

DAGSORDEN Samferdselsutvalget d. 04-09-2024

Møtedato Onsdag d. 04. september 2024 kl. 11:30

Møtested Ankerkvartalet, Haakon VIIIs gate 9, 4005 Stavanger, Fylkesutvalgssalen

Indholdsfortegnelse

Møtedokumenter.....	3
SP 32/2024 Spørsmål Bente Gravdal, Ap ang. driftsproblemer i Røvær/Feøy-sambandet.....	6
SP 33/2024 Spørsmål Kari Vestbø, SV ang. fylkesveg 4702.....	7
RS 19/2024 Kolumbus månedsrapport mai 2024.....	8
RS 20/2024 Kolumbus månedsrapport juli 2024.....	9
RS 21/2024 Styringsgruppemøte Haugalandspakken S1 - 2024.....	10
RS 22/2024 Styringsgruppemøte Haugalandspakken S2 - 2024 (utkast).....	11
RS 23/2024 Styringsgruppemøte Bymiljøpakken - Referat juni 2024.....	13
PS 31/2024 Godkjenning av protokoll fra møte i samferdselsutvalget 29. mai 2024.....	15
PS 32/2024 Bru til Vassøy - Videre arbeid.....	16
PS 33/2024 Bymiljøpakken - Fv. 334 Oalsgata og Rv. 44 krysstiltak Stangeland er klar for utlysning.....	23
PS 34/2024 Orientering om resultater fra forskningsprosjektet "Bymiljøpakke Nord-Jæren og utvikling.....	29
PS 35/2024 Svar på høring av forslag til endring av tidsfrist i tunnelsikkerhetsforskriftene.....	39

Møteinnkalling

Utvalg: Samferdselsutvalget

Møtested: Ankerkvartalet, Haakon VIIIs gate 9, 4005 Stavanger,
Fylkesutvalgssalen

Dato: 04.09.2024

Tidspunkt: 11:30

Eventuelt forfall må meldes snarest.

Vararepresentantene møter etter nærmere beskjed.

Presentasjoner:

- Orientering om drosjekontroller v/Statens vegvesen, og arbeid med drosjeløyver v/Aksel Grunnreis, seksjonssjef Rogaland fylkeskommune
- Orientering om sjåføropplæring «kulturprosjekt» og rekrutteringssituasjon bussjåfører v/Kolumbus
- Orientering Medstraum v/Kolumbus

Dersom det er aktuelt med habilitetsvurdering må man melde fra om dette tidlig, slik at det blir tid til å innhente en juridisk vurdering.

Lasse Anfinsen Fredheim
utvalgsleder

Vera Britt Sommer
utvalgssekretær

Spørsmål

Arkivreferanse: 2023/68047-38

Saksbehandler: Vera Britt Sommer

Avdeling: Utvalgssekretariat

Spørsmål Bente Gravdal, Ap ang. driftsproblemer i Røvær/Feøy-sambandet

Sakens gang

Saksnummer	Møtedato	Utvalg
32/2024	04.09.2024	Samferdselsutvalget

Spørsmål fra folkevalgt

Vi får tilbakemeldinger om at den pågående elektrifiseringen gir driftsproblemer også i Røvær/Feøy-sambandet.

Kan Kolumbus gi en oversikt over hyppigheten av driftsproblemer (inkludert bruk av reservefartøy) i dette sambandet de siste månedene, og vil en slik oversikt (for alle samband) inngå i månedsrapporten i tiden som kommer?

Spørsmål

Arkivreferanse: 2023/68047-37

Saksbehandler: Vera Britt Sommer

Avdeling: Utvalgssekretariat

Spørsmål Kari Vestbø, SV ang. fylkesveg 4702

Sakens gang

Saksnummer	Møtedato	Utvalg
33/2024	04.09.2024	Samferdselsutvalget

Spørsmål fra folkevalgt

Har det blitt vurdert kva som må gjerast for å sikre at fylkesveg 4702 blir ein trygg omkøyringsveg? Og har fylkeskommunen vore i dialog med Statens vegvesen for å diskutere ansvar og tiltak i samband med bruk av denne vegen som omkøyringsveg?

Bakgrunn for spørsmålet

I samband med bygging av tunnel ved Rødsliane på riksveg 13, vil fylkesveg 4702 (om Gullingen) bli nytta som omkøyringsveg. Dette er ein veg med krappe svingar og fleire utrygge og vanskelege passeringar, spesielt med tanke på tunge køyretøy. Folkeaksjonen "Trygg RV 13 gjennom Suldal" har difor oppmoda Rogaland fylkeskommune om å vurdere kva tiltak som må gjerast for at fv. 4702 skal kunne bli ein så trygg omkøyringsveg som mogleg. Så langt har dei ikkje fått svar på brevet som vart sendt i mai.

Referatsak

Arkivreferanse: 2023/66417-25
Saksbehandler: Vera Britt Sommer
Avdeling: Utvalgssekretariat

Kolumbus månedsrapport mai 2024

Sakens gang

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

19/2024	04.09.202	Samferdselsutvalget
---------	-----------	---------------------

Vedlegg:

1	Kolumbus Månedsrapport 2024-05 Mai
---	------------------------------------

Saken gjelder

Kolumbus månedsrapport mai 2024, se vedlegg.

Referatsak

Arkivreferanse: 2023/66417-26
Saksbehandler: Vera Britt Sommer
Avdeling: Utvalgssekretariat

Kolumbus månedsrapport juli 2024

Sakens gang

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

20/2024	04.09.202	Samferdselsutvalget
---------	-----------	---------------------

Vedlegg:

1	Kolumbus Månedsrapport 2024-07 Juli
---	-------------------------------------

Saken gjelder

Kolumbus månedsrapport juli 2024, se vedlegg.

Referatsak

Arkivreferanse: 2023/66417-28
Saksbehandler: Vera Britt Sommer
Avdeling: Utvalgssekretariat

Styringsgruppemøte Haugalandspakken S1 - 2024

Sakens gang

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

21/2024	04.09.202	Samferdselsutvalget
---------	-----------	---------------------

Vedlegg:

- 1 Haugalandspakken Møtereferat 2024-S1

Saken gjelder

Styringsgruppemøte Haugalandspakken S1 – 2024, se vedlegg.

Referatsak

Arkivreferanse: 2023/66417-29
Saksbehandler: Vera Britt Sommer
Avdeling: Utvalgssekretariat

Styringsgruppemøte Haugalandspakken S2 - 2024 (utkast)

Sakens gang

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

22/2024	04.09.202	Samferdselsutvalget
---------	-----------	---------------------

Vedlegg:

- 1 Haugalandspakken Møtereferat 2024-S2 - utkast

Saken gjelder

Styringsgruppemøte Haugalandspakken S2 - 2024 (utkast), se vedlegg.

Referatsak

Arkivreferanse: 2023/66417-27
Saksbehandler: Vera Britt Sommer
Avdeling: Utvalgssekretariat

Styringsgruppemøte Bymiljøpakken - Referat juni 2024

Sakens gang

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

23/2024	04.09.202	Samferdselsutvalget
---------	-----------	---------------------

Vedlegg:

- 1 Bymiljøpakken Referat-S-møte 2024-06-05

Saken gjelder

Styringsgruppemøte Bymiljøpakken - Referat juni 2024, se vedlegg.

Saksframlegg

Arkivreferanse: 2023/66106-9

Saksbehandler: Vera Britt Sommer

Avdeling: Utvalgssekretariat

Godkjenning av protokoll fra møte i samferdselsutvalget 29. mai 2024

Sakens gang

Saksnummer	Møtedato	Utvalg
31/2024	04.09.2024	Samferdselsutvalget

Vedlegg:

1	Møteprotokoll SU 29.05.2024
---	-----------------------------

Fylkesdirektørens innstilling

Protokoll fra møte i samferdselsutvalget 29. mai 2024 godkjennes.

Lasse Anfinsen Fredheim

leder

Dette dokumentet er elektronisk godkjent.

Saksframlegg

Arkivreferanse: 2024/67824-2

Saksbehandler: Magne Bartlett

Avdeling: Samferdselsavdelingen, enhet strategi

Bru til Vassøy - Videre arbeid

Sakens gang

Saksnummer	Møtedato	Utvalg
43/2024	03.09.2024	Eldrerådet
32/2024	04.09.2024	Samferdselsutvalget Fylkesutvalget Fylkestinget

Vedlegg:

- 1 Stavanger kommune - detaljregulering - plan 2819 - bro til Vassøy - Storhaug kommunedel - uttale til planprogram
- 2 Planprogram - PLAN 2819 DETALJREGULERING FOR BRU TIL VASSØY
- 3 Merknadsskjema – Oppstart og høring av planprogram av plan 2819 - detaljregulering for bro til Vassøy
- 4 Notat - Kostandsanslag
- 5 Stavanger kommune - Saksframlegg for plan 2819 - detaljregulering for bro til Vassøy
- 6 Stavanger kommune - vedtak planprogram plan 2819 detaljregulering for bro til Vassøy
- 7 T124050 00001V00002

Sammendrag

Stavanger kommune har vedtatt planprogram for bro til Vassøy. Videre arbeid med å utrede alternativer og utarbeide reguleringsplan er forventet å vare fram til 2029 og koste rundt 30 millioner kroner eks. mva. Grove kostnadsanslag fra forprosjektet viser at det vil koste mellom 1,1 – 1,5 milliarder kroner å bygge bro til Vassøy avhengig av hvilket alternativ som velges. Prosjektet er ikke i tråd med Rogaland fylkeskommunes samferdselsstrategi og handlingsprogram for samferdsel.

Fylkesdirektørens innstilling

Rogaland fylkeskommune bevilger ikke midler til videre arbeid med reguleringsplan for bro til Vassøy.

Gunn Claire Westad
fylkesdirektør

Stine Haave Åsland
samferdselsdirektør

Bakgrunn for saken

Rogaland fylkeskommune gjorde følgende vedtak i sak 135/2021:

1. Rogaland fylkeskommune anmoder Stavanger kommune om å påta seg oppgaven med utarbeidelse av reguleringsplan for Vassøy bro. Kostnadene dekkes av Rogaland fylkeskommune oppad til kr. 5 million.
2. Når godkjent reguleringsplan for Vassøy bro foreligger, vil Rogaland fylkeskommune utarbeide en finansieringsplan. Ved behov for bomfinansiering forutsettes positivt initiativ og vedtak fra Stavanger kommune.
3. Basert på finansieringsplanen vil Rogaland fylkeskommune vedta bygging av Vassøy bro eller fortsatt ferge drift.
4. Rogaland fylkeskommune inviterer Stavanger kommune inn i en politisk arbeidsgruppe for å sikre optimal fremdrift.

Stavanger kommune vedtok planprogram for bro til Vassøy 18.12.2023, og sendte forslag til framdriftsplan og kostnadsestimat for reguleringsprosessen til Rogaland fylkeskommune 29.05.24. Estimert kostnad for resten av planprosessen fram til endelig vedtak av reguleringsplan er 30 millioner kroner eks. mva. Stavanger kommune ber i sitt oversendelsesbrev om at Rogaland fylkeskommune vurderer å overta prosjektet både administrativt og økonomisk.

Problemstilling

Fylkestinget skal i denne saken ta stilling til om og eventuelt hvordan Rogaland fylkeskommune skal arbeide videre med prosjektet.

Saksopplysninger

Rogaland fylkeskommune og Stavanger kommune undertegnet i november 2021 en samarbeidsavtale om arbeid med reguleringsplan for bro til Vassøy. Fylkestinget bevilget en ramme på inntil fem millioner kroner til prosjektet i desember 2021 (FT-sak 135/2021). I avtalen forplikter Stavanger kommune seg til å gjennomføre

forprosjekt og fullføre arbeidet med planprogram fram til det er politisk fastsatt. Avtalen stadfester videre at Rogaland fylkeskommune og Stavanger kommune skal drøfte om reguleringsarbeidet for bro til Vassøy skal fortsette etter dette, og hvordan kostnader til eventuelt videre arbeid skal fordeles.

Etter at kontrakten ble undertegnet gikk Stavanger kommune til anskaffelse av konsulentbistand for gjennomføring av forprosjektet i 2022. Oppdraget ble utlyst i tråd med reglementet for offentlige anskaffelser, og det var selskapet Degree of freedom som ble tildelt oppdraget. Konsulentselskapet har jobbet med oppdraget gjennom 2023, og planprogrammet ble fastsatt av Stavanger bystyre i desember 2023. Konsulentselskapet og Stavanger kommune har siden jobbet med et forslag til framdriftsplan som ble oversendt Rogaland fylkeskommune i mai 2024.

Kontrakten som ble undertegnet i 2021 fritok Stavanger kommune fra å bruke egne midler på forprosjektet og utarbeidelse av planprogram. De har derfor fakturert for egen timebruk til prosjektet, i tillegg til konsulentkostnader. Det gjenstår ca. 600 000 kroner av de bevilgede midlene. De fakturerte kostnadene fordelt mellom Rogaland fylkeskommune, Stavanger kommune og konsulent og er som følger:

Rogaland fylkeskommune:	665 698 kr
Stavanger kommune:	679 800 kr
Konsulent:	2 906 836 kr

Finansiering

Stavanger kommune har skissert en framdriftsplan for prosjektet (vedlegg 7) som legger opp til et reguleringsarbeid som vil pågå fram til og med høsten 2029. Forut for reguleringsprosessen skal det gjøres fullverdige konsekvensutredninger av fire alternative traseer. Anslått kostnad for konsekvensutredning og reguleringsplan er 30 millioner kroner.

Hvordan broen skal finansieres er et sentralt premiss for om prosjektet kan realiseres. Det mest aktuelle er at broen delfinansieres gjennom den statlige fergeavløsningsordningen. Fergeavløsningsmidlene blir beregnet ut fra reduksjonen i tilskudd gjennom inntektssystemet når et ferjesamband blir avløst eller kortet inn av

en bro eller tunnel. Avløsning av et fergesamband vil gi en lavere verdi på kriteriet "normerte fergekostnader" i båt- og fergenøkkelen i inntektssystemet, mens det nye veinettet vil gi økt verdi for kriteriet "vedlikeholdsbehov fylkesvei" i veinøkkelen. Det årlige beløpet med ferjeavløsningsmidler blir altså beregnet som nettoeffekten av disse endringene i inntektssystemet. Rammen for antall år et prosjekt kan motta ferjeavløsningsmidler er i dag 45 år. For at prosjektet skal kunne motta midler fra ferjeavløsningsordningen må fylkeskommunen stå som vegeier.

Ferjeavløsningsordningen er en ordning som er styrt av den til enhver tid sittende regjering. Det er derfor knyttet noe usikkerhet rundt rammene for denne ordningen.

Et annet finansieringsalternativ kan være bompenger. Alternativet forutsetter et positivt vedtak i Stavanger bystyre. Strekningsvis bompengeinnkreving til Vassøy har imidlertid et lavt inntektsgrunnlag.

Finansiering kan videre være en kombinasjon av alternativene over, sammen med bevilgning av fylkesvegmidler.

Grove kostnadsanslag som er gjort, anslår at bygging av bro til Vassøy vil koste mellom 1,1 – 1,5 mrd. kroner basert på hvilket av de fire alternativene som velges. Under detaljering av de forskjellige alternativene kan det dukke opp forhold som vil medføre kostnadsøkninger.

Rogaland fylkeskommune sine styringsdokumenter

Vassøy bro-prosjektet har kommet i stand etter påtrykk fra Stavanger kommune og kommunen har ledet planarbeidet.

Rogaland fylkeskommunes høringssvar til planprogrammet påpekte særlig følgende forhold med utgangspunkt i føringer i regionale planer (vedlegg 1):

- Konsekvenser av at rekkefølgekrav for ny boligbygging oppfylles
- Sammenligningsgrunnlag alternativene mellom (inkludere nullalternativ)
- Utfyllingsmasser, partikkelforurensning, og strømningsforhold
- Ikke prissatte konsekvenser

Stavanger kommune har i sitt merknadsnotat (vedlegg 3) til behandlingen av planprogrammet kommentert forholdene, og det legges i stor grad opp til at forholdene som ble påpekt skal utredes i konsekvensutredningen.

Investeringer til fylkesveg følger av samferdselsstrategien, og handlingsprogrammet for samferdsel. Bro til Vassøy er ikke nevnt i handlingsprogrammet. Dette vil dermed være et unntak fra samferdselsstrategiens hovedregel om at det kun skal planlegges prosjekter som har finansiering i handlingsprogrammet/økonomiplanen.

Et vedtak om videreføring av arbeidet med realisering av fastlandsforbindelse til Vassøy vil medføre unntak fra handlingsprogrammet for samferdsel. Prosjektet vil derfor eventuelt måtte inkluderes i handlingsprogram for samferdsel under kommende revideringer.

Ansvarsfordeling ved eventuelt videre arbeid

Stavanger kommune skriver i oversendelsesbrevet at deres primære ønske er at Rogaland fylkeskommune skal overta prosjektet både administrativt og økonomisk. Hvis Rogaland fylkeskommune ikke er villige til å overta prosjektet på nåværende tidspunkt beskrives det at Stavanger kommune likevel er innstilt på å fortsette prosjektledelsen fram til vedtatt konsekvensutredning. De ber imidlertid Rogaland fylkeskommune påta seg ansvaret med utarbeiding av selve reguleringsplanen. Hvis Stavanger kommune skal lede prosjektet fram til vedtatt KU, ber de om økonomisk bistand til dette. Arbeidet med konsekvensutredning av fire broalternativer er anslått å koste 24 millioner kroner. Rogaland fylkeskommune bes om å dekke dette beløpet i sin helhet. Rogaland fylkeskommune bes også om å ta stilling til om en enklere vippebru eller andre enklere alternativer skal utredes i alternativfasen.

Fylkesdirektørens vurderinger

Fylkesdirektøren registrerer Stavanger kommune sitt ønske om å etablere fastlandsforbindelse til Vassøy. Prosjektet er så langt initiert og styrt av Stavanger kommune. Rogaland fylkeskommune har som regional vegmyndighet bidratt med kompetanse og finansiering av forprosjektet og utarbeiding av planprogrammet som nå er vedtatt.

Rogaland fylkeskommune har ikke prioritert fastlandsforbindelse til Vassøy i handlingsprogram for samferdsel, og har heller ikke økonomisk handlingsrom til å avsette mer penger til prosjektet. Kostnadsanslagene som er lagt fram viser at både planlegging og realisering av dette prosjektet er svært kostbart. Uavhengig av hvilket finansieringsalternativ som velges, er det sannsynlig at fastlandsforbindelse til Vassøy vil medføre kostnader over fylkeskommunalt budsjett. Eventuell videre planlegging og realisering av prosjektet vil derfor måtte gå på bekostning av flere andre prosjekter som er prioritert i gjeldende handlingsprogram.

Fylkesdirektøren anbefaler på bakgrunn av prioriteringene Rogaland fylkeskommunes handlingsprogram for samferdsel og økonomiplanen, og anslått kostnad for planlegging og realisering av fastlandsforbindelse til Vassøy, at Fylkestinget ikke gir sin tilslutning til å gå videre med prosjektet, og at videre arbeid avsluttes.

Hvis Fylkestinget likevel velger å gå videre med prosjektet, mener fylkesdirektøren at ansvaret for videre planlegging av prosjektet, og alle kostnader knyttet til reguleringsprosessen, tilfaller Stavanger kommune, ettersom at dette arbeidet er kommet i stand på deres initiativ. Rogaland fylkeskommune vil da utarbeide en finansieringsplan når prosjektet er modent for det, og basert på denne ta stilling til om det skal bygges bro til Vassøy eller fortsettes med videre ferge drift, jmf. vedtakspunkt 2 og 3 i FT-sak 135/2021.

Konklusjon

Rogaland fylkeskommune bevilger ikke midler til videre arbeid med reguleringsplan for bro til Vassøy.

Dette dokumentet er elektronisk godkjent.

Saksframlegg

Arkivreferanse: 2024/70103-1

Saksbehandler: Olav Andreas Sagen

Avdeling: Samferdselsavdelingen, enhet strategi

Bymiljøpakken - Fv. 334 Oalsgata og Rv. 44 krysstiltak Stangeland er klar for utlysning

Sakens gang

Saksnummer	Møtedato	Uvalg
33/2024	04.09.2024	Samferdselsutvalget Fylkesutvalget Fylkestinget

Sammendrag

Rogaland fylkeskommune er klar til å lyse ut bygging av Bymiljøpakkeprosjektet «Fv. 334 Oalsgata og rv. 44 krysstiltak Stangeland» vest for Sandnes sentrum.

Oalsgata er et høyt prioritert prosjekt i Bymiljøpakken, som delfinansieres av programområdene sykkel (50%), gange (25%) og trafiksikkerhet (25%). Prosjektet Krysstiltak Stangeland er prioritert opp i prosjektporteføljen og skilt ut fra et større prosjekt for å bli bygget samtidig med Oalsgata (etter vedtak i styringsgruppen den 8. desember 2021).

Prosjektet er et omfattende bygate-prosjekt (1,6 km) for en hovedinnfartsåre til Sandnes sentrum og skal blant annet sikre en god forbindelse for syklistene mellom Sykkeltamvegen og sentrum. I tillegg skal prosjektet gi tryggere fremkommelighet for andre myke trafikanter.

Styringsmålet i Bymiljøpakken for fv.334 Oalsgata og rv.44 krysstiltak Stangeland er på til sammen 750 mill. 2024-kroner, og skal dekke alle kostnader til planlegging, grunnnerv, prosjektering og bygging.

Prosjektet har vært gjennom ekstern kvalitetssikring.

Fylkesdirektørens innstilling

Utlysning av kontrakt for bygging av prosjektet «Bymiljøpakken fv. 334 Oalsgata og rv. 44 Krysstiltak Stangeland» godkjennes.

Gunn Claire Westad

Fylkesdirektør

Stine Haave Åsland

Samferdselsdirektør

Bakgrunn for saken

Fylkestinget skal godkjenne alle fylkesveiprosjekter med en verdi over 250 mill. kroner (eks. mva.). før kontrakten til prosjektet kan lyse ut.

Fylkesdirektøren ber om å få lyse ut Bymiljøpakken fv. 334 Oalsgata og rv. 44 Krysstiltak Stangeland. Prosjektet finansieres av Bymiljøpakken og har et samlet styringsmål på 750 millioner 2024-kroner.

Problemstilling

Fylkestinget må ta stilling til om fylkesdirektøren kan lyse ut konkurransegrunnlaget på anbud og deretter signere kontrakt for prosjektet «Bymiljøpakken fv. 334 Oalsgata og rv. 44 Krysstiltak Stangeland».

Saksopplysninger

Planhistorikk og status

Reguleringsplanen for prosjektet «Bymiljøpakken fv. 334 Oalsgata»

(Plan-ID 201708) ble utarbeidet av Statens vegvesen før regionreformen. Rogaland fylkeskommune overtok prosjektet 01.01.2020. Planen ble sluttbehandlet i Sandnes kommunestyre 25.05.2020. Et premiss for planen er at krysstiltak Stangeland bygges ut samtidig som Oalsgata, noe styringsgruppen i Bymiljøpakken vedtok i møte den 8. desember 2021.

Reguleringsplanen for prosjektet «rv. 44 Krysstiltak Stangeland» (Plan-ID 2007115) ble vedtatt 19.06.2017. Krysstiltaket er en avgrenset del av denne reguleringsplanen (østsiden av E39).

Prosjektene Oalsgata og krysstiltak Stangeland er dermed samlet som ett prosjekt i utlysning av prosjekteringsoppdrag til konsulent, og fremstilles samlet i modeller, tegninger og konkurransegrunnlag.

Beskrivelse av prosjektet

Prosjektet skal sikre en god forbindelse for syklister og andre myke trafikanter mellom Sykkeltamvegen og Sandnes sentrum. Prosjektet vil blant annet gi tryggere skolevei. I tillegg skal flere tilgrensende kommunale gater oppgraderes.

På Stangeland kommer nytt kryss og rundkjøring ved Solavegen, med to nye kulverter for myke trafikanter, samt ny sykkelløsning i overgangen mellom Sykkeltamvegen og øverste del av Oalsgata (figur 1).

Oalsgata er i dag en ulykkesbelastet strekning, og trafikksikkerheten blir bedre både for dem som ferdes langs gata og på tvers av gata. Sanering av adkomster

og stenging av kryss er en forutsetning for å oppnå tilfredsstillende trafiksikkerhet, og det skal gjennomføres tiltak på sidevegnettet for å sikre nye adkomstløsninger. Figur 2 viser ny sykkelløsning og lysregulering ved Stangeland Mølle.

Utbyggingsområdet er 1,6 kilometer, fra E39 i vest, og til Elvegata i Sandnes sentrum i øst. Prosjektet skal også utbedre vann- og avløpsnett og etablere ny belysning på hele strekningen.



Figur 1: Oversiktsbilde av fremtidig situasjon med utbygd krysstiltak Stangeland, to nye kulverter for myke trafikanter, ny sykkelløsning fra sykkelstamvegen og øverste del av Oalsgata.



Figur 2: Illustrasjon av ny sykkelløsning/lysregulering midt i Oalsgata (ved Stangeland Mølle).

Ekstern kvalitetssikring

Det er utført en ekstern gjennomgang av prosjektet. Dovre Group Consulting AS har vært kvalitetssikrer. Dovre har utstrakt erfaring i evaluering av kompliserte samferdselsprosjekter, og gikk gjennom prosjektet i perioden juni-september 2023. Ferdig rapport forelå i september 2023.

Ekstern kvalitetssikring har påpekt usikkerhet på grunn av prosjektets kompleksitet. På denne bakgrunn har Bymiljøpakken økt opprinnelig styringsmål med 40 millioner kr (Styringsgruppemøte 5. juni 2024).

Finansiering

Prosjektet skal finansieres av Bymiljøpakken. Oalsgata delfinansieres av programområdene sykkel (50%), gange (25%) og trafiksikkerhet (25%). Krysstiltak Stangeland er prioritert opp i Bymiljøpakkens portefølje og skilt ut fra et større prosjekt, for å bli bygget samtidig med Oalsgata (etter vedtak i styringsgruppen den 8. desember 2021).

Bymiljøpakken har vedtatt et styringsmål på til sammen 750 millioner 2024-kroner.

Framdrift

Forutsatt at konkurransegrunnlaget blir klart for utlysning høsten 2024, tas det sikte på byggestart i 2025. Det planlegges markedsmøte høsten 2024. Anslått byggetid er to til tre år.

Fylkesdirektørens vurderinger

Prosjektet fv. 334 Oalsgata og rv. 44 krysstiltak Stangeland er et høyt prioritert prosjekt og finansieres av Bymiljøpakken. Prosjektet har et styringsmål i Bymiljøpakken på 750 mill. 2024-kroner.

Usikkerhetsstyring og risikohåndtering

For gjennomføringen av prosjektet har fylkesdirektøren valgt utførelsesentreprise i henhold til NS8406, som gir Rogaland fylkeskommune bedre kontroll på usikkerhetene. Grunnerverv er en betydelig del av prosjektkostnaden. For å sikre en god prosess for gjennomføring av grunnerverv, samt grensesnitt og faseplanlegging opp mot nærliggende prosjekt og sideveinett, har fylkeskommunen selv hatt hånd om prosjekteringen.

Trafikkavvikling i anleggsperioden

Oalsgata skal ha gjennomgangstrafikk i hele anleggsperioden. Trafikkavvikling legger føringer for hvordan utbyggingen av Oalsgata kan gjennomføres, og

påvirker også byggetiden. Sammen med Sandnes kommune har fylkesdirektøren en samarbeidsgruppe med representanter fra ledelsen, kommunikasjon og byggherrepersonell fra ulike prosjekt som pågår i Sandnes sentrum. Gruppens hovedoppgave er å ivareta trafikksikkerhet og opprettholde tilfredsstillende trafikkavvikling for alle trafikanter. Høyest prioritert er trygg og god fremkommelighet for gående, syklende, kollektivreisende og næringstrafikk. I tillegg skal det sikres god fremkommelighet for utrykningskjøretøy i anleggsperioden.

Kvalitetssikring

Fylkesdirektøren bestilte på eget initiativ en ekstern kvalitetssikring av prosjektet før utlysningen. Kvalitetssikringen er gjennomført og tilbakemeldingene er innarbeidet i prosjektet.

Fylkesdirektøren planlegger markedsmøte høsten 2024. Markedsmøte for prosjektet er etterspurt og bransjen er klar for utlysningen.

Fylkesdirektøren vurderer at prosjektet er godt gjennomarbeidet, og anbefaler at prosjektet lyses ut.

Konklusjon

Fylkesdirektøren vurderer at prosjektet Bymiljøpakken fv. 334 Oalsgata og rv.44 krysstiltak Stangeland er klart for utlysning.

Dette dokumentet er elektronisk godkjent.

Saksframlegg

Arkivreferanse: 2021/13197-3

Saksbehandler: Bernt Østnor

Avdeling: Samferdselsavdelingen, enhet strategi

Orientering om resultater fra forskningsprosjektet "Bymiljøpakke Nord-Jæren og utviklingen i innbyggernes mobilitet"

Sakens gang

Saksnummer	Møtedato	Utvalg
70/2024	02.09.2024	Fylkesrådet for personer med funksjonsnedsettelse
39/2024	03.09.2024	Eldrerådet
34/2024	04.09.2024	Samferdselsutvalget

Vedlegg:

- 1 NORCE-rapport 7-2024_Synteserapport komparative studier 2018-2023
- 2 NORCE-presentasjon-Bymiljøpakken-18-april-2024

Sammendrag

Rogaland fylkeskommune og Bymiljøpakken har, sammen med Miljøpakken i Trondheim og Miljøløftet i Bergen, gjennomført et femårig forskningsprosjekt om befolkningens reisevaner i de tre byområdene, og hvordan tiltakene i bypakkene/byvekstavtalene har påvirket transportbruk og trafikkmengde. Prosjektet har vært et ledd i partenes oppfølging av virkemiddelbruk og måloppnåelse i byvekstavtalen. Prosjektet har resultert i 14 rapporter som beskriver ulike tema, samt en sammenfattende syntese-rapport (vedlegg 1). Rapportene beskriver utfordringer og forutsetninger ved de enkelte byområdene, effektene av endringer i

bompengeordningene, effektene av større vegprosjekter på framkommelighet og trafikkvekst, parkeringspolitikk, sykkelbruk, kollektivtiltak mv.

Fylkesdirektøren vurderer at prosjektet har gitt verdifull kunnskap om virkningene av tiltak i Bymiljøpakken/byvekstavtalen, hvilke tiltak som har bidratt til endring, hvorfor det skjer endringer, og hvilke tiltak som kan bli viktige framover for å oppnå nullvekstmålet. Resultatene bør gjennomgås blant partene i byvekstavtalen, som grunnlag for læring i siste halvdel av bompengeperioden. Fylkesdirektøren og sekretariatet i Bymiljøpakken har ikke ennå tatt stilling til hvordan arbeidet med evaluering og forskning på tiltakene i byvekstavtalen bør følges opp. Dette bør diskuteres mellom partene i avtalen; før det tas stilling til en eventuell videreføring eller annen form for evalueringsarbeid.

Fylkesdirektørens innstilling

Samferdselsutvalget tar resultatene fra forskningsprosjektet «*Bymiljøpakke Nord-Jæren og utviklingen i innbyggernes mobilitet*» til orientering.

Stine Haave Åsland
samferdselsdirektør

Lisa Garpe
enhetsleder strategi, samferdsel

Bakgrunn for saken

Bymiljøpakken/Rogaland fylkeskommune har, sammen med Miljøløftet i Bergen og Miljøpakken i Trondheim, gjennomført et felles forskningsprosjekt for å studere reisevaner blant befolkningen, hvilke virkemidler som bidrar til endringer i reisevaner, og forskjeller/likheter mellom de tre byområdene. Forskningsprogrammet har resultert i 15 tematiske rapporter. Resultatene er formidlet gjennom kronikker og presentasjoner i ulike sammenhenger. Programmet ble avsluttet våren 2024, og det er utarbeidet et sammendrag (syntese-rapport) som beskriver hovedfunnene. Styringsgruppa for Bymiljøpakken fikk presentert resultatene fra forskningsprosjektet på Bymiljøpakke-dagen 18. april 2024.

Problemstilling

Samferdselsutvalget orienteres om gjennomføringen og resultatene fra det femårige forskningsprosjektet «*Bymiljøpakke Nord-Jæren og utviklingen i innbyggernes mobilitet*».

Saksopplysninger

Felles forskningsprosjekt for Nord-Jæren, Bergen og Trondheim

Høsten 2018 inngikk Rogaland fylkeskommune avtale med forskningsinstituttet NORCE om et femårig forskningsprosjekt, kalt «*Bymiljøpakke Nord-Jæren og utviklingen i innbyggernes mobilitet*». Hensikten var å studere befolkningens reisevaner på Nord-Jæren parallelt med innføring av Bymiljøpakken, hvordan reisevanene endret seg over tid, hvilke tiltak i bymiljøpakken/ byvekstavtalen som eventuelt bidro til endring, og variasjon mellom ulike områder og befolkningsgrupper. Til grunn for prosjektet lå det en prosjektbeskrivelse med skisse til delprosjekter, der både økonomiske, juridiske, fysiske, kvalitative og informative tiltak skulle analyseres. Prosjektet har vært et ledd i partenes oppfølging av virkemiddelbruk og måloppnåelse i byvekstavtalen og finansiert med belønningsmidler, samt egeninnsats fra partene.

Høsten 2019 ble også Miljøpakken i Trondheim med i prosjektet (Trondheim kommune og NTNU), og fra våren 2020 også Miljøløftet i Bergen. Utvidelsene har gitt økte ressurser i prosjektet og mulighet for å sammenligne utfordringer, virkemiddelbruk og resultater på tvers av de tre byområdene. Etter utvidelsen har prosjektet blitt omdøpt til «*Komparative studier Nord-Jæren, Trondheim og Bergen av bymiljøpakker og mobilitet*».

Gjennomføring av prosjektet

Prosjektledelsen i forskningsprosjektet har vært lagt til NORCE. Analysene er i hovedsak utført av forskere fra NORCE, men med støtte fra forskere fra UiS og NTNU. Prosjektet har to ganger i året lagt fram resultater og forslag til videre arbeid for en styringsgruppe med representanter fra Bymiljøpakken/Rogaland fylkeskommune, Miljøløftet/Statens vegvesen og Miljøpakken/Trondheim kommune. Resultater har underveis blitt presentert, dels gjennom kronikker i regionale medier, og dels gjennom presentasjoner til de tre bymiljøpakkene og andre fora. Prosjektet ble avsluttet våren 2024.

Rapporter i prosjektet

Resultatene i prosjektet er grundigere omtalt i til sammen 14 tematiske rapporter. I tillegg er det laget en syntese-rapport, som sammenfatter de viktigste resultatene. Rapportene er tilgjengelige på NORCE sine websider «bymobilitet.norceprosjekt.no»:

1. Evaluering av mobilitetstiltaket «hjemjobb hjem». (NORCE Samfunnsforskning, Rapport 22-2019).
2. Sosioøkonomi, bystruktur og samferdsel på Nord-Jæren og i Trondheim. En kontekstuell analyse. (NORCE Samfunnsforskning, Rapport 14-2020).
3. Sammenligning av Bymiljøpakken på Nord-Jæren og Miljøpakken i Trondheim. (NORCE Samfunnsforskning, Rapport 15-2020).
4. Mot nullvekst og bærekraftig mobilitet. Utvikling av bypakker i tre norske byområder. (NORCE Samfunnsforskning, Rapport 34-2020).
5. Byvekstavtaler og arealplanlegging: Case Nord-Jæren. (NORCE Samfunnsforskning, Rapport 2-2021).
6. Sosioøkonomi, bystruktur og transportsystem i Bergen, i Trondheim og på Nord-Jæren. (NORCE Samfunnsforskning, Rapport 10 -2021).

7. Vegutbygging og trafikkvekst: Effekter av nye vegprosjekter på trafikkvolum og reisemiddel-fordeling på Nord-Jæren og i Trondheim. (Rapport 2-2022, NORCE Helse og samfunn).
8. Parkering som virkemiddel for å nå nullvekstmålet: Undersøkelser og analyser i Bergen, Trondheim og på Nord-Jæren. (Rapport 5-2022, NORCE Helse og samfunn).
9. Sykkelpotensial og bysykler: En beregning av potensialet for økt hverdagssykling og evaluering av bysykkelordningene på Nord-Jæren, i Trondheim og i Bergen. (Rapport 14-2022, NORCE Helse og samfunn).
10. Komparative studier Nord-Jæren, Trondheim og Bergen av bymiljøpakker og mobilitet 2018–2023 Midtveisrapport. (Rapport 16-2022, NORCE Helse og samfunn).
11. Bomringenes effekter på mobilitetsmønsteret: En komparativ studie av hvordan bomringene i Bergen, Trondheim og på Nord-Jæren påvirket mobilitetsmønsteret fra 2013 til 2019. (Rapport 24-2022, NORCE Helse og samfunn).
12. Økt frekvens og lavere priser. Evaluering av takstreduksjon og økt ruteproduksjon som tiltak for økt bruk av kollektivtransport i Stavangerregionen. (Rapport nr. 5-2023, NORCE Helse og samfunn).
13. Reisevaner og holdninger: En befolkningsundersøkelse om reisevaner og holdninger til privatbilbruk blant yrkesaktive i utvalgte bydeler på Nord-Jæren, i Bergen og i Trondheim. (Rapport 8-2023, NORCE Helse og samfunn).
14. Kollektivtilbud og kollektivbruk i Bergen, Trondheim og på Nord-Jæren. Undersøkelser av utviklingen i perioden 2010–2019. (Rapport nr. 14-2023, NORCE Helse og samfunn).
15. Syntese. Komparative studier (2018–2023) av virkningene av tiltakene som iverksettes i regi av Bymiljøpakken på Nord-Jæren, Miljøpakken i Trondheim og Miljøløftet i Bergen. (Rapport 7 - 2024, NORCE Helse og samfunn).

Sammenligning mellom byområdene

Innledningsvis i prosjektet er det beskrevet likheter og ulikheter mellom de tre byområdene på Nord-Jæren, Bergen og Trondheim hensyn til geografi, befolkning, arealbruk, reisevaner, sammensetting og styring av bompengepakker, og typer tiltak som er gjennomført. Dette er brukt som underlag for å drøfte byområdenes ulike forutsetninger og effekt av tiltakene som er gjennomført.

Byområdet på Nord-Jæren har mer langstrakt bystruktur (lengre avstander), lavere befolkningstetthet og lavere andel unge voksne (studenter) enn Bergen og Trondheim. Sammen med høyere gjennomsnittsinntekter, høyere bilhold, flere og

billigere parkeringsplasser, bidrar dette til at bilbruken er høyest på Nord-Jæren. Andelen som benytter egen bil til jobb var i 2019 på ca. 59 % på Nord-Jæren, mot 48 % i Bergen og 44 % i Trondheim.

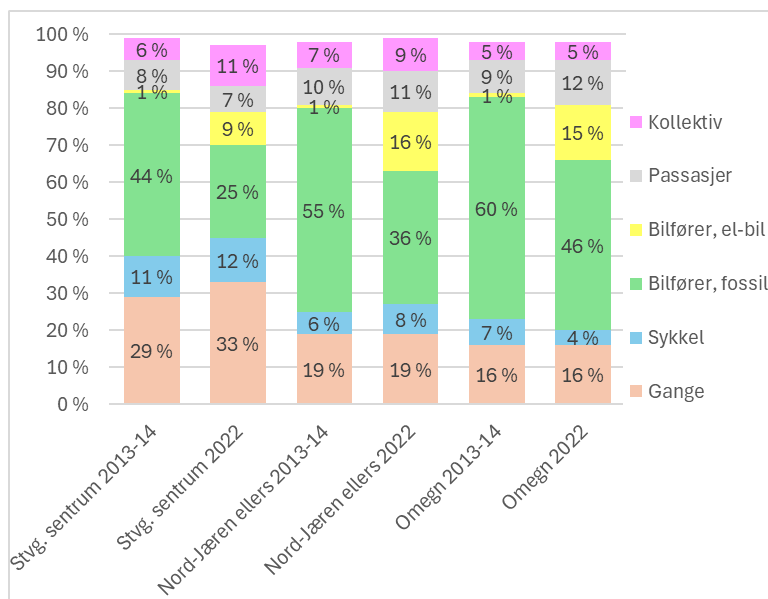
Av de tre byområdene, vurderes Nord-Jæren å ha den største statlige tilskudds-andelen og lavest bompengandel i sin bompengepakke. Bompengebelastningen på arbeidsreiser er lavere for Nord-Jæren og Trondheim enn i Bergen. På Nord-Jæren beskrives en sterkere konkurranse-situasjon mellom kommunene og mer kritisk medieoppmerksomhet.

Alle de tre byområdene har innført bypakker, og som har blitt utvidet i perioden 2014-19. Alle byområdene har store vegprosjekter som gir bedre tilgjengelighet for bruk av bil inn mot bysentrum, alle har lagt om kollektivtilbudet med mål om økt frekvens, og alle har startet arbeid med sykkelekspressveier. Nord-Jæren er det eneste byområdet som ikke har rushtidsavgift, men har en høyere betaling for el-bil (70 %) enn de to andre (ca. 40 %). Parkeringspolitikk er i mindre grad benyttet som virkemiddel for nullvekst på Nord-Jæren enn i de andre byene. Nord-Jæren har kommet kortest i gjennomføring av nytt kollektivtilbud, men lengst med sykkel-ekspresvei.

Reisemiddelfordeling og trafikkvekst

Generelt er andelen som kjører bil på arbeidsreiser (bilfører-andel) høyere på Nord-Jæren (57 %) enn i Bergen (45 %) og Trondheim (39 %). Alle de tre byområdene har hatt en nedgang i bilfører-andelen det siste tiåret, og nedgangen har vært størst i de sentrumsnære områdene. I sentrumsnære bydeler i Stavanger har bilførerandelen gått ned fra 45 til 34 %, mens kollektiv og gange har økt. For andre områder på Nord-Jæren er endringen i bilførerandel mindre (fra 56 til 52 %), mens kollektiv og sykling øker.

For omegnskommunene på Jæren og i Ryfylke er det ikke noen endring i bilførerandel. For alle områder har det vært en betydelig økning i bruk av el-bil. Overgangen til el-bil er mindre i sentrumsnære områder (fra 1 til 9 %) og større i andre områder (økt til 15-16 %).



Figur: Reisemiddelfordeling ulike områder på Jæren, og utvikling fra 2013-14 til 2022.

Alle de tre byområdene har utfordringer med å oppnå nullvekstmålet, og særlig gjelder dette Trondheim og Nord-Jæren. Ifølge byindeksen lå Nord-Jæren høsten 2023 ca. 3% over referansenivået fra 2018. Selv om bilfører-andelen har gått ned, og bruken av hjemmekontor har økt, har det i samme periode vært en befolkningsvekst på ca. 10 %. Elbil-fordelene har også bidratt til høyere bilbruk blant elbil-eiere og redusert effekten av andre tiltak. NORCE trekker fram at økt tilrettelegging for hjemmekontor, effekter av stadig bedre kollektivtilbud, svekking av elbil-fordelene og strengere parkeringspolitikk vil være sentralt for å nå nullvekstmålet.

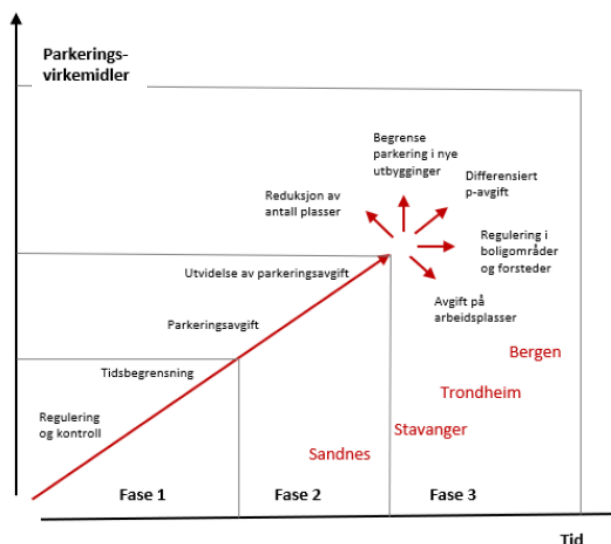
Virkning av ulike typer tiltak

Som del av bypakkene og byvekstavgiftene, er det på Nord-Jæren, i Bergen og Trondheim innført ulike typer tiltak, og NORCE har forsøkt å belyse effekter av de ulike tiltaks-typene:

- Endring/utvidelse av bompengepakkene:
Både på Nord-Jæren, i Bergen og Trondheim ble bompengepakkene endret/utvidet mellom 2014 og 2018. Flere reiser enn før må betale, det er høyere takster, elbil-rabatter, og til dels rushtidsavgift. Ser man på reisemiddelfordelingen før og rett etter omleggingene, er den største endringen at bruk av el-bil har økt betydelig. I overgangsperioden var det små endringer på bilførerandelen, men en viss reduksjon i bruken av bil totalt (kjørte kilometer). Endringen var størst på korte reiser og i sentrumsnære områder, der kollektivtilbudet er best.

- **Vegutbygging i og inn til byområdene:**
Flere studier av nye/utvidete vegforbindelser viser økt framkommelighet, reisetidsbesparelser og trafikkvekst. På Nord-Jæren er det de senere år bygget Eiganestunnelen, Ryfast og Hundvågtunnelen. For Ryfylke er gjennomsnittlig reisetid til Stavanger og Ryfylke redusert fra 45 til 20 minutter, og trafikken har økt med nærmere 50 % i perioden med bompenger. CO2-utslippet er litt lavere enn Tau-ferja hadde (fossildrift), men høyere enn nye nullutslippsferger ville ha hatt. NORCE sin vurdering er at også kommende prosjekter i Bymiljøpakken på E39 vil gi økt framkommelighet, økt trafikk og utfordre nullvekstmålet. Økningen kan motvirkes ved å øke bompengene både for el-bil og fossil-biler.
- **Forbedret kollektivtilbud:**
Alle de tre byområdene har hatt en stor satsing på å forbedre kollektivtilbudet, dels med utbygging av infrastruktur og dels med omlegging og utvidelse av tilbudet. Antallet kollektiv-passasjerer har økt med 98 % i Bergen, 71 % i Trondheim og 51 % på Nord-Jæren. Dette er høyere enn økningen i kollektivandel og kan ha sammenheng med flere kollektiv-bytter og mer effektive registreringsmetoder. Veksten i kollektivbruk har sammenheng med endringer i rutestruktur, økt ruteproduksjon, forenklet billettering og nye rabattordninger. På Nord-Jæren forventes det ytterligere økning i kollektivbruk når det nye bussvei-tilbudet tas i bruk. Økningen i kollektivbruk (og nedgang i bilførerandel) har vært minst i omlandskommunene for alle tre byområdene, og framover kan det være behov for å se på mulige tiltak i disse områdene.
- **Sykkeltiltak:**
Sykling vurderes å ha et stort potensial i alle byområdene, og størst på Nord-Jæren, der terrenget er forholdsvis slakt, og det er lite snø vinterstid. Fram til nå har det ikke vært en veldig stor økning i sykkelbruken, men denne kan bli større etter som sykkeltiltak i Bymiljøpakken og annen tilrettelegging for sykling blir gjennomført. På Nord-Jæren er det ca. 200 bysykler tilgjengelig (2021), og i sommersesongen brukes disse opp mot 4-5 turer pr. dag. Over en tredjedel av bysykkel-turene skjer i kombinasjon med kollektivbruk og virker å supplere kollektivtilbudet som et «last-mile»-tilbud. Flesteparten av turene er relativt korte (under 3 km/15 min). Ca. halvparten av brukerne oppgir at bysykkelen erstatter kollektivbruk, 22 % erstatter gåturer, og ca 17 % erstatter bil/taxi/MC-turer.
- **Parkeringspolitikk:**
For alle de tre byområdene, er parkering et tiltak i byvekstavtalene for å nå nullvekstmålet. NORCE har sammenlignet parkeringspolitikken og lokalpolitikeres holdninger til dette. Generelt har Stavanger en mer liberal parkeringspolitikk enn Bergen og Trondheim – det vil si at parkering ved arbeidsplass er både mer tilgjengelig og rimeligere. Politikken i Sandnes er enda mer liberal.

Politikere som er intervjuet i Stavanger og Trondheim, ytrer ønsker om strengere regulering, mens et flertall i Sandnes ønsker enda mer liberal politikk. NORCE vurderer at den mest effektive måten å bruke parkeringspolitikk på for å oppnå nullvekstmålet, vil være å innføre parkeringsrestriksjoner på arbeidsplasser og handelsområder utenfor sentrum. Dette har imidlertid vært politisk krevende.



Figur: NORCE sin vurdering av utvikling i parkeringspolitikk i Stavanger, Sandnes, Bergen og Trondheim.

Potensiale for å nå nullvekstmålet

Bymiljøpakken nærmer seg halvveis i bompengerperioden, mange tiltak er gjennomført, og en god del gjenstår fortsatt. NORCE vurderer at det er Nord-Jæren som har størst potensiale av de tre byområdene for å endre reisevaner i siste halvdel av perioden. Dette har sammenheng at regionen ikke har gjennomført og fått effektene av de to store prosjektene Bussveien og Sykkeltamvegen ennå. Nord-Jæren har også et større gjenværende potensiale for bruk av restriktive virkemidler enn Bergen og Trondheim, ettersom det ikke er rushtids-avgift og regionen har en mer liberal parkeringspolitikk.

Prosjektets anbefaling om videre arbeid

NORCE peker i sin oppsummering på at de har undersøkt mange ulike samferdselstiltak, men trekker også fram tema som det ikke har vært anledning til å gå inn i. Særlig nevner de analyse av konkurranseflater mellom reisemidler på sentrale strekninger i byområdene og hvilke tiltak som kan påvirke dette, effekt av tilrettelegging og støtteordninger for økt sykkelbruk, framtidig bruk av hjemmekontor, og betydningen av aktiv transport for folkehelse.

Fylkesdirektørens vurderinger

Fylkesdirektøren mener at prosjektet har gitt verdifull kunnskap om virkningene av tiltak i Bymiljøpakken/byvekstavtalen, hvilke tiltak som har bidratt til endring, hvorfor det skjer endringer, og hvilke tiltak som kan bli viktige framover for å oppnå nullvekstmålet. Partene rapporterer årlig på målindikatorer og ressursbruk, men fylkesdirektøren mener det er viktig at også måloppnåelsen av de omfattende tiltakene i Bymiljøpakken evalueres – for å gi læring om effekter, og som kunnskapsgrunnlag for å målrette tiltak i resten av bompengerperioden. I tillegg til selve prosjekt-porteføljen i Bymiljøpakken, har partene også styringsmuligheter gjennom takst- og rabattsystemet, parkerings- og arealpolitikken. Samarbeidet med Miljøpakken i Trondheim og Miljøløftet i Bergen har utgjort et nyttig sammenligningsgrunnlag og gitt økt verdi av forskningsprosjektet.

Fylkesdirektøren mener det er behov for en felles oppsummering mellom avtalepartene på Nord-Jæren om utbyttet av prosjektet og hvilke evalueringsoppgaver som bør ha fokus videre. Det må også vurderes om videre evalueringsarbeid skal skje i form av et lengre forskningsprosjekt, eller om det kan være hensiktsmessig med mer enkeltstående studier. Ved avslutning av prosjektperioden har det vært dialog med Miljøpakken i Trondheim og Miljøløftet i Bergen om en eventuell videreføring, men heller ikke de har avgjort hvordan de vil gå videre.

Konklusjon

Fylkesdirektøren vurderer at forskningsprosjektet har gitt verdifull kunnskap om virkningene av tiltak i Bymiljøpakken/byvekstavtalen, hvilke tiltak som har bidratt til endring, hvorfor det skjer endringer, og hvilke tiltak som kan bli viktige framover for å oppnå nullvekstmålet. Videre arbeid med evaluering og forskning på tiltakene i byvekstavtalen bør diskuteres mellom partene i avtalen; før det tas stilling til en eventuell videreføring eller annen form for evalueringsarbeid.

Dette dokumentet er elektronisk godkjent.

Saksframlegg

Arkivreferanse: 2024/62045-2

Saksbehandler: Tina Tednes Jacobsen

Avdeling: Samferdselsavdelingen, enhet strategi

Svar på høring av forslag til endring av tidsfrist i tunnelsikkerhetsforskriftene

Sakens gang

Saksnummer	Møtedato	Utvalg
35/2024	04.09.2024	Samferdselsutvalget Fylkesutvalget

Vedlegg:

- 1 Høringsbrev - forslag til endring av tidsfrister i tunnelsikkerhetsforskriftene
- 2 Høringsnotat - endring av tidsfrister i tunnelsikkerhetsforskriftene

Sammendrag

Statens vegvesen ved Vegdirektoratet fremmer på oppdrag fra Samferdselsdepartementet forslag om endring av fristene i tunnelsikkerhetsforskriftene. Vegdirektoratet tilrår at tunnelsikkerhetsforskriftene endres slik at tidsfrister for utbedring av tunnelene som omfattes av forskriftene utsettes, og har utformet forslag til endringsforskrifter i tråd med denne tilrådommen.

Tunnelutbedringene skal utføres innen en forskriftsfestet frist. For riksveg skulle arbeidet vært fullført innen 30. april 2019, for tunnelene på fylkes- og kommunalt vegnett i Oslo skal tunnelutbedringene ferdigstilles senest innen 1. januar 2025. Forslag til endringer fører til at fristen utsettes til 1. januar 2033 med mulighet til å forlenge fristen med ti år på grunn av stor tunnelmasse.

Fylkesdirektørens innstilling

1. Rogaland fylkeskommune gir innspill til revidering av retningslinjer i tråd med saksframlegget
2. Rogaland fylkeskommune støtter de foreslåtte forskriftsendringene
3. Rogaland fylkeskommune ber staten om å gi økt kompensasjon til tunneloppgradering som gjør fylkeskommunene i stand til å oppgradere tunnelene i henhold til tunnelsikkerhetsforskriften

Gunn Claire Westad

fylkesdirektør

Stine Haave Åsland

samferdselsdirektør

Bakgrunn for saken

Statens vegvesen ved Vegdirektoratet har sendt forslag til endringer i forskrift av 15. mai 2007 nr. 517 om minimum sikkerhetskrav til visse vegtunneler (tunnelsikkerhetsforskriften) og endringer i forskrift av 10. desember 2014 nr. 1566 om minimum sikkerhetskrav til visse tunneler på fylkesvegnettet og kommunalt vegnett i Oslo (tunnelsikkerhetsforskrift for fylkesveg m.m.) på høring.

Vegdirektoratet tilrår at tunnelsikkerhetsforskriftene endres slik at tidsfrister for utbedring av tunnelene som omfattes av forskriftene utsettes, og har derfor utformet forslag til endringsforskrifter i tråd med denne tilrådommen. Høringsinstansene bes spesielt om å vurdere og eventuelt komme med synspunkter på de utsatte fristene som er foreslått.

Rogaland fylkeskommune er i tillegg bedt om å rapportere på følgende fra Vegdirektoratet:

1. Antall tunneler som skal utbedres (totalt antall tunneler med ÅDT over 300)
2. Antall tunneler som er utbedret
3. Hvilke tunneler gjenstår (navn), lengde og ÅDT
4. Plan for gjennomføring av utbedring av de enkelte gjenstående tunnelene (årstall)

Den opprinnelige høringsfristen var satt til 15. september, men Rogaland fylkeskommune har bedt om utsatt frist til 24. september. Vegdirektoratet vil oversende høringsuttalelsene til endelig behandling i Samferdselsdepartementet.

Problemstilling

Rogaland fylkeskommune skal gi innspill til Vegdirektoratets forslag til forskriftsendringer.

Saksopplysninger

Denne høringen gjelder endring av forskriftsfestede tidsfrister for utbedring av tunneler på riks-, fylkesveg og kommunalt vegnett i Oslo. Tidsfristene som foreslås endret er fastsatt i forskrift 15. mai 2007 nr. 517 om minimum sikkerhetskrav til visse vegtunneler (tunnelsikkerhetsforskriften) § 14 og i forskrift 10. desember 2014 nr. 1566 om minimum sikkerhetskrav til visse tunneler på fylkesvegnettet og kommunalt vegnett i Oslo (tunnelsikkerhetsforskrift for fylkesveg m.m.) § 12.

Tunnelsikkerhetsforskriften § 14 fjerde ledd og tunnelsikkerhetsforskrift for fylkesveg m.m. § 12 tredje ledd stiller krav til at vegmyndighetene skal utbedre visse tunneler på eget vegnett, slik at tunnelene tilfredsstiller forskriftens krav til minimum sikkerhetsnivå. Forskriften stiller blant annet krav til avløpssystemer, slokkevann, normalbelysning og tilrettelegging for evakuering.

Tunnelutbedringene skal utføres innen en forskriftsfestet frist. For riksveg skulle arbeidet vært fullført innen 30. april 2019, for tunnelene på fylkes- og kommunalt vegnett i Oslo skal tunnelutbedringene ferdigstilles senest innen 1. januar 2025.

Det gjenstår fortsatt et større antall tunneler som ikke er utbedret både på riks- og fylkesveg. Det er flere årsaker til at ikke flere tunneler er oppgradert. Blant annet vises det til at det er behov for tyngre og mer kostbare utbedringstiltak enn tidligere antatt for å oppfylle forskriftenes minstekrav, og retningslinjer er blitt revidert flere ganger som følge av standardendringer.

Vegdirektoratet har tidligere konsultert fylkeskommunene og Oslo kommune om det er behov for en utsettelse av fristen for utbedring av tunneler etter tunnelsikkerhetsforskriften for fylkesveg m.m.

Åtte fylkeskommuner svarte Vegdirektoratet, inkludert Oslo kommune. Svarene ga entydig støtte til forslag om fristforlengelse med hensyn både til antall tunneler som må utbedres, og behovet for å fordele finansieringen over flere år.

Vegdirektoratet vurderer innspillene slik at det er et entydig ønske fra vegmyndighetene om at de forskriftsfestede fristene for tunnelutbedringer på fylkesveg må forlenges. Utfordringene man har støtt på ble ikke forutsett da man gjennomførte tunnelsikkerhetsdirektivet i norsk rett og senere fastsatte tunnelsikkerhetsforskriften for fylkesveg m.m.

Etter en samlet vurdering foreslår derfor Vegdirektoratet nye frister for utbedring av visse tunneler på riksveg, fylkeskommunal veg og kommunale veger i Oslo kommune. Utsettelse av frist for utbedring av tunneler er en vanskelig vurdering opp mot nullvisjonen, som har et langsiktig mål om ingen hardt skadde eller drepte i vegtrafikken.

Forslag til endring i tunnelsikkerhetsforskriften

Hjemmel

Gjeldende tunnelsikkerhetsforskrift er hjemlet i veglova §§ 13 og 62. Det legges til grunn at forskriften også skal hjemles veglova § 16 om drift og vedlikehold av offentlig veg, jf også tilsvarende hjemling i § 16 for tunnelsikkerhetsforskrift for fylkesveg m.m.

§ 14 fjerde ledd

I henhold til forskriftens gjeldende § 14 fjerde ledd skal utbedring av eksisterende tunneler utføres etter en tidsplan og være fullført innen 30. april 2014, men med mulighet for å forlenge denne fristen med fem år på grunn av stor tunnelmasse. Per januar 2024 var 92 av 131 tunneler på TERN-vegnettet (Trans European Road Network, et høykvalitets stamvegnett på tvers av Europa) ferdig utbedret. De 92 tunnelene utgjør en samlet lengde på 184 135 km. 20 av de resterende tunnelene skal erstattes av nye vegprosjekter og skal ikke utbedres. Avbøtende sikkerhetstiltak er iverksatt, under planlegging eller gjennomføring i de gjenstående tunnelene. Per januar 2024 er 27 av 94 tunneler på øvrig riksveg utbedret i henhold til forskriften. Statens vegvesen opplyser at de største utfordringene er i vest hvor om lag 40 riksveg tunneler venter på utbedringer. Med begrensede budsjetter og fortsatt prioritering av TERN mener Statens vegvesen at det ikke vil være mulig å utbedre tunnelene på det øvrige riksvegnettet på denne siden av 2030. På bakgrunn av dette foreslås det å utvide fristene for tunneler på øvrige riksveier i tunnelsikkerhetsforskriften. Vegdirektoratet foreslår at fristen fastsatt i forskriftens § 14 fjerde ledd for utbedring av tunneler på øvrig riksvegnett utvides fra 30. april 2014, med mulighet for å forlenge fristen med fem år, til 1. januar 2033 med mulighet til forlengelse med ti år til 1. januar 2043. Fristen for utbedring av tunneler på TERN, 30. april 2014 med mulighet for forlengelse i 5 år, opprettholdes, da denne reguleres av tunnelsikkerhetsdirektivet.

Ikraftttredelse

Vegdirektoratet legger til grunn at endringsforskriften skal tre i kraft straks.

Forslag til endring i tunnelsikkerhetsforskriften for fylkesveg m.m.*§ 12 tredje ledd*

Gjeldende frist for utbedring av tunneler på fylkesveg m.m. er i § 12 tredje ledd satt til 1. januar 2020 med mulighet for forlengelse til 2025. Vegdirektoratet foreslår at denne fristen for å oppfylle minimumskravene til sikkerhet i forskriftens Vedlegg 1 utsettes til 1. januar 2033. Fylkeskommuner med stor tunnelmasse eller med tunneler med stor kompleksitet kan etter søknad til samme instans gis forlenget frist med ytterligere 10 år til 1. januar 2043. Dette begrunnes med at Statens vegvesens analyser har vist at en ikke vil være i mål med alle tunnelutbedringene innen 2030.

I vurderingen er det både tatt hensyn til trafikantenes og samfunnets behov for sikkerhet i tunneler samt at behovet for bindende nasjonale føringer må balanseres mot fylkeskommunenes og Oslo kommunes handlefrihet.

Ikraftttredelse

Vegdirektoratet legger til grunn at endringsforskriften skal tre i kraft straks.

Konsekvenser*Sikkerhetsmessige konsekvenser*

En utsettelse av tidsfristene i tunnelsikkerhetsforskriften vil få konsekvenser for sikkerheten i tunnelene som blir berørt, sammenlignet med om utbedringen hadde blitt gjennomført innen gjeldende tidsfrister. Ensidig fokus på tunnelutbedringer kan føre til at tunnelsikkerhet prioriteres fremfor sikkerhetstiltak på andre deler av vegnettet. Utsatt frist gir økt fleksibilitet i den overordnede sikkerhetsstyringen i vegnettet.

Forskriften stiller ikke krav til at det iverksettes midlertidige risikoreduserende tiltak i påvente av utbedringen, men dette forstås å være under forutsetning om at utbedringen skjer innen tidsfristen. Dersom fristene forlenges, forventes det at vegeierne vurderer om midlertidige risikoreduserende tiltak kan iverksettes i påvente av utbedring. Dette gjelder også operasjonelle og administrative minstekrav som kan iverksettes uavhengig av den fysiske tunnelutbedringen. Vurdering og evt. innføring av tiltak er også i tråd med vegmyndighetenes ansvar jf. veglova.

Økonomiske og administrative konsekvenser

Dersom tidsfrister i tunnelsikkerhetsforskriftene utsettes, antas de samlede økonomiske og administrative konsekvensene å bli enklere å håndtere sammenlignet med gjeldende frister for tunnelutbedringer. Det kan komme noen ekstra kostnader til midlertidige avbøtende sikkerhetstiltak frem til tunnelutbedringene er gjennomført. Kostnadene ved tunnelutbedringene vil ikke bli vesentlig endret, men den økonomiske byrden for staten og fylkeskommunene vil bli fordelt på flere år.

Prioriteringen av tunnelprosjekter på riksvei skjer i forbindelse med de årlige statsbudsjettene. Fylkeskommunene prioriterer selv tunnelprosjekter på sine fylkesveier innenfor sine budsjettrammer. Finansieringen av utbedringen av tunneler på fylkesveg etter forskriften skriver Vegdirektoratet kompenseres gjennom det statlige rammetilskuddet.

Kompensasjonen blir fordelt særskilt over inntektssystemet på grunnlag av en beregning som Statens vegvesen har gjort av behovet for kompensasjon til hvert fylke. Med videreføring av kompensasjonen, vil fylkeskommunene bli ferdig kompensert for merutgiftene til tunnelutbedringene i løpet av planperioden 2022-2033, slik at det er lagt opp til Nasjonal Transportplan 2022-2033. Fylkeskommunene og Oslo kommune bes i høringen spesielt vurdere og gi tilbakemelding på om de, basert på disse rammene, vil bli ferdige med utbedringene i sitt fylke innen den nye fristen foreslått satt til 2033, med mulighet for forlengelse til 2043.

Status i Rogaland

Rogaland fylkeskommune har 23 tunneler som omfattes av tunnelsikkerhetsforskriften. I Handlingsprogram for samferdsel i Rogaland 2024-2031 (FT-sak 127/2023) er det lagt inn om lag 830 millioner 2024-kroner til tunneloppgradering etter tunnelsikkerhetsforskriften. Dette gjør tunneloppgraderingsprosjektet til fylkeskommunens desidert største investeringsprosjekt på samferdsel, dersom en ser bort fra Bussveien som er eksternt finansiert. Dette understrekes ved at flere enkelt-tuneller innenfor tunneloppgraderingsprosjektet, har et kostnadsestimat som overgår de største ordinære investeringsprosjektene på fylkesvegnettet.

2 av de 23 tunnelene er allerede oppgradert eller skal oppgraderes i regi av Statens vegvesen (SVV). Dette gjelder Byhaugtunnelen og Hølleslitunnelen, som begge er rekkefølgekrav etter Ryfast-prosjektet. Rogaland fylkeskommune har ansvar for å oppgradere de resterende 21 tunnelene som følge av forskriften. Et av disse tunneloppgraderingsprosjektene er snart ferdigstilt (Frafjordtunnelen).

For å unngå ekstrakostnader og samfunnsbelastningen ved å måtte stenge tunnelene to ganger vil Rogaland fylkeskommune gjennomføre de direkte kravene i tunnelsikkerhetsforskriften og andre påkrevde og/eller sterkt faglig anbefalte tiltak samtidig. Dette innebærer at noen få tunneler blir oppgradert de neste årene. Ut ifra faglige vurderinger knyttet til blant annet risikonivå og mulighet for omkjøring er følgende tunneler prioritert i perioden:

- Fv. 520 Honganvik og Varstad tunnelene
 - Fv. 520 er eneste veg inn til Sauda i vinterhalvåret når veien over Breiborg til Røldal er stengt. Saudafjorden er også relativt ofte islagt.
- Fv. 519 Finnøytunnelen
 - Finnøytunnelen er en undersjøisk tunnel med bratt stigning. Dette gjør tunnelen særlig risikoutsatt. I tillegg er den eneste veiforbindelse til Finnøy og Talgje

Behovet knyttet til tunneloppgraderingsprosjektet er høyere enn rammene, og 16 av de 23 tunnelene som faller inn under forskriften i Rogaland, vil ikke bli oppgradert i handlingsprogramperioden. Tidsplan for de øvrige tunnelene er foreløpig ikke satt.

Oversikt alle tunneler over 500 m og over 300 ÅDT, Rogaland fylkeskommune

	Tunnel	Lengde (m)	ÅDT (trafikkmengde, 2023)	Plan for tunneloppgradering (TOG)
1	Byhaugtunnelen	777	6997	Oppgradert i regi av SVV, overtatt av RogfK i 2023
2	Hølleslitunnelen	800	1500	Planlagt byggestart høsten 2024 i regi av SVV
3	Frafjordtunnelen	3837	450	Ferdig 2023. Innsamling av sluttdokumentasjon pågår.
4	Varstadtunnelen	887	984	Utlysning 2025, sammen med Honganvik
5	Honganviktunnelen	1367	984	Utlysning 2025, sammen med Varstad
6	Finnøytunnelen	5800	1920 fra Hanasand til Kryss/1600 fra kryss til Ladstein, Finnøy	I Handlingsprogrammet med finansiering i 2027, ses i sammenheng med Talgje
7	Talgjetunnelen	1500	300	Ses i sammenheng med Finnøy
8	Storhaugtunnelen	1289	9330	-
9	Furelitunnelen	1670	300	-
10	Hillevågstunnelen	518	12 412	-
11	Sildafjelltunnelen	1053	300	-
12	Lysetunnelen	1100	300	-

13	Almenningen	642	888	-
14	Drengstig	1232	888	-
15	Giljajuvet	600	2000	-
16	Hamratunnelen	959	1090	-
17	Gyatunnelen	500	705	-
18	Kleppetunnelen	535	16 613	-
19	Husafjelltunnelen	670	5000	-
20	Karmøy tunnelen	Totalt ca. 9000 Løp mot Mjåsund: 3782 Løp mot Håvik: 3948 Løp mot Hellevik: 1156	Løp mot Mjåsund: 5707 Løp mot Håvik: 4864 Løp mot Hellevik: 5208	-
21	Bjønnsberget	1100	705	-
22	Røyr dalen	650	2500	-
23	Bergelandstunnelen	705	14 587	-

Mulig revidering av andre deler av tunnelsikkerhetsforskriften

Høsten 2022 ble det satt i gang et arbeid med å kartlegge behovet for å revidere Tunnelsikkerhetsforskriften for riksveg (TSF). Under drøfting av denne rapporten med Samferdselsdepartementet ble det besluttet å gjøre en tilsvarende kartlegging for Tunnelsikkerhetsforskrift for fylkesveg m.m. (TSFF). Arbeidet med TSFF begynte høsten 2023, og det ble satt sammen en prosjektgruppe med medlemmer fra Statens vegvesen og ulike fylkeskommuner. I prosjektet ble det gjort intervjuer med fagpersoner fra flere fylkeskommuner og andre virksomheter. Det ble sett på hvordan forskriften tolkes og brukes, samt forholdet mot andre forskrifter, deriblant vegnormal N500 Vegtunneler, Forskrift om elektriske lavspenningsanlegg (FEL) og Maskinforskriften. Prosjektgruppen konkluderte med at det er et stort antall forbedringspunkter, deriblant at det er behov for endring av tekst og setningsoppbygging, klarere definisjoner og endring av krav for tilpasning til norsk samfunnsstruktur. Prosjektgruppen anbefaler derfor at forskriften revideres.

Styringsgruppen for prosjektet har orientert om arbeidet og rapporten i møter for Samferdselssjefkollegiet. Våren 2024 ble rapporten levert til Samferdselsdepartementet, og det er departementet som nå må ta stilling til om forskriften skal revideres.

Fylkesdirektørens vurderinger

Rogaland fylkeskommune har 23 tunneler som omfattes av tunnelsikkerhetsforskriften. To av tunnelene skal oppgraderes i regi av Statens vegvesen, og Frafjordtunnelen nærmer seg ferdigstillelse. Dermed gjenstår det 20 tunneler som Rogaland fylkeskommune opprinnelig skulle ha utbedret til 1. januar 2025.

I gjeldende Handlingsprogram for samferdsel i Rogaland 2024-2031 er det lagt opp til å oppgradere ytterlige fire tunneler (Honganvik, Varstad, Talgje og Finnøy). Hvis oppgraderingene skjer etter planlagt framdrift, vil Rogaland fylkeskommune ha 16 tunneler som gjenstår per 1.januar 2032.

Årsaken til at fremdriften ikke går raskere er etter fylkesdirektørens vurderinger sammensatt. Et aspekt er behovet for kompetanse og kapasitet som byggherre, et annet er det økonomiske. En større satsing på tunnel vil måtte innebære økte økonomiske rammer. Videre er prosjektet en konsekvens av statlige krav som staten – gjennom både NTP og Statsbudsjettet har signalisert at de vil finansiere.

Finansieringen som Vegdirektoratet viser til gjennom det statlige rammetilskuddet er ikke nok i dag til å oppgradere alle tunnelene til 2033, som er den foreslåtte utvidede fristen. Om Rogaland fylkeskommune rekker å bli ferdig med alle tunnelene til 2043, synes fylkesdirektøren det er vanskelig å gi et tydelig svar på, men ser på det som utfordrende med tanke på dagens økonomiske rammer og fremtidsutsikter. Rogaland fylkeskommune bør søke Vegdirektoratet om forlenget frist hvis forskriftsendringene trer i kraft.

Det er uheldig at bare et fåtall tunneler blir oppgradert innenfor handlingsprogramperioden, men Rogaland fylkeskommune må også ivareta andre behov på fylkesvegnettet. Rogaland fylkeskommune som vegeier bør vurdere om midlertidige risikoreduserende tiltak kan iverksettes i påvente av utbedring av gjenstående tunneler.

Fylkesdirektøren ser også behov for å se på omfanget av tunnelsikkerhetsforskriften, og ikke bare tidsfristene. Fylkesdirektøren håper dermed at arbeidet som har pågått i regi av prosjektgruppen vil føre til endringer som kan forbedre prosessen med å oppfylle tunnelsikkerhetsforskriften.

Konklusjon

Fylkesdirektøren støtter Vegdirektoratets forslag til forskriftsendringer.

Dette dokumentet er elektronisk godkjent.