

Handlingsprogram 2027-2030

Innhold

Innhold

Innhold.....	1
Forord.....	2
Bymiljøpakken	3
Styringsmodell	3
Årlig beslutningsprosess.....	6
Arealutvikling	7
Måloppnåelse	8
Økonomi.....	9
Økonomiske rammebetingelser	9
Portefølje	13
Gjenstående forpliktelser	14
Investeringsplan	15
Prosjekter	17
Hovedporteføljen	17
Programområdene	24
Detaljert økonomisk oversikt: 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.»

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.

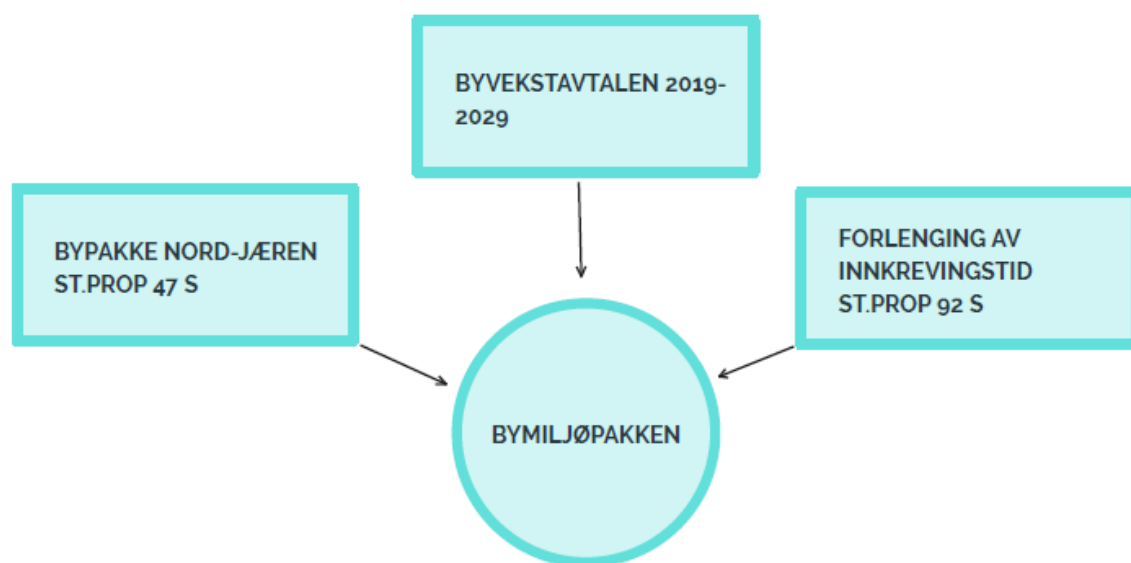
I handlingsprogrammet ligger flere planlagte investeringer i tiltak rettet mot gående og syklende, og for kollektivtrafikk.

Handlingsprogram 2027-2030 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 ca 13,3 milliarder de neste fire årene. Det utgjør ca 31 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 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 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 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.



Styringsmodell

Styringsgruppen

Styringsgruppen i Bymiljøpakken ledes av Statens vegvesen og består av fylkesordføreren i Rogaland fylkeskommune og ordførerne fra de fire kommunene. Staten er også 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

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

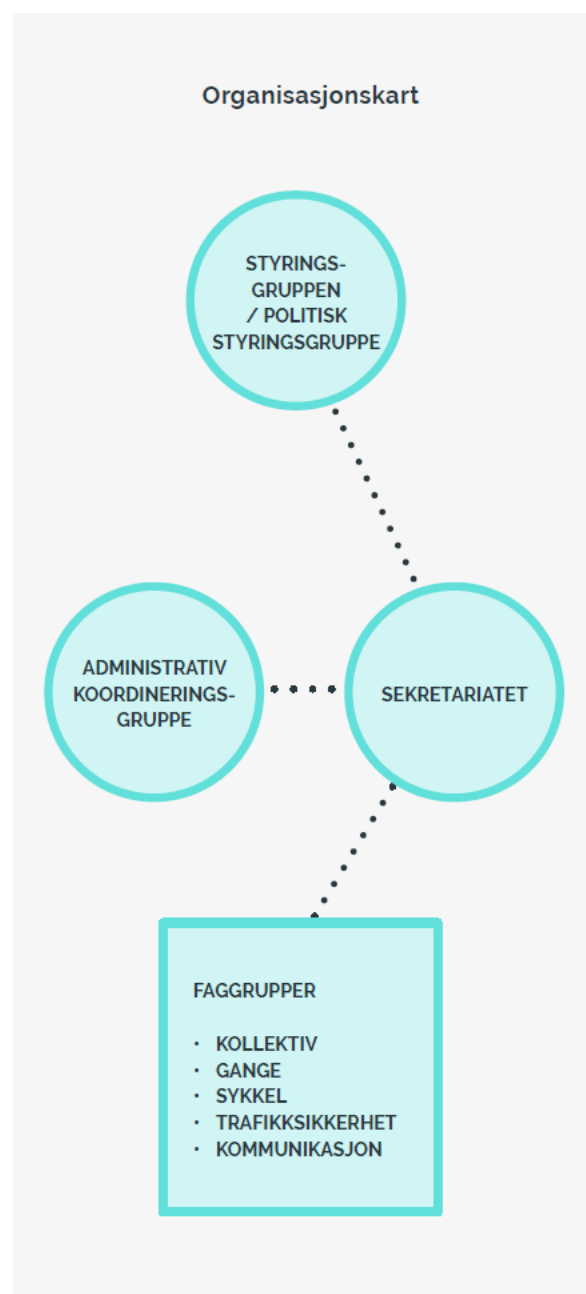
Bymiljøpakken har fem faggrupper: kollektiv, gange, sykkel, trafikksikkerhet og kommunikasjon. Faggruppene har viktigste oppgave er å bidra aktivt til måloppnåelse i Bymiljøpakken. Dette gjøres gjennom faglige vurderinger og samarbeid på tvers av forvaltningsnivåene, vurdering og prioritering av prosjekt 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 rulling av handlingsprogrammet skal mål- og resultatstyring vektlegges.

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

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



måloppfyllelse i henhold til nullvekstmålet, finansiering og samfunnsøkonomisk lønnsomhet.

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

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

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

Årlig beslutningsprosess

Handlingsprogrammet 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 2027. Kommunal- og distriktsdepartementet har i samarbeid med representanter fra byvekstområdene lagt fram forslag til endring av indikatorene for areal og parkering. Den nye indikatoren for areal vil bli tatt i bruk på Nord-Jæren i forbindelse med reforhandling av byvekstavtalen.

Måloppnåelse

Byvekstavtalen forplikter partene i avtaleområdet til å nå målet om nullvekst i personbiltransporten.

Åpning av bussvei korridor 1 og sykkelstamveien sommeren 2026 er store og viktige milepæler i Bymiljøpakken. Disse to prosjektene er vurdert å bidra mest til nullvekstmålet i porteføljen.

Åpning av bussveien korridor 1, har gitt 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.

Anskaffelse av 1000 nye bysykler i 2026 og nye lokasjoner for bysykler bidrar til å gjøre kollektivreiser til et reelt alternativ for flere, samtidig som bysykkelen også er viktig som selvstendig mobilitetstilbud. Videre utvikling av bysykkelordningen vil fortsette i handlingsprogramperioden.

Med åpningen av den siste delstrekingen av sykkelstamvegen fra Schankeholen til Sørmarka har regionen fått 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.

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 syklister mellom Jærbanen og bussveien i Jåttåvågen og det nye sykehuset og universitetet på Ullandhaug.

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.

Etter hvert som de store prosjektene i Bymiljøpakken ferdigstilles blir det holdningsskapende arbeidet som utføres under Mobilitetspakken og hos kommunene av stadig større betydning for å få flere bilister til å endre reisevaner til kollektivtransport og aktiv transport. Denne type tiltak blir viktig for måloppnåelsen i kommende Handlingsprogram periode, og for å snu den siste tidens utvikling med utflating og nedgang i antall kollektivreisende.

Økonomi

Økonomiske rammebetingelser

Første og andre året i handlingsprogrammets økonomiske oversikter er å anse som årsbudsjetter for Bymiljøpakken i henholdsvis 2027 og 2028. For programområdeprosjekter som er i planfase i 2027 og som går over i byggefase i 2028, vil tildeling av midler til bygging være avhengig av vedtatt reguleringsplan 1. september 2027.

Andre år i handlingsprogrammet er grunnlag for innspill til statsbudsjettet for 2028. 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 prosjekteernes 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
- Bompengerinntekter
- Statlig mva.-refusjon

Statlige midler

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

Bompengerinntekter

Bypakke Nord-Jæren er i Prop 92 S forlenget til ut 2038. Ettersom bompengerinntektene 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 15,06 kroner i 2026- prisnivå. I sak 14/2026 vedtok styringsgruppen *"at Ferde skal søke om prisjustering når prisøkning i forhold til konsumprisindeks er oppnådd og/eller når justering er nødvendig for å opprettholde den vedtatte gjennomsnittstaksten og denne utgjør en hel krone på ordinær takst"*.

Det er lagt inn endring i takstopplegget i perioden. Det legges til grunn fritsk i bomringen for takstgruppe 2 der kjøretøy bruker biogass, hydrogen, eller elektrisitet som drivstoff. Beregninger viser at det vil ha en marginal påvirkning på passeringsinntektene på Nord-Jæren ved å innføre et slikt fritak.

De estimerte bompengeinntektene i handlingsprogram 2027-2030 er dermed basert på en ÅDT på 200 000 og en gjennomsnittstakst på 15,06 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	Styring små 2026	Påløpt per 31.12.25	Gjenstående midler (2026- prisnivå)	Total 2026- prisnivå
	TKV rv 509 Sømmevågen - Sola skole	195	195	-	245
	Kostnadsoverskridelser Nord-Jærenpakke	783	783	-	923
	Drift sekretariat	152	34	117	162
0	Bomstasjoner 38 STK	88	88	-	165
1	Drift Kollektiv	4 157	2 126	2 031	4 720
	<i>Drift Kollektiv</i>	2 600	1 420	1 180	
	<i>Økt rutefrekvens</i>	978	383	595	
	<i>Reduserte billettpriser</i>	579	323	256	
2	Sykkelstamvegen	2 128	1 446	682	2 392
3	Bussveien Korridor 1-4	13 766	5 225	8 541	14 488
	<i>Bussveien korridor 1 - Ruten Stavanger stasjon til og med krysset i Havnegata/Gravarsveien</i>	7 678	5 052	2 626	8 370
	<i>Bussveien korridor 2.1 (Stavanger St. - Sundekrossen - Bussvei/kollektivakse)</i>	3 022	126	2 896	3 039
	<i>Bussvei korridor 2.2 Sundekrossen - Risavika (Bussvei/kollektivakse)</i>	2 529	14	2 516	2 533
	<i>Kollektivakse korridor 3 (Havnegata/Gravarsveien - Vatnekrossen)</i>	139	18	121	146
	<i>Korridor 4 - Forus-Sola-Sola lufthavn - (Bussvei/kollektivakse)</i>	398	16	381	399
4	SUS/UIS-Diagonalen-Jåttå	450	402	48	563
5	TKV rv 509 Sør-Tjora-Kontinentalveien	844	591	254	903
6	Programområde sykkel	860	421	439	923
7	Programområde gange, miljø og trafikksikkerhetstiltak	847	374	473	923
7(1)	Oalsgata inn krysstiltak Stangeland	752	253	499	785
7(2)	Dusavikveien samfinansiering sykkel/ts	334	19	315	336
8	Programområde kollektiv + øvrige kollektivtiltak	1 927	179	1 747	1 960
8(1)	Sandnes- og Skeiane stasjon	189	115	74	193
9	Fv. 441 Hagakrossen-Jåsund ring	310	27	283	319
10	Fv. 4560 Kvernevik ring nord - E39	509	18	491	517
11(1)	Kryss E39 Bråstein	97	-	97	97
11(2)	E39 Hove Osli	736	519	217	768
12	E39 Smiene - Harestad	4 324	178	4 146	4 332
12(1)	Kulvert - Tasta - Smiene-Harestad (Nærmiljøtiltak, sykkel og gange)	549	-	549	549
13	Fv. 505 Foss Eikeland - E39	1 003	23	980	1 007
14	Planlegging Sandnes øst	53	-	53	56
15	Figgjo-Ålgård	3 236	3	3 232	3 236
16	Osli-Figgjo	4 333	-	4 333	4 334
	Sum kostnader	42 622	13 018	29 604	44 897

Inntekter - mill. kr	Total innt	Benyttet per 1.1.26	Gjenstående midler (2026-prisnivå)
Bompenger netto	19 586	4 337	15 249
Post 30 statlig bidrag E39 Ålgård-Hove	2 340	-	2 340
Post 30 statlig bidrag E39 Smiene- Harestad	2 111	-	2 111
Post 63 Statlig bidrag Bussveien	7 204	2 281	4 923
Post 30 Statlige midler til kollektiv-, gang- og sykkeltiltak	3 560	1 489	2 071
Post 66 Belønningsmidler	3 084	1 779	1 306
Post 66 Reduserte bompenger	962	546	416
Post 66 Bedre kollektivtilbud	978	384	594
Post 66 Reduserte billettpriser til kollektivtrafikk	579	323	256
Post 66 Tilskudd til fjerning av rushtidsavgift	579	268	311
Post 73 Stasjons- og knutepunktutvikling	269	115	154
Mva.	3 181	1 168	2 013
Alternativ finansiering	55	-	55
Sum inntekter	44 486	12 689	31 797

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.

Bundne midler (påbegynte prosjekter)				Finansieringskilde													
Prioritering	Prosjekt	Styringsmål 2026	Påløpt per 31.12.2025	Gjenstående forpliktelse (2026-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	152	34	117	56											6	55
0	Bomstasjoner 38 STK	88	88	-	-												
1	Drift Kollektiv	4 157	2 126	2 031	0					1 180	0	595	256	0			
	<i>Drift Kollektiv</i>	2 600	1 420	1 180	-					1 180							
	<i>Økt rutefrekvens</i>	978	383	595	-							595					
	<i>Reduserte billettpriser</i>	579	323	256	0								256				
2	Sykelstamvegen	2 128	1 446	682	- 0				682								
3	<i>Bussveien korridor 1 - Ruten Stavanger stasjon til og med krysset i Havnegata/Gravarsveien</i>	7 678	5 052	2 626	650			1 357		44	169,7			24,1		382	
4	SUS/UIS-Diagonalen-Jåttå	450	402	48	- 57				98							7	
5	TKV rv 509 Sør-Tjora-Kontinentalveien	844	591	254	254											0	
6	Programområde sykkel	768	421	347	237									59,3		50	
7	Programområde gange, miljø og trafiksikkerhetstiltak	801	374	426	287				17,5					60		62	
7(1)	Oalsgata ink krysstiltak Stangeland	752	253	499	12				414							73	
7(2)	Dusavikveien samfinansiering sykkel/ts	334	19	315	8				261							46	
8	Programområde kollektiv + øvrige kollektivtiltak	1 562	179	1 383	917				199					66		201	
8(1)	Sandnes- og Skeiane stasjon	189	115	74	- 0										74	0	
11(2)	E39 Hove Osli	736	519	217	0	217										0	
	Sum kostnader	21 615	12 596	9 019	2 365	217	0	1 357	1 672	1 224	170	595	256	209	74	826	55

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.

Prioritering	Prosjekt	2026-prisnivå			
		2027	2028	2029	2030
	TKV rv 509 Sømmevågen - Sola skole				
	Kostnadsoverskridelser Nord-Jærenpakka				
	Drift sekretariat	9	9	9	9
0	Bomstasjoner 38 STK				
1	Drift Kollektiv	447	448	448	73
	<i>Drift Kollektiv</i>	291	292	292	
	<i>Økt rutefrekvens</i>	94	94	94	73
	<i>Reduserte billettpriser</i>	63	63	63	
2	Sykkelstamvegen				
3	Bussveien Korridor 1-4	339	972	1 621	1 449
	<i>Bussveien korridor 1 - Ruten Stavanger stasjon til og med krysset i Havnegata/Gravarsveien</i>	223	289	413	310
	<i>Bussveien korridor 2.1 (Stavanger St - Sundekrossen - Bussvei/kollektivakse)</i>	53	156	488	550
	<i>Bussvei korridor 2.2 Sundekrossen - Risavika (Bussvei/kollektivakse)</i>	33	411	558	416
	<i>Kollektivakse korridor 3 (Havnegata/Gravarsveien - Vatnekrossen)</i>	13	1	0	92
	<i>Korridor 4 - Forus-Sola-Sola lufthavn - (Bussvei/kollektivakse)</i>	17	115	161	82
4	SUS/UIS-Diagonalen-Jåttå	11	6	0	2
5	TKV rv 509 Sør-Tjora-Kontinentalveien	7			
6	Programområde sykkel	55	104	86	56
7	Programområde gange, miljø og trafiksikkerhetstiltak	140	24	62	15
7(1)	Oalsgata inn krysstiltak Stangeland	141	129	111	2
7(2)	Dusavikveien samfinansiering sykkel/ts	43	109	88	57
8	Programområde kollektiv + øvrige kollektivtiltak	253	316	264	251
8(1)	Sandnes- og Skeiane stasjon				
9	Fv. 441 Hagakrossen-Jåsund ring	-		4	7
10	Fv. 4560 Kvernevik ring nord - E39				
11(1)	Kryss E39 Bråstein			1	1
11(2)	E39 Hove Osli	10	75		
12	E39 Smiene - Harestad	160	700	870	870
12(1)	Kulvert - Tasta - Smiene-Harestad (Nærmiljøtiltak, sykkel og gange)				
13	Fv. 505 Foss Eikeland - E39	4	4	5	6
14	Planlegging Sandnes øst				
15	Figgjo-Ålgård	60	580	800	1 000
16	Osli-Figgjo				
	Sum kostnader	1 679	3 477	4 370	3 798

Tabellen under er en presisering av hva som er en del av prosjektet drift kollektiv i hovedporteføljen:

	2027	2028	2029	2030
Økt ruteproduksjon igangsatt 2016	210	210	210	
Mobilitetssatsing (mobilitetspakken)	26	26	26	
Bussveien inkl. trafikkleder	5	5	5	
Digitale tjenester	25	25	25	
Økt markedsføring	10	10	10	
Elektrifisering av rute 3, økte driftskostnader	17	18	18	
Sum Drift kollektiv	291	292	292	

Tabellen under viser årlig forventede inntekter i handlingsprogramperioden:

Inntekter - mill. kr	2027	2028	2029	2030
Bompenger netto	1 106	1 076	1 026	1 001
Post 30 statlig bidrag E39 Ålgård-Hove *	4	49	-	506
Post 30 statlig bidrag E39 Smiene- Harestad	-	-	-	-
Post 63 Statlig bidrag Bussveien	152	436	877	922
Post 30 Statlige midler til kollektiv-, gang- og sykkeltiltak	270	306	165	51
Post 66 Belønningsmidler	324	325	323	
Post 66 Reduserte bompenger	50	131	131	
Post 66 Bedre kollektivtilbud	94	94	94	73
Post 66 Reduserte billettpriser til kollektivtrafikk	63	63	63	
Post 66 Tilskudd til fjerning av rushtidsavgift	58	129	63	
Post 73 Stasjons- og knutepunktutvikling				
Mva.	143	242	326	268
Alternativ finansiering				
Sum inntekter	2 263	2 849	3 066	2 820

* forutsetter avklaring KS2 og bevilgning i statsbudsjett 2030

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.

	2027	2028	2029	2030
Estimert bank årets start	3 202	3 786	3 157	1 854
Utgifter	1 679	3 477	4 370	3 798
Inntekter	2 263	2 849	3 066	2 820
Estimert bank ved årets slutt	3 786	3 157	1 854	877
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 2027-2030 skal det investeres for 13,3 milliarder kroner. Av dette utgjør 61 prosent investering knyttet til sykkel, gange, trafikksikkerhet og kollektiv og 39 prosent er investering i vei.

Prosjekter

Hovedporteføljen

Drift kollektiv

Prosjektet Drift kollektiv i hovedporteføljen er en samling av flere tiltak som utføres av Rogaland fylkeskommune og Kolumbus. I handlingsprogrammet er det delt inn i drift kollektiv, økt ruteproduksjon og reduserte billettpriser. For underprosjektet drift kollektiv skal følgende inngå i handlingsprogramperioden:

- Økt ruteproduksjon
- Mobilitetspakken
- Digitale tjenester
- Økt markedsføring

- Elektrifisering av bussflåten
- Bussveien (ATL)
- Takstsamarbeidet med jernbanen

Mobilitetspakken

Kolumbus har ansvar for mobilitetsarbeidet i Bymiljøpakken. Kollektivselskapet har ansvar for å planlegge, gjennomføre og evaluere mobilitetstiltak og holdningsskapende arbeid på Nord-Jæren. Arbeidet gjennom mobilitetspakken ledes av en administrativ styringsgruppe bestående av representanter fra Sandnes, Sola, Stavanger og Randaberg kommune, Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet, Rogaland fylkeskommune og Kolumbus. Overordnet mål er å bidra til nullvekstmålet i byvekstavtalen.

Styringsgruppen vedtok i 2024 følgende hovedmål;

Mobilitetspakken skal iverksette tiltak som endrer trafikantens holdninger og adferd slik at de i mindre grad bruker privatbil som reisemiddel.

Styringsgruppen for mobilitetspakken har lagt føringer om at bedriftssamarbeidet HjemJobbHjem og bysykkelen skal prioriteres, og i størst mulig grad skjermes mot kutt

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.

Korridor 1:

Styringsgruppen prioriterer korridor 1, bussveien mellom Stavanger sentrum og Havnegata i Sandnes i første omgang. Bussveien mellom Sandnes sentrum og Hillevåg i Stavanger ble åpnet 2026, og det er kun den siste strekningen *Hillevåg - Stavanger sentrum* som gjenstår. Reguleringsplanen er behandlet i UBS, og prosjektet arbeider med tilleggsutredningene. Planen er fortsatt vedtatt i sen høst 2026.

Korridor 2:

Detaljregulering for strekningen *Mosvatnet – Olav Vs gate* er vedtatt i Stavanger bystyre, og fylkeskommunen arbeider med fem tilleggspunkt kommunen ønsker vurdert. Vedtaket av reguleringsplanen er påklaget og skal behandles av statsforvalteren.

Det arbeides med reguleringsplan for strekningen *Mosvatnet – Sundekrossen – Kvernevik*, og det ventes en førstegangsbehandling av planen sommeren 2027.

Det arbeides med planforslag for strekningen *Kontinentalveien – Hagakrossen*, med et mål om å ha et ferdig planforslag høsten 2026.

Arbeid med reguleringsplan for strekningen mellom Jåsund og Sundekrossen er ventet å starte i 2026.

Korridor 3:

Rogaland fylkeskommune og Sandnes kommune ser på konkrete løsninger på korridoren.

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 2026. Planarbeidet legger til grunn at bussveien følger Åsenveien.

Rogaland fylkeskommune planlegger oppstartsmøte for strekningen *Sola sentrum – Stavanger lufthavn, Sola* i løpet av 2026.

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 øst og nord for Risavika en del av Bussveien.

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 2027-2030 legges det opp til byggestart for strekningene *Kontinentalvegen-Hagakrossen*, *Jåsund ring-Sundekrossen-Kvernevik ring nord*, samt planoppstart for strekningen *Kvernevik ring nord-E39*. For *Hagakrossen-Jåsund ring* er det planlagt byggestart 2031.

Fv. 334 Oalsgata og rv. 44 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 startet bygging høsten 2025, og fremdriften er i tråd med revidert fremdriftsplan. Ferdigstilling av prosjektet er ventet i 2029.

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 framkommeligheten og trafikksikkerheten for myke trafikanter med spesielt hensyn til syklister, samt tilretteleggelse for kollektivtrafikk.

Høsten 2025 ble det gjennomført anslag for alternative løsninger som er utarbeidet for å komme under kostnadsrammen til prosjektet.

Prosjektering pågår, forventet utlysning i slutten av 2027.

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

E39 er del av den sammenhengende riksveien langs kysten fra Oslo-Bergen. Hovedmålet med prosjektet er bedre fremkommelighet og økt trafiksikkerhet samt å knytte tettstedene Ålgård og Figgjo sammen med Sandnes, Stavanger og resten av Nord-Jæren til et felles arbeids- og boligmarked. 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: Delstrekningen er under bygging og er forventet ferdigstilt i 2026.

Figgjo–Ålgård: I Nasjonal Transportplan for 2025-2036 ble det åpnet for at strekningen E39 Figgjo–Ålgård kan få oppstart i første periode hvis styringsgruppen prioriterer midler og det er rom for å prioritere statlige midler. Strekningen er ivaretatt med lokale midler i porteføljen, prosjektet venter nå på statlige midler og oppstartsbevilgning i statsbudsjettet.

Osli-Figgjo ble i NTP 2025-2036 lagt til Statens vegvesen sin utviklingsportefølje.

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 og vedtak er i 2028. 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.

I 2025 forberedte prosjektet grunnlaget for KS2 (ekstern kvalitetssikring) med sikte på at Stortinget kan vedta oppstartsbevilgning for prosjektet i statsbudsjett for 2027.

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 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 Skeiane stasjon, men ikke Stavanger stasjon.

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

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 *Hannadalsgata*, *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 2029.

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 samsvarer 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

	Prosjektnavn	Prosjektbeskrivelse	Status per 1. 9 2026	Totalkostnad	Påløpt per 31.12.2025	2026-prisnivå					Gjenstående etter HP 27-30
						Revidert budsjett 2026/prognose T2	2027	2028	2029	2030	
Stavange	Hannasdalsgata (del 2)	Sykkelprioritert gate	Bygging	34,94	26,29	7,25	1,4				-
Randaber	Krystallveien	Sykkelvei med fortau / sykkelfelt vedtatt reguleringsplan		29,78	0,76	0,20	14,4	14,4			0,0
Sola	Åsenvegen	Sykkelvei med fortau	Regulering	54,01	0,67	0,79	0,7	0,7	25,6	25,6	0,0
Stavange	Steingata	Rødt dekke	Regulering	13,68	1,50	0,50	0,5	11,2			0,0
Rogfk	Plan Misjonsveien	Reguleringsplan		5,88	4,52	0,80	0,2				0,4
Randaber	Plan Vistnesveien	Reguleringsplan	Regulering	10,44	-	-	2,0	8,4			0,0
Sandnes	Dyre Vaas vei	Sykkelvei med fortau	Bygging	12,94	1,87	5,00	6,1				0,0
Alle	Mindre investeringstiltak	Samlepott		20,90	0,50	1,30	4,8	4,8	4,8	4,8	-
Sandnes	Fv 4532 Løwenstrasse	Sykkelveg med fortau	Prosjektering	35,6	-	-	5,0	27,0	3,5		0,0
Stavange	Bergelandskata - Birkeland	Etablere sykkelprioritert gate	Regulering	55,82	-	0,50	2	3	25	25,3	0,0
Stavange	Hjelmelandskata	Etablere sykkelfelt	Bygging	23,37	0,32	8,00	15,1				0,1
Stavange	Christian Bjellandskata	Sykkelfelt, strukturere parkering	Regulering	46,78	1,30	0,50	2	20	23		0,0
Stavange	Opheimsgata	Sykkelgate med begrenset trafikk	Regulering	20,91	-	1,00	0,5	15	4,41		-
Rogfk	St. Olavsgate og Jærveien	Sykkelfelt									
RFK	Misjonsveien	Enveisregulert sykkelveg med fortau									
RFK	Randabergveien Tasta	Sykkelveg med fortau/sykkelfelt									
Stavange	Torfæusgate	Sykkelgate med begrenset biltrafikk og sykkelvei med fortau									
Stavange	Peder Klows gate	Sykkelprioritert gate									
				365,0	37,7	25,8	54,7	104,5	86,3	55,7	0,3

Gange

Part	Prosjektnavn	Prosjektbeskrivelse	Status per 1.9.2026	Total kostnad	Påløpt per 31.12.2025	2026-prisnivå					Gjenstående etter HP 27-30
						Revidert budsjett 2026/prognose T2	2027	2028	2029	2030	
Rogfk	Madlaveien x Regimentsvegen	Kryssutbedring		79,66	21,30	40,70	17,6	1,0	0,1	0,1	-
Stavanger	Hetlandsgata kryss Vaisenhus-Kongsteins gt	Fortau og innsnevring vei ca. 85 m.	Satt på vent	7,5	1,2	-		6,3			0,0
Stavanger	Klubbsselskapet - Olavskleivå	Trapp/rampe (snarvei)	Bygging	11,14	2,61	8,10	0,4				0,0
Stavanger	Arne Rettedals gt	Utvidelse fortau	Bygging	13,44	2,20	5,00	6,2				0,0
Stavanger	Øvre Homegate	Gågate	Klargjøres for bygg	22,83	1,23	8,00	13,6				-
Randaberg	Tungenesveien	Reguleringsplan	Regulering	0,63	-	0,33	0,3				-
Stavanger	Eiganesveien	Oppgradere/nytt fortau	Regulering	26,36	1,07	1,00	1,0	2,0	10,0	11,3	0,0
Sandnes	Ungdomsaksen nedre del	Mer areal til gående	Planlegging	18,24	1,72	5,00	11,5				0,0
Randaberg	Ny trase for Randabergveien i Randaberg sentrum	Etablere ny trase og gjøre om dagens trase til torgareal foran kirken		9,93	-		9,9				0,0
Stavanger	Offentlig heis mellom Lars Hertevigsgate og Olav Kyrres gate (UU-tiltak)	Etablere en utendørs heis									
Stavanger	Falcksgate og Høylandsgata	Etablere fortau									
Rogfk	Gustav Vigelandss gate	Fortau og kryssutbedring									
Sandnes	Turvei Lyngholen til Stokkelandsvartnet	Etablere turvei									
				189,77	31,35	68,13	60,47	9,27	10,10	11,35	-

Trafikksikkerhet

Part	Prosjektnavn	Prosjektbeskrivelse	Status per 1. september 2026	Totalkostnad	Påløpt per 31.12.2025	2026-prisnivå					Gjenstående etter HP 27-30
						Revidert budsjett 2026/prognose T2	2027	2028	2029	2030	
Stavanger	Gauselvågen (Nord)	Etablere fortau	På vent	10,19	6,8	0,50	2,9				- 0,0
Stavanger	Stavanger sentrum, etablere pullerter	Etablere pullerter	Snart bygging	6,14	0,04	2,00		4,1			-
Stavanger	Belysning Vågen tusenårsstedet	Belysning	Prosjektering	20,35	5,4	2,50	12,5				- 0,0
Statens vegvesen	E39 Trafikkstyring på motorveien	Tilfartskontroll, variabel fartsgrense		83,02	10,92	7,73	20,0	2,5	47,5		- 5,6
Alle	Trafikksikkerhet ungdomsskoleveg	Mindre tiltak på flere skoler		31,9	12,0	2,7	4,0	5,2	4,0	4,0	0,0
Rogfk	Fv. 4540 Grannessletta x Madlavegen	Etablere gang- og sykkelveg, sikketiltak undergang		7,99	1,86	1,00	4,9	-	0,0	-	0,2
Rogfk	To underganger Nesbu	Utbedring av underganger		76,99	30,06	32,10	14,4	0,0	-	0,0	0,3
Sola	Nesbuvegen x Åsnuv	Utbedring av to kulverter	Prosjektering	21,19	0		21,19				-
Sola	Påskhusvegen		På vent	3,16	0			3,2			- 0,0
Stavanger	Gauselvågen Nord del	Etablere fortau									-
Rogfk	Madlamark	Utbedring av krysningspunkt og andre tiltak									-
Rogfk	Gjerdeveien - kryssning	Gangfelt og belysning									-
Stavanger	Høgeveien	Etablere fortau									-
				261,0	67,1	48,5	79,9	15,0	51,5	4,0	- 5,1

Kollektiv

Part	Prosjektnavn	Prosjektbeskrivelse	Status per 1.9.2026	Total kostnad	Påløpt per 31.12.2025	2026-prisnivå					Gjenstående etter HP 27-30
						Revidert budsjett 2026/ Prognose T2	2027	2028	2029	2030	
Rogfk.	Auglendsdalen	Kollektivfelt		47,35	15,77	0,70	16,4	40,1	8,0	-	33,6
Stavanger	Kongsgata og Klubbegata	Stenge biltrafikk m.m.	Prosjektering	230,40	20,31	15,00	77	118,1		-	0,0
Rogfk.	Korridor øst: Verksgata	Kollektivprioritering, trygge krysningspunkt for myke trafikanter		60,58	11,40	7,10	36,1	5,6	0,3	0,0	0,1
Rogfk.	Gravarsveien sør	Kollektivfelt		187,86	8,26	4,30	68,6	95,3	11,5	-	0,1
Randaberg	Hagafjell	Fra ett til to kjørefelt	Reguleringsplan v	9,09	0,99	-	8,1			-	-
Randaberg	Krystallveien/Bronseveien	Flere små tiltak langs strekning	Reguleringsplan v	17,56	0,59	0,20	8,4	8,4		-	0,0
Stavanger	Korridor øst Holmen	Snuplass, holdeplasser	På vent	25,05	-	0,20			10,0	14,9	0,1
Stavanger	Folkevisveien	UU holdeplasser	Ferdig	17,10	10,40	0,06					6,6
Stavanger	Rogalandsgata	UU holdeplasser	På vent	7,99	0,10	-				7,9	0,0
Stavanger	Holdeplasser Madlasandnes	UU holdeplasser	Ferdig	9,47	4,80	0,24					4,4
Alle	Mindre investeringstiltak			30,9	5,4	5,5	5,0	5,0	5,0	5,0	-
Rogfk	Del 1 Fv.4548 Schancheholen-Ullandhaug	av strekningen Hillevåg-Ullandhaug, som er fortengelse av prosjektet Jåttåvågen-Ullandhaug		526,77	5,98	7,60	7,9	3,8	121,4	171,1	209,0
Rogfk	Fv. 440 Hillevåg - Schancheholen	fremkommelighet for kollektiv på del to av strekningen Hillevåg-Ullandhaug.		20,89	0,80	3,10	2,6	1,0	13,4	-	0,0
Rogfk	Verksalmenningen-Kjelvene	prioritering av kollektiv mot Hundvåg og Stavanger øst		209,11	0,50	3,10	4,2	35,7	92,7	51,3	21,6
Rogfk	Universell utforming av holdeplasser på utvalgte ruter	Holdeplassopprusting busslinje 1, 4, 5, 7, 8, 24, 25, 26 og 27. Tiltak på tvers av veieierskap		20,91	-	3,30	16,8	0,7	-	-	0,1
Alle	Snarvei til holdeplasser	holdeplasser bedre slik at reisetiden blir kortere og totalopplevelsen av kollektivreisen blir bedre.		12,55	-	5,72	2,0	2,0	2,0	0,8	0,0
				1 434	85	56	253	316	264	251	208