

DAGSORDEN Samferdselsutvalget d. 29-01-2025

Møtedato Onsdag d. 29. januar 2025 kl. 11:30

Møtested Ankerkvartalet, Haakon VIIIs gate 9, 4005 Stavanger

Indholdsfortegnelse

Møtedokumenter.....	3
SP 1/2025 Spørsmål Kjartan Alexander Lunde, V ang. Kolumbus sin reisegaranti.....	4
SP 2/2025 Spørsmål Kjartan Alexander Lunde, V ang. planer for håndtering av vintervær hos Kolu	6
SP 3/2025 Spørsmål Kari Vestbø, SV ang. plastforurensing fra fylkeskommunale ferjekaier.....	8
SP 4/2025 Spørsmål Bente Gravdal, Ap ang. hurtigbåt Ryfylke.....	9
SP 5/2025 Spørsmål Jarle Bø, Sp ang. omlegging av hurtigbåtrutene.....	10
SP 6/2025 Spørsmål Asle Rafdal, Ap ang. mulighet for bagasjeoppbevaring på Fiskepiren for passa	12
SP 7/2025 Spørsmål Kjartan Alexander Lunde, V ang. hurtigbåter med foilteknologi.....	14
RS 1/2025 Styringsgruppemøte Bypakke Haugesund og fastlands-Karmøy, referat fra møte nr. 1-20	16
RS 2/2025 Kolumbus månedsrapport november 2024.....	17
RS 3/2025 Kolumbus månedsrapport desember 2024.....	18
PS 1/2025 Godkjenning av protokoll fra møte i samferdselsutvalget 13. november 2024.....	19
PS 2/2025 Omklassifisering - del av Julie Eges gate i Sandnes kommune - fra kommunal til fylkesk	20
PS 3/2025 Innspill til hvordan Sørlandsbanen og Jærbanen bør innrettes når Vy tar over fra 2027.....	25
PS 4/2025 Orientering - Revidering av samferdselsstrategi for Rogaland.....	33
PS 5/2025 Orientering - Pilotprosjekt for sykkel og gange i distriktene.....	39
PS 6/2025 Ramme- og Leveranseavtale 2025 - Kolumbus.....	47

Møteinncalling

Utvalg: Samferdselsutvalget

Møtested: Fylkesutvalgssalen

Dato: 29.01.2025

Tidspunkt: 11:30

Eventuelt forfall må meldes snarest.

Vararepresentantene møter etter nærmere beskjed.

Forfall meldes til Vera-Britt Sommer, vera.britt.sommer@rogfk.no

Orienteringer:

- Modulvogntog og oppfølging av bruer (Eivind Stangeland, konstituert avdelingssjef forvaltning, drift og vedlikehold og seksjonssjef Ann-Mari Sandvin Hardeland)
- Orientering fra Kolumbus, drift og vinterberedskap (Edith Nøkling, direktør 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 Anfinssen Fredheim

utvalgsleder

Vera-Britt Sommer

utvalgssekretær

Spørsmål

Arkivreferanse: 2023/68047-45

Saksbehandler: Vera-Britt Sommer

Avdeling: Politisk sekretariat

Spørsmål Kjartan Alexander Lunde, V ang. Kolumbus sin reisegaranti

Sakens gang

Saksnummer	Møtedato	Utvalg
1/2025	29.01.2025	Samferdselsutvalget

Spørsmål fra folkevalgt

Jeg ser at Kolumbus har kansellert en rekke bussavganger på grunn av vintervær. Samtidig har det kommet fram at Kolumbus har en mye strengere praksis for reisegaranti enn andre regioner, som Trøndelag og Oslo. Jeg ønsker derfor å stille spørsmål til samferdselsutvalget 29. januar.

- 1) Hvordan vil Kolumbus behandle kravene om reisegaranti etter situasjonen mandag 6. januar?
- 2) Er Kolumbus enig i at det er uheldig at regelverket i Rogaland praktiseres annerledes enn tilsvarende reisegarantiordninger i andre fylker?

Bakgrunn for spørsmålet

Værmeldingen for mandag 6. januar 2025 varslet snøfall og vintervær. Likevel ser det ut til at Kolumbus valgte å ikke iverksette ekstra tiltak for å håndtere dette. Som følge av snøværet ble svært mange bussavganger kansellert på ettermiddagen. Dette førte til at mange passasjerer sto uten alternativ transport for å komme seg hjem fra jobb og skole.

Ruter i Oslo og AtB i Trøndelag har reisegaranti som dekker værforhold tilsvarende det som var i Rogaland mandag 6. januar.

Kolumbus har til Stavanger Aftenblad uttalt at reisegarantien i Rogaland ikke gjelder ved dårlig vær. Praksisen til Kolumbus framstår til å være i motstrid til de gjeldende standardvilkårene for reisegaranti fra 2015, som forutsetter ekstraordinære værforhold for å kunne avvise krav om reisegaranti.

Forbrukerrådet mener at snøværet mandag 6. januar ikke er i kategorien ekstreme værforhold.

Venstre mener det er svært uheldig at busspassasjerene blir skadelidende som følge av Kolumbus' manglende planlegging for vintervær. Det må være enkelt og forutsigbart å velge bussen, og passasjerene må kunne forvente at de kommer seg hjem fra skole og jobb, også i vintervær.

Spørsmål

Arkivreferanse: 2023/68047-46

Saksbehandler: Vera-Britt Sommer

Avdeling: Politisk sekretariat

Spørsmål Kjartan Alexander Lunde, V ang. planer for håndtering av vintervær hos Kolumbus

Sakens gang

Saksnummer	Møtedato	Utvalg
2/2025	29.01.2025	Samferdselsutvalget

Spørsmål fra folkevalgt

I dag ble svært mange bussavganger kansellert, til tross for at vinterværet var varslet på forhånd. Det virker som om det ikke finnes tilstrekkelige planer for håndtering av vintervær i Rogaland. Jeg ønsker derfor å stille spørsmål til samferdselsutvalget 29. januar:

Hva vil Kolumbus gjøre framover for å sikre at ikke hele busstilbudet i regioner som Nord-Jæren og Haugalandet blir innstilt ved vintervær?

Bakgrunn for spørsmålet

Værmeldingen for mandag 6. januar 2025 varslet snøfall og vintervær. Problemer med vintervær, særlig for leddbusser, har oppstått flere ganger tidligere. Dette indikerte en høy risiko for utfordringer mandag 6. januar, uten at det ser ut til at tiltak ble satt inn for å redusere denne risikoen.

Kolumbus ga ingen proaktiv informasjon i forkant av mandag 6. januar gjennom media eller sosiale medier om hvordan bussreiser kunne bli påvirket. Dersom slik

informasjon hadde vært tilgjengelig, ville flere busspassasjerer hatt mulighet til å planlegge alternativ transport eller benytte hjemmekontor.

Selv om bussene er utstyrt med kjettinger som kan benyttes ved vintervær, ser det ut til at Kolumbus ikke har sørget for at operatørene aktivt tar disse i bruk.

Mandag ettermiddag valgte Kolumbus å kansellere alle bussavganger på Haugalandet og Nord-Jæren. Venstre finner det bekymringsfullt at det tilsynelatende ikke finnes systemer for å opprettholde et minimumstilbud av busstrafikk under vanskelige værforhold.

Elever på videregående skoler, arbeidstakere og andre brukere stoler på at bussen frakter dem dit de skal. Når busstilbudet i så stor grad innstilles, som det gjorde mandag 6. januar, svekkes tilliten til kollektivtransporten.

Venstre mener at busstilbudet må være både enkelt og forutsigbart. Situasjonen som oppstod mandag 6. januar er uholdbar, og vi forventer at det legges planer og innføres systemer for å unngå at dette skjer igjen.

Spørsmål

Arkivreferanse: 2023/68047-44

Saksbehandler: Vera-Britt Sommer

Avdeling: Politisk sekretariat

Spørsmål Kari Vestbø ang. plastforurensing fra fylkeskommunale ferjekaier

Sakens gang

Saksnummer	Møtedato	Utvalg
3/2025	29.01.2025	Samferdselsutvalget

Spørsmål fra folkevalgt

1. Har samferdselssjefen oversikt over dette problemet ved kaien på Helgøy og de andre kaiene som fylkeskommunen eier?
2. Har det blitt gjennomført eller vurdert tiltak for å hindre denne plastforurensingen?

Bakgrunn for spørsmålet

Naturvernforbundet i Rogaland har tatt kontakt med Statsforvalteren i Rogaland vedrørende en bekymring over plastforurensing fra ferjekaier. Den konkrete saken gjelder Helgøy i Sjernarøyane, der slitasje fra ferjekaien fører til plastforurensing. Ved denne kaien slites betongen ned og det skal ha dukket opp store mengder armeringsfiber av plast som blåser bort eller blir vasket ut i sjøen.

Statsforvalteren skriver i sitt svarbrev at det er kommunen som er forurensningsmyndighet i denne saken. Samtidig er det Rogaland fylkeskommune som er eier av denne kaien og flere andre kaier i fylket, og fylkeskommunen har derfor et ansvar for å hindre at forurensing skjer.

Spørsmål

Arkivreferanse: 2023/68047-47

Saksbehandler: Vera-Britt Sommer

Avdeling: Politisk sekretariat

Spørsmål Bente Gravdal, Ap ang. hurtigbåt Ryfylke

Sakens gang

Saksnummer	Møtedato	Utvalg
4/2025	29.01.2025	Samferdselsutvalget

Spørsmål fra folkevalgt

Etter årsskiftet har det kommet flere henvendelser angående hurtigbåttilbudet i Ryfylke. Vormestrand er fra 01.01.25 utelatt som anløp, dette var ikke nevnt i sakspapirene når fylkestinget vedtok budsjett for Kolumbus desember 2024.

Vormestrand er et viktig knutepunkt for fastboende og hyttefolk, endringen har derfor skapt stort lokalt engasjement. Er det dialog mellom Kolumbus og Suldal kommune om saken, og er det vurdert om det er muligheter for å inkludere anløp av Vormestrand, innenfor åpningstid og rammer?

Hvordan kan vi fremover sikre at kommunikasjonen i forbindelse med kollektivtilbudet i fylket blir bedre?

Spørsmål

Arkivreferanse: 2023/68047-48

Saksbehandler: Vera-Britt Sommer

Avdeling: Politisk sekretariat

Spørsmål Jarle Bø, Sp ang. omlegging av hurtigbåtrutene

Sakens gang

Saksnummer	Møtedato	Utvalg
5/2025	29.01.2025	Samferdselsutvalget

Spørsmål fra folkevalgt

I forbindelse med omlegging av hurtigbåtrutene ved årsskiftet kom det endringer som har medført utfordringer. Ved å gjøre mindre endringer ser det ut til å være mulig å imøtekomme kundene sine behov. På to konkrete ruter har brukerne selv foreslått endringer som verken vil påvirke rutestrukturen eller ha kostnadsvirkning.

Det ene gjelder rute 518 fra Stavanger mot Byre med skifte til ferje Rute 1025 mot Helgøy. Da spesielt knyttet til avgang 22:50 fra Stavanger. Hurtigbåt som korresponderer med ferje på Judaberg. For reisende som skal til Halsnøy eller Stjernarøyene. Spesielt på siste avgang oppstår det utfordringer dersom hurtigbåten må innom flere av stoppestedene på ruten. Dette kan og har resultert i at reisende ikke når ferjas siste avgang for dagen på Judaberg.

Kan routesystemet eller ferjeavgang fra Judaberg endres med en bestillings avgang slik at reisende kan være trygg på at de når siste avgang fra Judaberg?

Vormestrand i Suldal mista ved omlegging av rutene hurtigbåttilbodet på Sandeid-ruta fredag og søndag. Dette kom svært overraskende på både brukere av ruta og kommunen. Det ble i forkant av dialogmøtet sendt ut dokument hvor endringer var merka og kommentert. At Vormestrand ikke skulle ha anløp var ikke nevnt i dialogen mellom kommunen og Kolumbus høsten 2024.

Suldal kommune har dekket kaileiga siden 2020. Det er altså ingen direkte kostnader for RFK eller Kolumbus med dette. Vormestrand ligger i farleden mellom Nedstrand og Vikedal og det er da kun de få minuttene anløpet vil ta som er endring ift gjeldende rutetabell. Er det mulig å få lagt inn Vormestrand som b-anløp (bestilling en halv time før rutetid) i Sandeidruta slik at tilbudet blir som det var før årsskiftet?

Spørsmål

Arkivreferanse: 2023/68047-49

Saksbehandler: Vera-Britt Sommer

Avdeling: Politisk sekretariat

Spørsmål Asle Rafdal, Ap ang. mulighet for bagasjeoppbevaring på Fiskepiren for passasjerer som reiser med hurtigbåt

Sakens gang

Saksnummer	Møtedato	Utvalg
6/2025	29.01.2025	Samferdselsutvalget

Spørsmål fra folkevalgt

Vil Kolumbus rede dette ut og komme tilbake med et forslag til SU i løpet av våren 2025?

Bakgrunn for spørsmålet

Tidligere var det oppbevaringsbokser for bagasje på Fiskepiren for passasjerer som brukte hurtigbåt i Ryfylkebassenget. Dette gjerne for å oppbevare bagasje for de som skulle reise videre med andre transportmidler, eksempelvis reisende som skal videre med fly og ønsket å bruke noen timer i byen før de drog videre til flyplassen. Dette tilbudet ble selvsagt også brukt av passasjerer som kom fra reiser og gjerne hadde noen timers ventetid på rett avgang.

I dag er dette tilbudet borte og jeg har mottatt flere henvendelser fra passasjerer om når disse kommer tilbake, dette da i forbindelse med ombyggingen av Fiskepiren og det nye venterommet. Slik vi har nå forstått henviser Kolumbus passasjerer til å bruke oppbevaringsbokser på jernbanestasjonen. Det å ha oppbevaringsbokser ca.

15-20 minutt å gå fra båten og opp til jernbanen i oppoverbakke er svært lite attraktivt. Kommer en med fly, så må en gå av flybussen på jernbanen, så en runde i byen og deretter hente bagasjen og ta drosje eller gå ned til båten. Det sier seg selv at dette er så lite praktisk at en kan like godt svare at det ikke eksisterer noe tilbud. Videre så er det vel ikke Kolumbus som ivaretar og drifter disse boksene på jernbanen, men de er tilrettelagt for buss og togpassasjerer. Grupper som eldre, mennesker med nedsatt bevegelighet, alenereisende med små barn osv. er eksempler på grupper som kan trenge ekstra godt et slikt tilbud.

Det finnes i dag selskaper som tilbyr å sette opp slike bokser både inne og ute på knutepunkter for reisende, dette med betalingsløsning, service, oppfølging og vedlikehold. På fiskepiren er det svært godt takoverbygg og god plass til at slike bokser kunne vert montert utvending. En trenger heller ikke et stort antall, men tatt det trinnvis etter som en registrerer og evaluerer behov. Skal vi få passasjerer til å bruke hurtigbåtene, må vi legge til rette best mulig slik at båtene og det kollektive systemet blir enda mer attraktivt å bruke.

Spørsmål

Arkivreferanse: 2023/68047-50

Saksbehandler: Vera-Britt Sommer

Avdeling: Politisk sekretariat

Spørsmål Kjartan Alexander Lunde, V ang. hurtigbåter med foilteknologi

Sakens gang

Saksnummer	Møtedato	Utvalg
7/2025	29.01.2025	Samferdselsutvalget

Jeg har fått gode innspill om hurtigbåter med foilteknologi som virker som noe som gjerne kunne hatt bedre driftsstabilitet i Rogaland enn nåværende teknologi brukt på nullutslipps-hurtigbåt. Jeg ønsker derfor å stille spørsmål til samferdselsutvalget 29. januar.

Spørsmål fra folkevalgt

Vurderer Kolumbus anskaffelse av elektriske hurtigbåter med foilteknologi når flere hurtigbåter nå skal bli utslippsfrie?

Bakgrunn for spørsmålet

Det svenkse verftet Candela har begynt å lage elektriske hurtigbåter. De første Candela-rutene er i gang i Stockholm og i Saudi Arabia. Candela P-12 er basert på et konsept der man har omkring 80 % lavere energibruk enn Medstraum og Rygerelektra pga. foilteknologi, og derav langt lengre rekkevidde. Båten er laget slik at den er trygg og kan evakueres raskt. Den har en meget fleksibel landgang og er smal i front, slik at den kan ha raske anløp og er veldig fleksible ift. høyder på

brygge/kai. Marsjfart 25 knop, rekkevidde 50 nm på hver lading, 30 passasjerer og 1-2 mannskap. Båten flyr over vannet og håndterer store bølgehøyder. Båtene er relativt rimelige i både innkjøp og vedlikehold/drift sammenlignet med katamaranene som i dag trafikkerer Ryfylkebassenget.

I februar setter Boreal opp en Candela-rute i Trondheim. Denne typen elektrisk båt er gjerne et konsept som kunne passet bra også i Rogaland, med tanke på avstander, vær og bølgeforhold.

Referatsak

Arkivreferanse: 2023/66417-42

Saksbehandler: Vera-Britt Sommer

Avdeling: Politisk sekretariat

Styringsgruppemøte Bypakke Haugesund og fastlands-Karmøy, referat fra møte nr. 1-2025 - utkast

Sakens gang

Saksnummer	Møtedato	Utvalg
1/2025	29.01.2025	Samferdselsutvalget

Vedlegg:

- 1 Møtereferat bypakke Haugesund og Karmøy S1-2025 - utkast

Saken gjelder

Styringsgruppemøte Bypakke Haugesund og fastlands-Karmøy, referat fra møte nr. 1-2025 – utkast, se vedlegg.

Referatsak

Arkivreferanse: 2023/66417-43

Saksbehandler: Vera-Britt Sommer

Avdeling: Politisk sekretariat

Kolumbus månedsrapport november 2024

Sakens gang

Saksnummer	Møtedato	Utvalg
2/2025	29.01.2025	Samferdselsutvalget

Vedlegg:

- 1 Månedsrapport Kolumbus NOVEMBER 2024

Saken gjelder

Kolumbus månedsrapport november 2024, se vedlegg.

Referatsak

Arkivreferanse: 2023/66417-44

Saksbehandler: Vera-Britt Sommer

Avdeling: Politisk sekretariat

Kolumbus månedsrapport desember 2024

Sakens gang

Saksnummer	Møtedato	Utvalg
3/2025	29.01.2025	Samferdselsutvalget

Vedlegg:

- 1 Månedsrapport Kolumbus DESEMBER 2024_

Saken gjelder

Kolumbus månedsrapport desember 2024, se vedlegg.

Saksframlegg

Arkivreferanse: 2023/66106-15

Saksbehandler: Vera-Britt Sommer

Avdeling: Politisk sekretariat

Godkjenning av protokoll fra møte i samferdselsutvalget 13. november 2024

Sakens gang

Saksnummer	Møtedato	Utvalg
1/2025	29.01.2025	Samferdselsutvalget

Vedlegg:

- 1 Møteprotokoll offentlig SU 13.11.2024

Fylkesdirektørens innstilling

Protokoll fra møte i samferdselsutvalget 13. november 2024 godkjennes.

Lasse Anfinssen Fredheim
leder

Dette dokumentet er elektronisk godkjent.

Saksframlegg

Arkivreferanse: 2024/82665-7

Saksbehandler: Olav Andreas Sagen

Avdeling: Mobilitet og transport

Omklassifisering - del av Julie Eges gate i Sandnes kommune - fra kommunal til fylkeskommunal veg

Sakens gang

Saksnummer	Møtedato	Utvalg
2/2025	29.01.2025	Samferdselsutvalget

Vedlegg:

- 1 Notat Omklassifisering Julie Eges gate

Sammendrag

Rogaland fylkeskommune har startet en prosess for å overta en del av den kommunale Julie Eges gate i Sandnes sentrum som fylkesveg. Vegstrekningen er 264 meter og blir en del av Bussveien, hvor vegens funksjon tilsier at fylkeskommunen er vegeier.

Del av Julie Eges gate som tas opp til fylkesveg vil bli en arm av fv. 4492 Gravarsveien, men beholder navnet Julie Eges gate.

Det tilrådes at vedtaket trer i kraft etter endt overleveringsforretning og protokollføring.

Fylkesdirektørens innstilling

Delstrekning på kv. 1495 Julie Eges gate omklassifiseres til fylkesveg. Vedtaket trer i kraft etter endt overleveringsforretning og protokollføring.

Stine Haave Åsland
samferdselsdirektør

Lisa Garpe
avdelingssjef

Bakgrunn for saken

Gjeldende strekning i Julie Eges gate blir en del av bussveiprojektet og dermed en hoved-kollektivåre. I henhold til kriterier fastsatt av Rogaland fylkeskommune skal viktige kollektivårer ha minimum funksjonsklasse C (lokale hovedveger).

Saksopplysninger

Ved vegklassifisering vurderes primært vegens funksjon og standard. Funksjonen kan endres ved bygging av ny trase, ombygging, eller andre forhold som påvirker vegens rolle. Hver sak vurderes individuelt.

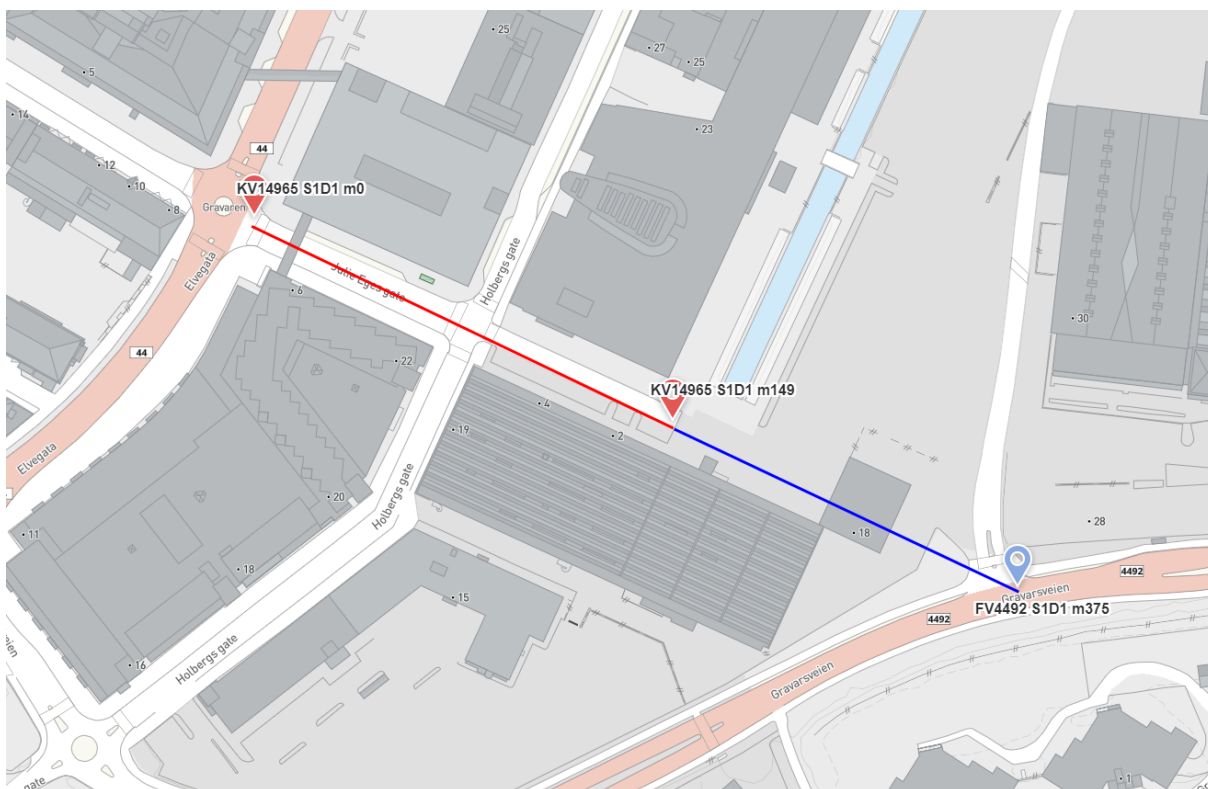
Opptak av kommunal veg til fylkesveg skjer i henhold til veglovens § 4 andre ledd. Funksjonen vurderes ut fra kriterier fastsatt av fylkeskommunen, som gir retningslinjer for inndeling i funksjonsklasser.

Etter vegloven § 7 fjerde ledd, kan vedtak om klassifisering ikke iverksettes før vegen oppfyller tekniske krav etter nærmere retningslinjer. Retningslinjer for tekniske krav etter vegloven § 7 fjerde ledd, er gitt i NA-rundskriv 97/13.

Vegstrekningen inngår i reguleringsplan *Plan 2016127 Detaljregulering for bussveien fra Elvegata til Havnegata*. Reguleringsplanen ble vedtatt 18.11.2024.

Den kommunale vegstrekningen er 149 m inkludert et kryss med Holbergs gate. I tillegg skal en strekning mellom Julie Eges gate og Gravarsvegen, hvor det ikke er veg i dag, opparbeides og bygges som bussvei.

Kartutsnittet under gir oversikt over aktuelt kommunalt vegnett som tas opp og klassifiseres til fylkesveg, markert med rødt; og strekning som skal bygges og klassifiseres som fylkesveg, markert med blått.



Fylkesdirektørens vurderinger

Fylkesdirektøren ser det som hensiktsmessig at fylkeskommunen er eier av vegsystem som inngår i Bussveien. I tråd med retningslinjene skal strekningen oppfylle gitte tekniske krav.

Fylkeskommunen har vært på befarings med sammen med Sandnes kommune.

I og med at eksisterende veg skal fjernes og opparbeides på nytt, stilles det ikke tekniske krav til den eksisterende kommunale vegen, eller til strekningen mellom Julie Eges gate og Gravarveien. Det betyr at Rogaland fylkeskommune overtar vegnettet/strekningen slik den ligger i dag.

Overleveringsforretning avholdes av Rogaland fylkeskommune og aktuell vegeier, i dette tilfellet Sandnes kommune og Elveparken Sandnes AS. Det er krav til føring av protokoll. Protokollen skal underskrives av partene.

Konklusjon

Det tilrådes at del av kommunal veg – Julie Eges gate KV1495 tas opp til fylkesveg, og at strekningen mellom Julie Eges gater KV1495 og Gravarveien klassifiseres

som fylkesveg (FV4492). Bakgrunn for omklassifiseringen er at det aktuelle kommunale vegnettet inngår i bussveien - et overordnet regionalt kollektivtilbud for Nord-Jæren. Funksjonen tilsier derfor at vegen blir fylkesveg.

Vedtaket trer i kraft etter endt overleveringsforrentning og protokollføring.

Dette dokumentet er elektronisk godkjent.

Saksframlegg

Arkivreferanse: 2024/50742-2

Saksbehandler: Anne Mette Nyhus Thomassen

Avdeling: Kollektiv og mobilitet

Innspill til hvordan Sørlandsbanen og Jærbanen bør innrettes når Vy tar over fra 2027

Sakens gang

Saksnummer	Møtedato	Utvalg
15/2025	24.01.2025	Ungdommens fylkesråd
17/2025	27.01.2025	Fylkesrådet for personer med funksjonsnedsettelse
11/2025	28.01.2025	Eldrerådet
3/2025	29.01.2025	Samferdselsutvalget Fylkesutvalget

Vedlegg:

- 1 NORCENotat Belønningsmidler-Takstsamordning_rev

Sammendrag

Go-Ahead sin kontrakt for Sørlandsbanen og Jærbanen utløper i desember 2027.

Jernbanedirektoratet har bedt fylkeskommunen komme med innspill til hvordan rutetilbudet bør innrettes når Vy tar over trafikken.

Fylkesdirektøren ser med bekymring på dagens mangel på tog-materiell og driftsstabilitet. Sammen med nedslitt infrastruktur bidrar dette til svært dårlig punktlighet. Dette må bedres dersom jernbanen skal kunne spille sin tiltenkte rolle i fremtiden.

Det er ønskelig med tidligere rutestart i helgene, slik at Jærbanen også da kan gi et tilbud til arbeidspendlere.

Den gjeldende samarbeidsavtalen om takst-samarbeid har bidratt til god passasjervekst på Jærbanen. Samtidig er fylkesdirektøren av den oppfatning av at avtalen ikke er økonomisk bærekraftig utformet for fylkeskommunen, og ønsker den reforhandlet.

Fylkesdirektørens innstilling

Fylkesutvalget har følgende innspill til Trafikkpakke 1 sør (fjerntog på Sørlandsbanen, lokaltog på Jærbanen og regiontog på Arendalsbanen) i forbindelse med at Vy overtar trafikken fra 2027:

- Rogaland fylkeskommune mener det er svært viktig at Jernbanedirektoratet og dets underliggende selskaper iverksetter tiltak for å bedre punktligheten og kapasiteten i rutetilbudet. Disse tiltakene må ikke få urimelige konsekvenser for rutetilbudets kvalitet, slik som eksempelvis unødige påstigningsbegrensinger og ugunstige rutetider
- Rogaland fylkeskommune ser med bekymring på at togmateriell-situasjonen er kritisk dårlig, og at det fortsatt er flere år til det tilbys oppgraderte lokaltogsett og nye togsett i regiontogene
- Rogaland fylkeskommune er bekymret for at manglende standard på infrastrukturen går ut over punktligheten
- Rogaland fylkeskommune vil understreke at det ikke er ønskelig med innføring av nye av-/påstigningsbegrensinger, eller tidsjusteringer, som går urimelig ut over tilbudet til de reisende, i særdeleshet pendlere og skoleelever
- Rogaland fylkeskommune ber om at det vurderes om åpning for lokalreisende på flere enkelte regiontog kan bøte på kapasitetsutfordringer i lokaltogtrafikken
- Rogaland fylkeskommune mener at det er en svakhet at dagens rutetilbud har så sen oppstart lørdag- og søndag morgen at det i praksis ikke gir et tilbud til arbeidsreisende disse dagene
- Rogaland fylkeskommunen ønsker at avtalen om takstsamarbeid mellom Kolumbus og Jernbanedirektoratet reforhandles
- Rogaland fylkeskommune ønsker at ny trafikkavtale utformes slik at fylkeskommunen og kommunene får fri tilgang til reisestatistikk

Gunn Claire Westad
fylkesdirektør

Stine Haave Åsland
Samferdselsdirektør

Bakgrunn for saken

Go-Ahead sin kontrakt for Trafikkpakke 1 sør (fjerntog på Sørlandsbanen, lokaltog på Jærbanen og regiontog på Arendalsbanen) utløper i desember 2027.

Samferdselsdepartementet har bedt Jernbanedirektoratet gjøre en kortsiktig direktetildeling av trafikkpakken til Vy fra 2027.

Jernbanedirektoratet jobber med å definere krav til rutetilbudet i pakken og fylkeskommunen er invitert til å komme med innspill til hvordan trafikkpakken bør innrettes.

Problemstilling

Fylkesutvalget skal ta stilling til fylkesdirektøren sine innspill til hvordan den nye trafikkpakke 1 sør bør innrettes med tanke på rutetilbud og regionalt samarbeid.

Saksopplysninger

Endringer i EØS-regelverket medfører strengere krav for tildeling av trafikkavtaler på jernbane. Som følge av dette har Samferdselsdepartementet bedt Jernbanedirektoratet vurdere omfanget og inndelingen av alle trafikkavtaler på nytt.

Dagens trafikkavtaler med SJ, Vy og Go-Ahead har ulike utløpsdatoer.

Samferdselsdepartementet ønsker å vurdere de ulike trafikkpakkene under ett og ønsker derfor å utsette inngåelse av en langsiktig trafikkavtale for trafikkpakke Sør. I

en mellomperiode vil Jernbanedirektoratet sikre trafikken gjennom en kortsiktig direktetildeling til det statlige eide Vy fra 2027.

Jernbanedirektoratet jobber med å definere krav til rutetilbudet og føringer for det regionale samarbeidet i trafikkavtalen med Vy. Fylkeskommunen er via en posthenvendelse invitert til å komme med innspill til hvordan trafikkpakken bør innrettes.

Kapasitet

Togene som betjener Jærbanen og Sørlandsbanen er gamle og i varierende teknisk stand. Lokaltogsettene er for tiden gjennom en midtlivsoppgradering noe som innebærer at flere togsett til enhver tid er ute av trafikk. Konsekvensen er at det kjøres færre avganger med doble togsett enn normalt, og at tekniske problemer med de gjenværende togsettene fortere får konsekvenser for ruteavviklingen. Dette arbeidet er forventet å pågå i flere år fremover.

Antall reiser med Jærbanen har økt betydelig de siste 10 årene. Dette er i tråd med fylkeskommunens ambisjoner om å få flere til å reise kollektivt. Økningen i passasjerer, kombinert med den nødvendige oppgraderingen av dagens togsett har imidlertid gitt overfylte tog, spesielt på rushtid-avgangene.

Det er derfor behov for ekstra lokaltogsett for å sikre de reisende et tilfredsstillende tilbud. Dagens operatør har ved flere anledninger søkt om flere togsett uten å få det dette innvilget.

Det er gjort justeringer på rutetidene til Jærbanen i den senere tid som innebærer at disse i stor grad oppleves tilfredsstillende på hverdager. Sen rutestart lørdag og søndag morgen innebærer imidlertid at Jærbanen ikke er et alternativ for arbeidsreiser i helgene, f.eks. til Stavanger Universitetssykehus.

Jernbanedirektoratet har bedt om innspill på om det bør inkluderes sitteplasskrav i den nye trafikkavtalen. Det er slike krav i lokaltrafikkavtalen i Oslo-området, hvor det er krav om sitteplass på linjenes ytterstreknings, mens det aksepteres ståplasser på de mer sentrale delstrekningene.

Forsinkelser/innstillinger

Trafikktettheten på Jærbanen gjør at tilbudet er spesielt sårbart for forsinkelser. Svært små forsinkelser gir raskt større forsinkelser på den delen av strekningen som kun har ett spor.

Utfordringer knyttet til togmateriell, og tekniske anlegg med ledningsnett og skinnegang bidrar også til mye forsinkelser på Sørlandsbanen.

Takstsamarbeid

Siden 2018/19 har Kolumbus og Jernbanedirektoratet hatt en avtale om tasktsamarbeid på Jærbanen. Takstsamarbeidet er gradvis utvidet til å omfatte alle billettproduktene til Kolumbus. Prisene for Kolumbus sine billettprodukter er betydelig rimeligere enn tradisjonelle jernbanetakster, og fylkeskommunen kompenserer prisdifferansen. Forholdet er regulert gjennom en avtale mellom Kolumbus og Jernbanedirektoratet. Kompensasjonen er basert på antall reiser og en gjennomsnittlig pris for reisen ut fra togoperatørens takstsett.

Jernbanedirektoratet gjennomførte i 2021 et prosjekt mht. til utviklingen av fremtidige prismodeller for togreiser og rollefordeling i sektoren. I tilknytning til prosjektet ble det utarbeidet en rapport av det danske konsulentbyrået Incentive, [prisutredning-rapport-fra-incentive.pdf](#). Utdrag av rapporten viser at konsulenten mener at dagens avtaler mellom Jernbanedirektoratet og fylkeskommunene gir en overkompensasjon til togoperatøren.

«I dag bruker man en såkalt én-til-én-kompensasjon til togoperatøren. Man baserer dermed kompensasjonen til togoperatøren i prinsippet ut fra to komponenter:

- *Antall reiser med tog på samarbeidsbilletter (til fylkeskommunal pris)*
- *Gjennomsnittlig pris for reisen ut fra togoperatørens takstsett.*

I analysen viser vi at den nåværende tilnærmingen gir overkompensasjon av togoperatøren, ettersom reisetallet stiger ved overgangen til fylkeskommunale priser. Vi anbefaler derfor at man nøye overveier om man skal innføre en korreksjon for dette, slik at man unngår overkompensasjon til togoperatøren.»

Fylkeskommunen har i flere år aktivt benyttet taksttiltak som virkemiddel for å få flere til å reise kollektivt. Tiltak som HjemJobbHjem hvor det tilbys særskilte rimelige billetter har gitt mange flere kollektivreiser også på tog. I en evaluering foretatt av NORCE fremkommer det:

«NORCE sin vurdering er at takstsamarbeidet bidrar til at tog på Jærbanen som reisemiddel blir mer konkurransedyktig i forhold til bil og buss. Dette henger både sammen med at takstsamarbeidet bidrar til at prisene for kollektivtrafikk blir vesentlig lavere og til at den reisende kan benytte tog og buss med samme billett.»

Et målrettet arbeid for å legge til rette for et godt samordnet kollektivtilbud mellom buss og tog blir derfor svært kostbart for fylkeskommunen slik dagens avtale for takstsamarbeid er utformet.

Statistikk

Jærbanen og busstilbudet utgjør, i et samspill, en viktig del av det totale tilbudet sør i Rogaland. Passasjerstatistikk er sentral for å sikre et komplett sømløst tilbud med gode overgangsmuligheter mellom buss og tog der det er behov for det.

Avtalen Jernbanedirektoratet har med dagens operatør har gjort det problematisk å få tilgang til og bruke statistikk som ønskelig.

Fylkesdirektørens vurderinger

Sørlandsbanen og Jærbanen har i lengre tid vært preget av forsinkelser og innstilte avganger. Økningen i passasjerer og reduksjon i kapasiteten på Jærbanen har i tillegg gitt overfylte tog og utfordringer for de reisende. Dette er svært uheldig for den enkelte reisende, men også problematisk sett opp mot målet om å få flere til å reise kollektivt.

Jærbanen er ryggraden i kollektivsystemet fra Stavanger og sørover, og er viktig for å sikre sørlige Rogaland som en integrert bo- og arbeidsregion. Jærbanen er i tillegg en sentral og en viktig bidragsyter i arbeidet med å nå nullvekst i byområdet på Nord-Jæren. Fylkesdirektøren er bekymret for at forsinkelser, manglende materiell og materiell med dårlig driftssikkerhet på Sørlandsbanen og Jærbanen vil føre til at flere vil velge bil som transportmiddel fremover.

Midtlivs-oppgraderingen av materiellet vil pågå i flere år og det blir viktig å sikre tilstrekkelig kapasitet mens dette arbeidet pågår. Fylkesdirektøren er bekymret over dette og forventer at det stilles mer materiell til disposisjon til Jærbanen.

Rogaland fylkeskommune finansierer en betydelig del av lokaltogtilbudet gjennom takstsamarbeidet mellom buss og tog. Rimeligere takster har vært et svært sentralt

tiltak i å bidra til den gode passasjerveksten på Jærbanen. Dagens avtale er imidlertid svært kostbar for fylkeskommunen og kan føre til at fylkeskommunen blir nødt til å øke takstene. Dersom det skjer, vil dette virke negativt sett opp målsetningen om å få flere til å velge å reise kollektivt. Fylkesdirektøren mener derfor det er behov for å se på avtalen om takstsamarbeid på nytt.

For å sikre en optimal bruk av offentlige midler og et best mulig kollektivtilbud er det viktig å inneha kunnskap om hvordan tilbudet blir benyttet og hvilke ulike roller de spiller. Tilgang til statistikk er derfor sentralt i arbeidet med å videreutvikle det totale kollektivtilbudet og samspillet mellom buss og tog. Fylkesdirektøren ønsker derfor at ny trafikkavtale utformes slike at fylkeskommunen og kommunene får fri tilgang til reisestastikk.

Fylkesdirektøren mener det er lite ønskelig med innføring av nye av-/påstigningsbegrensinger, eller tidsjusteringer, som går urimelig ut over tilbudet til de reisende. Særlig forhold som berører pendlere og skoleelever er det viktig blir tilstrekkelig belyst og at brukerne blir hørt.

Dersom en kan bøte på kapasitetsutfordringer i lokaltogtrafikken ved å åpne enkelte regiontog for lokalreisende i større grad enn tilfellet er i dag, bør dette vurderes.

Jærbanen er spesielt viktig for pendlere til og fra jobb. Flere yrkesgrupper arbeider også i helgene, og fylkesdirektøren mener derfor at det er ønskelig med tidligere rutestart om morgenen i helgene. Slik situasjonen er i dag, er ikke Jærbanen et aktuelt alternativ for arbeidsreiser i helgene.

Når det gjelder krav om sitteplass i den nye trafikkavtalen, ønsker fylkesdirektøren at Jernbanedirektoratet vurderer en tilsvarende løsning på Jærbanen som i Oslo-området, forutsatt at den ikke medfører ulemper for de reisende. Imidlertid er det uklart for fylkesdirektøren hvilken betydning et slikt krav vil ha, så lenge både tilgang på togmateriell og kapasitet på sporet er styrt av andre instanser enn tog-operatøren.

Fylkesdirektøren registrerer at utfordringer med forsinkelser og manglende materiell ikke skyldes dagens operatør, men i større grad forhold som ligger under Jernbanedirektoratets ansvarsområde (Bane NOR SF, Norske Tog AS m.v.). Skifte av operatør eller innkjøpsform vil derfor ikke automatisk løse utfordringer knyttet til manglende og foreldet togmateriell, og tekniske anlegg med ledningsnett og skinnegang. Skal togtilbudet bli forutsigbart og stabilt må togmateriell og

infrastrukturen holde en høyere standard enn tilfellet er i dag. Lokaltogsmateriellet på Jærbanen er ikke ferdig oppgradert før om flere år (oppgraderingen er p.t. nærmere ett år forsinket), og regiontogsmateriellet («Sørtoget») skal erstattes med nytt materiell.

Nye togsett er under levering til Oslo-området, og disse vil etter det fylkesdirektøren forstår kunne frigi noen lokaltogsett der, som er av samme type som benyttes på Jærbanen. Med den positive passasjerutviklingen Jærbanen har hatt de senere årene, og med de kapasitetsutfordringer som oppleves, er det et sterkt ønske at en overføring av noen av disse togsettene fra Oslo til Jærbanen vurderes.

Fylkesdirektøren opplever at det er utfordrende med høringer som ikke følger normal høringspraksis og vil be Jernbanedirektoratet om å endre praksis i forbindelse med kommende ruteskifter. Fylkesdirektøren er opptatt av at det gis rom for politisk behandling. Det vil i den forbindelse også være aktuelt å anmode om at alle Rogalands-kommunene som betjenes av Jærbanen og Sørtoget inviteres til å komme med høringsuttalelser.

Konklusjon

Fylkesdirektøren ser med bekymring på dagens mangel på tog-materiell og driftsstabiliteten på dette. Sammen med nedslitt infrastruktur bidrar dette til svært dårlig punktlighet. Dette må bedres dersom jernbanen skal kunne spille sin tiltenkte rolle i fremtiden.

Det er ønskelig med tidligere rutestart i helgene, slik at Jærbanen også da kan gi et tilbud til arbeidspendlere.

Den gjeldende samarbeidsavtalen om takst-samarbeid har bidratt til god passasjervekst på Jærbanen. Samtidig er fylkesdirektøren av den oppfatning av at avtalen ikke er økonomisk bærekraftig utformet for fylkeskommunen, og ønsker den reforhandlet.

Dette dokumentet er elektronisk godkjent.

Saksframlegg

Arkivreferanse: 2024/104507-1

Saksbehandler: Ingrid Time

Avdeling: Mobilitet og transport, samferdsel

Orientering - Revidering av samferdselsstrategi for Rogaland

Sakens gang

Saksnummer	Møtedato	Utvalg
15/2025	27.01.2025	Fylkesrådet for personer med funksjonsnedsettelse
9/2025	28.01.2025	Eldrerådet
4/2025	29.01.2025	Samferdselsutvalget

Sammendrag

Samferdselsstrategi for Rogaland 2022-2033 ble vedtatt av fylkestinget i desember 2021 (FT-sak 132/2021), og gir retning for fylkeskommunens ressursprioritering innen samferdsel. Den omhandler fylkeskommunens egne virkemidler og gir ingen bindinger for kommunene eller andre eksterne aktører. Det er lagt opp til at samferdselsstrategien skal revideres hvert fjerde år, noe som vil si at ny samferdselsstrategi skal vedtas i desember 2025.

Fylkesdirektøren har nå startet arbeidet med revidert strategi. Siden gjeldende samferdselsstrategi foreløpig kun har fått virke i noen få år, er det ikke ventet at revideringen vil føre til omfattende kursendringer for fylkeskommunens arbeid med transport og mobilitet. Det kan likevel være nødvendig å gjør enkelte justeringer. Økonomisk bærekraft er et viktig tema i gjeldende strategi, og med den forventede økonomiske utviklingen vil dette bli enda mer viktig i årene som kommer. Dette gjør at fylkesdirektøren vil arbeide for å utarbeide en strategi som i enda større grad enn dagens strategi skal kunne gi grunnlag for prioriteringer. Det er også en ambisjon at selve strategidokumentet blir mer kortfattet og oversiktlig.

Fylkesdirektørens innstilling

Samferdselsutvalget tar saken om revidering av samferdselsstrategi til orientering.

Stine Haave Åsland
samferdselsdirektør

Lisa Garpe
avdelingssjef

Bakgrunn for saken

Samferdselsstrategi for Rogaland 2022-2033 ble vedtatt av fylkestinget i desember 2021 (FT-sak 132/2021), og gir retning for fylkeskommunens ressursprioritering innen samferdsel. Strategien definerer langsiktige mål og strategier for fylkeskommunens arbeid knyttet til fylkesvegnettet og det strategiske ansvaret for kollektivtransport og mobilitet. Konkret oppfølging og tiltak ligger i fylkeskommunens handlingsprogram for samferdsel.

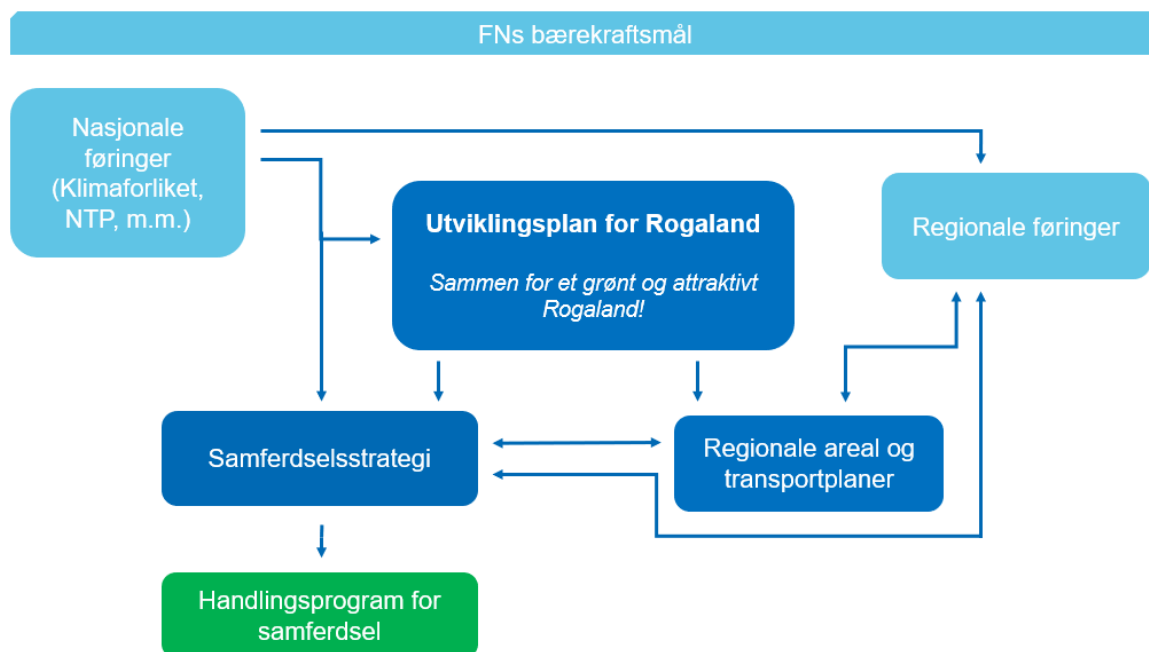
Det er lagt opp til at samferdselsstrategien skal revideres hvert fjerde år, noe som vil si at ny samferdselsstrategi skal vedtas i desember 2025. Revidering av samferdselsstrategien er også omtalt i Utviklingsplan for Rogaland (regional planstrategi) (FT-sak 110/2024).

Problemstilling

Fylkesdirektøren ønsker å orientere samferdselsutvalget om arbeidet med revidering av samferdselsstrategi for Rogaland.

Saksopplysninger

Samferdselsstrategi for Rogaland 2022-2033 angir målsetninger og overordnede føringer for fylkeskommunens arbeid innenfor samferdsel. Konkret oppfølging og tiltak kommer i handlingsprogram for samferdsel. Strategien er utarbeidet i tråd med fylkeskommunens overordnede målsetninger slik de er presentert i Utviklingsplan for Rogaland, samt regionale areal og transportplaner. Samtidig tar strategien innover seg statlige føringer, som blant annet gis gjennom Nasjonal transportplan. Figuren nedenfor illustrerer hvordan samferdselsstrategien forholder seg til overordnede føringer og styrende dokument.



Figur 1 viser samferdselsstrategien sin plass i planlandskapet og illustrerer at samferdselsstrategien er koblet til både nasjonale- og regionale føringer, fylkeskommunens utviklingsplan og regionale areal og transportplaner.

Samferdsel er et omfattende ansvarsområde i Rogaland fylkeskommune, med både drift, vedlikehold og fornying av eksisterende fylkesvegnett, ulike utbyggingsprosjekter, løyver, tilrettelagt transport og strategisk ansvar for kollektivtransport og mobilitet. Samferdselsstrategien er fylkeskommunens styringsverktøy i dette arbeidet.

Gjeldende samferdselsstrategi ble utarbeidet i 2021, og har foreløpig kun fått virke i noen få år. Det er derfor ikke forventet at revideringen fører til omfattende kursendringer for fylkeskommunens arbeid med transport og mobilitet. Dette er understøttet av at fylkeskommunens overordnede innsatsområder er videreført i den nye utviklingsplanen som ble vedtatt i oktober 2024 (FT-sak 110/2024). Likevel kan det være nødvendig å gjøre justeringer basert på endringer i lovverk og andre rammebetingelser, samt den generelle samfunnsutviklingen. Innspill fra de ulike fagområdene innen samferdsel og fra fylkeskommunens øvrige direktørsområder vil derfor være viktig for å sikre grundige vurderinger og hensiktsmessige justeringer i revideringsarbeidet.

Samferdselsstrategien beskriver Rogaland fylkeskommunes egne standpunkter, og omhandler fylkeskommunens egne virkemidler. Den gir ingen bindinger for kommunene eller andre eksterne aktører, slik som regionalplaner som er utarbeidet

etter prosesskravene i plan og bygningsloven. I revideringsarbeidet vil det likevel legges opp til regionvise innspillmøter med kommunene i Rogaland. Dette for å sikre en oppdatert forståelse når det gjelder kommunenes synspunkt og ønsker for det fylkeskommunale arbeidet med samferdsel.

Fylkesdirektørens vurderinger

Da gjeldende samferdselsstrategi ble utarbeidet i 2021, ble det lagt vekt på å utarbeide en samferdselsstrategi som var tett knyttet opp mot Utviklingsplan for Rogaland. Fylkesdirektøren mener dette grepet har fungert godt, ved at det har bidratt til en tydeligere sammenheng mellom arbeidet med samferdsel og overordnede fylkeskommunale mål og føringer. Dette gjør også at det er naturlig at samferdselsstrategien revideres når ny utviklingsplan nå er vedtatt.

Videre legger samferdselsstrategien grunnlag for fylkeskommunens handlingsprogram for samferdsel. Handlingsprogrammet gjennomgår en mindre rullering hvert år, for å sikre samsvar med fylkeskommunens økonomiplan. I tillegg er det lagt opp til en større rullering hvert fjerde år, hvor også kommunene blir invitert til å komme med innspill. En slik større rullering av handlingsprogrammet er planlagt i 2026, og fylkesdirektøren mener det er nødvendig at revidert samferdselsstrategi blir vedtatt før dette arbeidet starter. En oppdatert samferdselsstrategi vil både gjøre det enklere for kommunene å komme med relevante innspill og for fylkeskommunen å prioritere innspillene.

Samferdselsstrategien skal fortsette å være et styringsdokument for Rogaland fylkeskommune. Flere ulike fagområder skal ivaretas i strategien og i prosessen med revidering vil intern medvirkning og forankring bli vektlagt. Gjeldende samferdselsstrategi har relativt stor oppmerksomhet på økonomisk bærekraft. Dette vil fortsette å være et viktig innsatsområde, og i lys av økonomiplanarbeidet de siste årene er det ønskelig at ny samferdselsstrategi gir et tydeligere grunnlag for prioriteringer enn dagens strategi. I tillegg er det en målsetning at revidert strategidokumentet skal være kortere og mer oversiktlig enn det vi har i dag.

Konklusjon

Fylkesdirektøren vil gjennom 2025 arbeide med revidert samferdselsstrategi. Ny strategi vil virke fra 2026 og legges fram til politisk behandling i fylkestinget i desember 2025.

Dette dokumentet er elektronisk godkjent.

Saksframlegg

Arkivreferanse: 2024/41055-9

Saksbehandler: Ingrid Time

Avdeling: Mobilitet og transport, samferdsel

Orientering - Pilotprosjekt for sykkel og gange i distriktene

Sakens gang

Saksnummer	Møtedato	Utvalg
14/2025	24.01.2025	Ungdommens fylkesråd
14/2025	27.01.2025	Fylkesrådet for personer med funksjonsnedsettelse
8/2025	28.01.2025	Eldrerådet
5/2025	29.01.2025	Samferdselsutvalget

Sammendrag

I tråd med Handlingsprogram for samferdsel i Rogaland 2024-2031 har fylkesdirektøren startet arbeidet med pilotprosjekt for sykkel og gange i distriktene. Gjennom prosjektet vil Rogaland fylkeskommune undersøke om det er mulig å bygge rimeligere, forenklede løsninger, som samtidig ivaretar hensyn til trafiksikkerhet, drift og vedlikehold.

En tverrfaglig arbeidsgruppe med ressurser fra ulike enheter i samferdselsavdelingen har det siste året gjort et innledende arbeid. Kommunene i Rogaland ble invitert til å komme med forslag om strekninger de mente ville være egnet for et pilotprosjekt. Innspillene er vurdert og fylkesdirektøren vil i denne omgang gå videre med prosjektet fv. 4628 Skredderstuva fra Nåådå til idrettsanlegget i Stavanger kommune, bydel Finnøy.

Fylkesdirektøren vil arbeide videre med pilotprosjektet og undersøke mulighetene for forenklet standard på denne strekningen. En viktig del av arbeidet vil handle om å utfordre Statens vegvesens håndbøker. I tillegg er det en intensjon at en gjennom prosjektet skal undersøke om det finnes måter å arbeide på, eksempelvis i planleggingsfasen, som kan bidra til reduserte kostnader. Målsetningen er at arbeidet skal resultere i en ferdig GS-løsning, men det er mange vurderinger som må gjøres før en kommer så langt – for eksempel når det gjelder trafiksikkerhet og hvordan eventuelle kostnadsbesparelser i investeringsfasen påvirker de totale livsløpskostnadene.

Fylkesdirektørens innstilling

Samferdselsutvalget tar saken om arbeidet med pilotprosjekt for enklere GS-løsninger i distriktene til orientering.

Stine Haave Åsland
samferdselsdirektør

Lisa Garpe
avdelingssjef

Bakgrunn for saken

Det er store ønsker og behov for tilrettelegging for gående og syklende på fylkesvegnettet, samtidig som det økonomiske handlingsrommet er begrenset.

Pilotprosjekt for enklere gs-løsninger i distriktene ble derfor lagt inn i Handlingsprogram for samferdsel ved forrige større rullering, i 2021. Gjennom programområde sykkel og gange er det satt av 5. millioner kroner årlig i til prosjektet frem til og med 2027 (FT-sak 123/2024).

Problemstilling

Fylkesdirektøren ønsker å orientere samferdselsutvalget om arbeidet med pilotprosjekt for enklere GS-løsninger i distriktene.

Saksopplysninger

I tråd med Handlingsprogram for samferdsel i Rogaland 2024-2031 har fylkesdirektøren startet arbeidet med pilotprosjekt for sykkel og gange i distriktene. Gjennom prosjektet vil Rogaland fylkeskommune undersøke om det er mulig å bygge rimeligere, forenklede løsninger, som samtidig ivaretar hensyn til trafiksikkerhet, drift og vedlikehold. Intensjonen å undersøke muligheten til å realisere tilstrekkelig gode gs-løsninger på steder hvor det ikke anses som realistisk å bygge ordinær gs-infrastruktur i overskuelig framtid. En del av prosjektet handler også om å se på muligheter for ulike former for ekstern finansiering/bidrag.

En tverrfaglig arbeidsgruppe med ressurser fra ulike enheter i samferdselsavdelingen har det siste året gjort et innledende arbeid. Realisering av et konkret prosjekt krever grundige vurderinger knyttet til blant annet standard, dimensjonering og prosess. En del handler om å utfordre vegnormalene på steder som ikke nødvendigvis har behov for «full løsning». Vurderinger knyttet til hva fylkeskommunen som vegeier kan akseptere av hensyn til trafiksikkerhet, framkommelighet, drift og vedlikehold vil være en viktig del av dette. I tillegg må det vurderes om det å gå ned på standard et sted vil kunne gi en uønsket presedens, som fører til forventninger og aksept for enklere løsninger også på steder hvor det er behov for normerte løsninger.

Mulighetene for enklere løsninger for sykkel- og gange er blitt vurdert også av andre fylkeskommuner. Erfaringer/rapporter fra Vestland, Innlandet og Trøndelag viser at

det er mange utfordringer som må tas hensyn til, blant annet når det gjelder drift og vedlikehold. Funnene som er gjort gjennom disse arbeidene gir et godt utgangspunkt for Rogaland fylkeskommunen sitt pilotprosjekt og tas med i det videre arbeidet.

I mars 2024 ble det sendt ut brev til kommunene i Rogaland med spørsmål om innspill til strekninger de mente ville være aktuelle for et pilotprosjekt. Dette skulle være strekninger utenfor sentrumsområdene, som ikke allerede lå inne i gjeldende handlingsprogram. Det ble også påpekt at det ville anses som en fordel dersom gjennomføring av et pilotprosjekt kunne gi fordeler utover kostnadsbesparelse – eksempelvis ved å gi mulighet til å ivareta mål om jordvern eller naturmiljø.

Kommunene ble bedt om å gi svar på/en beskrivelse av følgende i sine innspill:

- Strekning (inkl. kart og reguleringsstatus)
- Beskrivelse antatt bruk (skolevei, viktige målpunkt etc.)
- Beskrivelse hvorfor kommunen mener prosjektet vil være en egnet pilot for enklere GS-løsninger
- Har kommunen mulighet til å bistå med eventuell reguleringsplanprosess
- Hvordan ser kommunen for seg at dere vil kunne bidra i arbeidet med en eventuell pilot? (tilskudd/grunnerverv/egen innsats etc.)
- Behov knyttet til grunnerverv
- Hvordan prosjektet vil gi positiv effekt for barn og unge

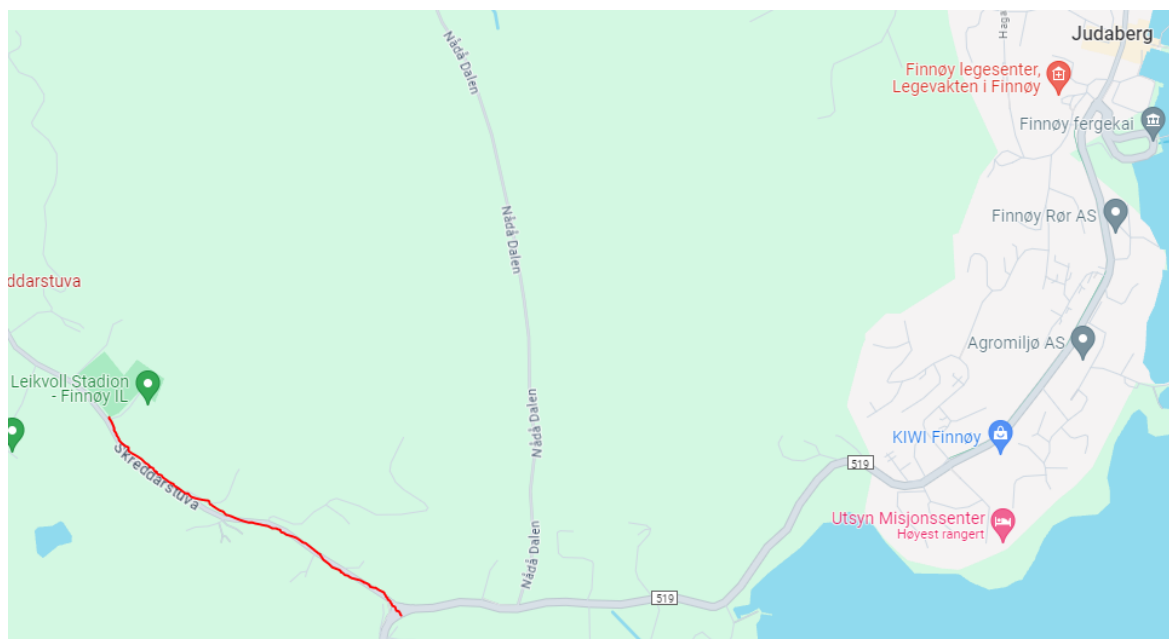
Henvendelsen ble sendt til alle kommunene i Rogaland, uavhengig av geografisk tilhørighet til et bompengeområde. Det kom inn totalt 14 forslag fra 6 kommuner (Hjelmeland, Sauda, Klepp, Stavanger, Gjesdal og Strand).

Alle innspillene er gjennomgått av arbeidsgruppen, med mål om å finne en strekning som både antas å være relativt ukomplisert å regulere/bygge og som treffer en viss brukermasse i lokalmiljøet – selv om det ikke er behov for «full løsning». Enkelte innspill ble vurdert som lite hensiktsmessige å gå videre med, på grunn av eksempelvis åpenbart store utfordringer knyttet til grunnerverv; krevende sideterreng; uforholdsmessig lange strekninger; svært få brukere og/eller kjøretøy; allerede eksisterende tilbud til myke trafikanter eller at prosjektet lå inne som rekkefølgekrav for framtidig næring eller boligbygging. De strekninger som ble vurdert som realistiske for et pilotprosjekt ble videre gjenstand for en grundigere gjennomgang

med henblikk på blant annet landskap, antatte brukergrupper for GS-løsning og omkringliggende målpunkt.

På bakgrunn av denne vurderingen har administrasjonen valgt i første omgang å gå videre med prosjektet fv. 4628 Skredderstuva fra Nåådå til idrettsanlegget i Stavanger kommune, bydel Finnøy.

Strekningen er illustrert i rødt i kartet nedenfor.



Figur 1 Kartutsnitt fra Finnøy, foreslått pilotstrekning er markert med rødt.

Strekningen er ca 900 meter og har en ÅDT på 1200 kjøretøy. Fartsgrensen er 60 km/t, vegen er smal og uten skulder. Det er landbruk langs så godt som hele strekningen. Videre er pilotstrekningen en naturlig forlengelse av GS-vegen fra Judaberg til Nåådå, som snart skal bygges. Når det er ferdig vil strekningen på Skredderstuva være en missing-link for bilfri tilkomst til idrettsanlegget, som er et viktig målpunkt for mange barn og unge. Avstanden fra sørsiden av Judaberg til idrettsanlegget er litt over 2 kilometer og dermed innenfor gang- og sykkelavstand for mange. Videre ligger idrettsanlegget i et LNF-området og det er derfor ikke planlagt videre utbygging av boliger og næringsvirksomhet. Dette tilsier at det ikke vil oppstå et økende behov for GS-infrastruktur på strekningen. Videre anses det som svært lite sannsynlig at strekningen fra Nåådå til idrettsanlegget vil kunne bli prioritert som ordinært prosjekt i overskuelig framtid.

Blant strekningene som ble foreslått, skiller fv. 4628 Skredderstuva seg positivt ut fordi det vil nå de mange barn og unge som bruker idrettsanlegget. En GS-løsning her vil gjøre det enklere og mer trafikksikkerhet for barn- og unge og komme seg til og fra trening uten å bli kjørt. Samtidig framstår prosjektet som relativt ukomplisert med hensyn terreng, bebyggelse og landskap.

Det synes imidlertid klart at en viktig del av prosjektet vil handle om å utfordre Statens vegvesens håndbøker, som beskriver standard for utforming av alle offentlige veger og gater. Fylkeskommunen er fraviksmyndighet på fylkesvegnettet, og det er forventet at gjennomføring av pilotprosjektet vil kreve fraviksbehandling for enkelte krav. I tillegg er det en intensjon at en gjennom prosjektet skal undersøke om det finnes måter å arbeide på, eksempelvis i planleggingsfasen, som kan bidra til reduserte kostnader.

Det er satt av 5 millioner kroner årlig til GS-pilot i handlingsprogrammet. Det er per nå ikke utarbeidet noe kostnadsanslag for prosjektet i Skedderstuva. Det blir en sentral del av det videre arbeidet og vil avhenge av blant annet hvilke forenklinger som velges.

Fylkesdirektørens vurderinger

I tråd med samferdselsstrategi for Rogaland arbeider fylkeskommunen for økonomisk bærekraftige løsninger som ivaretar morgendagens behov. En del av dette handler om at vi skal ha rett standard på rett sted. Fylkeskommunen skal arbeide for løsninger som gir en fornuftig og kostnadseffektiv balanse mellom ambisjonsnivå, håndbokkrav og ivaretagelse av regionale og lokale behov. Pilotprosjekt for sykkel og gange i distriktene kan ses i lys av dette. I distriktene er det flere strekninger hvor tilrettelegging for gående og syklende er sterkt ønsket, men hvor det ikke er økonomisk handlingsrom til å realisere store infrastrukturprosjekter.

Fylkesdirektøren mener at dette er et spennende prosjekt og ser fram til å undersøke mulighetene for forenkling videre med utgangspunkt i en konkret strekning. Det synes likevel klart at det er mange utfordringer knyttet til det å «bygge enkelt».

Trafikksikkerhet må ivaretas også på steder med få brukere, løsningene bør være

attraktive og infrastrukturen skal kunne driftes og vedlikeholdes uten at kostnadene eskalerer. En utfordring kan være at løsninger som gir kostnadsbesparelser i byggefasen gir utfordringer og økte kostnader i driftsfasen. Dette er perspektiver som må tas høyde for i det videre arbeidet med en GS-pilot. Fra fylkesdirektørens ståsted er det viktig å understreke at enklere løsninger ikke skal bety dårlige løsninger, men løsninger som er tilstrekkelig gode for å ivareta stedsspesifikke behov.

Pilotprosjektet handler om å undersøke muligheter for å få etablert GS-løsninger på steder hvor det ikke er økonomi til å bygge normert standard. Fylkesdirektøren mener at strekningen på fv. 4628 Skredderstuva fra Nåda til idrettsanlegget er et godt utgangspunkt for det videre arbeid med dette.

Intensjonen og målsetningen er at pilotprosjektet skal resultere i en ferdig GS-løsning, men det er mange vurderinger som må gjøres før en eventuelt kommer så langt. Stavanger kommune er reguleringsmyndighet, og en forenklet løsning vil kreve samarbeid med dem. Første steg vil derfor være dialog med Stavanger kommune. Gjennomføring av et pilotprosjekt på strekningen forutsetter at kommunen er innforstått med at resultatet ikke vil være en normert GS-løsning. Kommunen vil også bli utfordret på hvilke muligheter de eventuelt har til å bidra i prosjektet, for eksempel ifm reguleringsarbeidet. Fylkesdirektøren vil også understøtte at pilotprosjektet skal gjennomføres på en måte som gjør det mulig å evaluere, både når det gjelder bruk og kostnad.

Fylkeskommunens finansieringsstrategi legger til grunn at fylkeskommunale investeringsmidler skal brukes i områder uten tilstrekkelig grunnlag for alternativ finansiering. Dette innebærer at ordinære fylkesvegprosjekter i de nye bydelene av Stavanger kommune ikke blir prioritert i fylkeskommunens handlingsprogram for samferdsel. Et pilotprosjekt bør imidlertid gjennomføres på den strekningen som anses som best egnet – både når det gjelder mulighetene for å få på plass en ferdig løsning, læringspunkter som kan tas med videre og at prosjektet løses et behov i lokalmiljøet. Alle kommunene i fylket ble derfor invitert til å gi innspill, og geografisk tilhørighet til et bompengeområde ble ikke hensyntatt i vurderingene.

Konklusjon

Fylkesdirektøren vil gå i dialog med Stavanger kommune med intensjon om å konkretisere et pilotprosjekt med enklere GS-løsning på fv. 4628 Skredderstuva fra Nåå til idrettsanlegget.

Dette dokumentet er elektronisk godkjent.

Saksframlegg

Arkivreferanse: 2024/104031-1

Saksbehandler: Hanne M Eriksen Langø

Avdeling: Kollektiv og mobilitet

Ramme- og Leveranseavtale 2025 - Kolumbus

Sakens gang

Saksnummer	Møtedato	Utvalg
16/2025	27.01.2025	Fylkesrådet for personer med funksjonsnedsettelse
10/2025	28.01.2025	Eldrerådet
6/2025	29.01.2025	Samferdselsutvalget
		Fylkesutvalget
		Fylkestinget

Vedlegg:

- 1 Rammeavtale
- 2 Leveranseavtale 2025

Sammendrag

For å sikre at kollektivtrafikken blir drevet og utviklet i tråd med fylkestingets mål for kollektivtrafikken i Rogaland er det inngått en rammeavtale mellom Rogaland fylkeskommune og Kolumbus AS. I tillegg inngås det en årlig leveranseavtale som skal gi den konkrete bestillingen av tjenester i henhold til vedtatt rammetilskudd.

Fylkesdirektøren har utarbeidet Leveranseavtale 2025 i henhold til vedtak i FT-sak 122/24 Budsjett 2025 – Kolumbus og FT-sak 117/24 - Økonomiplan 2025-2028 - Årsbudsjett 2025.

Rammeavtalen er revidert med bakgrunn i ny opplæringslov, uten at dette har medført endringer for utøvelsen av skoleskyssansvaret.

De oppgaver som beskrives i leveranseavtalen skal sette fylkesdirektøren i stand til å sikre et opplyst grunnlag i politiske saker som angår Kolumbus virksomhet og for å ivareta den strategiske utvikling av fylkets kollektivtrafikk.

Fylkesdirektørens innstilling

Rammeavtale og Leveranseavtale for 2025 mellom Rogaland fylkeskommune og Kolumbus AS godkjennes.

Gunn Claire Westad

fylkesdirektør

Stine Haave Åsland

samferdselsdirektør

Bakgrunn for saken

For å sikre at kollektivtrafikken blir drevet og utviklet i tråd med fylkestingets mål for kollektivtrafikken i Rogaland er det inngått en rammeavtale mellom Rogaland fylkeskommune og Kolumbus AS. Rammeavtalen definerer vilkår og retningslinjer for kjøp av tjenester samt partenes roller og forpliktelser. Rammeavtalen ble sist vedtatt av fylkestinget i FT-sak 10/22. Med bakgrunn i at det er vedtatt ny opplæringslov er det foretatt en revisjon av rammeavtalen.

I tillegg til rammeavtalen inngås det en årlig leveranseavtale som skal gi den konkrete bestillingen av de tjenester Kolumbus skal yte i 2025. I tillegg skal oppgavene som beskrives i leveranseavtalen sette fylkesdirektøren i stand til å vurdere tiltak og resultater for derigjennom opplyse fylkestinget, slik at det kan fattes vedtak i saker som vedrører Kolumbus virksomhet og ivareta den strategiske utvikling av fylkets kollektivtrafikk.

Fylkesdirektøren har utarbeidet Leveranseavtale for 2025 i henhold til vedtak FT-sak 122/24 Budsjett 2025 – Kolumbus og FT-sak 117/24 - Økonomiplan 2025-2028 - Årsbudsjett 2025.

Rammeavtale og Leveranseavtale 2025 følger som vedlegg i saken.

Problemstilling

Saken omhandler godkjenning av Rammeavtale og Leveranseavtale for 2025 mellom Rogaland fylkeskommune og Kolumbus AS.

Saksopplysninger

Kolumbus AS mottar i 2025 en tilskuddsramme på totalt kr. 1.430.192.000,- for de tjenester som er beskrevet i leveranseavtalen, i henhold til vedtak i FT-sak 122/24 Budsjett 2025 – Kolumbus og FT-sak 117/24 - Økonomiplan 2025-2028 - Årsbudsjett 2025.

Kolumbus mottar investeringsmidler på inntil 210,6 mill. kroner til ladeinfrastruktur.

Investeringsmidlene har følgende fordeling;

Ferjesamband Utsira	Kr.	40.569.000
Ferjesamband Lysefjorden	Kr.	13.880.000
Ruteproduksjon Nord-Jæren	Kr.	104.100.000

Ruteproduksjon Jæren og Dalane	Kr.	52.050.000
--------------------------------	-----	------------

I tillegg stilles det i 2025 et beløp på totalt kr. 366,3 mill. til disposisjon for Kolumbus fra Bymiljøpakken. Midlene er fordelt med kr. 223,7 mill. i belønningsmidler, kr. 82,1 mill. til økt ruteproduksjon for å øke kollektivtrafikkens konkurranseevne og kr. 60,5 mill. til takstreduserende tiltak. Midlene skal brukes i tråd med fylkestingets vedtak og føringer i inngått byvekstavtale.

Leveranseavtalen gir en oversikt over hvilke aktiviteter Kolumbus skal gjennomføre knyttet til utvikling av rutetilbudet med buss og båt i 2025. Foruten drift av buss- og båtruter skal Kolumbus i 2025 gjennomføre:

- en vurdering av bildelingsordningen og hvordan eventuelle private tilbydere kan fylle denne rollen som et alternativ
- samlet prosjektbeskrivelse for sitt ansvarsområde i Bussveiprosjektet
- en vurdering av dagens struktur på rutetilbudet med hurtigbåt. Det skal foretas en vurdering av muligheter og konsekvenser av å etablere et knutepunkt for hurtigbåtene i Ryfylkebassenget. Mulighetene for bussforbindelse til Stavanger sentrum skal beskrives med tilhørende konsekvenser for hurtigbåtrutene
- evaluering som vurderer konsekvenser av ny betalingsløsning, og foreslår eventuelle justeringer
- faglig vurdering av virkemidler for å redusere sniking samt den manglende sammenhengen mellom passasjertall og inntekter
- faglig vurdering av muligheten og konsekvenser av å opprette et eget månedskort for betaling på bysykler
- reforhandling av betingelsene i takstavtalen med Jernbanedirektoratet

Det legges til grunn at alle utredninger skal inneholde behovs- og konsekvensvurderinger, kostnads- og nyttevurderinger, hvorfor tiltak/endring gjennomføres, hva tiltak/endring innebærer, hvor mange reisende som berøres pr. avgang og om de har en alternativ reisemåte.

For ytterligere informasjon og beskrivelse av de aktiviteter Kolumbus skal gjennomføre i 2025 vises det til vedlagte Leveranseavtale for 2025.

Revisjon av rammeavtalen, som følge av ny opplæringslov, medfører kun endringer i lovhenvvisning, som ikke gir noen endringer for utøvelsen av skoleskyssansvaret.

Fylkesdirektørens vurderinger

Fylkestingets vedtak i FT-sak 43/14 – om organisering av Kolumbus – sier bl.a. at «Dagens roller hvor rådmannen v/samferdselsavdelingen innehar bestillerrolle med et tilhørende samfunnsmessig ansvar og Rogaland Kollektivtransport (RKT) innehar utøverrollen med et tilhørende bedriftsmessig og operativt ansvar skal videreføres og styrkes».

Dette vedtaket gir en føring med hensyn til hvilke roller og ansvar Kolumbus og fylkeskommunen skal ha og fylkesdirektøren mener avtaleverket er utarbeidet i henhold til vedtaket.

Fylkesdirektøren mener at avtaleverket som det er utformet gir en god beskrivelse av partenes roller og forpliktelser og skal gi fylkestinget en god mulighet for å styre den strategiske utviklingen av fylkets kollektivtilbud, samt være en kompetent bestiller og samarbeidspartner.

Dette dokumentet er elektronisk godkjent.