

Handlingsprogram 2026-2029

Innhold

Innhold	1
Forord.....	2
Bymiljøpakken	2
Styringsmodell.....	4
Årlig beslutningsprosess	6
Arealutvikling	6
Måloppnåelse	8
Økonomi.....	9
Økonomiske rammebetingelser	9
Portefølje.....	12
Gjenstående forpliktelser	13
Investeringsplan	16
Prosjekter	19
Hovedporteføljen.....	19
Programområdene	25

Forord

Bymiljøpakken er navnet på partnerskapet som gjennom byvekstavtalen for Nord-Jæren har forpliktet seg til å nå nullvekstmålet.

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 viktigste prosjektene i Bymiljøpakken er Bussveiens korridor 1 og Sykkeltamvegen, og begge skal stå ferdig i denne handlingsprogramperioden. I handlingsprogrammet ligger også flere planlagte investeringer i tiltak rettet mot gående og syklende, og for kollektivtrafikk. I tillegg til nullvekstmålet skal porteføljen i Bymiljøpakken bidra til god framkommelighet for næringstransport.

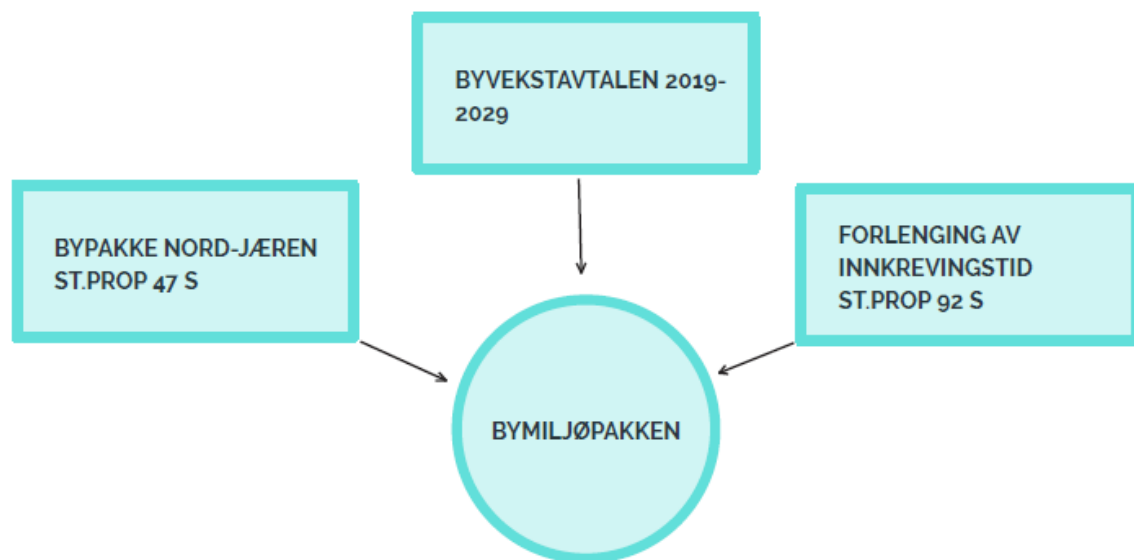
Handlingsprogram 2026-2029 viser hvilke investeringer som er planlagt de kommende fire årene. Det er kun prosjektene som har investeringer i fireårsperioden som står omtalt i handlingsprogrammet. Prosjektene i Bymiljøpakken finansieres gjennom statlige bidrag, bompenger og kommunal- og fylkeskommunal mva.-refusjon.

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

Bymiljøpakken

Bymiljøpakken er navnet på samarbeidet om byvekstavtalen på Nord-Jæren. Byvekstavtalene er ett av regjeringens viktigste virkemidler for å utvikle attraktive byer med god mobilitet og framkommelighet, og med mindre lokal luftforurensning, støy og klimagassutslipp. Avtalene skal sikre en mer helhetlig

virkemiddelbruk, ettersom de omfatter statlige, fylkeskommunale og kommunale tiltak både på areal- og transportområdet. Byvekstavtalen for Nord-Jæren (Bymiljøpakken) 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. Prop. 47 S Finansiering av Bypakke Nord-Jæren, som er gjelder for perioden 2017-2033, inngår i byvekstavtalen. Finansiering av Bypakke Nord – Jæren forlenges i prop. 92 S med vel fem år slik at innkrevingsperioden for Bymiljøpakken går til utgangen av 2038.



Det er Samferdselsdepartementet ved Statens vegvesen som har det overordnede administrative ansvaret for byvekstavtalen på Nord – Jæren. I Stortingsproposisjon 92 S ligger, i tillegg til forlenging av innkrevingsperioden, vedtak om å kunne innføre differensierte takster i avtaleområdet etter lokale politiske vedtak. I Nasjonal transportplan 2025-2036 er det prioritert å legge til rette for å reforhandle byvekstavtalen for Nord-Jæren. Det er ikke tatt stilling til når reforhandlingen vil kunne starte opp.

Styringsmodell

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

Politiske 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 distriktsdepartementet.

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

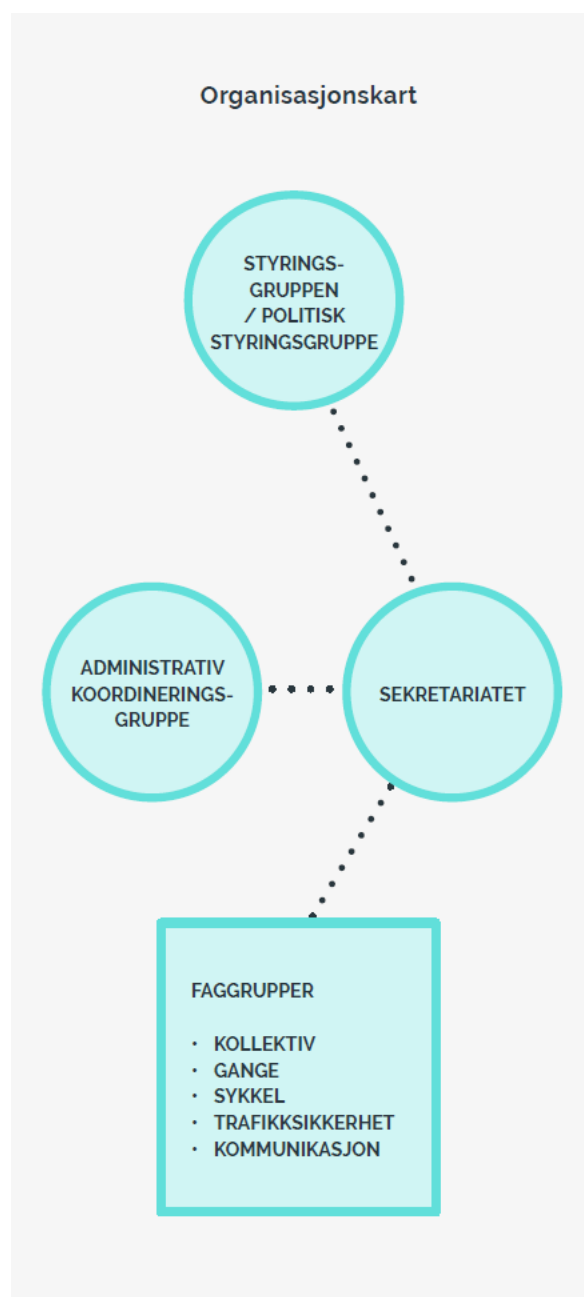
Bymiljøpakken har fem faggrupper: kollektiv, gange, sykkel, trafikksikkerhet og kommunikasjon. Faggruppene har viktigste oppgave er å bidra aktivt til måloppnåelse i Bymiljøpakken. Dette gjøres gjennom faglige vurderinger og samarbeid på tvers av forvaltningsnivåene, vurdering og prioritering av prosjekt 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 byvekstavnale 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 porteføljestyling, 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 for Bymiljøpakken rulleres årlig og omtaler spesielt de prosjektene som prioriteres i kommende fireårsperiode. Første og andre året i handlingsprogrammets økonomiske oversikter er å anse som årsbudsjetter i Bymiljøpakken.

Avtalepartene leverer oppdaterte investeringsplaner for en periode på fire år i forbindelse med rulling av handlingsprogrammet. 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 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.

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. Sammen med Jærbanen vil bussveien utgjøre ryggraden i kollektivsystemet. Sykkelstamveien legger til rette for at sykling blir en effektivt og sikker transportform mellom Stavanger og Sandnes, og næringsområdet Forus.

Regionalplanen fastlegger en regional struktur med prioriterte områder som skal ta hovedtyngden av veksten i boliger og arbeidsplasser. Utviklingen av de prioriterte stedene skal ha fokus 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. Et utbyggingsmønster basert på fortetting og nærhet til arbeidsplass eller skole og fritidsaktiviteter vil på sikt redusere behovet for å reise. Utbygging av et helhetlig gang- og sykkelnett i og mellom by- og tettstedssentrene skal gjøre det mere attraktivt å velge aktiv transport.

Som en del av oppfølging av byvekstavtalen er det utviklet og tatt i bruk måleindikatorer for arealdisponeringer. Indikatoren brukes ikke for å måle måloppnåelsen av avtalen, men kan gi et bilde av i hvilken grad virkemidler innenfor arealbruk tas i bruk. Det rapporteres på indikator for arealbruk annethvert år, neste gang for 2025. I 2024 satte Kommunal- og distriktsdepartementet ned en arbeidsgruppe med representanter for byvekstavtalene som skal forbedre og harmonisere indikatorene for areal og parkering.

Måloppnåelse

Byvekstavtalen forplikter partene i avtaleområdet til å nå målet om nullvekst i personbiltransporten. Per juli 2025 viser byindeksen, som er hovedindikator for å måle trafikk, at veksten i personbiltrafikken fra 2017 er fem prosent. Hvis Bymiljøpakken skal oppnå nullvekstmålet må utviklingen med vekst i biltrafikken snus.

Porteføljen til Bymiljøpakken skal legge til rette for at flere kan bytte ut bilreiser med mer miljøvennlig transport. Det er også prosjekter i pakken som skal bidra til å øke fremkommeligheten for næringstransport, redusere kø i rushtid og redusere reisetiden mellom regioner.

Ved inngangen til ny handlingsprogramperiode er det bare et av hovedprosjektene i porteføljen som er ferdigstilt i sin helhet. Den nye kollektivtraseen med tilhørende sykkeltrase fra Jåttå til Ullandhaug ble åpnet i januar 2025. Prosjektet bidrar til å etablere gode koblinger for kollektivreisende og syklistar mellom Jærbanen og bussveien i Jåttåvågen og det nye sykehuset og universitetet på Ullandhaug. Prosjektet får først full effekt etter at Nye SUS åpner i november 2025.

Det skjer mye i Bymiljøpakken i kommende handlingsprogramperiode som påvirker måloppnåelse. Både sykkelstamvegen og bussveiens korridor 1, mellom Sandnes og Stavanger, skal åpnes sommeren 2026. Disse to prosjektene er vurdert å bidra mest til nullvekstmålet i porteføljen.

Med åpningen av den siste delstrekningen av sykkelstamvegen fra Schankehølen til Sørmarka blir sykkelstamvegen endelig ferdigstilt. Da får regionen en høyverdig sykkeltilrettelegging fra de to største kommunene til Forus som har regionens største konsentrasjon av arbeidsplasser. Mange benytter allerede sykkelstamvegen og antallet syklistar øker for hvert år. Det er forventet at enda flere vil velge å sykle når prosjektet står ferdig i sin helhet.

Åpning av bussveien korridor 1 vil gi innbyggerne på Nord-Jæren en høyverdig kollektivløsning 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.

En utvidelse til seks tog i timen mellom Stavanger og Sandnes er forventet å gi høy måloppnåelse. 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 skje etter 2036.

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 og gange.

Økonomi

Økonomiske rammebetingelser

Første og andre året i handlingsprogrammets økonomiske oversikter er å anse som årsbudsjetter i Bymiljøpakken i henholdsvis 2026 og 2027. For programområdeprosjekter som er i planfase i 2026 og som går over i byggefase i 2027, vil tildeling av midler til bygging være avhengig av vedtatt reguleringsplan 1. september 2026.

Andre år i handlingsprogrammet er grunnlag for innspill til statsbudsjettet for 2027. Øvrige år viser bindinger og veiledende rammer for aktivitet i planperioden.

Samferdselsdepartementet fremmer forslag til bruk av statlige midler og bompenger påfølgende år. Regjeringens forslag til statsbudsjett (Prop.1 S) legges fram i oktober med etterfølgende behandling i Stortinget. Rogaland fylkeskommune og de fire kommunene i Bymiljøpakken vedtar bruk av midler til tiltak de har ansvaret for, i forbindelse med behandling av sine budsjett og økonomiplaner før årsskiftet. I sum gir dette grunnlag for prosjekteiernes årlige budsjetter.

Midlene til Bymiljøpakken kommer fra følgende finansieringskilder:

- Kap. 1320 Post 30 Programområdetiltak på riksvei. Midlene kan også benyttes til kommunale og fylkeskommunale gange-sykkel og kollektivtiltak. Dersom midlene benyttes på kommunal eller fylkesvei blir budsjettmidlene teknisk overført fra post 30 til post 66 i statsbudsjettet.
- Kap. 1320 Post 30 Riksveiinvesteringer
- Kap. 1332 Post 63 Særskilte tilskudd til store kollektivprosjekt
- Kap. 1332 Post 66 Tilskudd til byområder
 - Belønningsmidler
 - Tilskudd til reduserte bompenger
 - Tilskudd til bedre kollektivtilbud
 - Tilskudd til reduserte billettpriser til kollektivtrafikken
 - Tilskudd til fjerning av rushtidsavgift
- Kap. 1352 Post 73 Stasjons- og knutepunktutvikling langs jernbanen
- Bompenginntekter
- Statlig mva.-refusjon

Statlige midler

Tildeling av statlige midler til Byvekstavtalen for Nord-Jæren er knyttet til årlige vedtak i statsbudsjettet. Post 66 Tilskudd til byområder blir utbetalt fra staten til fylkeskommunen med faste årlige summer til og med 2029.

Bompenginntekter

Bypakke Nord-Jæren er i Prop 92 S forlenget til ut 2038. Ettersom bompenginntektene 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 årsdøgntrafikk (ÅDT) gjennom bompengeringen har vært lavere enn de 210.000 som har vært forutsatt i beregning av bompenginntektene. 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 bompengerinntekter.

Styringsgruppen vedtok i sak 8/22 at en gjennomsnittstakst på 12,8 2022-kroner skal opprettholdes. Dette utgjør 14,72 kroner i 2025- prisenivå. 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.

De estimerte bompengerinntektene i handlingsprogram 2026-2029 er dermed basert på en ÅDT på 200 000 og en gjennomsnittstakst på 14,72 kr.

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. Partene skal følge opp prosjektene med hensyn til kostnader, fremdrift og vesentlige endringer, og rapporterer på dette i henhold til rutine fastlagt av styringsgruppen. Partene skal rapportere tidlig om endring i fremdrift og behov for endring i total kostnad. Partene har ikke myndighet til å belaste prosjekter ut over tildelt ramme. Forbruk ut over tildelt ramme dekkes ikke av Bymiljøpakken.

Låneopptak

Det er mulig for Bymiljøpakken å ta opp lån som nedbetales med bompenger. Rogaland fylkeskommune stiller garanti for lån i Bymiljøpakken. Låneopptak skal ikke benyttes som et virkemiddel for å unngå reell prioritering i porteføljestyringen. Maksimal låneramme er 3,5 milliarder kroner

Portefølje

Prioritering	Prosjekt	Styringsmål	Påløpt per 31.12.24	Gjenstående (2025-prisnivå)	2025-prisnivå
	TKV rv 509 Sømmevågen - Sola skole	195	195	-	240
	Kostnadsoverskridelser Nord-Jærenpakka*	783	783	-	904
	Drift sekretariat	149	28	121	159
0	Bomstasjoner 38 STK	88	88	-	162
1	Drift Kollektiv	4 032	1 783	2 249	4 551
	<i>Drift Kollektiv</i>	2 473	1 196	1 277	
	<i>Økt rutefrekvens</i>	959	301	658	
	<i>Reduserte billettpriser</i>	570	256	314	
2	Sykkelstamvegen	2 117	1 212	905	2 342
3	Bussveien Korridor 1-4	13 602	4 224	9 379	14 188
	<i>Bussveien korridor 1 - Ruten Stavanger stasjon til og med krysset i Havnegata/Gravarsveien</i>	7 636	4 125	3 511	8 197
	<i>Bussveien korridor 2.1 (Stavanger St.- Sunde-krossen- Bussvei/kollektivakse)</i>	2 963	68	2 895	2 976
	<i>Bussvei korridor 2.2 Sunde-krossen - Risavika (Bussvei/kollektivakse)</i>	2 477	10	2 467	2 481
	<i>Kollektivakse korridor 3 (Havnegata/Gravarsveien - Vatne-krossen)</i>	137	16	121	143
	<i>Korridor 4 - Forus-Sola-Sola lufthavn - (Bussvei/kollektivakse)</i>	390	6	384	391
4	SUS/UIS-Diagonalen-Jåttå	517	389	128	551
5	TKV rv 509 Sør-Tjora-Kontinentalveien	839	604	235	884
6	Programområde sykkel	852	337	515	904
7	Programområde gange, miljø og trafiksikkerhetstiltak	849	362	487	904
7(1)	Oalsgata samfinansiering sykkel/gange/ts	639	222	417	667
7(2)	Rv. 44 krysstiltak Stangeland	102	-	102	102
7(3)	Dusavikveien samfinansiering sykkel/ts	327	12	315	329
8	Programområde kollektiv + øvrige kollektivtiltak	1 891	132	1 759	1 919
8(1)	Sandnes- og Skeiane stasjon	188	58	130	189
9	Fv. 441 Hagakrossen-Jåsund ring	304	27	277	312
10	Fv. 4560 Kvernevik ring nord – E39	499	18	481	506
11(2)	Kryss E39 Bråstein	95	-	95	95
11(3)	E39 Hove Osli	734	330	404	753
12	E39 Smiene – Harestad	4 240	62	4 178	4 243
12(2)	Kulvert - Tasta - Smiene-Harestad (Nærmiljøtiltak, sykkel og gange)	538	-	538	538
13	Fv. 505 Foss Eikeland - E39	982	20	962	986
14	Planlegging Sandnes øst	52	-	52	55
15	Figgjo-Ålgård	3 169	-	3 169	3 169
16	Osli-Figgjo	4 245	0	4 244	4 245
	Sum kostnader	41 921	10 887	31 064	43 897

Inntekter - mill. kr	Total	Benyttet per 31.12.24	Gjenstående (2025-prisnivå)
Bompenger netto	18 651	3 787	14 864
Post 30 statlig bidrag E39 Ålgård-Hove	2 261	-	2 261
Post 30 statlig bidrag E39 Smiene- Harestad	2 039	-	2 039
Post 63 Statlig bidrag Bussveien	7 077	1 843	5 234
Post 30 Statlige midler til kollektiv-, gang- og sykkeltiltak	3 217	1 216	2 001
Post 66 Belønningsmidler	2 951	1 395	1 556
Post 66 Reduserte bompen-ger	947	446	501
Post 66 Bedre kollektivtilbud	959	301	658
Post 66 Reduserte billettpriser til kollektivtrafikk	570	256	314
Post 66 Tilskudd til fjerning av rushtidsavgift	570	268	302
Post 73 Stasjons- og knutepunktutvikling	365	157	208
Mva.	3 041	940	2 101
Alternativ finansiering	35	-	35
Sum inntekter	42 683	10 609	32 074

Gjenstående forpliktelser

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

Påbegynte prosjekter			Finansieringskilde														
Prioritering	Prosjekt	Styringsmål mill.	Påløpt per 31.12.2024	Gjenstående forpliktelse (2025-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
0	TKV rv 509 Sømmevågen - Sola skole	195	195	-	-												
0	Kostnadsoverskridelser Nord-Jærenpakka	783	783	-	-												
0	Drift sekretariat	149	28	121	86												35
0	Bomstasjoner 38 STK	88	88	-	-												
1	Drift Kollektiv	4 032	1 783	2 249	-	-	-	-	-	1 277	-	658	314	-	-	-	-
	Drift Kollektiv	2 473	1 196	1 277	-					1 277							
	Økt rutefrekvens	959	301	658	-							658					
	Reduserte billettpriser	570	256	314	-								314				
2	Sykelstamvegen	2 117	1 212	905					905								
3	Bussveien korridor 1 - Ruten Stavanger stasjon til og med krysset i Havnegata/Gravarsveien	7 636	4 125	3 511	636			1 573		235	350			121		597	
4	SUS/UIS-Diagonalen-Jåttå	517	389	128	- 0				108							21	
5	TKV rv 509 Sør-Tjora-Kontinentalveien	839	604	235	235												
6	Programområde sykkel	742	337	405	332											73	
7	Programområde gange, miljø og trafiksikkerhetstiltak	776	362	414	339											74	
7(1)	Oalsgata samfinansiering sykkel/gange/ts	639	222	417	0				350							67	
7(2)	Rv. 44 krysstiltak Stangeland	102	-	102	86											16	
8	Programområde kollektiv + øvrige kollektivtiltak	1 509	132	1 378	949									181		248	
8(1)	Sandnes- og Skeiane stasjon	188	58	130											130		
11(3)	E39 Hove Osli	734	330	404	88	316											
	Sum kostnader	21 046	10 648	10 398	2 750	316	0	1 573	1 363	1 512	350	658	314	302	130	1 096	35

Prosjekter uten oppstartsbevilgning				Finansieringskilde													
Prioritering	Prosjekt	Styringsmål mill.	Påløpt per 31.12.2024	Gjenstående forpliktelse (2025-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 knutepunkt-utvikling	mva	Alternativ finansiering
3	Bussveien korridor 2.1 (Stavanger St.- Sundekrossen-Bussvei/kollektivakse)	2 963	68	2 895	531			1 737		44	91					492	
3	Bussvei korridor 2.2 Sundekrossen - Risavika (Bussvei/kollektivakse)	2 477	10	2 467	679			1 728			60						
3	Kollektivakse korridor 3 (Havnegata/Gravarsveien - Vatnekrossen)	137	16	121	46			54								21	
3	Korridor 4 - Forus-Sola-Sola lufthavn - (Bussvei/kollektivakse)	390	6	384	147			172								65	
6	Programområde sykkel	111	-	111	91											20	
7	Programområde gange, miljø og trafiksikkerhetstiltak	73	-	73	60											13	
7(3)	Dusavikveien samfinansiering sykkel/ts*	327	12	315	18				247							50	
8	Programområde kollektiv + øvrige kollektivtiltak	382	-	382	78				391							69	
9	Fv. 441 Hagakrossen-Jåsund ring	304	27	277	232											44	
10	Fv. 4560 Kvernevik ring nord – E39	499	18	481	404											77	
11(2)	Kryss E39 Bråstein	95	-	95	95												
12	E39 Smiene – Harestad	4 240	62	4 178	2 139		2 039										
12(2)	Kulvert - Tasta - Smiene-Harestad (Nærmiljøtiltak, sykkel og gange)	538	-	538	538												
13	Fv. 505 Foss Eikeland - E39	982	20	962	808											154	
14	Planlegging Sandnes øst	52	-	52	52												
15	Figgjo-Ålgård	3 169	-	3 169	1 902	1 268											
16	Osli-Figgjo	4 245	0	4 244	3 567	677											
	Sum kostnader	20 983	239	20 744	11 231	1 945	2 039	3 691	638	44	151	0	0	0	0	1 005	0
	Sum total	42 029	10 887	31 142	13 981	2 261	2 039	5 264	2 001	1 556	501	658	314	302	130	2 101	35

[illegible]

Investeringsplan

Investeringsplanen viser en fullstendig oversikt over forventede utgifter i handlingsprogramperioden. Detaljert oversikt for utgiftene i programområdene finnes senere i dokumentet. Styringsmål er øvre kostnadsramme for prosjektene i Bymiljøpakkens portefølje.

Prosjekt	Styringsmål	2025-prisnivå			
		2026	2027	2028	2029
TKV rv 509 Sømmevågen - Sola skole	195				
Kostnadsoverskridelser Nord-Jærenpakka*	783				
Drift sekretariat	149	9	9	9	9
Bomstasjoner 38 STK	88				
Drift Kollektiv	4 032	647	407	407	407
<i>Drift Kollektiv</i>	2 473	292	253	253	253
<i>Økt rutefrekvens</i>	959	294	94	94	94
<i>Reduserte billettpriser</i>	570	60	60	60	60
Sykkelstamvegen	2 117	120	90	125	
Bussveien Korridor 1-4	13 602	582	731	1 147	1 377
<i>Bussveien korridor 1 - Ruten Stavanger stasjon til og med krysset i Havnegata/Gravarsveien</i>	7 636	466	351	249	356
<i>Bussveien korridor 2.1 (Stavanger St.- Sundekrossen- Bussvei/kollektivakse)</i>	2 963	63	129	191	479
<i>Bussvei korridor 2.2 Sundekrossen - Risavika (Bussvei/kollektivakse)</i>	2 477	15	147	467	430
<i>Kollektivakse korridor 3 (Havnegata/Gravarsveien - Vatnekrossen)</i>	137	32	31	54	0
<i>Korridor 4 - Forus-Sola-Sola lufthavn - (Bussvei/kollektivakse)</i>	390	6	72	186	112
SUS/UIS-Diagonalen-Jåttå	517	7	1	6	1
TKV rv 509 Sør-Tjora-Kontinentalveien	839				
Programområde sykkel	852	45	80	96	55
Programområde gange, miljø og trafikksikkerhetstiltak	849	148	63	55	19
Oalsgata samfinansiering sykkel/gange/ts	639	106	66	58	36
Rv. 44 krysstiltak Stangeland	102	33	24	16	3
Dusavikveien samfinansiering sykkel/ts	327	16	50	96	83
Programområde kollektiv + øvrige kollektivtiltak	1 891	351	220	283	176
Sandnes- og Skeiane stasjon	188				
Fv. 441 Hagakrossen-Jåsund ring	304		4	7	126
Fv. 4560 Kvernevik ring nord – E39	499		4	10	10
Kryss E39 Bråstein	95	2	3	3	16
E39 Hove Osli	734	145	67		
E39 Smiene – Harestad	4 240	240	300	650	700
Kulvert - Tasta - Smiene-Harestad (Nærmiljøtiltak, sykkel og gange)	538				
Fv. 505 Foss Eikeland - E39	982	6	10	13	170
Planlegging Sandnes øst	52				
Figgjo-Ålgård	3 169	6	300	700	900
Osli-Figgjo	4 245				
Sum kostnader	41 921	2 463	2 429	3 682	4 087

Inntekter - mill. kr	Total	2026	2027	2028	2029
Bompenger netto	18 651	1 062	1 062	1 062	1 062
Post 30 statlig bidrag E39 Ålgård-Hove	2 261	82	67		
Post 30 statlig bidrag E39 Smiene-Harestad	2 039				
Post 63 Statlig bidrag Bussveien*	7 077	411	328	564	707
Post 30 Statlige midler til kollektiv-, gang- og sykkeltiltak	3 217	177	146	179	31
Post 66 Belønningsmidler	2 951	296	296	296	296
Post 66 Reduserte bompenger	947	100	100	100	100
Post 66 Bedre kollektivtilbud**	959	220	97	97	88
Post 66 Reduserte billettpriser til kollektivtrafikk***	570	60	60	60	60
Post 66 Tilskudd til fjerning av rushtidsavgift	570	60	60	60	60
Post 73 Stasjons- og knutepunktutvikling	365				
Mva.	3 041	222	191	307	350
Alternativ finansiering	35				
Sum inntekter	42 683	2 691	2 407	2 725	2 754

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.

	2026	2027	2028	2029
Estimert bankbeholdning				
Ferde ved årets start	2 503	2 731	2 708	1 751
Inntekter	2 691	2 407	2 725	2 754
Kostnader	2 463	2 429	3 682	4 087
Estimert bankbeholdning ved årsslutt	2 731	2 708	1 751	418
Akkumulert lånebehov	-	-	-	-

Totalt for perioden fram til 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 trafikkssikkerhet
- Vei

Styringsgruppen har en ambisjon om at fordelingen i pakken skal være omtrent 70 prosent til kollektiv, sykkel, gange og trafikkssikkerhet og cirka 30 prosent til vei. I Handlingsprogram 2026-2029 skal det investeres for 12,5 milliarder kroner. Av dette utgjør 66 prosent investering knyttet til sykkel, gange, trafikkssikkerhet og kollektiv og 35 prosent er investering i vei.

Prosjekter

Hovedporteføljen

Sykkelstamvegen

Hovedmålet med prosjektet er å styrke forholdene for sykkel. Sykkelstamvegen er en høystandard sykkelvei på om lag 13 kilometer. Den bygges langs E39 mellom Kiellandsmyra i Stavanger og Oalsgata i Sandnes.

Formålet med sykkelstamvegen er å legge til rette for overføring av arbeidsreiser fra personbil til sykkel, og da spesielt arbeidsplassene på Forus, Lura og Ullandhaug. Ved å redusere behovet for personbiltransport blir det også mindre behov for parkeringsareal på Forus. Når prosjektet er ferdig, skal man kunne sykle fra Stavanger eller Sandnes til Forus på 15 minutter.

Prosjektet *Schancheholen – Sørmarka* er den eneste gjenstående delstrekningen. Arbeidet med strekningen ble påbegynt i 2024. Sykkeltunellen ble åpnet i mai 2025 og åpning av hele strekningen er planlagt våren 2026.

Bussveien

Hovedmålet med prosjektet er å styrke forholdene for kollektiv, gange og sykkel. Bussveien er et konsept med rette veistrekninger, minimalt med svinger og der bussen kan kjøre uten forstyrrelser. Bussene skal komme presis og ofte, og reisen skal være behagelig. Når bussveien er ferdig, blir den Norges første fullverdige bussveisystem. Det bygges også sammenhengende gang- og sykkelsystemer langs Bussveien.

Bussveien er det største prosjektet i Bymiljøpakken og er vurdert å ha høy måloppnåelse for både sykkel, gange, kollektiv og tilpasning til næringstransport. Prosjektet vil bli ryggraden i transportsystemet på Nord-Jæren når det er ferdig, og bygger opp om regionalplanens målsetning om fortetting i prioriterte byutviklingsakser.

Bussveien er delt opp i fire korridorer på samlet 50 kilometer: 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.

Korridor 1:

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.

Det er fremgang i arbeid med reguleringsplaner, detaljprosjektering og utlysning av arbeid på flere av de ubygde delstrekningene.

Korridor 2:

Det arbeides med konseptvurderinger, optimalisering og reguleringsplaner for delstrekningene i korridor 2.1 og optimalisering av delstrekning 2.2.

Korridor 3:

Rogaland fylkeskommune og Sandnes kommune ser på konkrete løsninger på korridoren. Prosjektering vil starte opp i løpet av høsten 2025.

Korridor 4:

Rogaland fylkeskommune varslet planoppstart på *Forus – Sola sentrum* i januar 2025 og det legges opp til at denne leveres til kommunen for

førstegangsbehandling i løpet av høsten 2025. Planarbeidet legger til grunn at bussveien følger Åsenveien.

Transportkorridor vest (TKV)

Hovedmålet med prosjektet er bedre fremkommelighet for næringstrafikk, kollektiv og syklende samt økt trafiksikkerhet. Transportkorridor vest er et sammenhengende prosjekt som går gjennom Sola, Stavanger og Randaberg kommuner. Prosjektet knytter sammen Sola lufthavn, Risavika havn og næringsområdene i Dusavika og Mekjarvik. Prosjektet skal gi bedre forhold for næringstrafikken, særlig mellom Solasplitten og Risavika havn, og sammenhengende løsninger for gående og syklende. I tillegg er deler av prosjektet nord for Risavika en del av Bussveien.

I 2025 ble hovedveinettet mellom Risavika i Sola kommune og Sundekrossen i Stavanger kommune omklassifisert fra riksvei til fylkesvei.

Som følge av endringer i veieierskapet og endrede veinavn, er det i handlingsprogram 2026-2029 lagt inn to navneendringer i prosjektporteføljen sammenlignet med handlingsprogram 2025-2028:

- Delstrekningen «TKV rv 509 Kontinentalvegen-Sundekrossen» har fått nytt navn «Fv. 441 Hagakrossen-Jåsund ring»
- Delstrekningen «TKV fv 409» har fått nytt navn «Fv. 4560 Kvernevik ring nord – E39»

I 2021 og 2022 behandlet Bymiljøpakkens styringsgruppe et kunnskapsgrunnlag for å vurdere eventuelle endringer i Transportkorridor vest. Saken ble drøftet uten at det ble enighet om veien videre. Rogaland fylkeskommune vil i 2026, i nært samarbeid med både kommuner og næringslivet, ta opp igjen kunnskapsgrunnlaget fra 2022 med formål å etablere et omforent ambisjonsnivå for hvordan Transportkorridor vest skal bygges. Arbeid med reguleringsplan er ventet å starte i 2027.

Det blir prioritert å etablere de delstrekningene som er en del av Bussveien først i utbyggingsrekkefølgen:

- Mellom Risavika og Sundekrossen vil delstrekningen *Kontinentalvegen-Hagakrossen* bygges først. Deretter vil Bussveistrekningen mellom Jåsund og Sundekrossen prioriteres. *Hagakrossen-Jåsund ring*, som ikke er en del av Bussveien, vil dermed være den lavest prioriterte delstrekningen mellom Risavika og Sundekrossen. Det kan være aktuelt med en viss samtidighet i utbyggingstrinnene.
- Mellom Sundekrossen og E39 vil Bussvei-strekningen *Sundekrossen-Kvernevik ring nord* bygges først, mens strekningen mellom Kvernevik ring og E39 prioriteres senere

I Handlingsprogramperioden 2026-2029 legges det opp til byggestart for strekningene *Kontinentalvegen-Hagakrossen*, *Hagakrossen-Jåsund ring*, *Jåsund ring-Sundekrossen-Kvernevik ring nord*, samt planoppstart for strekningen *Kvernevik ring nord-E39*.

Fv. 334 Oalsgata og rv. 44 Krysstiltak Stangeland

Hovedmålet med prosjektet er å forbedre trafiksikkerheten og legge til rette for syklende og gående. Oalsgata er i dag en ulykkesutsatt strekning med mangelfull tilrettelegging for gående og syklende. Prosjektet skal forbedre trafiksikkerheten for alle trafikantgrupper. Det skal etableres en god kobling til sykkelstamvegen langs E39. Veiens funksjon som forbindelse til Sandnes sentrum skal opprettholdes. Framkommeligheten for buss skal ivaretas og det etableres nye busstopp. Prosjektet starter bygging høsten 2025, byggetid 2-3 år.

Krysstiltakene ved Stangeland skal sikre en god forbindelse for syklister mellom sykkelstamvegen og Oalsgata. I prosjektet inngår bygging av en ny rundkjøring i krysset Folkvordveien–Solavegen, samt ombygging av T-krysset ved avkjøringsrampen til E39.

Dusavikveien

Prosjektet skal gi bedre tilbud for gående- og syklende i Dusavikveien fra krysset med Christian Bjellands gate til krysset med Gabbroveien. I dag er det kun

ensidig fortau på meste parten av strekningen. Dusavikveien ligger sentrumsnært, inngår i hovedsykkelveinettet i Stavanger og er en regional sykkelrute. Ruten gir en kobling mellom Tasta bydel og Stavanger sentrum. Prosjektet øker fremkommeligheten og trafiksikkerheten for myke trafikanter med spesielt hensyn til syklister, samt tilretteleggelse for kollektivtrafikk. Forprosjektering pågår, forventet utlysning i 2027.

E39 Hove–Osli, E39 Osli– Figgjo og E39 Figgjo–Ålgård.

Hovedmålet med prosjektet er bedre fremkommelighet og økt trafiksikkerhet. Veien er del av den sammenhengende firefelts motorveien langs kysten fra Oslo-Bergen. Prosjektet utvider eksisterende vei fra to til fire felt samt legger deler av strekningen i tunnel.

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 *Figgjo– Ålgård* på ca. 4 kilometer bygges først og deretter *Figgjo–Osli* på ca. 5,5 kilometer.

I Nasjonal Transportplan for 2025-2036 ble det åpnet for at strekingen *E39 Figgjo–Ålgård* kan få oppstart hvis styringsgruppen prioriterer midler og det er rom for å prioritere statlige midler. Strekningen *E39 Osli–Figgjo* er nå satt i utviklingsporteføljen.

E39 Figgjo–Ålgård er ivaretatt med lokale midler i porteføljen, prosjektet venter nå på statlige midler og oppstartsbevilgning i statsbudsjettet.

Fv. 505 Foss Eikeland – E39 og kryss E39 Bråstein/Osli

Hovedmålet med prosjektet er bedre fremkommelighet og økt trafiksikkerhet. Det skal etableres en ny veiforbindelse mellom fv. 505 til E39, som vil være en fortsettelse på den allerede bygde Tverrforbindelsen som går fra Ganddal godsterminal til Foss Eikeland. Prosjektet bidrar til forutsigbar reisetid og kortere

kjørevei for næringstrafikken mellom godsterminalen og E39. Næringstrafikken vil overføres fra lokalveier til overordnet veinett, og dermed avlaste Ganddal bydel, Orstad, Kverneland og Figgjo for gjennomgangstrafikk.. Planprogram er behandlet i kommunestyret i Sandnes juni 2025. Det ble gjort et vedtak om at traseer i Time og Klepp kommune skal være en del av planarbeidet. Arbeid med kommunedelplan vil pågå de neste årene, og forventet tidspunkt for utlysning er i 2028/2029. Kryss E39 Bråstein er en del av prosjektet.

E39 Smiene-Harestad

Hovedmålet for prosjektet er å bedre fremkommelighet for næringstransport og kollektivtrafikk samt god trafiksikkerhet. Prosjektet består av om lag fem kilometer ny firefelts vei mellom tunnelene Eiganes i sør og Rogfast i nord.

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 skal legges om. Dagens E39 vil på deler av strekket stå igjen som lokalvei. Reguleringsplanene og detaljregulering er godkjent både i Stavanger og Randaberg og prosess for grunnnerverv er startet.

Det legges til grunn er framdrift som sikrer at prosjektet står ferdig til åpning av Rogfast i 2033.

Stasjons- og knutepunktutvikling

Hovedmålet med prosjektet er å styrke forholdene for kollektiv. Prosjektet innebærer oppgraderinger av togstasjonene Stavanger, Sandnes og Skeiane, med et mål om å legge til rette for seks tog i timen samt å sikre gode overgangsløsninger og universell utforming. En økning seks tog i timen krever en utvidelse av Stavanger stasjon og også større og mindre tiltak på Skeiane stasjon. På Stavanger stasjon vil en utvidelse innebære bygging av et femte spor og forlengelse av flere plattformer.

I Bymiljøpakken under stasjons- og knutepunktutvikling ligger det inne midler til oppgraderinger av Sandnes og Skeiane stasjoner, men ikke Stavanger stasjon.

På Sandnes stasjon er oppgraderingsarbeidet i gang og er ventet å være ferdig i 2025.

For Skeiane stasjon og Stavanger stasjon foreligger det foreløpig ikke planer om oppgraderinger. Med utgangspunkt i gjeldende NTP vil en ferdigstilling av Stavanger stasjon og gjennomføring av Effektpakke 17 med seks tog i timen skje etter 2036. Reguleringsplanarbeidet for Stavanger og Skeiane stasjoner er nå igangsatt.

Programområdene

Programområde sykkel

Tiltakene i handlingsprogrammet bygger på anbefalinger i Sykkelstrategi for Nord-Jæren 2022-2032, og omforente faglige prioriteringskriterier. Flere prosjekter under programområde sykkel skal stå ferdig tidlig i handlingsprogramperioden. Det gjelder Musegata fra Paradis stasjon, Hjelmelandsgata og Steingata i Stavanger, Dyre Vaas vei i Sandnes og Krystallveien i Randaberg. Åsenvegen i Sola er under planlegging og forventes å ha byggestart i 2027.

Det tas ikke inn nye sykkelprosjekter i denne rulleringen av handlingsprogrammet. Pott på 5 mill. kr årlig til mindre tiltak for å bedre syklistenes fremkommelighet og sikkerhet videreføres til og med 2028.

Programområde gange og trafiksikkerhet

I handlingsprogramperioden skal flere av igangsatte prosjekter under gange og trafiksikkerhet stå ferdige. Det er både store og litt mindre prosjekter langs hovednettet på Nord-Jæren. Prosjektene legger til rette for overføring av personbilturer til gange, 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 kryssutbedring Madlaveien - Regimentsveien, utbedring av to underganger under Nesbuveien i Sola og etablering av trafikkstyring på motorveien.

Prosjekter og tiltak innenfor gange er i samsvarer med satsingsområdene i Gåstrategien for Nord-Jæren og skal bidra til oppfyllelse av nullvekstmålet.

Programområde kollektiv

I handlingsprogramperioden skal kollektivaksen i Stavanger sentrum gjennom Kongsgata, Klubbgata, Verksgata og Verksalmenningen bygges. Det skal planlegges og startes 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.

Detaljert økonomisk oversikt: Programområdene

Programområde sykkel						2025-prisnivå					
	Prosjektnavn	Prosjektbeskrivelse	Status per 1. 9 2025	Totalkostnad	Påløpt per 31.12.2024	Revidert budsjett 2025	2026	2027	2028	2029	Gjenstående etter HP 26-29
Stavanger	Sandvikveien	Sykkelvei med fortau	Bygging	103,9	66,7	36,5	0,7				-
Stavanger	Hannasdalsgata (del 2)	Sykkelprioritert gate	Bygging	35,0	19,8	11,2					4,0
Randaberg	Krystallveien	Sykkelvei med fortau / sykkelfelt		29,2	0,5	0,4		28,3			-
Sola	Åsenvegen	Sykkelvei med fortau		52,9	0,3	0,6	0,6	0,6	25,3	25,3	0,2
Stavanger	Steingata	Rødt dekke	Planlegging	13,4	0,9	0,5	6,0	6,0			-
Stavanger	Musegata fra Paradis stasjon	Sykkelfelt	Bygging	10,2	2,9	4,0	3,3				-
Rogfk	Plan Misjonsveien	Reguleringsplan		5,9	3,1	2,0	0,4				0,4
Randaberg	Plan Vistnesveien	Reguleringsplan		10,2	-	5,1		5,1			-
Sandnes	Dyre Vaas vei	Sykkelvei med fortau		12,7	1,2	1,5	11,0				- 1,0
Alle	Mindre investeringstiltak	Samlepott		20,0	-	5,0	5,0	5,0	5,0		-
Sandnes	Fv 4532 Løwenstrasse	Sykkelveg med fortau		34,8	-			10,0	20,0	4,8	-
Stavanger	Bergelandsgata - Birkelandsgata	Etablere sykkelprioritert gate	Planlegging	54,7	-	0,5	0,5	0,5	25,0	24,7	3,5
Stavanger	Hjelmelandsgata	Etablere sykkelfelt	Planlegging	22,9	0,2	5,0	15,0	2,9			- 0,2
Stavanger	Christian Bjellandsgate	Sykkelfelt, strukturere parkering	Planlegging	45,6	1,3	0,5	0,5	12,0	12,6		18,7
Stavanger	Opheimsgata	Sykkelgate med begrenset trafikk	Planlegging	20,5	-	0,5	1,5	10	8,5	-	-
Rogfk	St. Olavsgate og Jærveien (Fv44)	Sykkelfelt									
RFK	Misjonsveien*	Enveisregulert sykkelveg med fortau									
RFK	Randabergveien Tasta	Sykkelveg med fortau/sykkelfelt									
Stavanger	Torfæusgate	Sykkelgate med begrenset biltrafikk og sykkelvei med fortau									
Stavanger	Peder Klows gate	Sykkelprioritert gate									
				471,9	96,9	73,3	44,5	80,4	96,4	54,8	25,6

Programområde gange

						2025-prisnivå					
Part	Prosjektnavn	Prosjektbeskrivelse	Status per 1.9. 2025	Totalkostnad	Påløpt per 31.12.2024	Revidert budsjett 2025	2026	2027	2028	2029	Gjenstående etter HP 26-29
Rogfk	Madlaveien x Regimentsvegen	Kryssutbedring		78,1	16,7	9,6	26,3	24,4	2,0		- 0,9
Stavanger	Hetlandsgata kryss Vaisenhus-Kongsteinsgt	Fortau og innsnevring vei ca. 85 m.	På vent	7,4	1,2				6,2		-
Stavanger	Klubbselskapet - Olavskleivå	Trapp/rampe (snarvei)	Planleggir	11,0	0,3	0,8	7,4				2,5
Stavanger	Arne Rettedals gt	Utvidelse fortau	Planleggir	13,0	1,7	0,3	7,8				3,2
Stavanger	Øvre Homegate	Gågate	Planleggir	22,0	0,3	9,8					11,9
Randaberg	Tungenesveien	Reguleringsplan		0,6	-	0,3	0,3				-
Stavanger	Eiganesveien	Oppgradere/nytt fortau	Planleggir	25,6	-	0,5	0,5	0,5	24,1		-
Sandnes	Ungdomsaksen nedre del	Mer areal til gående		17,9	-	4,0	13,9				-
Randaberg	Ny trase for Randabergveien i Randaberg sentrum	Etablere ny trase og gjøre om dagens trase til torgareal foran kirken		9,7	-	5,1	4,6				-
Stavanger	Offentlig heis mellom Lars Hertervigsgate og Olav Kyrres gate (UU-tiltak)	Etablere en utendørs heis	Planlegging								0
Stavanger	Falcksgate og Høylandsgata	Etablere fortau									0
Rogfk	Gustav Vigeland's vei	Fortau og kryssutbedring									0
Sandnes	Turvei Lyngholen til Stokkelandsvantnet	Etablere turvei									0
				185,31	20,2	30,4	60,8	24,9	32,3	0	16,71

Programområde trafikksikkerhet

						2025-prisnivå					
Part	Prosjektnavn	Prosjektbeskrivelse	Status per 1. september 2025	Totalkostnad	Påløpt per 31.12.2024	Revidert budsjett 2025	2026	2027	2028	2029	Gjenstående etter HP 26-29
Stavanger	Sjøhagen	Undergang samarbeid SUKF	Bygging	37,1	16,3	12,0	8,8				-
Stavanger	Gauselvågen (Nord)	Etablere fortau	Planlegging	10,1	6,1	0,3	3,7				-
Stavanger	Stavanger sentrum, etablere pullerter	Etablere pullerter	Planlegging	6,0	-	2,0	4,0				-
Stavanger	Beysning Vågen tusenårsstedet	Belysning	Planlegging	20,1	1,1	10,0	9,0				-
Statens vegvesen	E39 Trafikkstyring på motorveien	Tilfartskontroll, variabel fartsgrense		81,7	21,0	1,4	15,0	15,0	15,0	14,3	-
Alle	Trafikksikkerhet ungdomsskoleveg	Mindre tiltak på flere skoler		31,5	12,0	2,2	4,3	4,3	4,3	4,4	-
Rogfk	Fv. 4540 Grannessletta x Madlavegen	Etablere gang- og sykkelveg, sikktiltak undergang	Bygging	7,9	1,7	5,5	0,02	-	0,01	-	0,7
Rogfk	To underganger Nesb	Utbedring av underganger	Bygging	75,9	27,2	10,9	31,8	5,9		0,1	-
Sola	Nesbuvegen x Åsnutv	Utbedring av to kulverter		20,8	0,6	2	5	10	3,2		-
Sola	Påskhusvegen			3,1	-			3,1			-
Rogfk	Auglendsveien	Forsterket belysning og heving av gangfelt		5,1	-		5,1				-
Stavanger	Gauselvågen Nord de	Etablere fortau									
Rogfk	Madlamark	Utbedring av krysningspunkt og	Planlegging								
Rogfk	Gjerdeveien - kryssni	Gangfelt og belysning	Planlegging								
Stavanger	Høgeveien	Etablere fortau	Planlegging								
				299,3	86,0	46,3	86,7	38,3	22,5	18,8	0,7

Programområde kollektiv						2025-prisnivå					
Part	Prosjektnavn	Prosjektbeskrivelse	Status per 1.9.2025	Totalkostnad	Påløpt per 31.12.2024	Revidert budsjett 2025	2026	2027	2028	2029	Gjenstående etter HP 26-29
Rogfk.	Auglendsdalen	Kollektivfelt		46,8	9,7	4,8	25,6	6,7			-
Stavanger	Kongsgata og Klubbgata	Stenge biltrafikk m.m.		226,2	6,3	8,0	150	61,9			-
Rogfk.	Korridor øst: Verksgata	Kollektivprioritering, trygge krysningspunkt for myke trafikanter og flytte adkomst til parkeringshus Jorenholmen.		59,6	7,8	4,7	31,2	16,0			-
Rogfk.	Gravarsveien sør	Kollektivfelt		184,3	2,1	5,0	6,8	82,7	80,8		6,8
Rogfk.	Bussprioritering signalanlegg Nord-Jæren	Gjennomgang og tiltak for å prioritere bussen		9,2	0,4	1,7	6,2				0,9
Randaberg	Hagafjell	Fra ett til to kjørefelt		8,9	0,8	0,3	7,8				-
Randaberg	Krystallveien/Bronseveien	Flere små tiltak langs strekning		17,2	0,4	0,2		16,6			-
Stavanger	Korridor øst Holmen	Snuplass, holdeplasser		24,5	-		24,5				-
Stavanger	Folkevisveien	UU holdeplasser		17,0	7,2	7,0	2,8				-
Stavanger	Rogalandsgata	UU holdeplasser		7,8	0,1	0,5			7,2		-
Stavanger	Holdeplasser Madlasandnes	UU holdeplasser		9,4	1,1	5,0	3,3				-
Alle	Mindre investeringstiltak			20,0			5,0	5,0	5,0	5,0	-
Rogfk	Del 1Fv.4548 Schancheholen-Ullandhaug	Etablere kollektivløsning på delen av strekningen Hillevåg-Ullanhaud, som er forlengelse av prosjektet Jåttåvågen-Ullandhaug		512,0	-	3,1	7,9	4,5	153,0	144,0	199,5
Rogfk	Fv. 440 Hillevåg - Schancheholen	Regulere tiltak for å sikre fremkommelighet for kollektiv på del to av strekningen Hillevåg-Ullandhaug.		20,5	-	2,2	7,2	3,8			7,3
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		204,8	-	3,5	11,0	4,0	29,5	16,2	140,6
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. Tiltak på tvers av vegeierskap		20,5	-	2,0	4,0	5,0	5,0	4,5	-
Alle	Snarvei til holdeplasser	Gjøre adkomsten for gående til holdeplasser bedre slik at reisetiden blir kortere og totalopplevelsen av kollektivreisen blir bedre.		12,3	-	3,1	2,5	2,5	2,5	1,7	-
				1 401	36	51	296	209	283	171	355