

Årsrapport 2020



Bymiljøpakken

Innledning

Bymiljøpakken ble vedtatt lokalpolitisk høsten 2014 og i Stortinget 30. mars 2017. Samme år ble den første byveksttalen for Nord-Jæren underskrevet, og det første fireårige handlingsprogrammet, for 2018-2021, ble vedtatt. Bygging av nye bomstasjoner startet sommeren 2017 og 1. oktober 2018 ble de nye stasjonene satt i drift.

Nord-Jæren er på rett veg mot nullvekstmålet, bruk av Bysykkelen har mer enn doblet seg, Bussveien er i godt driv og Sykkelstamvegen fikk åpnet første delstrekning og gjennomslag i tunnelen.

- ✓ 4000 meter gang- og sykkelvei
- ✓ 9 kulverter
- ✓ 2800 meter fylkesveg
- ✓ 1700 meter kommunal vei
- ✓ 2 parkeringsplasser
- ✓ 3 rundkjøringer
- ✓ 1 bru



- ✓ 1,7 prosentpoeng høyere elbilandel
- ✓ 5,1 prosent nedgang i veitrafikk
- ✓ 117 186 flere bysykkelturer

- ✓ 80 meter sykkelfelt i Skippergata
- ✓ 1 gangforbindelse

Milepæler:

- ✓ Første spadestikk for den syvende bussveistrekningen, på Gausel, ble tatt i august.
- ✓ Første delstrekning av Sykkelstamvegen ble offisielt åpnet i september.
- ✓ I desember ble Fylkeskommunen og kommunene på Nord-Jæren enige om fordelingen av rundt 30 milliarder kroner til veier og gang-, sykkel- og kollektivtiltak de neste tretten årene.
- ✓ Nye og mer tilgjengelige bysykler ble lansert i februar, med stor suksess.

Innhold

| | |
|--------------|----|
| Innledning | 2 |
| Måloppnåelse | 4 |
| Økonomi | 6 |
| Prosjektene | 10 |
| Mobilitet | 18 |

Status måloppnåelse



Formålet med Bymiljøpakken er å sikre at Nord-Jæren oppnår nullvekstmålet. Nullvekstmålet ble omformulert av Samferdselsdepartementet i 2020 til:

«I byområdene skal klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange»

Utviklingen mot å nå nullvekstmålet følges opp gjennom indikatorer for transport- og arealutvikling fastsatt i byvekstavtalen. Hovedindikatoren er byindeksen, som beregnes basert på et sett trafikkregistreringspunkter som samlet gir et representativt bilde av personbiltrafikken i avtaleområdet. I 2020 ble indikatorsettet supplert med andel el-biler. Denne indikatoren er basert på registrering i bomstasjonene. Som støtteindikator til byindeksen, beregnes trafikkarbeidet - som vil si antall kjørte kilometer med personbil - basert på en årlig reisevaneundersøkelse (RVU). Tall for 2020 er ikke publisert.

Utslipp fra vegtrafikk hentes fra Miljødirektoratets statistikk (tall for 2020 er p.t. ikke tilgjengelig). Tall for kollektivreiser kommer fra transportetatene. Sykkelindeksen er basert på 15 tellepunkt innenfor avtaleområdet. Turer med bysykkel leveres av Kolumbus som drifter ordningen.

Indikator tallet for areal er beregnet gjennomsnittlig avstand fra boliger i avtaleområdet til større sentra/store kollektivknutepunkt (Stavanger/Sandnes). Indikatoren beregnes hvert annet år, og neste gang for 2021.

Kommentarer til utvikling i indikatorene

Personbil

Byindeksen for Nord-Jæren viser at trafikken er 5,1 prosent lavere i 2020 enn i 2019. Trafikken speiles tydelig av situasjonen som koronapandemien satte samfunnet i. Fra mars 2020 er trafikken i stor grad påvirket av tiltak mot spredningen av det nye koronaviruset. Trafikken varierer i takt med de til enhver tid gjeldende tiltak. Enkelte tiltak har ført til nedgang i trafikken, som utstrakt bruk av hjemmekontor og færre arrangementer der folk møtes fysisk.

Dersom vi går litt lenger tilbake i tid, før pandemien satte en stopper for mer naturlige målinger av trafikken, kan vi uansett se en utvikling som viser lavere trafikk tall. Nedgangen de to foregående årene har ligget på 2 prosent og 2,6 prosent for henholdsvis 2018 og 2019. Det er dermed naturlig å anta at koronarestriksjonene i 2020 har bidratt til å forsterke trenden med reduksjon i biltrafikken, men at denne tilleggseffekten må antas å være forbigående.

I den nye byvekstavtalen, som ble lokalt vedtatt like før jul 2019, ble det bestemt at nullvekstmålet skal måles med et glidende snitt på to til tre år. Nord-Jæren er på rett veg mot nullvekstmålet. Fra 2017, frem til 2020, har trafikken på Nord-Jæren gått ned med 9,5 prosent. Målet skal nås over hele 15-årsperioden, men de første resultatene er gode.

Andelen utslippsfrie biler registrert i bomstasjonene utgjorde i 2020 18,6 prosent. Dette er en økning på 1,7 prosentpoeng fra 2019 til 2020. Økningen er i tråd med forventningene om en fortsatt økning i andelen utslippsfrie biler.



Kollektivtransport

Kollektivtrafikken har i 2020 vært sterkt påvirket av restriksjonene som koronapandemien påførte samfunnet. Befolkningen har i lange perioder blitt anbefalt ikke å reise med kollektivtransport dersom de har andre muligheter. Dette har resultert i en nedgang i antall reiser både med buss, lokalbåt og tog i 2020, sammenlignet med de to foregående årene, hvor antall reiser økte. Reduksjonen var på 26,6 prosent for bussreiser, 23,4 prosent for reiser med lokalbåt og 33,8 prosent for reiser med tog. Dette bryter med en forutgående trend med økning i antall kollektivreiser. Det er forventet at dette er en forbigående effekt av koronapandemien.

Sykkel

Sykkelindeksen viser en nedgang på 0,2 prosent fra 2019 til 2020. Også her må det forventes at utstrakt bruk av hjemmekontor og andre restriksjoner som reduserer befolkningens transportbehov har påvirket indeksen i negativ retning.

Tall fra den siste reisevaneundersøkelsen viser at sykkelandelen i på Nord-Jæren har økt fra 7 prosent i 2014 til 8 prosent i 2019. Tall for 2020 foreligger ikke.

Den nye bysykkelen ble lansert i 2020, med endringer i ordningen for leie av syklene. Dette medførte en økning på 158 % i antall turer med bysykkel i 2020 sammenlignet med 2019.

Status økonomi

Årsrapporten viser økonomisk status på tiltak som gjennomføres i Bymiljøpakken. Dette inkluderer oppfølging og rapportering av bevilgede finansielle midler og forbruk i 2020. Tiltakene finansieres av midler fra staten, bompenger og fylkeskommunal mva.-refusjon.

Forbruket var på 842 mill. kr, hvorav 404 mill. kr i statlige midler, 192 mill. kr i bompenger, 195 mill. kr i belønningsmidler og 50 mill. kr fra mva.-refusjon.

mill. 2020-kr inkl. mva.

| Kostnader 2020 | Bompenger | | Stat | | Belønningsmidler** | | Mva.-refusjon | | Total | | Differanse |
|---|------------|------------|------------|------------|--------------------|------------|---------------|-----------|--------------|------------|------------|
| | Budsjett | Forbruk | Budsjett | Forbruk | Budsjett | Forbruk | Budsjett | Forbruk | Budsjett | Forbruk | |
| Drift kollektiv | 0,0 | | | | 196,0 | 158,6 | | | 196,0 | 158,6 | 37,4 |
| Sykelstamvegen | 0,0 | | 175,0 | 172,5 | | | | | 175,0 | 172,5 | 2,5 |
| Bussveien | 135,3 | 20,9 | 114,8 | 212,7 | | | | 35,7 | 250,0 | 269,3 | -19,3 |
| Programområde-tiltak sykkel* | 144,9 | 16,9 | | | | 7,8 | | | 144,9 | 24,7 | 120,2 |
| Programområde-tiltak gange, miljø- og trafikksikkerhets-tiltak* | 109,7 | 19,3 | | | | 1,9 | | | 109,7 | 21,2 | 88,4 |
| Programområde-tiltak andre kollektivprosjekt* | 20,0 | | | | | | | | 20,0 | 0,0 | 20,0 |
| Planmidler til prosjekter | 25,1 | | | | | | | | 25,1 | 0,0 | 25,1 |
| Drift sekretariat | 8,5 | 6,5 | | | | | | | 8,5 | 6,5 | 2,0 |
| Planleggingsstillinger | 8,0 | | | | | 0,2 | | | 8,0 | 0,2 | 7,8 |
| Jærenpakke 1 - restbehov | 109,0 | 41,1 | | | | 20,6 | | 13,8 | 109,0 | 75,5 | 33,5 |
| Kompensasjon Ryfast | 30,0 | | | | | | | | 30,0 | 0,0 | 30,0 |
| Driftskostnader Ferde | 90,0 | 74,3 | | | | | | | 90,0 | 74,3 | 15,7 |
| Lånekostnader/netto finanskostnader | 41,0 | 1,4 | | | | | | | 41,0 | 1,4 | 39,6 |
| Justering av bomstasjoner | 6,7 | 1,4 | | | | | | 0,2 | 6,7 | 1,6 | 5,1 |
| Fv.379 Löwenstrasse | | | | | | 1,6 | | | | 1,6 | -1,6 |
| Kollektivtrasé Uis-Ullandhaug | | 1,1 | | | | 4,3 | | 0,3 | | 5,7 | -5,7 |
| Fv.409 TKV (del som ikke er Bussvei) | | | | | | | | 0,3 | | 0,3 | -0,3 |
| Fv.505 Tverrforbindelsen | | | | | | 0,4 | | | | 0,4 | -0,4 |
| Kollektivfelt Asser Jätten-Solasplitten | | | | 17,7 | | | | | | 17,7 | -17,7 |
| Trafikkstyring | | | | 1,3 | | | | | | 1,3 | -1,3 |
| TKV, Reg.plan | | 4,7 | | | | | | | | 4,7 | -4,7 |
| Eiganestunnelen | | 4,0 | | | | | | | | 4,0 | -4,0 |
| SUM | 728 | 192 | 290 | 404 | 196 | 195 | 0 | 50 | 1 214 | 842 | 372 |

*eks mva **Post 66 - Reduserte bompenger/tilskudd fjerning av rushtidsavgift

Forbruk i 2020 på prosjekter som ikke står i tabellen

| Kostnader 2020 | Bompenger | | Stat | | Total | | Differanse |
|---|-----------|---------|----------|---------|----------|---------|------------|
| | Budsjett | Forbruk | Budsjett | Forbruk | Budsjett | Forbruk | |
| Kollektivfelt Asser Jätten-Solasplitten | | | | 17,7 | 0,0 | 17,7 | -17,7 |
| Trafikkstyring | | | 2,0 | 1,3 | 2,0 | 1,3 | 0,7 |
| TKV, Reg.plan | | 4,7 | | | 0,0 | 4,7 | -4,7 |
| Eiganestunnelen | | 4,0 | | | 0,0 | 4,0 | -4,0 |

Endrede forutsetninger

2019 var et spesielt år, med innføring av rushtidsavgift, inkludert utfordringer med innkrevningssystemet, ny styringsgruppe med 4 av 5 nye ordførere og en ny signert byvekstavtale. 2020 skulle vise seg å bli enda mer spesielt.

Året 2020 startet med at den nye byvekstavtalen iverksatte fjerning av rushtidsavgift og innføring av halv takst for personbiler med nullutslipp i februar. Samme måned ble også ny bysykkel lansert sammen med Kolumbus. De drastiske endringene havnet etter kort tid i skyggen av en verdensomspennende utfordring - koronaviruset. Tiltak for å hindre spredning av smitte har påvirket både veitrafikk, kollektivtransport, sykling og gange i regionen. Anmodninger mot forsamlinger og arrangement, reising generelt og bruk av kollektivtrafikk, samt for hjemmekontor, har lagt en demper for både korte og lengre strekk i Nord-Jærens reisevaner.

Trafikk og inntekter

Bruttoinntektene for 2020 hadde et negativt avvik på 55 millioner kroner, sammenlignet med budsjett.

På grunn av passeringsavtalen med Ryfast som ikke ble iverksatt på grunn av forsinket innkrevning og lavere finanskostnader, ser det derimot lysere ut for nettoinntektene, som plasserer oss på plussiden.

Når vi oppsummerer 2020, er vanskelig å unngå en konklusjon som ikke preges av at tiltak mot spredning av det nye koronaviruset har påvirket trafikktallene. Enkelte tiltak har ført til nedgang i trafikken, som utstrakt bruk av hjemmekontor og færre arrangementer der folk møtes fysisk. Trafikk og inntekt måned for måned samsvarer i stor grad med gjeldende tiltak i perioden.

Totalen sa til slutt en nedgang på rundt 10 prosent i veitrafikken gjennom bomstasjonene, sammenlignet med 2019.



Resultat og balanse fra Ferde

| RESULTAT | 2020 | 2019 |
|---|--------------------|--------------------|
| Passeringsinntekt | 852 530 284 | 938 558 767 |
| Statlige tilskudd | 0 | 0 |
| Andre driftsinntekter | 6 766 895 | 5 661 178 |
| Sum driftsinntekter | 859 297 179 | 944 219 945 |
| Lønnskostnader | 0 | 214 |
| Innkrevingskostnader | 57 425 231 | 60 932 992 |
| Avskrivning på driftsmidler og immaterielle eiendeler | 4 391 950 | 474 925 |
| Tap på krav | 12 510 151 | 14 938 290 |
| Sum driftskostnader | 74 327 332 | 76 346 421 |
| Driftsresultat | 784 969 847 | 867 873 524 |
| Finansinntekter | 3 280 396 | 2 322 388 |
| Finanskostnader | -4 728 761 | -6 472 263 |
| Netto finansposter | -1 448 365 | -4 149 875 |
| Årsresultat før avskrivning av innkrevingsrett | 783 521 481 | 863 723 649 |
| Avskrivning på innkrevingsrett | 783 521 481 | 863 723 649 |
| Årsresultat | 0 | 0 |

| BALANSE | 31/12/2020 | 31/12/2019 |
|--------------------------------------|--------------------|--------------------|
| EIENDELER | | |
| ANLEGGSMIDLER | | |
| Immaterielle eiendeler | | |
| Aktivert innkrevingsrett | 0 | 147 839 922 |
| Andre immaterielle eiendeler | 6 896 417 | 3 571 151 |
| Sum immaterielle eiendeler | 6 896 417 | 151 411 073 |
| Varige driftsmidler | | |
| Varige driftsmidler | 0 | 4 391 950 |
| Sum varige driftsmidler | 0 | 4 391 950 |
| Finansielle anleggsmidler | | |
| Forskudd før innkrevingsperiode | 0 | 0 |
| Andre fordringer | 0 | 0 |
| Sum finansielle anleggsmidler | 0 | 0 |
| Sum anleggsmidler | 6 896 417 | 155 803 023 |
| OMLØPSMIDLER | | |
| Fordringer | | |
| Kundefordringer | 107 740 046 | 174 719 941 |
| Fordring på selskap i samme konsern | 9 592 | 0 |
| Andre kortsiktige fordringer | 0 | 0 |
| Sum fordringer | 107 749 638 | 174 719 941 |
| Investeringer | | |
| Andre finansielle instrumenter | 0 | 0 |
| Sum investeringer | 0 | 0 |
| Bankinnskudd, kontanter og lignende | 655 970 801 | 188 855 260 |
| Sum omløpsmidler | 763 720 439 | 363 575 201 |
| SUM EIENDELER | 770 616 856 | 519 378 224 |

| BALANSE | 31/12/2020 | 31/12/2019 |
|---|--------------------|--------------------|
| EGENKAPITAL | | |
| Annen egenkapital | 355 290 | 355 290 |
| Sum egenkapital | 355 290 | 355 290 |
| GJELD | | |
| Avsetninger for forpliktelser | | |
| Andre avsetninger for forpliktelser | 0 | 0 |
| Sum avsetninger for forpliktelser | 0 | 0 |
| Annen langsiktig gjeld | | |
| Langsiktig gjeld til kredittinstitusjoner | 200 000 000 | 400 000 000 |
| Sum annen langsiktig gjeld | 200 000 000 | 400 000 000 |
| Kortsiktig gjeld | | |
| Leverandørgjeld | -2 897 346 | 14 764 078 |
| Mellomværende med Ferde/ | | |
| Administrasjon | 1 568 233 | 4 532 631 |
| Skyldige offentlige avgifter | 829 542 | 325 573 |
| Brikkedepositum | 70 135 | 50 030 335 |
| Avsetning til byggherre | 540 581 559 | 0 |
| Forskudd fra kunder | 25 641 829 | 44 280 642 |
| Annen kortsiktig gjeld | 4 466 579 | 5 089 675 |
| Sum kortsiktig gjeld | 570 260 530 | 119 022 934 |
| Sum gjeld | 770 260 530 | 519 022 934 |
| SUM EGENKAPITAL OG GJELD | 770 616 856 | 519 378 224 |

Prosjekter

Sykelstamvegen

2. september 2020 åpnet samferdselsminister Knut Arild Hareide første etappe av Sykelstamvegen fra Asser Jåttens vei til Sandnes grense. Et krevende slutttoppgjør har gjort at byggearbeidene på de neste etappene mot Sandnes ikke er kommet i gang som planlagt. Forberedelse av totalentreprise fra Sørmarka til Asser Jåttens vei og prosjektering av strekningen Schancheholen – Sørmarka har pågått for fullt.

Driving av sykkel tunnelen gjennom Auglendshøyden har også pågått for fullt, og det ble gjennomslag 19. oktober.

E39 Kollektivfelt Asser Jåttens vei – Solasplitten:

Samtidig med bygging av Sykelstamvegen på denne strekningen, ble det også etablert et kollektivfelt. Dette er planlagt forlenget nordover til Hinnakrysset i forbindelse med bygging av denne delen av Sykelstamvegen.

Sykelstamvegens framdrift

| Etappe | Antatt bygging |
|---|--|
| B11695: | 2022-2024 |
| E11: Schancheholen - Sørmarka | Planlagt utlyst våren 2022. Avventes. |
| B11695: | 2020-2021 |
| E12: Driving og sikring av sykkel tunnel Sørmarka | Bygging pågår. Ferdig sommeren 2021. Koordineres med skifting av hvelv i Auglendshøyden. |
| B11693: | Ferdig 2022 |
| E05: Sørmarka - Asser Jåttens vei (Hinnakrysset) | Totalentreprise lyses ut våren 2021. |
| B11693: | 09.2018-09.2020 |
| E01: Asser Jåttens vei - Sandnes grense | Ferdig. Åpnet 02.09.2020. |
| B11693: | 2021-2023 |
| E03: Løwenstrasse - Smeaheia | Lyses ut våren 2021. |
| B11694: | 2021-2023 |
| E04: Smeaheia - Oalsgata | Lyses ut våren 2021. |

Bussveien

Bussveien har i 2020 hatt god flyt med blant annet utlysning av Fv44 Bussvei Diagonalen – Gausel stasjon og Fv44 Bussvei Gausel stasjon – Nådlandsbråtet. Stangeland Maskin er kontraktspart på det førstnevnte, mens Risa AS er kontraktspart på den andre. Fremdriften på gjennomføringen er god.

Planmessig har det likeledes vært godt driv i 2020 og i løpet av 2021 legges det opp til utlysning av FV44 Bussvei Stasjonsveien – Gauselvågen og Fv44 Bussvei Nådlandsbråtet – Hans og Grete stien.

På FV44 Bussvei Kvadrat – Ruten har betydelig innsats ledet til et omforent planforslag med Sandnes kommune som i disse dager er ute på høring. I løypemelding til styringsgruppen har vi signalisert en fremoverlent holdning for Fv44 Bussvei Kvadrat – Ruten for å sikre best mulig fremdrift.

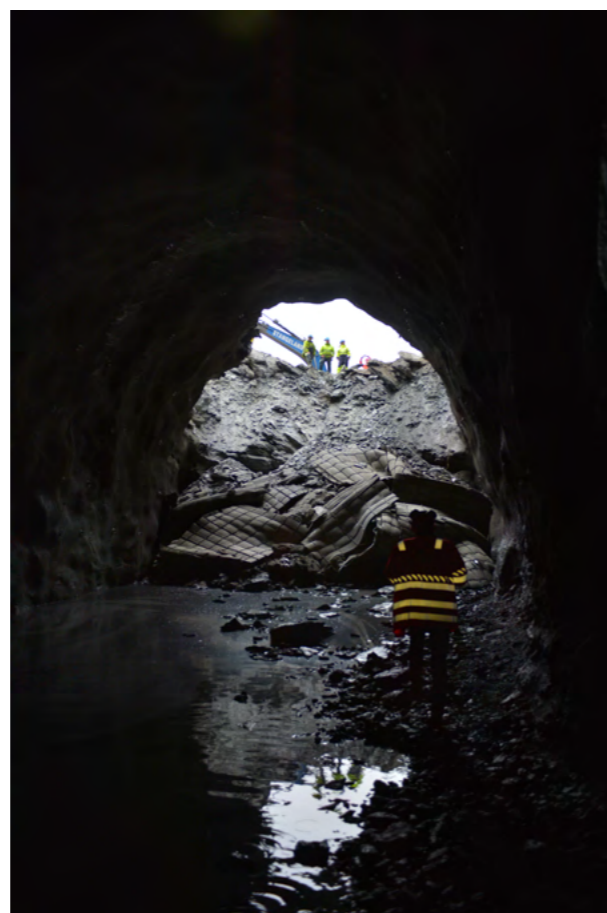


Foto: Øyvind Ellingsen

| Bussveien | Kostnad 2020 |
|---|--------------|
| Bussveien korridor 1 - Ruten Stavanger stasjon - Ruten | 254,2 |
| Bussveien korridor 2.1 Stavanger St.-Sundekorssen - (Bussvei/kollektivakse) | 8,1 |
| Bussveien korridor 2.2 Sundekrossen - Risavika - (Bussvei/kollektivakse) | 1,9 |
| Bussveien korridor 3 Ruten-Vatnekrossen - (Bussvei/kollektivakse) | 4,9 |
| Korridor 4 - Forus-Sola - Sola lufthavn - (Bussvei/kollektivakse) | 0,3 |
| SUM | 269,4 |

*) korridorinndelingen i tabellen over er endret av styringsgruppen i Bymiljøpakken i januar 2021. Korridorinndelingen i tabellen over samsvarer med hvordan korridorinndelingen var før denne endringen.

Forberedende prosesser, som grunnerverv og prosjektering, vil bli satt i gang tidlig når forholdene synes tilstrekkelig avklart politisk. Prosjektet planlegges gjennomført med tre entrepriser, grovt fordelt i Stavangerveien, Strandgata og Olav 5 Plass.

Under forutsetning av vedtak i 2021, legges det opp til utlysning av prosjektene i Stavangerveien og Strandgata i 2023 og Olav 5 Plass senhøstes 2022 - med ferdigstilling av samtlige i løpet 2025.

Enhet planlegging og utbygging Bussvei har fullt trykk på alle delprosjektene i alle korridorene, men prioritet i de kommende år ligger på korridor 1 fra Gravarsveien i Sandnes til Sentrum i Stavanger. Det jobbes hele tiden aktivt med å se på grep som raskest kan sikre fremdrift på korridor 1. Prosjektet finansieres med 50 prosent statstilskudd og 50 prosent bompenger.

2020 har vært gjenstand for langvarige kostnadsprosesser, med gjennomgang av alle prosjektene i Bussveien. Dette har vært grundige og tidkrevende prosesser. Gjennomgangen viste blant annet at korridor 1 Gravarsveien i Sandnes til Stavanger Sentrum, med ferdigbygd infrastruktur til og med Hillevåg, vil stå klar vår/sommer 2026.

Bussveien ble skilt ut som egen enhet innenfor Samferdsel i Rogaland fylkeskommune med virkning fra 01.12.2020.

Jåttavågen-UiS

Kollektivtrasé Ullandhaug – Jåttå er et rekkefølgekrav for utbyggingene av nytt sykehus (SUS2023) på Ullandhaug. Kollektivtraseen starter ved "Karusellen" - som er krysset mellom Boganesveien og Diagonalen – og skal gå på den nordøstre siden av eksisterende fylkesveg (Diagonalen). Diagonalen blir liggende på samme sted som i dag, til et stykke før Vestre Vågedalsvei. Her vil kollektivtraseen gradvis bli liggende der dagens veg er. til Diagonalen vil bli forskjøvet mot sørøst. Sykkelvei med fortau etableres på nordøstsiden av kollektivtraseen. Kollektivtrasé og sykkelveg med fortau fortsetter opp til det nye sykehuset.

Reguleringsplanen ble andregangsbehandlet i utvalg for by- og samfunnsutvikling 15. oktober 2020. Videre ble den sluttbehandlet og vedtatt i Stavanger kommunestyre 16. november 2020. Nå er vi i gang med neste fase, som er prosjektering. Konkurransesgrunnlag for anskaffelse av konsulent til prosjekteringsjobben ble utlyst i desember 2020.

Fv505. Tverrforbindelsen Foss Eikeland-E39
Strekningen er den gjenstående delstrekningen av vegforbindelsen mellom E39 og fv. 44. Formålet med Tverrforbindelsen er å gi forutsigbar og effektiv forbindelse mellom Ganddal godsterminal (og omkringliggende næringsareal) og målpunkt sørover langs E39. Tverrforbindelsen skal omfordele næringstrafikk fra lokalveger

til det overordnede vegnettet og gi en forbedret løsning for gående og syklende. I 2020 var det liten aktivitet på prosjektet frem til siste kvartal. Da ble det opprettet ny prosjektgruppe og samarbeid med konsulent.

Fv. 505 Skjæveland – Foss Eikeland

Prosjektet omfatter bygging av forbindelse mellom fv. 44 og fv. 505 (Kvernlandsvegen) - og på sikt til E39, som del i et ytre-ring-vegsystem, samt vegforbindelse til godsterminalen på Ganddal fra sør/øst. Prosjektet skal skape en bedre øst-vest forbindelse mellom ulike bolig- og næringsaktiviteter i denne delen av regionen. Byggingen ble ferdigstilt i april 2020, med noe etterarbeid pågående til juni 2020.

Prosjektet har gjennomgått betydelige kostnadsøkninger gjennom plan- og byggeperioden, som har bakgrunn i sammensatte og kompliserte årsaksfaktorer. Price Waterhouse Coopers hadde en ekstern gjennomgang av prosjektet i 2020, på oppdrag fra Rogaland fylkeskommune. De presenterte en omfattende rapport på slutten av året. Denne viste en betydelig kostnadsøkning, sammenlignet med det opprinnelige kostnadsoverslaget fra 2013. Hovedårsakene til kostnadsøkningene var tidspress i plan- og prosjekteringsfasen, redusert fremdrift forårsaket av dårlige grunnforhold, krav om fristforlengelser/plunder og heft fra entreprenør, volumøkninger, komplisert grunnverv,

samt stadig utskifting av nøkkelpersonell i byggherreorganisasjonen.

Transportkorridor Vest

Hovedmålsettinger med Transportkorridor vest (TKV) er bedre kapasitet og framkommelighet for kollektivtrafikk og næringstrafikk, samt bedret trafikksikkerhet og støyforhold i nærmiljøet. I tillegg skal det legges til rette for god framkommelighet og sikrere forhold for gående og syklende langs strekningen.

Utbygging av strekningen rv. 509 Sømmevågen-Sola skole ble ferdigstilt i 2018. Den er 100 prosent finansiert av bompenger og ble forskuttet med fylkesmidler.

Statens vegvesen har i 2020 forberedt oppstart av neste etappe, «Rv.509 Sør-Tjora – Kontinentalvegen». Det er blant annet lagt fram et forslag til reguleringsendring for krysset til Kontinentalveien hvor det er et stort innsparingspotensial ved å endre krysset fra planskilt til rundkjøring. Strekningen er 100 prosent finansiert av bompenger og fikk oppstartsbevilgning i statsbudsjett for 2021.

I 2020 bestilte styringsgruppen en utredning av behovet for den nordre del av TKV, altså fv. 409. Denne er forventet lagt fram våren 2021.

E39 Ålgård - Hove

Hovedmålsettinger: Bedre framkommelighet og økt trafikksikkerhet. Knytte tettstedene



E39 ved Bogafjell

Ålgård og Figgjo sammen med Sandnes, Stavanger og resten av Nord-Jæren til et felles arbeids- og boligmarked. Veggen betjener også fritids- og helgetrafikk til sirdalsfjellene og turisttrafikk til Kongeparken om sommeren.

Prosjektet er delt i tre delstrekninger. Ålgård-Figgjo og Osli-Hove har godkjent reguleringsplan. I 2020 har Figgjo-Osli vært til behandling i Sandnes kommune. Alternativet med den lengste tunnelen er lokalt vedtatt. Statens vegvesen har påklaget dette vedtaket og lagt fram et forslag med en kortere tunnel. Årsaken er behovet for å holde prosjektet innenfor styringsmålet fastsatt av Samferdselsdepartementet. Det foreligger per i dag ikke finansiering for alternativet med den lengste tunnelen.

Parallelt med denne reguleringsprosessen, har styringsgruppen jobbet for å få oppstartstillatelse på strekningen Osli-Hove. Dette vil bli avklart i 2021. I forslag til Nasjonal Transportplan for 2022-2033 er strekningen foreslått med oppstart i første periode.

E39 Smiene - Harestad

Hovedmålsettinger: Bedre framkommelighet og økt trafikksikkerhet. Strekningen har en viktig funksjon som del av kyststamvegen mellom Trondheim og Stavanger, og er en viktig transportåre lokalt på Nord-Jæren. E39 Smiene-Harestad er et sentralt bindeledd mellom E39 Eiganestunnelen i sør og E39 Rogfast-forbindelsen i nord.

Reguleringsplanarbeidet med E39 Smiene-Harestad er delt i to. Reguleringsplan for Harestadkrysset i Randaberg kommune er vedtatt. Som en følge av kuttprosessen høsten 2020, med gjennomgang av prosjektporteføljen, vil prosjektet se på den øvrige strekningen for å vurdere en forlengelse av miljøkulverten mot mulige kostnadsreduksjoner i andre deler av prosjektet.

Bomstasjoner

I forbindelse med gjennomføring av Bymiljøpakken ble det etablert 38 nye bomstasjoner i Stavanger, Sandnes, Randaberg og Sola. Bomringene er plassert som tette ringer rundt viktige reisemål på Nord-Jæren der det er, eller skal bygges ut, gode transportalternativ til privatbilen. I prosjektet ble også 22 eksisterende bomstasjoner tatt ned.

10. februar ble rushtidsavgiften fjernet. Samtidig ble det innført 50 prosent takst på utslippsfrie personbiler. Til tross for endringene, har inntekt per passering forblitt over prognose. Samtidig er det for tidlig å trekke konklusjoner, ettersom den nevnte koronapandemien slo over samfunnet kort tid etter endringen.

I 2020 vedtok styringsgruppen å endre innkrevingsretningen på følgende bomstasjoner:

- Bomstasjon Fv. 435 Bybrua, mot Sør - Stavanger sentrum med ID 101 på fv 4566 Bybrua endrer innkrevingsretning til mot Nord.
- Bomstasjon Rv. 509 Jåsund, mot Sør - Risavika med ID 601 endrer innkrevingsretning mot nord.
- Bomstasjon Rv. 509 Tanangerveien, mot Nord - Risavika med ID602 i Tananger endrer innkrevingsretning mot sør.

Dette ble utført høsten 2020.

I tillegg ble bomstasjon E39 Mosvatnet, mot Nord - Stavanger sentrum med ID 108 v/Mosvatnet flyttet nordover mot rv. 509 Madlaveien for å unngå hull i bomringen, på grunn av åpning av Eiganestunnelen. Dette ble utført våren 2020.



Programområdetiltak

Sykkelprosjekter som sto ferdig i 2020:

- Fv 4566 Drivgarnsveien på Hundvåg: Utført av Stavanger kommune. Forbedring av sykkeltrase forbi holdeplass og undergang. Tiltaket skal gjøre det lettere å benytte vegbanen på sørsiden for å unngå stigning ned og opp ved undergangen, i tillegg redusere konflikt med av- og påstigende passasjerer ved holdeplass.
- Fv 332 Skippergata. Sletteveien – Hanamyrveien: Fullførte sykkelfelt fra kryss ved Sletteveien til kryss ved Hanamyrveien.
- Miljøkulvert: Utført av Stavanger kommune. Reasfaltering og skilt/merking av sykkelveg i fortsettelsen av miljøkulverten til Brustadbua. Nytt fortau fra nye Gamlingen til Brustadbua.

Sykkelprosjekter som er pågående i 2020:

- Austråttbakken: Byggherre Rogaland fylkeskommune. Kombinert TS- og sykkelprosjekt. 1,8 meter brede sykkelfelt på begge sider fra krysset med

Gjesdalsbakken - helt ned til krysset med Hoveveien.

- Ryfylkegata: Byggherre Stavanger kommune. Sykkelfelt og bredere fortau. Syklister får sammenhengende sykkelfelt fra Breivikveien til Harald Hårfages gate og videre inn mot sentrum langs Pedersgata. Lengde: 950 meter.
- Forus Nord: Ny sykkelveg med fortau i høyspentraseen mellom krysset med Traktorveien og krysset med Næringsveien på Forus. Mellom Lagerveien og Traktorveien i retning nord-sør. I retning øst-vest er strekningen mellom høyspentraseen og Moseidsletta. I Sola kommune og Stavanger kommune, Forus næringspark er byggherre. Nord-sør-traseen har ingen tilbud i dag og blir en ny hovednettforbindelse, som ved utbygd sykkelveg vil betjene hele Forus-området fra nord til sør.

Alle tre prosjektene ferdigstilles i løpet av 2021. I tillegg til målrettede sykkelprosjekter, blir det bygget andre større prosjekt i Bymiljøpakken, som sykkeltiltak er en del av.

| Ansvar | Programområde sykkel | Kostnad 2020 | Bom | Annen |
|------------|--|--------------|-------------|------------|
| Rogfk | Fv334 Austråttbakken fra Gjesdalsbakken til Gravarsveien | 6,0 | 0,2 | 5,8 |
| Rogfk | Fv44 Elvegata fra Gjesdalveien Til Julie Egesgt | 1,0 | 0,1 | 0,9 |
| Rogfk | Fv 478 G/S-Veg Torvmyrveien | 1,6 | 1,1 | 0,5 |
| Rogfk | G/S-veg Arkitekt Eckhoffsgate | 0,2 | 0,2 | |
| Rogfk | Fv 480 Randabergveien, sykkelveg med fortau | 0,5 | 0,5 | |
| Rogfk | Sykkelfv 446 Randaberveien (På Tasta) | 0,9 | 0,9 | |
| Rogfk | Sykkelfv 414 Misjonsveien, enveisregul. | 0,4 | 0,4 | |
| Rogfk | Sykkelfveg med fortau langs høyspentraseen på Forus | 1,1 | 1,1 | |
| Rogfk | Sykkeltiltak Fylkesveg (diverse) | 1,3 | 0,8 | 0,5 |
| Rogfk | Fv411 Dusavikveien G/S-Tiltak Chr Bjellandsgt-Gabbrov * | 0,2 | 0,1 | 0,1 |
| Rogfk | Fv 509 Oalsgata* | 2,7 | 2,7 | |
| Stavanger | Ryfylkegata | 3,5 | 3,5 | |
| Stavanger | Sandviksveien | 3,2 | 3,2 | |
| Stavanger | Hannadalsgate/ Ivar åsensvei | 1,5 | 1,5 | |
| Stavanger | Cort Adlers gate/ Rektor steensgate | 0,2 | 0,2 | |
| Stavanger | Christian Bjellandsgate | 0,2 | 0,2 | |
| Stavanger | Miljøkulvert ved Brustadbua under E39 Gamlingen | 0,0 | 0,03 | |
| Stavanger | Drivgarnsveien | 0,2 | 0,2 | |
| Sum | | 24,7 | 16,9 | 7,8 |

*delfinansiering med programområde gange, miljø og ts

Gangeprosjekter som sto ferdig i 2020:

- Sandnes, Stavanger og Randaberg sentrum: 8 telleinstrumenter: 4 i bysentrene, 4 i friområdene.
- Randaberg, Goa skole: Flere tiltak, blant annet: Adkomst skoleområdet, belysning undergang, utbedre gangfelt Varheimhagen og Varheiskjæringen og utbedret krysningspunkt Varheiveien.
- Randabeg, Grødem skole: Flere tiltak, blant annet: Kryss Fjordsolveien, Hagafjellveien X Torvmyrveien og Hagafjell bussholdeplass.
- Randaberg, Kyrkjeveien 1: Nytt fortau.
- Randaberg, Visteveien: Intensivbelysning i to kryss.

- Randaberg, Ryggveien/Fjellheimveien: Skille mellom fortau og veibane, samt belysning i overgangen.
- Sandnes, Buggeland skole: Flere tiltak, blant annet: Opphøyet gangfelt med intensivbelysning og nytt trafikkgrjerde, oppgradert kryssingspunkt/gangfelt, trapp: bedre belysning og rails og opparbeidet forbindelser fra boligområdene til skolen.
- Sandnes, Figgjo skole: Flere tiltak, blant annet: Oppmerking og skilting, gangkryssing, nytt opphøyet gangfelt, nytt fortau og opparbeidet forbindelser fra boligområder i Rossåsen til skolen.
- Stavanger, Gausel: Flere tiltak, blant annet: Korrigert gang-/sykkel-veg mot kryss, hevet og belyst gangfelt, utbedret gangfelt og utbedre sikt ved gangfelt.

- Stavanger, Bergelandstunnelen: Trapp, snarvei.
- Stavanger, Paradisvingen: Utvidelse av fortau.
- Stavanger, Austhallet: Fortau.
- Sola, Dysjaland: Utbedring av fortau i Øvrehusvegen, Utbedring av adkomst til P-plass Tjeltavegen,

Tiltakene er beskrevet mer nøyaktig i egne prosjektark for programområde gange.

Prosjekter innen trafikksikkerhet som er pågående:

- Statens vegvesen: Tilfartskontroll og variabel fartsgrense på E39.
- Rogaland fylkeskommune, Sandnes: Fv. 323 Austråttveien x Kyrkjevegen. Hevet kryssområde.

Prosjekter innen trafikksikkerhet som er prosjekterte:

- Nord-Jæren: Trafikksikkerhet

mill. 2020-kr eks. mva.

| Ansvar | Programområde gange, miljø og trafikksikkerhetstiltak | Kostnad 2020 | Bom | Annen |
|------------|--|--------------|-------------|------------|
| Rogfk | Fv.4488 Austråttveien x Kyrkjevegen | 0,7 | 0,7 | |
| Rogfk | Høle: Venstresvingefelt i kryss fv.508/rv.13 | 2,2 | 1,2 | 1,0 |
| Rogfk | Fv. 241 X Fv. 322 Heigreveien X Asheimvei | 0,8 | 0,0 | 0,8 |
| Rogfk | Utbedring To Underganger Fv. 510 Nesbuv | 1,0 | 1,0 | |
| Rogfk | Fv 510 X Fv.443 Forusbeen | 0,6 | 0,6 | |
| Rogfk | Fv. 447 Verksgata | 0,6 | 0,6 | |
| Rogfk | Fv570 Løkkeveien, miljøgate-Kannik-Tanke Svilandsgate | 0,1 | 0,1 | |
| Rogfk | Gåttiltak Fylkesmidler | 0,1 | 0,1 | |
| Rogfk | Trafikksikkerhetstiltak Fylkesvei | 0,1 | 0,1 | |
| Rogfk | Fv411 Dusavikveien G/S-Tiltak Chr Bjellandsgt-Gabbrov* | 0,2 | 0,1 | 0,1 |
| Rogfk | Fv 509 Oalsgata* | 9,7 | 9,7 | |
| Randaberg | Fjellvn/Ryggvn belysning | 0,3 | 0,3 | |
| Randaberg | Harestad skole belysning | 0,2 | 0,2 | |
| Stavanger | Musegata / Lagårdsveien | 0,3 | 0,3 | |
| Stavanger | Paradisvingen | 1,6 | 1,6 | |
| Stavanger | Stavanger Stasjon | 0,0 | 0,0 | |
| Stavanger | Austhallet | 0,5 | 0,5 | |
| Stavanger | Hetlandsgata | 0,0 | 0,0 | |
| Stavanger | Klubbselskapet, St Olavkvartalet/ Olavskleiva | 0,0 | 0,0 | |
| Stavanger | Torbjørn Hornkloves gate | 1,3 | 1,3 | |
| Stavanger | Myrvangveien/ Køhlers vei/ Haugvaldstadminde | 0,0 | 0,0 | |
| Stavanger | Sekkepost mindre tiltak | 0,0 | 0,0 | |
| Stavanger | Sekkepost mindre tiltak | 0,1 | 0,1 | |
| Stavanger | Sjøhagen (Sandviksvegen) | 0,4 | 0,4 | |
| Stavanger | Stokkveien/ Seehusveien | 0,6 | 0,6 | |
| Sum | | 21,2 | 19,3 | 1,9 |

*delfinansiering med programområde gange, miljø og ts

ungdomsskoleveg.

- Nord-Jæren: Utbedring av ulykkespunkt og ulykkesstrekning.
- Sola: Fv. 510 x fv. 433 Forusbeen. Utbedring undergang.
- Sola: Fv. 510 Nesbuvegen x Ossbergvegen
- Stavanger: Fv. 434 Verksgata, trafikksikkerhetstiltak.

Programområde kollektiv og øvrige kollektivtiltak:

Kollektivgruppen startet opp igjen arbeidet etter stillstand i en periode, i påvente av en gjennomgang på forsinkelses- og passasjerstatistikk, samt en rapport fra Norconsult – som kom i desember 2019. Rapporten har foreløpig fungert bra som idébank, men ikke til direkte innspill til handlingsprogrammet i Bymiljøpakken ennå.

Vi fant ut at det blant annet var nødvendig med videre analyser på strekningen

Lagårdsveien – UIS. Disse måtte imidlertid vente på en eventuell ruteomlegging i området. Dette arbeidet har kommet i gang i 2021.

Som på mange andre områder, ble programområde kollektiv påvirket av koronapandemien. Dét, sammen med venting på åpning av Ryfast, gjorde at endringene i trafikken ikke kunne regnes som normale. Derfor ble analysearbeid for å se på hvordan trafikken, og dermed bussenes forsinkelser, ble påvirket etter åpningen av Ryfast, utsatt.

I stedet har oppmerksomheten gått til muligheter for mindre fremkommelighetstiltak. I tillegg ble rapporten fra Norconsult gjennomgått en gang til, med søken etter tiltak som kunne gi god måloppnåelse opp mot korridorene med de største registrerte forsinkelsene. Det førte med seg at noen mindre tiltak ble valgt ut og spilt inn til Bymiljøpakken.

Økonomi

I budsjett 2020 var det satt av 275 millioner kroner til programområdetiltak. Det faktiske forbruket har vært lavere enn det som er satt av i budsjettet. Til sammen er det brukt 46 millioner kroner til programområdetiltak i 2020.

Kommunene har stor oppmerksomhet på gjennomføring av prosjektene i Bymiljøpakken og ser på løsninger innenfor kommunene for å optimalisere prosessen rundt disse prosjektene.

Det utvikles nå forbedrede prosesser rundt handlingsprogramarbeidet i sekretariatet. Gode rutiner for innspill til handlingsprogram og rapportering er viktig for å ha kontroll på gjennomføring. Det vil ofte være stor usikkerhet knyttet til fremdrift og kostnader for prosjektene som ligger inne i de ulike programområdene, men med bedre kontrollrutiner vil man kunne få en mer forutsigbar prosess.

| Kostnader programområdetiltak 2020 | Budsjett | Forbruk | Differanse |
|--|----------|---------|------------|
| Sykkel | 144,9 | 24,7 | 120,2 |
| Gange, miljø- og trafikksikkerhetstiltak | 109,7 | 21,2 | 88,4 |
| Andre kollektivprosjekt | 20,0 | 0,0 | 20,0 |

Mobilitet



I tråd med byvekstavtalen er det lagt opp til å bruke opp mot 50 millioner kroner årlig på mobilitetstiltak i avtaleperioden. Kolumbus fikk i fylkestingsvedtak 49/17, 13. juni 2018, ansvar for å lede sekretariatet for mobilitetsarbeidet, og har ansvar for å planlegge, gjennomføre og evaluere tiltakene. 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, mens mobilitetsstrategiens hovedmål og delmål kan oppsummeres på følgende måte:

Hovedmål: Iverksette mobilitetstiltak som endrer holdninger og adferd, slik at flere begynner å gå, sykle og reise kollektivt.

Delmål: Øke kjennskap og kunnskap om eksisterende og nye mobilitetsløsninger.

Delmål: Skape nye attraktive mobilitetsløsninger.

Strategien skal oppnås ved å:

- Ivareta de som i dag reiser kollektivt, sykler eller går
- Identifisere nye og eksisterende målgrupper og skreddersy tilbud og kommunikasjon
- Utforske og iverksette nye løsninger som støtter opp under kombinert mobilitet

Målgruppene i strategien er:

- Menneskers hverdagsreise
- Mennesker i endring
- Neste generasjon
- Mennesker i pressområder/knutepunkt

Reforhandling og signering av byvekstavtalen ga oss forutsigbarhet og handlingsrom, og styringsgruppen for mobilitetsmidlene ba oss lage et fireårig handlingsprogram som vi har jobbet med å få plass. Dette ble godkjent i styringsgruppen 9.2.2021..

2020

2020 har vært et år der koronapandemien har preget en del av aktivitetene våre. HjemJobbHjem (HJH), vårt mobilitetstiltak rettet mot bedriftsmarkedet, startet året godt med ny salgsrekord på HJH-billetter i januar 2020. I mars ble veldig mange av våre bedrifter sendt på hjemmekontor og planlagte aktiviteter ute hos bedriftene ble vanskelig å gjennomføre. HJH-teamet har brukt tiden godt til å endre form på aktiviteter, forholde seg til hjemmekontor som en ny normal, og iverksatt korona vennlige aktiviteter som f.eks ulike sykkelprosjekter og helseprosjekter. I desember 2020 var 661 aktive bedrifter med totalt 71.319 ansatte med i HjemJobbHjem-ordningen. Vi har introdusert nye-bysykkelen til HJH bedriftene, hatt sykkelverksted, fokusert på Sykle til jobben-kampanjen og tilbudt leasing av el-sykkel til våre HJH-ansatte.

Helseprosjekter som fokuserer på mindre bilbruk, også for dem som er på hjemmekontor, har vært vellykket og blitt godt mottatt hos våre bedrifter. Norce/Universitetet i Stavanger jobber med å evaluere reisevaneundersøkelser fra perioden 2019-2020. Vi mottok et foreløpig utkast til en HJH-rapport i oktober 2020. Denne skal ferdigstilles på nyåret.

Den nye Bysykkelen ble lansert i februar 2020. Tilgang til sykkelen skjer nå gjennom Kolumbus sin applikasjon, der bysykkelen er fullt ut integrert i billetten. Dette gjorde bysykkel-tilbudet mer synlig, og flere ladestasjoner gjorde den lettere tilgjengelig. Bysykkelen oppfattes som enkel å ta i bruk, og selve sykkelen gir en behagelig og god brukeropplevelse. Gjennom tildelte klimasatsmidler er bysykkelen også å finne i 12 av Rogalands kommuner. Vi er det første fylket i Norge som kan tilby samme løsning i hele fylket.

Bruken av syklene eksploderte etter lansering. Oppfordring til ikke å bruke kollektivtransport etter at koronapandemien inntraff, forsterket dette bruksmønsteret. Vi

har gjennom året gjort oss noen erfaringer som har resultert i noen justeringer i betingelsene for bruk av syklene. Blant annet har vi nedjustert tilgang til sykkelen, fra én time til 15 minutter inkludert i billetten.

Andre høydepunkter 2020:

◊ Kampanjer:

- Lansering bysykkelen
- Profilkampanje: «Vi skal gjøre Rogaland til et enda bedre sted å leve. Bli med på reisen»
- Økt ruteproduksjon: «Tidenes oppgradering»
- Nye reduserte priser i november 2020
- HJH julekampanje

◊ Bil-delning:

- Pilot sammen med Innovasjonsparken
- Konseptutvikling: Bil som tjeneste

◊ Nettverksjobbing og samarbeid

- Entreprenører/Utbyggere
- Kommunene
- Bedrifter

◊ Planlegging og utredning av nye konsepter (bil som tjeneste, SammeVei) og nye digitale løsninger (Bil-kalkulator og Stiim)

◊ Innsikt og evaluering (reisevaneundersøkelser, intervjuer, rapporter for å gi og få nødvendig informasjon)



Kontakt sekretariat for Bymiljøpakken



Kristine Gramstad Wedler

Sekretariatsleder
kristine@bymiljøpakken.no
+47 907 69 415

Gaute Risa

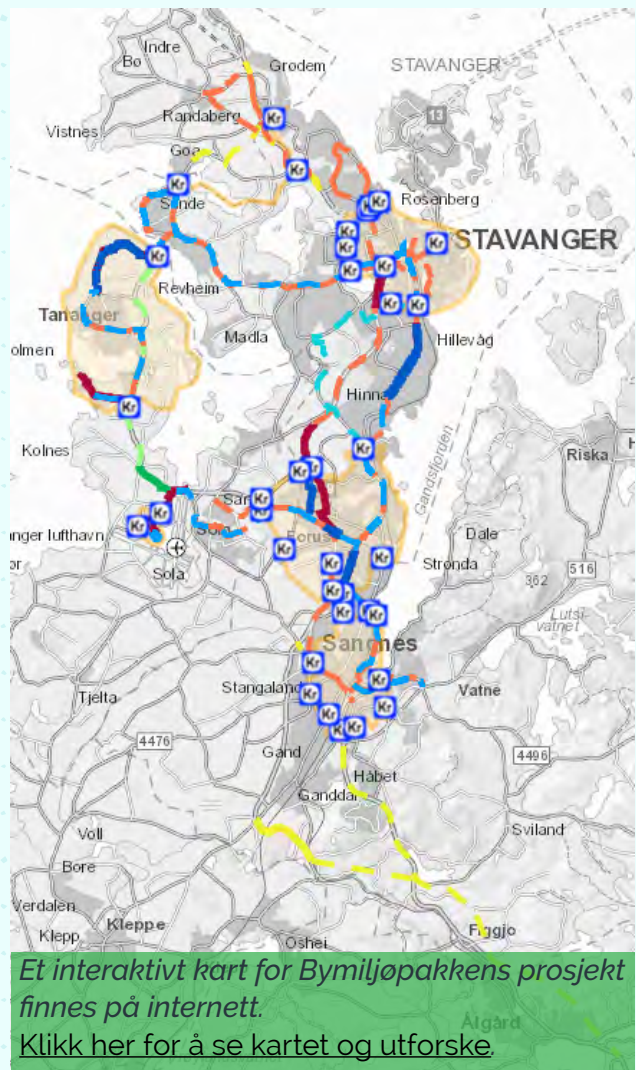
Controller
gaute@bymiljøpakken.no
+47 948 83 352

Kjersti Reppen Karlsen

Rådgiver
kjersti@bymiljøpakken.no
+47 948 44 052

Tore Espedal

Kommunikasjonsansvarlig rådgiver
tore@bymiljøpakken.no
+47 997 46 019



Randaberg
kommune



SANDNES KOMMUNE



Sola kommune



Stavanger
kommune



Bymiljøpakken



Jernbane-
direktoratet



Rogaland
fylkeskommune



Statens vegvesen