Handlingsprogram
2027-2030



Sykkelstamvegen. Foto: Steffen Vadla

Versjon 21.10.2026

Bymiljøpakken



To syklister på Sykkelstamvegen. Foto: Tommy Ellingsen

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. 13,4 milliarder de neste fire årene. Det utgjør ca 31 prosent av totalporteføljen.



Spaden i jorden markerer oppstart av oppgraderingen av Oalsgata. Foto: Ellin Tvedt-Gundersen

Innhold

Forord 3

Bymiljøpakken 6
Styringsmodell 7

Styring 8
Arealutvikling 10

Måloppnåelse 11

Økonomi 12
Portefølje 14
Gjenstående forpliktelser 15
Investeringsplan 18

Prosjekter 22
Hovedporteføljen 22

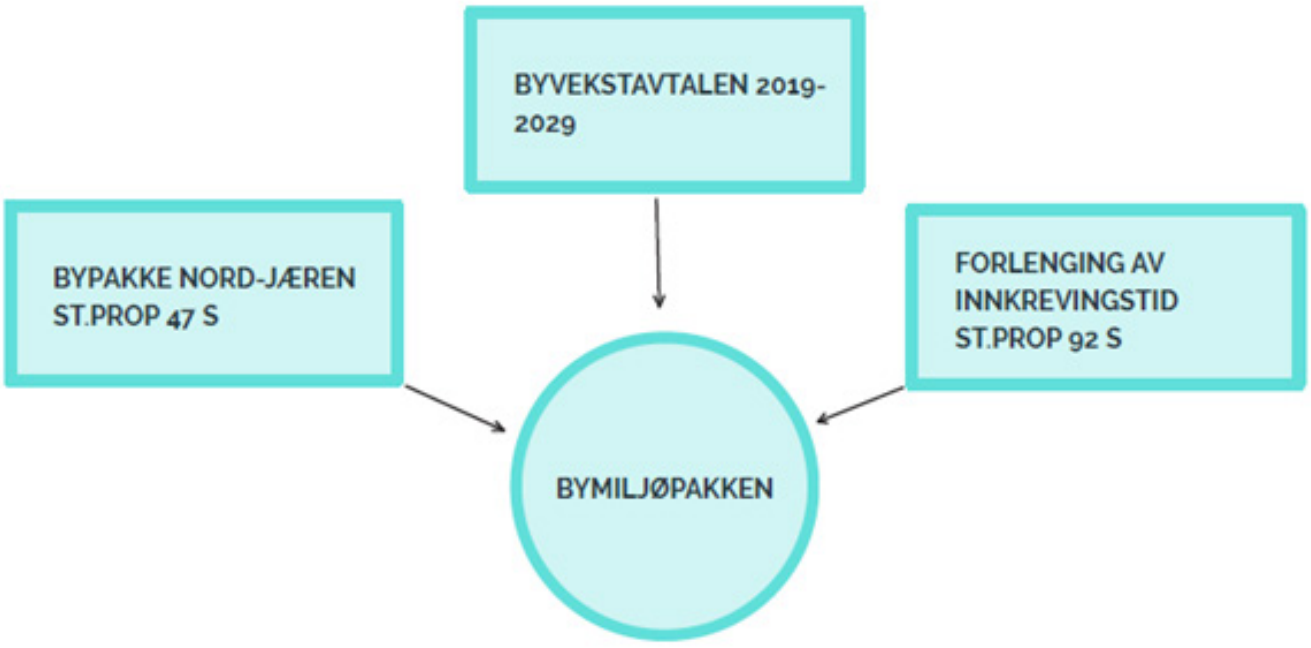
Programområdeprosjekter 34

Detaljert økonomisk oversikt: Programområdene 35
Sykkel 35
Gange 36
Trafikksikkerhet 37
Kollektiv 38

Vedlegg: Prosjektark 41
Programområde sykkel 41
Programområde gange 58
Programområde trafikksikkerhet 72
Programområde kollektiv 88

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

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

Administrativ koordineringsgruppe

Administrativ koordineringsgruppe (k-gruppen) består av den administrative lederen fra hver av partene i avtalen, samt lederstøtte for disse faste medlemmene. K-gruppen skal drøfte saker og bidra i det saksforberedende arbeidet. Drøftingene i k-gruppen skal etablere et grunnlag for at sekretariatet kan lage gode innstillinger til styringsgruppen.

Sekretariatet

Ifølge retningslinjene for sekretariatet i Bymiljøpakken skal «Sekretariatet (...) tilrettelegge for at styringsgruppen for Bymiljøpakken har en totaloversikt over økonomisk status og framdrift slik at de kan drive ansvarlig porteføljestyring av byvekstavtalen. Hver prosjekteier er imidlertid ansvarlig for den løpende kostnadsstyringen av det enkelte prosjekt.» I tillegg står det: «Sekretariatet skal sørge for at det etableres gode rutiner for økonomirapportering, slik at avvik fanges opp og nødvendige justeringer kan gjøres på et tidlig tidspunkt.» Sekretariatet er nøytral og uavhengig.

Faggrupper

Bymiljøpakken har fem faggrupper: kollektiv, gange, sykkel, trafikksikkerhet og kommunikasjon. Faggruppenes 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.

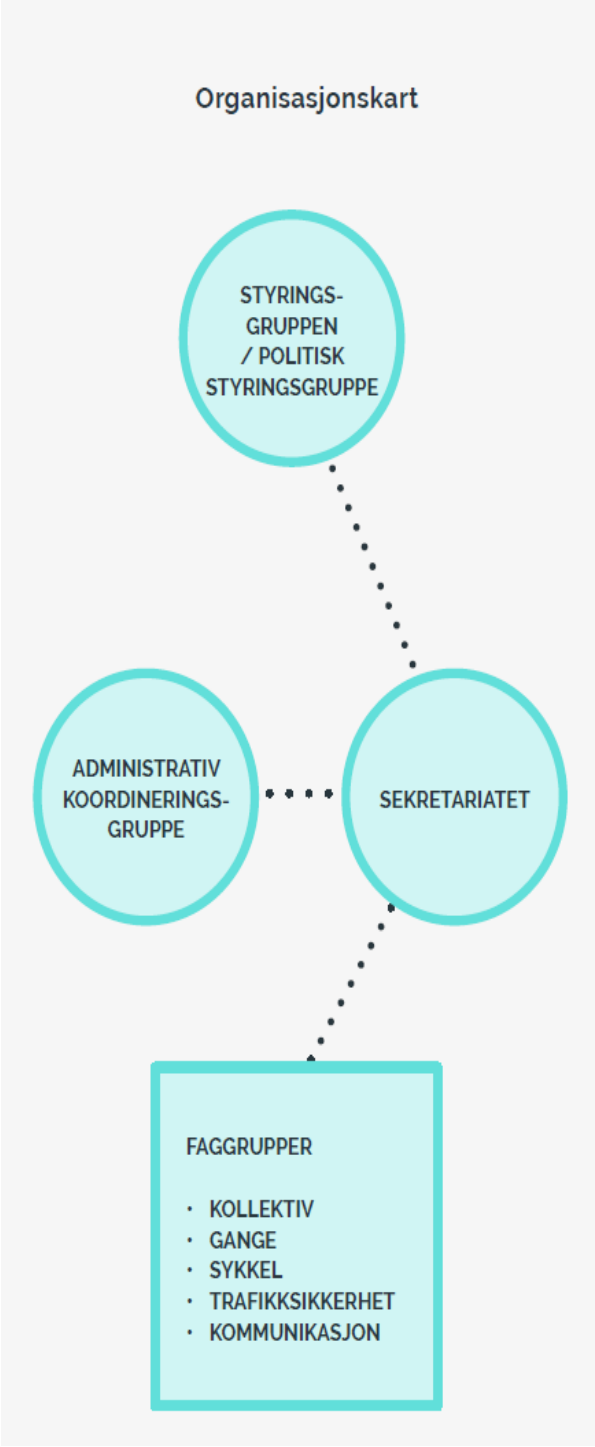
Styringsgruppen sender Handlingsprogrammet på lokalpolitisk tilslutning i henhold til gjeldende byvekstavtale og føringer gitt i nasjonal transportplan. Finansiering av prosjekt og tiltak i byvekstavtalen for Nord-Jæren er knyttet til årlige vedtak i statsbudsjettet.

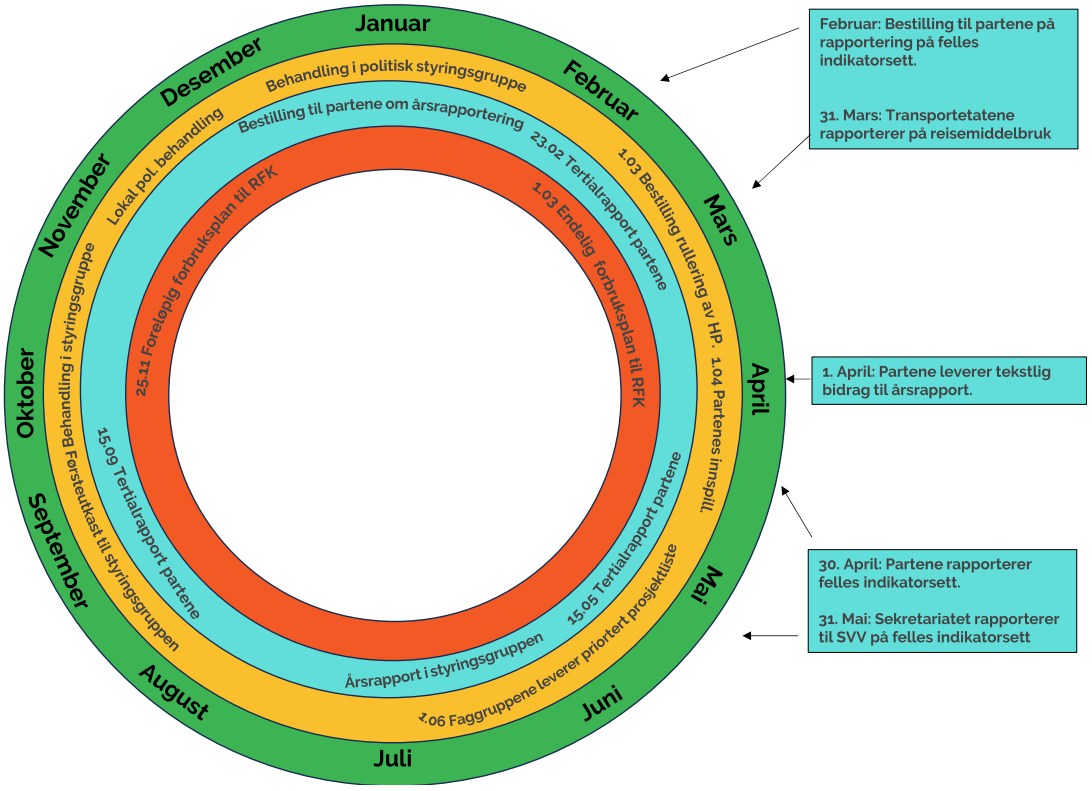
Gjennomføring av prosjektene i byvekstavtalen for Nord-Jæren prioriteres gjennom porteføljestyring, etter styringsmodell fra Prop. 47 S (2016-2017). Dette innebærer at Styringsgruppen prioriterer prosjekter på grunnlag av en helhetlig vurdering basert på måloppfyllelse i henhold til nullvekstmålet, finansiering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





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 rullering 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 delstrekningen 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 syklister 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 prosjekteiernes årlige budsjetter.

Midlene til Bymiljøpakken kommer fra følgende finansieringskilder:

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

Statlige midler

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

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 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.*"

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	Styringsmål 2026	Påløpt per 31.12.25	Gjenstående midler (2026-prisnivå)	2026-prisnivå
	TKV rv 509 Sømmevågen - Sola skole	195	195	-	245
	Kostnadsoverskridelser Nord-Jærenpakka	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
	Drift Kollektiv	2 600	1 420	1 180	
	Økt rutefrekvens	978	383	595	
	Reduserte billettpriser	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
	Bussveien korridor 1 - Ruten Stavanger stasjon til og med krysset i Havnegata/Gravarsveien	7 678	5 052	2 626	8 370
	Bussveien korridor 2.1 (Stavanger St.- Sundekrossen-Bussvei/kollektivakse)	3 022	126	2 896	3 039
	Bussvei korridor 2.2 Sundekrossen - Risavika (Bussvei/kollektivakse)	2 529	14	2 516	2 533
	Kollektivakse korridor 3 (Havnegata/Gravarsveien - Vatnekrossen)	139	18	121	146
	Korridor 4 - Forus-Sola-Sola lufthavn - (Bussvei/kollektivakse)	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 ink 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)	Stavanger, Sandnes- og Skeiane stasjon	241	115	126	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	735	518	217	768
12	E39 Smiene – Harestad	4 290	198	4 092	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	3 233	3 236
16	Osli-Figgjo	4 337	12	4 325	4 334
	Sum kostnader	**42 643**	**13 050**	**29 594**	**44 897**

Inntekter - mill. kr	Total inntekt	Benyttet per 1.1.26	Gjenstående midler (2026-prisnivå)
Bompenger netto	19 586	4 337	15 249
Post 30 statlig bidrag E39 Ålgård-Hove	2 310	185	2 125
Post 30 statlig bidrag E39 Smiene- Harestad	2 020	46	1 974
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.	3 517	1 168	2 349
Alternativ finansiering	55	-	55
Sum inntekter	**44 702**	**12 920**	**31 782**

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.

Sykkelstamveien ble ferdigstilt i 2026. Foto: Bymiljøpakken



Bundne midler (påbegynte prosjekter)

					Bypakke Nord-Jæren	Byvekstavtale 2019-2029										Lokalt bidrag	
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 Belønnings-midler	Post 66 Reduserte bompenger	Post 66 Bedre kollektivtilbud	Post 66 Reduserte billettpriser til kollektivtrafikk	Post 66 Tilskudd til fjerning av rushtidsavgift	Post 73 Stasjons- og knutepunkt-utvikling	mva	Alternativ finansiering
0	TKV rv 509 Sømmevågen - Sola skole	195	195	-	-												
0	Kostnadsoverskridelser Nord-Jærenpakka	783	783	-	-												
0	Drift sekretariat	152	34	117	62												55
0	Bomstasjoner 38 STK	88	88	-	-												
1	Drift Kollektiv	4 157	2 126	2 031	0					1 180	0	595	256	0			
	Drift Kollektiv	2 600	1 420	1 180	-					1 180							
	Økt rutefrekvens	978	383	595	-							595					
	Reduserte billettpriser	579	323	256	0								256				
2	Sykkelstamvegen	2 128	1 446	682	- 0				682								
3	Bussveien korridor 1 - Ruten Stavanger stasjon til og med krysset i Havnegata/Gravarsveien	7 678	5 052	2 626	585			1 357		44	169.7			24.1		446	
4	SUS/UIS-Diagonalen-Jåttå	450	402	48	17				23							8	
5	TKV rv 509 Sør-Tjora-Kontinentalveien	844	591	254	254												
6	Programområde sykkel	761	421	341	223									59.3		58	
7	Programområde gange, miljø og trafikksikkerhetstiltak	790	374	416	267				17.5					60		71	
7(1)	Oalsgata ink krysstiltak Stangeland	752	253	499	84				330							85	
7(2)	Dusavikveien samfinansiering sykkel/ts	334	19	315	- 1				262							54	
8	Programområde kollektiv + øvrige kollektivtiltak	1 562	179	1 383	725				357					66		235	
8(1)	Stavanger-, Sandnes- og Skeiane stasjon	241	115	126	- -										126		
11(2)	E39 Hove Osli	735	518	217	60	157											
	Sum kostnader	21 649	12 595	9 054	2 277	157	0	1 357	1 672	1 224	170	595	256	209	126	957	55

Prosjekter uten oppstartsbevilgning

Prioritering	Prosjekt	Styringsmål mill.	Påløpt per 31.12.2025	Gjenstående forpliktelse (2026-kr)	Bypakke Nord-Jæren: Bompenger ink gevinst salg av Flyt	Byvekstavtale 2019-2029: 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 Belønnings-midler	Post 66 Reduserte bompenger	Post 66 Bedre kollektivtilbud	Post 66 Reduserte billettpriser til kollektivtrafikk	Post 66 Tilskudd til fjerning av rushtidsavgift	Post 73 Stasjons- og knutepunkt-utvikling	Lokalt bidrag: mva	Alternativ finansiering
3	Bussveien korridor 2.1 (Stavanger St.- Sundekrossen- Bussvei/ kollektivakse)	3 022	126	2 896	249			1 938		72	145					492	
3	Bussvei korridor 2.2 Sundekrossen - Risavika (Bussvei/kollektivakse)	2 529	14	2 516	521			1 403		2	101			61,1		428	
3	Kollektivakse korridor 3 (Havnegata/Gravarsveien - Vatnekrossen)	139	18	121	44			54.5		2				0		21	
3	Korridor 4 - Forus-Sola-Sola lufthavn - (Bussvei/kollektivakse)	398	16	381	99			171,1		6				40,1		65	
6	Programområde sykkel	99	0	99	21				61							17	
7	Programområde gange, miljø og trafikksikkerhetstiltak	57	0	57	9				39							10	
8	Programområde kollektiv + øvrige kollektivtiltak	365	0	365	3				300							62	
9	Fv. 441 Hagakrossen-Jåsund ring	310	27	283	235											48	
10	Fv. 4560 Kvernevik ring nord – E39	509	18	491	408											83	
11(1)	Kryss E39 Bråstein	97	-	97	97												
12	E39 Smiene – Harestad	4 290	198	4 092	2 118		1 974										
12(1)	Kulvert - Tasta - Smiene-Harestad (Nærmiljøtiltak, sykkel og gange)	549	0	549	549												
13	Fv. 505 Foss Eikeland - E39	1 003	23	980	813											167	
14	Planlegging Sandnes øst	53	0	53	53												
15	Figgjo-Ålgård	3 236	3	3 233	1 835	1 398											
16	Osli-Figgjo*	4 337	12	4 325	3 755	570											
	Sum kostnader	20 994	456	20 538	10 809	1 968	1 974	3 566	400	82	246	0	0	101	0	1 392	0
	Sum total	42 643	13 051	29 593	13 086	2 125	1 974	4 923	2 072	1 306	416	595	256	311	126	2 370	55

Endelig bompengebidrag besluttes på et senere tidspunkt når styringsmål og statlig bidrag er fastsatt. I tabellen er det av tekniske årsaker oppgitt høyere andel bompenger enn det som ligger til grunn i Prop 47S.

	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 Mindre investerings-tiltak	Post 66 Belønnings-midler	Post 66 Reduserte bompenger	Post 66 Bedre kollektivtilbud	Post 66 Reduserte billettpriser til kollektivtrafikk	Post 66 Tilskudd til fjerning av rushtidsavgift	Post 73 Stasjons- og knutepunkt-utvikling	mva	Alternativ finansiering
Total gjenstående kostnader per finansieringskilde	13 086	2 125	1 974	4 923	2 072	1 306	416	595	256	311	126	2 349	55
Total gjenstående inntekter per finansieringskilde	15 249	2 125	1 974	4 923	2 071	1 306	416	594	256	311	154	2 349	55
Avvik per finansieringskilde	2 162	-	-	-	- 0	-	-	-	-	-	28	-	-

Investeringsplan

				2026 kroneverdi					
Prioritering	**Prosjekt**	**Styringsmål 2026**	**Påløpt per 31.12.25**	**Prognose 2026 per T2**	**2027**	**2028**	**2029**	**2030**	**Gjenstående etter HP 27-30**
	TKV rv 509 Sømmevågen - Sola skole	195	195	-					-
	Kostnadsoverskridelser Nord-Jærenpakka	783	783	-					-
	Drift sekretariat	152	34	9	9	9	9	9	72
0	Bomstasjoner 38 STK	88	88	-					-
1	Drift Kollektiv	4 157	2 126	616	447	448	448	73	-
	Drift Kollektiv	*2 600*	*1 420*	*305*	*291*	*292*	*292*		-
	Økt rutefrekvens	*978*	*383*	*242*	*94*	*94*	*94*	*73*	-
	Reduserte billettpriser	*579*	*323*	*68*	*63*	*63*	*63*		-
2	Sykkelstamvegen	2 128	1 446	153					529
3	Bussveien Korridor 1-4	13 766	5 225	529	339	972	1 621	1 449	3 630
	Bussveien korridor 1 - Ruten Stavanger stasjon til og med krysset i Havnegata/Gravarsveien	*7 678*	*5 052*	*437*	*223*	*289*	*413*	*310*	*954*
	Bussveien korridor 2.1 (Stavanger St.- Sundekrossen-Bussvei/kollektivakse)	*3 022*	*126*	*45*	*53*	*156*	*488*	*550*	*1 605*
	Bussvei korridor 2.2 Sundekrossen - Risavika (Bussvei/kollektivakse)	*2 529*	*14*	*24*	*33*	*411*	*558*	*416*	*1 072*
	Kollektivakse korridor 3 (Havnegata/Gravarsveien - Vatnekrossen)	*139*	*18*	*16*	*13*	*1*	*0*	*92*	*- 1*
	Korridor 4 - Forus-Sola-Sola lufthavn - (Bussvei/kollektivakse)	*398*	*16*	*7*	*17*	*115*	*161*	*82*	*- 1*
4	SUS/UIS-Diagonalen-Jåttå	450	402	1	11	6	0	2	28
5	TKV rv 509 Sør-Tjora-Kontinentalveien	844	591	5	7				242
6	Programområde sykkel	860	421	27	67	130	99	56	61
7	Programområde gange, miljø og trafikksikkerhetstiltak	847	374	115	140	28	81	15	94
7(1)	Oalsgata ink krysstiltak Stangeland	752	253	112	141	129	111	2	4
7(2)	Dusavikveien samfinansiering sykkel/ts	334	19	19	43	109	88	57	-
8	Programområde kollektiv + øvrige kollektivtiltak	1 927	179	56	188	331	315	251	608
8(1)	Stavanger-, Sandnes- og Skeiane stasjon	241	115	45	45	31	5		- 0
9	Fv. 441 Hagakrossen-Jåsund ring	310	27	-	-		4	7	272
10	Fv. 4560 Kvernevik ring nord – E39	509	18						491
11(1)	Kryss E39 Bråstein	97	-	-			1	1	95
11(2)	E39 Hove Osli	735	518	113	40	75			- 11
12	E39 Smiene – Harestad	4 290	198	170	160	700	870	820	1 372
12(1)	Kulvert - Tasta - Smiene-Harestad (Nærmiljøtiltak, sykkel og gange)	549	-	-					549
13	Fv. 505 Foss Eikeland - E39	1 003	23	4	4	4	5	6	957
14	Planlegging Sandnes øst	53	-	-					53
15	Figgjo-Ålgård	3 236	3	4	60	580	800	1 000	789
16	Osli-Figgjo	4 337	12	-					4 325
	Sum kostnader	**42 643**	**13 050**	**1 978**	**1 700**	**3 552**	**4 457**	**3 748**	**14 160**

Investeringsplanen på forrige side 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.

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	209,5	209,5	209,5	
Mobilitetssatsing (mobilitetspakken)	25,5	25,5	25,5	
Bussveien inkl. trafikkleder	4,5	4,5	4,5	
Digitale tjenester	24,5	24,5	24,5	
Økt markedsføring	9,5	9,5	9,5	
Elektrifisering av rute 3, økte driftskostnader	17	18	18	
Sum Drift kollektiv	291	292	292	0

Tabellen under viser årlig forventede inntekter i handlingsprogramperioden: hovedporteføljen:

Inntekter - mill. kr	Total	Benyttet	Revidert budsjett 2026	2027	2028	2029	2030	Gjenstående
Bompenger netto	19 586	4 337	3 477	1106	1075,6	1026	1001	7 564
Post 30 statlig bidrag E39 Ålgård-Hove *	2 310	185	174	4	49	-	506	1 393
Post 30 statlig bidrag E39 Smiene-Harestad	2 020	46	-	-	-	-	-	1 974
Post 63 Statlig bidrag Bussveien	7 204	2 281	223	152	436	877	922	2 313
Post 30 Statlige midler til kollektiv-, gang- og sykkeltiltak	3 560	1 489	330	270	306	165	51	949
Post 66 Belønningsmidler	3 084	1 779	334	324	325	323		- 0
Post 66 Reduserte bompenger	962	546	104	50	131	131		- 0
Post 66 Bedre kollektivtilbud	978	384	242	94	94	94	73	-
Post 66 Reduserte billettpriser til kollektivtrafikk	579	323	68	63	63	63		0
Post 66 Tilskudd til fjerning av rushtidsavgift	579	268	62	58	129	63		- 0
Post 73 Stasjons- og knutepunktutvikling	269	115	45	45	31	5		28
Mva.	3 517	1 168	178	174	309	396	314	979
Alternativ finansiering	55	-	-					55
Sum inntekter	**44 702**	**12 920**	**5 237**	**2 339**	**2 946**	**3 141**	**2 866**	**15 252**

* 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.

Lånebehov:

	2027	2028	2029	2030
Estimert bank årets start	3 259	3 898	3 292	1 977
Utgifter	1 700	3 552	4 457	3 748
inntekter	2 339	2 946	3 141	2 866
estimert bank ved årets slutt	3 898	3 292	1 977	1 095
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 13,4 milliarder kroner. Av dette utgjør 62 prosent investering knyttet til sykkel, gange, trafikksikkerhet og kollektiv og 38 prosent er investering i vei.

Illustrasjon av Emilia Gutterch, Vågen videregående skole



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 for mobilitetspakken har vedtattfølgende 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.


Det ikke helt nye treningskonseptet
LØPE TIL TOGET
Du er skapt for å bevege deg.
Så reis kollektivt i 2025.
Kolumbus

Bussveien

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

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

Bussveien er delt opp i fire korridorer på samlet 50 kilometer: Korridor 1 går fra sentrum i Stavanger til Havnegata i Sandnes og har politisk prioritet. Korridor 2 strekker seg fra sentrum i Stavanger til Risavika, via Sundekrossen og Kvernevik. Korridor 3 er fra Havnegata i Sandnes til Vatnekrossen. Korridor 4 dekker strekningen fra Forus til Sola Lufthavn, via Sola sentrum.

Korridor 1:

Styringsgruppen prioriterer korridor 1, bussveien mellom Stavanger sentrum og Havnegata i Sandnes i første omgang. 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.

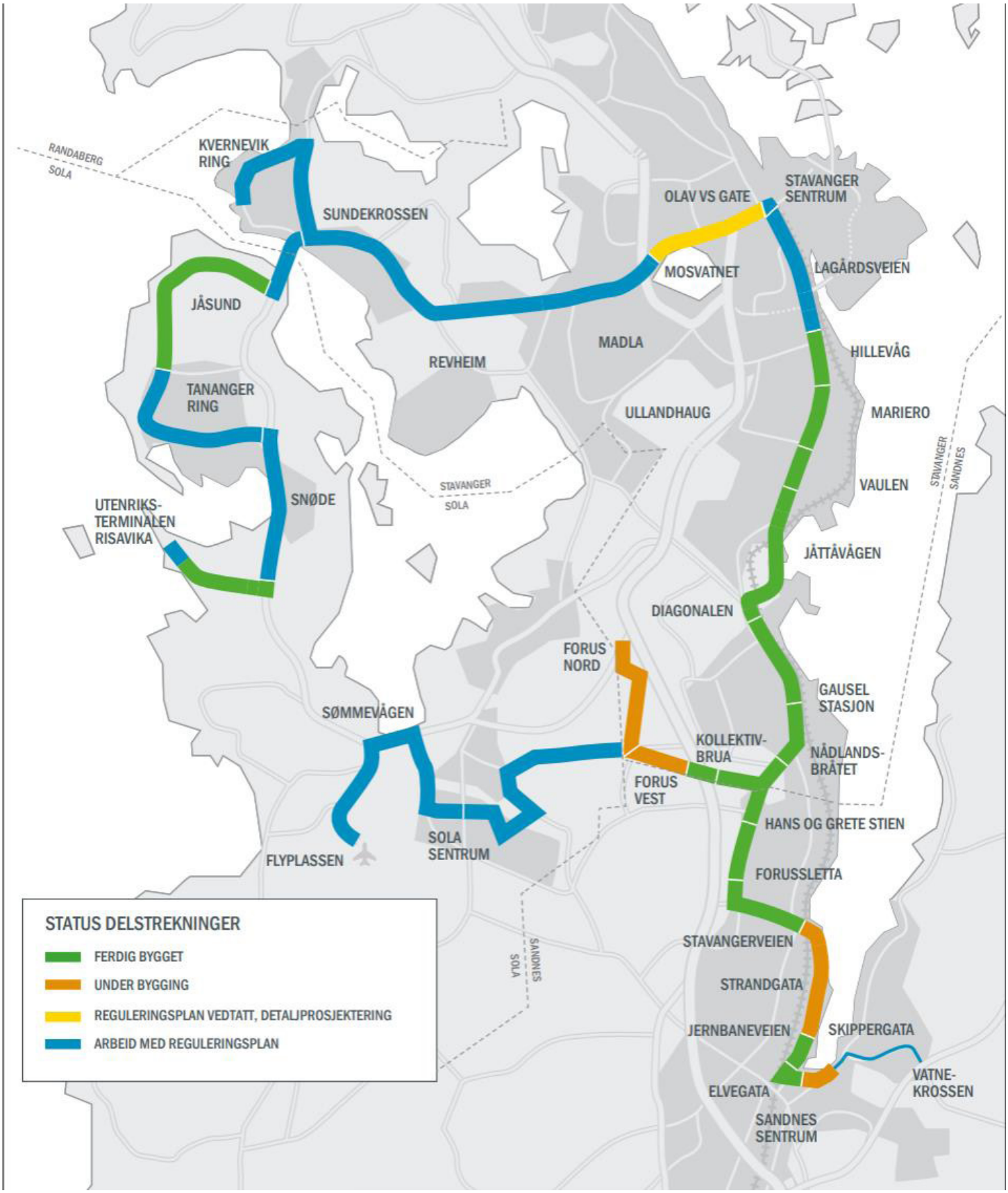
Korridor 3:

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.



Kart over bussveien per 19.10.26. Illustrasjon av Rogaland Fylkeskommune.

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 øst og nord for Risavika en del av Bussveien.

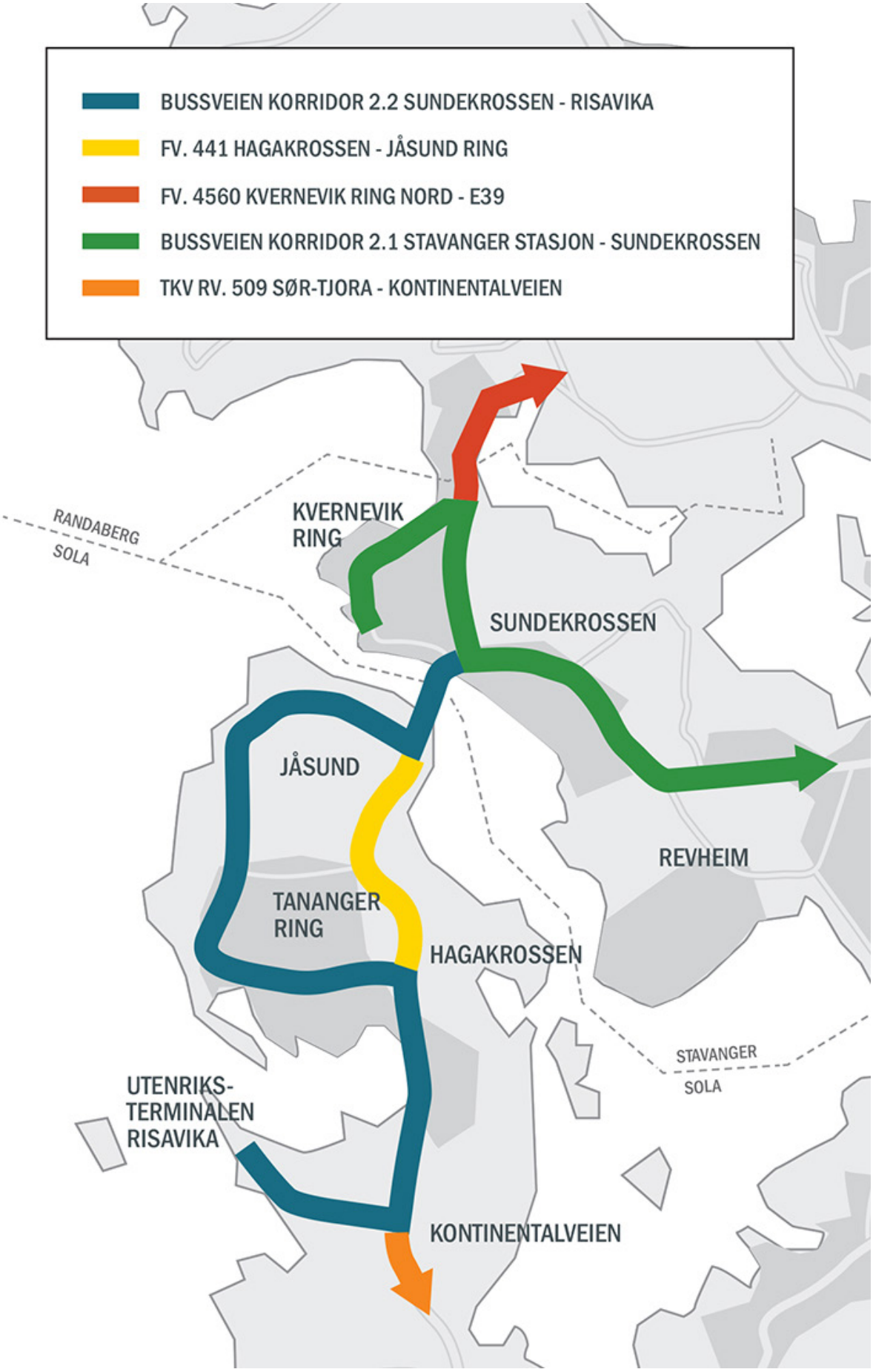
I 2021 og 2022 behandlet Bymiljøpakkens styringsgruppe et kunnskapsgrunnlag for å vurdere eventuelle endringer i Transportkorridor vest. Saken ble drøftet uten at det ble enighet om veien videre. Rogaland fylkeskommune vil i 2026, i nært samarbeid med både kommuner og næringslivet, ta opp igjen kunnskapsgrunnlaget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



Transportkorridor Vest. Illustrasjon av Rogaland fylkeskommune

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 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.

Fra spadestikk i Oalsgata. Foto: Bymiljøpakken

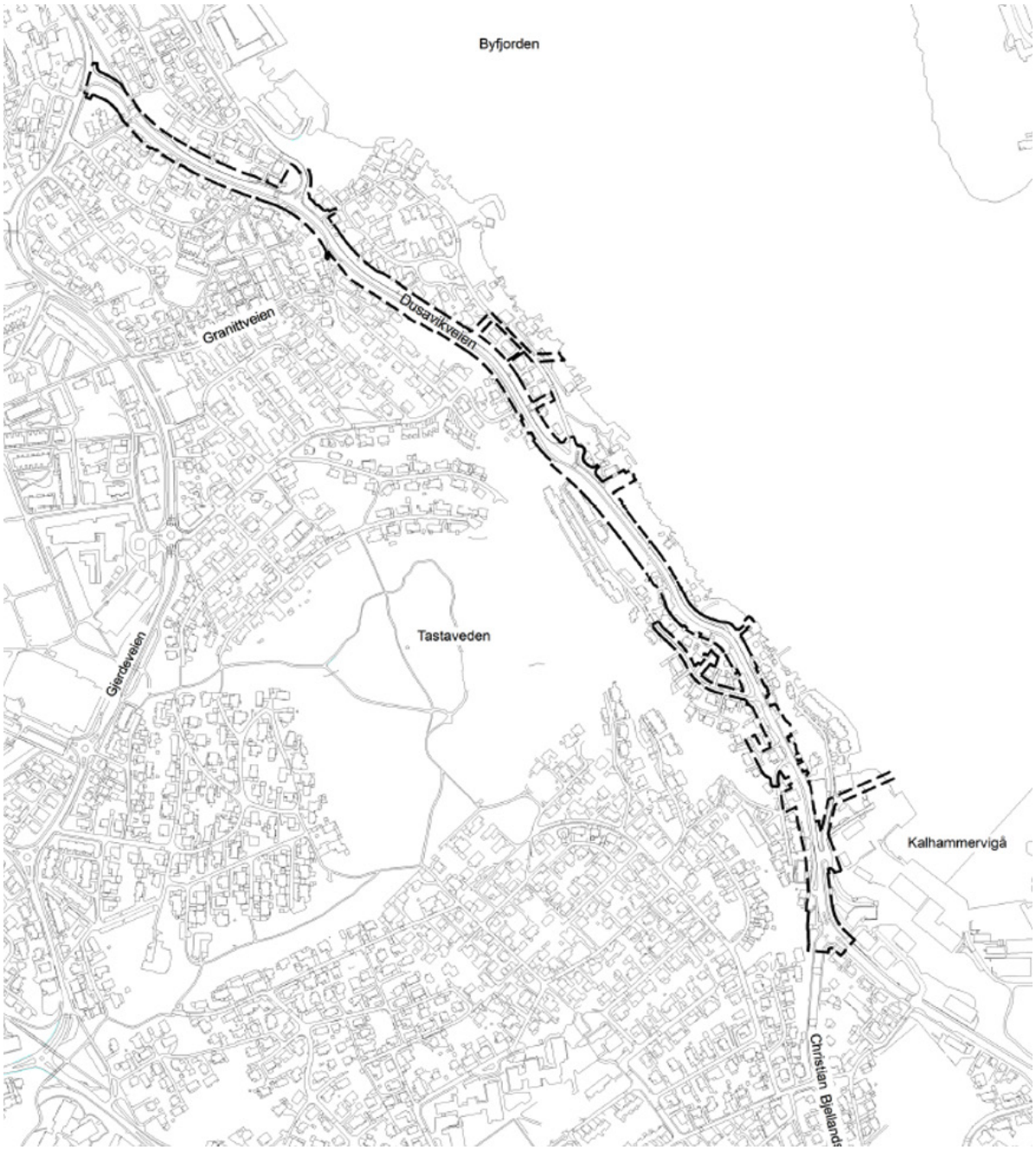


Dusavikveien

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 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.



Illustrasjon av Rogaland fylkeskommune

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 trafikksikkerhet 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 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.

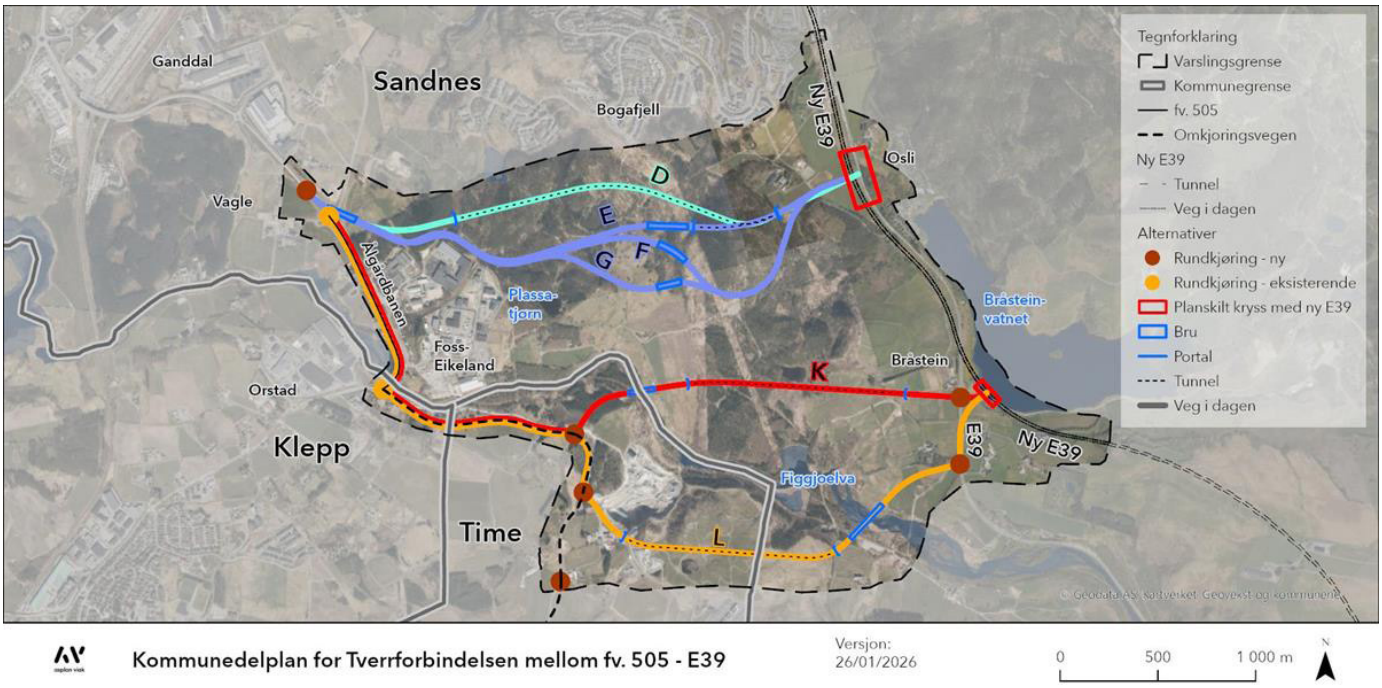
Nyåpnet delstrektning av E39, Hove - Osli i retning sør. Foto: Bymiljøpakken



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

Hovedmålet med prosjektet er bedre fremkommelighet og økt trafikksikkerhet. 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.



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

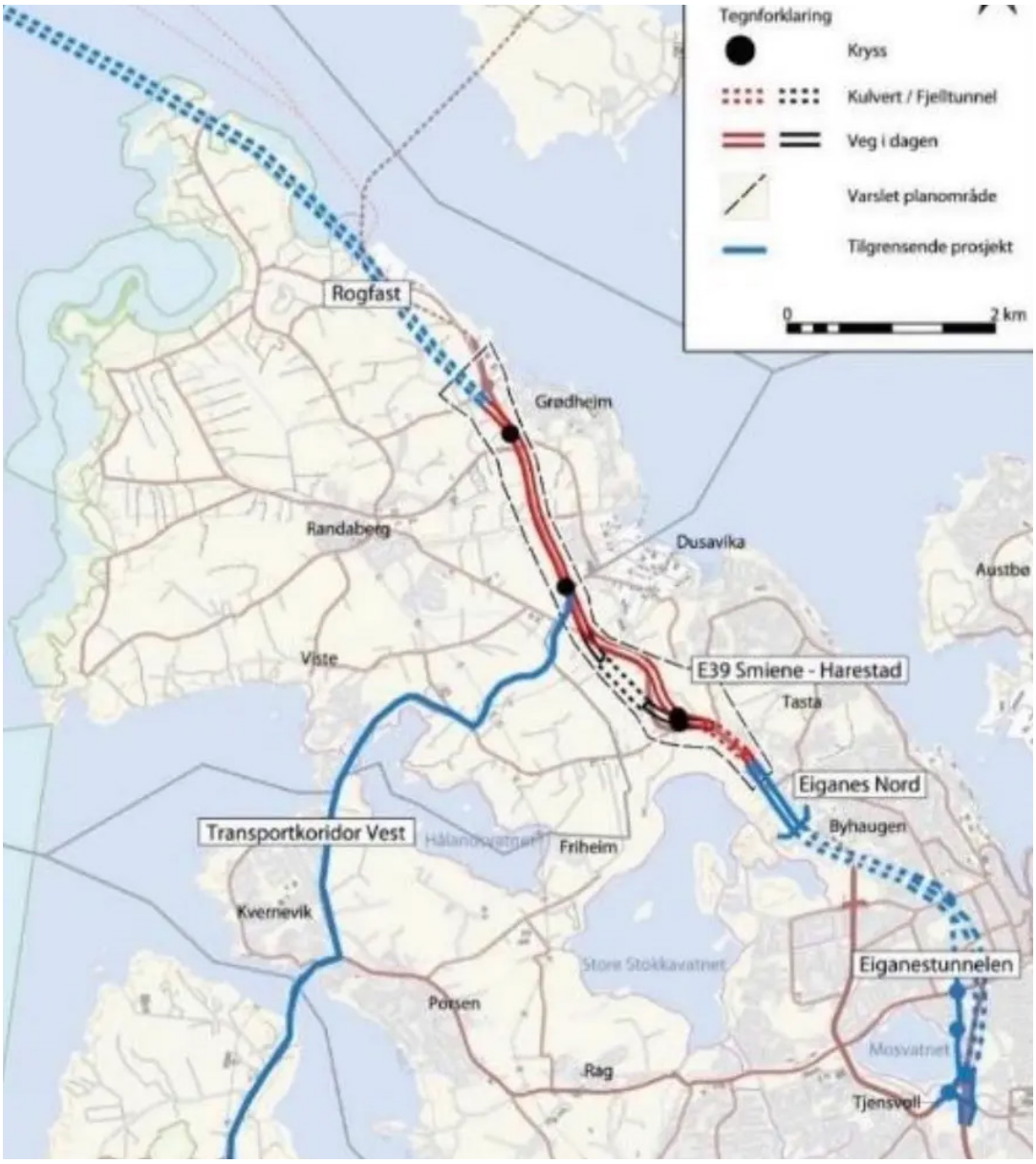
E39 Smiene–Harestad

Hovedmålet for prosjektet er å bedre fremkommelighet for næringstransport og kollektivtrafikk samt god trafikksikkerhet. 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 grunnerverv 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.



Illustrasjon av Statens vegvesen.

Stasjons- og knutepunktutvikling

I Bymiljøpakken under stasjons- og knutepunktutvikling ligger det inne midler til oppgraderinger av Sandnes og Skeiane stasjoner. Oppgraderingene på Sandnes stasjon ble ferdig utført september 2025. Prosjektet besto i å gi Sandnes stasjon en universell utforming. En del av prosjektet besto i å få på plass to heiser som sikrer tilkomst til plattformene. Stasjonstiltak på Skeiane er enda ikke gjennomført.

I Bymiljøpakken ligger det også inne en forpliktelse for Stavanger stasjon som omfatter detaljering av jernbanefunksjonene, inkludert prosjektering og sporplan. Dette arbeidet har pågått over flere år, og blir nå forsterket ved at det er startet opp reguleringsplan for jernbanearealene på Stavanger stasjon. Dette er forberedende arbeider for å tilrettelegge for fremtidig etablering av effektpakke E17 «6 tog i timen Stavanger – Skeiane». Effektpakke E17 ligger inne i slutten av andre periode i Nasjonal transportplan 2025-2036.

Kommunedelplan for dobbeltspor Skeiane – Nærbø ble nå siste året sluttført. Dette var også en forpliktelse som ligger inne i byvekstavtalen.

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 *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.

Pott på 5 mill. kr årlig til mindre tiltak for å bedre syklistenes fremkommelighet og sikkerhet videreføres til og med 2028.

Programområde gange og trafikksikkerhet
I kommende handlingsprogramperiode skal flere prosjekter innenfor gange og trafikksikkerhet 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: Verksgata* og *Verksalmenningen - Kjelvene*. 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

						2026-prisnivå					
	Prosjektnavn	**Prosjektbeskrivelse**	**Status per 1. 9 2026**	**Totalkostnad**	**Påløpt per 31.12.2025**	**Prognose 2026 per T2**	**2027**	**2028**	**2029**	**2030**	**Gjenstående etter HP 27-30**
Stavanger	Hannasdalsgata (del 2)	Sykkelprioritert gate	Bygging	34,7	24,7	8,4	1,5				-
Randaberg	Krystallveien	Sykkelvei med fortau / sykkelfelt	Vedtatt reguleringsplan	29,8	0,8	0,2	14,4	14,4			-
Sola	Åsenvegen	Sykkelvei med fortau	Regulering	54,0	0,7	0,8	0,7	0,7	25,6	25,6	-
Stavanger	Steingata	Sykkelprioritert gate	Regulering	13,7	1,6	0,3	0,5	11,3			-
Rogfk	Plan Misjonsveien	Reguleringsplan	Ferdig plan	5,9	4,5	0,8	0,2				0,4
Randaberg	Plan Vistnesveien	Reguleringsplan	Regulering	10,4	-	-	2,0	8,4			-
Sandnes	Dyre Vaas vei	Sykkelvei med fortau	Bygging	12,9	1,9	5,0	6,1				-
Alle	Mindre investeringstiltak	Samlepott		20,9	0,5	1,3	4,8	4,8	4,8	4,8	-
Sandnes	Fv 4532 Løwenstrasse	Sykkelveg med fortau	Prosjektering	35,6	-	-	5,0	27,0	3,5		-
Stavanger	Bergelandsgata - Birkelandsgata	Sykkelprioritert gate	Regulering	55,8	-	0,1	2,0	3,0	25,0	25,7	-
Stavanger	Hjelmelandsgata	Sykkelfelt	Bygging	23,4	0,3	10,0	13,1				- 0,1
Stavanger	Opheimsgata	Sykkelprioritert gate	Regulering	20,9	-	0,1	1,0	15,0	4,8		0,0
Stavanger	Ryfylkegata del 2	Sykkelfelt	Bygging	26,0	25,6	-	0,4				-
Rogfk	Misjonsveien	Sykkelfelt	Bygging	95,0	-	-	15,0	45,0	35,0		-
Rogfk	St. Olavsgate og Jærveien (Fv44)	Sykkelfelt									
Stavanger	Christian Bjellandsgate	Sykkelfelt, strukturere parkering	Regulering	46,8	1,3	0,1	2,0	20,0	23,4		-
Rogfk	Randabergveien Tasta	Sykkelveg med fortau/sykkelfelt									
Stavanger	Torfæusgate	Sykkelgate med begrenset biltrafikk og sykkelvei med fortau									
Stavanger	Peder Klows gate	Sykkelprioritert gate									
				438,9	**60,6**	**27,0**	**66,6**	**129,6**	**98,7**	**56,1**	**0,3**

Gange

						2026-prisnivå					
Part	**Prosjektnavn**	**Prosjektbeskrivelse**	**Status per 1.9.2026**	**Totalkostnad**	**Påløpt per 31.12.2025**	**Prognose 2026 per T2**	**2027**	**2028**	**2029**	**2030**	**Gjenstående etter HP 27-30**
Rogfk	Madlaveien x Regimentsvegen	Kryssutbedring	Bygging	79,66	21,30	40,70	17,6	1,0	0,1	0,1	- 1,0
Stavanger	Hetlandsgata kryss Vaisenhus–Kongsteinsgt	Fortau og innsnevring vei ca. 85 m,	Satt på vent	7,5	1,2	-			6,3		0,0
Stavanger	Arne Rettedalsgate og snarveitrapp Olavskleivå	Utvidelse av fortau og snarveitrapp	Bygging	24,60	5,10	13,10	6,4				-
Stavanger	Øvre Homegate	Gågate	Klargjøres for bygging	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 Hertervigsgate og Olav Kyrres gate (UU-tiltak)	Etablere en utendørs heis									
Stavanger	Falcksgate og Høylandsgata	Etablere fortau									
Rogfk	Gustav Vigelands vei	Fortau og kryssutbedring									
Sandnes	Turvei Lyngholen til Stokkelandsvantnet	Etablere turvei									
				189,79	**31,64**	**68,13**	**60,27**	**2,97**	**16,40**	**11,35**	**- 0,98**

Trafikksikkerhet

						2026-prisnivå					
Part	**Prosjektnavn**	**Prosjektbeskrivelse**	**Status per 1. september 2026**	**Totalkostnad**	**Påløpt per 31.12.2025**	**Prognose 2026 per T2**	**2027**	**2028**	**2029**	**2030**	**Gjenstående etter HP 27-30**
Stavanger	Gauselvågen (Nord)	Fortau	På vent	10,2	6,6	0,1		3,5			0,0
Stavanger	Stavanger sentrum, etablere pullerter	Pullerter	Snart bygging	6,1	0,0	1,0	1,0	4,1			0,0
Stavanger	Beysning Vågen tusenårsstedet	Belysning	Prosjektering	20,4	5,4	2,5	12,5				0,0
Statens vegvesen	E39 Trafikkstyring på motorveien	Tilfartskontroll, variabel fartsgrense		83,0	10,9	7,7	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	Gang- og sykkelveg, sikkttiltak undergang	Prosjektering	8,0	1,9	1,0	4,9	0,0	0,0	0,0	0,2
Rogfk	To underganger Nesbuveien	Utbedring av underganger	Bygging	77,0	30,1	32,1	8,5	6,0	0,0	0,0	0,3
Sola	Nesbuvegen x Åsnutvegen	Utbedring av to kulverter	Prosjektering	21,2	0,0		21,2				0,0
Sola	Påskhusvegen	Fortau og kryssutbedring	På vent	3,2	0,0				3,2		0,0
Rogfk	Auglendveien	Forsterket belysning og heving av gangfelt	Prosjektering	5,2	0,0	0,0	5,2	0,0	0,0	0,0	0,0
Stavanger	Gauselvågen Nord del 2	Fortau	Planlegging	15,8	0,0	0,0	2,0	3,8	10,0		0,0
Rogfk	Madlamark	Utbedring av krysningspunkt og andre tiltak									
Rogfk	Gjerdeveien - kryssningspunkt	Gangfelt og belysning									
Stavanger	Høgeveien	Fortau									
				282,0	**66,9**	**47,1**	**79,3**	**25,1**	**64,7**	**4,0**	**-5,1**

Kollektiv

						2026-prisnivå					
Part	**Prosjektnavn**	**Prosjektbeskrivelse**	**Status per 1.9.2026**	**Totalkostnad**	**Påløpt per 31.12.2025**	**Prognose 2026 per T2**	**2027**	**2028**	**2029**	**2030**	**Gjenstående etter HP 27-30**
Rogfk.	Auglendsdalen	Kollektivfelt	Ferdig prosjektering	81,10	15,77	0,70	16,4	40,1	8,0	-	0,1
Stavanger	Kongsgata og Klubbgata	Stenge biltrafikk m.m.	Prosjektering	230,40	20,40	15,00	77	118			-
Rogfk.	Korridor øst: Verksgata	Kollektivprioritering, trygge krysningspunkt for myke trafikanter	Prosjektering	60,58	11,40	7,10	36,1	5,6	0,3	0,0	0,1
Rogfk.	Gravarsveien sør	Kollektivfelt	Reguleringsplan pågår	187,86	8,26	4,30	3,1	110,3	62,0		- 0,1
Randaberg	Hagafjell	Fra ett til to kjørefelt	Reguleringsplan vedtatt	9,09	0,99	-	8,1				-
Randaberg	Krystallveien/Bronseveien	Flere små tiltak langs strekning	Reguleringsplan vedtatt	17,56	0,59	0,20	8,4	8,4			- 0,0
Stavanger	Korridor øst Holmen	Snuplass, holdeplasser	På vent	25,05	-	0,10			10,0	14,9	0,1
Stavanger	Rogalandsgata	UU holdeplasser	På vent	7,99	0,10	-				7,9	- 0,0
Alle	Mindre investeringstiltak			30,9	5,4	5,5	5,0	5,0	5,0	5,0	-
Rogfk	Del 1Fv.4548 Schancheholen-Ullandhaug	Etablere kollektivløsning på del en av strekningen Hillevåg- Ullanhaug, som er forlengelse av prosjektet Jåttåvågen- Ullandhaug	Planlegging pågår	526,77	5,98	7,60	7,9	3,8	121,4	171,1	209,0
Rogfk	Fv. 440 Hillevåg -Schancheholen	Regulere tiltak for å sikre fremkommelighet for kollektiv på del to av strekningen Hillevåg-Ullandhaug.	Planlegging pågår	20,89	0,80	3,10	2,6	1,0	13,4		- 0,0
Rogfk	Verksalmenningen-Kjelvene	Sikre fremkommelighet og prioritering av kollektiv mot Hundvåg og Stavanger øst	Forprosjekt	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 vegeierskap	Oppstart bygging	20,91	-	3,30	16,8	0,7	-	-	0,1
Alle	Snarvei til holdeplasser	Gjøre adkomsten for gående til 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
				1 441	**70**	**56**	**188**	**331**	**315**	**251**	**231**

Kontakt sekretariat for Bymiljøpakken

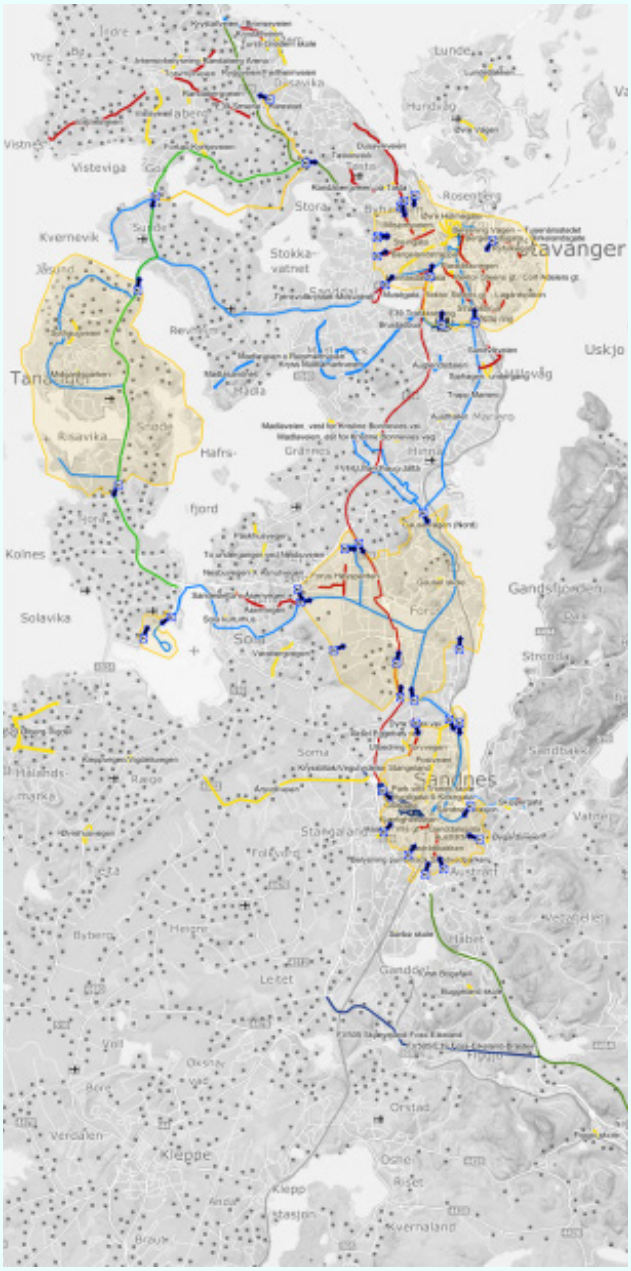
Kristine Gramstad Wedler
Sekretariatsleder
kristine@bymiljøpakken.no

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

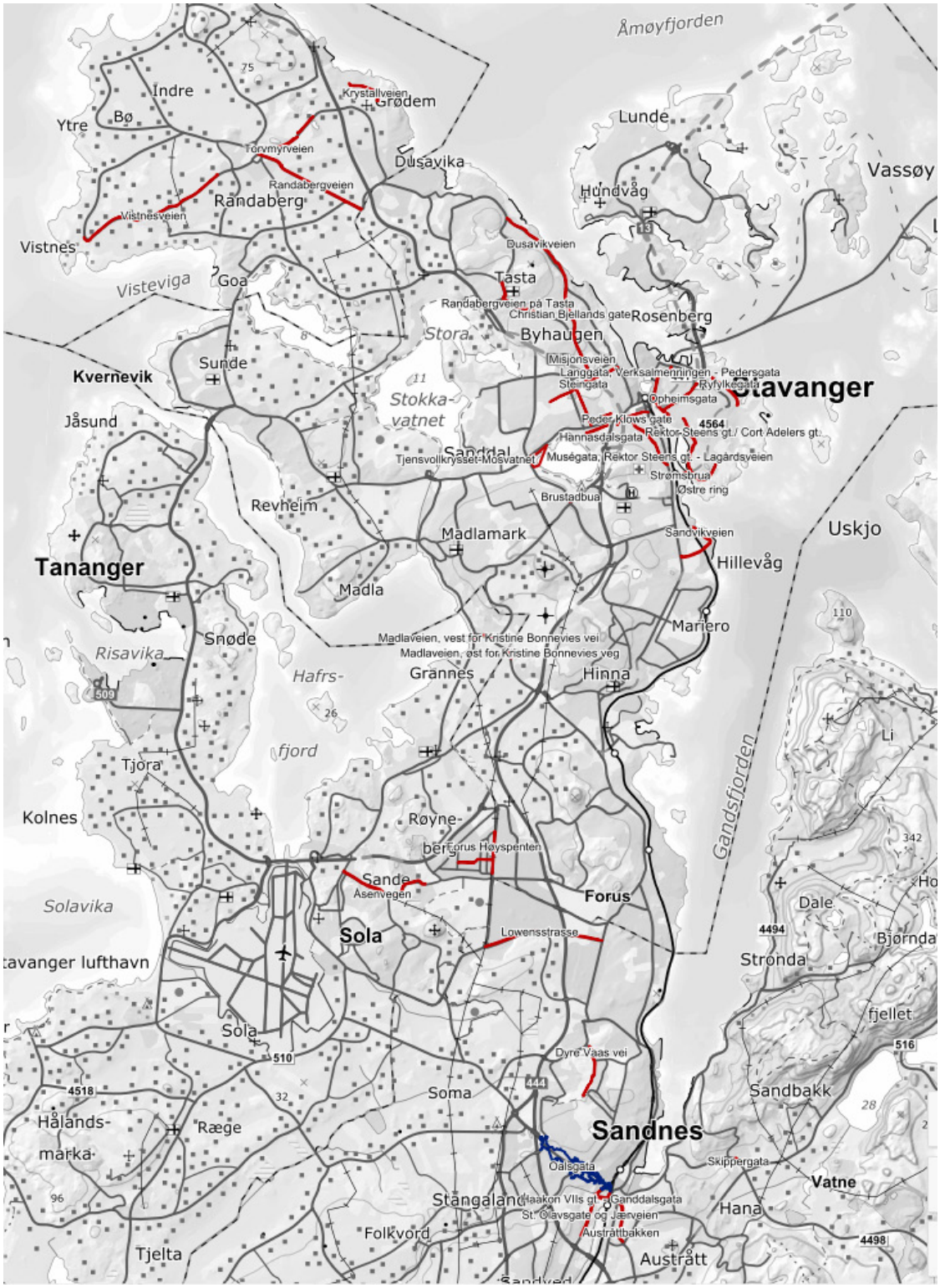
Bymiljøpakken



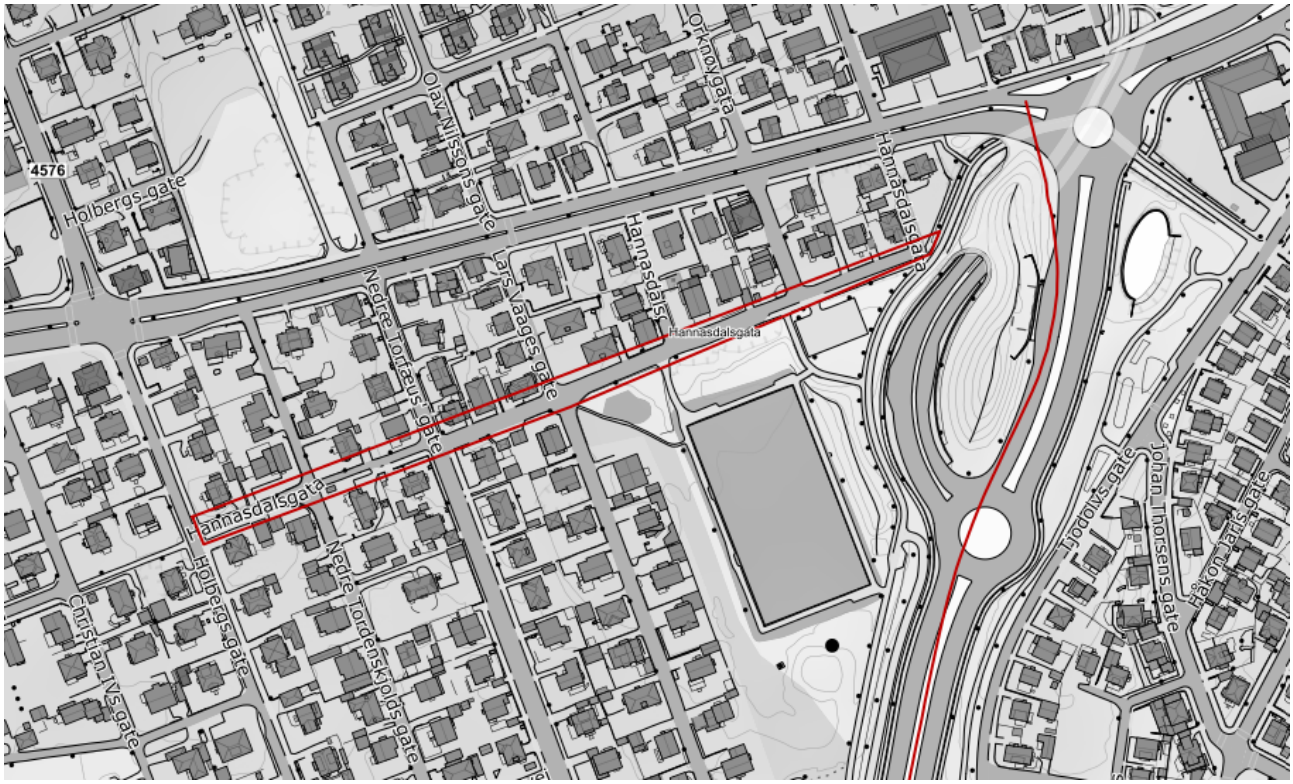
Vedlegg: Prosjektark

Programområde sykkel

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



Prosjekt: Hannadalsgate (del 2)

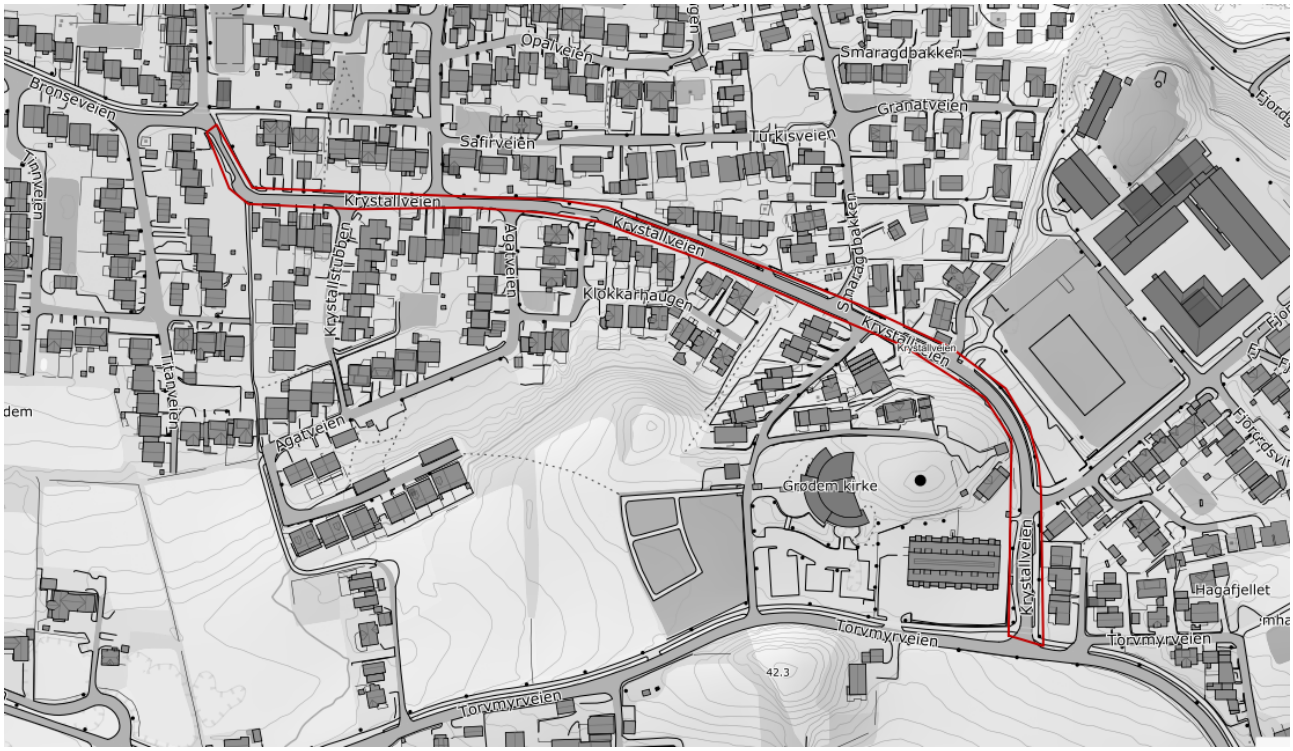


Formål: Gjøre det enklere å sykle i Stavanger sentrum ved å bedre syklistenes framkommelighet og sikkerhet.

Hvor: Hannasdalsgate, 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: Åsenveien



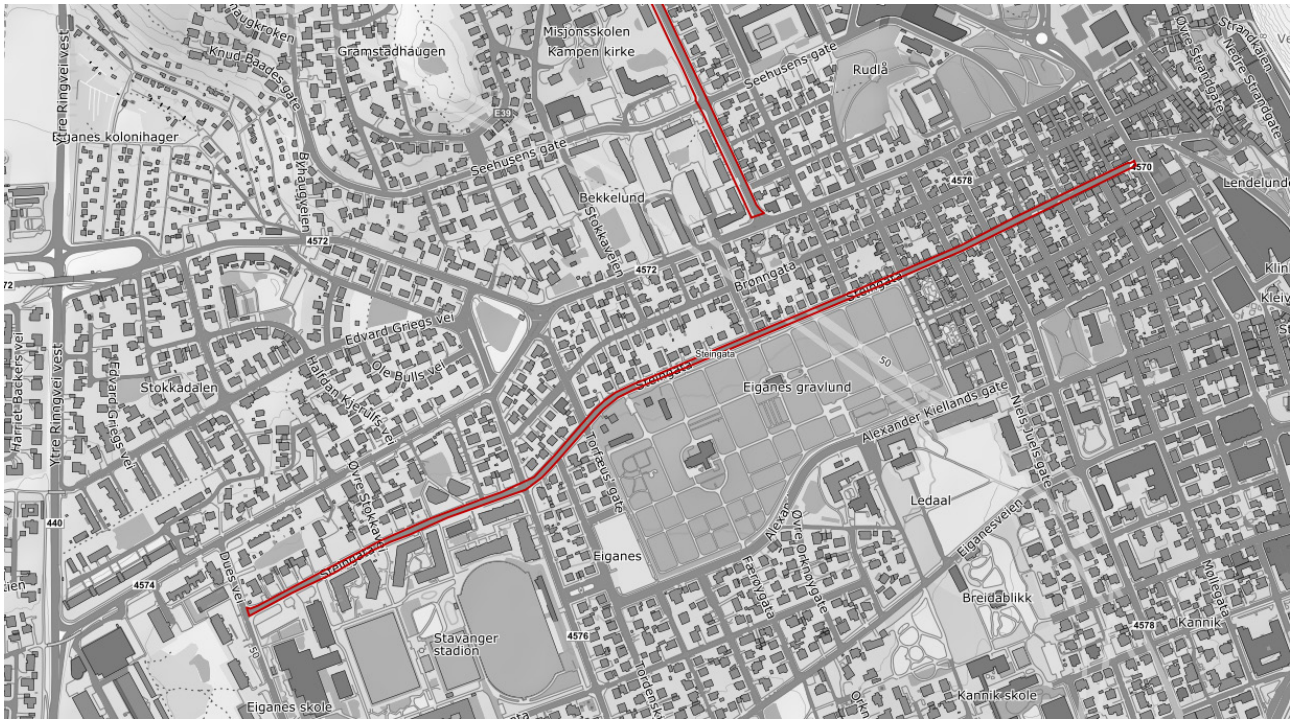
Formål: Gjøre det enklere å sykle i Sola ved å bedre syklistenes framkommelighet og sikkerhet. I tillegg vil prosjektet bedre forholdene får gående ved å skille gående og syklende.

Hvor: Åsenvegen, fra Sandesletta til Skadbergvegen, Sola.

Hva: Hvilken type sykkelløsning må vurderes ut fra hva det er plass til og hva som er mest hensiktsmessig. Foreløpig vurdering er enveisregulert sykkelveg med fortau og opphøyd sykkelfelt på begge sider der dette er mulig.

Strekningen videre mot Forus er aktuell som bussveitrasè og vil eventuelt bli tilrettelagt for syklister som en del av det prosjektet.

Prosjekt: Steingata

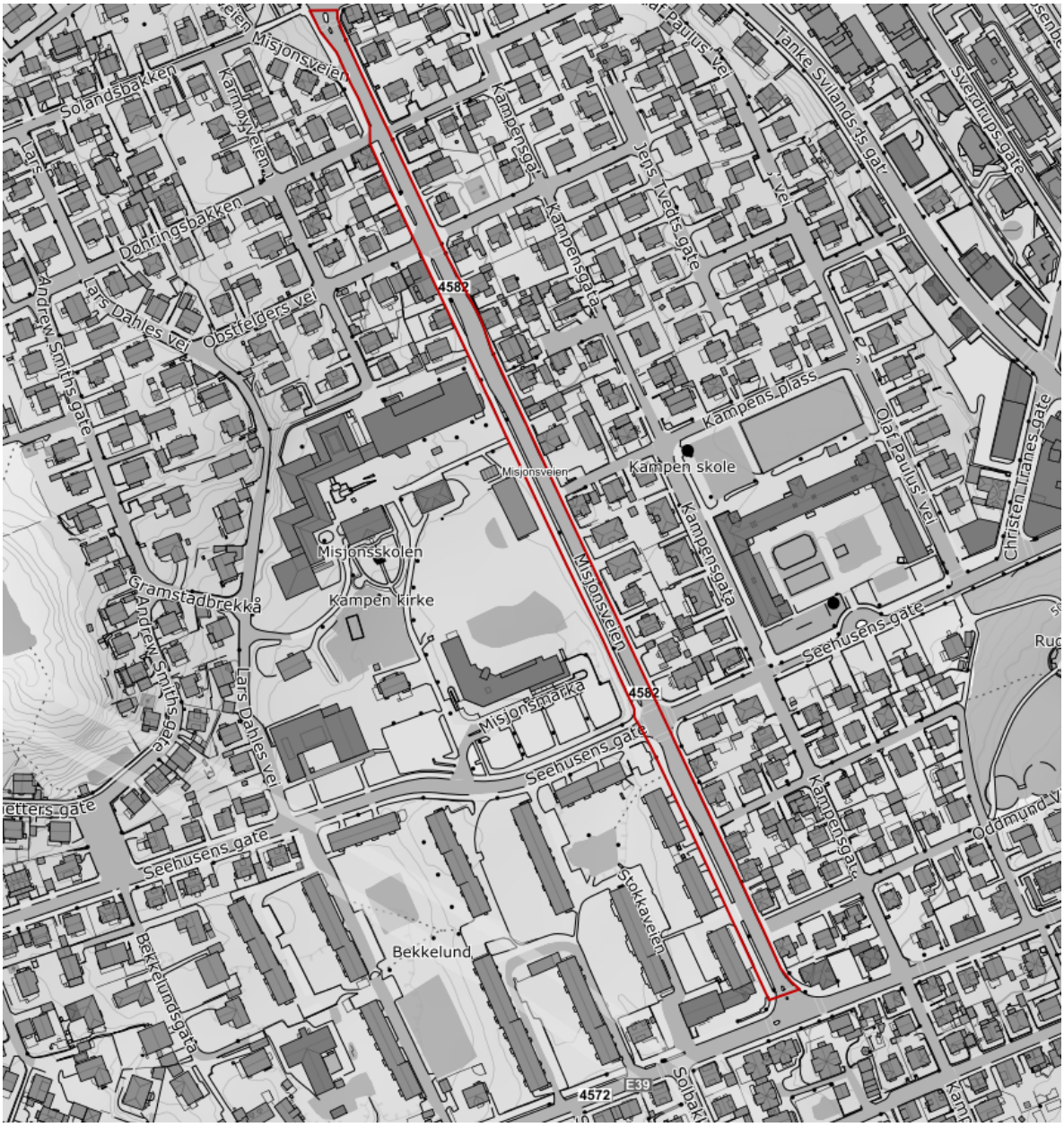


Formål: Gjøre det enklere å sykle i Stavanger ved å bedre syklistenes framkommelighet og sikkerhet.

Hvor: Steingata fra Møllegata til Øvre Stokkavei, Stavanger.

Hva: Etablere sykkelprioritert gate.

Prosjekt: 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.

Prosjekt: Vistnesveien

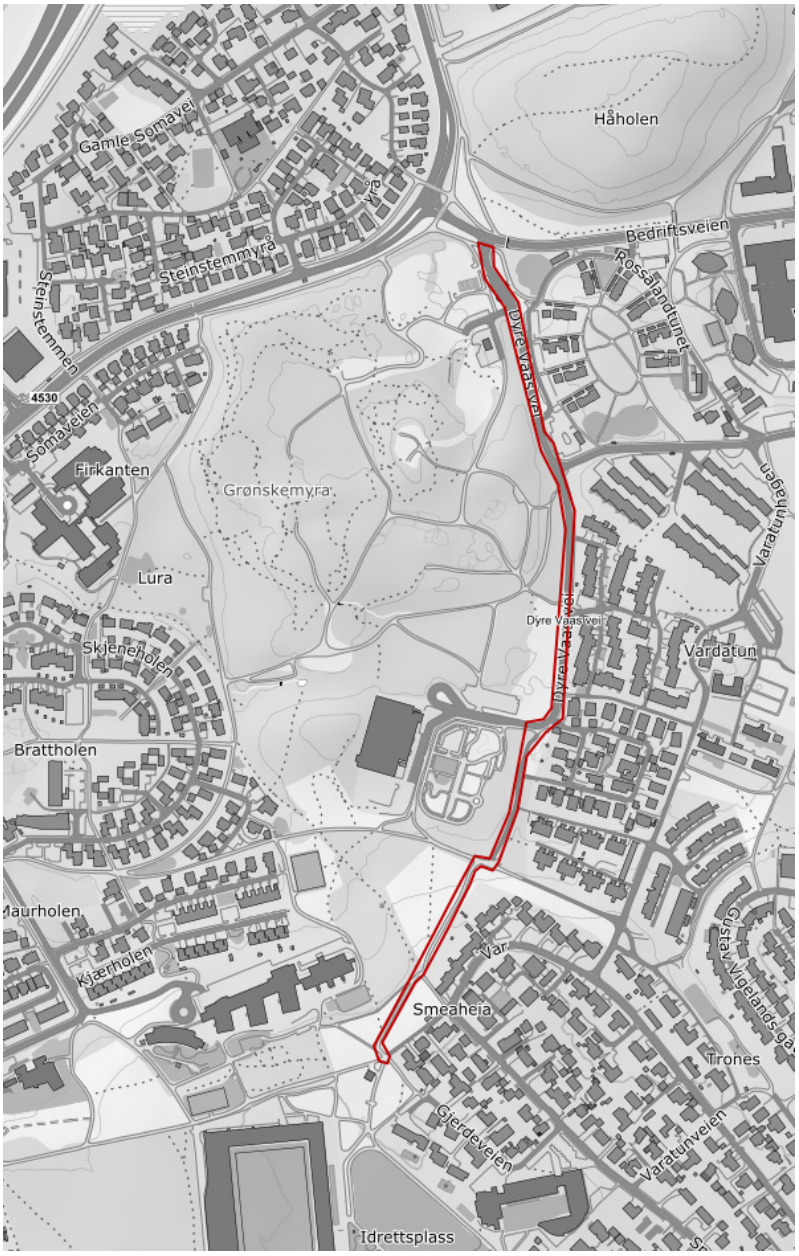


Formål: Bedre myke trafikanters trafikksikkerhet og tilgang til viktige kultur- og naturverdier i Randaberg kommune.

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



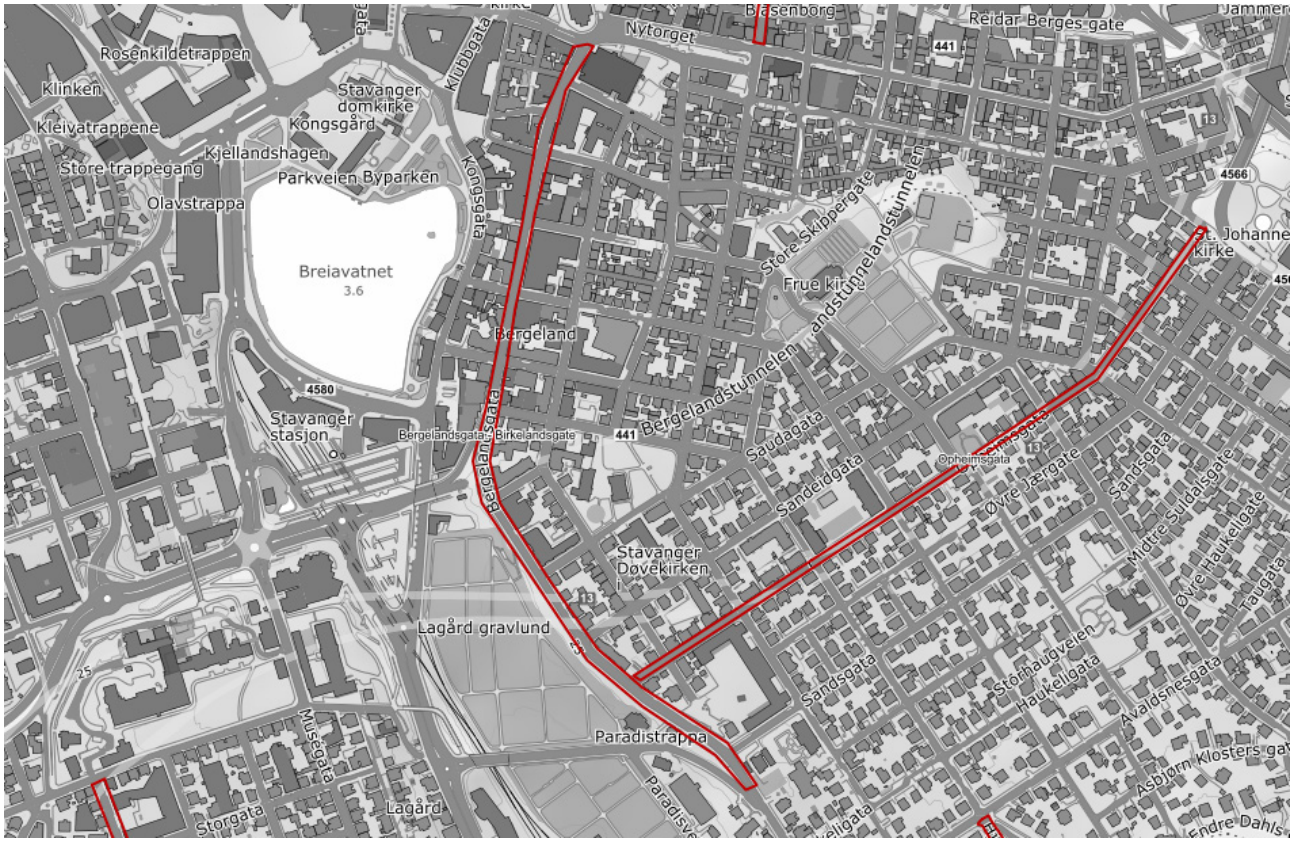
Formål: Bedre trafikksikkerhet og framkommelighet for syklende og gående på Forus/ Lura.

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

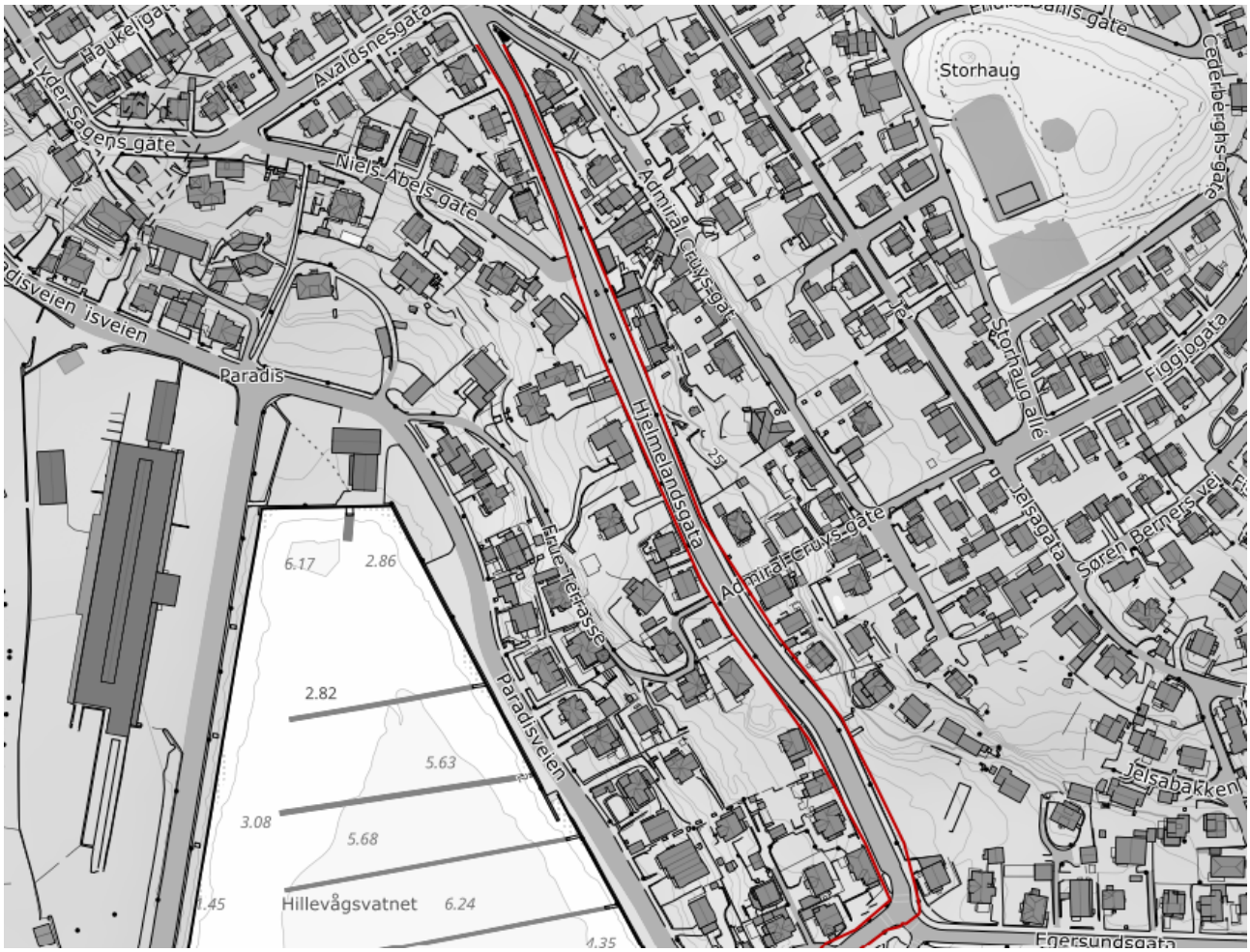


Formål: Bedre syklistenes framkommelighet, sikkerhet og komfort på hovednett for sykkel, og å gjøre det attraktivt å gå og oppholde seg i gata.

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

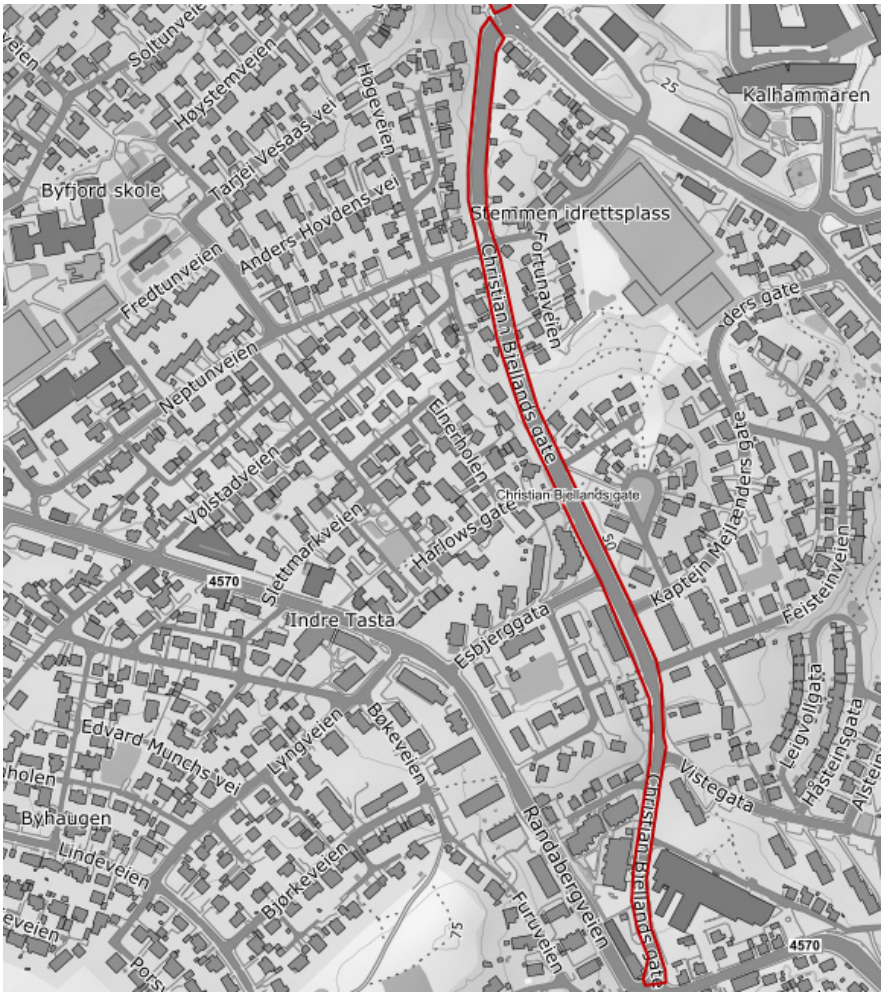


Formål: Gjøre det enklere og sikrere å sykle og gå i sentrale deler av Stavanger, til skoler, sentrumskjernen og Stavanger øst.

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

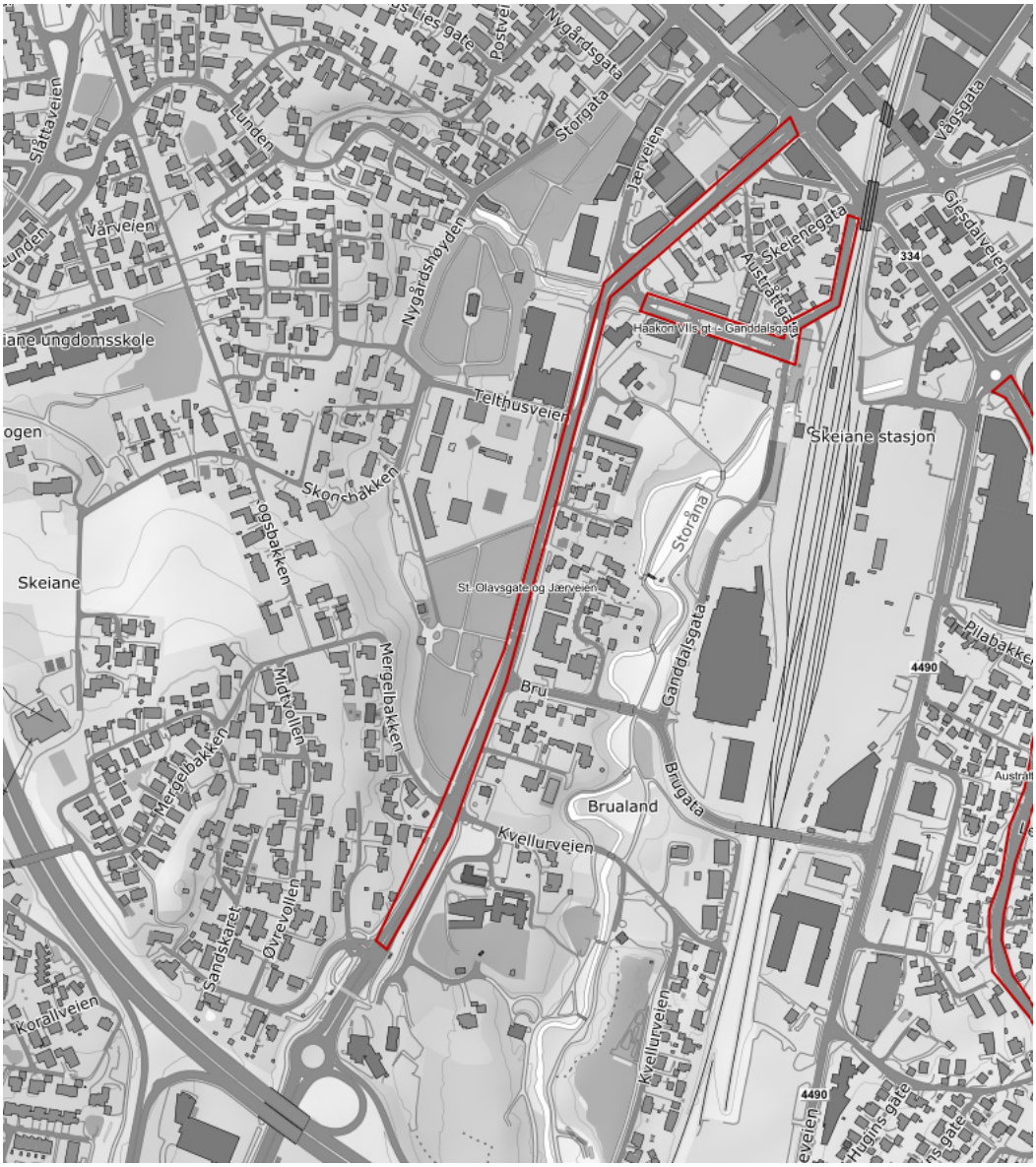


Formål: Gjøre det enklere å sykle i Stavanger sentrum ved å bedre syklistenes framkommelighet og sikkerhet. Tiltaket vil også bidra til å gjøre det attraktivt å gå og oppholde seg i gata.

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: St. Olavsgate og Jærveien

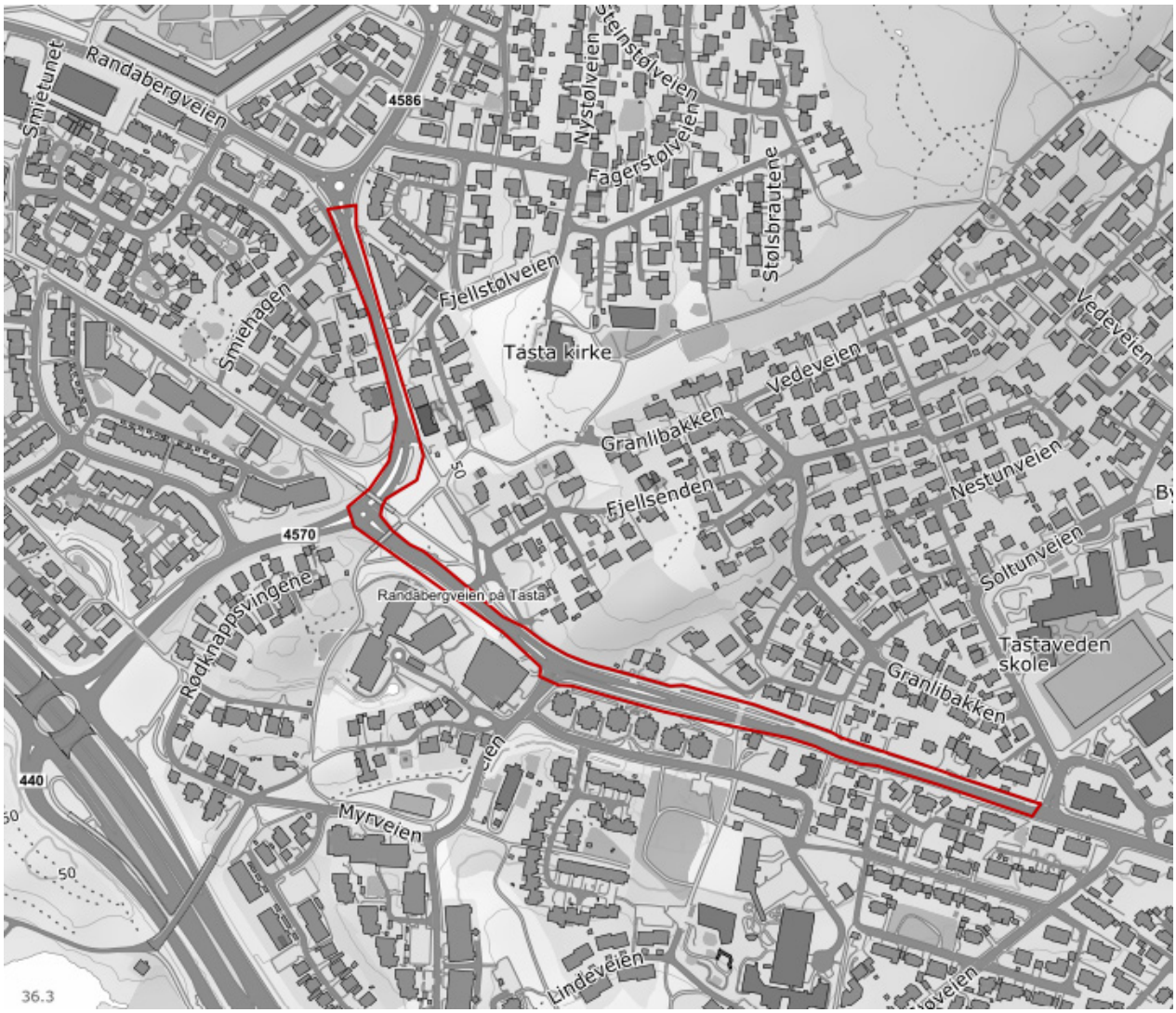


Formål: Bedre syklistenes framkommelighet, sikkerhet og komfort på hovednett for sykkel i Sandnes.

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

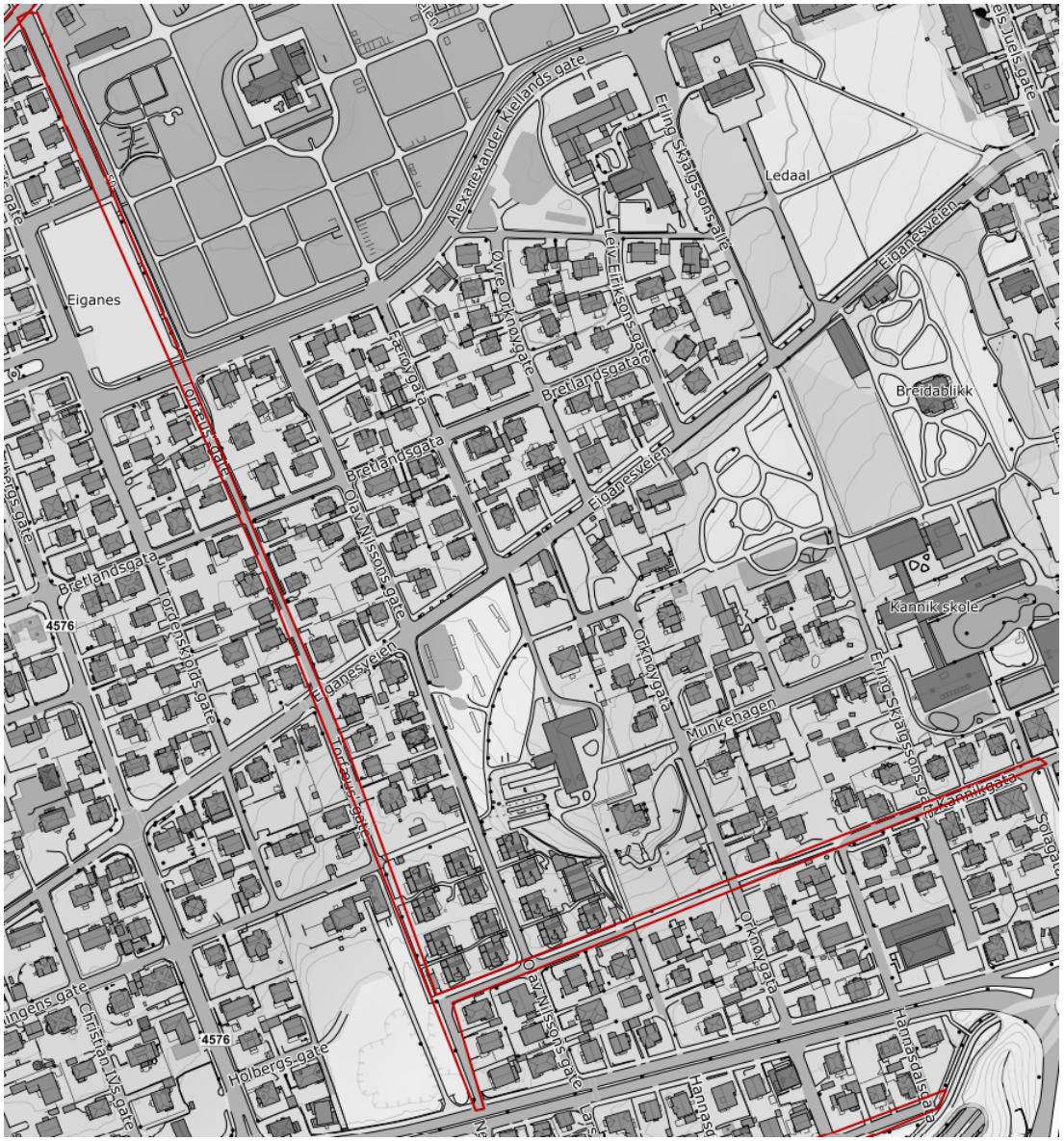


Formål: Gjøre det enklere å sykle og bedre syklistenes framkommelighet, sikkerhet og komfort på hovednett for sykkel i Stavanger.

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



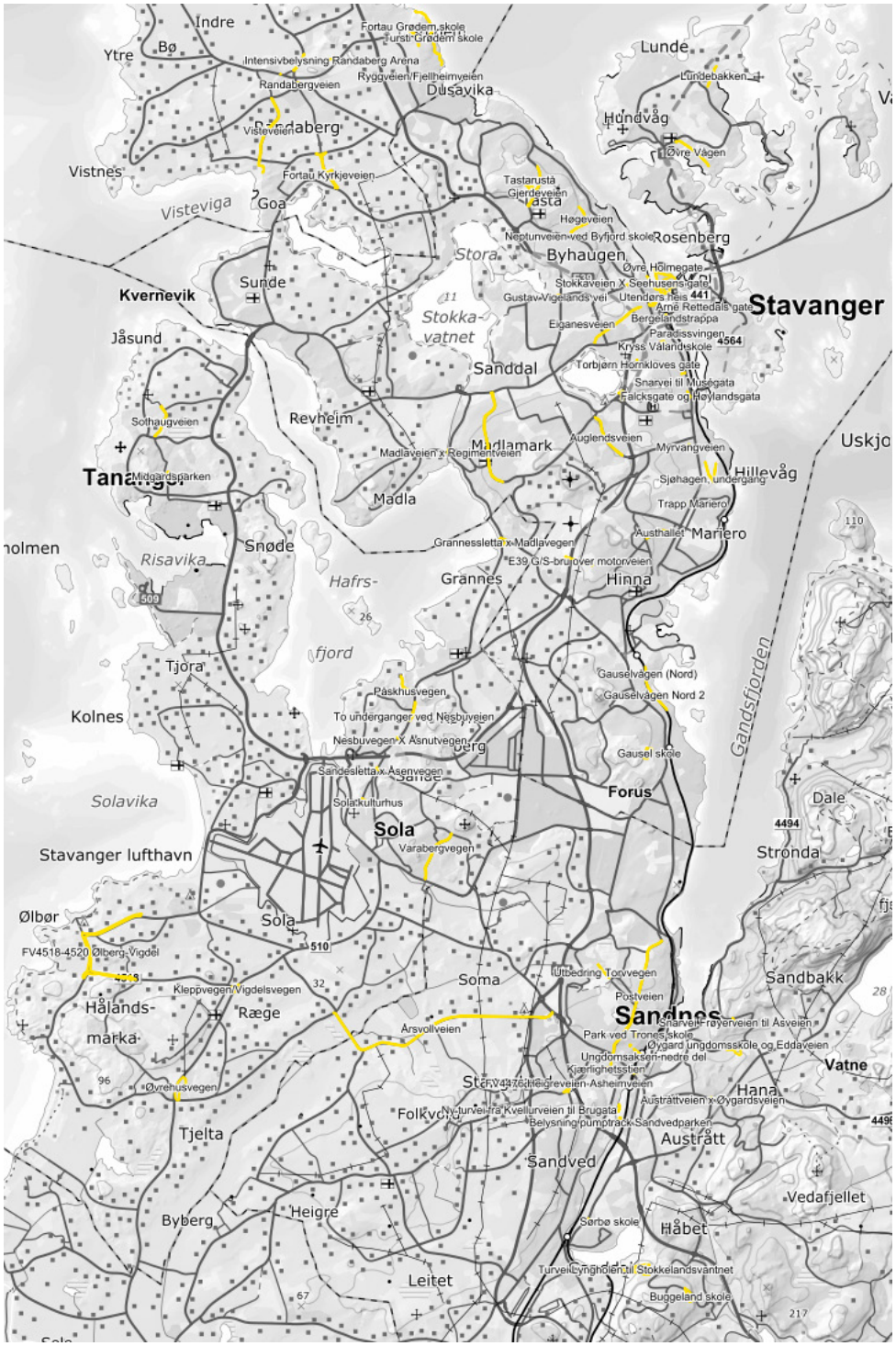
Formål: Utbedre sammenheng, trafikksikkerhet og komfort på hovednett for sykkel.

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

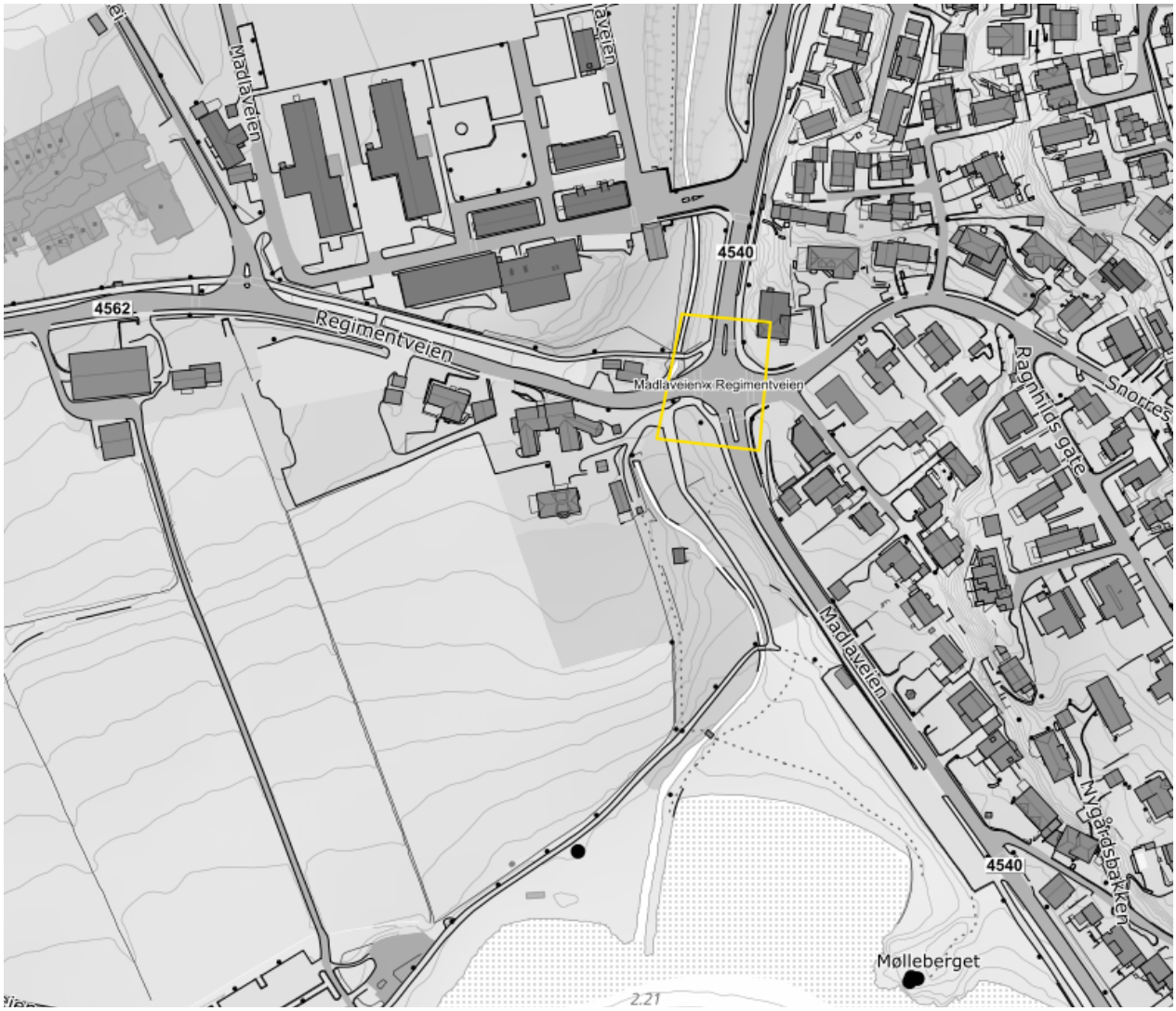
Hva: Etablere sykkelprioritert gate.

Programområde gange

Oversikt over alle ferdigstilte og planlagte prosjekt i programområde gange og trafikksikkerhet, utenom Figgjo skole. Merk at flere hovedporteføljе-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

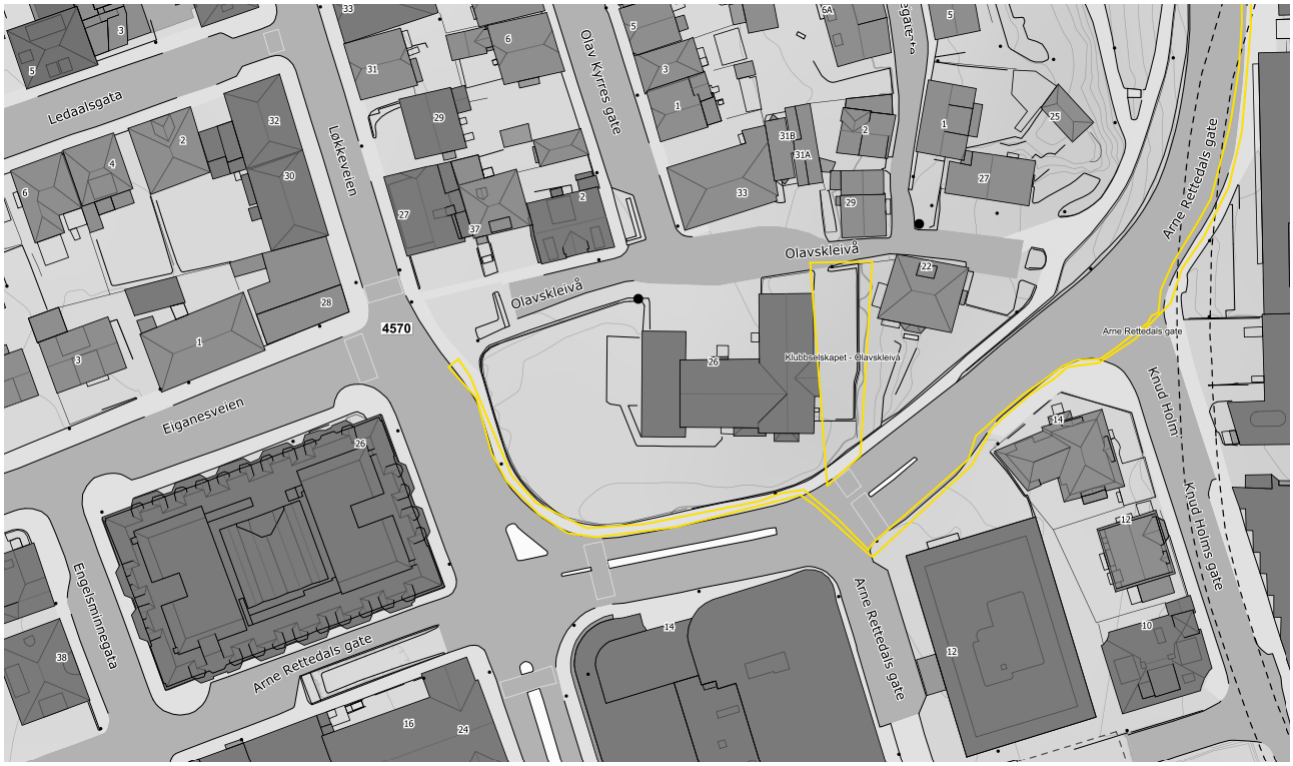


Formål: Bedre forhold for gående på Storhaug.

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 VIIs 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

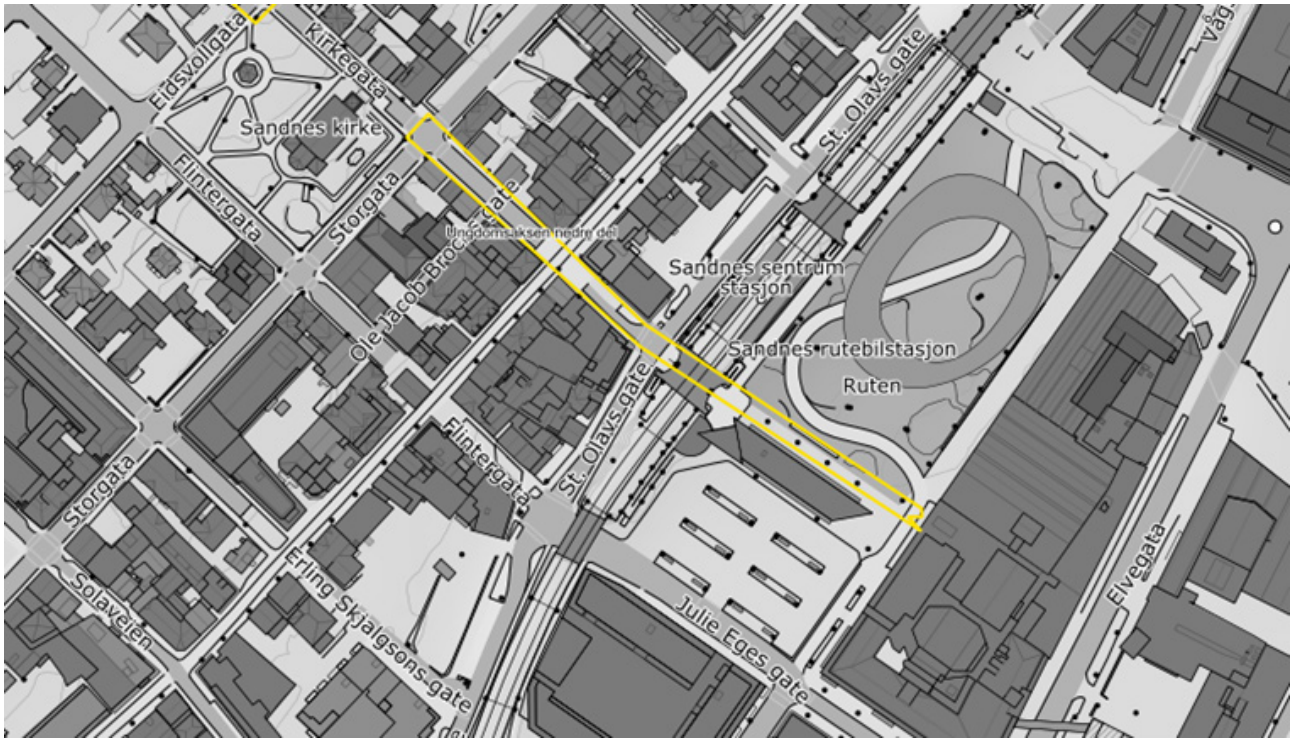


Formål: Forbedre fortau og forhold for gående.

Hvor: Eiganesveien, Møllegate - Welhavensgate, Stavanger.

Hva: Oppgradere eksisterende fortau og etablere nytt fortau.

Prosjekt: Ungdomsaksen nedre del



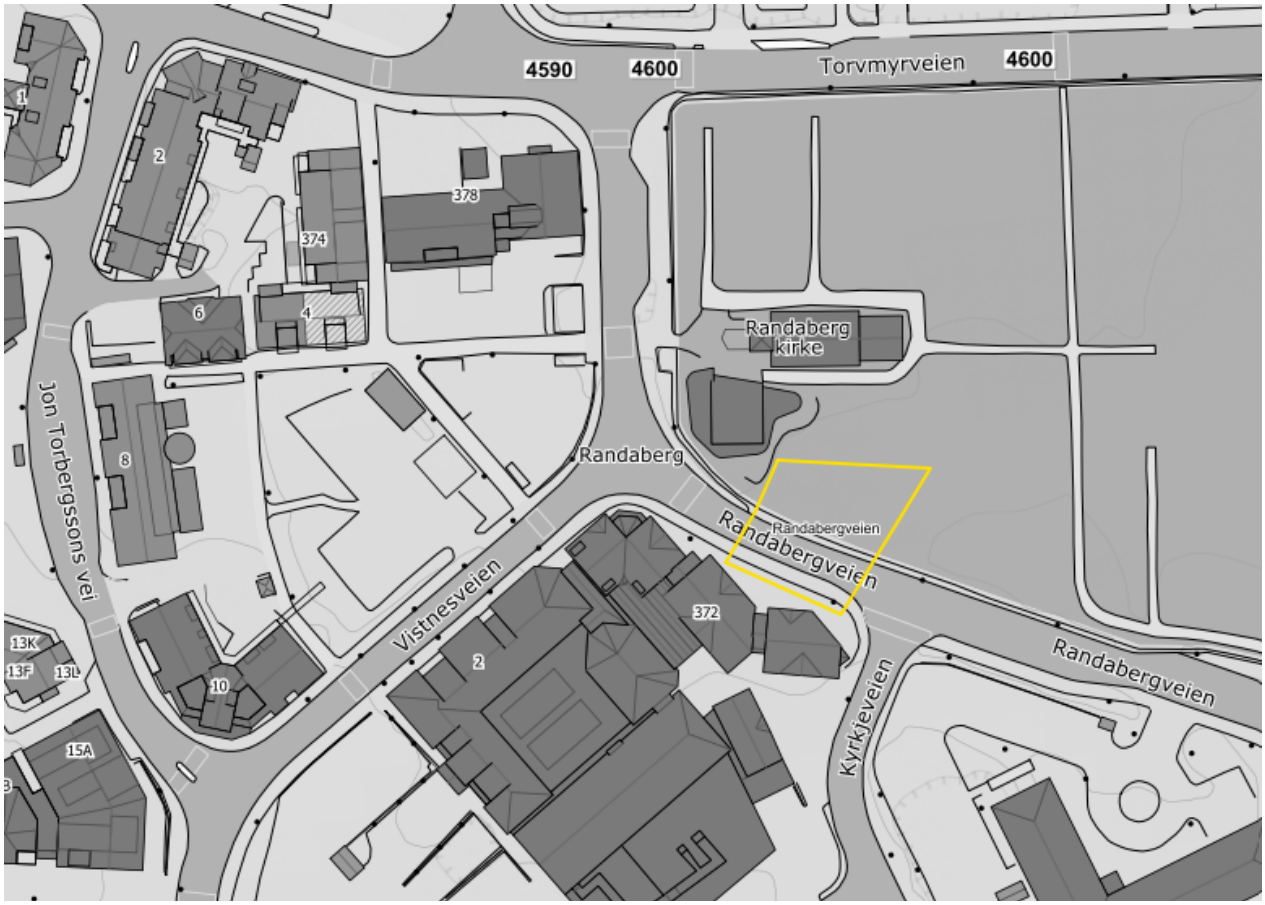
Formål: Etablere en attraktiv, trafikksikker og fotgjengerprioritert gangforbindelse til Ruten fra øst.

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 trafikksikker 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

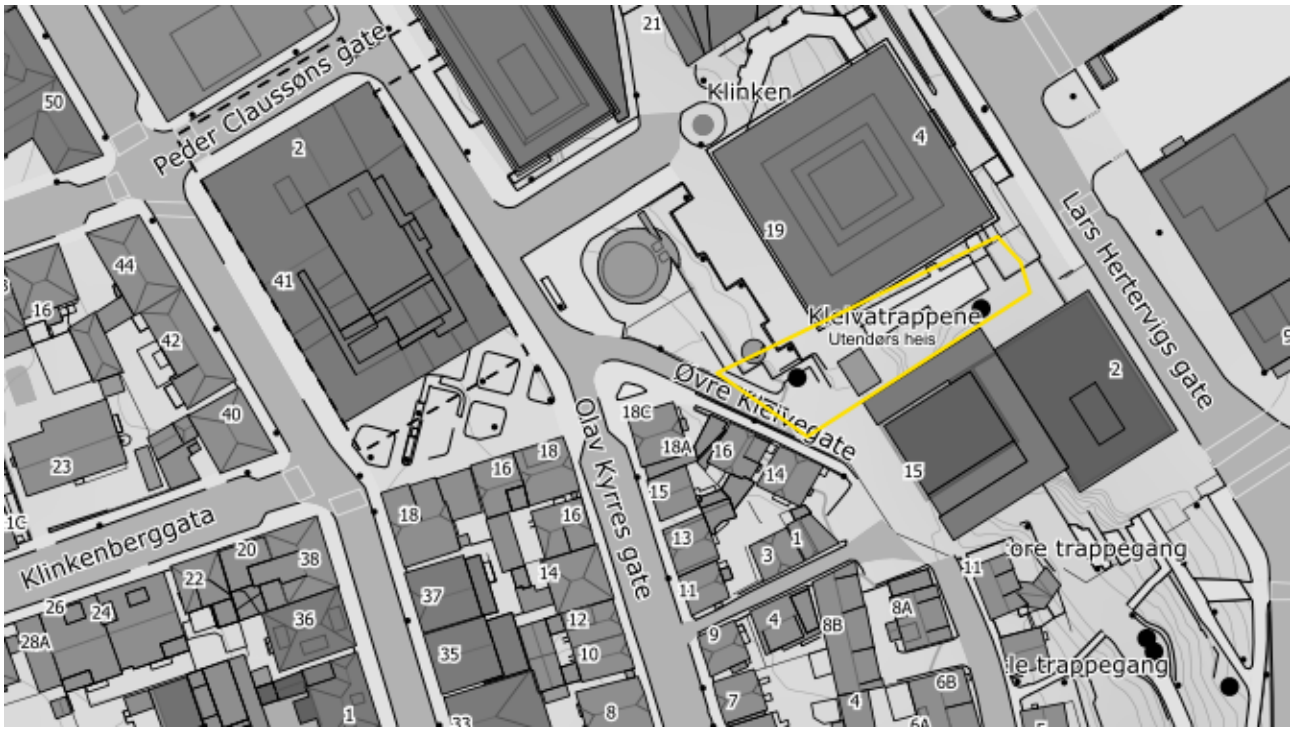


Formål: Etablere en ny forbindelse mellom kirkegården og den gamle skoletomten i øst, slik at torget kan utvides til kirketrappen.

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 Herterviks gate og Olav Kyrres gate

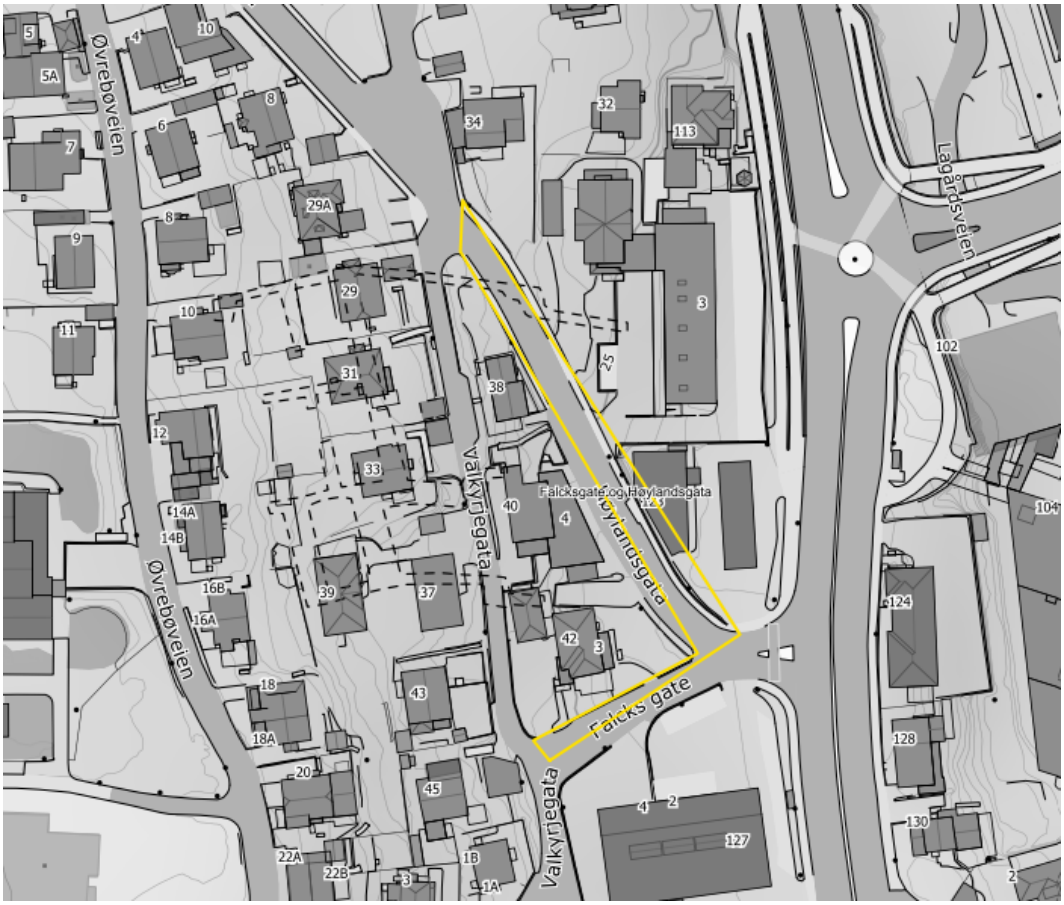


Formål: Heisen vil gi et universelt utformet tilbud som vil gjøre det lettere å bevege seg mellom gatene.

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

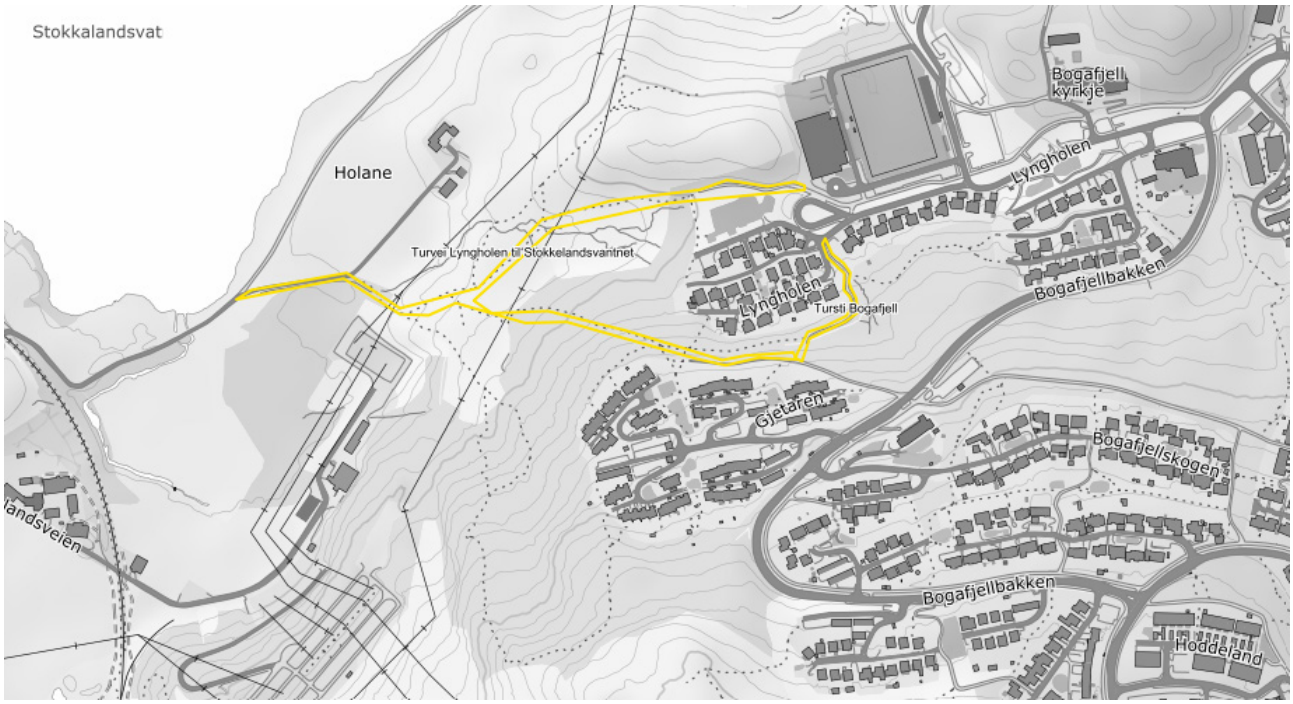


Formål: Bedre fremkommelighet for gående.

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



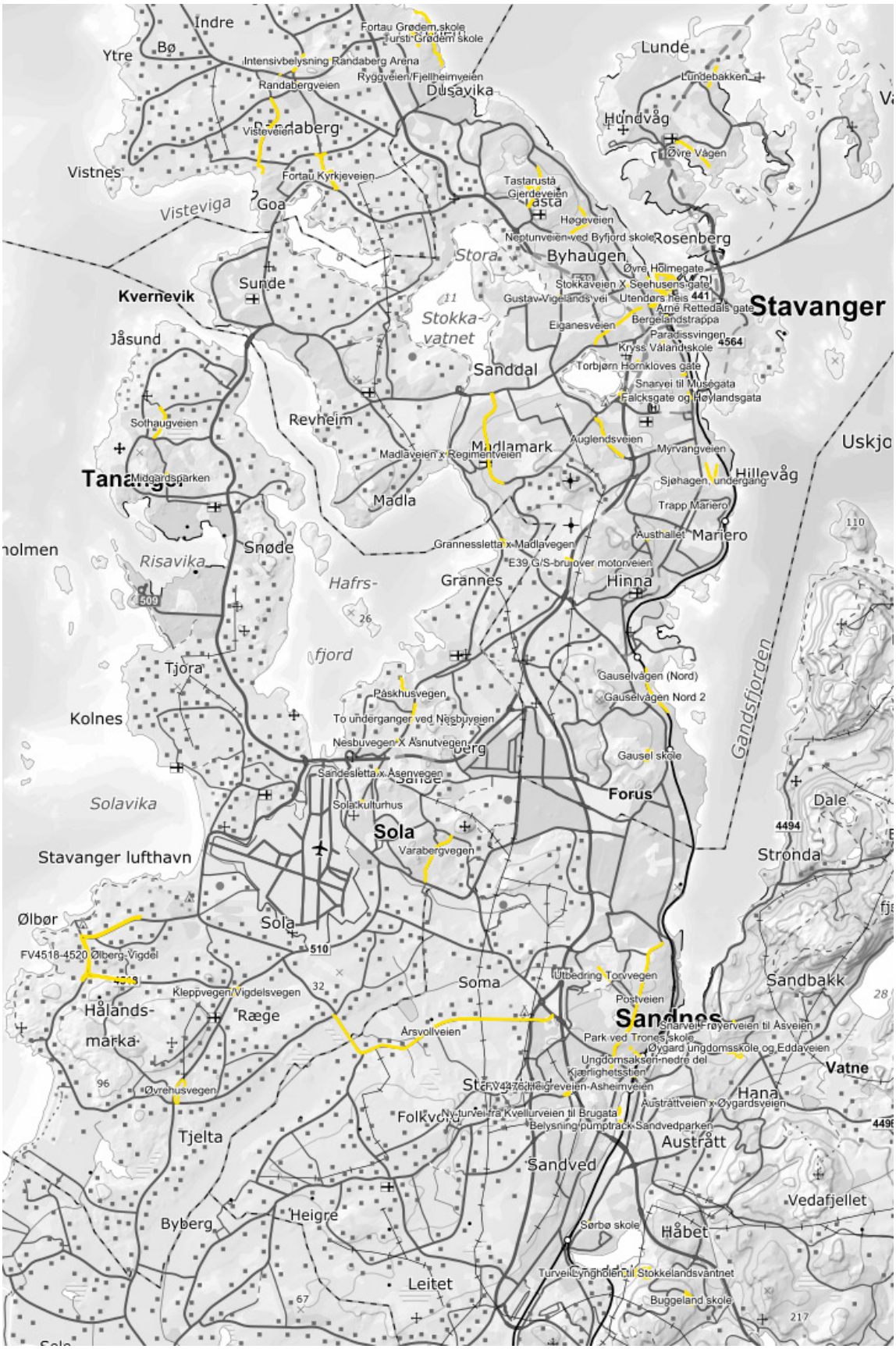
Formål: Gjøre det enklere for gående å gå mellom Bogafjell og Ganddal.

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

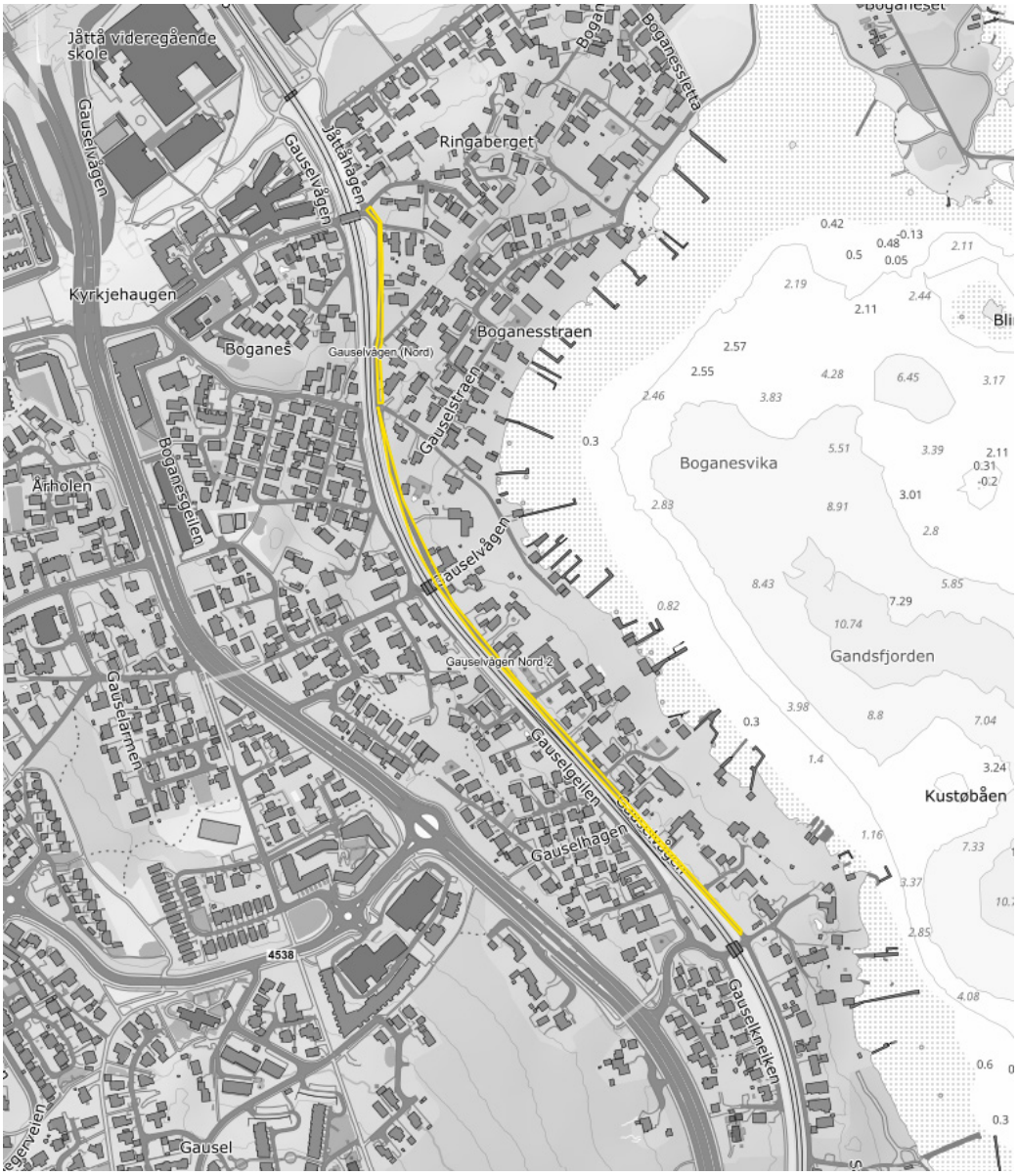
Hva: Ny turvei med lys fra eksisterende gang- og sykkelvei.

Programområde trafikksikkerhet

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



Prosjekt: Gauselvågen nord

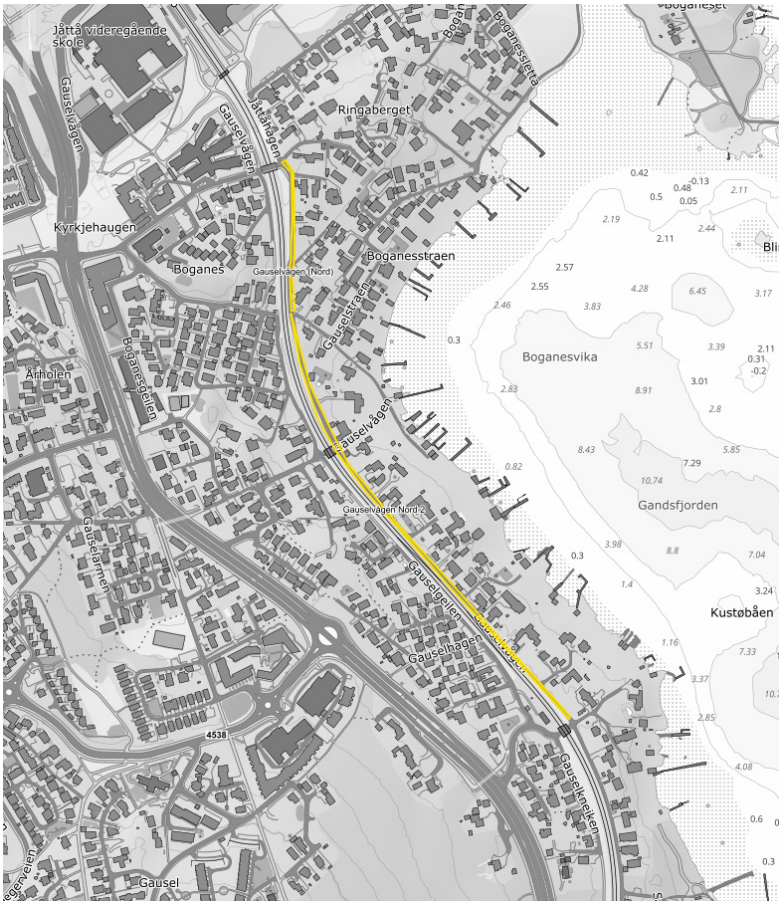


Formål: Øke trafikksikkerhet og fremkommelighet for gående.

Hvor: Nordlig del av Gauselvågen, Stavanger.

Hva: Etablere fortau på strekningen.

Prosjekt: Gauselvågen Nord del 2



Formål: Øke trafikksikkerheten for myke trafikanter ved å separere gående og syklende.

Hvor: Fortsettelsen fra prosjektet Gauselvågen Nord del 1 til Gauselkneiken, Stavanger

Hva: Etablere fortau.

Gauselvågen Nord del 2 ble tildelt midler i Handlingsprogrammet 2025-2028 men tildelingen er i årets rullering av handlingsprogrammet trukket tilbake på grunn av økte kostnader i andre prosjekter som er under bygging.

Prosjekt: Stavanger sentrum, etablere pullerter

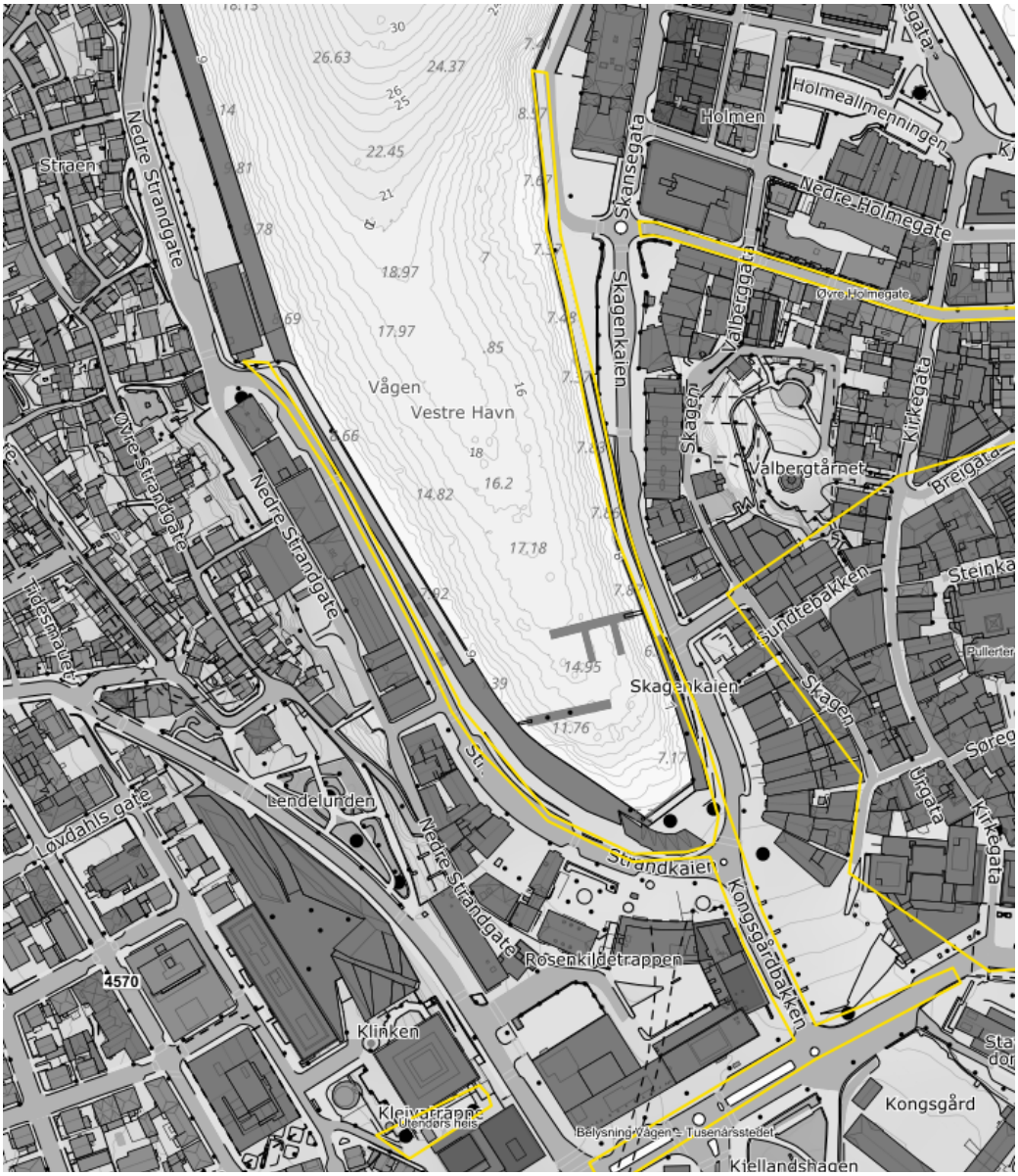


Formål: Forhindre/begrense innkjøring i gågatenettet i Stavanger sentrum.

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

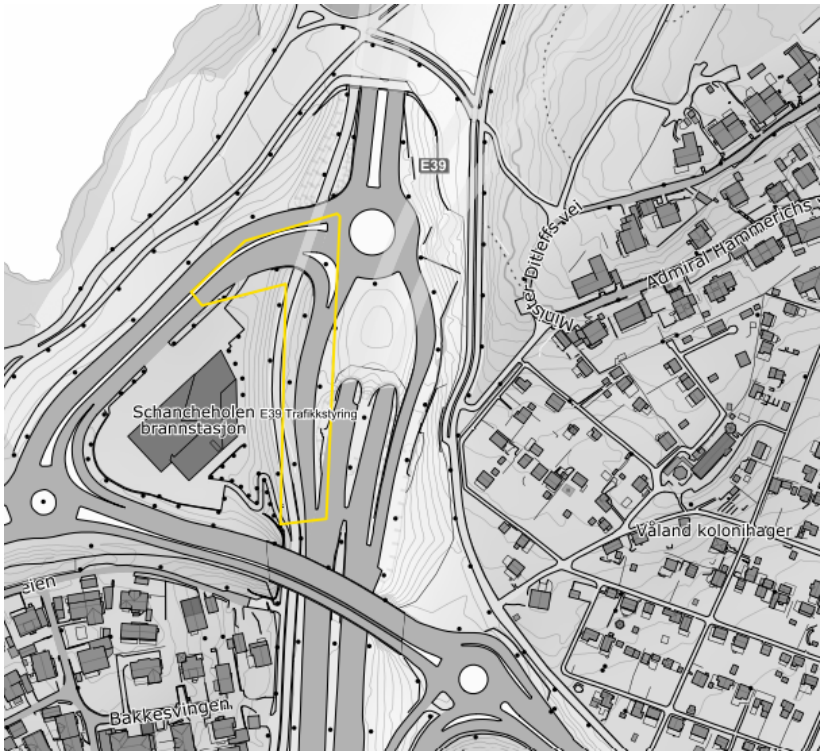


Formål: Gjøre sentrum tryggere og mer attraktivt.

Hvor: Haakon VII, Tusenårstedet og Vågen, Stavanger.

Hva: Prosjektet innebærer intensivbelysning/forsterket belysning ved fotgjengerfelt, belysning av sjøfartsbygg (fasader), forbedret belysning fra Haakon VIIs 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 trafikksikkerhet 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 nullvekstmålet ved prioritering av trafikk som kommer fra områder utenfor sentrumsnære strøk.

Prosjekt: Trafikksikkerhet ungdommskoleveg



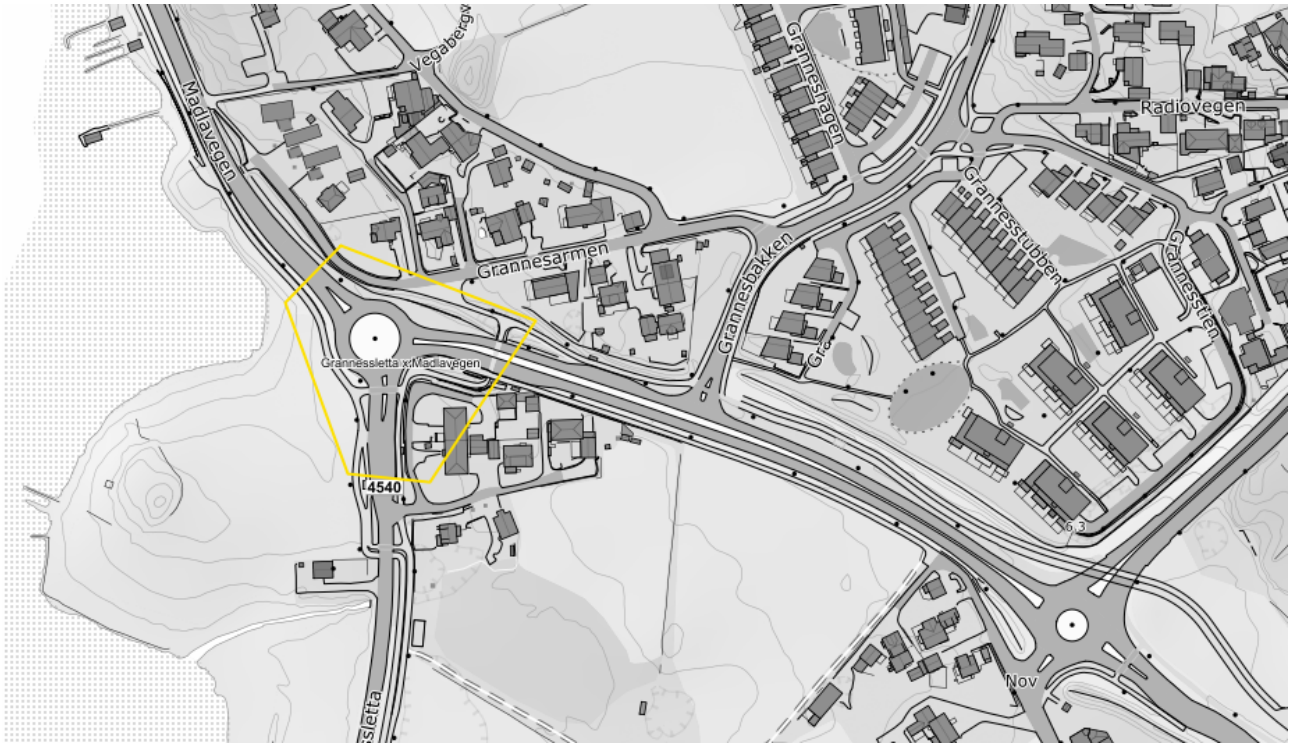
Prosjekt: Trafikksikkerhet ungdomsskoleveg

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

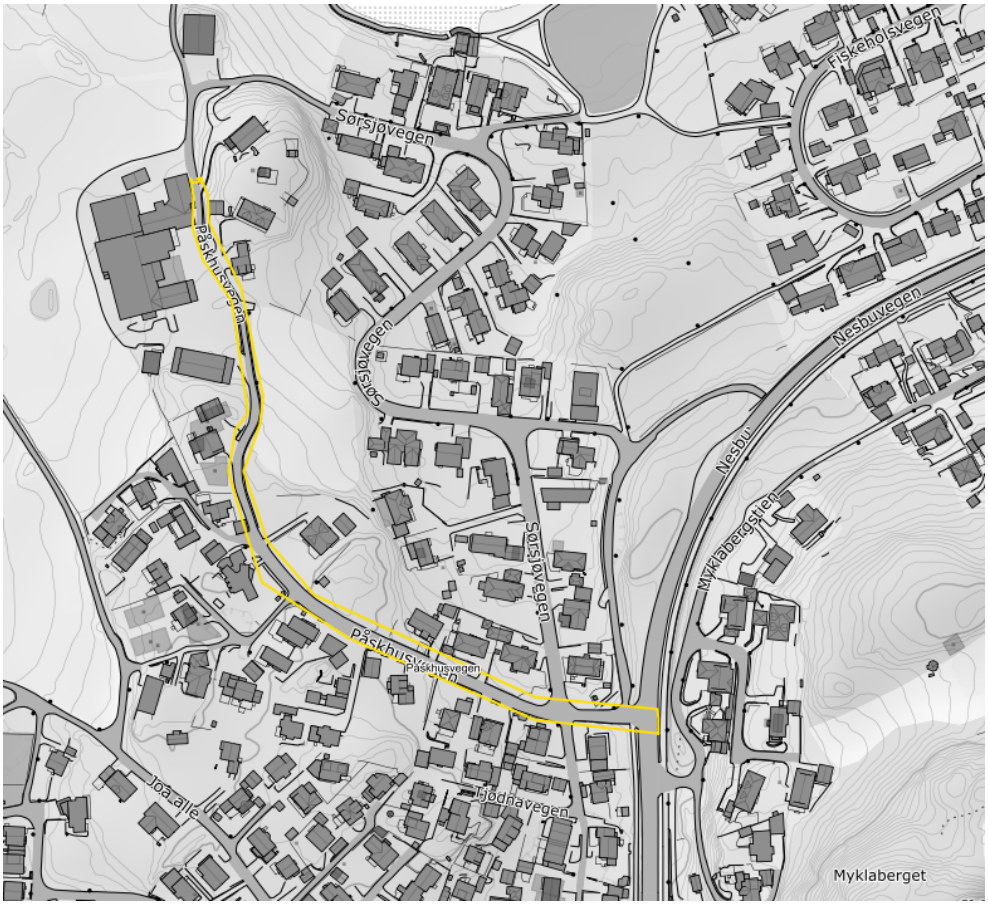


Formål: Bedre trafikksikkerheten i kryss og kulvert.

Hvor: Krysset mellom Nesbuvegen og Åsnutvegen, Sola.

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

Prosjekt: Påskhusvegen



Formål: Bedre trafikksikkerheten 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

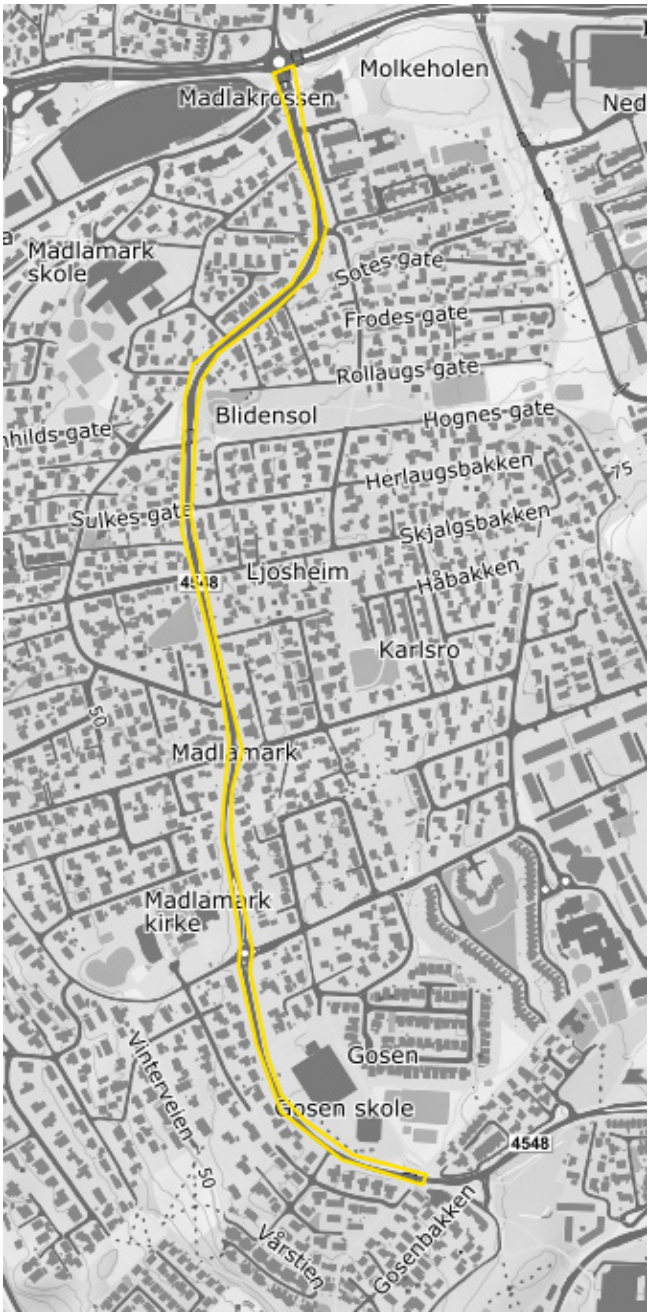


Formål: Øke trafikksikkerheten for alle trafikantgrupper med bedre belysning.

Hvor: Auglendsveien, Stavanger.

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

Prosjekt: Madlamark

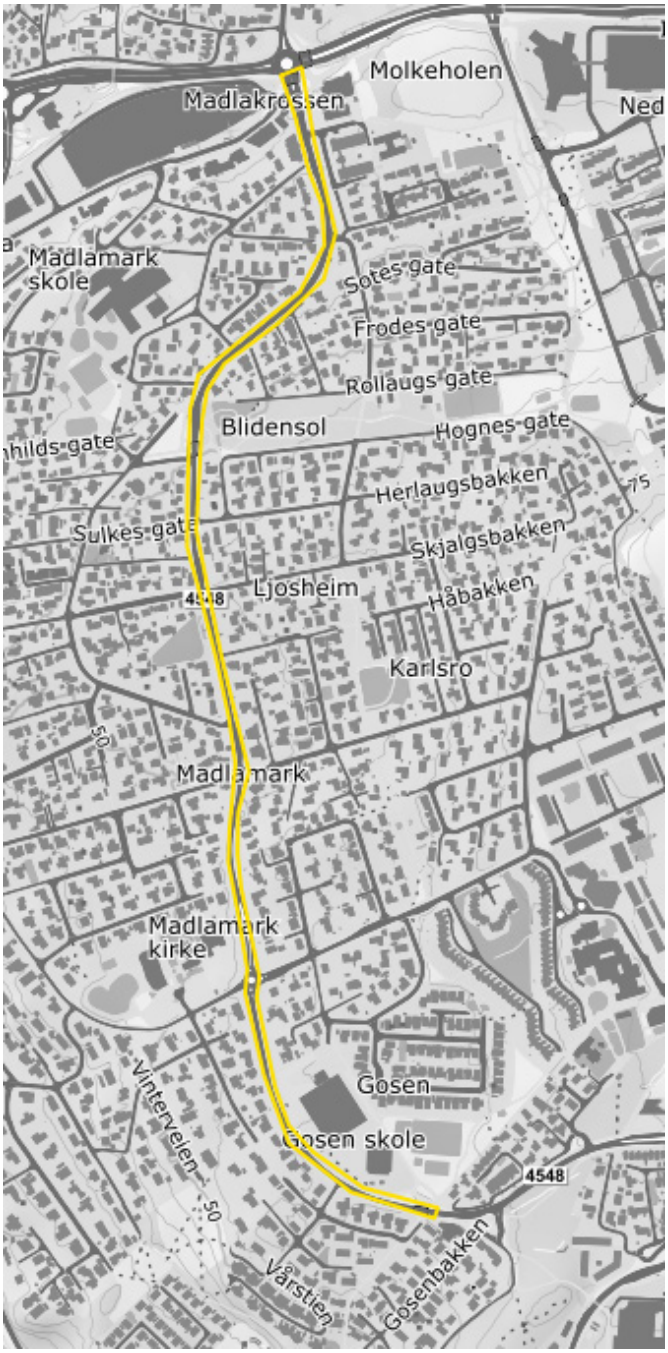


Formål: Øke trafikksikkerheten for myke trafikanter.

Hvor: Madlamarkveien, Stavanger.

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

Prosjekt: Auglendsveien

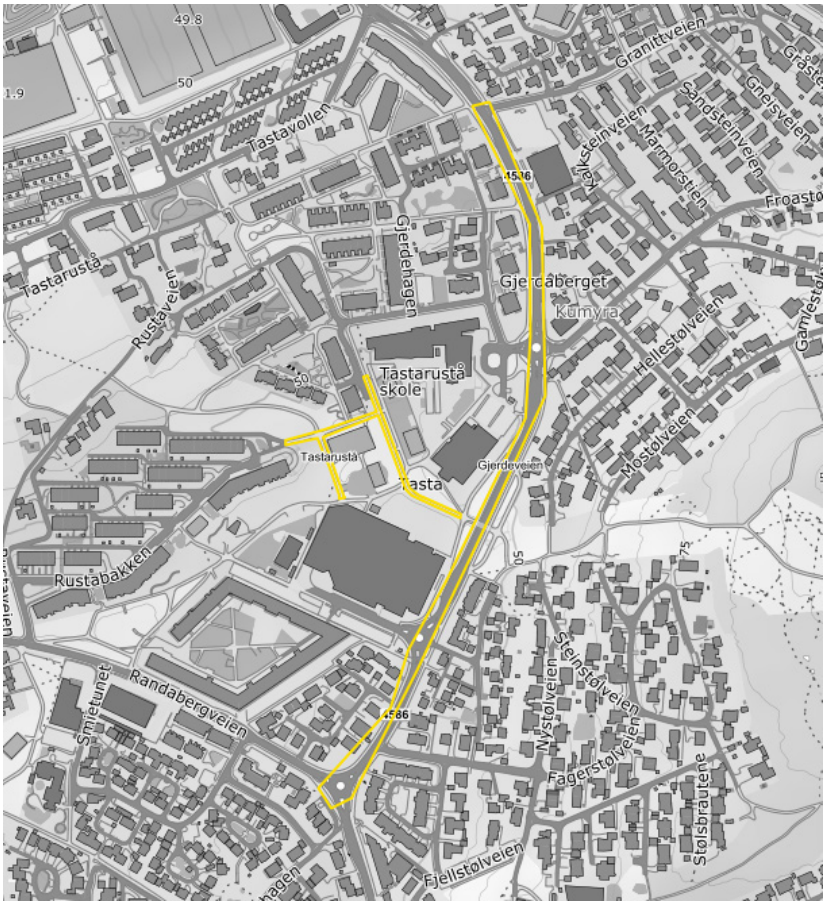


Formål: Øke trafikksikkerheten for myke trafikanter.

Hvor: Madlamarkveien, Stavanger.

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

Prosjekt: Gjerdeveien - krysningspunkt

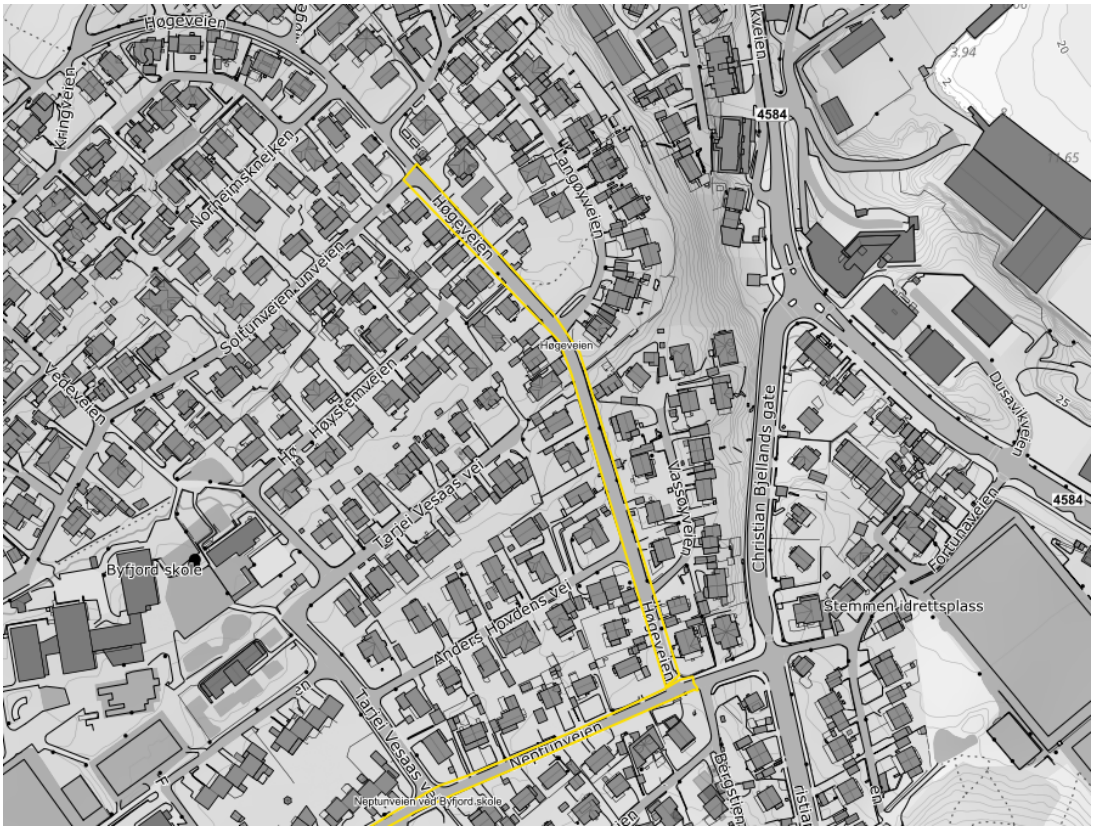


Formål: Fremme gange og trafikksikkerhet ved å dempe hastigheten og bedre belysning på strekningen.

Hvor: Gjerdeveien, Stavanger.

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

Prosjekt: Høgeveien



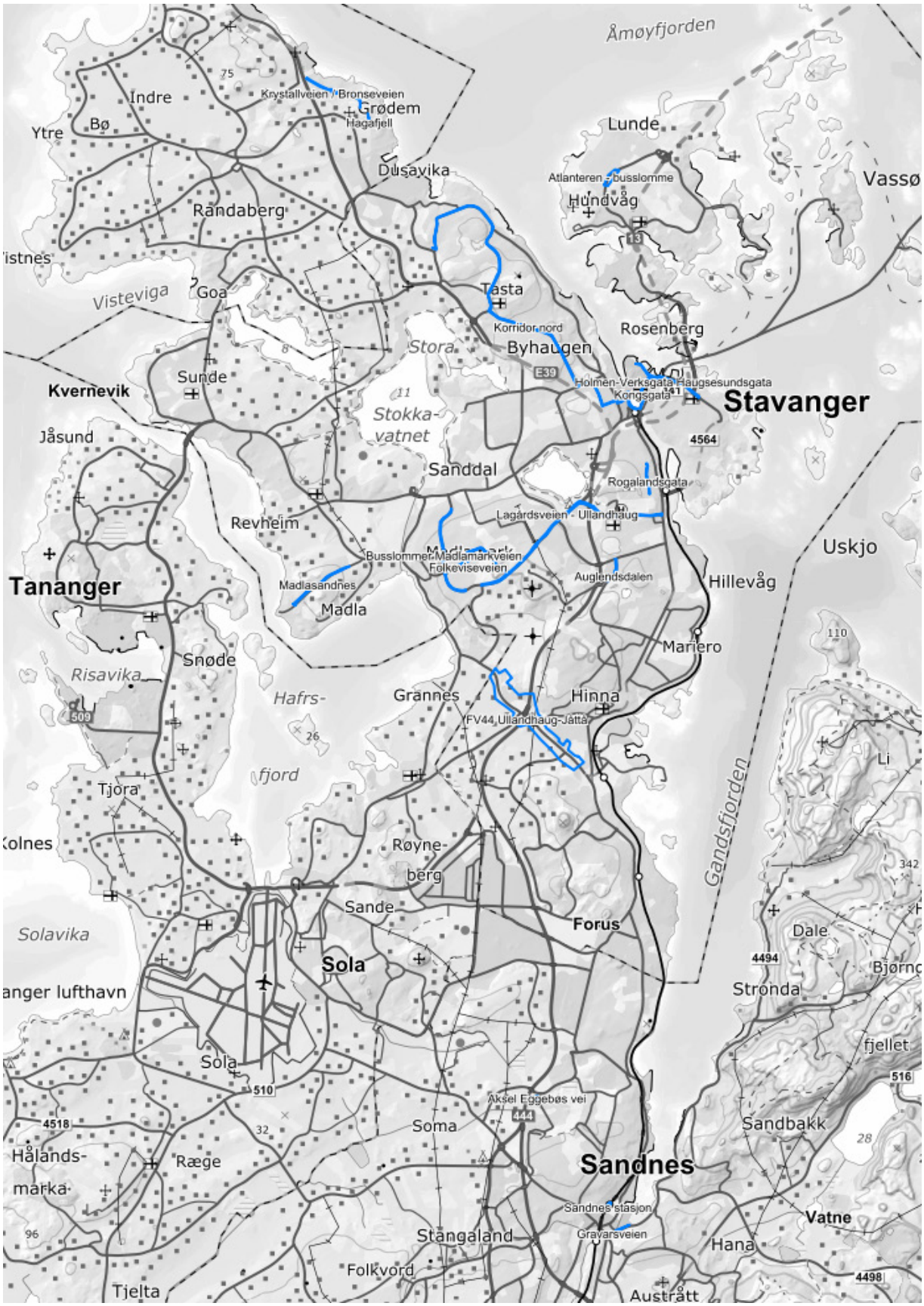
Formål: Bedre trafikksikkerheten for gående ved å etablere fortau.

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

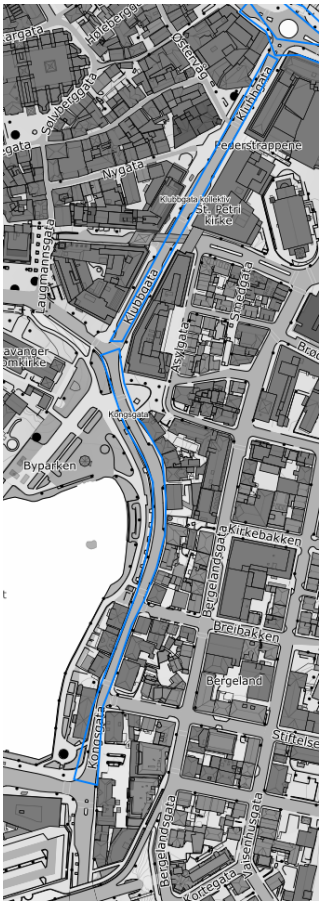


Formål: Bedre fremkommeligheten for bussen.

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

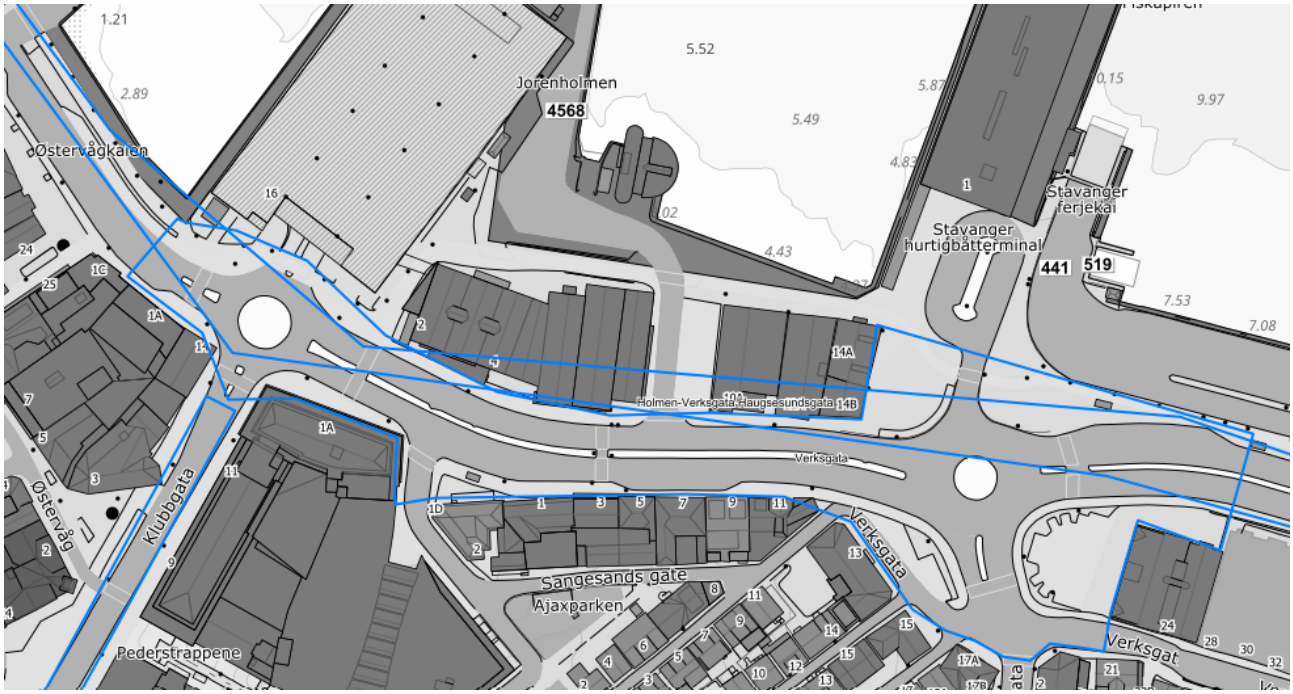


Formål: Å forbedre bussens fremkommelighet og redusere forsinkelser gjennom å etablere kollektivgate

Hvor: Kongsgata og Klubbgata, Stavanger.

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

Prosjekt: Verksgata

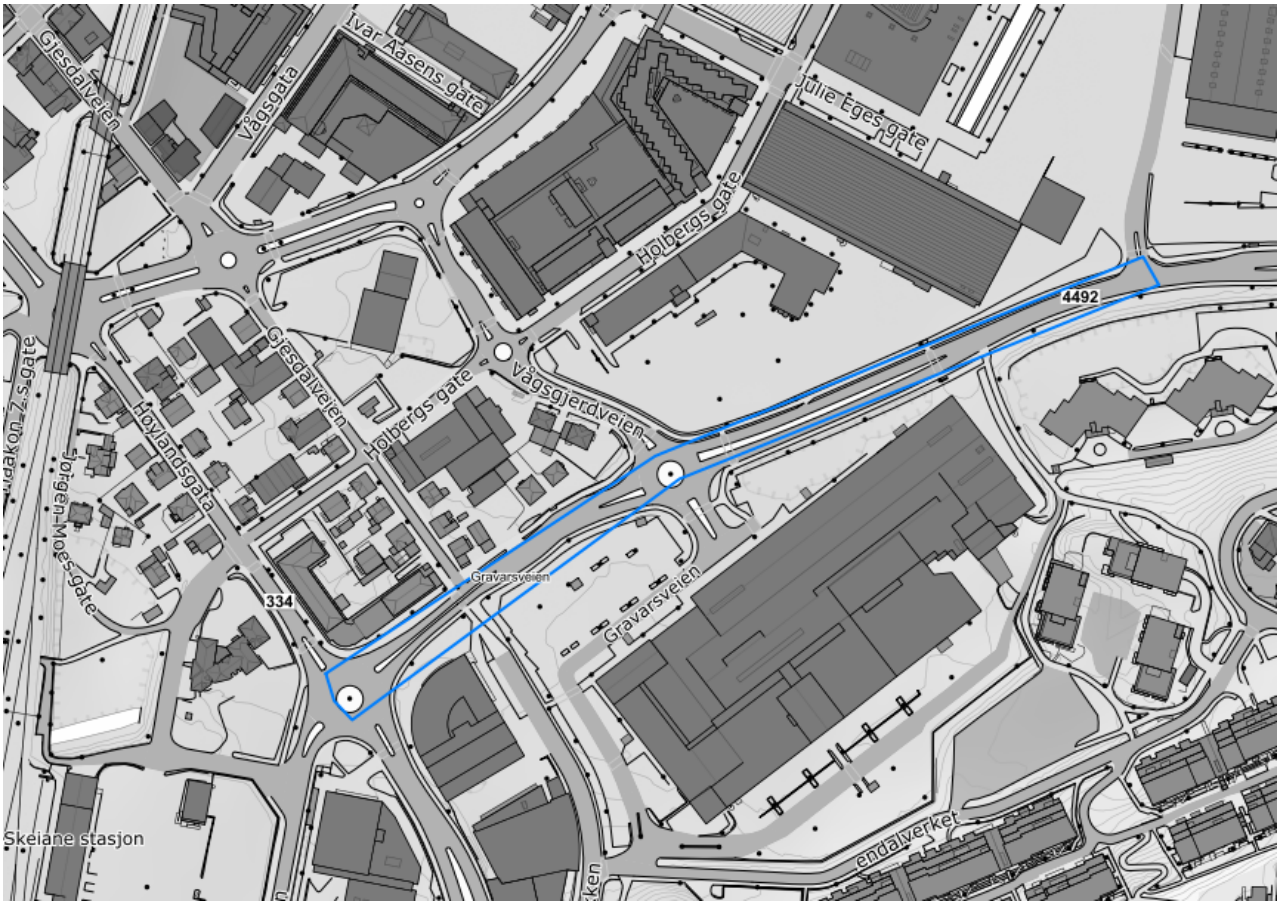


Formål: Sikre fremkommelighet for kollektivtransport i korridor øst og ivareta trafikksikkerhet for myke trafikanter.

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

Hva: Bygge kollektivfelt og trygge krysningspunkt for mye 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

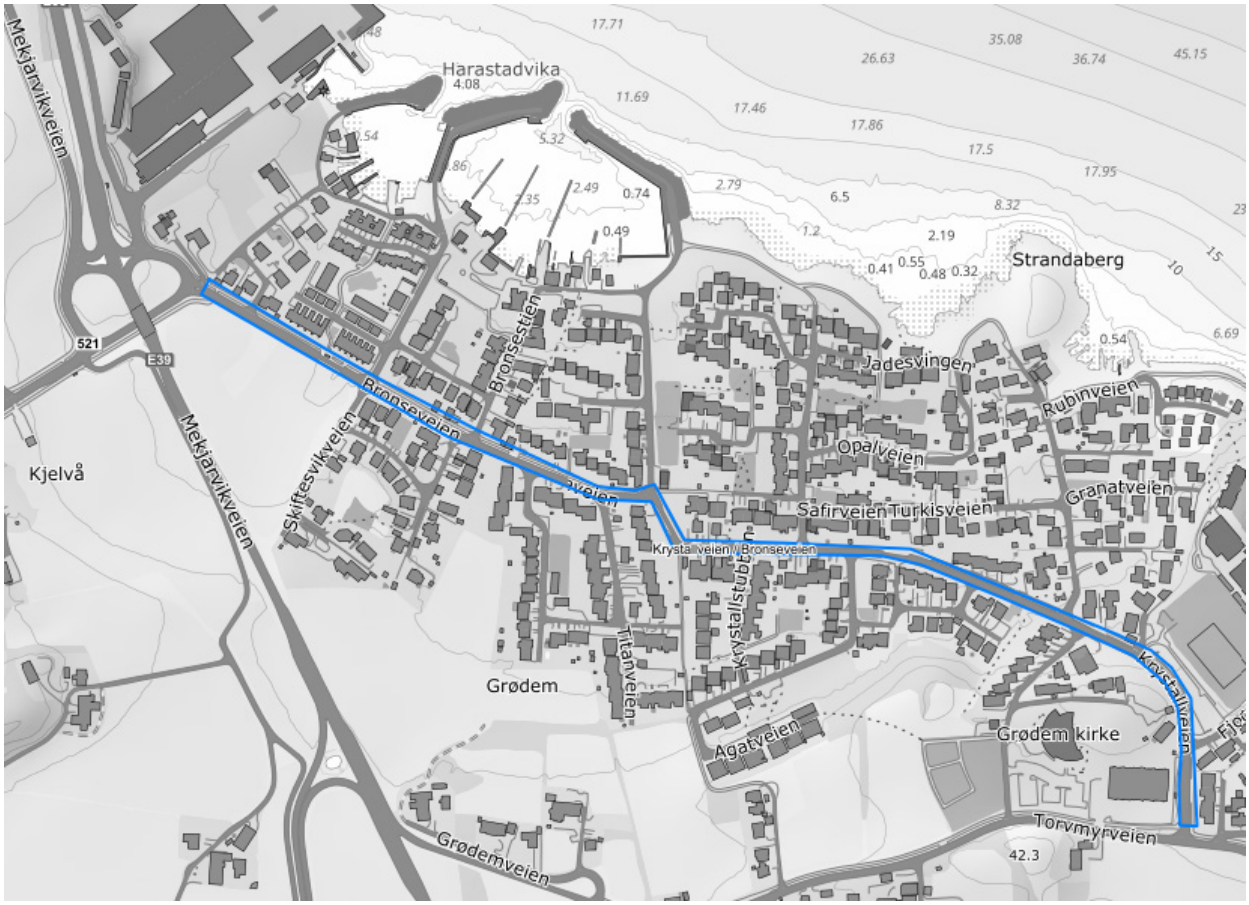


Formål: Å forbedre bussens fremkommelighet og redusere forsinkelser

Hvor: Nord for holdeplassen Hagafjell ved Torvmyrveien, Randaberg.

Hva: Utvidelse fra ett til to kjørefelt.

Prosjekt: Krystallveien/Bronseveien

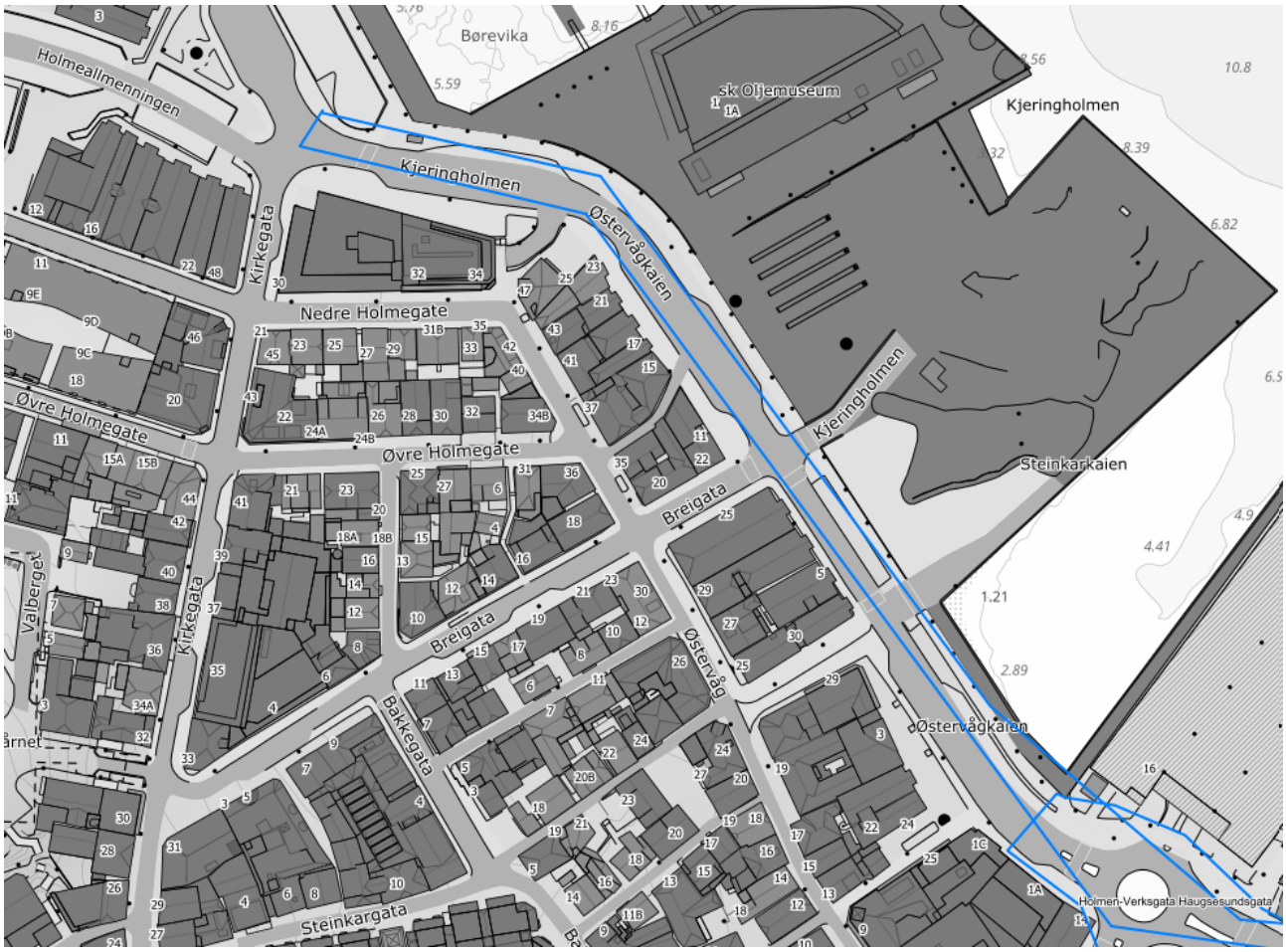


Formål: Å forbedre bussens fremkommelighet og redusere forsinkelser.

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: Klubbgata til Holmen, Stavanger.

Hva: Etablere tre busslommer og snuplass for buss.

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

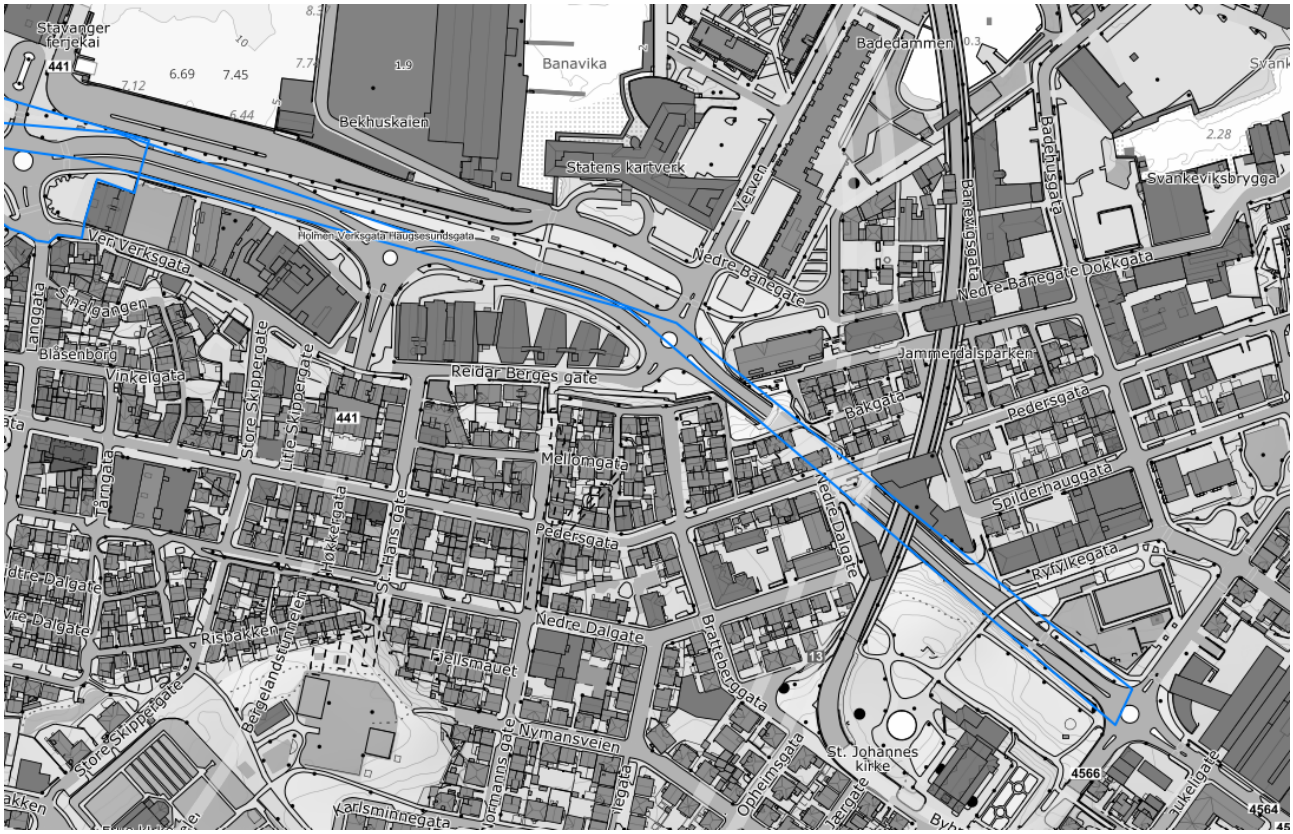


Formål: Å forbedre bussenes fremkommelighet.

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 Hermetikkgata 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: Gjennomgang av holdeplasser UU

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

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 busskur 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.

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