

Handlingsprogram 2026-2029



Sykkelstamveggen. Foto: Øyvind Ellingsen

Versjon 22.10.2025



Bymiljøpakken



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 Sykkelstamvegen, 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.



Innhold

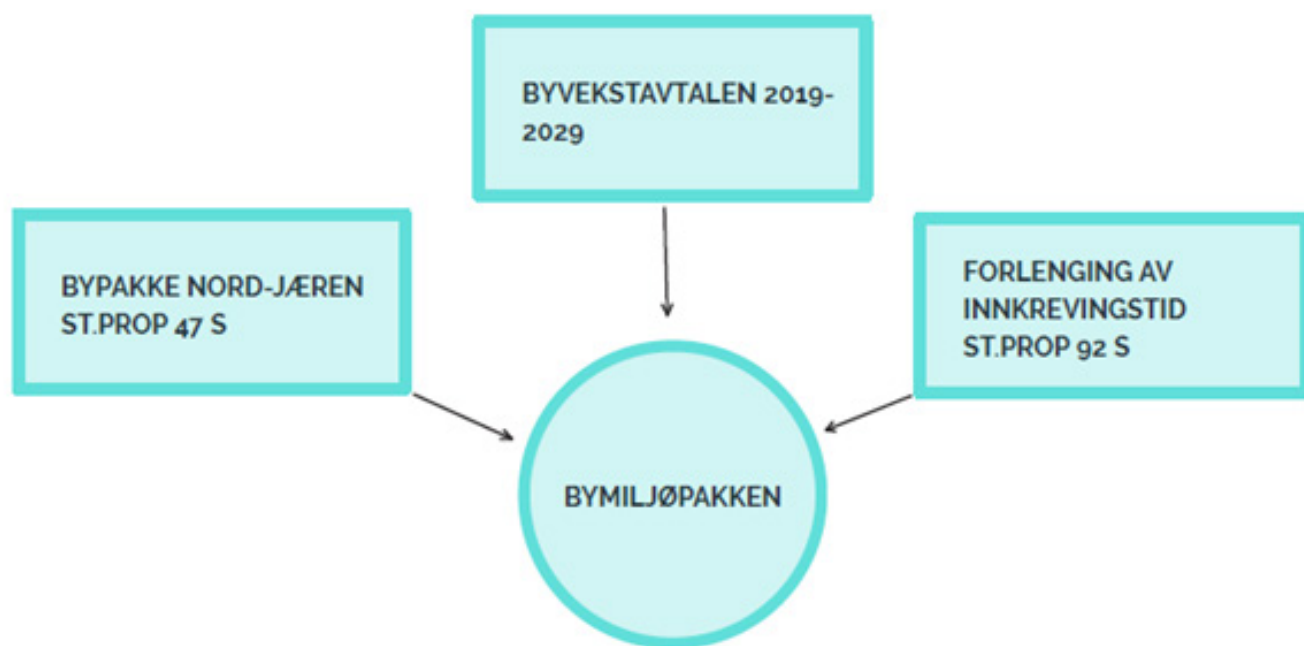
Forord	3
Bymiljøpakken	6
Styringsmodell	7
Styring	8
Årlig beslutningsprosess	9
Arealutvikling	10
Måloppnåelse	11
Økonomi	12
Økonomiske rammebetingelser	12
Portefølje	14
Gjenstående forpliktelser	15
Investeringsplan	18
Hovedporteføljeprosjekter	22
Programområdeprosjekter	34
Detaljert økonomisk oversikt: Programområdene	35
Sykkel	35
Gange	36
Trafikksikkerhet	37
Kollektiv	38
Vedlegg: Prosjektark	41
Programområde sykkel	41
Programområde gange	62
Programområde trafikksikkerhet	76
Programområde kollektiv	92

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 fremkommelighet, 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 Statsforvalteren. 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 porteføljestyling 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, trafikkssikkerhet og kommunikasjon. Faggruppene viktigste oppgave er å bidra aktivt til måloppnåelse i Bymiljøpakken. Dette gjøres gjennom faglige vurderinger og samarbeid på tvers av forvaltningsnivåene, vurdering og prioritering av prosjekt i programområdene og kommunikasjon av Bymiljøpakkens prosjekter og resultater

Styring

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

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

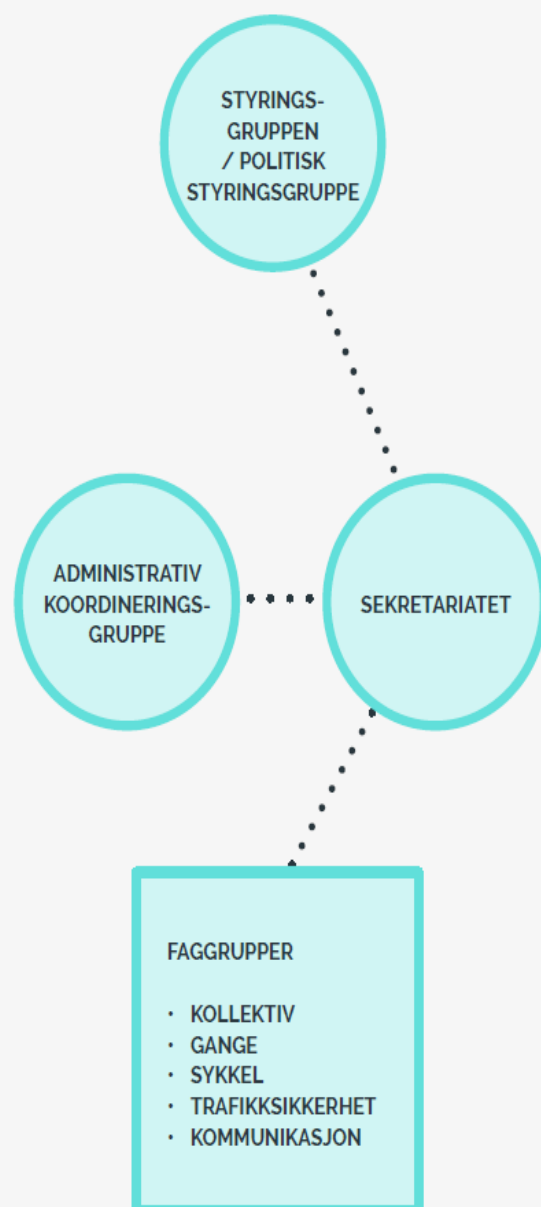
Gjennomføring av prosjektene i byvekstavtalen for Nord-Jæren prioriteres gjennom porteføljestyring, etter styringsmodell fra Prop. 47 S (2016-2017). Dette innebærer at styringsgruppen prioriterer prosjekter på grunnlag av en helhetlig vurdering basert på måloppfyllelse i henhold til nullvekstmålet, finansiering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

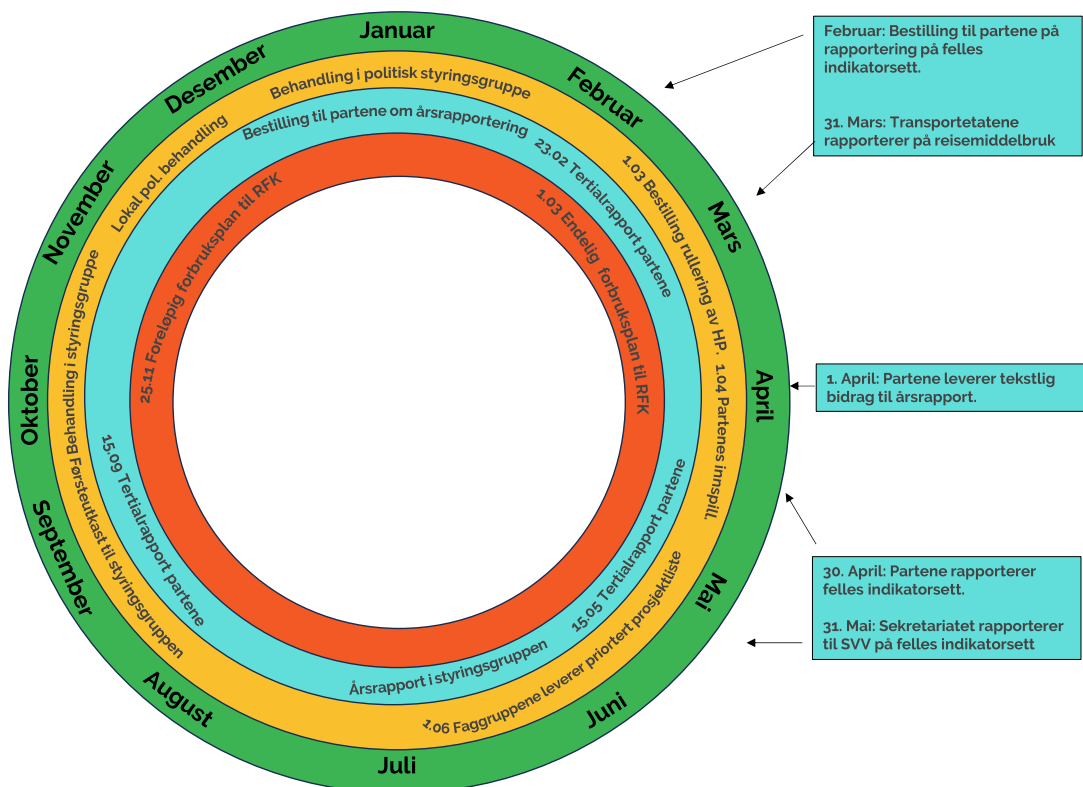
Sekretariatet i Bymiljøpakken har fått delegert fullmakt til å foreta beslutninger i visse saker:

Gi klarsignal for deltagelse i prosjektsamarbeid og utredninger innenfor rammene av vedtatt handlingsprogram

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

Organisasjonskart





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. Sykkeltstamveien 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.

Bussveien på Jättå. Foto: Rogaland fylkeskommune



Måloppnåelse

Byvekstavtalen forplikter partene i avtaleområdet til å nå målet om nullvekst i personbiltransporten. Per 1. oktober 2025 viser byindeksen, som er hovedindikator for å måle trafikk, at veksten i personbiltrafikken fra 2017 er 5,3 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 syklistene 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 Schankeholen 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 syklistene 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
 - o Belønningsmidler
 - o Tilskudd til reduserte bompenger
 - o Tilskudd til bedre kollektivtilbud
 - o Tilskudd til reduserte billettpriser til kollektivtrafikken
 - o Tilskudd til fjerning av rushtidsavgift
- Kap. 1352 Post 73 Stasjons- og knutepunktutvikling langs jernbanen
- Bompengeinntekter
- 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.

Bompengeinntekter

Bypakke Nord-Jæren er i Prop 92 S forlenget til ut 2038. Ettersom bompengeinntektene 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 bompengeinntektene. 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 bompengeinntekter.

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



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-Jærenpakke	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.- Sundekrossen- Bussvei/kollektivakse)</i>	2 963	68	2 895	2 976
	<i>Bussvei korridor 2.2 Sundekrossen - Risavika (Bussvei/kollektivakse)</i>	2 477	10	2 467	2 481
	<i>Kollektivakse korridor 3 (Havnegata/ Gravarsveien - Vatnekrossen)</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 ink krysstiltak Stangeland	742	222	519	769
7(2)	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(1)	Kryss E39 Bråstein	95	-	95	95
11(2)	E39 Hove Osli	734	330	404	753
12	E39 Smiene - Harestad	4 240	62	4 178	4 243
12(1)	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	42 029	10 887	31 142	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 bompenger	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.

Bussveien på Jättå. Foto: Bymiljøpakken



Bundne midler (påbegynte prosjekt)				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 trafikksikkerhetstiltak	776	362	414	339											74	
7(1)	Oalsgata ink krysstiltak Stangeland	742	222	519	86				350							83	
7(2)	Dusavikveien samfinansiering sykkel/ts	327	12	315	13				252							50	
8	Programområde kollektiv + øvrige kollektivtiltak	1 509	132	1 378	563				386					181		248	
8(1)	Sandnes- og Skeiane stasjon	188	58	130											130		
11(2)	E39 Hove Osli	734	330	404	88	316											
	Sum kostnader	21 374	10 660	10 713	2 377	316	0	1 573	2 001	1 512	350	658	314	302	130	1 146	35

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
Sykelstamvegen	2 117	120	90	125	
Bussveien Korridor 1-4	13 602	590	735	1 147	1 377
<i>Bussveien korridor 1 - Ruten Stavanger stasjon til og med krysset i Havnegata/Gravarsveien</i>	7 636	474	356	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	49	80	115	58
Programområde gange, miljø og trafiksikkerhetstiltak	849	165	63	55	19
Oalsgata ink krysstiltak Stangeland	742	139	90	74	39
Dusavikveien samfinansiering sykkel/ts	327	19	55	96	80
Programområde kollektiv + øvrige kollektivtiltak	1 891	296	212	287	171
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				1
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	5	3	4	4
Planlegging Sandnes øst	52				
Figgjo-Ålgård	3 169	6	300	700	900
Osli-Figgjo	4 245				
Sum kostnader	42 029	2 436	2 421	3 692	3 903

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	264	297	543	780
Post 30 Statlige midler til kollektiv-, gang- og sykkeltiltak	3 217	177	166	192	33
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	215	188	309	321
Alternativ finansiering	35				
Sum inntekter	42 683	2 537	2 394	2 719	2 800

* inkludert 185 mill kr overført fra 2024

** inkludert 74,2 mill kroner avsatt til elektrifisering bussflåten.

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	2 351	2 452	2 425	1 452
Inntekter	2 537	2 394	2 719	2 800
Kostnader	2 436	2 421	3 692	3 903
Estimert bankbeholdning ved årsslutt	2 452	2 425	1 452	349
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 trafikksikkerhet
- Vei

Styringsgruppen har en ambisjon om at fordelingen i pakken skal være omtrent 70 prosent til kollektiv, sykkel, gange og trafikksikkerhet og cirka 30 prosent til vei. I Handlingsprogram 2026-2029 skal det investeres for 12,5 milliarder kroner. Av dette utgjør 67 prosent investering knyttet til sykkel, gange, trafikksikkerhet og kollektiv og 34 prosent er investering i vei.

Fra åpningen av kollektivtraseen Jättä - Ullandhaug. Fra venstre Harald Behn, fylkesordfører Ole Ueland. Foto: Rogaland fylkeskommune





Hovedporteføljeprosjekter

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.

Morgenmarkering på sykkelstamvegen. Foto: Bymiljøpakken



Kart over sykkelstamvegens delstrekninger. Illustrasjon av Statens vegvesen



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 sykkelssystemer 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.

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:

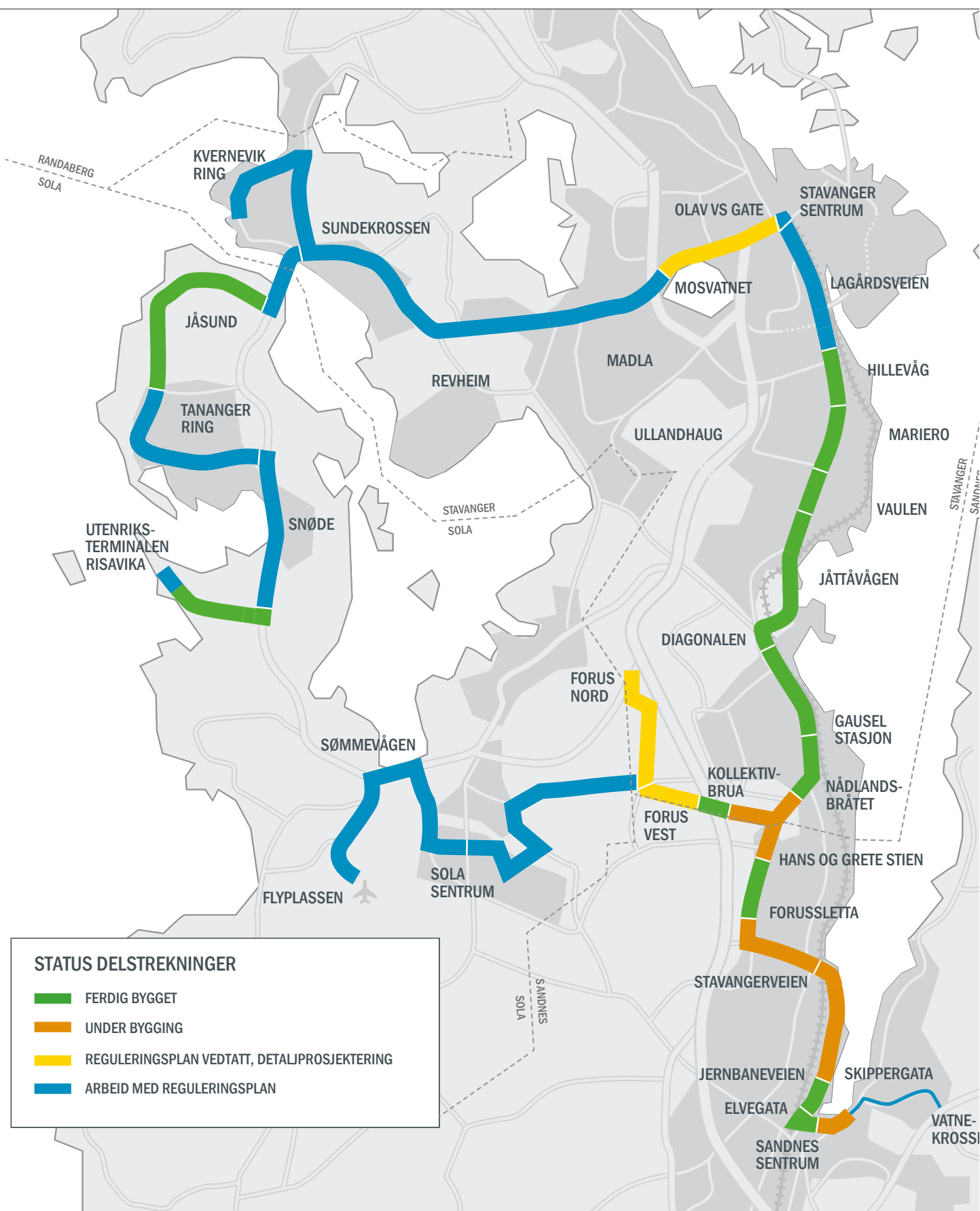
Det arbeides med konseptvurderinger, optimalisering og reguleringsplaner for delstrekningene i korridor 2.1 og optimalisering av delstrekning 2.2.

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 trafikksikkerhet. 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»

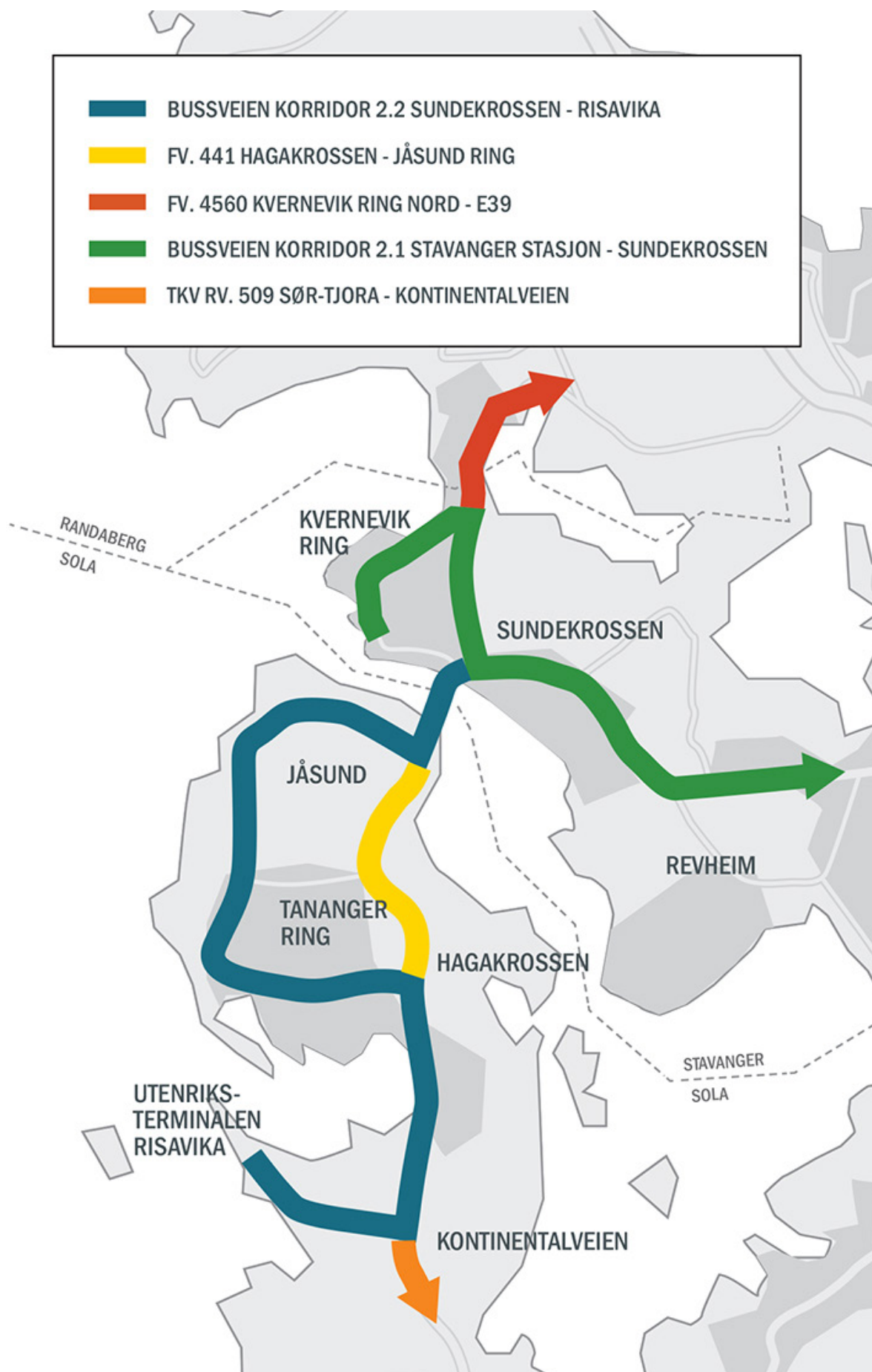
I 2021 og 2022 behandlet Bymiljøpakkens styringsgruppe et kunnskapsgrunnlag for å vurdere eventuelle endringer i Transportkorridor vest. Saken ble drøftet uten at det ble enighet om veien videre. Rogaland fylkeskommune vil i 2026, i nært samarbeid med både kommuner og næringslivet, ta opp igjen kunnskapsgrunnlaget 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 Bussveistrekingen 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 inkl. krysstiltak Stangeland

Hovedmålet med prosjektet er å forbedre trafikksikkerheten 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 trafikksikkerheten 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.



Plankart Oalsgata

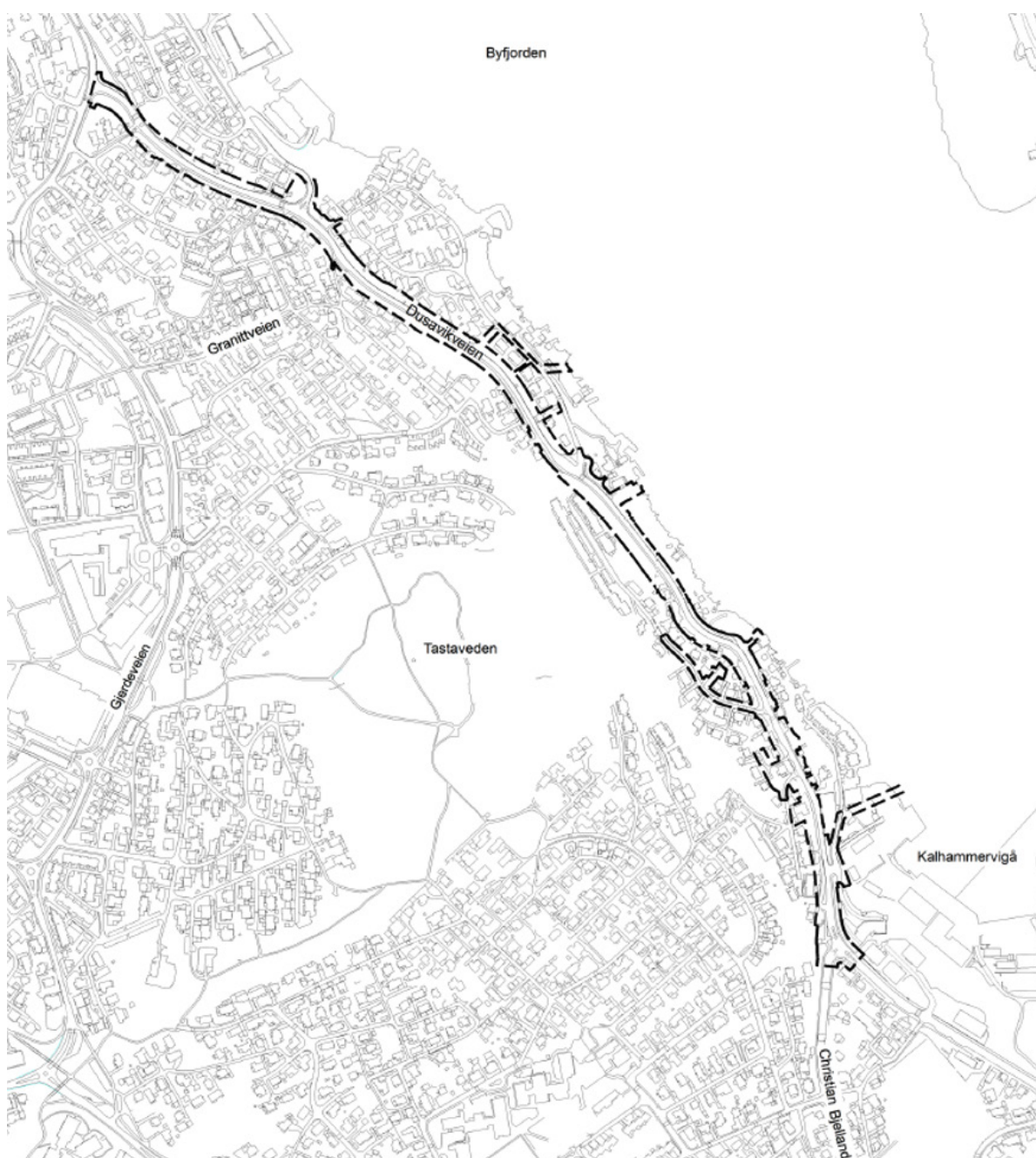


Illustrasjon, Rogaland fylkeskommune

Fv. 4584 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 trafikksikkerheten for myke trafikanter med spesielt hensyn til syklister, samt tilrettelegging for kollektivtrafikk. Forprosjektering pågår, forventet utlysning i 2027.

Her kommer det sykkelfelt. Illustrasjon av Rogaland fylkeskommune



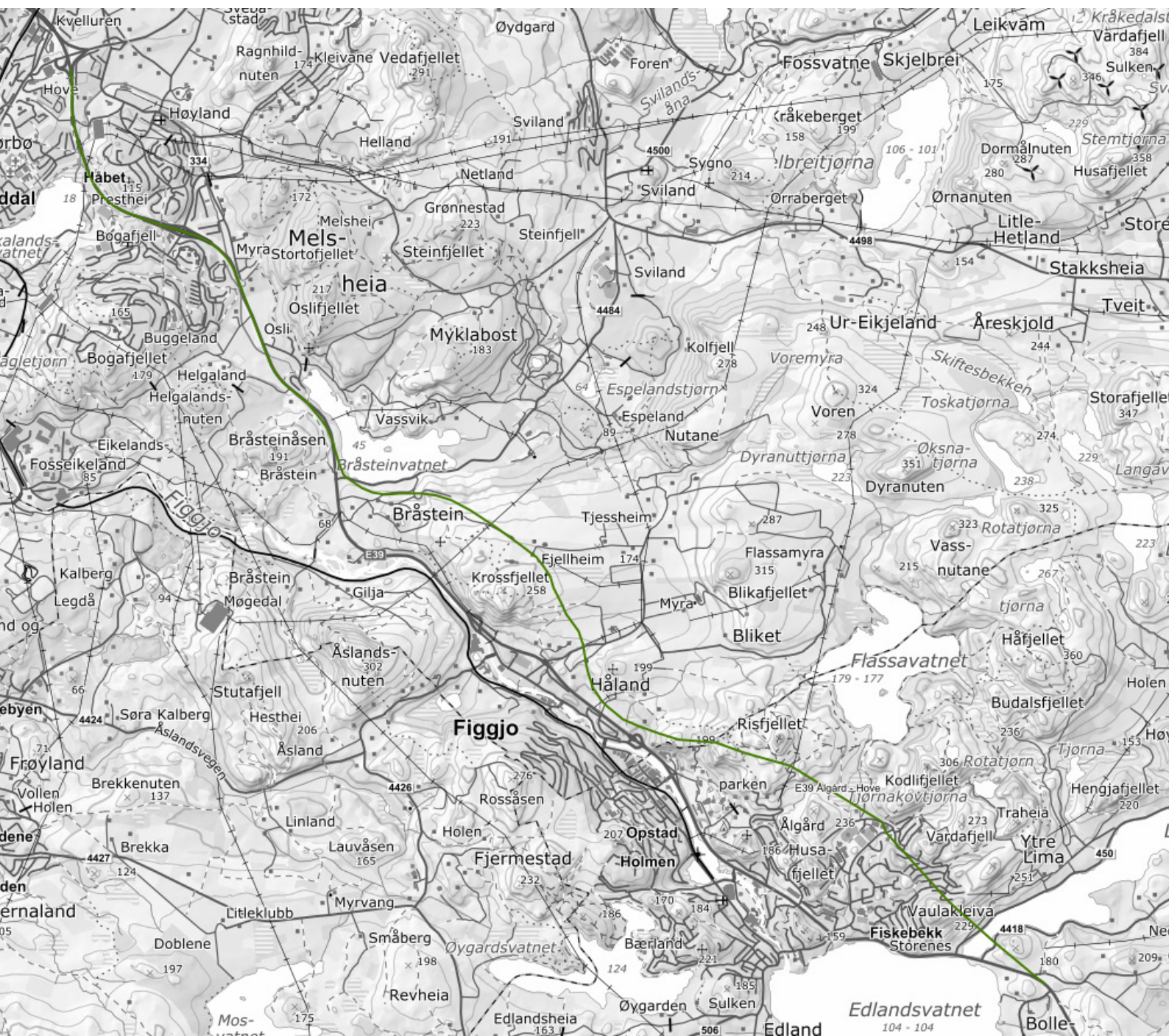
E39 Hove–Osli, E39 Osli– Figgjo og E39 Figgjo–Ålgård.

Hovedmålet med prosjektet er bedre fremkommelighet og økt trafikksikkerhet. 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. Strekingen *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 trafikkssikkerhet. 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.



De resterende traséalternativene som fylkeskommunen nå skal utrede nærmere. Illustrasjon av Rogaland fylkeskommune

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 til 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 ferdigstilt i 2025.

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.

Ordfører i Sandnes, Kenny Rettore åpner nye sykkelskap på en oppgradert Sandnes stasjon. Foto: Bymiljøpakken



Programområdeprosjekter

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

Programområde sykkel

Tiltakene i handlingsprogrammet bygger på anbefalinger i Sykkelstrategi for Nord-Jæren 2022-2032, og omforente faglige prioriteringskriterier. Flere prosjekter under programområde sykkel skal stå ferdig tidlig i handlingsprogramperioden. Det gjelder *Musegata fra Paradis stasjon, Hjelmelandsgata, Hannadalsgata 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 kommende handlingsprogramperiode skal flere prosjekter innenfor gange og trafiksikkerhet stå ferdige. Dette er både store og litt mindre prosjekter langs hovednettet på Nord-Jæren. Formålet er å legge til rette for overføring av personbilturer til gange, gjennom at det blir tryggere og mer attraktivt å gå.

De største prosjektene som er under utbygging er kryssutbedring *Madlaveien x Regimentsveien*, utbedring av *To underganger under Nesbuveien* i Sola og *E39 trafikkstyring på motorveien*.

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

Programområde kollektiv

I handlingsprogramperioden skal kollektivaksen i Stavanger sentrum bygges med prosjektene *Kongsgata og Klubbgata*, *Korridor øst: Verkskata og Verksalmenningen - Kjelve*. Det skal planlegges og startes bygging av en effektiv kollektivtrasé mellom Stavanger og det nye sykehuset og Universitetet i Stavanger med prosjektene *Hillevåg - Schancheholen* og *Schancheholen - Ullandhaug*. I tillegg skal det bygges kollektivfelt i prosjektet *Gravarsveien sør* 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

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	Planlegging	29,2	0,5	0,4		28,3			-
Sola	Åsenvegen	Sykkelvei med fortau	Planlegging	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	Planlegging	5,9	3,1	2,0	0,4				0,4
Randaberg	Plan Vistnesveien	Reguleringsplan	Planlegging	10,2	-	5,1		5,1			-
Sandnes	Dyre Vaas vei	Sykkelvei med fortau	Regulering	12,7	1,2	1,5	10,0				-
Alle	Mindre investeringstiltak	Samlepott		20,0	-	5,0	5,0	5,0	5,0		-
Sandnes	Fv 4532 Løwenstrasse	Sykkelveg med fortau	Planlegging	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	28,2	-
Stavanger	Hjelmelandsgata	Etablere sykkelfelt	Planlegging	22,9	0,2	5,0	15,0	2,7			-
Stavanger	Christian Bjellandsgate	Sykkelfelt, strukturere parkering	Planlegging	45,6	1,3	0,5	0,5	12,0	31,3		-
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 og sykkelvei med fortau									
Stavanger	Peder Klows gate	Sykkelprioritert gate									
				471,9	96,9	73,3	48,5	80,2	115,1	58,3	0,6

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	Prosjektering	79,0	16,7	9,6	26,3	24,4	2,0		-
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)	Planlegging	11,0	0,3	0,8	9,5				0,4
Stavanger	Arne Rettedals gt	Utvidelse fortau	Planlegging	13,0	1,7	0,3	11,0				-
Stavanger	Øvre Homegate	Gågate	Planlegging	22,0	0,3	9,8	11,9				-
Randaberg	Tungenesveien	Reguleringsplan	Planlegging	0,6	-	0,3	0,3				-
Stavanger	Eiganesveien	Oppgradere/nytt fortau	Planlegging	25,6	-	0,5	0,5	0,5	24,1		-
Sandnes	Ungdomsaksen nedre del	Mer areal til gående	Prosjektering	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	Ferdig regulert	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
				186,2	20,2	30,4	78	24,9	32,3	0	0,4

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	Prosjektering	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, sikketiltak undergang	Prosjektering	7,9	1,7	5,5	0,02	-	0,01	-	0,7
Rogfk	To underganger Nesbuveien	Utbedring av underganger	Prosjektering	75,9	27,2	10,9	31,8	5,9		0,1	-
Sola	Nesbuvegen x Åsnutvegen	Utbedring av to kulverter	Prosjektering	20,8	0,6	2	5	10	3,2		-
Sola	Påskhusvegen		Prosjektering	3,1	-			3,1			-
Rogfk	Auglendsveien	Forsterket belysning og heving av gangfelt	Planlegging	5,1	-		5,1				-
Stavanger	Gauselvågen Nord del 2	Etablere fortau									
Rogfk	Madlamark	Utbedring av krysningspunkt og andre tiltak	Planlegging								
Rogfk	Gjerdeveien - kryssningspunkt	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

Kollektiv

Part	Prosjektnavn	Prosjektbeskrivelse	Status per 1.9.2025	Totalkostnad	Påløpt per 31.12.2024	2025-prisnivå					
						Revidert budsjett 2025	2026	2027	2028	2029	Gjenstående etter HP 26-29
Rogfk.	Auglendsdalen	Kollektivfelt	Prosjektering	46,8	9,7	4,8	25,6	6,7			-
Stavanger	Kongsgata og Klubbgata	Stenge biltrafikk m.m.	Planlegging	226,2	6,3	8,0	150	61,9			-
Rogfk.	Korridor øst: Verkgata	Kollektivprioritering, trygge krysningspunkt for myke trafikanter	Prosjektering	59,6	7,8	4,7	31,2	16,0			-
Rogfk.	Gravarsveien sør	Kollektivfelt	Planlegging	184,3	2,1	5,0	6,8	82,7	80,8		6,8
Rogfk.	Bussprioritering signalanlegg Nord-Jæren	Øke fremkommelighet buss	Prosjektering	9,2	0,4	1,7	6,2				0,9
Randaberg	Hagafjell	Fra ett til to kjørefelt	Ferdig regulert	8,9	0,8	0,3	7,8				-
Randaberg	Krystallveien/Bronseveien	Flere små tiltak langs strekning	Planlegging	17,2	0,4	0,2		16,6			-
Stavanger	Korridor øst Holmen	Snuplass, holdeplasser	Planlegging	24,5	-		24,5				-
Stavanger	Folkeviserveien	UU holdeplasser	Bygging	17,0	7,2	7,0	2,8				-
Stavanger	Rogalandsgata	UU holdeplasser	Planlegging	7,8	0,1	0,5			7,2		-
Stavanger	Holdeplasser Madlasandnes	UU holdeplasser	Bygging	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 del en av strekningen Hillevåg- Ullanhaud, som er forlengelse av prosjektet Jåttåvågen-Ullandhaug	Planlegging	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.	Planlegging	20,5	-	2,2	7,2	7,2	3,9		-
Rogfk	Verksalmenningen-Kjelvene	Sikre fremkommelighet og prioritering av kollektiv mot Hundvåg og Stavanger øst	Planlegging	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. Tiltak på tvers av vegeierskap	Prosjektering	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	212	287	171	348

Kontakt sekretariat for Bymiljøpakken

Kristine Gramstad Wedler

Sekretariatsleder

kristine@bymiljøpakken.no

Berit Johnsen

Controller

controller@bymiljøpakken.no

Lene Simonsen

Controller

controller@bymiljøpakken.no

Kjersti Reppen Karlsen

Rådgiver

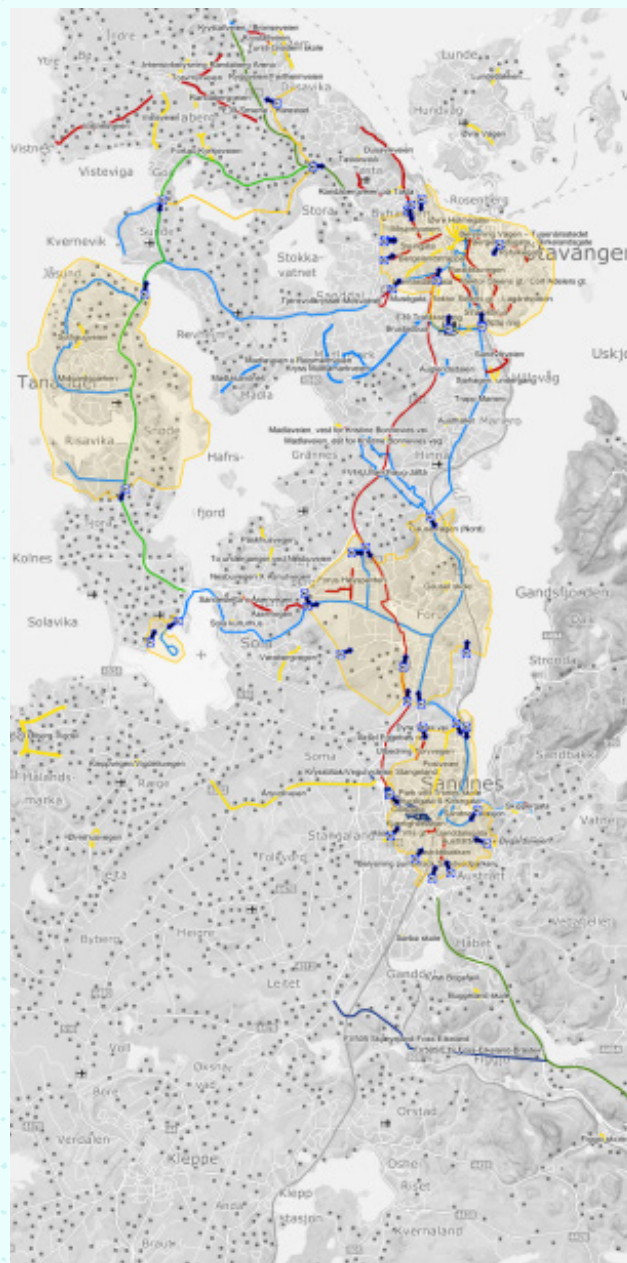
kjersti@bymiljøpakken.no

Are Hauge Braaten

Kommunikasjonsansvarlig rådgiver

kontakt@bymiljøpakken.no

+47 986 64 231



Et interaktivt kart for Bymiljøpakkens prosjekt finnes på internett.

Klikk her for å se kartet og utforske.



Statsforvaltaren i Rogaland



Rogaland
fylkeskommune



Randaberg
kommune



SANDNES
KOMMUNE



Sola kommune



Stavanger
kommune



Jernbane-
direktoratet



Statens vegvesen



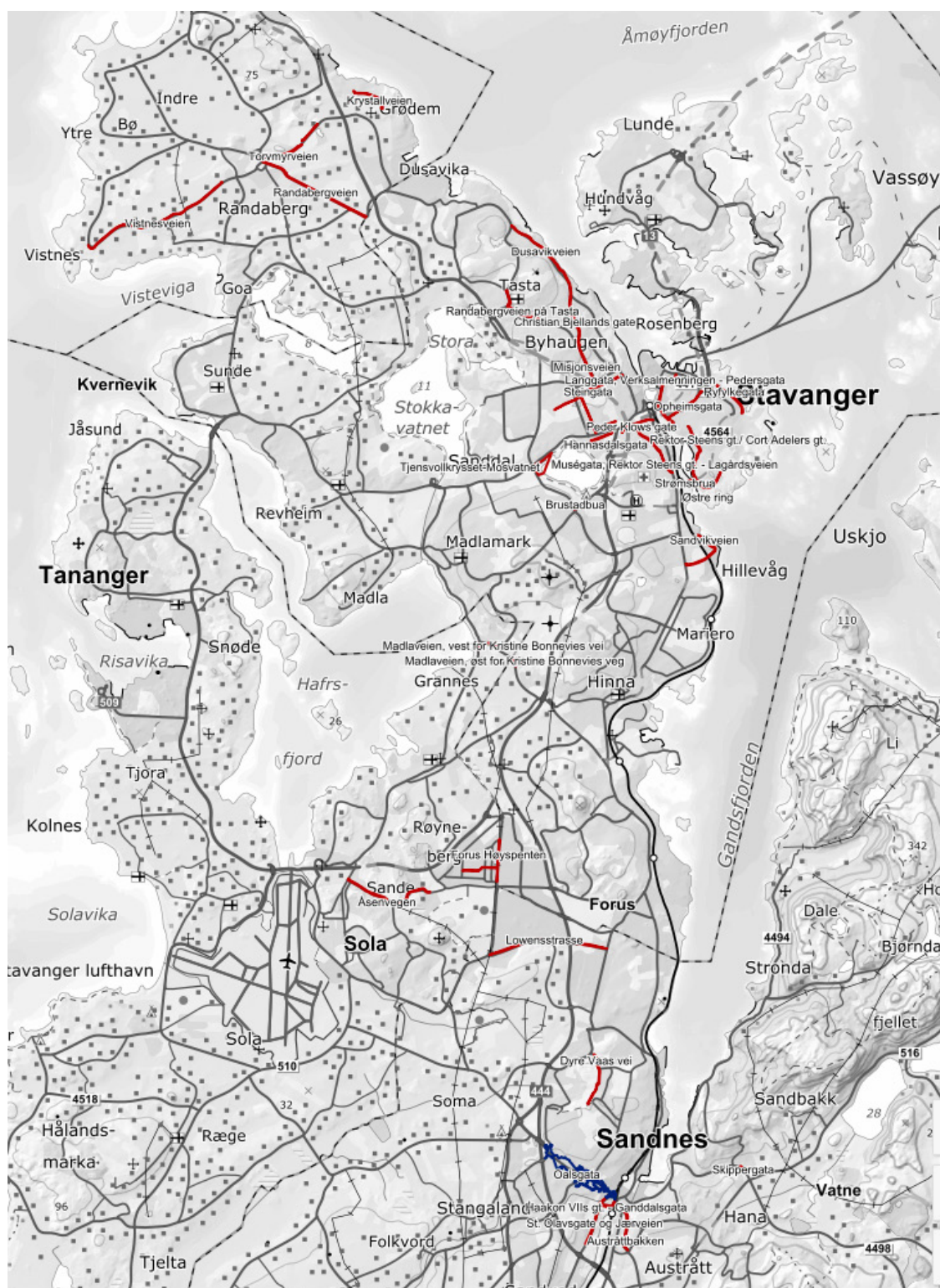
Bymiljøpakken



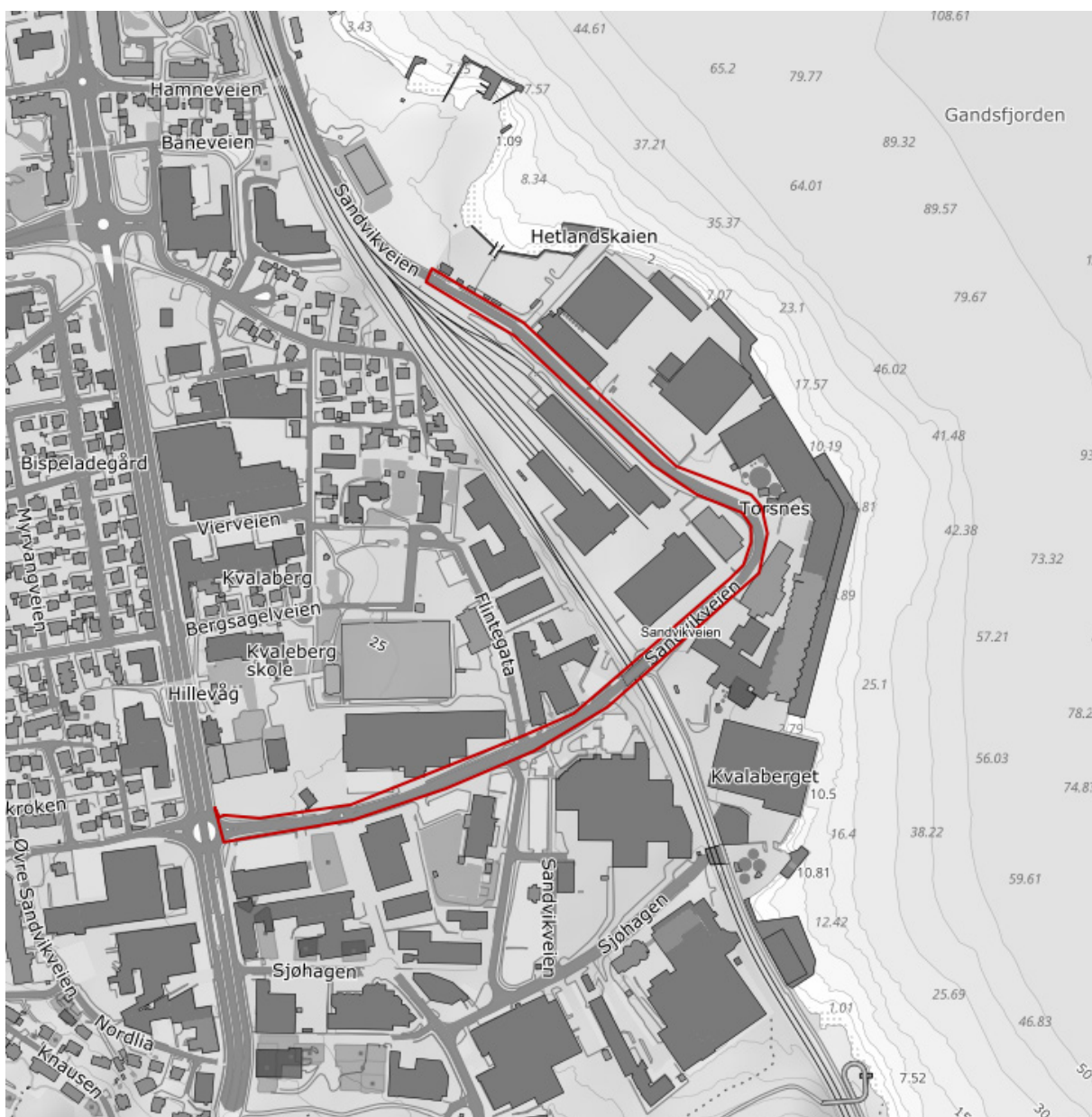
Vedlegg: Prosjektark

Programområde sykkel

Oversikt over alle ferdigstilte og planlagte prosjekt i programområde sykkel. Merk at flere hovedportefølje-prosjekt og gangeprosjekt også legger til rette for syklende.



Prosjekt: Sandvikveien



Formål: Hensikten er å gjøre det enklere å sykle i Stavanger sentrum ved å bedre syklistenes framkommelighet og sikkerhet.

Hvor: Sandvikveien, Stavanger

Hva: Etablere enveisregulert sykkelvei med fortau mellom Hillevågsveien og Flintegata, og sykkelvei med fortau mellom Flintegata og Hamneveien. Begrensninger for mulighet til arealinngrep og endring i adkomst til Felleskjøpet gjør det nødvendig med systemskifte på strekningen.

Prosjekt: Hannadalsgate (del 2)

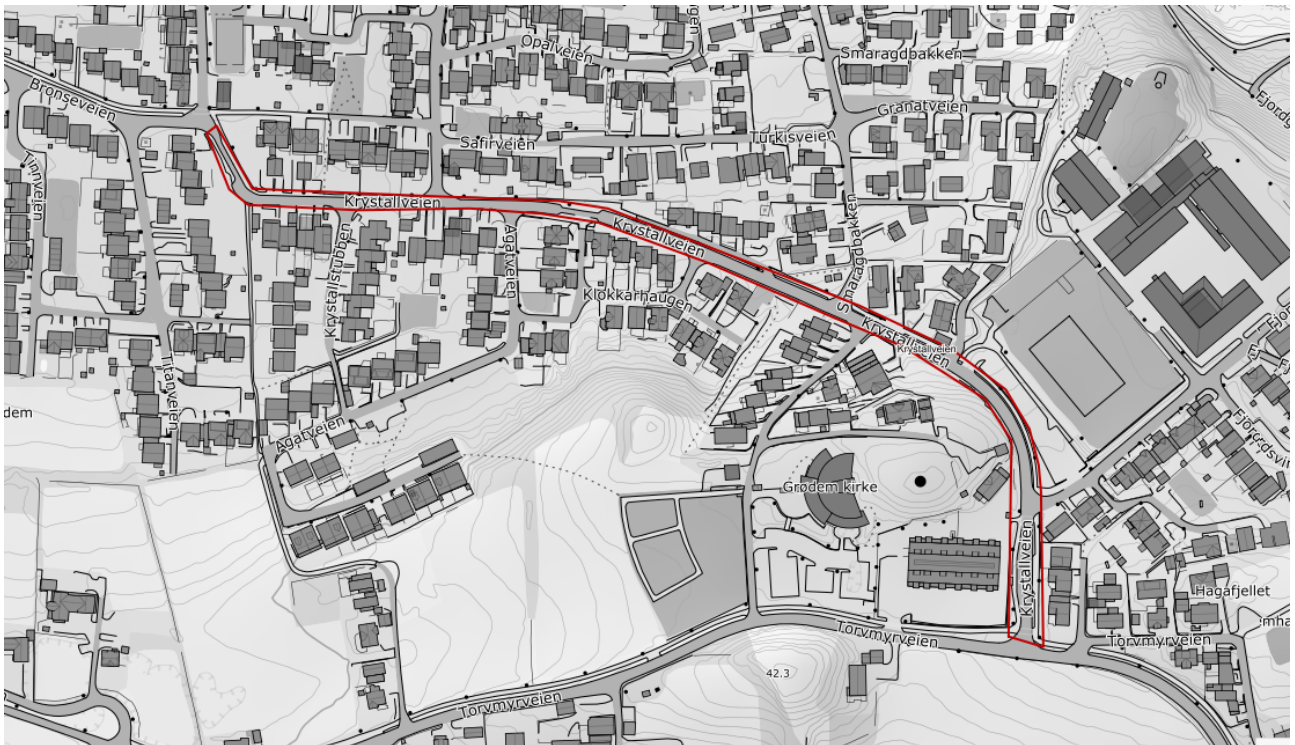


Formål: Gjøre det enklere å sykle i Stavanger sentrum ved å bedre syklistenes framkommelighet og sikkerhet.

Hvor: Hannadalsgate, Stavanger

Hva: Etablere sykkelgate med begrenset biltrafikk. Sykkelprioritert gate i Hannadalsgate er erstatning for egen sykkelstrasé i Bussveien med påkobling til Sykkelstamveien.

Prosjekt: Krystallveien



Formålet: Hensikten er å gjøre det enklere å sykle i Randaberg ved å bedre syklistenes framkommelighet og sikkerhet. Ses i sammenheng med kollektivtiltak på samme strekning.

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

Hva: Valg av løsning avklares i reguleringsplan.

Prosjekt: Steingata

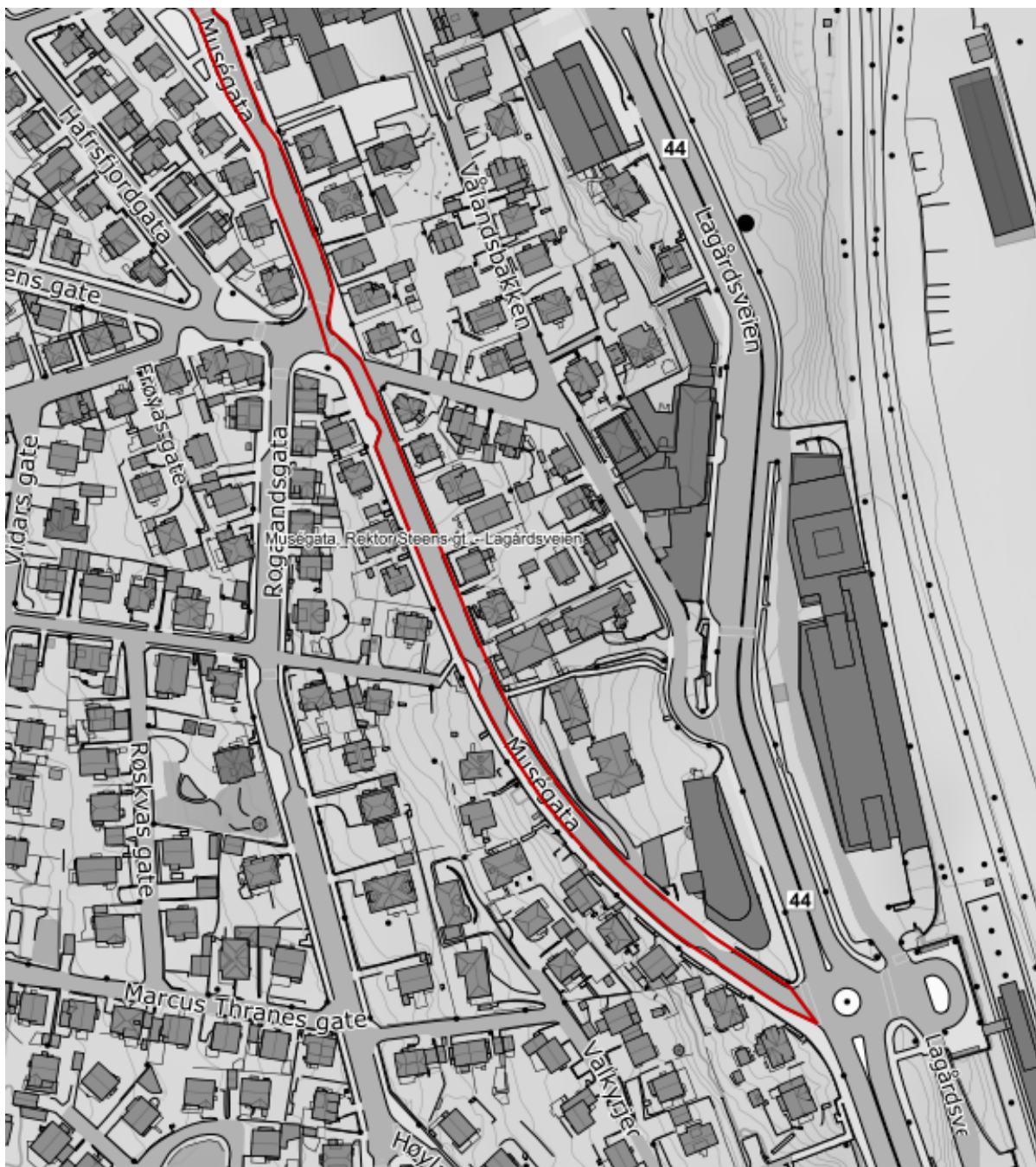


Formål: Gjøre det enklere å sykle i Stavanger ved å bedre syklistenes framkommelighet og sikkerhet.

Hvor: Steingata fra Møllegata til Øvre Stokkavei, Stavanger.

Hva: Etablere sykkelprioritert gate.

Prosjekt: Muségata



Formål: Bedre syklistenes framkommelighet, sikkerhet og komfort på hovednett for sykkel i Stavanger.

Hvor: Muségata fra Rektor Steens gate til Lagårdsveien, Stavanger.

Hva: Etablere ensidig sykkelfelt opp bakken, og sykling i blandet trafikk med toveis biltrafikk nedover med oppmerking av delesymboler kalt sharrows. Ensidig strukturert parkering på motsatt side av sykkelfeltet.

Prosjekt: Misjonsveien



Formål: Gjøre det enklere å sykle, og bedre syklistenes framkommelighet, sikkerhet og komfort på hovednett for sykkel i Stavanger. Misjonsveien forbinder Tastaruta og Byfjordruta mot sentrum vest og sykkelstamveien.

Hvor: Misjonsveien fra krysset Randabergveien-Christian Bjellands gate til Stokkaveien, Stavanger.

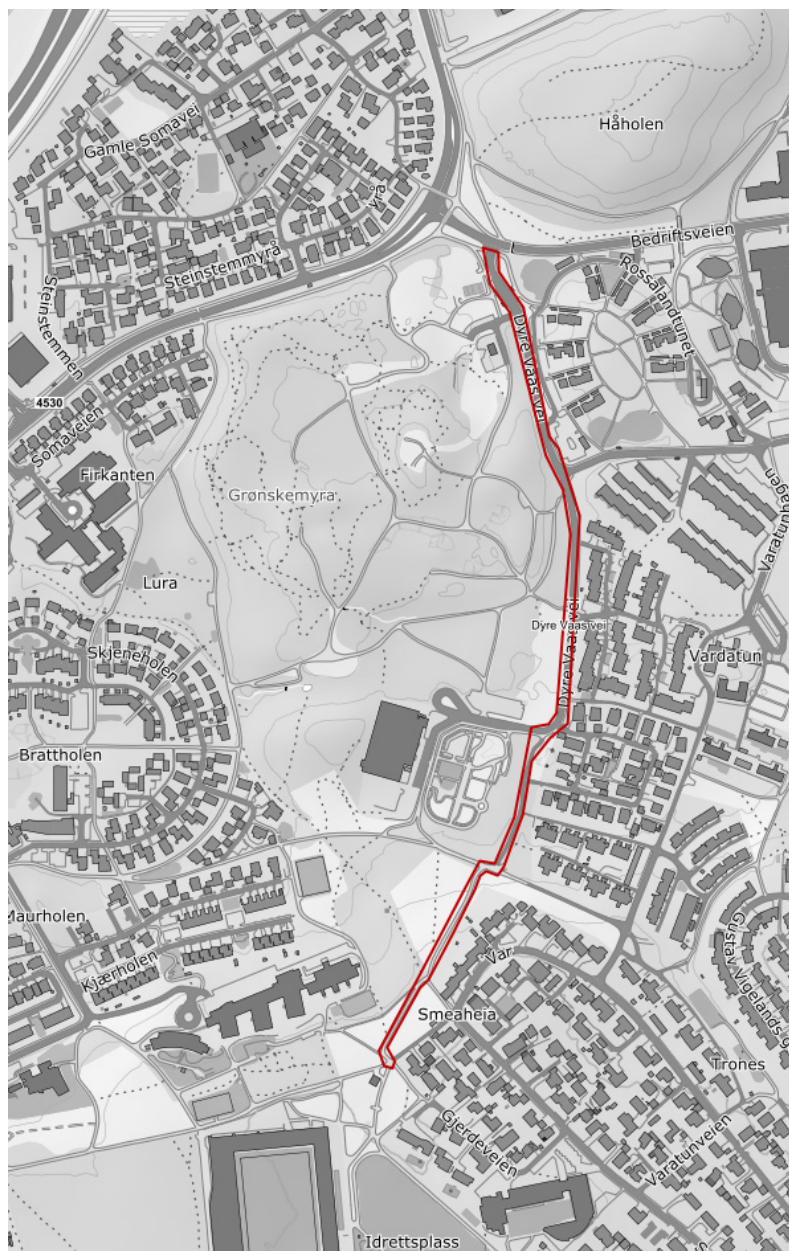
Hva: Hevet sykkelfelt.

[illegible]

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

Hva: Bygge tradisjonell gang- og sykkelvei.

Prosjekt: Dyre Vaas vei



Formål: Bedre syklistenes framkommelighet og sikkerhet ved å etablere ny hovedsykkelrute sentralt på Varatun i Sandnes.

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

Hva: Etablere sykkelvei med fortau og tursti.

Prosjekt: Løwenstrasse



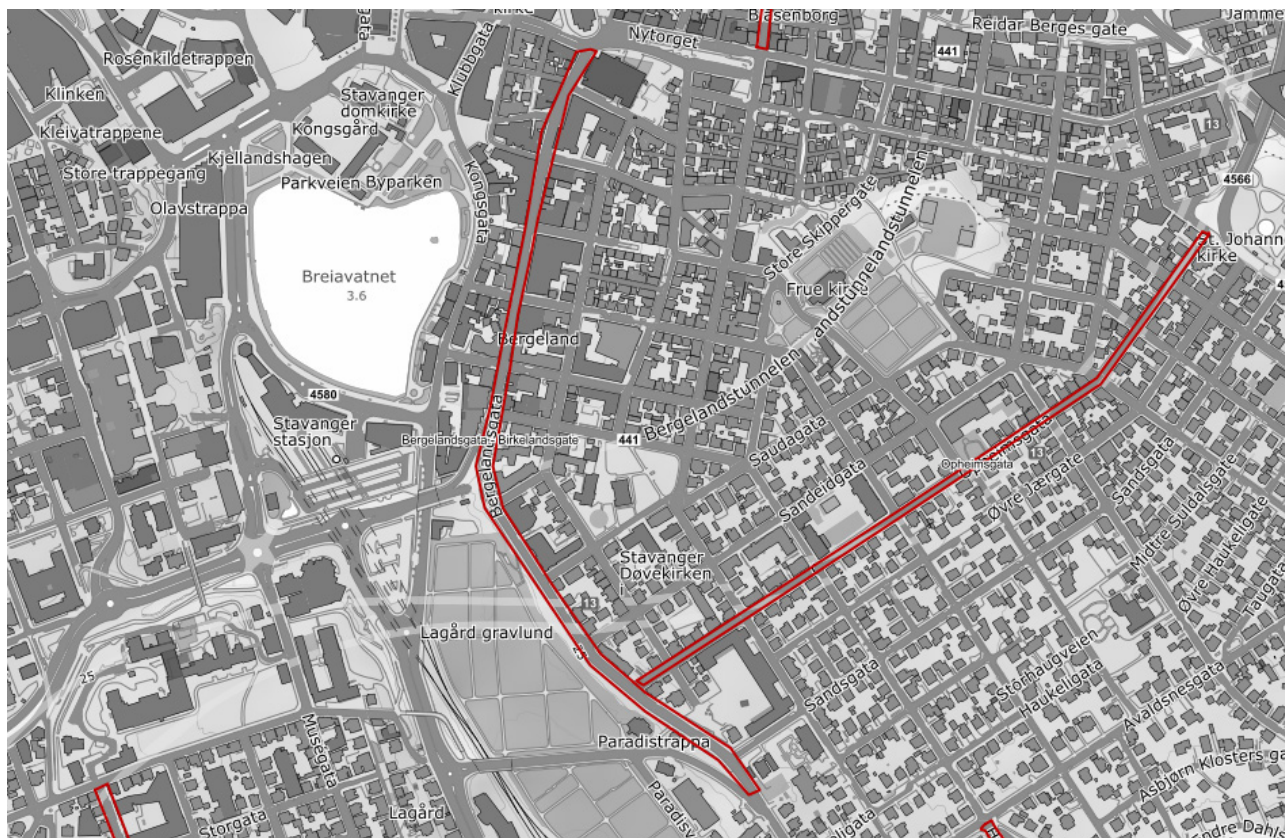
Formål: Bedre trafikkssikkerhet og framkommelighet for syklende og gående på Forus/Lura.

Hvor: Løwenstrasse fra Forusbeen til Forussletta, Sandnes

Hva: Etablere sammenhengende sykkelveg med fortau langs Løwenstrasse, med kobling til sykkelstamveien og bussveien.

Prosjektet er et samarbeid mellom Sandnes kommune og Forus Næringspark hvor deler av strekningen finansieres som rekkefølgekrav. Disse er markert med blått i figuren. Bymiljøpakken finansierer delstrekninger markert med rødt slik at det blir et helhetlig tilbud fra bussveien langs Forussletta og til Forusbeen.

Prosjekt: Bergelandsgata - Birkelandsgata

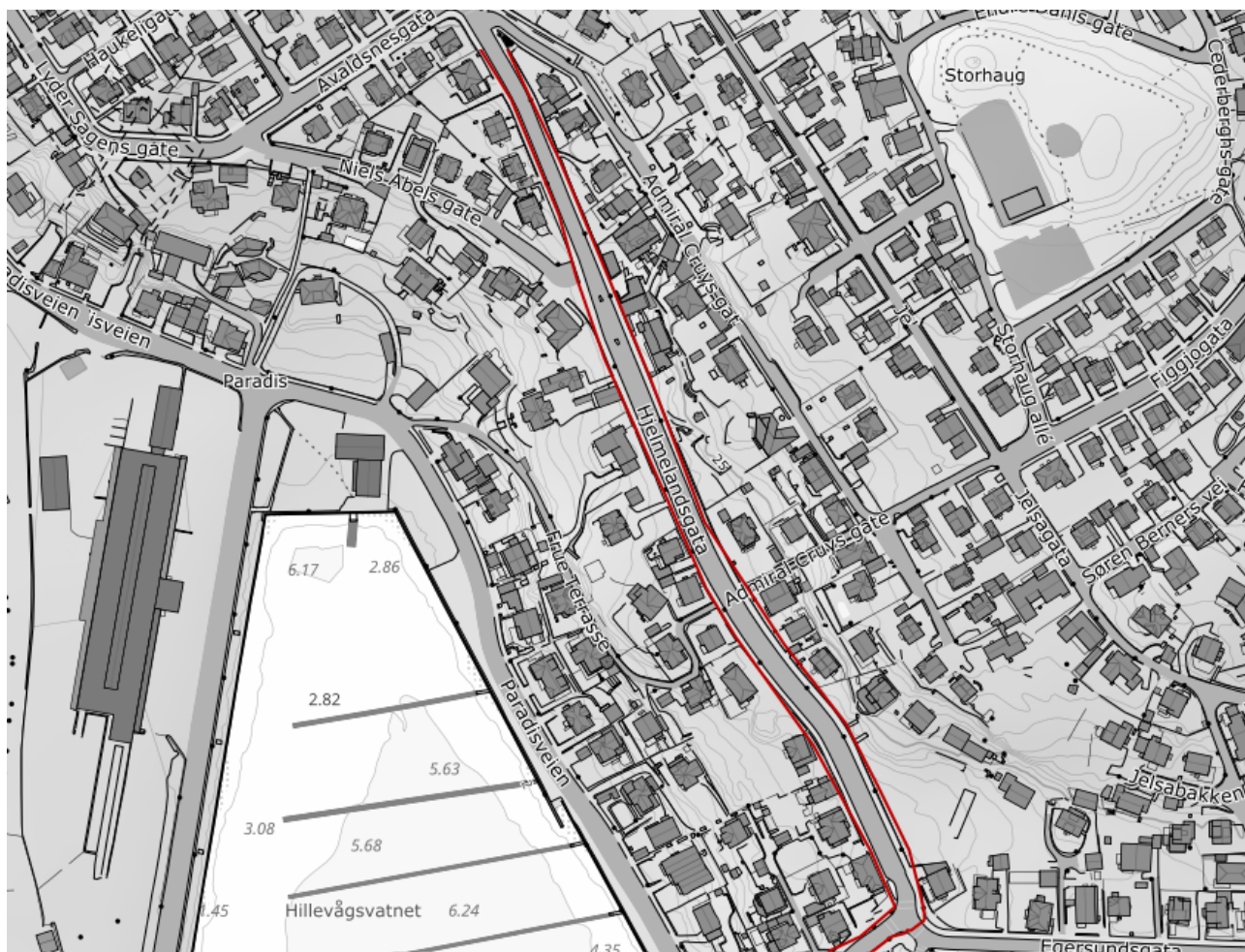


Formål: Bedre syklistenes framkommelighet, sikkerhet og komfort på hovednett for sykkel, og å gjøre det attraktivt å gå og oppholde seg i gata.

Hvor: Bergelandsgaten og Birkelandsgaten, Stavanger.

Hva: Oppgradere bygate og etablere sykkelprioritert gate i tråd med sykkelstrategien. Det legges også opp til fordrøyning og grønne elementer i gata.

Prosjekt: Hjelmelandsgata

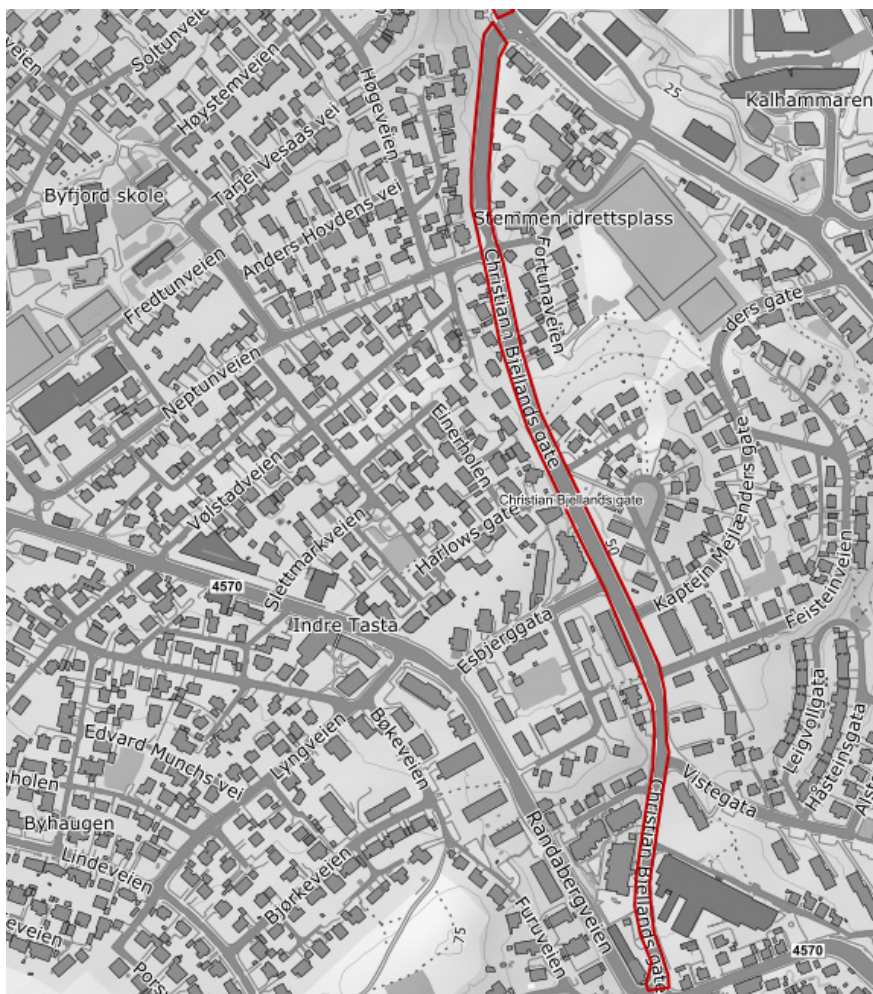


Formål: Gjøre det enklere og sikrere å sykle og gå i sentrale deler av Stavanger, til skoler, sentrumskjernen og Stavanger øst.

Hvor: Hjelmelandsgata, Stavanger.

Hva: Det vil bli etablert tosidig sykkelfelt og tosidig fortau. Parkering i gata vil bli strukturert.

Prosjekt: Christian Bjellandsgate



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

Hvor: Christian Bjellands gate, Stavanger.

Hva: Det skal etableres sykkelprioritert gate med tosidig fortau og strukturert ensidig parkering. Det legges også opp til fordrøyning og grønne elementer i gata.

Prosjekt: Opheimsgata



Formål: Gjøre det enklere å sykle i Stavanger sentrum ved å bedre syklistenes framkommelighet og sikkerhet. Tiltaket vil også bidra til å gjøre det attraktivt å gå og oppholde seg i gata.

Hvor: Fra krysset Hjelmelandgata til krysset Bratteberggata og fram til Pedersgata, Stavanger.

Hva: Etablere sykkelprioritert gate og strukturere parkering. Det legges opp til fordrøyning og grønne elementer i gata.

Prosjekt: Oalsgata



Formål: Tilrettelegge for en høyverdig gange- og sykkelstrekning for å kunne trafikker strekningen med høy fremkommelig, brukeropplevelse og trafiksikkerhet.

Hvor: Planområdet går langs Oalsgata, fra planlagt kryss mellom Folkvordveien og Solaveien i vest, til jernbanebrua i Sandnes sentrum.

Hva: Etablering av ensidig sykkelvei på med fortau. Det legges til rette for å etablere midtrabatt på hele strekningen, og samtlige av de eksisterende hovedkryssene i Oalsgata opprettholdes som i dag, men mange av kryssene får et forlenget venstresvingefelt. I tillegg vil over 20 avkjørsler og seks samleveier få stengt/ endret avkjørsel, og flere av kryssene vil bli utbedret. Det er derfor nødvendig med tiltak i sideveinettet for sikre nye adkomstløsninger, og for å oppnå en tilfredsstillende trafiksikkerhet. Bredden på Oalsgata må utvides som følge av prosjektet noe som medfører behov for innløsning av private eiendommer og næringseiendommer.

Prosjekt: Dusavikveien fra Christian Bjellands gate til Gabbroveien



Formål: Bedre syklistenes framkommelighet, sikkerhet og komfort på hovednett for sykkel i Stavanger.

Hvor: Dusavikveien fra Christian Bjellandsgate til Gabbroveien, Stavanger.

Hva: Etablere sykkel felt med rødt dekke og ensidig fortau.

Prosjekt: St. Olavsgate og Jærveien



Formål: Bedre syklistenes framkommelighet, sikkerhet og komfort på hovednett for sykkel i Sandnes.

Hvor: Fra Oalsgata til kryss med Telthusveien, Sandnes.

Hva: Etablere tosidig sykkelfelt og utbedre fortau. Gjøre veien om til bygate, utbedre kryss og etablere fartsdempende tiltak.

Prosjekt: Randabergveien på Tasta



Formål: Gjøre det enklere å sykle og bedre syklistenes framkommelighet, sikkerhet og komfort på hovednett for sykkel i Stavanger.

Hvor: Randabergveien fra Sjøveien til Gjerdeveien, Stavanger.

Hva: Etablere sykkelveg med fortau.

Prosjekt: Torfæus' gate



Formål: Bedre syklistenes framkommelighet, sikkerhet og komfort på hovednett for sykkel i Stavanger.

Hvor: Torfæus' gate fra krysset Steingata til Hannadalsgate. Trasevalget i Torfæus gate må vurderes på nytt og sees i sammenheng med overgangsmuligheten i Madlaveien ved bussveien.

Hva: Etablere sykkelgate med begrenset biltrafikk (sykkelprioritert gate) og sykkelvei med fortau.

Prosjekt: Peder Klows gate



Formål: Utbedre sammenheng, trafikkssikkerhet og komfort på hovednett for sykkel.

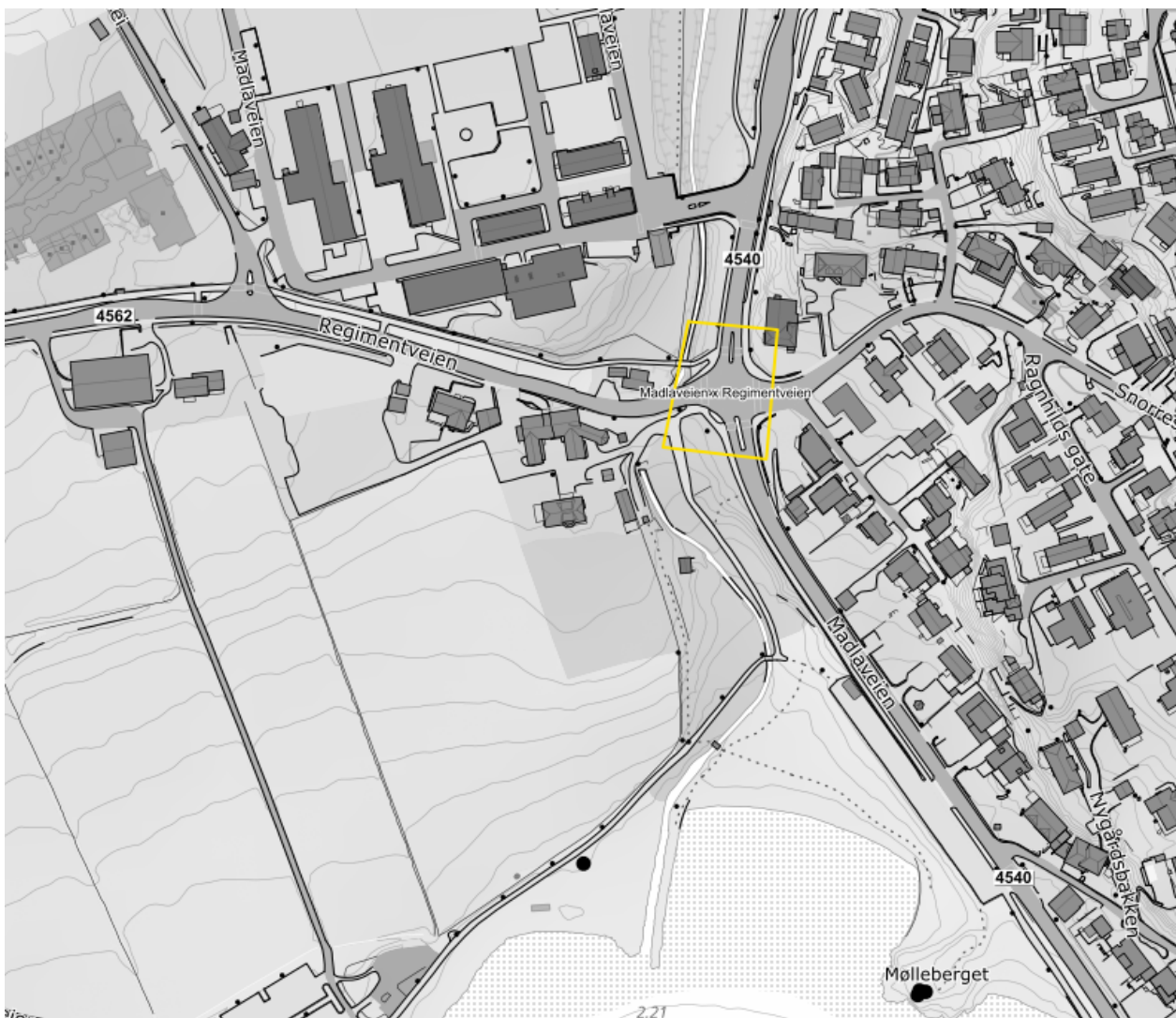
Hvor: Peder Klows gate fra Tjodolvs gate ved undergang Madlaveien til Lagårdskleivå, Stavanger.

Hva: Etablere sykkelprioritert gate.

Oversikt over alle ferdigstilte og planlagte prosjekt i programområde gange og trafikksikkerhet, utenom Figgjo skole. Merk at flere hovedportefølje-prosjekt og sykkelprosjekt også legger til rette for gående og trafikksikkerhet.



Prosjekt: Madlaveien x Regimentvegen



Formål: Øke tryggheten og fremkommeligheten for myke trafikanter.

Hvor: Krysset Madlaveien-Regimentveien, Stavanger.

Hva: Ny rundkjøring og forbedret løsning for myke trafikanter.

Prosjekt: Hetlandsgata

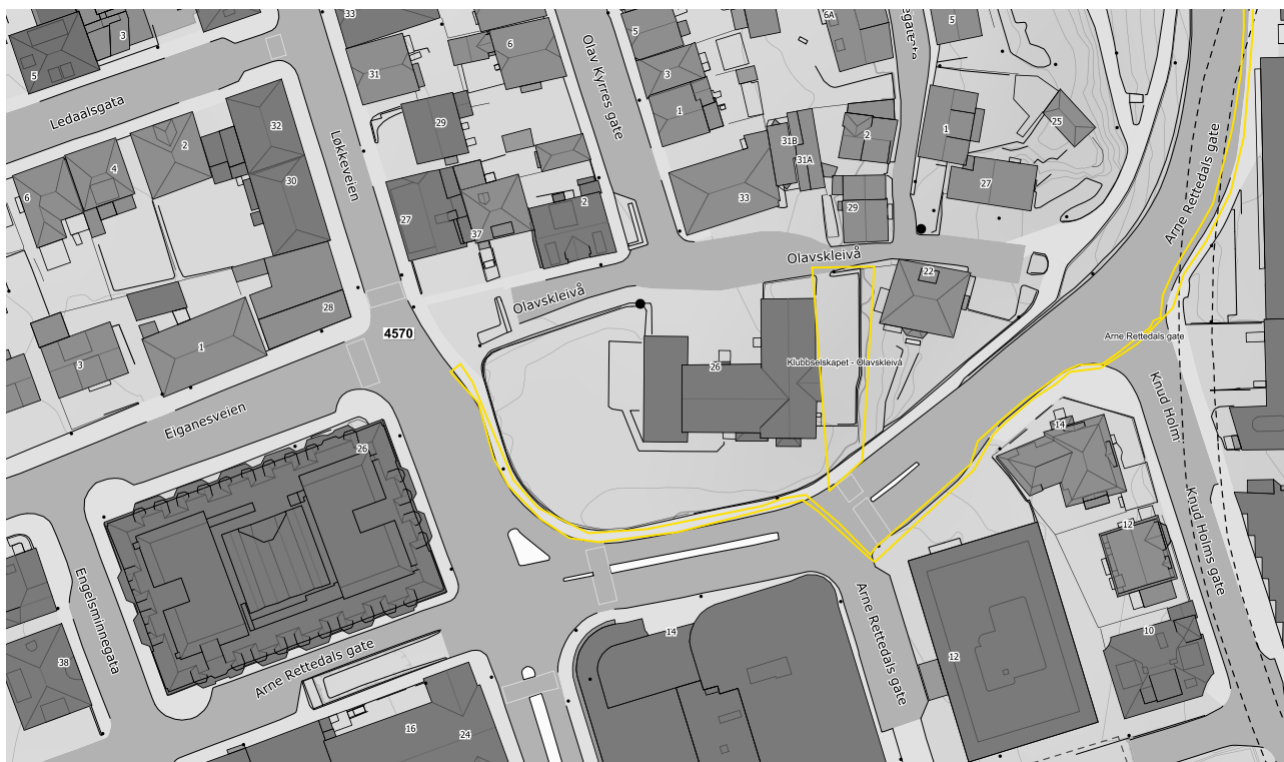


Formål: Bedre forhold for gående på Storhaug.

Hvor: Hetlandsgata, fra Vaisenhusgata – til Kongsteinsgata, Stavanger.

Hva: Etablere tosidig fortau og innsnevring av gateløp, samt flytting og etablering av fotgjengerfelt i Bergelandsgata. Prosjektet omfatter og innsnevring av kryss og fjerning av gateparkering.

Prosjekt: Klubbselskapet - Olavskleivå

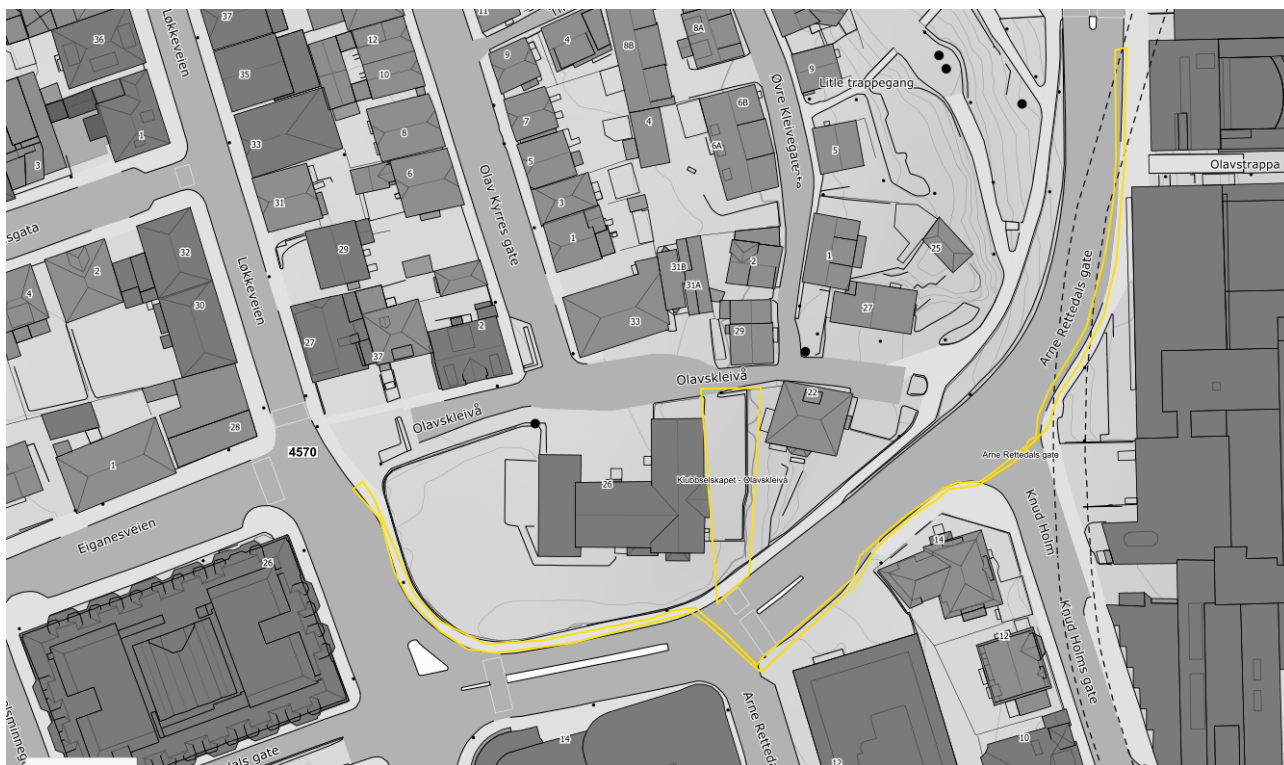


Formål: En trappeforbindelse vil skape en mer intuitiv bevegelse mellom disse to gatene.

Hvor: Fra Arne Rettedalsgate til Olavskleivå, Stavanger. Møter prosjektet Arne Rettedals gate, Stavanger.

Hva: Etablere en trapp mellom St. Olavs-kvartalet og Olav Kyrres gate.

Prosjekt: Arne Rettedals gate



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

Hvor: Arne Rettedals gate fra Løkkeveien til St. Olavsgate på nordsiden av veien. Fra St. Olavsgate på sørsiden av veien ned til rundkjøring med Haakon VII's gate, Stavanger.

Hva: Rehabilitering og utvidelse av eksisterende fortau (ikke gange og sykkelveg) som i dag er smalt.

Prosjekt: Gågate i Øvre Holmegate



Formål: Bedre forholdene for gående i Øvre Holmegate.

Hvor: Øvre Holmegate, Stavanger.

Hva: Oppgradere eksisterende gågate.

Prosjekt: Tungenesveien



Formål: Bedre trygghet for gående og syklende på skolevei og i sentrum.

Hvor: Sentrum og Harestad, Randaberg.

Hva: Montere et nytt rekkverk langs gang- og sykkelvei. Autovernet er lavt med stor åpning under og en stor fallhøyde som oppleves utrygg.

Prosjekt: Eiganesveien

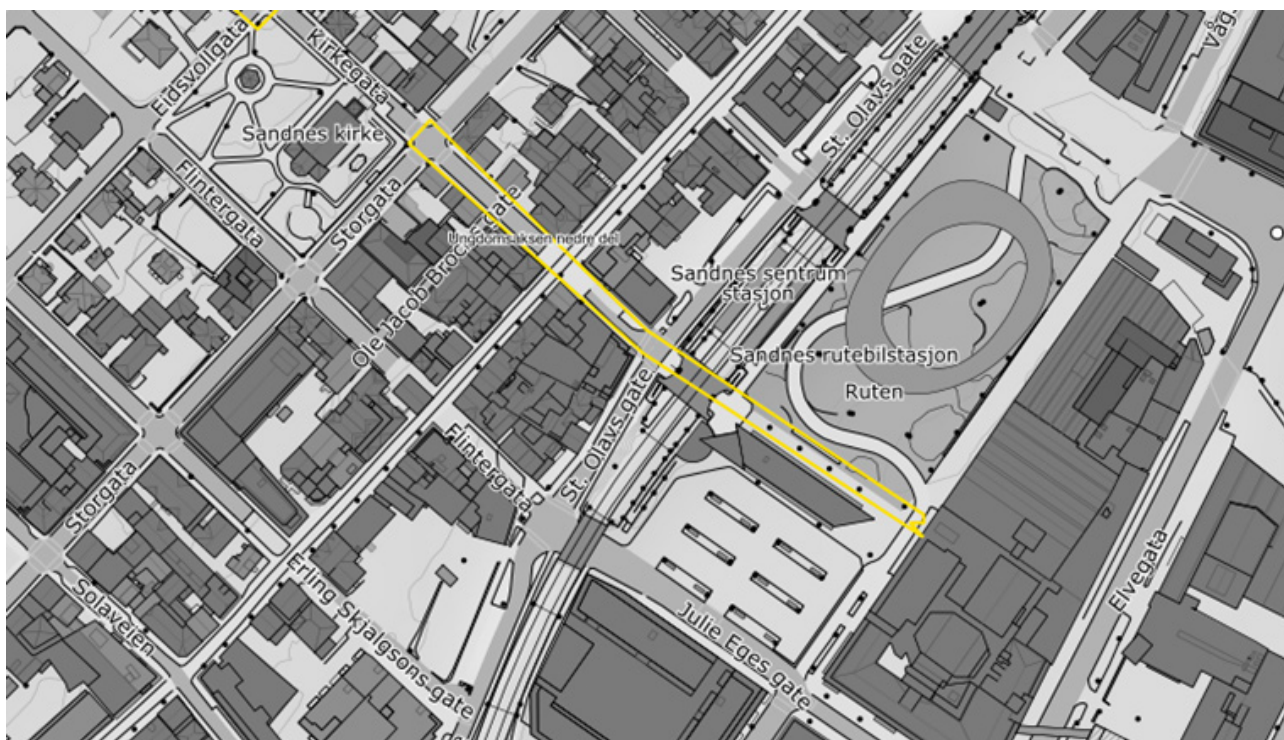


Formål: Forbedre fortau og forhold for gående.

Hvor: Eiganesveien, Møllegate - Welhavensgate, Stavanger

Hva: Oppgradere eksisterende fortau og etablere nytt fortau.

Prosjekt: Ungdomsaksen nedre del



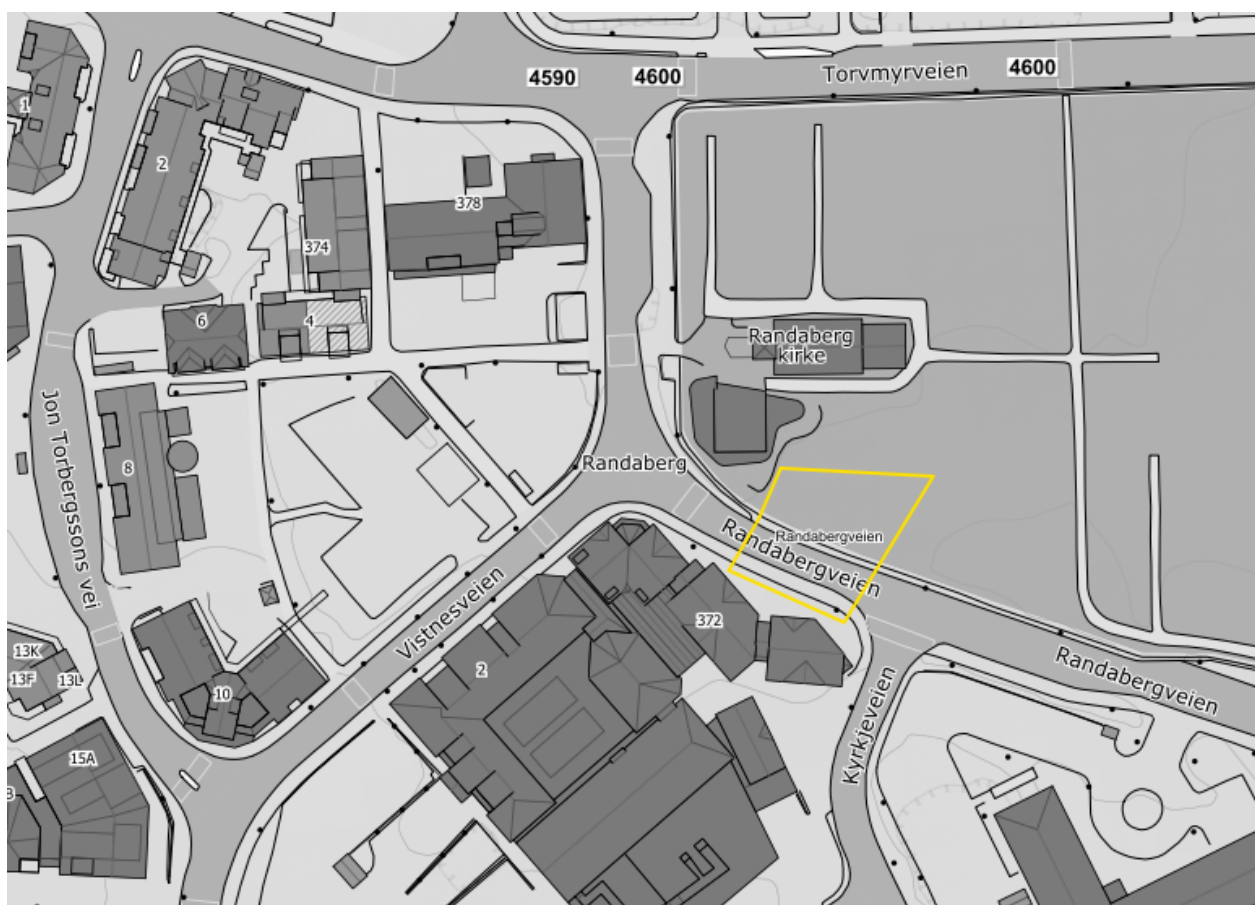
Formål: Etablere en attraktiv, trafikk sikker og fotgjengerprioritert gangforbindelse til Ruten fra øst.

Hvor: Kirkegata, Sandnes

Hva: Omlegging av nedre del av Kirkegata til gågate i tråd med sentrumsplanen, samt økt attraktivitet på forbindelse fra jernbaneundergang til Vågsgata langs parken på Ruten. Utarbeide en helhetlig plan og opparbeiding av hele gateløpet med sikte på prioritet for gående.

Lage attraktiv og trafikk sikker gangforbindelse på den mest sentrumsnære delen av forbindelsen mellom Sandnes videregående skole - Giskehallen, Sentrum - Ruten og Vågen videregående - Kulturskolen.

Prosjekt: Ny trase for Randabergveien i Randaberg

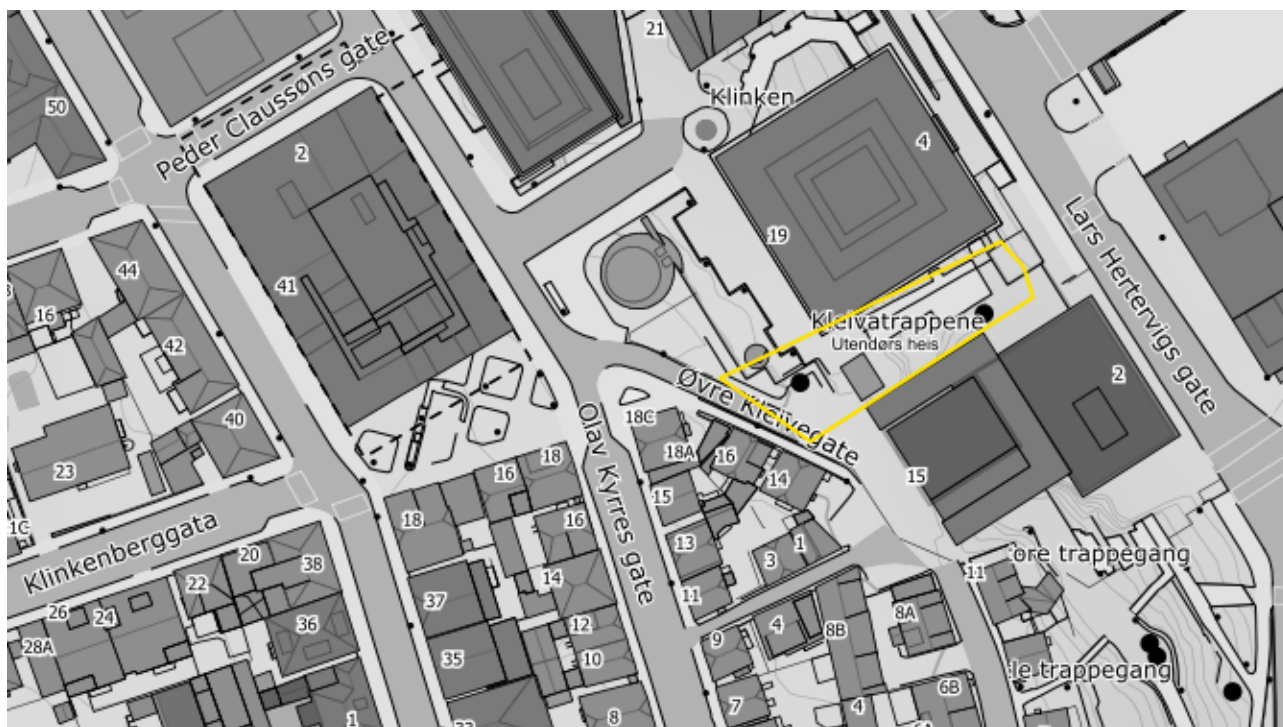


Formål: Etablere en ny forbindelse mellom kirkegården og den gamle skoletomten i øst, slik at torget kan utvides til kirketrappen.

Hvor: Midt i Randaberg sentrum, mellom kirkegården og planlagt sentrumsområde, og mellom kirken og dagens torg.

Hva: Etablere ny trase og gjøre om eksisterende trase til torgareal foran kirken. Prosjektering og utbygging av ny veiforbindelse, omgjøring av dagens vei foran kirken til torgareal

Prosjekt: Offentlig heis mellom Lars Hertervigs gate og Olav Kyrres gate

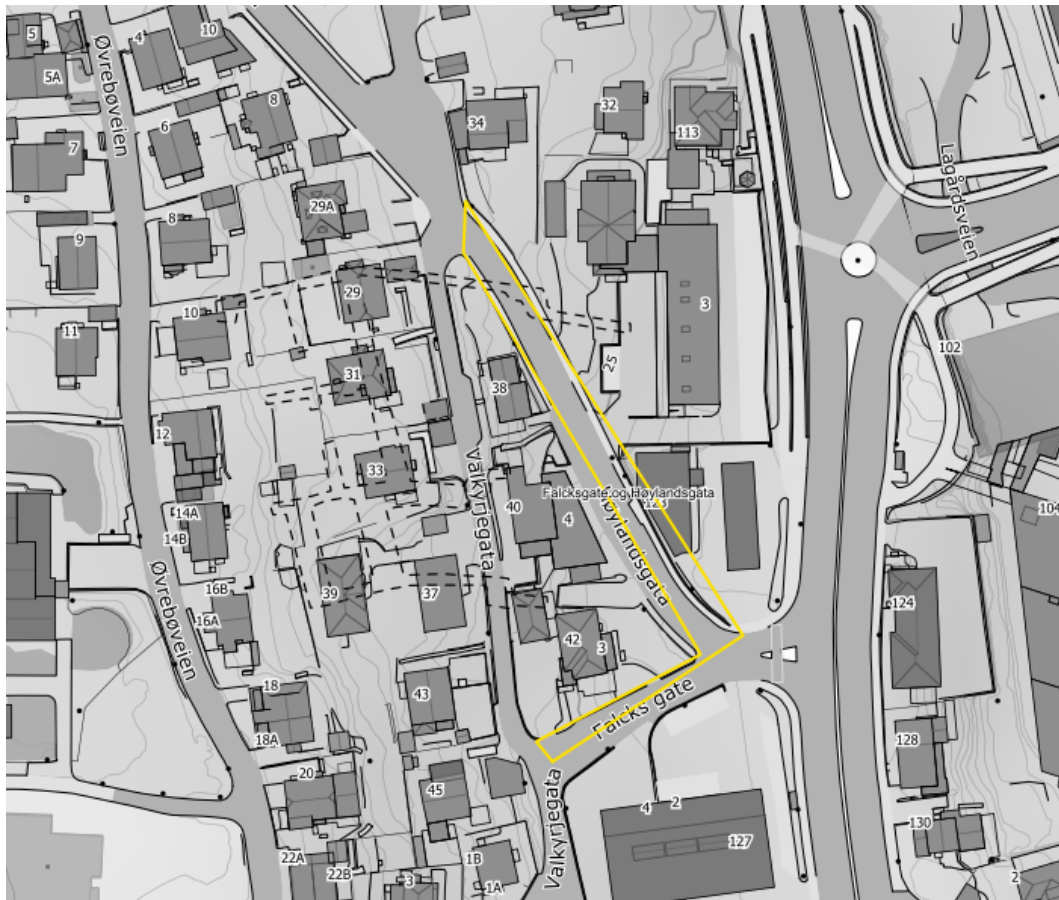


Formål: Heisen vil gi et universelt utformet tilbud som vil gjøre det lettere å bevege seg mellom gatene.

Hvor: Ligger parallelt med Kleivatrappene som knytter sammen Lars Hertevigsgate og Olav Kyrres gate gjennom Øvre Kleivegate, mellom Olav Kyrres gate 19 og Rådhuset. Flere muligheter for plassering: 1. mellom Olav Kyrres gate 19 og Rådhuset 2. mellom Olav Kyrres gate og Herbarium. Stavanger.

Hva: Etablere utendørs heis mellom Lars Hertervigs gate og Olav Kyrres gate. Offentlig tilgjengelig heis som er åpen hele døgnet. Det er gjort et forprosjekt, men kommunen skal se på mulige løsninger og konsepter.

Prosjekt: Falcks gate og Høylandsgata



Formål: Bedre forhold for gående.

Hvor: Falcks gate og Høylands gata, Stavanger.

Hva: Etablere fortau i Falcks gate og oppgradere eksisterende fortau i Høylandsgata.

Prosjekt: Gustav Vigelands vei

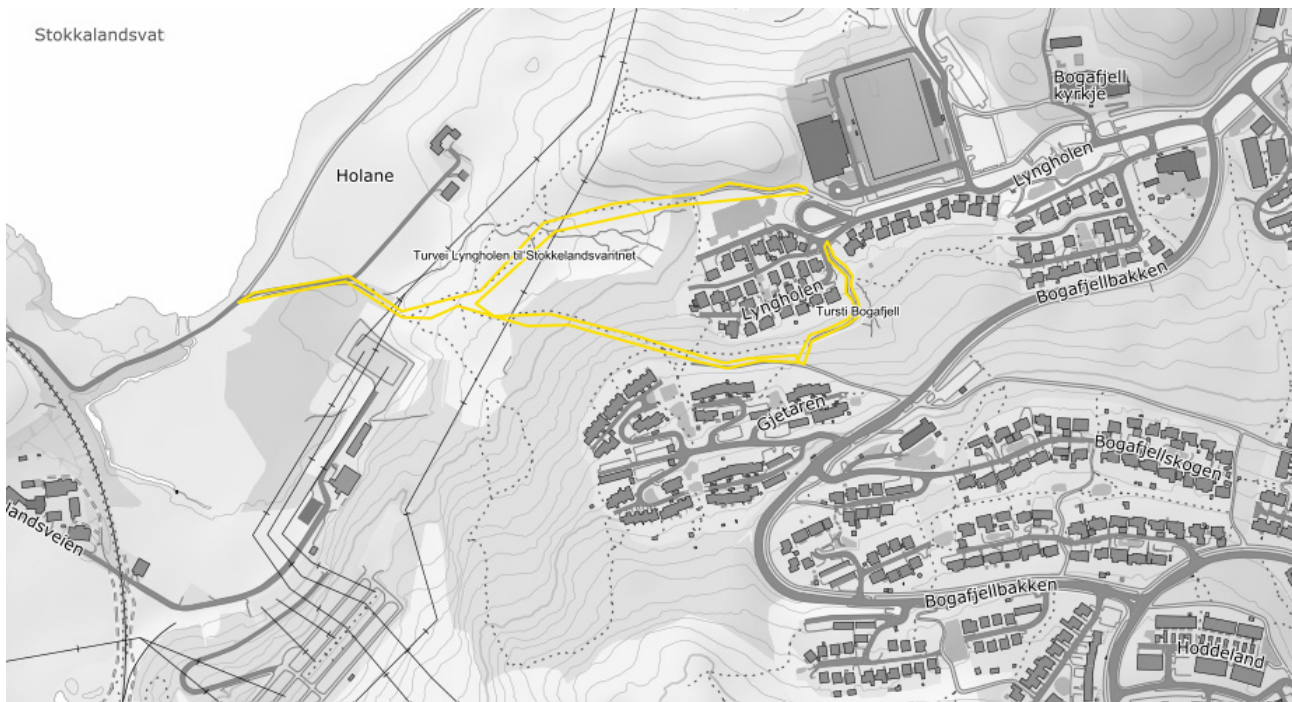


Formål: Bedre fremkommelighet for gående.

Hvor: Gustav Vigelands vei, Stavanger.

Hva: Fortau og kryssutbedring. Bygge regulert fortau langs fv. 4572 Gustav Vigelands vei og bygge om krysset med Hans Gudes vei. Vurdere reguleringsendring for å fjerne lomme og utvide fortausbredden og få et strammere kryss.

Prosjekt: Turvei Lyngholen til Stokkelandsvatnet

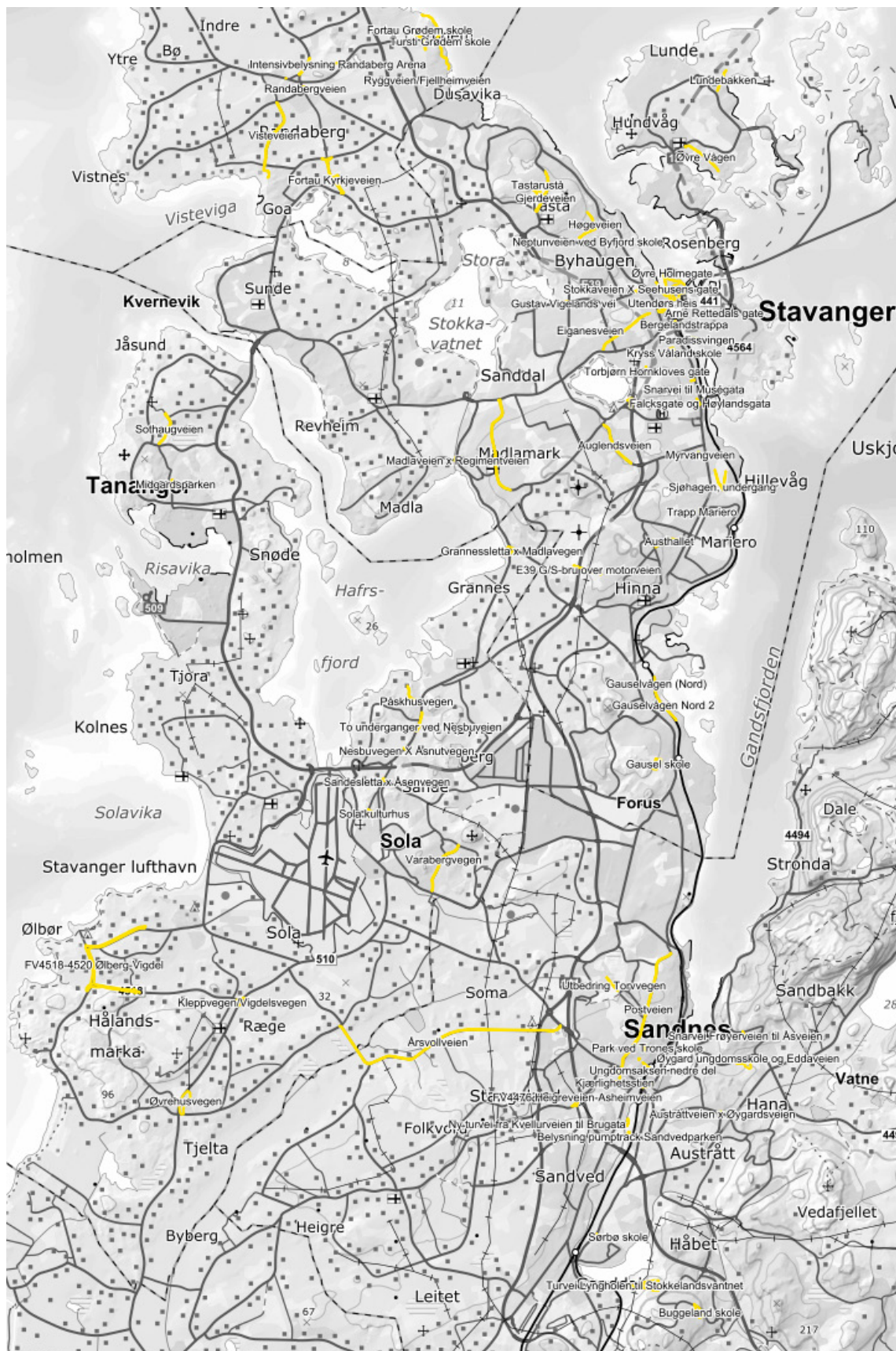


Formål: Gjøre det enklere for gående å gå mellom Bogafjell og Ganddal.

Hvor: Mellom Lyngholen og Bogafjellhallen og Bogafjell kirke til tursti rundt Stokkelandsvannet, Sandnes.

Hva: Ny turvei med lys fra eksisterende gang- og sykkelvei.

Oversikt over alle ferdigstilte og planlagte prosjekt i programområde gange og trafikksikkerhet, utenom Figgjo skole. Merk at flere hovedportefølje-prosjekt og sykkelprosjekt også legger til rette for gående og trafikksikkerhet.



Prosjekt: Sjøhagen undergang



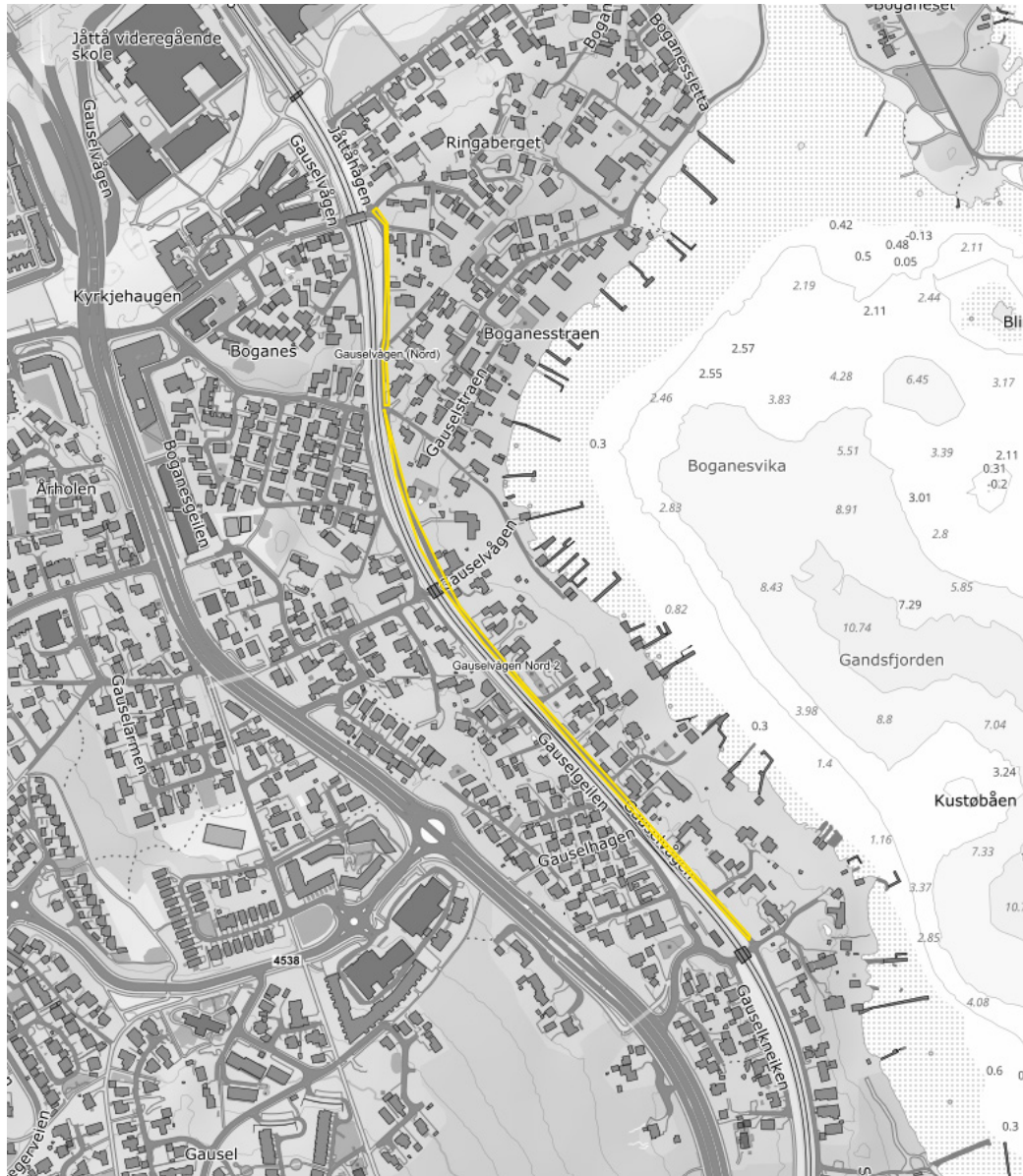
Formål: Øke trafikksikkerheten for myke trafikanter gjennom etablering av undergang.

Hvor: Sjøhagen under Sandvikveien, Stavanger.

Hva: Etablere undergang langs Sjøhagen under Sandvikveien.

For å kunne stenge Sjøhagen i byggeperioden var Stavanger kommune avhengig av at alternativ vei gjennom Hillevåg Næringspark ble opparbeides først. Denne er også vist på kartet.

Prosjekt: Gauselvågen nord



Formål: Øke trafiksikkerhet og fremkommelighet for gående.

Hvor: Nordlig del av Gauselvågen, Stavanger.

Hva: Etablere fortau på strekningen.

Prosjekt: Stavanger sentrum, etablere pullerter

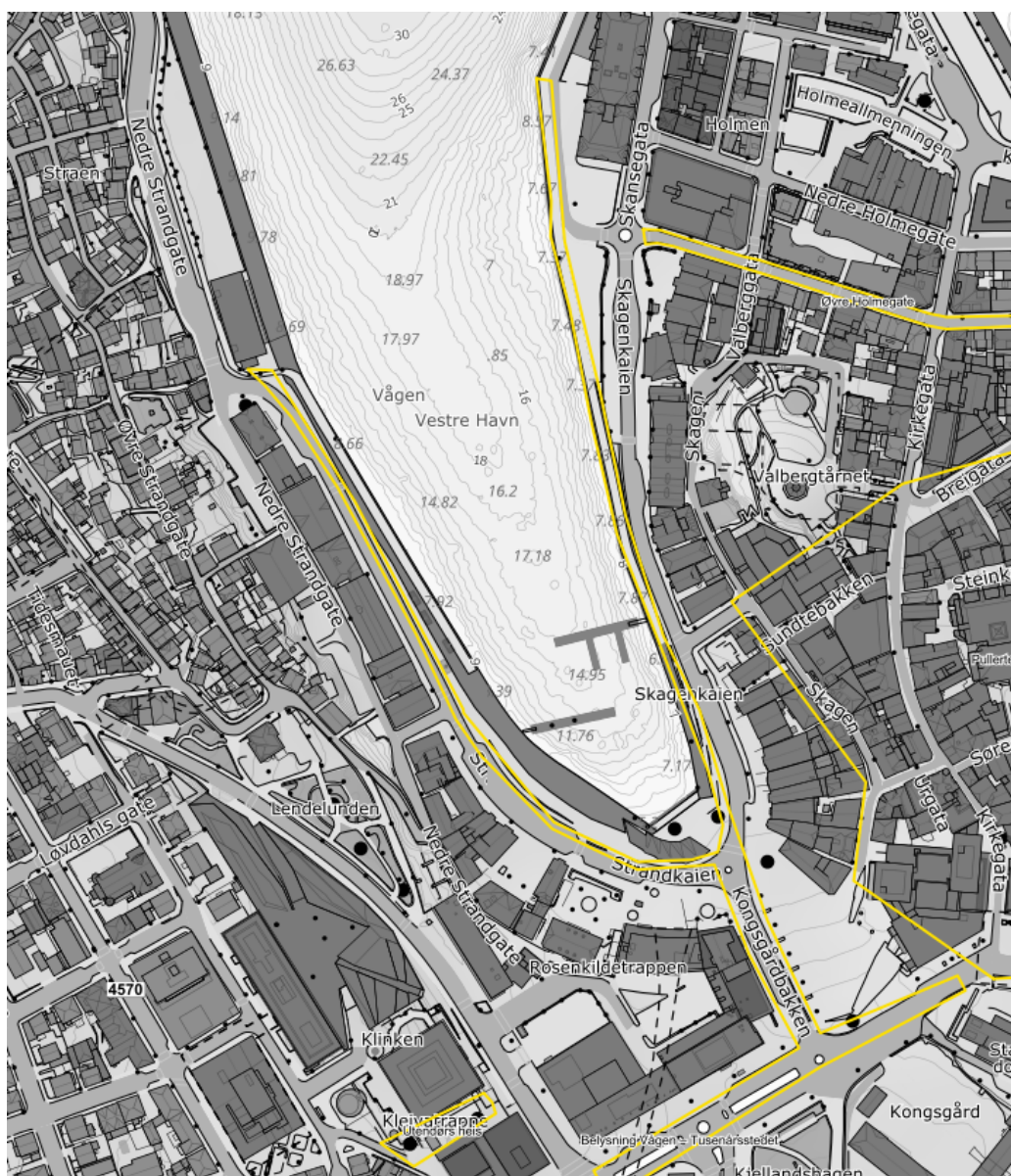


Formål: Forhindre/begrense innkjøring i gågatenettet i Stavanger sentrum.

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

Hva: Etablere pullerter som kan heves og senkes, slik at varelevering vil ha adkomst i avtalte tidsrom.

Prosjekt: Belysning Vågen - tusenårsstedet

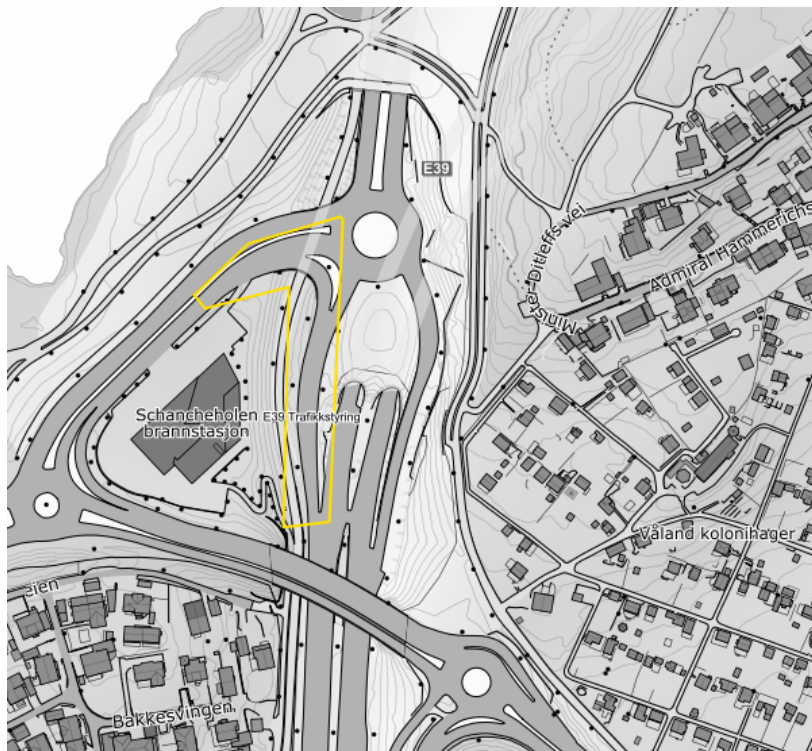


Formål: Gjøre sentrum tryggere og mer attraktivt.

Hvor: Haakon VII, Tusenårsstedet og Vågen, Stavanger.

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

Prosjekt: E39 Trafikkstyring



Formål: Forbedre trafikkflyt og trafiksikkerhet for harde trafikanter på strekningen av E39, gjennom å begrense innmatingen på E39.

Hvor: E39 mellom Tasta, Stavanger og Bogafjell, Sandnes. Første sted hvor dette er prøvd ut er sørgående retning ved Schancheholen.

Hva: Etablere tilfartskontroll og variable fartsgrenser på E39. Tilfartskontroll betyr at det styres hvor mye trafikk som kjører inn på motorveien med et trafikklys på påkjøringsrampene. Variabel fartsgrense innebærer å sette ned hastighet når trafikkvolum nærmer seg kapasitetsgrensen.

Prosjektet ble tildelt midler i Handlingsprogram 2018-2021 og er ikke vurdert etter gjeldende prioriteringskriterier. Begrunnelsen for tildelingen den gang var at trafikkstyring på motorveien vil redusere risiko for ulykker, bedre fremkommeligheten på E-39 og bidra til nullvekst målet ved prioritering av trafikk som kommer fra områder utenfor sentrumsnære strøk.

Prosjekt: Trafikksikkerhet ungdomsskoleveg



Prosjekt: Trafikksikkerhet ungdomsskoleveg

Formål: Gjøre det mer trygt, sikkert og attraktivt for ungdom å gå eller sykle til skolen.

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

Hva: Systematisk trafikksikkerhetsgjennomgang av de mest benyttede skoleveiene. Ønskede tiltak spilles inn av partene. Eksempler på tiltak kan være bedre siktforhold, lavere fartsnivå, mer trafikksikre og tryggere krysningspunkt, bedre belysning.

Prosjekt: Grannessletta x Madlaveien

Formål: Øke tryggheten og fremkommeligheten for myke trafikanter.

Hvor: Grannes, Sola.

Hva: Etablere sykkelveg med fortau og utbedre kryss.

Prosjekt: To underganger Nesbuveien



Formål: Øke tryggheten og fremkommeligheten for myke trafikanter.

Hvor: Røyneberg, Sola.

Hva: Utbedre to underganger, bypassløsning, utvide gang- og sykkelvei til sykkelvei med fortau.

Prosjekt: Nesbuvegen x Åsnutvegen

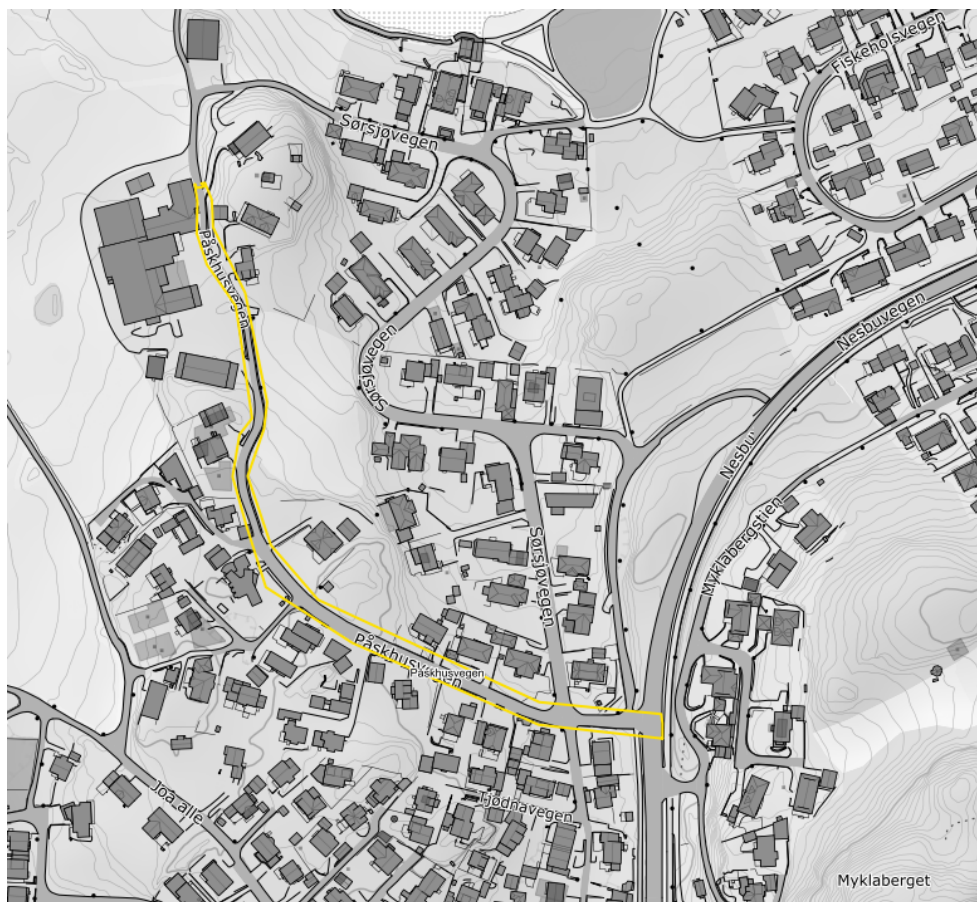


Formål: Bedre trafikksikkerheten i kryss og kulvert.

Hvor: Krysset mellom Nesbuvegen og Åsnutvegen, Sola.

Hva: Utskifting og oppgradering av to stykk kulvert/undergang for gående- og syklende.

Prosjekt: Påskhusvegen



Formål: Bedre trafiksikkerheten i en mye brukt boliggate og skolevei.

Hvor: Påskhusvegen, Sola.

Hva: Etablere fortau og oppgradere krysset til Nesbuvegen. Prosjektet er kun delfinansiert av Bymiljøpakken, da det også omfatter kommunale tiltak på vann- og avløp.

Prosjekt: Auglendsveien

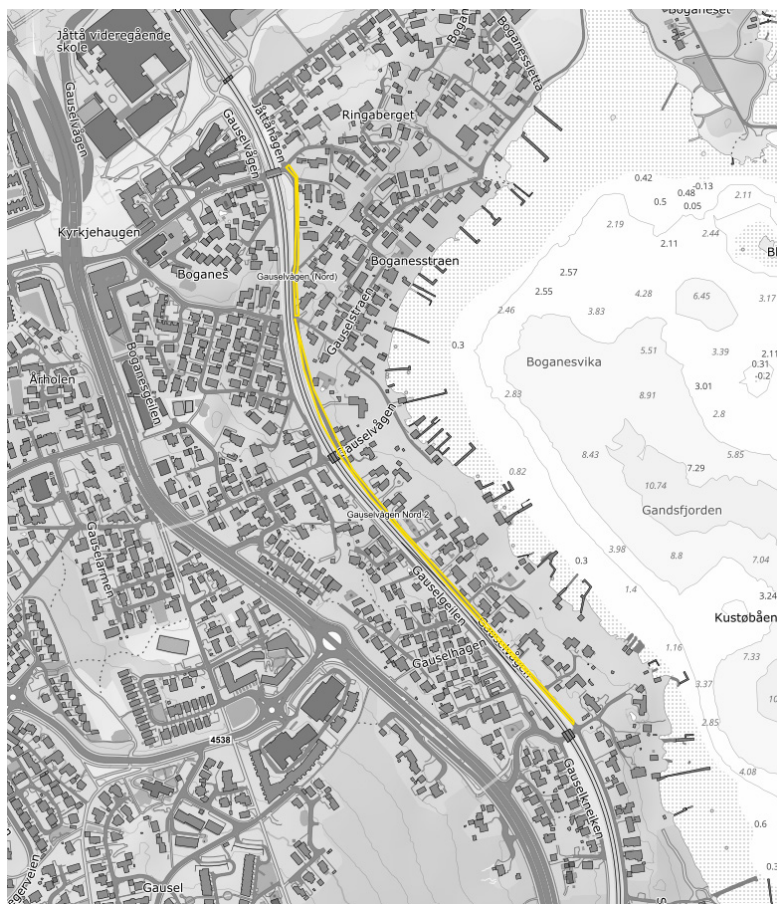


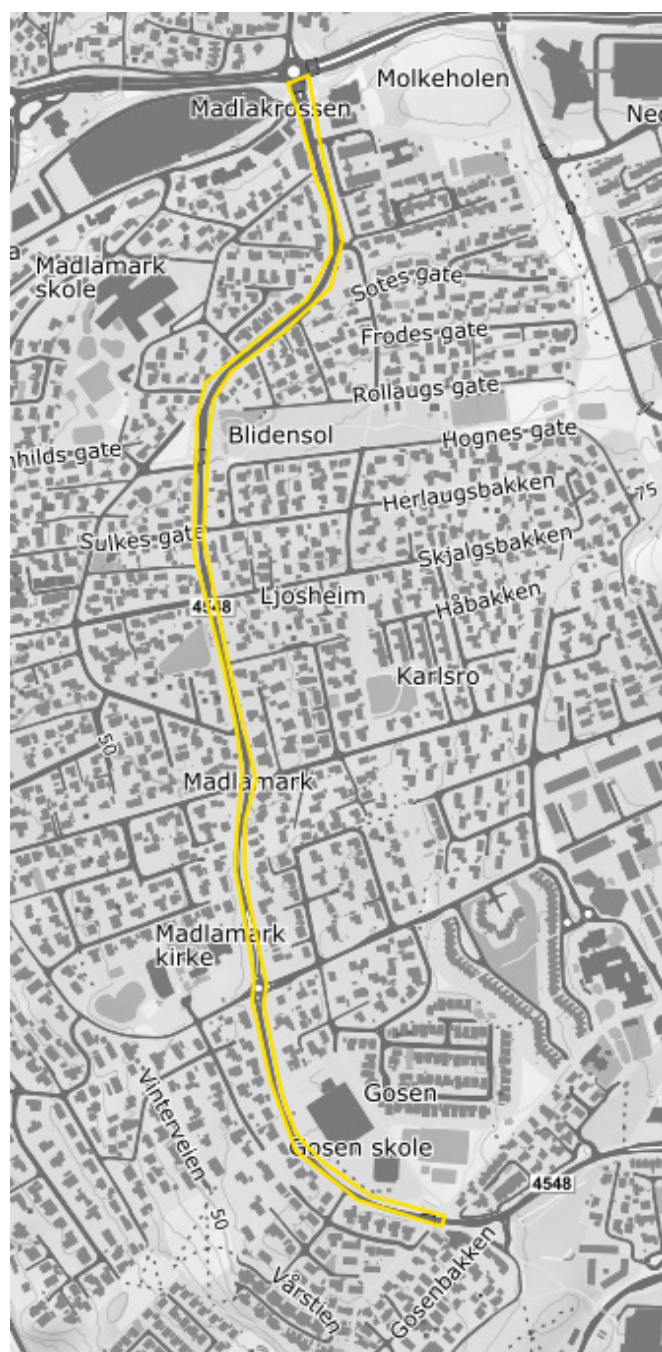
Formål: Øke trafikksikkerheten for alle trafikantgrupper med bedre belysning.

Hvor: Auglendsveien, Stavanger.

Hva: Etablere ny belysning på hele strekningen og forsterket belysning i syv gangfelt.

Prosjekt: Gauselvågen Nord del 2



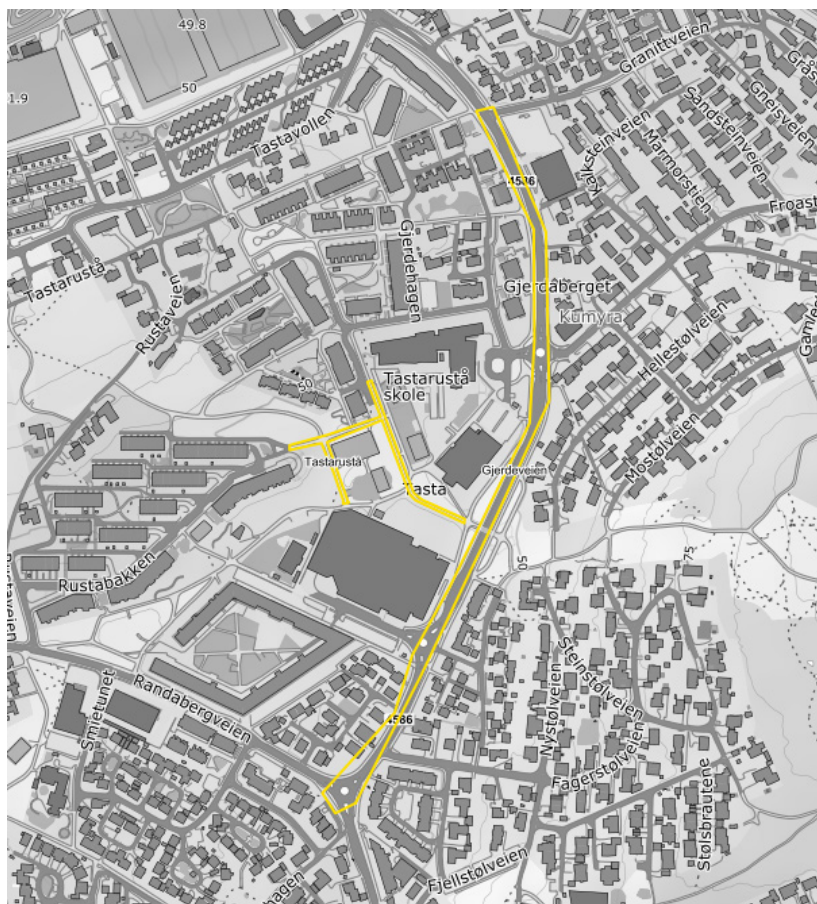
Prosjekt: Auglendsveien

Formål: Øke trafikksikkerheten for myke trafikanter.

Hvor: Madlamarkveien, Stavanger.

Hva: Etablere forsterket belysning av gangfelt og endre fartsreducerende tiltak. Behov for kryssoppstramming vurderes.

Prosjekt: Gjerdeveien - krysningspunkt

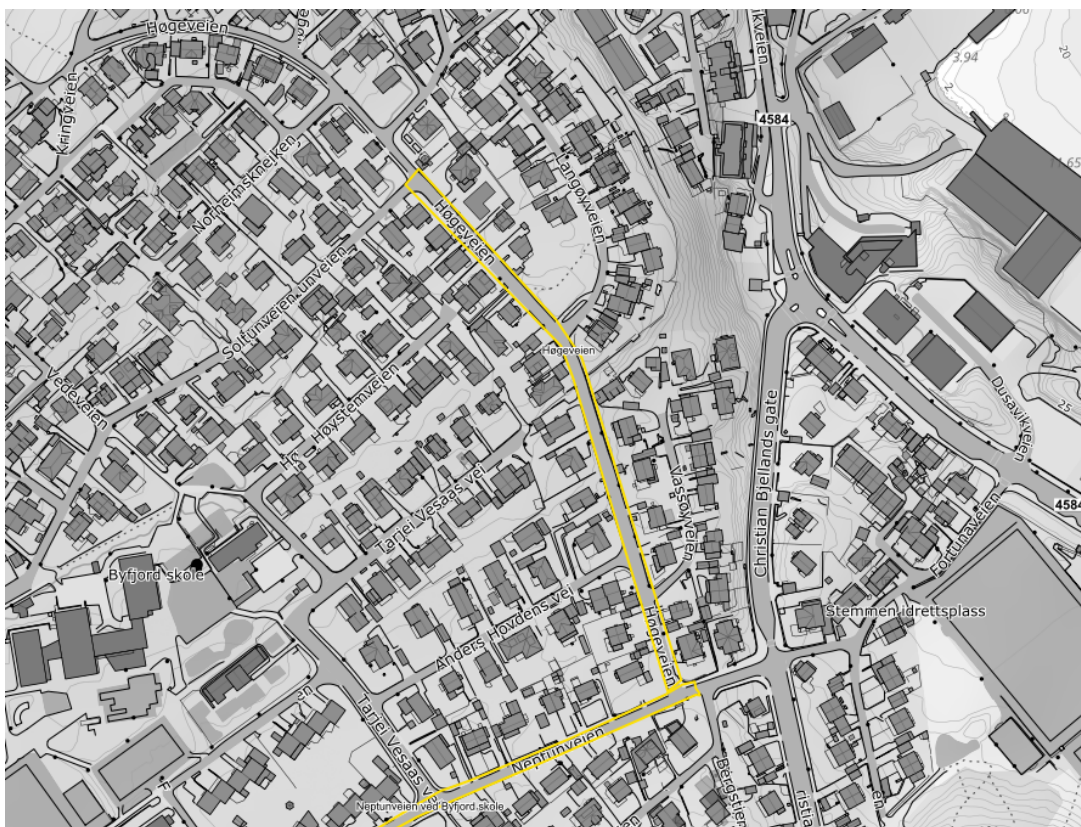


Formål: Fremme gange og trafikksikkerhet ved å dempe hastigheten og bedre belysning på strekningen.

Hvor: Gjerdeveien, Stavanger.

Hva: Etablere fem opphøyde gangfelt og forsterke belysningen i tre rundkjøringer.

Prosjekt: Høgeveien



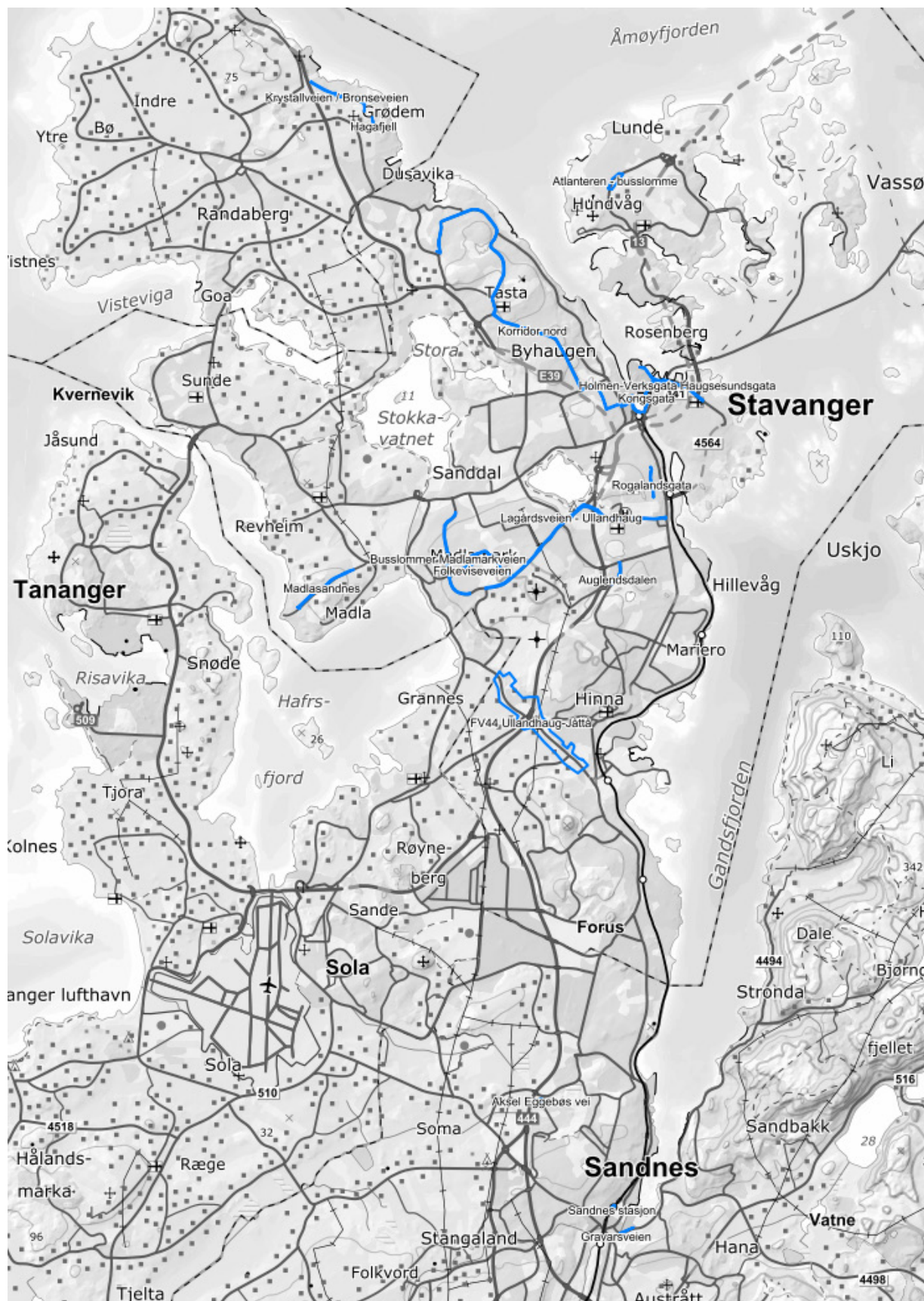
Formål: Bedre trafiksikkerheten for gående ved å etablere fortau.

Hvor: Høgeveien fra Neptunveien til Soltunveien, Stavanger.

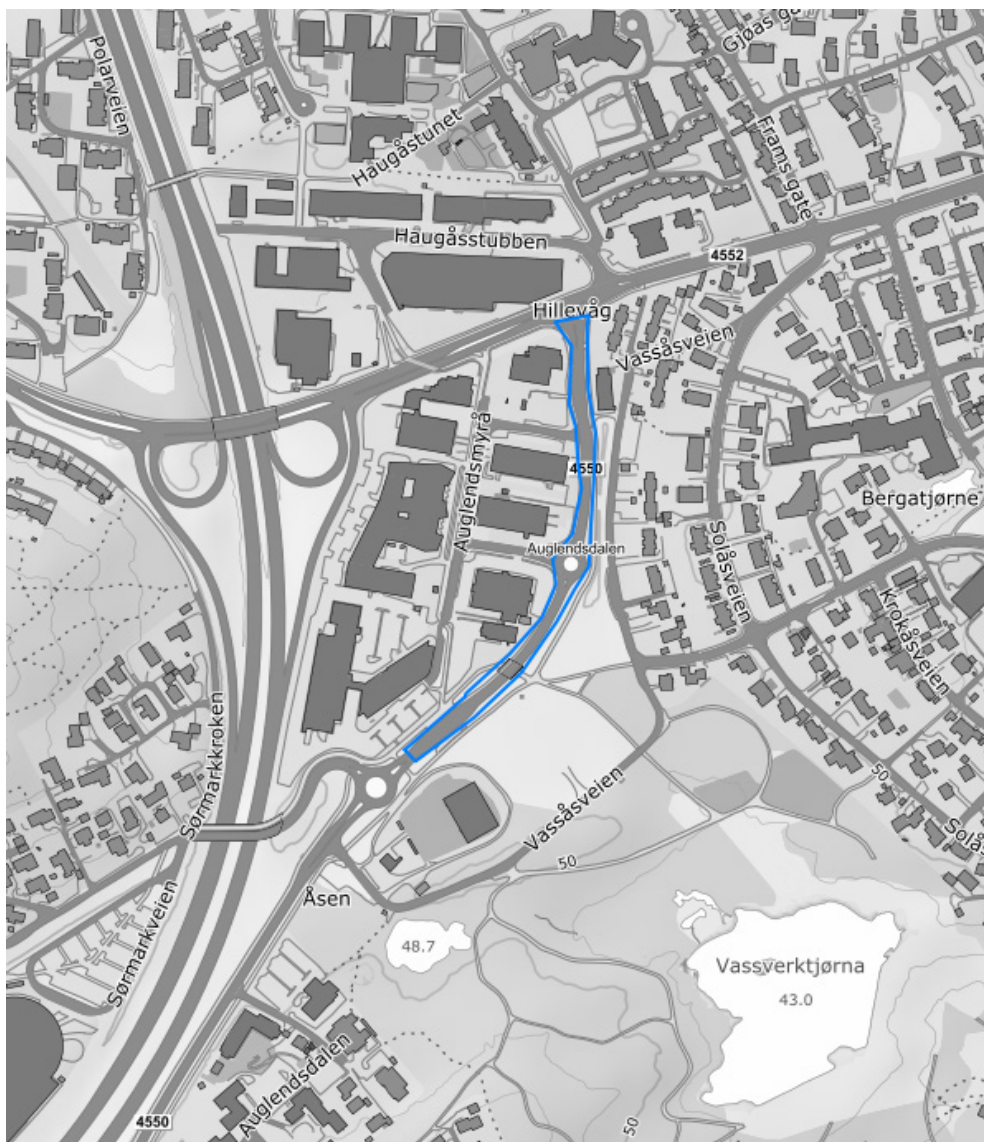
Hva: Etablere fortau i de deler av gaten hvor dette mangler.

Programområde kollektiv

Oversikt over alle ferdigstilte og planlagte prosjekt i programområde kollektiv utenom Buggelandsbakken i Sandnes.



Prosjekt: Auglendsdalen

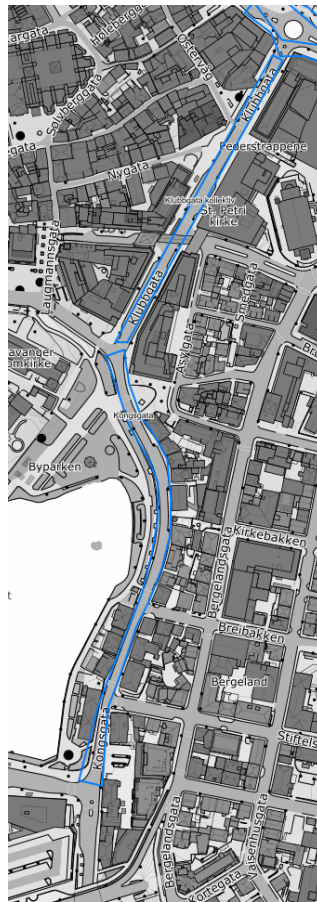


Formål: Bedre fremkommeligheten for bussen.

Hvor: Auglendsdalen, fra Haugåsveien ned til rundkjøring, Stavanger.

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

Prosjekt: Kongsgata - Klubbgata

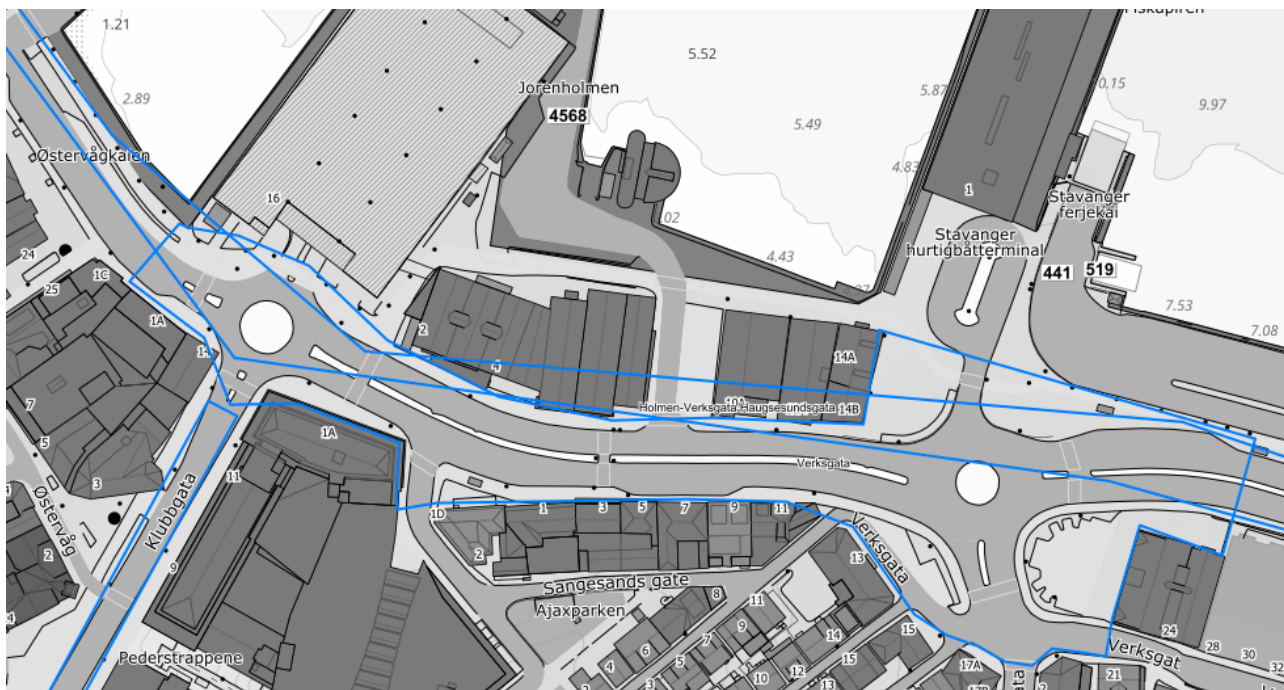


Formål: Å forbedre bussens fremkommelighet og redusere forsinkelser gjennom å etablere kollektivgate

Hvor: Kongsgata og Klubbgata, Stavanger.

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

Prosjekt: Verksgata

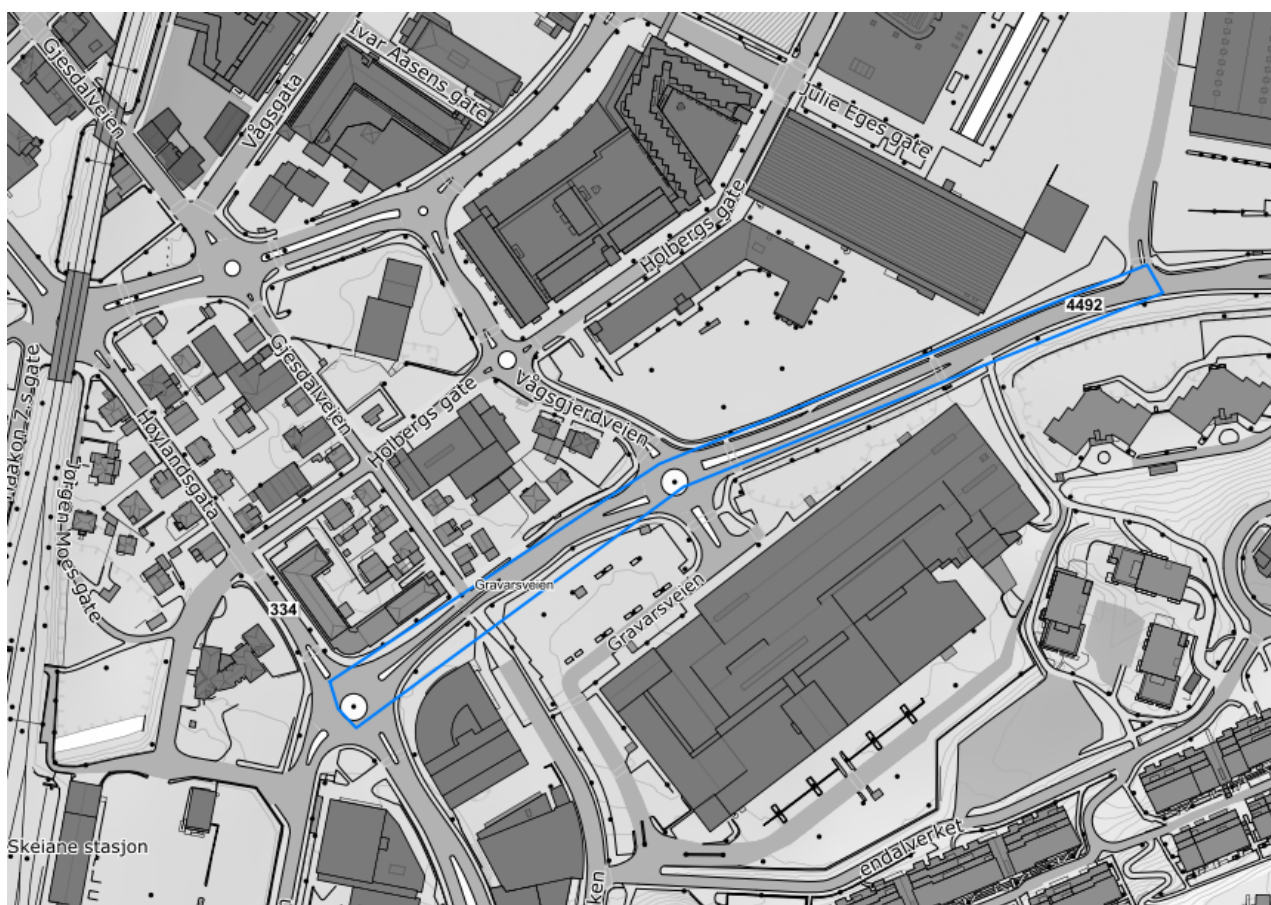


Formål: Sikre fremkommelighet for kollektivtransport i korridor øst og ivareta trafiksikkerhet for mange trafikanter.

Hvor: Parsellen går fra kryss Verksgata v/Klubbegata/Østervågkaia til kryss Langgata i øst, Stavanger.

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

Prosjekt: Gravarsveien



Formål: Bedre kø-situasjoner i rushtid gjennom å bedre fremkommeligheten til bussen.

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

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

Prosjekt: Hagafjell



Formål: Å forbedre bussens fremkommelighet og redusere forsinkelser

Hvor: Nord for holdeplassen Hagafjell ved Torvmyrveien, Randaberg.

Hva: Utvidelse fra ett til to kjørefelt.

Prosjekt: Krystallveien/Bronseveien

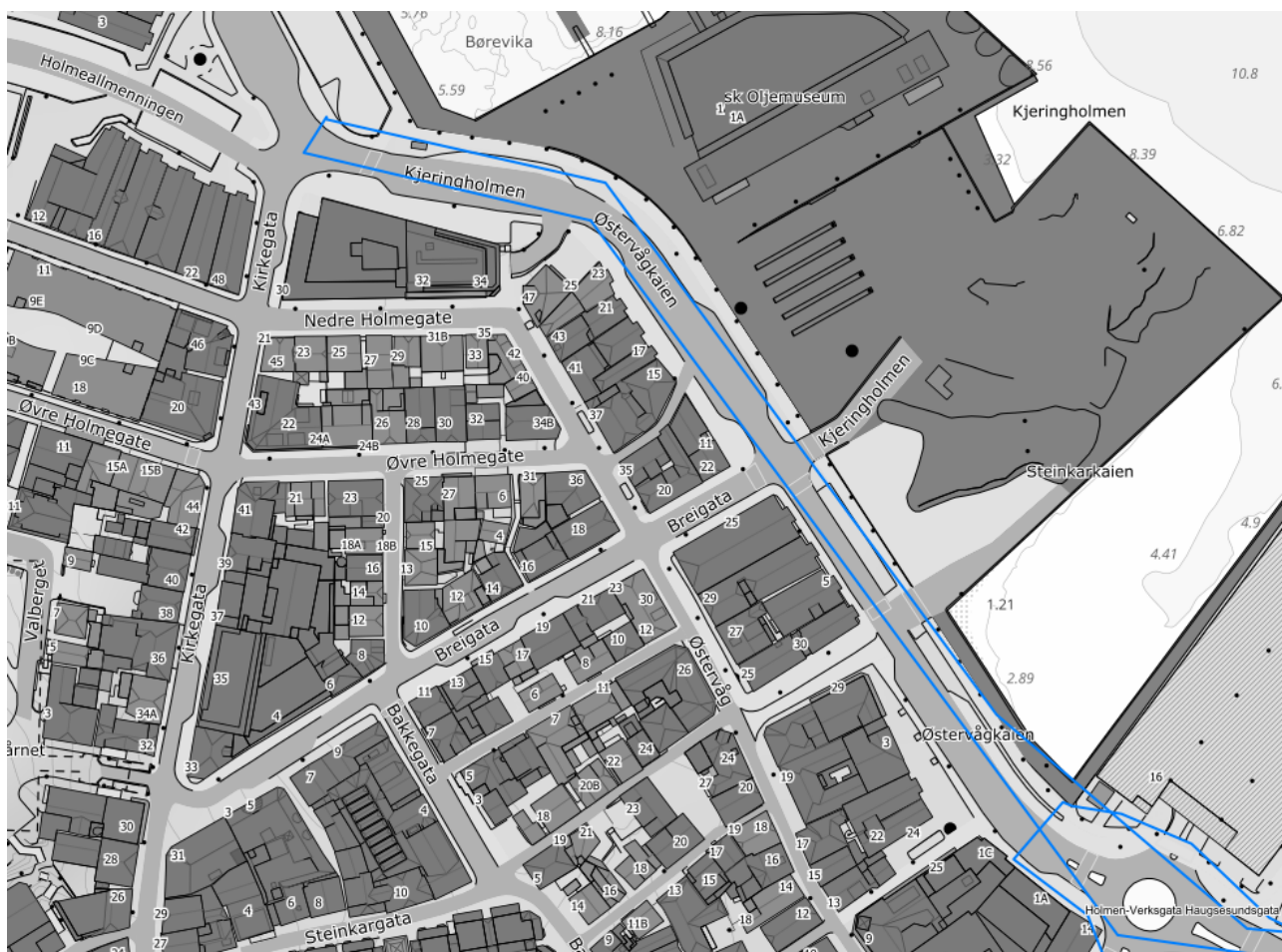


Formål: Å forbedre bussens fremkommelighet og redusere forsinkelser.

Hvor: Strekning mellom holdeplassene Torvmyrveien og Harestadvika, Randaberg.

Hva: En kombinasjon av mindre tiltak langs strekningen. Sees i sammenheng med sykkeltiltak på samme strekning.

Prosjekt: Korridor øst Holmen



Formål: Formålet med tiltaket er å avlaste Byterminalen og forbedre busstilbudet.

Hvor: Klubbegata til Holmen, Stavanger.

Hva: Etablere tre busslommer og snuplass for buss.

Prosjekt: Bussprioritering signalanlegg Nord-Jæren

Formål: Sikre fremkommelighet for bussen.

Hvor: kartlegges fortløpende i alle kommuner

Hva: Gjennomgang og tiltak for å prioritere bussen i signalanlegg.

Prosjekt: Folkeviserveien

Formål: Sikre universell utforming av holdeplasser for å gjøre de mer tilgjengelig for brukere.

Hvor: Folkeviserveien, Norvald Frafjordsgata, Jernalderveien, Stavanger kommune

Hva: Bygge om dagens bussholdeplasser til universell utforming

Prosjekt: Rogalandsgata

Formål: Sikre universell utforming av holdeplasser for å gjøre de mer tilgjengelig for brukere.

Hvor: Rogalandsgata, Stavanger kommune

Hva: Bygge om dagens bussholdeplasser til universell utforming

Prosjekt: Holdeplasser Madlasandnes

Formål: Sikre universell utforming av holdeplasser for å gjøre de mer tilgjengelig for brukere.

Hvor: Madlasandnes, Stavanger kommune

Hva: Bygge om dagens bussholdeplasser til universell utforming

Prosjekt: Del 1 Fv.4548 Schancheholen-Ullandhaug



Formål: Å forbedre bussenes fremkommelighet.

Hvor: Fra rundkjøring Schancheholen til Kjell Arholms gate på Ullandhaug, Stavanger.

Hva: Etablere kollektivløsning på del en av strekningen Hillevåg- Ullandhaug, som er forlengelse av prosjektet Jåttåvågen- Ullandhaug. Sees i sammenheng med prosjektet Lagårdsveien – Schancheholen.

Prosjekt: Fv. 440 Hillevåg -Schancheholen

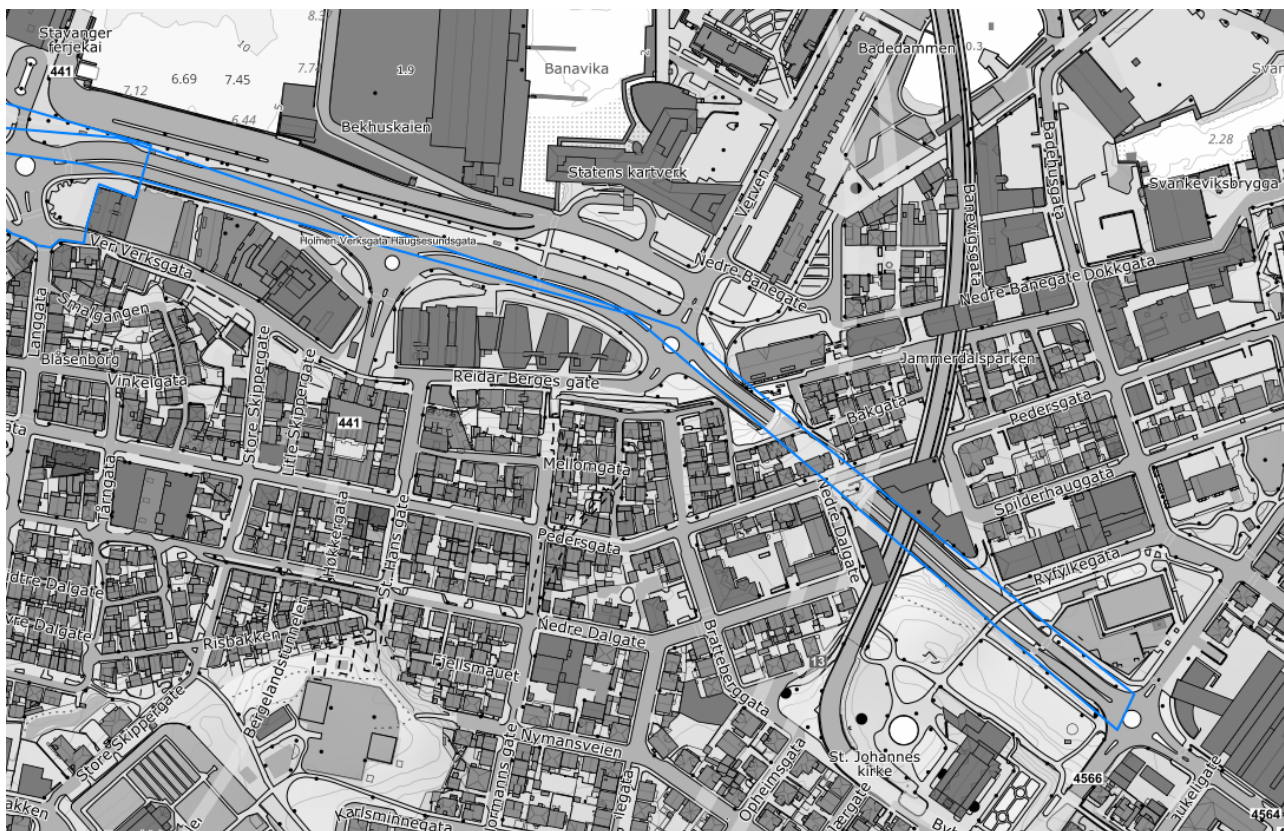


Formål: Å forbedre bussenes fremkommelighet.

Hvor: Fra rundkjøring Schancheholen til rundkjøring Lagårdsveien. Prosjektet kobler seg på Bussveien etter Hillevågstunnelen, Stavanger.

Hva: Regulere tiltak for å sikre fremkommelighet for kollektiv på del to av strekningen Hillevåg-Ullandhaug. Sees i sammenheng med prosjektet Schancheholen – Ullandhaug.

Prosjekt: Verksalmenningen - Kjelvene



Formål: Sikre fremkommelighet og prioritering av kollektiv.

Hvor: Parsellen går fra Fiskepiren i vest til kryss Haugesundsgata ved Hermetikkgate i øst, Stavanger.

Hva: Se på kollektivløsninger for strekningen. Løsninger kan inkludere prioritering av buss i kryss, kollektivfelt, utvidelse av kulvert, filterfelt, holdeplassutforming som kantstopp og plassering samt tilfartskontroll.

Prosjekt: Universell utforming av holdeplasser på utvalgte ruter

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

Hvor: Holdeplassopprusting busslinje 1, 4, 5 7, 8, 24, 25, 26 og 27

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

Prosjekt: Snarvei til holdeplasser

Formål: Gjøre adkomsten for gående til holdeplasser bedre slik at reisetiden blir kortere og totalopplevelsen av kollektivreisen blir bedre.

Hvor: Kartlegges fortløpende i de fire kommunene

Hva: Snarveitråkkene får en bedre standard slik at fremkommeligheten og tilgjengeligheten til holdeplassen øker.