

Årsrapport 2023



Innhold

1. Innledning	3
2. Prosjekter i Bymiljøpakken	5
3. Status måloppnåelse	20
4. Status økonomi	26

Illustrasjon: Janne Arnøy (Vågen vgs)



1. Innledning

Bymiljøpakken er navnet på partnerskapet som styrer byvekstavtalen på Nord Jæren. Avtalen er inngått mellom Staten, ved Samferdselsdepartementet og Kommunal- og distriktsdepartementet, og Nord-Jæren ved Rogaland fylkeskommune, Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg kommuner for perioden 2019 til 2029. Bypakke Nord -Jæren, som er inngått for perioden 2017-2033, inngår i Byvekstavtalen og styres gjennom Bymiljøpakken.

Byvekstavtalens hensikt er å bidra til god byutvikling gjennom målrettede prosjekter og tiltak der det skal legges til rette for at veksten i persontransport ikke skal føre til vekst i personbiltrafikken.

Byvekstavtalene er regjeringens viktigste virkemiddel for å utvikle attraktive byer med god mobilitet og fremkommelighet. Målet om å stanse veksten i personbiltrafikk fastsettes i nullvekstmålet:

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

Finansiering av prosjekt og tiltak i Bymiljøpakken er basert på innkreving av bompenger, årlige tildelinger av statlige midler over statsbudsjettet og kommunal- og fylkeskommunal mva-refusjon.

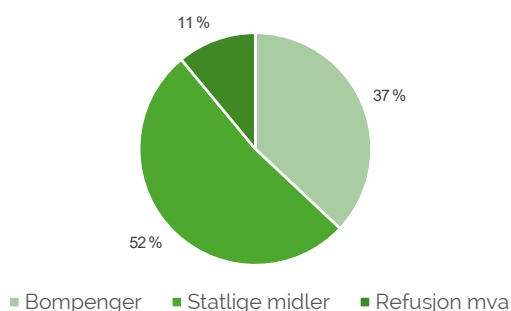
Milepæler i 2023:

- > Sykkelstamveien: Åpnet **Sørmarka – Asser Jåttens vei**
- > Bussveien: Åpning strekning på **Gausel**, utlysning **Strandgata**, spadestikk **Forussletta-Stavangerveien**
- > **E39 Hove Osli**: Signert totalentreprise og anleggsstart
- > Gangbro over motorveien

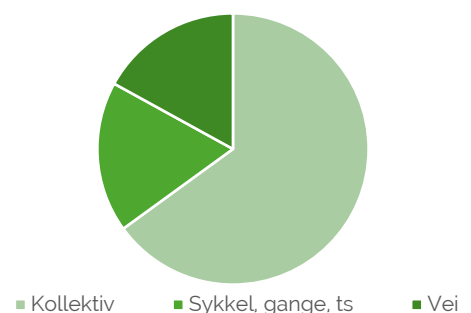
Status økonomi

Forbruket var på 2 551 millioner kroner, hvorav 1 455 millioner kroner ble finansiert med statlige midler, 824 millioner kroner med bompengeneinntekter og 272 millioner kroner med statlig mva-refusjon.

Figur 1 Finansiering i 2023



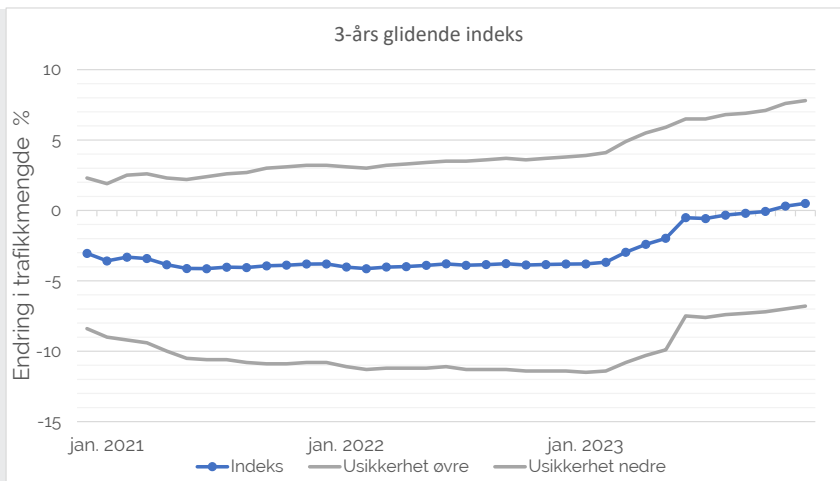
Figur 2 Prosjekt pengene ble brukt til



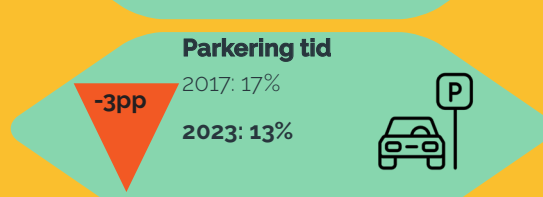
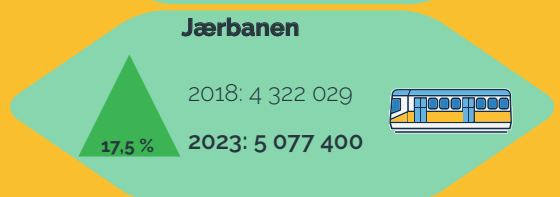
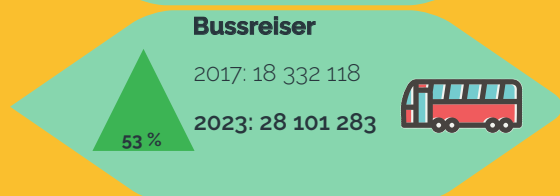
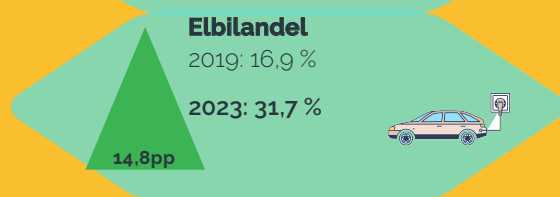
Status måloppnåelse

Byindeksen er hovedindikatoren for måloppnåelse, som beregnes basert på et sett trafikkregistreringspunkter som samlet gir et representativt bilde av personbiltrafikken i avtaleområdet. Figur 3 viser estimert endring i trafikkmengde siste glidende 3 år, sammenlignet med 2017. Det er stor usikkerhet knyttet til beregningen av byindeksen for Nord-Jæren. Status på utvalgte støtteindikatorer er vist i figur 4

Figur 3: Hovedindikator



Figur 4 Støtteindikatorer



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

2. Prosjekter i Bymiljøpakken

Sykkelstamveien

Sykkelstamvegen er en 13 kilometer lang sykkelvei mellom Sandnes og Stavanger, fra Oalsgata i sør til Madlaveien i nord. Formålet med Sykkelstamvegen er å legge til rette for overføring av arbeidsreiser fra personbil til sykkel, da spesielt til arbeidsplassene i Forus/Lura-området og nytt sykehus og Universitetet i Stavanger.

Strekningen **Sandnes grense til Oalsgata** hadde byggestart i 2022 og har forventet åpning i mai 2024, mot opprinnelig planlagt juni 2022. Forsinkelsen skyldes rettssak og andre arbeidskrevende prosesser knyttet til grunnnerv, behov for omregulering og omprosjektering samt kapasitetsproblemer etter omorganiseringen av Statens vegvesen. Parsellen **Sørmarka – Asser Jåttens vei** ble åpnet i april 2023.

Prosjektet **Schancheholen - Sørmarka** ble stoppet i påvente av ny styringsramme, som ble vedtatt i 2023. Tilbudet ble lyst ut med opsjon i september. Åpningen er planlagt våren 2026.



Sykkelbro over sykkelstamveien. Foto: Statens Vegvesen

Statssekretær Tom Kalsås og varaordfører Dagny Synnå Hausken på Sykkelstamvegen ved åpning av Sørmarka – Asser Jåttens vei. Foto: Statens Vegvesen



Bussveien

Bussveien er et konsept med rette veistrekninger, minimalt med svinger og der bussen kan kjøre uten forstyrrelser. Dette er regionens viktigste svar på det nasjonale nullvekstmålet. For å sikre at det ikke blir vekst i personbiltrafikken. Det bygges også sammenhengende gang- og sykkelssystemer langs Bussveien.

I 2023 var det progresjon i byggingen av flere delstrekninger i korridor 1, og husflyttingen i Strandgata er startet. Det er fremgang i arbeid med reguleringsplaner, detaljprosjektering og utlysning av arbeid på flere av de ubygde delstrekningene.

Korridor 1:

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

Delstrekningen er premissgiver for åpning av prioritert korridor 1 sommer 2026. Det er god aktivitet og arbeidet er i rute.

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

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

Strandgata Nordbø maskin AS er valgt som entreprenør, og oppstart vil være rett over sommeren 2024. Husflyttingen i Strandgata pågår. Seks av syv hus vil være flyttet og en bygning kappet ved årsskiftet 2023/2024. Det resterende arbeidet vil bli fullført i løpet av 2024.

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

Elvegata – Gravarsveien / Havnegata har startet detaljprosjekteringen og andregangsbehandling blir høst 2024.

Hillevåg – Stavanger sentrum har påbegynt arbeid med reguleringsplan.

Fylkesvaraordfører Arne Bergsvåg og Tommy Stangeland utfører spadestikk på Bussveien Fv44 Forusveien-Stavangersletta. Foto: Bymiljøpakken.

Foto: Bymiljøpakken



Korridor 2.1:

Mosvannet - Stavanger sentrum har detaljregulering ute på høring.

Mosvannet – Sundekrossen – Kvernevik Konkurransen for oppstart planprosess er lyst ut med frist mars 2024. Utbygging skjer etter 2026.

Korridor 2.2 Sundekrossen – Risavika Det er pågående dialog mellom kommunene og Statens vegvesen om hvordan korridoren skal løses.

Korridor 3 Gravarsveien – Vatnekrossen Det jobbes mellom Sandnes kommune og fylkeskommunen med veien videre.

Korridor 4 Forus – Sola – Sola flyplass Rogaland fylkeskommune og Sola kommune jobber med å få best mulig belyst mulighetsrommet for Bussveien fra Sola til flyplassen via Solakrossen. Arbeidet peker klart i retning av trasé over Åsenveien pga. myrutfordringer via Skadberg. En anbefaling vil være klar før sommeren.

Busser ved Bussveien. Foto: Bymiljøpakken



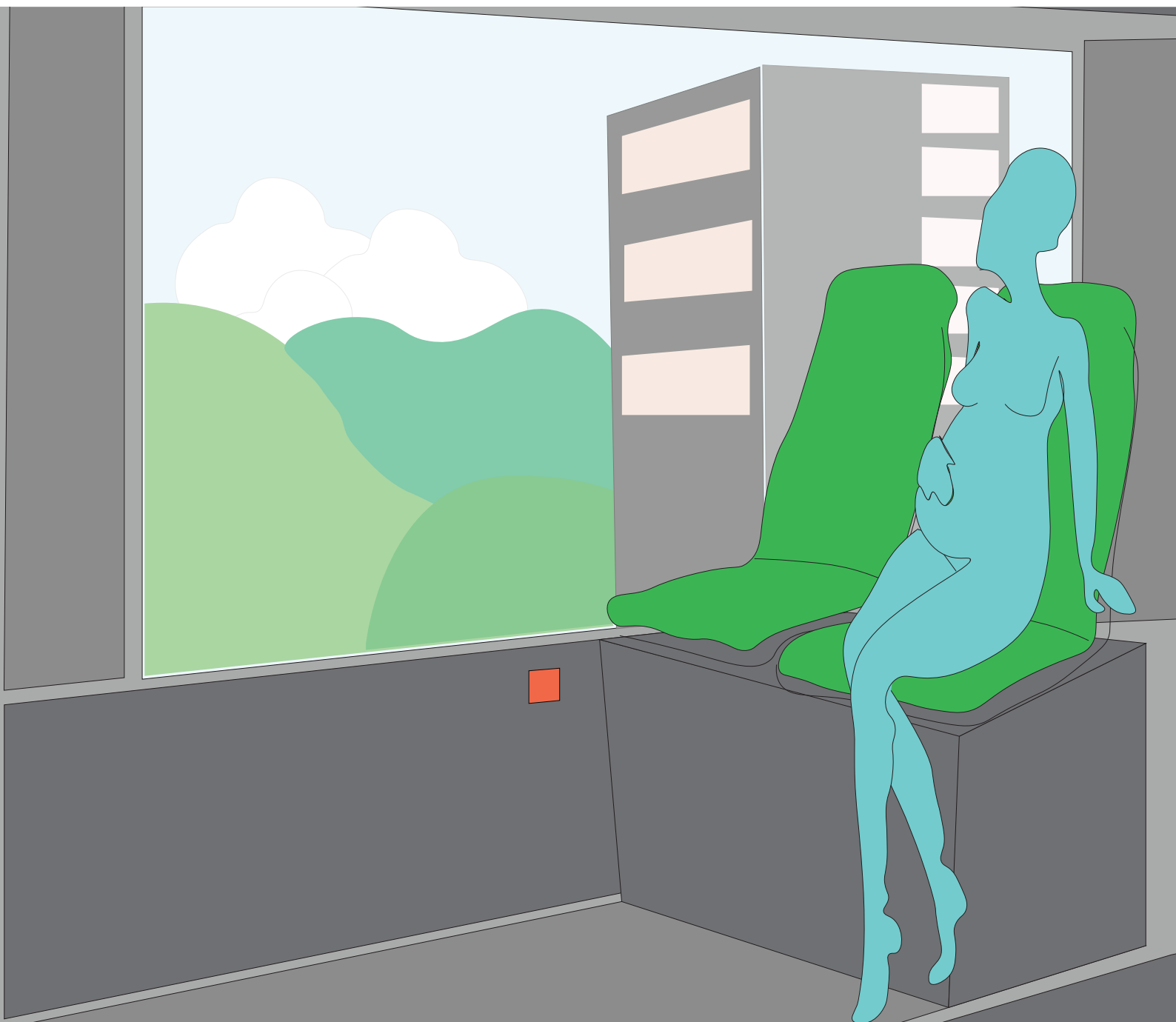
Fv. 4542 Kollektivtrasé Ullandhaug – Jåttå

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. Sykkelveien får også en kobling til Sykkeltamveien ved Motorveien. Det er planlagt parallelført 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 tilgrensende fortau på 2,5/3,0 meter.

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

Ny kjørebane fra Jåttå til Diagonalen med to nye broer og rundkjøring i Diagonalen – Jåttåveien er ferdigstilt og tatt i bruk. Ny bro for påkjøringsrampe til E39 er ferdig støpt. Anleggsarbeidet ligger godt an til ferdigstillelse desember 2024.

Illustrasjon: Aila (Vågen vgs)



Transportkorridor vest (TKV)

Hovedmålet med prosjektet er å gi bedre kapasitet og fremkommelighet for kollektivtrafikk og næringstrafikk gjennom etablering av tungbilfelt, samt bedre trafiksikkerheten og støyforholdene på strekningen. I tillegg skal det legges til rette for god framkommelighet og trafiksikkerhet for gående og syklende langs strekningen. Transportkorridor vest er en omkjøringsveg med formål å gi bedre tilkomst til og fra E39 for næringstransport til Stavanger lufthavn Sola, stamnetthavnen Risavika havn og virksomheter i Dusavika og Mekjarvik. TKV består av flere delprosjekt.

Rv. 509 Sør-Tjora – Kontinentalvegen: Byggestart på denne strekningen var i 2022, ventet åpning for trafikk i september 2024. Totalentreprenøren har høy produksjon og god framdrift.

Dronefoto av arbeidet med Transportkorridor Vest. Foto: Statens Vegvesen



Fv. 334 Oalsgata og rv. 44 Krysstiltak Stangeland Oalsgata og fylkesvegdelene av krysstiltak Stangeland har fra oppstart prosjektering i 2022 blitt sett på som ett prosjekt som skal bygges samtidig. Oalsgata er hovedrute for sykkel og blir en viktig kobling mellom sykkelstamvegen langs E39 og Sandnes sentrum. 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 trafikksikkerheten.

Begge prosjektene har vedtatt reguleringsplan. Det pågår arbeid med konkurransegrunnlag med sikte på utlysning rundt slutten av 2024, med byggestart tidlig 2025.

Dusavikveien Dusavikveien inngår i hovedsykkelveinettet i Stavanger og er en regional sykkelrute. Det mangler et tilfredsstillende tilbud til syklister fra krysset med Christian Bjellands gate til krysset med Gabbroveien. Planforslaget innebærer en oppgradering av gang- og sykkeltilbudet, hvor det legges opp til tosidig sykkelfelt på 1,8 meters bredde. Det legges opp til ensidig fortau for fotgjengere, med tosidig fortau ved holdeplasser og krysningspunkt. I tillegg skal kollektivholdeplasser oppgraderes.

Prosjektet har ferdig vedtatt reguleringsplan, og prosjektering vil starte opp våren 2024. Prosjektering pågår til 2025, og det skal i arbeidet vurderes kostnadsreducerende tiltak.

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

E39 Ålgård-Hove

Hovedmålsetting for prosjektet er bedre framkommelighet og økt trafikksikkerhet, samt 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 trafikk til Sør- og Østlandet.

E39 Hove Osli:

Totalenterprisen ble signert i mars 2023 med anleggsstart sommeren 2023. Trafikkåpning er forventet i mai 2026.

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

Strekningen er den gjenstående delstrekningen av ny vegforbindelse mellom E39 og Ganddal godsterminal. Våren 2023 ble det varslet oppstart og forslag til planprogram lagt ut på høring. Prosjektet behandler nå høringsinnspillene, og lager et notat om alternative traséforslag som har kommet inn.

E39 Smiene-Harestad

Formålet er å bedre fremkommelighet for næringstransport og kollektivtrafikk. Prosjektet innebærer om lag fem kilometer ny firefelts vei mellom tunnelene Eiganes i sør og Rogfast i nord, og er viktig for å sikre en sammenhengende vegstandard og god trafikksikkerhet.

I 2023 har prosjektet arbeidet med forslag til reguleringsplan for strekningen Smiene – Harestad og det er ventet at Stavanger og Randaberg kommuner godkjenner reguleringsplanen i løpet av 2024.

Programområdetiltak

Bymiljøpakken hadde i 2023 fem aktive faggrupper for programområdetiltak; kollektiv, gange, sykkel, trafikksikkerhet og kommunikasjon. Faggruppens viktigste oppgave er å bidra med faglige vurderinger av prosjektforslagene fra partene for å sikre at det er prosjektene med best måloppnåelse som bygges.

Samlet budsjett for programområdene var 487 millioner kroner i 2023, det faktiske forbruket ved årets slutt var på 174,9 millioner kroner. Det har gjennomgående vært lavere forbruk enn planlagt på programområdene, dette er noe som vil bli særskilt adressert i forbindelse med rulleringen av Handlingsprogram 2025-2028.



Sola-ordfører Tom Henning Slethei og Herborg Espedal Hellestø fra 5A ved Røyneberg skole utfører spadestikket på Nesbuveien
Foto: Bymiljøpakken

Ansvar	Programområde sykkel	Totalkostnad	Budsjett 2023	Forbruk 2023	Differanse
Rogfk	Madlaveien, vest for Kristine Bonnevis vei	8	5,6	5,3	0,3
Rogfk	Madlaveien, øst for Kristine Bonnevis vei	2,5	0,3	0,1	0,2
Rogfk	Fv44 Elvegata Fra Gjesdalveien Til Julie Egesgate	11,5	5,3	5,9	-0,7
Rogfk	Ølberg-Vigdel	49	25,9	24	1,9
Rogfk	Randabergveien, Tasta	6,5	1,1	2,5	-1,4
Rogfk	Misjonsveien	4	0,8	0,5	0,2
Rogfk	Randabergveien	6,5	0,8	1,6	-0,8
Rogfk	Fv 478 G/S-Veg Torvmyrveien	58,5	1,2	1,6	-0,4
Randaberg	Krystallveien	27,1	1,8	0,3	1,5
Sandnes	Haakon VII's gt. - Ganddalsgata	14,7	13,7	0,5	13,2
Sandnes	Dyre Vaas vei	11,8	0,9	0,2	0,7
Sola	Åsenvegen	49	0,6	-	0,6
Stvg	Sandvikveien	101,5	56,9	6,4	50,5
Stvg	Rektor Steens gt./Cort Adellers gt.	32,2	4,6	3,4	1,2
Stvg	Hannasdalsgata (del 2)	26,5	5,6	3,6	2
Stvg	Ryfylkegata del 2	34,2	4,6	1,7	15,4
Stvg	Steingata	12,5	11,4	0,1	11,3
Stvg	Bergeland/Birkeland	3,2	2,3	-	2,3
Stvg	Hjelmelandsgata	1,3	1,1	0,2	0,9
Stvg	Christian Bjellands gate	1,3	1,1	-	0,9
Stvg	Langgata fra Verksgata til Pedersgata	1,6	1,1	0,7	0,4
Stvg	Musegata fra Paradis stasjon	5,8	5,6	0	5,3
Tiltak som ikke er i budsjett 2022					
Rogfk	Fv. 334 Austråttbakken fra Gjesdalbakken til Gravarsveien	16,2		0,9	-0,1
Stvg	BMP Østre Ring sykkel	13,6		0,9	-0,9
Delsum		485,30	164,60	59,98	104,62
Tiltak som inngår i flere programområder					
Rogfk	Oalsgata, 50 %	289,5	25	2,7	22,3
Rogfk	Dusavikveien, 50 %	152,7	7,8	0,7	7,2
Sum		927,5	197,4	63,3	134,1

mill. 2023-kr inkl. mva.

Sykkel

Prosjekter som sto ferdig i 2023:

Elvegata del 1.

Prosjekter som startet bygging i 2023

Sandvikveien

Rektor Steens gt.-Cort Adellers gt.

Hannadalsgata del 2

Langgata fra Verksgata til Pedersgata

Musegata fra Paradis stasjon

Elvegata del 2

Kommentar til fremdrift

Haakon VII's gate i Sandnes var planlagt gjennomført i 2023. Kontrakt ble tildelt på slutten av året og grunnarbeidene starter i januar 2024.

Bygging er startet opp på **Sandvikveien** i Stavanger, men det har vært noen utfordringer knyttet til fremdrift i oppstarten som har gitt betydelig mindre forbruk i 2023.

Steingata og **Musegata** i Stavanger har hatt forsinket fremdrift i 2023.

Gåing:

Prosjekter som sto ferdig i 2023:

- > Heis mellom **Jernbanelokket og Stavanger stasjon**
- > Belysning turvei **Kvellureveien** til amfiet
- > **Kvellurveien til Brugata**
- > **E39 Gangbru Sørmarka**
- > **Ryggveien-Fjellheimveien**
- > **Prinsens vei og Torneroseveien**
- > **Neptunveien (Sjøveien) ved Tastaveden skole**

Kommentarer til fremdrift:

Gange-prosjektet Kyrkjeveien 2 ble tildelt midler i Bymiljøpakkens handlingsprogram 2023-2026. Kommunestyret i Randaberg besluttet høsten 2023 at reguleringsplanen for prosjektet Kyrkjeveien 2 ikke skulle vedtas. Prosjektet ble dermed avsluttet og den økonomiske rammen som var tildelt Kyrkjeveien 2 ble, gjennom beslutning i styringsgruppen i Bymiljøpakken, overført til prosjektet **Gang- og sykkelvei langs Vistnesveien**.

Stavanger-ordfører Kari Nessa Nordtun klipper snora for E39 - Bru over Motorveien
Foto: Bymiljøpakken



Gange *Beløp i mill.2023-kr inkl.mva*

Ansvar	Programområde gange	Totalkostnad	Budsjett 2023	Forbruk 2023	Differanse
Rogfk	Fv4572 Stokkaveien, Wesselsgt Murveien	11,6	0,9	1,7	-0,8
Rogfk	2 Madlav. Fv385 Regimentveien	45,5	9,5	4,4	5,1
Rogfk	Ølberg Vigdel 50%	49,0	25,9	24,0	1,9
Rogfk	Bøveien, etablere fortau	9,8	1,9	1,2	0,7
SVV	E39 Gangbru Sørmarka	32,6	18,5	10,2	8,3
Randaberg	Kyrkjeveien 2	9,7	1,6	0,1	1,5
Randaberg	Ryggveien/Fjellheimveien	0,6	0,1	-	0,1
Randaberg	Tungenesveien	0,6	0,6	-	0,6
Sandnes	Øygard og Sørbø skole	2,2	2,0	0,1	2,0
Sandnes	Belysning turvei Kvellureveien til amfet	3,8	1,5	0,0	1,5
Sandnes	Kvellurveien til Brugata	2,6	1,1	0,5	0,7
Sandnes	Forbindelse Torvveien	8,0	7,7	0,1	7,6
Sandnes	Prinsens vei og Tornerosesveien	1,0	0,4	0,0	0,4
Sola	Gangfeltopphøyning og intensivbelysning, Sande Skole	1,3	1,3	-	1,3
Sola	Intensivbelysning gangfelt, Sandesletta, nord (ved busskur) og Åsenveien	0,3	0,3	-	0,3
Sola	Tellepunkt, gående sentrum	1,1	1,1	-	1,1
Stavanger	Stavanger stasjon	6,3	3,0	1,3	1,7
Stavanger	Hetlandsgata kryss Vaisenhus-Kongsteinsgt	6,9	3,9	0,9	3,0
Stavanger	Klubbsselskapet - Olavskleivå	7,8	3,9	0,1	3,8
Stavanger	Myrvangveien Køhlers vei - Haugvaldstadm	3,1	1,6	4,7	-3,1
Stavanger	Arne Rettedals gt	9,3	5,2	0,0	5,2
Stavanger	Neptunveien (Sjøvn), ved Tastaveden sk	6,3	0,9	0,8	0,1
Stavanger	Stiftelsesgata, fra Kongsgata til Bergelandsgata	3,9	3,9	1,4	2,5
Stavanger	Eiganesveien	3,0	2,8	0,2	2,6
Stavanger	Øvre Holmegate	9,3	1,1	-	1,1
Delsum		235,5	100,7	51,7	49,0

Tiltak som inngår i flere programområder

Rogfk	Oalsgata 25%	144,7	12,5	1,4	11,1
Totalsum		380,2	113,2	53,0	60,2

Trafikksikkerhet

Prosjekter som sto ferdig i 2023

Elvegata del 1

Trafikksikkerhetstiltak på fylkesveg ved fire skoler.

Prosjekter som startet bygging i 2023

To underganger **Nesbuveien**

Elvegata del 2

Øvre Vågen

Lundebakken

Sjøhagen

Syv mindre trafikksikkerhetstiltak på kommunal vei i Sandnes kommune

Kommentar til fremdrift

Det er startet bygging på **Sjøhagen** men med noe forsinket fremdrift i oppstarten. Prosjektet blir bygget sammen med sykkelprosjektet Sandvikveien.

Prosjektene Stavanger sentrum - etablere pullerter og Belysning Vågen tusenårsstedet er utsatt til 2024.

Trafikkstyring på motorveien, pilotprosjekt ble gjennomført og evaluert i 2023.

Belysning i Sykehusparken, Sandnes. Foto: Bymiljøpakken



Beløp i mill.2023-kr inkl.mva

Ansvar	Prosjektområde trafikkssikkerhet	Totalkostnad	Budsjett 2023	Forbruk 2023	Differanse
Rogfk	Elvegata Gjesdalv-Julie Egesgt (50%)	11,5	5,3	6,0	- 0,7
Rogfk	Fv. 4540 Grannessletta x Madlavegen	7,5	0,9	0,3	0,6
Rogfk	To underganger Nesbuveien	42,4	15,0	14,8	0,2
Rogfk	TSU: tiltak på fylkesveg - flere skoler	3,0	3,0	1,3	1,7
SVV	E39 Trafikkstyring motorveien	78,5	30,0	8,2	21,8
Sandnes	TSU: Giske Ungdomsskole - GS-vei	0,6	0,6	0,2	0,4
Sandnes	TSU: Giske Ungdomsskole - Sykkelpom	0,2	0,2	0,0	0,2
Sandnes	TSU: Høyland ungdomsskole - belysning GS-vei	0,6	0,6	-	0,6
Sandnes	TSU: Øygard ungdomsskole - belysning	0,1	0,1	-	0,1
Sandnes	TSU: Riska ungdomsskole	1,4	1,4	0,0	1,4
Sandnes	TSU: Skeiane ungdomsskole - Lunden, belysning	0,6	0,6	-	0,6
Sandnes	TSU: Sykkelparkering - 3 ungdomsskoler	0,6	0,6	-	0,6
Sola	TSU: Skadbergbakken - fortau	4,6	0,6	0,1	0,5
Stavanger	Sjøhagen	35,1	17,1	-	17,1
Stavanger	Lundebakken	12,4	5,7	3,5	2,2
Stavanger	Gauselvågen (Nord)	6,3	2,8	1,3	1,5
Stavanger	Stavanger sentrum, etablere pullerter	5,6	5,6	-	5,6
Stavanger	Øvre Vågen	32,0	22,8	5,5	17,3
Stavanger	Beysning Vågen tusenårsstedet	18,7	18,7	-	18,7
Stavanger	Oddahagen	1,9	1,7	0,7	1,0
Delsum		263,4	133,0	41,8	91,2

Tiltak som inngår i flere programområder					
Rogfk	Fv. 334 Oalsgata delfinansierers 25 %	144,7	12,5	1,4	11,1
Rogfk	Fv. 4584 Dusavikveien delfinansieres 50 %	152,7	7,8	0,7	7,2
Totalsum		560,8	153,3	43,8	109,5



Åpning av heis på Stavanger stasjon. Foto: Bymiljøpakken

Programområde kollektiv og øvrige kollektivtiltak

Prosjekter som sto ferdig i 2023:

Prosjektet **Breddeutvidelse Aksel E. vei** er ferdigstilt i 2024. Prosjektet sikrer fremkommelighet til bussen og øker sikkerheten for myke trafikanter.

Kommentar til fremdrift:

Prosjektet **Kongsgata** er ferdig prosjektert, men skal bygges samtidig med **Klubbgata** i 2024/2025 i henhold til vedtak i Stavanger kommune. Prosjektet har dermed et vesentlig mindreforbruk i 2023. Endring i fremdrift påvirker ikke ferdigstillelse. Prosjektet skal stå ferdig til **Bussveien** åpner i 2026

Drift kollektiv

Belønningsmidlene i byvekstavtalen er i hovedsak brukt til tiltak utført av Kolumbus. Dette inkluderer økt ruteproduksjon, takstreduserende tiltak, digitale tjenester, mobilitetsrådgivende tiltak og økt markedsføring.

Ansvar	Programområde kollektiv	Totalkostnad	Budsjett 2023	Forbruk 2023	Differanse
Rogfk	Auglendsdalen	32,3	13,7	4,8	8,9
Rogfk	Lagårdsveien - Ullandhaug	12,4	4,3	1,5	2,8
Rogfk	Bussprioritering signalanlegg Nord-Jæren	8,5	0,5	0,1	0,4
Rogfk	Gjennomgang holdeplasser UU	23,0	1,2	1,4	-0,2
Rogfk	Korridor øst: Verksgata	20,9	5,0	2,1	2,9
SVV	Kollektivfelt E39 (Asser Jåtten-Hinna krysset)	26,2	7,6	4,6	3,0
Randaberg	Hagafjell	8,3	2,5	0,4	2,1
Randaberg	Krystallveien/Bronseveien	15,9	1,8	0,3	1,5
Sandnes	Breddeutvidelse Aksel E. vei	3,3	3,3	1,4	1,9
Sandnes	Buggelandsbakken	6,3	6,3	0,0	6,3
Sandnes	Samlepott Sandnes sentrum stasjon	1,1	1,1	0,0	1,1
Sola	Samlepott Forkjørregulering Sandesletta og Kjelsber Ring	0,7	0,5	0,3	0,2
Stavanger	Kongsgata	49,8	22,8	3,7	19,1
Stavanger	Folkeviseveien	16,0	8,0	0,0	8,0
Stavanger	Rogalandsgata	7,3	4,6	0,0	4,6
Stavanger	Holdeplasser Madlasandnes	8,8	4,6	0,9	3,7
Sum		240,9	87,6	21,5	66,2

Beløp i mill.2023-kr inkl.mva

Mobilitet

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

Kolumbus har ansvar for å lede sekretariatet for mobilitetsarbeidet, og 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

Foto: Line Owren



I 2023 ble kapasiteten økt og det gjort noen justeringer på strukturen rundt bedriftssatsingen.

HjemJobbHjem (HJH) er et mobilitetstiltak rettet mot bedriftsmarkedet på Nord-Jæren. Både antall bedrifter og antallet ansatte har vært stabilt siden 2019, og teller ved årsslutt totalt 658 bedrifter og 66 804 ansatte.

I 2023 ble det gjennomført en rekke ulike store og små tiltak i bedriftene, bl.a. et nytt *La Bilen Stå-prosjekt* (også kjent som helse- og/eller kollektivprosjekt), det femtende i rekken, og det andre hos SUS. De to siste La Bilen Stå-prosjektene har vist at 12 måneder etter prosjektet er ferdig, er det fortsatt 70 prosent av deltagerne som har beholdt sin nye, grønne reisevane til/fra jobb.

For å gi HJH en tydeligere grafisk tilknytning til Kolumbus fikk HJH ny logo i 2023.

Kolumbus har også utvidet **bedriftssatsingen**, bygget på skuldrene av – men ikke begrenset til – HjemJobbHjem.

Bysykkelen har siden lanseringen av den nye bysykkelen i februar 2020 gått fra 191 426 turer til 645 459 turer i 2023. I 2023 var det en 12,5 prosent økning i nyetablering av ladestasjoner i forhold til 2022 i tillegg til at noen eksisterende ladestasjoner ble utvidet med flere ladepunkter. Det var mellom 450 og 550 bysykler på veiene i 2023.

Kolumbus forbereder et nytt anbud på nye og flere bysykler.

Det er nå leaset ut rundt 6000 **el-sykler** gjennom HJH via lønnstrekkavtale, til en verdi om lag 180 millioner kroner. 2023 var siste året på rammeavtalen med leverandørene og prosessen med ny konkurranse ble igangsatt på slutten av året.

Tiltaket med «poolsykler» - eller smaksprøver på el-syssel - inn til bedrifter har vist seg å være en populær aktivitet som gir positive effekter. Terskelen for å anskaffe egen elsykkel blir redusert. Kolumbus har også pilotert en tilskuddsordning til kjøp av el-sykler for å finne insitamenter og nivå på tilskudd som er kjøpsutløsende.

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 én 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.

Mobilitetspakken er også involvert i en del eksterne **prosjekter**;

Dialog med utbyggere som ønsker samarbeid når mobilitet planlegges i nye utbyggingsprosjekter. Eksempler er Campus Ullandhaug, Jåtun, Hinna Park og Paradis.

Deltakelse i EU-prosjektet SHARE-North Squared, sammen med Stavanger kommune og flere andre byer i Europa, hvor formålet er å bygge bro mellom boligprosjekter og mobilitet.

Forskningsprosjektet SMARTIS som handler om bærekraftig mobilitet for målgruppen yngre-eldre. Hvor TØI, UiS, Heime og Kobla er samarbeidspartnere.

Det er prosjekter med lange linjer, og endringene skjer relativt sjeldent og sakte.

3. Status måloppnåelse

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 byvekstavtalen. I tillegg har Bymiljøpakken en sykkelindeks som beregnes av Statens vegvesen.

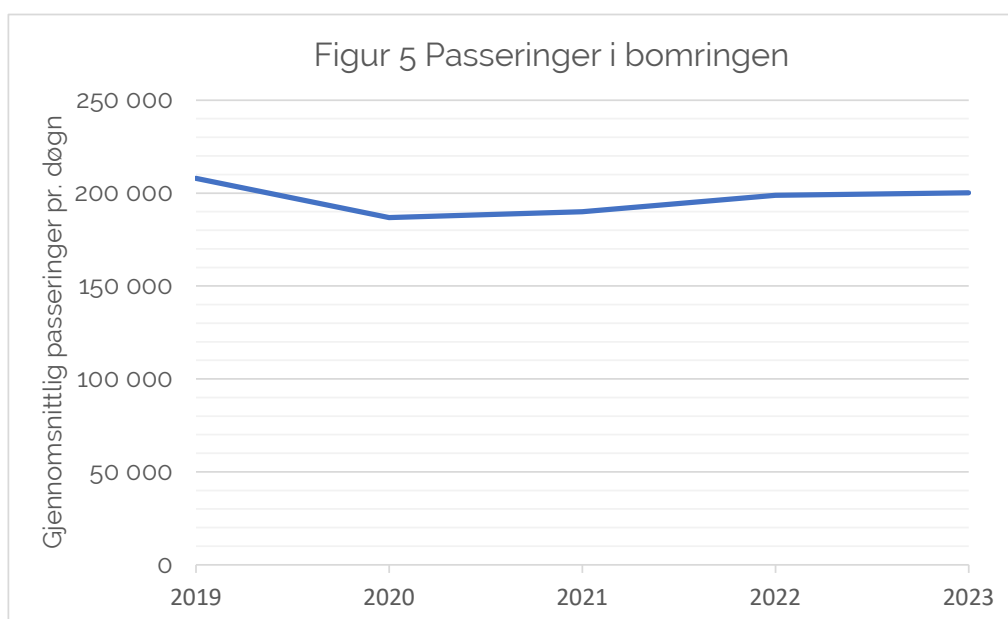
Byindeksen, som er hovedindikator for å måle nullvekstmålet, rapporteres årlig til departementet sammen med følgende støtteindikatorer; trafikkarbeid, el-bil andel, endring i reisemiddelfordeling, endring i antall kollektivreiser og CO₂-utslipp fra veitrafikk. Hvert annet år rapporteres det på indikatorer for arealbruk og parkering. Dette kapitlet utdyper utviklingen av utvalgte indikatorer.

Personbil

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

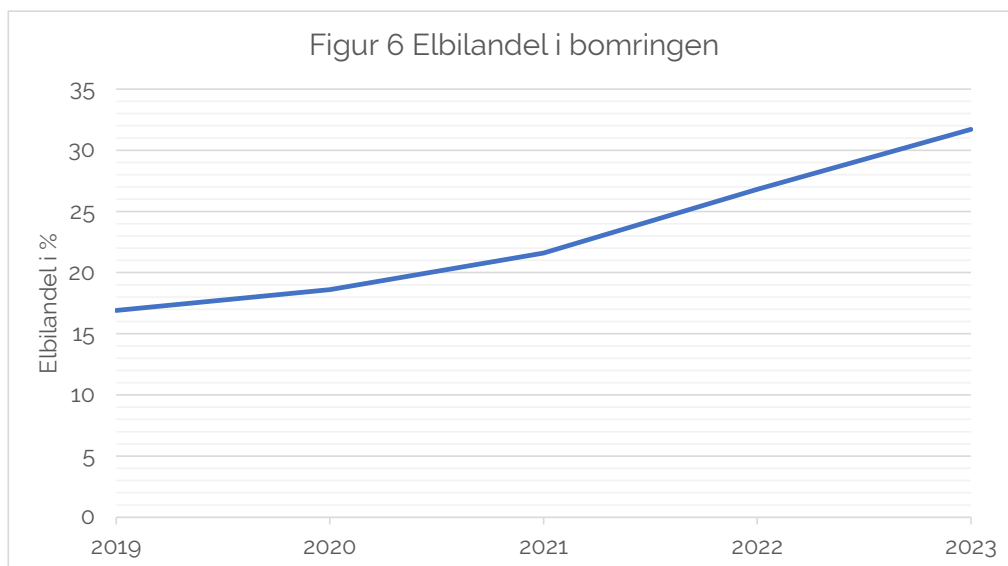
Byindeksen viser at trafikkmengden de siste tre årene i gjennomsnitt er blitt 0,5 prosent større sammenlignet med referanseåret 2017 (figur 3). Tas måleusikkerheten i betraktning, ligger trafikkmengden i intervallet -6,8 prosent og 7,8 prosent i forhold til nivået i 2017. Byindeksen på Nord-Jæren har en relativt stor usikkerhet. Dette skyldes for det meste at indekspunktene har ganske ulik trafikktvikling i perioden som følge av flere store og mindre endringer i vegnettet og trafikkomlegninger i perioden. Et annet bidrag til usikkerheten er at det er få punkter med i beregningen. Statens vegvesen gjør i 2024 en vurdering av hvordan usikkerheten i beregning av byindeksen for Nord-Jæren kan reduseres.

Gjennomsnittlig antall passeringer i bomringen i 2023 har en liten økning fra 2022 på 0,7 %. Antall passeringer er høyere enn under pandemien, men lavere enn i 2019.

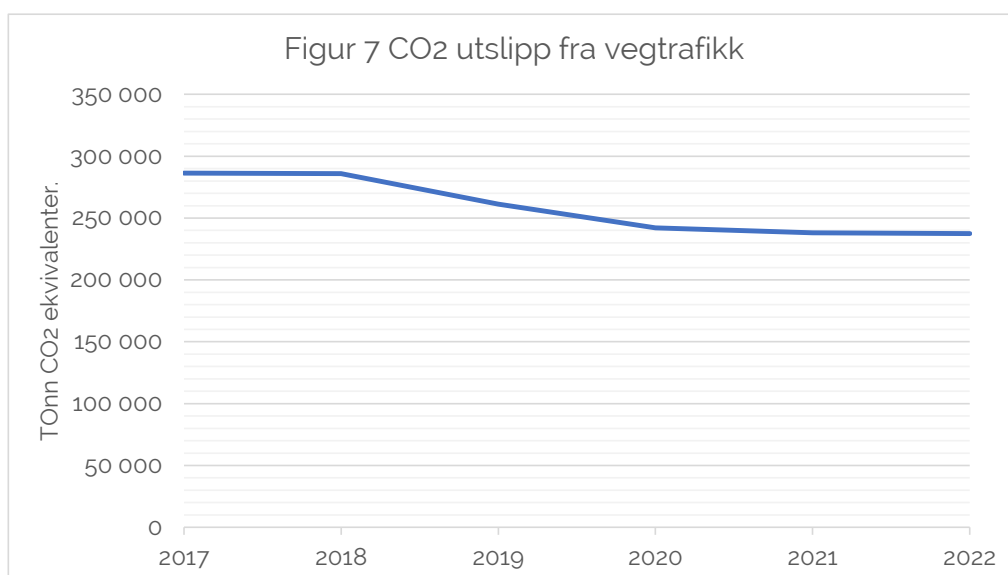


Data fra reisevaneundersøkelsen viser at trafikkarbeidet, det vil si antall kjørte km med bil innenfor avtaleområdet, har økt med 5,6% fra 2018/19 til 2022/23.

Andelen **elbiler** som passerer bomstasjonene har hatt en sterk vekst fra 16,9 prosent i 2019 til 31,7 prosent i 2023. Ifølge NORCE har de lave bomtakstene for elbiler bidratt til å stimulere overgang fra fossil bil 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.

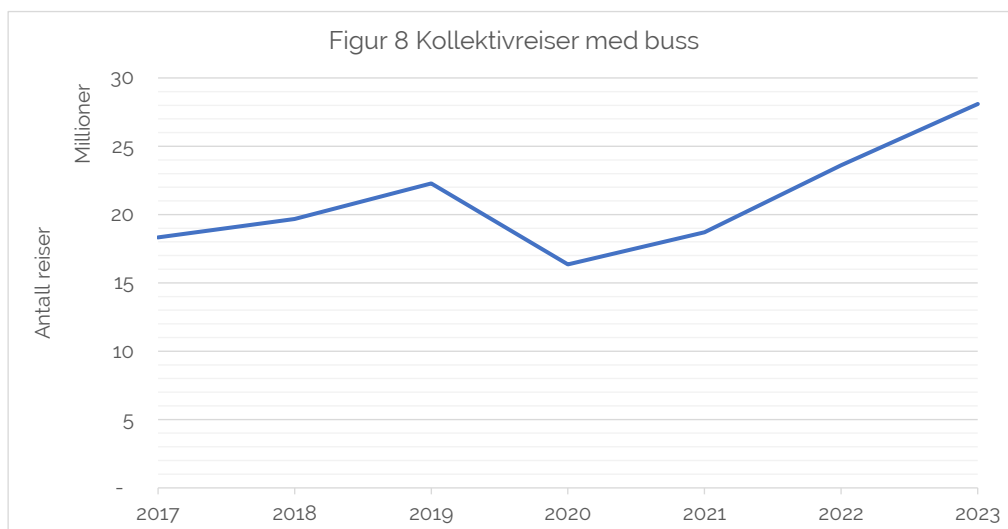


CO₂ utslipp fra vegtrafikk er redusert med 17,1 prosent fra 2017 til 2022. Nedgangen i utslipp har flatet ut og var på 0,3 prosent fra 2021 til 2022. Merk at grafen viser utslipp av antall tonn CO₂-ekvivalenter fra all vegtrafikk på Nord-Jæren, mens tallene i forrige årsrapport bare viste utslipp fra personbil.

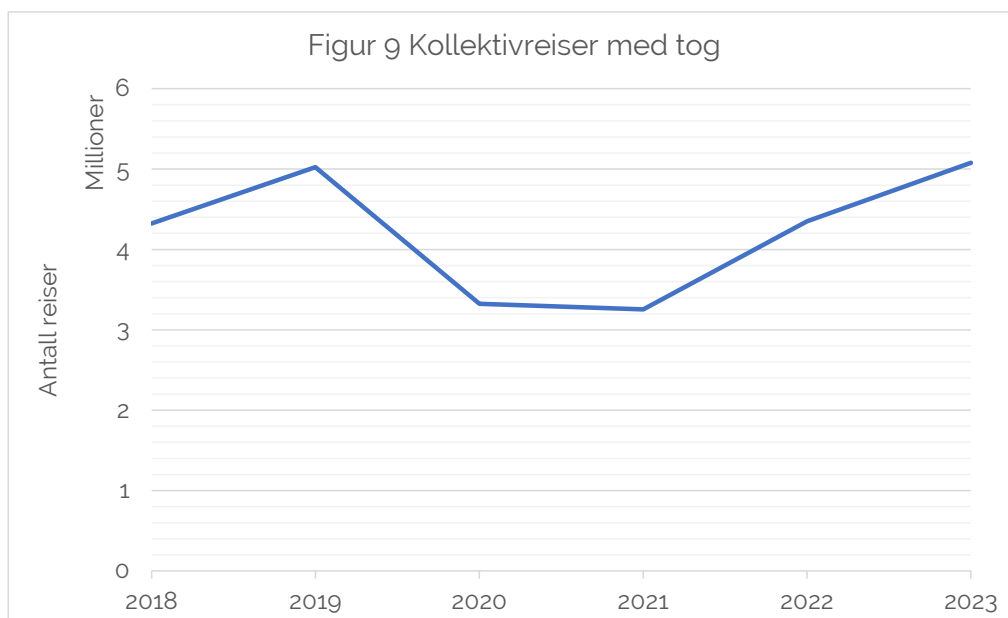


Kollektivtransport

Antall reiser med **buss** i 2023 var ca. 28,1 millioner. Det er en økning på 19 prosent fra 2022 og 53 prosent sammenlignet med 2017. Bortsett fra pandemiårene 2020 og 2021 som var preget av restriksjoner og tiltak mot spredning av smitte, inkludert oppfordring om ikke å reise kollektivt, viser trenden en kontinuerlig økning i antall reiser med buss. Utvidelse av rutetilbudet og reduksjon i takstene i oktober 2020 forventes å være en medvirkende årsak til den positive utviklingen i antall busspassasjerer.



Antall reiser med **tog** på Jærbanen i 2023 var ca. 5,1 mill. og er det høyeste antallet som er målt. Det er en økning på 17,5 prosent fra 2022 og 16,7 prosent sammenlignet med 2018. Det vil si at passasjertallet på Jærbanen er tilbake på samme nivå som før pandemien. Det gjøres oppmerksom på at dette er tall for strekningen Stavanger -Egersund. Tidligere årsrapporter har vist tall for strekningen Stavanger – Ganddal.

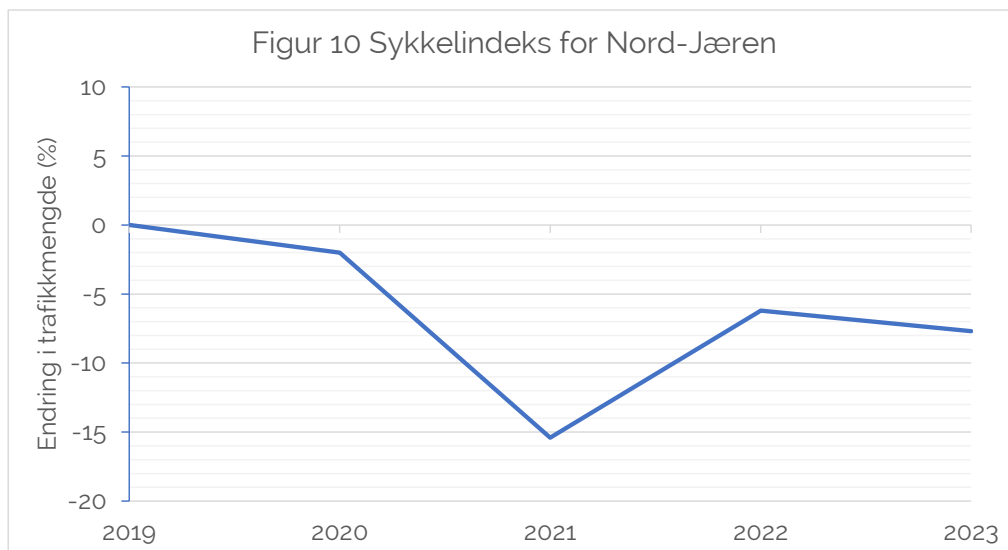


Avtalen om takstsamarbeid mellom Kolumbus og Jernbanedirektoratet la grunnlag for et sømløst kollektivsystem på Nord-Jæren fra juni 2019. Fra februar 2020 ble Rogaland et av få områder i verden med elektriske bysykler inkludert i kollektivtilbudet. Full integrering av bysykkel i kollektivtilbudet har så langt vært en stor suksess.

Fra og med mandag 3. juli 2023 innførte Stavanger kommune et tidsbegrenset tiltak med gratis kollektivtransport for kommunens innbyggere. Ordningen ble avviklet fra og med 1. januar 2024.

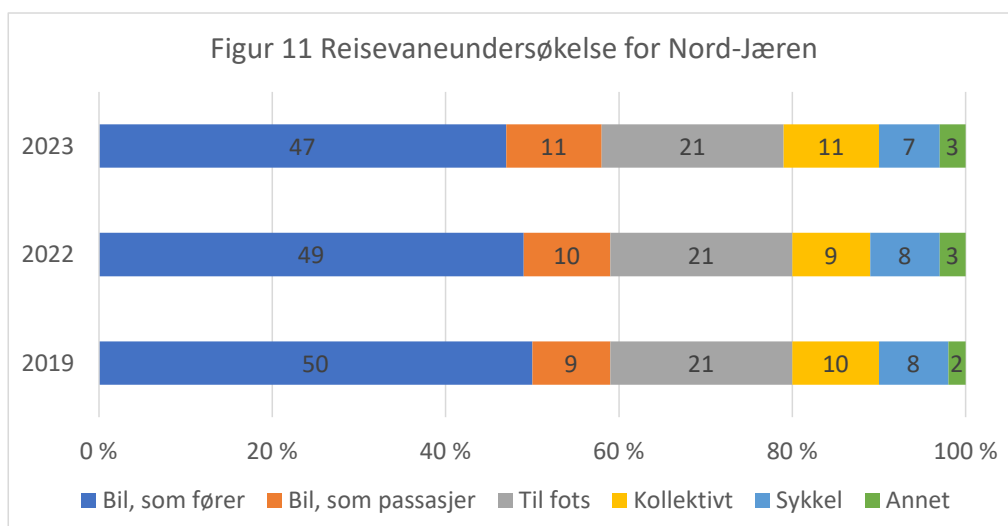
Sykkelindeks

Sykkelindeksen er beregnet av Statens vegvesen basert på tellepunkt for sykkel på riksveg og fylkesveg. Indeksen er beregnet fra og med 2019. Etter en betydelig nedgang i pandemiårene 2020 og 2021 var det vekst i sykkeltrafikken i 2022. I 2023 har det vært en nedgang på 1,5 prosent sammenlignet med 2022. Sammenlignet med 2019 ligger sykkeltrafikken 7,7 prosent lavere.



Endring i reisemiddelfordelingen

Det gjennomføres årlig en nasjonal reisevaneundersøkelse (RVU) hvor byvekstavgtaleområdene (BVA) inngår som egne analyseområder.. Figur 11 viser utviklingen i reisemiddelfordelingen for befolkningen i byvekstavgtale-området på Nord-Jæren.



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 arbeidsplassintensive virksomheter skal skje gjennom fortetting og transformasjon i områder som bidrar til måloppnåelse. Arealindikatorene viser i hvilken grad utbygging av nye boliger og etablering av nye/flytting av arbeidsplassintensive virksomheter skjer i sentrumsnære områder.

Tabell 12 viser boligenes avstand til avtaleområdets større sentra med store kollektivknutepunkt. Indikatoren måler hvordan befolkningens tyngdepunkt flytter seg inn mot eller bort fra sentrum i kommunene, og om lokaliseringen av nye boliger bidrar til dette.

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

Tabell 12	2017 (1. jan 2018)	Nye boliger 2018-19	Nye boliger 2020-21	Nye boliger 2022-23
Utvalgte knutepunkt	km	km	km	km
Stavanger sentrum	9,1	10,7	10,2	10,3
Sandnes sentrum	11,5	11,1	10,5	9,5
Nærmeste senter Stavanger/Sandnes	4,9	5,5	5,1	4,7

Tabell 13 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 kommunene, 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 (tilsvarende 8%) sammenlignet med 2017. Indikatoren viser en økning på 0,6 km sammenlignet med siste rapportering,

Tabell 13	Ansatte i enheter registrert før 2018	Alle ansatte pr. jan. 2020	Alle ansatte pr. mars. 2022	Alle ansatte pr. mai 2024
Utvalgte knutepunkt	km	km	km	km
Stavanger sentrum	6,4	6,3	6,7	6,9
Sandnes sentrum	11,7	11,8	10,2	10,2
Nærmeste senter Stavanger/Sandnes	3,9	3,8	3	3,6

Parkeringsindikatorer

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

- Andel arbeidstakere med fast oppmøtested som har gratis parkeringsplass, disponert av arbeidsgiver (basert på reisevaneundersøkelsen)
- Andel av de offentlige parkeringsplassene som har begrenset tid (1-3 timer)
- Andel av de offentlige parkeringsplassene som er avgiftsbelagte.

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

Tabell 14 viser andel arbeidstakere med fast oppmøtested som har gratis parkeringsplass disponert av arbeidsgiver. Andelen gikk ned med et prosentpoeng til 55% fra 2022 til 2023.

Tabell 14	År	2020	2021	2022	2023
	Andel	53 %	57 %	56 %	55 %

Tabell 15 viser andel av de offentlige parkeringsplassene som har begrenset tid (1-3 timer).

Samlet for de to sentrumsområdene er antall parkeringsplasser med tidsbegrensning redusert med 3 prosentpoeng til 13 prosent siden 2021. Den store reduksjonen i antall parkeringsplasser i Sandnes skyldes primært at det er foretatt kvalitetssikring av parkeringsregisteret med fjerning av dobbeltregistreringer. Andelen parkeringsplasser med tidsbegrensning har økt med 5 prosentpoeng i Sandnes. I Stavanger har det vært en nedgang i antall parkeringsplasser med tidsbegrensning på 9 prosentpoeng. Det skyldes dels kvalitetssikring av data, men også nedleggelse av en del parkeringsplasser som følge av byggearbeider i sentrum.

Tabell 15	2019			2021			2023		
Utvalgte knutepunkt	P-plasser totalt	Plasser med begrenset tid	Andel (%)	P-plasser totalt	Plasser med begrenset tid	Andel totalt (%)	P-plasser totalt	Plasser med begrenset tid	Andel totalt (%)
Stavanger sentrum	3674	503	14	3412	469	14	3417	170	5
Sandnes sentrum	3155	637	20	3080	540	18	2510	585	23
Totalt	6829	1140	17	6492	1009	16	5927	7551	13

Tabell 16 viser andel av de offentlige parkeringsplassene som er avgiftsbelagt. Samlet for de to sentrumsområdene er antall parkeringsplasser med avgift økt med 9 prosentpoeng til 96 prosent siden 2021. Det har vært økning i begge sentrene.

Tabell 16	2019			2021			2023		
Utvalgte knutepunkt	P-plasser totalt	Plasser med avgift	Andel (%)	P-plasser totalt	Plasser med avgift	Andel totalt (%)	P-plasser totalt	Plasser med avgift	Andel totalt (%)
Stavanger sentrum	3674	3475	95	3412	3142	92	3417	3217	94
Sandnes sentrum	3155	2874	91	3080	2500	81	2510	2469	98
Totalt	6829	6349	93	6492	5642	87	5927	5686	96

4. Status økonomi

Årsrapporten viser økonomisk status i Bymiljøpakke Nord - Jæren for året 2023. Prosjektene i avtalen finansieres av midler fra staten over statsbudsjettet, innhenting av bompenger ved Ferde og fylkeskommunal og kommunal mva-refusjon knyttet til bygging av prosjektene.

Inntekter

Bompenger

Bymiljøpakkens budsjett for netto bompenginntekter fra Ferde var på 854 millioner kroner i 2023. Den faktiske inntekten endte ved årets slutt på 895 millioner kroner, noe som utgjør et positivt akkumulert avvik på 41 millioner kroner i 2023. Hovedårsaken til det positive avviket er økning i finansinntekter.

Hundvågtunnelen i Ryfastprosjektet har felles timesregel med Bymiljøpakken, og bompenginntekter generert ved passering i både Hundvågtunnelen og en bomstasjon i Bymiljøpakken innenfor en time tilfaller Ryfast. I 2023 betalte Bymiljøpakken kompensasjon til Ryfastprosjektet på i overkant av 41 millioner kroner. Fra 1.september 2023 var det ikke lengre krav til AutoPASS-brukeravtale for å få timesregel i Bymiljøpakken og Hundvågtunnelen. Dette har påvirket størrelsen på kompensasjonen til Ryfastprosjektet i 2023 og vil også påvirke denne i årene som kommer.

Tabellen under er hentet fra Ferde sin årsrapport for 2023 og viser regnskap for Bymiljøpakke Nord -Jæren. Passeringsinntekt viser inntekt fra bomsnittene etter at kompensasjon til Ryfastprosjektet er trukket ut. Årsresultatet viser netto bompenginntekter fra Ferde til Bymiljøpakken i 2023.

Ferde	2023	2022	Endring
Passeringsinntekt	878 216 705	858 882 512	19 334 193
Statlige tilskudd	0	0	0
Andre driftsinntekter	913 561	0	913 561
Sum driftsinntekter	879 130 266	858 882 512	20 247 754
Lønnskostnader	11 105 768	11 261 777	-156 009
Innkrevingskostnader	39 035 414	36 332 025	2 703 389
Avskrivning på driftsm og imm.eiendeler	3 970 156	3 444 740	525 416
Andre driftskostnader	6 177 154	5 652 763	524 391
Tap på krav	3 537 393	1 620 948	1 916 445
Sum driftskostnader	63 825 886	58 312 252	5 513 634
Driftsresultat	815 304 380	800 570 261	14 734 119
Finansinntekt	80 096 837	39 744 802	40 352 035
Finanskostnad	0	-9	9
Sum finansposter	80 096 837	39 744 793	40 352 044
ÅRSRESULTAT	895 401 217	840 315 054	55 086 163

Bankbeholdning per 31.12.2023 1,433 milliarder

Statlige midler

I 2023 ble det utbetalt 499 millioner kroner fra post 63 til Bussveien. Dette utgjør en differanse på 53 millioner kroner sammenlignet med Bymiljøpakkens reviderte budsjett på 552 millioner kroner. Årsaken til at utbetalingen av post 63 midler ble lavere enn estimert i 2023 er forsinket fremdrift i prosjekt Bussveien.

For post 66 ble det i 2023 tildelt 550 millioner kroner til Rogaland fylkeskommune, og det er rapportert inn forbruk på 546 millioner kroner i påløpte projektkostnader på denne posten. Tabellen under gir en oversikt over Rogaland Fylkeskommunes disponering av belønningsmidler tildelt Bymiljøpakkens prosjekter

Tall i hele tusen

Post 66	Overført fra 2022	Tilskudd 2023	Disponibelt 2023	Forbruk 2023	Overført til 2024
Belønningsmidler	94 616	254 300	348 916	319 076	29 840
Reduserte billettpriser	13 517	55 600	69 117	54 180	14 937
Reduserte bompenger		92 400	92 400	92 400	0
Bedre kollektivtilbud	10 862	92 400	103 262	70 127	33 135
Fjerning av rushtidsavgift		55 600	55 600	55 600	0
Sum	118 995	550 300	669 295	591 383	77 912

Statlige bidrag til gange-, sykkel og kollektivtiltak langs riksvei tildeles årlig over statsbudsjettet og omtales som Post 30 midler i Bymiljøpakken. Tildeling i 2023 var bevilgninger til kollektiv-, gange- og sykkeltiltak – Sykkeltamveien – 110 millioner kroner og Statlige bevilgninger til kollektiv-, gange- og sykkeltiltak - Kollektivtrase Jåttå/UiS – 85 millioner kroner.

Mva.-refusjon

Bymiljøpakkens budsjett for mva.-refusjon på 304 millioner kroner i 2023. Faktisk inntekt fra refusjon av merverdiavgift endte på 272 millioner kroner. Mva.-refusjonen er i budsjettet et estimat basert på forbruk spilt inn fra fylkeskommunen og kommunene på deres prosjekter. Det negative avviket sammenlignet med budsjett skyldes lavere aktivitet enn planlagt i Bymiljøpakkens prosjekter.

Forbruk 2023

Totalt forbruk var på 2 551,4 millioner kroner i 2023, hvorav 1 455 millioner kroner statlige midler, 824 millioner kroner bompenger og 272 millioner kroner mva.-refusjon. Gjenstående ubrukte midler i henhold til årsbudsjettet for 2023 er 724,6 millioner kroner. Isolert sett utgjør programområde prosjektene innenfor sykkel, gange, trafiksikkerhet og kollektiv et mindreforbruk på 312 millioner kroner. Hovedårsaken til mindreforbruket i 2023 er lavere aktivitet enn planlagt i Bymiljøpakkens prosjekter.

Det har i 2023 vært stort fokus på sikre god fremdrift i Bymiljøpakkens prosjekter, både innenfor programområdene og i hovedprosjektene. Tiltak for å sikre gjennomføring i henhold til byvekstavtalen og Bymiljøpakkens handlingsprogram vil bli videreført i 2024.

Beløp i mill.2023-kr inkl.mva

	Revidert budsjett 2023	Bompenger, salg av flyt		Statlig;kap post 30		Statlig; post 63		Statlig; post 66		Statlig; post 73		Mva.- refusjon		Total		Diff.
Prosjekt		Budsjett	Forbruk	Budsjett	Forbruk	Budsjett	Forbruk	Budsjett	Forbruk	Budsjett	Forbruk	Budsjett	Forbruk	Budsjett	Forbruk	
Sykkelstamvegen	284,2			284,2	259,3									284,2	259,3	24,9
Bussveien korridor 1	1 148,0		195,7				498,0		228,6				203,0	1 148,0	1 125,3	22,7
Bussveien korridor 2.1	39,0		0,5										0,1	39,0	1,2	37,8
Bussveien korridor 2.2	25,0													25,0	0,1	24,9
Bussveien korridor 3	8,0													8,0	0,0	8,0
Korridor 4	4,0		0,6				0,7						0,2	4,0	1,5	2,5
SUS/UIS-Diagonalen-Jåttå	201,3				140,8								30,9	201,3	171,7	29,6
TKV rv 509 Sør-Tjora-Kontinentalveien	319,8	319,8	309,8											319,8	309,8	10,0
Programområde sykkel	164,6		49,2										10,7	164,6	60,0	104,6
Programområde gange/miljø	101,2		44,6										7,1	101,2	51,7	49,5
Trafikksikkerhet	133,5		36,1										5,7	133,5	41,8	91,7
Dusavikveien samfinansiering sykkel/ts	15,6		1,1										0,2	15,6	1,3	14,3
Oalsgata samfinansiering sykkel/gange/ts	50,0		45,1										9,9	50,0	55,0	-5,0
Sandnes- og Skeiane stasjon	94,6										9,3			94,6	9,3	85,3
Programområde kollektiv + øvrige kollektivtiltak	87,6		18,5										3,0	87,6	21,5	66,2
E39 Hove-Osli	189,0		108,8											189,0	108,8	80,2
Fv. 505 Foss Eikeland - Bråstein	5,0		6,4										1,4	5,0	7,8	-2,8
Forpliktelser Nord-jærenpakken	3,0		1,5										0,3	3,0	1,8	1,2
Drift Kollektiv	248,5								193,5					248,5	193,5	55,0
Økt rutefrekvens	90,3								70,1					90,3	70,1	20,1
Reduserte billettpriser	54,4								54,2					54,4	54,2	0,2
Drift sekretariat	9,4		5,7											9,4	5,7	3,7
Delsum	3 276,0	319,8	823,6	284,2	400,1	0,0	498,8	0,0	546,4	0,0	9,3	0,0	272,4	3 276,0	2 551,4	724,6
Tiltak som ikke er i budsjett 2023																
Rv. 509 Sømmevågen - Sola skole	0,0													0,0	19,8	-19,8
Sum forbruk 2023	3 276,0	319,8	823,6	284,2	400,1	0,0	498,8	0,0	546,4	0,0	9,3	0,0	272,4	3 276,0	2 571,2	704,8

Kontakt sekretariat for Bymiljøpakken

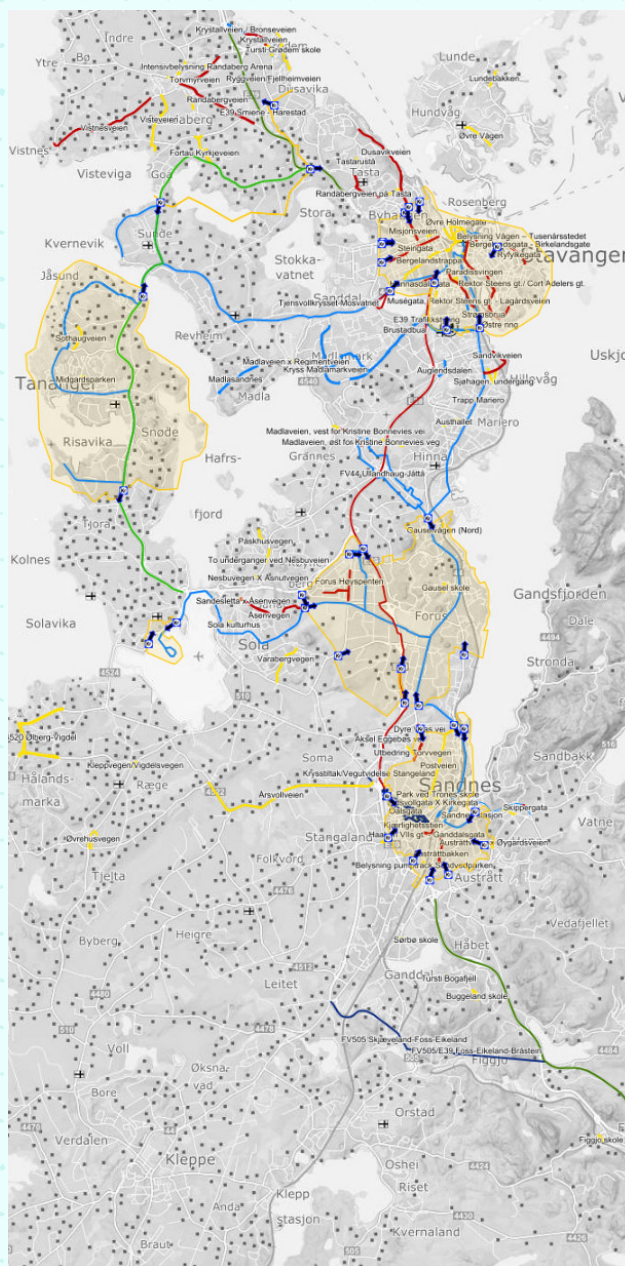
Kristine Gramstad Wedler
Sekretariatsleder
kristine@bymiljøpakken.no
+47 907 69 415

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

Are Hauge Braaten
Kommunikasjonsansvarlig rådgiver
kontakt@bymiljøpakken.no
+47 986 64 231



*Et interaktivt kart for Bymiljøpakkens
prosjekt finnes på bymiljopakken.no*



Statsforvalteren i Rogaland



Rogaland
fylkeskommune



Randaberg
kommune



SANDNES
KOMMUNE



Sola kommune



Stavanger
kommune



Jernbane-
direktoratet



Statens vegvesen



Bymiljøpakken