

Årsrapport 2022



Versjon: 31.05.2023



Bymiljøpakken

Innledning

Bymiljøpakken er navnet på partnerskapet som styrer Byvekstavtalen. Avtalen er inngått mellom Staten, ved Samferdselsdepartementet og Kommunal- og moderniseringsdepartementet, og Nord-Jæren ved Rogaland fylkeskommune, Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg kommuner.

Partene i Bymiljøpakken er Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet, Statsforvalteren, Rogaland fylkeskommune og Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg kommuner.

Byvekstavtalen gjelder for perioden 2019–2029. Den er geografisk avgrenset til de fire nevnte kommunene på Nord-Jæren. Avtalen omfatter transporttiltak, finansiering og arealtiltak og tar utgangspunkt i rammer og prioriteringer i Nasjonal transportplan 2018–2029.

Bymiljøpakken finansierer en rekke prosjekter for vei, buss og gang- og sykkelveier på Nord-Jæren til omtrent 33 milliarder kroner fram til oktober 2033. Finansieringen kommer fra en spleis mellom statlige midler, momsrefusjon og bompenger.

I 2022 har arbeidet for å nå nullvekstmålet, som er hovedmålet i Byvekstavtalen, fortsatt.

Milepæler i 2022:

- > Bygging av **Bussveien** i Sandnes sentrum har startet.
- > Gang- og sykkelveien **Ølberg-Vigdel** i Sola kommune er godt i gang.
- > **Kollektivtraseen** til det nye sykehuset hadde første spadestikk høsten 2022.
- > **Transportkorridor vest**-etappen mellom Risavika og Sør Tjora ble påbegynt samme høst.
- > Tidlig i 2022 startet arbeidet med **Sykkelstamvegen**-etappen fra Auglendshøyden ned til diagonalen
- > Arbeidet med sykkelvei med fortau i **Kristine Bonnevis veg** startet i 2022.
- √ Sykkelfelt i Torvmyrveien
- √ Belysning av 1200 meter lang tursti på Randaberg
- √ Mur og fortau ved Grødem skole
- √ Halvparten av Bussveien på Gausel
- √ Kollektivfelt på E39, fra Asser Jåttens vei til Nesbuveien

Innhold

Innledning	2
Måloppnåelse	4
Økonomi	8
Prosjektene	12
Mobilitet	26

Status måloppnåelse



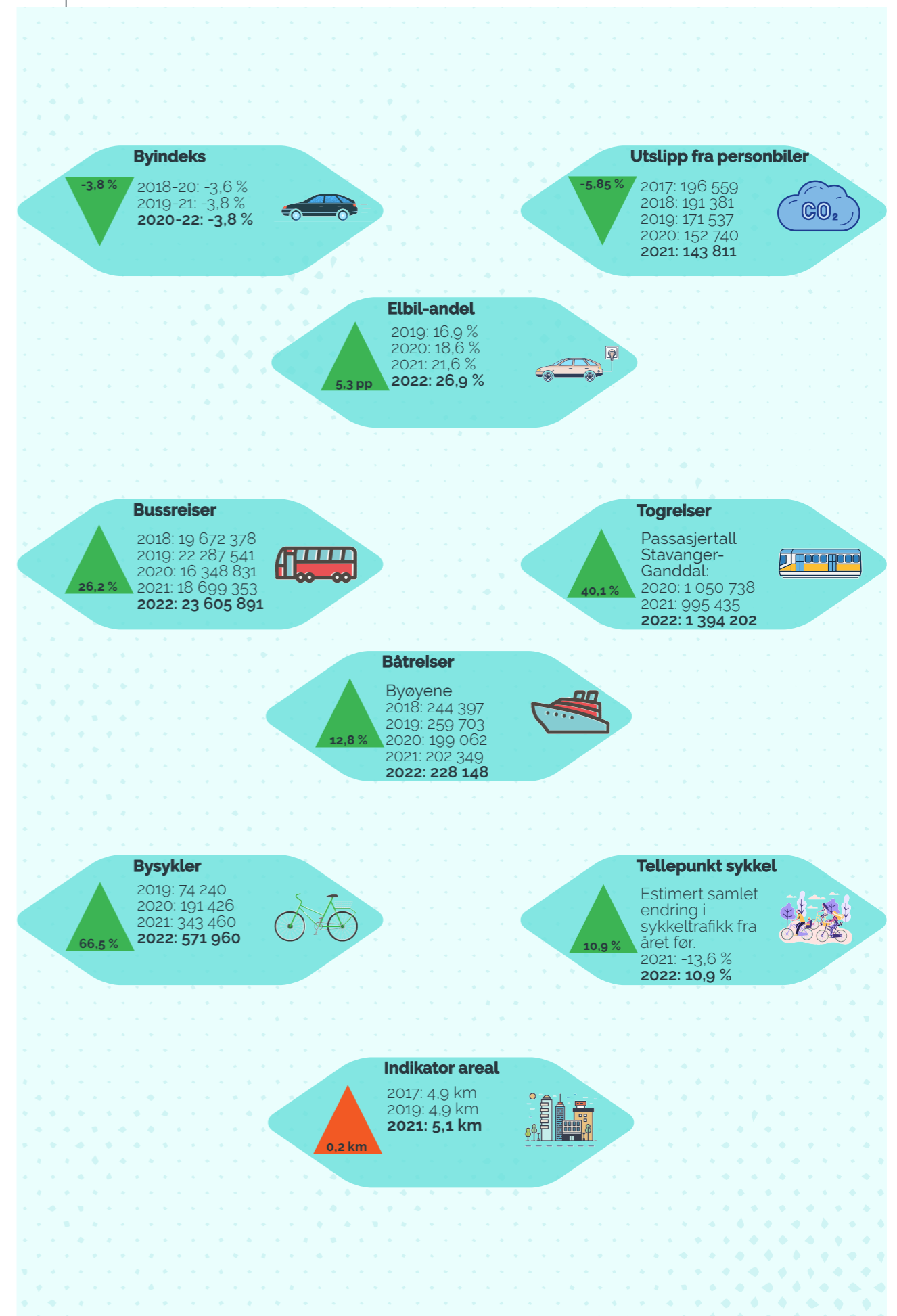
Illustrasjon: Olesia Talmazza (Vågen vgs)

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

«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 byveksttalen. 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.

Utslipp fra vegtrafikk hentes fra Miljødirektoratets statistikk (tall for 2022 er p.t. ikke tilgjengelig). Tall for kollektivreiser kommer fra Kolumbus og Jernbaneverket. Sykkelindeksen er basert på et utvalg av tellepunkt innenfor avtaleområdet. Turer med bysykkel leveres av Kolumbus, som drifter ordningen. Indikator for areal er et beregnet gjennomsnitt av avstand fra nye boliger i perioden 1.1.2020-31.12.2021 innenfor avtaleområdet til avtaleområdets større sentra. Indikatoren beregnes hvert annet år. Neste gang er for 2023.



Kommentarer til utvikling i indikatorene

Personbil

I den nye byvekstavtalen, som ble lokalt vedtatt like før jul 2019, ble det bestemt at nullvekstmålet skal måles med et glidende snitt på tre år. Til og med 2021 ble en glidende indeks over tre år beregnet. Denne metodikken sammenlignet ikke med referanseåret. Beregningsmetodikken fungerer greit når trafikkutviklingen følger en jevn trend over mange år, men som følge av koronapandemien ble trafikknivået generelt en del lavere enn normalt. Det ble derfor et tydelig trendbrudd mot det som har vært en jevn trafikkvekst i flere tiår. Da pandemiltakene var over, steg trafikknivået relativt raskt tilbake til omtrent det nivået som var før. En slik tre års glidende indeks vil dermed i en overgangsperiode ensidig ta opp i seg økningen fra det lave trafikknivået under pandemien og framstå som om trafikken har økt kraftig. Metodikken mangler dermed et sammenligningsgrunnlag som representerer et normalt trafikknivå. Det er derfor bestemt at metodikken alltid skal sammenligne med referanseåret, som da må kunne anses som et normalår¹.

På grunn av denne endringen i metodikk, er det tatt med en oversikt over hvordan byindeksen har utviklet seg over de tre siste årene beregnet etter den nye metoden, se tabell 1.

Sammenligningsperiode	Antall punkt	Endring i trafikkmengde (%)	Standardavvik (pp)	Standardfeil (pp)
2017 - (jan 18 - des 20)	17	-3,6	8,2	2,6
2017 - (jan 19 - des 21)	16	-3,8	10,8	3,3
2017 - (jan 20 - des 22)	16	-3,8	11,7	3,6

Tabell 1: Utvikling i byindeksen for Nord-Jæren beregnet etter ny metode (Antall punkter som oppgis er hvor mange av de 24 byindekspunktene som har bidratt med data i det aktuelle intervallet) (Kilde: Statens vegvesen)

Byindeksen for 2022 viser en nedgang på 3,8 prosent i biltrafikken på Nord-Jæren, sammenlignet med 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. Frem til 2024 vil det derfor være mer relevant å se på årsindeksen. **Årsindeksen for 2022 viser at trafikken er gått ned med 3,4 prosent sammenlignet med trafikken i 2017.** Det er imidlertid 1,2 prosentpoeng høyere enn indeksen for 2019, som er siste normalår før pandemien.

¹ Nærmere beskrivelse av metoden finnes i notatet Byindeks Nord-Jæren, 2017-desember 2022 utgitt av Statens vegvesen ([byindeks_nord-jaeren_2017-2022-12.pdf](#) ([vegvesen.no](#)))

Kollektivtransport

Kollektivtrafikken har i 2020 og 2021 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 og 2021, sammenlignet med de to foregående årene, hvor antall reiser økte.

Etter at restriksjonene var opphevet i mars 2022, har antall busspassasjerer vært sterkt økende. **Tallet har nå passert nivået fra før pandemien.** I 2022 var det seks prosent flere busspassasjerer enn i 2019 som er siste normalår før pandemien og 26 prosent flere passasjerer enn i 2021. I oktober 2020 ble rutetilbudet utvidet i tillegg til at takstene ble redusert. Dette antas å være en medvirkende årsak til økningen i busspassasjerer fra 2019 til 2022.

Antall reiser med hurtigbåt til og fra Byøyene har økt med 13 prosent fra 2021 til 2022. Sammenlignet med 2019 er det imidlertid en nedgang i reiser på 12 prosent.

På Jærbanen er det registrert cirka 1,4 millioner reiser innenfor avtaleområdet i 2022. Dette viser at togtrafikken på Jærbanen har tatt seg betydelig opp etter pandemien. Det mangler gode sammenlignbare trafikk tall fra avtaleområdet før pandemien, men reisetall for Jærbanen som helhet viser at togtrafikken nå har passert 90 prosent av tallene for 2019, som var et toppår for Jærbanen.



Sykkel

Sykkelindeksen viser en økning fra 2021 til 2022 etter en nedgang fra 2020 til 2021. Denne trenden ses også i andre sammenlignbare byområder, ifølge Statens Vegvesens byindeks - **men økningen er størst på Nord-Jæren.** Standardavvikene i sykkel-tallene er her relativt store, noe som gjenspeiler at sykkeltrafikken varierer mye mellom de ulike trafikkregistreringspunktene i hvert område.

I 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 og bruken av bysyklene har vært i sterk vekst siden ordningen ble innført. **Fra 2019 til 2022 har det vært en økning på 670 prosent.** Bysykkellordningen er i stadig utvikling med etablering av nye ladestasjoner og flere sykler.

Status økonomi

Årsrapporten viser økonomisk status på tiltak som gjennomføres i Bymiljøpakken. Dette inkluderer oppfølging og rapportering av bevilgede finansielle midler og forbruk i 2022. Tiltakene finansieres av midler fra staten, bompenger og fylkeskommunal og kommunal mva.-refusjon.

Forbruket var på 1 724,9 millioner kroner, hvorav 1 116,5 millioner kroner i statlige midler, 448,4 millioner kroner i bompenger og 160 millioner kroner fra mva.-refusjon. Dette utgjør et mindreforbruk på 904,6 millioner kroner i 2022. Det er flere årsaker til at forbruket er lavere enn budsjettet. Hovedårsaken er forsinkelser i prosjekter.

Per 31. desember 2022 har Bymiljøpakken 1,3 milliarder kroner i bankinnskudd og 125 millioner i utestående fordringer.

Inntekter

Bompenger: Budsjett for bompenginntekter var i 2022 brutto 851 millioner kroner, mens faktisk inntekt endte på 897 millioner kroner. Den høye inntektsveksten, sammenlignet med veksten i passeringer, skyldes at takstene i løpet av året ble prisjustert to ganger, henholdsvis 1. januar og 1. juli. Bymiljøpakken betaler i gjennomsnitt tre millioner kroner per måned i kompensasjon til Ryfast-prosjektet for inntektsbortfall i Hundvågtunnelen som følge av timesregelen. Dette utgjør i overkant av 33 millioner kroner i 2022. I tillegg er det reversert cirka fem millioner kroner i inntekter på grunnlag av gamle passeringer av utenlandske kjøretøy som Ferde ikke får sendt krav på.

Dette gjør at passeringsinntektene for Nord-Jæren totalt utgjør i overkant av 858 millioner kroner.

Ferde	2022	2021	Endring
Passeringsinntekt	858 882 512	800 524 926	58 357 586
Statlige tilskudd	-	-	-
Andre driftsinntekter	-	1 579 341	-1 579 341
Sum inntekt	858 882 512	802 104 267	56 778 245
Lønnskostnader	11 261 777	395	11 261 382
Innkrevingskostnader	41 984 787	65 555 421	-23 570 634
Avskrivning på driftsm og imm.eiendeler	3 444 740	1 164 351	2 280 389
Tap på krav	1 620 948	2 370 442	-749 494
Sum driftskostnader	58 312 251	69 090 609	-10 778 358
DRIFTSRESULTAT	800 570 261	733 013 658	67 556 603
Finansinntekt	39 744 802	92 717 882	-52 973 080
Finanskostnad	-9	-313 163	313 154
Sum finansposter	39 744 793	92 404 719	-52 659 926
Årsresultat før avskrivning innkrevingsrett	840 315 054	825 418 377	14 896 677



God stemning under spadestikk for Transportkorridor vest. Foto: Bymiljøpakken

Statlige midler: I 2022 er det utbetalt 391 millioner kroner fra post 63 til Bussveien. Dette utgjør et avvik på 214 millioner kroner sammenlignet med Revidert budsjett 2022 og skyldes forsinket fremdrift i prosjekt Bussveien.

For post 66 ble det i 2022 utbetalt 318,6 millioner kroner til Rogaland fylkeskommune. Dette utgjør 255,4 millioner kroner mindre enn budsjettet på post 66. Avviket skyldes at fylkeskommunen hadde en del ubrukte midler på fond per 31. desember 2021 og staten holdt tilbake tilskudd som var planlagt utbetalt i 2022.

Per 31. desember 2022 har Rogaland fylkeskommune 119 millioner kroner stående disponibelt i fond fra post 66 og 83 millioner kroner fra post 63.

Post 66	Overført fra 2021	Tildskudd 2022	Disponibelt 2022	Forbruk 2022	Avvik
Belønningsmidler	245,9	124,2	370,1	275,5	94,6
Reduserte billettpriser	12,0	53,1	65,1	51,6	13,5
Reduserte bompenger	0,0	88,3	88,3	88,3	0,0
Bedre kollektivtilbud	88,5	0,0	88,5	77,6	10,9
Fjerning av rushtidsavgift	0,0	53,0	53,0	53,0	0,0
Sum	346,4	318,6	664,9	545,9	119,0

Mva.-refusjon: I 2022 var budsjett for mva.-refusjon på 277 millioner kroner, mens faktisk refusjon endte på 160 millioner kroner. Mva.-refusjonen er i budsjettet et estimat basert på forbruk spilt inn fra fylkeskommunen og kommunene på deres prosjekter. Avviket fra budsjett skyldes lavere aktivitet og derav mindreforbruk på prosjekter i 2022.

Forbruk 2022

mill. 2022-kr inkl. mva.

Prosjekt	Revidert budsjett 2022	Bompenger		Post 30		Post 63		Post 66		Mva.-refusjon		Total		Differanse
		Budsjett	Forbruk	Budsjett	Forbruk	Budsjett	Forbruk	Budsjett	Forbruk	Budsjett	Forbruk	Budsjett	Forbruk	
Sykkelstamvegen	241,0			241,0	259,0							241,0	259,0	18,0
Bussveien korridor 1 - Ruten Stavanger stasjon til og med krysset i Havnegata/Gravarsveien*	1 265,4		129,3				310,6		181,3		129,2		750,4	-515,0
Bussveien korridor 2.1 Stavanger St.-Sundekrossen - (Bussvei/kollektivakse)	33,5		0,7				0,7				0,1		1,5	-32,0
Bussveien korridor 2.2 Sundekrossen - Risavika - (Bussvei/kollektivakse)	25,1		0,2				0,2				0,1		0,5	-24,6
Bussveien korridor 3 Ruten-Vatnekrossen - (Bussvei/kollektivakse)	6,4													-6,4
Korridor 4 - Forus-Sola - Sola lufthavn - (Bussvei/kollektivakse)	1,7		-											-1,7
SUS/UIS-Diagonalen-Jättå	92,3		2,4						50,2		9,7		62,3	-30,0
TKV rv 509 Sør-Tjora-Kontinentalveien	157,0	157,0	80,0									157,0	80,0	-77,0
Programområde sykkel	123,9		48,1								8,7	123,9	56,8	-67,2
Programområde gange/miljø	99,0		40,9								4,9		45,8	-53,3
Trafikksikkerhet	76,3		11,7								2,2		13,9	-62,4
Dusavikveien samfinansiering sykkel/ts	7,1		1,3										1,3	-5,8
Oalsgata samfinansiering sykkel/gange/ts	49,0		94,3								3,5		97,8	48,8
Programområde kollektiv + øvrige kollektivtiltak	26,4		13,2								0,9		14,1	-12,3
E39 Hove-Osli	48,5		13,4										13,4	-35,1
FV. 505 Foss Eikeland - E39	4,0		1,4								0,1		1,5	-2,5
Forpliktelser Nord-jærenpakken	2,2		3,8								0,7		4,5	2,3
Drift Kollektiv*	213,0								185,3				185,3	-27,7
Økt rutefrekvens*	91,1								77,6				77,6	-13,5
Reduserte billettpriser*	54,8								51,6				51,6	-3,2
Drift sekretariat	9,1	9,1	5,1									9,1	5,1	-4,0
Delsum	2 626,8	166,1	445,8	241,0	259,0		311,5		546,0		160,0	531,0	1 722,3	-904,5
Tiltak som ikke er i budsjett 2022														
Bomstasjonene			0,1										0,1	-0,1
TKV rv 509 Kontinentalveien - Sundekrossen	-		2,5										2,5	-2,5
Sum	2 626,8	166,1	448,4	241,0	259,0	-	311,5	-	546,0	-	160,0	531,0	1 724,9	-904,6

* Nedtrekk i bevilgning i 2022.

Prosjekter

Sykelstamvegen

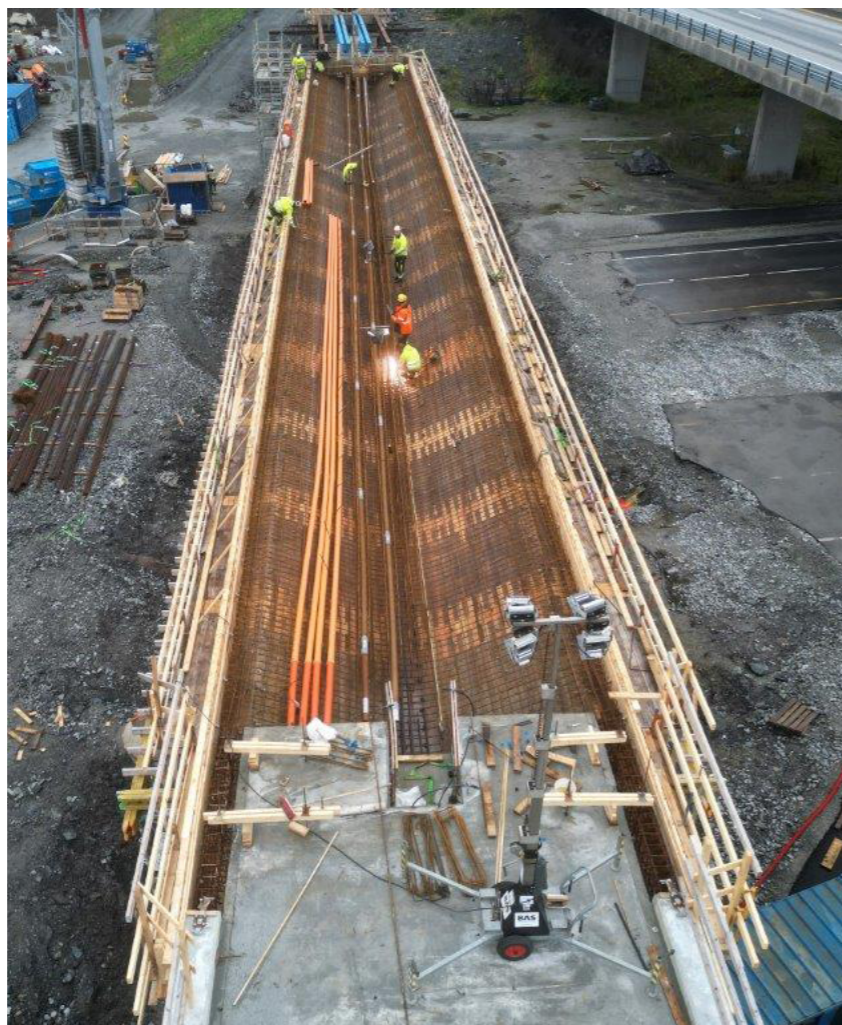
Sykelstamvegen er en høystandard sykkelveg på om lag 13 kilometer som bygges langs E39 mellom Stavanger og Sandnes. Hovedmålet med Sykelstamvegen er å legge til rette for overføring av arbeidsreiser fra personbil til sykkel, og da spesielt til arbeidsplassene i Forus/Lura-området og nytt sykehus/UiS på Ullandhaug.

Strekningen **Sandnes grense til Oalsgata fikk byggestart i 2022**. Forventet åpning er våren 2024, mot opprinnelig planlagt juni 2022. Forsinkelsen skyldes rettssak og andre arbeidskrevende prosesser knyttet til grunnerverv, behov for omregulering og omprosjektering. Dette er forsterket av kapasitetsproblemer på prosjektering og byggeledelse etter omorganiseringen av Statens vegvesen. Det er imidlertid tatt inn tre måneder etter konkurranse med forhandling der entreprenør tilbød en kortere byggetid enn krevd.

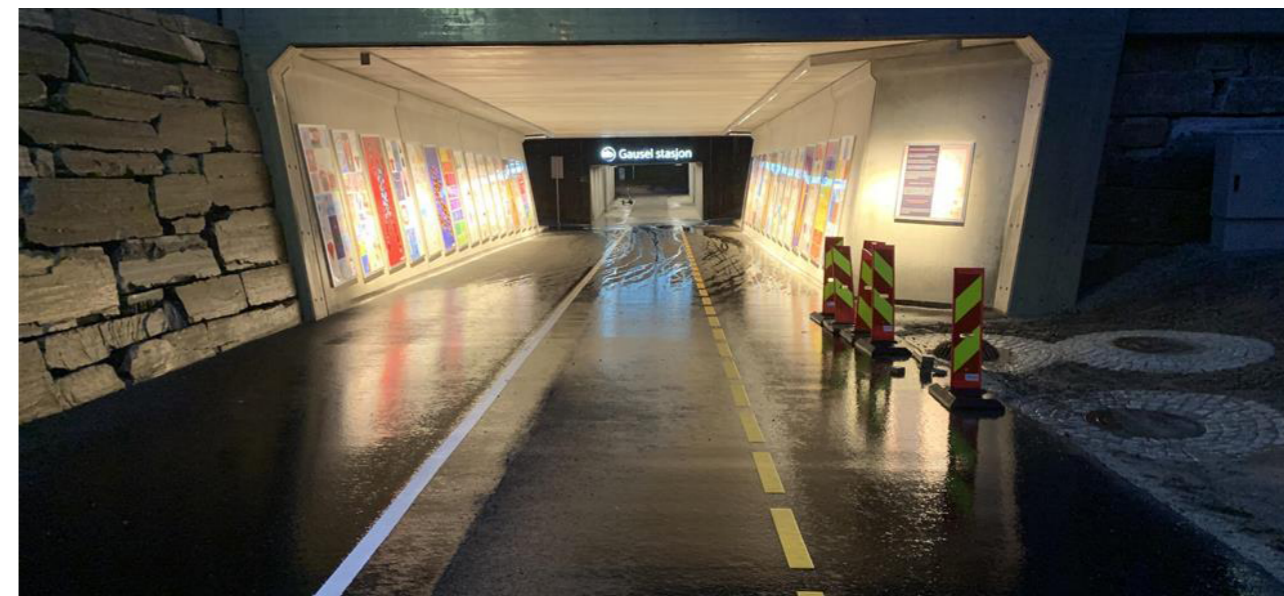
Strekningen **Sørmarka – Asser Jåttens vei har vært under bygging i 2022** for ikke å forsinke kollektivtraseen til det nye sjukehuset på Ullandhaug. **Åpning ble gjennomført som planlagt i april 2023.**

På strekningen **Schancheholen – Sørmarka** ble sprenging og sikring av sykkel tunnelen utført i 2021. Resten av prosjektet er forsinket på grunn av at nytt kostnadsoverslag basert på prosjekteringsgrunnlag viser behov for økt styringsramme. Behovet for økt styringsramme ble lagt frem for styringsgruppen i Bymiljøpakken og **7. desember 2022 ble det vedtatt å lyse ut hele strekningen**, men med den delen som er over opprinnelig ramme som opsjon. På grunnlag av dette vedtaket er grunnervervet på strekningen tatt opp igjen. Forventet åpning er sommeren 2026.

Sykelstamvegen har et avvik fra budsjett som skyldes raskere framdrift enn forventet.



Sykelbru under arbeid. Foto: Statens Vegvesen



Undergang ved Bussveien og Gausel stasjon.

Bussveien

I 2022 er det ferdigstilt to nye delstrekninger av Bussveiens korridor 1. **I desember 2022 ble Gausel–Nådlandsbråtet åpnet**, mens **Diagonalen–Gausel stasjon åpnet i april 2023**. Sluttoppgjør med entreprenør pågår, og begge delprosjektene blir bygget innenfor kontraktsfestet tidsplan og budsjett.

I 2022 er flere nye delstrekninger av Bussveiens korridor 1 kommet i bygging. Bussveiens største delprosjekt, **Stasjonsveien–Gauselvågen, startet anleggsarbeidet i juni**, og det vil bli stor aktivitet og stort forbruk her i årene framover. Delprosjektet er premissgiver og i rute for åpning av den prioriterte korridor 1 sommeren 2026.

Nådlandsbråtet–Hans og Grete stien startet også anleggsarbeidet i juni. Det er god progresjon og prosjektet skal være ferdig i løpet av 2025.

Detaljregulering for **Bussveien Fv.44 Kvadrat–Ruten**, plan 201602, ble godkjent i Sandnes kommunestyre 14. mars 2022. Strekningen gjennomføres med fem entrepriser med oppstart bygging 2022/2023. Forussletta-Stavangerveien ble godkjent for utlysning i Fylkestinget 25. april 2023. I Strandgata pågår detaljregulering og delprosjektet lyses ut i 2023. **Jernbaneveien–Olav Vs. plass–Elvegata tok første spadestik 10. november 2022** og skal ferdigstilles i 2024.

For **Ruten–Gravarsveien/Havnegata** pågår regulering for fullt. Detaljprosjektering startes opp etter førstegangsbehandling av reguleringsplan. Forprosjektering for bru over Storåna pågår samtidig med reguleringsarbeidet i samarbeid med Sandnes kommune.

Forprosjektet til **Fv44 Bussvei Hillevåg–Stavanger sentrum** ble presentert for utvalg for by – og samfunnsutvikling i møte avholdt 15. desember 2022, med påfølgende behandling i møte 12. januar 2023. Flertallsvedtaket sier at Stavanger kommune anbefaler at forprosjektet legges til grunn for reguleringsplan. Arbeidet med å gå gjennom vedtaket og arbeidet med minikonkurranse for utlysning av reguleringsplan pågår. Det er god dialog med Stavanger kommune.

Bussveien Forus nord og Bussveien Fv. 350 Forus vest:

Forus Nord:

Reguleringsplanen er vedtatt i Stavanger kommune. I Sola kommune er saken utsatt.

Forus Vest:

Reguleringsendringen er vedtatt i Sandnes kommune og Stavanger kommune.

Korridor 2: Delprosjektet Mosvannet-Stavanger

sentrum ble presentert for utvalg for by- og samfunnsutvikling i møte 15. desember 2022 og saken var til behandling 9. februar 2023. Planen ble vedtatt lagt ut på offentlig ettersyn og høring, men med flere tilleggspunkter og bestillinger. Bussveien gjennomgår hvordan disse best kan følges opp, og vurderes i forhold til formål og måloppnåelse for Bussveien.

Bussveien **Mosvannet-Sundekrossen** er på forprosjektnivå. **Utbygging skjer etter 2026.**

Sundekrossen-Risavika og Sundekrossen-Kverntorget/Kvernevik: Bussveien legger til grunn opprinnelig plan for korridor 2. Bussveien har opprettet kontakt med kommunene, og det er dialog med Statens vegvesen.

Korridor 3: På **Gravarsveien-Vatnekrossen** pågår avklaringer knyttet til videre prosesser.

Korridor 4: På **Forus-Sola-Sola flyplass** jobber Rogaland fylkeskommune og Sola kommune med best mulig å få belyst mulighetsrommet for Bussveien fra Sola til flyplassen via Solakrossen. Det vurderes bussveitrasé over Åsenvegen, samtidig som en ser på om det kan finnes muligheter for at løsning over myra mot Skadberg likevel kan bli aktuelt.



Spadestik Bussveien Fv. 44 Naddlandsbrået - Hans og Grete stien. Foto: Bussveien

Bussveien	Bompenger	Post 63	Post 66	Mva.-refusjon	Total
Bussveien korridor 1 - Ruten Stavanger stasjon til og med krysset i Havnegata/ Gravarsveien	129,3	310,6	181,3	129,2	750,4
Bussveien korridor 2.1 Stavanger St.- Sundekrossen - (Bussvei/kollektivakse)	0,7	0,7	-	0,1	1,6
Bussveien korridor 2.2 Sundekrossen - Risavika - (Bussvei/kollektivakse)	0,2	0,2	-	0,1	0,5
Bussveien korridor 3 Ruten-Vatnekrossen - (Bussvei/kollektivakse)	-	-	-	-	0,1
Korridor 4 - Forus-Sola - Sola lufthavn - (Bussvei/kollektivakse)	-	-	-	-	0,1
Sum	130,2	311,5	181,3	129,4	752,7

Fv. 4542 Kollektivtrasé Ullandhaug – Jåttå

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. Sykkelvegen får også en kobling til Sykkelstamveien ved Motorveien. Det er planlagt parallellført kollektivtrasé på nordøstsiden av en tofelts kjørevei. Langs nordøstsiden av kollektivtraséen etableres sykkelveg på tre meter i bredden, hvor det store deler av strekningene er tilgrensede fortau på 2,5/3,0 meter.

Prosjektet sikrer en viktig kobling mellom universitetsområdet, kunnskapsparken, det nye sykehuset, og kollektivknutepunktet i Jåttåvågen.

I 2022 ble prosjekteringen ferdigstilt og anleggsarbeidet startet i september, med

ferdigstillelse desember 2024. Det pågikk i 2022 grunnarbeider på hele strekningen. I løpet av 2023 vil masseutskifting-arbeidet bli ferdig, arbeidet med konstruksjoner pågå, midlertidig påkjøringsrampe til E39 tas i bruk og arbeidet med ny påkjøringsrampe, som består av en ny bru, vil starte.



Spadestik Ullandhaug-Jåttå.

Rv. 509 Transportkorridor Vest (TKV)

Prosjektet Transportkorridor vest på rv. 509 utvider eksisterende vei fra to til fire felt. Hovedmålsettingen 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 tryggere forhold for gående og syklende langs strekningen.

For **Sør-Tjora – Kontinentalveien** ble det **fysiske arbeidet startet opp i oktober 2022.**

Mindre forbruk enn budsjettet i 2022 skyldes i hovedsak at prosjektet har blitt forskjøvet i tid og har fått en senere oppstart enn først angitt. Dette viser også igjen i forskjøvet dato for ferdigstillelse, fra januar 2024 til juli/august 2024. Men siden strekningen er en utvidelse av eksisterende vei, vil veganlegget tas i bruk etter hvert.

Delstrekningen Sømmevågen - Sola skole ble åpnet i 2018. Det gjenstår en tilbakebetaling av forskudd til Rogaland fylkeskommune på 19,8 millioner kroner. Det er også identifisert et forbruk på 6,2 millioner kroner som er har påløpt før 2021.



Dronefoto av arbeidet med Transportkorridor Vest. Foto: Statens Vegvesen

TKV, reguleringsplan: Reguleringsplan gjelder TKV for strekningen Sør-Tjora – Sundekrossen. Her er det ført planleggingskostnader knyttet til reguleringsplanene på hele strekningen.

TKV, grunnerverv: Merforbruk fra tidligere år gjelder grunnerverv av boligeiendommer som SVV er forpliktet til å løse inn i sammenheng med godkjente reguleringsplaner. Utgifter på dette er nå kommunale avgifter og strøm.

E39 Ålgård-Hove

Prosjektet utvider eksisterende vei fra to til fire felt samt legger deler av strekningen i tunnel. Hovedmålsettingen 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. Vegen betjener også fritids- og helgetrafikk til Sirdalsfjellene og turisttrafikk til Kongeparken om sommeren. Prosjektet er delt i tre delstrekninger som alle har vedtatt reguleringsplan.

I 2022 var delstrekningen Osli-Hove i tilbudsfasen. Det ble inngått avtale med totalentreprenør i mars 2023.

Senere framdrift er forklaringen på at det er brukt 35 millioner kroner mindre enn budsjettet i 2022. Prosjektet hadde planlagt kontraktsgjøring i 2022 og at det ville påløpe entreprisestrukturer. Dette ble forskjøvet til 2023. Det er antatt trafikkåpning i 2026.

I budsjett 2022 var det forutsatt 19 millioner statlige kroner, gitt andel 40/60 stat/bom. Det ble ikke bevilget statlige midler til prosjektet i 2022.

E39 Ålgård-Osli: I oktober 2022 ble det opprettet et eget prosjekt i byggefase som følge av krav om innløsning av eiendom. Prosjektet er en delstrekning av E39 Ålgård-Hove som fortsatt er i planstadiet.

Forbruk totalt på prosjektet til og med 2022: 9,795 millioner kroner (innløsning hus).

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. Reguleringsplanen er under utarbeiding.

Fv. 334 Oalsgata og rv. 44 Krysstiltak Stangeland

Oalsgata er hovedrute for sykkel i kommuneplanen og kommunedelplanen for sentrum (sentrumsplanen) i Sandnes. Strekningen blir en viktig kobling mellom Sykkeltamvegen langs E39 og Sandnes sentrum. **Oalsgata regnes som en ulykkesbelastet strekning og mangler et tilfredsstillende tilbud for de myke trafikantene.** Det skal etableres enveisregulert sykkelveg med fortau langs Oalsgata og bygges to nye kulverter som er tilpasset ny løsning ved Stangeland skole. Utkjørsler ut i Oalsgata vil stenges, for å sikre trafiksikkerheten for myke trafikanter. Vann- og avløpsnett og annen infrastruktur i bakken skal oppgraderes, samt ny belysning og beplantning skal etableres.

I 2022 ble det utført grunnerverv ved innløsning av hus, næringsbygg og utført stripeerverv. **Store deler av prosjekteringen er utført i 2022.**

Dusavikveien

Hovedmålsettingen i prosjektet er å få flere syklistere på strekningen og bedre trafiksikkerheten for fotgjengere og syklistere.

Forberedende arbeid til prosjektering og vurderinger av kostnadsreducerende tiltak har pågått i 2022. Full prosjektering starter i 2023 og vil pågå i 2023, 2024 og 2025. Grunnerverv er planlagt startet i 2024, men det er avhengig av at prosjektering av murer og adkomstveier til berørte eiendommer er tilstrekkelig avklart og prosjektert. Deler av grunnerverv som omfatter eiendommer med bygg som er regulert fjernet, er utført og/eller pågår. **Planlagt bygging i 2026 og 2027.**

Programområdetiltak

I budsjett 2022 var det satt av 325,6 millioner kroner til programområdetiltak. Det faktiske forbruket har vært lavere enn det som er satt av i budsjettet. Til sammen er det brukt 130,5 millioner kroner til programområdetiltak i 2022.

Det er flere årsaker til at forbruket er lavere enn budsjettet: Enkelte prosjekter er ikke ferdig regulert. I disse prosjektene er det store usikkerheter, både når det gjelder framdrift og kostnader. Mange prosjekter er klar for prosjektering og bygging. Usikkerheten rundt disse prosjektene gjelder ofte grunnerverv og samkjøring med andre prosjekter, som vann og avløpsprosjekter. Videre kan kapasitet i plan- og/eller utbyggingsavdeling hos partene medføre at prosjekter skyves ut i tid.

Sykkel

I 2022 er Sykkelstrategi for Nord-Jæren blitt oppdatert av faggruppen og godkjent av styringsgruppen.

I tillegg til målrettede sykkelprosjekter, blir det bygget andre større prosjekt i Bymiljøpakken, som sykkeltiltak er en del av, herunder **Bussveien** som det mest omfattende.

mill. 2022-kr inkl. mva.

Ansvar	Programområde sykkel	Beskrivelse	Totalkostnad	Budsjett	Forbruk	Differanse
Rogfk	Ølberg-Vigdel, 50 %	Gang- og sykkelvei	43,1	14,2	6,5	7,7
Stvg	Sandvikveien	Sykkelfelt og sykkelveg med fortau	89,2	6,8	5,2	1,6
Rogfk	Torvmyrveien	Enveisregulert sykkelveg med fortau og sykkelveg med fortau	51,4	36,1	29,2	6,9
Stvg	Rektor Steens gt./Cort Adellers gt.	Sykkelprioritert gate	28,3	18,0	2,1	15,9
Rogfk	Madlaveien, vest for Kristine Bonnevis vei	Sykelveg med fortau	7,7	3,0	2,1	0,9
Rogfk	Fv44 Elvegata Fra Gjesdalveien Til Julie Egesgt, 50 %	Enveisregulert sykkelveg med fortau	8,4	0,1	0,1	-
Stvg	Hannasdalsgata (del 2)	Sykkelprioritert gate	23,3	0,3	0,5	-0,2
Stvg	Bergelandsgata - Birkelandsgate	Sykkelfelt (hevet) og sykkelprioritert gate	2,8	2,8	-	2,8
Stvg	Haakon VII's gt. - Ganddalsgata	Gatetun	12,9	1,4	0,9	0,5
Stvg	Dyre Vaas vei	Sykelveg med fortau	10,4	-	-	-
Rndbrg	Krystallveien	Sykelveg med fortau / sykkelfelt	2,4	1,8	0,2	1,6
Sola	Åsenvegen	Sykelveg med fortau	0,7	0,1	-	-
Stvg	Hjelmelandsgate	Sykkelfelt	1,1	1,1	0,0	1,1
Stvg	Chr. Bjellandsgate	Sykkelfelt	1,1	0,9	-	0,9
Rogfk	Strømsbrua	Sanere venstresvingfelt og fullføre sykkelfelt	1,4	1,4	1,4	-
Alle	Planleggingsmidler	Pott til planlegging av nye prosjekter	1,5	1,5	-	1,5
Stvg	Ryfylkegata del 2	Sykkelfelt	30,1	11,3	2,0	9,3
Stvg	Langgata, Verksalmenningen - Pedersgata	Sykkelfelt opp bakken	1,4	1,4	-	1,4
Stvg	Steingata	Rødt dekke	11,0	11,0	0,2	10,8
Stvg	Østre ring	Sykkelfelt	13,6	2,8	0,9	1,9
Stvg	Muségata, Rektor Steens gt. - Lagårdsveien	Sykkelfelt opp bakken	5,1	5,1	0,1	5,0
Rogfk	Randabergveien	Sykelveg med fortau	5,7	0,8	2,6	-1,8
Rogfk	Randabergveien (på Tasta)	Enveisregulert sykkelveg med fortau	5,1	1,0	1,4	-0,4
Rogfk	Misjonsveien	Enveisregulert sykkelveg med fortau	3,5	1,2	1,1	0,1
Tiltak som ikke er i budsjett 2022						
Rogfk	Fv. 334 Austråttbakken fra Gjesdalbakken til Gravarsveien	Garantiperiode			0,4	-0,4
Delsum			361,2	124,1	56,7	67,3
Tiltak som inngår i flere programområder						
Rogfk	Oalsgata, 50 %	Enveisregulert sykkelveg	254,5	24,5	48,9	-24,4
Rogfk	Dusavikveien, 50 %	Sykkelfelt	134,2	3,6	0,7	3,0
Sum			749,9	152,2	106,2	45,9



Elever fra Harestad skole bidro med dans under åpningen av Torvmyrveien.

Prosjekter som sto ferdig i 2022:

På strekningen fra Randaberg sentrum ved Kyrkjeveien til kommunegrensen ved Stavanger er det etablert separate systemer for syklende og gående langs **Torvmyrveien**. På deler av strekningen er det etablert såkalt «dansk sykkeløsning», som vil si sykkelfelt som er skilt fra fortau og kjørevei med kantstein. Dette er et pilotprosjekt i Rogaland.

I **Elvegata i Sandnes**, mellom Oalsgata og Gjesdalveien, er det etablert nye sykkelfelt. Rundkjøring Elvegata-Gjesdalveien skal utbedres i del to av Elvegata-prosjektet (Gjesdalveien-Vågsgrjerdveien), som har oppstart i mai 2023. Prosjektet er samfinansiert med Trafikksikkerhet.

I Stavanger er det etablert tosidig sykkelfelt langs **Østre ring**. Gata er hovednettforbindelse fra Storhaug, sørover til Paradis stasjon og nordover til Stavanger sentrum.

I forbindelse med at Rogaland fylkeskommune utførte vedlikeholdsarbeid på Strømsbrua er det også lagt bedre til rette for syklistene, med oppmerking og forlengelse av sykkelfelt der dette manglet.

Prosjekter som startet bygging i 2022:

I september startet bygging av ny gang- og sykkelveg fra Håland skole, via Ølberg Havneveg, til eksisterende gang- og sykkelveg langs Ølbergvegen. Prosjektet **Ølberg-Vigdel** er samfinansiert med Gåing.

På høsten startet bygging av sykkelveg med fortau langs **Kristine Bonnevis vei**. Dette er ett av flere prosjekter som skal bidra til sammenhengende sykkelveg med fortau til Nye SUS.

Prosjekter med endret fremdrift i 2022:

Ryfylkegata del 2 er ferdig prosjektert. Bygging kan først starte når brannstasjonen i Lervik åpner i 2023.

Rektor Steensgt.- Cort Adellers gt. er en del av fjernvarmetraseen til Lyse. Derfor er det Lyse som styrer fremdriften. Prosjektet er ferdig prosjektert og forventes å komme i gang i løpet av høsten 2023.

Følgende prosjekter er skjøvet til 2023 som følge av manglende ressurser hos prosjekteier: **Steingata og Muségata fra Rektor Steensgate til Lagårdsveien**.



Turgåere nyter Grødemstien, som har fått ny belysning.

Gåing

Faggruppen for gåing har oppdatert *Gåstrategi for Nord-Jæren* i løpet av 2022. I desember ble den vedtatt av styringsgruppen.

Prosjekter som sto ferdig i 2022

På **Grødem i Randaberg** har den 1200 meter lange turstien langs sjøen fått ny belysning.

Ved **Grødem skole i Randaberg** har det kommet mur og fortau mellom parkeringsplassen og skolegården.

Ved **Stokkaveien, Wesselsgt-Murgata** er fortauet rehabilitert for å bedre gå-tilbudet fra vestre platå mot Stavanger sentrum. Det er også etablert nytt fortau der det har manglet.

Prosjekter som startet bygging i 2022

Det er god aktivitet innenfor programområdet gåing og i 2022 var det oppstart av flere prosjekter og tiltak hos partene:

Sandnes

- > Belysning tursti og pumtrack i Sandvedparken
- > Ny turvei; Kvellurveien til Brugata i Sandvedparken
- > Oppgradering forbindelse Torvvegen; fra stadionområdet / Smeaheia til Somaveien
- > Trones skole / Belysning sykehusparken; Parken ved helsehuset ble oppgradert
- > Prinsensvei og Tornerosevei: Belysning skolevei for tre overganger
- > Sandvedparken Belysning turvei Kvellurvn til amfiet; Belysning ved lekeplass turvei

Stavanger

- > Hetlandsgata kryss Vaisenhus-Kongsteinsgata; fortau og innsnevring av vei
- > Klubbsselskapet – Olavskleivå; Trapp/rampe forlengelse av St.Olavs-kvartalet
- > Øvre Holmegate; gågate-tiltak
- > Sven Foymsgate; belysning langs nybygget gangvei
- > Tastarustå skole; belysningsprosjekt
- > Kongsgaten, Stiftelsesgate Bergeland; kryss/fortau-tiltak
- > Eiganesveien; Fortau

Status framdrift gå-tiltak

Selv om det er god aktivitet og mye som skjer innenfor programområdet, har flere av gå-prosjektene hatt redusert framdrift i henhold til plan i 2022. Flere av prosjektene som var forventet ferdigstilt i 2022, videreføres til 2023. Dermed er det en del ubrukte budsjettmidler på gå-tiltak.

mill. 2022-kr inkl. mva.

Ansvar	Programområde gåing	Beskrivelse	Totalkostnad	Budsjett	Forbruk	Differanse
Rogfk	Ølberg-Vigdel, 50 %	Etablere gang- og sykkelsti.	43,1	14,2	6,5	7,7
Rogfk	Bøveien	Etablere fortau	8,6	1,5	0,6	0,9
Rogfk	Stokkaveien 1, Wesselsgt.-Murveien	Rehabiliterer/nytt fortau der mangler	10,2	7,7	5,4	2,3
Sandnes	Øygard og Sørbø skole	Fortau Eddav (1,3), belysning skoler	1,9	1,4	0,0	1,4
Sandnes	Belysning pumptrack Sandvedparken	Belysning tursti og pumptrack Sandvedparken	5,2	5,2	1,8	3,4
Sandnes	Ny turvei Kvellurvn. til Brugata (Sandvedparken)	Ny tursti	2,3	2,3	1,1	1,2
Stvg	Stavanger stasjon	En off heis fra perrong til Jernbanelokket	5,5	0,9	2,9	-2,0
Stvg	Hetlandsgata kryss Vaisenhus-Kongsteinsgt	Fortau og innsnevring vei	6,2	2,8	0,1	2,7
Stvg	Klubbsselskapet - Olavskleivå	Trapp/rampe forlengelse ST. Olavskvartalet, frikjøp p-plasser (grunnerverv).	6,8	3,4	0,0	3,4
Stvg	Myrvangveien Køhlers vei - Haugvaldstadm	G/S-vei med fortau, fjerne gateparker.	2,7	1,9	1,1	0,8
Rndbrg	Kyrkjeveien 2	fortau	8,2	5,5	0,0	5,5
Svv	E39 - Gangbro over motorveien	Gangbru over motorveien	28,7	14,0	10,1	3,9
Rogfk	Madlaveien x Regimentveien	Kryss-utbedring	40,0	0,2	0,7	-0,5
Sandnes	Forbindelse Torvvegen	Oppgradering forbindelse fra stadionområdet / Smeaheia til Somaveien	7,0	7,0	0,2	6,8
Stvg	Kongsgata-Stiftelsesgata-Bergelandsgate	Kryss/fortau Stiftelsensgt til Bergelandsgt	3,4	3,4	-	3,4
Stvg	Arne Rettedals gt	Utvidelse fortau	8,2	2,8	0,8	2,0
Stvg	Neptunveien (Sjøvn), ved Tastaveden sk	Nytt fortau	5,5	0,9	4,8	-3,9
Stvg	Øvre Holmegate	Gågate	8,2	1,3	0,0	1,3
Stvg	Eiganesveien	Fortau	2,6	2,6	0,1	2,5
Alle	Planleggingsmidler	Fv570 Løkkeveien, miljøgate Kannik-Tanke Svilandsgate	1,5	1,5	0,1	1,4
Sola	Gangfelttopphøyning intensivbelysning, Sande sk	Gangfelttopphøyninger og intensivbelysning	1,1	1,1	-	1,1
Sola	Mørk sti ved gamle Tananger barnehage	Belysning skolevei/turvei	1,7	1,7	-	1,7
Sola	Intensivbelysning gangfelt Sandesletta, nord (ved busstur), og ved Åsenvegen	Intensivbelysning	0,3	0,3	-	0,3
Rndbrg	Fortau/mur Grødem skole	Etabeler fortau	0,5	0,5	0,4	0,1
Rndbrg	Ny Harestad skole (arena)	Belysning	0,3	0,1	-	0,1
Rndbrg	Krystallveien, Ryggveien	Belysning 2 gangfelt	0,3	0,3	-	0,3
Rndbrg	Grødem	Lys tursti, brukes som transportåre	3,4	1,5	-	1,5
Rndbrg	Ryggveien / Fjellheimveien	Skille mellom fortau og veibane, belysning i overgangen	0,5	0,1	-	0,1
Rndbrg	Tungenesveien	Montere rekkverk langs gs-veg	0,5	0,5	-	0,5

mill. 2022-kr inkl. mva.

Ansvar	Programområde gåing	Beskrivelse	Totalkostnad	Budsjett	Forbruk	Differanse
Sandnes	Belysning sykehusparken (tidl. kalt Trones skole)	Oppgradering belysning	2,8	2,8	1,9	0,9
Sandnes	Prinsensvei og Tornerosevei	Belysning skoleveg, 3 overganger	0,9	0,9	0,5	0,4
Stvg	Paradissvingen	Utvidelse av fortau	4,9	0,3	0,3	0,0
Stvg	Svend Føynsgt- Auglend skole (note 1)	Belysning langs nybygget gangvei	1,4	1,4	1,4	-
Sandnes	Belysning turvei Kvellurvn. til amfiet (Sandvedparken)	Belysning, lekeplass, turveg	3,3	3,3	2,0	1,3
Stvg	Stavanger konserthus	Belysning	1,4	1,3	1,3	-
Stvg	Tastarustå skole	Belysning	1,4	1,4	1,4	-
Sola	Telleapparat for gående		1,0	1,0	-	1,0
Delsum			246,90	73	28	45
<i>Tiltak som inngår i flere programområder</i>						
Rogfk	Oalsgata	Fortau	127,2	12,3	24,5	-12,2
Sum			358,7	168,3	70,2	41,0

Trafikksikkerhet

Prosjekter som sto ferdig i 2022

Elvegata del 1 er samfinansiert med Sykkel og omtalt tidligere. Det er også ferdigstilt en rekke mindre tiltak på fylkesveg under prosjektet **Trafikksikkerhet ungdomsskoleveg**.

Prosjekter som startet bygging i 2022

Langs **Øvre Vågen**, på Hundvåg, skal det opparbeides fortau for å bedre trafikksikkerheten for gående og syklende mellom boligområdet og Hundvågkrossen. Prosjektet er delt i to, og den delen av Øvre Vågen som ligger nærmest Hundvågkrossen ble ferdig i 2021. Kommunen har jobbet med vann og avløp på den resterende delen i hele 2022. Nytt fortau forventes ferdigstilt i 2023.

Statens vegvesen har gjennomført et pilotprosjekt med **trafikkstyring på Motorveien** i 2022. Prosjektet skal evalueres i 2023 før det tas stilling til etablering av trafikkstyring ved flere påkjøringer til E39.

Prosjekter med endring i fremdrift i 2022

Lundebakken i Stavanger er blitt noe forsinket i påvente av grunnundersøkelser. Disse blir gjennomført i løpet av mai 2023 og oppstart bygging er planlagt i løpet av høsten 2023.

Det skal etableres fortau på **strekningen Gauselvågen**. Prosjektet er delt i to, hvor Gauselvågen nord er ferdigstilt. Gauselvågen sør koordineres med et vann og avløpsprosjekt, og oppstart må vente på at turvegen på nedsiden av eiendommene er ferdig.

Bygging av undergang langs **Sjøhagen i Stavanger** er forsinket på grunn av en tidkrevende prosess med avklaringer knyttet til eksisterende bru.

Prosjektene **Påskhusveien** og **Nesbuveien X Åsnutveien i Sola kommune** var planlagt bygget i 2022. Påskhusveien er forsinket på grunn av behov for endring av reguleringsplan. Nesbuveien x Åsnutveien må prosjekteres på nytt på grunn av funn av kvikkleire.

mill. 2022-kr inkl. mva.

Ansvar	Programområde trafiksikkerhet	Beskrivelse	Totalkostnad	Budsjett	Forbruk	Differanse
Stvg	Sjøhagen	Stenging av vei og etablering av undergang	30,9	13,3	-	13,3
Stvg	Lundebakken	Etablere fortau	10,9	2,6	0,4	2,2
Stvg	Gauselvågen (Nord)	Etablere fortau	5,5	1,1	0,4	0,7
Rogfk	Fv. 4540 Grannessletta x Madlavegen	Etablere gang- og sykkelvei som går i plan med veien. Sikktiltak undergang.	6,3	1,2	0,5	0,7
Stvg	Stavanger sentrum	Etablere pullerter	4,9	0,0	-	0,0
Sola	Påskhusvegen	Etablere fortau + utbedre kryss	1,5	1,5	-	1,5
Stvg	Øvre Vågen	Etablere fortau	28,1	8,7	1,4	7,4
Stvg	Stavanger sentrum	Belysning	16,4	-	-	-
Svv	E39 Trafikkstyring på Motorveien	Etablere variabel fartsgrense, videodetektering og tilfartskontroll på E39 mellom Tasta og Bogafjell	69,1	5,5	6,0	-0,5
Rogfk	Trafiksikkerhet ungdomsskoleveg	Tiltak etter systematisk gjennomgang av skolevei på alle ungdomsskolene	27,0	7,4	4,5	2,9
Rogfk	To underganger Nesbuvegen	Utbedring av 2 underganger	37,3	10,0	2,8	7,2
Stvg	Oddahagen	Etablere fortau	1,7	1,7	0,2	1,6
Sola	Nesbuvegen X Åsnutvegen	Utbedring av to kulverter	16,9	16,9	-	16,9
Rogfk	Fv. 4476 x fv. 4516 Heigreveien x Asheimveien	Rundkjøring + venstresvingefelt	15,9	1,0	0,7	0,3
Rogfk	Fv44 Elvegata Fra Gjesdalveien til Julie Egesgt, 50 %	Samkjøring med faggruppe sykkel	7,2	5,2	3,0	2,2
Sola	Skadbergbakken	Skoleprosjekt		0,2	0,1	
Tiltak som ikke er i budsjett 2022						
Rogfk	Høle: Venstre svingefelt i kryss fv.508/rv.13	Garantiperiode			0,1	
Delsum			269	87	43	43
Tiltak som inngår i flere programområder						
Rogfk	Fv. 4584 Dusavikveien, 50 %	Etablere sykkelfelt og oppgradere holdeplasser mellom Christian Bjellands gate og Gjerdeveien	134,2	3,6	0,7	2,9
Rogfk	Fv. 334 Oalsgata, 25 %	Etablere sykkelfelt mellom St. Olavs gate og Solaveien	127,2	12,3	24,5	-12,2
Sum			541,1	92,1	45,0	47,2



Elvegata i Sandnes.

Programområde kollektiv og øvrige kollektivtiltak

Prosjekter som sto ferdig i 2022:

Kollektivfelt E39, Hinnakryset- Asser Jättens vei åpnet november 2022 og er bygget parallelt med Sykkelstamvegen. Prosjektet er en forlenging av kollektivfeltet fra Solasplitten som ble åpnet i 2020. Ved ferdigstillelse i november 2022 fikk vi et sammenhengende kollektivfelt mellom Hinnakryset og Solasplitten.

Det er bygget **holdeplass ved Husabøåkeren** i forbindelse med utbygging av Atlanteren på Hundvåg. Dette prosjektet fremmer bruk av buss som fremkomstmiddel for beboerne i området.

Prosjekter med endret fremdrift i 2022:

Prosjektet **Kongsgata** er utsatt for å sees i sammenheng med aksene Verksgata, Klubbgata og Kongsgata. Prosjektet vil jobbe med reguleringsendring og byggeplan i 2023. Endring i fremdrift påvirker ikke ferdigstillelse. Prosjektet skal stå ferdig til Bussveien åpner i 2026.



Kollektivfeltet på E39 ble ferdig på slutten av 2022.

mill. 2022-kr inkl. mva.

Ansvar	Programområde kollektiv	Beskrivelse	Totalkostnad	Budsjett	Forbruk	Differanse
Svv	Kollektivfelt E39, Hinnakryset - Asser Jättensvei	Kollektivfeltlenke mellom eksisterende kollektivfelt	23,0	10,0	7,0	3,0
Rogfk	Auglendsdalen	Kollektivfelt (+sykkel/gange).	28,4	2,8	0,8	2,0
Stvg	Kongsgata	Oppgradering, blant annet nytt dekke	43,8	4,0	0,0	4,0
Alle	Samlepott	Pott for små tiltak	22,0	2,0	-	0,1
Rogfk	Kollektivtrase Lagårdsveien - Ullandhaug	Utredningsarbeid	10,9	2,3	0,4	1,9
Rogfk	Fv. 4568 Verksgata	Tiltak på ulykkesbelastet strekning mellom Bergelandstunnelen og Jorenholmen.	18,4	4,4	3,7	0,7
Rndbrg	Nord for holdeplassen Hagafjell	Utvidelse fra ett til to kjørefelt.	2,6	0,5	0,1	0,4
Rndbrg	Krystallveien og Bronseveien	En kombinasjon av mindre tiltak langs strekningen.	4,3	0,5	-	0,5
Stvg	Samlepott: Holdeplass ved Husabøåkeren	Holdeplass ved Husabøåkeren			1,8	-
Sola	Samlepott: Forkjøringsregulering Sandesletta og Kjelsberg ring	Forkjøringsregulering Sandesletta, Kjelsberg ring og Åsenvegen			0,1	
Sum			153,4	26,4	14,0	12,5

Mobilitet

I tråd med byvekstavtalen er det lagt opp til å bruke opp mot 50 millioner 2020-kroner årlig på mobilitetstiltak i avtaleperioden - Mobilitetspakken.

Kolumbus fikk i fylkestingsvedtak 49/17, 13. juni 2017, 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 tiltak som endrer trafikantenes holdninger og adferd slik at de i mindre grad bruker privatbil som reisemiddel.

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

Delmål: Forsterke eksisterende konsepter og tjenester, og samtidig 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

2022



Bysykkelen har tredoblet antall turer i løpet av to år.

2022 ble et år hvor aktivitetsnivået i Mobilitetspakken tok seg opp etter to pandemi-år preget av begrensinger i folks og ansattes mobilitetsbehov. Men det er fortsatt litt igjen før pre-pandemi-nivå. 2022 har derfor blitt brukt til å planlegge både flere aktiviteter og ressurser som begynner å slå inn fra 2023 av.

HjemJobbHjem (HJH) er et mobilitetstiltak rettet mot bedriftsmarkedet på Nord-Jæren. Tiltaket er finansiert av belønningsmidler. Både antallet bedrifter og antallet ansatte hadde en jevn økning gjennom året med totalt 655 bedrifter og 65.108 ansatte.

Gjennom året har også antall solgte HJH-billetter økt. November var den måneden med flest solgte HJH-billetter (7.494), som begynner å nærme seg nivået før pandemien (nærmere 10.000 på det høyeste). Generelt oppgir 50 % av respondentene i reisevaneundersøkelser at HJH fører til mindre bruk av bilen til jobb.

Helse fortsatte å være en motivator for personlig reisevaneendring. Helseprosjektet er oppskalert fra 125 deltakere i 2021 til 150 i 2022, hvorav et prosjekt hadde over 100 deltakere. SUS deltok både på våren og høsten, mens Odfjell Drilling deltok i høstens prosjekt i tillegg til de fire kommunene på Nord-Jæren. Prosjektene oppnådde gode resultater, hvor 90 % ønsker å fortsette med gode vaner. I tillegg oppnådde rundt 60 % i høstens prosjekt en positiv helsegevinst av å delta.

På våren ble det gjennomført to piloter hos SR Bank og Jåttå vgs. hvor bilister ble rekruttert til å teste ut gratis kollektivtransport i fire uker. Erfaringene fra piloteringsfasen bidro til lansering av et fullverdig kollektivprosjekt på høsten. 103 deltakere ble rekruttert fra bedrifter på Ullandhaug. Deltakerne fikk benytte gratis kollektivtransport i tre måneder. 85 % oppga at prosjektet bidro til redusert bilbruk og 56 % oppga at prosjektet motiverte til varig endring.

Av sykkelaktiviteter ble mobilt sykkelverksted gjennomført for 200 ansatte, samt to leasing kampanjer på henholdsvis våren og høsten. Det er nå leaset ut totalt 4.500 sykler gjennom HJH via lønnstrekkavtale, til en verdi langt over 100 millioner kroner.



Åpningsseremoni for bildeling.

Av markedsaktiviteter ble HJH invitert inn til Sparebank1 SR-Bank sin bærekraftfestival, til kick-off med den nasjonale "Sykle til jobben"-kampanjen og lansering av ny sykkelvei på Forus med Bymiljøpakken. HJH bidro også aktivt på lansering av bildeling på nye lokasjoner, blant annet UiS. Flere markeds kampanjer ble gjennomført, og kampanjen med Sparebank1 SR-Bank ble av NRK og Stavanger Aftenblad løftet frem som eksempel på samarbeid rundt mobilitet. I desember ble en ny julekampanje lansert, en hyggelig julefilm hvor budskapet var å gjøre stas på, og samtidig takke, dem som sykler, går eller benytter kollektiv i forbindelse med jobbreisen.

Bysykkelen har tredoblet antall turer på to år, mens andre bysykkel-ordninger i de andre store norske byene har blitt halvert i samme periode. Antall bysykkel-turer var 580.000 i 2022.

Bysykkelen skal sammen med buss, båt og tog, erstatte bilturer. I 2022 var det en 13,5 % økning i nyetablering av ladestasjoner i forhold til 2021. Det er totalt 177 ladestasjoner i Rogaland, med cirka 1050 tilgjengelige ladepunkter.

Kolumbus har tatt en koordinerende rolle mellom grunneiere og bildelingsoperatører. Årsaken er at **bildeling** både er svært umodent i vår region, men samtidig kan bidra svært positivt til Nullvekstmålet, ifølge flere rapporter og undersøkelser - senest fra TØI og Bergen kommune høsten 2022. Den viser at 1 delt bil kan erstatte 10-15 privateide biler. Dette bekrefter at bildeling kan bli en sterk brobygger og overgangstjeneste mellom privateide biler og delte løsninger. Samtidig tar Kolumbus liten økonomisk driftsrisiko ved den forretningsmodellen som er valgt. Per 31.12.2022 var tre avrop gjennomført, det vil si utlysninger/konkurranser. Første avrop var på Innovasjonsparken høsten 2021. Det andre på 2020park vinteren 2021/22. Avrop nummer tre var UiS, Stavanger kommune og Stavanger parkering våren 2022. Til sammen er det 40 elbiler fordelt på 10 ulike lokasjoner. Det planlegges et større avrop nummer fire våren 2023.

Det er opprettet mange og gode dialoger og relasjoner med utbyggere som ønsker samarbeid når mobilitet planlegges i nye **utbyggingsprosjekter**. Eksempler er Campus Ullandhaug, Jåtun, Hinna Park og Paradis. I sistnevnte prosjekt er det laget et notat som beskriver hvordan de som flytter til nye Paradis kan klare seg uten privateide biler og parkeringsplasser. På tampen av 2022 ble det klart at søknaden til EU-prosjektet SHARE-North Squared, sammen med Stavanger kommune og flere andre byer i Europa, ble godkjent. Formålet er å bygge bro mellom boligprosjekter og mobilitet. I tillegg ble også SMARTIS bekreftet godkjent og delfinansiert av Regionalt Forskningsfond. SMARTIS handler om bærekraftig mobilitet for målgruppen yngre-eldre, sammen med TØI, UiS, Epigram, Heime og Kobla.

Kontakt sekretariat for Bymiljøpakken

Kristine Gramstad Wedler

Sekretariatsleder

kristine@bymiljøpakken.no

+47 907 69 415

Berit Johnsen

Controller

controller@bymiljøpakken.no

+47 901 17 742

Lene Simonsen

Controller

controller@bymiljøpakken.no

+47 476 32 143

Kjersti Reppen Karlsen

Rådgiver

kjersti@bymiljøpakken.no

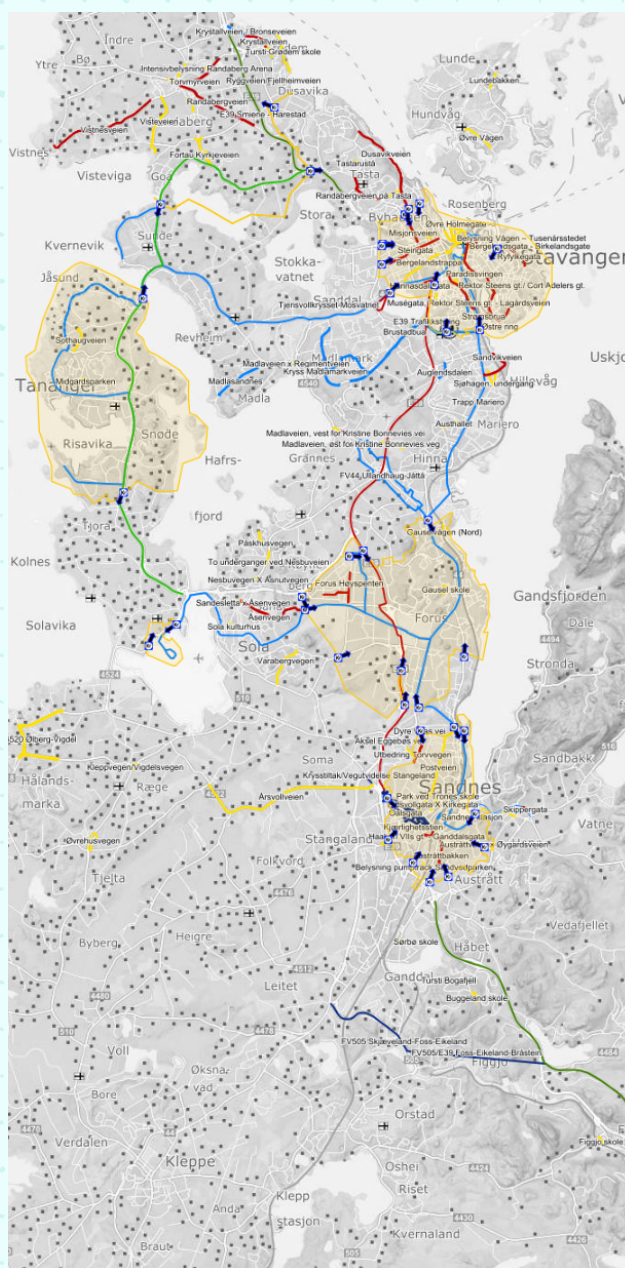
+47 948 44 052

Tore Espedal

Kommunikasjonsansvarlig rådgiver

tore@bymiljøpakken.no

+47 997 46 019



Et interaktivt kart for Bymiljøpakkens prosjekt finnes på internett.

Klikk her for å se kartet og utforske.



Statsforvaltaren i Rogaland



Rogaland fylkeskommune



Randaberg kommune



SANDNES KOMMUNE



Sola kommune



Stavanger kommune



Jernbandedirektoratet



Statens vegvesen



Bymiljøpakken