

Årsrapport 2025



Bymiljøpakken

Innhold

1. Innledning	3
2. Om Bymiljøpakken	7
3. Hovedporteføljen	9
4. Måloppnåelse	25
5. Økonomi	32

Ny kollektivtrase Jättå - Ullandhaug. Foto: Rogaland Fylkeskommune.



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 som sier:

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.

2025 var et år med høyt aktivitetsnivå både på bussveien og sykkelstamveien, som er de investeringsprosjektene i Bymiljøpakken med størst forventet måloppnåelse opp mot nullvekstmålet. Mindre prosjekter innenfor kollektiv, og sykkel, gange og trafiksikkerhet ble også igangsatt og avsluttet

I 2025 har vi åpnet:

- 11 kilometer ny eller oppgradert sykkelvei og sykkelfelt
- 15 kilometer oppgradert gangvei og fortau
- 28 nye eller oppgraderte bussholdeplasser
- 7 kilometer kollektivtrasé
- 8 kilometer vei
- 17 oppgraderte kryss
- 45 oppgraderte gangfelt
- 8 kulverter/underganger
- 580 lyktestolper



Arbeid i Hannadalsgate, Stavanger kommune
Foto: Bymiljøpakken



Bussvei i Sandnes
Foto: Bymiljøpakken

Milepæler 2025

2025

Januar



Foto: Rogaland fylkeskommune

Åpning kollektivtrasé Jättå - SUS

Februar



Foto: Kolumbus

Vekst i sykkel

Mars

April



Foto: Statens vegvesen

Åpning av sykkelstamvegens sykkel tunnel

Mai



Foto: Bymiljøpakken

Åpning sykkelparkering ved Sandnes stasjon

Juni

Juli



Foto: Bymiljøpakken

Spadestikk Bussveien strekning Elvegata

August



Foto: Bymiljøpakken

Åpning Bussveien Jättå

September

Oktober



Foto: Bymiljøpakken

Åpning undergang under Sjøhagen

November



Foto: Statens vegvesen

Spadestikk Oalsgata

Desember

Måloppnåelse

Byindeksen, som er hovedindikator for nullvekstmålet, viser en økning i de siste tre årene i gjennomsnitt i personbiltrafikken på 5.5 prosent sammenlignet med referanseåret 2017.

Etter mange år med vekst i antall kollektivreiser, var det i 2025 utflating og en svak nedgang i reiser for både buss og tog. Antall reiser med buss gikk ned med to prosent og antall reiser med tog gikk ned med en prosent.

De to siste årene har det vært en god vekst i sykkeltrafikken. Sykkelindeksen viste en økning på 8 prosent i 2025.

I figuren under vises utviklingen i indikatorene fra 2017.



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

**Tall kun for Sandnes

Økonomi

Aktiviteten ble noe lavere enn planlagt i 2025. Av et revidert årsbudsjett på 2,7 milliarder kroner, endte forbruket på 2,2 milliarder.

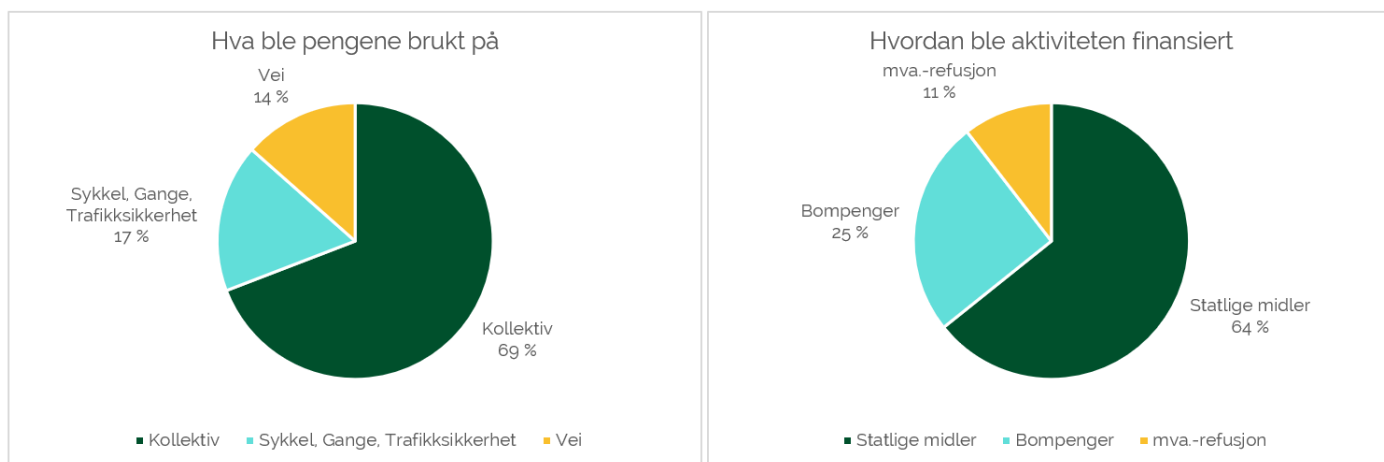


Foto: Kolumbus



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 er navnet på samarbeidet som styrer byvekstavtalen på Nord-Jæren og som skal sikre gjennomføring av prosjekter og tiltak.

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

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 (2017-2033), inngår i byvekstavtalen for Nord-Jæren og styres gjennom Bymiljøpakken. I juni 2025 vedtok Stortinget Prop. 92S med en forlengelse av innkrevingsperioden ut år 2038.

I tråd med føringer i Nasjonal transportplan (NTP) 2025-2036 ble det gjennomført forenklete byutredninger for de fire største byområdene i 2025. Statens vegvesen orienterte høsten 2025 styringsgruppen i Bymiljøpakken om de resultater og funn som forelå fra arbeidet med byutredning for Nord-Jæren. Hensikten med byutredningene var å lage et faglig grunnlag for reforhandling av byvekstavtalen for Nord-Jæren.

Prosjekter og tiltak i 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 måloppnåelse, disponible midler, samfunnsøkonomisk lønnsomhet, planstatus og kapasitet på planlegging og gjennomføring.

Sykkelfelt langs Bussveien i Sandnes. Foto Bymiljøpakken



Mobilitetspakken

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

Overordnet mål er å bidra til nullvekstmålet i byvekstavtalen. Styringsgruppen vedtok i 2024 følgende hovedmål;

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

I 2025 vedtok fylkestinget å omdisponere midler fra mobilitetspakken til ruteproduksjon for budsjettåret 2026. Formålet med dette var å redusere behovet for rutekutt som følge av store kostnadsøkningene i nytt bussanbud. Styringsgruppen for mobilitetspakken har lagt føringer om at bedriftssamarbeidet HjemJobbHjem og bysykkelen skal prioriteres, og i størst mulig grad skjermes mot kutt.

Effektiv arealbruk

Byvekstavtalen skal bidra til attraktive by- og tettstedssentre og en mer effektiv arealbruk i avtaleområdet. Statsforvalteren, på vegne av Kommunal- og distrikts- departementet, har hovedansvaret fra statens side for oppfølgingen av arealføringene i byvekstavtalen. Det er avgjørende at regionen lykkes med en arealutvikling som er i tråd med mål og strategier i Regionalplan for Jæren og Søre Ryfylke, samt målene for byvekstavtalen. Rogaland fylkeskommune har startet opp arbeidet med ny fylkesplan for regional utvikling, areal og mobilitet som skal erstatte den gjeldende regionalplanen.

I forbindelse med ny byutredning, ble arealdataverktøyet ADV tatt i bruk for bedre å kunne vise effekten av ulike arealbrukstiltak på Nord-Jæren. Det ble opprettet en lokal ADV-samarbeidsgruppe, som har satt opp arealbruksalternativene, med støtte fra Kommunal- og distriktsdepartementet.

I 2025 har Kommunal- og distriktsdepartementet i samarbeid med representanter fra byvekstområdene jobbet med en forbedret metode for beregning av arealindikatorene. En eventuell endring i indikatorene vil inngå i en reforhandling.

3. Hovedporteføljen

Drift kollektiv

Prosjektet Drift kollektiv i hovedporteføljen er en samling av flere tiltak som utføres av Rogaland fylkeskommune og Kolumbus. Tiltakene er delt inn i:

- Drift kollektiv
- Økt rutefrekvens
- Reduserte billettpriser

Drift kollektiv

Drift kollektiv omfatter digitale tjenester, økt markedsføring og mobilitetspakken.

I 2025 var det arbeid med å styrke **digitale tjenester** gjennom tre hovedprosjekter: Plattformtjenester i skyen, Kolumbus-app og Ny mobilitet og eksterne parter. Sistnevnte er et tiltak for å effektivisere samhandling mellom Kolumbus og eksterne samarbeidspartnere gjennom forenklede og standardiserte arbeidsprosesser.

Kolumbus har også arbeidet med **økt markedsføring** hvor konseptet "Du er skapt for å bevege deg. Så reis kollektivt" ble videreført fra 2024. Grunnet forsinket oppstart av bussveien og endrede prioriteringer ble planlagte markedsføringstiltak utsatt.

Hvert år vedtas det et eget handlingsprogram og budsjett i styringsgruppen for **mobilitetspakken**. I 2025 ble det arbeidet særlig med HjemJobbHjem – et mobilitetstiltak rettet mot bedriftsmarkedet og bysykkel.

Bedriftssatsingen hadde god aktivitet gjennom året, med økt tilstedeværelse på Forus gjennom informasjonsmøter, rekrutteringstiltak, sykkelservice, helseforedrag m.m. "Infoprojektet" ble etablert i 2025 i forbindelse med åpning av både nytt sykehus på Ullandhaug og åpning av bussveitraséer på Forus. Tiltaket innebærer målrettet informasjon om reisealternativer og tilbud om gratis bussbillett i kampanjeperioden.

Ved årsslutt 2025 er det 70 415 ansatte som har tilgang på HjemJobbHjem, en økning på 1 476 ansatte i 2025. Det er leaset 1686 nye elsykler gjennom ordningen i 2025.

Bysykkelen er blitt en viktig bærebjelke i mobilitetstilbudet på Nord-Jæren. I 2025 er det signert kontrakt på 1000 nye sykler, driftskapasiteten og reparasjonstakten er økt betydelig og man har jobbet med å forbedre IT-systemer. I tillegg ble det lagt betydelig vekt på å utvide både eksisterende og nye ladestasjoner på Nord-Jæren i andre halvår av 2025. Arbeidet har særlig prioritert god sykkeltilgang og plassering av ladestasjoner langs den nye bussveitraseen, med hovedfokus på Forus. Som følge av dette ble flere nye og utvidede stasjoner etablert i siste kvartal 2025. Dette vil gi et økt og forbedret tilbud til innbyggerne og reisende i regionen.

Økt rutefrekvens

Den økte ruteproduksjon ble iverksatt i henhold til vedtak i Rogaland fylkesting.

Gjenstående midler vil bli overført til fond for elektrifisering av bussflåten på Nord-Jæren i 2026.

Reduserte billettpriser

Det ble satt av midler til takstreduserende tiltak i 2025. Midlene skal fordeles mellom reduserte billettpriser (Dette gjelder både HJH-billetten, enkeltbilletter og periodebilletter på Nord-Jæren), takstsamarbeid- Tog/Buss/Båt/kystbuss og plassbestilling hurtigbåt. Hoveddelen av midlene brukes på takstsamarbeidet med Jærbanen. Dette gjør at brukerne kan reise med buss, båt og tog på samme billett. Dette tilskuddet er ikke oppregulert i takt med passasjerøkningen. Innen byvekstmidler øremerket til takstreduserende tiltak, er disponible midler på fond brukt til å dekke Bymiljøpakkens andel i 2025.

Markedsføringskampanje i Stavanger. Foto: Steffen Vadla



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.

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

På vei ut fra sykkeltunnelen, retning sør, Foto: Bymiljøpakken



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 der bussen kan kjøre uten forstyrrelser. Det bygges også sammenhengende gang- og sykkelsystemer langs Bussveien.

Bussveien bygger opp om regionalplanens målsetning om fortetting i prioriterte byutviklingsakser. I 2025 har det vært flere åpninger av bussveistrekninger. Bussveien er ferdig gjennom Jåttåvågen, fra Nådlandsbråtet til Hans og Gretestien, Stasjonsveien til Gauselvågen og Jernbaneveien til Elvegata via Olav V's plass i Sandnes.

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

Korridor 1:

Stasjonsveien – Gauselvågen ble åpnet september 2025.

Nådlandsbråtet – Hans og Grete stien ble ferdigstilt og åpnet i 2025.

Forussletta – Stavangerveien hadde god fremdrift i arbeidet i 2025.

Strandgata Byggearbeid er godt i gang og delstrekningen skal være ferdig sommer 2026.

Jernbaneveien – Olav Vs plass – Elvegata ble åpnet i juni 2025.

Elvegata – Gravarsveien / Havnegata startet bygging i 2025.

Hillevåg – Stavanger sentrum Planarbeid og oversendelse for politisk behandling var i desember 2025.

Bussveien Fv4580 Jernbaneveien Arbeidet med forskjellige forslag til løsninger og har vurdert at det vil være hensiktsmessig å dele prosjektet i to, legge første del inn i prosjekt Hillevåg Sentrum og videre mot Olav Vs gate inn i prosjekt Mosvannet sentrum. Det pågår dialog med både BaneNor og Stavanger kommune i forhold til arbeidet med ny Stavanger stasjon.

Forus nord ble lyst ut i slutten av november 2025.

Forus vest ble lyst ut i slutten av november 2025.

Korridor 2.1:

Mosvannet – Stavanger sentrum Forslag til detaljregulering for Bussveien Mosvannet – Olav Vs gate, plan 2623 ble vedtatt mai 2025 med en del tilleggsvedtak. På grunn av arbeid med tilleggsvedtak blir fremdriften noe forsinket i forhold til opprinnelig plan.

Mosvannet – Sundekrossen – Kvernevik Arbeid med reguleringsplan er godt i gang.

Korridor 2.2

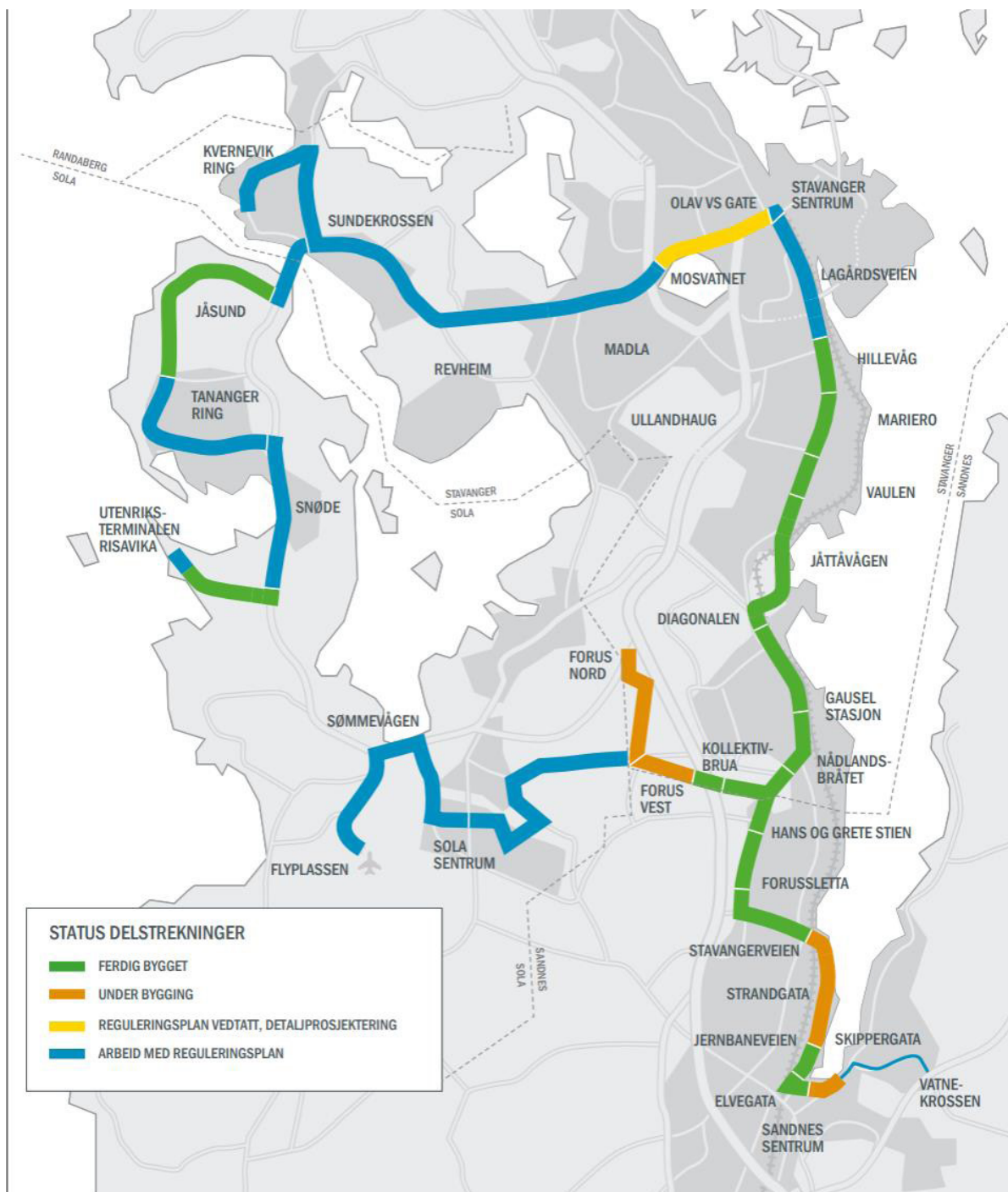
Sundekrossen – Risavika Strekingen ble overført til Rogaland fylkeskommune i mai, og det har pågått arbeid med verdianalyse og avholdt veiledningsmøte med kommunen. Det er avholdt møter med næringslivet.

Korridor 3

Gravarsveien – Vatnekrossen Arbeid med løsningsforslag for strekingen pågår.

Korridor 4

Forus – Sola – Sola flyplass Arbeid med reguleringsplan pågår, og det legges 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 Sykkelstamveien ved Motorveien.

Strekningen ble åpnet i januar 2025.

Kollektivtraséen klar for åpning. Foto: Rogaland fylkeskommune



Transportkorridor vest

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 er felles med bussveien. Gående og syklende blir ivaretatt av sykkelvei med fortau langs hele strekningen.

Strekningen E39 til Kontinentalveien er riksveg (rv. 509) og er åpnet for trafikk. Videre nordover til Sundekrossen er klassifisert som fylkesveg (fv.441). I 2025 har man arbeidet med en samlet plan for denne strekningen.

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 er slått sammen for å skape en mer helhetlig prosjektorganisering. 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. Byggearbeidet startet i oktober 2025.

Fylkesordfører Ole Ueland taler ved spadestikk for prosjektet Oalsgata. Foto: Bymiljøpakken



Dusavikveien

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

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

Sandnes og Skeiane stasjon

På Sandnes stasjon er det gjennomført oppgraderingstiltak som bidrar til å etablere gode overgangsløsninger mellom jernbane, bussvei og annen kollektivtrafikk til og fra Sandnes stasjon og Ruten. Dette innebærer også at stasjonen har fått så god universell utforming som mulig, med blant annet heiser og nye trapper. Oppgradering av Sandnes stasjon ble ferdigstilt i 2025.

Utbygging på Skeiane er ikke tatt med i dette prosjektet.

To prosjekt på samme plass. Kenny Rettore, ordfører i Sandnes kommune åpner nye sykkelstap på Sandnes stasjon. Til høyre ser man den nye heisen blir ferdigstilt av Bane NOR. Foto: Bymiljøpakken.



E-39 prosjektene

E39 Ålgård-Hove

E39 er del av den sammenhengende riksveien langs kysten fra Oslo-Bergen. Hovedmålet med prosjektet er bedre fremkommelighet og økt trafikksikkerhet samt å knytte tettstedene Ålgård og Figgjo sammen med Sandnes, Stavanger og resten av Nord-Jæren til et felles arbeids- og boligmarked. Prosjektet utvider eksisterende vei fra to til fire felt samt legger deler av strekningen i tunnel.

E39 Hove-Osli har hatt pågående byggearbeid i 2025. Trafikkåpning er forventet i mai 2026.

E39 Osli-Figgjo ble i NTP 2025-2036 lagt til Statens vegvesen sin utviklingsportefølje.

E39 Figgjo-Ålgård forberedte i 2025 grunnlaget for ekstern kvalitetssikring. I Nasjonal Transportplan for 2025-2036 ble det åpnet for at strekningen E39 Figgjo-Ålgård kan få oppstart i første periode hvis styringsgruppen prioriterer midler og det er rom for å prioritere statlige midler.

E39 Smiene-Harestad

E39 Smiene - Harestad er del av den sammenhengende riksveien langs kysten fra Oslo-Bergen. Prosjektet består av 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.

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

E39 ved Bogafjell. Foto: Statens Vegvesen



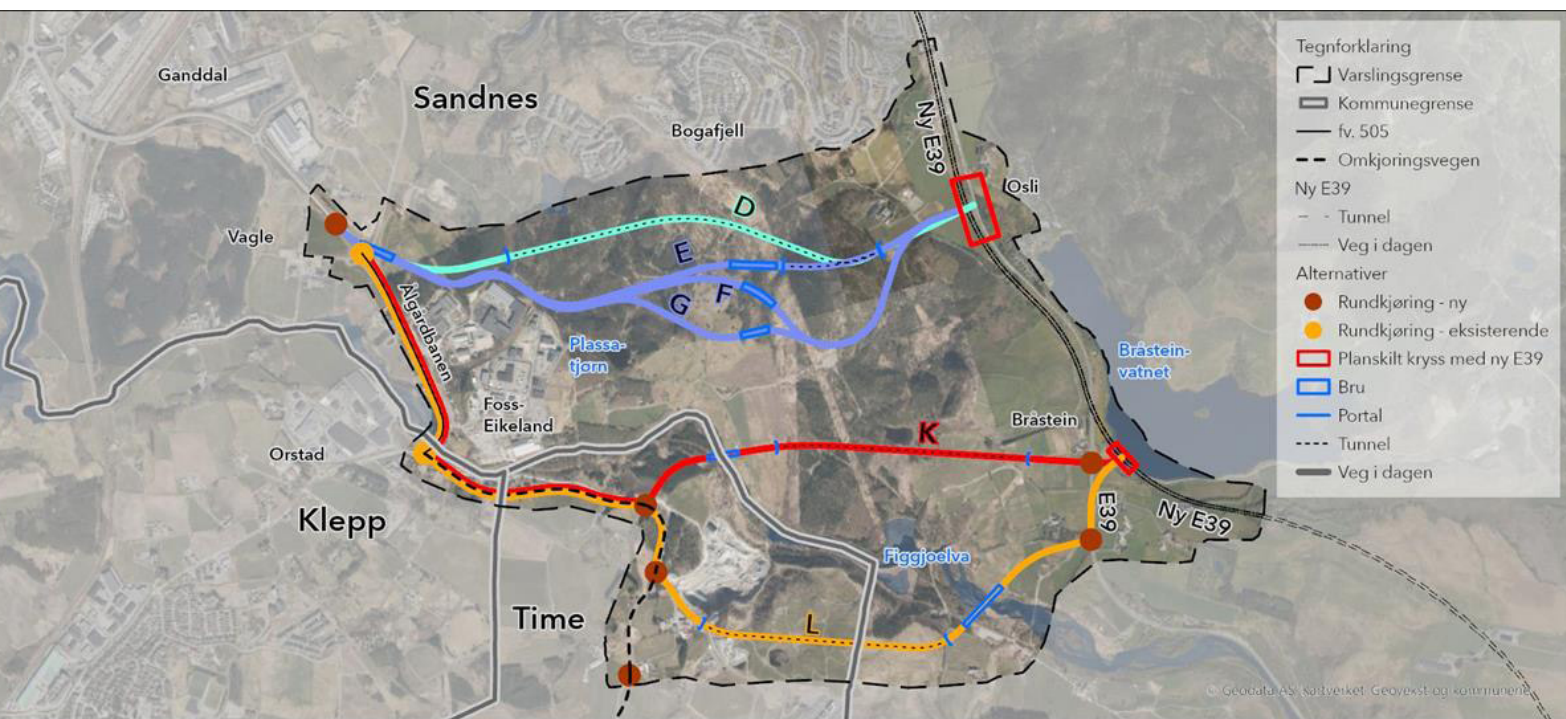
Fv. 505 Foss Eikeland – E39 og kryss E39 Bråstein/Osli

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

Kommunestyret i Sandnes behandlet planprogram i juni 2025. Det ble vedtatt at tre alternative traseer skulle utredes i tillegg til de tre alternativene som var valgt ut gjennom planprosessen. To av disse alternativene går inn i Klepp og Time kommune. Det ble startet en prosess i dialog med de tre kommunene høsten 2025.

De to sørlige traseene er bearbeidet for å tilpasses prosjektet Omkjøringsvei Kverneland, samt optimalisert for å bli reelle alternativ som grunnlag for utredning. Dette er gjort i samarbeid med kommunene Sandnes, Klepp og Time.

Her viser alle trasealternativene i planprogrammet som ble sendt på høring i 2026. Grafikk: Rogaland fylkeskommune



Programområdetiltak

Bymiljøpakken hadde i 2025 fem faggrupper: Kollektiv, gange, sykkel, trafikksikkerhet og kommunikasjon. En av faggruppene viktigste oppgaver er å bidra med faglige vurderinger knyttet til programområdeprosjekter. Dette for å sikre at prosjekter og tiltak med høy måloppnåelse for nullvekst i personbiltransport prioriteres. Samlet budsjett for programområdene i 2025 var 242 millioner kroner og det faktiske forbruket ved årets slutt endte på 155 millioner kroner.

Det er i tidligere budsjetter tildelt midler til programområdeprosjekter som av ulike årsaker ikke er kommet i gang med bygging ved utgangen av 2025. Årsaken til dette er blant annet at Bymiljøpakkeprosjektene utføres i sammenheng med partenes egne prosjekter, og blir flyttet ut i tid som følge av avhengigheter i prosjektgjennomføringen.

Videre følger en oppstilling av prosjekter som stod ferdig i 2025, prosjekter som fikk tildelt midler til bygging i 2025 og relevante kommentarer til knyttet til fremdrift i bygging av vedtatte programområde prosjekter.

Sykkelprioriterte Rektor Steens gate i Stavanger. Foto: Bymiljøpakken



Sykkel

Prosjekter som sto ferdig i 2025:
Madlaveien øst for Kristine Bonnevis vei
Rektor Steen/Cort Adellers gate

Prosjekter som gikk over til byggefase i 2025:
I 2025 var det ingen prosjekter som gikk over i byggefase.



Madlaveien øst for Kristine Bonnevis vei
Foto: Bymiljøpakken

Kommentar til fremdrift

- Hjelmelandsgata: Prosjektet hadde planlagt oppstart i 2025. Det har vært forsinkelser på grunn av forurenset grunn og som følge av samordning og venting på anlegg.
- Christian Bjellands gate: Tidligere reguleringsplan ble stanset i påvente av avklaringer for krysset med Tanke Svilands gate/Randabergveien/Misjonsveien tilknyttet plan for Misjonsveien.
- Opheimsgata del 2: Planendring med parallell prosjektering pågår. Prosjektet samkjøres med utvidelse av Storhaug skolegård og VA. Denne delen av gata prioriteres derfor først.
- Bergelandsgata og Birkelandsgata: Planendring med parallell forprosjektering pågår.
- Steingata: Planendring med parallell forprosjektering pågår
- Sandvikveien: Bro over jernbanen er løftet på plass. Sluttarbeid pågår.
- Reguleringsplan for Krystallveien ble vedtatt oktober 2025. Klager på planen ble behandlet i mars 2026 og er oversendt til Statsforvalter for endelig avgjørelse.
- Reguleringsplan for Randabergveien på Tasta ble godkjent i desember 2025. Prosjektet er ikke tildelt midler for bygging i gjeldende Handlingsprogram.

Gange:

Prosjekter som stod ferdig i 2025:

Gangfeltopphøyning og intensivbelysning, Sande Skole

Intensivbelysning gangfelt, Sandesletta, nord og Åsenveien

Prosjekter som gikk over til byggefase i 2025:

I 2025 var det ingen prosjekter som gikk over i byggefasen.



Kommentar til fremdrift

- Klubbselskapet-Olavskleivå: Det har tatt tid å få på plass avtale på dette prosjektet. Prosjektet venter på arkeologisk avklaring, arbeid med vann- og avløp og arbeidet i Lars Hertervigs gate/Rådhuset.
- Arne Rettedals gate: Prosjektet har ventet på oppstart på grunn av arbeid i Lars Hertervigs gate/Rådhuset samt arbeid med vann- og avløp.
- Eiganesveien: Prosjektet ble tildelt midler i 2025 og er nå i reguleringsprosess.
- Hetlandsgata: Prosjektet har ventet på oppstart bygging på grunn av arbeid med Nytorget/Mediehuset.
- Madlaveien x Regimentsvegen. På grunn av avlyst konkurranse høsten 2025, ble prosjektet utlyst på nytt desember 2025

Trafikksikkerhet

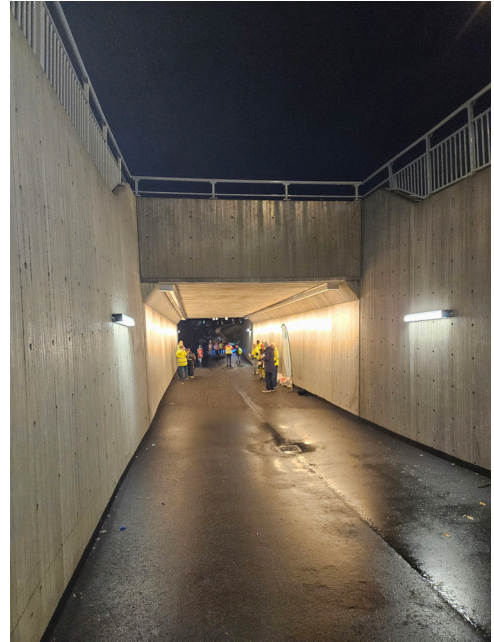
Prosjekter som stod ferdig i 2025:

Sjøhagen: Undergang under Sandviksveien i Hillevåg.

Trafikksikkerhetstiltak ved fem ungdomsskoler i Sandnes.

Prosjekter som gikk over til byggefase i 2024:

To underganger på Nesbuveien: Byggestart desember 2025. Prosjektet ble noe forsinket pga. kostnadsøkning og behov for politisk behandling av økt ramme.



Ny undergang i Sjøhagen, Stavanger. Foto: Bymiljøpakken

Kommentar til fremdrift

- Prosjektet Trafikkstyring på E39 hadde planlagt oppstart av Åsenkrysset i 2025. Dette ble utsatt på grunn av manglende prosjekteringskapasitet. Resterende kryss vurderes bygget etter evaluering av effekten av Åsenkrysset.
- Grannessletta x Madlaveien: Planavklaring har forsinket utlysning.
- Kvernbecken, Randaberg: Gjennomføring utsatt til 2026 på grunn av manglende kapasitet. Prosjektet er under planlegging og vil bli gjennomført tredje kvartal 2026.
- Nesbuveien x Åsnutveien planlagt bygging i 2025. Prosjektet er flyttet ut i tid.
- Pullerter Stavanger sentrum: Prosjektet ble tildelt midler for oppstart i 2022. Oppstart bygging er blitt utsatt på grunn av at det har tatt tid å få på plass rammeavtale med leverandør, plassering av pullerter og samkjøring av anlegg. Prosjektet har også ventet på oppstart av Bymiljøpakkeprosjekt i Øvre Holmegate som er første gate hvor pullert skal etableres.
- Oscar Winstings gate: Prosjektet er utsatt på grunn av prioriteringer og avtaler.
- Regulering Gauselvågen del 2: Planprosessen er i gang. Har blitt utsatt på grunn av manglende grunnverv samt valg av løsning for håndtering av overvann fra vei.

Kollektiv

Prosjekter som stod ferdig i 2025:

Folkeviserveien: Universell utforming holdeplasser

Holdeplasser Madlasandnes: Universell utforming holdeplasser

Buggelandsbakken: Etablering av bussholdeplasser

Mindre investeringstiltak:

Sykkelparkering Sandnes stasjon

FV 510 sentrumsvegen

Heddeveien: Oppgradering av to holdeplasser



Nytt busstopp Madlasandnes. Foto: Bymiljøpakken

Prosjekter som gikk over til byggefase i 2025:

I 2025 var det ingen prosjekter som gikk over i byggefase.

Kommentar til fremdrift

- Korridor øst: Holmen – utsatt til 2028 da Kongsgata/Klubbgata og Verksgata må ferdigstilles først.
- Krystallveien/Bronseveien: Reguleringsplan ble vedtatt oktober 2025. Klager på planen skal behandles i mars 2026 før oversendelse til Statsforvalter.
- Mindre investeringstiltak: Oppgradering holdeplasser Øvre Stokkavei: Gjennomføring utsatt til 2026. Klubbgata ble i 2024 slått sammen til et felles prosjekt. Det er per nå planlagt for bygging i 2026/2027.

Drift sekretariat

Sekretariatet i Bymiljøpakken er budsjettert med lik årlig størrelse justert med KPI-indeks for hele avtaleperioden Driften av sekretariatet finansieres av midler fra salget av Flyt AS som tidligere var en del av Ferde.

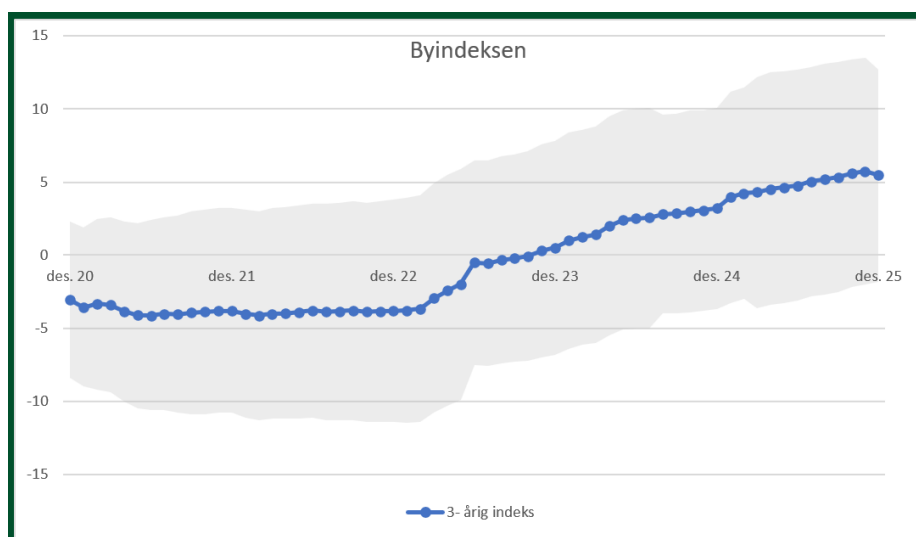
4. Måloppnåelse

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.

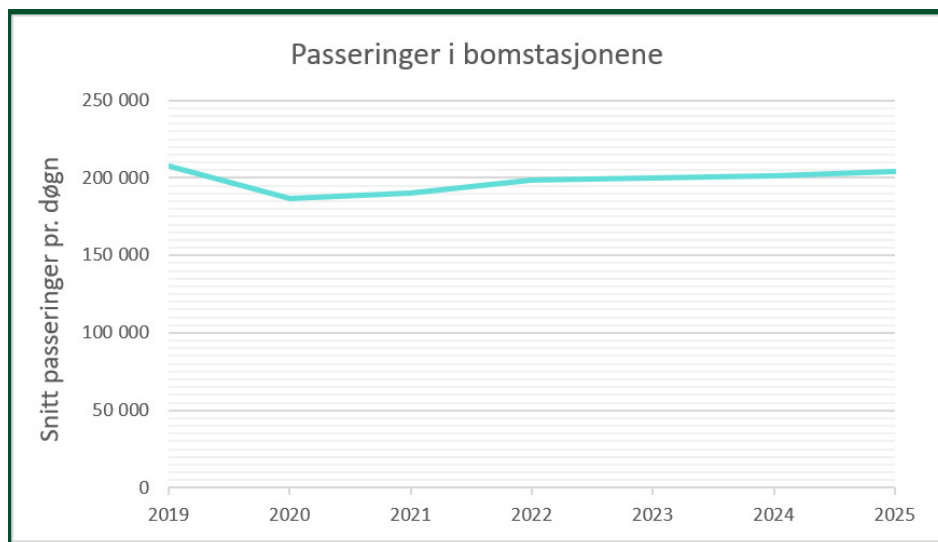
Personbil

Byindeksen måles ved et treårs glidende snitt som sammenlignes med referanseåret 2017. Så lenge pandemiårene fra mars 2020 til februar 2022 inngikk i perioden, vil denne indeksen vise en verdi som er preget av det generelt lavere trafikknivået som var i disse årene. Fra og med mars 2025 er ikke indeksen påvirket av pandemieeffekten.



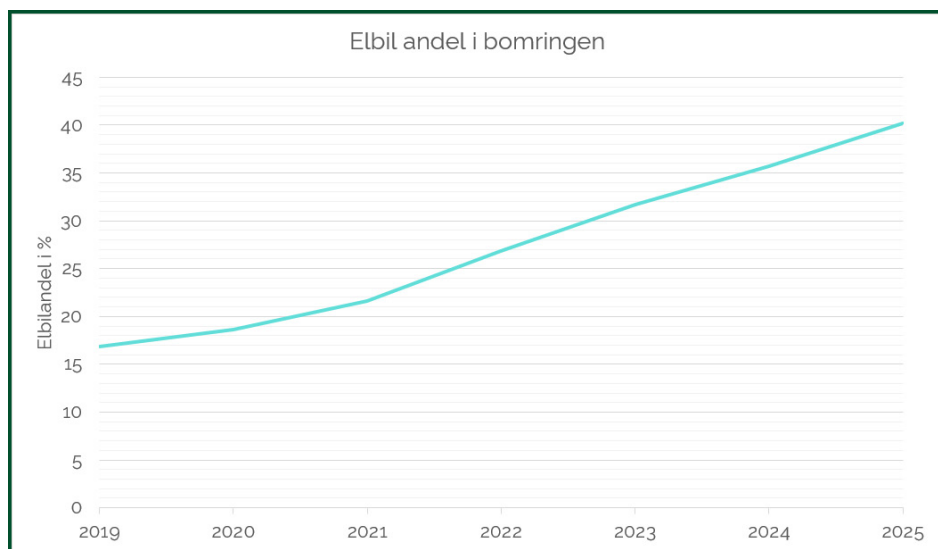
Byindeksen viser at trafikkmengden de siste tre årene i gjennomsnitt har økt med 5,5 prosent sammenlignet med referanseåret 2017. Tas måleusikkerhet i betraktning, ligger trafikkmengden i intervallet -1,8 prosent og 12,7 prosent. Byindeksen for Nord-Jæren har en relativt stor usikkerhet. Det skyldes 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 målepunkter med i beregningen.

I tillegg til trafikkregistreringspunktene er også bomstasjonene en kilde til informasjon om trafikken. Dataene er ikke direkte sammenlignbare. Byindeksen viser endring i personbiltrafikken, mens data fra bomstasjonene viser alle kjøretøy. Videre vil bompengene ha en avvisende effekt der det finnes alternativ rute. Gjennomsnittlig antall passeringer i bomringen per døgn i 2025 var 203 927. Det er 2 prosent færre passeringer enn i 2019 og 1 prosent flere passeringer enn i 2024.

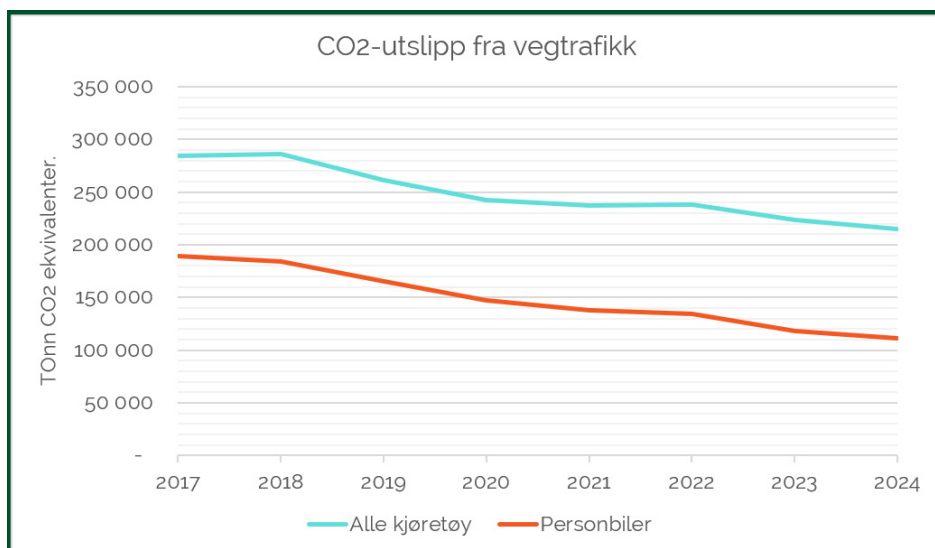


Data fra reisevaneundersøkelsen (RVU) viser total mengde trafikkarbeid. Statens vegvesen har ikke levert tall for trafikkarbeid i 2025 innen fristen for denne årsrapporten.

Andelen elbiler har hatt en sterk vekst fra 16,9 prosent i 2019 til 40,2 prosent i 2025. I rapporten Komparative studier (2018-2023) av virkningene av tiltakene som iverksettes i regi av Bymiljøpakken på Nord - Jæren, Miljøpakken i Trondheim og Miljøløftet i Bergen peker NORCE på at de lave bomtakstene for elbil har bidratt til å stimulere overgang fra fossilbil til elbil og på den måten motvirket overgang til aktive eller kollektive reisealternativer. Fra og med 1.1.2024 har rabatten for elbil i bomringen på Nord-Jæren blitt redusert fra 50 prosent til 30 prosent.



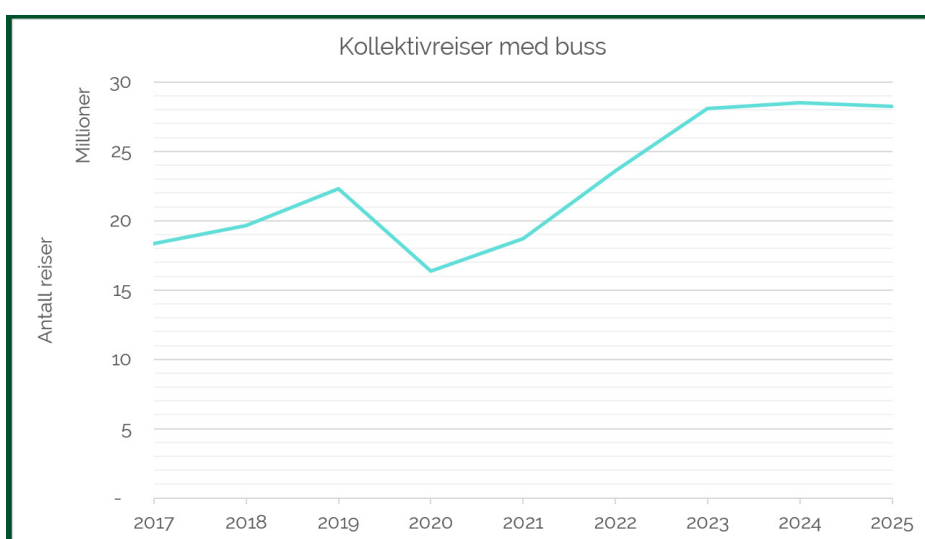
CO₂-utslipp fra veitrafikk er hentet fra Miljødirektoratets hjemmeside og er beregnet til og med 2024. CO₂-utslipp fra veitrafikk på Nord-Jæren er redusert med ca. 25 prosent fra 2017 til 2024. For personbiler alene er utslipp av CO₂ redusert med ca. 41 prosent fra 2017 til 2024.



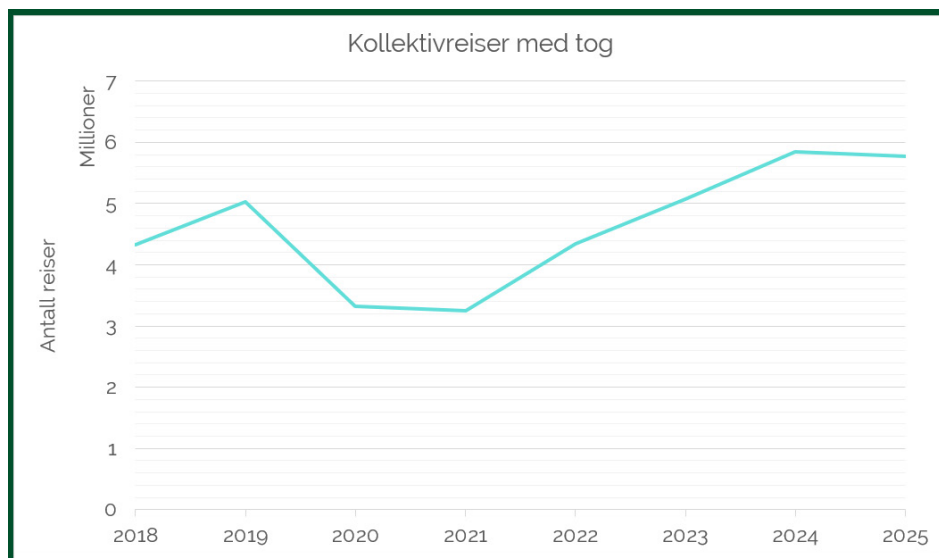
Kollektivtransport

Avtalen om takstsamarbeid mellom Kolumbus og Jernbanedirektoratet la grunnlag for et sømløst kollektivsystem på Nord-Jæren fra juni 2019. Full integrering av bysykkel i kollektivtilbudet har så langt vært en stor suksess. Etter flere år med økende antall passasjerer ser vi nå en utflating både på buss og tog.

Antall reiser med buss i 2025 var ca. 28,2 millioner. Det er ca. 54 prosent flere reiser enn i 2017, men ca. 1 prosent færre reiser enn i 2024. Ifølge Kolumbus kan majoriteten av denne endringen reflektere naturlige svingninger som følge av variasjon i arbeidsdager og værmønstre gjennom året. Samtidig er det verdt å merke seg at bussreisene på Nord-Jæren i 2025 er på det nest høyeste nivået noensinne – en indikator på at kollektivtransporten er en stabil del av befolkningens transportvalg.

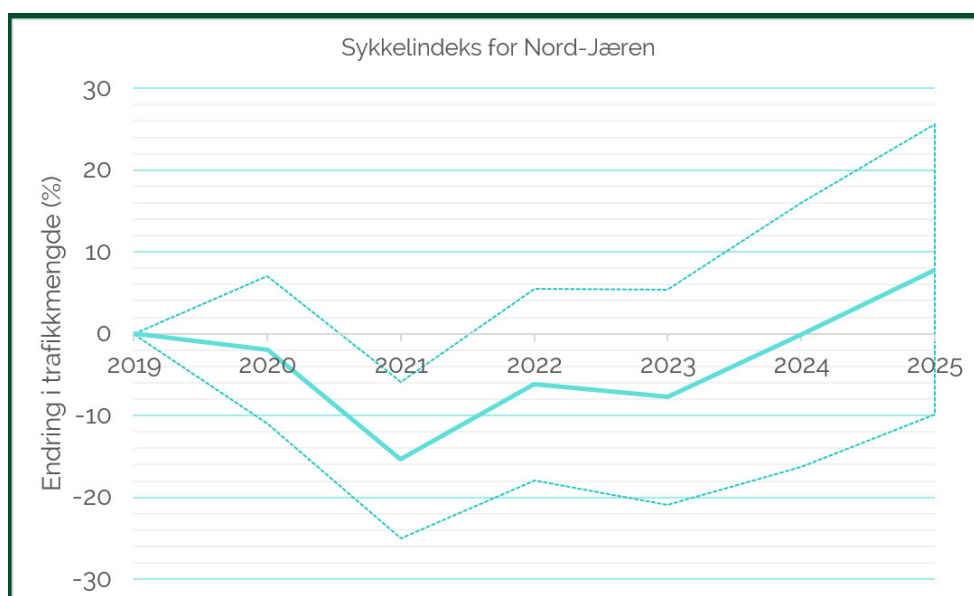


Antall reiser med tog på Jærbanen i 2025 var ca. 5,8 millioner. Der er ca. 34 prosent flere enn i 2018, men ca. 1 prosent færre enn i 2024 som hadde det høyeste antall passasjerer som er målt på Jærbanen. Jernbanedirektoratet vurderer at kapasiteten på Jærbanen i rushtiden har nådd taket. Utfordringer med materiell sensommeren og høsten 2025 gjorde at det deler av tiden ikke ble kjørt doble togsett i rushavgangene. I tillegg har det vært mange kansellerte avganger.



Sykkel og bysykkel

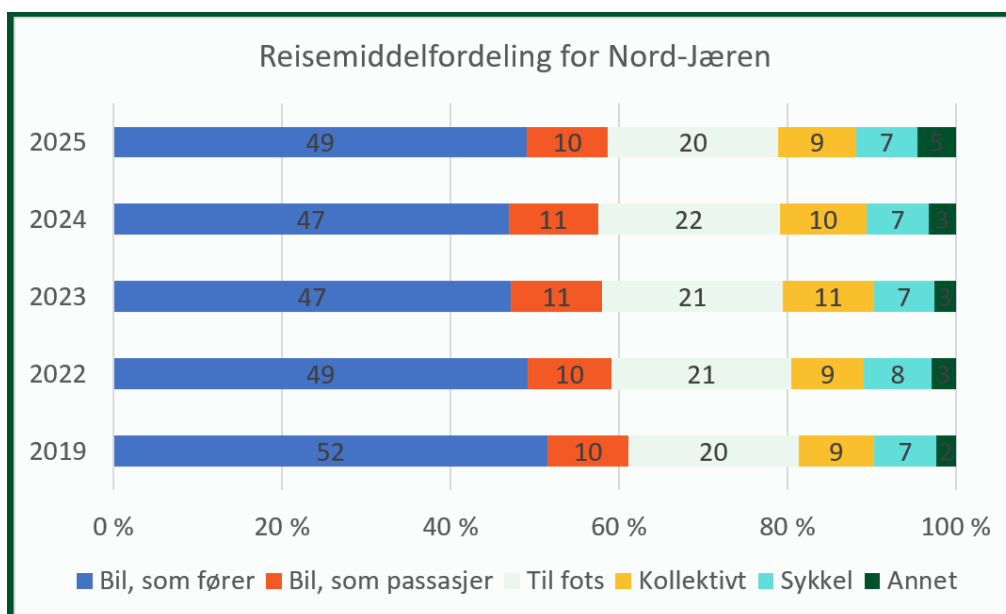
Sykkelindeksen er beregnet av Statens vegvesen basert på tellepunkt for sykkel på riksveg og fylkesveg. Indeksen er beregnet fra og med 2019. I 2025 økte sykkeltrafikken med 8 prosent sammenlignet med 2024, og ligger nå ca. 8 prosent over nivået i 2019. Det er en fortsettelse på en positiv utvikling som startet i 2024, etter at det hadde vært betydelig nedgang i sykkeltrafikken gjennom, og i forlengelsen av koronapandemien. Antall syklistar på sykkelstamveien mellom Stavanger og Forus har økt med 15 prosent fra 2024 til 2025.



Endring i reisemiddelfordeling

Statens vegvesen gjennomfører årlig en nasjonal reisevaneundersøkelse (RVU) hvor byvekstomtaleområdene (BVA) inngår som egne analyseområder. I forbindelse med ny kontrakt på gjennomføring av reisevaneundersøkelsen, har det vært gjennomført noen metodiske endringer/forbedringer som skal bidra til flere besvarelser. Det har gitt resultater i form av økt svarprosent, som er positivt, men det betyr også at 2025 tallene ikke er helt sammenlignbare med historiske data. Figuren under viser utviklingen i reisemiddelfordelingen for befolkningen i byvekstomtale-området på Nord-Jæren.

Fra 2024 til 2025 er andelen reiser med bil som sjåfør økt med to prosent, mens antall gåturer er redusert med to prosent. I samme periode er andelen kollektivreiser gått ned med en prosent. Reisevanene er relativt stabile, men fra 2019 til 2025 er det en reduksjon i antall bilturer som sjåfør på tre prosent. Kategorien «annet» har økt med tre prosent. Sparkesykler utgjør en prosent i 2025. Det var ikke en egen kategori i tidligere undersøkelser.



Reisevaneundersøkelsen viser at Nord-Jæren er det byområdet hvor størst andel av befolkningen har tilgang til elsykkel. Tiltak med leasing av elsykkel gjennom HjemJobbHjem og Stavanger kommunes tilskuddsordning for elsykler forventes å ha bidratt til dette.

Nord-Jæren er også det byområde hvor flest innbyggere benytter seg av bysykkel. Over dobbelt så mange oppgir at de har brukt bysykkel de siste 12 månedene sammenlignet med andre byområder.

Arealindikatorer

Byvekstavtalen sikrer samarbeid om et arealeffektivt utbyggingsmønster definert i Regionalplan for Jæren og Søre Ryfylke, 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 besøks- og arbeidsplassintensive virksomheter skal skje gjennom fortetting og transformasjon i områder som bidrar til måloppnåelse. Arealindikatorerne viser i hvilken grad utbygging av nye boliger og etablering av nye/flytting av besøks- og arbeidsplassintensive virksomheter skjer i sentrumsnære områder.

Tabellen under viser boligenes avstand til avtaleområdets større sentra med store kollektivknutepunkt. For Nord-Jæren er dette Stavanger og Sandnes. Indikatoren måler hvordan befolkningens tyngdepunkt flytter seg inn mot eller bort fra hovedsentrene, og om lokaliseringen av nye boliger bidrar til dette.

Tabellen viser at nye boliger som er tatt i bruk i 2024 og 2025 i gjennomsnitt ligger 0,1 km 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	Nye boliger 2024-25
Utvalgte knutepunkt	km	km	km	km	km
Stavanger sentrum	9,1	10,7	10,2	10,3	9,3
Sandnes sentrum	11,5	11,1	10,5	9,5	11,0
Nærmeste senter Stavanger/Sandnes	4,9	5,5	5,1	4,7	4,8

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

Tabellen viser at den gjennomsnittlige avstanden fra besøks- og arbeidsplassintensive arbeidsplasser til nærmeste senter er redusert med 0,3 km sammenlignet med 2017. De tre siste rapporteringene viser en økende avstand fra Stavanger mot Sandnes, mens avstand til nærmeste senter er uendret siste to årene. I november 2025 flyttet Universitetssykehuset i Stavanger fra Våland til nytt sykehus på Ullandhaug.

	Ansatte i enheter registrert før 2018	Alle ansatte pr. jan. 2020	Alle ansatte pr. mars. 2022	Alle ansatte pr. mai 2024	Alle ansatte pr. mars 2026
Utvalgte knutepunkt	km	km	km	km	km
Stavanger sentrum	6,4	6,3	6,7	6,9	7,3
Sandnes sentrum	11,7	11,8	10,2	10,2	9,7
Nærmeste senter Stavanger/Sandnes	3,9	3,8	3	3,6	3,6

Parkeringsindikatorer

I årsrapporten for 2025 rapporteres det kun fra Sandnes kommune. Resultater fra Stavanger i 2025 blir presentert i årsrapport for 2027.

For 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 2025.

Tabellen under viser andel av arbeidstakere med fast oppmøtested som har gratis parkeringsplass, disponert av arbeidsgiver. Andelen på 56 prosent er uendret fra 2024.

År	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Andel	53 %	57 %	56 %	55 %	56 %	56 %

Tabellen under viser andel av de offentlige parkeringsplassene som har begrenset tid (1-3 timer).

Utvalgte knutepunkt	2019			2021			2023			2025		
	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 (%)	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	1780	509	29
Totalt	6829	1140	17	6492	1009	16	5927	755	13			

I Sandnes sentrum er antall parkeringsplasser med tidsbegrensning 509, en reduksjon på 76 parkeringsplasser siden 2023.

Den store reduksjonen i antall parkeringsplasser totalt i Sandnes skyldes at parkeringsområder som tidligere ble administrert av Sandnes parkeringsdrift AS nå blir administrert av private aktører og inngår ikke lenger i datagrunnlaget. Det er en administrativ endring, ikke en reell nedgang i antall parkeringsplasser.

Tabellen under viser andel av de offentlige parkeringsplassene som er avgiftsbelagt. Andelen offentlige parkeringsplasser i Sandnes sentrum med avgift har blitt redusert med 730 plasser siden 2023.

Utvalgte knutepunkt	2019			2021			2023			2025		
	P-plasser totalt	Plasser med avgift	Andel (%)	P-plasser totalt	Plasser med avgift	Andel totalt (%)	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	1780	1739	98
Totalt	6829	6349	93	6492	5642	87	5927	5686	96			

5. Økonomi

Årsrapporten viser økonomisk status i Bymiljøpakke Nord -Jæren for året 2025. 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 2025 ble det totalt benyttet 1 401 millioner kroner i statlig finansiering til Bymiljøpakken. Av disse var de største bidragene 698 millioner kroner til bussveien fra post 63 og post 66, og 234 millioner kroner til sykkelstamveien fra post 30.

I 2025 ble det tildelt 335 millioner kroner i **belønningsmidler** i henhold til byvekstavtalen. Midlene gikk i hovedsak til finansiering av prosjektene drift kollektiv og bussveien. Tabellen under er hentet fra Rogaland Fylkeskommune sin rapportering til staten og viser status for belønningsmidler per 2025.

Beløp i mill. kr.

Beløp i mill. 2025 kr inkl. mva

Tilskudd post 66 belønningsmidler	Overført fra 2024	Fond 31.12.2024	Tildeling i 2025	Disponibelt i 2025	Forbruk 2025	Avvik disponibelt/ prognose 2025
Belønningsmidler	105,9	20,4	334,6	460,8	383,5	77,3
<i>Drift kollektiv</i>					223,5	
<i>Øvrig drift</i>						
<i>Investering kollektiv</i>					160,0	
<i>Øvrige investeringer</i>			8,2			
Reduserte billettpriser kollektiv		12,4	60,4	72,8	66,9	5,9
Reduserte bompenger		-	100,2	100,2	100,2	-
Bedre kollektivtilbud		56,1	100,2	156,3	82,1	74,2
Fjerning av rushtidsavgift		-	60,4	60,4	0,0	60,4
Sum	106	89	656	851	633	218

Bymiljøpakkens budsjett for tiltaket *drift kollektiv* var 226 millioner kroner i 2025. Tabellen under viser detaljert budsjett, og forbruk for aktiviteten i 2025.

Beløp i mill. 2025 kr inkl. mva

Drift kollektiv - tiltak i 2025	Budsjett 2025	Forbruk 2025	Disponible midler vs. forbruk
Økt ruteproduksjon Nord-Jæren (2016)	82,0	82,0	-
Mobilitet	50,4	50,0	0,4
Videreføre produksjon på Nord-Jæren utover mulige ordinære fylkeskommunale rammer	34,7	34,7	-
Digitale tjenester	29,3	39,0	- 9,7
Økt markesføring	9,3	2,4	6,9
Bussveien (ATL)	10,4	7,7	2,7
Elektrifisering av rute 3, økte driftskostnader	7,6	7,6	-
Evaluerings	2,5	-	2,5
Sum	226	223	3

Differansen mellom forventede statlige midler i Bymiljøpakkens budsjett for 2025 og overførte statlige bidrag samme år skyldes i hovedsak uforutsette endringer i prosjektenes fremdriftsplaner.

Bompenger

I Bymiljøpakkens årsbudsjett for 2025 var netto bompenger overført fra Ferde estimert til 983 millioner kroner. De faktiske inntektene ved årets slutt endte på 1 057 millioner kroner, noe som gav et positivt akkumulert avvik på 74 millioner kroner. Det positive avviket knyttet i hovedsak til at finansinntektene for 2025 ble høyere enn budsjettert.

Tabellen under er hentet fra bomselskapet Ferde sin årsrapport for 2025, og viser prosjektrengskapet for Bymiljøpakke Nord -Jæren:

- Driftsinntekter er i all hovedsak passeringssinntekt som viser inntekt fra bomsnittene etter at kompensasjon til Ryfast-prosjektet er trukket ut. I 2025 var kompensasjonen på 39 millioner kroner. I forbindelse med revidert statsbudsjett 2025 ble det vedtatt en 33% takstreduksjon i bompengetakstene i Ryfast-prosjektet fra og med 1. juli 2025 noe som førte til at kompensasjonen til Ryfast-prosjektet ble om lag 7 millioner lavere enn forventet i 2025.
- Driftsutgifter er i hovedsak innkrevingskostnader og lønnskostnader til ansatte i Ferde.

Årsresultatet i tabellen under viser netto bompengelinntekter fra bompengeselskapet til Bymiljøpakken i 2025.

Beløp i mill 2025 kr

Ferde	2024	2025	Endring
Passeringsinntekt	953,3	1 004,9	51,7
Andre driftsinntekter	0,6	0,5	-0,1
Sum driftsinntekter	953,9	1 005,5	51,6
Lønnskostnader	12,0	11,3	-0,7
Innkrevingskostnader	42,7	42,4	-0,3
Avskrivning på driftsmidler	4,6	5,5	0,9
Andre driftskostnader	4,7	3,2	-1,5
Tap på krav	4,5	5,0	0,5
Sum driftskostnader	68,5	67,4	-1,1
Driftsresultat	885,4	938,1	52,7
Finansinntekter	93,7	119,3	25,6
Finanskostnader	0,0	0,0	0,0
Sum finansposter	93,7	119,3	25,6
Årsresultat/Netto inntekt	979	1 057	78

Mva.-refusjon

Bymiljøpakkens budsjett for mva.-refusjon var på 262 millioner kroner i 2025. Beregnet inntekt fra refusjon av merverdiavgift for 2025 ble 228 millioner kroner. Mva.-refusjonen er i budsjettet et estimat basert på forbruk spilt inn fra partene på kommunale og fylkeskommunale prosjekter. Det negative avviket sammenlignet med budsjett skyldes lavere aktivitet enn planlagt i Bymiljøpakkens prosjekter.

Forbruk 2025

Totalt forbruk var på 2 180 millioner kroner i 2025, hvorav 1 401 millioner kroner var bruk av statlige midler, 550 millioner kroner bompenger og 228 millioner kroner var knyttet til mva.-refusjon.

Gjenstående ubrukte midler i henhold til Bymiljøpakkens reviderte årsbudsjett for 2025 er 570 millioner kroner.

Mindre programområdeprosjekter innenfor sykkel, gange, trafikksikkerhet og kollektiv som i hovedsak finansieres av bompenger, har en samlet differanse mellom årsbudsjett og forbruk på 87 millioner kroner.

Oversikt forbruk 2024*Hovedporteføljen*

Oversikten viser budsjett, forbruk og gjenværende budsjettmidler for året. I tillegg vises finansieringskilder.

Statlige midler 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.

Beløp i mill. 2025 kr inkl. mva

Hovedporteføljen <i>tall i mill.kr</i>	Revidert budsjett 2025	Bompenger inkl salg Flyt		Post 30, 30/66		Post 63		Post 66		Post 73		mva.-refusjon		Totalt 2025		Differanse
		Budsjett	Forbruk	Budsjett	Forbruk	Budsjett	Forbruk	Budsjett	Forbruk	Budsjett	Forbruk	Budsjett	Forbruk	Budsjett	Forbruk	
		Sykelstamvegen	259			259	234									
Bussveien Korridor 1-4	1 170	72	113			524	438	315	260			60	191	1 170	1 001	169
<i>Bussveien korridor 1 - Ruten - Hillevåg</i>	<i>1 095</i>													<i>1 095</i>	<i>927</i>	<i>168</i>
<i>Bussveien korridor 2.1 Stavanger st. - Sundekross</i>	<i>60</i>													<i>60</i>	<i>58</i>	<i>2</i>
<i>Bussveien korridor 2.2 Sundekrossen - Risavika</i>	<i>5</i>													<i>5</i>	<i>4</i>	<i>2</i>
<i>Bussveien korridor 3 Gravarsveien - Vatnekrossen</i>	<i>3</i>													<i>3</i>	<i>2</i>	<i>1</i>
<i>Bussveien korridor 4 - Forus-Sola-Sola lufthavn</i>	<i>6</i>													<i>6</i>	<i>10</i>	<i>-5</i>
SUS/UIS-Diagonalen-Jättå	39		0	33	18							6	7	39	25	15
TKV rv 509 Sør-Tjora-Kontinentalveien	13	13	-14											13	-14	27
Programområde sykkel	95	75	70									14	15	95	84	11
Programområde gange, miljø og trafikksikkerhet	87	73	21									14	2	87	23	65
Oalsgata	86	4	4	67	22							15	4	86	29	57
Rv. 44 krysstiltak Stangeland	18	15										3		18	0	18
Dusavikveien	5	4	6									1	1	5	7	-2
Programområde kollektiv + øvrige kollektivtiltak	60	50	39									10	9	60	48	12
Sandnes- og Skeiane stasjon	130									130	57			130	57	73
TKV rv 509 Kontinentalveien - Sundekrossen	3	3												3	0	3
E39 Hove Oslø	192	30	189	162										192	189	4
E39 Smiene - Harestad	92	92	116											92	116	-24
Fv. 505 Foss Eikeland - E39	5	5	2										0	5	2	3
E39 Figgjo-Ålgård	2	2												2	0	2
Drift Kollektiv	485							485	373					485	373	113
Drift Kollektiv	226													226	224	3
Økt rutefrekvens	186													186	82	104
Reduserte billettpriser	73													73	67	6
Drift sekretariat	9		6											9	6	3
Resultat 2025																
Sum forbruk 2025	2 749													2 749	2 180	570

Programområde sykkel

Beløp i mill. 2024 kr inkl. mva
Beløp i mill. 2025 kr inkl. mva

Prosjekteier	Prosjektnavn	Totalkostnad	Budsjett 2025	Forbruk 2025	Differanse
Randaberg	Krystallveien	29,2	0,4	0,2	0,2
Randaberg	Plan Vistnesveien	10,2	5,1	-	5,1
Rog.fk	Plan Misjonsveien	5,9	2,0	1,4	0,6
Rog.fk	Madlaveien øst for Kristine Bonnevis veg	3,2	0,8	0,5	0,3
Rog.fk	Ølberg-Vigdel, delfinansiering 50 %	48,9	0,9	0,3	0,6
Rog.fk	Elvegata Gjesdalv-Julie Egesgt (50%)	10,7	0,5	0,7	1,2
Rog.fk	Torvmyrveien	55,3	0,4	0,3	0,1
Rog.fk	Randabergveien på Tasta	7,3	0,8	0,5	0,3
Sandnes	Dyre Vaas vei	12,7	1,5	0,7	0,8
Sandnes	Haakon Vlls gt. - Ganddalsgata	15,7	6,0	11,2	- 5,2
Sola	Åsenvegen	52,9	0,6	0,4	0,1
Stavanger	Sandvikveien	103,9	36,5	41,1	- 4,6
Stavanger	Rektor Steens gt./Cort Adellers gt.	33,6	14,6	12,8	1,8
Stavanger	Hannasdalsgata (del 2)	35,0	11,2	6,5	4,7
Stavanger	Steingata	13,4	0,5	0,6	- 0,1
Stavanger	Musegata fra Paradis stasjon	10,2	4,0	7,3	- 3,3
Stavanger	Mindre investeringstiltak: Oppgradere kryss	1,0	1,0	0,5	0,5
Stavanger	Bergelandsgata - Birkelandsgata	54,7	0,5	-	0,5
Stavanger	Hjelmelandsgata	22,9	5,0	0,1	4,9
Stavanger	Christian Bjellandsgate	45,6	0,5	-	0,5
Stavanger	Opheimsgata	20,5	0,5	-	0,5
Totalsum			95	84	11

Programområde gange

Beløp i mill. 2024 kr inkl. mva
Beløp i mill. 2025 kr inkl. mva

Prosjekteier	Prosjektnavn	Totalkostnad	Budsjett 2025	Forbruk 2025	Differanse
Randaberg	Tungenesveien	0,6	0,3	-	0,3
Randaberg	Ny trase for Randabergveien i Randaberg sentrum	9,7	5,1	-	5,1
Rog.fk	Madlaveien x Regimentsvegen	79,0	9,6	4,6	5,0
Rog.fk	Ølberg-Vigdel, delfinansiering 50%	49,2	0,9	0,3	0,6
Sandnes	Forbindelse Torvveien	8,5	6,7	4,5	2,2
Sandnes	Ungdomsaksen nedre del	17,9	4,0	1,7	2,3
Sandnes	Snarvei Frøyerveien til Åsveien	1,3	1,3	0,0	1,3
Sola	Gangfeltopphøyning og intensivbelysning, Sande Skole	1,4	0,5	0,5	0,0
Sola	Intensivbelysning gangfelt, Sandesletta, nord (ved busstur) og Åsenveien	0,3	0,2	0,2	0,0
Sola	Tellepunkt, gående sentrum	1,2	1,1	-	1,1
Stavanger	Klubbselskapet - Olavskleivå	11,0	0,8	2,3	- 1,5
Stavanger	Arne Rettedals gt	13,0	0,3	0,5	- 0,2
Stavanger	Øvre Holmegate	22,0	9,8	0,9	8,9
Stavanger	Eiganesveien	25,6	0,5	0,1	0,4
Stavanger	Hetlandsgata	7,4	-	-	-
Totalsum			42	16	26

Programområde trafikksikkerhet

Beløp i mill. 2024 kr inkl. mva

Beløp i mill. 2025 kr inkl. mva

Prosjekteier	Prosjektområde trafikksikkerhet	Totalkostnad	Budsjett 2025	Forbruk 2025	Differanse
SVV	E39 Trafikkstyring på motorveien (E39 Rogaland, trafikkstyring)	81,7	1,4	-	1,4
Randaberg	TSU: Endrestø - Kvernbekkeveien, etablere fortau og overgang		0,3	-	0,3
Rog.fk	Fv. 4540 Grannessletta x Madlavegen	7,9	5,5	0,2	5,3
Rog.fk	To underganger Nesbuveien	75,9	10,9	2,9	8,0
Rog.fk	Elvegata Gjesdalv-Julie Egesgt (50%)	11,1	0,4	-	0,7
Sola	Nesbuvegen x Åsnutvegen	20,8	-	-	-
Sola	Påskhusvegen	3,1	-	-	-
Sola	Skadbergbakken	4,9	-	-	-
Stavanger	Sjøhagen	37,1	12,0	-	12,0
Stavanger	Gauselvågen (Nord)	10,1	0,3	0,7	-
Stavanger	Stavanger sentrum, etablere pullerter	6,0	2,0	-	2,0
Stavanger	Belysning Vågen tusenårsstedet	20,1	10,0	4,3	5,7
Stavanger	TSU: Oscar Wistings gate, belysning i 3 gangfelt	1,9	1,9	-	1,9
Stavanger	Oddahagen	1,8	0,1	-	0,1
Stavanger	Gauselvågen Nord del 2	10,2	0,5	-	0,5
Totalsum			46	7	38

Programområde kollektiv

Beløp i mill. 2024 kr inkl. mva

Beløp i mill. 2025 kr inkl. mva

Prosjekteier	Programområde kollektiv	Totalkostnad	Budsjett 2025	Forbruk 2025	Differanse
Randaberg	Hagafjell	8,9	0,3	1,0	-
Randaberg	Krystallveien/Bronseveien	17,2	0,2	0,2	-
Rog.fk	Mindre investeringstiltak: FV 510 sentrumsvegen Oppgradering holdeplass	0,6	0,6	0,6	0,0
Rog.fk	Mindre investeringstiltak: Oppgradering holdeplasser Øvre Stokkavei	0,6	0,6	-	0,6
Rog.fk	Del 1Fv.4548 Schancheholen-Ullandhaug	512,0	3,1	2,0	1,1
Rog.fk	Fv. 440 Hillevåg -Schancheholen	20,5	2,2	0,8	1,4
Rog.fk	Verksalmenningen-Kjelvene	204,8	3,5	0,5	3,0
Rog.fk	Universell utforming av holdeplasser på utvalgte ruter	20,5	2,0	0,1	1,9
Rog.fk	Snarvei til holdeplasser	12,3	3,1	-	3,1
Rog.fk	Auglendsdalen	46,8	4,8	6,1	-
Rog.fk	Korridor øst: Verksgata	59,6	4,7	3,6	1,1
Rog.fk	Gravarsveien sør	184,3	5,0	6,0	-
Rog.fk	Bussprioritering signalanlegg Nord-Jæren	9,2	1,7	0,1	1,6
Sandnes	Buggelandsbakken	6,8	4,5	4,2	0,3
Sandnes	Mindre investeringstiltak: Sykkelparkering Sandnes stasjon	1,2	1,2	0,7	0,5
Stavanger	Kongsgata og Klubbegata	226,2	8,0	14,0	-
Stavanger	Folkevisveien	17,0	7,0	3,2	3,8
Stavanger	Rogalandsgata	7,8	0,5	-	0,5
Stavanger	Holdeplasser Madlasandnes	9,4	5,0	3,7	1,3
Stavanger	Mindre investeringstiltak: Holdeplass Heddeveien	2,1	2,1	1,5	0,6
Stavanger	Korridor øst holmen	24,5	-	-	-
Stavanger	Mindre investeringstiltak: Sykkelparkering Stavanger stasjon	2,1	2,1	0,2	1,9
Totalsum			60	48	12

Kontakt sekretariat for Bymiljøpakken

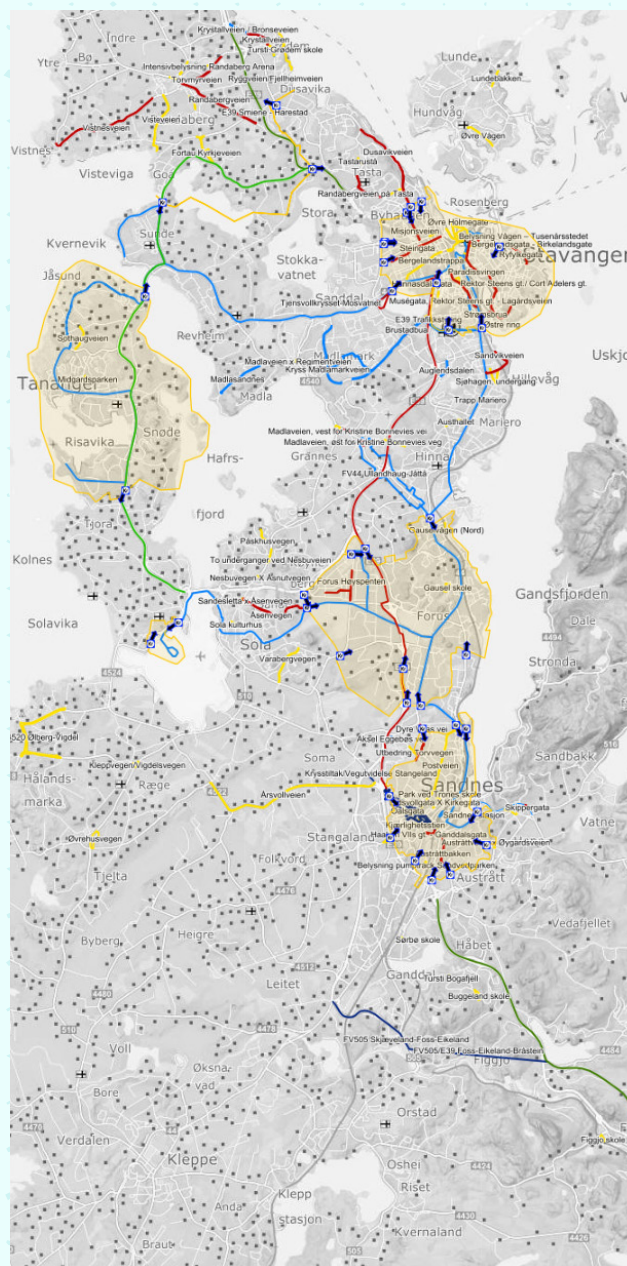
Kristine Gramstad Wedler
Sekretariatsleder
kristine@bymiljøpakken.no

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



Statsforvaltaren i Rogaland



Rogaland
fylkeskommune



Randberg
kommune



SANDNES
KOMMUNE



Sola kommune



Stavanger
kommune



Jernbane-
direktoratet



Statens vegvesen



Bymiljøpakken