

DAGSORDEN Samferdselsutvalget d. 01-06-2022

Mødedato Onsdag d. 01. juni 2022 kl. 11:30

Mødested Fylkeshuset

Indholdsfortegnelse

SP 15/2022 Spørsmål Alexander Rügert-Raustein, MDG ang. nordisk transportpolitisk nettverk.....	3
Møtedokumenter.....	5
SP 16/2022 Spørsmål Svein Erik Indbjo, FrP ang. røvær-ruten.....	6
SP 17/2022 Spørsmål Alexander Rügert-Raustein, MDG ang. driftssikkerheit for ferjer i Ryfylkesa	7
SP 18/2022 Spørsmål Kjartan Alexander Lunde, V om stropp/sele på bussene og muligheten til å b	9
SP 19/2022 Spørsmål Kjartan Alexander Lunde, V om muligheten for rundkjøring eller annen trafil	10
SP 20/2022 Spørsmål Alexander Rügert-Raustein, MDG ang. manglande svar til Naturvernforbund	11
SP 21/2022 Spørsmål Lin Veronica Jacobsen, Ap ang. båtruta til Borgøy.....	13
RS 19/2022 Brev fra Samferdselsdepartementet om Statens vegvesen sin rolle overfor fylkeskomm	15
RS 20/2022 Referat fra Styringsgruppemøte Bymiljøpakken (BMP) mai 2022.....	16
RS 21/2022 Referat - kontaktmøte mellom Kolumbus og RFK mars 2022.....	17
RS 22/2022 Månedsrappport Kolumbus mars 2022.....	18
RS 23/2022 Månedsrappport Kolumbus april 2022.....	19
RS 24/2022 Referat styringsgruppemøte Haugalandspakken, møte nr. 1-22.....	20
RS 25/2022 Referat styringsgruppemøte Haugalandspakken, møte nr. 2-22 utkast.....	21
RS 26/2022 Notat Kolumbus - utvikling i passasjertall og økonomi etter pandemien.....	22
PS 27/2022 Godkjenning av protokoll fra møte i samferdselsutvalget 23.03.2022.....	23
PS 28/2022 Saksframlegg orientering om handlingsprogram for samferdsel.....	24
PS 29/2022 Høring av rapport om Ålgårdbanens framtid i det nasjonale jernbanenettet.....	31
PS 30/2022 Kollektivtilbud i distriktene.....	44
PS 31/2022 Bymiljøpakken - Handlingsprogram 2023-2026.....	51
PS 32/2022 Kvartal 1/2022 Drift, vedlikehold og investeringer på fylkesvei i Rogaland.....	62
PS 33/2022 Fv.44 Bussveien Jernbaneveien – Olav V's plass – Elvegata er nå klar for utlysning.....	64
PS 34/2022 Fv. 517 WindWorks Jelsa, midler til oppfølging av planarbeid.....	73
PS 35/2022 Fv 44 Bussvei Gausel stasjon–Nådlandsbråtet, søknad om fravik fra krav om fysisk del	79
PS 36/2022 Fravik fra krav til utforming av holdeplasser og bredde på trafikkdel, fv. 507 GS-veg	86

Spørsmål

Arkivreferanse: 2019/46517-72
Saksbehandler: Vera Britt Sommer
Avdeling: Utvalgssekretariat

Spørsmål Alexander Rügert-Raustein ang. nordisk transportpolitisk nettverk

Sakens gang

Saksnummer	Møtedato	Utvalg
15/2022	01.06.2022	Samferdselsutvalget

Spørsmål fra folkevalgt

Tilslutning til Nordisk Transportpolitisk Nettverk (NTN):

Når melder Rogaland seg inn i NTN? (Medlemsavgift pt kr (DKK) 25.000,-/år)
(http://www.ntn.dk/download/2021/generalforsamling/ntn_referat_af_generalforsamling_aalborg_2021.pdf)

Bakgrunn for spørsmålet

Utvikling av godstransport på veg i Noreg går i feil retning og aukar. Riksrevisjonen (<https://www.riksrevisjonen.no/globalassets/rapporter/no-2017-2018/godstransport.pdf>) kritiserer at nasjonale målsetninger om å flytte meir gods over frå veg til båt og bane ikkje blir nådd. Skinnegående trafikk er meir energieffektiv og mindre arealkrevjande. Eit godstog frakter omlag like mykje som 30 trailere.

Likevel bygges naturøydeleggjande motorvegar i rekordfart. Det trass i at det er varsla at me vil ha over 1000 lastebilsjoførar for lite kvart år dei neste 10 år.
(<https://www.nrk.no/nordland/norges-lastebileier-forbund-og-asko-nord-as-varslar-mangel-pa-10.000-lastebilsjaforer-innen-10-ar-1.15678868>)

Satsing på jernbane må opp.

I tråd med 'European Green Deal' satser EU tungt på jernbane og skal knytte saman ein jernbanekorridor frå Palermo sør i Italia til Hirtshals i Danmark (RFC7, Rail Freight Corridor 7 (<https://www.rfc7.eu/node/139>)). Den nordlege delen er Jyllandskorridoren.

Nordisk Transportpolitisk Nettverk (NTN) er eit regionalt transportpolitisk samarbeid. Netverket består av regioner med felles interesser i forbindelser mellom regionene fra det vestlige Skandinavia til sentral Europa, særleg gjennom Jyllandskorridoren.

Fylkene Agder og Vestfold&Telemark er begge norske partnere i nettverket.

Eit blikk på kartet (<http://www.ntn.dk>) gjer det innlysande at Rogalands jernbaneforbindelse til Europa vil med fordel gå via Jyllandskorridoren og ikkje via Østlandet.

Møtedokumenter

Spørsmål

Arkivreferanse: 2019/46517-71
Saksbehandler: Vera Britt Sommer
Avdeling: Utvalgssekretariat

Spørsmål Svein Erik Indbjo, FrP ang. røvær-ruten

Sakens gang

Saksnummer	Møtedato	Utvalg
16/2022	01.06.2022	Samferdselsutvalget

Spørsmål fra folkevalgt

1. Fjordøy i røversambandet er ikke blitt godkjent av DNV, hva er årsaken til dette
2. Når starter arbeidet med utbedring av kanalen
3. Kostnadene knyttet til ombygging av båtene i Røvær sambandet, hvor mye er det blitt og ligger dette i budsjett
4. Hvor stor er den totale kostnaden?
5. Hvis teknologien på disse båtene ikke er tilfredsstillende vedrørende dette havstykket, vil vi da kunne forvente at vi bruker Diesel/Biodiesel til teknologi er ok
6. Hvordan ligger vi an med ladepunkter og rutetider?

Spørsmål

Arkivreferanse: 2019/46517-73
Saksbehandler: Vera Britt Sommer
Avdeling: Utvalgssekretariat

Spørsmål Alexander Rügert-Raustein ang. driftssikkerheit for ferjer i Ryfylkesambandet

Sakens gang

Saksnummer	Møtedato	Utvalg
17/2022	01.06.2022	Samferdselsutvalget

Spørsmål fra folkevalgt

- Kva ansvar har operatør for ungen/ungdomens sikkerheit?
- Korleis følgjast disse og evt. andre passasjerar opp?
- Kor ofte er det slike driftsstans?
- Kor ofte er øybuar nøyde til å finne alternativ overnatting i tilsvarende hendelser eller organisere alternativ transprot sjølv?

Bakgrunn for spørsmålet

I kveld (24.5.) kl 2259 gjekk ut ei melding om at rute 1 Fogn-Judaberg-Helgøy er innstilt f.o.m. avgang Judaberg kl 2250. Dermed blei varsel om innstillinga sendt ut 9 minuttar etter regulær avgang.

Det var dagens siste avgang. Etter det eg forstår var ein unge/ungdom ved kaien utan moglegheit til å komme seg heim på eigen hand. Foreldrene måtte sjølv organisere ein båt for å hente ungen.

23:59 tir. 24. mai

AA norled.no

Google C avganger Fo... www.kolumb... trafikkinfo k... Endringer og... forsinkelser... www.norled... Startside

Driftsmeldinger



Driftsmeldinger for ferger og hurtigbåter

Dato	Tid	Strekning	Melding
I dag	22:59	Fogn-Judaberg-Helgøy 	Rute 1 innstilt Rute 1 må innstille resten av dagen f.o.m. avg. Judaberg 2250 grunnet tekniske problemer
01.05	09:35	Vangsnes-Hella-Dragsvik 	Vangsnes-Hella-Dragsvik, Sommerrute En gjør oppmerksom på at sambandet fra 1. mai utfører sommerrute med 3 ferjer. https://www.norled.no/globalassets/2021-ferjetakster/hella-2.pdf

Ønsker du driftsmeldinger på mobilen?

Send meldingen "Norled varsle sambandsnummer (4 siffer)" til 2077.

[Les mer her for informasjon om priser og sambandsnummer](#)

Spørsmål

Arkivreferanse: 2019/46517-75
Saksbehandler: Vera Britt Sommer
Avdeling: Utvalgssekretariat

Spørsmål Kjartan Alexander Lunde, V om stropp/sele på bussene og muligheten til å bruke de for å feste rullestol

Sakens gang

Saksnummer	Møtedato	Utvalg
18/2022	01.06.2022	Samferdselsutvalget

Spørsmål fra folkevalgt

Er det mulig å få gjort festeselene, som er i tilknytning til de områdene i bussen barnevogner og rullestoler, noe lengre eller kvalitetssjekke at de er lange nok til å sikre rullestoler på en god måte.

Bakgrunn for spørsmålet

Det er mulig at festeselene som er i de åpne områdene på bussene ikke er lange nok til å sikre rullestol på en god måte.

Spørsmål

Arkivreferanse: 2019/46517-74
Saksbehandler: Vera Britt Sommer
Avdeling: Utvalgssekretariat

Spørsmål Kjartan Alexander Lunde, V om muligheten for rundkjøring eller annen trafikksikring inn til næringsområdet på Randabergveien inn ved Monter Randaberg

Sakens gang

Saksnummer	Møtedato	Utvalg
19/2022	01.06.2022	Samferdselsutvalget

Spørsmål fra folkevalgt

Har det vært vurdert å få gjort noe med trafikksikkerheten, eventuelt få etablert rundkjøring, inn til næringsområdet på Randabergveien inn ved Monter Randaberg?

Bakgrunn for spørsmålet

Lokale representanter i Venstre melder at det det er svært lite oversiktlig og til tider vanskelige forhold for bilister og syklende inn til næringsområdet. Inn- og utkjøringen fra næringsområdet blir ekstra belastet av at det ligger så nær krysset Randabergveien/Goaveien.

Spørsmål

Arkivreferanse: 2019/46517-76
Saksbehandler: Vera Britt Sommer
Avdeling: Utvalgssekretariat

Spørsmål Alexander Rügert-Raustein, MDG ang. manglande svar til Naturvernforbundet (NNV)

Sakens gang

Saksnummer	Møtedato	Utvalg
20/2022	01.06.2022	Samferdselsutvalget

Spørsmål fra folkevalgt

Korleis sikrer Rogaland fylkeskommune at skjøtsel av vegkanter ikkje kjem i stird med vern av rødlista arter?

Vil Rogaland Fylkeskommune svare på henvendlesen i frå Naturvernforbundet om dialogmøter ang skjøtsel av vegkant?

Kva svartid meiner leiinga er naudsynt ved slike henvendelser?

Bakgrunn for spørsmålet

Fylkeskommunen har 1.1.2020 teke over dirft og vedlikehald av fylkesveg frå Statens Vegvesen (Sams vegadministrasjon). Det kjem ikkje fram av kvartalsroportene korleis vegkanter skjøttes og artsmangfald dei representerar blri sikra.

Med aukande monokultivering i jordbruket blir vegkanter stadig viktigare som areal med ville blomstrende vekster som beite for ville polinatorar. Naturvernforbundet ønskjer å sette i gong dialogmøter rundt problemstillinga for å løfte kunnskap om problemstillinga.

Da spiller vegeigar ei opplagt viktig rolle og med over 2500 km fylkesveg er

Rogaland Fylkeskommune den desidert største eigar av vegkant i fylket.

Naturvernforbundet har fått løyva midler av miljødirketoratet til eit prosjekt til fremme av ville polinatorar. Ein del av prosjektet dreier seg om skjøtsel av vegkanter som tiltak for ville polinatorar.

Rogaland fylkeskommune er blitt kontakta ved fleire andledningar, fyrste gong 4 veker sidan med e-post til både administrativ og politisk leiing av saksområdet samferdsel utan å ha fått svar på henvendelsen.

Noko av bakgrunnen er at rødlista arter som veks i vegkanten er blitt nærmast øydelagt etter overtakelsen av D&V gjennom RFK.

Spørsmål

Arkivreferanse: 2019/46517-77
Saksbehandler: Vera Britt Sommer
Avdeling: Utvalgssekretariat

Spørsmål Lin Veronica Jacobsen, Ap ang. båtruta til Borgøy

Sakens gang

Saksnummer	Møtedato	Utvalg
21/2022	01.06.2022	Samferdselsutvalget

Spørsmål fra folkevalgt

- Hva skjer med tilbudet om skoleskyssen evt. utvidet båttilbud for resten av 2022?
- Har Kolumbus noen planer for båtskyss i sommer?
- Hvilke vurderinger er gjort så langt, om det er gjort noen, for å lage et fremtidig rutetilbud til Borgøy?
- Når kan vi forvente å få en endelig sak til SU/FT med forslag til fremtidig løsning for rutetilbudet til Borgøy?

Bakgrunn for spørsmålet

Fylkestinget gjorde i 2021 to vedtak i forbindelse med rutetilbudet til Borgøy fra og med 2022 FT-vedtak 112/2021 og 124/ 2021. I 2022 skulle vi sikre skoleskyss for elevene på Borgøy hele året. Og vi skulle se på fremtidige transportløsninger. I økonomi og budsjettsaken for 2022 – 2025 har det blitt lagt inn midler for å kunne gjennomføre dette.

Samtidig skulle vi få en sak i samferdselsutvalget i første SU i 2022, hvor vi skulle få en vurdering av hvilke transportløsninger som kunne være aktuelle, og at det skulle legges mer vekt på kostnads – og miljømessige konsekvenser ved transport til Borgøy.

Det er i dag kjent at denne skoleskyssen i dag drives av Helgøy skyssbåt, og at båttilbudet utgår 1.juli i år. Da vi ikke fikk denne saken i SU på første møte i 2022, så har vi ikke fått vurdert om båttilbudet kunne utvides til å gjelde hele året.

I referatsaken mellom RFK og Kolumbus som ligger på sakskartet dette møtet så er følgende tatt opp vedr. Borgøy-skyssen. Dialog med lokalt rederi og Tysvær kommune. Det er mulig å finne en varig løsning med en langsiktig kontrakt. Må inn

som en fast post i budsjettet, som samband og ikke bare som skoleskyss. Inntektsberegninger er ikke gjort. Må komme som innspill til rammen. Det pågår en dialog med et lokalt rederi. Det må komme en sak til SU om Borgøy om mulige løsninger i juni.

Referatsak

Arkivreferanse: 2019/46516-75
Saksbehandler: Vera Britt Sommer
Avdeling: Utvalgssekretariat

Brev fra Samferdselsdepartementet om Statens vegvesen sin rolle overfor fylkeskommunen

Sakens gang

Saksnummer	Møtedato	Utvalg
19/2022	01.06.2022	Samferdselsutvalget

Vedlegg:

- 1 Statens vegvesen som Samferdselsdepartementets fagorgan .docx

Saken gjelder

Orienteringsskriv:

Brev fra Samferdselsdepartementet om Statens vegvesen sin rolle overfor fylkeskommunen

Referatsak

Arkivreferanse: 2019/46516-76
Saksbehandler: Vera Britt Sommer
Avdeling: Utvalgssekretariat

Referat fra Styringsgruppemøte Bymiljøpakken (BMP) mai 2022

Sakens gang

Saksnummer	Møtedato	Utvalg
------------	----------	--------

20/2022	01.06.2022	Samferdselsutvalget
---------	------------	---------------------

Vedlegg:

- 1 Referat Bymiljøpakken-11_05_22-styringsgruppen

Saken gjelder

Orienteringsskriv:

Referat fra Styringsgruppemøte Bymiljøpakken (BMP) mai 2022

Referatsak

Arkivreferanse: 2019/46516-77
Saksbehandler: Vera Britt Sommer
Avdeling: Utvalgssekretariat

Referat - kontaktmøte mellom Kolumbus og RFK mars 2022

Sakens gang

Saksnummer	Møtedato	Utvalg
21/2022	01.06.2022	Samferdselsutvalget

Vedlegg:

- 1 Referat kontaktmøte Kolumbus 16-3-22

Saken gjelder

Orienteringsskriv:

Referat - kontaktmøte mellom Kolumbus og RFK mars 2022

Referatsak

Arkivreferanse: 2019/46516-78
Saksbehandler: Vera Britt Sommer
Avdeling: Utvalgssekretariat

Månedsrapport Kolumbus mars 2022

Sakens gang

Saksnummer	Møtedato	Utvalg
22/2022	01.06.2022	Samferdselsutvalget

Vedlegg:

- 1 Månedsrapport Kolumbus – Mars 2022

Saken gjelder

Orienteringsskriv:

Månedsrapport Kolumbus – Mars 2022

Referatsak

Arkivreferanse: 2019/46516-79
Saksbehandler: Vera Britt Sommer
Avdeling: Utvalgssekretariat

Månedsrappport Kolumbus april 2022

Sakens gang

Saksnummer	Møtedato	Utvalg
23/2022	01.06.2022	Samferdselsutvalget

Vedlegg:

- 1 Månedsrappport Kolumbus - April 2022

Saken gjelder

Orienteringsskriv:

Månedsrappport Kolumbus - April 2022

Referatsak

Arkivreferanse: 2019/46516-80
Saksbehandler: Vera Britt Sommer
Avdeling: Utvalgssekretariat

Referat styringsgruppemøte Haugalandspakken, møte nr. 1-22 - vedtatt

Sakens gang

Saksnummer	Møtedato	Utvalg
24/2022	01.06.2022	Samferdselsutvalget

Vedlegg:

- 1 Referat styringsgruppemøte Haugalandspakken, møte nr. 1-22 - vedtatt

Saken gjelder

Orienteringsskriv:

Referat styringsgruppemøte Haugalandspakken, møte nr. 1-22 - vedtatt

Referatsak

Arkivreferanse: 2019/46516-81
Saksbehandler: Vera Britt Sommer
Avdeling: Utvalgssekretariat

Referat styringsgruppemøte Haugalandspakken, møte nr. 2-22 utkast

Sakens gang

Saksnummer	Møtedato	Utvalg
25/2022	01.06.2022	Samferdselsutvalget

Vedlegg:

- 1 Referat styringsgruppemøte Haugalandspakken, møte nr. 2-22 - utkast

Saken gjelder

Orienteringsskriv:

Referat styringsgruppemøte Haugalandspakken, møte nr. 2-22 - utkast

Referatsak

Arkivreferanse: 2019/46516-82
Saksbehandler: Vera Britt Sommer
Avdeling: Utvalgssekretariat

Notat Kolumbus - utvikling i passasjertall og økonomi etter pandemien

Sakens gang

Saksnummer	Møtedato	Utvalg
26/2022	01.06.2022	Samferdselsutvalget

Vedlegg:

- 1 Notat reiser og økonomi etter pandemien

Saken gjelder

Orienteringsskriv:

Notat Kolumbus - utvikling i passasjertall og økonomi etter pandemien

Saksfremlegg

Arkivreferanse: 2019/46439-35
Saksbehandler: Vera Britt Sommer
Avdeling: Utvalgssekretariat

Godkjenning av protokoll fra møte i samferdselsutvalget 23.03.2022

Sakens gang

Saksnummer	Møtedato	Utvalg
27/2022	01.06.2022	Samferdselsutvalget

Vedlegg:

1 Møteprotokoll SU 23.03.2022

Fylkesdirektørens innstilling

Protokoll fra møte i samferdselsutvalget 23.03.2023 godkjennes.

Ole Ueland
leder

Dette dokumentet er elektronisk godkjent.

Saksfremlegg

Arkivreferanse: 2022/11765-26
Saksbehandler: Tina Tednes Jacobsen
Avdeling: Transport og mobilitet

Saksframlegg orientering om handlingsprogram for samferdsel

Sakens gang

Saksnummer	Møtedato	Utvalg
28/2022	01.06.2022	Samferdselsutvalget

Sammendrag

Samferdselsstrategi for Rogaland 2022 – 2033 ble vedtatt av fylkestinget i Rogaland i FT-sak 132/2021 desember 2021. Konkret oppfølging av strategien, blant annet i form av tiltak på fylkesvegnettet, vil komme i handlingsprogram for samferdsel i Rogaland 2023 – 2026. Ser man på bindinger som ligger, forventinger til kommende prosjekt, prisutvikling samt utfordringer knyttet til fremtidig vedlikehold og tunneloppgraderingsprosjektet ser fylkesdirektøren at det kan bli vanskelig å få inn nye prosjekter i nytt handlingsprogram.

I prosessen fram mot nytt handlingsprogram for samferdsel i Rogaland vil fylkesdirektøren vurdere ulike måter å møte dette på.

Fylkesdirektørens innstilling

Sak om pågående arbeid med nytt handlingsprogram for samferdsel tas til orientering.

Stine Haave Åsland
Samferdselssjef

Lisa Garpe
Leder Transport og mobilitet

Bakgrunn for saken

Samferdselsstrategi for Rogaland 2022 – 2033 ble vedtatt av fylkestinget i Rogaland i FT-sak 132/2021 desember 2021. Samferdselsstrategien er retningsgivende for fylkeskommunens arbeid med samferdsel i årene som kommer. Den beskriver fylkeskommunens egne standpunkter og gir ingen bindinger for kommuner eller andre aktører. Konkret oppfølging av strategien, blant annet i form av tiltak på fylkesvegnettet, vil komme i handlingsprogram for samferdsel i Rogaland 2023 – 2026.

Til forskjell fra tidligere handlingsprogram som har vært fungert som en behovsmelding, skal nytt handlingsprogram være i samsvar med forventede økonomiske rammer. I henhold til gjeldende økonomiplan vil det si en total ramme på henholdsvis 450 mill. kr i 2023, 455 mill. kr i 2024, 530 mill. kr. i 2025 og 530 mill. kr. i 2026. 100 millioner i 2025 og 2026 er satt av til tunneloppgraderingsprosjektet.

Problemstilling

Samferdselsutvalget skal være orientert om det pågående arbeidet med nytt handlingsprogram for samferdsel.

Saksopplysninger

Innspill fra kommunene

Arbeidet med nytt handlingsprogram ble satt i gang like etter at samferdselsstrategien ble vedtatt i desember. Selv om handlingsprogrammet er knyttet til fylkeskommunens eget ansvarsområde, er det lagt vekt på å ha en god dialog med kommunene i arbeidet. Det ble i februar 2022 sendt ut et likelydende brev til alle kommunene i Rogaland, der de ble bedt om å komme med innspill.

Kommunene ble da informert om den nylig vedtatte samferdselsstrategien, og ble bedt om å spille inn fylkesvegprosjekter i kommunen i prioritert rekkefølge. Det ble samtidig gitt signal om at det er forventet at den økonomiske utviklingen de neste årene vil gi begrensede muligheter for nyinvesteringer innen samferdsel. Dette er blant annet knyttet endrede rammebetingelser og statlige føringer. Fristen for innspill ble satt til 1. april 2022. Flere kommuner fikk en noe forlenget frist på grunn av behov for å forankre innspillene politisk. Responsen har vært god og de fleste kommunene kommet med gjennomarbeidede og gode innspill. Fylkeskommunens egen administrasjon har også kommet med innspill til handlingsprogrammet.

Økonomiske rammer og bundne investeringer

Ettersom nytt handlingsprogram skal være i tråd med forventede økonomiske rammer, er et viktig premiss at alle prosjekter skal vurderes på nytt. Det at et prosjekt

ligger inne i gjeldende handlingsprogram for fylkesvegnettet, betyr ikke at det automatisk tas med videre til neste periode. Utgangspunktet er at alle prosjekter skal vurderes på nytt opp mot målsetningene i samferdselsstrategien.

En viktig del av fylkesdirektørens innledende arbeid med nytt handlingsprogram har derfor vært å få oversikt over bindinger, og hvilket handlingsrom man har i kommende periode. Fylkesdirektøren anbefaler at prosjekter som har inngått kontrakt for bygging innen utgangen av 2022, anses som bindinger.

De siste årene har det vært god aktivitet innen samferdsel, og det er god framdrift på flere av prosjektene i fylket. Dette fører til at det ligger an til betydelige bindinger de første årene i neste handlingsprogramperiode. I tillegg vil lovfestede krav om oppgraderinger av fylkets tunneler utgjøre en vesentlig kostnad de neste handlingsprogrammene.

Fylkesdirektøren ser samtidig at det er flere prosjekter som er kritiske å få gjennomført i perioden, som for eksempel nødvendig rehabilitering av bruer og kaier. Disse prosjektene er for store til å få gjennomført innenfor dagens programområde «mindre utbedringer», og vil bli selvstendige prosjekter i porteføljen.

Tabellen under gir oversikt over hvilke prosjekter fylkesdirektøren anser som bindinger inn i kommende handlingsprogram. Bindinger er da definert som prosjekter som enten er under bygging, eller prosjekter hvor det blir inngått kontrakt i løpet av 2022. I tillegg er det enkelte prosjekter som fylkesdirektøren anser som bundet som følge av særskilte politiske prosesser eller vedtak. Det er først ved utlysning at fylkeskommunen får en juridisk binding på et prosjekt.

Tabell 1 Oversikt og beskrivelse av bindinger

Bindinger konkrete prosjekter	Beskrivelse av binding	Kommentar
Fv. 523 Grønevoll - Solbakk	Under bygging, juridisk bundet prosjekt.	Prosjektet er under bygging og er forventet ferdig
Fv. 46 Vikedal sentr - Sønd	Under bygging, juridisk bundet prosjekt.	Prosjektet er under bygging og er forventet ferdig
Fv. 65 Ystebødveien*	Anses som bundet som følge av politisk behandling. Ikke juridisk bundet.	Klart til utlysning. SU ga i sak 5/22 fullmakt til å inngå kontrakt.
Fv. 44 Prestbru – Bjånesbakken*	Anses som bundet som følge av politisk behandling. Ikke juridisk bundet.	Klart til utlysning. SU ga i sak 62/21 fullmakt til å inngå kontrakt.
Fv. 450 Bergsura	Anses som bundet som følge av særskilte politiske prosesser/vedtak. Ikke juridisk bundet.	Prosjektet er blant annet finansiert av rassikringsmidler. Ikke klart til utlysning før i 2023.
Fv. 44 Vassvik - Hellvik bru	Anses som bundet som følge av særskilte politiske prosesser/vedtak. Ikke juridisk bundet.	Ikke klart til utlysning før i 2023.
Fv. 507 Hå grense - Orre	Forventet utlyst i løpet av 2022, blir da juridisk bundet.	Klart til utlysning. Skulle inngått i Utbyggingspakke Jæren.
Tre kryss i Time	Forventet utlyst i løpet av 2022, blir da juridisk bundet.	Forventet klart til utlysning høsten 2022. Skulle inngått i Utbyggingspakke Jæren.

Fv. 520 Sauda-Saudasjøen	Forventet utlyst i løpet av 2022, blir da juridisk bundet.	Klart for utlysning like etter ferien.
Fv. 514 Sandeid - Lærdal	Forventet utlyst i løpet av 2022, blir da juridisk bundet.	Klart for utlysning etter at grunnerverv er avklart, tidligst august 2022.

* Prosjekter som har vært til behandling i SU/FU/FT der det er gitt fullmakt til å inngå kontrakter for fylkesvegprosjekter med prognose for total kostnad over 100 mill.

Når det gjelder prosjektene Fv. 507 Hå grense – Orre og tre kryss i Time, var det i utgangspunktet planlagt at disse skulle være en del av Utbyggingspakke Jæren. Dette er prosjekter som har investeringsmidler i årets budsjett og i økonomiplanen og er, som tabellen viser, klare for utlysning. Fylkesdirektøren vil likevel gjøre oppmerksom på at dette er prosjekter som ligger utenfor området hvor det i henhold til ny samferdselsstrategi (vedtatt i desember 2021, FT-sak 132/21), skal brukes fylkeskommunale investeringsmidler. Der sier finansieringsstrategien at det er i områder uten tilstrekkelig grunnlag for alternativ finansiering at fylkeskommunale midler skal brukes til infrastrukturprosjekter.

I tillegg til prosjektene som anses som bundet vil fylkeskommunen måtte bruke en del av samferdsel sine investeringsmidler på aktivitet knyttet til ulike programområder. Dette dreier seg om mindre tiltak knyttet til trafikkssikkerhet, gang- og sykkel, miljø og fornying. I tillegg er det forventet store kostnader knyttet til lovpålagt tunneloppgradering.

Tabellen under synliggjør foreløpig kostnadsbehov f.o.m 2023 knyttet til de bundne prosjektene (tabellen over), samt det som anses som et realistisk minste behov innen programområdene. Den årlige kostnadsfordelingen i de spesifikke prosjektene er satt opp med utgangspunkt i dagens kunnskap om oppstart og fremdrift, og midlene er fordelt på flere år enn naturlig for å gi en jevn kostnadsfordeling. Det er mye som kan påvirke disse tallene, men per nå gir de et realistisk bilde over kostnadsbelastningen de bundne prosjektene vil gi i kommende handlingsprogramperiode.

Kostnadsestimatene som er lagt til grunn for programområdene baserer seg på gjennomsnittlig forbruk de siste tre årene, med unntak av det som gjelder tunneloppgradering. Der er det total kostnaden på 1,5 mrd. kroner (jamfør SU-sak 73/2021) fordelt på antall år fram til kravene skal være innfridd som er lagt til grunn. Totalt sett viser dette et betydelig underskudd.

Tabell 2 Kostnadsestimater bindinger og programområder

	2023	2024	2025	2026	23-26	Prognose totalkostnad
Total ramme	450	455	530	530	1965	
Fv. 523 Grønevoll-Solbakk	45	0	0	0	45	85
Fv. 46 Vikedal sentr.-Sønd.	20	30	0	0	50	80
Fv. 507 Orre-Hå	20	20	40	0	80	100
Fv. 520 Sauda-Saudasjøen	15	15	5	0	35	38
Fv. 514 Sandeid-Lærdal	15	20	0	0	30	40
Fv. 450 Bergsura	10	25	40	25	100	120
Fv. 44 Prestbru- Bjånesbk.	30	30	40	0	100	112
Fv. 44 Vassvik-Hellvik bru	10	50	100	50	210	220
Fv. 65 Ytstebrødv. n.	40	40	30	0	110	140
Tre kryss i Time	20	0	0	0	20	26
Total pr år:	225	230	255	75	780	

	2023	2024	2025	2026	23-26
Programområder					
Fornyng	60	60	60	60	240
Tunelloppgradering	200	200	200	200	800
Gang/sykel	10	10	10	10	40
Trafikksikkerhet	30	30	30	30	120
Kollektiv	10	10	10	10	40
Miljø	10	10	10	10	40
Skredsikring	50	50	50	50	200
Planlegging	30	30	30	30	120
Planl og egenand Haug.pk	20	0	20	30	70
Totalt programområder	420	400	420	430	1670

Sum prosjekter + programområder	645	630	675	505	2450
Skissert balanse	-195	-175	-125	25	-485

Når det gjelder prognose for totalkostnad i tabellen over, er følgende lagt til grunn:

- Forventede kostnader perioden 2023-2026 ihht de siste anslagene.
- Alle historiske kostnader tidligere betalt av Rogaland fylkeskommune.
- Eventuelle historiske eksterne bidrag i prosjektet.
- Kostnader knyttet til planlegging.
- MVA på alle kostnader.
- Eventuelle tildelinger til prosjektet i 2022, som blir midlertidig omdisponert.

Fylkesdirektøren understreker at tabellen viser grove kostnadsestimat som det er knyttet usikkerhet til. Samtidig er det klart at det er nødvendig å gjøre grep for å sikre samsvar mellom investeringsnivået og tilgjengelige midler og oversikten viser klart at det vil være utfordrende å få prosjekter som ikke er bundet inn i handlingsprogrammet for 2023-2026.

Planleggingsportefølje

Selv om det kommende handlingsprogrammet skal være i samsvar med økonomiplanen og dermed vil legge opp til et investeringsnivå som holder seg

innenfor avsatte rammer, vil det gjennom perioden være behov for å planlegge prosjekter lengre fram i tid. Som et grep for å systematisere innsatsen innen planlegging, vil derfor forslag til handlingsprogram 2023-2026 inneholde en planleggingsportefølje. Planleggingsporteføljen vil liste opp navngitte prosjekter som skal planlegges de kommende fire årene.

Grep for å minske mindreforbruk

En kjent problemstilling innen samferdsel er mindreforbruk på de årlige budsjettene. Det finnes flere ulike årsaker til at dette skjer, men ofte skyldes det forsinket oppstart og framdrift. For eksempel som følge av lange planprosesser i kommunene, komplisert grunnnerv, vanskelige grunnforhold og andre faktorer fylkeskommunen ikke kontrollerer selv. Tidligere har man gjerne startet på prosjekter som er planklare, for å holde aktiviteten oppe. Dette har midlertidig endret noe på rekkefølgen av prosjektene, men planlagt produksjon er oppnådd over tid.

En av målsetningene i samferdselsstrategien er at dagens vegnett skal være utnyttet på best mulig måte. Ved å ha aktuelle prosjekter innen fornying og tunneloppgradering klare som reserve, vil fylkeskommunen kunne fremskynde enkeltprosjekter for å holde aktiviteten oppe samtidig som vedlikeholdsetterslepet kan reduseres.

Prisutvikling/usikkerhet

Siden 2021 har prisene på strøm og drivstoff gått betydelig opp og tendensen ser ut til å fortsette i 2022. I tillegg har det i 2022 blitt varslet betydelige kostnadsøkninger på råvarer og innsatsfaktorer som eksempelvis betong, stål, spunt og sprengstoff, blant annet på grunn av konsekvenser knyttet til krigen i Ukraina. Det er også varslet at det kan bli utfordringer knyttet til selve leveransene av råvarer. Dette vil kunne påvirke både kostnadsutviklingen og fremdriften i pågående og kommende prosjekter innenfor både investeringsprosjekter og drift og vedlikehold. Prisvekst er en usikkerhet i prosjektene, og man forventer at 2,4 %, som er lagt til grunn per i dag er for lavt.

Fylkesdirektørens vurderinger

Ser man på bindinger som ligger, forventinger til kommende prosjekt, prisutvikling samt utfordringer knyttet til fremtidig vedlikehold og tunneloppgraderingsprosjektet ser fylkesdirektøren at det kan bli vanskelig å få inn nye prosjekter i nytt handlingsprogram.

I prosessen fram mot nytt handlingsprogram for samferdsel i Rogaland vil fylkesdirektøren vurdere ulike måter å møte dette på. Dette kan være ved å se på muligheten for å få ned kostnader, forskyve oppstarten for enkelte prosjekter eller redusere innsatsen innenfor programområdene. Sistnevnte anses imidlertid som uheldig dersom en skal klare å nå målene i samferdselsstrategien, som legger opp til økt oppmerksomhet på fornying og trafiksikkerhet. Dette er vurderinger som blir tatt opp i kommende økonomiplan og handlingsprogramprosess høsten 2022.

Fylkesdirektøren vil videre peke på at overgangen til tidligere handlingsprogram også har vært dominert av at prosjekter er videreført fra forrige periode. Dette er et kjent mønster, som ikke er til å unngå når en har store prosjekter som går over flere år, samtidig som det er store årlige forpliktelser knyttet til programområdene. En kan likevel si at dette kommer tydeligere frem nå, ettersom kommende handlingsprogram skal være i tråd med de økonomiske rammene.

Når det gjelder arbeid med planlegging, mener fylkesdirektøren det er et nødvendig grep å etablere en planleggingsportefølje. Både for å sikre at en har prosjekter klare til oppstart ved neste revidering og fordi det vil skape forutsigbarhet for kommunene ved at fylkeskommunen signaliserer hvilke prosjekter en ser for seg på lengre sikt. I og med at det i kommende handlingsprogram i utgangspunktet ikke vil være rom for å legge inn prosjekter som ikke er bundet, er det primært i planleggingsporteføljen det blir mulig å vektlegge innspill fra kommuner og andre.

Dette dokumentet er elektronisk godkjent.

Saksfremlegg

Arkivreferanse: 2019/30470-6
Saksbehandler: Knut Thorkildsen Slettebak
Avdeling: Plan-, miljø- og samfunnsavdelingen

Høring av rapport om Ålgårdbanens framtid i det nasjonale jernbanenettet

Sakens gang

Saksnummer	Møtedato	Utvalg
68/2022	30.05.2022	Fylkesrådet for funksjonshemmede
29/2022	01.06.2022	Samferdselsutvalget
129/2022	08.06.2022	Fylkesutvalget

Vedlegg:

- 1 Høring av rapport om Ålgårdbanens framtid i det nasjonale jernbanenettet.pdf
- 2 Norconsult (2022) Rapport-Ålgårdbanen.pdf
- 3 Vedlegg 2 Kostnadsestimer.pdf
- 4 Vedlegg 3 Usikkerhetsanalyse.pdf

Sammendrag

Selv om Ålgårdbanen ikke har hatt ordinær jernbanedrift på mange tiår er strekningen fortsatt formelt en del av det nasjonale jernbanenettet.

Jernbanedirektoratet arbeider nå med å vurdere Ålgårdbanens framtidige status. For å få et faglig grunnlag for denne vurderingen, har Norconsult utarbeidet en fagrapport som vurderer konsekvensene av en mulig gjenåpning av Ålgårdbanen. Det er Samferdselsdepartementet/Stortinget som formelt fatter beslutning om Ålgårdbanen kan utgå av det nasjonale jernbanenettet.

Den samfunnsøkonomiske analysen presentert i fagrapporten viser at alle de sju konseptene som er utredet vil ha negativ nytteverdi. Forventede investeringskostnader for konseptene vil ligge mellom 1,66 og 2,14 milliarder kr. (2020-priser). Med forutsetningene som er lagt til grunn viser fagrapporten at det kan være utfordrende å kombinere Ålgårdbanen med dobbeltsporet til Nærbø.

I henhold til regionale planer er utbygging av skinnegående kollektivtransport til Ålgård ikke en prioritet på kort sikt. Usikkerhet om utviklingsbehovet på lengre sikt innebærer likevel at det vil være prematurt å ta Ålgårdbanen ut av det nasjonale jernbanenettet nå. Fylkesutvalget har også ved flere tidligere anledninger uttrykt ønske om å holde muligheten åpen for å satse på denne banestrekningen på lengre sikt.

Fylkesdirektøren mener at muligheten for utvikling på sikt best ivaretas ved at dagens status opprettholdes. Dersom statens sektormyndighet for strekningen bortfaller nå, kan traseens juridiske status og eiendomsforhold rundt traseen endres på en måte

som kan forhindre mulighet for utvikling av samferdselsinfrastruktur langs traseen på et senere tidspunkt.

Med grunnlag i dette mener fylkesdirektøren at Ålgårdbanen ikke bør tas ut av det nasjonale jernbanenettet på nåværende tidspunkt.

Fylkesdirektørens innstilling

Fylkesutvalget frarår at Ålgårdbanen tas ut av det nasjonale jernbanenettet før behov, mål og finansiering er avklart.

Fylkesutvalget tar Norconsults trafikkfaglige vurderinger og samfunnsøkonomisk analyse til orientering. Det er en svakhet at det primært er de prissatte konsekvensene som er vurdert.

På bakgrunn av usikkerheten knyttet til framtidig utviklingsbehov vil det være prematurt å ta Ålgårdbanen ut av det nasjonale jernbanenettet på nåværende tidspunkt. Muligheten for å utnytte banestrekningens potensiale i fremtiden vil svekkes vesentlig og unødvendig dersom statens sektormyndighet for strekningen bortfaller.

Realisering av dobbeltsporet mellom Sandnes og Nærbø, og videre til Egersund har hovedprioritet på kort sikt.

Inge Smith Dokken
fylkesdirektør

Christine Haver
regionalplansjef

Bakgrunn for saken

Jernbanedirektoratet har satt i gang et arbeid med å vurdere Ålgårdbanens fremtid, etter at Bane NOR i 2019 anbefalte å ta strekningen ut av det nasjonale jernbanenettet. For å få faglig grunnlag for denne vurderingen, har Norconsult utarbeidet en fagrapport som vurderer konsekvensene av en mulig gjenåpning av Ålgårdbanen. Det er Samferdselsdepartementet/Stortinget som formelt fatter beslutning om Ålgårdbanen kan utgå av det nasjonale jernbanenettet.

Problemstilling

Jernbanedirektoratet har sendt Norconsults fagrapport på høring og har med det invitert blant annet Rogaland fylkeskommune til å uttale seg til fagrapporten og dermed også til Ålgårdbanens fremtid.

Saksopplysninger

Norconsult har, på oppdrag av Jernbanedirektoratet, utarbeidet en fagrapport som vurderer forskjellige konsekvenser av å gjenåpne Ålgårdbanen mellom Ganddal og Ålgård.

Tidligere politisk behandling

Det er tidligere fattet vedtakspunkt i flere saker som er relevant for denne behandlingen.

I uttalelse til brev fra Bane NOR med forslag om iverksettelse av prosess for nedleggelse av Ålgårdbanen vedtok Fylkesutvalget følgende i sak 198/2019: *«I tråd med nylig vedtatt regionalplan for Jæren frarår fylkesutvalget å ta Ålgårdbanen ut av det nasjonale banenettet før behov, mål og finansiering er avklart».*

I forbindelse med denne høringen gikk også Sandnes, Gjesdal, Stavanger, Klepp og Statsforvalteren imot nedleggelse.

Med innspill til prioriteringer på transportområdet knyttet til Nasjonal transportplan (NTP) 2022-2033 ble følgende relevante vedtakspunkt fattet i sak 29/2020 i møte den 28.04.2020:

..

«3. Jernbane

- *Dobbeltspor mellom Sandnes og Nærbø realiseres. KVVU for strekningen Nærbø – Egersund gjennomføres i første del av planperioden.*
- *Ålgårdbanen skal ikke tas ut av det nasjonale banenettet og KVVU for banen gjennomføres i første del av planperioden. Realisering av dobbeltsporet Sandnes – Egersund har prioritet før gjenåpning av Ålgårdbanen»*

Fylkesutvalget hadde følgende høringsinnspill til transportetatens svar på oppdrag fra Samferdselsdepartementet i forbindelse med Nasjonal transportplan (sak 109/2020):

«1. Rogaland fylkeskommune vurderer positivt at Samferdselsdepartementet har stort søkelys på kostnader og kostnadskontroll. Samtidig er en kritisk i forhold til at prioriteringene utelukkende rangeres basert på samfunnsøkonomiske analyser. I et rigid system med utelukkende søkelys på det økonomiske har ikke-prissatte konsekvenser en tendens til å bli undervurdert. Samfunnsøkonomiske analyser tar heller ingen eller bare lite hensyn til distriktspolitikk, tettstedsutvikling og regionale ringvirkninger av et prosjekt eller tiltak. Det er ikke nødvendigvis gitt at transportvirksomhetene hadde rangert prosjekt/tiltakene på samme måte dersom de skulle ha tatt hensyn til disse aspekter. Rogaland fylkeskommune ønsker at det åpnes opp for en rangering av prioriteringer som også ta hensyn til aspekter som ikke eller bare delvis dekkes av samfunnsøkonomiske analyser.

2. Klima er en av våre aller største utfordringer i dag, og det krever klare prioriteringer og tiltak i NTP 2022-2033 for å nå de nødvendige klimamålene.»

Rapport fra Norconsult

I rapporten er det lagt til grunn at en eventuell fremtidig jernbanedrift av Ålgårdbanen vil ha stopp på Ganddal, ved Figgjo, ved Kongeparken og i Ålgård. Når det gjelder sistnevnte, legges det opp til å plassere stasjonen utenfor Ålgård sentrum. Det er i rapporten gjort en vurdering av å heller plassere denne i sentrum, men de ekstra kostnadene ved å gjøre dette vil være så store at det ikke lar seg anbefale. I rapporten legges det til grunn at dagens befolkningsgrunnlag på 11.500 innbyggere i Figgjo og Ålgård skal øke til 14.000 i 2050, mens antall arbeidsplasser vil øke fra 3.700 til 14.000.

Dagens kollektivtilbud til Ålgård er basert på buss, som bruker om lag 20 minutter til Sandnes og 50 minutter til Stavanger sentrum. Togtilbudet på Jærbanen har fire avganger i timen mellom Stavanger og Skeiane, og to avganger i timen mellom Skeiane og Nærbø/Egersund. En eventuell gjenåpning av Ålgårdbanen vil gi en reisetid mellom Ålgård og Stavanger stasjon på ca 33 minutter. Til sammenligning er reisetid med bil ca 24 minutter utenfor rush og 40-60 minutter i rush. Av denne grunn vurderer rapporten at toget vil være konkurransedyktig i rushperiodene, men ikke i resten av døgnet.

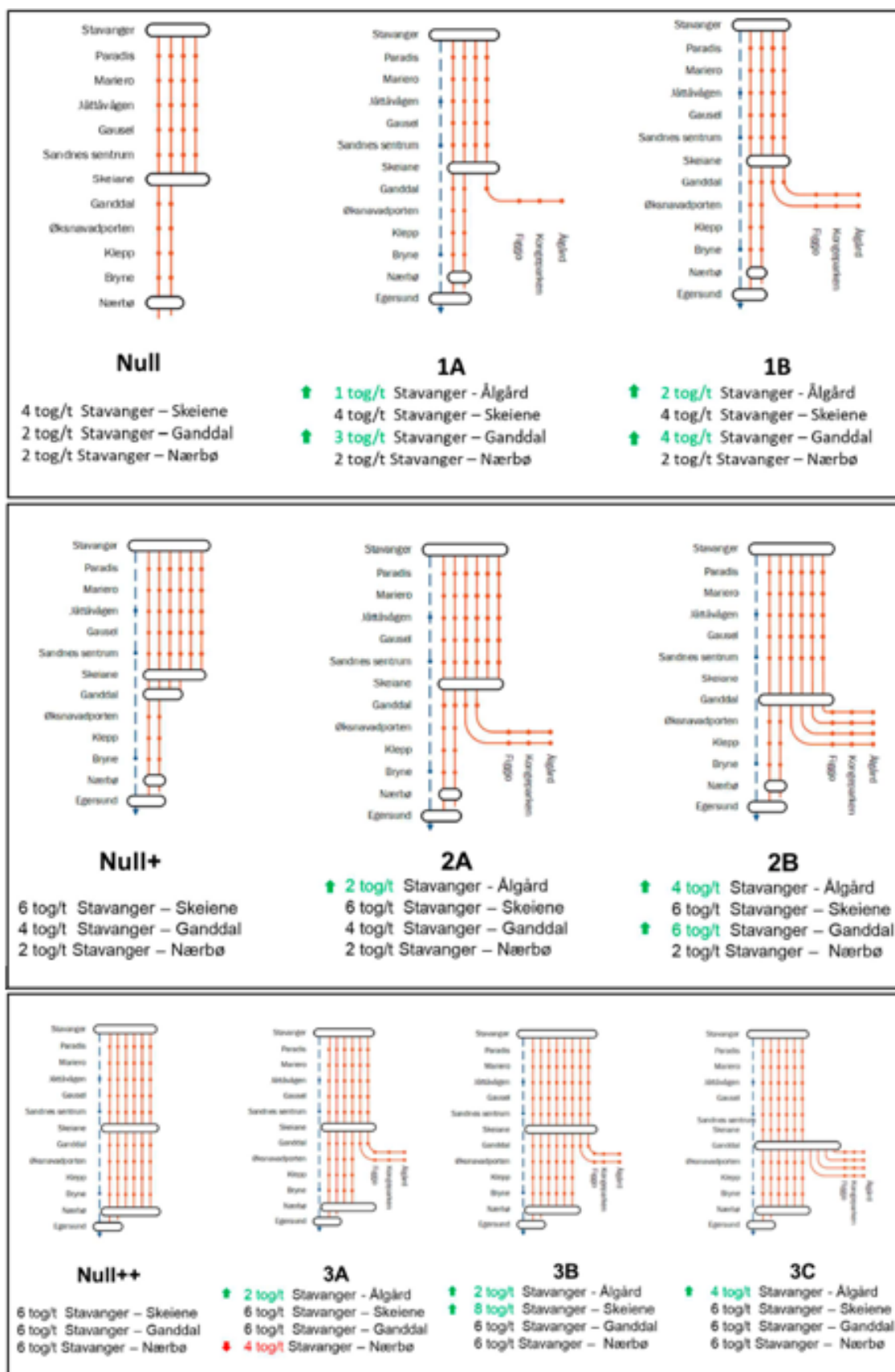
Drift av Ålgårdbanen er vurdert i tre hovedsituasjoner, som representerer forskjellige fremtidstidspunkter:

1. Dagens infrastruktur på Jærbanen.
 - A. 1 avgang pr time på Ålgårdbanen
 - B. 2 avganger pr time på Ålgårdbanen

(4 avganger/time på Ålgårdbanen er ikke mulig med dagens Jærbaneinfrastruktur)

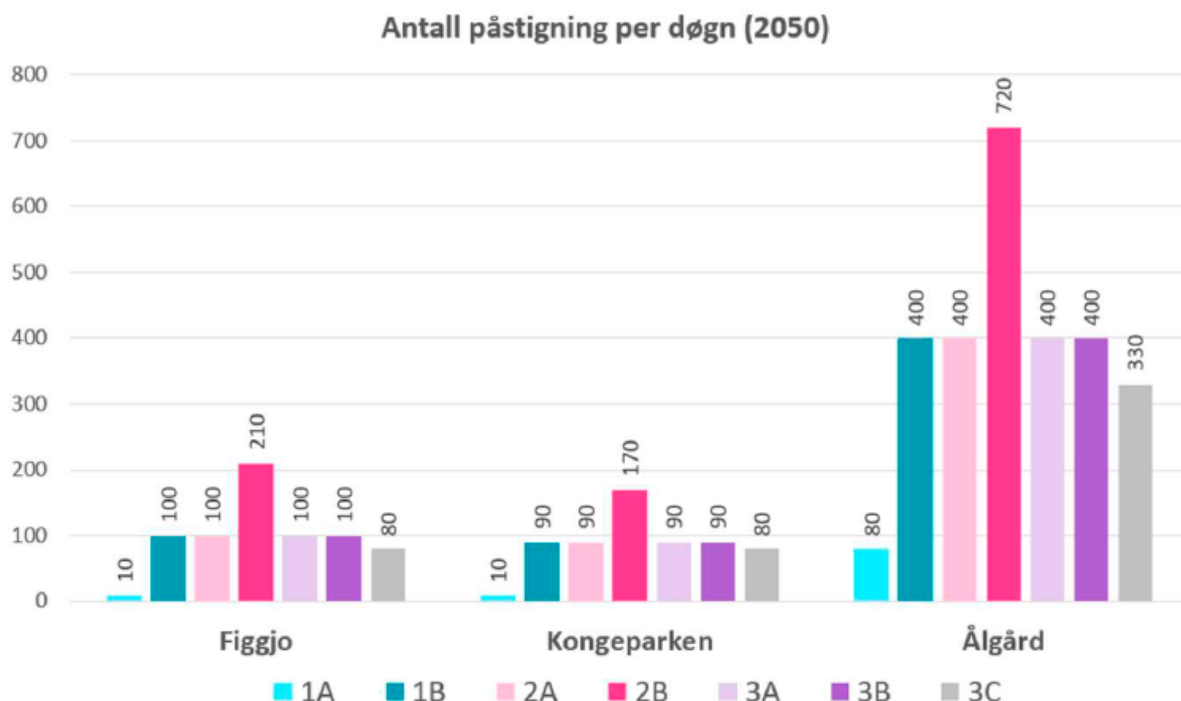
2. Etter at kapasitetsøkende tiltak på Ganddal og Stavanger stasjoner er gjennomført
 - A. 2 avganger pr time på Ålgårdbanen
 - B. 4 avganger pr time på Ålgårdbanen.
3. Etter at dobbeltspor Skeiane-Nærbø er ferdig utbygd.
 - A. 2 avganger pr time på Ålgårdbanen. Her vil 6 avganger pr time mellom Stavanger og Ganddal fordeles på 2 avganger pr time til Ålgård og 4 avganger pr time til Nærbø. Med andre ord vil Ålgårdbanen medføre at Jærbanen Ganddal-Nærbø får redusert frekvens fra 6 i nullalternativet til 4 avganger pr time.
 - B. 2 avganger pr time på Ålgårdbanen. I dette scenarioet kommer de 2 avgangene pr time på Ålgårdbanen i tillegg til de 6 avgangene på Jærbanen mellom Ganddal og Nærbø. Frekvens Stavanger-Ganddal blir dermed 8 avganger pr time.
 - C. 4 avganger pr time på Ålgårdbanen. På grunn av at dette scenariet har dobbeltspor til Nærbø, vil Jærbanen ha så høy frekvens at det ikke lar seg kombinere med 4 avganger pr time på Ålgårdbanen. Ålgårdbanen er derfor et matetilbud til Jærbanen med togbytte på Ganddal i dette alternativet

Disse alternativene er sammenlignet med et nullalternativ, som da er en situasjon uten Ålgårdbanen. Ettersom de tre situasjonene over tar utgangspunkt i tre forskjellige tidspunkter, vil også nullalternativene de sammenlignes mot være forskjellige. Dette fordi planlagt drift av togtilbudet i regionen eksempelvis vil være bedre når dobbeltsporet til Nærbø er etablert enn det er i dagens situasjon. I situasjon 1 er nullalternativet dagens driftssituasjon på Jærbanen. I situasjon 2 er driften i nullalternativet økt fra 4 til 6 togavganger pr time mellom Stavanger og Ganddal, dette muliggjøres av utbyggingen av ny Stavanger stasjon og vendespor på Ganddal. I situasjon 3 har nullalternativet 6 avganger pr time helt til Nærbø, hvilket muliggjøres av dobbeltsporutbygging til Nærbø. I figuren under er de forskjellige nullalternativene og analyserte alternativene fremstilt:



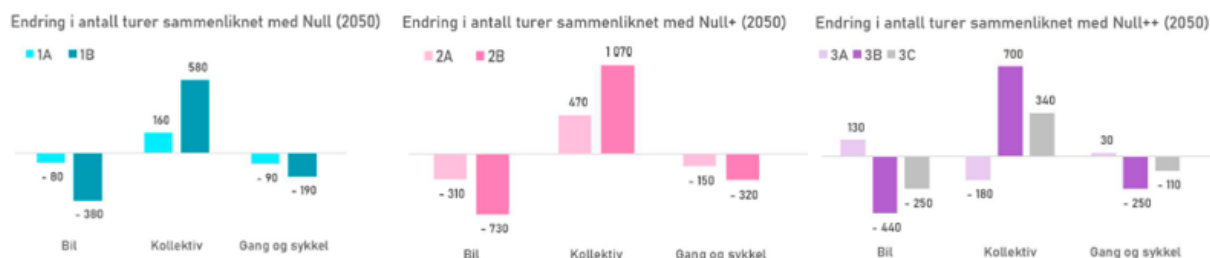
Figur 1: Grafisk fremstilling av de forskjellige vurderte tilbudsalternativene, sett opp mot de forskjellige nullalternativene

Antall påstigende pr stasjon pr døgn i 2050 er illustrert i figuren under. Antall passasjerer henger nært sammen med frekvensen i de forskjellige alternativene, mens kvalitetshevingene på Jærbanen (dobbeltspor til Nærbø, utvidelse av Stavanger stasjon osv) ikke påvirker antall passasjerer på Ålgårdbanen. Alternativet hvor Ålgårdbanen er materute til Jærbanen (3C) gir færre passasjerer enn alternativene hvor passasjerene ikke trenger å bytte på Ganddal, til tross for at Ålgårdbanen i dette alternativet har dobbelt så høy frekvens.



Figur 2: Antall påstigende pr stasjon pr døgn for de analyserte alternativene

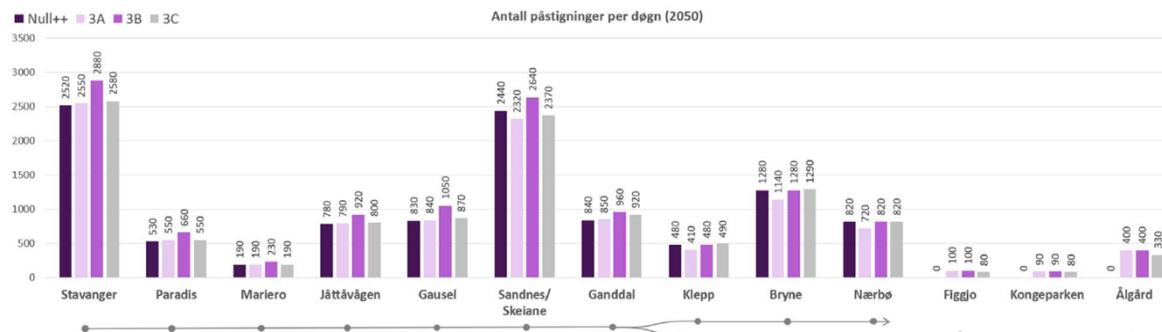
Når det gjelder de nye kollektivreisende, er om lag 2/3 av disse tidligere bilførere, mens om lag 1/3 i dag reiser med gang og sykkel. Dette mønsteret er relativt likt i alle alternativene. Figuren under viser resultatene for alternativene i situasjon 2 og 3. I alternativ 3A er antall nye kollektivreisende negativt, dette skyldes at en i dette alternativet reduserer tilbudet på Jærbanen for å kjøre tog på Ålgårdbanen, og totalt gir dette en reduksjon i antall kollektivreisende.



Figur 3: Endring i antall reisende pr transportmiddel for de analyserte alternativene

Figuren under viser antall beregnede påstigende passasjerer på Ålgårdbanen sammenliknet med antall påstigende på de andre togstasjonene på Jærbanen. Figuren viser resultatene for situasjon 3, men mønsteret er sammenlignbart for situasjon 1 og 2 også. De tre stasjonene på Ålgårdbanen vil totalt få omtrent like

mange påstigende som Paradis stasjon har alene. Målt i passasjerer pr togavgang, beregnes det at alternativene med 2 tog/time gir den høyeste kapasitetsutnyttelsen med ca 56 passasjerer/avgang. For å sette dette tallet i perspektiv påpekes det i rapporten at et enkelt togsett som betjener Sørlandsbanen i dag har om lag 300 sitteplasser.



Figur 4: Påstigende pr stasjon på Jærbanen og Ålgårdbanen i situasjon 3

De forskjellige alternativene har forskjellig investeringskostnad, vist i millioner 2020-kroner i tabellen under. Prisanslaget er gjort i en tidlig utredningsfase og skal typisk ha +/- 40 % nøyaktighet. Norconsult har i forbindelse med utredningsarbeidet befart området og anslår at det er behov for å oppgradere om lag 11 kilometer jernbanespor (total lengde på Ålgårdbanen er om lag 12 kilometer), brokonstruksjoner, tiltak for å løse kryssing av veger og stasjonstiltak.

Alternativer	1A	1B	2A	2B	3A	3B	3C
Frekvens	1 tog/time	2 tog/time	2 tog/time	4 tog/time	2 tog/time	2 tog/time	4 tog/time
Forventet kostnad (P50), MNOK	1 662	1 773	1 682	1 870	1 682	2 139	1 763

Figur 5: Investeringskostnader for de vurderte alternativene [millioner 2020-kroner]

Til sammenligning var kostnadsanslaget i 2012 på 750 millioner kroner.

Den samfunnsøkonomiske analysen er sammenstilt i figuren under. De prissatte virkningene, målt i netto nytteverdi (NNV) varierer mellom -1.300 millioner og -2.462 millioner kroner. Kort sagt innebærer dette at samfunnets kostnader ved tiltaket i løpet av levetiden vil være 1,3-2,5 milliarder kroner høyere enn samfunnets nytte av tiltaket, avhengig av hvilket alternativ som velges. Målt pr investerte krone viser analysene at netto nytte pr budsjettkrone ligger i spennet -1 til -1,3, som betyr at for hver krone som investeres vil samfunnet tape 1-1,3 kroner. Dette er ifølge rapporten sammenlignbare tall som for dobbeltsporet Skeiane-Nærbø.

Ettersom traséen allerede er etablert blir de ikke-prissatte virkningene av tiltaket generelt relativt små. Dette i motsetning til mange andre tilsvarende samferdselstiltak, hvor eksempelvis bygging av en ny veg eller toglinje gir større negative konsekvenser på de ikke-prissatte områdene, ettersom det nye tiltaket i større grad forringer landskapsverdier osv. Her er traséen allerede etablert, og negative konsekvensene blir derfor mindre.

Det er i rapporten gjennomført to følsomhetsvurderinger som vurderer konsekvensene av henholdsvis flytting av stasjonsområdet i Ålgård fra utenfor sentrum til sentrum og konsekvenser av at E39 Hove-Ålgård utbedres. En flytting av

stasjonsområdet til Ålgård sentrum gi ca 14 % flere reisende, men vil ha en ekstrakostnad på 390 millioner kroner og lar seg derfor ikke anbefale. Utbyggingen av E39 Hove-Ålgård vil bedre fremkommeligheten med bil og vil gi en ytterligere reduksjon i netto nytteverdi på om lag 80 millioner sammenlignet med tabellen under. I dette alternativet vil om lag 25 % av de beregnede togpassasjerene i hovedanalysene forsvinne. Konsekvensene av disse følsomhetsvurderingene er vurdert i «Usikkerhet (endrede forutsetninger)» i figuren.

	Situasjon 1 eksisterende infrastruktur Jærbanen		Situasjon 2 + økt kapasitet på Ganddal og Stavanger stasjon		Situasjon 3 ² + dobbeltspor til Nærbø		
Alternativ Frekvens Ålgårdbanen	1A 1 tog/time	1B 2 tog/time	2A 2 tog/time	2B 4 tog/time	3A 2 tog/time	3B 2 tog/time	3C 4 tog/time
I. Prissatte virkninger (NNV)	-1 539	-1 491	-1 633	-1 829	-1 300	-2 462	-2 154
II. Ikke-prissatte virkninger Skala: «+» / «0» / «-»	-	-	-	-	-	-	-
III. Usikkerhet (endrede forutsetninger)	Gir stor reduksjon av NNV	Gir stor reduksjon av NNV	Gir stor reduksjon av NNV	Gir liten til middels reduksjon av NNV	Gir stor reduksjon av NNV	Gir betydelig reduksjon av NNV	Gir stor reduksjon av NNV
Rangering etter samlet vurdering av I, II og III	3	2	4	5	1	7	6

Figur 6: Sammenstilling av samfunnsøkonomisk analyseresultater

Det best rangerte alternativet er 3A. I dette alternativet flyttes 2 tog/time fra Ganddal-Nærbø til Ganddal-Ålgård. Ettersom alternativet gir dårligere tilbud på Jærbanen, blir det totale antall kollektivreisende lavere enn uten drift på Ålgårdbanen, som igjen gjør at den totale nytten for trafikantene blir negativ. Årsaken til at netto nytteverdi er høyest for 3A skyldes primært reduserte driftsutgifter for Jærbanen. De to andre alternativene i fremtidsscenarioet med dobbeltspor til Nærbø (3B og 3C) rangeres lavest og bør ifølge rapporten ikke vurderes som relevante.

De arealmessige konsekvensene i form av at en gjenåpning av Ålgårdbanen vil bidra til at det blir mer attraktivt å etablere bosted eller arbeidsplasser i Figgjo og Ålgård er ikke vurdert i rapporten.

Rapportens hovedkonklusjon er at gjenåpning av Ålgårdbanen har sterk negativ nytteverdi for samfunnet uansett tidspunkt for realisering og hvilket togtilbud som blir valgt. Det best rangerte alternativet gir ikke positiv nytte for trafikantene på grunn av ulempene det medfører for Jærbanen. Disse resultatene blir ytterligere forsterket av følsomhetsvurderinger gjort i tillegg til hovedanalysen. De ikke-prissatte temaene vil gi små negative konsekvenser, som er en positiv side ved tiltaket sammenlignet med hva utbygging av ny infrastruktur normalt medfører. Oppsummert tilsier analysene at det ikke vil være samfunnsøkonomisk lønnsomt å gjenåpne Ålgårdbanen.

Konsekvenser av at statens sektormyndighet for strekningen bortfaller

Konsekvenser av at statens sektormyndighet for strekningen bortfaller er ikke omtalt i det oversendte materialet, men vil innebære blant annet at Jernbanelovens §§ 9 og 10 ikke lenger gjelder. Staten vil dermed ikke håndheve reglene knyttet til byggegrenser og vedlikehold dersom strekningen legges ned og tas ut av det nasjonale jernbanenettet.

Jernbanens kulturminner påvirkes ikke av en eventuell nedleggelse ettersom disse er underlagt egne bestemmelser.

Fylkesdirektørens vurderinger

Fagrapporten er grundig når det gjelder jernbanedriftsmessige forhold og prissatte konsekvenser. Rapporten drøfter i liten grad øvrige samfunnsmessige konsekvenser og langsiktige utviklingsperspektiver.

Transportfaglig vurdering

Metodisk er rapporten bygd opp ved at tre forskjellige «situasjoner» vurderes samtidig. I realiteten er dette tre forskjellige tidspunkter; dagens situasjon og to fremtidssituasjoner. Jernbanetiltak er tunge investeringer, med lang levetid. I rapporten er det brukt 75 års levetid i beregningene. I dette perspektivet fremstår det noe kunstig å legge for mye vekt på hva som skjer i situasjon 1 (dagens situasjon) eller situasjon 2 (Stavanger stasjon er utvidet og vendespor på Ganddal er etablert, men dobbeltspor til Nærbø er ikke bygget). Selv om dobbeltsporutbygging til Nærbø ikke har fått bevilgning i Nasjonal Transportplan, er det i planen nevnt at økt kapasitet til Nærbø og Egersund kan bli aktuelt i andre periode (2027-2033), og situasjon 1 og 2 må uansett forutsettes å være forbipasserende og forhåpentligvis relativt kortvarige perioder før dobbeltsporet til Nærbø er etablert. I et 75-årsperspektiv vil drift på Ålgårdbanen derfor primært måtte vurderes i fremtidssituasjon 3 med dobbeltspor til Nærbø etablert.

Det er vurdert tre driftsalternativer i fremtidssituasjon 3, hvor alternativ 3A kommer klart best ut. Det er her verd å merke seg at dette driftsalternativet reduserer togfrekvensen på Jærbanen mellom Ganddal og Nærbø fra 6 til 4 tog/time. Totalkonsekvensen blir at antall togreisende reduseres som følge av åpningen av Ålgårdbanen, fordi man mister flere passasjerer på Jærbanen som følge av redusert togtilbud der, enn man får på Ålgårdbanen som følge av bedret togtilbud. I et overordnet trafikkperspektiv, hvor det store flertallet av de togreisende skal til/fra Nullvekstområdet på Nord-Jæren, fremstår det for Fylkesdirektøren som uheldig å anbefale en togdrift som reduserer det totale antallet togreisende i regionen.

De to andre vurderte alternativene i situasjon 3, 3B og 3C, kommer i analysene dårligst ut. Alternativ 3B er alternativet med best togtilbud, med 8 tog mellom Stavanger og Skeiane, som fordeler seg på 2 tog på Ålgårdbanen og 6 tog på Jærbanen sørover. Dette er et svært godt togtilbud og de dårlige analyseresultatene skyldes i stor grad de høye driftsutgiftene alternativet vil medføre. Fylkesdirektøren mener derfor det er betimelig å stille spørsmål ved om alternativet er realistisk. Alternativ 3C har høy frekvens på Ålgårdbanen, med 4 tog/time uten at dette reduserer tilbudet på Jærbanen, men alternativet vil gi tvunget bytte for alle Ålgårdbanens reisende på Ganddal og gir derfor færre reisende enn alternativene med 2 gjennomgående toglinjer Stavanger-Ålgård. Alternativet fremstår derfor heller ikke spesielt attraktivt. På grunn av de dårlige resultatene konkluderer Norconsult med at både 3B og 3C ikke bør vurderes som relevante.

Det er verd å merke seg at hovedanalysene i rapporten er gjort uten å hensynta E39 Hove-Ålgård-utbyggingen. Det må legges til grunn at denne vegstrekningen vil være utbedret i det aller meste av Ålgårdbanens levetid, og 25 % av de beregnede

togreisende vil da forsvinne. Med andre ord kan resultatene etter Fylkesdirektørens oppfatning bli dårligere enn beregningene indikerer.

Kostnadsanslagene er gjennomført i november/desember 2021 og er oppgitt i 2020-kroner. Erfaringsmessig vil prisene stige betydelig fra tidligfase til detaljert gjennomføringsfase. Det kan her nevnes at det blant annet ikke er gjennomført miljøundersøkelser eller grunnundersøkelser i denne tidligfasen. I tillegg har anleggsbransjen hatt betydelige prisøkninger den siste perioden, og selv om prisene kan tenkes å synke igjen når verdenssituasjonen normaliseres, er det verd å påpeke at prisene ville vært om lag 10 % høyere om de var oppgitt i 2022-kroner i stedet for 2020-kroner. I sum vurderer Fylkesdirektøren derfor at det må påregnes at de endelige investeringskostnadene vil kunne bli høyere enn det som fremkommer i rapporten.

Rapporten vurderer ikke eventuell alternativ bruk av Ålgårdbanen, dersom togdrift ikke er aktuelt og banen tas ut av det nasjonale jernbanenettet. Traséen er i dag trasé for gående og syklende, og kommersielle aktører har vist interesse for å asfaltere jernbanetraséen og teste bruk av autonome busser. Fylkesdirektøren har ikke gjort en inngående vurdering av hva alternativ bruk av traséarealet kan gi av kollektiv-/gange-/sykkelreisende. Det er naturlig at Jernbanedirektoratet har hatt fokus på jernbanedrift i sin utredning og derfor ikke gjort disse vurderingene, men i et overordnet transportperspektiv er det relevant å vurdere dette momentet.

Regional utvikling

Fagrapporten drøfter i liten grad de langsiktige konsekvensene for arealutvikling ved å etablere Ålgårdbanen. I et samordnet areal- og transportplanleggingsperspektiv er det isolert sett positivt for Figgjo og Ålgård om kollektivtilbudet forbedres med drift på Ålgårdbanen.

Regionalplan for Jæren og Søre Ryfylke (vedtatt i fylkestinget i oktober 2020) gir prioritet til utvikling av Ålgård i den regionale hovedstrukturen for arealutvikling, med en prioritert utvikling «innenfra og ut».

Regionalplanen definerer også Ålgård som et regionalt næringsområde med høy urbaniseringsgrad som kan styrkes som senter for sitt kommuneoverskridende omland. Dette betyr at sentrum av Ålgård kan utvikles med høy utnyttelse og virksomheter med høy arbeidsplass/besøksintensitet, selv om det har lavere regional prioritet enn tilsvarende utvikling i bybåndet mellom Stavanger og Sandnes. En slik utvikling krever også god tilgjengelighet for gåing, sykling og kollektivtransport.

En stor andel av Gjesdal kommunes innbyggere bor i Ålgård. Det vil være en fordel for fremtidig utvikling av Ålgård «innenfra ut» hvis tilgjengelighet fra Ålgård sentrum og mot de største arbeidsplass- og befolkningskonsentrasjonene i bybåndet forbedres.

Regionalplanen tar ikke stilling til teknologivalg når det gjelder fremtidig kollektivbetjening av Ålgård, men prioriterer at kommunesenteret betjenes innenfor kategorien «forstadsruter». Det er ikke en prioritering i regionalplan Jæren og Søre Ryfylke eller andre regionale planer/strategier å jobbe for etablering av et skinnebasert kollektivtilbud til Ålgård på kort sikt.

Fylkesdirektøren vil peke på at kampen om investeringsmidler til jernbane over lang tid har vist seg å være tøff. Det advares derfor mot å spre den regionale jernbaneinnsatsen på både Jærbanen og Ålgårdbanen ettersom dette vil kunne resultere i forsinket fremdrift for dobbeltsporet Sandnes-Nærbø. Dobbeltsporet er viktig for utviklingen av Bryne som sammen med bybåndet er høyt prioritert i regionalplan for Jæren og Søre Ryfylke. En prioritering av Jærbanen er også i tråd med forventningene om effektiv kollektivbetjening av de mange andre sentrene i den regionale senterstrukturen som ligger langs Jærbanen; Klepp stasjon, Orstad, Nærbø m.fl.

Langsiktighet

Fylkesdirektøren viser til at det er stor usikkerhet om hvordan regionen vil utvikle seg i et langsiktig perspektiv, inkludert hvilke fremtidige behov regionen vil ha, og hvordan utviklingen av fremtidens kollektivløsninger vil være på lengre sikt. Utviklingen av ny industri på Fagrafjell/Kalbergområdet og ytterligere innskjerping av jordvernmål er eksempler som kan ha konsekvenser for arealbruk i regionen på lang sikt. Selv om dagens befolkningsprognoser tilsier lavere vekst i regionen i årene framover kan også dette endre seg. Fylkesdirektøren anser dermed at det ikke vil være i tråd med regionale og lokale interesser å ta ut Ålgårdbanen fra det nasjonale jernbanenettet på nåværende tidspunkt.

Bruken av jernbanetraseen på lang sikt bør være avklart før staten lar sitt myndighetsansvar for strekningen bortfalle. Det vil være positivt for regionen å beholde muligheten for fremtidig jernbaneinfrastruktur på strekningen. Hvilke kostnader til drift og forvaltning som dagens status i det nasjonale banenettet gir Staten er ikke omtalt i materialet, men antas å være begrenset.

Fylkesdirektøren har forståelse for statens ansvar for å forvalte sine ressurser på en effektiv måte. Dersom arealenes status endres nå kan en samtidig risikere at en senere utvikling av infrastruktur i området vil bli både vanskeligere og dyrere. Et langsiktig perspektiv på utvikling og effektiv ressursutnyttelse ivaretas best ved at dagens status opprettholdes inntil framtidige behov, mål og finansiering er avklart.

Konklusjon

Selv om rapporten gir trafikkfaglige og samfunnsøkonomiske argumenter for å ta Ålgårdbanen ut av det nasjonale jernbanenettet, tilsier usikkerheten rundt regionens behov og muligheter på lang sikt at det er prematurt å ta ut Ålgårdbanen nå.

Fylkesdirektøren har stor forståelse for statens ansvar for å forvalte sine ressurser på en effektiv måte. Samtidig kan det vesentlig forhindre og fordyre ønsket utvikling av infrastruktur på et senere tidspunkt dersom statens sektormyndighet for strekningen endres uten at langsiktige behov eller muligheter er tilstrekkelig avklart. Mulighet for utvikling på sikt vil ivaretas best ved at dagens status opprettholdes.

Med grunnlag i dette mener fylkesdirektøren at Ålgårdbanen ikke bør tas ut av det nasjonale jernbanenettet på nåværende tidspunkt.

Dette dokumentet er elektronisk godkjent.

Saksfremlegg

Arkivreferanse: 2022/26971-1
Saksbehandler: Tore Jensen
Avdeling: Transport og mobilitet

Kollektivtilbud i distriktene

Sakens gang

Saksnummer	Møtedato	Utvalg
49/2022	30.05.2022	Ungdommens fylkesråd
67/2022	30.05.2022	Fylkesrådet for funksjonshemmede
33/2022	31.05.2022	Eldrerådet
30/2022	01.06.2022	Samferdselsutvalget
116/2022	08.06.2022	Fylkesutvalget
75/2022	14.06.2022	Fylkestinget

Vedlegg:

- 1 Vedlegg1-Kolumbus_notat_HentMeg_KID_Ekspressbuss

Sammendrag

Fylkestinget vedtok i budsjettbehandlingen for 2022 midler til økt kollektivtilbud i distriktene. Disse tiltakene er nå under innføring.

Fylkestinget har også bedt om en vurdering av ekspressbusstilbud Hjelmeland-Stavanger og Judaberg-Stavanger. Fylkesdirektøren vurderer ekspressbusstilbud på disse strekningene ikke å kunne forsvares ut fra kostnader vs. kundegrunnlag og eksisterende rutetilbud.

Fylkesdirektørens innstilling

1. Kolumbus bes arbeide videre med konkretisering av de tiltak som ikke er konkretisert på nåværende tidspunkt. Disse legges frem for Samferdselsutvalget når de foreligger i løpet av høsten.
2. Det introduseres ikke ekspressbusstilbud på strekningene Hjelmeland-Stavanger og Judaberg-Stavanger.

Inge Smith Dokken
fylkesdirektør

Stine Haave Åsland
samferdselssjef

Bakgrunn for saken

Fylkestinget gjorde i sak 136/21 i FT 14. desember 2021 følgende vedtak som er bakgrunnen for dette saksforelegget:

Pkt. 2. Fylkestinget ber om at det legges frem en ny sak for samferdselsutvalget på aktuelle tiltak som budsjettposten på 4,9 millioner kroner skal brukes til når disse er mer konkretisert våren 2022.

Pkt. 5. I tråd med vedtak punkt 5) i FU sak 56/21 bes om ei sak om utprøving av ekspressbuss Judaberg – Stavanger og Hjelmeland – Stavanger.

Budsjettposten på 4,9 mill. kroner ble i budsjettsaken (124/21) avsatt til følgende tiltak, med bakgrunn i innspill fra Kolumbus:

- Bokn (bestillingsbuss) (kr 100.000,-) – startet 3. september og legges ned 31. jan
- Bjerkreim (handlebuss to ganger i uka) (kr 160.000,-)
- Eigersund («Hent Meg» på deler av dagen) (kr 1.250.000,-)
- Lund (handlebuss to ganger i uka) (kr 180.000,-)
- Hjelmeland (ikke spesifisert) (kr 200.000,-)
- Hå («taxibuss» Varhaug og Vigrestad) (kr 500.000,-)
- Sokndal (handlebuss to ganger i uka?) (kr 185.000,-)
- Karmøy (ikke spesifisert) (kr 200.000,-)
- Tysvær (ikke spesifisert) (kr 165.000,-)
- Vindafjord (handlebuss to ganger i uka Bjoa-Ølen) (kr 175.000,-)
- Videreføring av Hent Meg i Sauda (kr 1.560.000,-) og utvidet tilbud kveldstid/helg, rettet mot ungdom (kr 250.000,-)

Problemstilling

Dette saksforlegget svarer ut fylkestingets bestilling om at det legges frem en ny sak for samferdselsutvalget på aktuelle tiltak som budsjettposten på 4,9 millioner kroner skal brukes til når disse var mer konkretisert våren 2022.

I tillegg omhandler saken en vurdering av ekspressbusstilbud Hjelmeland-Stavanger og Judaberg-Stavanger, hvor eventuell iverksetting vil kreve friske budsjettmidler.

Saksopplysninger

Hent Meg og andre bestillingsordninger

Status for de ulike tiltakene innenfor budsjettrammen på 4,9 mill. kroner:

Kommune	Tiltak	Iverksetting	Kostnadsramme*	Merknad
Bjerkreim	Bestillingsbuss (handlebuss to ganger i uka)	Ikke avklart	Kr 160.000,-	
Bokn	Bestillingsbuss (handlebuss to ganger i uka)	Innstilt	Kr 100.000,-	Startet opp høsten 2021 og nedlagt 1.2.22 grunnet manglende etterspørsel
Eigersund	HentMeg (man-lør)	Oktober 2022	Kr 1.250.000,-	
Hjelmeland	Bestillingsbuss	Ikke avklart	Kr 200.000,-	
Hå	Utvide bestillingsordningen i kommunen (handlebuss på dagtid man-fre)	19.april 2022	Kr 500.000,-	
Karmøy	Bestillingsbuss	Ikke avklart	Kr 200.000,-	
Lund	Bestillingsbuss (Moi sentrum dagtid man-fre, og bestillingsordning til konkrete arrangement (bl.a. seniorsamling))	19.april 2022	Kr 180.000,-	
Sauda	Videreføring Hent Meg	Kontinuerlig drift	Kr 1.560.000,-	Har vært i kontinuerlig drift (videreføring av eksisterende Hent meg-ordning)
Sauda	Utvidelse av Hent Meg	19.april 2022	Kr 250.000,-	
Sokndal	Bestillingsbuss	Ikke avklart	Kr 170.000,-	
Tysvær	Bestillingsbuss	Ikke avklart	Kr 160.000,-	
Vindafjord	Bestillingstilbud hver fredag på dagtid (Bjoa, Vats og Imsland)	6.mai 2022	Kr 170.000,-	
sum			Kr 4.900.000,-	

*) sannsynlig kostnad for 12 måneders drift i 2022 dersom alle turene blir bestilt. Alle tall er bruttokostnader uten fratrekk av billettinntekter. Billettinntektene utgjør erfaringsmessig en svært liten del av kostnadene på denne type ruter.

Vurdering av ekspressavganger med buss Hjelmeland-Stavanger og Judaberg-Stavanger

I sak FT 136/21 ble det gjort følgende vedtak: *«I tråd med vedtak punkt 5) i FT sak 56/21 bes om ei sak om utprøving av ekspressbuss Judaberg – Stavanger og Hjelmeland – Stavanger.»*

I vedtaket i FT-sak 56/21 het det videre: *«Det jobbes videre med heilskapleg utvikling og optimalisering av kollektivtilbudet (samspel buss, båt, ferge) som drar nytte av nye fastlandsforbindelser: Det bes om ei sak om utprøving av ekspressbuss Judaberg – Stavanger og Hjelmeland – Stavanger. Hent meg ordning og avtaler med private transportører, vurderes for å komplementere rutetilbudet.»*

Kolumbus vurderer spørsmålet om ekspressruter med buss slik (vedlegg 1):

«Kolumbus anbefaler at å vurdere et ekspressbusstilbud mellom Judaberg og Stavanger, samt Hjelmeland og Stavanger bør gjøres som en helhetsvurdering sammen med det totale rute tilbudet.

Som nevnt tidligere i dette notatet er Kolumbus og Hjelmeland kommune i positiv dialog både om dagens rutetilbud, samt muligheter for bestillingsordning. For Stavanger vil Kolumbus vurdere kollektivtilbudet til Rennesøy/Finnøy som helhet, inkludert eksempelvis mating til rute 10.

Begge steder er del av ny rutestruktur for hurtigbåt som ble politisk behandlet i Fylkestinget i juni 2021. Hjelmeland er del av anbud Ryfylke sør, og fikk godt utvidet rutetilbud ved oppstart 30.12.2019. I tillegg har vi vært gjennom to år med pandemi som har hatt drastiske effekter på kollektivreiser og usikkerhet rundt "den nye normalen". Effekt av bomfri Finnøy forbindelse, samt Ryfast med og uten bompenger, har på grunn av den ekstraordinære situasjonen vært vanskelig å se effekten av.

Vi kan allikevel skissere eksempler på hva et ekspressbusstilbud mellom Judaberg og Stavanger, samt Hjelmeland-Stavanger kan innebære av reisetid, kostnader og konsekvenser. Som utgangspunkt for vurdering av ekspressbuss i dette vedtaket tolker Kolumbus begrepet ekspressbuss, som et tilbud som kun har en avgangsholdeplass og en endeholdeplass for effektiv reisetid. Dersom en slik bussrute skal betjene samtlige ruter langs en trasé vil det være en ordinær bussrute å regne.»

I vedlegg 1 er det redegjort nærmere for hvordan et ekspressbusstilbud kan utformes, med én tur morgen mot Stavanger og én tur i motsatt retning på ettermiddagen.

Kolumbus har da lagt til grunn at bussavgangene kjøres non-stop, dvs. med lukkede dører underveis og kun tar på/setter av passasjerer på hhv. Judaberg og Hjelmelandsvågen og Stavanger sentrum. Turene vil gå samtidig med eksisterende

turer på rutene 100/140 og 10 på strekningene Hjelmelandsvågen-Stavanger og Rennesøy-Stavanger.

Ekspressbuss Hjelmeland-Stavanger (0,84 mill.kr)

Reisetid hurtigbåt: 1t 25 min – 2t 10 min
 Reisetid dagens busstilbud: 1t 21 min – 1t 44 min
 Reisetid nye ekspressavganger: 1t 20 min

Ekspressbuss Judaberg-Stavanger (0,77 mill.kr)

Reisetid hurtigbåt: 38-57 min
 Reisetid dagens busstilbud: -
 Reisetid nye ekspressavganger: 1t 10 min

Fylkesdirektørens vurderinger

Tiltakene innenfor budsjettrammen på 4,9 mill.kr

Budsjettrammen på 4,9 mill. kroner tar utgangspunkt i 11 ulike planlagte tiltak. Av disse har videreføring av HentMeg-ordningen i Sauda vært i kontinuerlig drift og bestillingsordningen på Bokn har både blitt startet opp og innstilt igjen grunnet manglende etterspørsel. Ut over dette startet fire andre tiltak opp i april og mai. HentMeg i Egersund planlegges startet opp etter høstferien. De øvrige tiltakene hadde da dette saksforlegget ble skrevet ikke fastsatt oppstartstidspunkt.

De ulike tilbudene har forskjellig utforming. Det er positivt at Kolumbus har tett dialog med den enkelte kommune og at tilbudene i størst mulig grad styres mot faktiske reisebehov. Flere av tiltakene er dokk fortsatt ikke ferdig konkretisert, men Kolumbus arbeider videre med disse i samarbeid med berørte kommuner. Fylkesdirektøren ser at flere av tiltakene først vil startes opp i løpet av 2022, og at enkelte tiltak fortsatt har uavklart iverksettningstidspunkt. Dette vil resultere i at hele budsjettrammen for 2022 ikke vil bli brukt.

Denne type rutetilbud blir nødvendigvis svært lokale i formen. Det er samtidig viktig at grensesnittet mot publikum blir oversiktlig og lett forståelig.

Ekspressbuss Hjelmeland-Stavanger (0,84 mill.kr)

Rute 140 Hjelmeland-Solbakk har i gjennomsnitt 9 passasjerer pr tur. Rutetilbudet er et resultat av de nye anbudsrutene etter åpningen av Ryfast i 2019 og fylkesdirektøren vil påpeke at rutetilbudet må ansees å være godt, særlig tatt i betraktning belegget på avgangene. Å utvide tilbudet ytterligere med egne rushtidsavganger, som vil gå mer eller mindre samtidig med eksisterende avganger,

synes kostnadsmessig vanskelig å forsvare. Kolumbus har ikke foretatt noen nærmere vurdering av samordningseffekt vs. hurtigbåt, slik at tilbudet kommer som et rent tillegg til dagens rutetilbud.

Ekspressbuss Judaberg-Stavanger (0,77 mill.kr)

Det kjøres i dag ikke busstilbud mellom Finnøy og Rennesøy. Rutetilbudet til/fra Finnøy er basert på hurtigbåt.

De foreslåtte ekspressavgangene vil gå mer eller mindre samtidig med eksisterende busstilbud mellom Rennesøy og Stavanger. Dette tilbudet ble økt betraktelig i rushtiden i 2020 (6 mill.kr). Det kan, etter fylkesdirektørens oppfatning, derfor vanskelig forsvares en ytterligere økning av avganger på denne strekningen. En mer kostnadseffektiv løsning vil være å forlenge en morgenavgang i dagens Rennesøy-rute, som i dag starter på Vikevåg/Sokn, til oppstart på Finnøy og tilsvarende for en avgang på ettermiddagen, men da uten å bli kjørt som «ekspress».

Begge forslagene fra Kolumbus innebærer at «ekspress»-avgangene kjøres uten stopp underveis. Dette reduserer reisetiden noe, men innskrenker samtidig kundegrunnlaget betydelig.

Vurderingen av disse ekspressbuss-forslagene må også sees i lys av de utfordringene fylkeskommunen står overfor med kostnadspress og inntektssvikt i kollektivtrafikken. Økonomiplanen for 2022-2025 forutsetter dessuten en innsparing i driften av kollektivtilbudet i fylket. Fylkesdirektøren kan ikke se at disse to strekningene er veldig sentrale i en videre vekst i kollektivtrafikken i fylket i en post-covid-tid.

Konklusjon

Kolumbus bes arbeide videre med konkretisering av de tiltak som fortsatt ikke er konkretisert. Disse legges frem for Samferdselsutvalget når de foreligger i løpet av høsten.

Vurderingene av ekspressbusstilbud Hjelmeland-Stavanger og Judaberg-Stavanger viser, etter fylkesdirektørens oppfatning, at kundegrunnlaget er beskjedent og at et slikt tilbud i for stor grad vil bli dobbeltkjøring i forhold til eksisterende rutetilbud. Et mer kostnadseffektivt alternativ (som ikke kjøres som ekspress), hvor to av de eksisterende avgangene mellom Rennesøy og Stavanger forlenges til/fra Judaberg, kan eventuelt vurderes på linje med andre ruteønsker i forbindelse med neste års budsjett.

En mer omfattende vurdering av busstilbudets rolle vs. hurtigbåt må sees i lys av at det nylig er gjennomført en prosess vedrørende fremtidig hurtigbåttilbud. Fylkesdirektøren ser samtidig med bekymring på den betydelige passasjeredgangen som hurtigbåt-tilbudet har hatt etter Covid19, Ryfast og gratis passering i Finnfast.

Dette dokumentet er elektronisk godkjent.

Saksfremlegg

Arkivreferanse: 2022/31366-1
Saksbehandler: Helge Ytreland
Avdeling: Transport og mobilitet

Bymiljøpakken - Handlingsprogram 2023-2026

Sakens gang

Saksnummer	Møtedato	Utvalg
66/2022	30.05.2022	Fylkesrådet for funksjonshemmede
32/2022	31.05.2022	Eldrerådet
31/2022	01.06.2022	Samferdselsutvalget
115/2022	08.06.2022	Fylkesutvalget
76/2022	14.06.2022	Fylkestinget

Vedlegg:

- 1 Handlingsprogram 2023-2026

Sammendrag

Det er utarbeidet et Handlingsprogram for Bymiljøpakken for perioden 2023-2026. Handlingsprogrammet er behandlet av Bymiljøpakkens styringsgruppe, som i møte 09.03.22 vedtok å sende det til politisk behandling hos de lokale partene i samarbeidet.

Fylkesdirektørens innstilling

Rogaland fylkeskommune slutter seg til handlingsprogram 2023-2026 for Bymiljøpakken.

Inge Smith Dokken
fylkesdirektør

Stine Haave Åsland
samferdselssjef

Bakgrunn for saken

Styringsgruppen for Bymiljøpakken legger med dette fram sitt fjerde handlingsprogram - for perioden 2023-2026. I arbeidet med handlingsprogrammet er det tatt utgangspunkt i forslag til Bypakke Nord-Jæren (nå Bymiljøpakken) behandlet i fylkestinget 9. desember 2014 og i Stortinget 30. mars 2017. Byvekstavtale for Nord-Jæren 2019-2029 og Nasjonal transportplan 2018-2029 er lagt til grunn. For Nord-Jæren ble det også i desember 2019 lokalt vedtatt et endret bompengelopplegg, som bygger på ordførerforliket fra 6. november 2019, gjeldende NTP, og en ny bompengearvtale i regjeringen.

Handlingsprogram 2023-2026 gir en retning på hvordan staten, ved Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet, Rogaland fylkeskommune og kommunene Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg ønsker å arbeide videre med Bymiljøpakken.

Programmet er basert på foreliggende føringer og faglig grunnlag, og viser hvordan partene vil prioritere bruk av investeringsmidlene som regionen disponerer gjennom Bymiljøpakken og byvekstavtalen.

År én i handlingsprogrammet (2023) er retningsgivende, dog avhengig av endelige vedtak i Storting (statsbudsjettet). År to til fire (2024-2026) er veiledende. Handlingsprogrammene revideres årlig. Det er styringsgruppen for Bymiljøpakken som har ansvar for koordinering av porteføljen i handlingsprogrammet. Styringsgruppens arbeid skal bidra til at samlet ressursinnsats og prioriteringer er i samsvar med målene for Bymiljøpakken og Byvekstavtalen.

Det største enkeltprosjektet i handlingsprogram 2023-2026 er Bussveien korridor 1. Andre store prosjekter i handlingsprogrammet er Sykkeltamvegen, E39 Osli-Hove, Transportkorridor Vest og kollektivtrasé - fv. 510 SUS/UiS – Diagonalen - Jåttå. Også tiltak som bedrer forholdene for gående og syklende er en viktig del av handlingsprogrammet.

Problemstilling

Handlingsprogram for Bymiljøpakken for perioden 2023-2026 er utarbeidet og legges frem til politisk behandling.

Saksopplysninger

Saksopplysningskapittelet er skrevet av sekretariatet i Bymiljøpakken og er derfor i hovedsak lik i sakspapirene i Rogaland fylkeskommunen og de fire kommunene.

Arbeidet med handlingsprogrammet

Handlingsprogram (HP) i Bymiljøpakken skal rulleres årlig. Handlingsprogram for 2022-2025 ble utsatt. Handlingsprogram 2023-2026 er derfor første rulling etter

2021-2024. Bymiljøpakken har årsbudsjett for 2022. Årsbudsjettet ble sendt til orientering til kommuner og fylkesting.

Porteføljen i HP 2023-2026 bygger på vedtak i sak 77/20 i styringsgruppen til Bymiljøpakken, men med noen endringer. Nedenfor er det nevnt noen av endringene:

I Handlingsprogram 2023-2026 prioriteres krysstiltak Rv.44 Stangeland med 83 millioner kroner. Prosjektet er nedskalert fra opprinnelig løsning, og løftet frem fra sin tidligere prioriteringsplass for å kunne realiseres samtidig med Oalsgata.

Etter orientering fra Statens vegvesen, sak 9/2021, er prosjektet TKV rv 509 Sømmevågen – Sola skole tatt inn i porteføljen. Dette er det eneste prosjektet som er nytt i porteføljen – dvs. at det ikke har ligget inne i noen av postene tidligere.

Kostnadsoverskridelsene fra Nord-Jærenpakken er oppdatert i tråd med sak 25/2021.

I oktobermøtet 2021 ble porteføljen justert for å imøtekomme Samferdselsdepartementet sitt krav om å vise porteføljen i balanse – fordelt på finansieringskilder, sak 41/2021. Post Drift kollektiv ble delt opp i Drift kollektiv, Økt rutefrekvens og Reduserte billettpriser. I den sammenheng ble også totalkostnaden til posten økt sammenliknet med original portefølje, mens post Programområde kollektiv + andre kollektivtiltak fikk reduksjon. Dette ble gjort for å balansere ut statlige post 66-midler tildelt i bompengeforliket.

Bussveien korridor 1 og 3 har fått byttet ut Ruten med Havnegata/Gravarsveien i prosjektnavnet. I tillegg er det overført 200 mill. 2020-kr fra Korridor 3 til Korridor 1, sak 42/2021.

Oalsgata og Dusavikveien er skilt ut som egne prosjekt i porteføljen fra Programområde sykkel og Programområde gange, miljø og trafiksikkerhet, etter sak 17/2021. Kostnadene til disse prosjektene reduserer rammene til programområdene tilsvarende.

Endringer i Programområde kollektiv + øvrige kollektivtiltak ses i sammenheng med justeringer gjort i post Drift kollektiv, sak 41/2021. I tillegg er prosjektene til Jernbanedirektoratet, Sandnes og Skeiane stasjon, skilt ut for å synliggjøre bruken av statlige midler post 73. Spesifiseringen er også et ønske fra Jernbanedirektoratet.

Strekket Hagakrossen-Jåsund skyves til etter denne handlingsprogramperioden (2026) i påvente av enighet mellom partene i Bymiljøpakken.

Programområdene

Det har vært foreslått svært mange prosjekter til programområdene. For å ta høyde for usikkerhet i pågående prosjekter er valgt ikke å igangsette nye prosjekter i disse programområdene i denne rullering av HP, bortsett fra de to prosjektene Vistnesveien og Tungenesveien som styringsgruppen har valgt å prioritere for planlegging sent i perioden.

Det er foretatt en omprioritering i forbindelse med prosjektet Bro over motorveien. Her er prosjektkostnad redusert. I prosjektets kostnad lå det påkoblingsvei på begge sider av broen. Det gjenstår påkobling på den ene siden av broen. Stavanger kommune påtar seg å løse påkoblingen med kommunale midler, slik at deler av restmidlene som lå i dette prosjektet kan brukes på prosjektet Madlaveien/Regimentsveien. Prosjektet vises i handlingsprogrammet som en delfinansiering, hvor bare Bymiljøpakkens framtidige kostnad vises. Cirka 50 % av byggekostnad skal dekkes av eksterne. Madlaveien/Regimentsveien er et prosjekt som har vært i porteføljen siden Nord-Jærenpakken, og det er et viktig trafiksikkerhet-, sykkel- og gangeprosjekt. Begge prosjektene ligger i Stavanger kommune.

I skrivende stund er det en buffer på ca. 20 prosent i programområde sykkel og ca. 10 prosent i gange og trafiksikkerhet. Programområdeprosjektene som er inne i dette handlingsprogrammet er inntil videre de siste som tas inn i pakken, fram til det eventuelt blir tilgjengelig flere midler eller bufferen kan brukes.

Lokalpolitisk behandling

Styringsgruppen ber nå om at de fire involverte kommunene (Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg) og Rogaland fylkeskommune gjennomfører politisk behandling av forslag til handlingsprogram 2023-2026 innen utgangen av juni 2022.

Forslag til handlingsprogram for 2023-2026

Gjennom Bymiljøpakken og Byvekstavtalen for Nord-Jæren 2019-2029 legges det til rette for investeringer i størrelsesorden på over 30 milliarder kroner til vei, buss og sykkelveier i de fire kommunene på Nord-Jæren de kommende årene. I tillegg er det satt av over 3,5 milliarder kroner til å drifte kollektivtrafikken i regionen.

Styringsgruppen vil jobbe for å få realisert alle bymiljøpakkeprosjektene så raskt som mulig innenfor de økonomiske rammene som stilles til disposisjon gjennom overføring fra staten og inntekter fra bompenger. Samtidig skal styringsgruppens prioriteringer bidra til måloppnåelse i forhold til byvekstavtalen.

Forventet måloppnåelse

Handlingsprogrammet skal sikre bidrag til måloppnåelse, med et investeringsvolum som er innenfor de tilgjengelige finansielle rammene.

Nullvekstmålet

Bymiljøpakken styres etter nullvekstmålet. Nullvekstmålet er «I byområdene skal klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten skal tas med kollektivtrafikk, sykling og gange.»

Nullvekstmålet måles gjennom ulike indikatorer, herunder byindeksen. Det er 24 trafikkregistreringspunkter på Nord-Jæren som gir tall for personbiltrafikken. I tillegg brukes tall fra den nasjonale reisevaneundersøkelsen for å følge indikatorer som bilhold og reisemiddelfordeling. Byutredningen som er gjennomført for Nord-Jæren konkluderer med at prosjektene i Bymiljøpakken ikke alene er nok til å nå nullvekstmålet. Byvekstavtalen har derfor sett på andre virkemidler for å nå målene. Trafikkregulering og parkering har stor betydning på kort sikt, samtidig som at

arealbruk i tråd med prinsippene for samordnet areal- og transportplanlegging har stor langsiktig betydning.

Prosjekter som vil bidra til bedre fremkommelighet for gange, sykkel og kollektivtransporten er bussveisystemet, sykkelstamveien, kollektivtraseen SUS/UIS-Diagonalen-Jåttå samt alle programområdetiltakene. For næringstrafikken vil Transportkorridor Vest, inkludert tungbilfelt, være et viktig bidrag.

Økonomi

Handlingsprogram 2023-2026 gir en detaljert oversikt av de økonomiske rammene som er lagt til grunn for perioden.

Fordelingen mellom statlige bidrag, bompenger og momsrefusjon i denne handlingsprogramperioden er henholdsvis 55, 33 og 12 prosent. Det er en ambisjon at rundt 70 prosent av midlene innenfor byvekstavtalen skal gå til tiltak for kollektiv, sykling og gåing. I skrivende stund er den andelen på omtrent 68 prosent.

Inntekter 2023-2026

I tabellen nedenfor vises en oversikt over de inntektene som styringsgruppen legger til grunn for perioden 2023–2026.

[mill. 2022-kr]

Inntekter - mill. kr	2023	2024	2025	2026
Bompenger - netto	851	851	851	851
Post 63 Statlig bidrag Bussveien ²	584	620	718	1 247
Post 30 Statlige midler til kollektiv-, gang- og sykkeltiltak - Sykkelstamveien	73	114	109	0
Post 30 - SUS/UIS - Diagonalen - Jåttå ¹	116	110	35	
Post 66 Belønningsmidler	252	252	252	252
Post 66 Reduserte bompenger	91	91	91	91
Post 66 Bedre kollektivtilbud	91	91	91	91
Post 66 Reduserte billettpriser til kollektivtrafikk	55	55	55	55
Post 66 Tilskudd til fjerning av rushtidsavgift	55	55	55	55
Post 73 Stasjons- og knutepunktutvikling - Sandnes stasjon	83	83	0	0
Mva.-refusjon	322	349	305	279
Sum inntekter	2 573	2 671	2 562	2 921

¹ Forutsetter at prosjektet blir tatt inn i statlige budsjetter.

Statlig finansiering er eks. mva. og prosjektering.

² Prognose Rogfk

Statlige bidrag

Post 30 - Programområdetiltak på riksveg

Prosjektet Sykkeltamvegen er fullfinansiert av statlige programområdemidler. Kollektivtrasé – fv. 510 SUS/UIS - Diagonalen - Jåttå skal også finansieres under post 30, men har i skrivende stund ikke fått avsatt midler i statsbudsjettet.

Post 63 - Særskilte tilskudd til store kollektivprosjekt

For Stavanger er det Bussveien som er omfattet av denne ordningen. Eventuelle kostnadsøkninger må håndteres som en del av porteføljestyringen av avtalen. Det statlige tilskuddet er på 50 prosent, men målt i kroner og består dersom kostnadene i den samlede prosjektporteføljen blir redusert.

Post 66 – Belønningsmidler

Ordinære belønningsmidler

Byvekstavtalen slår fast at belønningsmidlene skal brukes i tråd med det overordnede målet i byvekstavtalen. Avtalen forplikter partene i avtaleområdet til å nå målet om nullvekst i personbiltransporten. Belønningsmidlene skal stimulere til bedre fremkommelighet, miljø og helse i storbyområdene.

Reduserte bompenger og bedre kollektivtilbud

Tilskuddet kommer som en følge av regjeringens bompengeforlik. Bussveien ligger til grunn for beregningen av halvparten av tilskuddet i denne posten, men tilskuddet kommer som en årlig utbetaling i perioden 2020-2029. Midlene overføres til fylkeskommunen.

Følgende prosjektområder er aktuelle i forbedring av kollektivtilbudet: Økt satsing på kollektivprioriterende infrastrukturiltak og elektrifisering av bussflåten, samt øke ruteproduksjonen. Den andre halvparten benyttes til å rekvirere mindre bompenger til fylkeskommunale prosjekter enn forutsatt.

Reduserte billettpriser til kollektivtrafikk

Tilskuddet kommer som en følge av regjeringens bompengeavtale. Avtaleområdet får 55 millioner 2022-kroner årlig i perioden 2020-2029 til å redusere kollektivtakster. Midlene fordeles direkte til Kolumbus i tråd med lokalpolitiske vedtak.

Fjerning av rushtidsavgift

Tilskuddet kommer som en følge av regjeringens bompengeforlik. Avtaleområdet får 55 millioner 2022-kroner årlig i perioden 2020-2029 til å fjerne rushtidsavgiften.

Post 73 – Stasjons- og knutepunktutvikling

I Nasjonal transportplan (NTP) 2022-2033 er det satt av midler til blant annet stasjonstiltak tilknyttet byvekstavtalen på Nord-Jæren og nye effektpakker med om lag 237 mill. 2021-kr for strekningen Skeiane-Stavanger. Prioriteringene omfatter statlige midler til stasjons- og knutepunktutvikling (post 73).

Mva-refusjon

Mva.-kompensasjon er inntektsført og utgiftsført der de skal føres i porteføljen. Inntektsmidlene er disponible fortløpende etter at prosjektene er gjennomført.

Bompenger og annen finansiering

Bompengeinntektene i handlingsprogrammet er beregnet i tråd med forutsetningene i Prop. 47 S, byvekstavtalen 2019-2029, bompengeforliket og oppdaterte innkrevingskostnader.

Det mulig å ta opp lån som nedbetales med bompenger opp til en maksimal gjeld på 1,5 mrd. kr. Det er ikke behov for ytterligere godkjenning fra Stortinget så lenge gjelden ikke overskrider 1,5 mrd. kr. Låneopptak skal ikke benyttes som et virkemiddel for å unngå reell prioritering i porteføljestyringen.

Det er per nå ingen andre forslag til finansiering i handlingsprogramperioden.

Kostnader 2023-2026

Midlene i handlingsprogramperioden disponeres på følgende måte:

[mill 2022-kr inkl. mva.]

Prosjekt	Styrings- mål	Kostnad 2023-2026	2023			2024	2025	2026
			Bom/ annen	Stat	Sum			
Sykkelstamvegen	1 525	296	0	73	73	114	109	0
Bussveien korridor 1 - Ruten Stavanger stasjon til og med krysset i Havnegata/Gravarsveien	6 128	3 734	732	573	1 305	1 266	740	423
Bussveien korridor 2.1 (Stavanger St.- Sundekorssen- Bussvei/kollektivakse)	2 402	1 472	54	42	96	265	771	341
Bussvei korridor 2.2 Sundekrossen - Risavika (Bussvei/kollektivakse)	2 010	933	14	11	25	22	45	841
Kollektivakse korridor 3 (Havnegata/Gravarsveien - Vatnekrossen)	99	82	12	10	22	20	20	20
Korridor 4 - Forus-Sola-Sola lufthavn - (Bussvei/kollektivakse)	317	233	1	1	2	5	100	125
SUS/UIS-Diagonalen-Jåttå	449	277	0	125	125	129	22	0
TKV rv 509 Sør-Tjora- Kontinentalveien*	720	676	224	0	224	397	7	48
Programområde sykkel	753	233	110	0	110	80	22	21
Programområde gange, miljø og trafikksikkerhetstiltak	753	263	148	0	148	65	47	2
Oalsgata programområde sykkel/gange/ts	509	418	12	112	124	194	100	0
Dusavikveien programområde sykkel/ts	268	254	6	24	30	96	90	38
Programområde kollektiv + øvrige kollektivtiltak	1 563	221	84	0	84	96	28	14
Sandnes stasjon	166	166	0	83	83	83	0	0
E39 Hove Osli	613	614	156	0	156	208	250	0
Fv. 505 Foss Eikeland - Bråstein	803	40	10	0	10	10	10	10
Rv. 44 krysstiltak Stangeland	83	83	20	0	20	31	16	16
Drift Kollektiv	2 412	853	0	213	213	213	213	213
Økt rutefrekvens	909	366	0	92	92	92	92	92
Reduserte billettpriser	547	220	0	55	55	55	55	55
Drift sekretariat	140	36	9	0	9	9	9	9
Sum		11 469	1 592	1 414	3 006	3 450	2 744	2 268

Likviditet 2023-2026

[mill. 2022-kr]

Balanse - mill kr	2023	2024	2025	2026
Balanse ved årets start	1 000	567	-211	-393
Kostnader*	3 006	3 450	2 744	2 268
Inntekter*	2 573	2 671	2 562	2 921
Balanse ved årets slutt	567	-211	-393	259
Akkumulert lånebehov	0	211	393	0

**Eks. finansieringskostnader og renteinntekter*

Merk at tabellen for 2025 vil bli oppdatert med investeringskostnader for statlige prosjekter når disse foreligger.

Prioriteringer

Basert på mål i byvekstavtalen og økonomiske rammer som de ligger i dag, har styringsgruppen lagt opp til en prioritering av tiltak i handlingsprogrammet som skal bygges og planlegges i perioden.

Handlingsprogrammet har en nærmere omtale av de aktuelle tiltakene.

Prioriteringene er basert på vurderinger av måloppnåelse og finansielt handlingsrom, men også på vurderinger med tanke på regionens samlede planleggingskapasitet, entreprenørmarkedet og konsekvenser for trafikkavviklingen på Nord-Jæren.

Fylkesdirektørens vurderinger

Bymiljøpakken finansierer en stor og svært viktig samferdselssatsing på Nord-Jæren og som forener de fire kommunene, Rogaland fylkeskommune og staten i en felles satsing med nullvekstmålet som overordnet målsetting.

Handlingsprogrammet som nå er sendt ut til lokalpolitisk tilslutning har fremkommet etter nært samarbeid mellom partene – både administrativt og politisk i Bymiljøpakkens styringsgruppe. Handlingsprogram for 2023-2026 er basert på Bymiljøpakkens totalportefølje, som også har et resultat av et samarbeid mellom de forskjellige partene i Bymiljøpakken.

Det er lagt opp til en årlig rullering av handlingsprogrammene i Bymiljøpakken. Det ble aldri enighet om et handlingsprogram for perioden 2022-2025, og i den konteksten er dette handlingsprogrammet for 2023-2026 særlig viktig for å stake ut kursen og danne basis for prioriteringene i den kommende fireårsperioden. For Rogaland fylkeskommune er en vesentlig andel av aktiviteten innenfor samferdselsområdet finansiert av Bymiljøpakken. Dermed vil også en klar prioritering av prosjektene det skal brukes penger på de neste fire årene være viktig for forutsigbarheten i fylkeskommunens arbeid.

Som beskrevet i Saksopplysninger er det satt foreløpig strek i programområdene sykkel og gange/miljø/trafikksikkerhet, på grunn av at rammene vil nærme seg brukt opp ved handlingsprogramperiodens utløp. Fylkesdirektøren mener dette er en god beslutning som bidrar til trygg økonomisk styring av pakken.

Handlingsprogrammet som nå er på høring samsvarer i svært stor grad med de innspillene Rogaland fylkeskommune har kommet med. Prosjektene Løkkeveien og Forusbeen, spilt inn med henholdsvis 18,6 og 4,4 millioner kroner i totalramme, er de eneste innspilte prosjektene som i denne omgang ikke er prioritert, som en direkte konsekvens av at det er satt foreløpig strek i programområdene. Fylkesdirektøren er totalt sett tilfreds med hvordan dette handlingsprogrammet ser ut for Rogaland fylkeskommune.

Selv om Fylkesdirektøren mener at Handlingsprogram 2023-2026 bør vedtas i sin nåværende form, er Fylkesdirektøren bekymret for den langsiktige økonomiske balansen i pakken. Om lag 12,5 milliarder kroner, eller 38 % av Bymiljøpakkens antatte inntekter, kommer fra bompenger. Forutsetningene i Stortingsproposisjonen og Byvekstavtalen er at disse bompenginntektene skal indeksreguleres på en måte som gjør at gjennomsnittlig passeringsinntekt pr kjøretøy skal opprettholdes. Det betyr i klartekst at med økende elbilandel i kjøretøyparken, må takstene oppjusteres for å opprettholde de gjennomsnittlige passeringsinntektene. Bymiljøpakkens praksis hittil har derimot vært å justere takstene i tråd med konsumprisindeksen. Denne praksisen vil gi om lag 2 milliarder kroner i reduserte inntekter i løpet av Bymiljøpakkens levetid, sammenlignet med praksisen hvor gjennomsnittstakst opprettholdes. Da Styringsgruppen i Bymiljøpakken i mars 2022 behandlet en sak om å gå over til takstjustering for å opprettholde gjennomsnittstakst vedtok de at «... Styringsgruppen vedtar at en gjennomsnittstakst på 12,8 2022-kroner skal opprettholdes. Styringsgruppen har med dette ikke gitt sin tilslutning til å justere takstene ut over KPI. Styringsgruppen vil få sak knyttet til takstjustering ut over KPI om dette blir aktuelt. Et alternativ til å justere takstene, vil være å redusere

porteføljen». Dette vedtaket innebærer, slik Fylkesdirektøren vurderer det, at balansen mellom inntekter og utgifter i Bymiljøpakken med den nåværende prosjektporteføljen fordrer en takstjustering som styringsgruppen har vedtatt at de ikke har gitt sin tilslutning til. Konsekvensen av at det eventuelt ikke takstjusteres iht gjennomsnittspasseringsinntekt vil, ifølge Bymiljøpakkens egne beregninger, være at pakken i løpet av sin levetid vil være om lag 2 milliarder kroner i negativ balanse. Prosjektrammene i Bymiljøpakken ble i desember 2020 kuttet med 10 % for å bringe pakken i økonomisk balanse. Prosjektene har et vedvarende kostnadsfokus og det er gjort et stort og kontinuerlig arbeid med å kutte kostnader for å komme ned i disse nye rammene. Samtidig ser Fylkesdirektøren med bekymring på at dagens verdenssituasjon gir økte anleggskostnader. Å kutte kostnadene med 10 % samtidig som anleggskostnadene øker kraftig er etter Fylkesdirektørens oppfatning en betydelig utfordring. Bymiljøpakkens prosjektportefølje har videre lav eller ingen generell usikkerhetsavsetning.

Konklusjon

Fylkesrådsdirektøren anbefaler at det gis tilslutning til Handlingsprogrammet for perioden 2023-2026, men vil jamfør det ovennevnte samtidig peke på behovet for kontinuerlig kostnadskontroll og fokus på balanse i porteføljen fremover.

Det innstilles i denne saken på likelydende vedtak i de berørte kommunene og Rogaland fylkeskommune. Fylkesdirektøren vil derfor anbefale at eventuelle innspill til handlingsprogrammet blir sendt som oversendelsesforslag som styringsgruppen kan ta stilling til.

Dette dokumentet er elektronisk godkjent.

Saksfremlegg

Arkivreferanse: 2022/30588-1
Saksbehandler: Janne Gryte Malmin
Avdeling: Samferdselsavdelingen

Kvartal 1/2022 Drift, vedlikehold og investeringer på fylkesvei i Rogaland

Sakens gang

Saksnummer	Møtedato	Utvalg
32/2022	01.06.2022	Samferdselsutvalget
112/2022	08.06.2022	Fylkesutvalget
74/2022	14.06.2022	Fylkestinget

Vedlegg:

- 1 kvartalsrapport 1 2022 Drift, vedlikehold og investering
- 2 Vedlegg_Tabeller 1.kv rapport 2022
- 3 Vedlegg planleggingsmidler_forslag til revidert budsjett_fylkesmidler

Sammendrag

Samferdselsavdelingen har utarbeidet en rapport som viser aktiviteten innen drift, vedlikehold og investering på fylkesvei i Rogaland pr. 1. kvartal 2022.

Fylkesdirektørens innstilling

Kvartal 1/2022 Drift, vedlikehold og investeringer på fylkesvei i Rogaland tas til orientering.

Inge Smith Dokken
fylkesdirektør

Stine Haave Åsland
samferdselssjef

Bakgrunn for saken

Samferdselsavdelingen har utarbeidet en rapport som viser aktiviteten innen drift, vedlikehold og investeringer på fylkesvei i Rogaland pr. 1. kvartal 2022.

Problemstilling

Rapporten Kvartal 1/2022 Drift, vedlikehold og investeringer på fylkesvei i Rogaland legges med dette fram til orientering.

Saksopplysninger

Rapporten Kvartal 1/2022 Drift, vedlikehold og investeringer på fylkesvei i Rogaland gir en oversikt over årets budsjett og forbruk innen drift, vedlikehold og investeringer på fylkesvei pr. 31.03.2022. Rapporten inneholder i tillegg en oversikt over bompengeprojekt i Rogaland som fylket har finansieringsansvaret for.

Fylkesdirektøren vil innarbeide omdisponeringer og budsjettendringer i fylkesveibudsjettet 2022 i saken om revidert budsjett i juni 2022.

Fylkesdirektørens vurderinger

Rapporten Kvartal 1/2022 Drift, vedlikehold og investering på fylkesvei i Rogaland med utfyllende tabeller i vedlegg, gir et godt bilde av aktiviteten så langt i år. Fylkesdirektøren mener rapporten også vil gi styringsgruppene for bompengepakkene en samlet oversikt over prosjektene som er satt i gang på fylkesvei.

Konklusjon

Fylkesdirektøren tilrår at 1. kvartalsrapport 2022 for drift, vedlikehold og investering på fylkesvei i Rogaland tas til orientering.

Dette dokumentet er elektronisk godkjent.

Saksfremlegg

Arkivreferanse: 2022/30249-1
Saksbehandler: Harald Bøhn
Avdeling: Bussvei

Fv.44 Bussveien Jernbaneveien – Olav V's plass – Elvegata er nå klar for utlysning

Sakens gang

Saksnummer	Møtedato	Utvalg
33/2022	01.06.2022	Samferdselsutvalget
114/2022	08.06.2022	Fylkesutvalget
73/2022	14.06.2022	Fylkestinget

Vedlegg:

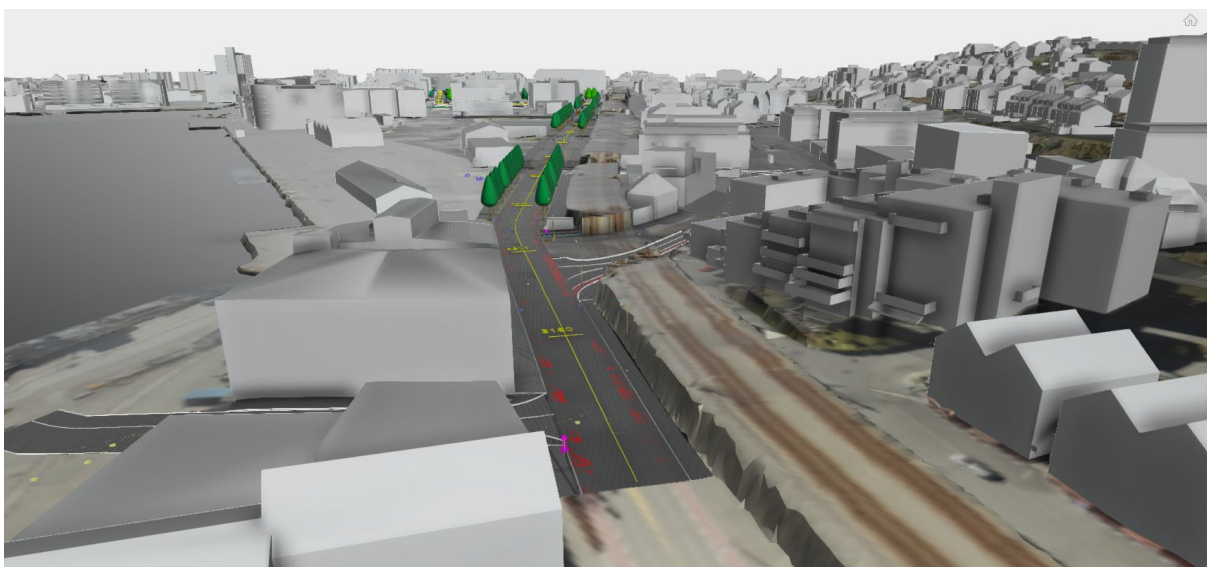
- 1 Vedtatt Plankart 2016102
- 2 Bestemmelser plan 2016102
- 3 Planbeskrivelse 2016102
- 4 Presentasjon markeds møte



Figur 1: Bussveien inn på Olav V's plass. Illustrasjon: Asplan Viak



Figur 2: Ruten og Olav V's plass sett ovenfra mot vest



Figur 3: Prosjektet sett fra Strandgata mot sør.

Sammendrag

Bussveien er et av de største samferdselsprosjektene i Norge, og blir Europas lengste bussvei når den er ferdig utbygd. Til sammen består Bussveien av 23 strekninger med en total lengde på ca. 50 kilometer. Noen strekninger er ferdig bygd, mens andre er under bygging eller planlegging. Bussveien er oppdelt i korridorer.

Delprosjekt Fv.44 Jernbaneveien – Olav V's plass - Elvegata er del av prioritert korridor 1, som strekker seg fra Gravarsveien i Sandnes til Stavanger sentrum. Korridoren åpner sommeren 2026 (med ferdig bygd infrastruktur til Hillevåg).

Delprosjektet ligger i sentrum av Sandnes på Fv.44 Jernbaneveien, over Olav V's plass og Elvegata. Detaljregulering for Bussveien Fv.44 Kvadrat – Ruten, plan 201602 ble godkjent i Sandnes kommunestyre 14 mars 2022.

Utbyggingen av plan 201602 skjer oppdelt i fire ulike entrepriser. Delprosjekt Fv.44 Jernbaneveien – Olav V's plass – Elvegata lyses nå ut. De øvrige lyses ut i henholdsvis 2022 og 2023.

Fv.44 Jernbaneveien – Olav V's plass - Elvegata har en kostnadsramme ca. 136 mill. 2022-kr og ligger innenfor styringsmål for prioritert korridor 1.

Nå er det klart for utlysning.

Fylkesdirektørens innstilling

Utllysning av kontrakt for bygging av Fv.44 Bussveien Jernbaneveien- Olav V plass - Elvegata godkjennes.

Inge Smith Dokken
fylkesdirektør

Stine Haave Åsland
samferdselssjef

Bakgrunn for saken

Fylkestinget har i møte 15. juni 2021, i sak PS 0050/21 «Ansvar og myndighet i Rogaland fylkeskommune», bestemt at fylkestinget skal godkjenne alle fylkesveiprosjekter med en verdi over kr 100 mill. (eks. mva) før det inngås kontrakt. Fylkesveiprosjekter over 100 mill. kr skal fremlegges for fylkestinget til godkjenning når konkurransegrunnlaget med kostnadsoverslag foreligger.

Fylkesdirektøren lyser ut Fv.44 Bussveien Jernbaneveien- Olav V plass - Elvegata så snart fylkestinget har godkjent det.

Problemstilling

Fylkestinget må i saken ta stilling til om Fylkesdirektøren kan lyse ut konkurransegrunnlaget på anbud og deretter signere kontrakt med entreprenør.

Saksopplysninger

Beskrivelse

Bussveien på Nord-Jæren er del av Bymiljøpakken. Når den er ferdig bygget skal den være et fullverdig og attraktivt bussveisystem mellom Stavanger, Sandnes og Sola. Bussveien er et viktig bidrag til å nå nullvekstmålet, og med Bussveien på plass, er målet at flere skal reise kollektivt.

Delprosjektet Fv. 44 Bussvei Jernbaneveien – Olav V's plass – Elvegata er en strekning i Sandnes sentrum. Delprosjektet strekker seg fra Tollbugata i nord til Jernbaneveien, over Olav V's plass og avsluttes litt nord for krysset mellom Elvegata og Julie Eges gate.



Figur 4: Delprosjektets utstrekning

Strekningen består av ren 2-felts Bussvei (ikke tradisjonell Bussvei) på om lag 1 008 m og går gjennom sentrale og viktige byrom, bl.a. Ruten, Olav V's plass og Rådhusplassen / Vågen. Utbyggingen omfatter på Olav V's plass etablering av torg med granittdekke.

Utenom busser og utrykningskjøretøy tillattes det kun varelevering og renovasjonskjøretøy i sørgående retning i dette delprosjektet. I Elvegata tillattes kjøring på Bussveien i nordgående retning frem til varelevering til Amfi og parkeringsplass i Elvegata 25.

På Olav V's plass vil Bussveien underordne seg byrommet Ruten, dette for å skape et sammenhengende byrom med gode siktakser, gangsoner og innslag av grønne elementer.

Havneparken er et tilleggende utbyggingsområde langs Jernbaneveien. For å sikre tilkomst til dette område vil det etableres to krysningspunkter for tilkomst fra Langgata og St. Olavs gate til Havneparken.

Figur 1 viser Bussveien inn på Olav V's plass. Figur 2 viser Ruten og Olav V's plass sett ovenfra mot vest. Figur 3 viser prosjektet sett fra Strandgata mot sør. Figur 4 viser delprosjektets utstrekning og omfang. Figur 5 viser delprosjektet mot nord. Figur 6 viser Plan 2016102 i utstrekning.



Figur 5: Delprosjektet mot nord

Det er mye overlappende arbeid i bykjernen som skal gjøres for å sy sammen helheten. Kommunen har en del arbeid som skal gjennomføres samtidig med bussvei-prosjektet.

Det er tett samkjøring mellom det kommunale prosjektet og Rogaland fylkeskommune når det gjelder gjennomføringen av Fv. 44 Bussvei Jernbaneveien – Olav V's plass – Elvegata.

Det kommunale prosjektet og bussvei prosjektet har fått til klare grensesnitt, en god fordeling av arbeid, kostnad og rekkefølge. Det er tydelig fokus på smidighet prosjektene mellom for å sikre god gjennomføring.

Kommunen dekker sine utgifter i henhold til vegloven.

Plangrunnlag

Reguleringsplan, plan 2016102 – «Detaljregulering av bussvei fra Kvadrat til Sandnes sentrum» i Sandnes kommune ble godkjent i Kommunestyret i Sandnes 14.03.2022.



Hovedmålet med plan 2016102 er å gi bedre kapasitet og framkommelighet for Bussveien som er forenelige med premissene for øvrig byutvikling og kulturminneinteresser i Sandnes.

I tillegg skal planen sikre bedre framkommelighet og trafikk sikkerhet for gående og syklende langs og på tvers av Bussveien samt å bidra til målet om nullvekst i personbiltrafikken

Figur 6: Plan 2016102 i utstrekning

Plan 2016102 bygges oppdelt i 4 entrepriser.

Disse er 1: Forussletta – Stavangerveien, 2. Strandgata, 3. Husflytting Strandgata og 4. Jernbaneveien - Olav V's plass – Elvegata.

Jernbaneveien - Olav V's plass – Elvegata er første vegentreprise som lyses ut.

Entrepriseform

Delprosjektet Fv. 44 Bussvei Jernbaneveien – Olav V's plass – Elvegata gjennomføres som utførelsesentreprise. Entrepriseformen er valgt ut fra prosjektets risikoforhold som høye krav til kvalitet, utfordrende trafikkavvikling og anleggsgjennomføring. Med en utførelses entrepriser vil vi ha bedre kontroll på byggemetode, kvalitet og prisbærende poster.

Det er tatt forbehold i konkurranse grunnlaget om mulighet for avlysning av konkurransen på grunn av manglende budsjettildeling eller at tilbudene overstiger oppdragsgivers økonomiske ramme.

Det ble avholdt markedsmøte 25 april for å forberede markedet. Tilbakemeldingene var gode.

Grunnundersøkelser

Det er gjennomført grunnundersøkelser i detaljprosjekteringsfasen. Det er blant annet utført prøvegravinger som viser at det ligger sandig, siltig og organisk materiale i Jernbaneveien. Dette betyr at grunnforholdene i Jernbaneveien er krevende da dette området er tidligere sjøbunn som er blitt fylt opp på 1960-tallet.

Det er utarbeidet en geoteknisk rapport basert på boreprøvene tatt i Jernbaneveien som beskriver hvilke tiltak som skal gjøres og hvordan dette vil påvirke grunnen i fremtiden. Konkret er det gjort tiltak som øker bæreevnen som for eksempel bruk av geonett og tykkere bærelag. Videre er det anbefalt å unngå masseutskifting «nedover» på grunn av nærhet til jernbane og grunnvanns-problematikk i området.

Kostnadsbesparende tiltak

Alle prosjekter i Bymiljøpakken er forpliktet til hele tiden å vurdere muligheten for kostnadsbesparende tiltak.

Plan 2016102 «Detaljregulering av bussvei fra Kvadrat til Sandnes sentrum» i Sandnes kommune har vært gjenstand for flere prosesser for å vurdere aktuelle kostnadsreduserende tiltak. Det er tatt grep som har redusert kostnad blant annet som følge av redusert gatebredde for deler av strekningen og at løsningen i søndre del av Strandgata ble omarbeidet. Antall lysregulerte kryss er også redusert.

Usikkerhetsstyring og risikohåndtering

Det er etablert tett og god dialog med Fylkesadvokaten for å sikre at vi har tilstrekkelig juridisk kompetanse tilgjengelig for delprosjektet, som kjenner prosjektet og raskt kan gi gode juridiske vurderinger. Konflikthåndtering er viet stor oppmerksomhet i konkurransegrunnlaget. Byggherre og entreprenør har en gjensidig plikt til å tilrettelegge for et godt samarbeidsklima i prosjektet med en rekke møtepunkter som en del av kontraktens tvisteløsningsmekanisme.

Konkurransegrunnlaget skisserer eskalerende tvisteløsningsmøter, med økonomi- og fremdriftsmøter hver 14. dag. Hensikten er å løse uenigheter som gjelder økonomiske forhold og fremdriftshold på laveste nivå. Neste nivå er et månedlig prosjektledermøte, og et samarbeidsmøte hvert kvartal for å løse eventuelle uenigheter. Dersom tvister ikke løses i disse møtene, har partene rett til å søke å løse tvisten i et ekspertråd.

Det har over mange år vært et økende konfliktnivå innen bygg og anlegg med flere tvister og langt flere saker som går til rettslig behandling. Kontinuerlig fokus på usikkerhet i gjennomføringen kan bidra til å redusere risiko for overskridelser. Det er etablert en egen usikkerhetsstyring for prosjektet, PUS, som er en videreutvikling av Statens vegvesen sitt system. Både delprosjektet, økonomirådgivere i enhetsleder sin stab og ledelsen på Bussveien følger tett opp disse systemene.

Trafikkavvikling

Gjennom reguleringsplan for Kvadrat – Ruten og sentrumsplan for Sandnes sentrum endres trafikkbildet i bykjernen. I årene fremover er det i tillegg flere kommunale prosjekter samt fylkeskommunale prosjekter (utover Bussveien) som skal gjennomføres. Kommunen og Rogaland fylkeskommune har over noe tid hatt et pågående felles arbeid knyttet til trafikkavvikling i Sandnes sentrum for årene framover. Hensikten er å sikre en så optimal trafikkavvikling som mulig samtidig med gjennomføring av prosjekter.

Under bygging av Fv. 44 Bussvei Jernbaneveien – Olav V's plass – Elvegata vil anlegget stenges for privatbiler, likevel slik at det gjennom anleggsfasen holdes åpen tilkomst for varelevering, byggeområder og diverse parkeringsområder.

Det vil være et særlig stort fokus på sikring og trafikkavvikling av myke trafikanter i anleggsgjennomføringen og med tanke på at utbyggingen er i et sentrumsområde er det avgjørende at essensielle krysningspunkter for gående opprettholdes.

Finansiering

Bussveien er finansiert med statlige midler og bompenger gjennom Bymiljøpakken. Bussveien har en total ramme ca. 11.5 mrd. 2022-kr, rammen er fordelt på styringsmål per korridor. Korridor 1 har et styringsmål på ca. 6,1 mrd. 2022-kr.

Delprosjektet Fv. 44 Bussvei Jernbaneveien – Olav V's plass – Elvegata har en kostnadsramme ca. 136 mill. 2022-kr og ligger innenfor styringsmål for prioritert korridor 1.

Fremdrift

Delprosjektet Fv. 44 Bussvei Jernbaneveien – Olav V's plass – Elvegata lyses ut like etter behandling i Fylkestinget med oppstart bygging høst 2022. Ferdig 2024.

Hele prioritert korridor 1, Gravarsveien i Sandnes til Stavanger sentrum (med ferdig bygd infrastruktur til Hillevåg), åpner sommer 2026.

Bymiljøpakken og styringsgruppen

Bussveien leverer fast løypemelding til møtene i styringsgruppen. Styringsgruppen har over tid blitt orientert planprosessen på Kvadrat – Ruten, om oppdelingen i flere entrepriser og tidlige prosesser for å sikre maksimal gjennomføringskraft på strekket.

Fylkesdirektørens vurderinger

Delprosjekt Fv.44 Bussveien Jernbaneveien- Olav V plass – Elvegata er en viktig brikke i gjennomføringen av plan 2016102 «Detaljregulering av bussvei fra Kvadrat til Sandnes sentrum» i Sandnes kommune, særlig karakterisert ved at delprosjektet går gjennom hjertet av en by. Det er jobbet mye og målrettet med å lande en plan som gir kapasitet og framkommelighet for Bussveien samtidig som den er forenelige med premissene for øvrig byutvikling og kulturminneinteresser i Sandnes. Nå er første del klar for utbygging.

Det er jobbet tett med kommunen for å sikre en smidig og god gjennomføring av byggeprosjektet. Kommunen og fylkeskommunen har over tid hatt fokus på en god trafikkavvikling under bygging av prosjekter i kommende år.

Det er jobbet godt med å identifisere usikkerheten i delprosjektet og tatt tydelige grep både med tanke på valg av kontraktsform og konkrete grep under bygging. Konflikthåndtering er viet stor oppmerksomhet i konkurransegrunnlaget, samtidig som det er opprettet tett og god dialog med Fylkesadvokaten for å sikre god juridisk oppfølging.

Grunnlaget ble presentert på markedsmøte 25 april med godt oppmøte og positive tilbakemeldinger fra bransjen. Bransjen er klar for utlysningen.

Delprosjekt Fv.44 Bussveien Jernbaneveien- Olav V plass – Elvegata har en kostnadsramme ca. 136 mill. 2022-kr og ligger innenfor styringsmål for prioritert korridor 1.

Konklusjon

Fylkesdirektøren vurderer at kontrakt for delprosjektet Fv.44 Bussveien Jernbaneveien- Olav V plass – Elvegata er klar for utlysning.

Dette dokumentet er elektronisk godkjent.

Saksfremlegg

Arkivreferanse: 2022/30265-1
Saksbehandler: Gro Osmundsen Kyvik
Avdeling: Planlegging og utbygging - Nord-Rogaland

Fv. 517 WindWorks Jelsa, midler til oppfølging av planarbeid

Sakens gang

Saksnummer	Møtedato	Utvalg
34/2022	01.06.2022	Samferdselsutvalget
113/2022	08.06.2022	Fylkesutvalget
77/2022	14.06.2022	Fylkestinget

Vedlegg:

Sammendrag

Selskapet WindWorks Jelsa (WWJ) ønsker å etablere et større industrianlegg på Berakvam på Jelsa, i steinbruddet til Norsk Stein. Formålet er å etablere et område for produksjon av betongfundamenter til flytende vindturbiner. For en effektiv arealutnyttelse og direkte tilgang til sjø fra produksjonsområdet, er det en forutsetning at fv. 517 Jelsavegen blir lagt om og flyttet mot sørøst. Før vegen kan flyttes, må det utarbeides en reguleringsplan og gjennomføres en reguleringsplanprosess. Dette arbeidet gjøres av en konsulent på oppdrag fra WWJ. Det er nødvendig å sette av midler til oppfølging av planarbeidet, slik at Rogaland fylkeskommune sine interesser i planprosessen ivaretas.

Fylkesdirektørens innstilling

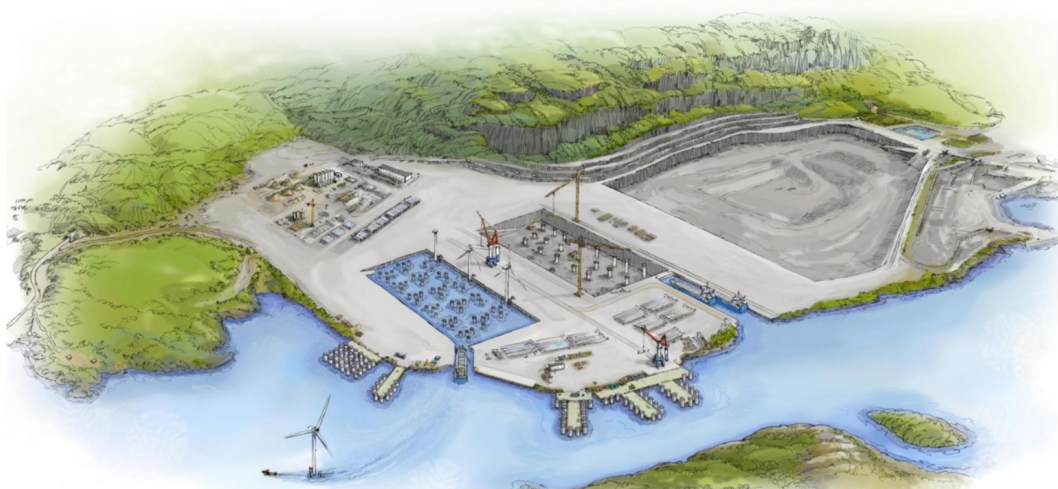
Fylkestinget bevilger inntil kr 1 500 000,- til oppfølging av reguleringsplanarbeidet for omlegging av fv. 517 Jelsavegen i forbindelse med etablering av industrianlegg ved Berakvam på Jelsa.

Inge Smith Dokken
Fylkesdirektør

Stine Haave Åsland
Samferdselssjef

Bakgrunn for saken

Selskapet WindWorks Jelsa ble etablert i 2020 og er eid av Suldal kommune, Ryfylke IKS og Norseagruppen AS. Selskapet ønsker å etablere et større industrianlegg på Berakvam på Jelsa, i steinbruddet til Norsk Stein. Formålet er å etablere et stort område for storskala-produksjon av betongfundamenter til flytende vindturbiner og montering av vindturbinene før uttauing til felt. Området på Berakvam er ifølge WWJ godt egnet til planlagt produksjon. Som vist på fig. 1 ligger området til sjø, og det skal etableres kaianlegg helt inn mot produksjonsområdet. Kort veg til hele Nordsjøen gjør lokaliseringen i Rogaland gunstig. Tidshorisonten for produksjonen er 30-50 år. Anlegget er forventet å skape et betydelig antall arbeidsplasser og fremme næringslivet i regionen.



Figur 1. Illustrasjon som viser produksjonsområdet med kaianlegg. (Illustrasjon WindWorks Jelsa)

I november 2021 hadde WWJ et møte med politisk og administrativ ledelse i Rogaland fylkeskommune der de presenterte prosjektet.

Problemstilling

Dagens fv. 517 Jelsavegen ligger på en åskam mellom sjøen og utvinningsområdet til Norsk Stein. For en effektiv arealutnyttelse og direkte tilgang til sjø fra produksjonsområdet, er det en forutsetning at fv. 517 Jelsavegen blir lagt om og flyttet mot sørøst. Denne saken gjelder kun omlegging av fylkesvegen, og ikke andre fylkeskommunale interesser (som naturmiljø, arbeidsplasser og ringvirkninger for regionen ellers).

Før fv. 517 kan flyttes må en konsulent utarbeide reguleringsplan og gjennomføre en reguleringsplanprosess. WWJ er allerede i gang med et forprosjekt for dette planarbeidet.

Saksopplysninger

Beskrivelse av vegomleggingen

Dagens fylkesveg ved Berakvam er smal og mangler gul midtstripe, men per i dag er det ingen planer om å utbedre strekningen. For å sikre produksjonsområdets tilgang til sjø og kaiområdet må vegen legges utenom produksjonsområdet. På grunn av terreng og topografi må det trolig bygges tunnel for å klare dette.



Figur 2. Dagens veg ligger plassert mellom Jelsa Stein AS sitt dagbrudd og sjøen.

Asplan Viak as er konsulent for forprosjektet som WWJ er i gang med. I forprosjektet er det beskrevet ulike trase- og tunnelalternativ, og figur 3 viser et alternativ med ca. 2 km tunnel.



Figur 3. Terrenkotene viser at vegen trolig må legges i tunnel. Lengden på tunnelen blir rundt 2 km.

Det er viktig å utarbeide et grundig forprosjekt med utvikling av flere vegtrasèer og siling av disse for å finne det beste alternativet som kan legges til grunn for reguleringsplanarbeidet. Konsulenten må gjennomføre planarbeidet i samsvar med håndbok R760 Styring av vegprosjekter.

Utbedringsbehov på hele fv. 517

Det er flere punkt på fv. 517 mellom kryss ved fv. 46 og Jelsa som har utbedringsbehov. Vegen er generelt smal, svingete og rasfarlig. Punktet ved Berakvam skiller seg ut som en av de bedre delstrekningene.

Status i handlingsprogram

Prosjektet ligger ikke inne i inneværende handlingsprogram. Prosjektet er heller ikke prioritert på bakgrunn av trafikkkfare, ras/skredproblematikk eller andre hensyn. En

bevilgning for å ivareta våre interesser i planprosessen må tas av årets bevilgning til planmidler, samt i neste års budsjett.

Innspill fra Suldal kommune

Suldal kommune, ved ordfører Gerd Helen Bø, har i brev til Rogaland fylkeskommune datert 22.02.2022 påpekt at dette er et viktig prosjekt for kommunen. Suldal kommune påpeker selv at prosjektet pr. i dag ikke ligger inne i prioriteringslistene, men ber likevel fylkeskommunen om å prioritere å følge det opp. Henstillingen grunngis med at prosjektet vil ha stor betydning for utviklingen av arbeidsplasser i kommunen og ha store ringvirkninger for næringslivet i regionen og fylket.

Andre hensyn

Etablering av industrianlegg og produksjonsområde på Berakvam på Jelsa for storskala-produksjon av betongfundamenter og montering av vindturbiner berører og avhenger av avklaringer fra flere instanser, både i Rogaland fylkeskommune, Suldal kommune og statlige etater som Statsforvalteren m.fl. Denne saken gjelder kun behovet for bevilgning av midler til oppfølging av pågående reguleringsplanarbeid. Tilrettelegging for en konkurransedyktig region med grønn omstilling av næringslivet, er et prioritert felt i utviklingsplan for Rogaland fylkeskommune. Vedtatt nærings- og innovasjonsstrategi legger føringer for prioritering av innsats på områder hvor det er komparative fortrinn for slik grønn omstilling. Ren energi og maritim sektor blir trukket fram som et spesielt høyt prioritert område.

I kunnskapsgrunnlaget til planprogrammet for areal- og kraftkrevende virksomhet (sak 2021/48231), trekkes leverandørnæringer innen havvind frem generelt og den mulige utviklingen på Jelsa frem spesielt. Dette fordi denne type areal- og kraftkrevende virksomhet har høy sysselsettingseffekt, og spesielt høy sysselsettingseffekt sett opp mot effektbehov. Tilgjengelig effekt er innsatsfaktoren med størst knapphet i utviklingen av denne type næring.

Tabell 3-2: Nødvendige innsatsfaktorer ved ulike typer areal- og kraftkrevende virksomhet

Type areal- og kraftkrevende virksomhet	Direkte sysselsatte*	Arealbehov (dekar)	Effektbehov (MW)	Infrastruktur/ andre ressurser
 Batteriproduksjon	500-2 000	700-1 000	100-700	Flyplass, havn, jernbane og mineraler
 Datasenter	20-250	10-60	20-100	Fibernet og kjøling
 H ₂ Hydrogenproduksjon	20-200	10-100	2-80	Flyplass, havn, jernbane og naturgass
 Ammoniakkproduksjon	40-200	100-200	200-300	Flyplass, havn, jernbane og hydrogen
 Landbasert oppdrett	30-100	25-300	10-20	Vanntilgang, oksygen, havn og flyplass
 Havvind (leverandør)	500 - 2 000	300-500	5-20	Kai
 Karbonfangst- og lagring	20-150	5-50	10-50	Kai
 Utvinning av mineraler og byggeråstoffer	50-300	50-3000	5-30	Kai og vei

Planavklaring for næringsområdet

Hoveddelen av området som WindWorks ønsker å etablere seg på, er i gjeldende kommuneplan for Suldal satt av som område for råstoffutvinning, mens mindre deler er satt av til næringsvirksomhet og LNF (landbruks-, natur- og friluftsmål). Området har ressurser igjen for 10-15 års drift basert på dagens kapasitet og årlig uttak av

stein. Norsk Stein AS arbeider med godkjenning av nytt uttaksområde øst for dagens uttak, blant annet for å frigi plass til WindWorks. Omdisponering av dagens område for råstoffutvinning til næringsområde, og omdisponering av LNF til nytt område for råstoffutvinning, er begge spilt inn i forbindelse med rullering av kommuneplan for Suldal. Denne kommer trolig på høring i løpet av 2022. Etter en eventuell omdisponering i kommuneplanen må begge de aktuelle områdene gjennom en reguleringsprosess. En endelig planavklaring av områdene ligger derfor langt fram i tid. Fylkeskommunen vil på vanlig måte følge planprosessene, og gjennom medvirkning og høringsinnspill se til at nasjonale og regionale interesser blir ivaretatt. Det er snakk om svært store områder som blant annet utfordrer natur-, landskaps- og friluftsinnteresser.

Kostnader knyttet til oppfølging av reguleringsplanarbeidet

Det er utarbeidet en kostnadskalkyle med estimert pris for oppfølging av planarbeidet for omlegging av fv. 517. Kalkylen viser at det bør settes av kr 1 500 000,- til dette arbeidet.

Fylkesdirektørens vurderinger

WWJ er allerede i gang med et forprosjekt for omlegging av fv. 517 ved industriområdet på Berakvam. WWJ er innstilt på å videreføre forprosjektet og gjennomføre arbeidet med detaljregulering av ny fylkesveg så snart nødvendige avklaringer med Rogaland fylkeskommune, Suldal kommune og statlige etater er på plass. Videreføring av planarbeidet vil kun bli gjennomført dersom disse avklaringene kommer på plass.

Forprosjektet til WWJ tar ikke høyde for utbedringsbehov på øvrige deler av fv. 517, og vurderer heller ikke konsekvensene av økt trafikk som følge av industrianlegget. Dersom fv. 517 kun utbedres ved Berakvam vil Rogaland fylkeskommune sitte igjen med en fin og dyr tunnel på en veg som ellers har nokså dårlig standard. Det må også tas høyde for at etablering av et større industrianlegg i området vil medføre betydelig trafikkøkning på hele fv. 517. Det er behov for å gjøre en helhetlig vurdering av standard, utbedringsbehov og muligheter for omlegging av deler av traseen på fv. 517. På grunn av størrelsen på dette prosjektet, og for å sikre Rogaland fylkeskommunes interesser i planarbeidet som pågår, bør det avsettes midler til å følge opp og bidra med nødvendig kompetanse i prosessen. Erfaringsmessig vet vi at dette krever en betydelig innsats. Det er viktig at fylkeskommunens behov ivaretas på en god måte i reguleringsplanen.

Norsk Stein er Suldals største bedrift, og WWJ er et av de største konkrete enkeltprosjektene i fylket innen areal- og kraftkrevende virksomhet. Anslagene for antall arbeidsplasser ved realisering av WWJ varierer mellom 1000 og 10 000. Prosjektet til WWJ er av stor strategisk betydning for fylkeskommunen. Dette gjelder både de mulige gevinstene ved en realisering av prosjektet, innvirkning på natur og konsekvenser for samferdsel. Fylkesdirektøren tilrår derfor at en deltar tidlig i prosessen, både for å kunne påvirke til gode løsninger og for å sikre et best mulig kunnskapsgrunnlag for fremtidige beslutninger.

Samtidig med deltakelse i dette planarbeidet, vil fylkeskommunen som regional planmyndighet følge planprosessene for selve næringsområdet på vanlig måte. En deltakelse i reguleringsplanarbeidet for omlegging av veien må ses uavhengig av

dette, og innebærer ikke en aksept for flytting av fylkesvegen. Planleggingen som skal gjennomføres vil vise om omleggingen er gjennomførbar. Omleggingen av fylkesvegen vil videre kun bli gjennomført dersom Wind Works Jelsa blir realisert.

Konklusjon

I forbindelse med etablering av industrianlegg ved Berakvam på Jelsa ber fylkesdirektøren om at fylkestinget bevilger inntil kr 1 500 000,- til oppfølging av reguleringsplanarbeidet for omlegging av fv. 517.

Dette dokumentet er elektronisk godkjent.

Saksfremlegg

Arkivreferanse: 2022/20346-6
Saksbehandler: Panagiota Kostara
Avdeling: Forvaltning

Fv 44 Bussvei Gausel stasjon–Nådlandsbråtet, søknad om fravik fra krav om fysisk deleøy i rundkjøring i rundkjøring

Sakens gang

Saksnummer	Møtedato	Utvalg
35/2022	01.06.2022	Samferdselsutvalget

Vedlegg:

- 1 Fravikssøknad trafikkøy ved Gausel Stasjon_30.03.2022

Sammendrag

Bussveien er det største prosjektet i Bymiljøpakken.

På Gausel i Stavanger er Rogaland fylkeskommune i gang med å bygge to av delstrekningene. Anleggsarbeidet i prosjektet mellom Gausel stasjon og Nådlandsbråtet startet våren 2021, og skal være ferdig i november 2022.

Bussveien er midtstilt, med tosidig gang- og sykkelvei på den omtrent 900 meter lange strekningen.

Prosjektet søker fravik fra krav til utforming av deleøy i rundkjøringen ved Gausel stasjon, spesifikt armen som går inn til Gausel stasjon og Gauselveien 50. Prosjektet mener at for å sikre god framkommelighet for lastebil (hovedsakelig brann- og renovasjonsbil) er det nødvendig å søke om fravik, for å kunne utforme deleøyen kun med oppmerking.

Fraviksgruppen har foreslått å ha nedsenket kantstein, men prosjektet søker godkjenning av oppmerking i stedet for fysisk deleøy. Fraviksgruppen mener at å innvilge søknaden vil føre til svekket trafiksikkerhet.

Fylkesdirektørens innstilling

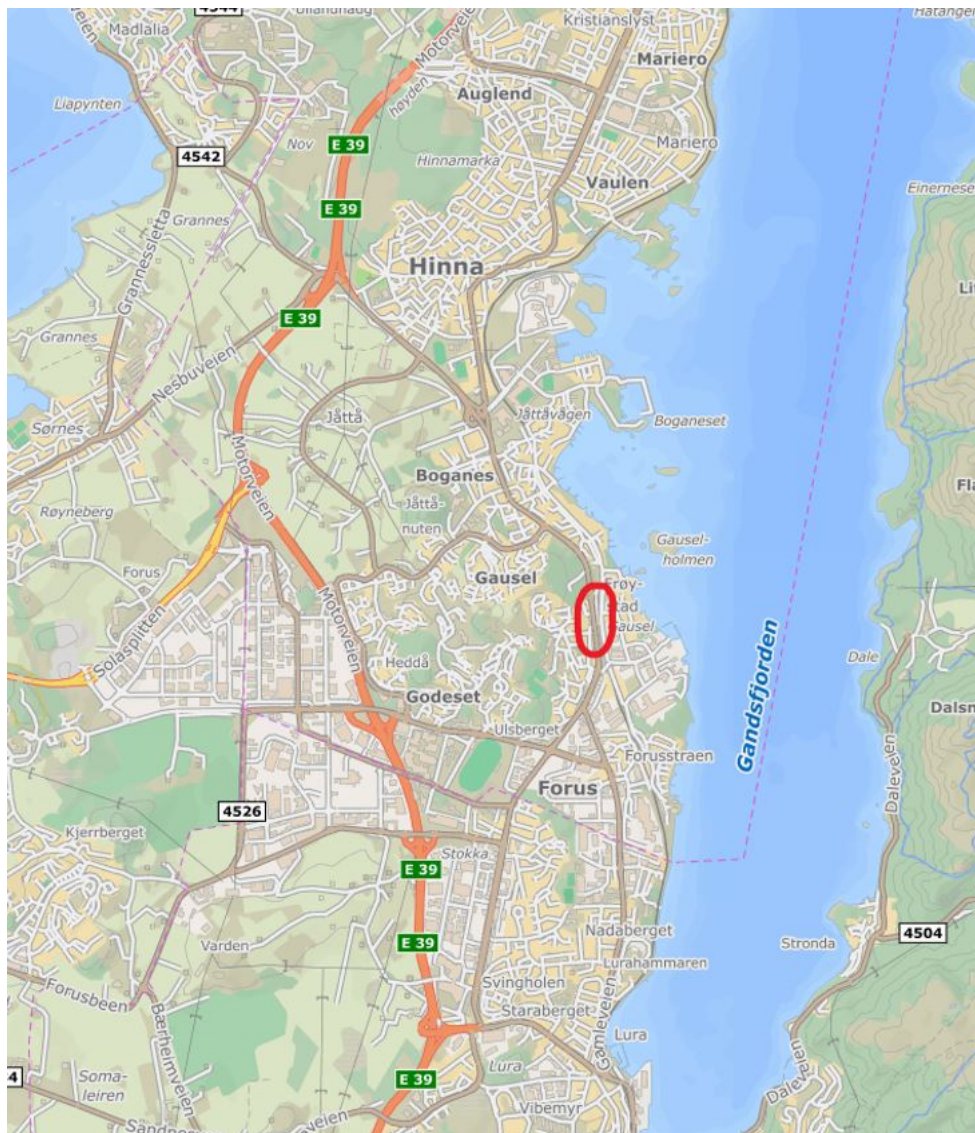
Søknad om fravik når det gjelder krav om til utforming av deleøy i rundkjøringen ved Gausel stasjon blir ikke innvilget.

Stine Haave Åsland
Samferdselssjef

Aksel Grunnreis
Seksjonssjef Forvaltning

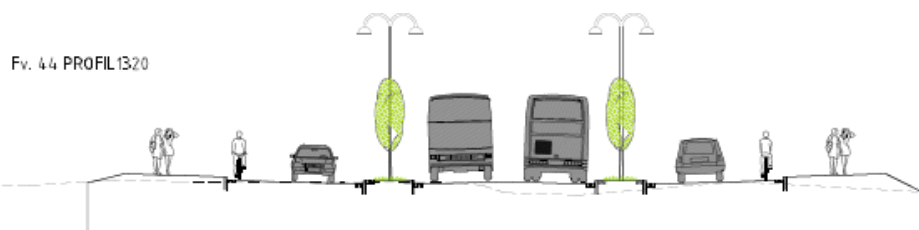
Bakgrunn for saken

Prosjektet Fv. 44 Bussvei Gausel stasjon – Nådlandsbråtet er en omtrent 900 meter lang strekning.



Oversiktskart med tiltaksområdet markert.

På denne strekningen skal veien utvides til bussveiprofil med midtstilt bussvei og med kjørefelt, sykkelfelt og fortau på hver side, vist i utklipp under.



Bussveiprofil på den omtalte strekningen.

Prosjektstrekningen er fra rundkjøringen med innkjøring til Gausel stasjon til Gamle Forusveien. Prosjektet gjennomføres som en totalentreprise, hvor Risa AS er totalentreprenør og Multiconsult er totalentreprenørens rådgiver. Det er Risa som er fravikssøker.

Prosjektet skal bygges i henhold til vedtatt reguleringsplan (RL2299).

Denne fravikssøknaden gjelder fravik på krav til utforming av deleøy i rundkjøringen ved Gausel stasjon, spesifikt i veiarmen som går inn til Gausel stasjon og Gauselveien 50.



Veiarmen er markert med grønn firkant.

Det er i detaljprosjekteringen utført sporinganalyse for lastebil fra fv. 44 til Gauselveien 50, hvor det framkommer konflikt mellom sporing og fysisk deleøy. Det er ikke regulert tilstrekkelig med areal til at lastebil kan komme fram hvis det prosjekteres fysisk deleøy med standard høyde. Ved nedsenket og overkjørbar fysisk deleøy derimot vil lastebil komme fram.

Problemstilling

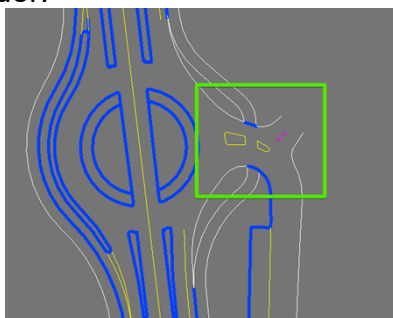
Samferdselsutvalget skal ta stilling til om søknaden om fravik fra krav om utforming av deleøyen av rundkjøring ved Gausel stasjon skal innvilges.

Saksopplysninger

Alle vegarmene i en rundkjøring bør ha en fysisk deleøy. I minirundkjøringer kan deleøyene gjøres overkjørbare eller sløyfes. I rundkjøringer med fem eller flere armer kan det være gunstig å sløyfe deleøyer på lokale vegarmer med liten trafikk.» Kravet er omtalt i kapittel D.1.2.3 Deleøyer i N100 (2019).

Prosjektet vil ha oppmerking i stedet for fysisk deleøy med standard høyde eller nedsenket overkjørbar deleøy.

Rundkjøringen ved Gausel stasjon utformes med tre veiarmen. Nesten all trafikk foregår langs hovedtraseen. Den tredje veiarmen skal brukes som adkomst til parkeringsplass ved Gausel stasjon og til Gauselveien 50. Veiarmen er markert ved grønn firkant på utklippet under.



Prosjektet mener at for å sikre god framkommelighet for lastebil (hovedsakelig brann- og renovasjonsbil) er det nødvendig å søke om fravik til å utforme deleøyen kun med oppmerking.

I følge søkeren er konsekvensene følgende:

- Konsekvenser av å ikke innvilge søknaden: Dårligere framkommelighet for lastebil fra fv. 44 til Gauselveien 50 (hovedsakelig brann- og renovasjonsbil). For drift og vedlikehold vil fysisk deleøy ved snømåking føre til unødvendige skader på deleøy og måkeutstyr. Ved å ikke godkjenne fraviket vil løsningen totalt sett bli både dårligere og dyrere for drift og vedlikehold, men lik for trafiksikkerhet.
- Konsekvenser for sikkerhet (for trafikantene): Armen blir lite trafikkert, og trafikken vil i stor grad bestå av personbiler med lave hastigheter. På vinterstid er det sjeldent perioder hvor snøen blir liggende, slik at risikoen for at oppmerkingen vil være dekket av snø vil være veldig liten. Konsekvensene for sikkerheten vurderes derfor som marginale.
- Konsekvenser for drift og vedlikehold: For vedlikeholdskjøretøy vil framkommeligheten bli bedre uten fysisk deleøy, og dette vil også forenkle

vedlikehold av arealet. Både soping og snømåking vil bli lettere, men også redusere vedlikeholdsbehovet (ingen nedsenket deleøy som kan skades av snømåking).

- Konsekvenser for framkommelighet (Gjelder alle kjøretøy- og trafikantgrupper): Hovedbegrunnelsen for fravikssøknaden er bedre framkommelighet for brann- og renovasjonsbil fra fv. 44 til Gauselveien 50. For øvrige kjøretøy vil også framkommeligheten bli bedre uten fysisk deleøy.

Forslag til avbøtende tiltak: Som avbøtende tiltak vil det etableres oppmerket trafikkøy (trafikkøyen fjernes ikke).

Fravikgruppens vurderinger:

- Fravikgruppen har på et tidligere tidspunkt vurdert saken, og kom da med forslag om at det kunne etableres en nedsenket deleøy. Dette ville vært en god løsning som ville sikret at en får et fysisk skille, som også vil være overkjørbar for store kjøretøy. Bruk av nedsenket deleøy vil være i tråd med håndboken.
- Oppmerking versus kantstein har konsekvenser for både trafiksikkerhet, estetikk og økonomi. Fraviksgruppen ser det er store ulemper med oppmerking (hovedsakelig sikkerhetsmessig). Kantstein og eventuell nedsenket kantstein med overkjørbart belegg er fysiske skiller som på grunn av høydeforskjellen har fartsreduserende effekt. Det har ikke oppmerking. Dette har betydning med tanke på konflikt mellom motorkjøretøy som kjører inn og ut av sideveien, og myke trafikanter som krysser deleøya. Det er lettere å kjøre inn på oppmerking enn inn på en deleøy med kantstein. Det er fare for at hastigheten til biler kan bli høyere ved oppmerking enn ved kantstein, fordi oppmerking ikke har så stor avvisende effekt som kantstein. Dette kan også føre til større sannsynlighet for konflikt mellom motorkjøretøy fra fylkesveien som kjører inn i sideveien, og syklister som skal rett fram i rundkjøringen.



- Bildet fra Googlemaps (2020) viser forholdene i eksisterende rundkjøring. Det viser at det er deleøy med kantstein.
- Vedlikehold av oppmerking kan ikke garantert være på plass straks etter slitasje av malingen.
- Estetisk, sett i en helhet, er kantstein bedre enn oppmerking.

- Oppmerking er ikke en universell utformet løsning. Ref. håndbok V129 kapittel 7.3.
- Konsekvensene for drift og vedlikehold som beskrevet i søknaden vil ikke bare være gjeldende i dette krysset. Bruk av kantstein i deleøy er et generelt krav som gjelder alle kryss. Fraviksgruppen anser ikke søkers argument som gode nok til å se bort fra kravet.
- Ved snø vil oppmerket trafikkøy bli usynlig.
- Det er planlagt fortau langs fylkesveien som går over til gang- og sykkelvei før rundkjøringen krysser sideveien, og går deretter over til fortau igjen. Det vil ikke bli særlig mye biltrafikk på denne sideveien, men det er en del gang- og sykkeltrafikk som vil krysse den og deleøya.

Fraviksgruppen anbefaler at søknaden om oppmerket trafikkøy **ikke** innvilges.

Fylkesdirektørens vurdering

Fylkesdirektøren støtter fraviksgruppens vurderinger og mener at fraviket ikke bør innvilges. Dette er særlig basert på vurderingene knyttet til trafiksikkerhet. Videre oppfatter fylkesdirektøren at bruk av nedsenket kantstein er et alternativ som vil ivareta trafiksikkerheten på en tilstrekkelig måte, samtidig som det vil sikre at tunge kjøretøy kan passere.

Konklusjon

Fylkesdirektøren anbefaler at søknaden om bruk av oppmerking istedenfor fysisk deleøy ikke blir innvilget.

Dette dokumentet er elektronisk godkjent.

Saksfremlegg

Arkivreferanse: 2022/20406-5
Saksbehandler: Panagiota Kostara
Avdeling: Forvaltning

Fravik fra krav til utforming av holdeplasser og bredde på trafikkdelar, fv. 507 GS-veg Hå grense – Orre

Sakens gang

Saksnummer	Møtedato	Utvalg
36/2022	01.06.2022	Samferdselsutvalget

Vedlegg:

- 1 Tegninger
- 2 Plankart 8170 vedtatt 18062018 A1-L
- 3 Søknader

Sammendrag

Prosjektet omfatter bygging av 4,5 km gang- og sykkelveg langs vestsiden av fylkesvei 507 mellom Hå grense og Orre i Klepp kommune.

På vegne av Rogaland fylkeskommune og prosjektet «Fv. 507 gang- og sykkelveg Hå grense – Orre» søker Multiconsult om fravik for utforming av holdeplass og bredde på trafikkdelar/grøft (krav i N100).

I saken belyser fraviksgruppen at blant annet trafikksikkerhet og universell utforming svekkes i søkerens løsning, mens fylkesdirektørens samlede vurdering viser at fordelene ved å innvilge kravet om det ene fraviket er større enn ulempene, blant annet fordi tiltaket eventuelt må reguleres på nytt.

Fylkesdirektørens innstilling

1. Samferdselsutvalget innvilger ikke søknad om fravik fra krav til utforming av holdeplass.
2. Samferdselsutvalget innvilger søknaden om fravik fra krav til bredde på trafikkdelar.

Stine Haave Åsland
Samferdselssjef

Aksel Grunnreis
Seksjonssjef Forvaltning

Bakgrunn for saken

Søknad om holdeplasser

Reguleringsplanen ble vedtatt i 2018. Den har lagt opp til at dagens løsning for bussholdeplass videreføres, som kun består av skilting av holdeplass. Det er én bussrute på strekningen i dag, rute 57, og det er ikke planlagt endringer av busstilbudet. Det er derfor ikke regulert areal til busslommer. Etter reguleringsplanen ble vedtatt i 2018 har det også blitt utført kantforsterking og utvidelse av Fv. 507 på deler av prosjektområdet, noe som ytterligere har ført til mindre bredde for prosjektet.

Søkeren vil fravike dette kravet, derav denne søknaden. Samtidig har søkeren bekreftet at fravikssøknaden omhandler krav til utforming av holdeplasser, ikke vurdering av skilt nummer 512 (Holdeplass for buss), som er en separat prosess fraviksgruppen ikke har myndighet over.

Søknad om grøftebredde/trafikkdeler

Søknaden referer til grøft. I henhold til N100 er riktig begrep trafikkdeler. Det er regulert 3,0 m bredde på trafikkdeler mellom gang- sykkelveg og kjørevege, men en foretatt utvidelse av fylkesvegen etter at reguleringsplanen har blitt vedtatt gjør at deler av det regulerte arealet til trafikkdeler ligger på fylkesvegen. Det er derfor tenkt å redusere skulder på utsiden av gang- og sykkelvegen med 25 cm, og flytte gang- og sykkelveg 25 cm lengre ut fra fylkesveg for å gjøre trafikkdeleren noe bredere uten å gå utenfor grensen for permanent erverv. Gjenværende regulert trafikkdeler vil likevel være under 3 m for store deler av strekningen, men over 2 m alle steder der det er fartsgrense 70 km/t. I prosjektområdet varierer fartsgrensen mellom 60 og 70 km/t, men det er regulert med minst 3 m bredde på trafikkdeler for hele strekningen, med unntak av en mindre strekning i 60 km/t-sone der det skal være kantsteinsrabatt med 1,5 m bredde.

Problemstilling

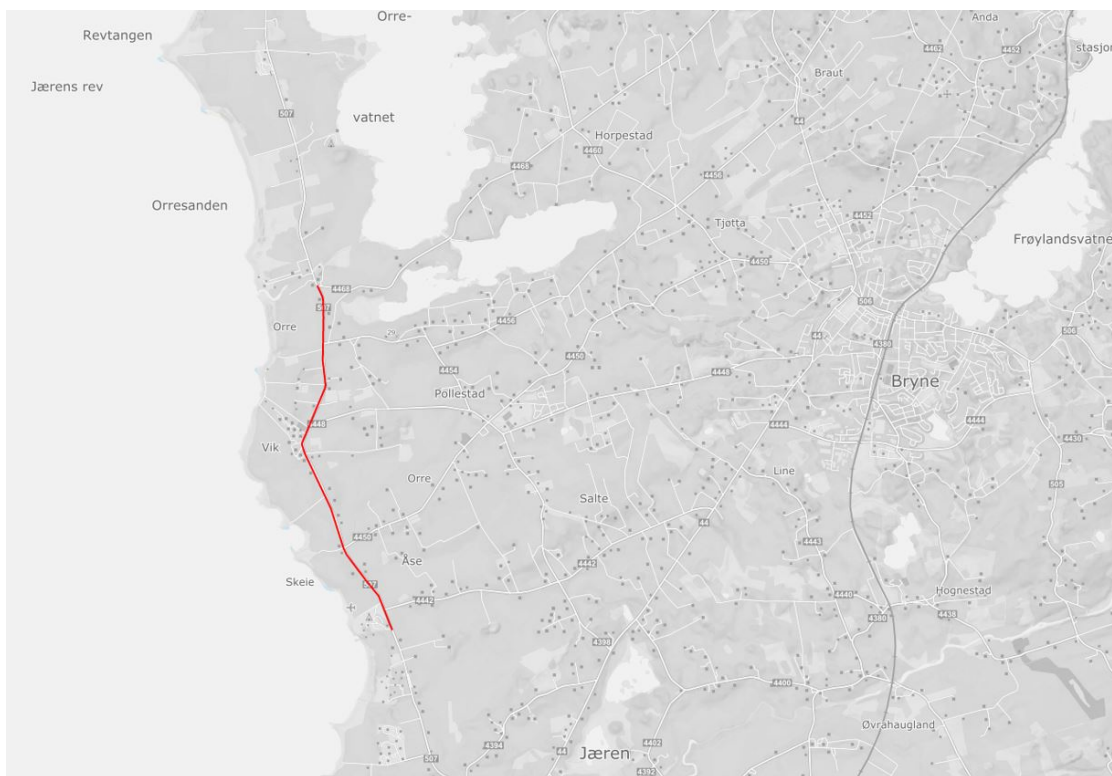
Samferdselsutvalget skal ta stilling til om søknadene om fravik fra krav om utforming av holdeplasser og redusert bredde på trafikkdeler i forbindelse med prosjektet «GS-veg Hå grense – Orre» på fv. 507 skal innvilges.

Saksopplysninger

Holdeplasser er søkt utformet med kun skilt for holdeplass langs vegen, i stedet for kravet som er busslomme eller busskantstopp. Trafikkdeler er søkt med redusert bredde. Trafikkdeleren her er i realiteten en grøft. Det kan være litt forvirring rundt begrepene. Søkeren har brukt begrepet «grøft» mens det korrekte begrepet er «trafikkdeler» i henhold til håndbok N100. Dette blir derfor brukt konsekvent gjennom saken.

Prosjektet omfatter bygging av 4,5 km ny gang- og sykkelveg langs fv. 507 på vestsiden mellom Orre og Hå grense. Planen ble regulert på feil grunnlag (det er

brukt kartgrunnlag med unøyaktigheter fremfor innmålinger av fv. 507), noe som har gitt mindre bredde for prosjektet enn tiltenkt.



Oversiktskart med prosjektet markert i rødt.

Utforming av holdeplasser

Det søkes om fravik for utforming av holdeplass med kun skilt langs vegen, i stedet for busslomme eller kantstopp.

I omtalen av reguleringsplanen er det beskrevet at det kun er skiltet for holdeplass for buss i eksisterende situasjon, og at det ikke er planer for endring av busstilbudet. I regulert areal er det derfor ikke satt av plass til bussholdeplasser utformet som busslomme eller kantstopp.

Det er ikke ønskelig å etablere kantstopp, ettersom en opphøyd plattform anses av søkeren som mer trafikkfarlig for øvrig trafikk enn den er tilretteleggende for kollektivreisende.

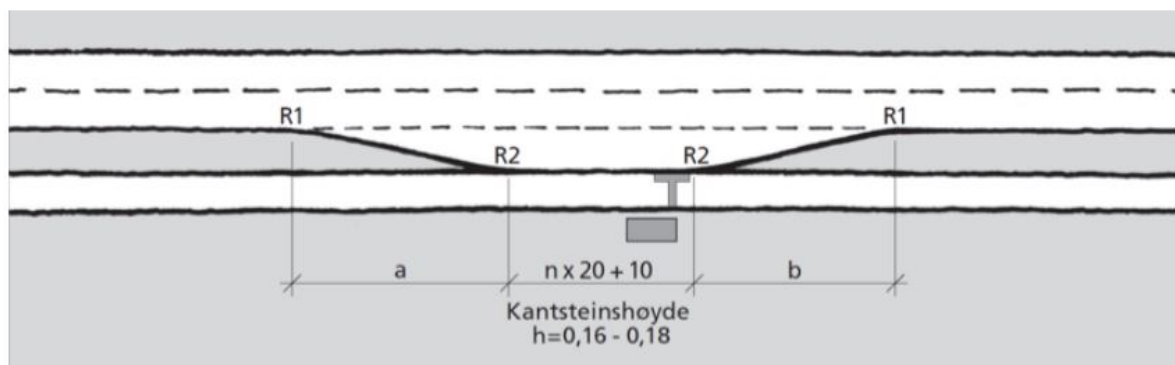
Ved skiltede holdeplasser vil det etableres en asfaltert kobling mellom GS-veg og Fv. 507, slik at kollektivreisende får en tilrettelagt kryssing av grøft.



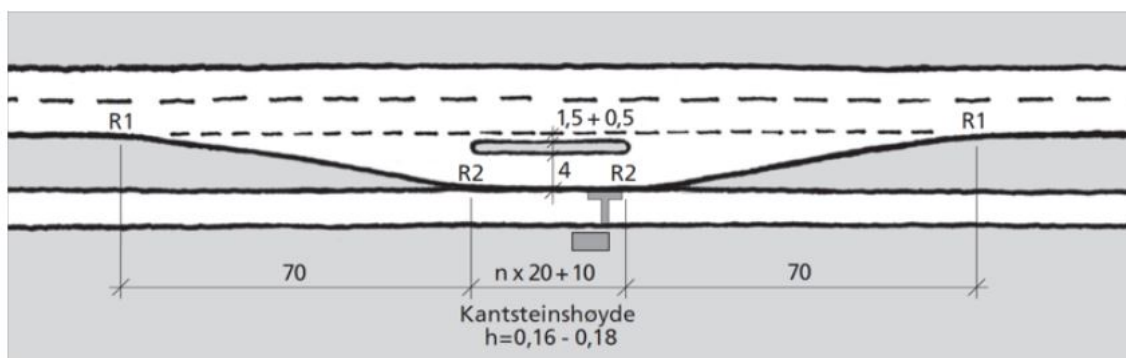
Oversiktstegning som viser hvor bussholdeplassene er plassert.

Søknaden gjelder utformingskrav av holdeplasser. Dette er omtalt i kapittel «C.2 Utformingskrav» av N100 (2013). For Hø2 Øvrige hovedveger når trafikkmengden (ÅDT) er mellom 1500-4000 og fartsgrense 80 km/t gjelder følgende krav for kollektivanlegg:

Holdeplass bør utformes som busslomme uten refuge. Vegen bør ikke ha større stigning enn 4 % ved holdeplassen. Holdeplasser utformes i samsvar med kapittel E.3.



Figur E.36: Busslomme uten refuge, n angir hvor mange busser som forventes å stoppe samtidig (mål i m)



Figur E.37: Busslomme med refuge, n angir hvor mange busser som forventes å stoppe samtidig (mål i m)

Refuge er en type trafikkdeler mellom høyhastighetsveier og busslommen (se figuren E.37).

Søkeren viser til kapittel «E.3 Holdeplass for buss» i N100 (2013) og opplyser at holdeplasser skal utformes som kantstopp eller busslomme.

Søkeren vil fravike dette kravet, derav denne søknaden. Samtidig har søkeren bekreftet at fravikssøknaden omhandler krav til utforming av holdeplasser, og ikke vurdering av skilt for bussholdeplass som er en separat prosess fraviksgruppen ikke har myndighet over.

Ved ikke innvilget fravikssøknad vil dette ifølge søkeren få flere konsekvenser:

- Det er ikke regulert tilstrekkelig areal til etablering av busslomme. Det vil derfor bli nødvendig å forsøke å gjøre en omregulering/mindre reguleringsendring, slik at det blir regulert plass til busslommer. Dette er ikke sikkert er mulig å få gjennomført, da det allerede har kommet spørsmål fra Samferdselsutvalget om det er mulig å redusere grøftebredden i prosjektet av hensyn til jordvern.
- Grunnerverv er påbegynt, og det har vært vanskelig å få til avtale med flere grunneiere som er påvirket av inngrepet slik det er regulert i dag.

Konsekvensene ved innvilget fravikssøknad ifølge søkeren:

- Konsekvenser for sikkerhet (for trafikantene): Fraviket fra etablering av busslomme vil gi økt risiko for påkjørsel av bakfra når buss stopper, og det vil gi økt sannsynlighet for forbikjøring av stoppende buss, noe som kan føre til flere farlige møtesituasjoner. Fravik fra etablering av kantstopp anses som positivt for sikkerheten, ettersom det ikke vil være en opphøyd plattform langs vegen.
- Konsekvenser for estetikk: Tiltaket anses å være positivt for estetikken, da det ikke etableres leskur. Strekningen er en del av nasjonal turistveg Jæren og Nordsjøsykkelfruta, hvor det er fokus på det Jærske, åpne landskapet og særegne steingarder.

- Konsekvenser for økonomi: Det vil være billigere å etablere busstopp med kun skilt fremfor busslomme eller kantstopp.
- Konsekvenser for drift og vedlikehold: Busstopp med kun skilt vil gi mindre behov for vedlikehold enn bussholdeplass med busslomme eller kantstopp.
- Konsekvenser for framkommelighet (Gjelder alle kjøretøy- og trafikantgrupper): Framkommeligheten på Fv. 507 vil bli lik som i dag. For gående og syklende på ny GS-veg vil de få bedre framkommelighet på grunn av etableringen av ny GS-veg, og vil også kunne ferdes sikrere til og fra holdeplass enn dagens situasjon.
Ved å ikke etablere kantstopp med opphøyd plattform vil det være vanskelig for gående å komme på bussen, men ikke verre enn dagens tilbud.
- Andre konsekvenser: Det vil ikke være behov for omregulering/mindre endring av reguleringsplan, og det vil heller ikke være behov for beslag av ytterligere areal av dyrket mark og privat grunn.
- Forslag til avbøtende tiltak: Etablering av en asfaltert kobling mellom GS-veg og Fv. 507 ved bussholdeplassene, slik at kollektivreisende får en tilrettelagt kryssing av grøft, som vist på bildet på neste side.



Asfaltert kryssing av grøft som foreslås å etablere sammen med busstopp kun skiltet med holdeplass.

Bredde på trafikkdelar

Det samme kravet er gitt i både N100 og N101, med ulik ordlyd som følgende:

- Kapittel E.2.1 i N100 (2013):

Trafikkdeler mellom veg med fartsgrense større enn 60 km/t og gang- og sykkelveg bør være minst 3 m bred, regnet fra vegkant til vegkant. Ved fartsgrense 50 eller 60 km/t bør trafikkdeleren være minst 1,5 m bred.

- Kapittel 3.7.3 i N101 (2014):

Der anlegg for gående og syklende går langs veg med fartsgrense > 60 km/t bør det være en trafikkdeler på minst 3,0 m mellom veg og anlegg for gående og syklende (vegkant til vegkant).

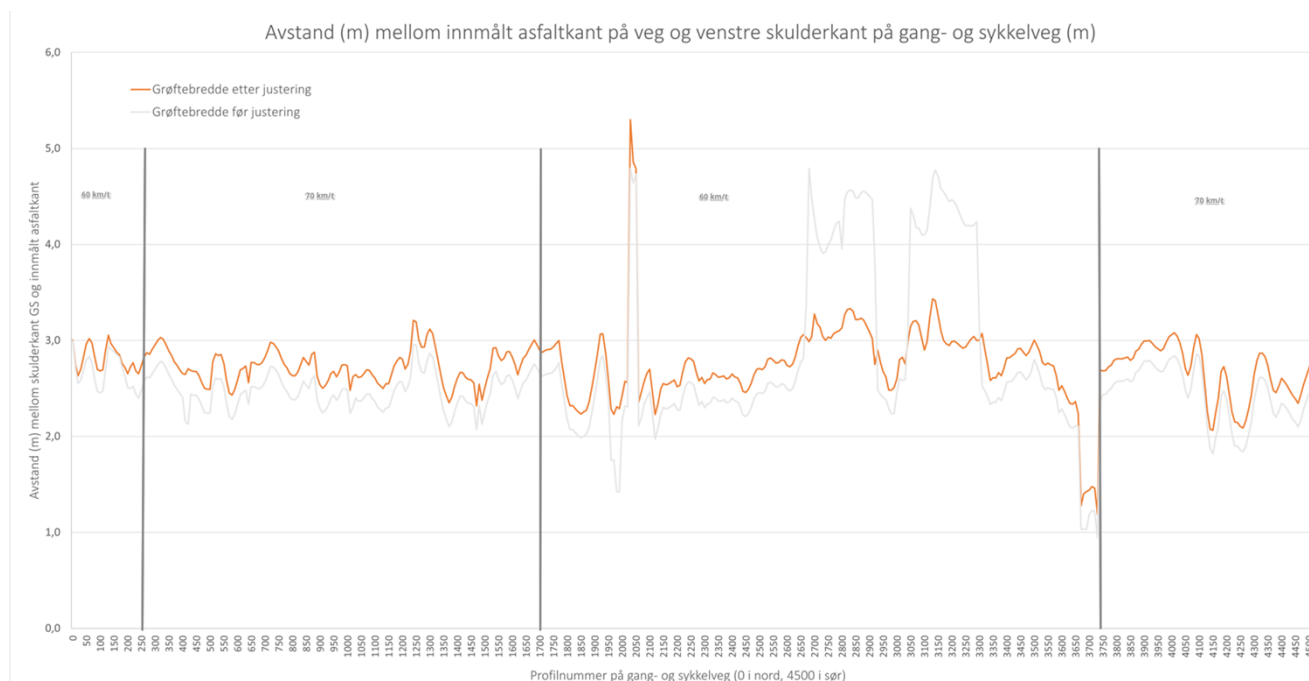
Fraviket gjelder hele strekningen. Fartsgrensen varierer mellom 60 km/t og 70 km/t, men fartsnivået er antatt høyere enn skiltet fartsgrense og det er på bakgrunn av denne antakelsen regulert med 3 m bredde på trafikkdeler på hele strekningen.

Fordeling av bredde på trafikkdeler langs strekningen er som følgende:

Bredde mindre enn 2,5 m: ca. 600 m

Bredde mellom 2,5-3,0 m: ca. 3200 m

Bredde større enn 3,0 m: ca. 700m



Grafen viser avstand mellom asfaltkant på dagens fv. 507 og ny GS-kant, altså tilgjengelig grøftebredde.

De minste trafikkdelerbreddene der det er fartsgrense 70 km/t:

- 2,1 m i profil 4140-4150.
- 2,1-2,2 m i profil 4230-4270.

De minste trafikkdelerbreddene der det er fartsgrense 60 km/t:

- 2,2 m i profil 1850 og 1970.
- 1,3 m i profil 3650-3750.

Reguleringsplanen har lagt opp til 3 m bredde mellom fv. 507 og gang- og sykkelvegen. Men det er trolig regulert på feil grunnlag (det er brukt kartgrunnlag med unøyaktigheter fremfor innmålinger av fv. 507 til å regulere), noe som har gitt mindre bredde til prosjektet enn tiltenkt. Etter reguleringsplanen ble vedtatt i 2018 har det

også blitt utført kantforsterking og utvidelse av fv. 507 i deler av prosjektområdet, som ytterligere har ført til mindre bredde til prosjektet.

Ved ikke innvilget fravikssøknad vil dette ifølge søkeren få flere konsekvenser:

- Det er ikke tilstrekkelig med plass til å utforme trafikkdelar etter vegnormalkrav med 3 m bredde. Fylkesveg 507 har blitt utvidet etter at reguleringsplanen er vedtatt. Det ansees ikke som aktuelt å reversere dette for å få tilstrekkelig plass til trafikkdelar. Konsekvenser blir at det enten må utføres en mindre reguleringsendring eller omreguleres.
- I tillegg må det også gjøres nye forhandlinger med grunneiere. Alternativt kan det settes opp rekkverk, men det er heller ikke ønskelig da strekningen er en del av nasjonal turistveg Jæren og Nordsjøsykkellruta, hvor det er fokus på det Jærske, åpne landskapet og særegne steingarder. Rekkverk vil virke forstyrrende på landskapsbildet.
- Uten godkjent fravik vil kostnadene øke, en konsekvens kan være at prosjektet må utsettes eller stoppes.

Konsekvenser ved innvilget fravikssøknad ifølge søkeren:

- Konsekvenser for sikkerhet (for trafikantene): Fravik vil redusere sikkerheten noe pga. redusert avstand mellom vegkant og GS-kant. Det er likevel over 2 meter grøftebredde på hele strekningen, med unntak av en strekning der det er regulert 1,5 meter trafikkdelar i 60 km/t-sone. De fleste steder er det rundt 2,5 meter eller større trafikkdelar. Uten fravik er det fare for at prosjektet utsettes eller stopper opp, og at det ikke blir gang- og sykkelveg på strekningen. Det vil si at godkjent fravik vil gi en vesentlig forbedring i sikkerhet for trafikantene sammenlignet med dagens løsning.
- Konsekvenser for estetikk: Fravik gir ingen konsekvens for estetikk. Uten fravik kan eventuelt rekkverk bli satt opp på deler av strekningen. Rekkverk vil bli et godt synlig element i landskapsbildet som vil forstyrre inntrykket av steingardene som er typisk for dette området og som er planlagt på utsiden av gang- og sykkelvegen på store deler av området. Fv. 507 er en del av nasjonal turistveg Jæren.
- Konsekvenser for økonomi: Uten fravik vil prisen på gang- og sykkelvegen øke. Uten fravik vil det være nødvendig å redusere bredden på fylkesvegen til slik den var før kantutvidelsen, eller behov for å sette opp rekkverk.
- Andre konsekvenser: Uten fravik kan det bli behov for endring av reguleringsplan.
- Forslag til avbøtende tiltak: Gang- og sykkelvegen er i prosjektet besluttet flyttet 25 cm lengre fra fv. 507 ved å ta av vestre skulder (fra 0,75 m til 0,5 m). Dette har gitt 0,25 m mer plass til trafikkdelar.

Fravikgruppens vurderinger av søknad om holdeplasser:

- Utformingskravet er omtalt i N100 (2013) på side 62:
«Holdeplass bør utformes som busslomme uten refuge. Veggen bør ikke ha større stigning enn 4 % ved holdeplassen. Holdeplasser utformes i samsvar med kapittel E.3.».
- Den nyeste versjonen av N100 setter krav om enten kantstopp eller busslomme (krav 3.123). Dette gjelder på en Hø2-vei, som har fartsgrense 60 km/t og ÅDT < 12000 slik som tilfellet er på en del av dette prosjektet.
- Med fartsgrense 70 km/t er det krav om busslomme, fordi en da må legge til grunn en Hø1-vei som har fartsgrense 80 km/t. Krav 3.97: Holdeplass skal utformes som busslomme uten trafikkdelers når ÅDT > 1500.
- Søkeren vil hverken ha busslomme eller kantstopp.
- Trafikksikkerhetsmessig, der hvor kravet er busslomme (strekningen med fartsgrense 70 km/t), er det uheldig å akseptere at bussen skal stå i veien med tanke på påkjøring bakfra, og farlige situasjoner som kan oppstå ved forbikjøring av bussen.
- Bildet «Asfaltert kryssing av grøft som foreslås å etablere sammen med busstopp kun skiltet med holdeplass» er illustrativt og viser at passasjerene må gå ut av eller inn på bussen i en grøft fra en av busdørene. Dette synes fravikgruppen er svært uheldig. Det kan være farlig pga. stor høydeforskjell mellom døra og grøfta. Dessuten er det mer høydeforskjell mellom døra og der det er planlagt asfaltflate enn det som er vanlig på en busslomme. Universell utforming blir ikke ivaretatt.
- Venteareal er planlagt på gang- og sykkelvegen og nært kjøreveien, noe som anses som uheldig.
- Det vil ikke være kantstein mellom de ventende på bussen og kjøreveien. Kantstein har en avvisende effekt.
- Som resultat får kollektivreisende et dårlig tilbud.
- Det er plass til busslomme eller kantstopp innenfor annen veggrunn på reguleringsplanen på hele strekningen bortsett fra en lengde på 77 meter.
- Søkeren har bekreftet at fravikssøknaden omhandler krav til utforming av holdeplasser, ikke vurdering av skilt nr. 512 som er en separat prosess fravikgruppen ikke har myndighet over.
512-skilt eller midlertidig kantstopp er en holdeplass med kun 512-skilt ifølge V123: «Dette er ikke en normert løsning. Løsningen skal ikke benyttes ved nyanlegg eller utbedring. Løsningen tilfredsstiller ikke kravene til universell utforming og kan ikke etableres permanent. Løsningen kan etableres midlertidig, for eksempel der det oppstår behov for transport av skolebarn, inntil permanent løsning er på plass.

Følgende kriterier må i tillegg oppfylles:

- ÅDT < 1500
 - løsningen vurderes som tryggere enn at passasjerene går langs hovedvegen
 - tilfredsstillende sikt
 - venteareal utenfor kjørebanelen (i avkjørsler, stikkveger, ved postkasser eller lignende)
 - trafiksikkerhetsvurdering som viser at løsningen er akseptabel. En slik vurdering omfatter også kryssing av veg til/fra holdeplass og eventuell atkomst til holdeplass langs vegen.
- Prosess for å etablere 512-skilt (høring) kan resultere i at prosjektet ikke får lov til å kun etablere skilt. Dette fører til kostnader hvis det likevel må bygges busslommer/kantstopp.

Fraviksgruppen anbefaler at søknaden om holdeplassutforming **ikke** innvilges.

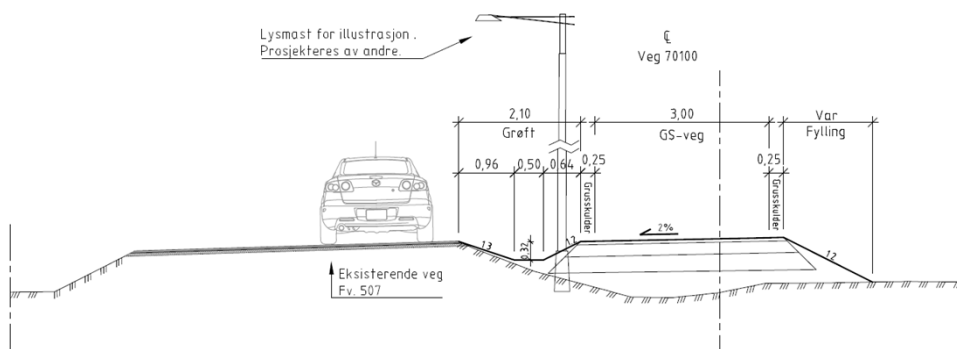
Fravikgruppens vurderinger av søknad om bredde på trafikkdel:

- Utvidelse av fylkesvegen er ikke gjort i henhold til reguleringsplanen. I 60-sone var det regulert 3 meter trafikkdel opprinnelig. Det er også påpekt at det trolig er regulert på feil grunnlag (det er brukt kartgrunnlag med unøyaktigheter fremfor innmålinger av fv. 507). Fraviksgruppen ser at det er gjort feil i reguleringsplanfasen. Det er planlagt og delvis bygget feil. Dette mener fraviksgruppen ikke bør gå ut over sikkerheten for de gående og syklende. Trafiksikkerhetsnivået vil bli lavere enn det som håndbok N100 legger opp til når det brukes smalere bredde på trafikkdel enn det som er kravet.
- Det er tenkt å redusere bredden på skulderen på kjøreveien, og på den måten øke bredden på trafikkdelene med 25 cm. Dette anses ikke som godt nok avbøtende tiltak for å kunne kompensere for redusert bredde på trafikkdel, som skulle ha vært 3 meter ifølge reguleringsplanen.
- På strekningen hvor det er fartsgrense 60 km/t og bredde på trafikkdel er større enn eller lik 1,5 meter er det ikke fravik.
- Normalprofilen under viser situasjon for fartsgrense 70 km/t og bredde på trafikkdel bare 2,1 meter, mens kravet er minimum 3m.

Normalprofil, grøft ved minumbredde 2,1 m

Linje 70100

150

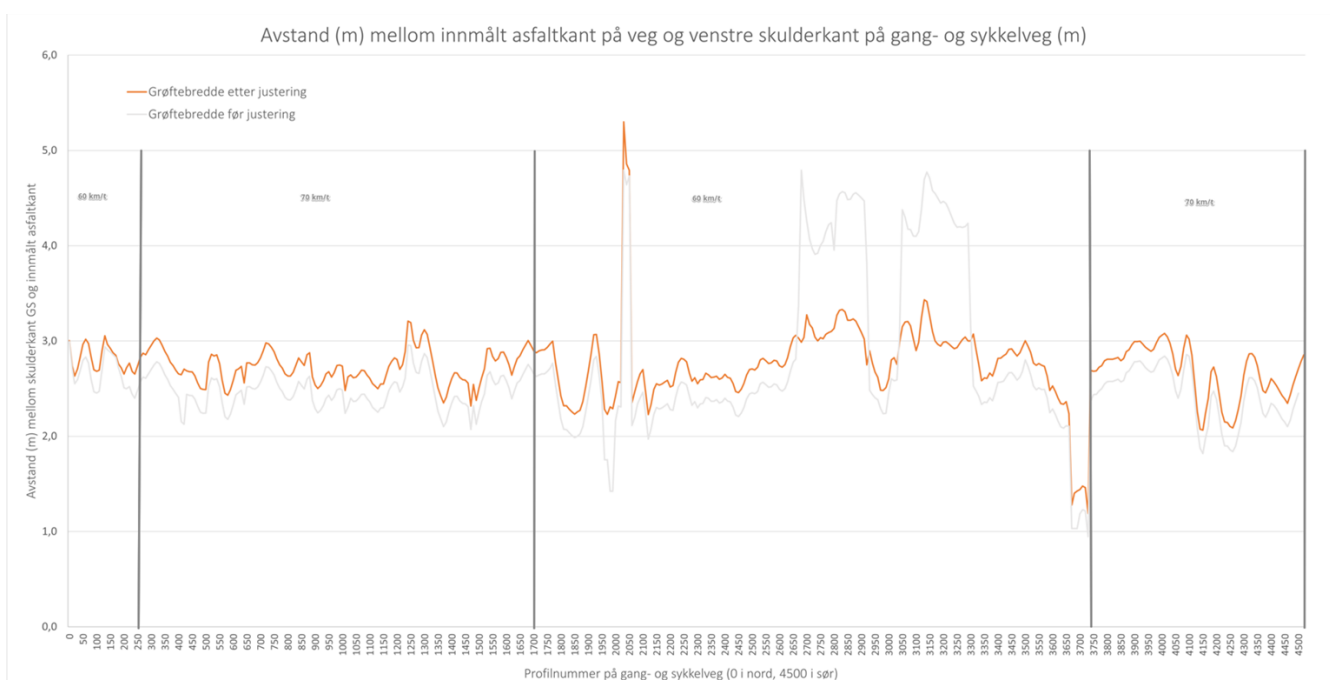


- Fra grafen under ser vi at i 70-sonen i begynnelsen av strekningen er det under 3 meter trafikkdelebredde på nesten hele den delen. I 60-sonen er det bare en liten del som skiller seg ut negativt. Den er i slutten av strekningen. På den siste delen, som er i 70-sone, er bredden på trafikkdeleren mellom 2 og 3 meter. Smalere trafikkdele enn 3 meter i 70-sone er svært uheldig med tanke på trafiksikkerhet. I 60-sonene er kravet minimum 1,5 meter. På profil 3700 i 60-sone, der hvor det ifølge grafen er minst avstand mellom innmålt asfaltkant på kjøreveien og skulderkant på g/s-veien, er det en kort strekning mellom to avkjørsler og samtidig ligger en bygning veldig nær veien:



Profil 3700 (detalj fra tegning C005)

På denne korte strekningen er fraviksguppen positiv til å akseptere ønsket bredde på trafikkdeleren så lenge det brukes kantstein på den.



Fraviksgruppen anbefaler at søknaden om bredde på trafikkdelar **ikke** innvilges.

Fylkesdirektørens vurderinger

Fylkesdirektøren er enig med fraviksgruppen i at løsningen prosjektet foreslår for utforming av stoppested for buss, med kun skilt langs vegen, ikke er ønskelig. I søknaden peker prosjektet på at selv om den skisserte løsningen vil gjøre det vanskelig for gående å komme på bussen, så vil det ikke bli verre enn dagens tilbud. Selv om det er få bussavganger, og dermed et beskjedent antall passasjerer, bør likevel de som reiser kollektivt ha tilfredsstillende forhold både for venting og på-/avstigning.

Prosjektet peker videre på at hensyn til jordvern gjør det vanskeligere enn vanlig å etablere busstopp som er i henhold til vegnormalen. I følge fraviksgruppen er det imidlertid plass til busslomme eller kantstopp innenfor annen veggrunn i reguleringsplanen, med unntak av en lengde på 77 meter. På bakgrunn av dette oppfatter fylkesdirektøren at det på denne strekningen vil være relativt enkelt å finne løsninger som er i henhold til kravet.

Når det gjelder fravik fra krav til bredde på trafikkdelar oppfatter fylkesdirektøren at det er strekningen med fartsgrense 70 km/time som her utgjør en utfordring, fordi det da er krav om bredde på 3 meter. Som vist over er kravet ved fartsgrense 60 km/time 1,5 meter. Fraviksgruppen ønsker ikke å innvilge fraviket fordi det vil gi dårligere trafiksikkerhet. Fylkesdirektøren mener likevel at det i denne saken også er andre hensyn som må vektlegges. Prosjektet peker på at fylkesvegen har blitt utvidet etter at reguleringsplanen ble vedtatt og at dette har påvirket tilgjengelig areal til trafikkdelar. Dersom bredden på trafikkdelar skal være i henhold til kravet på 3 meter, vil det kreve reguleringsendringer. Dette vil gi økte kostnader for prosjektet og forsinke framdriften, og ettersom strekningen ligger i et område med landbruk vil det også gi negative konsekvenser med hensyn til jordvern. Fravikssøker peker videre på at strekningen er en del av nasjonal turistveg Jæren og Nordsjøruta og fylkesdirektøren er enig i vurderingen av at rekkverk vil virke forstyrrende på landskapsbildet som er preget av åpenhet og særegne steingarder. Ut ifra en samlet vurdering av fordeler og ulemper ved å innvilge fravik, mener fylkesdirektøren at fordelene ved å innvilge fravik er større enn ulempene og innstiller på at søknaden om fravik fra krav om bredde på trafikkdelar blir innvilget. Dette på tross av at bredere trafikkdelar vil gi en bedre trafiksikkerhetssituasjon. Ideelt sett burde bredden på trafikkdelar vært i henhold til kravet. Fylkesdirektøren vil likevel påpeke at trafiksikkerhet ikke er en statisk størrelse. Det er en glidende overgang mellom ulike sikkerhetsnivåer og når kravet for fartsgrense 60 km/time er 1,5 meter mener fylkesdirektøren at det er akseptabelt å fravike kravet for det dobbelte av dette ved fartsgrense 70 km/time. Dette er også en strekning med relativt lav ÅDT, noe som støtter denne vurderingen.

På den korte strekningen ved profil 3700 er fylkesdirektøren enig med fraviksgruppen i at det kan brukes en smalere bredde på trafikkdelaren så lenge det brukes kantstein på den.

Konklusjon

Fylkesdirektøren anbefaler at søknaden om fravik fra krav for utforming av holdeplass ikke blir innvilget, men anbefaler at søknaden om fravik fra krav for utforming av bredde på trafikkdelar blir innvilget.

Dette dokumentet er elektronisk godkjent.