

Samferdselsstrategi for Rogaland 2022–2033



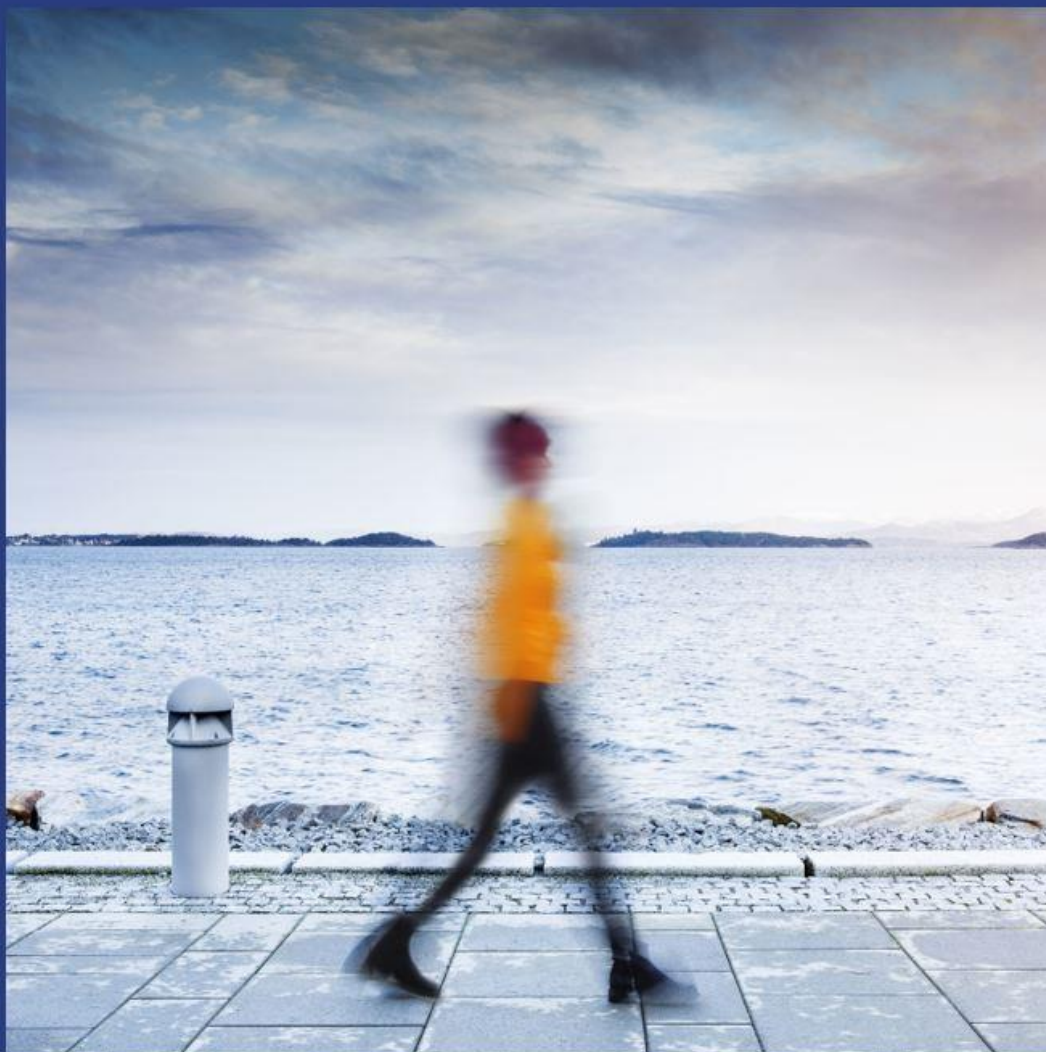
Samferdselsstrategi for Rogaland 2022-2033

Samferdselsstrategien for Rogaland gir retning for fylkeskommunen sitt arbeid med transport og mobilitet.

I strategien kan du lese om status for arbeidet med samferdsel og dagens transportsystem, og retning for hvordan fylkeskommunen selv prioriterer ressursene. Strategien definerer også langsiktige mål og strategier for hvordan vi skal nå målene.

Konkret oppfølging og tiltak kommer i handlingsprogram for samferdsel.

Samferdselsstrategi for Rogaland 2022–2033



Innholdsfortegnelse

1 Innledning

2 Grunnlag for samferdselsstrategi

3 Fylkeskommunens rolle som samferdselsaktør

3.1 Ansvar og arbeidsoppgaver

3.2 Regional areal- og transportplanlegging

4 Områdekategorier for arbeidet med samferdsel

5 Økonomiske rammebetingelser

6 Status, utviklingstrekk og utfordringer

6.1 Befolkningsutvikling i Rogaland

6.2 Næringsutvikling og næringstransport

6.3 Transportmåter og reisevaner

6.3.1 Reisemiddelfordeling i Rogaland

6.3.2 Personbiltransport

6.3.3 Gåing

6.3.4 Sykling

6.3.5 Kollektivtransport - reisevaner

6.3.6 Hurtigbåt- og ferje

6.4 Kollektivtransport - trender og tendenser

6.5 Klima, naturmangfold og kulturmiljøer

6.5.1 Reduserte klimagassutslipp

6.5.2 Naturmangfold, jordvern og vern av kulturmiljø

6.5.3 Klimatilpasning

6.6 Trafikksikkerhet

6.7 Fylkesvegnettet

6.7.1 Drift og vedlikehold

6.7.2 Investeringer på fylkesvegnettet

6.7.3 Strekningsanalyse av fylkesvegnettet

7 Målsettinger

7.1 Økonomisk bærekraftige løsninger som ivaretar morgendagens behov

7.2 Klimaomstilling og livskraftig naturmiljø

7.3 Tilrettelegge for fremtidens transport

7.4 Trafikksikker transport for alle

8 Hvordan vi skal nå målene

8.1 Strategi for drift, vedlikehold og investering på fylkesvegnettet

8.2 Strategi for finansiering

8.3 Strategi for klima og utslippsreduksjon

8.4 Strategi for kollektivtransport og mobilitet

8.5 Strategi for næringstransport

8.6 Strategi for endret reisemiddelfordeling

8.7 Strategi for innovasjon og teknologi

9 Referanser

10 Vedlegg

1 Innledning

Samferdselsstrategien for Rogaland er retningsgivende for fylkeskommunens arbeid med transport og mobilitet, og for hvordan samferdsel skal ivaretas i kommende regionale areal- og transportplaner. Strategien tar utgangspunkt i fylkeskommunens målsetninger slik de er presentert i Utviklingsplan for Rogaland og angir overordnede føringer. Konkret oppfølging og tiltak kommer i handlingsprogram for samferdsel.



Figur 1 Forholdet mellom Utviklingsplan for Rogaland, samferdselsstrategi og handlingsprogram.

Strategien beskriver Rogaland fylkeskommunes egne standpunkter. Den gir ingen bindinger for kommunene eller andre aktører, slik som regionalplaner som er utarbeidet etter prosesskravene i plan og bygningsloven.

Samferdselsstrategien angir status for fylkeskommunens eget arbeid med samferdsel og dagens transportsystem, og strategien gir retning for fylkeskommunens egen ressursprioritering. Videre blir det pekt på sentrale utfordringer. På bakgrunn av dette defineres langsiktige målsetninger og strategier for hvordan målene skal nås.

Samferdselsstrategi for Rogaland 2018–2029 legger opp til at strategien skal revideres parallelt med rullering av Nasjonal transportplan 2022–2033. På bakgrunn av dette presenterer Rogaland fylkeskommune i dette dokumentet Samferdselsstrategi for Rogaland 2022–2033.

Den nye strategien er justert i henhold til endrede behov og rammebetingelser innenfor samferdselssektoren i Rogaland, samt nye statlige og politiske føringer, gitt blant annet i Nasjonal transportplan 2022–2033.

Regionreformen i 2020 ga endringer i måten arbeidet med samferdsel i fylket er organisert. Sams vegadministrasjon (felles vegadministrasjon for riks- og fylkesvegnettet) ble nedlagt og arbeidet med fylkesvegnettet gjøres nå direkte fra en oppbemannet samferdselsavdeling internt i fylkeskommunen. Regionreformen innebærer imidlertid ingen endring i ansvarsforholdene. Siden 2010 har fylkeskommunen hatt en utvidet rolle som helhetsskapende transportpolitisk aktør med ansvar for drift, vedlikehold og investeringer på fylkesvegnettet, samt ansvar for kollektivtransporten i fylket. Sistnevnte inkluderer buss-, båt- og ferjetransport

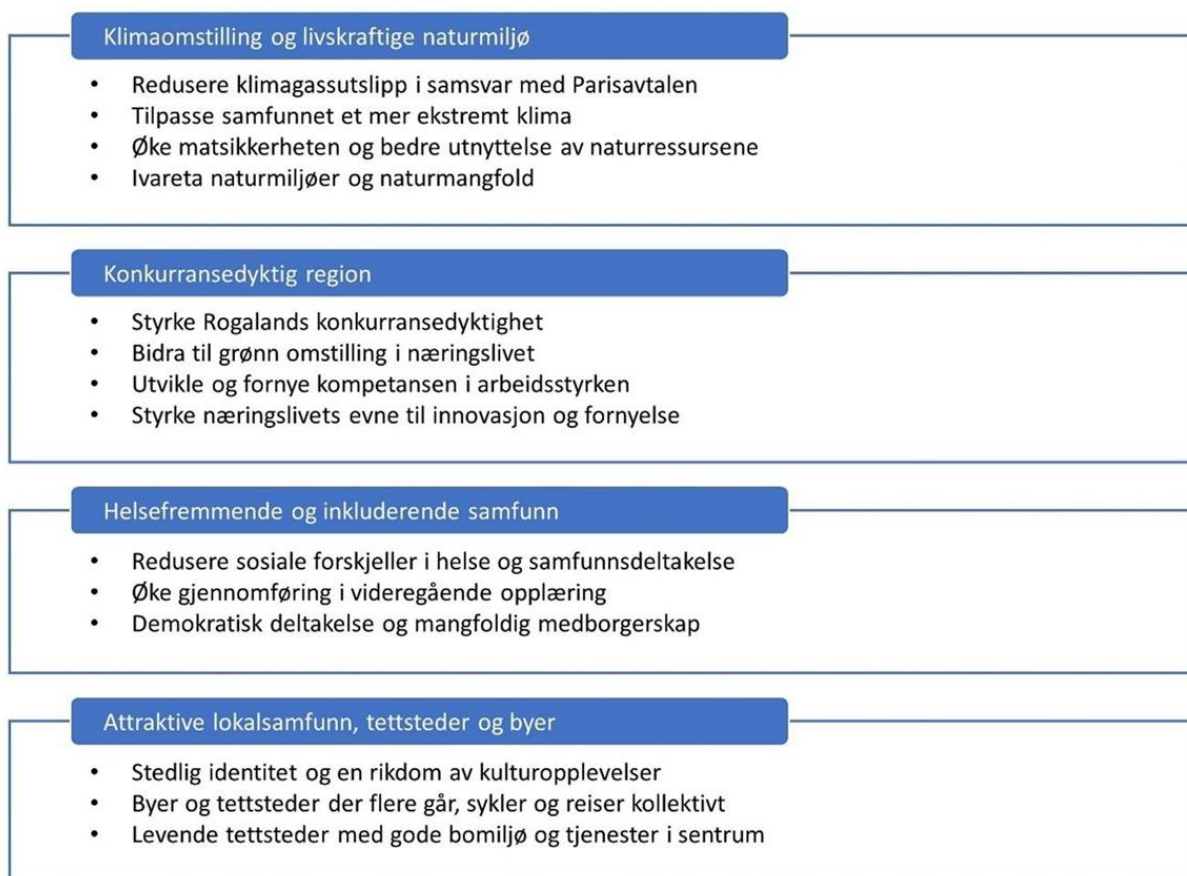
som Kolumbus administrerer. Strategiske vurderinger knyttet til kollektivtransport ligger hos fylkeskommunens samferdselsavdeling og er derfor en del av denne strategien.

2 Grunnlag for samferdselsstrategi

Samferdselsstrategi for Rogaland fylkeskommune forholder seg til fylkeskommunens overordnede planverk, herunder rammer og prioriteringer i økonomiplanen. Utviklingsplan for Rogaland ble vedtatt av fylkestinget 20. oktober 2020 og er fylkeskommunens øverste styringsdokument. Den beskriver den ønskede samfunnsutviklingen i fylket og presenterer visjonen *Bærekraftig utvikling og sterke felleskap i hele Rogaland*.

Bærekraftig utvikling handler om å ta vare på behovene til mennesker som lever i dag, uten å ødelegge framtidige generasjoners muligheter til å dekke sine. Utviklingsplanen beskriver fire langsiktige utviklingsmål, tre av disse er organisert etter de tre bærekraftsdimensjonene: *miljømessig*, *sosial* og *økonomisk* bærekraft. Det fjerde utviklingsmålet handler om *attraktiv tettstedsutvikling*. Utviklingsmålene og tilhørende innsatsområder er gjengitt i figur 1 nedenfor. FNs utviklingsmål ligger til grunn for utviklingsplanen.

Samferdselsstrategien skal bygge opp under utviklingsplanen og flere av målene og innsatsområdene som er beskrevet er viktige når det gjelder arbeid med samferdsel, mobilitet og infrastruktur.



Figur 2 Langsiktige utviklingsmål og innsatsområder i Rogaland fylkeskommune

I arbeidet med samferdsel er også de regionale areal- og transportplanene svært viktige. Men også andre regionale planer, for eksempel regionalplan for klimatilpasning, -vannforvaltning og massehåndtering, gir viktige

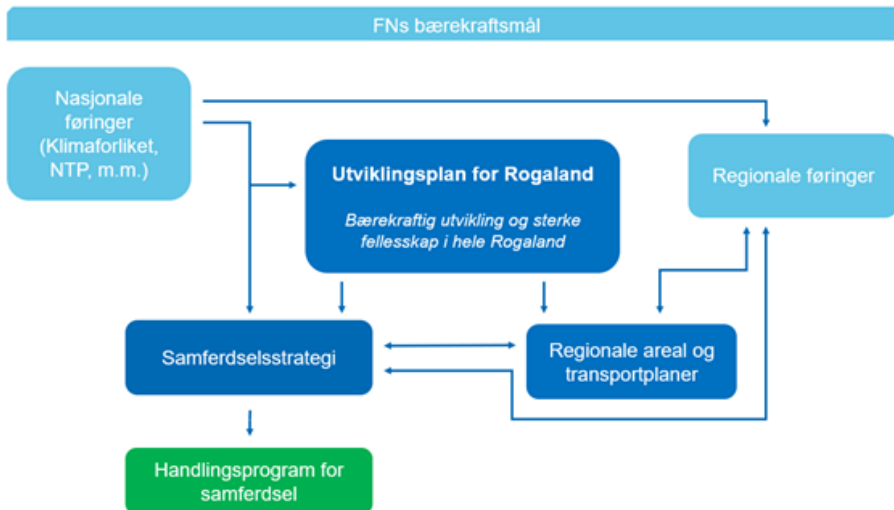
føringer for fylkeskommunens håndtering av transportoppgaver. Det samme gjelder rammer og prioriteringer i fylkeskommunens økonomiplan.

Samferdselsstrategien forholder seg også til nasjonale føringer. Nasjonal transportplan for perioden 2022–2033 (NTP) ble vedtatt i Stortinget i juni 2021. Nasjonal transportpolitikk gir flere føringer for fylker og byområders strategier innenfor samferdsel og infrastruktur, og er dermed et viktig dokument for Rogaland fylkeskommunes arbeid med samferdsel. I likhet med Nasjonal transportplan gjelder samferdselsstrategien for Rogaland perioden 2022–2033.

I tillegg til NTP finnes flere andre nasjonale føringer som påvirker fylkeskommunens arbeid med samferdsel, for eksempel når det gjelder jordvern, klima, naturmangfold og arealpolitikk.

Av de nasjonale føringene er Klimaplan for 2021-2023 (Meld. St. 13 (2020-2021)) særlig verdt å trekke fram. Der er et sentralt element å kutte ikke-kvotepliktige utslipp (dette inkluderer blant annet utslipp fra transport) med 45 prosent innen 2030. Totalt sett skal Norge, iht. Parisavtalen, redusere klimagassutslipp med minst 50, opp mot 55 prosent, innen 2030 sammenlignet med 1990.

Figuren nedenfor illustrerer hvordan samferdselsstrategien forholder seg til overordnede føringer og styrende dokument. I tillegg viser figuren en kobling mellom samferdselsstrategien og regionale areal og transportplaner. Denne innebærer at strategien tar innover seg innholdet i gjeldende regionalplaner, samtidig som den skal bidra med å gi retning for fylkeskommunens innspill knyttet til samferdsel i kommende regionalplanprosesser. Basert på samferdselsstrategien blir det utarbeidet handlingsprogram for samferdsel. Dette skal være tett knyttet til fylkeskommunens økonomiplan, for å sikre realisme og redegjøre for underliggende prioriteringer.



Figur 3: Samferdselsstrategiens plass i fylkeskommunens planlandskap.

Som del av arbeidet med samferdselsstrategien er det utarbeidet en strekningsanalyse for fylkesvegnettet i Rogaland (vedlegg 1) og et dokument som peker på status og utfordringer for kollektivtransporten i fylket (vedlegg 2). Disse utgjør en vesentlig del av kunnskapsgrunnlaget. I tillegg inngår oppdatert statistikk i form av reisevaneundersøkelser, fylkeskommunens rapport om Regionale utviklingstrekk, befolkningsframskrivninger fra SSB og brukerundersøkelser, samt årsrapporter fra Kolumbus i grunnlagsmaterialet.

Sentralt i Utviklingsplan for Rogaland står også forutsetningen om sunn styring av kommuneøkonomien. Rogaland fylkeskommune kan ikke gjennomføre nasjonale satsinger uten finansielle avklaringer fra staten. For eksempel er Klimameldingen en nasjonal forpliktelse som krever tilførsel av frie inntekter til å dekke økte driftsutgifter.

3 Fylkeskommunens rolle som samferdselsaktør

3.1 Ansvar og arbeidsoppgaver

Fylkeskommunen har en viktig rolle i planlegging og drift av samferdsel i Rogaland. Hovedoppgavene er ansvar for fylkesvegnettet og kollektivtransport innad i fylket.

Fylkeskommunen eier og drifter fylkesvegnettet, som består av i overkant av 2500 km fylkesveg. Dette vegnettet binder regionen sammen, og inkluderer alt fra bynære gater og viktige ferdselsårer i distriktene, til tuneller og skredutsatte strekninger. Langs fylkesvegene har fylkeskommunen også ansvar for infrastruktur for gående og syklende og infrastruktur for kollektivtransport. Bussveien er fylkeskommunens største samferdselsprosjekt. Prosjektet er en del av Bymiljøpakken, og blir finansiert av bompenger og statlige bidrag. Bussveien skal gi befolkningen i de sentrale deler av Nord-Jæren et punktlig og behagelig busstilbud. Utbygging av infrastruktur for gående og syklende inngår som en del av prosjektet.

Det fylkeskommunale aksjeselskapet Kolumbus AS administrerer kollektivtransporten i Rogaland. Kollektivtilbudet består av buss, hurtigbåt og ferje, og i enkelte områder med beskjedent kundegrunnlag finnes også ulike bestillingstilbud.

Fra 2020 er Kolumbus også formelt gitt rollen som mobilitetsleverandør i Rogaland. Dette innebærer at de i tillegg til å administrere tradisjonell kollektivtransport, også er viktige bidragsyttere i arbeidet med mobilitetspåvirkning og ny mobilitet, der dette er å anse som en forlengelse av det ordinære kollektivtilbudet. Bysyklene er et eksempel på dette.

I tillegg til Kolumbus sine tjenester er Jærbanen en vesentlig del av kollektivtilbudet i Sør-Rogaland. I 2018 inngikk fylkeskommunen et fullt takstsamarbeid med Jernbanedirektoratet. Dette innebærer at det kun er Kolumbus sine billetter som gjelder på lokale togavganger. Samarbeidet skal sikre korrespondanse og sømløse overganger, og på den måten gjøre det enklest mulig å reise kollektivt. Kystbussen dekker forbindelsen mellom Haugesund og Stavanger. Dette er et kommersielt rutetilbud med egne takster. Det er gjennomført en viss takstintegrering, men denne delen av kollektivtilbudet i fylket er ikke direkte integrert med det øvrige rutenettet for buss og tog.

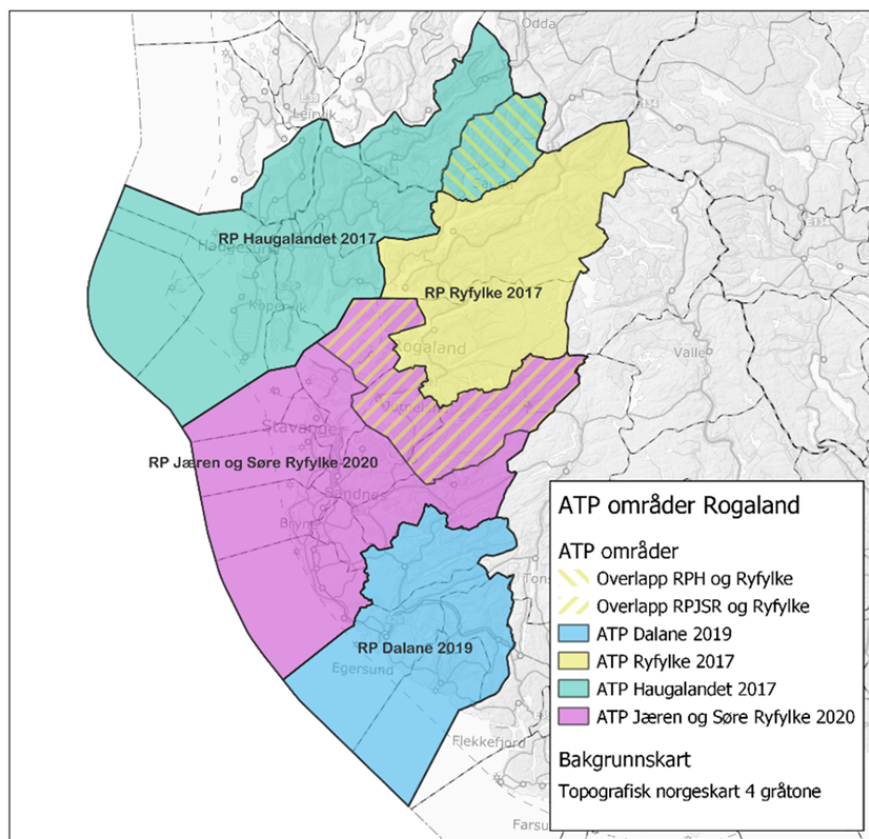
Fylkeskommunen har også ansvar for å tildele drosjeløyver og TT-kort (tilrettelagt transport). TT-kort er et tilbud for funksjonshemmede over 10 år, som ikke kan reise med buss, eller som ikke kan gjøre det uten store vanskeligheter. I 2020 ble det gjort endringer i drosjeregulverket. Dette har ført til et frislipp av drosjeløyver, hvor alle som søker og oppfyller visse objektive kriterier får tildelt antallet løyver det er søkt om. Fylkeskommunen har imidlertid mulighet til å innføre eneretter for drosjetransport i mindre kommuner. I tillegg har fylkeskommunene også mulighet til å innføre miljøkrav i den enkelte kommune til kjøretøy som blir brukt som drosje.

3.2 Regional areal- og transportplanlegging

Arbeid med samferdsel er uløselig knyttet til arealplanlegging. En samordnet areal- og transportplanlegging krever at arealplanlegging utvikles i sammenheng med transportplanleggingen. Arealdisponering er et kommunalt ansvar, men fylkeskommunen angir føringer for både kommunene, statlige etater og

fylkeskommunen selv, gjennom arbeidet med regionale areal og transportplaner. Hensikten med en regional samordning er å sikre bærekraftig og effektiv arealbruk. Gjennom arbeidet med regionalplanene påvirker fylkeskommunen retningslinjer og bestemmelser som er viktige når det gjelder å utvikle en helhetlig samferdselspolitikk. Dette er viktig for arbeidet med stedsutvikling og attraktive tettsteder.

Kartet nedenfor viser de fire regionalplanområdene i Rogaland. Regionalplan for Jæren og søre Ryfylke er den siste som ble vedtatt.



Figur 4. Kart som viser de ulike areal- og transportplanområdene i Rogaland. Som det går fram av kartet har deler av det som tidligere hørte til regionalplan Ryfylke nå blitt en del av regionalplan Jæren og Søre Ryfylke.

Satsning på større byområder

Byvekstavtaler er et av regjeringens virkemidler for å nå målet om at all vekst i persontransport i de største norske byområdene skal skje gjennom kollektivtransport, sykling og gange. Nullvekstmålet innebærer at klimagassutslipp, kø luftforurensing og støy skal reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransport tas med kollektivtransport, sykkel og gange. I de største byområdene følges nullvekstmålet opp gjennom byvekstavtalene som har gitt et løft og en tydelig retning for areal- og transportpolitikken de siste årene. Formålet er bedre samordning mellom staten, fylkeskommunene og kommunene som har ansvar for ulike tiltak og virkemidler i byområdene. Avtalene er langsiktige og omfatter både vei, kollektivtransport-, sykkel- og gange- og arealtiltak. De bompengefinansierte bypakkene inngår i avtalene.

Staten har inngått en byvekstavtale for perioden 2019–2029 med Rogaland fylkeskommune og kommunene Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg. Staten bidrar med totalt om lag 13,4 milliard kroner i byvekstavtalen, inkludert tilskudd som følge av bompenggeavtalen fra 2019. Midlene består av blant annet delfinansiering av Bussveien, midler til drift av kollektiv og midler til andre mobilitet, kollektiv, sykkel og gange prosjekter. Bymiljøpakken er bypakken på Nord-Jæren og har en varighet på 15 år, fra 2018-2033. Gjennom Bymiljøpakken og byvekstavtalen blir alle prosjekt , samt deler av drift av kollektiv finansiert på Nord-Jæren. Dette har gitt rom for en satsning som ellers ikke hadde vært mulig gjennom kun bruk av fylkeskommunale midler.

Det er gjennom Nasjonal transportplan (2022-2033) signalisert at det skal etableres en ny, fireårig tilskuddsordning for klima- og miljøvennlig byutvikling og god framkommelighet i flere byområder, deriblant Haugesund. Dagens bompakke på Haugalandet avvikles i 2023, og det blir jobbet med å etablere en ny bypakke for byområdet Haugesund.

4 Områdekategorier for arbeidet med samferdsel

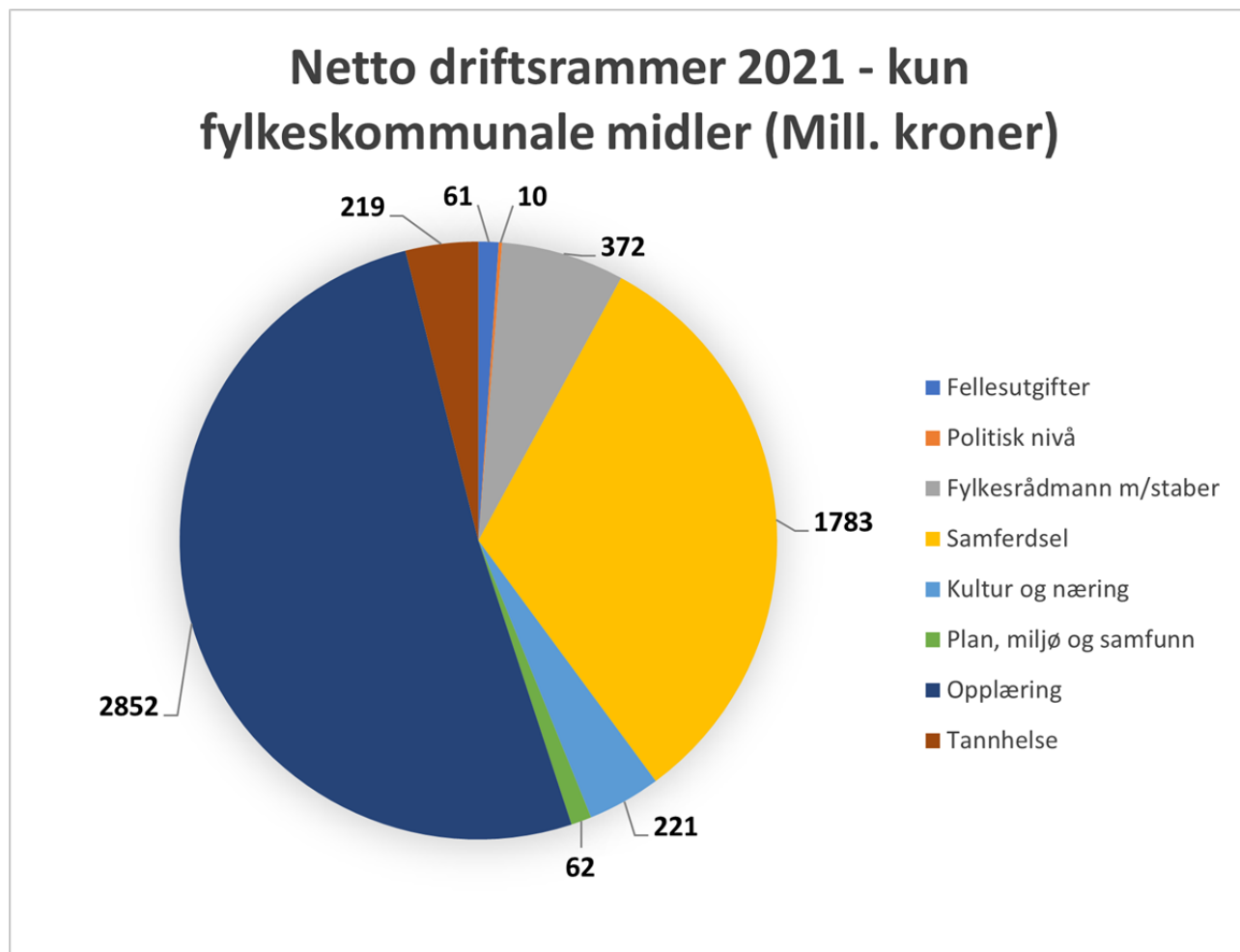
Rogaland er et variert fylke, med både større og mindre byer og tettsteder, i tillegg til distrikter med spredt bebyggelse. I arbeidet med samferdsel har ulike steder behov for ulike strategiske tilnærminger. Dette gjelder særlig arbeidet med kollektivtransport og ny mobilitet, hvor høy befolkningstetthet og korte avstander spiller en vesentlig rolle for muligheten til å etablere et høyfrekvent tilbud. Men også når det gjelder sykkel og gange varierer behovet og potensial ut fra blant annet stedets størrelse. Derfor skiller denne strategien mellom tre ulike områdekategorier i arbeidet med bærekraftige transportløsninger. Innenfor disse kategoriene har fylkeskommune gjort faglige vurderinger til behov og potensial. Dette er drøftet og vedtatt i tidligere strategier og er oppsummert i tabellen nedenfor.

Tabell 1 Områdekategorier for arbeidet med samferdsel.

Kategori	Beskrivelse	Samferdselsbehov og potensial
A - Større byområder	Sammenhengende byområder der tettstedet strekker seg over en eller flere kommunegrenser. Byområdene er viktige destinasjoner for andre områder i Rogaland og har de tyngste transportstrømmene.	Byområder med høy tetthet og kort avstand mellom bolig, aktiviteter og destinasjoner har størst potensial for sykkel, gange og kollektivtransport. Nyere delte mobilitetsløsninger har her også størst mulighet til å driftes på en kostnadseffektiv måte og gi innbyggerne en relevant tjeneste. Derfor vil det primært være aktuelt å teste ut ulike former for delt mobilitet i større byområder.
B - Mindre byområder og tettsteder	Tettsteder og sentrumsområder som på grunn av antall innbyggere, funksjon og tetthet har et forholdsvis stort potensial til å bygge opp et miljøvennlig alternativ til personbiltransport. Samt mindre tettsteder som av hensyn til steds kvalitet ønsker å begrense personbiltransport innenfor sentrumsområdene.	Potensialet for kollektivtransport og delte mobilitetsløsninger vil variere innenfor denne kategorien. Enkelte steder vil ha gode muligheter til å bygge opp miljøvennlig alternativ til personbil, gjennom for eksempel kollektivruter som knytter sammen tettsteder og byområder. Kollektivtilbudet kan også forbedres gjennom å tilrettelegge kollektivknutepunkter og viktige holdeplasser for gående og syklende. Å tilrettelegge for gående og syklende innenfor sentrumsområder er også viktige for å utvikle steds kvalitet og attraktive tettsteder. Tiltak for å øke gang- og sykkelandelen må likevel vurderes på bakgrunn av trafikksikkerhet og potensial.
C - Distrikt	Områder som ligger utenfor tettstedene, har begrensede muligheter for kollektivtransport og andre alternativer til personbiltransport. Dette på grunn av lange avstander og lav befolkningstetthet.	Persontransport baseres i stor grad på bilbruk. Kollektivtransport ivaretas i all hovedsak gjennom skoleruter. Tilrettelegging for sykkel og gange vil bare være relevant på enkelte steder der det er nødvendig av trafikksikkerhetsmessige årsaker.

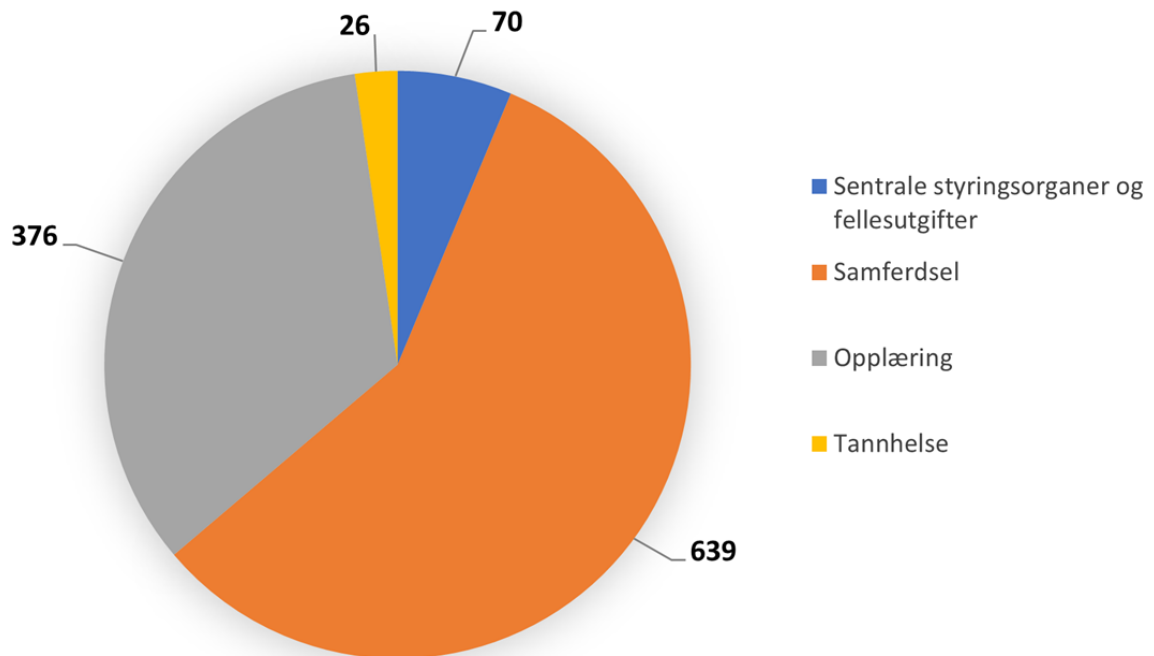
5 Økonomiske rammebetingelser

Samferdsel er en vesentlig post i fylkeskommunens budsjett. Figuren under viser fordelingen av de fylkeskommunale midlene – ekstern finansiering ikke tatt med – og viser at samferdselssektoren i 2021 utgjorde om lag en tredjedel av driftsmidlene og snaut 60 prosent av de fylkeskommunale investeringsmidlene.



Firur 5 Netto driftsrammer og brutto investeringer for 2021. Diagrammene inkluderer kun fylkeskommunale midler.

Brutto investeringer 2021 - kun fylkeskommunale midler (Mill. kroner)



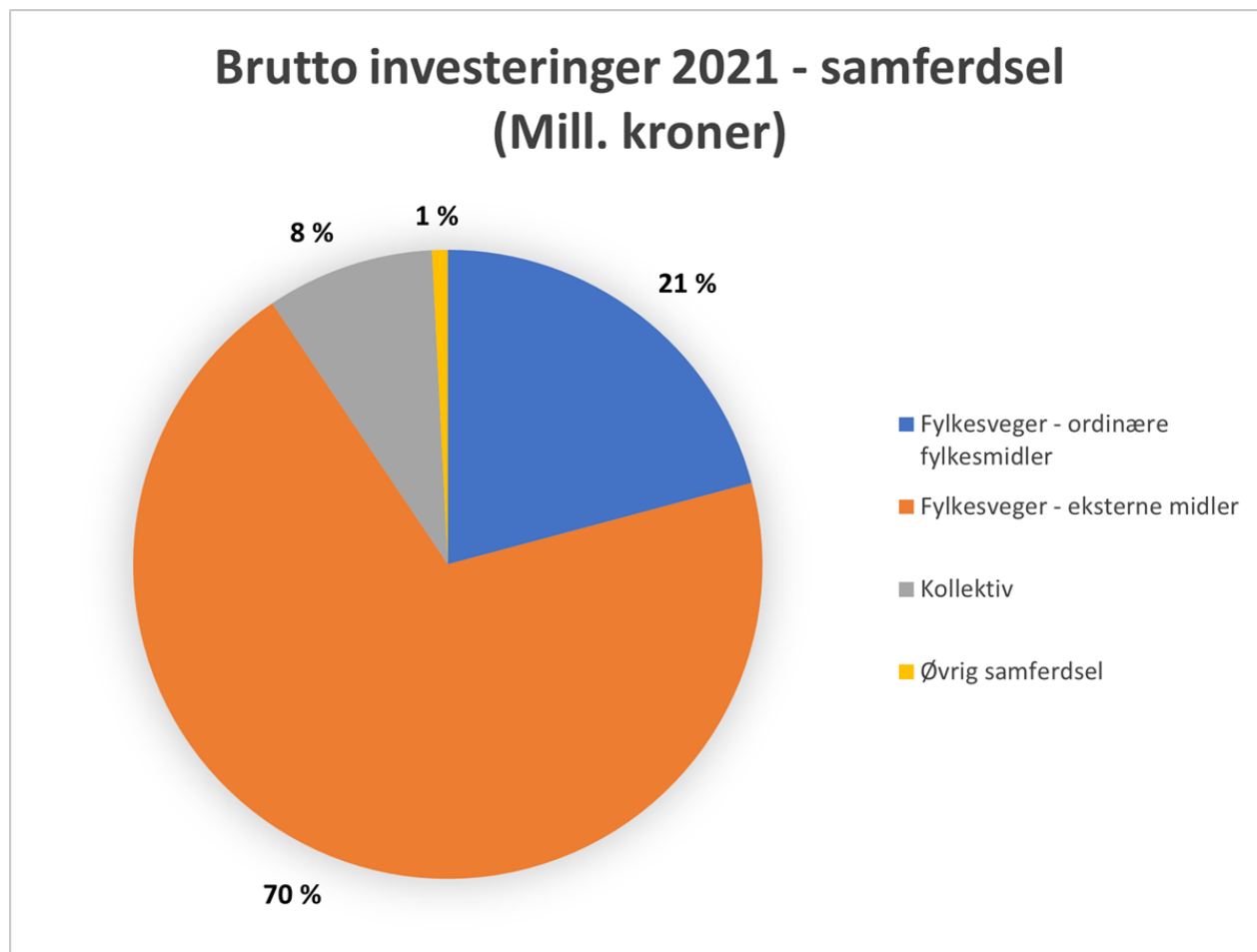
Figur 5 Netto driftsrammer og brutto investeringer for 2021. Diagrammene inkluderer kun fylkeskommunale midler.

Oversikten over forteller ikke hele bildet, ettersom samferdselssektoren også har en betydelig ekstern finansiering, primært gjennom bompenger. De overordnede økonomiske drifts-, vedlikeholds- og investeringsrammene på fylkesveg har de siste årene vært i størrelsesorden:

- Fylkeskommunal investeringsramme på 400-450 millioner kroner for fylkesveger finansiert av egne midler. I tillegg kommer investeringer knyttet til kollektivtransport. Disse er inkludert i de 639 millioner kroner det henvises til i figuren over.
- Eksternt finansierte investeringer (bompenger og statlige tilskudd) forventes i perioden 2021-2024 å ligge på gjennomsnittlig drøyt 2,1 milliard kroner per år. Dette er forventet å synke til 1,5 milliard kroner årlig etter 2024.
- Fylkeskommunal drifts- og vedlikeholdsramme på drøyt 500 millioner kroner, eks mva. Utgifter til administrasjon/bemanning kommer i tillegg.
- Drøyt 1,1 milliard kroner i ramme til drift av kollektivtransport (Kolumbus). I tillegg disponerer Kolumbus brukerbetaling (billettinntekter) og øremerkede tilskudd fra staten i kraft av byvekstavtalen.

I figuren under er de budsjetterte samferdselsinvesteringene i 2021 illustrert etter finansieringskilde. Ekstern finansiering, på om lag 1,5 milliard kroner, utgjør 70 prosent av de totale investeringene. Bompenger utgjør en

vesentlig del av dette. For 2021 gjelder dette bompengeinntekter fra Bymiljøpakken på Nord-Jæren, Haugalandspakken og Gjesdalspakken.



Figur 6 Fordelingen mellom ulike poster innenfor Rogaland fylkeskommunes samferdselsbudsjett 2021. De 70 prosentene for ekstern finansiering er ikke inkludert i kakediagrammene som er presentert i figur 5 over.

Det er flere av rammebetingelsene som er endret og som føre til et endret handlingsrom for bruken av de fylkeskommunale midlene fremover:

- Nye statlige føringer stiller krav om 20 prosent kommunal/fylkeskommunal egenandel i nye bypakker. I Rogaland planlegges ny bypakke i byområdet Haugesund hvor dette vil være relevant.
- Tunnelsikkerhetsforskriften, nærmere omtalt i kapittel 6.7, kan medføre utgifter på over en milliard kroner på fylkesvegnettet for å klare kravene for sikkerhetsgodkjenning. Dersom en benytter anledningen til å samtidig gjøre tunneltiltak som er gunstige og hensiktsmessige, og som det kan komme krav om i løpet av få år, blir kostnaden enda høyere. Staten har gjennom Nasjonal transportplan 2022-2033 signalisert at de er klar over at tidligere beregnede kostnader til dette arbeidet er undervurdert. Videre har staten sagt at fylkeskommunene skal kompenseres for merkostnaden, men hittil har statlige tilskudd vært langt lavere enn behovet.
- Pågående riksvegutbygging kan føre til at dagens riksvegnett overføres til fylkeskommunen. Dette vil være et dyrt vegnett å drifte, Rennfast med Mastrafjord- og Byfjordtunnelen er spesielt verdt å nevne.

- Det har over tid vært en økende tilskuddsgrad i kollektivsektoren. På grunn av blant annet strengere klimakrav, er det forventet at driften av kollektivsektoren blir enda dyrere. Dette må i utgangspunktet finansieres gjennom økte frie inntekter, for å unngå at mer kostnadskrevenne kollektivdrift legger økt press på den fylkeskommunale økonomien. Dette gjelder både kollektivtransport på land og til sjøs. Også nye og innovative kollektivtilbud kan føre til økte kostnader sammenlignet med tidligere.
- De statlige fordelingsnøkklene i inntektssystemet vil kunne endres. Dette har en nylig opplevd innenfor hurtigbåtområdet, hvor tilskuddene til denne driften ble redusert slik at hurtigbåtdriften ble dyrere.
- Fylkesvegnettet har i dag et vedlikeholdsetterslep. Dersom oppgaver til drift og vedlikehold ikke blir utført, fører det til ytterligere etterslep, som kan resultere i forfall og behov for kostbare nyinvesteringer. Samtidig er det ventet at klimaendringene kommer til å gi utfordringer som blant annet hyppigere skred, flom og høyvannstigning. Dette gir dyrere drift av vegnettet.
- Fylkeskommunen har stilt garanti for store lånefinansierte bompengeprojekter, også på statlig vegnett. Disse garantiansvarene representerer en sammensatt risiko for fylkeskommunen.
- I forbindelse med Bymiljøpakken bygges ny infrastruktur finansiert av bompenger og øremerkede investeringstilskudd, herunder Bussveien. I neste omgang blir mye av dette fylkeskommunale vegger på lik linje med andre fylkesveger. Over tid krever dette planmessig og systematisk vedlikehold og drift, samt reinvesteringer. Fylkeskommunen vil måtte finansiere dette av frie midler som helt eller delvis må frigjøres fra andre formål som blir prioritert i dag.

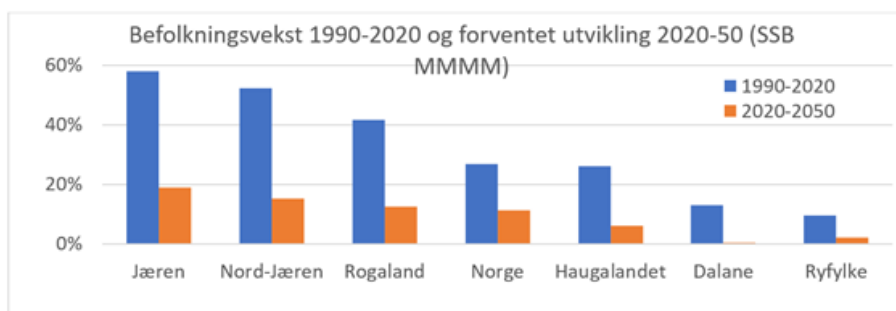
De ovennevnte punktene er ikke nødvendigvis uttømmende, men viser i sum en utvikling i rammebetingelsene som gjør at det fremstår svært sannsynlig at den fylkeskommunale økonomien blir mer presset fremover. I lys av dette er det et viktig strategisk poeng at utbedringstiltak på det bestående vegnettet blir prioritert foran nye veginvesteringer. Et vegnett som øker i omfang og standard krever større bevilgning for å sikre god formuesbevaring i et livssyklusperspektiv.

6 Status, utviklingstrekk og utfordringer

6.1 Befolkningsutvikling i Rogaland

Det er i dette kapittelet tatt utgangspunkt i Statistisk sentralbyrås (SSB) befolkningsprognoser. SSBs prognoser kommer med forskjellige vekstbaner for å signalisere at veksten kan bli høyere eller lavere enn forventet. Det er her tatt utgangspunkt i den midtre vekstprognosen (MMMM).

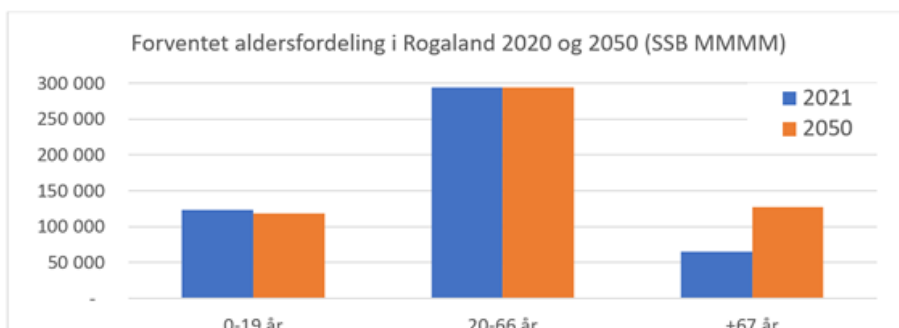
Overordnet signaliserer befolkningsprognosene for Rogaland en langt lavere befolkningsvekst de neste 30 årene frem til 2050, enn hva som har vært tilfellet de foregående 30 årene. Fra 1990 til 2020 hadde Rogaland en befolkningsvekst på 42 prosent, mens prognosene for de neste 30 årene, 2020-2050 viser en befolkningsvekst i Rogaland på 12 prosent. Det er også stor forskjell når det gjelder forventet vekst i de forskjellige regionene. Mens innbyggertallet på Jæren er ventet å vokse med 19 prosent frem til 2050, forventes det at befolkningstallet i Dalane bare vil øke med 0,4 prosent. Figur 7 viser forskjellen i faktisk vekst siste 30 år og forventet vekst neste 30 år for de ulike regionene i Rogaland. Samtlige regioner har en langt lavere forventet befolkningsvekst enn de har hatt siste 30 år. Ser man på Rogaland som helhet, har fylket de foregående 30 årene hatt en vesentlig høyere befolkningsvekst enn Norge har hatt på landsbasis, men prognosene for de neste 30 årene er at befolkningsveksten i Rogaland følger landsgjennomsnittet.



Videre er det verdt å merke seg at den forventede befolkningsveksten for Rogaland sett under ett, utelukkende kommer i aldersgruppen +67 år. Dette er vist i figur 8. I henhold til prognosen er det ingen økning i antall innbyggere i

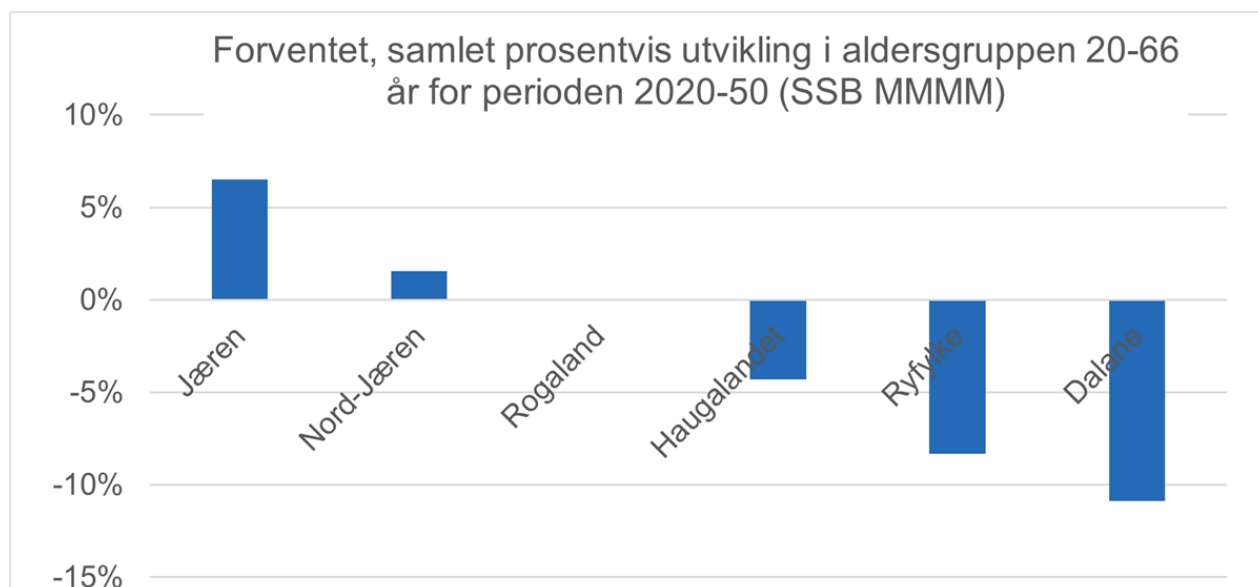
Figur 7 Befolkningsvekst 1990-2020 og forventet utvikling 2020-2050

aldersgruppen 20-66 år, og det er ventet en liten nedgang i antall unge.



Figur 8 Forventet aldersfordeling i Rogaland. De blå søylene viser fordelingen i 2021, de oransje SSB sin prognose for 2050.

Innad i den yrkesaktive aldersgruppen, som altså totalt sett ikke er ventet å ikke øke for Rogaland sett under ett, er det betydelige regionale forskjeller. Dette er vist i figur 9. Nord-Jæren og Jæren vil få en vekst, om enn relativt beskjeden, i antall yrkesaktive innbyggere. På Haugalandet, i Ryfylke og i Dalane er det beregnet at det blir færre yrkesaktive innbyggere de neste 30 årene.



Figur 9 Forventet befolkningsutvikling i aldersgruppen 20-66 år (yrkesaktiv alder)

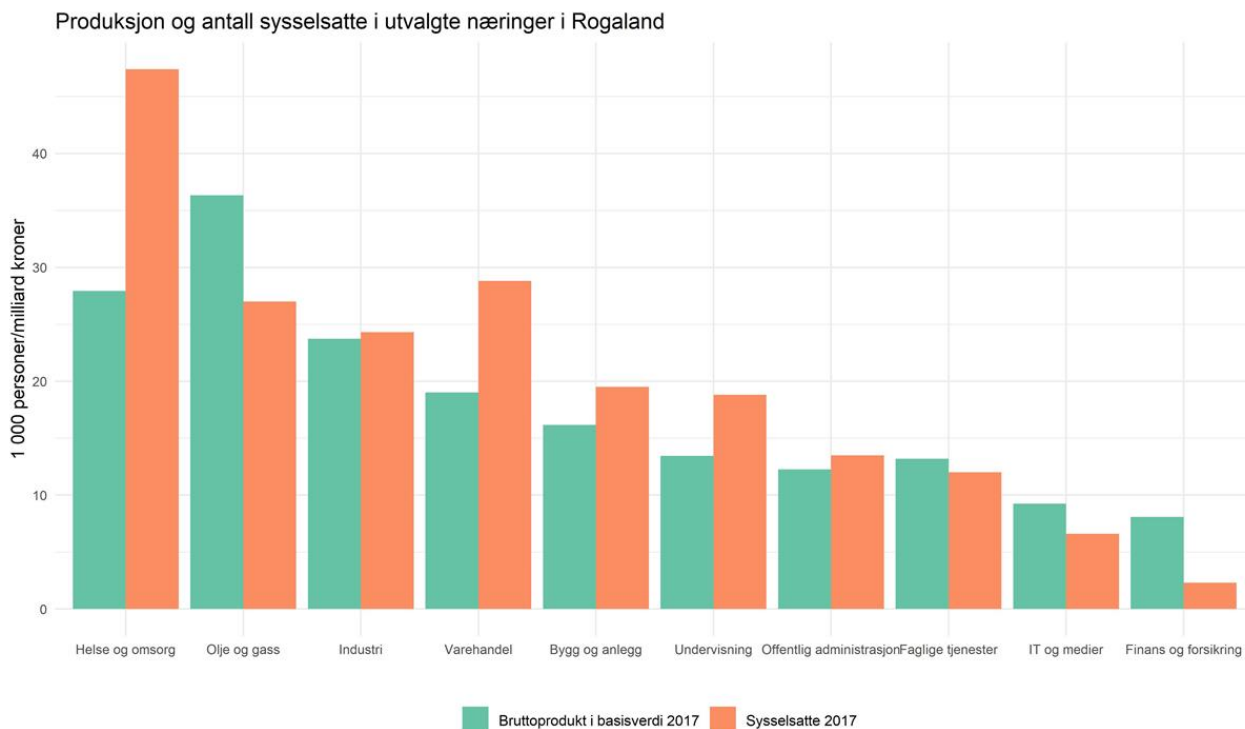
Oppsummert viser fremskrivningene til SSB at Rogalands befolkningsvekst de neste årene er ventet å bli langt lavere enn hva som har vært tilfellet de siste tiårene. Veksten som kommer forventes å sentreres i og rundt de mest tettbygde områdene i fylket, hvor gjeldende transportpolitikk er å overføre biltrafikk til miljøvennlige reiser. Videre er det sånn at befolkningsveksten er ventet å primært komme i aldersgruppen +65 år. Dette er en aldersgruppe som kjører mindre bil enn yrkesaktive.

I sum betyr dette at det kan være grunnlag for å nedjustere fremtidig trafikkvekst i planleggingen av nye samferdselsprosjekter. Dette kan gi utslag i form av at nye prosjekter bør/kan nedskaleres i standard eller at nye prosjekter kanskje ikke bør gjennomføres. I noen områder/prosjekter vil kanskje ikke fremtidig biltrafikk være høyere enn dagens trafikkmengder. Særlig i lys av et begrenset økonomisk handlingsrom blir det kritisk å vurdere fremtidig trafikkgrunnlag og vurdere løsningene ut fra en reell prosjektspesifikk trafikkprognose, være en fornuftig tilnærming.

6.2 Næringsutvikling og næringstransport

Næringslivet i Rogaland har en sterk tilknytning til utnyttelse av naturressurser. I 2017 var om lag 18 prosent av verdiskapningen direkte knyttet til utnyttelse av naturressurser gjennom primærnæringer, bergverk, vannkraft, metaller og olje/gass. Figur 10 nedenfor viser forholdet mellom antall sysselsatte og verdiskapning i Rogaland, og særlig olje- og gassnæringen har en høy verdiskapning per ansatt. Samtidig er store deler av fylkets industri

og tjenesteytende sektor indirekte koblet til utnyttelse av naturressurser, gjennom at de leverer utstyr og tjenester. I 2014 (da norskbasert petroleumsvirksomhet var på topp) ble det anslått at 40 prosent av all sysselsetting i fylket var direkte eller indirekte petroleumsrelatert. Fylket har også en stor og voksende offentlig sektor som i 2020 sysselsatte om lag ¼ av alle sysselsatte i fylket (Blomgren, Fjeldal, & Quale, 2020).



Figur 10 Produksjon og antall sysselsatte i utvalgte næringer i Rogaland (SSB, 2020).

De klassiske byregionene på Nord-Jæren og Haugalandet har en mer urban næringsstruktur med større vekt på tjenesteyting, mens øvrige regioner har en større andel industri, bergverk og primærnæringer.

Befolkningsframskrivingene anslår at den fremtidige befolkningsveksten kommer til å skje i byregionene i fylket. Etablering av nye næringer og ressursutnyttelse i distriktene kan imidlertid endre dette bildet noe. For eksempel kan lokalisering av ny areal- og kraftkrevende industri skape mange lokale arbeidsplasser, som kan skyve noe av befolkningsveksten mot distriktsområder

Godsundersøkelsen viser at det i perioden 2010-2018 har vært en økning i totalt volum på gods (ekskl. bulk på sjø), som blir fraktet til, fra og gjennom Rogaland og Sunnhordland (Sundfjord, Bayer, & Nordtveit, 2018). Fordelingen mellom ulike transportformer har vært relativt stabil de siste årene. Andelen gods på veg økte fra 2010 til 2011, men har deretter vært på mellom 55 og 60 prosent av totalen (ekskl. bulk på sjø). Andel på bane har vært stabilt rundt 10 prosent, mens sjøtransporten har stått for vel 30 prosent. De største volumene passerer E39 Krossmoen. I tillegg ble det registrert betydelige godsmengder via Karmsund havn, Stavanger havn og jernbaneterminal på Ganddal. Næringstransport er viktig i arbeidet med å tilrettelegge for en konkurransedyktig region, dette er vektlagt i Utviklingsplanen for Rogaland.

Et trafiksikkert og effektivt vegnett er viktig for å opprettholde konkurranseevnen til næringslivet. I 2020 ble det åpnet for bruk av modulvogntog på en rekke norske riksveger. Fylkeskommunene og kommune har ansvar for å

bestemme hvilke fylkeskommunale veger som skal åpne for det samme, og det er behov kartlegging av hvor næringslivet i størst grad ønsker å benytte modulvogntog og hvilke tiltak som er nødvendige for at dette skal kunne gjennomføres. Det er også en utfordring at gods enkelte steder blir fraktet gjennom sentrumsområder, både av hensyn til trafikkssikkerhet og av hensyn til framkommelighet.

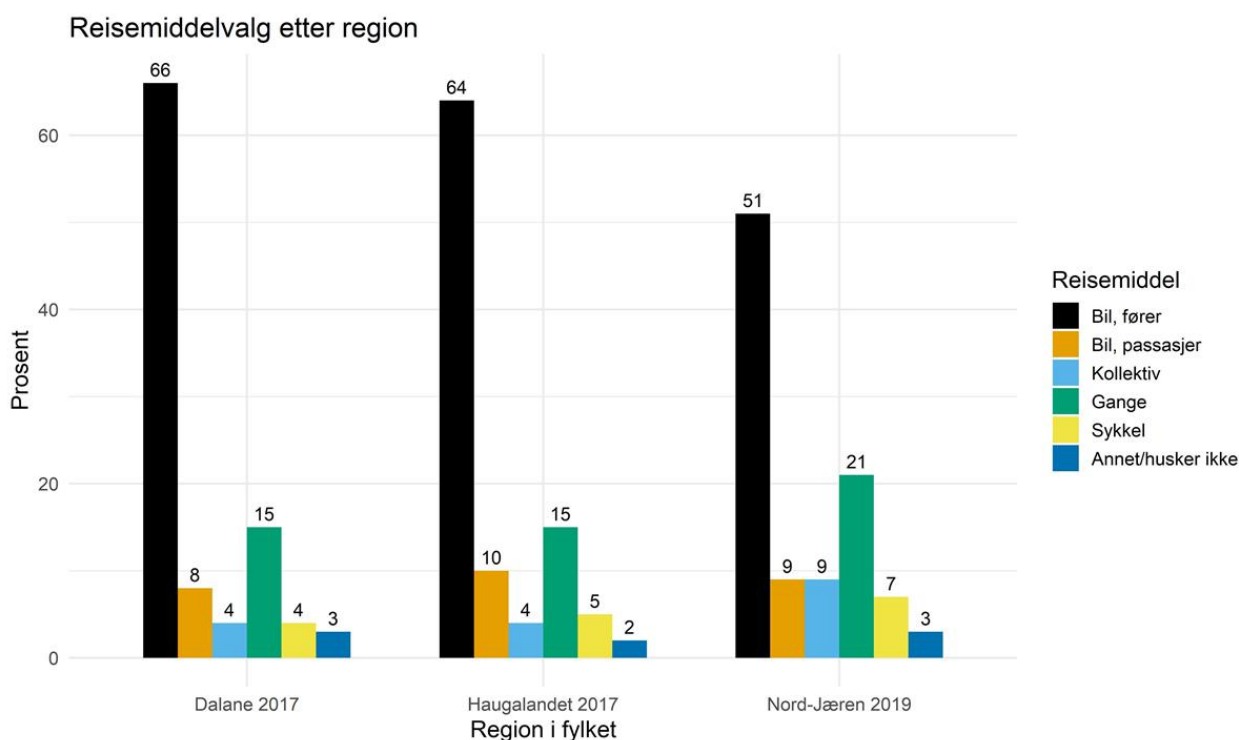
Når det gjelder næringstransport og næringsutvikling, er en utfordring hvordan bylogistikk – dvs. forflytningen av varer, utstyr og avfall inn til, ut fra, gjennom og i byen – kan tilpasses den planlagte fortetting i byene. Økt tilrettelegging for kollektivtransport, sykling og gåing bør også ta hensyn til behovene for bylogistikk. En levende by er også avhengig av gode muligheter for vareleveranser i bykjernen, og strategisk lokalisering av terminaler.

6.3 Transportmåter og reisevaner

I kraft av rollen som regional utviklingsaktør, og sentral part i arbeidet med Bymiljøpakken på Nord-Jæren og ny Haugalandspakke, er fylkeskommunen også pådriver i arbeidet med å endre reisemiddelfordelingen. Dette er knyttet til både arbeidet på fylkesvegnettet, i form av for eksempel infrastruktur for gående og syklende, og til Kolumbus sitt arbeid med kollektivtransport og mobilitet. Ønsket om å endre reisevaner handler både om miljø, framkommelighet, folkehelse og attraktiv stedsutvikling. I dette arbeidet er det særlig viktig å erkjenne at ulike steder har ulike behov og ulikt potensial, og områdekategoriene som er presentert i kap. 4 er derfor vesentlige.

6.3.1 Reisemiddelfordeling i Rogaland

Den nasjonale reisevaneundersøkelsen fra 2019 gir oversikt over reisemiddelbruk på Nord-Jæren. I tillegg er det på oppdrag fra Rogaland fylkeskommune blitt utført lokale reisevaneundersøkelser for Haugalandet og Dalane i 2017.

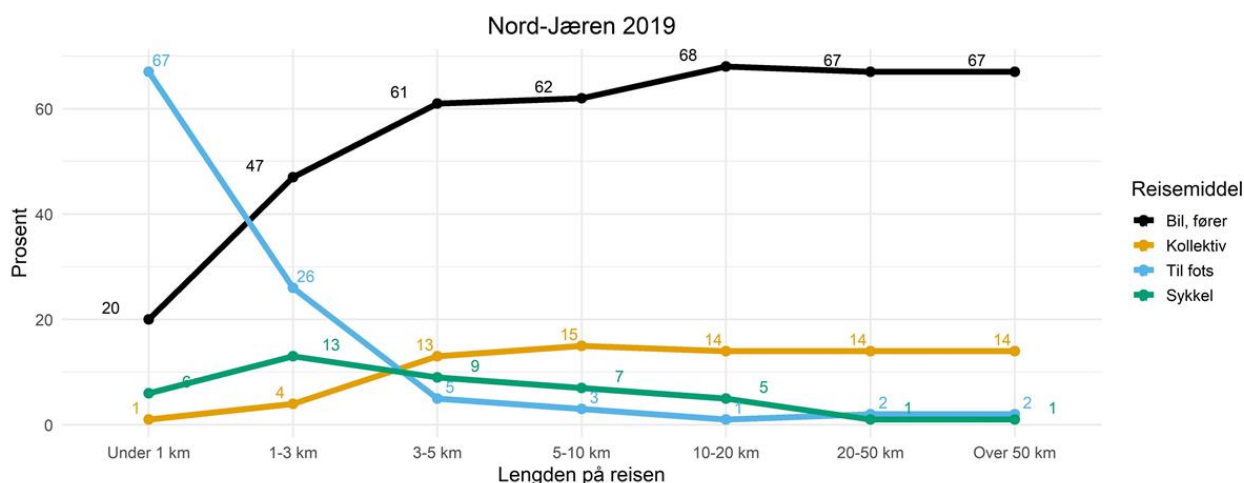


Figur 11 Reisemiddelvalg i Rogaland (Bayer, RVU Haugalandet 2017. Reisevaneundersøkelse for Haugalandet 2017, 2018; Bayer, RVU Dalane 2017. Reisevaneundersøkelse for Dalane 2017, 2018; Statens vegvesen, 2020.)

I spredtbygde områder er bilen hyppig brukt. Lengre avstander og spredt bebyggelse gjør det vanskelig å rekke alle dagens gjøremål uten bilen. Dermed brukes bil, som enten sjåfør eller passasjer, på rundt 74 prosent av alle reiser på Haugalandet og Dalane. Rundt 15 prosent av alle reiser i disse områdene er til fots og rundt 4 prosent med sykkel. Bare om lag 5 prosent er kollektivreiser.

På det mer tettbygde og befolkningstette Nord-Jæren blir bilen brukt noe sjeldnere. Rundt 60 prosent av alle reiser er som passasjer eller fører av bil. Om lag 20 prosent av alle reiser er til fots, og rundt 7 prosent med sykkel. Kollektivandelen er også høyere her, og ligger omkring 10 prosent.

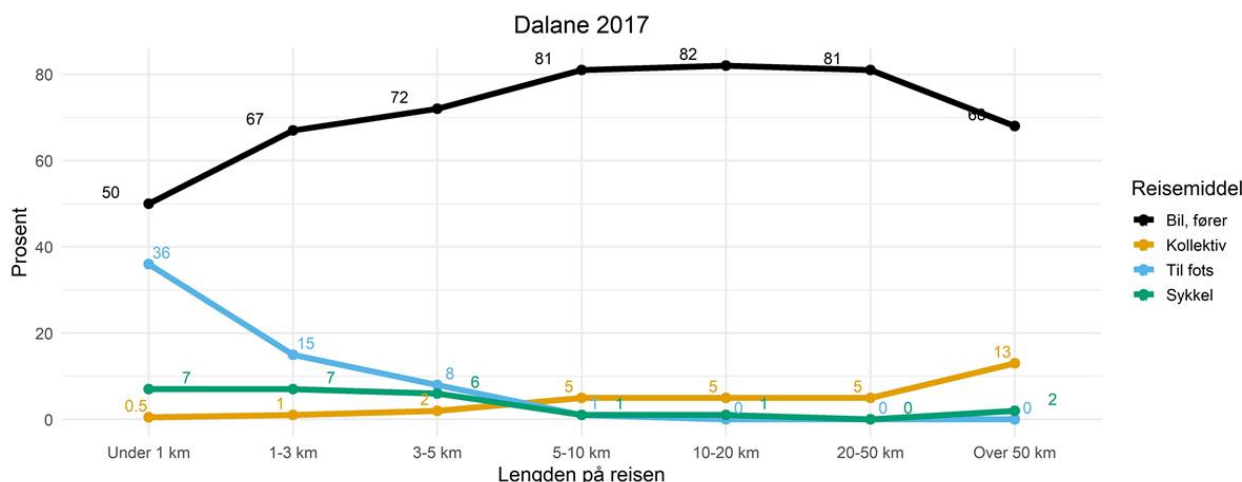
Områder med lavere bilandel kjennetegnes av høy tetthet, og en samlokalisering av boliger, servicefunksjoner, handel og arbeidsplasser. Slik minker reiseavstanden mellom destinasjoner, samtidig som høyere befolkningstetthet gir et bedre grunnlag for å drifte et kollektivtilbud som kan konkurrere med bilen (Litman, 2021).



Figur 12 Reisemiddel og reiselengde Nord-Jæren 2019 (Statens vegvesen, 2020)

Grafene for reisemiddelbruk for Nord-Jæren og Dalane viser hvordan arealstruktur henger sammen med hvilket reisemiddel en bruker etter lengden på reisen. På korte reiser under 1 kilometer er gange den mest brukte transportformen på Nord-Jæren, men for reiser lengre enn dette, så er bilen det mest brukte transportmiddelet. I Dalane er bilen det vanligste transportmiddelet, selv for reiser under 1 kilometer.

Reisevaneundersøkelsen viser at tallene er tilsvarende for Haugalandet som for Dalane. Korte bilturer (under 3 kilometer) i større byområder, har dermed størst potensial for å bli erstattet med sykkel og gange. Også bilturer langs akser med god kollektivdekning har potensial til å overføres til kollektivtransport.



Figur 13 Reisemiddel og reiselengde, Dalane 2017 (Bayer, 2018)

6.3.2 Personbiltransport

Personbil det mest utbredte transportmiddelet i Rogaland. Det er kun på korte reiser (0 – 2 km) i Stavangerregionen at gange har en høyere andel. Samtidig er det tydelige mål om at personbiltrafikken i byområdene ikke skal øke (nullvekstmålet). På Nord-Jæren har partene i Bymiljøpakken forpliktet seg til å nå nullvekstmålet, hvor oppnåelse er knyttet belønningsmidler. Byområdet Haugesund er aktuell for en ny tilskuddsordning for mellomstore byområder, hvor det også er krav om nullvekst i persontransporten.. Videre inneholder både Haugesunds kommuneplan og regionale planer i området nullvekstmålet.

Personbiltransporten er den viktigste transportformen utenfor de mest tettbygde områdene i fylket. Ryfast, Rogfast og utbygging av europavegnettet til en høyere standard forsterker dette ytterligere. Samtidig bidrar disse til regionforstørring, større integrerte bo- og arbeidsplassregioner og levende distrikter. Også for næringstransporten vil standarden på vegnettet henge nært sammen med næringens konkurransekraft.

Vegnettet har en viktig funksjon i å knytte sammen de forskjellige tettstedene, byene og regionene i Rogaland. Dette vegnettet må være så drifts- og trafikkikkert som mulig, og gitt de økonomiske rammene er det naturlig å peke på behovet for å optimalisere det eksisterende vegnettet så mye som praktisk mulig. Utbedring av flaskehalser for å bedre fremkommelighet, gjennomføring av punkttiltak for å bedre trafikkikkerhet, målrettet innsats mot flom og skred for å både bedre trafikkikkerhet og vegnettets pålitelighet er naturlige stikkord i denne sammenheng.

6.3.3 Gåing

Gåing er den mest grunnleggende transportformen, og er også del av alle andre transportformer. Gange er en forutsetning for sømløse reiser ved at gåturer binder transportsystemet sammen. I tillegg gir gåing fysisk aktivitet som er bra for folkehelsen, samt at tilrettelegging for gåing i små og store sentrumsområder er viktig for attraktiv stedsutvikling.

Kunnskap på overordnet nivå om både gå-infrastruktur og om gående har økt de siste årene. Lokalt har det også vært en målrettet satsing på gåing gjennom arbeidet i Bymiljøpakken på Nord-Jæren. Likevel har vi fremdeles bare fragmentert detaljkunnskap om gåing og gående i byer og tettsteder. Det er viktig å jobbe kontinuerlig med

kartleggingen knyttet til gåing. Kartleggingen bør omfatte både fysiske forhold, samt fotgjengeres bevegelsesmønster, atferd og behov. Det må være enkelt, attraktivt og trygt å gå. Dette er både avhengig av utforming av infrastruktur, herunder snarveier og gode omgivelser. I tillegg til god og tilgjengelig informasjon gjennom kart og skilting.

Gåing er også tett knyttet til kollektivtransport. De aller fleste kollektivreiser starter og slutter med gåing, og turen til fots utgjør nær halve tiden av etappene i en kollektivreise (Hillnhütter, 2018). På grunn av lavere fart tar fotgjengere inn over seg inntrykk med alle sanseorganer. Dette betyr at byrommets kvaliteter er viktigere når en går enn når en beveger seg på hjul. God tilrettelegging for gående gjør også at folk er villige til å gå lengre.

6.3.4 Sykling

Sykling er fleksibelt, miljøvennlig og positivt for folkehelsen. Nasjonal transportplan angir mål om en sykkelandel på 20 prosent i byområdene og 8 prosent på landsbasis.

I Rogaland har sykkelsatsingen de siste årene i stor grad vært knyttet til sykkelbyavtaler med Eigersund kommune (Sykkelbyen Eigersund) og kommunene Haugesund og Karmøy (Sykkelbyen Haugesund/fastlands-Karmøy), i tillegg til gang- og sykkel-prosjekter i handlingsprogrammet. Avtalene har vært tuftet på et trepartssamarbeid mellom kommunene, fylkeskommunen og Statens vegvesen. I 2020 trakk Statens vegvesen seg ut av arbeidet og avtalene mellom fylkeskommunen og kommunene opphører ved utgangen av 2021.

I tillegg til sykkelbyene har Rogaland fylkeskommune hatt et pilotprosjekt om sykling på mindre steder. Som del av dette har TØI har vært engasjert i et FOU-arbeid. Prosjektet i Sauda har vært positivt, og erfaringene gir et godt grunnlag for fremtidig arbeid med sykling utenfor de større byområdene.

De siste årene har andelen el-sykler økt, og dette påvirker både akseptabel sykkelavstand, bruksmønster og brukergrupper for sykkel. Dette er positivt, men betyr også at infrastrukturen må tilfredsstille behovene til ulike grupper av syklister. Elektriske sparkesykler er også en del av dette bildet, og både delte og privateide el-sparkesykler vil bidra til økt antall syklende og større diversitet på sykkelnettet.

I Rogaland ble nye elektriske bysykler lansert i 12 kommuner i februar 2020. Kolumbus administrerer disse og bysyklene er både teknisk og forretningsmessig innlemmet i kollektivtilbudet. I tillegg har Kolumbus gjennom HjemJobbHjem hatt en leasingordning til ansatte i mange bedrifter på Nord-Jæren. Over 3000 ansatte har skaffet seg elsykkel gjennom denne ordningen.

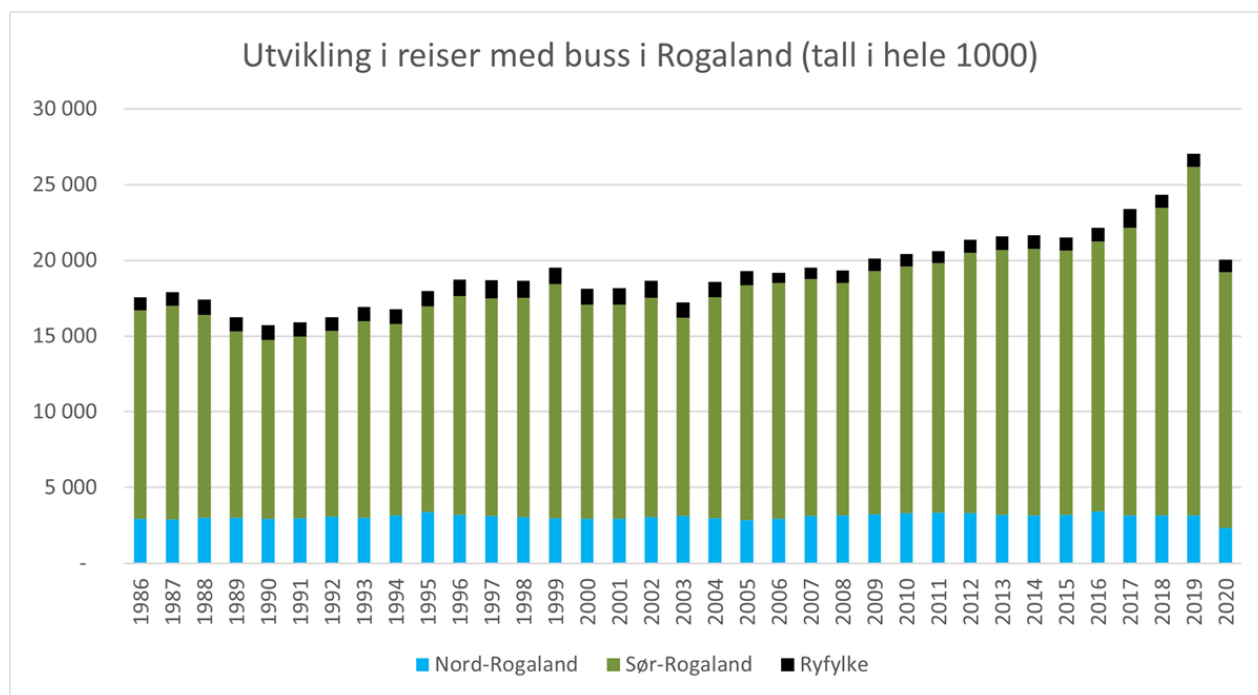
6.3.5 Kollektivtransport - reisevaner

Kollektivtransport i Rogaland inkluderer bussreiser, hurtigbåt og tog. Notatet Status og utfordringer i kollektivtransporten i Rogaland (vedlegg 2) peker på en betydelig kvalitetsheving i kollektivtilbudet de siste tiårene. Likevel står kollektivtrafikken relativt svakt målt mot personbil når en sammenligner med andre større byområder. Dette kan forklares med spredt arealbruk, god tilrettelegging for privatbil og generelt sett høy levestandard.

Fram til 2019 var det en tydelig positiv utvikling med hensyn til antall passasjerer i kollektivtransporten. Mye av dette kan trolig tilskrives ruteomlegging og utvikling av kollektivtilbudet, målrettet satsing gjennom byvekstavtalen (herunder HjemJobbHjem, samt takstsamordning med Jærbanen) og 10 kroners-billetten i Haugesund. I tillegg

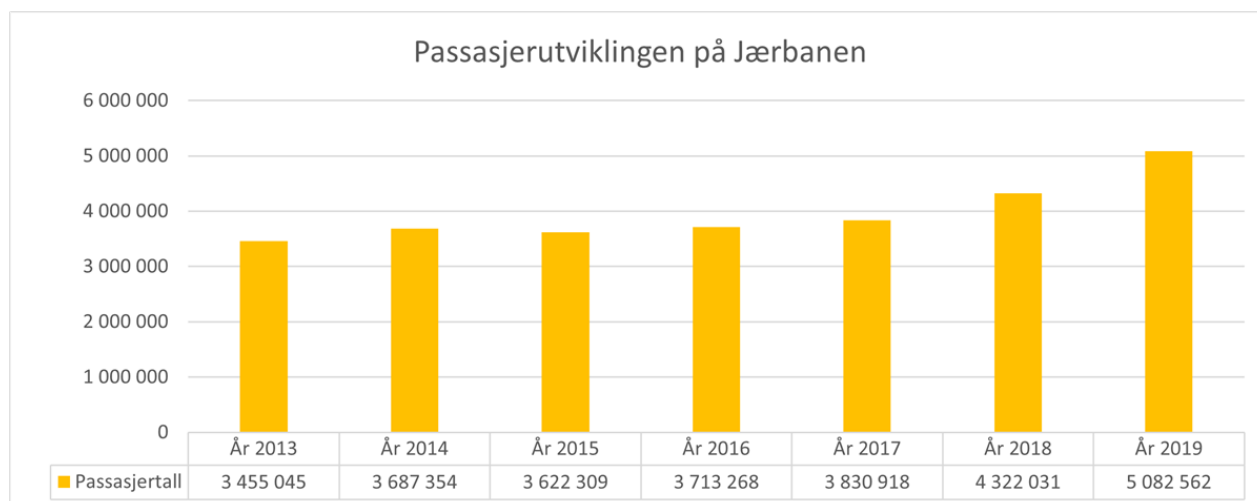
har det blitt bedre kvalitet på bussmateriell og tjenester (salgskanaler, sanntidsinformasjon m.m). Størstedelen av reisene og ruteproduksjonen i Rogaland skjer på Nord-Jæren.

Figuren under viser utvikling av reiser med buss i Rogaland i perioden 1986 – 2020. Som det går fram er det i Sør-Rogaland, hvor Nord-Jæren inngår, at størsteparten av veksten har funnet sted. Den tydelige nedgangen i 2020, viser hvordan koronapandemien førte til kraftig reduksjon i passasjertallene.



Figur 14 Utvikling i reiser med buss i Rogaland fra 1986-2020.

Også Jærbanen har hatt en kraftig vekst i antall passasjerer (figur 13) og det antas at dette i betydelig grad skyldes fullt takssamarbeid mellom Kolumbus og Jærbanen siden 2018. I praksis innebærer takstsamarbeidet en vesentlig kostnadsreduksjon for de som reiser med tog.



Figur 15 Passasjerutvikling på Jærbanen fra 2013-2019.

6.3.6 Hurtigbåt- og ferje

I Rogaland utgjør også flere hurtigbåtruter og fylkesvegsamband (ferjer) en del av kollektivtransporten. Generelt sett er det langt mer kostnadskrevende å drifte kollektivtransport til sjøs enn buss på land. I tillegg er miljøbelastningen av fossilt drevne ferjer og hurtigbåter svært stor (dette er også beskrevet i kap. 6.5.1). Båt- og ferjetilbudet i fylket er likevel av stor betydning for delene av Rogaland som avhengig av transport til sjøs. Dette er viktigst for øyene som er uten fastlandsforbindelse, men båtavganger bidrar også med utvidet kobling mellom landfaste steder som for eksempel Sand, Judaberg, Jelsa og Nedstrand. Store deler av hurtigbåttilbudet er direkte knyttet til skoleskyss.

6.4 Kollektivtransport - trender og tendenser

De siste årene har kollektivselskapene i økende grad omfavnet begrepet «mobilitet». Mobilitet handler da blant annet om å flytte fokus vekk fra den enkelte transportform til å tenke på tvers av transportmiddel. Dette innebærer at Kolumbus har større oppmerksomhet enn tidligere på befolkningens helhetlige reisebehov, slik at kollektivreisen ses i sammenheng med turen til og fra holdeplass. Ofte er begrepet også knyttet til muligheter som følger av ny teknologi – både som innføring av nye reisemåter, og som teknologiske løsninger som bidrar til å knytte sammen eksisterende transportmidler på en sømløs måte. I dette ligger gjerne en forventning om utvidet flatedekning (last-mile tjenester) og enklere systemer for billettering og takst.

Kolumbus har i løpet av de siste årene utviklet seg til å bli et offensivt kollektivselskap som ønsker å gi brukerne et helhetlig mobilitetstilbud heller enn enkeltstående reiser med buss, båt eller ferje. I 2020 vant de kollektivprisen for sin helhetlige tilnærming til mobilitet, og selskapet har bidratt til at Rogaland er satt på det norske kollektivkartet. Dette gir muligheter for helhetlig arbeid med mobilitet i Rogaland.

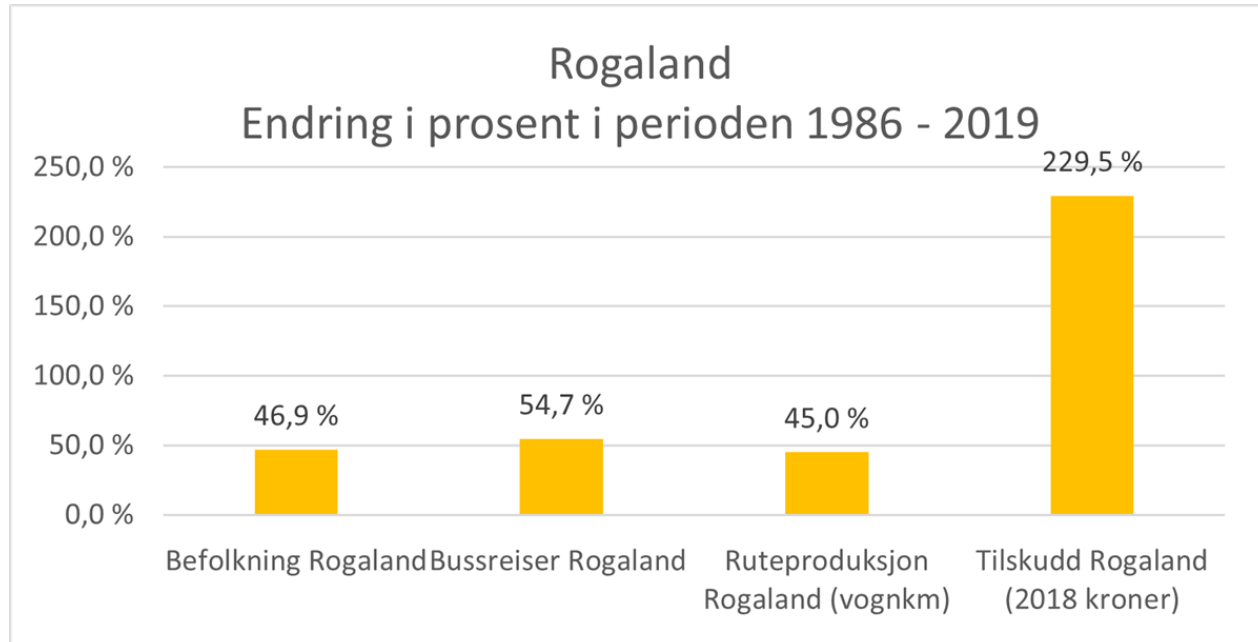
Samtidig skaper arbeidet med nye mobilitetsløsninger også utfordringer. Tilgjengelige økonomiske midler til dette har primært vært knyttet til arbeidet i Bymiljøpakken, hvor partene er satt i stand til å prioritere helhetlig

mobilitetsarbeid i et betydelig omfang i de fire kommunene på Nord-Jæren. I tillegg har enkelte andre prosjekter har fått bidrag fra diverse innovasjonsmidler eller tilskudd fra Klimasats.

Mange nyere mobilitetstiltak synes å ha høye kostnader per passasjerkilometer. Ved å tilby mer individtilpassede løsninger, utfordrer mange nyere mobilitetstjenester det som ofte har vært ansett som kollektivtransportens største fortrinn, nemlig å frakte mange mennesker samtidig. Med begrensede fylkeskommunale midler er dette en utfordring, som både krever politiske prioriteringer og aktivt arbeid for å synliggjøre muligheter, begrensninger og kostnader. Satsing på og utvikling av nye tjenester må skje på en balansert måte, slik at befolkningens transportbehov dekkes best mulig innenfor gjeldende økonomiske rammer og mulige passasjerinntekter. Som følge av de siste års utvikling har også befolkningen fått større forventninger. Videreutvikling av tjenester knyttet til mobilitet i utvidet forstand er sannsynligvis viktig for å opprettholde kollektivtransportens attraktivitet og konkurranseevne i årene som kommer. Samtidig vil de mer tradisjonelle transporttjenestene fortsatt dekke størstedelen av transportbehovene.

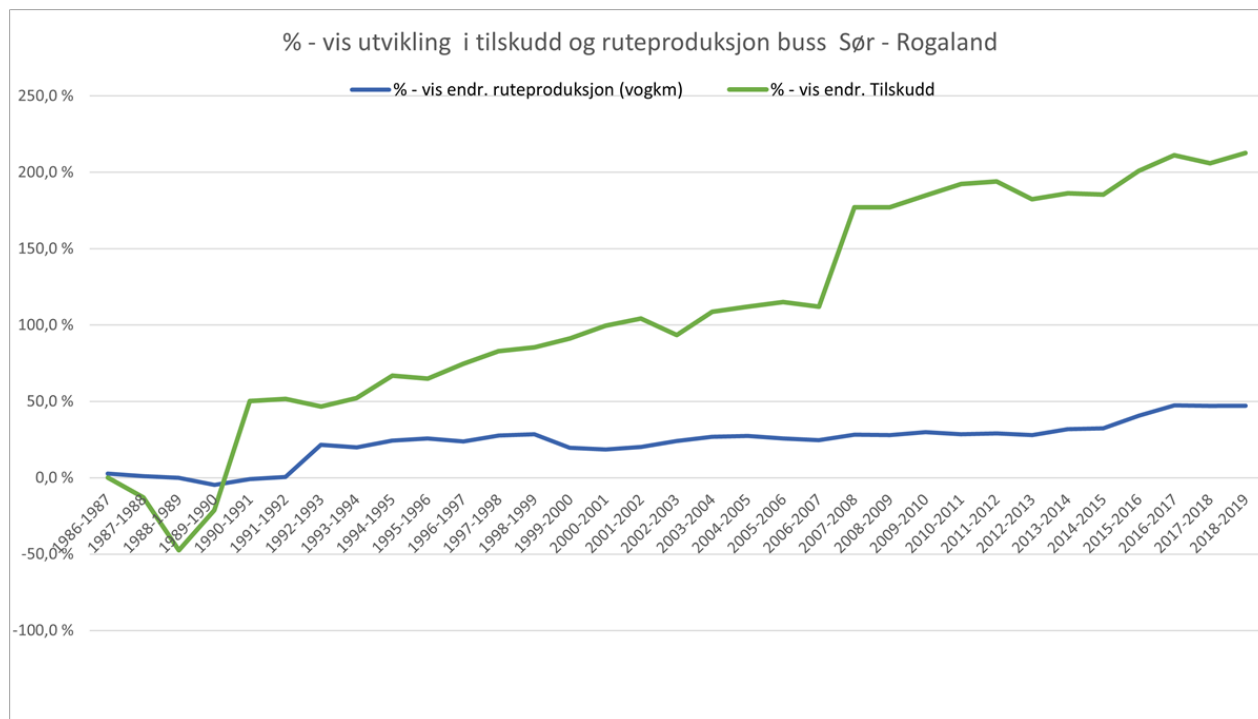
Når det gjelder distriktene, hvor det ofte er lavt passasjergrunnlag, er det primært et politisk spørsmål hvor omfattende rutetilbudene skal være. Nye teknologiske løsninger har i liten grad endret dette.

Samtidig som det har vært en passasjervekst i kollektivtransporten, har også tilskuddsandelen økt betydelig, særlig for buss. Dette er bekymringsfullt. I FT-sak 0116/20 er det på generelt grunnlag påpekt at det er behov for tiltak som gjør at dekningsbidraget fra passasjerer ikke går ytterligere ned. Som figuren under viser, har tilskuddsgraden til kollektivsektoren jevnt steget betydelig mer enn økningen i ruteproduksjon i samme tidsperiode. Der både befolkningsveksten, antall bussreisende og veksten i ruteproduksjon har fulgt noenlunde samme takt, rundt 50 prosent vekst siden midten av 80-tallet, har tilskuddsveksten økt med om lag 230 prosent.



Figur 16 Prosentvis endring i perioden 1986-2019

Går en nærmere inn på endringen i tilskudd, vist i figuren under, ser en at tilskuddet har steget relativt jevnt de siste 30 årene, mens ruteproduksjonen har vært langt mer uforandret siden tidlig 90-tall. Deler av dette skyldes en ønsket satsing på høyere standard på kollektivtilbudet, strengere miljøkrav og reduserte billettpriser, men er likevel et forhold som bør tas på alvor.



Figur 17 Prosentvis utvikling i tilskudd og ruteproduksjon for buss i Sør-Rogaland.

Under koronapandemien fra mars 2020 har kollektivtransporten hatt en betydelig reduksjon i antall reisende. Dette både som følge av myndighetenes generelle anbefalinger om å unngå kollektivtransport, bruk av hjemmekontor og folks ønske om å beskytte seg mot smitte. Dette har hatt store konsekvenser for kollektivselskapenes inntektsgrunnlag. Fra mars/april 2021 har det vært en økning i passasjertallene, men det er usikkert hvordan koronapandemien vil påvirke kollektivtransporten på lengre sikt.

6.5 Klima, naturmangfold og kulturmiljøer

Innen samferdsel er arbeidet med klima og naturmangfold tredelt. Det handler om å redusere klimagassutslipp i henhold til Parisavtalen, om å ta vare på naturmiljøet og om å tilpasse seg de klimaendringene som kommer i framtiden.

6.5.1 Reduserte klimagassutslipp

NTP har mål om å halvere klimagassutslipp fra transportsektoren innen 2030. Klima er også et viktig tema i Utviklingsplan for Rogaland, og som en oppfølging av den skal det utarbeides en handlingsplan for reduksjon av klimagassutslipp. Der vil være et viktig prinsipp å prioritere de tiltakene som gir størst utslippskutt for pengene.

Innen samferdsel arbeider fylkeskommunen med å redusere utslipp både ved å få folk til å velge klimavennlige reisemåter (sykkel, gange og kollektivtransport) og ved å arbeide for en overgang til nullutslippsteknologi på fylkeskommunale busser, hurtigbåter og ferjer. Fylkeskommunen skal i våre anbud ha en vekting med inntil 70 % vekting av pris og minst 30 % vekting av klimagassutslipp, dette i henhold til Miljøstrategi for kollektivtransport (FT-sak 154/2019). I tillegg har vi mulighet til å sette miljøkrav i forbindelse med anbudsprosesser knyttet til investeringer, drift og vedlikehold av fylkesvegnettet mv.

Kollektivtransport

I byområder bidrar den lokale kollektivtransporten med å redusere antall reiser med personbil, og er derfor et miljøtiltak uavhengig av hvilket drivstoff som benyttes. Fylkeskommunen jobber likevel for et lavest mulig klimaavtrykk også fra busstransporten. Iht. FT-sak 154/2019 Miljøstrategi for kollektivtransport, forutsettes det at alle nye bybusser skal være nullutslippskjøretøy i 2025. Det er videre satt mål om å kutte klimagassutslipp fra den fylkeskommunale kollektivtransporten med minst 40 prosent (fra referanseåret 1990) innen 2030. Dette arbeidet er allerede godt i gang. På Nord-Jæren var fem elektriske busser satt i drift allerede i 2017, og nytt anbud for busskontraktene på Haugalandet i 2019 resulterte i en nærmest fullelektrifisering av byrutene i Haugesund, hvor 17 batteri-elektriske busser nå er i trafikk. Samtidig er det store kontraktsområder som gjenstår og det er forventet at en overgang til et fullelektrisk fylkeskommunalt busstilbud blir kostnadskreven. Dette er både fordi elektriske busser er dyrere enn diesibusser og fordi det er store kostnader knyttet til ladeinfrastruktur. Det er imidlertid ventet at prisene skal gå ned i takt med en ytterligere modning av teknologien.

Når det gjelder ferjer og hurtigbåter er bildet noe annerledes. Hurtigbåter drevet av fossilt drivstoff gir svært store utslipp per personkilometer, og selv med høye passasjertall kan de ikke anses som en miljøvennlig løsning. Det arbeides med en overgang til nullutslippsfartøy, men teknologien er fremdeles på utviklingsstadiet og derfor kostnadskreven. Gjennom TrAM-prosjektet har imidlertid Rogaland tatt en ledende rolle, og verdens første fullelektriske hurtigbåt skal fra 2022 gå i rute mellom Stavanger, byøyene og Hommersåk.

Det er forventet at det blir dyrt å gå over til nullutslippsløsninger for ferjer og hurtigbåter. Både på grunn av kostnader knyttet til nye fartøy eller ombygging av eksisterende fartøy, og på grunn av kostnader knyttet til etablering av nødvendig infrastruktur på land. For enkelte energikrevende samband vil reduserte driftskostnader kunne gi en netto besparelse, men samband som krever store investeringer på land får betydelig kostnadsøkning. Kostnadene ved elektrifisering av ferjer forventes imidlertid å falle over tid (DNV GL, 2020), og kostnadene på fossil drift forventes å øke i takt med økende CO₂ avgifter.

Skal nasjonale mål om fossilfri kollektivtrafikk i 2025 nås, må fylkeskommunene bli tilført økte driftsmidler i en overgangsperiode som framstår som forholdsvis lang. Dette framgår av en rapport som Menon Economics og Transportøkonomisk institutt (TØI) har laget for KS i forbindelse med et FoU-prosjekt (Handberg, et al., 2019). Fylkene som i størst grad har ledet an i det grønne skiftet har fått store utgiftsøkninger. I rapporten anslås merkostnadene i drift for fossilfri fylkeskommunal kollektivtransport å ligge i intervallet 860-1340 millioner kroner innen 2030. I årene fram til 2021 er det bevilget 200 millioner kroner i form av en varig økning i frie inntekter, som har gått til båt- og ferjefylkene med en skjevfordeling basert på de økonomiske forpliktelsene som fylkene så langt har pådratt seg i satsingen på miljøteknologi. Det er usikkert hvordan fylkeskommunene vil bli kompensert i framtiden.

Utbygging og drift av fylkesvegnettet

Som eier av fylkesvegnettet er Rogaland fylkeskommune ansvarlig for investeringer og drift av vegprosjekter som bidrar til store miljøpåvirkninger. Dette inkluderer både lokale og globale klimagassutslipp. Anleggsplasser i transportsektoren bidrar med betydelige utslipp av CO₂. Både direkte utslipp på selve anleggsplassen, og indirekte utslipp gjennom produksjon av materialer m.m.

Det er nasjonale mål om fossilfrie anleggsplasser i transportsektoren innen 2025, og økte avgifter på ikke-kvotepliktige utslipp er trukket frem som et av flere aktuelle virkemidler (Samferdselsdepartementet, 2021). Nullutslippsmaskiner og kjøretøy er beskrevet som et aktuelt tiltak i Klimakur 2030, men potensialet for dette er størst i nærheten av byer som allerede har god el-infrastruktur med muligheter for høyt effektuttak.

6.5.2 Naturmangfold, jordvern og vern av kulturmiljø

Regionalt planverk i fylkeskommunen har som mål å opprettholde mangfoldet og det totale arealet av naturområder i Rogaland. Det legges vekt på at et oppdatert kunnskapsgrunnlag om naturmangfold og matjord blir lagt til grunn i all planlegging. Dette er viktig i arbeidet med samferdsel. Utbygging av infrastruktur kan innebære inngrep med negativ betydning for jordvern, biodiversitet og vannkvalitet. Å motvirke dette krever målrettet innsats, ved for eksempel å i størst mulig grad utnytte eksisterende vegtraséer samt å bidra til en samordnet areal- og transportutvikling som minimerer behov for ny arealkrevende infrastruktur. Drift og vedlikehold skal ivareta viktige naturtyper, trua arter, og unngå spredning av fremmede arter. Iht. vannforskriften skal ikke samferdselsprosjekt begrense muligheten for at vannforekomster kan oppnå kravet om å ha minst god økologisk og god kjemisk tilstand. Dette krever kartlegging av hvor det er nødvendig med tiltak for å bøte på negative konsekvenser fra fylkesveg-infrastrukturen.

Alle samferdselsprosjektene skal ha en ytemiljø-plan (YM-plan). YM-planen skal sikre at fylkeskommunen ivaretar lovkrav og nasjonale mål i utbygging og drift- og vedlikehold av samferdselsprosjekter. Fylkeskommunen starter også opp et arbeid med å utarbeide en miljøstrategi for samferdselsprosjekter med vekt på naturmangfold og landskapsvern.

Hensyn til kulturmiljø, for eksempel eldre vegminner bør også ivaretas i arbeidet med samferdsel.

6.5.3 Klimatilpasning

Som følge av klimaendringene må samfunnet forberede seg på et hyppigere og mer intenst ekstremvær. Dette er blant annet beskrevet i Rogaland fylkeskommunes Regionalplan for klimatilpasning (FT-sak 90/20). Behovet for å tilpasse seg fremtidens klima er viktig å ta med seg i planleggingen av både nye investeringer innen samferdsel, men også når det gjelder vurderinger knyttet til utbedringer og drift og vedlikehold av eksisterende infrastruktur.

I Rogaland er hovedutfordringene når det gjelder endret klima økt sannsynlighet for kraftig nedbør (overvann), regnflom, stormflo, og jord-, flom- og sørpeskred. I tillegg er det (trolig) økt sannsynlighet for tørke, snøskred, isgang og kvikkleireskred. Klimaendringene kan også påvirke vind, steinsprang og fjellskred.

For å sikre at samferdselsinfrastrukturen i Rogaland tåler det fremtidige klimaet, kreves kunnskap og kartlegging. Både om hvordan det er forventet at klimaendringene vil påvirke vegnettet og om hvilke tiltak som kan være nødvendige for framtiden. Strekningsanalysen av fylkesvegnettet i Rogaland (vedlegg 1) gir et overordnet bilde av strekninger som er utsatt for skred eller flom. Det er sannsynligvis behov for ytterligere kartlegginger av hvilke

delar av fylkesvegnettet som er mest klimautsatt. Som følge av Utviklingsplan for Rogaland er det planlagt å utarbeide en handlingsplan for klimatilpasning av bygg og infrastruktur.

6.6 Trafikksikkerhet

Trafikksikkerhet er en viktig del av fylkeskommunens arbeid på fylkesvegnettet. Både investeringer i ny infrastruktur og drift og vedlikehold skal bidra til økt trafikksikkerhet for de ulike trafikantergruppene, selv om det ikke alltid er en uttalt hovedmålsetning. Trafikksikkerhet er en forutsetning i alt arbeidet som blir gjort på fylkesvegene, og vurderinger knyttet til trafikksikkerhet inngår i alle prosjekt. Dette innebærer blant annet at det blir gjort trafikksikkerhetsrevisjoner i ulike faser av fylkeskommunale prosjekter og at det er faglig dialog med kommunene om trafikksikkerhet. Rogaland fylkeskommune sitt trafikksikkerhetsarbeid følger etablerte planer, retningslinjer og mål.

Samtidig som sikkerheten på vegnettet skal være ivaretatt gjennom trafikksikkerhetsfaglige vurderinger, er det viktig at det også oppleves som trygt for trafikantene. Det trenger ikke, men det kan være en motsetning mellom opplevd sikkerhet og faglige vurderinger. I arbeidet med å endre reisemiddelfordelingen er dette viktig. Dersom en skal lykkes i få folk til å velge aktive transportmåter er det ikke nødvendigvis nok at sikkerheten er ivaretatt utfra et trafikksikkerhetsfaglig perspektiv. Brukerne må i all hovedsak også oppleve at det er trygt å ferdes til fots eller på sykkel.

Fylkeskommunen arbeider også systematisk med trafikksikkerhet gjennom fylkets trafikksikkerhetsutvalg (FTU). FTU har søkelys på trafikksikkerhetsarbeid ved blant annet å støtte kampanjer, prosjekt for sykkelopplæring i skoler og holdningsskapende arbeid generelt. Utvalget har ikke ansvar for fysiske trafikksikkerhetstiltak på vegnettet, men disponerer midler til en årlig søknadsordning der kommunene kan søke om støtte til slike tiltak på fylkesveg eller kommunal veg. FTU bidrar også med å samordre offentlig og privat trafikksikkerhetsarbeid i fylket. I tillegg til folkevalgte består utvalget av konsultative medlemmer, per 2021 representerer disse Trygg Trafikk, Statens vegvesen, politiet og Norges Trafikkskoleforbund.

Statens vegvesen sin ulykkesstatistikk viser at antall drepte og hardt skadde per år er halvert siden 2000. I Rogaland har det vært en kraftig reduksjon i antall drepte fra 2010 – 2020. Møteulykker og utforkjøringsulykker er dominerende, og skadegrad øker med hastighet. Hvis det har vært minst 4 politirapporterte personskadeulykker i løpet av 5 år innenfor en strekning på 100 meter, så defineres område som et ulykkespunkt. Det er registrert fem ulykkespunkter i Rogaland og alle disse ligger i eller nært sentrum av de tre største byene (Stavanger, Sandnes og Haugesund). Dette er nærmere beskrevet i strekningsanalysen (vedlegg 1). Det er store mørketall når det gjelder ulykker hvor det ikke er bil involvert. Dette arbeides det med nasjonalt.

6.7 Fylkesvegnettet

Arbeidet på fylkesvegnettet kan grovt deles i drift og vedlikehold av det eksisterende vegnettet og investeringer som gir ny eller oppgradert fylkesveginfrastruktur.

6.7.1 Drift og vedlikehold

Med drift menes oppgaver og rutiner som er nødvendige for at vegene skal fungere godt for trafikantenes daglige bruk. Dette gjelder for eksempel vinterdrift med brøyting og strøing, renhold og feiing. Vedlikehold dreier seg om

innsats og aktiviteter som ivaretar den fysiske infrastrukturen i et lengre tidsperspektiv. For eksempel det å opprettholde standarden på vegdekker, grøfter, bruer, kaier, tunneler og vegutstyr i tråd med fastsatte kvalitetskrav.

Drift og vedlikehold er særlig viktig når det handler om å rette opp skader som kan føre til trafikkfare eller redusert framkommelighet, og når en står foran starten på en akselererende skadeutvikling som kan gi svært store kostnader dersom ikke noe blir gjort. Det er lagt ned betydelig kapital i fylkesvegnettet. Drift og vedlikehold handler, i tillegg til å ivareta framkommelighet og trafiksikkerhet, om å opprettholde denne vegkapitalen. Behovet for midler til drift og vedlikehold øker år for år, både som følge av økende trafikk, nye veger som blir bygd, veger som gjennomgår standardhevinger, mer teknisk og komplisert utstyr og konsekvenser knyttet til endringer i klima. Det er et etterslep knyttet til vedlikehold av fylkesvegnettet. Dersom ikke tilstandsgraden holdes på et akseptabelt nivå vil stort etterslep føre til forfall, som kan resultere i behov for kostbare nyinvesteringer. Det er ikke realistisk at vedlikeholdsetterslepet skal være lik null. Fylkeskommunen bør optimalisere bevaringen av realformuen over tid ved å finne den rette balansen mellom drift og vedlikehold og reinvesteringer på vegnettet.

Fornyng handler om å ivareta dagens vegnett og vegkapital for framtiden, der dette ikke ivaretas gjennom ordinær drift og vedlikehold. Fornyng bidrar samtidig til å øke verdien på fylkesvegnettet. I fylkeskommunens fornyingsprogram kombineres fornyng innen programområdet «mindre utbedringer» på investeringsbudsjettet på systematisk vis med drifts- og vedlikeholdsinnsetsen. Bevilgninger til drift og investering må derfor ses i sammenheng. Fornyng kan utløses av nye krav, behov for økt kapasitet eller nye funksjoner som må ivaretas. Økt dimensjon på stikkrenner, forsterkning av veg, kurveutbedring, siktutbedring, dypstabilisering og nye rekkverk er eksempler på fornyingstiltak.

Rehabilitering av tunneler på fylkesvegnettet vil i årene som kommer være en vesentlig og kostnadskreven del av arbeidet med fornyng. I henhold til tunnelsikkerhetsforskriften for fylkesveg m.m. (Lovdata, 2015), må alle tunneler over 500 meter og en ÅDT større enn 300 oppfylle visse sikkerhetskrav, blant annet knyttet til ventilasjon, slukkeutstyr, m.m. I utgangspunktet skulle tunneloppgraderingene vært fullført innen 2025, men det er sannsynlig at fristen blir forlenget. Som vist i kapittel 5 vil det koste svært mye å få gjennomført tiltak som gjør at tunnelene på fylkesvegnettet møter kravene for sikkerhetsgodkjenning i henhold til forskriften.

En vesentlig del av drifts- og vedlikeholdsbudsjettet er låst av faste driftskontrakter. Før regionreformen i 2020 var driftskontraktene felles for riks- og fylkesvegnettet, med de stordriftsfordelene dette medførte. Flere av de felles driftskontraktene som ble inngått før regionreformen gjelder fortsatt, men etter hvert som disse går ut (i løpet av første halvdel av 2020-tallet), får Statens vegvesen og fylkeskommunen egne driftskontrakter på henholdsvis riks- og fylkesvegnettet. Særlig innenfor vinterdrift vil dette gi høyere kostnader. Egen styring av driftskontrakten gir imidlertid økt fleksibilitet og muligheter for å opparbeide seg andre effektiviseringsgevinster.

6.7.2 Investeringer på fylkesvegnettet

Investeringene på fylkesvegnettet har ligget på omkring 400–500 millioner kroner i fylkeskommunale midler de siste årene. I økonomiplanen for 2021–2024 er det lagt inn i overkant av 400 millioner kroner årlig. En del av dette går til helt nye prosjekt, men investeringsmidlene dekker som nevnt også mindre utbedringer og fornyng. Økonomiplanen speiler et nivå av investeringer som er mulig å opprettholde over tid.

I handlingsprogram for fylkesvegnettet 2018–2021 (2023) er det synliggjort et behov for investeringer i størrelsesorden 600 millioner kroner årlig i fylkeskommunale midler. Det har med andre ord vært et stort gap

mellom kostnader knyttet til prosjektene i handlingsprogrammet og reelle bevilgninger. Handlingsprogrammet har fungert som en behovsmelding, og det er mange prosjekter det ikke har vært økonomisk mulighet til å starte. Fylkeskommunen vil arbeide for at det blir et bedre samsvar mellom handlingsprogrammet for fylkesvegnettet og økonomiplanen, slik at førstnevnte er basert på større realisme. Samtidig er det et poeng at de mest fremtredende behovene som det ikke er funnet dekning for på kort sikt, også kommer frem.

De økonomiske rammebetingelsene og den forventede økonomiske utviklingen de kommende årene (jamfør kap. 4) gjør at det er begrensede muligheter for investeringer på fylkesvegnettet. Dette betyr at det er mange aktuelle prosjekter som det ikke vil være handlingsrom for å realisere på kort sikt. Behovet for tiltak og prosjekt på fylkesvegnettet er synliggjort i strekningsanalysen for fylkesvegnettet (vedlegg 1), samt egne saker om for eksempel skredsikring, tunneloppgradering og drift- og vedlikehold.

I tillegg til prosjektene som er finansiert gjennom fylkeskommunens ordinære midler, kommer prosjekter som er knyttet til by- og bompakker og stekningsprosjekter finansiert med bompenger. Gjennom disse pakkene har det vært mulig å realisere prosjekter som ellers ikke ville ha blitt prioritert.

I NTP er det lagt opp til en øremerket tilskuddsordning til fylkeskommunene. Forstørring av bo- og arbeidsmarkedsregioner og viktige næringsveier skal være kriterier for fylkeskommunens prioriteringer. Statens vegvesen skal samordne en ny nasjonal kartlegging som gir grunnlag for fordeling av midlene. Fylkeskommunen vil spille inn aktuelle prosjekt i henhold til handlingsplanen.

6.7.3 Strekningsanalyse av fylkesvegnettet

Som del av arbeidet med samferdselsstrategien er det gjort en strekningsanalyse av fylkesvegnettet. Fylkesvegnettet er vurdert ut fra ulike tema som eksempel trafiksikkerhet, trafikkmengde, flom og skred. I tillegg er de viktigste fylkesvegstrekingene analysert med hensyn til utfordringer og aktuelle tiltak. Strekningsanalysen viser at det er behov for oppgradering av enkelte vegstrekinger, og at det i årene som kommer er viktig å legge vekt på drift og vedlikehold slik at vi tar vare på fylkets vegkapital. Behovene for investering, drift og vedlikehold er større enn hva det finnes midler til.

Kostnader til kommende tunneloppgraderinger er poengtert og beskrevet (jamfør kap. 5.7.1 ovenfor), i tillegg peker strekningsanalysen på et stort vedlikeholdsbehov av bruer og kaier. Skred blir også trukket fram som en viktig utfordring. Strekningsanalysen viser at av 737 km primære fylkesveger så er det behov for utbedringsstandard på drøyt 90 km. Utbedringsstandard vil da si en vegbredde på 6,5 meter, slik at en kan merke opp to felt med gul midtstripe. Mål om en større andel syklende, og et mer komplekst trafikkbilde med blant annet elektriske sparkesykler, kan gi større krav til infrastrukturen.

Fylkesvegnettet er inndelt i ulike funksjonsklasser, som forteller noe om vegens rolle i det regionale vegnettet, og fylkesveger er kategorisert fra B til E. (Kategori A er riksveger.) Som del av arbeidet med strekningsanalysen er funksjonsklasseinndelingen gjennomgått på nytt og forankret i en egen politisk sak (FU-sak 187/21).

7 Målsettinger

Med bakgrunn i Utviklingsplan for Rogaland og de målsettingene som er presentert der, er hovedmålet for arbeidet med samferdsel å *utvikle en bærekraftig samferdselssektor i Rogaland*. Det er videre utarbeidet fire prioriterte satsningsområder. Disse er knyttet til målsetningene som er presentert i Utviklingsplan for Rogaland, men tar også opp i seg samferdselsspesifikke utfordringer som er blitt identifisert gjennom arbeidet med strategien.

7.1 Økonomisk bærekraftige løsninger som ivaretar morgendagens behov

Det har de siste årene vært høye investeringer innen samferdsel. Økonomiske utsikter og behovet for at fylkeskommunen har en sunn økonomi, gjør at det i årene som kommer sannsynligvis vil være mindre handlingsrom. Gjennom følgende målsetninger skal det arbeides for å få mest mulig samferdsel for pengene:

- Dagens vegnett skal være utnyttet på best mulig måte.
- Rogaland skal ha et helhetlig transportsystem, med rett standard på rett sted.
- Rogaland fylkeskommune skal ha høy gjennomføringsevne og effektiv oppgavehåndtering internt og i samarbeid med andre aktører
- Rogaland fylkeskommune skal ha godt datagrunnlag, statistikk og prognoser som gir kunnskapsbaserte vurderinger og beslutninger som ivaretar morgendagens behov

7.2 Klimaomstilling og livskraftig naturmiljø

Klimakrisen angår arbeidet med samferdsel, også i Rogaland. Både fordi klimagassutslipp fra transportsektoren må reduseres og fordi det er nødvendig å sikre at samferdselsinfrastrukturen tåler fremtidens klima. I Rogaland er det blant annet ventet at klimaendringene gir flere skredhendelser langs fylkesvegnettet. Følgende målsettinger er satt for arbeidet med klimaomstilling og livskraftig naturmiljø innen samferdsel:

- Transportinfrastrukturen skal tåle fremtidens (mer ekstreme) klima.
- Klimagassutslipp skal reduseres i samsvar med Parisavtalen.
- Hensynet til landbruksjord, kulturmiljø, naturressurser, naturmiljøer og naturmangfold skal ivaretas i arbeidet med samferdsel.

7.3 Tilrettelegge for fremtidens transport

Å tilrettelegge for fremtidens transport handler om at transportsystemet skal være tilpasset behovene til fremtidens befolkning og bygge opp under fylkeskommunens målsetting om attraktive lokalsamfunn, tettsteder og byer. Samtidig handler det om at Rogaland skal styrke sin konkurransedyktighet og vektlegging av næringslivets transportbehov.

- I byer og tettsteder skal det være enkelt og attraktivt å gå, sykle og reise kollektivt. Bruk av privat bil skal reduseres i tettbygde strøk.
- Transportsystemet i Rogaland skal bidra til å styrke fylkets konkurransedyktighet.
- Transportsystemet skal være universelt utformet og tilpasset fremtidens befolkning og behov.

7.4 Trafikksikker transport for alle

Trafikksikkerhet ligger som en forutsetning i alt arbeidet på fylkesvegnettet. Samtidig er det et område hvor det er behov for å synliggjøre fylkeskommunens innsats bedre. Trafikksikker transport handler om mer enn fravær av ulykker. Det handler også om å bidra til et helsefremmende og inkluderende samfunn, konkurransedyktighet og om muligheten til å bosette seg i ulike deler av fylket og levende tettsteder med gode bomiljø.

- Vi har en nullvisjon for varig skadde og drepte i tråd med nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei.
- Det skal være trygt å gå, sykle og å reise kollektivt.
- Fylkeskommunen skal ha en helhetlig tilnærming til arbeidet med trafikksikkerhet

8 Hvordan vi skal nå målene

I dette kapittelet presenteres strategier som viser hvordan fylkeskommunen skal nå målsettingene. Mål og strategier kan i enkelte tilfeller trekke i ulike retninger. Tiltak og innsats som virker positivt på noen mål kan ha uønsket virkning på andre. Slike målkonflikter må vurderes i arbeidet med handlingsprogram og i konkret planleggingsarbeid, samtidig som det tas høyde for de økonomiske realitetene.

8.1 Strategi for drift, vedlikehold og investering på fylkesvegnettet

- Behovet for nyinvesteringer skal reduseres ved å optimalisere eksisterende vegnett. Som hovedregel skal fremtidige vegprosjekter være utbedring av eksisterende veg.
- Drift og vedlikehold av eksisterende veginfrastruktur, herunder fornying, prioriteres høyere enn nyinvesteringer.
- Fylkeskommunen skal arbeide for løsninger som gir en fornuftig og kostnadseffektiv balanse mellom ambisjonsnivå, håndbokkrav og ivaretagelse av regionale og lokale behov. Bruk av fravik fra vegnormalene kan være et virkemiddel for å få gjennomført et prosjekt.
- Riktige tiltak på riktig sted og til riktig tid skal bidra til et trafiksikkert vegsystem, god framkommelighet og kostnadseffektiv drift.
- Alle tiltak og prosjekt skal som hovedregel bidra til økt trafiksikkerhet. Investering, drift- og vedlikehold og teknologisk utvikling skal i størst mulig grad bidra til å redusere antall varig skadde og drepte.
- Fylkeskommunens arbeid med trafiksikkerhet skal inkludere både fysiske tiltak og holdningsskapende arbeid/opplæringstiltak, gjerne i samarbeid med andre aktører.
- Fylkeskommunen skal bruke funksjonsinndeling av fylkesvegnettet aktivt i prioritering mellom ulike tiltak. Tiltak og prosjekt i de høyere funksjonsklassene blir prioritert først.
- Fylkeskommunen bør kartlegge hvilke konsekvenser ventede klimaendringer vil ha for fylkesvegnettet, slik at det kan tas hensyn til dette ifm. utbedringer, drift og vedlikehold.
- Investeringer og prosjekt skal bygge opp under økt attraktivitet for både små og store tettsteder.
- Fylkeskommunens arbeid på fylkesvegnettet skal bidra til styrket regional utvikling, økt konkurransekraft for næringslivet og framkommelighet for gange, sykkel og kollektivtransport.

8.2 Strategi for finansiering

- I områder hvor det finnes potensiale for bompakker eller -prosjekt skal infrastrukturprosjekter finansieres gjennom disse pakkene. I tillegg bidrar fylkeskommunen med momskompensasjon og egenandelsbidrag i nye bompengepakker der statlige retningslinjer fordrer dette. I områder uten tilstrekkelig grunnlag for alternativ finansiering brukes fylkeskommunale midler til infrastrukturprosjekter.
- I større samferdselsprosjekter skal muligheten for bompengainnkrevning undersøkes, dersom det er et lokalpolitisk ønske om dette. Muligheter for tredjepartsfinansiering skal undersøkes.
- Muligheter for tredjepartsfinansiering skal undersøkes der det er aktuelt. Fylkeskommunen skal særlig være oppmerksom på muligheter ny øremerket tilskuddsordning (NTP) for fylkesveier gir.

- Handlingsprogrammene skal utarbeides i lys av forventet økonomisk situasjon og inneholde prosjekter og tiltak som det er realistisk å gjennomføre innenfor programperioden.
- Fylkeskommunen skal prioritere egen infrastruktur. Som hovedregel skal det ikke inngås avtaler om forskuttering, verken på eget og andres vegnett.

8.3 Strategi for klima og utslippsreduksjon

- Fylkeskommunen skal prioritere de klimatiltakene som gir størst utslippskutt for pengene.
- Overgang til nullutslippsløsninger i kollektivtransport skal gjennomføres på en måte som sørger for størst mulig utslippsreduksjon per investert krone.
- Fylkeskommunens innsats for å gjennomføre nasjonale klimasatsinger skal fortrinnsvis henge sammen med økte statlige bevilgninger til å dekke merutgifter.
- Det bør settes funksjonskrav (eksempelvis nullutslipp), ikke teknologispesifikke krav i anbudsutlysninger.
- Anbudsutlysninger skal inneholde miljøkrav.

8.4 Strategi for kollektivtransport og mobilitet

- Fylkeskommunen og Kolumbus skal ha mest oppmerksomhet på kollektivtransportens kjernevirksomhet, det vil si ruteproduksjon på buss, båt og ferje, samt skoleskyss.
- I planleggingen av kollektivtilbudet må det tas hensyn til kostnader og miljøbelastning knyttet til de ulike transportformene.
- For ordinær ruteproduksjon for buss blir områder hvor det er godt kundegrunnlag prioritert. Høy frekvens prioriteres foran økt flatedekning.
- Nye løsninger bygger videre på det eksisterende kollektivtilbudet og den infrastrukturen som allerede finnes.
- Kollektivtransport må ses i sammenheng med det totale reisebehovet. Dette innebærer gode løsninger for gående og syklende til og fra holdeplasser og kollektivknutepunkt, samt muligheter for de reisende til å oppholde seg mens de venter på buss/båt/ferje/tog. Det må så langt som mulig legges vekt på god korrespondanse mellom ulike reiseledd.
- Fylkeskommunen skal sammen med Kolumbus arbeide for at knute- og mobilitetspunkt utvikles på riktige steder for å legge til rette for sømløse reiser.
- Kostnad knyttet til nye mobilitetsløsninger må vurderes grundig mot nytte og inntekspotensial, før frie midler omprioriteres til nye formål. Løsninger som testes ut må evalueres, både for å sikre riktig bruk av midler og for å få kunnskap som kan gi forbedring. Muligheten for samarbeid mellom det offentlige og private næringslivet for å utvikle og drifte gode mobilitetsløsninger bør utforskes.
- Fylkeskommunen og Kolumbus skal arbeide aktivt for i best mulig grad bruke statistikk og annet datagrunnlag i vurderinger og utvikling av attraktive og effektive mobilitetstiltak.
- Fylkeskommunale mobilitetsløsninger skal ikke erstatte kommersielle tjenester.
- Kolumbus skal undersøke mulighetene for å utnytte potensialet som samlet sett ligger i offentlige transporttjenester, herunder også pasientreiser og kommunale tjenester.
- Fylkeskommunale mobilitetsløsninger skal ikke konkurrere med gåing eller bruk av egen sykkel.

- Fylkeskommunen og Kolumbus skal aktivt markedsføre og informere om de kollektive reisemulighetene som finnes i fylket.

8.5 Strategi for næringstransport

- Som vegeier har fylkeskommunen ansvar for å tilrettelegge infrastruktur for godstransport som ivaretar fremkommelighet, trafikksikkerhet og miljø. I dette arbeidet skal det legges vekt på å redusere flaskehalser.
- Fylkeskommunen arbeider for at transport av varer og gods i byområdene støtter opp under en attraktiv og miljøvennlig byutvikling.
- Fylkeskommunen skal kartlegge behov knyttet til modulvogntog på fylkesvegnettet.
- Fylkeskommunen skal være proaktiv i forhold til ny øremerket tilskuddsordning (NTP) for fylkesveier viktige for næringslivet. Prosjekter i distriktene som skaper større bo- og arbeidsmarkeder prioriteres.

8.6 Strategi for endret reisemiddelfordeling

Generelt

- Tiltak for gående og syklende skal bidra til at flest mulig går. For å oppnå dette skal fylkeskommunen prioritere tiltak som gir økt trafikksikkerhet, bedre tilkobling til kollektivtilbud og bedre skoleveg.
- Utforming av omgivelser som er attraktive for myke trafikanter skal vektlegges, i nært samarbeid med andre aktører.
- Fylkeskommunen skal være en pådriver og støttespiller for kommunene i arbeidet med økt andel sykkel og gange.
- Fylkeskommunen vil være en regional pådriver som kan koordinere satsing og utbygging av gang- og sykkelveier på tvers av kommunene.

Strategi for større byområder

- Mål om nullvekst i personbiltransporten er førende for alle prioriteringer innenfor byvekstavgiftsområdene i fylket.
- Det skal være attraktivt og enkelt å gå og sykle. Som hovedregel bør gående og syklende skilles.
- Kollektivtilbudet skal være attraktivt og kapasitetssterkt slik at det møter framtidig vekst i antall personreiser.
- Følgende trafikantprioritering legges til grunn:
 - a. Gange og sykkel
 - b. Kollektivtransport
 - c. Næringstransport
 - d. Personbiltransport

Mindre byer og tettsteder

- Fylkeskommunen planlegger for moderat bruk av personbil, tiltak for å redusere biltrafikken kan gjennomføres i sentrumsområder.
- Fylkeskommunen jobber for at flere sykler og går, særlig innenfor sentrumsområder.
- Der det er potensial skal regionale kollektivruter binde byer og tettsteder sammen og det bør jobbes for god korrespondanse mellom ulike transportmiddel/ruter.

Distrikt

- Persontransport baseres i stor grad på bilbruk.
- Fylkeskommunen legger til rette for sykkel og gange der det er behov på grunn av trafikkssikkerhet, i tilknytning til skole eller andre målpunkt som er viktige for barn og unge.
- Skoleskyss er det viktigste kollektivtilbudet. Utover dette prioriteres regionale kollektivruter som knytter sammen distrikter, tettsteder og byområder. Det arbeides for best mulig korrespondanse for overganger til langdistansetilbud.
- Bestillingsordninger er et alternativ i områder der kundegrunnlaget ikke er stort nok til å opprettholde ordinær rutetrafikk og kan opprettes som en erstatning for faste ruter. Dette forutsetter gode og kostnadseffektive driftsløsninger.

8.7 Strategi for innovasjon og teknologi

- Fylkeskommunen skal ha kunnskap om og oversikt over teknologiutviklingen i transportsektoren. Pilotering med ny teknologi kan være aktuelt, men i de mest sentrale delene av samferdselsinfrastrukturen satses det på utprøvde og pålitelige løsninger.
- Innovative løsninger og arbeidsmåter vurderes ut ifra kostnad og forventet effekt.
- Fylkeskommunen skal fortrinnsvis bidra i innovasjonsprosjekter som det er forventet at vil bidra til å nå overordnede målsettinger.
- Innovasjon og teknologi skal brukes strategisk av Kolumbus for å bedre konkurransekraften, øke attraktiviteten og dekke nye og økte kundebehov på en effektiv måte.

9 Referanser

Bayer, S. B. (2018). *RVU Dalane 2017. Reisevaneundersøkelse for Dalane 2017*. Hentet fra NORCE: <http://hdl.handle.net/11250/2631069>

Bayer, S. B. (2018). *RVU Haugalandet 2017. Reisevaneundersøkelse for Haugalandet 2017*. Hentet fra NORCE vitenarkiv: <http://hdl.handle.net/11250/2631072>

Blomgren, A., Fjelldal, Ø., & Quale, C. (2020). *Næringslivets perspektivmelding for Rogaland 2019*. Hentet fra NORCE vitenarkiv: <http://hdl.handle.net/11250/2622198>

DNV GL. (2020). *SAMMENDRAGSRAPPORT - Merkostnader som følge av lav- og nullutslippsløsninger i fylkeskommunale ferjesamband*. Oslo: Samferdselsdepartementet. Hentet 06 10, 2021 fra <https://www.regjeringen.no/contentassets/7e9e2220540a4ecd8bf335c0e6dbfc60/dnv-gl-sammendragsrapport.pdf>

Handberg, N. Ø., Hagman, R., Brunvoll, A., Ørving, T., Dombu, S. V., & Ulstein, H. (2019). *Kostnader ved overgang til fossilfri kollektivtransport, Menon publikasjon 4/20219*. Oslo: Menon Economics. Hentet fra <https://www.menon.no/wp-content/uploads/2019-4-Kostnader-ved-overgang-til-fossilfri-kollektivtransport-1.pdf>

Hillnhütter, H. (2018, 12 18). Kollektivtransport & mobilitet til fots. Hentet 09 29, 2021 fra <https://www.moviatrafik.dk/media/6804/kollektiv-transport-og-mobilitet-til-fods-v-helge-hillnhuetter.pdf>

Litman, T. (2021, September 1). *Evaluating Accessibility for Transport Planning*. Hentet fra Victorian Transport Policy Institute: vtpi.org/index.php

Lovdata. (2015, 01 01). Lovdata.no. *FOR-2014-12-10-1566 Forskrift om minimum sikkerhetskrav til visse tunneler på fylkesvegnettet og kommunalt vegnett i Oslo (tunnelsikkerhetsforskrift for fylkesveg m.m.)*. Hentet fra Forskrift om minimum sikkerhetskrav til visse tunneler på fylkesvegnettet og kommunalt vegnett i Oslo (tunnelsikkerhetsforskrift for fylkesveg m.m.): <https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2014-12-10-1566>

Samferdselsdepartementet. (2021). *Handlingsplan for fossilfrie anleggsplasser innen transportsektoren*. Oslo: Samferdselsdepartementet. Hentet fra <https://www.regjeringen.no/contentassets/3d6b7057d6eb4e50a97c9f8d2eb50896/handlingsplan-for-fossilfrie-anleggsplasser-innen-transportsektoren..pdf>

SSB. (2020). *Tabell 11713: Fylkesfordelte nasjonalregnskap, etter næring (F) 2008-2018*. Hentet fra Statistisk sentralbyrå: <https://www.ssb.no/statbank/table/11713/>

Statens vegvesen. (2020). *Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2019*. Hentet fra vegvesen.no: <https://www.vegvesen.no/fag/fokusomrader/nasjonal-transportplan/reisevaner/reisevaner-2019/>

Sundfjord, Ø., Bayer, B. S., & Nordtveit, I. (2018). *Godstransport i Rogaland*. Asplan Viak.

10 Vedlegg

- [Vedlegg 1: Strekningsanalyse fylkesvegene i Rogaland \(PDF, 9 MB\)](#)
- [Vedlegg 2: Status og utfordringer i kollektivtrafikken \(PDF, 7 MB\)](#)