



Byvekstavtalen for Kristiansandsregionen Handlingsprogram

Perioden 2027 - 2030

Vedtatt 9. mars 2026 av styringsgruppen for Byvekstavtalen

Forord

Byvekstavtale for perioden 2024-2033 mellom Samferdselsdepartementet, Kommunal- og distriktsdepartementet, Agder fylkeskommune, Kristiansand kommune, Vennesla kommune, Lillesand kommune, Birkenes kommune og Iveland kommune ble signert 8. oktober 2024.

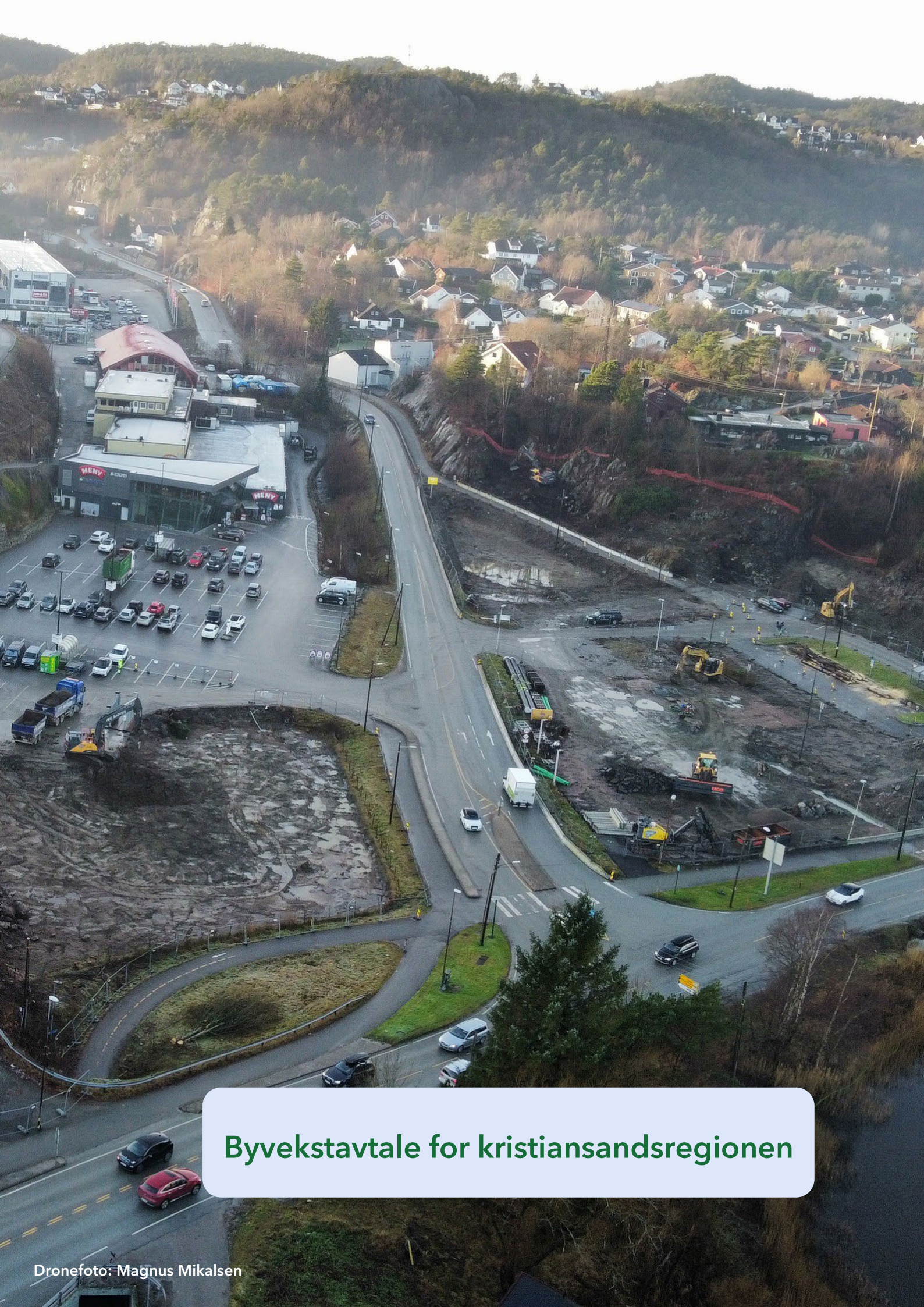
Avtalen forplikter partene i avtaleområdet til å nå målet om nullvekst i personbiltransporten. Nullvekstmålet innebærer at klimagassutslipp, kø, luftforurensing og støy skal reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange.

Handlingsprogrammet rulleres årlig, og dette handlingsprogrammet er det andre handlingsprogrammet i byvekstsamarbeidet. Innspill til prosjektporteføljen fra de lokale partene i samarbeidet ble behandlet av Styringsgruppa på møte 8. desember 2025. Den prioriterte prosjektporteføljen for perioden 2027 – 2030 vises i dette handlingsprogrammet.

Programmet er utarbeidet av prosjektarbeidsgruppa, som har representanter fra alle partene i samarbeidet.

Innhold

Forord.....	1
Byvekstavtale for kristiansandsregionen.....	3
Organisering	4
Styring	6
Økonomi.....	9
Prosjektportefølje	11
Hovedgrepene i Byvekstavtalen	12
Kriterier for prioritering av prosjektporteføljen.....	16
Omtale av viktige prosjekt i handlingsprogramperioden	17
Aktiviteter om arealbruk og parkering	20
Drift av kollektivtransport.....	20
Mobilitetsutvikling og holdningsskapende tiltak	22
Vedlegg 1: Økonomirutiner	23
Vedlegg 2. Prosjektporteføljen	25
Vedlegg 3. Finansieringsplan	30

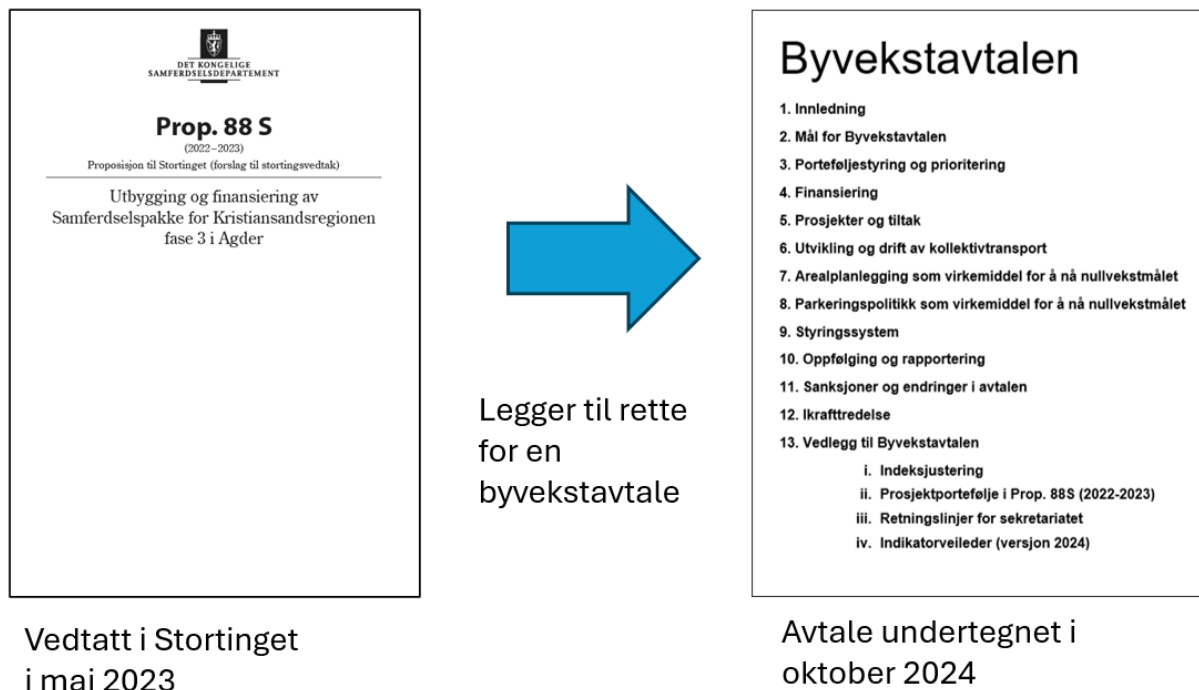


Byvekstavtale for kristiansandsregionen

Byvekstavtalen for kristiansandsregionen ble undertegnet av partene 8. oktober 2024. Dette er det andre handlingsprogrammet i byvekstsamarbeidet, og gjelder for perioden 2027 - 2030.

Prosjekt, tiltak og virkemidler i byvekstavtalen skal bidra til å nå nullvekstmålet og til et miljøvennlig, effektivt og trygt transportsystem, som sikrer mobilitet for innbyggere og næringsliv. Byvekstavtalen skal videre bidra til attraktiv by- og stedsutvikling. Det er en ambisjon at tiltakene for å nå nullvekstmålet skal føre til færre hardt skadde og drepte i trafikken, i tråd med nullvisjonen.

Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 3 ble vedtatt i Stortinget 23. mai 2023¹. Fase 3 avløser fase 2 av samferdselspakken. Samferdselspakke fase 3 er en del av byvekstavtalen.



Figur 1. Sammenhengen mellom bompakke (Prop. 88 S) og Byvekstavtalen. Disse forvaltes samlet.

Organisering

Styringsgruppe for byvekstsamarbeidet

Styringsgruppen for Byvekstavtalen i Kristiansandsregionen leder og koordinerer avtalen, inkludert Samferdselspakke fase 3. Gruppen styrer arbeidet etter prinsippene for porteføljestyling og mål- og resultatstyring. Den forvalter hele porteføljen og sørger for at tiltak og virkemidler samlet bidrar til å nå nullvekstmålet.

Styringsgruppen består av Statens vegvesen, Statsforvalteren i Agder og Jernbanedirektoratet fra statlig side. Agder fylkeskommune og Kristiansand kommune har to representanter hver, mens Vennesla, Birkenes, Lillesand og Iveland stiller med én representant hver. For å sikre bred politisk forankring deltar også opposisjonslederne i fylkeskommunen og Kristiansand kommune. Statens vegvesen leder styringsgruppen, og beslutningene tas i fellesskap gjennom konsensus.

¹ [Prop. 88 S \(2022 - 2023\)](#)

Fylkestinget, bystyret og kommunestyrene deltar i samarbeidet ved å behandle Byvekstavtalens handlingsprogram hvert år.

Administrativt koordineringsgruppe

Den administrative koordineringsgruppen (AKG) samordner porteføljen i Byvekstavtalen, inkludert Samferdselspakken. Gruppen drøfter justeringer, avklarer grensesnitt mellom partene og håndterer saker med interessekonflikter. AKG fungerer som styringsgruppens operative organ og sikrer gjennomføring av tiltak og virkemidler i avtalen.

AKG består av administrative ledere fra kommunene Kristiansand, Vennesla, Lillesand, Birkenes og Iveland, samt Agder fylkeskommune, Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet og Statsforvalteren i Agder.

Alle saker som skal til styringsgruppen, behandles først i AKG. Gruppen søker konsensus før saker og prioriteringer løftes videre.

AKG har fullmakt til å disponere inntil 10 millioner kroner årlig for hele porteføljen til prosjekter som ikke krever endringer i kostnadsrammen. Gruppen kan også disponere midler innenfor rammen av hvert enkelt prosjekt. Dette sikrer effektiv gjennomføring av prosjektene.

Prosjektarbeidsgruppe

Prosjektarbeidsgruppen består av representanter fra alle partene. Deltakerne organiserer og gjennomfører tiltak på oppdrag fra styringsgruppen og den administrative koordineringsgruppen. Gruppen kan også bruke ressurser fra organisasjonene når AKG tildeler dem.

Tematiske arbeidsgrupper

Det er nødvendig med tematiske arbeidsgrupper som løser konkrete temaer og problemstillinger. Prosjektarbeidsgruppen oppretter og avvikler disse gruppene etter behov, gir dem mandat og mottar rapporter fra dem.

Deltakerne kommer fra partenes organisasjoner. Målet er at arbeidsgruppene jobber tematisk, men samtidig ser helheten og bidrar til byvekstavtalens hovedmål: nullvekst i biltrafikken. I praksis betyr det at gruppene må samarbeide på tvers av fag og tema. Når det er mulig, bruker vi eksisterende strukturer i organisasjonene. Eksempler på arbeidsoppgaver for de tematiske arbeidsgruppene er ulike utredninger, kunnskapsinnhenting, planlegging av enkeltprosjekt og holdningsskapende arbeid,

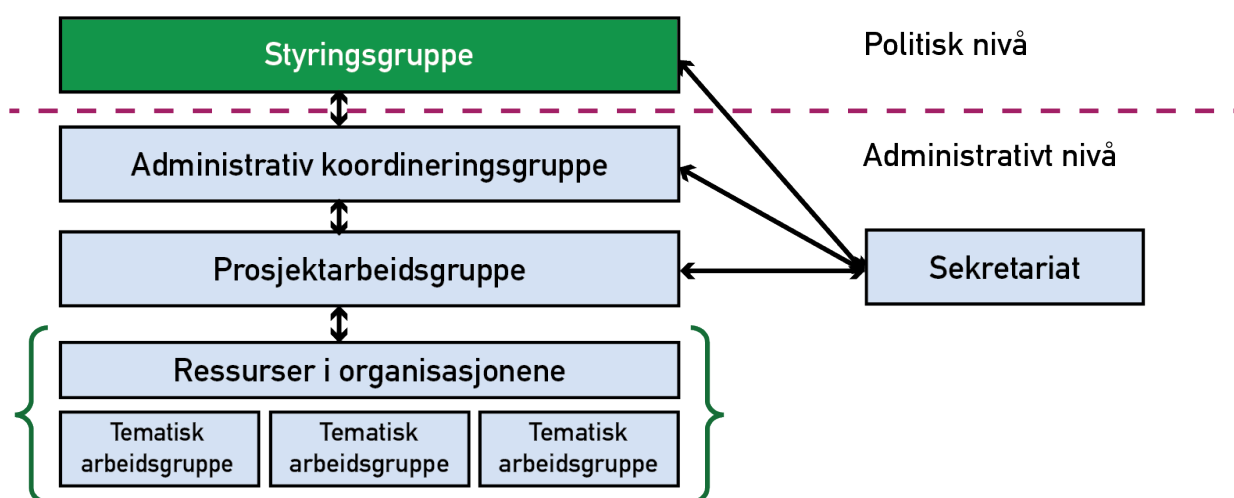
Sekretariat

Sekretariatet representerer alle partene i avtalen og fungerer uavhengig og upartisk. Sekretariatet legger til rette for god dialog mellom partene, organiserer møter, forbereder sakspapirer og koordinerer arbeidet med rapportering, utarbeidelse og revisjon av handlingsprogrammet. Partene

melder inn saker til sekretariatet, som koordinerer med AKG og legger dem fram for styringsgruppen.

Sekretariatet har oversikt over arbeidsfordeling, framdrift og oppfølging av saker og prosjekter, inkludert økonomi og måloppnåelse. Det skal være en liten og effektiv enhet. For å få til dette, må partene bidra med ressurser og støtte ved behov.

Styringsgruppen har arbeidslederansvar og fastsetter retningslinjene for sekretariatet, jf. Byvekstavtalens vedlegg 3.



Figur 2 Organisering av byvekstsamarbeidet

Styring

Prosjektene i porteføljen tar utgangspunkt i prioriteringen som er gjort i byvekstavtalen inkl. samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 3, jf. Prop. 88 s (2022-2023). Prosjektene som prioriteres med finansiering for kommende fireårsperiode sammenfattes i handlingsprogrammet, som rulleres hvert år. Årsmeldingen rapporterer på kostnad og måloppnåelse.

Strategisk nivå

Handlingsprogrammet gir retning for de langsiktige strategiene i byvekstsamarbeidet. Programmet har en tidshorisont på fire år, og revideres årlig. Det er i handlingsprogrammet prioritering av de ulike tiltakene i byvekstsamarbeidet gjøres, og det brukes også som grunnlag for rekvirering av bompenger og bruk av byvekstmidler. I tillegg er handlingsprogrammet innspill til statsbudsjettet, og det må derfor vedtas av styringsgruppa i mars/april for å gi føringer til den statlige budsjettprosessen påfølgende år.

Forslag til handlingsprogram utarbeides/revideres i perioden oktober til februar. Et omforent handlingsprogram sendes til styringsgruppa for behandling, etter at det har vært diskutert og behandlet i administrativ koordineringsgruppe. Styringsgruppa vedtar handlingsprogrammet med ev. justeringer, og sender det til behandling hos de lokale partene. Kommunene og fylkeskommunen behandler handlingsprogrammet i juni. Dette vil være førende for budsjettprosessen hos hver lokal part som må sette av 15 prosent egenandel for de prosjektene som skal gjennomføres. Egenandeler til prioriterte prosjekt i handlingsprogrammet kan da innarbeides i fylkets og kommunenes budsjett. Kommunene og fylkeskommunen har i den lokale

behandlingen også mulighet til å foreslå hvilke prosjekter som er viktige å få gjennomført i sin kommune for å støtte oppunder målene i Byveksttalen.

Styrende aktiviteter gjennom året:

1. Oktober – februar: Handlingsprogrammet utarbeides/revideres.
2. Mars/april: Styringsgruppa vedtar handlingsprogrammet, og sender det til lokale parter for behandling.
3. Juni: kommunene og fylkeskommunen behandler handlingsprogrammet. Egenandel fastsettes/godkjennes. Vedtak fattes med forbehold om endelig vedtak i budsjettbehandlingen. Eventuelle innspill til prioriteringer fra den enkelte lokale part synliggjøres og meldes til styringsgruppa.
4. Desember: kommunene og fylkeskommunen vedtar egenandeler som del av budsjettprosessen.

Før hver rulling av handlingsprogrammet, gjøres det en evaluering av hvordan programmet har fungert siste år.



Figur 3. Politisk styringsprosess

Porteføljestyring

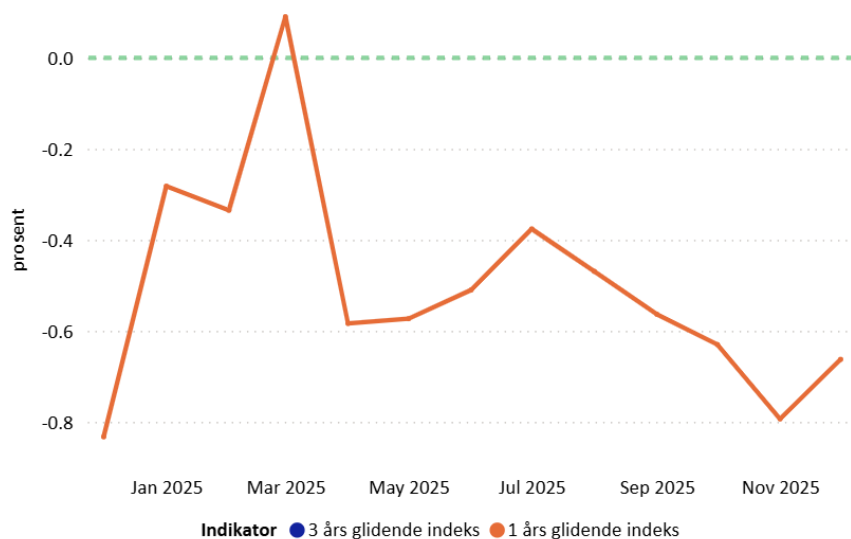
Prosjekt og tiltak blir prioritert gjennom porteføljestyling. Dette innebærer at prosjektene prioriteres på grunnlag av en helhetlig vurdering basert på måloppnåelse, disponible midler, samfunnsøkonomiske lønnsomhet, planstatus og kapasitet til planlegging og gjennomføring. Porteføljestyling innebærer å velge og prioritere prosjekter, samt sørge for at porteføljen styres slik at det er balanse mellom kostnader og inntekter for prioriterte prosjekter. Omfanget av utbygging må tilpasses de økonomiske rammene. Det forutsettes sterk kostnadskontroll.

For prosjekt og tiltak i samferdselspakke fase 3 skal en eventuell kostnadsøkning og/eller inntektssvikt håndteres i den løpende porteføljestylingen og ved kutt i porteføljen, ikke gjennom økte bomtakster og/eller forlenget innkrevingstid. Dersom enkelte prosjekter blir rimeligere enn det som er lagt til grunn, inntektene i pakka høyere og/eller finansieringskostnadene lavere enn beregnet, kan det bli rom for å gjennomføre flere av tiltakene i porteføljen. Porteføljestyling gjelder ikke prosjektet E18/E39 Gartnerløkka-Kolsdalen, jf. Prop. 88 S (2022-2023).

Arbeidet med porteføljestyling skjer gjennom årlig rullering av dette handlingsprogrammet med vekt på mål- og resultatstyring. I tillegg vil det være behov for løpende porteføljestyling gjennom året.

Evaluering

I forkant av revisjonen av handlingsprogrammet vurderer Byvekstsekretariatet måloppnåelsen og evaluerer resultatene av gjennomførte tiltak, inkludert om de har gitt forventet effekt.



Figur 4. Byindeks kristiansandsregionen. Figuren viser at kristiansandsregionen holder nullvekstmålet i 2025

Hovedindikatoren for måloppnåelse er byindeksen. Personbiltrafikken måles i 31 tellepunkt i og rundt Kristiansand. Byindeksen er enkelt sagt et forholdstall på personbiltrafikken i disse tellepunktene fra ett år til et annet, altså om trafikken øker eller minker. Det er en rekke andre indikatorer som også skal gi oss informasjon om hvordan måloppnåelsen er. Disse er beskrevet i Byvekstavtalens vedlegg 4.

Evaluering av siste års måloppnåelse og ev. behov for å justere og ev. endre virkemiddelbruk meldes inn som forutsetninger til kommende års revisjon av handlingsprogrammet.

Rapportering

Prosjekteier skal rapportere på økonomi og fremdrift i egne prosjekter i tråd med årshjul. Hvert tertial skal prosjekteier rapportere på prognose for prosjektet i budsjettåret og for prosjektet samlet. Byvekstsekretariatet utarbeider hvert år en årsrapport som oppsummerer gjennomførte tiltak og aktiviteter i byvekstsamarbeidet. I tillegg vil det lages en enkel sluttrapport for gjennomførte tiltak.

Økonomi

Byvekstavtalen er finansiert med statlige midler, fylkeskommunale og kommunale midler, bompenger og eventuelt annen finansiering fra private aktører.

Nivået på statlige midler satt av til byvekstavtalen for kristiansandsregionen utgjør 2,145 mrd. 2024-kroner i avtaleperioden. Samferdselspakke fase 3 har en samlet økonomisk ramme som er beregnet til om lag 7,5 mrd. 2023-kroner.

Midler fra bompengeneinnkreving kan i utgangspunktet kun brukes på prosjekter i prosjektporteføljen til Prop. 88 S (2022-2023). Midler gjennom byvekstavtalen kan disponeres til tiltak som fremmer nullvekstmålet.

Det er lagt til grunn lokal egenandel på minimum 15 prosent av investeringskostnadene eks. merverdiavgift, for prosjekter på det kommunale og fylkeskommunale vegnettet. Videre skal all merverdiavgift som staten refunderer til fylket og kommunene for disse prosjektene inngå. Endelig nivå på den lokale egenandelen og kompensasjonen for merverdiavgift er avhengig av hvor stor andel av investeringsmidlene som faktisk blir brukt til prosjekter og tiltak på det kommunale og fylkeskommunale veinettet.

De største inntektene til nye samferdselstiltak i kristiansandsregionen kommer gjennom bompengeneinnkreving. Samferdselspakke fase 3 innebærer bl.a. 10 nye bomstasjoner i tillegg til dagens 5 stasjoner, og de nye bomstasjonene vil gi et mer rettferdig innkrevingssystem. Den siste bomstasjonen (på E18 Oddernesbrua) i nytt innkrevingssystem ble satt i drift 10. mai 2025. Det betyr at vi har hatt full effekt av ny bompengeneinnkreving fra juni 2025. Det er altså først i juni 2026 at vi ser full årlig effekt av den nye bompengeneordningen.

I samferdselspakkas første år vil størstedelen av bompengene gå til E18/E39 Gartnerløkka-Kolsdalen-prosjektet.

Økonomioppfølging

Rapportering av statlige tilskudd skal skje i tråd med gjeldene retningslinjer utarbeidet av Statens vegvesen. Utbetaling skjer til fylkeskommunen, som også skal rapportere på bruk av midlene. Fylkeskommunen har ansvar for å forvalte tilskuddet i tråd med forpliktelsene i byvekstavtalen. Tilskuddet skal som hovedregel benyttes i tilsagnsåret. Dersom det er en kommune som er prosjekteier, har fylkeskommunen ansvar for at utbetaling skjer i tråd med avtalen. Prosjekteier har da ansvar for rapportering og økonomioppfølging av sine prosjekter til fylkeskommunen og sekretariatet. Basert på rapporteringen fra tilskuddsmottakerne, vil Statens vegvesen sørge for økonomioppfølging og videre rapportering til Samferdselsdepartementet.

Statens vegvesen har som oppdragsgiver for Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 3 ansvar for rapportering og økonomioppfølging av bompengainntekter og bruken av bompenger. Agder fylkeskommune har stilt garanti for et lån oppad til 2 200 mill. kroner, men for å holde rentekostnadene så lave så mulig bør også dette låneopptaket være lavest mulig.



Prosjektportefølje

Prosjektene og tiltakene i porteføljen bygger opp under det overordnede målet om nullvekst i personbiltrafikken. For å nå nullvekstmålet, må det være attraktive og konkurransedyktige alternativer til personbil.

Byvekstavtalen realiserer tiltak for gående og syklende i alle kommunesentre og bydelssentre, slik at det blir enklere og tryggere å være gående og syklist. I Kristiansand skal sykkelstamveien fra Kjos til Sørlandsparken videreutvikles og ferdigstilles. I tillegg bidrar avtalen til etableringen av sikre og raske gangforbindelser mellom viktige målpunkt, holdeplasser og kollektivknutepunkt.

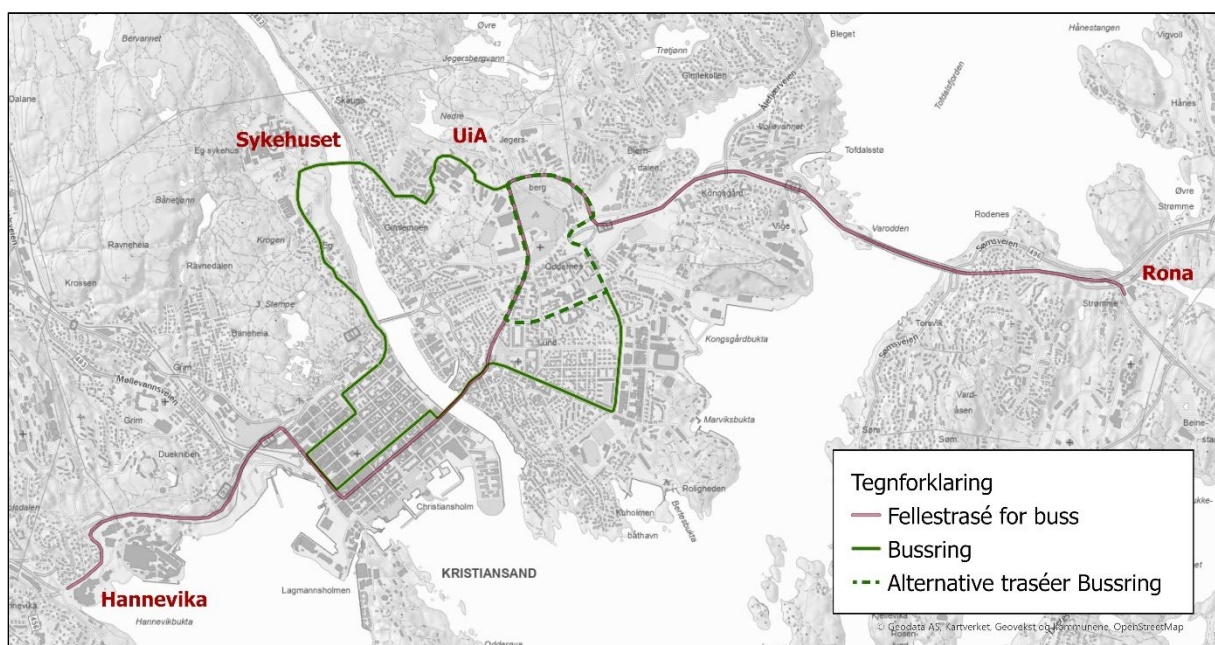
Hovedgrepene i Byvekstavtalen

Nullvekst i biltrafikken krever en helhetlig pakke av tiltak. I avtaleperioden skal vi forbedre transportalternativene til personbil betydelig, samtidig som vi innfører restriksjoner på bilbruk. Ved å konsentrere arealbruken i kristiansandsregionen reduserer vi det totale transportbehovet. Slik legger vi til rette for – og stimulerer til – at innbyggerne endrer transportvanene sine fra personbil til gange, sykling og kollektivtransport. Hensynet til helhetlig trafiksikkerhet ligger til grunn for alle vurderinger og prioriteringer av tiltak.

Fellestrasé for buss

Fremkommelighet på veinettet påvirker bussens framføringstid og regularitet, dens kapasitet og konkurranseforhold til bil. For å opprettholde en kort og forutsigbar reisetid, er det avgjørende at bussen kan gå mest mulig uhindret gjennom Kvadraturen. Flere av prosjektene i Byvekstavtalen handler derfor om å prioritere bussen framfor bil gjennom sentrale deler av Kristiansand.

Det er på strekningen fra Hannevika til Rona det er aller viktigst å prioritere framføring av bussen. Her kjører tilnærmet alle busser, og strekningen kalles fellestrasé for buss. På fellestraséen skal annen trafikk vike for bussen.



Figur 5. Illustrasjon av fellestrasé for buss og bussringen

Hinderfri framføring av kollektivtransporten bidrar ikke bare til at konkurranseforholdet til personbil økes, men det fører også til færre forsinkelser og dermed en mer effektiv drift. Når driften av kollektivtransporten blir mer effektiv, får vi et bedre kollektivtilbud med samme ressursbruk. Det er

særlig viktig når kostnadene for drift av kollektivtransport øker betydelig mer enn de offentlige tilskuddene.

De fire viktigste enkelttiltakene for infrastrukturen for buss er ombygging av Dronningensgate til kollektivgate, kollektivgate i Vestre Strandgate, ombygging av Lund torv for bussprioritering og bussprioritering og ny kollektivterminal i Rona. Planlegging av disse tiltakene startes i denne planperioden. Gjennomføringen av tiltakene i Kristiansand sentrum kan først starte når Gartnerløkka-utbyggingen er i slutfasen.

Bussringen

Et annet hovedgrep i Byvekstavtalen er Bussringen. Bussringen supplerer bussmetroens fellestrasé i sentrale deler av Kristiansand.

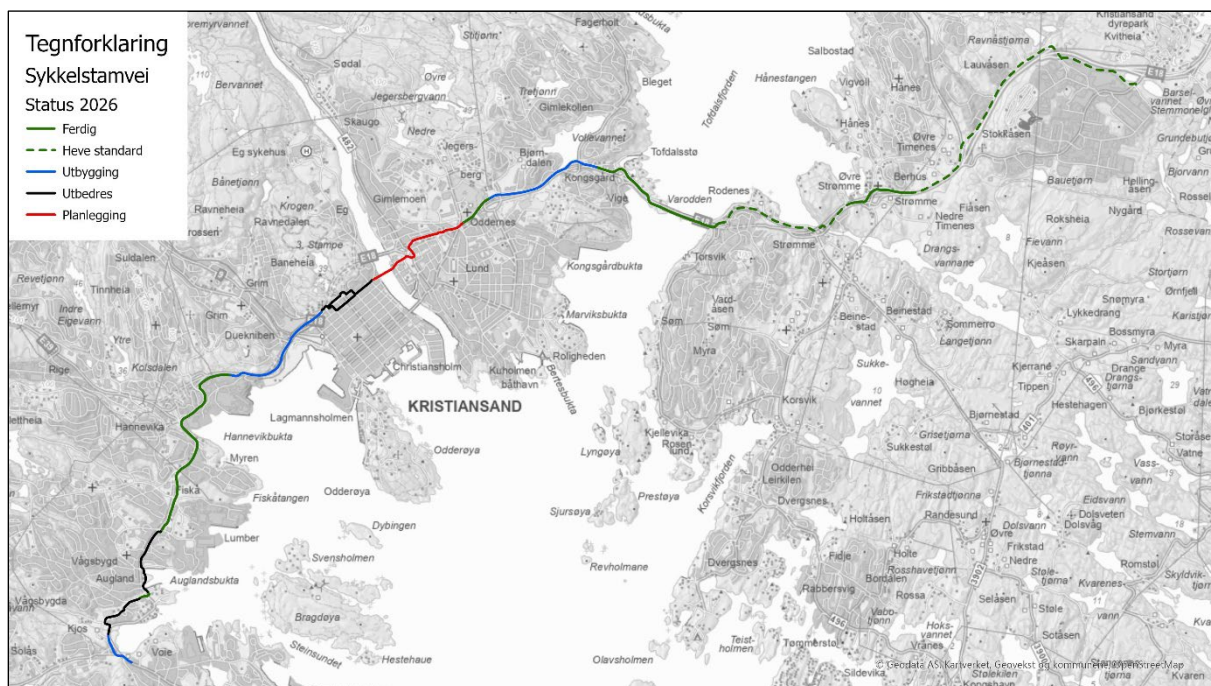
Sykehuset har i dag et for dårlig kollektivtilbud, særlig for de som kommer østfra. Det er viktig å få etablert et godt kollektivtilbud til en sentral arbeidsplass med over 3000 ansatte. I tillegg har sykehuset 250 000 konsultasjoner årlig.

Bussringen etableres ved å la to pendellinjer krysse en ny kollektivbro over Otra, mellom Eg og Universitetet i Agder (UiA). Dette gjør det mulig å lage en høyfrekvent busslinje som binder sammen Gartnerløkka, Kvadraturen, sykehuset, universitetet og bydelen Lund. Med denne løsningen blir sykehuset koblet til busslinjene på østsiden av byen. Bussringen gjør det enklere for folk å dekke transportbehovet sitt med kollektivtransport i de sentrale delene av Kristiansand. Ny bro over Otra til sykehuset bedrer samtidig samfunnsberedskapen.

Bussringen gir:

- **Kortere reisetid:** Den nye broen over Eg gir kortere avstand og raskere reise for både busspassasjerer og syklister mellom Egsområdet og østsiden av Otra.
- **Bedre dekning:** Bussringen gir et helt nytt tilbud som dekker flere sentrale målpunkt i byen.
- **Mindre behov for direktelinjer:** I dag brukes mange direktelinjer til arbeidsreiser. Bussringen gjør det mulig å redusere dette behovet.

Sykelstamvei



Figur 6. Sykelstamvei i Kristiansand. Kartet viser status for utbygging/ferdigstillelse.

Sykelstamveien er Kristiansands hovedåre for syklist, og strekningen går fra Dyreparken i øst til Andøykrysset i vest. Strekningen er på omtrent 20 kilometer, og knytter sammen bydeler og sentrum.

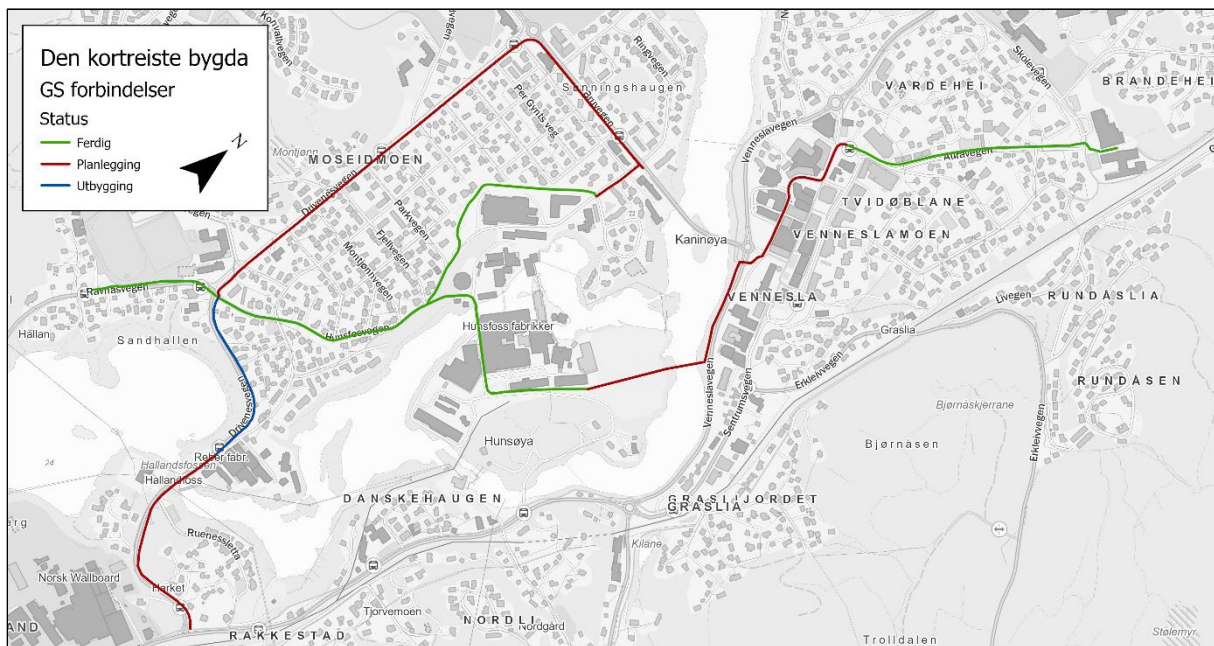
En sykelstamvei er en bred, trafiksikker og universelt utformet sykkelvei med høy standard. Den skal være attraktiv for alle typer syklist. Målet er å redusere reisetid, øke tryggheten og gi en god reiseopplevelse.

Veien får:

- Tofelts sykkelvei med gul midtlinje
- Eget fortau for gående
- Belysning og tydelig skilting
- Planskilte kryss der det er mulig, og god sikt i alle kryss

Sykelstamveien er en viktig del av Byvekstavtalens strategi om å redusere personbiltrafikken og øke sykkelbruken. Å få en større andel av befolkningen til å velge sykkel som transportmiddel på sine hverdagsreiser, gir gevinster for folkehelse, miljø og køer på veinettet.

Den kortreiste bygda



Figur 7. Den kortreiste bygda

Vennesla kommune ønsker å redusere bilismen der det er lett å erstatte bil med sykkel og gange, og der flest folk i Vennesla bor. Satsingen har fått navnet den kortreiste bygda, og handler om at du skal kunne gå og sykle til alt i nedre Vennesla. *Den grønne hovedveg* går fra skole- og idrettsanlegg i Skolevegen i nord, gjennom sentrum og Hunsøya til skole- og idrettsanlegg på Moseidmoen i sør. Strekningen er ca. 2,5 kilometer lang, og er et viktig premiss for å utvikle den kortreiste bygda.

I dag bor det 7400 mennesker nærmere enn én kilometer fra det som skal bli *den grønne hovedvegen* mellom Idrettsplassen og ungdomsskolen. Venneslas byutviklingsgrep er å lokalisere framtidig bolig- og næringsbebyggelse i sentrum og på Hunsøya. For å raskere kunne realisere en ny adkomst til Hunsøya, og på den måten bidra til en konsentrert byutvikling, har byvekstsamarbeidet bevilget en engangssum på 15 mill. kroner. til denne adkomsten. Når eksisterende utbyggingsplaner i Vennesla sentrum og på Hunsøya er gjennomført, vil opptil 12.000 personer bo langs den grønne hovedvei. Dersom dagens utvikling fortsetter, vil dette inntreffe om ca. 25 år.

Tiltakene innenfor tiltakene i den grønne hovedveg er:

- Mindre tiltak gjennom sentrum/Torsbyvegen
- Ny GS-sti fra sentrum (Torsbyvegen/gågate) til ny bro inklusiv ny kulvert under fv. 405
- Ny GS-sti bro fra sentrum over til Hunsøya (Prosjektnummer 15)
- Gang- og sykkelstiakse gjennom Hunsøya
- Tiltak i Hunsfosvegen: omklassifisering til kun gang- og sykkelvei (skiltes) + fortau en liten del

I tillegg til den grønne hovedveg, skal det bygges gang- og sykkel-forbindelse langs Drivenesvegen mellom Moseidmoen og Venneslavegen (Doktorsvingen). Denne strekningen kompletterer gang- og sykkelvegnettet i sentrale deler av Vennesla. Samtidig skal det utbedres gang- og sykkelveier på Moseidmoen og Bruvegen.

Konsentrert Byutvikling

Konsentrert byutvikling betyr å bygge, fortette og transformere i eksisterende byområder, i stedet for å «ese ut» og ta i bruk urørt natur. I Byvekstavtalen har i partene forpliktet seg til at minimum 80 prosent av nye boliger og arbeidsplasser blir lokalisert i kommunenes sentre. Samtidig skal potensialet for fortetting og transformasjon utnyttes.



Figur 8. Eksempel på fortetting og transformasjon på Lund

En konsentrert byutvikling gir mindre transportbehov enn en spredt byutvikling, og er derfor viktig for å nå nullvekstmålet. Samtidig er en kompakt og konsentrert byutvikling økonomisk gunstig, fordi det reduserer kostnadene for fysisk og sosial infrastruktur (veier, VA, helsetjenester, skoler, osv.).

Et bedre transportsystem for alle trafikanter

Gjennomføring av tiltakene i Byvekstavtalen gir et bedre og mer effektivt transportsystem for alle trafikanter. Ved at flere endrer sin transportadferd fra å bruke personbil til å gå, sykle og reise kollektivt, frigjøres veikapasitet til næringstransport og til de som trenger å bruke personbil. Vi legger til rette for endring av transportadferd med et bedre kollektivtilbud i sentrale deler av kristiansandsregionen og ved å heve kvaliteten på gå- og sykkelnettet. Samtidig vil flere av dagens flaskehalser på veinettet utbedres, som Kjoskrysset og Gartnerløkka, slik at det blir lettere og tryggere å ferdes i trafikken.

Kriterier for prioritering av prosjektporteføljen

Vi prioriterer prosjektene i byvekstavtalen gjennom porteføljestyring. Vi vurderer hvert prosjekt helhetlig ut fra hvor mye det bidrar til måloppfyllelse, hvilke midler som er tilgjengelige, samfunnsøkonomisk lønnsomhet, planstatus og kapasiteten vi har til å planlegge og gjennomføre tiltakene. Kort oppsummert betyr dette at vi vurderer følgende moment:

1. Virkning på nullvekstmålet:
 - a. Analyse på hvor mange som har nytte av tiltaket
 - b. «Missing links» i gå/sykkelveinett
 - c. Kvalitativ vurdering (ta vare på det vi har)

- d. Arealutvikling / byutvikling
 - e. Praktisk gjennomførbarhet og modenhet (brukere + kostnad)
2. Trafikksikkerhet (opplevd sikkerhet) som fremmer gåing og sykling
 3. Tilgjengelige midler (økonomi)
 4. Det skal gjennomføres tiltak i alle kommunene tidlig i perioden (jfr. Byvekstavtalen)

Omtale av viktige prosjekt i handlingsprogramperioden

I 2025 ble planleggingen av flere prosjekter i prosjektporteføljen startet. Dette arbeidet videreføres i 2026. Målsettingen er å ha et bredt grunnlag av prosjekter å prioritere mellom, slik at styringsgruppa kan utøve reell porteføljestyring. Samtidig er det avgjørende å prioritere tiltak som bidrar til å gjennomføre hovedgrepene i Byvekstavtalen. Nedenfor følger en kort omtale av de viktigste prosjektene som settes i gang i planperioden.

Doktorsvingen

I planperioden settes det av midler til bygging av gang- og sykkelvei fra Venneslaveien (fv. 403) til Moseidmoen (Doktorsvingen) i Vennesla. Strekningen er vurdert som farlig skoleveg og elever skysses derfor med buss i dag. Prosjektet er en sentral del av satsingen «Den korteste bygda» (se Figur 7). Under planleggingen er det avdekket at Hallandfoss bru er i dårlig forfatning og må erstattes dersom en skal få til GS-vei over brua. Ny bru vil også ha oppgradert aksellast og gjøre det mulig å kjøre nye elbusser over brua. Samlet prosjekt vil gi sammenhengende GS-vei på strekningen med god trafikksikkerhet for skolebarn og andre trafikanter.

Havnegata og Vestre Strandgate

Ny adkomst til Kvadraturen gjennom en ny Havnegate og ombygging av Vestre Strandgate til kollektivgate er et av hovedgrepene i Byvekstavtalen. Prosjektet legger til rette for hinderfri framkommelighet for buss gjennom Kvadraturen. Agder fylkeskommune er prosjekteier, mens Statens vegvesen vil stå for planlegging og prosjektering. Planarbeidet er planlagt å starte sent i 2026.

Dronningens gate

Som del av prosjektet «buss i sentrum» skal busstraseen gjennom Kvadraturen legges om. Dronningens gate skal bygges om til en enveiskjørt gate der kollektivtrafikken prioriteres, men med adgang for øvrige kjøretøy. Kristiansand kommune og Agder fylkeskommune har igangsatt reguleringsarbeidet. Prosjektering vil starte etter at reguleringsplanen er vedtatt. Ombygging av Dronningens gate kan starte når Gartnerløkkaprojektet kan håndtere trafikkavvikling innenfor eget prosjekt.

Rona

Rona er bydelssenter og et trafikalt knutepunkt der fellesstrekningen for buss starter øst for Kristiansand (se Figur 5). Området er i dag preget av betydelige kapasitetsutfordringer i rushtiden, noe som fører til forsinkelser for kollektivtrafikken og perioder med tilbakeblokkering opp på E18. Pågående planarbeid søker løsninger som både forbedrer framkommeligheten for buss og styrker trafikksikkerheten. Det vurderes blant annet om en kollektivterminal under E18 kan etableres. Tiltak vil kunne gjennomføres så snart det foreligger en løsning som gir tilfredsstillende framkommelighet og trafikksikkerhet.

Bro over Otra - del av bussringen

Bussringen er et av hovedgrepene i Byvekstavtalen, og skal gjøre det enkelt å dekke transportbehov i sentrale deler av Kristiansand uten bruk av personbil. En ny bro over Otra fra Eg til Torridalsvegen er en forutsetning for å realisere bussringen. Broen vil også gi betydelig bedre kollektivbetjening fra østre deler av byen til sykehuset. I tillegg vil en slik forbindelse styrke beredskapen til og fra sykehuset. Broen ved Eg er regulert, og Agder fylkeskommune planlegger å starte prosjektering i 2029.

Lund torv

Lund torv er et viktig punkt på fellestraseen for buss, men fungerer i dag dårlig som kollektivknutepunkt. Kollektivtrafikken må blant annet stå i samme kø som øvrig trafikk, avstanden mellom holdeplassene er stor, og reisende må krysse to veier for å bytte mellom dem. En ny og forbedret løsning er regulert, og Agder fylkeskommune vil starte prosjektering mot slutten av handlingsprogramperioden.

Sykelstamveien. Oddemarka - Tordenskjolds gate

Statens vegvesen regulerer gang- og sykkelvei fra Oddemarka til Tordenskjolds gate (rød strekning på Figur 6). Planprogrammet legges ut til høring våren 2026, og reguleringsplanen forventes ferdig i årsskiftet 2026/2027.

En kvalitetsheving til sykkelstamveistandard² for gående og syklende på denne strekningen, forventes å ha direkte innvirkning på nullvekstmålet.

Gang- og sykkelbro, Vennesla - Hunsøya

Vennesla kommune starter i 2026 prosjektering av ny gang- og sykkelbro fra Vennesla sentrum over Otra til Hunsøya. Broen er et sentralt tiltak i «Den korteste bygda» (se Figur 7). Prosjektet er finansiert i handlingsprogramperioden.

Østre ringvei, del av bussringen

Agder fylkeskommune starter i 2026 opp planarbeid for Østre Ringvei. Strekningen går fra krysset ved Marviksveien til E18 på Bjørndalssletta. Utbygging av Østre Ringvei vil være en viktig del av den fremtidige bussringen. I prosjektet skal det også legges til rette for gående og syklende.

Andre mindre tiltak

Det vil også bli utført en rekke mindre tiltak for å legge til rette for gående, syklende og kollektivtrafikken. I byvekstsamarbeidet har partene organisert seg i tematiske arbeidsgrupper (se. Figur 2), som foreslår og vurderer tiltak i tråd med målsetningene til byvekst.

I oppfølgingen av trafikkplan for kollektivtransporten i kristiansandsregionen, arbeider partene med å oppgradere holdeplasser, tilrettelegge for leddbusser, utvikle innfartsparkering og gjennomføre mindre fremkommelighetstiltak.

² sykkelvei med 3 meters bredde, og separert opphøyd gangfelt på 2,5 meters bredde

Tabell 1: Prosjektporteføljen 2026-2030 (mill. NOK) - prognose økonomisk framdrift, samt budsjett 2026. Prosjektene er fordelt pr. kategori, samt Gartnerlørka og AKT-drift (bruttoberegninger). Hensynet til helhetlig trafiksikkerhet ligger til grunn for alle vurderinger ved prioritering og utvalgelse av tiltak i porteføljen.

Prosjektnavn	Kommune	Vegeier / byggherre	Status*	2026	2027	2028	2029	2030
E18/E39 Gartnerlørka – Kolsdalen	Kristiansand	Stat	B	650,0	400,0	280,0	300,0	96,0
Drift av kollektivtrafikken - AKT	Ulike	Drift	N/A	150,8	154,3	159,4	164,7	170,1
Havnegata (fv.471), og Vestre Strandgate (fv.471), prioritering av kollektivtrafikk og myke trafikanter, del av hovedtrasé buss	Kristiansand	Stat	P	1,1	15,0	20,0	15,0	50,0
Innfartsparkering	Ulike	Sekkepost	N	17,3	11,5	14,4	7,2	4,3
Lillesand, kollektivbetjening i sentrum	Lillesand	Agder fk.	F	2,9	2,9	10,1	-	-
Birkeland, kollektivterminal	Birkenes	Stat/Birkenes kom.	B	10,0	-	-	-	-
Kvadraturen, hovedtrasé buss, del av bussringen	Kristiansand	Agder fk.	P	1,5	2,0	1,50	27,5	39,0
Lund torv (fv.471), hovedtrasé buss	Kristiansand	Agder fk.	V	-	1,2	1,8	19,4	27,9
Eg - Torridalsveien, bro over Otra, del av bussringen	Kristiansand	Agder fk.	P	-	-	-	4,9	-
Andreas Kjærs vei (kv.20030), del av bussringen	Kristiansand	Kristiansand kom.	N	7,3	40,0	50,0	-	-
Østre ringvei (fv. 490), bygata, del av bussringen	Kristiansand	Agder fk.	P	-	3,0	61,4	109,3	-
Rona, kollektivremføring inkl. ny kollektivterminal, sykkelstamvei	Kristiansand	Agder fk.	P	3,3	5,0	10,1	25,0	125,1
Elektrifisering av kollektivtrafikken(Afk)	Ulike	Sekkepost	N	10,0	-	-	-	-
E18, Bjørndalssletta - Vollevannet, kollektivfelt	Kristiansand	Stat	N	3,0	-	-	-	-
Otra - UiA – Bjørndalssletta, trasé for bussringen	Kristiansand	Kristiansand kom.	P	2,0	15,0	-	-	-
Tangvall, kollektivterminal	Kristiansand	Kristiansand kom.	B	4,0	-	-	-	-
Tiltak kollektiv	Ulike	Sekkepost	B	17,3	4,3	11,5	10,1	8,6
Vågsbygdveien (fv.456), Kjoskrysset, fremkommelighet og trafiksikkerhet	Kristiansand	Agder fk.	B	63,3	60,9	63,5	-	-
E18, Vollevannet - Oddemarka, sykkelstamvei *	Kristiansand	Stat	N	52,0	135,0	79,0	-	-
E18, Oddemarka - Tordenskjolds gate, sykkelstamvei	Kristiansand	Stat	P	7,0	3,0	50,0	100,0	55,0
Vennesla - Hunsøya, gang- og sykkelbro, del av den grønne hovedvegen	Vennesla	Vennesla kom.	F	2,9	10,0	20,0	20,0	-
Drivenesvegen (fv.3920), fv. 405 (Doktorsvingen) - Moseidmoen, gang- og sykkelvei, del av den grønne hovedvegen	Vennesla	Agder fk.	N	16,80	17,4	37,4	41,4	16,7
Vågsbygdveien (fv. 456), Auglandsbukta – Kjos, sykkelstamvei	Kristiansand	Agder fk.	F	1,0	-	4,8	-	-
Vågsbygdveien (fv. 456), Lumber – Auglandsbukta, sykkelstamvei	Kristiansand	Agder fk.	F	1,0	-	4,8	-	-
Sømsveien (fv. 496), Randesundheimen - Sømskleiva, gang- og sykkelvei	Kristiansand	Agder fk.	P	4,0	2,4	-	-	-
Den grønne hovedvegen - Vennesla nord - syd, gang- og sykkelvei	Vennesla	Vennesla kom.	B	8,9	20,0	40,0	40,0	-
Torridalsveien (fv. 482), Haus - Kvarstein bru, gang og sykkelvei	Kristiansand	Agder fk.	F	-	2,9	-	-	-
Torridalsveien (fv. 482), Hagen - Haus, gang og sykkelvei	Kristiansand	Agder fk.	F	-	-	-	-	2,9
Moneheia (kv. 15565), snarveier	Kristiansand	Kristiansand kom.	B	2,9	-	-	-	-
Bruevegen (fv. 454), gang- og sykkelvei	Vennesla	Agder fk.	P	1,0	-	-	9,1	-
Fv. 405, Holte - Granliveien, gang- og sykkelvei	Vennesla	Agder fk.	P	1,4	-	23,0	-	-
Fv. 3770, Natelandsholtet - fv. 3766, gang- og sykkelvei	lveland	Agder fk.	V	-	-	-	1,4	20,1
Fv. 3766, lveland omsorgsenter - Fosseli, gang- og sykkelvei	lveland	Agder fk.	V	-	-	-	1,4	-
Fv. 3672, Bellevue – Bergstøsetta, fortau	Lillesand	Agder fk.	P	0,43	-	-	-	-
Eivind Jarls gate (kv. 11300), Lillemyrveien - Steinkleiva, fortau	Kristiansand	Kristiansand kom.	B	7,8	-	-	-	-
Tofelandsveien (fv. 4234), Brennasen - Tangvall, gang- og sykkelvei	Kristiansand	Agder fk.	F	8,0	7,9	6,0	6,2	35,0
Drivenesvegen (kv. 1850), Moseidmosletta, oppgradering gang- og sykkelvei	Vennesla	Vennesla kom.	B	0,6	-	-	-	-
Hunsfosvegen (kv. 2850), Moseidmoen - Strømsvegen, fortau, del av den grønne hovedvegen	Vennesla	Vennesla kom.	N	2,9	-	-	-	-
Torsbyvegen/sentrum (kv. 5000), gang- og sykkeltilrettelegging, del av den grønne hovedvegen	Vennesla	Vennesla kom.	F	-	5,0	-	-	-
Smiheia, fortau	Vennesla	Vennesla kom.	B	2,2	-	-	-	-
Rådhusgata (kv. 16910), Elvegata - Festningsgata, gang- og sykkeltiltak	Kristiansand	Kristiansand kom.	B	2,3	-	-	-	-
Andøyveien (kv. KV10110), fortau	Kristiansand	Kristiansand kom.	P	-	5,8	-	-	-
Fv. 454/Skarpengland sentrum, fortau	Vennesla	Agder fk.	V	-	3,6	-	-	-
Fv. 405/Engesland sentrum, fortau	Birkenes	Agder fk.	N	0,5	7,2	-	-	-
Tiltak sykkel og gange	Ulike	Sekkepost	B	28,8	14,4	11,5	7,2	5,8
Høvågeveien (fv. 401), Høvåg - Øresland, gang- og sykkelvei	Lillesand	Agder fk.	P	-	-	-	3,0	15,0
Helsdalsveien (fv. 3674), Ålebekk - Tingsakerlia, gang og sykkelvei	Lillesand	Agder fk.	F	-	-	-	-	1,0
Vallesverdveien (fv. 420), Kjerlingland - Sørlandsparken øst, gang- og sykkelvei	Lillesand	Agder fk.	F	-	-	-	-	0,6
Rv. 9 Skuland, Skuland - Skarpengland skole, gang- og sykkelvei	Vennesla	Vennesla kom.	F	2,9	10,1	-	-	-
Drivenesvegen (kv. 1850), Moseidmosletta, oppgradering gang- og sykkelvei II	Vennesla	Vennesla kom.	F	-	10,0	5,0	-	-
Mosby - Haus, gang- og sykkelbro II	Kristiansand	Kristiansand kom.	P	-	24,4	-	-	-
Høvågeveien, Strømmeveien – Dvergsnesveien, gang- og sykkelvei	Kristiansand	Kristiansand kom.	P	6,0	-	-	-	-
Birkelandsveien (rv. 41), gamle Mollestad bru – Birkenes kirke, gang- og sykkelvei	Birkenes	Stat	P	-	2,5	1,5	-	-
Kjevikeveien (rv. 41), Kjevik lufthavn – Topdalsveien (rv. 41), gang- og sykkelvei	Kristiansand	Stat	F	-	2,0	2,0	-	-
Vennesla - Kristiansand, hovedsykkeltrasé	Ulike	Agder fk.	F	1,2	-	-	-	-
Mosby - Haus, gang- og sykkelbro I	Kristiansand	Kristiansand kom.	P	-	18,8	-	-	-
Etablering av bomstasjoner	Ulike	Stat	S	-	-	-	-	-
Vennesla sentrum, parkeringsrestriksjoner	Vennesla	Vennesla kom.	B	2,9	1,0	-	-	-
Lillesand sentrum, parkeringsrestriksjoner	Lillesand	Lillesand kom.	B	2,2	-	-	-	-
Kvadraturen, 30-sone	Kristiansand	Agder fk.	P	1,0	-	-	-	-
Østre kystvei (fv. 420), Stykkene, ny adkomst med rundkjøring	Lillesand	Agder fk.	P	5,0	10,0	-	-	-
Lillesand, analyse og tiltak parkering	Lillesand	Lillesand kom.	F	-	0,7	1,0	-	-
Lillesand sentrum, styrking av sentrum, sjøfront og strandpromenade	Lillesand	Lillesand kom.	P	-	0,5	1,7	-	-
Venneslavegen (fv. 405), Hunsøya, ny adkomst med rundkjøring	Vennesla	Agder fk.	P	-	5,0	10,0	-	-
Resterende ATP- midler fordeles på tiltak i kommunene sak 06/25	n/a	n/a	N	5,6	19,4	-	-	-
Mobilitetsutvikling	Ulike	Sekkepost	B	5,2	5,8	5,3	5,3	4,8
Kommunikasjon og adferd	Ulike	Drift	N/A	3,0	7,0	2,5	2,5	2,5
Sekretariat	n/a	Drift	N/A	5,9	6,1	6,3	6,5	6,7
Sum				1 136,9	1 073,6	995,3	927,1	687,1

Kategorier
Gartnerløkka
Drift AKT
Investering kollektiv
Investering gang/sykkle
Annet
Annet, admin.

Tabell 1 bygger i sin helhet på opplysninger fra handlingsprogrammets vedlegg 3: Finansieringsplan – disponering av midler 2026–2030.

*) I tabellens statuskolonne benyttes følgende forkortelser: F – ja til forstudie; P – ja til planlegging/forberedende fase; N – ja til planlagt oppstart/utlysning av anbud; B – ja til bygging; S – sluttoppgjør; V – på vent/avklares.

Aktiviteter om arealbruk og parkering³

Kommunene og fylkeskommunen har som planmyndigheter ansvar for utvikling og gjennomføring av arealpolitikken. Samordnet areal- og transportplanlegging for hele avtaleområdet er svært viktig for å nå nullvekstmålet. Hovedtyngden av veksten i boliger og arbeidsplasser skal komme sentralt og i knutepunkter.

Det legges opp til å styrke kunnskapen om virkninger av ulike arealbruk på nullvekstmålet. I løpet av 2026 skal det gjennomføres en scenarioanalyse av ulike arealdisponeringer innenfor rammen av vedtatte kommuneplaner. Hensikten er å styrke kunnskapen om sammenhengen mellom en arealutvikling, transporttiltak og nullvekstmålet, og få fram hvordan ulike disponering av arealreserven vil påvirke måloppnåelse.

I 2026 skal det også innhentes en oversikt over alt relevant plan- og regelverk om parkering i avtaleområdet. Basert på oversikten skal det gjøres en vurdering av hvordan dette virkemidlet kan utvikles videre som en del av det løpende arbeidet med å nå nullvekstmålet gjennom avtaleperioden.

Agder fylkeskommune skal innen utgangen av 2026 gjøre en evaluering av hvordan relevante regionale planer⁴ bidrar til å nå nullvekstmålet i regionen.

Drift av kollektivtransport

Drift av kollektivtransport er helt avgjørende for å nå målene i byvekstavtalen for kristiansandsregionen. Nullvekst i personbiltrafikken krever et attraktivt, effektivt og tilgjengelig kollektivtilbud som gjør det enkelt å velge buss fremfor bil. For å øke antall kollektivreiser med 40 prosent og sikre full fremkommelighet på strekningen Hannevika-Rona, må vi tilby høy frekvens, god kapasitet og punktlighet. Kollektivtransporten har hatt en jevn vekst, og i kristiansandsregionen økte antall reiser med 9 prosent i 2025. Denne utviklingen støtter målet om nullvekst i personbiltrafikken og en høyere andel kollektivreiser.

Tilstrekkelig økonomisk ramme til drift er avgjørende for at kollektivtransport skal være et reelt og konkurransedyktig alternativ til bil. I byvekstavtalen er det satt av en ramme til drift og utvikling av kollektivtransporten på 1 400 mill. kroner. For perioden 2027-2033 er det lagt til grunn årlig tilskudd til drift av kollektivtransporten på 140 mill. kroner (2024-kroner). Disse midlene inkluderer også tilskudd til videreutvikling av AKT Svipp. Styringsgruppa har vedtatt at 2,5 mill. kroner skal årlig skal gå til AKT Svipp. Midlene kan bidra til å dekke hele eller deler av kommunenes egenandel.

³ Jfr. Byvekstavtalen s. 3: Intensjonen [...] er å inkludere arealplanlegging, arealforvaltning og parkeringspolitikk i den løpende oppfølgingen av avtalen gjennom avtaleperioden, slik at disse virkemidlene benyttes aktivt og utgjør likeverdige virkemidler på linje med investeringstiltak og bompenger.

⁴ Dette gjelder BAT- planen og Regional plan for mobilitet. Plan for senterstruktur ligger i departementet til avgjørelse.

De statlige midlene skal komme som et tillegg til, ikke til erstatning for, midler fra lokale myndigheter. Dette innebærer at fylkeskommunens ordinære tilskudd til drift av kollektivtransport minimum skal være på det nivået det ville ha vært uten en byvekstavtale. Dette er et viktig prinsipp for å sikre at de statlige midlene i byvekstavtalen blir et bidrag til den ekstra satsingen som kreves for å nå nullvekstmålet.

Kontrakten for kollektivtransport i regionen utløper 30.6.2028, og Agder kollektivtrafikk forventer betydelig økte kostnader i ny kontrakt. For å håndtere kostnadsveksten vurderer AKT tiltak som økt tilskudd, høyere billettpriser og redusert produksjon. Kostnadene stiger langt raskere enn fylkeskommunens inntekter, og regionen er derfor avhengig av forutsigbar finansiering for å opprettholde et godt kollektivtilbud, som bidrar til at regionen klarer mål om nullvekst i personbiltrafikken.

Mobilitetsutvikling og holdningsskapende tiltak

Det er behov for å øke andel bærekraftige reiser i kristiansandsregionen og denne atferdsendringen kommer ikke av seg selv. For å få best mulig effekt av tiltakene i byvekstavtalen vil det være nødvendig med holdningsskapende tiltak og målrettet arbeid som bidrar til at færre kjører bil.

Det er viktig å utvikle mobilitetsløsninger som kan gi reisende større valgfrihet og bedre tilpassede produkter. Gjennom en samlet tjeneste vil kundene bruke kollektivtransport, sykkelordninger, bildeling og samkjøring på en måte som vil redusere behov for å bruke egen bil.

Tabellen nedenfor viser forslag til disponering av midler til mobilitetsutvikling og holdningsskapende tiltak for perioden 2027-2030, ref. byvekstavtalen punkt 5.2 fordeling av statlige midler. Tabellen viser hvem som har ansvar for tiltakene og anslår kostnad. Det er viktig å påpeke at dette er arbeid som er i kontinuerlig utvikling og at endringer kan komme underveis. De ulike tiltakene hører inn under de tre hovedkategoriene som beskrives i byvekstavtalen, nye mobilitetsløsninger, holdningsskapende arbeid og teknologiske løsninger for sømløs mobilitet. Grønne og aktive arbeidsreiser og utredning om jernbanens rolle hører inn under nye mobilitetsløsninger. Sykkelglede og grønn og aktiv skolereise hører inn under holdningsskapende tiltak. Innen teknologiske løsninger for sømløs mobilitet ligger tiltakene Tet digital og felles billett- og takstsamarbeid. Disse er ikke oppgitt i tabellen ettersom de ikke har avsatte midler i handlingsprogramperioden. Det er imidlertid tiltak som vil kunne høre hjemme i flere kategorier.

Tabell 1: Oversikt over tiltak

Tiltak	2027	2028	2029	2030	Ansvar
Grønne og aktive arbeidsreiser	2,9	2,9	2,9	2,9	AKT Agderfk
Utredning om jernbanens rolle	0,5	0,5	0,5	-	Jernbanedirektoratet
Sykkelglede	1	0,5	0,5	0,5	Agderfk Kristiansand kommune Aktuelle kommuner
Grønn og aktiv skolereise	1	1	1	1	Agderfk Aktuelle kommuner
Konferanse og fagdag	0,2	0,2	0,2	0,2	Agderfk
Evaluerings	0,2	0,2	0,2	0,2	Alle
Sum	5,8	5,3	5,3	4,8	-

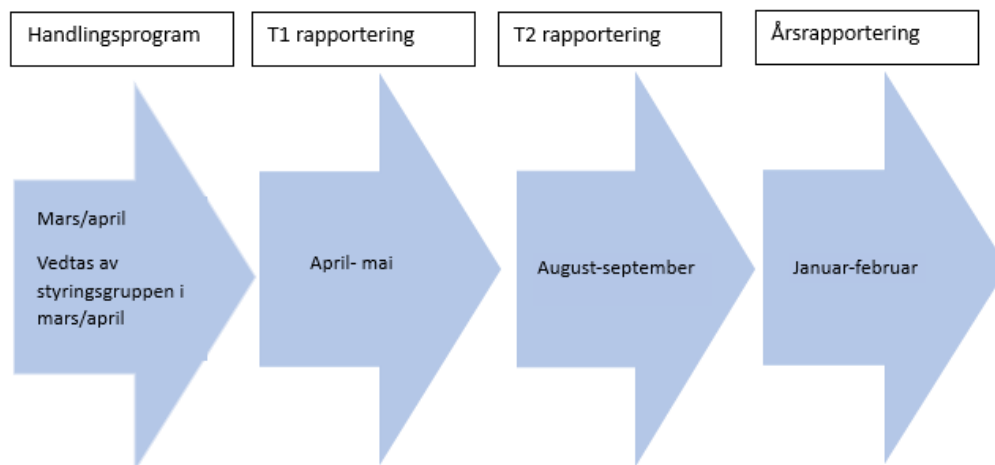
*Tall er oppgitt i mill. kroner. Tallene kan bli justert.

** Det er kun tiltak som har tildelt midler som står oppført i tabellen.

Vedlegg 1: Økonomirutiner

Rapportering

Byvekstsekretariatet utarbeider et handlingsprogram i løpet av året og rapporterer tre ganger i året på bruk av byvekstmidler og status for prosjektene i Byvekstavtalen.



Vi utarbeider **handlingsprogrammet** i perioden oktober til mars, og vi legger det fram for lokalpolitisk behandling i mars.

Årsrapporter og tertialrapport (T1 og T2) utarbeides samlet for alle parter med fokus på oppfølging prosjekter. Denne legges fram for administrativ koordineringsgruppe og styringsgruppen. Tertialrapportene skal blant annet beskrive eventuelle avvik fra årsbudsjettet og prosjektets totalramme.

Byvekstsekretariatet utarbeider også en egen **tertialrapport** for byvekstmidlene. Rapporten gir en oversikt over disponible midler – inkludert ubrukte midler fra tidligere år – og presenterer en prognose for forbruk. Eventuelle avvik kommenteres, og rapporten tydeliggjør hvordan mindreforbruk håndteres i forhold til tildelte midler. Rapporten skal også inneholde en konkret plan for bruken av disse midlene.

Rutinene knyttet til rapportering følger til enhver til gjeldene retningslinjer fra Statens vegvesen.

Byvekstsekretariatet utarbeider **sluttrapporter** for prosjekter finansiert av Byvekstavtalen og Samferdselspakken etter en felles mal.

Det er sekretariatet som er ansvarlig for all rapportering, men hver part er ansvarlig for rapportering til sekretariatet for sine prosjekter.

Rekvirering av bompenger

Partene skal utarbeide en plan for rekvirering av bompenger i samsvar med handlingsprogrammet. Rekvireringsplanen for inneværende år holdes dynamisk og oppdateres hvert tertial i tråd med framdrift og prognoser. Planen sendes til bompengeselskapet Ferde AS om lag tre måneder før det oppstår behov for rekvirering.

Rekvirering av bompenger:

- Partene utarbeider rekvireringsplan for inneværende år og for de påfølgende to år som SVV oversender til bompengeselskapet i november og en oppdatert versjon i februar.
- Handlingsprogrammet setter rammene for rekvireringsplanen. For hvert prosjekt skal det lages finansieringsplan for hvilke midler som skal benyttes og foreløpig beregnet mva. Grunnet mva.-kompensasjon skal det rekvireres uten mva. på fylkeskommunale og kommunale prosjekter.
- Sekretariatet står i samarbeid med Statens vegvesen ansvarlig for å oppdatere rekvireringsplanen hvert tertial.
- Den enkelte vegeier sender faktura til Statens Vegvesen som er oppdragsgiver. Faktura sendes etterskuddsvis i slutten av hver måned i henhold til godkjent rekvireringsplan, og vil få utbetalt beløpet neste måned. Vegeier er pliktig til å legge ved nødvendige underbilag. Disse skal inneholde informasjon om hvilke prosjekt bompengene skal rekvireres til.
- Statens Vegvesen kontrollerer at faktura om rekvirering av bompenger er i samsvar med rekvireringsplan.
- Statens Vegvesen utbetaler fakturaen og rekvirerer bompenger fra bompengeselskapet Ferde.

Utbetaling av byvekstmidler

Handlingsprogrammet fastsetter fordelingen av byvekstmidler.

Prosjektgruppen behandler omprioriteringer og forankrer dem i administrativ koordineringsgruppe. For å sikre kontroll med overføringer av belønningsmidler skal vegeier fakturere alle utbetalinger til fylkeskommunen v/Byvekstsekretariatet. Midlene utbetales etterskuddsvis for å sikre god kontroll med bruken av dem, og senest innen 1. desember hvert år.

Utbetaling av byvekstmidler:

- Staten utbetaler midler tre ganger per år til fylkeskommunen.
- Fylkeskommunen har ansvar for å forvalte tilskuddet. Midlene skal stå på konto som er tydelig adskilt fra øvrig fylkeskommunal virksomhet. Fylkeskommunen har ansvar for utbetaling til prosjekteier/vegeier.
- Vegeier fakturerer fylkeskommunen i tråd med bevilgning etter medgått beløp, senest innen 1. des. hvert år.
- Fylkeskommunen skal utbetale byvekstmidler til drift av kollektivtransport direkte til AKT når fylkeskommunen mottar midlene fra staten tre ganger per år. Tilskuddet blir prisjustert hvert år.

Mindre prosjekter skal faktureres samlet når prosjektet avsluttes, og fakturaene skal ikke deles opp. For å sikre sporbarhet tildeler Byvekstsekretariatet alle bevilgninger en egen søkbar identitet/prosjektnummer, både i Byvekstavtalen og hos vegeier eller mottaker. Alle fakturaer skal merkes med denne unike identiteten/prosjektnummeret.

Rammene definert i handlingsprogrammet er inklusiv mva. Utbetaling av byvekstmidler er uten mva. for fylkeskommunale og kommunale prosjekter. Byvekstmidler til riksveg skal faktureres inklusiv mva. Det skyldes at staten ikke får momsrefusjon.

Refusjon av mva. kompensasjon skal inngå i finansieringen av prosjektet og kommer i tillegg til byvekstmidler.

Vedlegg 2. Prosjektporteføljen

Prosjektporteføljen består av prosjekter beskrevet i samferdselspakke for kristiansandsregionen fase 3. I prop. 88 S er det beskrevet og finansiert 29 tiltak (prosjekt 1-30) for å forbedre infrastrukturen i kristiansandsregionen. I Prop. 88 S er det også en tilleggsliste med prosjekter, nummerert fra 31-82.

I Prop. 88 S er det også utarbeidet en reserveliste, som er ufinansiert i samferdselspakka. Disse prosjektene er nummerert fra 83 – 108. Midler fra bompengepakka kan i utgangspunktet kun benyttes på disse 108 prosjektene.

Fra 2023 og frem til høsten 2024, har partene kommet med nye innspill til prosjektporteføljen. Disse prosjektene er nummerert fra 1002 – 1015.

Det er også noen prosjekt fra ATP-samarbeidet som ikke er avsluttet ennå. Disse prosjektene har sin nummerering fra ATP, men lagt til 2000. Altså er ATP prosjektnr. 124 blitt byvekstprosjektnr. 2124.

Prosjektporteføljen følger i tabellen under.

Tabell 2. Prosjektportefølje, Byvekstavtalen for kristiansandsregionen

Nr	Prosjektnavn	Status februar 2026	Vegeier (ansvar for gjennomføring)
1	E18/E39 Gartnerløkka-Kolsdalen	Pågår	Staten
2	Kjoskrysset	Pågår	AFK
3	Havnegata (og Vestre Strandgate) inkl. rutebilstasjonen	Regulert. Må vente på gjennomføring til Gartnerløkka er ferdig (2028). Planlegging kan starte. Henger sammen med bussgater gjennom kvadraturen	AFK
4	Sykkelekspressveg Vollevann-Oddemarka*	Bygging starter høst 2026. Ferdigstilles høst 2028.	Staten
5	Sykkelekspressveg Oddemarka-Tordenskioldsgate*	Planlegging pågår. Planprogram sendes Kristiansand kommune våren 2026.	Staten
6	Innfartsparkering	Det vil arbeides med utvidelser av eksisterende innfartsparkeringer og nye forslag vil vurderes i tråd med faglige råd	AFK / kommuner
7	Kollektivterminal Lillesand	Opprinnelig plan her er endret på bakgrunn av faglige vurderinger. Prosjektet endres til å vurdere kollektivbetjeningen i Lillesand og nye tiltak i sammenheng med dette.	AFK
8	Kollektivterminal Birkenes	Bygging pågår. Ferdigstilles i 2026.	Stat er vegeier. Kommunen utarbeider plan etter avtale med SVV
9	Bussgater i Kvadraturen-hovedakse	Delvis regulert, og videre planlegging pågår. Må vente på gjennomføring til Gartnerløkka er ferdig (2028). Planlegging kan starte.	AFK
11	Rundingen, veg og kollektivtiltak	Regulert. Må prosjekteres.	AFK Kristiansand kommune
12	Bru til Eg	Regulert. Må prosjekteres.	
14	Kollektivtrase Anders Kjærsvog	Ny ambulansesentral, bygge strekningen samtidig. Regulert. Prosjektering er i gang.	
15	Vennesla - Hunsøya (sykkelekspress)	Broen er regulert. Plassering og type bro må avklares.	Vennesla kommune
16	Høvågveien, Rona - Dvergsnesveien inkl ny bru ved Gamle Strømmeveien	Utbygger av Benestadfeltet har delvis bygget denne. Mangler et kort strekk frem til Rona. Det pågår samtaler med utbygger for å ferdigstille siste del.	Kristiansand kommune

17	G/S Doktorsvingen-Moseidmoen.	Regulering og prosjektering pågår, inkl. ny Hallandfoss bro.	AFK
18	Østre Ringveg, del av bussringen	Regulering pågår i regi av AFK. Skisseprosjekt fra 2017 foreligger. Finansiering av reguleringsplan fra utbyggingsavtaler	AFK
19	Kollektivfelt, Vågsbygdv Kjoskrysset-Flødemelka	Svært vanskelig (om ikke umulig) å gjennomføre. Nedprioriteres.	AFK
20	Sykkelekspressvei Auglandsbukta - Kjos	Kristiansand kommune lager mulighetsstudie (2026)	AFK
21	Sykkelekspressvei Lumber - Auglandsbukta	Kristiansand kommune lager mulighetsstudie (2026)	AFK
22	Gangakse Uia – Kvadraturen	Mulighetsstudie	AFK/Kristiansand kommune
23	Gangakse sykehuset - Kvadraturen	Mulighetsstudie	AFK/Kristiansand kommune
24	G/S Sørmsveien: Randesundsheimen - Sørmskleiva	Planarbeid i prosjektet er startet opp. Prosjektet går nå fram til ferdig prosjektering med kostnadsanslag.	AFK
25	Sykkelvei langs E39 og planskilt kryss ved Brennaasen	Forprosjekt og rapport ferdigstilt. Anbefalingene i denne legges til grunn for videre arbeid.	AFK
26	Sykkel og gangakse Vennesla nord - syd.	"sekkepoststrekning" - prosjekt nr. 15 er en del av denne strekningen	Vennesla kommune
28	Rv 9 Setesdalsv., undergang Mølla - Grimsbekken	Må sees i sammenheng med utbyggingen på Grim torv. Avventer denne.	Staten
29	Rona.	Planarbeid er startet. Prosjektet omfatter ny kryssløsning, kollektivterminal, sykkel-stamvei og -hovedvei.	AFK i samarbeid med Kristiansand kommune
30	Planlegging - neste periode (etter 2033)		
31	Nullutslipp - lading, hydrogen, mv	Sekkepost	
32	Sykkelparkering ved holdeplasser - alle kommuner	Sekkepost	
33	Holdeplasser	Sekkepost	
34	Oppgradering av holdeplasser for leddbusser	Sekkepost	
35	Kollektivfelt, E18 ØstreRingveg - Vollevannet	Reguleres og bygges samtidig som GS Vollevannet – Oddemarka, dvs. ferdig i 2028.	Staten
37	Oppgradering for kollektiv - begge sider av Lundsbroa	Sees i sammenheng med Lund torv. Sees i sammenheng med kollektivgater i Kvadraturen	
39	G/S Torridalsvn: Haus-Kvarstein bru	Oppstart planlegging i 2027. Det er også startet et forprosjekt som skal vurdere GS- trasé fra Vennesla til Kristiansand. Forprosjektet vil gi føringer for løsning.	AFK.
40	Tiltak i Kvadraturen	Sekkepost	
41	Tiltak i kommunesentra (Vennesla, Iveland, Birkenes og Lillesand)	Sekkepost	
42	Vesterøya mellom Skudeviga og Kilura	Reg. er ferdig, byggeplanlegges og grunnnervv gjenstår bl.a. Dette prioriteres og kan starte opp. 5 mill. avsatt i ATP (Prosjekt nr. 86)	AFK
43	G/S Gamle Mollestad bro – Birkenes kirke	SVV vurderer oppstart av planlegging.	Staten
44	G/S Sentrum-Kilane	Delvis utført. Gjenstående utbedringer som følge av utbyggingsavtale. Utgår i byvekst	AFK
45	G/S Kystveien v/Holteveien (krysning i plan)	Delvis utført. Blir komplisert om en skal helt til fram til Vavikveien.	AFK
46	Ålefjæravn.: v/ Olav Trygvassonsv. Nord (krysning i plan)	Utført.	Kristiansand kommune
47	GS Hagen - Haus	Ikke regulert, komplisert geologi på strekningen, vil bli kostbart. Mindre aktuell nå grunnet oppgradering av bro på Hagen.	AFK
48	Strandpromenaden, fortau + snarvei, i hht regulering		
49	Slettheiv. fortausutvidelse Tranestien – Rugdev.	Utført	Kristiansand kommune

50	Auglandsveien, fortau K.Flagsstadsvei via Broveien	Reguleringsplanarbeid har startet, er ikke meldt oppstart kapasitetsproblemer på Plan og grunnervervsiden.	Kristiansand kommune
51	Snarveier nr 1 – 38 i fagrapport	Sekkepost	Kristiansand kommune
52	Tøane (kommunal) – Valetjønn sør (AFK)	Kan starte. Nytt kostnadsestimat 5 mill.	Birkenes kommune
53	Helldalslia - Verktøymakeren	Delvis gjennomført	Lillesand kommune
54	Monan – Birkelid i Songdalen	Bør inngå inngå i øvrig prosjekt på strekningen Tangvall - Brennåsen (ATP prosj. 25). Her vil en kunne få til en god løsning ved å se hele strekningen i sammenheng. Utfordringen er dagens kryssing av gamle E39 i kulvert på Brennåsen. Starte planlegging av hele aksene. Planlegging er finansiert av ATP midler tidligere.	AFK
55	Lomtjønn - Piningen	Snarveiprojekt. (De andre 2 er utført). Satt på vent grunnet vanskelig gjennomføring	Vennesla kommune
56	Diverse uspesifiserte tiltak i Vennesla, Iveland, Birkenes, Lillesand og Kristiansand	Sekkepost	
57	Adkomst til bussholdeplasser i Vennesla, Iveland, Birkenes, Lillesand og Kristiansand	Sekkepost	
58	Eivind Jarlsgt., fortau Lillemyrv. - Steindalen	Under bygging	Kristiansand kommune
59	Tinnheiv. – ny gangbro Blyv. – Tinnheia senter	Behov må sjekkes	Kristiansand kommune
60	Snarveier nr 39 – 57 i fagrapport	Sekkepost	
61	Morhomv. – Valestrand skole	Utført	Birkenes kommune
62	Fåmyra, Lillegrøvan, Rinnev. - Monev.	Private veier mellom Hølleveien og Eikeveien. Privat eid.	Kristiansand kommune
63	Uspesifiserte tiltak Vennesla	Sekkepost	
64	Uspesifiserte tiltak Iveland	Sekkepost	
65	Brov., fortau Auglandsv. – Åsv.	Fortau langs Broveien er planlagt å stoppe ved Auglandskollen. Privat skole. Opprinnelig trygg skolevei tiltak	Kristiansand kommune
66	Høietun- Leidalen g/sv	Regulert - utbedring av eks snarvei som ikke brøytes i dag. Behov må sjekkes.	Kristiansand kommune
67	Ringlebekkv. – fortau/stign Torridalsv.- Kvern	Må reguleres	Kristiansand kommune
68	Agder alle, GSv. og lys Joh.Øydegårdsv. – Østre ringsvei	Utført	
69	Skogv.- Postv., GS vei og lys	Må reguleres	Kristiansand kommune
70	Gundhildsv., fortau nedre del	Må reguleres	Kristiansand kommune
71	Odderhei terrasse 79 – GSv, GSv og lys	Må reguleres. Oppgradering snarvei til gang og sykkelveiforbindelse. Kommunal grunn	Kristiansand kommune
72	Kobberv.- Duekniben, GSv og lys	Utbedring av gangvei. Hva er behovet? Snarvei er skiltet. Kan utbygging i området finansiere dette?	Kristiansand kommune
73	Andreas Kjærsv. Solbergvei - Dovreveien	Må reguleres. Fortau på nordsiden. Grunnerv. v.	Kristiansand kommune
74	Fylkesmuseet – A-klinikken, GSv.	Utført	
75	Snarveier nr 58 – 78 i fagrapport	Sekkepost	Kristiansand kommune
76	Lillesand ungdomskole- Holta, Engekjær – Skuggeviksletta	Ukjent status	Lillesand kommune
77	Stokkelandsskogen, Vedderheia, grøfter. Benker og skilting	Oppgradering av turveier	Kristiansand kommune
78	Ravnedsalsv. – fortau rv 9 – Grimsbekken	Må reguleres, grunnerv. v., lite plass	Kristiansand kommune
79	Kokleveia. – fortau Brinken – Ringlebekkv.	Må reguleres	Kristiansand kommune
80	Moneheia, fortau Balchensv. – Båsefjellsveien	Løsningen er snarveier, gjennomføres i 2026/2027	Kristiansand kommune
81	Uspesifisert	Sekkepost	
82	Linnkjellv., fortau rv 457 - Brøviglia	Må reguleres	Kristiansand kommune

83	Opprustning av holdeplasser, riks- og fylkesveger	Sekkepost	
84	Oppgradering for kollektiv - begge sider av Lundsbroa	Ikke aktuelt lengre	Kristiansand kommune
85	Kollektivtrase, Otra - UiA - Bjørndalsletta	Kristiansand kommune har startet regulering.	Kristiansand kommune
86	Reguleringsplasser	Sekkepost	
87	Kollektivprioritering, Barstøveien	Tiltak er allerede utført på strekningen. Er derfor vurdert som uaktuell. Dersom nye tiltak er aktuelle, må disse klarlegges. Må avklares med AKT om det er noe behov her.	AFK
88	Opprustning av holdeplasser, kommunale veger	Sekkepost	Kristiansand kommune
89	Uspesifisert	Sekkepost	
90	Kollektiv drift	Ikke aktuell nå	AFK
91	RV 9 (Nytt konsept)	Ikke aktuell nå	Staten
92	Kolsdalen - Meieriet	Ikke aktuell nå	Staten
93	Meieriet - Breimyr	Ikke aktuell nå	Staten
94	Planlegging - neste periode, etter 2033		
95	G/S Tangvall-Linnegrøvvann	Utført	Kristiansand kommune
96	G/S Vikeland-heisel bru	Omfattende prosjekt. Vil bli dyrere enn avsatt ramme. FK. adm. har ikke prioritet på dette nå.	AFK
97	G/S Ålefjærvn.: Grostølvn. - Justvik skole	GS vei langs Fv. Det finnes alternativ lokalvei, men gunstig for pendlere. Avklare prioritering med kommunen. FK. adm. har ikke prioritet på dette nå.	AFK
98	G/S Bruvegen Fv454	Er regulert og kan gjennomføres. Er ikke et veldig omfattende prosjekt, men det må prosjekteres og kostnadsberegnes. Prioriteres fra AFK. adm og kan igansettes.	AFK
99	G/S bro over Østre ringveg	Henger sammen med regulering av Østre ringveg og behov vurderes i den reguleringen.	AFK
100	G/S Bjørnebakken: E18 - Marthas vei	Fortau er regulert i reguleringsplan for Bjørndalsletta, sannsynligvis langt frem i tid før utbygger bygger den delen som har rekkefølgekrav til fortauet.	AFK
101	G/S-kryssing Hånesvn v/ Fruktveien	Ev. planskilt kryssing må reguleres	Kristiansand kommune
102	G/S Skonnertveien: Steindalen-Jolleveien	Oppgradering til GS. Bla. Utvidelse av fortau	Kristiansand kommune
103	Separering G/S Tretjønnvn.: Margretes v-Fagerholt, Prestheia - Borghildsv	Prestheia skole – Sunnivas vei er regulert.	Kristiansand kommune
104	Undergang Krooddveien.: v/ Skonnertvn.	Oversiktig kryssing. Behov må sjekkes	Kristiansand kommune
106	Mesanv.- Steindalen, gangv til busslomme, lys	Ukjent status	Kristiansand kommune
107	Arenfeldsv., fortau Gimlev. – Gml. Kirkev.	Må reguleres.	Kristiansand kommune
108	Arenfeldsv., fortau nr 8 – nr 12	Må reguleres.	Kristiansand kommune
1001	Mulighet: Alternativ trase for GS - vei	Denne traseen har vært foreslått før, men avslått av grunneierne. En "missing link". Ville løst mye av problemene med å sykle fra Vennesla til Kristiansand	Kristiansand kommune
1002	GS vei 405, Holteveien - Granliveien	Arv fra ATP. Ble ikke gjennomført som planlagt. Skal gjennomføres nå. Regulering pågår.	AFK
1003	Adkomst Hunsøya byutviklingsområde	Adkomst til byutviklingsområde på Hunsøya. Vennesla kommunes boligreserve ligger på Hunsøya, og er et byplangrep for sentrumsnær transformasjon og bolig- og næringsutvikling. Engangsbeløp på 15. mill. kr. er bevilget.	AFK
1004	GS 3770 Natelandsholtet til X 3766	Uregulert. Start regulering i 2030	AFK
1005	GS 3766 Iveland omsorgs.-Fosseli	Uregulert. Planlegges sammen med 1004	AFK
1006	GS 405, X Heimerens - stasjon (1000m)	Uregulert	AFK
1007	Fortau 405 Engesland skole - Enesland sentrum	Regulert.	AFK
1008	Fortau fra X Lille Tømmeråsen til Smedens kjerr 40	Prosjekt gjennomført	Birkenes kommune

1009	GS Tveide-Birkenes skole. Helårs gang- og sykkelvei.	Utbedring av eksisterende trase til helårsbruk, vintervedlikehold. Er det mulig å få til?	Birkenes kommune
1010	GS X402-Fv3754 (Tveideveien) vestover til GS (Digerhaugen)	Må reguleres	AFK
1011	Tingsaker – Heldal, ferdigstilling av eksisterende gang- og sykkelvei	Delstrekningen på 5- 600 m. Fv. 420 er den viktigste gang- og sykkelveistrengen i Lillesand. Den aktuelle strekningen langs fylkesveien mellom Heldal og Tingsaker har ikke fortau eller gang- og sykkelvei. Det vil sees på alternative løsninger.	AFK
1012	FV 420 Stansa – rundkjøring, gang- og sykkelvei og overganger.	Ferdig prosjektert. Engangsbeløp på 15. mill. kr. er bevilget.	AFK
1013	Fv3652 GS- vei Høvåg – Ørsland.	Høyt prioritert politisk. Regulert. Ikke gjennomført grunnnerv.	AFK
1014	Fv 3672 Fortau Bellevue – Bergstøsetta.	Godt prosjekt. Holde oss innenfor veiareal. AFK er med, men ønsker at kommunen sitter i førersetet. Kommunen ønsker primært at AFK styrer prosessen.	AFK
1015	Fv 3670 Fortau Bellevue – Oddekleiva.	Ikke helt modent. Men godt sentrumsrettet prosjekt.	AFK
2008	G/S bru Mosby - Haus over Otra	Breddeutvidelse av hengebro Haus – Mosby i forbindelse med nødvendig vedlikehold. Prosjektering pågår. Forventes ferdig i 2027.	Kristiansand kommune
2121	Fv. 4234: Toftelandsveien-Toftelandsbrua	Fortau langs Toftelandsveien fra vest til Toftelandsbrua, ca. 300 m. Inngår i mulighetsstudie Tangvall – Brennåsen (2133).	AFK
2124	Fv. 4234: innkjøring til Volleberg til gangbru over Songdalselva	Fv. 4234 Løsning fra innkjøring til Volleberg til gangbru over Songdalselva v. Birkeli. Løsningen er ikke regulert. Inngår i mulighetsstudie Tangvall – Brennåsen (2133).	AFK
2127	Tollnes. Oppgradering av kryss. TS - tiltak	Utført	Birkenes kommune
2133	Fv. 4234 Brennåsen - Tangvall, GS - løsning.	Mulighetsstudie foreligger. Følges opp i planperioden.	AFK

09. mars 2026													2026								2026	2027							2027	2028					2028	2029					2029	2030				2030
BVA-id	Prosjektnr.	Prosjektnavn vedtatt av styringsgruppa 8. des. 2025	Kommune	Vegelær	Byggherre / prosjektleder	Ramme/Prop 88 S (2022-2023) *	Oppdelt kostn. estimat	Status*	Før skye / tidligere ATP-midler	Før skye / tidligere BVA-midler	Byvekstmidler 2026	Bompenger 2026	Føventet ege nandel 2026	Førenter MVA kcomp 2026	Stadfestet 2026 (brutto basert)	Før skye / tidligere ATP-midler	Før skye / tidligere BVA-midler	Byvekstmidler 2027	Bompenger 2027	Føventet ege nandel 2027	Førenter MVA kcomp 2027	Innt 2027 (brutto)	Før skye / tidligere BVA-midler	Byvekstmidler 2028	Bompenger 2028	Føventet ege nandel 2028	Førenter MVA kcomp 2028	Innt 2028 (brutto)	Før skye / tidligere BVA-midler	Byvekstmid or 2029	Bompenger 2029	Føventet ege nandel 2029	Førenter MVA kcomp 2029	Innt 2029 (brutto)	Byvekstmidler 2030	Bompenger 2030	Føventet ege nandel 2030	Førenter MVA kcomp 2030	Innt 2030 (brutto)							
BVA160001-0001-000	1	E18/E39 Gartnerleokka –Kolsdalen	Kristiansand	Stat	Stat	5426	5426	B	-	-	-	650,0	-	-	650,0	-	-	-	400,0	-	-	400,0	-	-	280,0	-	-	280,0	-	-	300,0	-	-	-	-	300,0	-	96,0	-	-	-	96,0				
BVA260002-0002-000	2	Vågsbygdveien (Nv.456), Kjoskryset, fremkommelighet og trafikkisikkerhet	Kristiansand	Agder flk.	Agder flk.	408	408	B	-	22,4	28,30	-	-	12,7	63,3	-	-	44,1	6,6	10,1	60,9	-	16,0	30,0	6,9	10,6	63,5	-	-	8,00	2,45	1,57	3,0	15,0	5	29,8	5,2	10,0	50,0							
BVA260003-0003-000	3	Havnegata (Nv.471), og Vestre Strandgate (Nv.471), prioritering av kollektivtrafikk og myke trafikkanter, del av hovedtrasé	Kristiansand	Agder flk./Stat	Stat	380	P	-	0,75	-	0,1	0,2	1,1	-	3,00	7,90	1,6	2,5	15,0	-	13,90	2,1	4,0	20,0	-	-	8,00	2,45	1,57	3,0	15,0	5	29,8	5,2	10,0	50,0										
BVA130004-0004-000	4	E18, Vollevannet - Oddemarka, sykkelstamvei	Kristiansand	Stat	Stat	190	237	N	-	-	-	52,0	-	-	52,0	-	-	135,0	-	-	-	135,0	-	-	79,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-								
BVA130005-0005-000	5	E18, Oddemarka - Tordenskjold's gate, sykkelstamvei	Kristiansand	Stat	Stat	220	260	P	-	-	-	7,0	-	-	7,0	-	-	3,0	-	-	-	3,0	-	-	50,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	55,0	-	-	-	55,0							
BVA810006-0006-000	6	Innfartsparkerig	Ulike	Sekkepост	Sekkepост	50	50	N	2,0	1,09	1,8	3,5	17,3	-	2,45	5,55	1,2	2,3	11,5	-	10,00	1,5	2,9	14,4	-	100,0	-	100,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-								
BVA210007-0007-000	7	Lillesand, kollektivbetjening i sentrum	Lillesand	Agder flk.	Agder flk.	20	F	-	1,0	1,00	0,3	0,6	2,9	-	0,80	1,20	0,30	0,6	2,9	-	3,00	4,00	1,1	2,0	10,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-							
BVA710008-0008-000	8	Birkenland, kollektivterminal	Birkenes	Stat/Birkenes kom	Stat/Birkenes kom	10	10	B	-	-	10,00	-	-	10,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-							
BVA210009-0009-000	9	Kvadaturen, hovedtrasé buss, del av bussringen	Kristiansand	Agder flk.	Agder flk.	170	P	-	0,6	0,44	-	0,2	0,3	1,5	-	1,40	-	0,21	0,4	2,0	-	1,0	-	0,2	0,3	1,50	-	19,15	-	2,87	5,5	27,5	8,00	19,10	4,1	7,8	39									
BVA210011-0010-000	11	Lund torv (Nv.471), hovedtrasé buss	Kristiansand	Agder flk.	Agder flk.	170	V	-	-	-	-	-	-	-	-	0,80	-	0,12	0,2	1,2	-	1,27	-	0,2	0,4	1,8	-	13,50	-	2,03	3,9	19,4	-	19,40	2,9	5,6	27,9									
BVA810012-0011-000	12	Eg - Torridalsveien, bro over Otra, del av bussringen	Kristiansand	Agder flk.	Agder flk.	440	539	P	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-								
BVA310014-0013-000	14	Andreas Kjærs vei (kv.20030), del av bussringen **	Kristiansand	Kristiansand kom	Kristiansand kom	310	95,0	N	2,00																																					

**) Prosjekt 13 er slått sammen med prosjekt 14 Andreas Kjærsvai. Disse prosjektene er viktig for trafikksikkerhet og kollektiv.

****) Vedtak saknr. 24/25 styringsgruppen 08.12.2025. Engangstilskudd på inntil 15 mill. NOK

****) Vedtak saknr. 24/25 styringsgruppen 08.12.2025. Engangstilskudd på inntil 15 mill. NOK



Byvekstavtalen