

Årsrapport 2024



Innhold

1. Innledning	3
2. Om Bymiljøpakken	7
3. Hovedporteføljen	9
4. Måloppnåelse	21
5. Økonomi	28

Forsidebilde: Fra åpning av komplett sykkelstamvei-strekning fra Oalsgata- Sørmarka. Foto: Bymiljøpakken.

Arbeid med sykkelstamveien. Foto: Statens Vegvesen



1. Innledning

Bymiljøpakken skal gjennom målrettede prosjekter legge til rette for at veksten i persontransport ikke skal føre til vekst i personbiltrafikken. Bymiljøpakken styres gjennom nullvekstmålet:

I byområdene skal klimagassutslipp, kø, luftforurensing og støy reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontrafikk skal tas med kollektivtrafikk, sykling og gange.

I 2024 var det god fremdrift både på bussveien og sykkelstamveien. Dette er investeringsprosjektene på Nord-Jæren med størst forventet måloppnåelse. Flere mindre prosjekter innenfor mobilitetsformene sykkel, gange og trafiksikkerhet ble igangsatt og avsluttet.

I 2024 har vi åpnet:

- 15 kilometer ny eller oppgradert sykkelvei og sykkelfelt
- 12 kilometer oppgradert gangvei og fortau
- 26 nye eller oppgraderte bussholdeplasser med universell utforming
- 3 kilometer kollektivtrasé
- 3 kilometer hovedvei



Nytt fortau i Langgata i Stavanger.
Foto: Rogaland fylkeskommune



Foto: Rogaland fylkeskommune



Nye bussholdeplasser på Madlasandnes.
Foto: Bymiljøpakken

Milepæler 2024

2024

Januar

Februar

Mars

April

Mai

Juni

Juli

August

September

Oktober

November

Desember

Foto: Kolumbus



Rekkordår for kollektivreisende med 28
449 026 bussreiser og 5 077 400 togreiser

Foto: Statens vegvesen



Første døgn med 2000 brukere på
sykkelstamveien

Foto: Bymiljøpakken



Åpning av karusellkrysset på Jåttå

Foto: Rogaland fylkeskommune



Ferdigstilling kollektivtrasé Jåttå - SUS

Foto: Kolumbus



Rekkord i bysykkelturer med 589.226 turer

Foto: Statens vegvesen



Åpning sykkelstamveien Sandnes -
Sørmarka

Foto: Rogaland fylkeskommune



Åpning Vigdel - Ølberg

Foto: Statens vegvesen



Åpning TKV Sør-Tjora - Kontinentalvegen

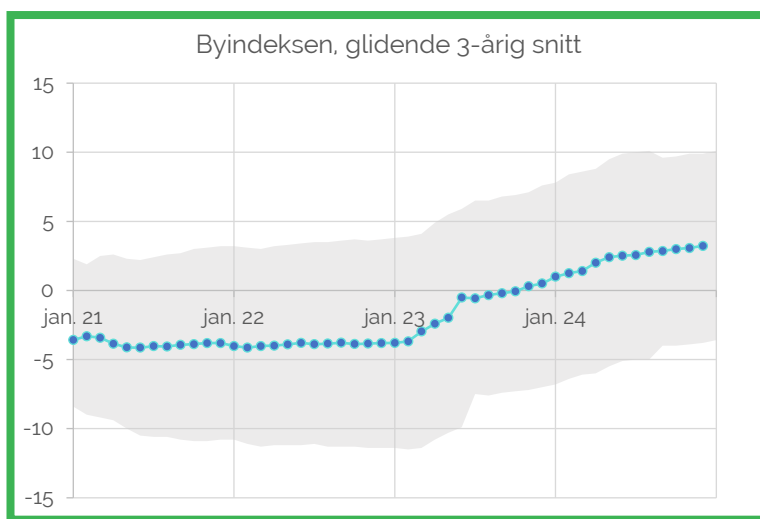
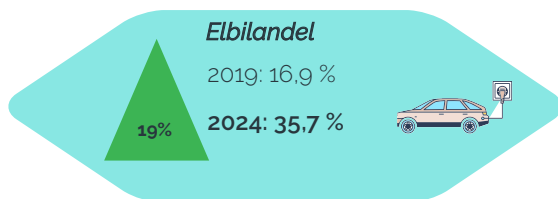
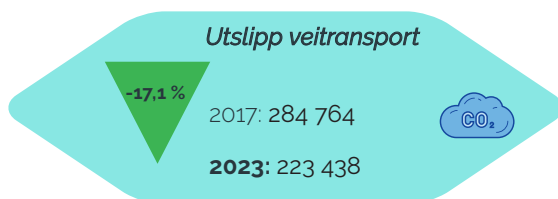
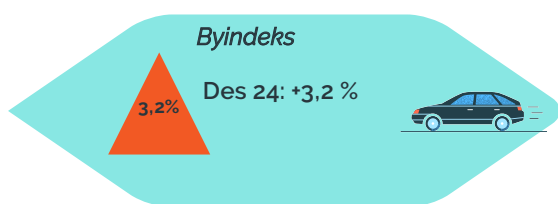
Status måloppnåelse

Byindeksen, som er hovedindikator for nullvekstmålet, viser at det er en økning i personbiltrafikken på 3,2 prosent fra 2017. Hvis Bymiljøpakken skal oppnå nullvekstmålet må utviklingen med vekst i biltrafikken snus.

2024 ble nok et rekordår målt i antall kollektivreiser på Nord-Jæren. Sammenlignet med 2023, var det en økning på 1 prosent for bussreiser og 15 prosent for togreiser.

Elbil-andelen økte med 13 prosentpoeng fra 2023 til 2024. Dette bidro til reduksjonen i utslipp av klimagasser fra personbiler på 12 prosent.

I figuren under vises utvikling i støtteindikatorene fra oppstart av Bymiljøpakken.

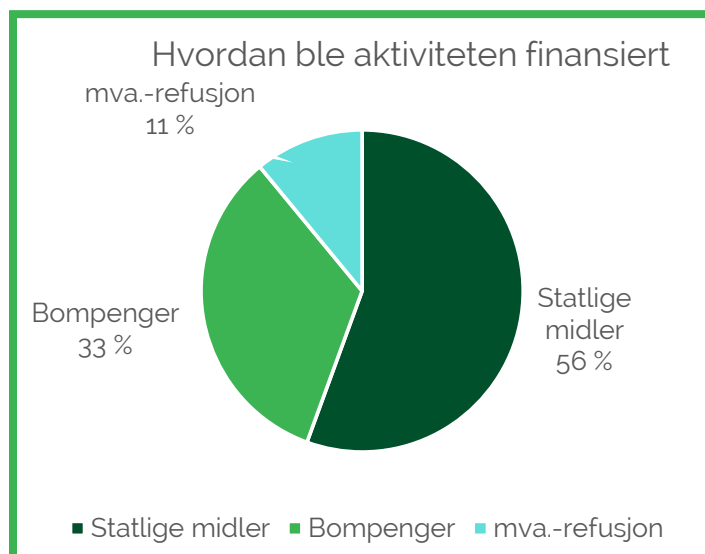
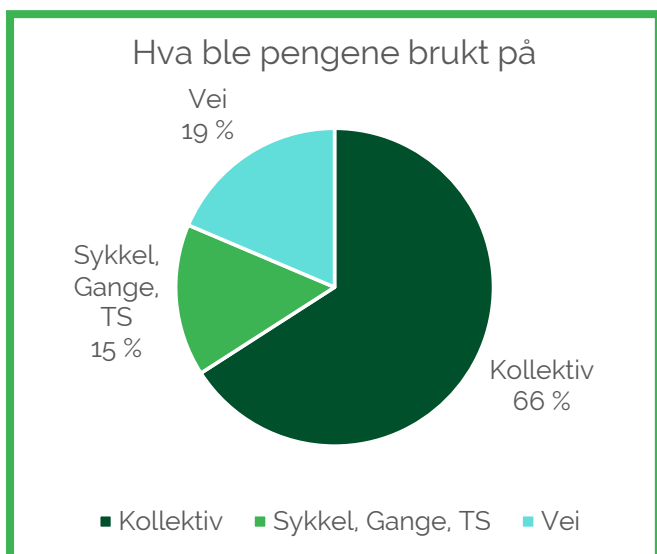


Åpen dag i karusellkrysset på Jättå. Foto: Bymiljøpakken

*Trafikkarbeid er antall kjørte km/kjøretøy (her beregnet for personbiler). Tallet er beregnet for hele byvekstområdet.

Økonomi

Aktiviteten ble noe lavere enn planlagt i 2024. Av et årsbudsjett på 3,2 milliarder kroner, endte forbruket på 2,5 milliarder. Statlige midler finansierte over halvparten av aktiviteten i 2024. Kollektivtransport var programområdet som det ble brukt mest penger på.



Befaring bussveien. Foto: Rogaland fylkeskommune



2. Om Bymiljøpakken

Byvekstavtalene er ett av regjeringens viktigste virkemiddel for å utvikle attraktive byer med god mobilitet og fremkommelighet, og med mindre lokal luftforurensning, støy og klimagassutslipp. Bymiljøpakken (BMP) er navnet på samarbeidet som styrer byvekstavtalen på Nord-Jæren og som skal sikre gjennomføring av prosjekter og tiltak.

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. Bypakke Nord-Jæren, som er inngått for perioden 2017-2033, inngår i byvekstavtalen for Nord-Jæren og styres gjennom Bymiljøpakken.

Bymiljøpakken finansieres gjennom årlige tildelinger over statsbudsjettet, innkreving av bompenger i bomstasjonene på Nord Jæren samt kommunal- og fylkeskommunal mva-refusjon. Prosjektene i Bymiljøpakken prioriteres gjennom porteføljestyring. Dette innebærer at prosjektene prioriteres på grunnlag av en helhetlig vurdering basert på bidrag til måloppfyllelse, disponible midler, samfunnsøkonomisk lønnsomhet, plan-status og kapasitet på planlegging og gjennomføring.

Styringsgruppen i Bymiljøpakken består av fylkesordføreren i Rogaland fylkeskommune og ordførerne fra de fire kommunene og ledes av ledes av Statens vegvesen. Staten er i tillegg representert ved Jernbanedirektoratet og Statsforvalteren. Styringsgruppens ansvar og hovedoppgave er å utarbeide forslag til fireårige handlingsprogram med prioritering av prosjekter som bidrar til måloppnåelse i nullvekstmålet.

Mobilitetspakken klar til å heie fram høst-syklistene på sykkelstamveien.. Foto Bymiljøpakken



Mobilitetspakken

Kolumbus har ansvar for å lede sekretariatet for mobilitetsarbeidet i Bymiljøpakken. Selskapet er eid av Rogaland fylkeskommune og har ansvar for å planlegge, gjennomføre og evaluere mobilitetstiltak på Nord-Jæren. Arbeidet ledes av en administrativ styringsgruppe bestående av representanter fra bykommunene, Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet, Fylkeskommunen og Kolumbus. Overordnet mål er å bidra til nullvekstmålet i byvekstavtalen, og styringsgruppen vedtok i 2024 følgende hovedmål: Mobilitetspakken skal iverksette tiltak som endrer trafikantens holdninger og adferd slik at de i mindre grad bruker privatbil som reisemiddel.

Effektiv arealbruk

Byvekstavtalen skal bidra til attraktive by- og tettstedssentre og en mer effektiv arealbruk i avtaleområdet. Statsforvalteren, på vegne av Kommunal- og distriktsdepartementet (KDD), har hovedansvaret fra statens side for oppfølgingen av arealdelen i byvekstavtalen.

Det er avgjørende at regionen lykkes med en arealutvikling som bygger opp om prosjektene i Bymiljøpakken. Gjennom byvekstavtalen forplikter partene seg til å planlegge i tråd med mål og strategier i Regionalplan for Jæren og Søre Ryfylke, samt målene for byvekstavtalen.

I 2024 har arbeid med ny byutredning og parkeringsnormer i overordnede planer vært viktig for oppfølging av arealdimensjonen i byvekstavtalen.

Byutredninger 2025

Arbeidet med en oppdatert byutredning for Nord-Jæren startet opp i 2024. Endelig resultat av utredningen skal være klart i løpet av 2025, og vil legge grunnlaget for en eventuell reforhandling av byvekstavtalen. Som et viktig ledd i arbeidet med byutredningene er arealdataverktøyet (ADV) tatt i bruk på Nord-Jæren. ADV benyttes sammen med regional transportmodell (RTM) for å analysere hvordan endringer i arealbruk i regionen påvirker transportarbeidet. Arbeidet som er gjort i 2024 legger grunnlaget for et langsiktig arbeid der bruken av ADV i regionen kan gi nyttig kunnskap både i forbindelse med byutredningene, og i framtidig regionalt og kommunalt planarbeid.

Avgjørelser fra KDD i innsigelsessaker – parkeringsnorm i overordnede planer

Restriktiv parkeringsdekning er et viktig virkemiddel for å nå nullvekstmålet. Gjennom regionalplan og kommuneplaner fastsettes regionale og lokale parkeringsnormer. KDD fattet i 2024 endelige vedtak i to kommuneplan-/kommunedelplanprosesser hvor spørsmål om kommunenes oppfølging av regional parkeringsnorm har vært tema. KDD har slått fast at den regionale parkeringsnormen bør håndteres likt i kommuneplanene på Nord-Jæren. Dette er nødvendig både for å sikre at nullvekstmålet blir nådd og at investeringene i bussveien og sykkelstamveien får størst mulig effekt.

Ut over å være et viktig bidrag inn mot nullvekstmålet er redusert parkeringsdekning også et tiltak for en mer arealeffektiv utnyttelse av byggeområdene i regionen. Når vi reduserer arealbruken til parkering, gir det rom for å bygge flere boliger og arbeidsplasser sentralt i regionen, nært bussveien, sykkelstamveien og andre kollektiv- og sykkeltiltak.

3. Hovedporteføljen

Drift kollektiv

Prosjektet *Drift kollektiv* i hovedporteføljen er en samling av flere tiltak som utføres av Rogaland fylkeskommune og Kolumbus. Prosjektene er delt inn i drift kollektiv, økt rutefrekvens og reduserte billettpriser.

Drift kollektiv

Drift kollektiv omfatter digitale tjenester, økt markedsføring og mobilitet (mobilitetspakken).

I 2024 er det arbeidet med å styrke de digitale tjenestene ved å samkjøre apper med forbedret guidefunksjon, styrke reisefriheten med modne systemet for forbruksbasert betaling og å forbedre avviksinformasjonen. Kolumbus har også arbeidet med økt markedsføring hvor blant annet kolumbus-profilen er oppdatert og konseptet "Du er skapt for å bevege deg. Så reis kollektivt" ble lansert.

Mobilitetspakken skal iverksette tiltak som endrer trafkantens holdninger og adferd slik at de i mindre grad bruker privatbil som reisemiddel. Hvert år vedtas det et handlingsprogram og budsjett i styringsgruppen for mobilitetspakken. Det er i 2024 arbeidet særlig med HjemJobbHjem – et mobilitetstiltak rettet mot bedriftsmarkedet og bysykkel. Ved årsslutt er det om lag 70 000 ansatte som har tilgang på HjemJobbHjem og det er leaset 1400 nye elsykler gjennom ordningen. Bysykkelen er blitt en viktig bærebjelke i mobilitetstilbudet på Nord-Jæren. Det er i 2024 jobbet med et anbud på 1000 nye sykler. Dette vil gi et økt og forbedret tilbud til innbyggerne og reisende i regionen.

Mobilitetspakken er involvert i flere prosjekter. Det er prosjekter som skal støtte opp om mobilitetsløsninger i enkelte utbyggingsområder, tilrettelegge mobilitet for enkelte aldersgrupper, og prosjekter hvor samarbeid i tidligfase med større utbyggere skal styrkes.

Økt rutefrekvens

Midlene er brukt til økt ruteproduksjon for å øke kollektivtrafikkens konkurranseevne i henhold til vedtatt 06/20 i Fylkestinget og økonomiplan 2024.

Reduserte billettpriser

Det er satt av midler til takstreduserende tiltak. Dette gjelder både HJH-billetten, enkeltbilletter og periodebilletter på Nord-Jæren. En stor del av midlene brukes på takstsamarbeidet med Jærbanen. Dette gjør at brukerne kan reise med buss, båt og tog på samme billett. Tilskuddet til takstsamarbeidet er ikke oppregulert i takt med passasjerveksten i 2024. Fylkestinget vedtok dermed å bruke tidligere tildelte midler i Bymiljøpakken som er øremerket takstreduserende tiltak for å dekke noe av merkostnaden i 2024.

Sykkelstamveien

Sykkelstamveien er en høystandard sykkelvei på om lag 13 kilometer. Den bygges langs E39 mellom Stavanger og Sandnes. Hovedmålet med sykkelstamveien er å legge til rette for overføring av arbeidsreiser fra personbil til sykkel, og da spesielt arbeidsplassene i Forus-Lura-området og nytt sykehus på Ullandhaug. Ved å redusere behovet for personbiltransport blir det også mindre behov for parkeringsareal på Forus.

Strekningen *Sandnes grense til Oalsgata* ble åpnet i mai 2024. Med åpningen av denne strekningen er det nå over en mil sammenhengende sykkelstamvei, og kun en delstrekning gjenstår.

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



Samferdselsminister Jon-Ivar Nygård åpner strekningen Sandnes grense til Oalsgata. Foto: Bymiljøpakken

Syklist på sykkelstamveien Foto: Statens Vegvesen



Bussveien

Bussveien er det største prosjektet i Bymiljøpakken. Bussveien skal bidra med et høyverdig kollektivtilbud og bedre forhold for syklende og gående langs bussveiaksen. Ruten er på 50 kilometer mellom Stavanger og Sandnes sentrum, vestover til Madla, Kvernevik, Jåsund og Risavika, og på sikt til Stavanger lufthavn Sola, via Forus og Sola sentrum.

Bussveien er et konsept med rette veistrekninger, minimalt med svinger og der bussen kan kjøre uten forstyrrelser. Det bygges også sammenhengende gang- og sykkelssystemer langs Bussveien.

Bussveien bygger opp om regionalplanens målsetning om fortetting i prioriterte byutviklingsakser. I 2024 har det vært arbeidet med bygging av Bussveien gjennom Jåttåvågen, fra Nådlandsbråtet til Hans og Gretestien forbi transformasjonsområdet Forus Øst, og fra Kvadrat til Sandnes sentrum, forbi bydelssenteret Lura, via byutviklingsområdet på Norestraen til Sandnes sentrum. Bygging av disse strekningene av Bussveien legger grunnlag for transformasjon og fortetting i sentrale byutviklingsområder i Stavanger og Sandnes.

I 2024 har korridor 1 har hatt god progresjon i byggingen av flere delstrekninger, og strekningen mellom Stavanger sentrum og Gravarsveien i Sandnes (med ferdig bygd infrastruktur til Hillevåg) åpnes sommeren 2026. Strekningen Hillevåg – Stavanger sentrum bygges etter sommeren 2026. Deler av delstrekningene er tatt i bruk, som karusell-krysset i Jåttåvågen.

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

Korridor 1:

Stasjonsveien – Gauselvågen er under bygging og skal være ferdig sommeren 2026.

Delstrekningen er premissgiver for åpning av prioritert korridor 1. Karusellkrysset i Jåttåvågen og kulverten i Hinnasvingene er allerede åpnet for trafikk. Det er god aktivitet og arbeidet ligger før ruta med ventet åpning i 2025.

Nådlandsbråtet – Hans og Grete stien har god progresjon og skal være ferdig i løpet av 2025.

Forussletta – Stavangerveien har også god progresjon og skal være ferdig tidlig 2026.

Strandgata ble lyst ut i desember 2023 og hadde oppstart i 2024. Husflyttingen i Strandgata starta i 2023 og fortsatte gjennom 2024. Det resterende arbeidet vil bli fullført i løpet av 2025.

Jernbaneveien – Olav Vs plass – Elvegata har påbegynt bygging og er forventet å være ferdig i 2025.

Elvegata – Gravarsveien / Havnegata har fullført detaljprosjektering og andregangsbehandling, og er klar for byggestart i 2025. Forventet ferdigstilt i 2026.

Hillevåg – Stavanger sentrum har påbegynt arbeid med reguleringsplan.

Bussveien Fv4580 Jernbaneveien Prosjektet er i konseptfase, det pågår dialog med Stavanger kommune om planoppstart.

Forus nord har fått vedtatt reguleringsplan og det jobbes med konkurransegrunnlag for

Forus Vest har fått vedtatt reguleringsendring og det jobbes med konkurransegrunnlag for utlysning.

Korridor 2.1:

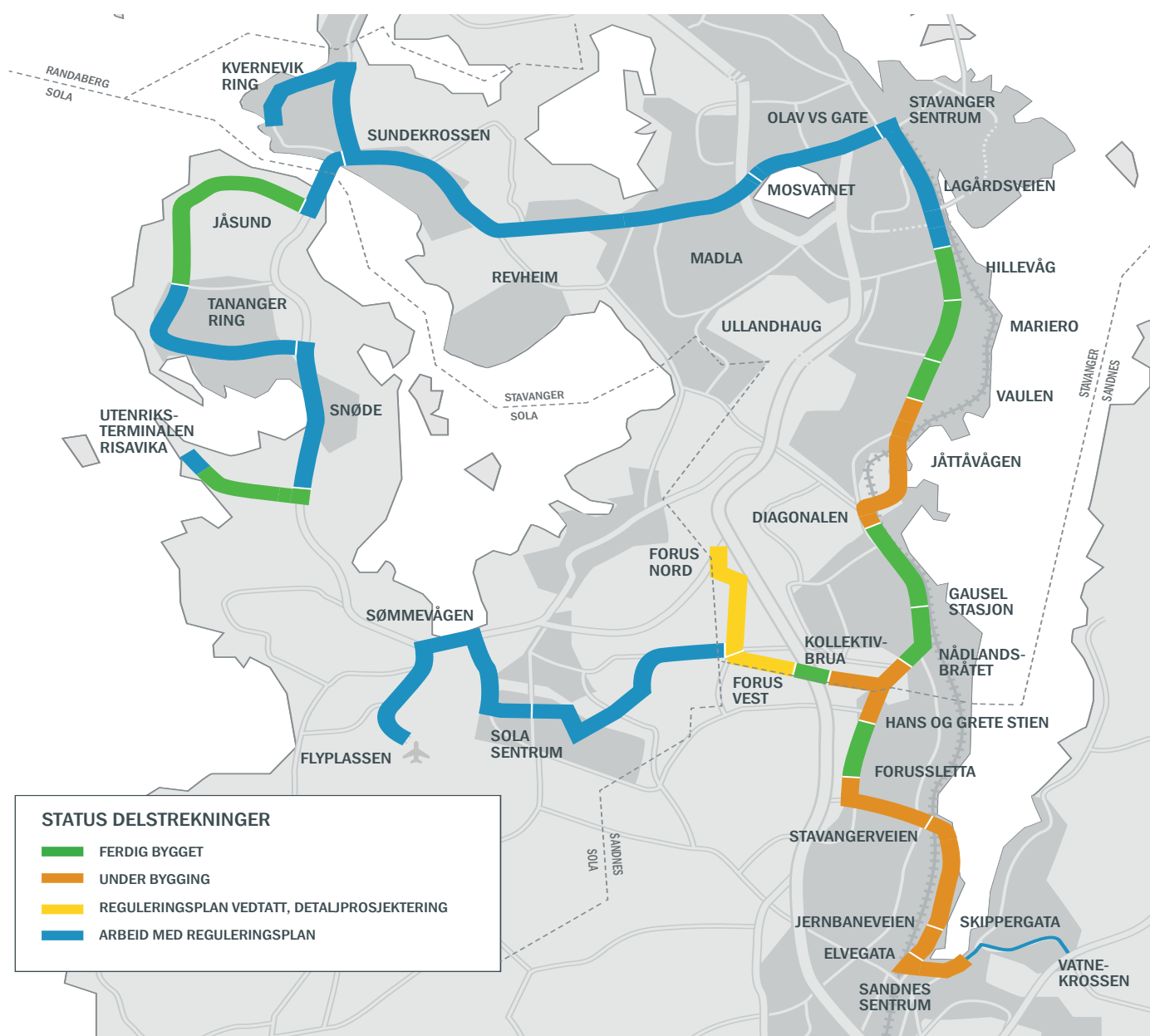
Mosvannet - Stavanger sentrum detaljregulering oversendt til andregangsbehandling i Stavanger kommune.

Mosvannet - Sundekrossen - Kvernevik Arbeid med reguleringsplan er godt i gang og førstegangsbehandling av reguleringsplan er ventet i 2025. Utbygging skjer etter 2026.

Korridor 2.2 Sundekrossen - Risavika I mai ble det bestemt at strekningen fra Kontinentalveien og nordover til Sundekrossen skal omklassifiseres til fylkesvei, og at det dermed blir fylkeskommunen som vil stå for den videre utbyggingen av Transportkorridor vest. Fylkeskommunen er i gang med å se på hvordan strekningen skal løses.

Korridor 3 Gravarsveien - Vatnekrossen Sandnes kommune og fylkeskommunen jobber med å avklare veien videre.

Korridor 4 Forus - Sola - Sola flyplass Rogaland fylkeskommune varslet planoppstart på Forus - Sola sentrum i januar 2025. Planarbeidet legger til grunn at Bussveien følger Åsenveien.



Kollektivtrasé Ullandhaug – Jåttå

Prosjektet sikrer en viktig kobling mellom universitetsområdet, det nye sykehuset, og kollektivknutepunktet i Jåttåvågen. Kollektivtraséen legger til rette for økt kollektivbruk, sykling og for en fortsatt utvikling av området med arealeffektive løsninger og begrenset parkeringsdekning.

Kollektivtraséen med tilhørende sykkeltrasé er et rekkefølgekrav for utbygging av nytt universitetssykehus på Ullandhaug. For å danne en gjennomgående kollektivakse mellom Jåttå og Ullandhaug, kobles traséen til Bussveien og Jærbanen ved Jåttåvågen i øst, og til kollektivtraséen gjennom universitetsområdet i vest. Sykkelveien får også en kobling til Sykkeltamveien ved mtorveien.

Det var byggearbeider på kollektivtraséen gjennom hele 2024. Strekningen ble fullført ved årsskiftet og åpnet i januar 2025.

Kollektivtraséen klar for åpning. Foto: Rogaland fylkeskommune



Transportkorridor vest (TKV)

Transportkorridor vest er en hovedveiforbindelse der man utvikler to felt forbeholdt tungtrafikk og kollektiv slik at næringstrafikken og kollektivtransporten kommer bedre fram. Deler av strekningen inngår i bussveien. Gående og syklende blir ivaretatt av sykkelvei med fortau langs hele strekningen. Veieierskapsoverføring ble besluttet i 2024, og fylkeskommunen har nå veieierskap på hele gjenværende strekning. Det arbeides nå med en samlet plan for TKV.

Rv. 509 Sør-Tjora – Kontinentalveien: Byggestart på denne strekningen startet i 2022, og ble ferdigstilt og åpnet for trafikk i september 2024.

Dronefoto av Transportkorridor Vest. Foto: Statens Vegvesen



Fv. 334 Oalsgata og rv. 44 Krysstiltak Stangeland

Oalsgata er hovedrute for sykkel og blir en viktig kobling mellom sykkelstamveien langs E39 og Sandnes sentrum. Oalsgata og fylkesveidelen av krysstiltak Stangeland har fra oppstart med prosjektering i 2022 blitt sett på som ett prosjekt som skal bygges samtidig. Oalsgata regnes som en ulykkesbelastet strekning og mangler et tilfredsstillende tilbud for de myke trafikantene. Prosjektet omfatter etablering av tosidig sykkelløsning med eget gangfelt og bygging av to nye kulverter som er tilpasset ny løsning ved Stangeland skole. Reduksjon av antall kryss og avkjørsler vil bedre framkommeligheten til syklende og gående og bedre trafiksikkerheten.

Begge prosjektene har vedtatt reguleringsplan. I 2024 har det pågått arbeid med grunnnerv, konkurransegrunnlag og utlysning av kontrakt. Det har vært arbeid med lokale støytiltak og å sanere 19 eiendommer langs Oalsgata som forberedelser til selve byggearbeidet. Prosjektet har ventet byggestart i slutten av 2025.

Dusavikveien

Dusavikveien inngår i hovedsykkelveinettet i Stavanger og er en regional sykkelrute. Det mangler et tilfredsstillende tilbud til syklister fra krysset med Christian Bjellands gate til krysset med Gabbroveien. Planforslaget innebærer en oppgradering av gang- og sykkeltilbudet.

Prosjektet har ferdig vedtatt reguleringsplan, og prosjektering startet opp våren 2024. Under prosjektering vil det vurderes aktuelle kostnadskutt. Grunnnerv er ventet å starte i 2025, og bygging i 2026 dersom prosjektet får tildeling i Statsbudsjettet.

Sandnes og Skeiane stasjon

På Sandnes stasjon skal det gjennomføres oppgraderingstiltak som bidrar til å etablere gode overgangsløsninger mellom jernbane, bussvei og annen kollektivtrafikk til og fra Sandnes stasjon og Ruten. Dette innebærer også å sikre at stasjonen får så god universell utforming som mulig. Prosjektet skulle startet byggearbeidene i 2023. Som følge av behov for omfattende stabiliseringstiltak i grunnen ble det besluttet å endre konsept for gjennomføring og oppstart ble isteden i 2024. Tematiske tiltak (belysning, veifinning, venterom osv.) ble tatt ut av prosjektet, og gjennomføres nå som et separat underprosjekt som plattformtiltak, mens tiltaket for heiser og trapper ble noe endret, slik at det ikke blir nødvendig med omfattende stabiliseringstiltak i konstruksjonen. Endringene har medført noe forskyvning i fremdriften, men til gjengjeld kan prosjektet gjennomføres til en lavere kostnad enn det som lå til grunn i det opprinnelige prosjektet. Det er ventet ferdigstilling i 2025.

Utbygging på Skeiane er ikke tatt med i dette prosjektet.

E39 Ålgård-Hove

Hovedmålet er bedre fremkommelighet og økt trafiksikkerhet samt å knytte tettstedene Ålgård og Figgjo sammen med Sandnes, Stavanger og resten av Nord- Jæren til et felles arbeids- og boligmarked. Veien er del av den sammenhengende firefelts motorveien langs kysten fra Oslo-Bergen. Prosjektet utvider eksisterende vei fra to til fire felt samt legger deler av strekningen i tunnel.

Totalentreprisen for delprosjektet E39 Hove-Osli ble signert i mars 2023 med anleggsstart sommer- 2023. Byggearbeidene har holdt fram i 2024. Trafikkåpning er forventet i mai 2026.

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

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

Strekningen er den gjenstående delstrekningen av ny veiforbindelse mellom E39 og Ganddal godsterminal. Prosjektet bidrar til å lede næringstransporten bort fra lokale veier, og bidra til bedre trafiksikkerhet og bymiljø, særlig i Ganddal bydel.

Våren 2023 varslet fylkeskommunen oppstart og forslag til planprogram lagt ut på høring. I 2024 behandlet prosjekteier høringsinnspillene for å sile alternative traseer. Planprogram er ventet fastsatt i 2025.

E39 Smiene-Harestad

Prosjektet innebærer om lag fem kilometer ny firefelts vei mellom tunnelene Eiganes i sør og Rogfast i nord. Formålet er å bedre fremkommelighet for næringstransport og kollektivtrafikk.

Reguleringsplan og detaljregulering for E39 Smiene-Harestad er vedtatt av Stavanger kommune og Randaberg kommune, og prosess for grunnnerverv er startet.

E39 ved Bogafjellet. Foto: Statens Vegvesen



Programområdetiltak

Bymiljøpakken hadde i 2024 fem faggrupper for programområdetiltak; kollektiv, gange, sykkel, trafiksikkerhet og kommunikasjon. En av faggruppene viktigste oppgaver er å bidra med faglige vurderinger av innsendte prosjektforslag, slik at prosjekter med høy måloppnåelse prioriteres for bygging.

Samlet budsjett for programområdene var 375 millioner kroner i 2024, det faktiske forbruket ved årets slutt var på 195 millioner kroner.

Programområdepостene ble i forbindelse med revidert budsjett 2024 betydelig redusert, og det arbeides med å oppnå mer realistisk budsjettering. Jevnt over noteres det at prosjekteier er for optimistisk i sine budsjettanslag. I Bymiljøpakken er det en etablert praksis at prosjekteier kan fremskynde sine prosjektkostnader. Det vil si at om prosjekter har en raskere progresjon enn forventet, så kan prosjektene få byggestart tidligere enn oppsatt i budsjettene gitt at prosjektene har gjenværende midler i Bymiljøpakken.

Videre følger en opplisting av programområdeprosjekter stod ferdig i 2024, prosjekter som fikk tildelt midler til bygging i 2024 og relevante kommentarer til knyttet til fremdrift.

Nytt fortau i Lundsvågen. Foto: Bymiljøpakken



Sykkel

Prosjekter som stod ferdig i 2024:

Ølberg-Vigdel

Elvegata, del 2

Langgata fra Verksgata til Pedersgata

Ryfylkegata del 2

Prosjekter som gikk over til byggefase i 2024:

Musegata fra Paradis stasjon



Malt sykkelfelt i Elvegata i Sandnes.
Foto: Bymiljøpakken

Kommentar til fremdrift

Dyre Vaas vei i Sandnes var planlagt bygget i 2024. Avklaring av håndtering av forurenset masse har medført forsinkelse i prosjektet. Oppstart byggefase er nå forventet i 2026.

Krystallveien i Randaberg var planlagt bygget i 2024. Innvendinger mot planen har medført endring av prosjektet og påfølgende forsinkelse av planen.

Gange:

Prosjekter som stod ferdig i 2024:

Myrvangveien Køhlers vei – Haugvaldstadm.

Neptunveien, ved Tastaveden skole

Ølberg-Vigdel

Prosjekter som gikk over til byggefase i 2024:

Musegata fra Paradis stasjon



Myrvangveien i Stavanger. Foto: Bymiljøpakken

Kommentar til fremdrift

Prosjektet Bøveien trekkes tilbake, og tas ut av prosjektporteføljen for gange-prosjekter.

Prosjektet Madlaveien x Regimentsveien detaljprosjektertes. Byggherreanslag gjennomføres våren 2025, og ved best mulig fremdrift lyses prosjektet ut sommer 2025 med sikte på byggestart høsten 2025.

Trafikksikkerhet

Prosjekter som stod ferdig i 2024:

Trafikksikkerhetstiltak ved fem ungdomsskoler i Sandnes

Lundebakken

Øvre Vågen

To underganger på Nesbuveien. Del 1 er ferdig. (Del 2 lyses ut våren 2025)

Elvegata del 2 (fellesprosjekt med sykkel)

Prosjekter som gikk over til byggefase i 2024:

Fv. 4540 Grannessletta x Madlaveien

Kommentar til fremdrift

Prosjektet i Påskhusveien var planlagt ferdig i 2024 men er nå utsatt til 2027. Prosjektet gjennomføres som en del av et større VVA-prosjekt i Sola.

Utbedring av kulverter i krysset Nesbuveien – Åsnutveien var planlagt ferdig i 2024 men er forsinket. Forventet gjennomføring er i 2025. Prosjektet er en del av et større prosjekt med infrastruktur rundt Sola arena.



Øvre Vågen, Hundvåg. Foto: Bymiljøpakken

Belyst sykkelsti gir mer trafikksikker ungdomskolevei i Sandnes. Foto: Sandnes kommune



Programområde kollektiv og øvrige kollektivtiltak*Prosjekter som stod ferdig i 2024:*

Forkjørregulering Sandesletta og Kjelsberg Ring

Breddeutvidelse Aksel Eggebøs vei

Holdeplasser Folkeviserveien

Holdeplasser Madlasandnes

To underganger på Nesbuveien. Del 1 er ferdig.
(Del 2 lyses ut våren 2025)

Elvegata del 2 (fellesprosjekt med sykkel)

Prosjekter som gikk over til byggefase i 2024:

Snarvei til holdeplasser i Stavanger kommune



Nytt busstopp Madlasandnes. Foto: Bymiljøpakken

Kommentar til fremdrift

Krystallveien-Bronseveien: Reguleringsplanen ble førstegangsbehandlet og var på høring høsten 2024. Det kom inn svært mange innvendinger og protester mot planen. Planforslaget er nå under grundig bearbeidelse for å kunne imøtekomme innspill. Reguleringsplanen vil trolig bli vedtatt før sommeren 2025.

Kongsgata-Klubbegata: Forsinket grunnet politisk avklaring. Prosjektene Kongsgata og Klubbegata ble i 2024 slått sammen til et felles prosjekt. Det er per nå planlagt for bygging i 2026/2027.

Nytt busstopp i Folkeviserveien i Stavanger. Foto: Bymiljøpakken



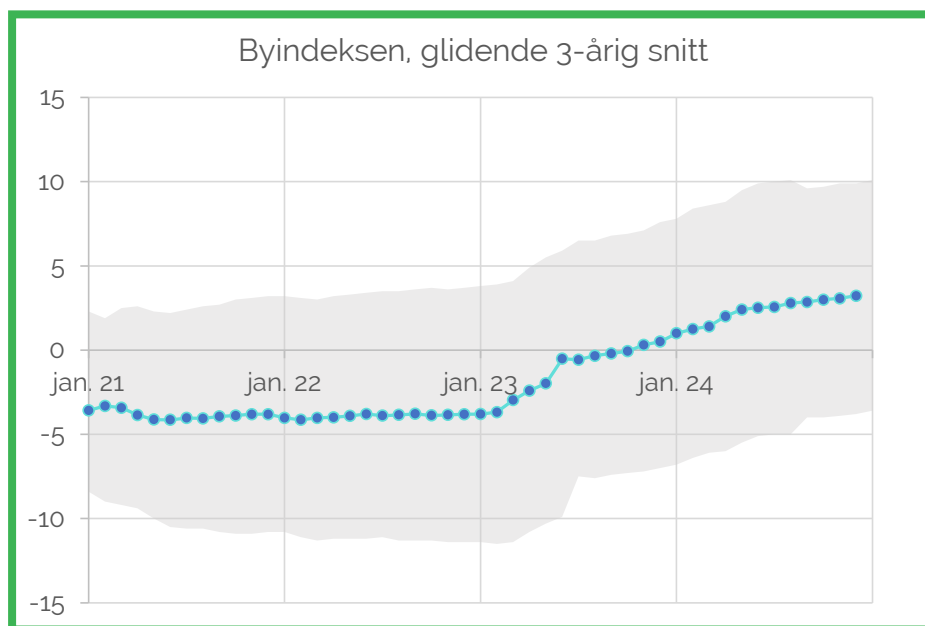
4. Måloppnåelse

Bymiljøpakken styres etter nullvekstmålet. Nullvekstmålet følges opp gjennom indikatorer for transport- og arealutvikling fastsatt i byvekstavtalen. I tillegg har Bymiljøpakken en sykkelindeks som beregnes av Statens veivesen.

Byindeksen, som er hovedindikator for å måle nullvekstmålet, rapporteres årlig til departementet sammen med følgende støtteindikatorer: trafikkarbeid, elbil-andel, endring i reisemiddelfordeling, endring i antall kollektivreiser og CO₂-utslipp fra veitrafikk. Det rapporteres på indikatorer for arealbruk og parkering hvert annet år og neste rapportering er for 2025. Dette kapittelet utdyper utviklingen av utvalgte indikatorer.

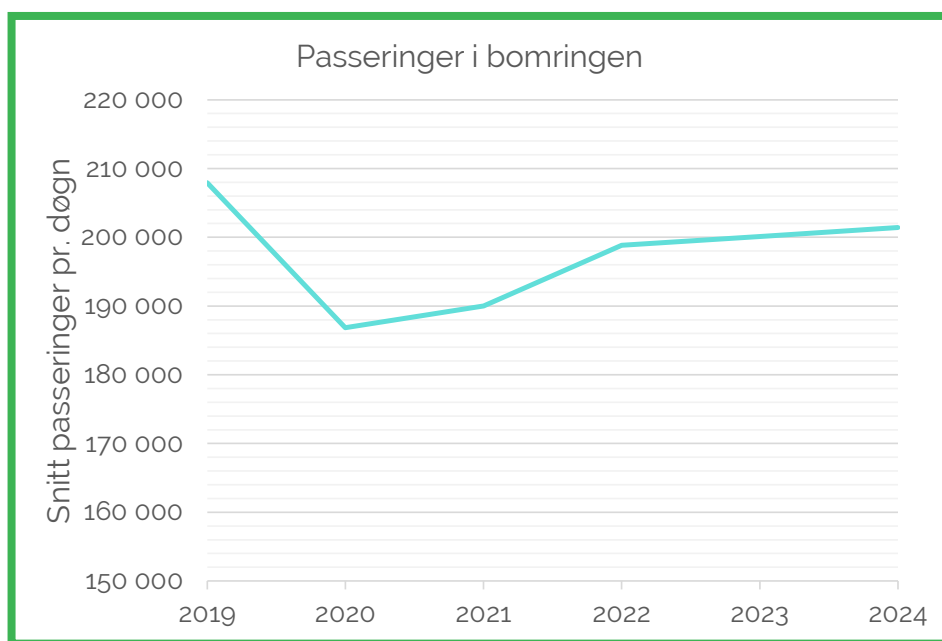
Personbil

Byindeksen måles ved et treårs glidende snitt som sammenlignes med referanseåret 2017. Så lenge pandemiperioden fra mars 2020 til februar 2022 inngår i treårsperioden, vil denne indeksen vise en verdi som er preget av det generelt lavere trafikknivået som var i disse årene.



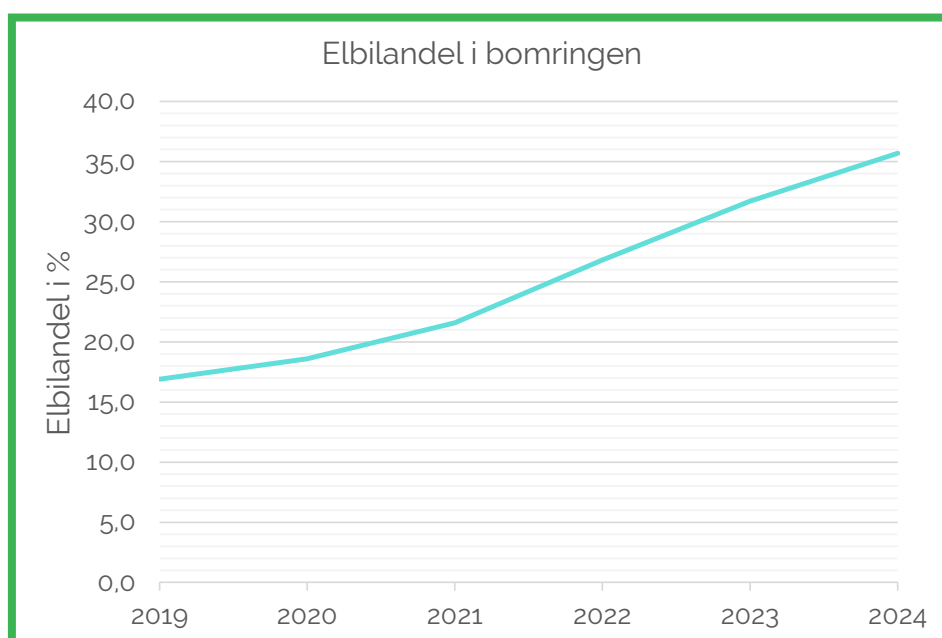
Byindeksen viser at trafikkmengden de siste tre årene i gjennomsnitt blitt 3,2 prosent større sammenlignet med referanseåret 2017. Tas måleusikkerheten i betraktning, ligger trafikkmengden i intervallet -3,6 prosent og 10,1 prosent i forhold til nivået i 2017. Byindeksen på Nord-Jæren har en relativt stor usikkerhet. Dette skyldes for det meste at indekspunktene har ganske ulik trafikktvikling i perioden som følge av flere store og mindre endringer i veinettet og trafikkomlegninger i perioden. Et annet bidrag til usikkerheten er at det er få punkter med i beregningen. Statens veivesen vurderer muligheten for å redusere usikkerheten i beregning av byindeksen for Nord-Jæren.

Gjennomsnittlig antall passeringer i bomringen per døgn i 2024 var 201 432. Det er 3,1 prosent færre passeringer enn i 2019 og 0,7 prosent flere passeringer enn i 2023.



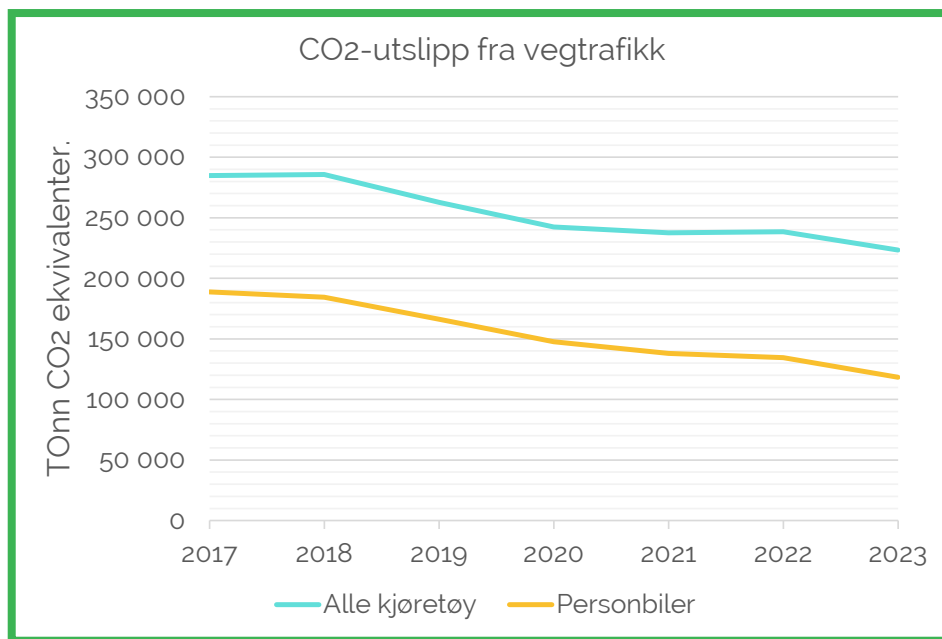
Data fra reisevaneundersøkelsen (RVU) viser at trafikkarbeidet, det vil si antall kjørte km med bil innenfor avtaleområdet, har økt med ca. 6 prosent fra 2018/2019 til 2023/2024.

Andelen elbiler som passerer bomstasjonene har hatt en sterk vekst fra 16,9 prosent i 2019 til 35,7 prosent i 2024. Ifølge NORCE¹ har de lave bomtakstene for elbiler bidratt til å stimulere overgang fra fossilbil til elbil og på den måten motvirket overgang til aktive eller kollektive reisealternativer. Fra og med 01.01.24 har rabatten for elbil i bomringen på Nord-Jæren blitt redusert fra 50 prosent til 30 prosent.



¹ Komparative studier (2018–2023) av virkningene av tiltakene som iverksettes i regi av Bymiljøpakken på Nord-Jæren, Miljøpakken i Trondheim og Miljøløftet i Bergen (2024), Pritchard, Ray; Leknes, Einar.

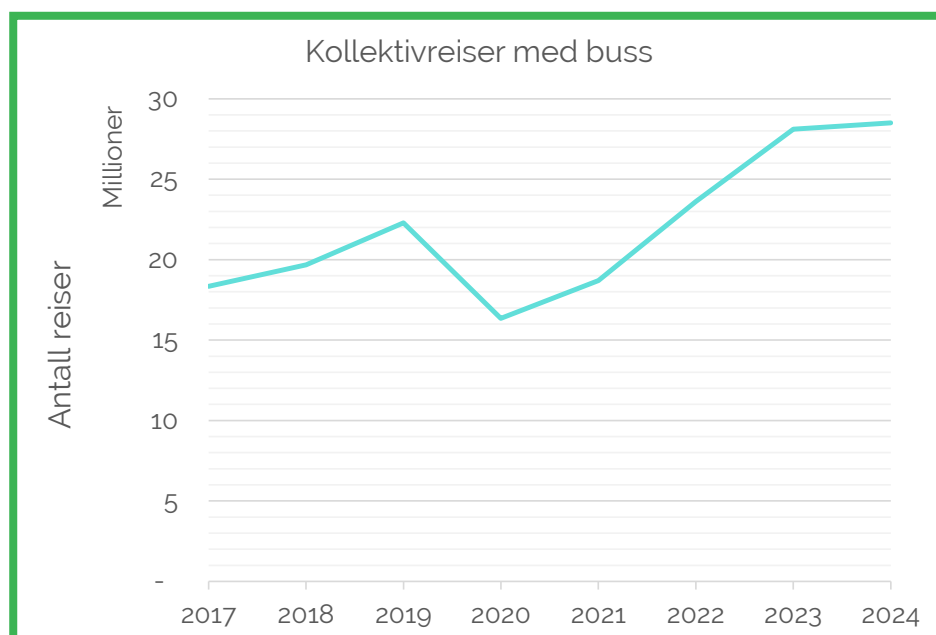
CO₂-utslipp fra vegtrafikk er redusert med ca. 22 prosent fra 2017 til 2023. For personbiler alene er utslipp av CO₂ redusert med ca. 37 prosent fra 2017 til 2023.



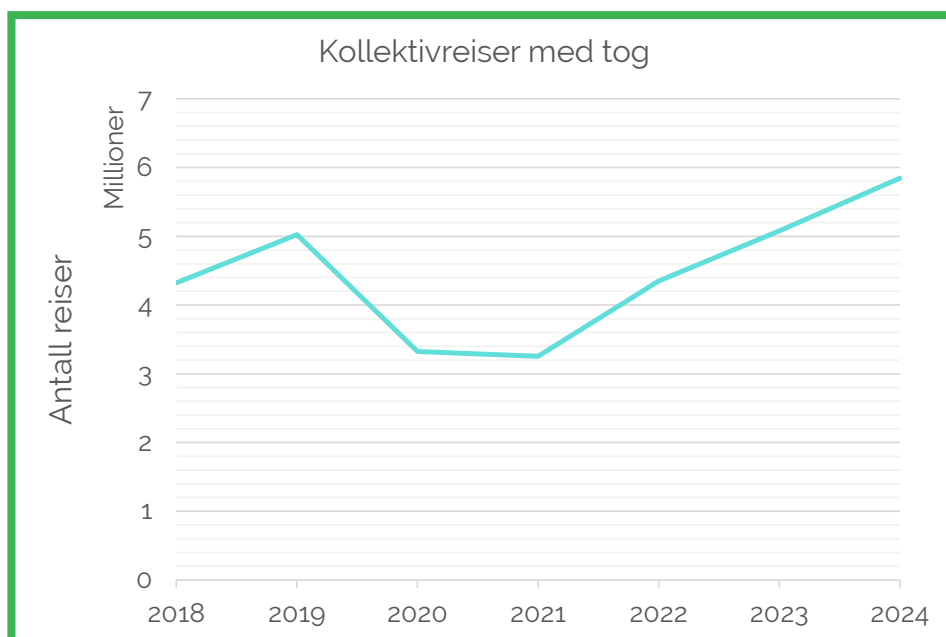
Kollektivtransport

Avtalen om takstsamarbeid mellom Kolumbus og Jernbanedirektoratet la grunnlag for et sømløst kollektivsystem på Nord-Jæren fra juni 2019. Sammen med utvidelse av rutetilbudet og reduksjon i takstene i oktober 2020 har dette vært en medvirkende årsak til den positive utviklingen i antall kollektivpassasjerer. Fra februar 2020 ble Rogaland et av få områder i verden med elektriske bysykler inkludert i kollektivtilbudet. Full integrering av bysykkel i kollektivtilbudet har så langt vært en stor suksess

Antall reiser med buss i 2024 var ca. 28,5 millioner og er det høyeste som er målt. Det er en økning på 1,4 prosent fra 2023 og 55 prosent sammenlignet med 2017. Bortsett fra pandemiårene 2020 og 2021 som var preget av restriksjoner og tiltak mot spredning av smitte, inkludert oppfordring om ikke å reise kollektivt, viser trenden en kontinuerlig økning i antall reiser med buss.

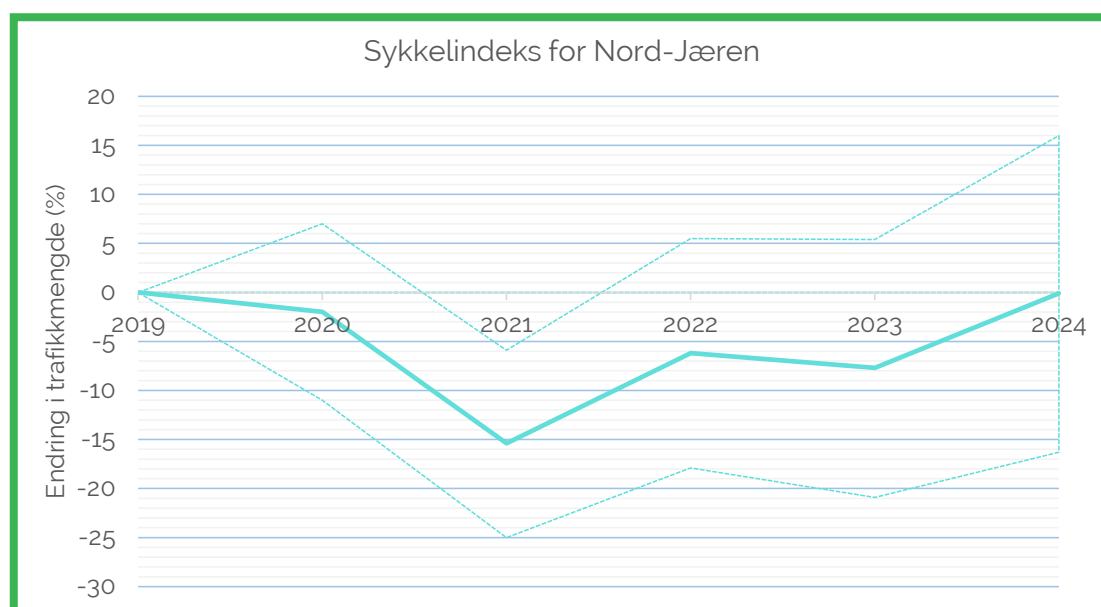


Antall reiser med tog på Jærbanen i 2024 var ca. 5,8 mill. og er det høyeste antallet som er målt. Det er en økning på 15,1 prosent fra 2023 og 35,2 prosent sammenlignet med 2018. Det gjøres oppmerksom på at dette er tall for strekningen Stavanger-Egersund.



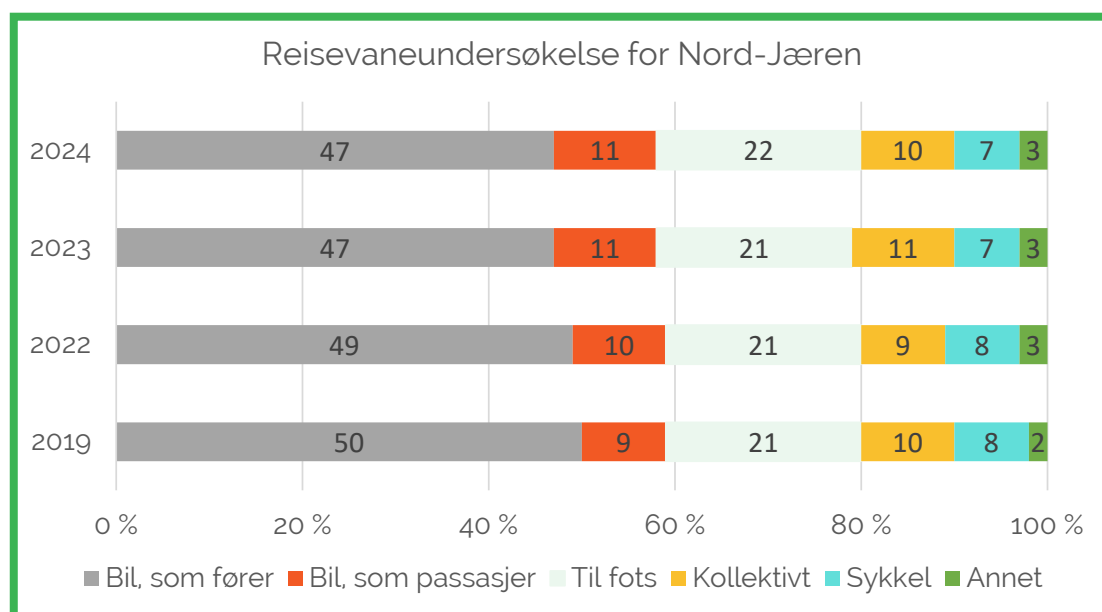
Sykkel

Sykkelindeksen er beregnet av Statens vegvesen basert på tellepunkt for sykkel på riksvei og fylkesvei. Indeksen er beregnet fra og med 2019. Etter en betydelig nedgang i pandemiårene 2020 og 2021 viser indeksen for 2024 at sykkeltrafikken er tilbake på nivået i 2019. Fra 2023 til 2024 har det vært en økning i sykkeltrafikken på 7,6 prosentpoeng. De stiplede linjene i figuren viser usikkerhetsintervallet for indeksen. Nye og eksisterende tellepunkt som påvirkes av åpning av sykkelstamveien mellom Sandnes og Forus i juni 2024 vil først inkluderes i indeksen når de nye tellepunktene har vært operative i et år.



Endring i reisemiddelfordeling

Statens vegvesen gjennomfører årlig en nasjonal reisevaneundersøkelse¹ (RVU) hvor byvekstavgtaleområdene (BVA) inngår som egne analyseområder. Figuren under er hentet fra reisevaneundersøkelsen for 2024 og viser utviklingen i reisemiddelfordelingen for befolkningen i byvekstavgtale-området på Nord-Jæren for årene 2019, 2022, 2023 og 2024. Reisevanene er relativt stabile, men fra 2019 til 2024 er det en liten reduksjon i antall bilturer som sjåfør og en mindre økning i bilturer som passasjer (som totalt sett gir en reduksjon i antall turer med bil).



1 Reisevaner i de 8 største byregionene med tilleggsvotlag 2024. Nasjonal reisevaneundersøkelse (RVU), Opinion, 2025.



Arealindikatorer

Byvekstavtalen sikrer samarbeid om et arealeffektivt utbyggingsmønster definert i Regionalplan Jæren 2050. Det er basert på prinsippene om kollektivbasert utvikling med et transportsystem som skal være effektivt, miljøvennlig, tilgjengelig for alle og med lavest mulig biltransport. En vesentlig andel av boligbyggingen og tilveksten i arbeidsplassintensive virksomheter skal skje gjennom fortetting og transformasjon av i områder som bidrar til måloppnåelse. Arealindikatorene viser i hvilken grad utbygging av nye boliger og etablering av nye/flytting av arbeidsplassintensive virksomheter skjer i sentrumsnære områder.

Tabellen under viser boligenes avstand til avtaleområdets større sentra med store kollektivknutepunkt. Indikatoren «måler» hvordan befolkningens tyngdepunkt flytter seg inn mot eller bort fra sentrum i kommunen – og om lokaliseringen av nye boliger bidrar til dette.

Tabellen viser at nye boliger som er tatt i bruk i 2022 og 2023 i gjennomsnitt ligger 0,2 km (eller 4%) nærmere et av hovedsentrene enn gjennomsnittet for den samlede boligmassen gjorde i 2017..

	2017 (1. jan 2018)	Nye boliger 2018-19	Nye boliger 2020-21	Nye boliger 2022-23
Utvalgte knutepunkt	km	km	km	km
Stavanger sentrum	9,1	10,7	10,2	10,3
Sandnes sentrum	11,5	11,1	10,5	9,5
Nærmeste senter Stavanger/Sandnes	4,9	5,5	5,1	4,7

Tabellen under viser besøks- /arbeidsplassintensive arbeidsplassers avstand til avtaleområdets større sentra med store kollektivknutepunkt. Indikatoren «måler» om arbeidsplassenes tyngdepunkt flytter seg inn mot eller bort fra sentrum i kommunene- og om lokalisering av nye arbeidsplasser bidrar til dette.

	Ansatte i enheter registrert før 2018	Alle ansatte pr. jan. 2020	Alle ansatte pr. mars. 2022	Alle ansatte pr. mai 2024
Utvalgte knutepunkt	km	km	km	km
Stavanger sentrum	6,4	6,3	6,7	6,9
Sandnes sentrum	11,7	11,8	10,2	10,2
Nærmeste senter Stavanger/Sandnes	3,9	3,8	3	3,6

Tabellen viser at den gjennomsnittlige avstanden fra besøks- og arbeidsplassintensive arbeidsplasser til nærmeste senter er redusert med 0,3 km (tilsvarende 8%) sammenlignet med 2017. Indikatoren viser en økning på 0,6 km sammenlignet med siste rapportering,

Parkeringsindikatorer

For Stavanger og Sandnes sentrum rapporteres det på følgende indikatorer på parkering:

Andel arbeidstakere med fast oppmøtested som har gratis parkeringsplass, disponert av arbeidsgiver (basert på reisevaneundersøkelsen)

Andel av de offentlige parkeringsplassene som har begrenset tid (1-3 timer)

Andel av de offentlige parkeringsplassene som er avgiftsbelagte.

I tillegg rapporteres eventuelle endringer i gjeldende parkeringsnorm for hvor mange parkeringsplasser som tillates ved nye besøks- og arbeidsplassintensive virksomheter i ulike områder. Dette har ikke vært endringer på dette i 2023.

Tabellen under viser andel arbeidstakere med fast oppmøtested som har gratis parkeringsplass disponert av arbeidsgiver. Andelen gikk ned med et prosentpoeng til 55% fra 2022 til 2023.

År	2020	2021	2022	2023
Andel	53 %	57 %	56 %	55 %

Tabellen under viser andel av de offentlige parkeringsplassene som har begrenset tid (1-3 timer). Samlet for de to sentrumsområdene er antall parkeringsplasser med tidsbegrensning redusert med 3 prosent siden 2021. Den store reduksjonen i antall parkeringsplasser i Sandnes skyldes primært at det er foretatt kvalitetssikring av parkeringsregisteret med fjerning av dobbeltregistreringer. Andelen parkeringsplasser med tidsbegrensning har økt med 5 prosent poeng til 23 prosent. Stavanger har det vært en nedgang i antall parkeringsplasser med tidsbegrensning på 9 prosentpoeng. Det skyldes dels kvalitetssikring av data, men også nedleggelse av en del parkeringsplasser som følge av byggarbeider i sentrum.

	2019			2021			2023		
Utvalgte knutepunkt	P-plasser totalt	Plasser med begrenset tid	Andel (%)	P-plasser totalt	Plasser med begrenset tid	Andel totalt (%)	P-plasser totalt	Plasser med begrenset tid	Andel totalt (%)
Stavanger sentrum	3674	503	14	3412	469	14	3417	170	5
Sandnes sentrum	3155	637	20	3080	540	18	2510	585	23
Totalt	6829	1140	17	6492	1009	16	5927	755	13

Tabellen under viser andel av de offentlige parkeringsplassene som er avgiftsbelagt. Andelen offentlige parkeringsplasser med avgift har økt med 9 prosentpoeng til 96 prosent for de to sentrene samlet. Det har vært økning i begge sentrene.

	2019			2021			2023		
Utvalgte knutepunkt	P-plasser totalt	Plasser med avgift	Andel (%)	P-plasser totalt	Plasser med avgift	Andel totalt (%)	P-plasser totalt	Plasser med avgift	Andel totalt (%)
Stavanger sentrum	3674	3475	95	3412	3142	92	3417	3217	94
Sandnes sentrum	3155	2874	91	3080	2500	81	2510	2469	98
Totalt	6829	6349	93	6492	5642	87	5927	5686	96

5. Økonomi

Årsrapporten viser økonomisk status i Bymiljøpakke Nord -Jæren for året 2024. Prosjekter og tiltak i avtalen finansieres gjennom årlige bidrag over statsbudsjettet, innhenting av bompenger fra Ferde og fylkeskommunal – og kommunal mva.-refusjon knyttet til bygging av prosjektene.

Inntekter

Statlige bidrag

I 2024 ble det totalt benyttet 1 405 millioner kroner i statlig finansiering til Bymiljøpakken. Av disse var de største bidragene 519 millioner kroner til bussveien fra post 63 og 179 millioner kroner til sykkelstamveien fra post 30.

I 2024 ble det tildelt 575,8 millioner kroner i belønningsmidler i henhold til byvekstavtalen som i hovedsak gikk til finansiering av drift kollektiv og bussveien. Tabellen under viser status for belønningsmidler hentet fra Rogaland Fylkeskommune sin årsrapportering til staten.

Beløp i mill. 2024-kr.

Tilskudd post 66 belønningsmidler	Overført fra 2024	Tildeling i 2025	Disponibelt i 2025	Forbruk 2025	Avvik disponibelt/ prognose 2025
Belønningsmidler	29,8	266,7	296,5	276,2	20,4
Drift kollektiv	-	-	-	197,6	-
Øvrig drift	-	-	-	-	-
Investering kollektiv	-	-	-	78,5	-
Øvrige investeringer	-	-	-	-	-
Reduserte billettpriser kollektiv	14,9	58,1	73,0	60,6	12,4
Reduserte bompenger	-	96,5	96,5	96,5	-
Bedre kollektivtilbud	33,1	96,5	129,6	73,5	56,1
Fjerning av rushtidsavgift	-	58,1	58,1	58,1	-
Sum	77,9	575,8	653,7	564,8	88,9

Differansen mellom forventede statlige midler i Bymiljøpakkens budsjett og overførte statlige bidrag samme år knyttes i hovedsak til uforutsette endringer i prosjektenes fremdriftsplan for året 2024.

Bompenger

Bymiljøpakkens budsjett for netto bompenger overført Ferde var 964 millioner kroner i 2024 og ved årets slutt endte den faktiske inntekten på 979 millioner kroner. Dette utgjør et positivt akkumulert avvik på 15 millioner kroner. Det positive avviket knyttes i hovedsak til at finansinntektene ble høyere enn budsjettet.

Tabellen under er hentet fra Ferde sin årsrapport for 2024 og viser bomselskapets prosjektrengskap for Bymiljøpakke Nord-Jæren. Passeringsinntekt viser inntekt fra bomsnittene etter at kompensasjon til Ryfastprosjektet er trukket ut. I 2024 var denne kompensasjonen i overkant av 45,9 millioner kroner. Årsresultatet viser netto bompenginntekter fra Ferde til Bymiljøpakken i 2024.

Bankbeholdning i Bymiljøpakke Nord-Jæren per 31.12.24 var 1,9 milliarder kroner.

Beløp i mill. 2024-kr.

Ferde	2024	2023	Endring
Passeringsinntekt	953.3	878.2	75.1
Andre driftsinntekter	0.6	0.9	-0.3
Sum driftsinntekter	953.9	879.1	74.8
Lønnskostnader	12.0	11.1	0.9
Innkrevingskostnader	42.7	39.0	3.7
Avskrivning på driftsmidler	4.6	4.0	0.7
Andre driftskostnader	4.7	6.2	-1.5
Tap på krav	4.5	3.5	1.0
Sum driftskostnader	68.5	63.8	4.7
Driftsresultat	885.4	815.3	70.1
Finansinntekter	93.7	80.1	13.6
Finanskostnader	0.0	0.0	0.0
Sum finansposter	93.7	80.1	13.6
Netto inntekter	979.1	895.4	83.7

Mva.-refusjon

Bymiljøpakkens budsjett for mva.-refusjon på 287 millioner kroner i 2024. Faktisk inntekt fra refusjon av merverdiavgift endte på 277 millioner kroner. Mva.-refusjonen er i budsjettet et estimat basert på forbruk spilt inn fra fylkeskommunen og kommunene på deres prosjekter. Det negative avviket sammenlignet med budsjett skyldes lavere aktivitet enn planlagt i Bymiljøpakkens prosjekter.

Forbruk 2024

Totalt forbruk var på 2 529 millioner kroner i 2024, hvorav 1 405 millioner kroner var bruk av statlige midler, 847 millioner kroner bompenger og 277 millioner kroner var knyttet til mva.-refusjon.

Gjenstående ubrukte midler i henhold til Bymiljøpakkens reviderte årsbudsjett for 2024 er 640 millioner kroner. Av disse er 122 millioner kroner knyttet til sykkelstamveien som følge av forskyvninger i planlagt forbruk i 2024. Videre er 171 millioner kroner knyttet til prosjektet Sandnes- og Skeiane stasjon.

Mindre programområdeprosjekter innenfor sykkel, gange, trafikkssikkerhet og kollektiv som finansieres av bompenger, har en samlet differanse mellom årsbudsjett og forbruk på 181 millioner kroner. Hovedårsaken til mindreforbruket er lavere aktivitet enn planlagt i Bymiljøpakkens prosjekter.

Det har vært jobbet aktivt med fremdrift i Bymiljøpakkens prosjekter i 2024, både innenfor programområdene og i hovedporteføljen.

Staten ved Statens vegvesen har hatt stort fokus på realistisk budsjettering i 2024 og tiltak for å sikre gjennomføring i henhold til byvekstavtalen og Bymiljøpakkens handlingsprogram vil bli videreført i 2025.

Oversikt forbruk 2024

Hovedporteføljen

Oversikten viser budsjett, forbruk og gjenværende budsjettmidler for året. I tillegg vises finansieringskilder. Statlige midlene i Bymiljøpakken kommer fra følgende kilder; kap. 1320 post 30 gang, sykkel- og kollektivtiltak langs riksvei (post 30/66). Kap. 1320 post 30 riksveiinvesteringer, kap. 1332 post 63 – særskilte tilskudd til store kollektivprosjekt, kap. 1332 Post 66 – Tilskudd til byområder, kap. 1352 post 73 – Stasjons- og knutepunktsutvikling langs jernbanen.

Hovedporteføljen tall i mill.kr	Revidert budsjett 2024	Bompenger		Post 30. 30/66		Post 63		Post 66		Post 73		mva.-refusjon		Totalt 2024		Differanse
		Budsjett	Forbruk	Budsjett	Forbruk	Budsjett	Forbruk	Budsjett	Forbruk	Budsjett	Forbruk	Budsjett	Forbruk	Budsjett	Forbruk	
Sykelstamvegen	301,0			301,0	179,0									301,0	179,0	122,0
Bussveien Korridor 1-4	1 208,0	252,0	209,2			533,0	519,2	233,1	233,1			190,0	210,0	1 208,0	1 171,7	36,3
Bussveien korridor 1	1 154,0													1 154,0	1 135,9	18,1
Bussveien korridor 2.1	31,0													31,0	34,2	-3,2
Bussvei korridor 2.2	20,0													20,0	0,1	19,9
Kollektivakse korridor 3	1,0													1,0	0,1	0,9
Korridor 4	2,0													2,0	1,4	0,6
SUS/UIS-Diagonalen-Jåttå	174,0			146,0	96,9							28,0	22,9	174,0	119,8	54,2
TKV rv 50g Sør-Tjora-Kontinentalveien	218,0	218,0	193,6											218,0	193,6	24,4
Programområde sykkel	158,0	133,0	77,9									25,0	20,1	158,0	98,0	60,0
Programområde gange, miljø og trafikksikkerhetstiltak	134,0	112,0	57,6									21,0	15,9	134,0	75,8	58,2
Oalsgata samfinansiering sykkel/gange/ts	48,0	40,0	28,0									8,0	3,3	48,0	31,3	16,7
Dusavikveien samfinansiering sykkel/ts	6,0	5,0	5,5									1,0	1,0	6,0	6,5	-0,5
Programområde kollektiv + øvrige kollektivtiltak	83,0	70,0	17,7									13,0	2,2	83,0	19,9	63,1
Sandnes- og Skeiane stasjon	190,0									190,0	19,5			190,0	19,5	170,5
TKV rv 50g Kontinentalveien - Sundekrossen	11,0	11,0	3,0											11,0	3,0	8,0
E3g Hove Osli	204,0	188,0	188,0	16,0	20,1									204,0	208,1	-4,1
E3g Smiene – Harestad	50,0	50,0	56,3		5,8									50,0	62,1	-12,1
Fv. 505 Foss Eikeland - E3g	4,0	3,0	2,3									1,0	0,3	4,0	2,6	1,4
TKV rv 50g Sømmevågen - Sola skole	6,0	6,0												6,0	0,0	6,0
Drift Kollektiv	365,0							365,0	331,7					365,0	331,7	33,3
Drift Kollektiv	218,0													218,0	197,6	20,4
Økt rutefrekvens	74,0													74,0	73,5	0,5
Reduserte billettpriser	73,0													73,0	60,6	12,4
Drift sekretariat	9,0	9,0	6,3											9,0	6,3	2,7
Resultat 2024																
Sum forbruk 2024	3 169,0													3 169,0	2 528,9	640,1

Programområde sykkel

Beløp i mill. 2024 kr inkl. mva

Prosjekteier	Prosjektnavn	Totalkostnad	Budsjett 2024	Forbruk 2024	Differanse	
Randaberg	Krystallveien	28,5	25,7	0,1	25,6	
Sandnes	Dyre Vaas vei	12,5	12,2	1,0	11,2	
Sandnes	Haakon VII's gt. - Ganddalsgata	15,4	13,4	-	13,4	
Sola	Åsenvegen	51,7	0,4	0,3	0,2	
Stavanger	Sandvikveien	103,9	31,5	46,2	-	14,7
Stavanger	Rektor Steens gt./Cort Adelers gt.	33,5	18,3	13,0		5,3
Stavanger	Hannasdalsgata (del 2)	30,9	15,0	10,3		4,7
Stavanger	Ryfylkegata del 2	32,1	6,4	6,4		-
Stavanger	Steingata	13,2	0,3	0,6	-	0,3
Stavanger	Musegata fra Paradis stasjon	7,3	6,6	2,5		4,1
Stavanger	Bergeland/Birkeland	3,4	0,1	-		0,1
Stavanger	Hjelmelandsgata	1,4	0,1	-		0,1
Stavanger	Christian Bjellands gate	2,3	0,1	-		0,1
Stavanger	Langgata fra Verksgata til Pedersgata	1,7	0,9	1,1	-	0,2
Rogfk.	Madlaveien vest for Kristine Bonnevis veg	8,3	0,7	0,3		0,4
Rogfk.	Madlaveien øst for Kristine Bonnevis veg	3,2	3,0	2,3		0,7
Rogfk.	Elvegata Gjesdalv-Julie Egesgt (50%)	10,7	0,4	0,1		0,3
Rogfk.	Torvmyrveien	55,0	6,2	1,6		4,6
Rogfk.	Ølberg-Vigdel, delfinansiering 50 %	48,4	12,5	10,4		2,1
Rogfk.	Randabergveien på Tasta	7,3	1,6	1,3		0,3
Rogfk.	Misjonsveien	5,8	1,0	0,5		0,5
Rogfk.	Randabergveien	6,7	0,6	0,1		0,5
Totalsum			158,0	98,0		60,0

Programområde gange

Beløp i mill. 2024 kr inkl. mva

Prosjekteier	Prosjektnavn	Totalkostnad	Budsjett 2024	Forbruk 2024	Differanse
Randaberg	Tungenesveien	0,6	0,6	-	0,6
Sandnes	Forbindelse Torvveien	8,1	7,8	1,6	6,2
Sola	Gangfeltopphøyning og intensivbelysning, Sande Skole	1,3	1,3	-	1,3
Sola	Intensivbelysning gangfelt, Sandesletta og Åsenveien	0,3	0,3	-	0,3
Sola	Tellepunkt, gående sentrum	1,1	1,1	-	1,1
Stavanger	Hetlandsgata kryss Vaisenhus-Kongsteinsgt	7,3	0,3	0,2	0,1
Stavanger	Klubbselskapet - Olavskleivå	8,3	0,6	0,2	0,4
Stavanger	Myrvangveien Køhlers vei – Haugvaldstadm	5,5	-	1,1	- 1,1
Stavanger	Arne Rettedals gt	9,6	0,1	0,0	0,1
Stavanger	Neptunveien (Sjøvn), ved Tastaveden sk	6,4	-	-	-
Stavanger	Øvre Holmegate	9,8	2,0	0,3	1,7
Stavanger	Stiftelsesgata, Bergelandsgata til Kongsgård	5,2	3,7	-	3,7
Stavanger	Eiganesveien	3,1	2,7	0,7	2,0
Stavanger	Stavanger Stasjon			1,1	- 1,1
SVV	E39 Gangbru Sørmarka	32,6	-	0,6	- 0,6
Rogfk.	Bøveien	10,1	6,0	0,3	5,7
Rogfk.	Madlaveien x Regimentsvegen	47,0	9,8	11,6	- 1,8
Rogfk.	Ølberg-Vigdel, delfinansiering 50%	49,4	11,4	10,4	1,0
Totalsum			48,2	28,1	19,6

Programområde trafiksikkerhet

Beløp i mill. 2024 kr inkl. mva

Prosjekteier	Prosjektområde trafiksikkerhet	Totalkostnad	Budsjett 2024	Forbruk 2024	Differanse
Sandnes	TSU: Giske Ungdomsskole - GS-vei	0,4	0,4	0,0	0,4
Sandnes	TSU: Giske Ungdomsskole - Sykkelbom	0,2	0,2	0,0	0,2
Sandnes	TSU: Høyland ungdomsskole - belysning GS-vei	0,6	0,6	0,5	0,0
Sandnes	TSU: Øygard ungdomsskole - belysning	0,1	0,1	0,2	- 0,0
Sandnes	TSU: Riska ungdomsskole	1,5	1,5	0,4	1,0
Sandnes	TSU: Skeiane ungdomsskole - Lunden, belysning	0,6	0,6	0,5	0,0
Sandnes	TSU: Sykkelparkering - 3 ungdomsskoler	0,6	0,6	0,4	0,2
Sola	Påskhusvegen	1,8	1,8	-	1,8
Sola	Nesbuvegen x Åsnutvegen	20,3	20,3	-	20,3
Sola	TSU: Skadbergbakken - fortau	4,7	0,6	0,0	0,5
Stavanger	Sjøhagen	36,9	2,0	15,9	- 13,9
Stavanger	Lundebakken	15,1	8,1	11,1	- 3,0
Stavanger	Gauselvågen (Nord)	10,1	0,6	3,8	- 3,2
Stavanger	Stavanger sentrum, etablere pullerter	5,9	0,1	-	0,1
Stavanger	Beysning Vågen tusenårsstedet	19,7	8,0	1,1	6,9
Stavanger	Øvre Vågen	30,9	13,7	4,6	9,1
Stavanger	Oddahagen	1,8	0,1	0,2	- 0,1
SVV	E39 Trafikkstyring på motorveien	80,4	15,3	2,0	13,3
Rogfk.	Elvegata Gjesdalv-Julie Egesgt (50%)	11,1	0,5	0,1	0,4
Rogfk.	Fv. 4540 Grannessletta x Madlavegen	7,7	1,2	0,2	1,0
Rogfk.	To underganger Nesbuveien	43,1	9,0	6,6	2,4
Totalsum			85,1	47,7	37,4

Programområde kollektiv

Beløp i mill. 2024 kr inkl. mva

Prosjekteier	Programområde kollektiv	Totalkostnad	Budsjett 2024	Forbruk 2024	Differanse
Randaberg	Hagafjell	8,7	6,0	0,2	5,8
Randaberg	Krystallveien/Bronseveien	16,8	12,1	0,1	12,0
Sandnes	Breddeutvidelse Aksel E. vei	3,4	-	0,0	- 0,0
Sandnes	Buggelandsbakken	6,6	6,6	0,6	6,0
Sandnes	Samlepott Sandnes sentrum stasjon	1,2	1,2		1,2
Sola	Samlepott Forkjørsregulering Sandesletta og Kjelsber Ring	0,7	0,3	0,2	0,2
Stavanger	Kongsgata	58,9	1,0	2,5	- 1,5
Stavanger	Klubbgata	120,0	2,0	0,1	1,9
Stavanger	Korridor øst Holmen	24,0	0,1	-	0,1
Stavanger	Folkeviserveien	16,9	6,0	7,2	- 1,2
Stavanger	Rogalandsgata	7,6	0,1	0,1	-
Stavanger	Holdeplasser Madlasandnes	9,2	1,0	0,2	0,8
Stavanger	Snarveier til bussholdeplasser 2024 (Rogfk./Stavanger kommune)	3,1	3,1	-	3,1
Stavanger	Samlepott: Holdeplass Heddeveien	2,0	0,1	-	0,1
Rogfk.	Auglendsdalen	44,9	15,5	4,1	11,4
Rogfk.	Lagårdsveien - Ullandhaug	13,0	4,7	2,1	2,6
Rogfk.	Korridor øst: Verksgata	58,4	5,2	2,0	3,2
Rogfk.	Korridor nord	48,0	4,8	-	4,8
Rogfk.	Gravarsveien sør	62,4	1,5	-	1,5
Rogfk.	Bussprioritering signalanlegg Nord-Jæren	9,0	4,8	0,3	4,5
Rogfk.	Gjennomgang holdeplasser UU	24,2	2,3	0,2	2,1
Rogfk.	Samlepott: Kartlegging rute 7-24-25-26-27	1,5	1,5		1,5
Rogfk.	Snarveier til bussholdeplasser 2024 (Rogfk./Stavanger kommune)	3,1	3,1		3,1
Totalsum			83,0	19,9	63,1

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

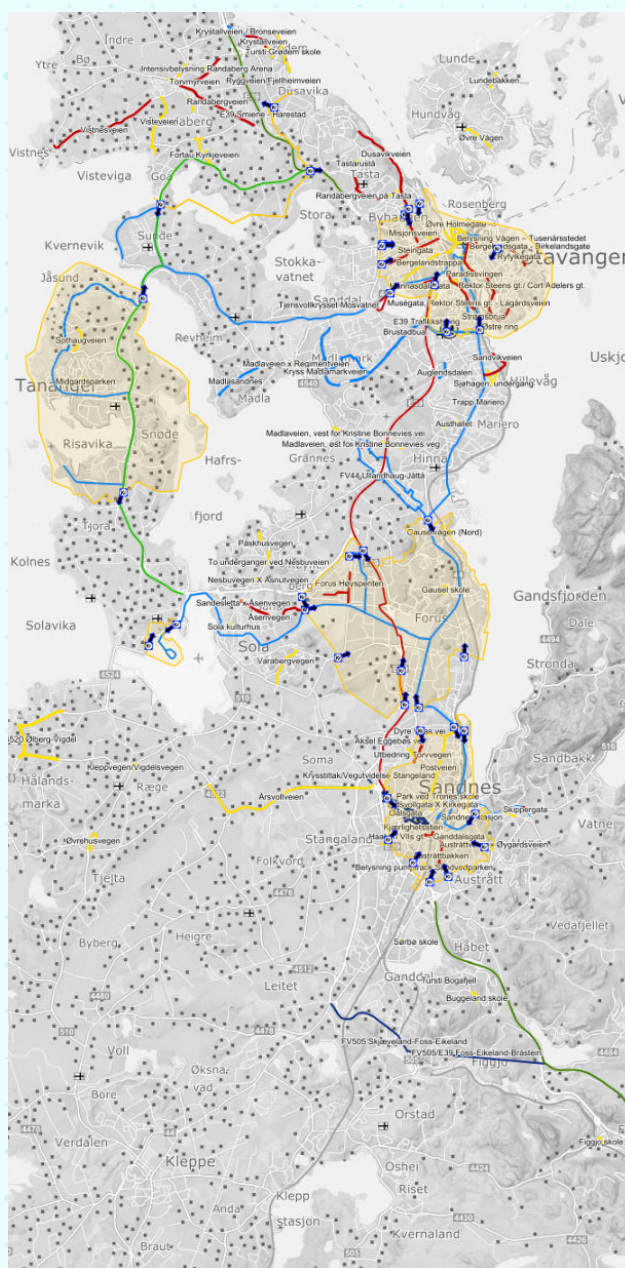
kjersti@bymiljøpakken.no

Are Hauge Braaten

Kommunikasjonsansvarlig rådgiver

kontakt@bymiljøpakken.no

+47 986 64 231



Et interaktivt kart for Bymiljøpakkens
prosjekt finnes på bymiljopakken.no



Statsforvalteren i Rogaland



Rogaland
fylkeskommune



Randaberg
kommune



SANDNES
KOMMUNE



Sola kommune



Stavanger
kommune



Jernbane-
direktoratet



Statens vegvesen



Bymiljøpakken