

DAGSORDEN Samferdselsutvalget d. 25-03-2026

Mødedato Onsdag d. 25. marts 2026 kl. 11:30

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

Indholdsfortegnelse

Møtedokumenter.....	3
RS 8/2026 Møtereferat - Kontaktmøte Kolumbus og Rogaland fylkeskommune 30.01.2026.....	4
RS 9/2026 Styringsgruppemøte Haugalandspakken, referat møte nr. S1-2026.....	5
SP 3/2026 Spørsmål Kari Vestbø, SV ang. buss til og fra campus.....	6
SP 4/2026 Spørsmål Julie Vold, H ang. trafikksikkerheten på Hanasandveien på Rennaren, Stavang	7
SP 5/2026 Spørsmål Kjartan Alexander Lunde, V ang. elektriske hydrofoilbåter.....	9
SP 6/2026 Spørsmål Kjartan Alexander Lunde, V ang. om økte drivstoffpriser og økonomisk risiko	11
SP 7/2026 Spørsmål Kjartan Alexander Lunde, V ang. bysykler.....	13
SP 8/2026 Spørsmål Harald Løland, Sp ang. byggeprosjektet gang og sykkelveg i Solbrekk-Brekke	14
PS 6/2026 Godkjenning av protokoll fra møte i samferdselsutvalget 28.01.2026.....	16
PS 7/2026 Årsmelding ungdommens fylkesråd 2025.....	17
PS 8/2026 Årsmelding fylkesrådet for personer med funksjonsnedsettelse 2025.....	19
PS 9/2026 Årsmelding eldrerådet 2025.....	21
PS 10/2026 Høringssvar - forslag om integreringsstønad for nyankomne flyktninger.....	23
PS 11/2026 Årsrapport 2025 Drift, vedlikehold og investeringer på fylkesvei i Rogaland.....	36
PS 12/2026 Driftsnivå i kommende driftskontrakter for fylkesveg.....	40
PS 13/2026 Søknad om fravik fra krav om planskilt eller signalregulert kryssing.....	53
PS 14/2026 Orienteringssak - Evaluering av Fylkestrafikksikkerhetsutvalget.....	63

Møteinnkalling

Utvalg: Samferdselsutvalget

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

Dato: 25.03.2026

Tidspunkt: 11:30

Eventuelt forfall må meldes snarest.

Vararepresentantene møter etter nærmere beskjed.

Forfall meldes til: vera.britt.sommer@rogfk.no

Orienteringer:

- Kolumbus – vinterberedskap
- Driftsnivå i kommende driftskontrakter for fylkesveg
- Bypakke Haugesund og Fastlands Karmøy – status

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

Referatsak

Arkivreferanse: 2023/66417-91

Saksbehandler: Vera-Britt Sommer

Avdeling: Politisk sekretariat

Møtereferat - Kontaktmøte Kolumbus og Rogaland fylkeskommune 30.01.2026

Sakens gang

Saksnummer	Møtedato	Utvalg
8/2026	25.03.2026	Samferdselsutvalget

Vedlegg:

1 Kontaktmøte 2026-01-30

Saken gjelder

Møtereferat - Kontaktmøte Kolumbus og Rogaland fylkeskommune 30.01.2026, se vedlegg.

Referatsak

Arkivreferanse: 2023/66417-92

Saksbehandler: Vera-Britt Sommer

Avdeling: Politisk sekretariat

Styringsgruppemøte Haugalandspakken, referat møte nr. S1-2026

Sakens gang

Saksnummer	Møtedato	Utvalg
9/2026	25.03.2026	Samferdselsutvalget

Vedlegg:

1	Møtereferat S1-2026
---	---------------------

Saken gjelder

Styringsgruppemøte Haugalandspakken, referat møte nr. S1-2026, se vedlegg.

Spørsmål

Arkivreferanse: 2023/68047-81

Saksbehandler: Vera-Britt Sommer

Avdeling: Politisk sekretariat

Spørsmål Kari Vestbø, SV ang. buss til og fra campus

Sakens gang

Saksnummer	Møtedato	Utvalg
3/2026	25.03.2026	Samferdselsutvalget

Spørsmål fra folkevalgt

Leiar i Studentorganisasjonen i Stavanger, Knut Solvig, har informert underteikna om at studentane opplev at bussane som køyrer fordi campus Ullandhaug er svært fulle på ettermiddagen. Dette gjeld rutene som køyrer via nye SUS før dei kjem til UiS.

Det er innført parkeringsavgift på campus Ullandhaug, og det er ønskeleg at flest mogleg studentar nyttar kollektiv istadenfor bil. Dersom studentane opplev at bussane er så fulle at det er vanskeleg å få plass, kan dette føre til at færre tar buss.

Spørsmål:

- Kor stort er problemet med fulle bussar på dette strekket?
- Og er det vurdert om det er behov for tiltak på desse rutene?

Spørsmål

Arkivreferanse: 2023/68047-82

Saksbehandler: Vera-Britt Sommer

Avdeling: Politisk sekretariat

Spørsmål Julie Vold, H ang. trafikksikkerheten på Hanasandveien på Rennaren, Stavanger kommune

Sakens gang

Saksnummer	Møtedato	Utvalg
4/2026	25.03.2026	Samferdselsutvalget

Spørsmål fra folkevalgt

Det har over lengre tid vært uttrykt alvorlig bekymring for trafikksikkerheten på Hanasandveien på Rennaren, Stavanger kommune, som er skolevei for flere barn i området. Veien har i dag en fartsgrense på 80 km/t, til tross for at strekningen har begrenset sikt flere steder og benyttes av myke trafikanter.

Dagens fartsnivå gjør det samtidig ikke mulig å etablere enkle kantstopp for buss, noe som i praksis hindrer et trygt og tilgjengelig tilbud for skoleskyss. Dette tvinger frem midlertidige løsninger som ikke gir barna en forutsigbar og trygg skolevei.

Senest denne vinteren inntraff en trafikkulykke der en traktor med henger veltet og spredte stein i veibanen. Hendelsen illustrerer risikoen ved høy fart på en vei med varierende sikt og standard.

Det har over tid vært dialog mellom beboere, kommune og fylkeskommune om tiltak, men uten at det er kommet på plass løsninger som både bedrer trafikksikkerheten og legger til rette for et forsvarlig skoleskyssopplegg.

Mine spørsmål er derfor:

- Har det blitt vurdert å redusere fartsgrensen til 60 km/t på aktuelle strekninger av Hanasandveien, slik at det både kan oppnås økt trafiksikkerhet og legges til rette for etablering av kantstopp for skoleskyss?
- Hvilke konkrete trafiksikkerhetsfaglige vurderinger ligger til grunn for å opprettholde 80 km/t på en strekning som benyttes som skolevei, og hvor dagens fartsnivå samtidig utelukker etablering av enkle og trygge busstopp?
- Vil fylkeskommunen nå ta initiativ til en ny og helhetlig vurdering av fartsnivået, der hensynet til barns skolevei og behovet for trygge påstigningspunkter for buss tillegges avgjørende vekt?

Spørsmål

Arkivreferanse: 2023/68047-80

Saksbehandler: Vera-Britt Sommer

Avdeling: Politisk sekretariat

Spørsmål Kjartan Alexander Lunde, V ang. elektriske hydrofoilbåter

Sakens gang

Saksnummer	Møtedato	Utvalg
5/2026	25.03.2026	Samferdselsutvalget

Spørsmål fra folkevalgt

- 1) Hvordan vurderer Rogaland fylkeskommune og Kolumbus muligheten for å ta i bruk elektriske hydrofoilbåter i hurtigbåttrafikken i Rogaland, for eksempel i Ryfylke eller på samband til byøyene?
- 2) Hvordan må eventuelt anbudsoppsettet for hurtigbåtruter endres for at denne typen mindre og mer automatiserte fartøy skal kunne bli aktuelle i framtidige anbud?

Bakgrunn for spørsmålet

I et skriftlig spørsmål i samferdselsutvalget 29. januar 2025 ble administrasjonen spurt om Kolumbus vurderer elektriske hurtigbåter med foilteknologi når flere hurtigbåtsamband skal bli utslippsfrie. I svaret ble det vist til at Kolumbus normalt lyser ut teknologinøytrale anbud på kjøp av ruteproduksjon med hurtigbåt. Dersom tilbud med denne typen teknologi er konkurransedyktige og tilfredsstillende kravene i konkurransegrunnlaget, vil de kunne være aktuelle.

Siden den gang har utviklingen av elektriske hydrofoilbåter gått raskt. Teknologien innebærer at fartøyet løfter seg opp på hydrofoiler over vannflaten under fart, noe

som reduserer motstanden i vannet betydelig og kan gi langt lavere energibruk enn tradisjonelle hurtigbåter.

Blant annet er elektriske hydrofoilbåter satt i trafikk i Stockholm, og i Trondheimsfjorden testes det nå en lignende løsning gjennom prosjektet «Frostabåten», hvor forskningsmiljøer og næringsaktører samarbeider om å teste teknologien i passasjertrafikk.

De elektriske hydrofoilbåtene som nå utvikles har ofte en annen skala enn dagens hurtigbåter. Fartøyene er gjerne mindre, med plass til rundt 30 passasjerer, men kan til gjengjeld ha lavere energibruk, lavere investeringskostnader og betydelig lavere driftskostnader. Samtidig åpner høy grad av automatisering for at et mindre mannskap kan overvåke flere fartøy.

Dette kan gjøre det mulig å operere flere mindre fartøy med hyppigere avganger og flere anløpspunkter, i stedet for færre og større fartøy. En slik driftsmodell kan imidlertid være vanskelig å realisere dersom anbudene i stor grad er strukturert rundt bestemte fartøyklasser eller kapasitet.

Dersom elektriske hydrofoilbåter skal kunne bli et reelt alternativ i Rogaland, kan det derfor være behov for å vurdere hvordan anbudene for hurtigbåtruter struktureres. Teknologien kan potensielt være særlig interessant i områder med mange korte samband og mindre anløp, som for eksempel i Ryfylke eller i trafikken til byøyene i Stavanger.

Spørsmål

Arkivreferanse: 2023/68047-84

Saksbehandler: Vera-Britt Sommer

Avdeling: Politisk sekretariat

Spørsmål Kjartan Alexander Lunde, V ang. om økte drivstoffpriser og økonomisk risiko

Sakens gang

Saksnummer	Møtedato	Utvalg
6/2026	25.03.2026	Samferdselsutvalget

Spørsmål fra folkevalgt

1. Hvilken økonomisk risiko har Rogaland fylkeskommune og Kolumbus dersom økte drivstoff- og energipriser vedvarer over tid, og hvordan er kontraktene utformet for å håndtere slike kostnadsøkninger?
2. I hvilken grad vil økte drivstoff- og energipriser kunne føre til økte kostnader for fylkeskommunen eller påvirke tilbudet innen samferdsel?

Bakgrunn for spørsmålet

Den sikkerhetspolitiske situasjonen i Midtøsten har den siste tiden eskalert etter militære angrep fra USA og Israel mot mål i Iran. Som gjengjeldelse har det autoritære regimet i Iran gjennomført angrep mot oljeinstallasjoner og raffinerier i sine naboland. Dette har ført til avbrudd i leveranser og sterkt økende drivstoffpriser.

Selv om konflikten kan bli kortvarig, er det også en risiko for at den vedvarer over tid. Vedvarende uro i energimarkedene kan gi høye og volatile priser på både olje, gass og strøm.

Økende drivstoffpriser vil særlig påvirke operatører av fossildrevne busser og hurtigbåter, samt aktører som utfører vedlikehold og bygge- og anleggsarbeid på oppdrag for Rogaland fylkeskommune. Samtidig vil økte gasspriser i Europa kunne gi høyere strømpriser, noe som også påvirker elektrifiserte deler av kollektivtilbudet.

Rogaland fylkeskommune og Kolumbus har inngått en rekke kontrakter knyttet til drift av buss og hurtigbåt, vedlikehold og pågående byggeprosjekter. Hvordan disse kontraktene håndterer store og vedvarende endringer i energipriser vil være avgjørende for fylkeskommunens økonomiske risiko.

På denne bakgrunnen er det ønskelig å få en vurdering av hvilken risiko fylkeskommunen står overfor, og hvordan denne håndteres gjennom eksisterende kontrakter.

Spørsmål

Arkivreferanse: 2023/68047-83

Saksbehandler: Vera-Britt Sommer

Avdeling: Politisk sekretariat

Spørsmål Kjartan Alexander Lunde, V ang. bysykler

Sakens gang

Saksnummer	Møtedato	Utvalg
7/2026	25.03.2026	Samferdselsutvalget

Spørsmål fra folkevalgt

1. Hva er status for anskaffelsen av de 1000 nye bysyklene i Rogaland, og når forventes de satt i drift?
2. Hva er status for reparasjon og tilgjengelighet på de eksisterende bysyklene?

Bakgrunn for spørsmålet

I 2025 ble det inngått kontrakt om levering av 1000 nye bysykler til Rogaland.

Over tid har det vært betydelige utfordringer med tilgjengeligheten på dagens bysykler. I deler av 2025 var kun rundt halvparten av de eksisterende syklene i drift, mens flere hundre sykler sto lagret og ventet på reparasjon.

Dette har bidratt til et redusert tilbud til innbyggerne, særlig i perioder hvor etterspørselen etter bysykler er høy.

På denne bakgrunnen er det ønskelig med en oppdatert status både på leveransen av de nye bysyklene og på arbeidet med å få de eksisterende syklene tilbake i drift.

Spørsmål

Arkivreferanse: 2023/68047-85

Saksbehandler: Vera-Britt Sommer

Avdeling: Politisk sekretariat

Spørsmål Harald Løland, Sp ang. byggeprosjektet gang og sykkelveg i Solbrekk-Brekke i Sauda

Sakens gang

Saksnummer	Møtedato	Utvalg
8/2026	25.03.2026	Samferdselsutvalget

Spørsmål fra folkevalgt

1. Korleis er rutinene for oppdatering av informasjon om stengeregime mellom fylkeskommunen og vegvesen.no i fylkeskommunale byggeprosjekt?
2. Kan fylkeskommunen vurdere ei lett tilgjengeleg oversikt over pågåande prosjekt med kontaktinformasjon og status for evt ferdselsbegrensing på eiga nettside?
3. Kva er status på prosjektet GS Solbrekk- Brekke pr i dag? Kor lenge må ein forvente stenging og vil vegen kunne opnast periodevis, t.d i helgedagar og ferieperiodar? Når er forventa ferdigstillingsdato?

Bakgrunn for spørsmålet

Byggeprosjektet gang og sykkelveg i Solbrekk-Brekke i Sauda har medført vegstenging og omkøyning over tid. Prosjektet har vore ønska i fleire tiår og det er forståelse for at vegen må stengast i byggefasen. Det er likevel frustrasjon blant dei

som brukar vegen. Dette grunnar i lite forutsigbarhet og oppdatert informasjonstilgang.

Kommunen tok opp saka i e-post 20. februar og det vart 24. februar sendt ut ei pressemelding frå fylkeskommunen. Denne ligg på nettsida til fylkeskommunen som nyhet under samferdsel og tittel "Sikkerheten kommer først". Den er dermed relativt lite tilgjengeleg for dei som ønsker informasjon. Pressemeldinga vart også omtalt i lokalavisa 26. februar. Det blir presisert at vegen ikkje skal haldast stengt lengre enn høgst nødvendig.

No kjem det igjen spørsmål vedr vegstenginga både til kommunen, til politisk og på facebook. På vegvesen.no står det at vegen opnar 13. april, mens det blant menigmann blir sagt at vegen blir stengt heilt fram til opning i haust. Det skaper behov for informasjon.

Situasjonen har mange likhetstrekk med stenging ifm rassikring på fv 520 Åsjuvet.

Saksframlegg

Dato: 10.03.2026

Arkivreferanse: 2023/66106-29

Saksbehandler: Vera-Britt Sommer

Avdeling: Politisk sekretariat

Godkjenning av protokoll fra møte i samferdselsutvalget 28.01.2026

Sakens gang

Saksnummer	Møtedato	Utvalg
6/2026	25.03.2026	Samferdselsutvalget

Vedlegg:

- 1 Møteprotokoll SU 28. januar 2026

Fylkesdirektørens innstilling

Protokoll fra møte i samferdselsutvalget 28.01.2026 godkjennes.

Lasse Anfinsen Fredheim

leder

Dette dokumentet er elektronisk godkjent.

Saksframlegg

Dato: 30.01.2026

Arkivreferanse: 2025/76381-1

Saksbehandler: Eivind Kolnes

Avdeling: Politisk sekretariat

Årsmelding ungdommens fylkesråd 2025

Sakens gang

Saksnummer	Møtedato	Utvalg
4/2026	23.01.2026	Ungdommens fylkesråd
19/2026	23.03.2026	Fylkesrådet for personer med funksjonsnedsettelse
11/2026	24.03.2026	Eldrerådet
4/2026	23.03.2026	Utvalg for flerkulturell medvirkning
13/2026	24.03.2026	Opplæringsutvalget
7/2026	25.03.2026	Samferdselsutvalget
14/2026	26.03.2026	Kultur- og næringsutvalget
		Fylkesutvalget
		Fylkestinget

Vedlegg:

- 1 Årsmelding UFR 2025

Sammendrag

Det lages årlig en årsmelding for ungdommens fylkesråd. Årsmeldingen skal vise hvem rådet har bestått av, hva medlemmene har deltatt på av konferanser og arbeidsgrupper, og hvilke politiske saker en har jobbet mest med.

Fylkesdirektørens innstilling

Årsmeldingen fra ungdommens fylkesråd 2025 godkjennes.

Sunniva Lunde Randeberg

Leder

Dette dokumentet er elektronisk godkjent.

Saksframlegg

Dato: 07.10.2025

Arkivreferanse: 2025/76382-1

Saksbehandler: Eivind Kolnes

Avdeling: Politisk sekretariat

Årsmelding fylkesrådet for personer med funksjonsnedsettelse 2025

Sakens gang

Saksnummer	Møtedato	Utvalg
2/2026	26.01.2026	Fylkesrådet for personer med funksjonsnedsettelse
18/2026	19.03.2026	Ungdommens fylkesråd
12/2026	24.03.2026	Eldrerådet
5/2026	23.03.2026	Utvalg for flerkulturell medvirkning
14/2026	24.03.2026	Opplæringsutvalget
8/2026	25.03.2026	Samferdselsutvalget
13/2026	26.03.2026	Kultur- og næringsutvalget
		Fylkesutvalget
		Fylkestinget

Vedlegg:

- 1 2025 Årsmelding FRF

Sammendrag

Det lages årlig en årsmelding for fylkesrådet for personer med funksjonsnedsettelse. Årsmeldingen skal vise hvem rådet har bestått av, hva medlemmene har deltatt på av konferanser og arbeidsgrupper, og hvilke politiske saker en har jobbet mest med.

Fylkesdirektørens innstilling

Årsmeldingen til fylkesrådet for personer med funksjonsnedsettelse for 2025 godkjennes.

Atle Lunde

Leder

Dette dokumentet er elektronisk godkjent.

Saksframlegg

Dato: 30.01.2026

Arkivreferanse: 2025/76383-1

Saksbehandler: Eivind Kolnes

Avdeling: Politisk sekretariat

Årsmelding eldrerådet 2025

Sakens gang

Saksnummer	Møtedato	Utvalg
2/2026	27.01.2026	Eldrerådet
17/2026	19.03.2026	Ungdommens fylkesråd
18/2026	23.03.2026	Fylkesrådet for personer med funksjonsnedsettelse
3/2026	23.03.2026	Utvalg for flerkulturell medvirkning
15/2026	24.03.2026	Opplæringsutvalget
9/2026	25.03.2026	Samferdselsutvalget
15/2026	26.03.2026	Kultur- og næringsutvalget
		Fylkesutvalget
		Fylkestinget

Vedlegg:

- 1 Årsmelding eldrerådet 2025

Sammendrag

Det lages årlig en årsmelding for eldrerådet. Årsmeldingen skal vise hvem rådet har bestått av, hva medlemmene har deltatt på av konferanser og arbeidsgrupper, og hvilke politiske saker en har jobbet mest med.

Fylkesdirektørens innstilling

Eldrerådets årsmelding for 2025 godkjennes.

Bjørn Eirik Marcusson

Leder

Dette dokumentet er elektronisk godkjent.

Saksframlegg

Dato: 09.03.2026

Arkivreferanse: 2026/12015-1

Saksbehandler: Ida Christin Enebakk De Santillana

Avdeling: Folkehelse, idrett og mangfold

Høringssvar - forslag om integreringsstønad for nyankomne flyktninger

Sakens gang

Saksnummer	Møtedato	Utvalg
25/2026	19.03.2026	Ungdommens fylkesråd
21/2026	23.03.2026	Fylkesrådet for personer med funksjonsnedsettelse
7/2026	23.03.2026	Utvalg for flerkulturell medvirkning
13/2026	24.03.2026	Eldrerådet
16/2026	24.03.2026	Opplæringsutvalget
10/2026	25.03.2026	Samferdselsutvalget
18/2026	26.03.2026	Kultur- og næringsutvalget Fylkesutvalget

Sammendrag

Arbeids- og inkluderingsdepartementet har sendt på høring [forslag om integreringsstønad for nyankomne flyktninger](#). Ordningen skal erstatte dagens bruk av økonomiske ytelser i en periode etter bosetting.

Formålet med høringsnotatet er å foreslå en ny innretning på ytelsene til nyankomne flyktninger som skal bidra til:

- å styrke arbeidslinja slik at det skal lønne seg å jobbe
- å sikre et rimelig livsopphold i perioden de ikke er selvforsørget
- et enklere og mer oversiktlig system, med kun ett regelverk å forholde seg til
- å regulere forhold som kan påvirke flyktninger og migranternes vurdering av å velge å reise til Norge

Fylkesdirektøren støtter målet om økt arbeidsdeltakelse og et mer enhetlig regelverk. Samtidig mener fylkesdirektøren at foreslått stønadsnivå kan øke risikoen for lavinntekt og levekårsutfordringer, særlig for sårbare grupper. Fylkesdirektøren anbefaler derfor at sårbare grupper sikres tilpasninger, og at integrerings- og levekårshensyn tillegges betydelig vekt i den videre behandlingen.

Fylkesdirektørens innstilling

Fylkesutvalget vedtar følgende høringssvar:

1. Rogaland fylkeskommune støtter høringens overordnede mål om at flere flyktninger skal komme i arbeid og en forenkling av dagens regelverk. Fylkeskommunen gjør samtidig oppmerksom på at foreslått stønadsnivå kan medføre økt risiko for lavinntekt og levekårsutfordringer, og mener at forslaget bør justeres for å motvirke dette.
2. Rogaland fylkeskommune støtter forslaget om å innføre unntaksbestemmelser fra rett og plikt til integreringsprogram og aktivitetsplikt ved særlige helsemessige eller andre tungtveiende årsaker.
3. Rogaland Fylkeskommune vurderer at plikt til barnehagedeltakelse er et inngripende tiltak, og mener at mindre inngripende virkemidler bør vurderes først.
4. Rogaland Fylkeskommune vurderer det som lite sannsynlig at forslagene om økonomiske rettigheter ved sekundærbosetting eller selvbosetting vil føre til vesentlige endringer i mønsteret for sekundærbosetting. Fylkeskommunen mener samtidig at departementet bør vurdere om regelverket i tilstrekkelig grad legger til rette for flytting som styrker overgangen til arbeid.
5. Rogaland Fylkeskommune mener at det er viktig å se på behovet for bosetting i boliger med et bærekraftig prisnivå i sammenheng med andre tiltak som kan gi en mer likeverdig tilgang til ulike bomiljøer på tvers av befolkningsgrupper. Departementet bør vurdere justeringer som styrker målet om treffsikker bosetting.

Gunn Claire Westad

fylkesdirektør

Mette Fossan

kst. samfunnsdirektør

Bakgrunn for saken

Arbeids- og inkluderingsdepartementet har sendt på høring [forslag integreringsstønad for nyankomne flyktninger](#). Ordningen skal erstatte dagens regelverk for økonomiske ytelser i en periode etter bosetting.

Formålet med høringsnotatet er å foreslå en ny innretning på ytelsene til nyankomne flyktninger som skal bidra til:

- å styrke arbeidslinja slik at det skal lønne seg å jobbe
- å sikre et rimelig livsopphold i perioden de ikke er selvforsørget
- et enklere og mer oversiktlig system, med kun ett regelverk å forholde seg til
- å regulere forhold som kan påvirke flyktninger og migranters vurdering av å velge å reise til Norge

Integreringsstønden foreslås som en standardisert, tidsbegrenset ytelse med fastsatte satser. Stødnivået foreslås i hovedregel som lavere enn dagens nivå for økonomisk sosialhjelp. Ordningen skal gjelde i en avgrenset periode etter bosetting (inntil fem år) og kunne kombineres med aktivitetsplikt også etter gjennomført integreringsprogram. Høringsfristen er 23.04.2026.

Problemstilling

Utvalget bes ta stilling til høringssvar fra Rogaland fylkeskommune.

Saksopplysninger

Arbeids- og inkluderingsdepartementet har sendt på høring forslag om å innføre en ny integreringsstønad for nyankomne flyktninger mellom 18 og 67 år med oppholdstillatelse etter integreringsloven § 9 (i hovedsak flyktninger og deres familier).

Integreringsstønden skal erstatte økonomisk sosialhjelp etter sosialtjenesteloven og bostøtte etter bostøtteloven i en femårsperiode etter bosetting. Formålet er å sikre et forutsigbart livsopphold i etableringsfasen, samtidig som ordningen skal styrke insentivene til arbeid, forenkle regelverket og bidra til at ytelsesnivået ikke ligger høyere enn i sammenlignbare land.

Navnet «introduksjonsprogram» foreslås endret til «integreringsprogram».

Departementet foreslår videre at det innføres aktivitetsplikt for personer som har gjennomført integreringsprogrammet uten å komme i arbeid eller fulltidsutdanning.

Det foreslås regler om avkorting og reduksjon av stønaden ved arbeid, utdanning eller ugyldig fravær, samt regler om samordning med andre offentlige ytelser, herunder dagpenger, sykepenger, arbeidsavklaringspenger og uføretrygd.

Det foreslås en ny bestemmelse som gir kommunene adgang til å gjøre unntak fra rett og plikt til deltakelse i integreringsprogrammet og aktivitetsplikten ved særlige helsemessige eller andre tungtveiende årsaker.

Departementet ber særskilt om høringsinstansenes syn på muligheten for å innføre plikt til barnehagedeltakelse for målgruppen.

Forslaget innebærer også endringer i regelverket knyttet til flytting mellom kommuner i de første fem årene etter bosetting, og departementet ber om vurderinger av om dette kan påvirke risikoen for økt selvbosetting og sekundærflytting.

Videre omtales mulige konsekvenser for bosettingsarbeidet, kommunenes tjenestetilbud og økonomiske og administrative forhold.

Ordningen foreslås tidligst innført fra januar 2028, og vil kun gjelde for flyktninger som får opphold etter at loven trer i kraft.

Fylkesdirektørens vurderinger

Fylkesdirektøren har vurdert forslaget innenfor sitt regionale ansvar for integrering og samfunnsutvikling. Høringssvaret konsentrerer seg om de delene av forslaget som vurderes å ha størst betydning for fylkeskommunens fagansvar og tjenestetilbud innen integreringsfeltet. Under følger fylkesdirektørens kommentarer til utvalgte deler av høringsnotatet.

Det er ikke foretatt en fullstendig juridisk gjennomgang av alle lovtekniske og forvaltningsmessige detaljer i forslaget.

Generelle kommentarer til høringsforslaget

Fylkesdirektøren støtter høringens overordnede mål om at flere flyktninger skal komme i arbeid og bli økonomisk selvstendige, samt en forenkling av dagens regelverk. Et mer enhetlig system kan bidra til økt forutsigbarhet, likebehandling og en mer effektiv forvaltning.

Forslaget gir tydeligere arbeidsinsentiver. Samtidig kan lavere arbeidsdeltakelse blant flyktninger enn i den øvrige befolkningen i stor grad knyttes til strukturelle forhold og barrierer, som manglende formell kompetanse, språkutfordringer, helseutfordringer og begrenset tilgang til relevante nettverk. Det må derfor regnes med at en større andel flyktninger enn øvrig befolkning vil stå utenfor arbeidsmarkedet, og da særlig de første årene etter bosetting.

De foreslåtte stønadsnivåene ligger i utgangspunktet lavere enn dagens økonomiske sosialhjelp. Dette øker risikoen for vedvarende lavinntekt og barnefattigdom i en gruppe som allerede er økonomisk sårbar, og at personer med svake forutsetninger for innpass i det norske arbeidsmarkedet rammes i særlig grad. De kan også bidra til kortsiktige inntektsstrategier fremfor langsiktig kvalifisering, noe som samlet sett kan svekke reformens måloppnåelse.

Etter fylkesdirektørens vurdering innebærer forslaget derfor samlet sett en økt risiko for levekårsutfordringer, noe som kan svekke forutsetningene for langsiktig og bærekraftig integrering.

Et uttalt formål med forslaget er også å bidra til å begrense tilstrømmingen til Norge ved at stønadsnivået ikke skal ligge høyere enn i land det er naturlig å sammenligne seg med. Fylkesdirektøren har forståelse for behovet for å finne en balansert innretning som både ivaretar integreringshensyn og hensynet til regulering av innvandring. Samtidig vurderes risikoen ved å senke inntektsnivået under nivået for økonomisk sosialhjelp som betydelig, særlig for enkelte sårbare grupper. For både den enkelte og samfunnet som helhet er det avgjørende at personer som får opphold i Norge blir godt integrert. Fylkesdirektøren vurderer derfor at spørsmål om regulering av innvandring også bør skje gjennom andre virkemidler enn reduksjon i livsoppholdsytelser.

Unntak fra rett og plikt til integreringsprogram (punkt 11.2.3) og aktivitetsplikt (punkt 8.3.1)

Fylkesdirektøren støtter departementets forslag om at «det innføres en ny paragraf 9 a i integreringsloven som åpner for at kommunene kan fatte vedtak om unntak fra retten og plikten til integreringsprogram i tilfeller der det foreligger særlige helsemessige eller andre tungtveiende årsaker som hindrer deltakelse i programmet, eller som gjør at det ikke er sannsynlig at programmet vil bidra til at personen kommer i arbeid eller utdanning.»

Fylkesdirektøren støtter forslaget om at en tilsvarende unntaksbestemmelse også skal gjelde aktivitetsplikten etter fullført integreringsprogram.

Fylkesdirektøren støtter videre departementets forslag om at «vilkåret andre tungtveiende årsaker skal være en sikkerhetsventil for tilfeller som ikke dekkes av helsemessige årsaker». Fylkesdirektøren vil likevel påpeke at det er viktig at endringen formidles på en slik måte at kommunene får reell mulighet til å utøve et visst skjønn i vurderinger av særlige behov for tilpasning. Det kan ta tid å avklare i hvilken grad den enkelte har forutsetninger for fulltidsdeltakelse i arbeid eller kvalifisering. I slike tilfeller kan redusert økonomisk trygghet påføre familier i sårbare situasjoner unødvendig belastning og stress, noe som igjen kan hemme integreringsprosessen.

Departementet presiserer samtidig kommunenes plikt til tilrettelegging for personer som har en funksjonsnedsettelse. Fylkesdirektøren mener at presiseringen er viktig, og at den bør vektlegges i veiledningen om det nye regelverket. Fylkeskommunen har i de senere årene fått tilbakemeldinger fra kommunene og andre sentrale integreringsaktører om behov for kompetanseutvikling for at nyankomne med funksjonsnedsettelser reelt sett skal kunne få et likeverdig tilbud om kvalifisering. Fylkesdirektøren vil derfor anbefale at departementet følger opp denne presiseringen med veiledning og andre kompetansehevende tiltak.

Departementets vurderinger og forslag - plikt om at målgruppen for integreringsstøtten skal sende barna sine i barnehagen (punkt 7.2)

Departementet ber særskilt om høringsinstansenes syn på muligheten til å innføre en plikt om at målgruppen for integreringsstøtten skal sende barna sine i barnehagen, samt hvordanplikten eventuelt bør avgrenses.

Barnehagedeltakelse er viktig for barn i lavinntektsfamilier, og særlig for barn med innvandrerbakgrunn. Det kan bidra til blant annet tidlig språklæring og integrering, samt bedre forutsetninger i overgangen til skole og senere arbeidsliv. Barn fra familier med lav inntekt kan ha særlig nytte av å gå i barnehage, men som departementet påpeker forutsetter dette at barnehagen er av høy kvalitet.

IMDIs rapport *Hvordan går det med integreringen i Norge? Indikatorer, status og utviklingstrekk i 2025* peker på at Norge er blant OECD landene med høyest barnehagedeltakelse, både i befolkningen generelt og blant barn med innvandrerbakgrunn. Blant de yngste barna har det vært en markant økning i barnehagedeltakelsen blant minoritetsspråklige barn de senere årene - fra 40 prosent i 2015 til 66 prosent i 2024. Blant barn som er tre år eller eldre deltar 95% av minoritetsspråklige barn i barnehage.

Kvalitet og kapasitet i tilbudene er viktige faktorer for å øke deltakelsen, og for at deltakelsen skal ha ønsket effekt. *Meld. St. 28 Tro på framtida – uansett bakgrunn* viser til at det per i dag er forskjeller i kvaliteten i norske barnehager, og at barns læring og utvikling før skolestart påvirkes av hvilken barnehage barnet har gått i. Forskningen tyder også på at barn som har foreldre med høyere utdanning, oftere går i barnehager der ansattes kompetanse og utdanningsnivå er høyere, og der kvaliteten på barnehagen er bedre. Det vil derfor samtidig være viktig å vurdere hvordan man kan øke kompetanse, kvalitet og kapasitet i barnehagene for at deltakelse skal ha ønsket effekt for målgruppen.

Som departementet påpeker, medfører deltakelse i integreringsprogram og aktivitetsplikt et behov for barnepass. Med utvidelsen av aktivitetsplikten ut over integreringsprogrammet, slik det er presentert i høringsforslaget, vil dette behovet strekke seg over en lang periode. Det er derfor grunn til å tro at forslaget om aktivitetsplikt i seg selv er et tiltak som kan bidra til å øke barnehagedeltakelsen.

Forslaget om å innføre plikt til barnehagedeltakelse for en enkelt gruppe i befolkningen reiser prinsipielle spørsmål knyttet til forholdet mellom integreringspolitiske mål og foreldres rett til å ta beslutninger på vegne av egne barn. Obligatorisk deltakelse kan utfordre grunnleggende hensyn til autonomi og tillit til offentlige myndigheter, særlig for familier som allerede har erfaringer med tap av kontroll og myndighetsinngrep.

Barnehagedeltakelsen er generelt sett høy i Norge, og som nevnt gjelder dette også minoritetsspråklige barn. En plikt til barnehagedeltakelse for en enkeltgruppe i befolkningen er et svært inngripende tiltak. Fylkesdirektøren mener derfor at det også bør vurderes mindre inngripende tiltak som bygger på blant annet på dialog, kompetanse og trygghet. Pris og tilgjengelighet er andre tiltak som kan øke deltakelsen.

Flytting til og mellom kommuner (Punkt 12.2.2)

Departementet ber særskilt om høringsinstansenes syn på om disse forslagene vil redusere risikoen for økt selvbosetting eller sekundærflytting ved innføringen av integreringsstøtten.

Forslagene om økonomiske rettigheter ved sekundærbosetting eller selvbosetting fremstår i hovedsak som en videreføring av sentrale prinsippene i gjeldende regelverk. Fylkesdirektøren vurderer det derfor som lite sannsynlig at dette vil føre til vesentlige endringer i mønsteret for selvbosetting og sekundærflytting.

Fylkesdirektøren vil likevel påpeke noen risikofaktorer som departementet bør ta hensyn til i den videre utformingen av regelverket. Departementet påpeker at det er en risiko for at forslaget kan få påvirkning på målet om treffsikker bosetting. Redusert treffsikkerhet i bosettingsarbeidet kan øke risikoen for flytting etter bosetting, og dermed også risiko for opphopning av levekårsutfordringer i enkelte kommuner. Å prioritere treffsikker bosetting, kan være et viktig virkemiddel for å motvirke sekundærflytting, særlig i kommuner med høy grad av fraflytting.

Behovet for å begrense negative konsekvenser av sekundærflytting, bør balanseres mot de positive effektene flytting kan ha for integrering og livskvalitet for en del flyktninger.

Fafo-rapport 2025:14 Flytting etter bosetting. Muligheter og utfordringer ved sekundærflytting blant flyktninger viser at sekundærflytting kan bidra til konsentrasjon av levekårsutfordringer og økt press på enkelte kommuners velferdstjenester. Det kan også være utfordrende for kommuner som er preget av fraflytting. Samtidig peker rapporten på at de fleste kommuner ikke opplever sekundærflytting som et betydelig problem, og at mange flyktninger rapporterer om bedre livssituasjon etter flytting.

Rapporten viser videre at begrensninger i økonomiske rettigheter ved flytting uten avtale kan bidra til at flere blir boende i opprinnelig bosettingskommune. Samtidig kan slike begrensninger – slik regelverket praktiseres i dag – ha utilsiktede negative konsekvenser for arbeidsmarkedsdeltakelse, blant annet ved at flyktninger med konkrete jobbtilbud hindres i å flytte. Fylkesdirektøren er også kjent med eksempler på at flyktninger som har fått tilbud om arbeid i en annen kommune ikke flytter og dermed ikke tar imot tilbud om jobb. Dette kan for eksempel være knyttet til vurderingen av økonomisk risiko ved tilbud om midlertidig arbeidskontrakt, eller at tilflyttingskommunen avslår søknad om tilflytting for partner eller ektefelle.

Fylkesdirektøren anbefaler derfor at departementet presiserer tydelig hvilket handlingsrom som finnes innenfor det foreslåtte regelverket for å redusere slike barrierer. Det bør i tillegg vurderes om regelverket i tilstrekkelig grad legger til rette for flytting som styrker arbeidsmarkedsintegreringen, og/eller om det er behov for presiseringer eller veiledning for å motvirke uheldig praktisering av regelverket.

Bosetting av flyktninger (Punkt 15)

Departementet ber særskilt om kommunenes vurdering av hvilke indirekte konsekvenser forslaget vil kunne ha for kommunene og øvrig kommunalt tjenestetilbud.

Fylkesdirektøren støtter at det er behov for å legge til rette for at flyktninger bosettes i boliger med et bærekraftig utgiftsnivå etter overgang til arbeid og at boligstøtten sees i sammenheng med ordninger for andre grupper med tilsvarende behov. I forbindelse med fylkeskommunens lovpålagte ansvar om å anbefale antall flyktninger som bør

bosettes i hver kommune, har flere kommuner i Rogaland de senere årene pekt på utfordringer knyttet til tilgang på egnede boliger og behovet for likeverdig behandling mellom ulike grupper i det kommunale boligmarkedet.

Samtidig vil en strammere regulering av bolig- og stønadsrammer for flyktninger isolert sett kunne redusere kommunenes handlingsrom i bosettingsarbeidet. Det kan videre føre til opphopning av levekårsutfordringer i enkelte områder, redusert treffsikkerhet i bosettingen, lengre ventetid i mottak og redusert beredskap i perioder med høye bosettingstall. Fylkesdirektøren mener derfor at det er viktig å se på behovet for bosetting i boliger med et bærekraftig prisnivå, i sammenheng med andre tiltak som kan gi en mer likeverdig tilgang til ulike bomiljøer på tvers av befolkningsgrupper.

Dersom forslaget fører til at flyktninger bosettes i rimeligere boliger enn tidligere, kan det føre til en opphopning av levekårsutfordringer i enkelte områder. Det kan også føre at etterspørselen etter rimelige boliger vil øke. Som departementet påpeker, kan dette ha betydning for andre vanskeligstilte grupper med behov for samme type bolig, som personer med psykiske lidelser og rusproblemer.

Økt etterspørsel etter leiebolig de senere årene, har skapt et økende press og økte priser i leiemarkedet. Dette er særlig en utfordring for familier med vedvarende lavinntekt, og kan føre til at barn må skifte oppvekstmiljø flere ganger.

Et godt bomiljø gir muligheter for trygghet, gode sosiale forhold i nabolaget og deltakelse. Barn og unge som vokser opp i gode bomiljø gjennomfører i større grad utdanning og har mer stabil arbeidstilknytning som voksne.

Fylkesdirektøren mener det er behov for en helhetlig politikk som ser bolig, integrering og stedsutvikling i sammenheng, med mål om å skape mer likeverdige levekår på tvers av nabolag og befolkningsgrupper.

Redusert treffsikkerhet i bosettingen kan påvirke integreringsarbeidet

Departementet peker på at forslaget kan gjøre det mer krevende å sikre treffsikker bosetting, og viser til at botillegget skal bidra til å opprettholde muligheten for bosetting i byer og omkringliggende områder. Det er imidlertid usikkerhet knyttet til i hvilken grad botillegget i praksis vil kompensere for høye boutgifter i pressområder.

Forslaget kan dermed få betydning for hvilke grupper som kan bosettes i ulike typer kommuner, samt hvor i kommunene de kan bosettes.

Trefferikkelig bosetting er et sentralt virkemiddel for god og varig integrering. Allerede i dag er det krevende å matche flyktningenes kompetanse og behov med egnede bosettingskommuner. Redusert trefferikkelighet i bosettingsarbeidet kan få konsekvenser både for kvalifiserings- og integreringsarbeidet i kommunene, og også de fylkeskommunale opplæringstjenestene.

Departementet påpeker også at forslaget kan føre til lengre ventetid i mottak. Dette kan påvirke både kommuner med mottak og integreringsarbeidet etter bosetting. Lang ventetid kan forsinke oppstart av kvalifisering og arbeid, og ha negative konsekvenser for helse og motivasjon.

Mulige konsekvenser for beredskapen i bosettingsarbeidet

Reduserte muligheter for bosetting i bykommuner vil også kunne påvirke beredskapen i perioder med høye bosettingstall. I Rogaland har de tre mest sentrale kommunene bosatt om lag førti prosent av det totale antallet flyktninger i fylket de siste fire årene. Dersom økonomiske rammer i mindre grad muliggjør bosetting i disse områdene, kan det svekke den samlede nasjonale bosettingskapasiteten i betydelig grad, og øke presset på de mindre sentrale kommunene.

De større bykommunene og byregionene spiller videre en sentral rolle i integreringsarbeidet, blant annet gjennom tilgang til arbeidsmarked, kollektivtransport, opplæringstilbud og spesialiserte tjenester. Mange bykommuner har også lang erfaring og høy kompetanse innen integreringsfeltet, og er viktige bidragsyttere i kompetanseutviklingen nasjonalt.

Konklusjon

Fylkesdirektøren støtter høringens overordnede mål om at flere flyktninger skal komme i arbeid og bli økonomisk selvstendige, samt en forenkling av dagens regelverk. Samtidig gjør fylkesdirektøren oppmerksom på at det foreslåtte stønadsnivået kan øke risikoen for lavinntekt og levekårsutfordringer.

Fylkesdirektøren støtter forslaget om å innføre unntaksbestemmelser fra rett og plikt til integreringsprogram og aktivitetsplikt ved særlige helsemessige eller andre tungtveiende årsaker.

Fylkesdirektøren vurderer plikt til barnehagedeltakelse som et inngripende tiltak og mener at mindre inngripende virkemidler bør vurderes først.

Når det gjelder økonomiske rettigheter ved sekundærbosetting eller selvbosetting, vurderer fylkesdirektøren det som lite sannsynlig at forslagene vil føre til vesentlige endringer i flyttemønsteret. Samtidig bør departementet vurdere om regelverket i tilstrekkelig grad legger til rette for flytting som kan styrke arbeidsmarkedsintegreringen.

Fylkesdirektøren støtter målet om at flyktninger bosettes i boliger med et bærekraftig utgiftsnivå etter overgang til arbeid, og at boligstøtten sees i sammenheng med ordninger for andre grupper med tilsvarende behov. Samtidig kan strammere bolig- og stønadsrammer redusere kommunenes handlingsrom i bosettingsarbeidet og gi økt risiko for opphopning av levekårsutfordringer, mindre treffsikker bosetting og lengre ventetid i mottak. Fylkesdirektøren understreker derfor behovet for å se bolig, integrering og levekårsutvikling i sammenheng.

Dette dokumentet er elektronisk godkjent.

Saksframlegg

Dato: 12.03.2026

Arkivreferanse: 2026/17209-1

Saksbehandler: Gaute Risa

Avdeling: Økonomiplanlegging

Årsrapport 2025 Drift, vedlikehold og investeringer på fylkesvei i Rogaland

Sakens gang

Saksnummer	Møtedato	Utvalg
33/2026	23.03.2026	Fylkesrådet for personer med funksjonsnedsettelse
11/2026	25.03.2026	Samferdselsutvalget Fylkesutvalget Fylkestinget

Vedlegg:

- 1 Årsrapport 2025 Drift, vedlikehold og investeringer på fylkesvei i Rogaland

Sammendrag

Årsrapporten gir en oversikt over budsjett og forbruk for drift, vedlikehold og investering på fylkesvei i 2025, samt status for bompengeprojekter i Rogaland.

I 2025 ble drift- og vedlikeholdsmidler benyttet i tråd med tildelingen. Lovpålagte inspeksjoner ble gjennomført, og det var høy prosjektaktivitet med flere ferdigstilte anlegg. Året var likevel preget av uforutsette hendelser, herunder tre skred og et større uvær i høstferien.

En hovedinspeksjon av kaier i oktober avdekket betydelig forverret tilstand på Lysebotn ferjekai, med alvorlige skader som kan gjøre ferjedrift umulig i perioder der vegen fra Sirdal er vinterstengt. Fylkesdirektøren anser det nødvendig å iverksette midlertidige utbedringer og etablere en beredskapskai, og foreslår oppstart av

planlegging for en permanent løsning. Tiltakene vil kreve omprioriteringer i budsjett 2026.

Saken understreker at redusert vedlikeholdsinnsats over tid medfører økt forfall og høyere livsløpskostnader. Fylkesdirektøren vil innarbeide nødvendige budsjettendringer i revidert budsjett 2026.

Fylkesdirektørens innstilling

Årsrapport 2025 drift, vedlikehold og investering på fylkesvei i Rogaland tas til orientering.

Bakgrunn for saken

Fylkesdirektøren har utarbeidet en rapport som viser aktiviteten innen drift, vedlikehold og investering på fylkesvei i Rogaland i 2025.

Problemstilling

Årsrapport 2025 drift, vedlikehold og investeringer på fylkesvei i Rogaland legges med dette fram for orientering.

Saksopplysninger

I 2025 ble drift- og vedlikeholdsmidler brukt i tråd med tildelingen, og både driftskontrakter og øvrige kontrakter ble gjennomført som planlagt. Mindre tiltak ble gjennomført over hele Rogaland gjennom driftskontrakter og rammeavtaler, og lovpålagte inspeksjoner av bruer og tunneler ble utført.

Året var preget av flere uforutsette hendelser, blant annet tre skred i henholdsvis nord- og sørfylket tidligere på året, samt et større uvær i høstferien.

2025 var også et år med høy prosjektaktivitet og flere ferdigstilte anlegg. Plan- og prosjekteringsaktiviteten var også omfattende.

I 2025 ble det gjennomført hovedinspeksjon av kaiene på fylkesvegnettet i Rogaland, og i oktober ble det avdekket betydelig forverret tilstand på Lysebotn ferjekai. Det ble registrert alvorlige skader i tre lokale områder, og det er usikkert hvor lenge kaien kan opprettholde normal drift. Skadene kan føre til setninger som gjør anløp av ferje umulig og vil da hindre transport av kjøretøy til og fra Lysebotn i perioder der vegen fra Sirdal er vinterstengt (opptil 6 mnd.)

Fylkesdirektørens vurderinger

I økonomiplan 2026-2029 (FT- sak 115/2025) pekte fylkesdirektøren på at en betydelig reduksjon i vedlikeholdsinnsatsen vil medføre økt forfall og vedlikeholdsetterslep. Det er et stort behov for å hindre forfall ved blant annet dekkelegging samt prioritering av bru og kai for å sikre at det fylkeskommunale vegnettet er fremkommelig og åpent. Tilstanden på Lysebotn kai og tilhørende budsjettmessige konsekvenser er et eksempel på at økt forfall medfører høyere livsløpskostnader på sikt.

For Lysebotn ferjekai vurderer fylkesdirektøren at det er nødvendig å iverksette midlertidige utbedringer og etablere en beredskapskai for å sikre framkommelighet. Tiltakene vil kreve omprioriteringer innenfor programområdetiltak i budsjett 2026. Samtidig foreslås det å starte planlegging av ny permanent kai.

Fylkesdirektøren vil innarbeide omdisponeringer og budsjettendringer i revidert budsjett 2026.

Konklusjon

Årsrapporten for drift, vedlikehold og investering på fylkesvei 2025 gir et helhetlig bilde av årets aktivitet og utfordringer. Rapporten gir samtidig styringsgruppene for bompengepakkene en samlet oversikt over igangsatte og pågående fylkesveiprosjekter.

Fylkesdirektøren tilrår at årsrapport 2025 for drift, vedlikehold og investering på fylkesvei i Rogaland tas til orientering.

Gunn Claire Westad

Fylkedirektør

Stine Haave Åsland

Samferdselsdirektør

Dette dokumentet er elektronisk godkjent.

Saksframlegg

Dato: 11.03.2026

Arkivreferanse: 2026/15597-1

Saksbehandler: Tina Tednes Jacobsen

Avdeling: Transport og utvikling

Driftsnivå i kommende driftskontrakter for fylkesveg

Sakens gang

Saksnummer	Møtedato	Utvalg
28/2026	23.03.2026	Fylkesrådet for personer med funksjonsnedsettelse
12/2026	25.03.2026	Samferdselsutvalget Fylkesutvalget

Sammendrag

Rogaland fylkeskommune er inne i en omstillingsperiode, og som en del av omstillingsarbeidet har fylkesdirektøren identifisert muligheter for innsparing ved å tilpasse standarden i driftskontraktene for fylkesvegnettet. Flere driftskontrakter for fylkesvegnettet skal fornyes i 2026, og fylkesdirektøren foreslår å slå sammen noen kontrakter, samt å redusere ambisjonsnivået innen vinterdrift, renhold og drift av grøntanlegg og vegetasjon i kommende kontrakter.

De folkevalgte orienteres om fylkesdirektørens plan for hvordan kommende utlysninger av driftskontrakter kan tilpasses for å møte den økonomiske omstillingen som kreves.

Fylkesdirektørens innstilling

Saken tas til orientering.

Gunn Claire Westad

Fylkesdirektør

Stine Haave Åsland

Samferdselsdirektør

Bakgrunn for saken

I fylkesdirektørens fremleggelse av økonomiplan 2026-2029 og årsbudsjett 2026 (FT-sak 115/2025) ble det presentert flere grep for å redusere kostnader som følge av strammere økonomiske rammer i årene framover. Innen samferdsel er det gjennom omstillingsprosjektet O28 pekt på flere tiltak som kan redusere driftskostnader, og arbeidet pågår kontinuerlig for å tilpasses de økonomiske realitetene.

I økonomiplan 2026-2029 ble det presentert en foreløpig fordeling av omstillingskrav. Tjenesteområde samferdsel skal omstille for om lag 50 millioner kroner i perioden 2026-2029 gjennom O28, der noe allerede er iverksatt som kutt. I tillegg er det lagt inn en tilpasning av vegvedlikehold til det nivået vi får finansiert i inntektssystemet.

Tabellen under viser omstillingskrav til tjenesteområde samferdsel (i millioner kr):

	2026	2027	2028	2029
Samferdsel	15	34	49	49,8
Tilpasning av vegvedlikehold til det nivået vi får finansiert	0	45	65	65
Totalt	15	79	114	114,8

Totalt skal driftsutgiftene på tjenesteområde samferdsel reduseres med om lag 115 millioner kroner fra 2029. Tjenesteområde samferdsel bruker i dag driftsmidler blant annet til finansiering av kollektivtrafikk gjennom Kolumbus, driftskontrakter på vegnettet, ansatte, forvaltning og enkelte vedlikeholdstiltak som vegmerking og asfaltering.

Siden omstillingsbehovet er stort og som en del av omstillingsarbeidet har fylkesdirektøren identifisert muligheter for innsparing ved å tilpasse standarden i driftskontraktene for fylkesvegnettet.

I dag har Rogaland fylkeskommune fem driftskontrakter innen fylkesveg i Rogaland:

- 1101 Dalane
- 1102 Høgsfjord
- 1103 Stavanger
- 1105 Indre Ryfylke
- 1107 Haugalandet

I tillegg er det fagkontrakter innen elektro, tunnel, bru og kai.

Fra og med 1.september 2027 vil Indre Ryfylke-, Høgsfjord-, Stavanger- og Dalanekontraktene måtte fornyes. Haugalandskontrakten ble fornyet i 2024 og går frem til 2029.

Driftskontraktene har normalt en varighet på 5 år og det er derfor mye driftsmidler som bindes opp i kontraktene. Føringer som gis i konkurransegrunnlagene vil påvirke prisnivået i tilbudene fra entreprenørene. Da flere av fylkeskommunens driftskontrakter må fornyes i 2027, innebærer det at konkurransegrunnlag må lyses ut senest høsten 2026. Fylkesutvalget har fullmakt til å godkjenne utlysning av driftskontrakter over 100 millioner kroner og vil dermed få saker om godkjenning av konkurransegrunnlag med kostnadsoverslag i en senere utvalgsrunde.

Problemstilling

I denne saken legger fylkesdirektøren fram forslag til driftsnivå for fylkesvegnettet. De folkevalgte orienteres om fylkesdirektørens plan for hvordan kommende utlysninger av driftskontrakter kan tilpasses for å møte den økonomiske omstillingen som kreves.

Saksopplysninger

Dagens driftskontrakter

Driftskontraktene for fylkesveg har de siste 5 årene økt i kostnad, i likhet med andre tjenester og tiltak som Rogaland fylkeskommune utfører. Deler av dette kan tilskrives en kraftig lønns- og prisstigning, og det er usikkert på hvordan utviklingen blir i årene framover med tanke på urolighetene i verden. Andre årsaker til kostnadsveksten har vært utvidelse av realformuen som innebærer flere veger og objekter i driftskontraktene. I tillegg kommer drivere som følge av nye regler og forskrifter.

Rogaland fylkeskommune bruker i dag om lag 400 millioner kr årlig på de fem driftskontraktene for fylkesvegnettet. Nye driftskontrakter har erfaringsmessig ført til kostnadsøkning på 10–40 %. Dersom økningen blir 15 % for de kontraktene som skal fornyes fra 2027 vil dette alene gi over 40 millioner kroner i økte årlige utgifter.

I økonomiplan 2026-2029 (FT-sak 115/2025) er det lagt inn 10 mill. kroner i økte kostnader for 2027 og 30 mill. kroner i helårseffekt fra 2028. Fylkesdirektøren uttrykte usikkerhet på om dette er tilstrekkelig, og ønsker dermed i arbeidet med nye

konkurransesgrunnlag å legge til grunn et lavere driftsnivå med sikte på at kostnadsøkningen er håndterlig i kommende tilbud fra driftsentreprenørene.

Fylkesdirektøren ønsker i saksopplysningene å vise hvordan Rogaland fylkeskommune arbeider for å møte omstillingskrav i de kommende utlysningene.

Drift og vedlikeholdsstrategi

Fylkesdirektøren har som et tiltak i den pågående interne effektiviseringsprosessen satt i gang et arbeid med en overordnet drift- og vedlikeholdsstrategi for fylkesvegnettet. Målet med arbeidet er å se hvor og hvordan Rogaland fylkeskommune kan senke utgiftene sine innen drift og vedlikehold gjennom effektivisering, standardløsninger og bruk av ny teknologi. Det er også et mål om at tiltak og tjenester skal tilpasses objektive kriterier i hele fylket.

Arbeidet med drift- og vedlikeholdsstrategien er delt opp i delprosjekter for de ulike innsatsområdene innenfor drift og vedlikehold.

De ulike delprosjektene omfatter:

1. Driftskontrakter
2. Elektrodriftskontrakter
3. Konstruksjoner
4. Vegdekke og vegmerking
5. Vedlikeholdstiltak
6. Kontraktsstrategi
7. Inntektssystem
8. Vegdata

Arbeidet med drift- og vedlikeholdsstrategien er under utvikling. Fylkesdirektøren har i første omgang vurdert mulige innsparingstiltak i de kommende utlysningene av driftskontraktene:

- Sammenslåing av kontrakter
- Mulig samarbeid med Statens vegvesen
- Vinterdrift
- Renhold
- Grøntanlegg og vegetasjon

Sammenslåing av kontrakter

Markedsituasjonen i Sør-Rogaland er nå at det er fire driftskontrakter i samme område (tre fylkeskommunale og en for riksveg som Statens vegvesen har ansvar for).

Ved å slå sammen eller dele 1102 Høgsfjordkontrakten mellom 1103 Stavanger og 1101 Dalane vil en få økte veglengder og flere objekter per kontrakt. Økt omfang vil gi økte kostnader i forhold til gammel kontrakt, men enhetsprisene kan gå ned slik at totalt sett vil fylkesdirektøren forvente at kontraktsummene bli lavere. Dette kan begrunnes med at entreprenørene får større volum til å fordele kostnader til utstyr og mannskap på. En driftskontrakt krever spesialutstyr både sommer og vinter. Dette vil nå få større volum å fordeles over. Eksempel kan være utstyr til tunnelvask og feiebler.

Mulig samarbeid med Statens vegvesen

Fylkesdirektøren har sjekket mulighetene for et samarbeid med Statens vegvesen der det vil være mulig og naturlig med hensyn til vegnett og geografi. Slik vegvesenet har organisert sine kontrakter vil utløpstiden og nye utlysninger ikke passe med Rogaland fylkeskommune sine nye kontrakter i 2027.

Mulige innsparinger ved nye kontrakter

Det er i arbeidet med de kommende driftskontraktene som skal lyses ut høsten 2026 sett på flere spesifikke tiltak for å minske driftsutgiftene til Rogaland fylkeskommune gjennom arbeidet med O28 og drift- og vedlikeholdsstrategien. Fylkesdirektøren har forsøkt å finne handlingsrom som gjør at vedlikeholdsetterslepet ikke øker mer enn hvis tiltakene ikke hadde blitt iverksatt.

Det er særlig innenfor tre områder fylkesdirektøren har funnet tiltak som kan senke driftsutgiftene: vinterdrift (brøyting etc.), skjøtsel av grøntarealer og renhold (feieing av vegbane etc.). I arbeidet med konkurransegrunnlag til entreprenørene og i de kommende utlysningssakene som legges frem for Fylkesutvalget, vil bestillingsnivå og kontraktstrategi bli beskrevet nærmere.

Rogaland fylkeskommune tar utgangspunkt i Statens vegvesen sin håndbok R610 Standard for drift og vedlikehold av riksveger i arbeidet med drift og vedlikehold av fylkesvegnettet.

Vinterdrift

Vinterdrift er den største enkeltposten i driftsbudsjettet for fylkesveg.

Valg av vinterdriftsklasse for en sammenhengende vegrute gjøres med utgangspunkt i vegrutens trafikkvolum. Tabellen nedenfor gir et utgangspunkt som kan nyttes ved fastlegging av vinterdriftsklasse for vegruter.

Vinterdriftsklasse	ÅDT							
	0	500	1 000	5 000	10 000	20 000	50 000	100 000
DkA								
DkB								
DkC								
DkD								
DkE								

I tillegg til ÅDT (årsdøgnetrafikk) skal det ved valg av vinterdriftsklasse tas hensyn til forhold som vegkategori (nasjonal/ regional transportrute eller annen transportrute), funksjonsklasse, trafikksammensetning (lette/tunge, kjøretøy/syklende/fotgjengere), kollektivtrafikk, geometrisk standard (vegbredde, horisontal og vertikalkurvatur), topografi, klima, værforhold, ulykkesnivå, rushtidsproblematikk, næringstrafikk, turisttrafikk, miljøforhold, mm.

Som tabellen og beskrivelsen ovenfor viser, er det et handlingsrom på hvilken vinterdriftsklasse man velger på de ulike vegene.

Fylkesdirektørens gjennomgang av vegnettet sett opp imot handlingsrommet i håndbok R610 tyder på at dagens kontrakter har en del vegnett som ligger i det øvre sjiktet når det gjelder vinterdriftsklasse.

Ved å legge vegnettet i lavere vinterdriftsklasser (men likevel i tråd med tabellen) kan man oppnå lavere driftskostnader. Hovedårsaken til lavere utgifter er lavere intensitet på hvor ofte entreprenørene er ute og brøyter og strør. Friksjonskravene på vegene vil ikke endres, og man kan få lavere klimautslipp med færre tiltak og mindre salt, og

mindre miljøpåvirkning når det brukes mer sand istedenfor salt. Negative konsekvenser kan være flere reaksjoner og klager fra brukere når det går lengre tid mellom hver gang brøytebilen kjører forbi.

Tabellen under viser hovedforskjellene mellom de ulike vinterdriftsklassene:

Krav	DkA	DkB	DkC	DkD	DkE
Friksjonsmiddel	Salt	Salt/sand	Sand/salt	Sand	Sand
Tilstand veg	Bar veg	Bar i hjulspor	Bar i hjulspor	Bar/hardt dekke	Hardt dekke
Friksjonskrav	Bar	≥ 0,25	≥ 0,25	≥ 0,25	≥ 0,20
Tykkelse hard snø/is	< 2 cm	< 1,5-2 cm	< 2 cm	< 3 cm	< 3 cm
Maks brøytesyklus	1,5 t	2 t	2,5 t	3 t	3 t
Maks strøsyklus	1,5 t	2 t	3 t	4 t	4 t

Fylkesdirektøren anslår at dette grepet kan gi en total besparelse på om lag 5 millioner kroner årlig samlet for alle driftskontraktene. Besparelsen vil kunne variere år for år ettersom den er sterkt påvirket av været vi får i en vintersesong.

Vinterdriftsklasse gange og sykkel

Fylkesdirektøren kommer til å ta en kritisk gjennomgang av bruk av vinterdrift for gang- og sykkelvegnettet sett opp imot funksjon og sentralitet.

Renhold

Renhold av fylkesvegnettet er den nest største posten i driftskontraktene. Denne prosessen blir priset som et fast beløp for hele kontraktsperioden etter en standard som blir beskrevet i konkurransegrunnlaget. Hvis man senker standarden på renhold i kontraktene, vil man kunne senke de årlige driftsutgiftene.

Intervallene for kosting av veiene er beskrevet med daglig, ukentlig, månedlig, halvårlig og årlig intervall. Fylkesdirektøren foreslår et hovedgrep ved å ta alt ned ett intervall. Spesielle områder som for eksempel kollektivknutepunkt i Stavanger, Sandnes og Haugesund vurderes særskilt, da stedenes karakter tilsier det.

Å senke standarden på renhold av fylkesvegene vil føre til at det blir mer søppel, støv og skitnere langs vegene, og kan føre til mer reaksjoner og klager fra brukerne. Det

kan også være en negativ effekt for personer med allergi og luftveissykdommer med mer luftforurensning. Positive konsekvenser er lavere klimautslipp, mindre støy og mindre hindring av trafikk som følge av færre tiltak.

Ved å kalibrere nivået på tvers av kontraktene anslår fylkesdirektøren at det er mulig å spare om lag 10 millioner årlig samlet for alle driftskontraktene.

Drift av grøntanlegg og vegetasjon

Det er potensial i å senke driftsutgiftene på fylkesveg ved å senke standarden på drift av grøntanlegg og vegetasjon. I dagens driftskontrakter har vi for eksempel kodene «grasplen» og «grasbakke». Ved å kategorisere en større del arealene rundt fylkesvegene som «grasbakke» istedenfor «grasplen» kan man spare driftsutgifter. Kravene til grashøyden i «grasplen» er 5-12 cm, mens for «grasbakke» er det mellom 10-25 cm.

Det er lokale variasjoner på hvor ofte entreprenørene klipper gresset ut ifra vekstforhold, men fylkesdirektøren anslår at entreprenørene er omtrent dobbelt så ofte ute og vedlikeholder «grasplen» sammenlignet med «grasbakke». Ved høyere grashøyde vil det også bli bedre vilkår for insekter og planter, lavere klimautslipp, mindre støy og bedre HMS når det er færre tiltak. De negative konsekvensene kan være dårligere sikt og flere klager fra brukerne. Med «grasbakke» kan gresset legge seg over kantsteinen, og legge seg i hauger i grøntarealene og vegbanen ved klipp. Det antas at vær, vind og trafikk vil føre til at haugene gradvis vil forsvinne.

Fylkesdirektøren anbefaler at det fortsatt skal klippes til «grasplen» langs Bussveien, mens resterende gressarealer klippes etter «grasbakke» der det er aktuelt.

Store deler av vegnettet, spesielt utenfor tettbygde strøk, har et grønt- vedlikehold som ivaretas som kantklipp. Kantklipp gjennomføres typisk med en hjullaster eller traktor med klippeaggregat. Her er det endel å spare på å ha en strengere praksis for hvor det utføres én årlig kantklipp, og hvor det prioriteres å ha to kantklipp årlig. Her vil man måtte vurdere nærhet til dyrket mark, vekstforhold etc.

Her spiller hensyn til artsrik vegkantvegetasjon, områder med svært hurtigvoksende kantvegetasjon, områder med siktkrav m.m. inn. Det er en målsetning om at man begrenser bruken av to kantslått mest mulig for å redusere kostnader.

Ved å kalibrere nivået på tvers av kontraktene anslår fylkesdirektøren at det er mulighet til å spare om lag 2 millioner kr årlig, samlet for alle driftskontraktene.

Andre tiltak

I Samferdselsstrategi for Rogaland 2026-2037 er det beskrevet fire innsatsområder på vegen mot en bærekraftig samferdselssektor:

- Mest mulig samferdsel for pengene
- Et klima- og naturvennlig samferdselssystem
- Transport for fremtidens behov
- Trafikksikker transport for alle

Gjennom hovedrullering av Handlingsprogram for samferdsel som pågår nå, er det blant annet fokus på å spille inn investeringstiltak som gir lavere driftsutgifter på sikt. For eksempel ønsker fylkesdirektøren å investere i LED-armatur som vegbelysning for å senke driftsutgiftene. Andre tiltak som vurderes er å legge en annen type asfalt som vegdekke som er dyrere å legge, men lengre forventet levetid.

Fylkesdirektørens vurderinger

Som følge av de siste årenes kostnadsøkning og behov for omstilling har fylkesdirektøren satt i gang en rekke prosesser for å senke driftsutgiftene for Rogaland fylkeskommune. Et av de større tiltakene innen tjenesteområde samferdsel har vært å optimalisere drift- og vedlikeholdsstrategien i fylket. I dette arbeidet blir tiltak og tjenester innen drift- og vedlikeholdsområdet gjennomgått og vurdert om de er i tråd med samferdselsstrategien for Rogaland og de økonomiske framtidsutsiktene. Arbeidet er pågående, og fylkesdirektøren håper å kunne iverksette tiltak fortløpende i årene som kommer.

Omstillingskravet innen samferdsel er betydelig, og handlingsrommet for å løse dette utelukkende gjennom effektivisering er avgrenset. Dersom fylkeskommunen skal nå de økonomiske målene som er satt, vil det i praksis være nødvendig enten å redusere driftsnivået på fylkesvegene eller å redusere budsjettene på andre sentrale områder innen samferdsel – som asfaltering og dekkelegging eller ruteproduksjon innen kollektivtransport. Fylkesdirektørens vurdering er at en reduksjon av driftsnivået på fylkesvegene vil gi mindre negative konsekvenser for innbyggere og næringsliv enn tilsvarende kutt innen for eksempel asfaltering eller kollektivtransport.

En reduksjon i asfalteringsbudsjettet vil over tid føre til raskere forfall av vegnettet og økte kostnader på sikt, mens redusert ruteproduksjon vil svekke kollektivtilbudet mer direkte for dem som er avhengige av det. På denne bakgrunn er en reduksjon i driftsnivået ansett som et alternativ. Alle tiltak vil likevel bli vurdert opp mot konsekvenser for trafikksikkerhet, fremkommelighet, vegforfall og miljøpåvirkning, for å sikre at omstillingen skjer på en akseptabel måte.

Fylkesdirektøren ønsker å slå sammen tre driftskontrakter i sør-Rogaland til to, da man tror det kan finnes stordriftsfordeler med å gjøre det grepet.

Fylkesdirektøren ser ikke muligheten til å ha felles kontrakter med Statens vegvesen i denne runden av utlysninger. Kontraktene er tidsmessig ikke tilpasset til at det er mulig nå, men det kan ikke utelukkes et mulig samarbeid på et senere tidspunkt. For et mulig samarbeid/felles kontrakter skal skje, er det en del utfordringer som må diskuteres og løses med Statens vegvesen. Det er flere utfordringer med å ha to vegeiere i samme driftskontrakt i ett kontraktsområde. Blant annet vil hver vegeier ha forvaltningsansvaret for egne veger, både innen skilt, graveløyver, vedtak, arbeidsvarsling, gjennomføringsavtaler, og man får et ekstra grensesnitt med tanke på daglig samhandling. Man vil ha to budsjetter, man kan få to politiske mål og to styringslinjer, som igjen kan medføre mer administrativt arbeid internt, selv om antall kontrakter reduseres. Det kan også være ulike nivåer for vinterdrift, grøntvedlikehold eller miljøkrav fra de ulike vegeierne. Det er derfor ikke gitt at et samarbeid med Statens vegvesen vil føre til mindre administrasjon og stordriftsfordeler. Men selv om Rogaland fylkeskommune og Statens vegvesen ikke har felles driftskontrakter, har fylkesdirektøren tett dialog med Statens vegvesen i hverdagen.

I likhet med andre fylker, har Rogaland fylkeskommune et relativt stort, og økende forfall på fylkesvegnettet. Samtidig har fylkeskommunen økonomiske rammer som gjør at tiltak og tjenester må vurderes ut ifra en «godt nok» tankegang. Dette er poengtert gjennom flere politiske vedtak og i samferdselsstrategien for Rogaland.

I arbeidet med å kutte kostnader for drift av fylkesvegnettet har fylkesdirektøren prioritert tiltak som reduserer driftsnivået til et nivå som gjør at driftsnivået ikke fører til økt forfall på vegene våre eller går på bekostning av trafikksikkerheten. Det er altså avgjørende å legge til grunn et driftsnivå som ikke fører til skade på objekter som krever vedlikeholdstiltak og får betydning for vedlikeholdskostnader eller behov for nyinvesteringer.

Fylkesdirektøren setter nå en kurs for driftskontraktene for fylkesvegnettet som tar driften ned et hakk i forhold til det som er praksis i dag. Befolkningen i Rogaland vil merke at servicenivået justeres, men dette er ikke unikt for Rogaland. Flere fylkeskommuner i landet gjør tilsvarende grep i en tid med betydelig press på offentlige budsjetter.

Fylkesdirektøren vil vurdere å lage informasjons-/holdningskampanjer som avbøtende tiltak. Eksempler på temaer som kan vurderes er søppel langs veiene og kjøring på vinterveger.

Fylkesdirektøren anbefaler å skjerme Bussveien når det gjelder standardsenking av drift av grøntanlegg og vegetasjon. Bussveien blir livsnerven i transportsystemet på Nord-Jæren, og er fylkeskommunens største prosjekt. Gjennom Bymiljøpakken og Bypakke Haugesund og Karmøy har Rogaland fylkeskommune forpliktet seg til nullvekstmålet, og arbeider for at flere skal reise kollektivt, sykle og gå. Standard for vinterdriftsklasse for gange og sykkel og renhold for større kollektivknutepunkt vurderes særskilt med dette i tankene her.

Grepene med større kontrakter og gjennomgangen av driftsstandard gir også mulighet for å etterstrebe at fylkesvegnettet driftes etter de samme kriteriene i hele fylket. Færre tiltak innen drift av grøntanlegg og vegetasjon vil også gi bedre vilkår for insekter og planter, noe som er en indirekte konsekvens av å senke ambisjonsnivået. Det vil komme en egen sak på et senere tidspunkt om hvordan det kan legges bedre til rette for pollinerende insekter og naturmangfold langs fylkesvegene i drift og vedlikeholdskontraktene.

Det er vanskelig å estimere kostnadsbesparelsene for tiltakene som er nevnt i denne saken. Fylkesdirektøren har konservativt tallfestet en besparelse på 21-26 millioner kroner årlig for tiltakene beskrevet i saken. Hvor mye man har eventuelt spart vil framkomme når tilbud fra driftsentreprenørene kommer inn. Det er i økonomiplanen 2026-2029 beskrevet at erfaringsmessig så øker driftskontrakter i kostnad for hver utlysning. Dette sammen med usikkerhet rundt hvordan markedet responderer på utlysningene gjør at fylkesdirektøren er usikker på hvordan totale kostnader og eventuelle besparelser i kommende 5 årsperiode blir. Det er viktig å påpeke at fylkesdirektøren ikke er sikker på om det blir en reel innsparing på totalbudsjettet med fullårseffekt fra 2028 av, og hvor mye som eventuelt går inn i «O28», men tiltakene som presenteres i saken bør gjennomføres i tråd med å snu alle steiner.

Tiltakene beskrevet i saken kan ikke alene løse utfordringene, og omstillingsarbeidet vil måtte fortsette for å nå overordnede økonomiske mål.

Fylkesdirektøren må lyse ut nye driftskontrakter høsten 2026, for å rekke oppstart av nye kontrakter 1. september 2027. Det er et stramt løp fram til utlysning, så denne saken legges fram som en orientering til folkevalgte om fylkesdirektøren plan for kontraktene.

Konklusjon

Fylkesdirektøren anbefaler å gjennomføre tiltakene som beskrevet i denne saken i kommende utlysninger av driftskontraktene for fylkesvegnettet.

Dette dokumentet er elektronisk godkjent.

Saksframlegg

Dato: 11.03.2026

Arkivreferanse: 2025/66953-13

Saksbehandler: Ingrid Time

Avdeling: Transport og utvikling

Søknad om fravik fra krav om planskilt eller signalregulert kryssing

Sakens gang

Saksnummer	Møtedato	Utvalg
13/2026	25.03.2026	Samferdselsutvalget

Vedlegg:

- 1 Vedlegg 1 Søknad fravik nr. 1 Kryssing-i-plan

Sammendrag

I forbindelse med detaljregulering av Forus felt B-vest (felt ABA2) har Cowi på vegne av Forus Næringspark søkt om fravik fra N100-krav 3.3.5-13 om planskilt eller signalregulert kryssing ved ÅDT over 6000 på to steder, over fv. 4532 Løwenstrasse og over fv. 4526 Forusbeen. Disse er knyttet til samme kryssområdet og inngår i samme fravikssøknad.

Fylkesdirektøren anbefaler at søknaden som gjelder kryssingen over Forusbeen ikke blir innvilget. Kryssingen inngår i hovedsykkelnettet og målinger viser at fartsnivået langt overstiger det som er anbefalt for å kunne etablere gangfelt. Av hensyn til trafiksikkerhet og framkommelighet anbefales det at det etableres en planskilt løsning med undergang, slik også gjeldende reguleringsplan legger opp til.

Når det gjelder kryssingen over Løwenstrasse, innvilger fylkesdirektøren denne. På dette punktet vurderes det som tilstrekkelig med en tilrettelagt kryssing med nedsenket kantstein og deleøy (ikke gangfelt). Dette er basert på at antall gående og syklende er, og er forventet å fortsette og være lavt, samt at brukerne er forventet å

være voksne mennesker. Saken orienterer om disse vurderingene siden de to kryssingene ligger i samme kryss og kryssingspunktene inngår i samme søknad.

Fylkesdirektørens innstilling

1. Samferdselsutvalget avslår søknad om fravik fra krav 3.3.5-13 i N100 for kryssingen over fv. 4526 Forusbeen av hensyn til trafiksikkerhet og framkommelighet for syklende og gående.
2. Samferdselsutvalget tar fylkesdirektørens vurdering om å innvilge søknad om fravik fra krav 3.3.5-13 i N100 for kryssingen over fv. 4532 Løwenstrasse til orientering. På dette punktet anses det som tilstrekkelig å etablere en tilrettelagt kryssing.

Stine Haave Åsland

samferdselsdirektør

Lisa Garpe

avdelingssjef

Bakgrunn for saken

Cowi arbeider på vegne av Forus Næringspark med detaljregulering av Forus felt B-vest (felt ABA2). Formålet er å legge til rette for samlokalisering av virksomheter som driver innen renovasjon og gjenvinning på Forus. Området skal reguleres i tråd med interkommunal kommuneplan for Forus, med kombinert bebyggelse og tilhørende uteanlegg. I henhold til planprogram og referat fra oppstartsmøte ved planoppstart, skal det vurderes påkobling til Forusbeen, trafikkproduksjon, trafikk sikkerhet, framkommelighet på veinettet og beredskap. Tilrettelegging for gående og syklende langs og i planområde og kryssing av Forusbeen må løses. I gjeldende reguleringsplan er det tegnet inn undergang, og dette er lagt inn som et rekkefølgekrav.

I forbindelse med planarbeidet er det søkt om flere fravik, hvorav en søknad ikke er fullstendig innvilget av fylkesdirektøren. Den gjelder fravik fra krav om planskilt eller signalregulert kryssing for to kryssingspunkt i krysset mellom Løwenstrasse og Forusbeen. Fylkesdirektørens fraviksgruppe anbefaler den omsøkte løsningen som gjelder kryssingspunktet over Løwenstrasse og fylkesdirektøren vil derfor innvilge denne. Problemstillingen som gjelder kryssingspunktet Forusbeen legges i denne saken fram for politisk behandling. Saken orienterer samtidig om vurderingene som gjort for kryssingspunktet ved Løwenstrasse, siden denne inngår i samme søknad.

Problemstilling

Samferdselsutvalget skal ta stilling til fravikssøknad som gjelder kryssing av fv. 4526 Forusbeen på Forus vest og bli orientert om fylkesdirektørens vurdering som gjelder kryssing av fv. 4532 Løwenstrasse på Forus vest.

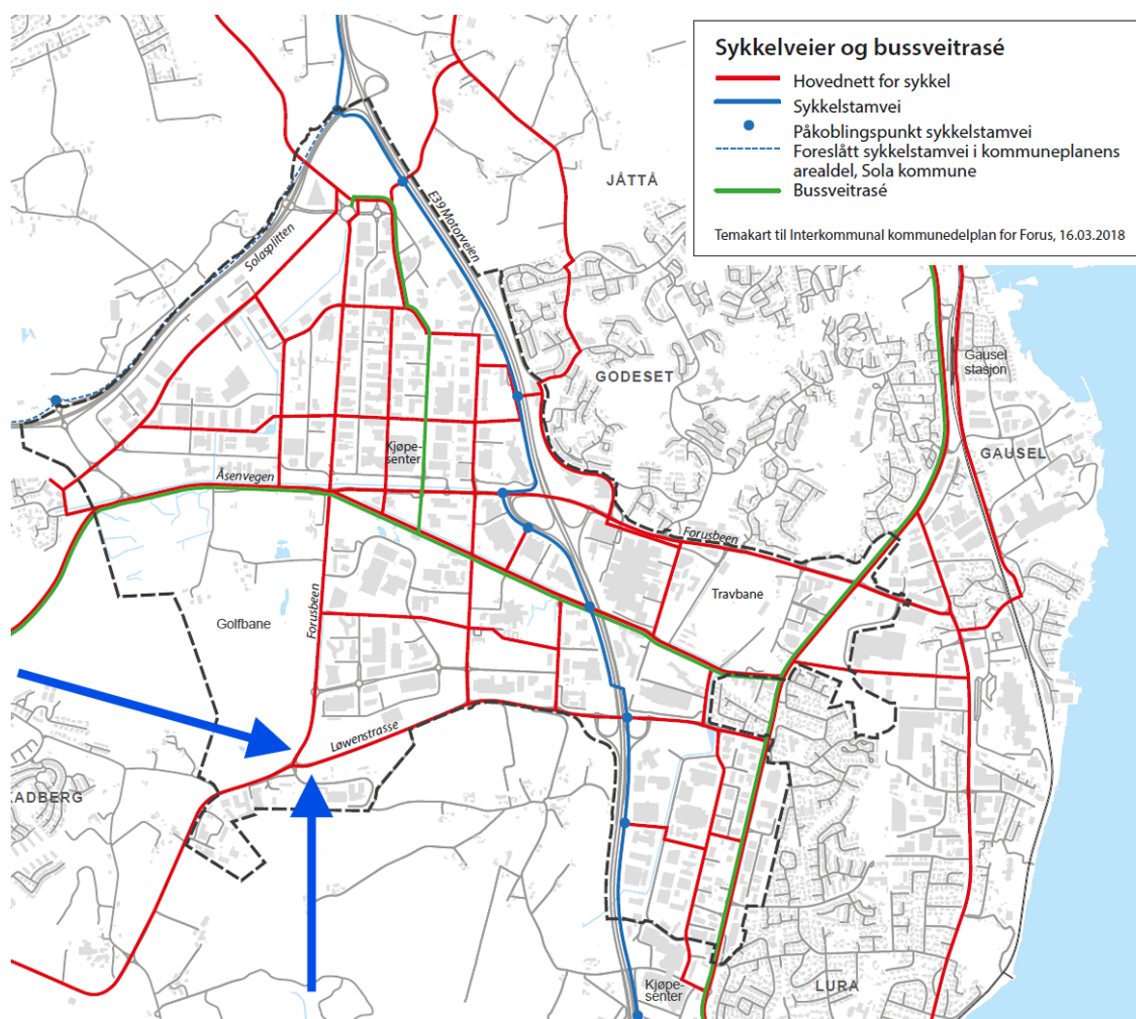
Saksopplysninger

Statens vegvesens håndbok N100, krav 3.3.5-13 sier at «Eventuell kryssing mellom gang- og sykkelveg og veg skal være planskilt eller signalregulert ved ÅDT > 6000».

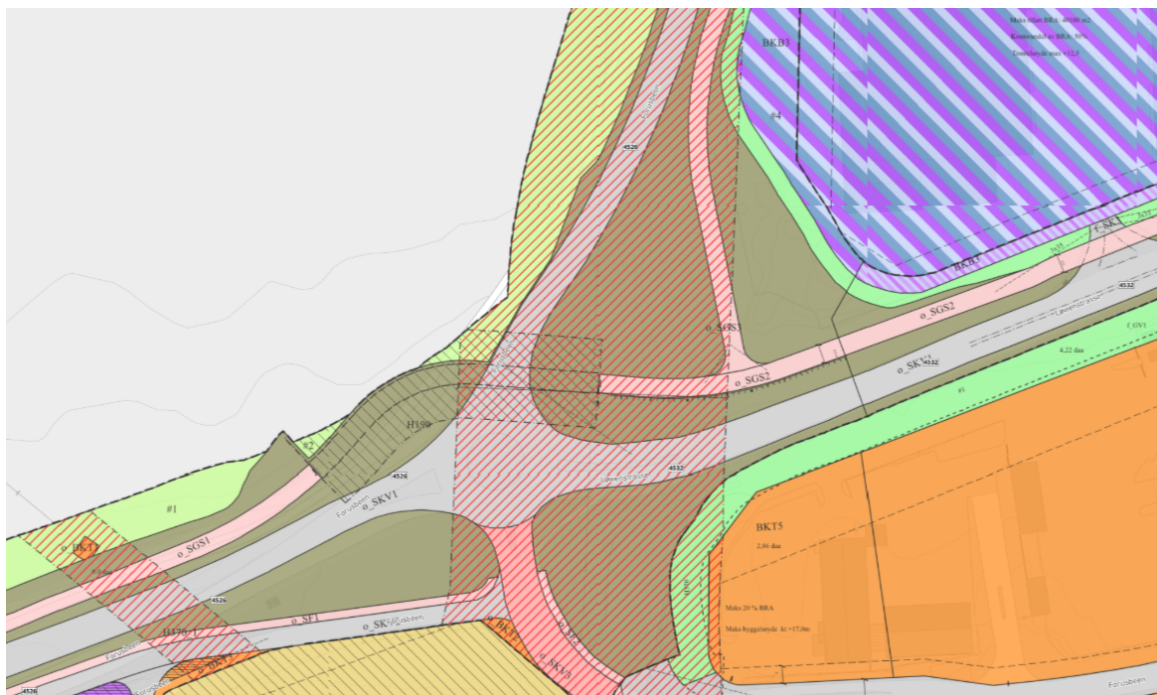
Cowi har på vegne av Forus Næringspark søkt om fravik dette kravet på to kryssingspunkt ved rundkjøringen:

- Over østre vegarm på fv. 4532 Løwenstrasse
- Over nordre vegarm på fv. 4526 Forusbeen

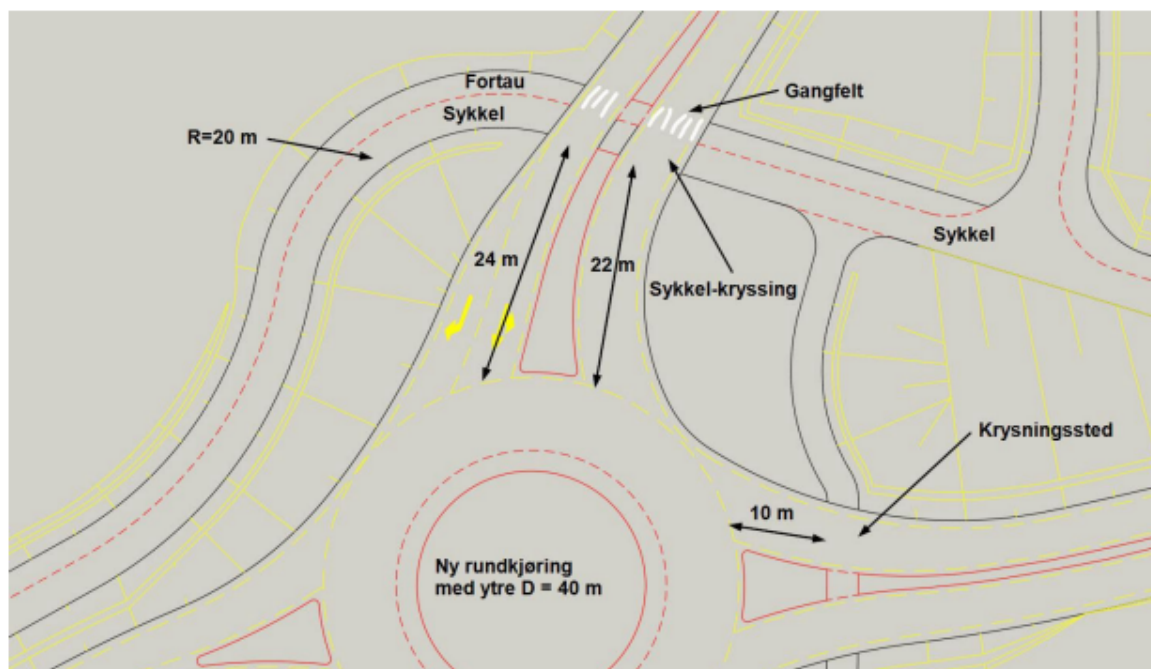
Kartillustrasjonen nedenfor (figur 1) viser Forusområdet, med planlagt hovedsykkelnett. Pilene viser til de to kryssingspunktene hvor det er søkt om fravik. Figur 2 viser gjeldende reguleringsplan, og figur 3 illustrerer løsningen det er søkt om. Det er planlagt sykkelveg med fortau videre nordover langs Forusbeen (på østsiden) og østover langs Løwenstrasse.



Figur 1 Kartillustrasjon viser Forusområdet, med planlagt hovedsykkelnett. Pilene viser til de to kryssingspunktene hvor det er søkt om fravik.



Figur 2 Gjeldene reguleringsplan (vedtatt i 2012) viser at det er planlagt undergang på Forusbeen og ingen kryssing over Løwenstrasse.



Figur 3 Illustrasjonen viser den omsøkte løsningen, med gangfelt over Forusbeen og tilrettelagt kryssing over Løwenstrasse.

Kryssing over fv. 4532 Løwenstrasse

Løwenstrasse har i dag en trafikkmengde på 6800 ÅDT og fartsgrense 60 km/t. Fremtidig ÅDT (i 2047) er estimert til 8100. Fravikssøker ønsker her en tilrettelagt kryssing. Det innebærer nedsenking av kantstein og deleøy, uten at det etableres gangfelt. En slik løsning forventes å forbedre framkommeligheten for kryssende fotgjengere uten at ulykkesrisikoen forverres. Det er få gående og syklende som krysser vegen her, og det er ikke forventet at dette endrer seg særlig i fremtiden. På grunn av type målpunkt vil de som krysser i all hovedsak være voksne mennesker. De aller fleste som besøker gjenvinningsanlegget til IVAR på sørsiden kommer i bil og gang- og sykkelinfrastrukturen som er planlagt vil ligge på nordsiden av Løwenstrasse, sammen med de mest arbeids- og besøksintensive målpunktene.

Kryssing over fv. 4526 Forusbeen

Forusbeen har i dag en trafikkmengde på 4200 ÅDT og fartsgrense 60 km/t. Fremtidig ÅDT (i 2047), som er dimensjonerende i planleggingen, er estimert til 6400 på kryssingspunktet. Kryssingen over Forusbeen vil inngå som en del av hovedsykkelnettet, og vil forbinde dagens løsning med planlagt sykkelveg med fortau østover langs Løwenstrasse og nordover langs Forusbeen.

Planskilt kryssing vil innebære at det etableres bru eller undergang for myke trafikanter. I gjeldende reguleringsplan er undergang lagt inn som et rekkefølgekrav. Fravikssøker ønsker imidlertid heller en kryssing i plan. De mener at plassering av bru og undergang er vanskelig på grunn av høyspent luftspenn og tekniske anlegg i grunnen og viser til at grunnforholdene krever vanntette konstruksjoner. I søknaden påpekes det at planskilt kryssing vil føre til en betydelig kostnadsøkning, og gi større terrenginngrep enn kryssing i plan. Det pekes også på at undergang vil gi en noe lengre strekning å drifte, samt mer vedlikehold. Bru og undergang vil også gi mer stigning for gående og syklende. Andre løsninger er også blitt vurdert, blant annet å flytte rundkjøringen og/eller tilkomsten til området. Fravikssøker viser også til at den beste plasseringen av en undergang vil kreve at rundkjøringen flyttes.

Videre peker fravikssøker på at forventet ÅDT bare er marginalt høyere enn grenseverdien for krav om planskilt kryssing (6000 ÅDT), og at en trafikkanalyse og mobilitetsplan viser at trafikkøkningen på Forusbeen i hovedsak skyldes trafikk til

planområdet. En betydelig andel av denne trafikken vil være knyttet til renovasjonsarbeidere som starter dagen svært tidlig, og dermed foregå på tidspunkter med få gående og syklende. I tillegg er det forventet en relativt stor andel biltrafikk til renovasjonsanlegget på lørdager, når det også er få gående og syklende på strekningen.

Fartsgrensen på strekningen er 60 km/t. Uavhengig av trafikkmengde og antall kryssende, er det på bakgrunn av Statens vegvesens håndbok V127 ikke anbefalt gangfelt når fartsgrensen er 60 km/t eller høyere. Det kan likevel gjøres unntak for 60 km/t dersom fartsnivået ikke overstiger 45 km/t. Fravikssøker mener at avbøyningen i rundkjøringen som er planlagt vil gi et fartsnivå på 45 km/t eller lavere, og mener at dette vil redusere hastigheten fra dagens nivå og gjøre at det blir god nok trafiksikkerhet for gående og syklende å krysse i plan. Søker henviser også til en lignende løsning i Egersund, hvor Statens vegvesen innvilget fravik i 2022. I Egersund er imidlertid fartsgrensen på sideveiene lavere (50 km/t) og den trafikale situasjonen annerledes. I tillegg ligger kryssingspunktet der tettere opp mot rundkjøringen enn det som er foreslått på Forusbeen.

Som del av fraviksbehandlingen, er det gjennomført fartsmålinger på det aktuelle kryssingsstedet. De viser at 85 %-fraktilen på strekningen i dag er 54 km/t. 85 %-fraktilen er en vanlig parameter når en måler fart, og angir den farten som 85% av kjøretøyene ikke overskrider. Dette viser at fartsnivået i dag er langt over 45 km/t. Uavhengig av ÅDT, er det altså ikke anbefalt å etablere gangfelt. Fartsnivå er en vesentlig faktor for skadegrad ved påkjørsel og risikoen for alvorlig personskade øker markant når farten er over 38 km/t.

Søker har foreslått å redusere fartsgrensen på Forusbeen til 50 km/t. Dette er vurdert og avslått av Rogaland fylkeskommune, Politiet og Sandnes kommune, med henvisning til fartsgrensekriteriene.

Fravikssøker har vurdert muligheten for signalregulert kryssing, men dette ville vært i strid med krav i N303 Trafikksignalanlegg og krevd fraviksbehandling hos Vegdirektoratet. Fravikssøker vurderer videre selv at en søknad om det sannsynligvis ville blitt avslått. Det vises også til at det er planlagt kryssing i plan ved Svanholmen og Vassbotn lengre øst på Løwenstrasse og søker mener at det er ønskelig med en ensartet løsning. På disse kryssingspunktene er fartsgrensen 50 km/t.

Fylkesdirektørens vurderinger

Fylkesdirektøren har vurdert muligheten for å fravike kravet om planskilt kryssing over Forusbeen og over Løwenstrasse.

Kryssing over fv. 4532 Løwenstrasse

Når det gjelder Løwenstrasse støtter fylkesdirektøren fravikssøkers vurdering om at det ikke er hensiktsmessig å etablere en planskilt kryssing, og dette er heller ikke regulert inn. Eksisterende og planlagt gang- og sykkelinfrastruktur ligger på nordsiden av Løwenstrasse. Det er et fåtall arbeidsplasser på sørsiden, deriblant IVAR sitt gjenvinningsanlegg hvor det legges til grunn at de aller fleste besøkende kommer med bil. Det antas derfor at det er et forholdsvis lavt antall gående og syklende som vil ha behov for å krysse Løwenstrasse her, og at de få det gjelder vil hovedsakelig være voksne mennesker. Fylkesdirektøren mener derfor at en tilrettelagt kryssing vil være tilstrekkelig her, selv om trafikkmengden er høy. Det innebærer at det ikke blir merket opp gangfelt, men nedsenket kantstein og deleøy. Selv om en tilrettelagt kryssing ikke gir de kjørende vikeplikt for de som vil krysse veien, vil det gi bedre fremkommelighet for gående og syklende enn dersom det ikke gjøres noen tilrettelegging.

Kryssing over fv. 4526 Forusbeen

Når det gjelder Forusbeen mener fylkesdirektøren at den gjeldende regulerte løsningen som viser undergang bør realiseres. Dette er både av hensyn til trafiksikkerhet og av hensyn til fremkommelighet for syklende og gående.

Kryssingspunktet på Forusbeen inngår i hovedsykkelnettet og er innenfor byvekstområdet, hvor god infrastruktur er viktig for å stimulere til at flest mulig sykler og går. Som følge av utviklingen i området er det også forventet en betydelig økning i antall syklende, sammenlignet med i dag.

Videre mener fylkesdirektøren at den omsøkte løsningen (kryssing i plan) ikke vil ivareta trafiksikkerheten på en tilstrekkelig måte. Fartsmålingene som er gjennomført viser at fartsnivået er langt høyere enn det som er anbefalt for å kunne etablere gangfelt, og tilsier at ulykker ved en påkjørsel vil kunne bli svært alvorlige. Gangfelt er primært et framkommelighetstiltak, og dersom det etableres på steder

hvor forutsetningene om akseptabelt fartsnivå og trafikksikkerhet ikke er oppfylt vil det kunne skape en falsk trygghet for gående og syklende, noe som videre kan øke risikoen for ulykker.

Fylkesdirektøren ser heller ikke at det kan forutsettes at utformingen som er planlagt, med avbøyning i rundkjøringen, vil redusere fartsnivået tilstrekkelig sammenlignet med i dag. Avbøyning vil riktignok kunne forventes å påvirke farten i selve rundkjøringen, men fartsnivået på Forusbeen inn mot rundkjøringen må etter fylkesdirektørens vurdering antas å bli tilnærmet som i dag. Når det gjelder løsningen i Egersund, som fravikssøker viser til, mener fylkesdirektøren at denne ikke er sammenlignbar. Fartsgrensen er der lavere i to av armene, og kryssingspunktet ligger tettere opp mot rundkjøringen. På kryssingspunktet i Egersund var det heller ingen andre reelle alternativer, mens det på Forusbeen foreligger en regulert løsning med undergang. Det må også understrekes at fravik vurderes på bakgrunn av stedsspesifikke forhold, og tross likheter i løsning vil trafikkbildet være ulikt på ulike steder. At et fravik er innvilget ett sted, betyr derfor ikke nødvendigvis at det er riktig å innvilge samme løsning på andre steder.

Når det gjelder kryssingspunktene lenger øst langs Løwenstrasse, hvor det legges opp til kryssing i plan, mener fylkesdirektøren at det er feil å sammenligne disse med kryssingen over Forusbeen. Fartsgrensen der er lavere, og sideveiene kan karakteriseres som gater. Dersom fartsgrensen ble redusert til 50 km/t på Forusbeen, og dette førte til en reduksjon i det reelle fartsnivået, ville situasjonen vært annerledes også her. Søknad om redusert fartsgrense ble imidlertid avslått med henvisning til fartsgrensekriteriene hvor det per januar 2026 ikke er grunnlag for 50 km/t-sone. I avslaget vurderes det at en per nå heller ikke ser at dette vil endre seg når området i fremtiden er opparbeidet.

Når det gjelder signalregulering støtter fylkesdirektøren fravikssøkers vurdering i at det ikke er en ønsket løsning. Fra fylkesdirektørens siden handler dette både om framkommelighet og hensyn til fremtidige driftskostnader.

Fylkesdirektøren har som del av fraviksbehandlingen også vurdert muligheten for å etablere fartsdempende tiltak, men dette anses som lite aktuelt. Fartshumper er generelt ikke ønskelig på overordnet vegnett med fartsgrense 60 km/t, både av hensyn til støy- og vibrasjoner og risiko for tap av kontroll dersom kjøretøy passerer

tiltaket i høy hastighet. Det er også usikkert hvilken effekt slike tiltak vil ha på fartsnivå og trafikksikkerhet på slike veger.

Fylkesdirektøren har forståelse for at det av hensyn til kostnader fra utbyggers side er ønskelig å etablere gangfelt istedenfor å bygge undergang, men mener at trafikksikkerhet og framkommelighet bør vektlegges – særlig med tanke på at det her foreligger en regulert løsning med undergang.

Konklusjon

Fylkesdirektøren innvilger fravik fra krav 3.3.5-13 i N100 for kryssingen over fv. 4532 Løwenstrasse. På dette punktet anses det som tilstrekkelig å etablere en tilrettelagt kryssing.

For kryssingen over fv. 4526 Forusbeen anbefaler fylkesdirektøren at søknaden om fravik avslås av hensyn til trafikksikkerhet og framkommelighet for syklende og gående, og at det her bygges undergang i tråd med det som er regulert.

Dette dokumentet er elektronisk godkjent.

Saksframlegg

Dato: 11.03.2026

Arkivreferanse: 2026/13911-1

Saksbehandler: Magne Bartlett

Avdeling: Transport og utvikling

Orienteringssak - Evaluering av Fylkestrafikksikkerhetsutvalget

Sakens gang

Saksnummer	Møtedato	Utvalg
7/2026	19.03.2026	Fylkestrafikksikkerhetsutvalget
14/2026	25.03.2026	Samferdselsutvalget

Vedlegg:

Sammendrag

På bakgrunn av vedtak fra fylkestinget og arbeidsutvalget for revidering av Ansvar og myndighet og forskrift om folkevalgtes godtgjøring og velferdsgoder, settes det i gang et arbeid med å evaluere FTU med å sikte på å levere en sak til politisk behandling i november og desember.

Fylkesdirektørens innstilling

Samferdselsutvalget tar saken om evaluering av FTU til orientering.

Stine Haave Åsland
samferdselsdirektør

Lisa Garpe
avdelingsleder

Bakgrunn for saken

FTU skal evalueres i tråd med vedtak fra fylkestingssak PS 92/2023.

Problemstilling

Samferdselsutvalget orienteres om at det igangsettes en prosess med å evaluere FTU.

Saksopplysninger

I behandling av delegasjonsreglementet, Ansvar og myndighet i Rogaland fylkeskommune, i sak PS 92/2023 gjorde fylkestinget følgende vedtak:

Revidert versjon av «Ansvar og myndighet i Rogaland fylkeskommune» vedtas. Det fremlegges en egen sak angående fylkestrafikksikkerhetsutvalget.

I Arbeidsutvalget for revidering av Ansvar og myndighet og forskrift om folkevalgtes godtgjøring og velferdsgoder sitt møte 17.08.23 (vedlegg) fremgår det at *"Arbeidsutvalget ønsker en nærmere evaluering av FTU, og det fremlegges en egen sak om dette til politisk behandling."*

På bakgrunn av de overnevnte føringene fra fylkestinget og arbeidsutvalget for revidering av Ansvar og myndighet og forskrift om folkevalgtes godtgjøring og velferdsgoder, settes det nå i gang et arbeid med å evaluere FTU med å sikte på å levere en sak til politisk behandling i løpet av året.

FTU er i henhold til utvalgets formålsparagraf opprettet for å ivareta fylkeskommunens ansvar for å tilrå og samordne tiltak for å fremme trafikksikkerheten i fylket etter Vegtrafikkloven § 40a. Utvalget skal være et rådgivende organ i saker som gjelder trafikkspørsmål, og i saker som gjelder koordinering av trafikksikkerhetsarbeidet i Rogaland.

Evalueringen skal vurdere FTUs måloppnåelse iht. føringene i Ansvar og myndighet og vurdere sekretariatsstøtte og ressursbruk iht. føringene i O28. Det vil derfor også undersøkes alternative innretninger for å ivareta fylkeskommunens ansvar for å tilrå og samordne tiltak for å fremme trafikksikkerheten i fylket etter Vegtrafikkloven § 40a. Det vil bli engasjert ekstern bistand for å få utarbeidet en evalueringsrapport.

Fylkesdirektørens vurderinger

Fylkesdirektøren er opptatt av at Rogaland fylkeskommune skal ivareta sitt ansvar for å tilrå og samordne tiltak for å fremme trafikksikkerheten i fylket etter Vegtrafikkloven § 40a på en best mulig måte.

Fylkesdirektøren mener derfor det er et fornuftig grep å få utarbeidet en evalueringsrapport som kan si om FTU fungerer iht. føringene i Ansvar og myndighet, vurdere ressursbruken og se på alternative innretninger for å ivareta fylkeskommunens ansvar for å tilrå og samordne tiltak for å fremme trafikksikkerheten i fylket.

Funnene i evalueringsrapporten vil legge føringer for hvordan administrasjonen anbefaler at arbeidet med å tilrå og samordne tiltak for å fremme trafikksikkerheten i fylket skal organiseres i fremtiden.

Konklusjon

Fylkesdirektøren anbefaler at saken om evaluering av FTU tas til orientering.

Dette dokumentet er elektronisk godkjent.