temakart



Forslag til nytt temakart

Sted og begrunnelse for endring	Dagens tilbud	Forslag til endring i tilbud
Forus Hovednett Oppdateringen av hovednettet i tråd med bygget situasjon og gjeldende reguleringer.	Gang og sykkelvei, sykling i blandet trafikk, sykkelfelt	Sykkelvei med fortau, sykkelfelt

Hundvåg kommunedel

I denne kommunedelen foreslås det ingen vesentlige endringer av temakartet for sykkel.

Det er likevel gjennomført enkelte små justeringer for å tilpasse seg endelig bygget plassering, eks ved Ryfast åpningen.

Eller så er deler av nettet flyttet bort fra privateiendom og bort til eksisterende Børesvingen.



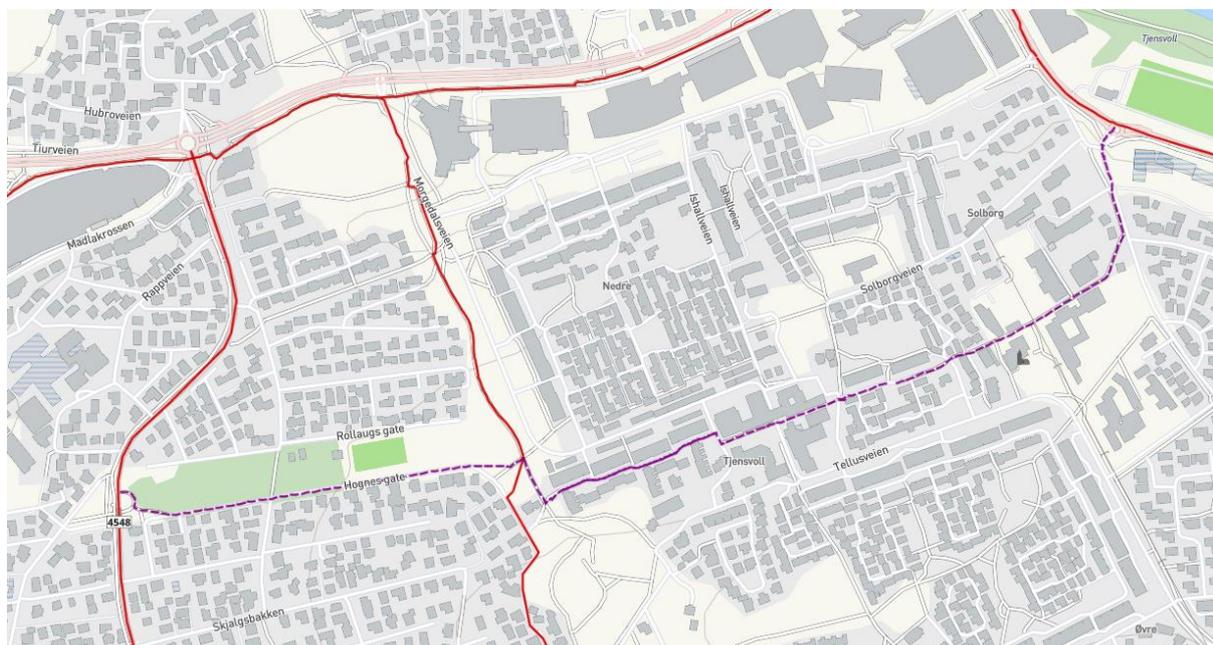
Gjeldende temakart



Forslag til nytt temakart

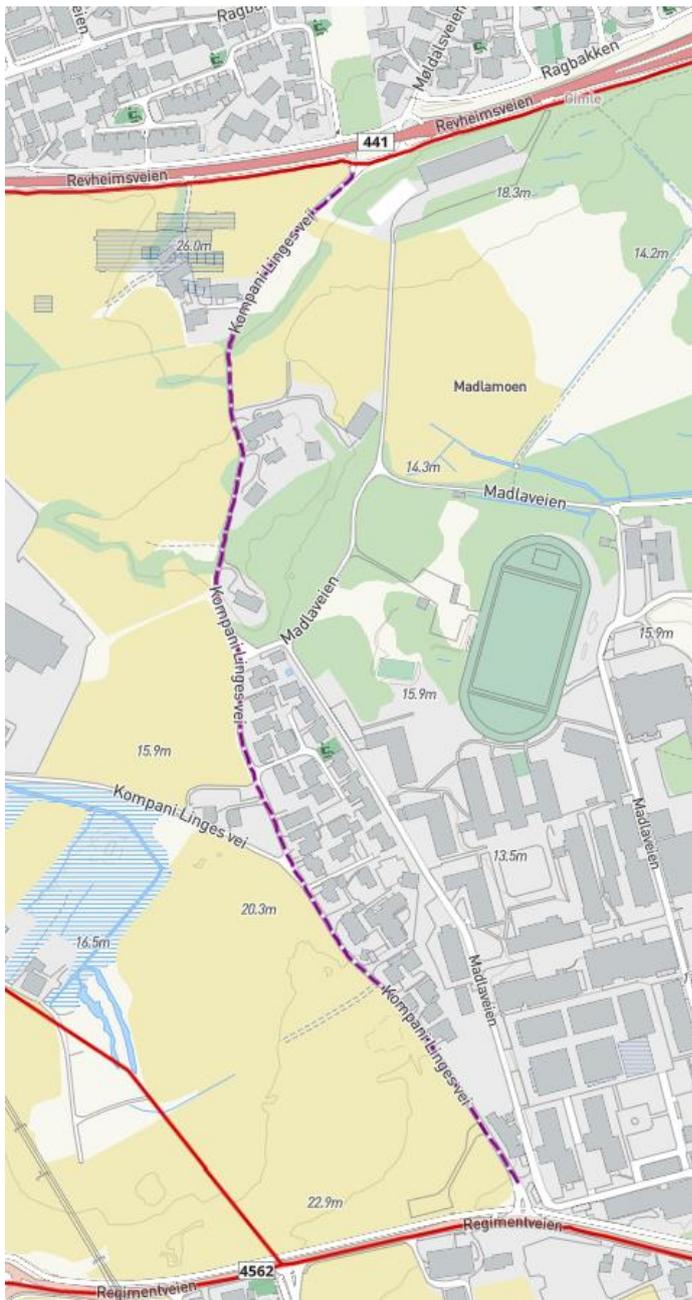
Madla kommunedel

Kartutsnitt. Madla kommunedel



Sted og begrunnelse for endring	Dagens tilbud	Forslag til endring i tilbud
Tjensvoll Prioritert lokalnettforbindelse (stiplet lilla) Etablere sykkelforbindelse langs en viktig internrute for beboere på Tjensvoll. Ligger langs barneskoler, barnehager kirke og lokalsenter	Gang og sykkelvei, sykling i blandet trafikk	Sykkelprioritert gate/ Sykkelvei med fortau

Kartutsnitt. Madla kommunedel



Sted og begrunnelse for endring	Dagens tilbud	Forslag til endring i tilbud
<p>Madla Revheim Prioritert lokalnettforbindelse (stiplet lilla) Etablere en sykkelforbindelse gjennom boligfeltet med god kobling til overordnet sykkelnett Tar inn intensjonen fra Madla Revheim områderegulering.</p>	<p>Gang og sykkelvei, sykling i blandet trafikk</p>	<p>Sykkelvei med turvei/ Sykkelprioritert gate</p>

Kartutsnitt. Madla kommunedel



Sted og begrunnelse for endring	Dagens tilbud	Forslag til endring i tilbud
<p>Madlaforum Hovednett (stiplet rødt) Høre en alternativ plassering (gjennom boligområdet) til dagens rute som går langs bekken.</p>	<p>Sykling på turvei lang bekken</p>	<p>Sykkelprioritert gate</p>

Kartutsnitt. Madla kommunedel



Sted og begrunnelse for endring	Dagens tilbud	Forslag til endring i tilbud
<p>Madlasandnes Prioritert lokalnettforbindelse Etablere en sykkelforbindelse gjennom boligfeltet med god kobling til overordnet sykkelnett</p>	<p>Gang og sykkelvei</p>	<p>Sykkelvei med fortau</p>

Kartutsnitt. Madla kommunedel



Sted og begrunnelse for endring	Dagens tilbud	Forslag til endring i tilbud
Kvernevik Prioritert lokalnettforbindelse Etablere en sykkelforbindelse gjennom boligfeltet med god kobling til overordnet sykkelnett	Sykling i blandet trafikk	Sykkelprioritert gate

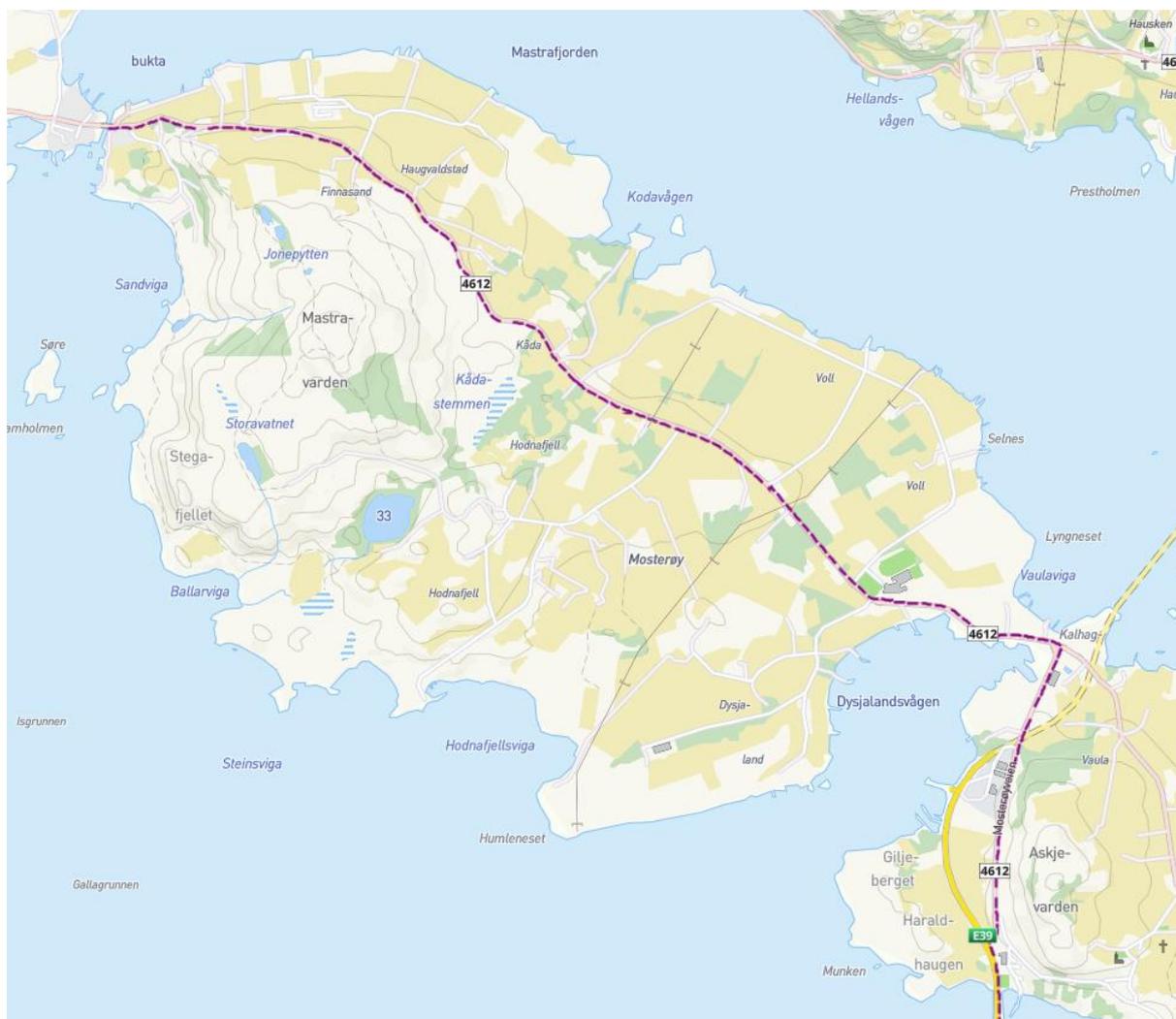
Rennesøy kommunedel

Kartutsnitt. Rennesøy kommunedel



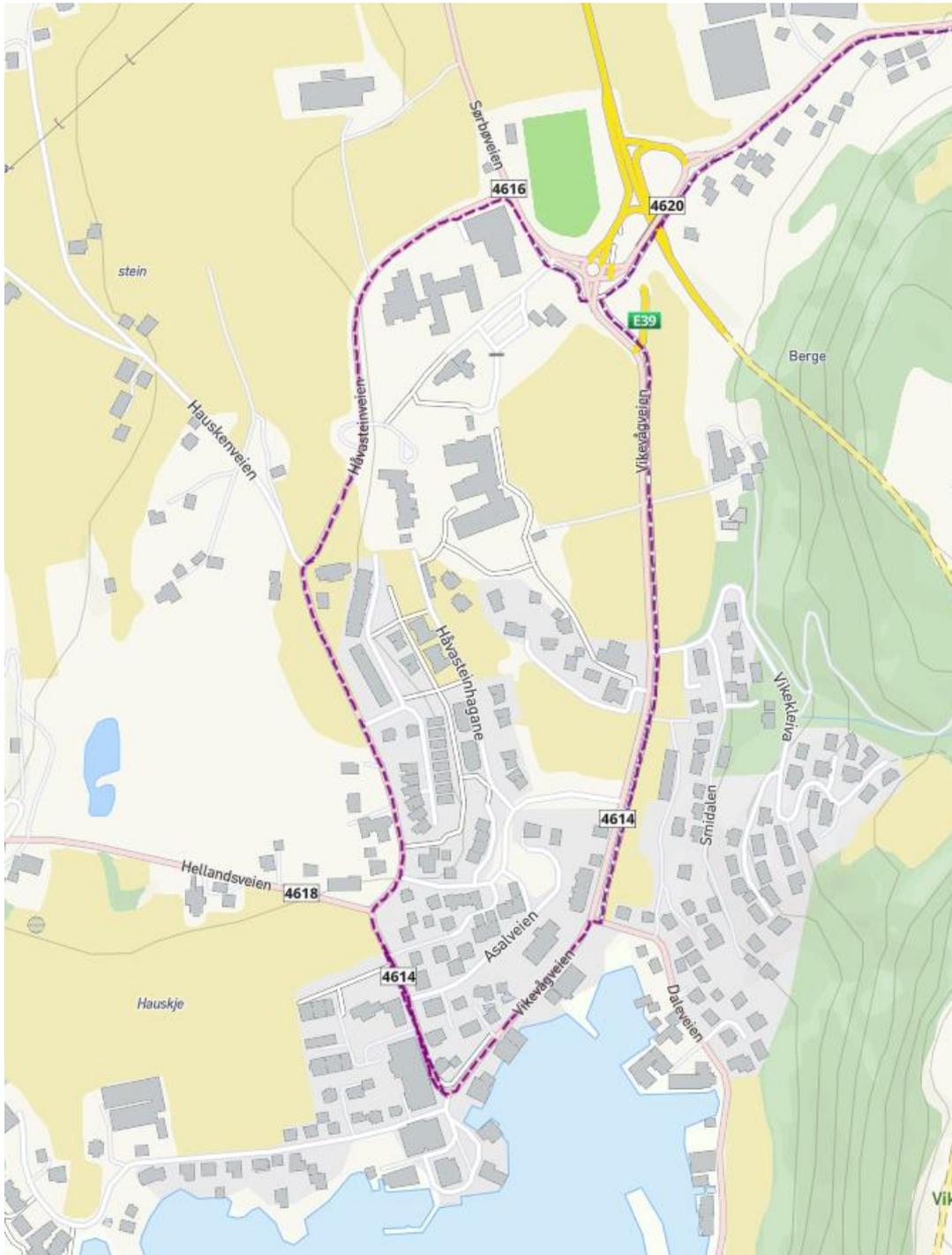
Sted og begrunnelse for endring	Dagens tilbud	Forslag til endring i tilbud
Bru, Sokn og Vestre Åmøy Prioritert lokalnettforbindelse Videreutvikle etablert sykkelnett på tvers av øyene	Fortau, gang og sykkelvei, sykling i blandet trafikk	Gang og sykkelvei

Kartutsnitt Renneseøy kommunedel



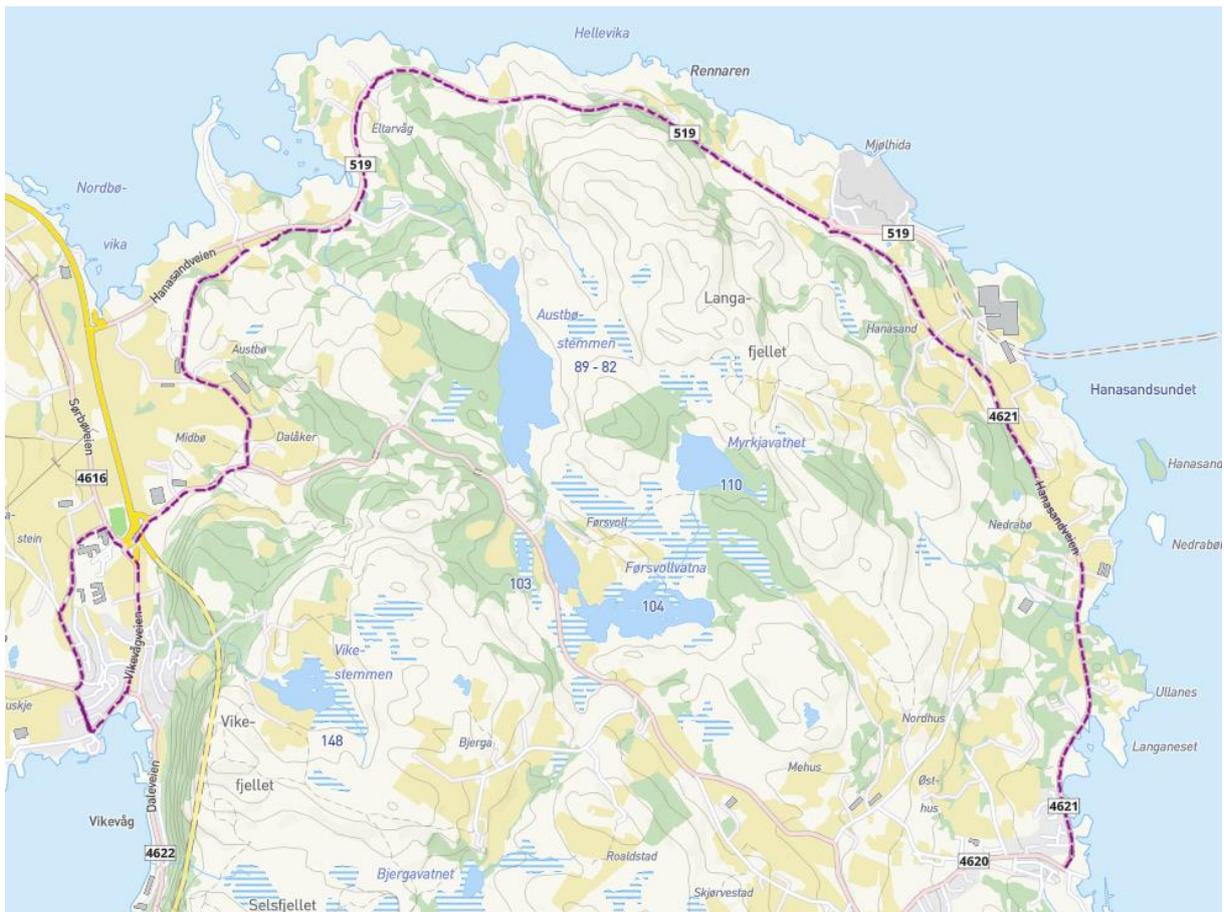
Sted og begrunnelse for endring	Dagens tilbud	Forslag til endring i tilbud
Renneseøy kommunedel Mosterøy Prioritert lokalnettforbindelse Vise etablert sykkelnett over Mosterøy	Gang og sykkelvei	Gang- og sykkelvei

Kartutsnitt. Rennesøy kommunedel



Sted og begrunnelse for endring	Dagens tilbud	Forslag til endring i tilbud
Vikedågvåg Prioritert lokalnettforbindelse Etablere sykkelnett rundt Vikedågvåg	Gang og sykkelvei, sykling i blandet trafikk, fortau	Sykkelvei med fortau, gang og sykkelvei

Kartutsnitt. Rennesøy kommunedel



Sted og begrunnelse for endring	Dagens tilbud	Forslag til endring i tilbud
Rennesøy Prioritert lokalnettforbindelse Etablere sykkelnett mellom Vikavåg og Østhusvik	Gang og sykkelvei, sykling i blandet trafikk	Sykkelvei med fortau, gang og sykkelvei

Kartutsnitt. Storhaug kommunedel



Sted og begrunnelse for endring	Dagens tilbud	Forslag til endring i tilbud
Storhaug Hovednett (stiplet rødt) Høre alternativ forbindelse mellom Nymansveien og Ryfylkegata	Sykling i blandet trafikk	Sykkelprioritert gate

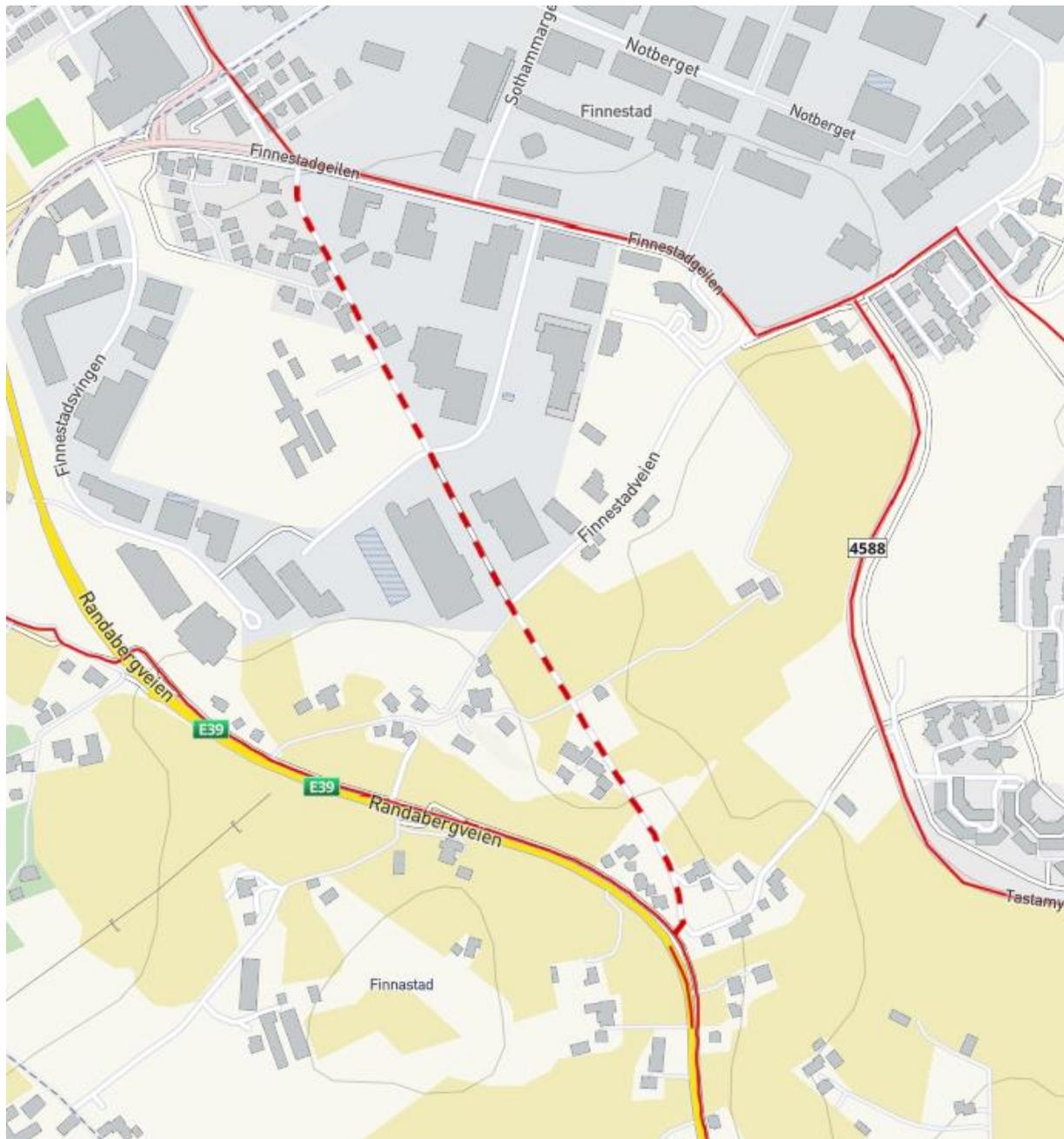
Tasta kommunedel

Kartutsnitt. Tasta kommunedel



Sted og begrunnelse for endring	Dagens tilbud	Forslag til endring i tilbud
Tasta Prioritert lokalnettforbindelse Etablere en sykkelforbindelse gjennom boligfeltet med god kobling til overordnet sykkelnett	Gang og sykkelvei	Sykkelvei med fortau, gang og sykkelvei

Kartutsnitt. Tasta kommunedel



Sted og begrunnelse for endring	Dagens tilbud	Forslag til endring i tilbud
Finnestad Hovednett (stiplet rødt) Etablere en nord-sør forbindelse ved Finnestad	Sykling i blandet trafikk Gang og sykkelvei	Sykkelprioritert gate/ Sykkelvei med fortau

Kartutsnitt. Tasta kommunedel



Sted og begrunnelse for endring	Dagens tilbud	Forslag til endring i tilbud
<p>Stokkavatnet, Utgår Tidligere foreslått forbindelse fra Gustav Vigelands vei, gjennom friområdet og opp til E39 utgår. Det har vært gjennomført en konsekvensutredning og forslag til regulering ble avvist. Det vurderes alternativ sykkeløsning i området, som ikke konkretiseres på temakartet på nåværende tidspunkt.</p>	<p>Sykling på turveier</p>	<p>Frem til neste rullering skal det konkretiseres hvor og hvordan syklistene kan ferdes gjennom området.</p>

Eksempler på mindre justeringer / oppdateringer på hovednettet som ikke er kommentert i listen ovenfor:

<p>Temakartet før justeringen</p> <p>Endringer pga. nye reguleringer: Eks. Jåttåvågen</p> 	<p>Temakartet etter justeringen</p> <p>Endringer pga. nye reguleringer: Eks. Jåttåvågen</p> 
<p>Endringer pga. små feil i temakartet: Eks. Mariero stasjon</p> 	<p>Endringer pga. små feil i temakartet: Eks. Mariero stasjon</p> 

Kommuneplanens arealdel 2023-2040 – transport og mobilitet

Tilleggsnotat: Kollektivtilbud til UIS og nye SUS. 25

Det har i flere politiske saker vært særskilt oppmerksomhet om tilgjengelighet fra Stavanger sentrum og til Universitetet og nytt sykehus på Ullandhaug. I forbindelse med vedtak av planprogrammet ble det gitt avklaring på at dette legges til arbeidet i delprosjektet. Vi har i prosjektet samarbeidet med fylket og kan opplyse at det pågår utredning av kollektivbetjening fra Stavanger sentrum til UiS i regi av Rogaland fylkeskommune som blir finansiert av Bymiljøpakken. I påvente av resultatene har vi valgt å beskrive dagens busstilbud til området og vise muligheter på alternative strekninger for bussbetjening av området.

Dagens tilbud

Dagens tilbud til UiS består av følgende ruter:

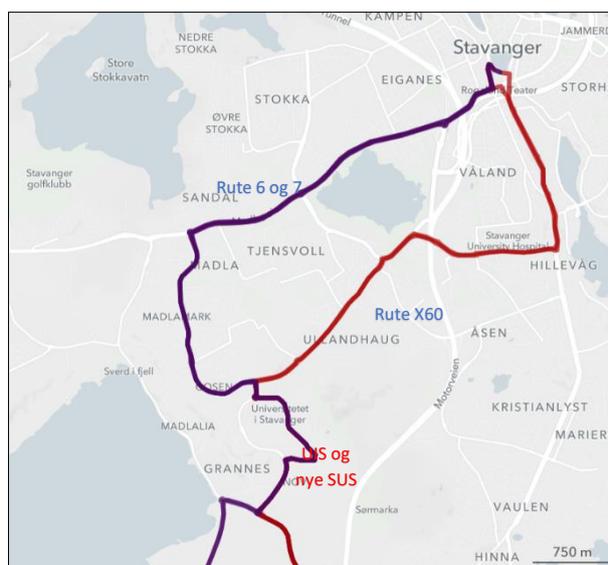
Rute	Trase	Kjører via	Frekvens per time	Kjøretid mellom UIS/nyeSUS til Stavanger sentrum
Rute 6	Stavanger sentrum – Ullandhaug – Sandnes sentrum	Madlaveien	4	16 min/16 min
Rute 7	Stavanger sentrum – Ullandhaug - Skadberg	Madlaveien	2	15 min/17 min
Rute X 60	Hundvåg – Stavanger sentrum – Ullandhaug - Sandnes	Lagårdsveien	4	14 min/10 min

Rute 6 og 7 kjører fra Stavanger sentrum via Madlaveien - Madlamarkveien og går fire ganger i timen. Rute 7 kjører tilsvarende trasé og går to ganger i timen. Rute X60 kjører via Lagårdsveien - Ullandhaugveien og går 4 ganger i timen. Rutene har høyere frekvens i rushtiden.

Ut fra rutetabellen er kjøretiden rundt 15 minutter til Ullandhaug både via Madlaveien og Lagårdsveien. Returen fra Ullandhaug er raskest via Lagårdsveien

Rute 4 går mellom Stavanger sentrum til Ullandhaug/Madlamarkområdet, men betjener ikke UIS/nye SUS. Den har også en frekvens på 4 ganger i timen.

Det er kollektivfelt langs Madlaveien, men ikke i Madlamarkveien. Tilsvarende er det kollektivfelt i det meste av Lagårdsveien, men ikke i Ullandhaugsveien. Det er høyere trafikkbelastning mellom Lagårdsveien og Ullandhaug enn mellom Madlakrossen og Ullandhaug. Det innebærer at det er større sannsynlighet for forsinkelser for rute X60. Dette er trolig årsaken til ulike kjøretid i rutetabellene.



Figur 1. Busstilbudet til UIS og nye SUS, rute 6, 7 og X60

Bedre kollektivløsning til UiS og nye SUS

Regionens transportkonsept for kollektivtilbudet er Bus Rapid Transit (BRT) på Lagårdsveien og Madlaveien. Disse er Bussveitraseer. UiS og nye SUS får et tilnærmet BRT system fra Sandnes via Gausel/Hinna og med den nye kollektivforbindelsen langs Diagonalen og gjennom universitetsområdet. For å fullføre et høyverdig kollektivtilbud er det behov for å oppgradere deler av traseen mellom Ullandhaug og Stavanger sentrum. Det er satt av midler i Bymiljøpakken til planleggingen av et oppgradert tilbud til UiS og nye SUS. Det er bestilt utredning av forbedret kollektivløsning fra Stavanger sentrum i regi av Rogaland fylkeskommune. Arbeidet er startet opp, men er forsinket. Stavanger kommune blir etter hvert involvert i arbeidet.

Vi har i påvente av utredningen tatt rammen som ligger i dagens rutetilbud og gate-, og veinett sett litt på muligheter for å bedre tilbud og framkommelighet for kollektivtransporten på strekningen fra Stavanger sentrum og til Ullandhaug.

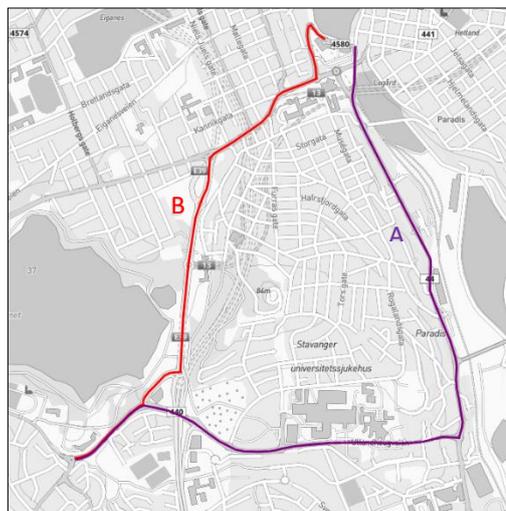
Som beskrevet betjener dagens tilbud fra Stavanger sentrum og sentrale deler av kommune gjennom to forbindelser fra Sentrum via Madlaveien, Madlamarkveien til Ullandhaug (rute 6 og 7), og en forbindelse fra Sentrum via Lagårdsveien, Ullandhaugveien og Ullandhaug (X60).

Vi har kollektivfelt både på Lagårdsveien og i Madlaveien som inngår i regionens BRT system. Det er fire kjørefelt på Ullandhaugveien mellom Hillevågtunellen og E39. Tilsvarende er det fire kjørefelt mellom Madlaveien og gjennom kulverten over E39 til Ullandhaugveien. Dette gir rom for at det innenfor dagens veisystem kan etableres f. eks sambruksfelt på en av disse strekningene, og bedre framkommelighet for kollektivtransport og gjøre tilbudet mer effektivt og forutsigbart å bruke til UiS og nye SUS.

Vi har gjort en forenklet sammenligning av traseene:

Strekning	Avstand	Kjøretid (24 km/t)
A. Sentrum – Lagårdsveien - Ullandhaugveien	2,45 km	Ca 6 min
B. Sentrum – Madlaveien – Kulvert over E39 - Ullandhaugveien	3,55 km	Ca 9 min

Sammenligningen viser at strekning A er ca 2,5 km og strekning B er ca 3,5 km. Det vil si at strekning via Madlaveien og kulvert over E39 (A) er rundt 1 km kortere en strekning via Lagårdsveien og Ullandhaugveien. Hvis vi tar utgangspunkt en gjennomsnittshastighet på 24 km/t betyr det at bussen bruker 3 minutter mindre på strekning B enn A. Det må i tillegg tas høyde for antall og stopptid på holdeplasser, framkommelighet inn og ut av systemet og befolkningens tilgjengelighet til tilbudet ved ytterligere vurderinger.



Figur 2. Mulige strekninger for å utvikle tilnærmet BRT standard fra Stavanger sentrum og til UiS og nye SUS.

Denne enkle beregningen viser imidlertid at det er mulig både å spare tidskostnader for passasjerer og produksjonskostnader ved å prioritere deler av dagens gate- og veisystem til kollektivtransport. Det hadde vært interessant å utforske dette nærmere for eksempel gjennom et todelt pilotprosjekt av sambruksfelt på hver av disse strekningene og vurdere bedringen det gir for kollektivtransporten. En pilot som kan inngå som grunnlag i den pågående utredningen av kollektivbetjening fra Stavanger sentrum til UiS og nye SUS.

Slik vi vurderer det er det rom for å justere og optimalisere dagens rute 6, 7, X60 for å bedre tilbudet til UiS og nye SUS uten at det øker ruteproduksjonen. En justering kan også omfatte forbindelsen som går mellom Stavanger øst via Sentrum og Madlamark (Rute 4).

Utredning av skinnegående kollektivløsning

I desember 2016 vedtok fylkestinget følgende i sak om Økonomiplan 2017-2020 Årsbudsjett 2017:

4.4 Utredning skinnegående kollektivtransport

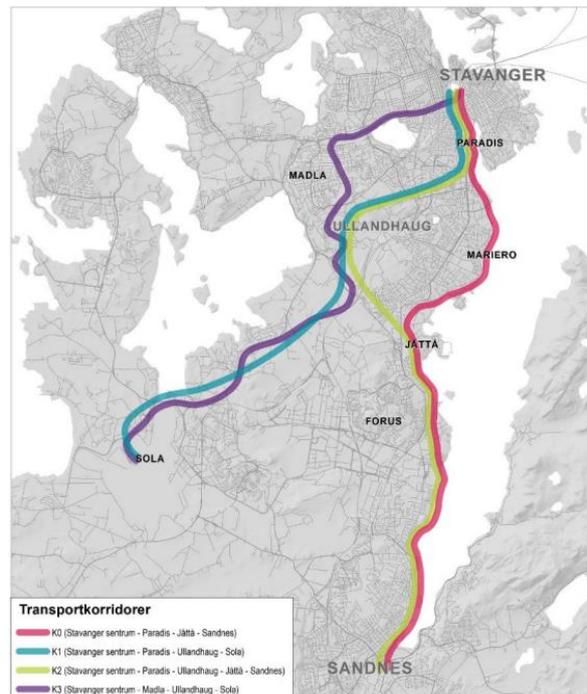
Det legges våren 2017 frem for Samferdselsutvalget et program for utredning av hurtiggående skinnebasert kollektivtransport for å møte fremtidige transportbehov på strekningen mellom kollektivknutepunktene Jærbanen, Ullandhaugområdet og flyplassen. Selve utredningen starter opp i 2017 og skal være ferdig i 2018. Utredningen må være så fullstendig at det kan gjøres en beslutning om en skal gå videre til KVV basert på ferdig utredning. Statlige midler som tildeles til utredningen kommer i tillegg til de fylkeskommunale midlene.

Nasjonalt Transportplan 2018-2029:

Staten skal i første del av planperioden medvirke til utredning av baneløsning/kollektivløsning for Ullandhaug i Rogaland.

På bakgrunn av vedtaket i fylkestinget ble Norconsult engasjert til å utrede skinnebasert kollektivtransport mellom Jærbanen, Ullandhaugområdet og flyplassen. Utredningen tok utgangspunkt i transportkorridorer og konsept aktuelle for Ullandhaugområdet på et overordnet nivå. Basert på markedspotensial ble det valgt å utrede videre konsept betjening av strekningen Stavanger – Ullandhaug – Jærbanen, og samtidig ivareta Ullandhaugområdet med nytt sykehus og universitet.

Det ble konkludert med høye investeringskostnader for alle konseptalternativene (jernbane, bybane og automatbane) og negativ samfunnsnytte. Bane og automatbanekonsept ville i tillegg kreve ny organisering av drift, forvaltning og vedlikehold av infrastruktur.



Figur 3. Mulige transportkorridorer som inngikk i Norconsults utredning av utredning av skinnegående kollektivtransport til Ullandhaug. Jf. figur 3-1 i utredningen.



Figur 4. Motoriserte reiser over snitt mellom storsoner i transportkorridor K0, K1, K2 og K3. Byutredning Nord-Jæren med KVU/Bybakke, bergningsår 2030. Kilde: Figur 3-2 Rapport Norconsult.

Fylkesrådmannen konkluderte med at forholdet mellom passasjergrunnlag og kostnader ikke gjør det samfunnsøkonomisk forsvarlig å etablere skinnebasert kollektivtransport mellom Jærbanen, Ullandhaugområdet og flyplassen. Det trekkes fram at utredning tydelig viser at det ikke er tilstrekkelig kundegrunnlag for å kunne forsvare investeringene en skinnegående løsning vil kreve og anbefalte ikke å gå videre med skinnebasert kollektivtransport til Ullandhaugområdet og flyplassen. Fylkesrådmannen løfter også fram videreutvikling av busstilbudet som ble vedtatt i 2014 og ny utredning og fastsetting av endelig traseløsning mellom Stavanger sentrum og Ullandhaug.

Fylkestingets behandling av sak 59/2019 i møte den 11.06.2019:

Vedtak

1. Det arbeides ikke videre med skinnebasert kollektivtransport mellom Jærbanen, Ullandhaugområdet og flyplassen
2. Rapporten «Utredning av skinnegående løsning til Ullandhaug» tas til orientering.