

DAGSORDEN Samferdselsutvalget d. 29-03-2023

Mødedato Onsdag d. 29. marts 2023 kl. 11:30

Mødested Fylkeshuset

Indholdsfortegnelse

Møtedokumenter.....	3
SP 8/2023 Spørsmål Reid Ivar Bjorland Dahl, KrF ang. reduksjon i bussrutetilbudet.....	4
SP 9/2023 Spørsmål Lin Veronica Jacobsen, Ap ang. trafikkulykken på Moi.....	5
SP 10/2023 Spørsmål Lin Veronica Jacobsen, Ap ang. saken om rassikring i Bergsura.....	6
SP 11/2023 Spørsmål Alexander Rügert-Raustein, MDG ang. avkøyrse ved næringsområdet "Rand".....	7
SP 12/2023 Spørsmål Alexander Rügert-Raustein, MDG ang. har kansellering av anbuds konkurranse.....	10
SP 13/2023 Spørsmål Alexander Rügert-Raustein, MDG ang. service og sikkerhet på hurtigbåt.....	11
RS 9/2023 Referat fra styringsgruppemøte Haugalandspakken S4 24-11-2022.....	12
RS 10/2023 Referat fra styringsgruppemøte Haugalandspakken S1 23.02.23.....	13
RS 11/2023 Referat fra kontaktmøte mellom Kolumbus og RFK 01.02.2023.....	14
RS 12/2023 Månedssrapport Kolumbus januar 2023.....	15
RS 13/2023 Månedssrapport Kolumbus februar 2023.....	16
PS 16/2023 Godkjenning av protokoll fra møte i samferdselsutvalget 01.02.2023.....	17
PS 17/2023 Bruk av restmidler i Gjesdalspakken – Fv. 450 utbedringstiltak – Gjesdal kommune. Endring.....	18
PS 18/2023 Sandnes kommune - FV 4505 - Hølelia - Fravik fra N100 - ønske om redusert fortausbredder.....	25
PS 19/2023 Årsrapport 2022 Drift, vedlikehold og investeringer på fylkesvei i Rogaland.....	31
PS 20/2023 Fv.44 Bussveien Forussletta - Stavangerveien er klar for utlysning.....	32
PS 21/2023 Bompengevurdering og videre prosess for tunnel mellom Sauda og Etne.....	38
PS 22/2023 Orientering om behov for rutejusteringer ved overgang til nullutslippsteknologi.....	48

Møtedokumenter

Spørsmål

Arkivreferanse: 2019/46517-105
Saksbehandler: Vera Britt Sommer
Avdeling: Utvalgssekretariat

Spørsmål Reid Ivar Bjorland Dahl, KrF ang. reduksjon i bussrutetilbudet

Sakens gang

Saksnummer	Møtedato	Utvalg
8/2023	29.03.2023	Samferdselsutvalget

Spørsmål fra folkevalgt

Hvilke kriterier har Kolumbus AS lagt til grunn for utvelgelse av bussrutene som skal reduseres? I hvilken grad har Kolumbus AS vurdert om de aktuelle reduksjonene burde vært sendt på høring til berørte kommuner/instanser og om selskapet burde orientert samferdselsutvalget om de samfunnsmessige konsekvensene i henhold til leveranseavtalen?

Bakgrunn for spørsmålet

Kolumbus AS skal gjøre justeringer i bussrutetilbudet fra og med april 2023 med bakgrunn i at inntektene i selskapet ikke dekker kostnadene. I henhold til leveranseavtalen som Rogaland fylkeskommune har med Kolumbus AS kan selskapet foreta markedsmessige justeringer av rutetilbudets åpningstid og frekvens, mindre trasèendringer og betjeningsform (f.eks. overgang til bestillingsavganger) for inntil 4,0 % av den totale ruteproduksjonen for buss pr. 1. januar gjeldende år.

Videre står det at om ruter fjernes eller reduseres i distrikt/områder med sterkt avgrensede kollektive tilbud, må de samfunnsmessige konsekvensene sikres politisk behandling før gjennomføring.

I avtalen står det også at Kolumbus AS skal vurdere behovet for høring i kommuner og andre aktuelle instanser i forkant av alle ruteendringer. Dersom det gjøres endringer i rutetilbudet, skal Kolumbus AS sørge for tilstrekkelig informasjon om endringene til alle berørte kommuner og publikum i god tid før iverksettelse.

Det kan også nevnes at det i leveranseavtalen står at terskelen for å sende forslag om ruteendringer til høring i kommunene skal være lav.

De aktuelle ruteendringene har ikke vært behandlet eller orientert om i Samferdselsutvalget. Representanten kjenner heller ikke til at de har vært på høring i kommunene. Ut ifra omtale i media kan det se ut som det blant annet rammer områder med sterkt avgrenset kollektivtilbud som Undheim, Hognestad, Pollestad og Nærland på Jæren.

Spørsmål

Arkivreferanse: 2019/46517-106
Saksbehandler: Vera Britt Sommer
Avdeling: Utvalgssekretariat

Spørsmål Lin Veronica Jacobsen, Ap ang. trafikkulykken på Moi

Sakens gang

Saksnummer	Møtedato	Utvalg
9/2023	29.03.2023	Samferdselsutvalget

Spørsmål fra folkevalgt

Hei Stine.

Skriver på bakgrunn av den grusomme dødsulykken på Moi. Dette berører meg veldig sterkt, det må jeg bare få sagt.

Ut ifra bildene i media, så der det ut som at veien ungdommene kjørte utfor ikke hadde autovern. Hadde veien hatt autovern ville vi ikke hatt denne dødsulykken.

Og det jeg ellers har funnet ut er at dette er en fylkesvei.

Så jeg har noen spørsmål, som vi gjerne kommer til å få etter hvert.

- Har vi mange fylkesveier i Rogaland som ligger så nær vannforekomst, og som ikke har autovern?
- Har vi noen planer om trafiksikring på denne aktuelle veien?
- Er det noen strakstiltak vi kan gjøre på denne veien (aktuell strekning for å hindre flere ulykker)
- Hva blir gjort for å sikre veistrekninger som ligger nær vannforekomst på denne måten?

Spørsmål

Arkivreferanse: 2019/46517-107
Saksbehandler: Vera Britt Sommer
Avdeling: Utvalgssekretariat

Spørsmål Lin Veronica Jacobsen, Ap ang. saken om rassikring i Bergsura

Sakens gang

Saksnummer	Møtedato	Utvalg
10/2023	29.03.2023	Samferdselsutvalget

Spørsmål fra folkevalgt

Gjesdal kommune vedtar etter alt å dømme reguleringsplan for rassikring langs fv. 450 Bergsura i kommunestyret mandag 27. mars. I planforslaget skriver Rogaland fylkeskommune at «oppstart er tenkt i 2023 dersom det foreligger en godkjent reguleringsplan innen 1. juli 2023».

Når ser fylkeskommunen for seg å legge prosjektet ut på anbud?

Vil det være aktuelt at man samtidig med arbeidene utbedrer de få hundre meterne på fv. 450 fra Bergsura frem til krysset til Våglandsvegen, slik at det blir gjennomgående standard med gul midtstripe?

Spørsmål

Arkivreferanse: 2019/46517-108
Saksbehandler: Vera Britt Sommer
Avdeling: Utvalgssekretariat

Spørsmål Alexander Rügert-Raustein, MDG ang. avkøyrrel ved næringsområdet "Randabergsletta" inn i FV 4590, Randabergveien

Sakens gang

Saksnummer	Møtedato	Utvalg
11/2023	29.03.2023	Samferdselsutvalget

Vedlegg:

- | | |
|---|---------|
| 1 | Bilde 1 |
| 2 | Bilde 2 |

Spørsmål fra folkevalgt

Vil fylkeskommunen sørge for rask skring og opprydding i denne uoversiktlige situasjonen slik at dette ikke forblir slik det er, fram til den varsla ombygging skjer?

Vil fylkeskommunen følge Statens Vegvesens oppfatning eller vil fylkeskommunen følge gjeldende regelverk og reguleringsplan og flytte vikelinjen tilbake eller er «fete striplet linjer» som oppmerking av G/S rett merking?

Korleis vil fylkeskommunen sikre at sjofører som svinger inn i næringsområdet forstår at dei har vikeplikt for G/S?

Korleis er situasjonen løyst i detailreguleringa som kjem til behandling?

Vil fylkeskommunen be stryingsgruppa i bymiljøpakka om prioritert finansiering av dette området?

Bakgrunn for spørsmålet

Utkøyrrel frå næringsområdet «Randabergsletta» til FV 4590 Randabergveien – vikeplikt

Det er blitt stil spørsmål ved situasjonen ved utkøyrsel frå næringsområdet «Randabergsletta» til FV 4590 Randabergveien i kommunestyret i Randaberg. I svar frå ordførar står det bl.a. følgjande:

«Per i dag er det myke trafikanter på gang- og sykkelveien som har vikeplikt. Vi har fått vurdering av representant fra Statens vegvesen, som mener, som interpellanten, at skiltet er feil plassert.

Vikelinjen er helt ute ved hovedveien og vikepliktskiltet er lenger inne på sideveien, innenfor gang- og sykkelveien. Det betyr at bilene som kommer fra næringsområdet har vikeplikt for gang- og sykkelvei, mens biler som kommer fra hovedvei ikke har vikeplikt for gående og syklende. Det skaper fort forvirring.

Vikepliktskiltet bør plasseres så nær vikelinjen som mulig, og skal stå mellom gang- og sykkelvei og hovedvei. Da dette er en fylkesvei er det Rogaland fylkeskommune som har ansvar for veien. Jeg vil be kommunedirektøren kontakte fylkeskommunen for å endre skilting, slik at de flyttes ut til rabatt mellom vei og gang- og sykkelvei.

Det aktuelle krysset vil også bli regulert som en del av detaljregulering for Fv. 4590 Randabergveien, sykkelvei med fortau. Planen blir utarbeidet av Rogaland fylkeskommune, og skal legges frem til førstegangsbehandling i Kommuneplanutvalget i deres møte 4. mai.»

Dette svaret ser ikkje ut til å vere i samsvar med verken grunneigarforhold eller reguleringsplanen.

Utkøyrselen er svært trafikkfarleg spesielt for mjuke trafikanter og rettigheter for disse må styrkes ikkje svekkes.

Grunneigaforhold

Vegkartet (<https://vegkart.atlas.vegvesen.no/#kartlag:topo4/@-36371,6576868,17/vegssystemreferanse:-36398.249:6576901.527.no>) viser at vegarealet i næringsområdet på sørsida av gang- og sykkelstien er privat (Vegsystemreferanse: 1127 **PV** 99764 K S1D1 m11)

Det tilseie at dette er ein avkøyrsel og ikkje eit vegkryss som betyr at G/S har forkøyrssrett og biler inn og ut av området har vikeplikt.

Reguleringsbestemmelser

Reguleringsbestemmelsene for næringsområdet §6 tilseie det same (<https://www.arealplaner.no/1127/arealplaner/48>):

«§6 Felles avkjørsel.

Felles avkjørsel ut i Radnabergveien er felles for byggeområdene. Gang og sykkelvei langs Randabergveien skal vere gjennomgående. [...]»

Gjennomgåande G/S betyr forkøyrrett for nettopp G/S.

Begge delar tilseie altså at syklande og gåande har forkøyrrett medan biler inn og ut av området har vikeplikt.

Den faktiske situasjonen

Skilting og merking er imidlertid misvisande og i sammen uoversiktlige vegdimensjoner skaper trafikkfarlege situasjoner.

Vikelinja for biler ut av området er blitt flyttet frå sørsiden av G/S til vegkanten (sjå vedlagte bilete), slik at ventende biler som før stoppa før G/S nå står på tvers av G/S. På venstre side av utkjørselen derimot står vikepliktskiltet på riktig side av G/S som gir gåande og syklande plass viss bilen stopper riktig ift skiltet. For bilfører ut av området skaper dette ei uklar situasjon alt etter kva merking/skilting som følges.

Avkjørselen er så stor i dimensjon at biler som kjem i frå FV 4590 i kombinasjon med skiltinga og merkinga må oppfatte dette som vegkryss som tilseie vikeplikt for gåande og syklande. Bygdebladet har hatt eit videooppslag som viser ei kollisjon mellom sykkel og motorsykkel. Sykkelen i øst-vest-retning (frå SVG mot Randaberg sentrum) kolliderer med ein motorsykkel som kjem same retning å fylkesvegen og svinger inn i området som ikkje overholder vikeplikten.

Konklusjon

Grunneigarforhold og regulerinsplanen tilseie at vikeplikten er omvendt enn det ordfører referer i frå Statens Vegvesen. Men det er riktig at biler ut av området får motstridande informasjon jf plassering av vikelinje og vikeskilt. Biler inn i området har liten indikasjon at dette ikkje er eit kryss men ein avkøyrsel.

Nå skal kommunedirektøren i Randaberg ta kontakt med fylkeskommunen for å få skiltet flyttet slik SVV meiner.

I motsetning av det representanten frå Statens Vegvesen blir referert med var interpellanten ikkje av den oppfatning at det er skiltet som er feilplassert og bør flyttes men at vikelinja er feil plassert og skal flyttes tilbake der den var.

Spørsmål

Arkivreferanse: 2019/46517-109
Saksbehandler: Vera Britt Sommer
Avdeling: Utvalgssekretariat

Har kansellering av anbudskonkurranse for hurtigbåtkontrakten konsekvenser for løyva tilskot til elektrifisering?

Sakens gang

Saksnummer	Møtedato	Utvalg
12/2023	29.03.2023	Samferdselsutvalget

Spørsmål fra folkevalgt

Har kansellering av anbudskonkurranse for hurtigbåtkontrakten konsekvenser for løyva tilskot til elektrifisering?

Bakgrunn for spørsmålet

I månedsrapportene til Kolumbus er det under punkt 5.6 Prosjekt for reduksjon av klimautslipp vist til store finansielle tilskot til elektrifisering i forbindelse med pågåande anbudskonkurranser.

Kolumbus har stansa konkurransen om hurtigbåtkontrakten i Ryfylkebassenget pga. vansker med å få klimakrav og økonomiske rammer til å stemme.

Det var tidlegare eit tema at kontrakter måtte lysas ut for å sikre at tilskot ikkje faller bort.

Spørsmål

Arkivreferanse: 2019/46517-110
Saksbehandler: Vera Britt Sommer
Avdeling: Utvalgssekretariat

Spørsmål Alexander Rügert-Raustein, MDG ang. service og sikkerheit på hurtigbåt

Sakens gang

Saksnummer	Møtedato	Utvalg
13/2023	29.03.2023	Samferdselsutvalget

Spørsmål fra folkevalgt

Kan Kolumbus kommentere om følgjande er ei kjent problemstilling og korleis dette handteres?

Bakgrunn for spørsmålet

Eg fekk denne henvendelsen av ein brukar av kollektivtilbodet vårt:

«Som en av øyboerne som er avhengig av Medstraum (eller evnt andre hurtigbåter), må jeg si at elektrisk eller ikke kommer i skyggen av våre ønsker til å faktisk ha et tilbud om å få komme oss til byen oftere, og uten en hel del stress som er pålagt oss brukere og de ansatte på båten. F eks å måtte ringe og bestille tid nå, isteden for å heise blåse. Siste ukenes endring er at vi nå må bestille båt når den ligger i byen, fordi båten ikke lenger har matros til å ta seg av telefoner og kunder, heller ikke dem som er ombord/ til ombordstigning/ vil betale/ til og med ikke for å hjelpe de eldre, som ikke får opp en så tung dør for å komme seg ut! At barn kan komme til å bli klemt i en dør som ofte blir stående åpen, eller dårlig festet mangel på folk på dekk, synes lite prioritert. Samme problematikk kan også føre til at sjøgang kan trenge inn utilsiktet. Å klage for endring synes umulig både for ansatte på båten og oss brukere, da etatene bare skylder på hverandre.»

Dette kan tyde på eit dårlegare servicetilbod pga låg bemanning men ikkje minst sikkerheits utfordringar.

Referatsak

Arkivreferanse: 2019/46516-105
Saksbehandler: Vera Britt Sommer
Avdeling: Utvalgssekretariat

Referat fra styringsgruppemøte Haugalandspakken S4 24-11-2022

Sakens gang

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

9/2023	29.03.2023	Samferdselsutvalget
--------	------------	---------------------

Vedlegg:

- 1 Haugalandspakken_Møtereferat S4-2022

Saken gjelder

Referat fra styringsgruppemøte Haugalandspakken S4 24-11-2022

Referatsak

Arkivreferanse: 2019/46516-106
Saksbehandler: Vera Britt Sommer
Avdeling: Utvalgssekretariat

Referat fra styringsgruppemøte Haugalandspakken S1 23.02.23

Sakens gang

Saksnummer	Møtedato	Utvalg
10/2023	29.03.2023	Samferdselsutvalget

Vedlegg:

- 1 Haugalandspakken_Møtereferat S1-2023 - utkast

Saken gjelder

Referat fra styringsgruppemøte Haugalandspakken S1 23.02.23.

Referatsak

Arkivreferanse: 2019/46516-107
Saksbehandler: Vera Britt Sommer
Avdeling: Utvalgssekretariat

Referat fra kontaktmøte mellom Kolumbus og RFK 01.02.2023

Sakens gang

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

11/2023	29.03.2023	Samferdselsutvalget
---------	------------	---------------------

Vedlegg:

- 1 Kolumbus_Kontaktmøte 2023-02-02 Referat

Saken gjelder

Referat fra kontaktmøte mellom Kolumbus og RFK 01.02.2023.

Referatsak

Arkivreferanse: 2019/46516-108
Saksbehandler: Vera Britt Sommer
Avdeling: Utvalgssekretariat

Månedsrapport Kolumbus januar 2023

Sakens gang

Saksnummer	Møtedato	Utvalg
12/2023	29.03.2023	Samferdselsutvalget

Vedlegg:

- 1 Kolumbus_Månedsrapport_2023-01_Januar

Saken gjelder

Månedsrapport Kolumbus januar 2023

Referatsak

Arkivreferanse: 2019/46516-109
Saksbehandler: Vera Britt Sommer
Avdeling: Utvalgssekretariat

Månedssrapport Kolumbus februar 2023

Sakens gang

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

13/2023	29.03.2023	Samferdselsutvalget
---------	------------	---------------------

Vedlegg:

- 1 Kolumbus_Månedssrapport_2023-02_Februar

Saken gjelder

Månedssrapport Kolumbus februar 2023.

Saksfremlegg

Arkivreferanse: 2019/46439-44
Saksbehandler: Vera Britt Sommer
Avdeling: Utvalgssekretariat

Godkjenning av protokoll fra møte i samferdselsutvalget 01.02.2023

Sakens gang

Saksnummer	Møtedato	Utvalg
16/2023	29.03.2023	Samferdselsutvalget

Vedlegg:

1 Møteprotokoll 01.02.2023

Innstilling

Protokoll fra møte i samferdselsutvalget 01.02.2023 godkjennes.

Ole Ueland
leder

Dette dokumentet er elektronisk godkjent.

Saksfremlegg

Arkivreferanse: 2023/19663-1
Saksbehandler: Matthew Millington
Avdeling: Planlegging og utbygging - Rural

Bruk av restmidler i Gjesdalspakken – Fv. 450 utbedringstiltak – Gjesdal kommune. Endring i fordeling.

Sakens gang

Saksnummer	Møtedato	Utvalg
17/2023	29.03.2023	Samferdselsutvalget
		Fylkesutvalget
		Fylkestinget

Sammendrag

Fylkestinget vedtok 26.04.2022, i sak 46/2022 Bruk av restmidler i Gjesdalspakken – Fv. 450 utbedringstiltak – Gjesdal kommune, en prioritert liste med 5 tiltak som ble finansiert av anslagsvis 35 millioner kr. i “restmidler” fra Gjesdalspakken. På bakgrunn av dette vedtaket har fylkesdirektøren igangsatt et arbeidet med det høyeste prioriterte tiltaket i porteføljen; «Kurveutvidelse og fjellsikring vest for Byrkjedalstunet».

Forprosjektet viser at kostnadsrammen til tiltaket ved Byrkjedal må justeres vesentlig opp. For å håndtere kostnadsendringen og ta høyde for indeksregulering, foreslås endringer i den tidligere vedtatte fordelingen. Antatte kostnader for tiltak vedtatt i sak 46/2022 overstiger prognose for gjenstående inntekter i Gjesdalspakken med rundt 7 millioner. To rassikringsprosjekter foreslås lagt nederst i porteføljen, og må om nødvending vurderes finansiert med skredsikringsmidler i inneværende Handlingsprogram for samferdsel 2023-2030. Fylkesdirektøren foreslår at gjenstående prosjekt blir gjennomført i prioritert rekkefølge innenfor prognose for inntekter i pakken. Det arbeides for å redusere kostnader i alle prosjektene. Ved eventuelle kostnadsendringer disponeres midlene i henhold til foreslått prioritering.

Fylkesdirektørens innstilling

Fylkestinget vedtar at inntekter i Gjesdalpakken porteføljestyres og disponeres i følgende rekkefølge:

Prioritering	Tiltak	Antatte kostnader (mill. kroner justert 2023)
1	Fv. 450 Kurveutvidelse vest for Byrkjedalstunet	20,3
2	Fv. 450 Veg- og kryssutbedring ved Giljagården	8,2
3	Fv. 450 Kurveutvidelse ved Hunnedalsvegen 2587	4,6
Sum kostnader prioriterte tiltak 2023		33,1
Prognose restmidler Gjesdalpakken 2023		35,8
(4)	Utbedring og tilleggstiltak for rassikring, Osafjellet ved Ragsvatn	5,7
(5)	Utbedring av rassikringstiltak i Giljajuvet	4
Sum kostnader alle tiltak		42,8

Gunn Claire Westad
Fylkesdirektør

Stine Haave Åsland
Samferdselssjef

Bakgrunn for saken

Alle navngitte tiltak som kommer frem av St.prp.nr. 67 (2002-2003) og 127 S (2009-2010) Gjesdalspakken ble ferdigstilt i 2021, men innkrevingen skal pågå til og med 15 februar 2024. Tilgjengelige midler i sluttfasen av pakken er beregnet til rundt 35 millioner kroner. I beregningen er det tatt hensyn til gjenstående økonomiske forpliktelser i ferdigstilte prosjekter og framskrivingen av bompengeinntektene fram til avslutning 15. februar 2024.

Vinteren 2021/2022 tok fylkesdirektøren initiativ til å vurdere hvordan restmidlene bør brukes til å forbedre fv. 450. Det ble indentifisert 13 mulige vegutbedringer langs fv. 450 mellom Oltedal og Byrkjedal. Alle tiltakene ble vurdert og det ble lagt fram i en prioriteringsliste med 5 tiltak, som til sammen var innenfor rammen av forventede tilgjengelige midler og presentert for Fylkestinget 26.04.2022 i sak 46/2022.

Prioritering	Tiltak	Antatt kostnad (mill. kr.)
1	Tiltak 2. Kurveutvidelse og fjellsikring vest for Byrkjedalstunet	6,5
2	Tiltak 10. Utbedring og tilleggstiltak for rassikring, Osafjellet ved Ragsvatnet	5,0
3	Tiltak 5. Veg- og kryssutbedring ved Giljagarden	7,0
4	Tiltak 4. Utbedring av rassikringstiltak i Giljajuvet	3,5
5	Tiltak 7. Kurveutvidelse ved Hunnedalsvegen 2587	4,0
Sum kostnader prioriterte tiltak		26

Følgende vedtak ble gjort (FT-sak 46/2022):

Fylkesdirektørens forslag til prioritering av vegutbedringstiltak på fv. 450 vedtas. Tiltakene blir finansiert av restmidler fra Gjesdalspakken.

Etter vedtaket har fylkesdirektøren satt i gang et arbeid med det første tiltaket på listen, «Kurveutvidelse og fjellsikring vest for Byrkjedalstunet». Det er utarbeidet et forprosjekt som beskriver prosjektets stedlige forhold, utfordringer og kostnader. Forprosjektet viser at tiltaket får en vesentlig høyere kostnad enn skissert i sak 46/2022.

Problemstilling

Fylkestinget må i denne saken ta stilling til omprioritering i prosjektporteføljen i Gjesdalspakken for å sikre at tiltaket ved Byrkjedalstunet har tilstrekkelig finansiering.

Saksopplysninger

I FT-sak 46/2022 ble gjenstående inntekter anslått til 35 millioner. Ved en inkurie ble det i saken skrevet at innkrevingen går frem til 15. april 2024. Riktig avslutningsdato er 15. februar 2024. Det er gitt en oppdatert prognose av inntekter frem til avslutning og denne gir tilnærmet samme resultat som i sak 46/2022. Se tabell 1 under:

Gjesdalspakken	
Saldo pr 31.12.2022	21 541 010
Inntekt 01.01.2023-20.02.2023	2 661 072
Prognose inntekt 21.02.2023-15.02.2024	20 141 704
Anordnet 2022	-1 500 000
Forventet rekvirering 2023	-7 000 000
Forventet netto saldo 15.02.2024	35 843 786

Tabell 1 – prognose for restmidler i Gjesdalspakken pr. februar 2023.

Kurveutvidelse og fjellsikring nord-vest for Byrkjedalstunet ble identifisert som det viktigste tiltaket i prioriteringslisten. Strekningen er smal og har begrenset sikt, noe som skaper utfordringer for møtende trafikk. På vintertid danner det seg store mengder med is i fjellsiden, noe som gjør vegen enda smalere. Tiltaket bør gjennomføres, da det ligger en del steinholdige masser over skjæringskant som kan havne i grøft/veg ved mye nedbør. Det er i tillegg observert betydelige setningsskader i vegbanen og det er utfordringer med oppsamling av vann her. Tiltaket gir en mer helhetlig standard langs fv. 450, og bedrer trafikksikkerhet og fremkommelighet.

I FT-sak 46/2022 skisserte fylkesdirektøren en løsning hvor fjellskjæring på innsiden av dagens vegkurve utvides. Arbeidet ble antatt til å koste 6,5 mill. kr. basert på tidlige faglige vurderinger, men det ble presisert i saken at kostnadstallene var usikre. Høsten 2022 startet fylkesdirektøren arbeidet med oppdraget og har engasjert Asplan Viak til å utarbeide teknisk forprosjekt med kalkyle. Gjennom forarbeidet er det utførte befaringer, innmålinger og kartlegginger, grunnboringer og faglige vurderinger.

Forprosjekt for Kurveutvidelse vest for Byrkjedalstunet

Forprosjektet ble ferdigstilt januar 2023. En sentral konklusjon i rapporten er at eksisterende fjellskjæring på innsiden av kurven ikke kan utvides ved bruk av vanlig sprengningsmetode. Tiltaket har for liten avstand til "Ovalen fjellhall" ved Byrkjedalstunet. Sprengning av fjell vil kunne medføre problemer med stabiliteten i fjellhallen og det tilknyttede bygget. Det er i tillegg fare for utblåsing av stein og sprenggass på innsiden av Ovalen. Selv om sprengning i bergskjæringen ikke antas å utgjør stor risiko for nedfall i hallen, kan ikke stabiliteten garanteres. Derfor frarådes vanlig sprengningsmetode de nærmeste 40 m fra fjellhallen.

Berguttaket kan gjennomføres, men arbeidet må utføres på en mer skånsom måte, dvs. sømboring i kombinasjon med pigging eller hydraulisk splitting av berg. I det tilfellet vil det anbefales at fjellhallen og butikken holdes stengt under anleggsarbeidet. For å opprettholde trafikken på fv. 450 må det også etableres en midlertidig

anleggsvei på østsiden av dagens fylkesveg. Anleggsperioden for det mest kritiske partiet er antatt å vare i ca. 2 måneder.

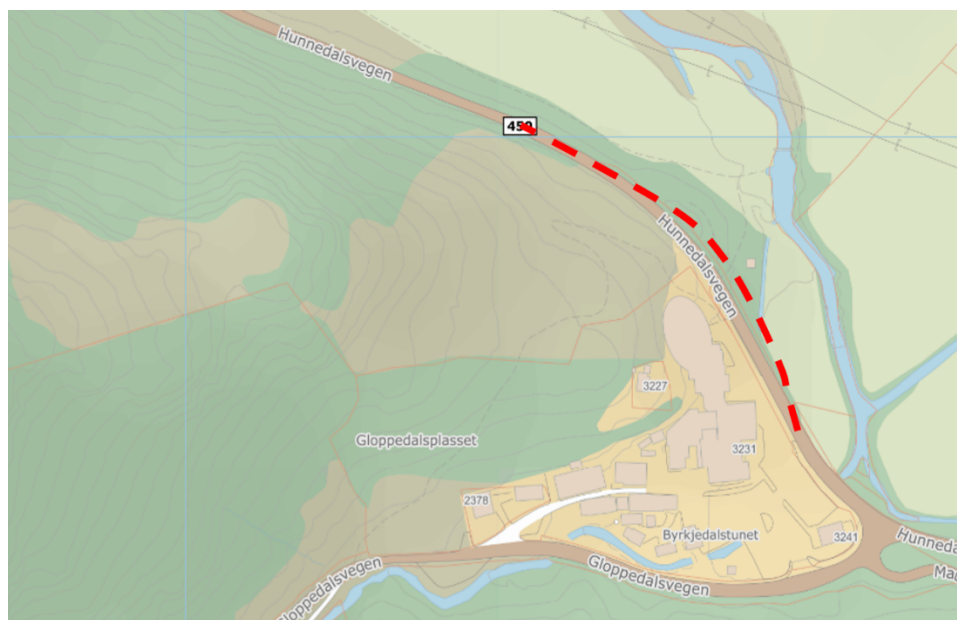


Bilde 1- veggen i det ovale bygget tilknyttet Byrkjedalstunet. Asplan Viak

Skånsomt uttak av fjellmasser, stenging av butikken, og etablering av midlertidig omkjøringsvei har vesentlige konsekvenser for kostnader. Totalt vurderes nå alternativet å koste rundt 30 millioner 2023-kroner.

Nytt alternativ for Kurveutvidelse vest for Byrkjedalstunet

I rapporten er det foreslått en alternativ løsning, som er en utvidelse av fylkesvegen mot øst og ikke inn mot fjellet, se figur 1 under.



Figur 1 – vegutvidelse mot øst, fv. 450

Resultatene av grunnundersøkelser viser at det er varierende kvalitet av masse i området her, og det må medregnes en del masseutskifting. Videre vil inngrepet gå mer utover jordbruksareal. Dagens vegfylling nord for Byrkjedalstunet har

setningsskader og er for bratt ihht. dagens krav slik at ny skråning her vil bli noe større. Til sammen vil tiltaket beslaglegge ca 1200m² dyrka mark, fordelt på to teiger.

Beslaglegning av dyrket jord vil alltid kunne skape utfordringer både midlertidig og permanent, men tiltaket vil gi gevinster ift bedret trafikksikkerhet, fremkommelighet, og forenklet drift og vedlikehold

Løsningen er videre gjennomførbar uten vesentlige konsekvenser for Byrkjedalstunet og med mindre ulemper for trafikanter i anleggsfasen. Alternativt forslag er kostnadsberegnet til 20,3 millioner i 2023-kroner.

Fylkesdirektørens vurderinger

Fylkesdirektøren vurderer de tekniske og økonomiske utfordringene som for omfattende, og anbefaler ikke å gå videre med den opprinnelig foreslåtte løsningen.

I FT-sak 46/2022 ble totalkostnaden for alle tiltakene i porteføljen vurdert som betydelig lavere enn tilgjengelige restmidler i Gjesdalspakken. Det ble avsatt 9 mill. kr i usikkerhets-buffer til eventuelle kostnadsøkninger. Nærmere detaljering av tiltak 1 (Kurveutvidelse vest for Byrkjedalstunet) viser en kostnadsøkning fra 6,5 millioner til rundt 20 millioner kroner, som er vesentlig over avsatt usikkerhetsbuffer.

Porteføljen som ble vedtatt i sak 46/2022 var basert på tidlige kostnadsvurderinger som nå viser seg å være for lave. Dersom vi går videre med det prosjektet som er prioritert på topp er det nå ikke sannsynlig at det er nok fremtidige inntekter i Gjesdalspakken til å få gjennomført alle fem prosjektene i porteføljen.

Fylkesdirektøren viser til at *Kurveutvidelse vest for Byrkjedalstunet* løser viktige utfordringer på fv. 450, som spesielt på vinterstid er et regionalt viktig utfartsområde. Prosjektet har også høyest prioritet i porteføljen. Prosjektet er av vesentlig betydning både av hensyn til fremkommelighet og trafikksikkerhet. Til tross for høy kostnadsøkning i prosjektet mener fylkesdirektøren at tiltaket bør gjennomføres, selv om det kan medføre at ikke alle tiltakene på listen kan finansieres gjennom Gjesdalspakken.

I behandling av Handlingsprogram for samferdsel 2023-2030 i desember 2022 ble det satt av 400 millioner kroner i ordinære fylkesvegmidler til uspesifiserte skredsikringstiltak innenfor programområdet skredsikring i åtteårsperioden. To av prosjektene som har vært planlagt gjennomført med midler i fra Gjesdalspakken er også trukket frem som viktige prosjekt i handlingsprogrammet. Dette gjelder fv. 450 Osafjellet og fv. 450 Giljajuvet. Dersom disse prosjektene ikke lar seg finansiere med midler i fra Gjesdalspakken, kan det være en mulighet at de gjennomføres som en del av fylkeskommunens ordinære innsats innenfor programområdet skredsikring. På bakgrunn av dette foreslår fylkesdirektøren at prioriteringslisten for Gjesdal-pakken endres, ved at fv. 450 Veg- og kryssutbedring ved Giljagården og fv. 450 Kurveutvidelse ved Hunnedalsvegen 2578 prioriteres på plass 2 og 3.

Fylkesdirektøren påpeker at kostnadstallene i tabell 2 fortsatt er usikre. Tiltak 1 er i forprosjektfasen og tiltak 2 og 3 er ikke formelt igangsatt.

Videre er det nå en lavere usikkerhetsbuffer for de tre øverste prosjektene (under 3 millioner kr.) enn i opprinnelig portefølje i sak 46/2022. Fylkesdirektøren vil løpende orientere om fremdrift og eventuelle behov for omdisponeringer i fremtidige kvartalsrapporter. Det jobbes hovedsakelig kun med ett tiltak om gangen for å sikre at prosjektkostnader ikke overstiger bompenginntekter.

Konklusjon

Fylkesdirektøren fremmer følgende revidert forslag til prioriteringsliste for bruk av midler i Gjesdalspakken, se tabell 2.

Tabell 2 – foreslått ny prioriteringstabell for restmidler i Gjesdalspakken

Prioritering	Tiltak	Antatte kostnader (mill. kroner justert 2023)
1	Fv. 450 Kurveutvidelse vest for Byrkjedalstunet	20,3
2	Fv. 450 Veg- og kryssutbedring ved Giljagården	8,2
3	Fv. 450 Kurveutvidelse ved Hunnedalsvegen 2587	4,6
Sum kostnader prioriterte tiltak 2023		33,1
Prognose restmidler Gjesdalspakken 2023		35,8
(4)	Utbedring og tilleggstiltak for rassikring, Osafjellet ved Ragsvatn	5,7
(5)	Utbedring av rassikringstiltak i Giljajuvet	4
Sum kostnader alle tiltak		42,8

Saksfremlegg

Arkivreferanse: 2022/69919-2
Saksbehandler: Panagiota Kostara
Avdeling: Forvaltning

Sandnes kommune - FV 4505 - Hølelia - Fravik fra N100 - ønske om redusert fortausbredde

Sakens gang

Saksnummer	Møtedato	Utvalg
18/2023	29.03.2023	Samferdselsutvalget

Vedlegg:

- 1 Fravikssøknad (Søknad)
- 2 Vedtatt reguleringsplan 2003135
- 3 Forslag til endret reguleringsplan 2003135 (18.10.2021)
- 4 Merknader til planendring til plan 2003135 - Hølelia-fra Rogaland fylkeskommune
- 5 Merknader til planendring til plan 2003135 - Hølelia-fra Statens vegvesen

Sammendrag

Sandnes kommune planlegger å fortette området Hølelia med flere boliger.

Head Energy UP AS har sendt en fravikssøknad på vegne av Ålgård Bygg Eiendom AS for Hølelia (fv. 4505) for reduserte fortausbredder langs fylkesveg 4505, i tilknytning til det planlagte utbyggingsområdet. Strekningen det gjelder, er 600 meter lang, og ligger mellom Hølelia og bygdesenteret på Høle.

Gjeldende reguleringsplan viser 3 meter gang- og sykkelveg og 1,5 meter rabatt. Det foreligger rekkefølgekrav i gjeldende plan som tilsier at gang- og sykkelveg må ferdigstilles før det kan gis byggetillatelse til mer enn seks hus.

I forslag til endret reguleringsplan er det foreslått at gang- og sykkelvegen omreguleres til fortau, med mindre bredde enn det som kreves i vegnormal N100. I den forbindelse søkes det om å få etablert fortau med total bredde på 2,0 meter generelt, og en totalbredde på 1,5 meter fortau over eksisterende bru.

Kravene som gjelder for fortausbredde sier at fortau skal være minst to meter bredt, med en kantsteinsone på minimum en halv meter.

Denne saken viser ulemper med smalere fortau, og belyser samtidig konsekvenser av å bygge etter kravene.

Fylkesdirektørens innstilling

Samferdselsutvalget innvilger fravik fra krav til fortausbredde over brua. På strekningen for øvrig blir det ikke gitt fravik fra krav til fortausbredde.

Stine Haave Åsland
Samferdselssjef

Aksel Grunnreis
Seksjonssjef

Bakgrunn for saken

Sandnes kommune har tatt initiativ til endring av plan 2003135 Detaljregulering Hølelia. Rogaland fylkeskommune har kommet med høringsuttalelse til planendringen datert 18.10.2022. En av endringene er å gå fra en løsning med gang- og sykkelveg langs fylkesvegen til fortau. Lengden på tiltaket er i underkant av 600 meter. Det ønskes en løsning med hovedsakelig 2 meter bredt fortau og 1,5 meter bredt fortau ved Høle bru (for å slippe å måtte bygge ny bru). Ved uttalelse til planendringen har fylkesdirektøren uttalt at det må søkes fravik for dette da breddene er i strid med gjeldende håndbøker. Fylkesdirektøren har i uttalen til planendringen akseptert at man går fra gang- og sykkelveg til fortau da håndbøkene åpner for dette ut fra trafikkmengde og fartsgrense.

Gjeldende reguleringsplan viser tre meter gang- og sykkelveg og 1,5 meter rabatt. Planen tar utgangspunkt i trafikkberegninger gjort før åpning av Ryfast, men trafikkmengden har gått ned etter åpning av Ryfast. Søkeren mener at opprinnelig løsningen med gang- og sykkelveg ikke lenger er aktuell for strekningen, og ønsker å få redusert bredden på veggen for å unngå et større inngrep i eksisterende bebyggelse, fjell, terreng og dyrket mark. Søker foreslår å etablere ensidig fortau på sørsiden av veggen med bredde 2,0 m, med unntak på ei bru der bredden foreslås til 1,5 m på grunn av begrenset plass på brua.

Det er søkt om reguleringsendring av gjeldende plan der formålet er å fortette eksisterende boligformål, og å legge til rette for varierte boformer.

Det foreligger rekkefølgekrav i gjeldende reguleringsplan som krever at gang- og sykkelveg må ferdigstilles før det kan gis byggetillatelse til mer enn seks hus. Dette har fått konsekvenser for reguleringsendringen, og en ble nødt til å ta med Ryfylkeveien, fv. 4505, i planendringen. En ønsket ikke å utvide eksisterende veg med g/s-veg og rabatt slik som det er regulert i gjeldende plan, men redusere dette på grunn av lavere trafikk tall etter åpning av Ryfast.

Søknad til mindre endring av plan er sendt til Sandnes kommune, men siden Ryfylkeveien nå er omklassifisert til fylkesveg søkes det herved om fravik fra håndbok N100.

Problemstilling

Samferdselsutvalget skal ta stilling til om søknaden om fravik fra krav om fortausbredder på fv. 4505, ved Hølelia skal innvilges.

Saksopplysninger

Krav det søkes fravik fra er omtalt i N100 (2022) i kapittel 2.3 Gateelementer:

- Krav 2.3.1–3: «Alle fortau skal ha ferdselssone og denne skal være minst 2 m brei».
- Krav 2.3.1-4: «Fortau skal ha kantsteinssone. Kantsteinssonen skal være minimum 0,5 m».
- Summen av kravene gir krav til bredde på fortau på 2,5 meter.

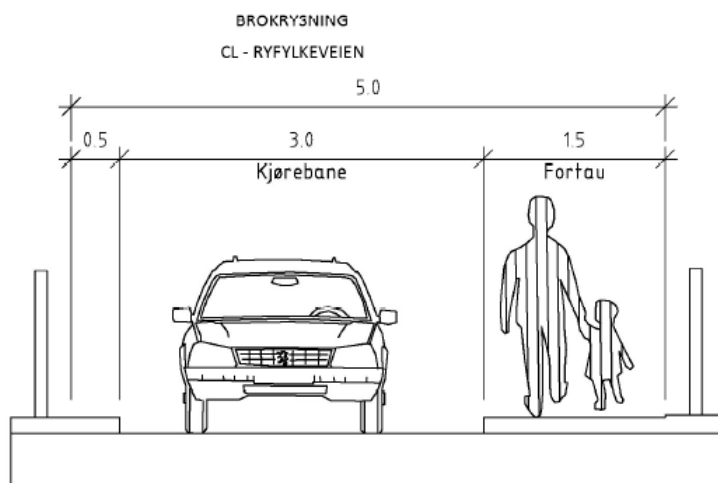
Det er flere grunner til at søker ber om fravik. Ryfylkeveien krysser Høleåna på den 600 lange strekningen i planområdet. Broen over elven er så smal, at for å innfri kravene i håndboken om 2,5 meter bredt fortau, må det bygges ny bro. Inngrepet blir dermed større. I følge søker blir konsekvensene negative, både for dyrket mark og for ytre miljø over elven.

I fravikssøknaden forklarer søkeren at konsekvensene for trafiksikkerheten blir minimale ved å bygge fortau som er to meter bredt istedenfor to og en halv meter. Søker mener også at et smalere fortau og innsnevret vei over broen vil føre til redusert fart, slik at trafiksikkerheten dermed øker for myke trafikanter.

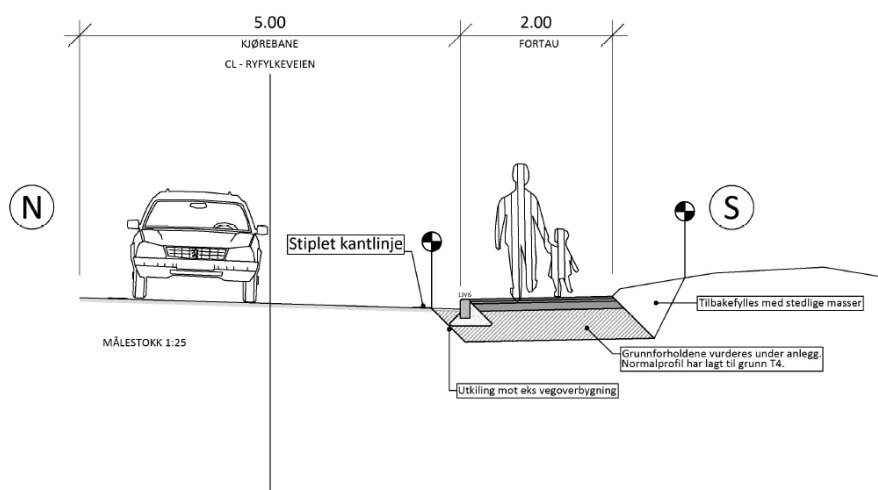
Søker påpeker også at det blir store økte kostander ved å innfri kravene om fortausbredde. Dersom fraviket blir avslått må alt av plandokumenter revideres og tegnes på nytt, for å få en løsning med bredere bro.



Oversiktstegning av planforslaget



Prinsippsnitt av forslaget, på bru.



Prinsippsnitt av forslaget, utenfor brua.

Fravikgruppens vurderinger

Fraviksgruppen er uenig i søkers vurderinger angående konsekvensene rundt trafikksikkerhet:

Første konsekvens med 2 meters fortau i sideterrenget, kontra 2,5 meter, vil være en konsekvens for myke trafikanter. Denne halve meteren ekstra som innfrir kravet utgjør et lite tilleggsinngrep. Ulempen med smalt fortau er blant annet at syklistene kan få stor fart i nedoverbakker og sannsynligheten for sammenstøt med myke trafikanter øker som følge av begrenset passeringsareal ved redusert fortau.

Den andre konsekvensen i forhold til 1,5 meters fortau på brua i stedet for 2,5 meter går ut også over myke trafikanter. Ulempen med smalt fortau er blant annet at syklistene kan bli presset ut i veibanen, og med ett felt over brua øker sannsynligheten for sammenstøt mellom kjøretøy og myke trafikanter.

Det skal legges opp til at gang- og sykkeltrafikk har gode forhold. Fortausbredden i forslaget går ned fra kravet som er 2,5 meter til 2 meter langs vegen generelt og 1,5 meter på brua. Trafikksikkerhetsnivået anses som redusert pga. redusert bredde.

Framkommelighet for myke trafikanter blir også påvirket negativt i vesentlig grad, særlig på brua dersom fortausbredden blir 1,5 meter. Håndbok V129 punkt 5.1 anbefaler minste snusirkel for rullestol på 1,6 meter, men angir også at denne kan komme opp i 2,5 meter for rullestoler til utendørs bruk. Det anbefales også i V129 punkt 5.1 at bredden (ferdselssonen) bør være 2 meter for møtende myke trafikanter. Med en kantsteinsone på minimum 0,5 meter, gir det omsøkte forslaget maksimum 1,5 meter ferdssone.

Med de omsøkte breddene vil det også by på utfordringer med tanke på drift og vedlikehold. For at fortau skal kunne driftes maskinelt, som er standard metode i driftskontraktene, bør bredden være 2,5 meter. Ved bredde ned mot de omsøkte 1,5-2 meter må fortauet driftes med spesialutstyr. Dette vil gi økte kostnader for drift.

Fraviksgruppen anbefaler at søknaden om reduserte fortausbredder **ikke** innvilges.

Fylkesdirektørens vurderinger

Fylkesdirektøren mener det er viktig å etablere gode løsninger for myke trafikanter og at det bør foreligge tungtveiende grunner for å redusere standarden. Det skal være attraktivt å gå og sykle og trafikksikkerheten skal ivaretas. Dersom en reduserer fortausbredden fra 2,5 til 2 meter vil det gi en betydelig dårligere løsning for gående og syklende ved Hølelia. Som fraviksgruppen peker på vil både trafikksikkerhet og framkommelighet bli dårligere, i tillegg til at strekningen vil bli vanskeligere og mer kostbar når det gjelder drift og vedlikehold. Fylkesdirektøren ser at normert løsning vil gi en tilleggsbelastning når det gjelder arealinngrep og økonomi, men mener at tilstrekkelig gode forhold for myke trafikanter bør veie tyngst på den landfaste delen av strekningen. Fylkesdirektøren ser heller ikke at det er stedlige forhold på strekningen som gjør det særlig vanskelig å etterleve kravet om 2,5 meter fortau.

Situasjonen er imidlertid noe annerledes på strekket over brua. I følge fravikssøknaden vil normert løsning kreve at dagens bru ved Høleåna erstattes. Selv om søker ikke har oppgitt eksakte kostnadstall, antar fylkesdirektøren at dette vil gi prosjektet en betydelig kostnadsøkning. Bruen utgjør en strekning på om lag 20 meter. Fartsgrensen er 40 km/t og det er lav ÅDT (600). Ifølge søknaden vil 1,5 meter fortau over brua føre til innsnevret veg og ett kjørefelt. Fylkesdirektøren mener i utgangspunktet at 1,5 meter ikke er en tilstrekkelig bredde på et fortau, men ser samtidig at dette dreier seg om en svært kort strekning. På grunn av at normert løsning i dette tilfellet vil kreve ny bru, vurderer fylkesdirektøren at det økonomiske aspektet tilsier at fraviket kan innvilges på akkurat denne delstrekningen.

Konklusjon

Fylkesdirektøren anbefaler at det gis fravik fra krav om fortausbredde over brua, men at det kreves normert standard (2,5 meter) på strekningen for øvrig.

Dette dokumentet er elektronisk godkjent.

Saksfremlegg

Arkivreferanse: 2023/23023-1
Saksbehandler: Gaute Risa
Avdeling: Samferdselsavdelingen

Årsrapport 2022 Drift, vedlikehold og investeringer på fylkesvei i Rogaland

Sakens gang

Saksnummer	Møtedato	Utvalg
19/2023	29.03.2023	Samferdselsutvalget
		Fylkesutvalget
		Fylkestinget

Vedlegg:

- 1 Årsrapport 2022 Drift, vedlikehold og investeringer på fylkesvei i Rogaland
- 2 Vedlegg tabeller årsrapport 2022

Sammendrag

Fylkesdirektøren har utarbeidet en rapport som viser aktiviteten innen drift, vedlikehold og investering på fylkesvei i Rogaland i 2022.

Fylkesdirektørens innstilling

Årsrapport 2022 drift, vedlikehold og investering på fylkesvei i Rogaland tas til orientering.

Gunn Claire Westad
fylkesdirektør

Stine Haave Åsland
samferdselssjef

Saksfremlegg

Arkivreferanse: 2023/23314-1
Saksbehandler: Harald Bøhn
Avdeling: Bussvei

Fv.44 Bussveien Forussletta - Stavangerveien er klar for utlysning

Sakens gang

Saksnummer	Møtedato	Utvalg
20/2023	29.03.2023	Samferdselsutvalget
		Fylkesutvalget
		Fylkestinget

Vedlegg:

- 1 Vedlegg 1 - Vedtak plan 2016102
- 2 Vedlegg 2 - Bestemmelser vedtatt plan 2016102
- 3 Vedlegg 3 - Vedtatt_Plankart_2016102
- 4 Vedlegg 4 - Vedtatt planbeskrivelse og KU plan 2016102
- 5 Vedlegg 5 Følgebrev_Endring av plan 2016102_27.01.2023
- 6 Vedlegg 6 Reguleringsendring_Oversikt med henvisninger endringer

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 Bussveien Forussletta - Stavangerveien er en viktig del av prioritert korridor 1, som strekker seg fra Havnegata i Sandnes til Stavanger sentrum. Korridoren åpner sommer 2026 (med ferdig bygd infrastruktur til Hillevåg). Delprosjektet ligger på Fv.44 fra Kvadrat til starten på Strandgata.

Delprosjekt Fv.44 Bussveien Forussletta - Stavangerveien har en kostnadsramme på 783 millioner 2022-kr og ligger innenfor styringsmål for prioritert korridor 1. Delprosjektet har vært til ekstern kvalitetssikring og er nå klart for utlysning

Fylkesdirektørens innstilling

Utllysning av kontrakt for bygging av Fv.44 Bussveien Forussletta - Stavangerveien godkjennes.

Gunn Claire Westad
Fylkesdirektør

Stine Haave Åsland
Samferdselssjef



Figur 1. Bussvei ved Kvadrat / Biltema



Figur 2. Bussvei kryss Stavangerveien / Gamleiveien

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 Forussletta - Stavangerveien 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 Forussletta – Stavangerveien strekker seg fra Forussletta ved Kvadrat, langs Stavangerveien med avgrensning av delprosjektet ved krysningen av jernbanen ved Strandgata. For å etablere midtstilt bussveiløsning, dobbeltsidige fortau, midtrabatter og stasjonsområder må delprosjektet utvide Fv.44 over en strekning på 1,6 kilometer. Nord for delprosjektet finnes eksisterende bussveiløsning, mens bussveistrekningen i Strandgata lyses ut høsten 2023.



Figur 3. viser delprosjektets omfang og angivelse av noen stedsnavn for bedre forståelse

Fv.44 Bussvei Forussletta –

Stavangerveien er blant de lengste av bussveistrekningene, men med mindre grad av store konstruksjoner enn på flere andre bussveiprosjekter.

Det finnes i dag tre kulverter for gående og syklende på strekningen. Disse skal forstørres som følge av bredere vegprofil. På Forussletta erstattes dagens T – kryss ved Lindeveien av ny rundkjøring, og dagens rundkjøring ved Stokkaveien erstattes av T-kryss med på – og avkjøring i høyre kjørefelt. På Stavangerveien fjernes dagens rundkjøring inn til Gamleveien og det etableres ny arm inn til Gamleveien fra eksisterende rundkjøring opp til Roald Amundsens gate. I denne forbindelse flyttes bensinstasjonen Uno-X.

Rogaland fylkeskommune skal i tillegg utføre VA-tekniske arbeider og omlegginger for Sandnes kommune, en rekke andre etater og flere kommersielle aktører. Fylkeskommunen gjennomfører og bekoster arbeidene, men kompenseres senere fra infrastruktureierne etter en definert fordelingsnøkkel. 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 premisene for øvrig byutvikling og kulturminneinteresser i Sandnes. I tillegg skal planen sikre bedre framkommelighet og trafikksikkerhet for gående og syklende langs og på tvers av Bussveien samt å bidra til målet om nullvekst i personbiltrafikken

Vedlegg 3 viser plankart 2016102 på strekket Kvadrat – Ruten. Side 1-5 i vedlegg 3 er relevant for saken.



Entrepriseform

Delprosjektet Fv. 44 Bussvei Forussletta - Stavangerveien gjennomføres som

utførelsesentreprise. Entrepriseformen er valgt ut fra hensynet til styringsfleksibilitet blant annet med henblikk på kompleks trafikkavvikling i delprosjektet og i Sandnes kommune.

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

Markedsmøte er planlagt avholdt 22 mars for å forberede markedet.

Grunnundersøkelser

I forbindelse med detaljprosjektering er det gjennomført supplerende grunnundersøkelser. Overordnet viser grunnundersøkelsene at grunnforholdene består av fast lagrede morenemasser, primært bestående av sand.

Det er i tillegg utført 2 prøvegravinger på delprosjektet for å sikre / unngå konflikt med viktige vann – og spillvannsledninger.

Usikkerhetsstyring og risikohåndtering

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. Bussveien følger tett opp disse systemene.

Det er etablert tett og god dialog med fylkesadvokaten for å sikre at vi har tilstrekkelig juridisk kompetanse tilgjengelig for delprosjektet. 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.

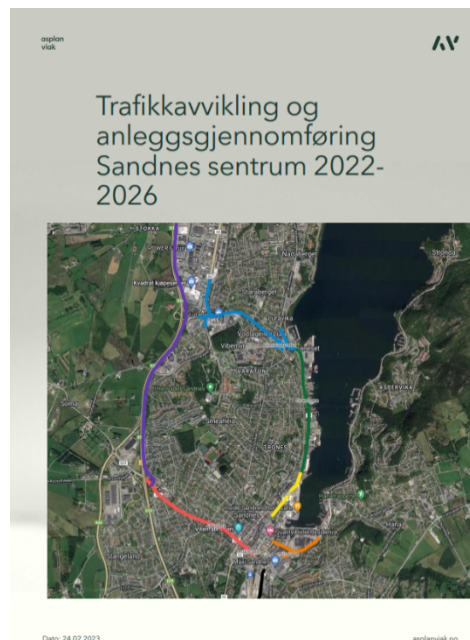
Ekstern kvalitetssikring

Fylkesdirektør har selv tatt initiativ til ekstern kvalitetssikring på Fv.44 Bussveien Forussletta - Stavangerveien. Dovre Group Consulting har vært kvalitetssikrer. Dovre

har utstrakt erfaring nasjonalt som kvalitetssikrer av samferdselsprosjekter, og gikk gjennom delprosjektet i perioden november – februar 2023. Delprosjektet ble orientert om tilbakemeldingene medio februar. Ferdig rapport forelå mars 2023. Dovre benytter seg av en «trafikklysvurdering» med grønn, gul og rød indikator. Røde indikatorer bør det ses på. Delprosjektet fikk to røde indikatorer, på henholdsvis prosjektmål og tidsplan. Samlet sett tilbakemelding om godt arbeid, men at disse punktene bør det ses på.

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 og inn mot Sandnes sentrum for årene framover. Hensikten er å sikre en så optimal trafikkavvikling som mulig samtidig med gjennomføring av prosjekter. Fv44 Bussvei Forussletta – Stavangerveien har vært en opplagt del av dette arbeidet.



Figur 5: Arbeid i regi av trafikkforumet

Fylkeskommunen har etablert et forum for håndtering av trafikkavvikling i samarbeid med Sandnes kommune og Kolumbus. Det konfereres med Statens vegvesen. Trafikkavviklingstiltak i gjennomføringsperioden for Forussletta–Stavangerveien vil i hovedsak berøre fylkeskommunale og kommunale veier, med behov for skilting på både statlige, fylkeskommunale og kommunale veier. Fylkeskommunen kommer til å holde i dette arbeidet. Gjennom hele utbyggingsperioden vil det avholdes hyppige møter mellom involverte organisasjoner. 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 på 11,553 mrd. vedtatt i 2022, rammen er fordelt på styringsmål per korridor. Korridor 1 har et styringsmål på 6,128 mrd. vedtatt i 2022. Delprosjektet Fv.44 Bussveien Forussletta - Stavangerveien har en kostnadsramme på 783 mill. 2022-kr og ligger innenfor vedtatt styringsmål for prioritert korridor 1.

Fremdrift

Delprosjektet Fv.44 Bussveien Forussletta - Stavangerveien lyses ut like etter behandling i Fylkestinget 25 april 2023. Oppstart bygging sommer / tidlig høst 2023. Ferdig årsskiftet 2025 / 2026.

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

Fylkesdirektørens vurderinger

Delprosjekt Fv.44 Bussveien Forussletta - Stavangerveien er et stort, men middels komplekst delprosjekt på ei hovedåre inn mot Sandnes. Det er jobbet mye og målrettet med å identifisere usikkerheten i delprosjektet og tatt tydelige grep.

Det er blant annet jobbet betydelig i over ett års tid sammen med Sandnes kommune og andre parter for å sikre en best mulig trafikkavvikling isolert sett for delprosjektet og samlet med andre prosjekter under gjennomføring. Kommunen og fylkeskommunen kommer til å møtes med en jevn møteserie for å følge trafikkavviklingen, se ting i sammenheng og gjennomføre korrigerende tiltak ved behov.

Konflikthåndtering er viet stor oppmerksomhet i konkurransegrunnlaget, samtidig som det er opprettet tett og god dialog med fylkesadvokaten for å sikre god juridisk oppfølging.

Videre har delprosjektet vært til ekstern grundig og nyttig kvalitetssikring. Det er jobbet godt med tilbakemeldingene og vil bli jobbet med disse fram mot utlysning. Noen enkeltområder har blitt forbedret. Delprosjektet fremstår godt rustet for utlysning.

Grunnlaget blir presentert for bransjen på markedsmøte 22. mars. Markedsmøtet er etterspurt, bransjen er klar for utlysningen.

Delprosjektet Fv.44 Bussveien Forussletta - Stavangerveien har en kostnadsramme på 783 mill. 2022-kr og ligger innenfor styringsmål for prioritert korridor 1.

Konklusjon

Fylkesdirektøren vurderer at kontrakt for Fv.44 Bussveien Forussletta - Stavangerveien er klar for utlysning.

Dette dokumentet er elektronisk godkjent.

Saksfremlegg

Arkivreferanse: 2023/20170-1
Saksbehandler: Eya Salmi
Avdeling: Transport og mobilitet

Bompengeevaluering og videre prosess for tunnel mellom Sauda og Etne

Sakens gang

Saksnummer	Møtedato	Utvalg
21/2023	29.03.2023	Samferdselsutvalget

Sammendrag

Etter lokalt initiativ fra Sauda og Etne kommune hvor man ber om en vurdering av grunnlag for bompengeinnkreving, er det vedtatt å gjøre en overordnet vurdering av bompengepotensial for tunnel mellom Sauda og Etne. Dette er gjennomført med interne ressurser i Rogaland fylkeskommune.

Prosjektet vil gi kortere reisetid og trafikksikker helårs vegforbindelse mellom Sauda og E134. I tillegg utfyller det kriterier til forstørring av bo- og arbeidsmarked og er et viktig prosjekt for næringslivet.

Rogaland fylkeskommune har estimert totalkostnadene for prosjektet til 4,4 mrd. 2022-kr. Dette er et grovt kostnadsestimat basert på erfaringstall fra tunnel- og vegprosjekt i Rogaland. Bompengeevalueringer er basert på trafikkgrunnlag beregnet i Asplan Viak rapport «Saudatunnel-modellberegninger og samfunnsanalyse». Rapporten var levert til Sauda vekst i 2021.

På grunn av høye investeringskostnader, blir de beregnede bompengetakstene høye. Beregnet referansealternativ gir en takst på nærmere 600 kr. etter 20 pst. rabatt for lette kjøretøy. Det er stor usikkerhet på dette utredningsnivået, og derfor er det gjort flere følsomhetsanalyser på flere parametere. Det er videre sett på to ulike alternativer for en sammensetning av ulike parametere som kan slå inn, et optimistisk og et konservativt anslag.

Det optimistiske anslaget kan gi et takstnivå på 113 kr etter rabatt for lette kjøretøy, mens det konservative anslaget kan gi en takst på 1 392 kr.

Fylkesdirektøren anbefaler at det ikke planlegges videre på prosjektet mellom Sauda og Etne.

Fylkesdirektørens innstilling

Rogaland fylkeskommune går ikke videre med en bompengeprosess for å finansiere prosjektet Saudatunnelen mellom Sauda og Etne

Stine Haave Åsland
Samferdselssjef

Lisa Garpe
Enhetsleder

Bakgrunn for saken

I samferdselsstrategien kap. 8.2 «Strategi for finansiering» står følgende formulert:

«I større samferdselsprosjekter skal muligheten for bompengeneinnkreving undersøkes, dersom det er et lokalpolitisk ønske om dette. Muligheter for tredjepartsfinansiering skal undersøkes»

Etter et initiativ fra Sauda kommune og Etne kommune i Vestland fylke er det kommet inn et innspill om å få vurdert bompenger som delfinansiering av tunnel mellom Sauda og Etne.

Sauda kommune har i Sauda Formannskap sak 026/2022 den 16.03.22 vedtatt følgende:

Sauda kommune ber Rogaland Fylkeskommune gjennomføre og finansiere ei bompengeutgreiing for ny veg mellom Fv 520 i Sauda og E134 ved Lauareid i Etne.

Etne kommune har i Etne Formannskap, sak 025/22 den 30.05.22 vedtatt følgende:

«Etne kommune ber Rogaland Fylkeskommune gjennomføre og finansiere ei bompengeutgreiing for ny veg mellom Fv 520 i Sauda og E134 ved Lauareid i Etne.»

Samferdselsutvalget har bedt administrasjonen i SU-sak 44/22 om å utarbeide en bompengevurdering for prosjektet tunnel mellom Sauda og Etne. I vedtaket står det videre at *«når vurderingen er gjennomført ber samferdselsutvalget om at det lages en sak om videre prosess for prosjektet.»*

Denne saken svarer på vedtaket i SU sak 44/22.

Problemstilling

Samferdselsutvalget skal ta stilling til videre prosess for prosjektet Saudatunnelen mellom Sauda og Etne.

Saksopplysninger

Hovedmålet med tunnelen mellom Sauda og Etne er kortere reisetid og trafikkssikker helårs vegforbindelse mellom Sauda og E134. Tunnelen vil kunne skape en ny bo og arbeidsmarkedsregion for Sauda-området. Med gjennomføringen av planlagte prosjekter som E39 Rogfast og utbedring av E134 vil en tunnel mellom Sauda og Etne føre til innspart reisetid fra Sauda til flere steder som for eksempel Haugesund, Stavanger, Odda, Oslo og Bergen. Sauda har i dag kun én vinteråpen veg ut av byen, og er sårbar hvis flere hendelser som stengte veger og værforhold gjør Sauda isolert.



Figur 1 Grov trase for Saudatunnelen

I kommuneplanene til Sauda og Etne er Saudatunnelen planlagt mellom Saudasjøen i Sauda og Frette i Etne. Det må også opparbeides ny veg mellom Frette og E134 i Etne.

Tunnelen mellom Saudasjøen i Sauda og Frette i Etne er regnet til å være ca. 11,8 kilometer lang. I tillegg må det bygges en vegstrekning på ca. 1 km fra fv. 520 i Saudasjøen og fram til tunnelpåhugget. Her må en etablere to nye kryss. Dagens veg mellom Frette i Etne kommune og E134 er ca. 3 km lang. Vegen er smal, bratt og har bratt sideterreng. Det må opparbeides ny veg på strekningen for å oppnå tilfredsstillende standard.

Sauda kommune har vedtatt en reguleringsplan med tunnelinnslag, ny rundkjøring og påkobling ved dagens kryss Fv520 og Kv4722 mot Svandalen. På Etnesida er Saudatunnelen nedfelt i kommuneplanen, men det er ikke lagd reguleringsplan.

Saudatunnelen ligger som delprosjekt 5 i «Ryfylkepakken», St.prp nr 1 tillegg nr 2 (2002-2003). Den gangen var prosjektkostnadene regnet til 400-500 mill.kr.

Trafikkgrunnlag

Asplan Viak har utarbeidet i 2021 en transport- og kost-nytteberegning av Sauda tunnelen på oppdrag fra Sauda Vekst.

Beregnete trafikktall fra rapporten er lagt til grunn i bompengevurderinger.

Beregninger viser en ÅDT på 1 200.

Det ble også sett på framtidig ÅDT i Saudatunnelen i en 2050-scenario hvor det er forutsatt en situasjon med oppgradert E134 og ferjefri E39. ÅDT blir beregnet til 1 600. Trafikkberegningene er gjort med grunnlag av at det er gratis å kjøre gjennom tunnelen.

Kostnadsberegning

Det er utarbeidet et grovt kostnadsestimat for ny Saudatunnel av administrasjonen i januar 2023. Vedlagt notat om kostnadsanslag gir en detaljert beskrivelse.

Estimatet omfatter pris for

- Tunnel (2,1 mrd. 2022-kroner),
- veg i dagen fra fv.520 til tunnelpåhugg inkl. rundkjøring (60 mill.),
- veg i dagen fra Frette til E134 (141 mill.)
- byggherrekostnad (150 mill.),
- plan- og prosjektering, grunnnerverv (95 mill.),
- usikkerhetsavsetning 10%
- Mva. 25%

Total prosjektkostnad er estimert til 4,4 mrd. 2022-kroner forutsatt at veg kan bygges i dagen fra Frette til E134. Kostnadsanslag er et grovt kostnadsestimat for ny Saudatunnel med tilhørende veganlegg. Estimatet er basert på erfaringstall fra tunnel- og vegprosjekt i Rogaland.

Det er verdt å nevne at planområdet i Etne ligger i et område rikt på kulturminner, naturressurser og naturmangfold. Det berører blant annet freda kulturminner og laks- og sjøaureførende vassdrag (Stordalselva). Dette påvirker usikkerheten i kostnadsanslaget.

Følgende tabell viser detaljert kostnadsberegning:

			Saudatunnelen		
		Enhet	Mengde	Pris	Sum
Veg i dagen					-
	Veg i dagen fra Sauda til tunnel	m	1 000	47 000	47 000 000
	Veg i dagen fra Frette til E134	m	3 000	47 000	141 000 000
	Rundkjøring Sauda	stk	1	13 000 000	13 000 000
Konstruksjoner					
	Portaler	m	90	216 000	19 440 000
Tunnel					
	T9,5 Sauda-Frette	m	11 800	176 000	2 076 800 000
	T9,5 Frette-E134				
Uforutsette					
				15 %	344 586 000
Entreprenørs rigg					
				15 %	344 586 000
Byggherrekostnad					
	Planlegging konsulent	RS	1	25 000 000	25 000 000
	Prosjektering konsulent	RS	1	40 000 000	40 000 000
	Interne timer inkl felleskost	RS	1	150 000 000	150 000 000
Mva					
				25 %	762 853 000
Grunnerverv					
		RS	1	30 000 000	30 000 000
Usikkerhet					
				10 %	399 426 500
Totalt					4 393 691 500
					pr m 278 082

Tabell 1: Kostnadsanslag for ny Saudatunnel med tilhørende veganlegg

Finansiering

Det er per i dag ikke satt av midler til Saudatunnelen og prosjektet er ikke omtalt i gjeldene handlingsprogram for samferdsel 2023-2030.

Et alternativ for finansiering av prosjektet kan være et spleiselag hvor fylkeskommune, kommunene og andre tredjepartfinansieringer inngår. Bompenger og mva. kompensasjon kan være andre alternativer.

I Meld. St. 20 (2020–2021) Nasjonal transportplan 2022–2033 er det lagt opp til en økt satsing på fylkesveier gjennom bl.a. en ny øremerket tilskuddsordning. Prosjekter for vedlikehold, fornying og utbedring skal prioriteres innenfor dette. Tilskuddsmidlene kan derfor ikke brukes på bygging av ny tunnel.

I denne saken, ser Rogaland fylkeskommune på alternativet med bompenger som finansiering. Det er også lagt til grunn at mva. kompensasjon tilbakeføres til prosjektet.

Bompengeberegninger

For å kunne finansiere et prosjekt til 4,4 mrd. 2022-kroner i tillegg til finansieringskostnader, er det beregnet total brutto bompenger til 5,2 mrd. 2022-kroner. Innkrevingen starter først når vegen åpnes for trafikk og brukes til å nedbetale lån innen 15 år etter trafikkåpning.

Som hovedregel skal en bomstasjon ha innkreving i maksimalt 15 år etter trafikkåpning ifølge *Veileder bompengeprosjekter*.

Følgende finansieringsplan ligger til grunn for analysen:

Beskrivelse	Mill- 2022 kr
Brutto bompengeinntekter	5 247
Netto bompengeinntekter	3 697
Andel fylkesmidler (mva. refusjon)	703
Total investeringer inkl. mva	4 400
Driftskostnader (4 mill. per år)	60
Finanskostnader	1 490
Max lån garanti	4 000

Det er beregnet et takstnivå på 740 kr. for lette kjøretøy uten brikke/ rabatt i referansealternativet (592 kr. etter rabatt). For tunge kjøretøy er det lagt til grunn tre ganger lettbil takst. Dette fordi prosjektet særlig vil gi fordeler for tungbil-/næringstrafikk, og også på grunn av at det er en relativt høy tungbilandel på strekningen. Det er obligatorisk med brikke for tunge kjøretøy, disse får derfor ikke rabatt ved brikkebruk. Dette innebærer at takst for tunge kjøretøy blir kr 2 220 kr.

Kjøretøy i takstgruppe 1 med gyldig avtale og elektronisk brikke får 20 pst. rabatt.

Trafikkgrunnlag for referanse alternativ

- ÅDT 1200
- Andel tunge kjøretøy på 10% som er gjennomsnitt andel i området fra trafikkdata (Statens vegvesen)
- Tovegs-innkrevning i tunnelen
- Trafikkvekst på tunge kjøretøy: 1,8% (NTP 2022-2033)
- Elbiler betaler vanlig takst
- Det er ikke tatt hensyn til trafikkavvisning på grunn av bompengeinnkreving

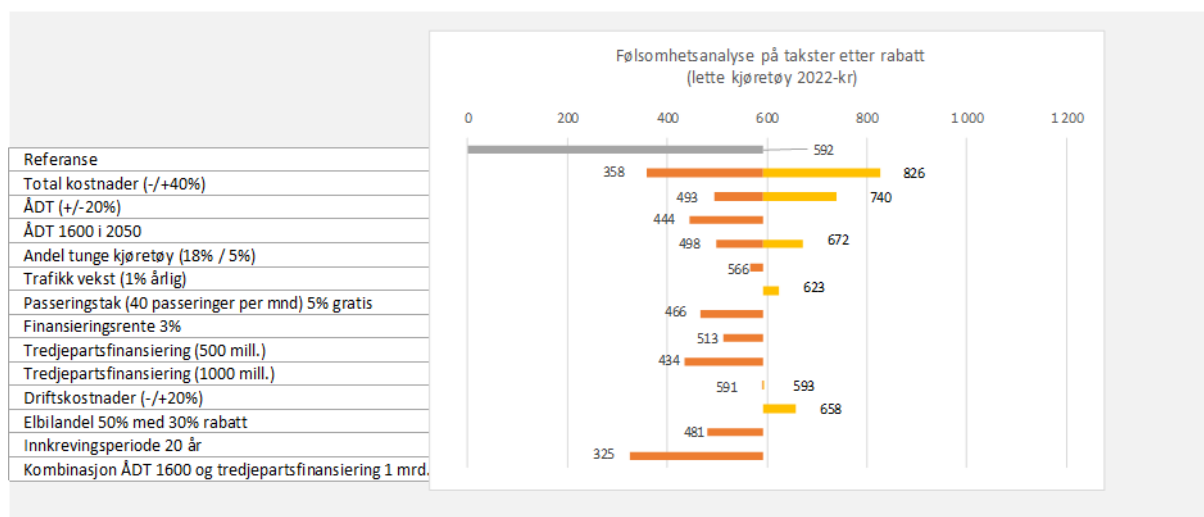
Økonomiske forutsetninger

- Innkrevingsperiode på 15 år
- Oppstart innkreving 1.1.2033
- Lånerente 5,5% de første 10 årene, deretter 6,5 %.
- Driftskostnad: 4 mill. per år
- Årlig prisvekst 2%

Følsomhetsanalyse

Det er gjennomført en følsomhetsanalyse for å vise hva takstnivået vil bli dersom ulike faktorer slår inn.

Følsomhetsanalysen viser følgende resultater og påvirkning på takstnivå etter rabatt:



Figur 2: Følsomhetsanalyse og effekt på takstene

Det er flere parametere som påvirker takstnivået. Investeringskostnader og trafikkgrunnlaget har størst effekt på takstnivået. Trafikkgrunnlaget som er lagt til grunn i referansealternativet har ikke en avvisningseffekt som følge av bompenger innlagt, og det forventes å være lavere.

Det er videre sett på to ulike alternativer for en sammensetning av ulike faktorer som kan slå inn, et optimistisk og et konservativt anslag.

Et optimistisk anslag (høyt anslag) basert på følgende forutsetninger:

- Investeringskostnader: 3,5 mrd. 2022-kr
- 1% trafikkvekst for lette kjøretøy
- Trafikkgrunnlag basert på 2050- scenario alternativ med ÅDT 1600
- Andel tunge kjøretøy (18%)
- Tredjepartsfinansiering (1000 mill. 2022-kr)
- Nedbetaling på lån over 20 år
- Lånerente 3%

I det optimistiske anslaget kan takstene reduseres til 141 kr. før rabatt og 113 kr. etter rabatt.

Et konservativt anslag (lavt anslag) basert på følgende forutsetninger:

- Investeringskostnader (+40%): 6,2 mrd.
- Trafikkgrunnlag (-20%): ÅDT 960
- Andel tunge kjøretøy (5%)
- 50% elbilandel i 2033 med elbil rabatt på 30 prosent av dieselbil takst
- Passeringstak på 40 passeringer per måned (5% gratis passeringer)

I det konservative anslaget økes takstene til 1 392 kr. etter rabatt for å kunne nedbetale lånet i løpet av 15 år. De høye takstene er hovedsakelig grunnet de høye investeringskostnadene.

Prosess

Til denne saken er det gjort grove vurderinger i henhold til kostnader og trafikk. I en eventuell videre prosess bør det gjennomføres en mulighetsstudie for prosjektet som gir en mer detaljert og mer nøyaktig oversikt over kostnadene og trafikktall. Mulighetsstudiet bør blant annet kartlegge konsekvensene for kulturminner og naturmiljø, linjesøk og prinsippavklaring av vegen mellom Frette og E134, vurdere rasfare rundt portalene samt vurdere trafikkgrunnlaget med og uten bompenger.

Etter mulighetsstudiet kan det fattes lokalpolitiske prinsippvedtak som kan gi klarsignal om å gå videre på en detaljreguleringsplan. Parallelt kan det foregå prosesser for bompengefinansiering.

Tidsbruk for gjennomføring av prosjektet fra planbestilling til gjennomført byggeprosjekt er estimert til 10 år. Et år til forberedende arbeid med planbestilling og anskaffelsesprosess, 3 år for å utarbeide reguleringsplan, 2 år til projektering og utlysning og 4 år til utbygging.

Under vises en mulig tidslinje for prosess for bompengefinansiering. Tidslinjen tar utgangspunkt i den tidsbruken som normalt må påregnes i slike saker. Det er lagt stor vekt på å oppnå parallelle delprosesser mellom detaljplanlegging av prosjektet og forberedelse av bompengeopplegget.



Fylkesdirektørens vurderinger

Det finnes i dag ikke noe detaljert plangrunnlag for prosjektet. Fylkesdirektøren har basert bompengevurderingen på eksisterende materiale som foreligger, og gjort egne vurderinger når det gjelder kostnader. Fylkesdirektøren vedgår at det er gjort vurderinger på et grovt nivå på dette stadiet, med usikkerhet knyttet til trafikktall og kostnader for prosjektet.

Funnene gjort i denne bompengevurderingen viser at det ligger an til et svært høyt bompengenivå hvis prosjektet realiseres med forutsetningene i referansealternativet. Et så høyt bompengenivå finnes ikke noen steder i Norge per nå, og Fylkesdirektøren anslår at det vil være en del trafikkavvisning som følge av dette. Det at det også finnes en alternativ rute til og fra Sauda som ikke har bompenger, vil også påvirke trafikkgrunnlaget prosjektet. Dette er det ikke tatt høyde for i beregningene av trafikkgrunnlaget.

Følsomhetsanalysen viser at det er investeringskostnadene og trafikkgrunnlaget som har størst innvirkning på et fremtidig takstnivå. Skal det optimistiske anslaget være realistisk er det mange faktorer som skal treffe. Det er blant annet lagt til grunn 1

milliard reduksjon i prosjektkostnad og 1 milliard kroner i ekstern tredjepartsfinansiering. Med dagens høye prisutvikling på byggekostnader for veganlegg anser Fylkesdirektøren det som lite realistisk at prosjektkostnaden kan bli 20 % lavere enn det grovere kostnadsestimatet som er lagt til grunn. Det er ikke avsatt midler til prosjektet i dagens handlingsprogram for samferdsel, og skal Rogaland fylkeskommune sette av 1 milliard kroner til dette prosjektet, vil mye annet måtte nedprioriteres i fremtidige budsjett. Å framskaffe annen ekstern finansiering på 1 mrd. kr. anser Fylkesdirektøren som utfordrende.

Fylkesdirektøren anser prosjektet mellom Sauda og Etne som et godt, regionalt prosjekt som kan skape en større bo- og markedsregion. Prosjektet kan bidra til styrket regional utvikling og økt konkurranse for næringslivet samtidig som det kan øke attraktiviteten for Sauda. Samtidig ser Fylkesdirektøren at den anslåtte høye prosjektkostnaden og trafikkgrunnlaget gjør at prosjektet vil være vanskelig å finansiere med bompenger og fylkeskommunal mva. kompensasjon alene. Hvis prosjektet skal realiseres, så må det finansieres med andre midler i tillegg.

Konklusjon

Fylkesdirektøren anbefaler at det ikke planlegges videre på prosjektet mellom Sauda og Etne.

Dette dokumentet er elektronisk godkjent.

Saksfremlegg

Arkivreferanse: 2023/20292-1
Saksbehandler: Line Frøslund
Avdeling: Transport og mobilitet

Orientering om behov for rutejusteringer ved overgang til nullutslippsteknologi

Sakens gang

Saksnummer	Møtedato	Utvalg
26/2023	28.03.2023	Eldrerådet
22/2023	29.03.2023	Samferdselsutvalget

Vedlegg:

- 1 Notat fra Kolumbus - Justering av rutetider i forbindelse med nye konkurranser for buss, hurtigbåt og ferjer

Sammendrag

I konkurransegrunnlagene for buss, hurtigbåt og ferje legges en politisk behandlet ruteplan til grunn. Ruteplanene er tilrettelagt for busser, hurtigbåter og ferjer som har diesel som energikilde. Batterielektriske busser, hurtigbåter og ferjer trenger ladepauser for å kunne utføre den samme ruteproduksjonen. Det blir da en mindre effektiv utnyttelse av materiellet med elektrisitet som energikilde enn med diesel.

Kolumbus opplyser at ved innføring av busser, hurtigbåter og ferjer med batterielektrisk fremdrift vil det kunne være behov for å avvike fra opprinnelig ruteplan for å legge til rette for nødvendig lading.

Fylkesdirektøren ser behovet for at enkelte rutetider må forskyves i forhold til en vedtatt ruteplan for å legge til rette for innføring av nullutslippsløsninger og understreker at ved endringer av ruteplan må Kolumbus AS sørge for tilstrekkelig informasjon om endringene til alle berørte kommuner, Rogaland fylkeskommune og publikum i god tid før iverksettelse.

Fylkesdirektørens innstilling

Saken tas til orientering.

Stine Haave Åsland
samferdselssjef

Lisa Garpe

enhetsleder, transport og mobilitet

Bakgrunn for saken

Kolumbus har oversendt Rogaland fylkeskommune et notat der de orienterer om behov for tilpasning av rutetider for å legge til rette for nødvendig lading ved innfasing av ny teknologi på buss, hurtigbåt og ferje.

Problemstilling

Ved innfasing av ny teknologi for busser, hurtigbåter og ferjer vil det være behov for å gjøre endringer i ruteplan for å legge til rette for nødvendig lading. Saken legges fram til orientering.

Saksopplysninger

Nye konkurranser for buss, hurtigbåt og ferjer som har en verdi over 100 millioner blir politisk behandlet før de lyses ut. I disse sakene blir rutetilbud, økonomi, teknologivalg med mer behandlet.

I konkurransene blir det lagt til grunn en evaluering av tilbudene etter fylkestingets vedtak om minst 30% vekt på klimagassutslipp. Dette gjør at konkurransene er teknologinøytrale. Det vil si at framdriftsteknologi ikke er bestemt i forkant av utlysning, men at tilbydere kan velge å enten levere inn tilbud basert på fossil diesel, elektrisitet som energikilde eller en kombinasjon av disse. Tilbudet som har det beste forholdet mellom pris og klimautslipp er det tilbudet som velges.

I konkurransegrunnlagene for hurtigbåt og ferje legges det til grunn en ruteplan som er politisk behandlet.

Dagens ruteplaner er tilrettelagt for busser, hurtigbåter og ferjer som har diesel som energikilde. Det medfører at rutene kan driftes «effektivt» fordi det behøves liten tid til tanking av busser og fartøy. Verken busser eller fartøy trenger pauser mellom turer.

Elektriske busser, hurtigbåter og ferjer trenger ladepauser for å kunne utføre den samme ruteproduksjonen. Det blir da en mindre effektiv utnyttelse av materiellet med elektrisitet som energikilde. Eksempelvis trengs det 14 elektriske busser for å erstatte 12 dieselbusser på rute 2 og 3 på Nord-Jæren for å utføre den samme ruteproduksjonen.

For hurtigbåt og ferje er kostnadsstrukturen annerledes enn for buss. Investeringskostnadene utgjør en større del av de samlede kostnadene for hurtigbåt og ferje og det er derfor dyrere å sette inn ekstra fartøy for å opprettholde den samme ruteplanen. Dersom man ønsker nullutslipp på hurtigbåt og ferje, må derfor ruteplanene tilpasses elektrisk drift dersom man skal unngå å ha flere fartøy i sambandene, noe som ville økt kostnadene vesentlig.

Utfordringen med tilpassing til rutetabellen er større for konkurranser med hurtigbåt enn for ferjer ettersom batteristørrelsen er mer kritisk for hurtigbåtene. For ferjene er ikke vekten av batteriene kritisk ettersom farten er relativt lav. For hurtigbåter er vekt

på batteriene avgjørende for å kunne opprettholde ønsket fart. Dette medfører at fartøy må ha tid til lading på de plasser hvor det er lagt til rette for det. I dag er det lagt til rette for lading på Fiskepiren i Stavanger, samt i Haugesund, Røvær og Feøy for Røværsambandet.

Et eksempel på denne problemstillingen er Vassøyferja. I den politiske saken som ble behandlet i april 2022 (FT-sak 43/2022 *Godkjenning av konkurranse drift av rutetilbud med hurtigbåt i Ryfylke, Byøyene og Hommersåk samt ferjesambandet Vassøy*) var det lagt ved en ruteplan. Denne ruteplanen la til grunn at ferja gikk første tur om morgenen fra Vassøy og siste tur om kvelden fra Fiskepiren. Denne rutetabellen var naturlig når det var et fartøy som benyttet diesel som energikilde. Tilbudet som var best med hensyn til pris og klimautslipp i Vassøy-konkurransen var med elektrisitet som energikilde. Vassøyferja må fullades i løpet av natten for å kunne utføre så mye ruteproduksjon som mulig i løpet av driftsdøgnet. Ladeinfrastrukturen som skal benyttes er etablert på Fiskepiren. Ferja må derfor ligge på Fiskepiren å lade på natten, noe som medfører at første turen må gå fra Fiskepiren om morgenen. Siste turen må av samme grunn ende opp der.

Driftsdøgnet for rutene er lagt til rette med hensyn til optimalisering av skifttimer. Det medfører at det i noen tilfeller vil kreve ekstra skift for å utvide driftsdøgnet. Ved å ha inn ekstra skift medfører det en stor ekstrakostnad knyttet til mannskap. Å utvide driftsdøgnet vil derfor medføre relativt store ekstrakostnader fordi en som regel må ha et ekstra skift med mannskap.

For Vassøyferja sitt tilfelle medfører dette følgende: I den ruteplanen som ble behandlet i fylkestinget i sak 43/2022 var det meningen at første tur om morgenen skulle gå fra Vassøy 05:15 på hverdager og siste tur fra Stavanger 22:10. I den ruteplanen som blir utarbeidet endelig for å tilpasses elektrisk drift må de siste turene snus.

For hurtigbåtene må det ofte gjøres større grep ettersom batteriene på fartøyene er mindre og farten er høyere. Dette medfører et større behov for lading i løpet av dagen. Når Medstraum ble satt i drift måtte ruteplanen tilpasses nødvendig lading. Rutetabellene for hurtigbåt Ryfylke og hurtigbåt Byøyene som er behandlet i sak 43/2022 tar utgangspunkt i dagens drift, altså med fossil diesel. For å legge til rette for annen type energikilde, er det derfor nødvendig å akseptere avvik fra denne vedtatte ruteplanen dersom det tilbys nullutslippsfartøy.

I de fleste tilfeller kan dagens ruteproduksjon opprettholdes, men med avvik på rutetider. For enkelte avganger må anløp og avgang forskyves for at det skal være mulig å drifte ruteopplegget med dagens nullutslippsteknologi.

I konkurransen for hurtigbåt Ryfylke var det nødvendig å akseptere avvik på anløp og avgang på inntil 15 minutter for at tilbyderne skulle kunne tilby nullutslippsfartøy. Enkelte avganger, f.eks. skoleskyss, ble ikke justert.

Fylkesdirektørens vurderinger og konklusjon

Fylkesdirektøren ser behovet for at enkelte rutetider må forskyves i forhold til en vedtatt ruteplan for å legge til rette for innføring av nullutslippsløsninger. Dette er et ønsket teknologiskifte, og medfører noen endringer i måten kjøretøy og fartøy driftes på.

I leveranseavtale for 2023 mellom Rogaland fylkeskommune og Kolumbus AS (FT-sak 16/2023) er det stadfestet at Kolumbus kan gjøre drifts- og markedsmessige tilpasninger av rutetilbudet ved behov. Kolumbus skal vurdere behovet for høring i kommuner og andre instanser i forkant av alle ruteendringer. Fylkesdirektøren vil påpeke at når det er nødvendig å justere rutene, er det viktig å orientere den aktuelle kommunen, Rogaland fylkeskommune og publikum om justeringene i god tid før iverksettelse. Rutetider er noe som opptar innbyggere som benytter seg av buss, ferje og hurtigbåt, og livene er på noen plasser tilpasset dette.

Dette dokumentet er elektronisk godkjent.