



# Fylkesdelplan for samferdsel i Rogaland 2008-2019



# Forord

Rogaland fylke har mange og store samferdselsutfordringer. Byutfordringene på Nord-Jæren og Haugalandet og distriktsutfordringene i Ryfylke og Dalane krever forskjellige virkemidler men på samme måte et godt samarbeid hvis vi skal greie å løse dem. I Rogaland har vi hatt tradisjon for å stille opp og ta tak sjøl for å løse samferdselsutfordringene våre. Det skal vi fortsatt ha.

Rogaland fylkeskommune har en ambisiøs samferdselspolitikk som er utformet i et nært samarbeid mellom fylkeskommunen, kommunene og de statlige transportetatene. Ansvar for de ulike oppgavene i samferdselssektoren er delt mellom en rekke aktører – fylkeskommunen, de statlige transportetatene, kommunene, transportselskaper og andre private aktører. For å få til en samferdselspolitikk som fungerer i praksis er det derfor et sterkt behov for helhetsgrep og behovet for koordinering er stort. Dette koordineringsbehovet er det naturlig at fylkeskommunen tar som en av våre sentrale oppgaver som regional utviklingsaktør.

Gjeldende fylkesdelplan for samferdsel 2004-2015 ble utarbeidet gjennom et nært samarbeid mellom de ulike regionale aktørene. Vi har valgt å videreføre dette arbeidet i den reviderte fylkesdelplanen for perioden 2008-2019. Plandokumentet er også ment å være Rogaland fylkeskommune sitt innspill til Stortingsmeldingen om Nasjonal Transportplan 2010-2019.

Fylkesdelplan for samferdsel 2008-2019 i Rogaland har et høyt ambisjonsnivå. Rogaland er et ressursterkt fylke og har tradisjon for selv å bære en stor del av finansieringen for prosjekter med betydelig samfunnsnytte lokalt, regionalt og også nasjonalt. Skal vi imidlertid nå målene for sikkerhet, regional utvikling og framkommelighet må også Staten framover bidra betydelig bedre enn situasjonen har vært de seinere tiårene.

Av viktige prosjekter i planen nevnes utvikling av E39 Kyststamvegen spesielt gjennom storbyområdet på Nord-Jæren og med fast forbindelse over Boknafjorden – Rogfast, E134 Haukelivegen, bybane i storbyområdet på Nord-Jæren, Rv13 fastlandforbindelse for Ryfylke, Rv47 T-forbindelsen, utbedring av øvrige deler av Rv47 på Haugalandet samt Rv44 på Jæren og i Dalane. I tillegg kommer videreutvikling av havnene og lufthavnene i fylket.

Universell utforming av transportsystemet skal ha høy prioritet i årene som kommer. Tilgjengelighet i hele reisekjeden krever helhetstenkning på tvers av ulike forvaltningsnivå og sektorer. Innenfor samferdselssektoren i Rogaland finnes en rekke forskjellige aktører med ansvar for utforming, drift og vedlikehold av infrastruktur og transportmidler. Det er viktig at alle parter tar sitt særskilte ansvar for å bidra til helhetlige reisekjeder. Selv om det på enkelte områder har skjedd betydelige forbedringer, er det likevel et stykke igjen før kollektivsystemet har tilfredsstillende tilgjengelighet for alle.

Vi ser fram til et godt regionalt samarbeid om utvikling av et framtidsrettet transportsystem for Rogaland.

Stavanger, april 2008

Tom Tvedt  
Fylkesordfører

# INNHold

	<b>Side</b>
Sammendrag .....	4
1. Innledning .....	6
2. Utviklingstrekk .....	7
3. Transportsystemet .....	9
4. Plangrunnlaget .....	14
5. Overføring av persontransport fra bil til miljøvennlige transportmidler .....	18
6. Reduksjon av ulykkesrisiko .....	22
7. Miljø .....	26
8. Kollektivtransport .....	30
9. Gang- og sykkeltransport .....	33
10. Tilgjengelighet .....	35
11. Transportkorridorer og knutepunkter .....	37
12. Byområdenes spesielle utfordringer .....	41
13. Distriktenes spesielle utfordringer .....	44
14. Rammebetingelser .....	45
15. Prioritering av tiltak .....	52

## SAMMENDRAG

Status for samferdsel i og til/fra Rogaland viser at det er et stort potensiale for forbedringer både når det gjelder sikkerhet, miljø og framkommelighet. I tillegg vises også et stort gap mellom de handlingsplaner og anbefalte prosjekter som Rogaland Fylkesting har vedtatt, innholdet i fylkesdelplaner godkjent av Staten og de investerings- og driftsmidler som blir gjort tilgjengelig over statlige og fylkeskommunale budsjetter.

Planen tar for seg ulike tema - transportkorridorer og knutepunkter, spesielle by- og distriktsutfordringer, sikkerhet, miljø, kollektivtransport, gang- og sykkeltrafikk - og angir mål og strategier for hvordan en skal møte utfordringene innenfor de enkelte tema. Følgende hovedstrategier vil legges til grunn ved utviklingen av et helhetlig og samordnet transportsystem.

- Intensivere og videreutvikle arbeidet med transportsektorens sikkerhets- og trygghetsnivå gjennom trafikksikkerhetstiltak, rassikringstiltak på veg og bane og sikring av farledene.
- Redusere utslipp og støybelastning fra transportsektoren vesentlig, bl.a. ved å gjennomføre støydempingstiltak langs veg- og banenettet og ved flyplassene, øke andelen piggfrie dekk og øke bruken av naturgass som drivstoff for transportmidler.
- Redusere trafikkveksten og overføre trafikk fra bil til miljøvennlige transportformer gjennom utvikling av et prismessig konkurransedyktig høykvalitets kollektivsystem med høy frekvens og god framkommelighet. Sikre forutsigbar finansiering av drift av kollektivsystemet.
- Utvikle effektive og sikre sykkelruter mellom bosted og skoler, arbeidsplasser, terminaler og fritids-anlegg. Sikre en høy standard på drift og vedlikehold av gang- og sykkelruter og legge til rette for sikker sykkelparkering. Etablere et sammenhengende overordnet regionalt rutenett for sykkel.
- Innarbeide tilgjengelighetshensyn i alle planer for utbygging og drift, for med dette sikre at transportmateriell og infrastruktur får en tilfredstillende tilgjengelighetsgrad for alle.
- Legge til rette for at person- og godstransport kan skje på en effektiv, miljøvennlig, sikker og samfunnsøkonomisk forsvarlig måte. Dette kan oppnås ved å fjerne flaskehalsen i transportnettet, utvikle knutepunkter, bedre standard og kapasitet i de mest utnyttede transportkorridorene samt gjennomføre definerte standardkrav på ferjesamband.
- I regionsentrene med nærliggende tettbygde områder skal det utvikles et velfungerende transportsystem der hensynet til sikkerhet og miljø tillegges avgjørende vekt. Dette kan oppnås ved å etablere gode helhetlige arealbruks- og transportløsninger, ha en felles parkeringspolitikk, benytte bompenger for å finansiere en satsing på sikre og miljøvennlige transportsystemer
- I distriktene skal det utvikles et transporttilbud med god tilknytning til de nasjonale og internasjonale transportkorridorene og redusert reisetid internt og mellom regionene. Dette kan oppnås ved å etablere tilfredsstillende fjordkryssinger på de mest trafikkerte samband, sikre rasutsatte vegstrekninger og utbedre vegstrekninger med svak standard samt bevare nedlagt vegkapital.
- Arbeide for at tilstrekkelige økonomiske rammer tilkommer Rogaland slik at vedtak i regionale transportplaner kan følges opp, bl.a. gjennom økte statlige rammer til samferdsel i Nasjonal transportplan 2010 – 2019.
- Utbedre jernbanens infrastruktur og videreutvikle Jærbanen og Sørlandsbanen. Fullføring av dobbeltsporet mellom Stavanger - Sandnes som vil være hovedfundamentet for utvikling av et høyverdig kollektivsystem i byutviklingen på Jæren.
- Oppstart av arbeidet med å utvikle 1. etappe i et bybanesystem på Nord-Jæren. Videre utbygging av kollektivfelt i det samme storbyområdet.
- Utvikle stamvegnettet, E 39 Kyststamvegen og E 134. Utbedring av E 39 i storbyområdet på Jæren, E 134 i byområdet i Nord-Rogaland samt ferjefri forbindelse over Boknafjorden – Rogfast, er de mest sentrale prosjektene.
- Sikre tilknytning mellom stamvegnettet og de nasjonale og regionale havneområdene i Karmund, Stavanger (Tananger) og Egersund samt andre viktige terminaler.
- Utvikle havnestrukturen i fylket med særlig vekt på etablering av en moderne containerhavn i Risavika og videreutvikling av denne til en internasjonal intermodal knutepunktshavn med regulære anløp av godsruiter.

- Realisere viktige forbindelser i de nasjonale og regionale transportkorridorene som et ledd i utviklingen av fylkets tre ABS-regioner. Rv 47 T-forbindelsen, Ryfast mellom Ryfylke og Stavanger, Rv 520 Ny veg Sauda – E 134 og Sandsfjord bru er sentrale prosjekter.
- Utvikle de viktigste hovedforbindelser mellom de nasjonale transportkorridorene inkl. stamvegnettet og det øvrige riks- og fylkesvegnett, spesielt Rv 13, 44, 45, 46 og 47.
- Utvikle tilstrekkelig kapasitet og standard på fylkets flyplasser.



# 1. INNLEDNING

## Bakgrunn

Fylkeskommunene ble invitert til å utføre strategiske analyser som skulle bidra til å synliggjøre viktige utfordringer i utviklingen av et helhetlig og samordnet transportsystem i forbindelse med arbeidet med Nasjonal transportplan 2010-2019. Rogaland fylkeskommune valgte å møte denne utfordringen bl. a. gjennom revisjon av gjeldende Fylkesdelplan for samferdsel i Rogaland 2004-2015.

## Organisering

Fylkesutvalget gav med sitt vedtak i FU-sak 77/06 tilslutning til at revisjonsarbeidet med Fylkesdelplan for samferdsel i Rogaland 2008-2019 ble startet opp og har hatt den politiske beslutningsmyndigheten underveis i arbeidet.

Fylkesutvalget opprettet en politisk styringsgruppe til å organisere og lede arbeidet med den strategiske analysen og fylkesdelplanen. Medlemmene av styringsgruppa har vært:

Roald G. Bergsaker, (H) leder

- Wenche L. Paulsen
- Ola Ingvaldstad
- Liv Todnem
- Agnar J. Bruntveit
- Toril Marie Heglum
- Arne Bergsvåg
- Tormod Andreassen
- Egil Willumsen

Det har i tillegg vært en prosjektgruppe som har gitt nyttige bidrag til arbeidet. Gruppen har vært:

Morten Wathne fra Avinor  
Sigmund Hatløy fra Fylkesmannen  
Liv Oftedal fra Jernbaneverket  
Anne Britt Ottøy fra Kystverket  
Per Frøyland Pallesen fra Rogaland fylkeskommune og leder  
Gunnar Eiterjord fra Rogaland fylkeskommune

Statens vegvesen har vært invitert og har møtt på to av møtene i arbeidsgruppen.

Det faglige arbeidet bygger på tidligere utført arbeid og revisjonen er i hovedsak utført av fylkeskommunen ved Hanne Langø.

Foto: Rogaland Kollektivtrafikk  
Torbjørn Rathe, Rogaland fylkeskommune  
Hanne Langø, Rogaland fylkeskommune  
Tom Sørum, Rogaland fylkeskommune  
Odd Inge Worsøe



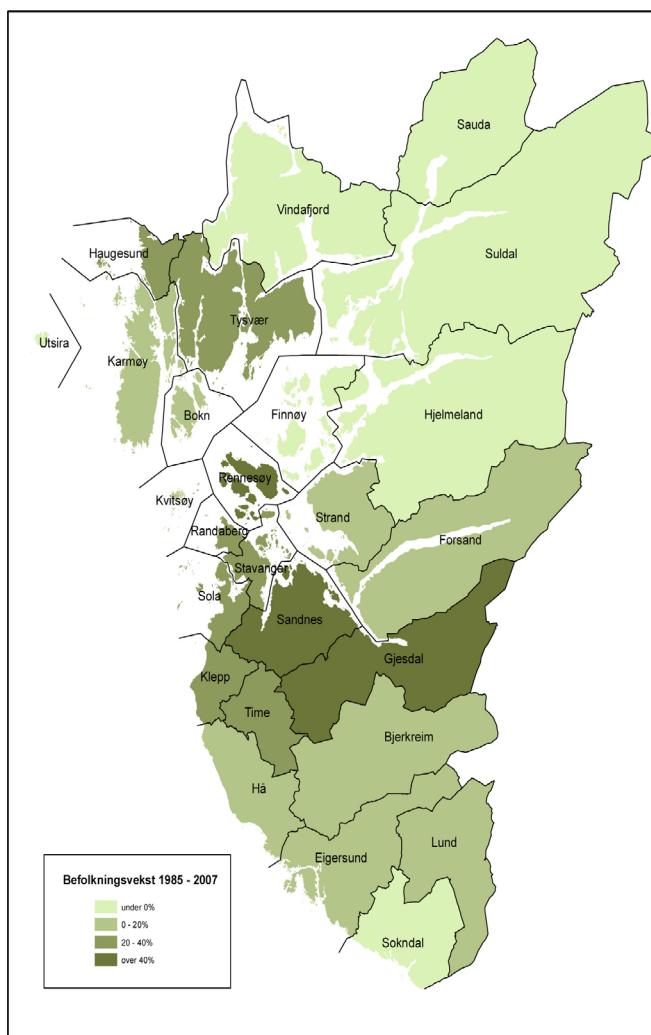
## 2. UTVIKLINGSTREKK

### Befolkning

Det gjøres oppmerksom på at oversikt over ulike utviklingstendenser kan ha ulike årstallsreier. Dette skyldes tilgjengelige statistikk.

Fylkets samlede folketall økte i perioden fra 1985 til 2007 med 79 000 personer, til i underkant av 405 000 personer, en økning på 24 %. Dette tilsvarer en gjennomsnittlig årlig vekst på 1,1 %. Til sammenligning hadde landet totalt en befolkningsvekst på 13 % i den samme perioden. Rogalands andel av den norske befolkningen økte i samme tidsrom fra 7,8 % til 8,6 %. Kun Akershus har opplevd større prosentvis folketilvekst.

Det er imidlertid viktig å nyansere bildet av Rogaland. Som kartet over befolkningsvekst viser, er veksten ujevnt fordelt på kommunene. Størst vekst har det vært på Jæren, som økte sin relative andel av befolkningen fra 61 % til 65 % i perioden 1985 til 2007.



Et viktig særtrekk ved Rogaland er at fylket har landets høyeste andel av total folketilvekst (summen av naturlig tilvekst og netto flytting) hentet fra fødselsoverskudd.

Rogaland har en ung befolkning i forhold til resten av landet. 64% av befolkningen er mellom 0 og 44 år, kun Oslo har en yngre befolkning.

Prognosene fram mot 2030 viser en betydelig befolkningsvekst i Rogaland, der hoveddelen av veksten vil komme på Jæren. Fylkets samlede folketall i perioden 2005–2030 er forventet å øke med opp mot 20% eller om lag 75.000 personer. Det er kun Oslo og Akershus som har prognoser om høyere befolkningsvekst. For landet forøvrig forventes det en økning på 14 %.

Prognosene for landet totalt viser at det forventes en betydelig endring i alderssammensetningen i retning mot en eldre befolkning. Andelen personer som er mellom 0 og 29 år synker i perioden 2005 – 2030 fra 38 til 35%, tilsvarende synker andelen personer som er mellom 30 – 49 år fra 29 til 25%. Andelen personer som er over 70 år vil stige fra 11 til 16%.

### Arealbruk og bosetning

Rogaland fylke dekker et areal på totalt 9 325 km<sup>2</sup>, og er av Statistisk Sentralbyrå inndelt i tre arbeids-, bo- og service-regioner (ABS-region). Dette er regioner der reisetiden med bil mellom kommunesenter og regionsenter skal være mindre enn en time og der minimum utpendling mot de andre kommunene i regionen skal være 10 %. For kommuner som faller utenfor denne definisjonen legges servicetilknypning til grunn.

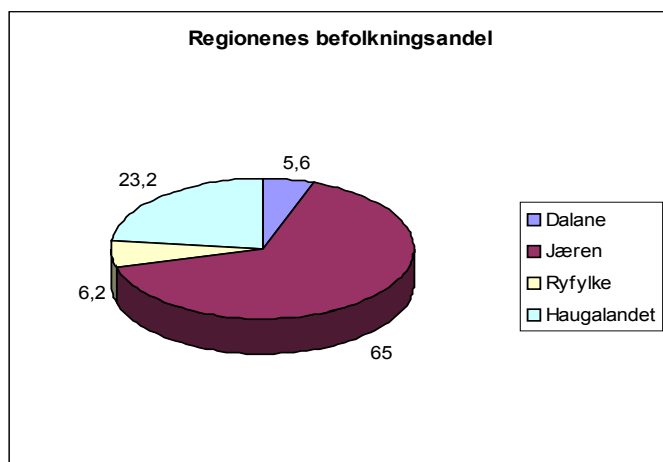
Det er imidlertid i denne planen valgt å benytte en inndeling av fylket i fire regioner, Dalane, Jæren, Ryfylke og Haugalandet, som tidligere er benyttet i ulike plansammenheng.

I Dalane er en stadig økende del av befolkningen bosatt i tettstedene med regionsenteret Egersund som det største, og med den største befolkningsøkningen. Sokndal har som eneste kommune hatt en reduksjon i befolkningen siden 1985, -6%. Industri og annen næringsvirksomhet er også hovedsakelig lokalisert til tettstedene. Dalanes andel av fylkets befolkning er redusert med om lag 1% mellom 1985 og 2007.

Jæren har hatt den største befolkningsveksten i fylket. Den største prosentvise befolkningsveksten siden 1985 har vært i kommunene Sandnes og Gjesdal, med henholdsvis 48% og 54%. Storbyområdet på Nord-Jæren (Stavanger, Randaberg, Sola og Sandnes) har fra 1985 hatt en befolkningsøkning på 32%, og har om lag 208 000 innbyggere. Innen dette bybåndet har vi sentrumsområder i Stavanger og Sandnes. Lengre sør langs Jærbanen er bybåndet brutt, men stasjonene langs banen har gitt opphav til tettstedene Klepp, Bryne, Nærbø, Varhaug og Vigrestad, tettsteder som har vært i jevn vekst. Jærens andel av fylkets befolkning har økt med 4% siden 1985.

Av kommunene i Ryfylke har det vært en relativ befolkningsøkning i kommunene Forsand, Strand, Rennesøy og Kvitsøy siden 1985. Hjelmeland, Finnøy, Sauda og Suldal har hatt en nedgang i antall innbyggere. Ryfylkes andel av Rogalands befolkning er redusert med om lag 1,5% siden 1985.

På Haugalandet har utviklingen av bolig- og næringsområder de siste 20 årene skjedd med ulike mønstre. Det har på den ene siden vært en økning av befolkningsandelen rundt regionsenteret Haugesund og på den andre siden spredning av boligfelt i mindre tettsteder i de øvrige kommunene, bl.a. Tysvær. Haugalandets andel av Rogalands befolkning er redusert med om lag 2% siden 1985.



Vesentlige trekk ved befolkningsutviklingen i Rogaland har altså vært en sentralisering til de største byene og tettstedene og at veksten har vært betydelig større i de bynære områdene på Jæren og på Haugalandet enn i Ryfylke og Dalane. Denne utviklingen har pågått i varierende styrke over flere år og sentraliseringstendensen forventes å fortsette også frem mot 2020.

## Næringsliv

Oljevirksomheten er den dominerende næringsvirksomheten i Rogaland. Styrken ved denne virksomheten er spesielt knyttet til den store konsentrasjonen av oljeselskaper, boreselskaper, forsyningsbaser og verksteder.

I følge Arbeidskraftundersøkelsen i 2006 har Rogaland 8,5% av landets arbeidsstyrke, 51% av befolkningen i Rogaland er sysselsatt. 29 % av de sysselsatte i Rogaland arbeider innen oljeutvinning, bergverksdrift, industri og kraft- og vannforsyning, mens den tilsvarende andelen for hele landet var på 21%.

Rogalands sterke rolle når det gjelder eksport av tradisjonelle varer illustreres ved at fylket i 2006 hadde 8,6 % av landets befolkning, men sto for 9,95 % av eksporten (olje og gass ikke medregnet). Eksporten av tradisjonelle varer produsert i Rogaland hadde i 2006 en samlet verdi på 30 milliarder kroner. Næringslivet i fylke påvirkes sterkt av de generelle utviklingstrekkene i nasjonal og internasjonal økonomi.

Avstander, tidsbruk og kostnader blir en stadig viktigere konkurransefaktor. En økende nasjonal og internasjonal konkurranse stiller skjerpede krav bl.a. til nye produkter, bedrifter og markeder. I den sammenheng er transport og logistikk viktig – i noen tilfeller kanskje avgjørende – for å kunne lykkes.





## 3. TRANSPORTSYSTEMET

### Godstransport

Godstransportarbeidet i Norge øker. Økonomisk vekst er sammen med reduksjon i transportkostnadene viktige drivkrefter i utviklingen. Teknologiske forbedringer muliggjør raskere transporter med større grad av pålitelighet, noe som bidrar til å redusere transportkostnadene. Norsk godstransport, både innenriks og utenriks, domineres av transport på veg og på sjø. Målt i tonnkilometer foregår 48% av godstransporten på sjøen mens 46% foregår på veg.

Innenriks transportarbeid, målt i tonnkilometer, hadde en gjennomsnittlig årlig vekst på 3,2% i perioden 1985-2000. Lavest lå jernbane, nesten uten vekst, mens vegtransporten hadde en vekst på om lag 5% årlig. Transportarbeidet økte prosentvis mer enn transporterte tonn i perioden, noe som betyr at gjennomsnittlig transportlengde har økt.

Godstransport til sjøs og på veg har helt ulike strukturer. Det meste av godstransporten med godsbiler skjer over korte avstander, mens skipene tar seg av de lange transportene. Gjennomsnittlig transportlengde for godsbiler i Norge er 50 km, mens den for sjøtransport er 500 km. Godstransport med jernbane har en gjennomsnittlig transportlengde på omlag 300 km.

Prognosene for utviklingen i innenlands godstransport på veg, bane og sjø viser at veksten vil være størst på veg og lavest for jernbane. Dersom alle planlagte og vedtatte infrastrukturprosjekter gjennomføres, vil man få en reduksjon i utført godstransportarbeid med jernbane fram til 2012, for så å øke igjen. I siste del av perioden vil jernbane være den raskest voksende transportformen i godstransporten.

### Jernbane

Jernbanelinja mellom Stavanger og Vest-Agder grense har en lengde på ca. 130 km. Traséen er mange steder over 100 år, og en del tekniske anlegg nærmer seg den teknisk/økonomiske levealder. Sporkvaliteten er god, men en del kjøreledning og signalanlegg må byttes ut etter hvert. Mellom Sandnes og Egersund er det tilstrekkelig antall kryssingsspor, men de er til dels for korte i forhold til godstogenes lengder. Godstrafikken drives i dag via to terminaler, Stavanger og Sandnes sentrum, med 14 km avstand mellom seg. For godstransport med jernbane er produksjonsstrukturen til/fra regionen stort sett uforandret i perioden 2002 – 2005 (4 tog mandag til fredag, med Stavanger og Kristiansand som knutepunkt på Sørlandsbanen).

Antall transporterte container og vekselflak målt i antall TEU<sup>1)</sup> økte med 16% i perioden 2002 – 2005.

Ny godsterminal på Ganddal ble ferdigstilt i slutten av 2007. Ganddal godsterminal er en intermodal bil- og banterminal som har fått en vesentlig høyere kapasitet og fleksibilitet til å håndtere framtidig etterspørsel og det kan forventes en overføring av godstransport på bil fra E18/E39 til Sørlandsbanen. Strekningskapasiteten på sporet mellom Stavanger og Ganddal er frigjort og skal utnyttes i persontrafikken.

Det ble i 2006 gjennomført en utredning av hvilke utviklingsmuligheter sammenkobling av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen kan gi. Utbyggingen vil koste 25 mrd. kroner og utredningen viser at det dette togtilbudet vil kunne drives med et betydelig overskudd. Sørlandsbanen og Vestfoldbanen må oppgraderes og moderniseres. Begge banene må kobles sammen med en ny jernbanestrekning mellom Porsgrunn og Skorstøl - og sammen danner dette den nye SørVestbanen. Sørlandsbanen i indre Telemark kan beholdes og brukes til gods- og lokal persontrafikk.

SørVestbanen vil tilby reisetider på tre timer mellom Kristiansand og Oslo fem timer mellom Stavanger og Oslo. Slike reisetider vil styrke jernbanen i konkurransen med fly, bil og buss både for forretningsreiser og private reiser. Utbyggingen av banen vil gi i en betydelig reduksjon i utslipp av karbondioxid og andre miljøgasser samtidig som den vil føre til reduserte ulykker på veinettet.

For å kunne realisere visjonen om SørVestbanen er det et behov for et langsiktig og samlende krafttak som går betydelig utover dagens nivåer og rammer i Nasjonal Transportplan.

Godstransport på jernbane var i Norge i 2005 på totalt om lag 24,9 mill. tonn, en økning på 1,7 mill. tonn (7%) fra 2004. Antall tonnkm var i 2005 på 3.150 mill, en økning på 300 mill. tonnkm (10%) fra 2004. Godstransporten på jernbane i Norge har hatt en vekst på 16,5% mellom 1998 og 2005.

### Sjøtransport

Hovedleden for skipsfarten, som benyttes til gjennomfart langs kysten, går i åpent farvann utenfor Dalane og Jæren og i lukket farvann gjennom Karmsundet. Hovedleden har forgreninger inn til de mest trafikkerte havnene i fylket som trafikkhavnene Egersund, Sola, Stavanger, Sandnes og Haugesund samt industrihavnene Sauda, Kårstø og Hydro Karmøy.

1 TEU er forkortelsen for *Twenty Feet Equivalents Units*

Sjøtransporten står for opp mot 90 prosent av den totale godstransporten til og fra Vestlandet. Under 10 prosent av transportvolumet (i tonn) er stykk gods. Stykkgodset går i hovedsak over offentlige havner og det er disse transportene som er sentrale i konkurranse om kostnader, ulike krav til terminalhåndtering, bruk av ulike transportmåter og transportkvalitet.

Godsmengden transportert på skip til og fra havneanlegg i Rogaland var 18 mill. tonn i 2002 og hadde i 2005 økt til 20,8 mill. tonn.

Persontrafikken på sjøen er dominert av innenlands hurtigbåt og ferjetrafikk, samt utanriksferjer fra Haugesund, Egersund og Stavanger til Storbritannia og Danmark.

## Luftfart

Rogaland har to flyplasser, Stavanger lufthavn Sola og Haugesund lufthavn Karmøy. Stavanger lufthavn er utstyrt med to baner med lengde hhv. 2 556 m og 2 199 m, mens Haugesund lufthavn har en bane med lengde 2 000 m. Videre har lufthavnene terminalbygg for inn-/utenlands flytrafikk. Stavanger lufthavn har også frakterminal for gods og eget terminalbygg for helikoptertrafikk.

Stavanger lufthavn gjennomgår i 2005 – 2007 en betydelig oppgradering som omfatter større og forbedrede terminalområder, gjenåpning av en rullebane, utvidelse av sikkerhetsområder rundt rullebanene og oppgradering av innflygningssystemene for å håndtere lavsiktsforhold (CAT II)

I 2000 ble det totalt fraktet 11 126 tonn gods (frakt og post) i Rogaland. Denne mengden fordeles med 9 986 tonn fra Stavanger lufthavn og 1 140 tonn fra Haugesund lufthavn. I 2006 var tilsvarende mengde gods 7 259 tonn, som fordeles med 6 957 tonn fra Stavanger lufthavn og 302 tonn fra Haugesund lufthavn.

På det organisatoriske plan er det tatt initiativ for regional overtakelse av både Stavanger lufthavn Sola og Haugesund lufthavn Karmøy.

## Vegnettet

Rogaland har 1 297 km riksveger og 1 807 km fylkesveger. I tillegg kommer 2 985 km kommunale veger. Standarden på vegnettet er svært varierende, og har partier som ikke tilfredsstillende krav til standard for vegnettet som er definert.

På flere strekninger finnes det begrensningene i kapasiteten på vegnettet, først og fremst i rushtidene i storbyområdet på Nord-Jæren og Haugesund og på de strekningene hvor ferjer inngår som en del av vegnettet.

Rogaland hadde i perioden 1993-2001 en vekst i den totale vegtrafikken på 24,2%, som gir en gjennomsnittlig vekst pr. år på 2,7%. Hele landet hadde i tilsvarende periode en vekst i vegtrafikken på 21%, som gir en gjennomsnittlig vekst på 2,3%. Rogaland hadde altså i perioden en større vekst enn landet for øvrig.

I perioden 2002 – 2005 har Rogaland hatt en vekst i den totale vegtrafikken på 7,8%, som gir en gjennomsnittlig vekst pr. år på 1,95%. Hele landet hadde i tilsvarende periode en vekst i vegtrafikken på 6,4%, som gir en gjennomsnittlig vekst på 1,6%. Rogaland har fremdeles en større vekst i vegtrafikken enn landet totalt, men veksten er redusert. Rogaland hadde mellom 2004 og 2005 den samme veksten i vegtrafikken som landet totalt.

I henhold til Vegdirektoratets fylkesfordelte prognoser forventes vegtrafikken i Rogaland å ha en årlig vekst på 1,4% i perioden 2006–2011 og 0,9% i perioden 2012-2020.

I følge SSBs lastebilstatistikk er totredjedel av turene med godstransport kortere en 30 kilometer og bare 7 % er lenger enn 200 kilometer. Distribusjon og andre korte transporter utføres i praksis bare av bil. På lange transporter generelt, og for spesielle godstyper, har jernbane betydelige markedsandeler.

E 39 fungerer som hovedtransportåre til/fra Stavanger regionen. I underkant av 40% av alle vogntog/semi-trailertransportene som bruker fergetilbudet til kontinentet i Kristiansand går eller kommer fra Vestlandet

## Ferje

Rogaland er avhengig av et godt fungerende ferjetilbud. Ferjesambandene er flaskehals i transportsystemet med en ekstra ulempe for nærings- og persontransporten. Rutetilbudet med ferje er i utgangspunktet et statlig ansvar. Rutetilbudet med ferje i Rogaland består totalt sett av 7 samband, disse er Mekjavik-Kvitsøy- Skudesnes, Mortavika – Arsvågen, Finnøysambandet, Hjelmeland-Nesvik-Ombo, Stavanger–Tau, Høgsfjordsambandet, samt Sand og Ropeid. Av disse samband anløper Finnøysambandet både riks- og fylkesveikaier, noe som innebærer at fylkeskommunen er delvis ansvarlig for rutetilbudet. De øvrige sambandene anløper kun riksveikaier og er med dette et statlig ansvar.

Ferjesambandene i fylket, både riks- og fylkesveisambandene, har siden midten av 90-tallet hatt en jevn trafikkøkning. I ferjesambandene over Boknafjorden og mellom Stavanger – Tau oppleves stadig kapasitets- og regularitetsproblemer.

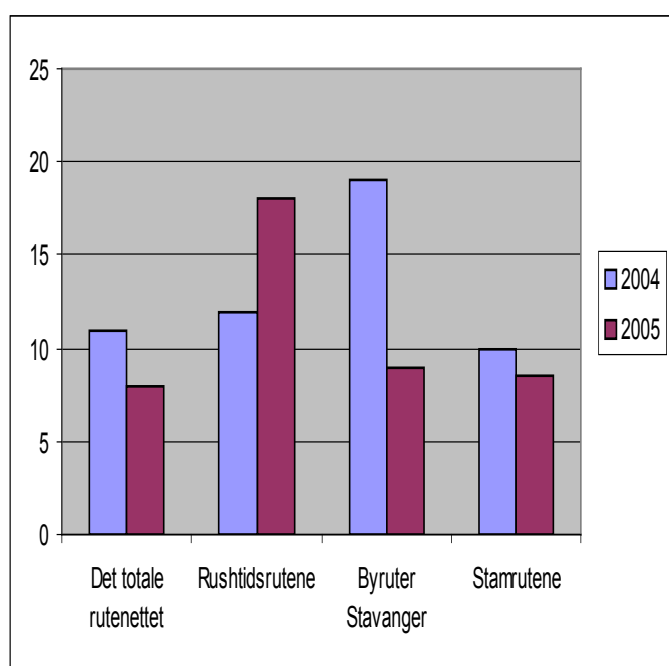
## Kollektivtrafikk

### Buss

Busstilbudet i Rogaland varierer til dels mye i de ulike deler av fylket. For byområdene på Nord-Jæren og i Nord-Rogaland er det et relativt godt utbygd rutenett med høy frekvens, mens rutetilbudet i mer spredtbygde strøk er mer beskjedent og ofte består av skoleruter, lokalruter i tettstedene og mellom tettsteder (deriblant bestillingsruter).

Det finnes regionale ekspressbussruter som går mellom Dalane - Stavanger og Haugesund - Stavanger. Fylket er dessuten tilknyttet det landsomfattende nett av ekspressbuss mellom Bergen – Stavanger, Stavanger – Kristiansand, Haugesund – Oslo og Stavanger - Oslo

Siden 1986 har den lokale busstrafikken i Rogaland gått gjennom ulike utviklingsperioder. I tidsrommet 1986–90 tapte busstrafikken passasjer og markedsandeler, mens en mer offensiv satsing på kollektivtrafikken etter 1990, gav positive resultater i form av økning i passasjertallene. Figuren nedenfor viser at fra 1995 flatet utviklingen i antall reiser ut før den i 1999 fikk en liten økning bl.a. som følge av at prisen på Ungdomskortet ble redusert med kr. 100,- samtidig som det ble gjeldende som skysskort for elever i videregående skoler. I 2000 fikk en nedgang i antall reisende som følge av både takstøkning og rutereduksjoner. Tilsvarende fikk vi en nedgang i antall passasjerer i 2003 som hadde sin hovedårsak i den store ruteomleggingen som ble gjennomført dette året. De påfølgende årene har vi hatt en stor økning i antall reisende med buss. Økningen har kommet på Nord-Jæren og er en følge av en satsning på kollektivtrafikken, med tiltak innenfor både takst og rute.



### Hurtig- og lokalbåt

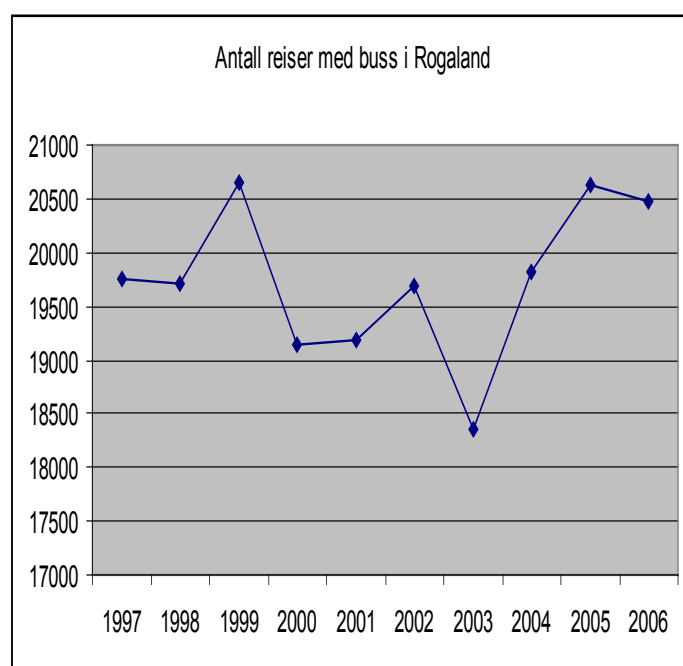
Det offentlige kollektivtilbudet på sjøen er et komplekst transportsystem der mange behov, som arbeidspendling, skoleskyss, fritidsreiser og godstransport skal ivaretas. Det finnes et hurtigbåttilbud mellom Stavanger og Nord-Rogaland og videre til Hordaland/-Bergen, lokalbåtruten på Lysefjorden en attraktiv turistrute i sommerhalvåret.

Den lokale hurtig- og lokalbåttrafikken i Ryfylke hadde på 1990-tallet en økning i antall passasjerer, før antallet passasjerer gikk noe ned på slutten av 90-tallet. Endringen i hurtig- og lokalbåttilbudet, som ble gjennomført i 2002 i forbindelse med at produksjonen ble konkurranseutsatt, resulterte første driftsår i noe færre reisende enn forventet. I de påfølgende år har det imidlertid vært mulig å opprettholde et stabilt og forutsigbart rutetilbud, og i første halvdel av 2003 snudde den negative trenden m.h.t. antall passasjerer for første gang på flere år.

### Jernbane

Jernbanen hadde totalt 52,5 mill. passasjerer i Norge i 2005, dette er en økning på om lag 7,5 mill. (17%) passasjerer fra 1997. I Rogaland har veksten i antall passasjerer på Jærbanen har vært svært stor. I 1991 reiste 663.000 passasjerer med banen, mens det i 2006 var 2,7 mill passasjerer, en økning på om lag 4,4 % fra 2005. Den prosentvise økningen på 15 år er over 300% .

Nye togsett ble tatt i bruk i 2002 og ga en kapasitetsøkning på om lag 50 %. Mellom Egersund og Sira er det imidlertid få og til dels korte kryssingsspor noe som gjør planleggingen av rutene lite fleksibel.



I samsvar med Stortingets vedtak i NTP 2006-2015 bygges det nytt dobbeltspor mellom Stavanger og Sandnes med ferdigstillelse senest innen 1. januar 2010. Som en del av anlegget bygges 4 nye holdeplasser på strekningen Stavanger – Sandnes. Disse er Paradis, Mariero, Jåttåvågen og Gausel.

Den pågående utbyggingen av dobbeltsporet mellom Stavanger og Sandnes muliggjør etablering av et nytt og særskilt bybanetilbud på strekningen mellom de to byene i tillegg til lokaltogtilbudet på Jærbanen. Bybanen vil være en moderne forstadsbane som i tillegg til å gå på trikkeskinner i by, kan benytte seg av ordinære jernbanskinner. Det foreligger en egen del-utredning til Transportplan for Nord-Jæren om bybane på Nord-Jæren der samfunnsmessige konsekvenser av etableringen av et bybanetilbud i korridoren Stavanger–Sandnes–Bryne og (Stavanger/Sandnes)–Gausel–Sola–Stavanger lufthavn Sola er analysert. Den konkluderer med at det under bestemte forutsetninger kan være grunnlag for å satse på et bybanetilbud mellom Stavanger og Sandnes/Bryne med supplerende bybanetraséer, inkl. forlengelse i Stavanger sentrum til Fiskepiren.

Dagens situasjon er preget av at jernbanen møter betydelig konkurranse fra bil, fly og ekspressbusser. Det forventes at denne konkurransen vil øke i årene framover. Dette skjerper kravene til jernbanen. Oppgradering av infrastrukturen for å muliggjøre økt hastighet, kortere reisetider og økt kapasitet er derfor helt nødvendig. Jernbaneverket engasjerte i 2006, på oppdrag fra Samferdselsdepartementet, uavhengige konsulenter for å gjennomføre en oppdatert analyse av hvilket potensial som kan ligge i høyhastighetstog i Norge. Utgangspunktet for arbeidet har vært å se på mulighetene for å bygge høyhastighetsbaner i korridorene: Oslo-Halden (Gøteborg), Oslo-Stockholm, Oslo-Trondheim, Oslo-Bergen og Oslo-Kristiansand-Stavanger, samt kombinasjonen av disse korridorene.

De analysene som så langt er gjort, peker på at markedspotensialet er svært varierende i de aktuelle korridorene, og relativt lavt sammenlignet med andre europeiske strekninger.

## Luffart

Antall personreiser over Stavanger lufthavn Sola har hatt en betydelig vekst. Fra 1,6 mill. reisende i 1992 til nær 2,6 mill. reisende i 2000 og over 3,2 mill. reisende i 2006. Antall reisende økte med nær 13% fra 2005 til 2006.

Avinor arbeider for at en høy andel av trafikken til og fra flyplassene skal foregå med kollektive transportmidler. For Stavanger lufthavn, Sola ligger andelen som reiser kollektivt på ca 13%.

Også Haugesund lufthavn Karmøy har hatt en betydelig økning i antall personreiser, fra 0,21 mill. reiser i 1990 til 0,35mill. i 2001 og 0,49 mill. reisende i 2006. Antall reisende økte med i overkant av 11% fra 2005 til 2006.

## Gang- og sykkel

Fylket har ca. 255 km gang-/sykkelveger langs stam-, riks- og fylkesvegene, fordelt med ca. 120 km langs stam- og riksvegene og ca. 135 km langs fylkesvegene. I tillegg kommer gang-/sykkelveger og fortau langs kommunale veger

For gang- og sykkeltrafikken er de største framkommelighetsproblemerknyttet til mangelen på sammenhengende gang-/sykkelveger – det gjelder både i og utenfor byer og tettsteder – og at eksisterende system ikke alltid er tilstrekkelig brukervennlig. Tunneler legger også store begrensninger på mulighetene for å ta seg fram i fylket pr. sykkel.

Hver dag foretas det i Rogaland rundt 320 000 reiser til fots og med sykkel, fordelt på om lag 230 000 fotturer og 90 000 sykkelturner. Det utgjør hhv. 16 % og 6 % av det totale antall reiser. På landsbasis er tilsvarende tall hhv. 22 % og 4 %.



## Informasjons- og kommunikasjonsteknologi

Den teknologiske utviklingen gir både transportpolitiske utfordringer og muligheter. De teknologiske framskrittene har i stor grad påvirket transportområdet direkte gjennom forbedringer og kostnadsreduksjoner.

Teknologi og intelligente trafikkstyringssystemer (ITS) vil i noen tilfeller kunne erstatte ny infrastruktur. Ved å investere i ITS-løsninger kan man på kort sikt oppnå løsninger som er med på å påvirke og styre trafikantenes og transportørens valg. I tillegg kreves politisk styring, samarbeid og god organisering. Sentrale elementer innen ITS er standardisert, effektiv og brukertilpasset informasjonstilgang, verktøy for optimering og effektiv utnyttelse av transport-infrastruktur

ITS-løsninger benyttet innenfor sjøfart er antikollisjonsradar (ARPA) som kom i 50-årene, DECCA-systemet for posisjonsbestemmelse som ble tatt i bruk i 60-årene, Inmarsat som ble etablert i 1979 samt VTS, sentral trafikkovervåkning iverksatt i 1985.

ITS har begynt å spille viktige roller for både transport av varer og personer. Førerløse kjøretøy er et av områdene som har kommet sterkt i den senere tid. Alt i dag ser vi eksempler på biler og tog som er programmert til å kjøre mellom forskjellige destinasjoner, samtidig som de også er i stand til å lese trafikkbildet og stoppe opp for hindringer underveis. Dette er også trender den maritime næringen helt klart vil bli berørt av i tiden som kommer.

Utviklingen av ITS er i sterk fremvekst over hele verden og det er opprettet egne ITS organisasjoner i mange land. ITS Norge samler IKT interessene innenfor samtlige transportformer bane, luft, sjø og veg og legger spesiell vekt på det multimodale aspektet i tråd med Nasjonal Transportplan.

Økt bruk av informasjons- og kommunikasjonsteknologi, IKT, er viktig for å øke sikkerheten, kapasitetsutnyttelsen og effektiviteten i transportsektoren. IKT har direkte innvirkning på transportsektoren ved at det generelt skaper forbedret sikkerhetsteknologi, satellittnavigasjon, elektronisk billettering og logistikksystemer. Elektronisk infrastruktur omfatter de fysiske installasjonene som er nødvendig for elektronisk datautveksling og de kommunikasjonssystemer som kan etableres ved hjelp av den fysiske infrastrukturen.

IKT kan bidra til økt kvalitet i form av bedre informasjonsflyt, elektroniske systemer for informasjon og betaling i kollektivtransporten. Posisjoneringsystemer og signalprioritering kan bidra til økt framkommelighet. I Rogaland er ny IKT tatt i bruk bl.a. ved elektronisk billettering, ruteinformasjon, sanntidsinformasjon, tilrettelagt transport for funksjonshemmede samt trafikkstyringstiltak for å prioritere kollektivtrafikken på vegnettet.

I godstransport kan IKT brukes på områder som flåtestyring og sporing av gods. Innen Jernbane kan IKT brukes i signal- og sikringsanlegg, anlegg for trafikkstyring og telekommunikasjon/GSM-R.

## 4. PLANGRUNNLAGET

### Gjeldende planer og planer under utarbeidelse

**Fylkesdelplan for areal og transport på Haugalandet** ble vedtatt av fylkestinget i juni 2004. I forbindelse med revisjon av den forrige transportplanen for Nord-Rogaland ble det erkjent at det på Haugalandet er omfattende pendling og at transportsystemet bør ses i en større sammenheng. Planområdet er derfor utvidet til å omfatte kommunene Haugesund, Karmøy, Tysvær, Sveio, Bokn, Vindafjord, Ølen, Etne og Sauda. Fylkesdelplanens formål er å integrere hensynet til bærekraftig utvikling på Haugalandet gjennom en planprosess der utbyggingsbehov, transportbehov, energi-, verne – og miljøhensyn ses i sammenheng i et langsiktig perspektiv. Planen er en samordningsplan med tanke på gang-/sykkel- og kollektivtransport samt vegutbygging.

Rv 47 T-forbindelsen, som knytter sammen midtre del av Karmøy og industriområdene på Kårstø, er et dominerende enkeltelement i planen. Denne forbindelsen er viktig for fremkommelighet og kostnadsbesparelse for biltrafikanter og bedrifter.

**Transportplan for Haugalandet - Handlingsplan 2006-2020** ble vedtatt i Fylkestinget i desember 2004 og er utarbeidet på bakgrunn av og som en konkret utbyggings og finansieringsplan til Fylkesdelplan for areal og transport på Haugalandet. St.prp. nr. 57 Om delvis bompengefinansiering av prosjekt og tiltak på Haugalandet i Rogaland og Hordaland ble vedtatt i mars 2007.

**Fylkesdelplan for areal og transport i Dalane 2005 – 2015**, ble vedtatt i fylkestinget i desember 2004 og godkjent av Miljøverndepartementet i juni 2005. Planen omfatter kommunene Bjerkreim, Eigersund, Lund og Sokndal. Formålet med planen er å bidra til et sikkert, miljøvennlig, helhetlig, effektivt og samfunnsøkonomisk gunstig transportsystem. Planen skal bidra til utvikling av et konkurransedyktig næringsliv i distriktene og regionen som helhet samt kvalitativt gode tettsteder i Dalane-regionen. Transportplanen skal bygge opp om arealbruksløsninger som begrenser transportbehovet, økonomiserer med arealer og naturressurser, og som gir gode og trygge nærmiljø. Planen inneholder en rekke tiltak for å bedre forholdene for gående, syklende, kollektivreisende og bilister, men ingen store prosjekter dominerer planen.

**Fylkesdelplan for havner i Rogaland 1998-2007** ble vedtatt av fylkestinget i mars 1998 og godkjent av Miljøverndepartementet i september 1998. Planen tar sikte på å styrke havnene i Nord-Rogaland (Karmsund), Nord-Jæren (Risavika) og Dalane (Eigersund). Et viktig moment i så måte er å bedre vegforbindelsene til havnene. Dette følges opp i de forskjellige regionale transportplanene.

**Fylkesdelplan for langsiktig byutvikling på Jæren** ble vedtatt av fylkestinget i oktober 2000 og godkjent av Regjeringen i mai 2001. Planen har som siktemål å begrense arealbruk, og legge til rette for mer miljøvennlig transport i storbyområdet på Jæren. Planområdet omfatter kommunene Stavanger, Sandnes, Sola, Randaberg, Rennesøy, Strand, Klepp, Time, Hå, og Gjesdal. En bærebjelke i planen er utviklingen av et banebasert kollektivsystem (bybane). Bybanen er et moderne togkonsept, som både kan benytte seg av jernbanespor og trikkeskinner. Utvikling av et høyverdig kollektivtilbud kombinert med høyere arealutnyttelse skal gi økte markedsandeler for kollektivtransporten.

Statens vegvesen Rogaland gjennomførte i 2002 en konsekvensutredning for bybane på strekningen Stavanger - Ganddal. På lengre sikt legger planen opp til at det også skal gå bybane både til Sola flyplass og til nye utbyggingsområder øst og sør i Sandnes.

**Transportplan for Jæren - Handlingsprogram 2005 - 2015** ble vedtatt av fylkestinget i juni 2004. Planen revideres hver 4. år. Transportplanen har sin bakgrunn i TP10-satsingen i de 10 største byområdene i Norge, der formålet var å vri mer transport fra bil og over på mer miljøvennlige transportmidler. Planen er utarbeidet i et nært samarbeid mellom fylkeskommunen, Statens vegvesen Rogaland og kommunene Stavanger, Sandnes, Sola, Randaberg og Klepp. Tiltakene i planen omfatter veg- og baneutbygging, infrastruktur for kollektivtrafikken, gang- og sykkeltiltak, miljø- og trafikksikkerhetstiltak, utvikling av det overordnede regionale turvegnettet, utvikling av godsterminaler samt tilrettelegge transportsystemet for alle brukergrupper. Bompengesystemet er en viktig del av finansieringen.

**Fylkesdelplan for areal og transport i Ryfylke 2002-2011** ble vedtatt av fylkestinget i juni 2001 og godkjent av Miljøverndepartementet i mars 2002. Dette er en plan for den regionale utviklingen i Ryfylke som omfatter kommunene Sauda, Suldal, Hjelmeland, Strand, Forsand, Rennesøy, Finnøy og Kvitsøy.

Et sentralt grep i planen er å satse på Rv 13 som hovedåren i transportsystemet for indre deler av Ryfylke. Prosjektene i planen er i hovedsak knyttet opp til utbedringer av Rv 13, og et meget viktig element i så måte er etableringen av en ferjefri forbindelse mellom Ryfylke og Stavanger (Ryfast). Et annet viktig element i planen er å forenkle ferjetrafikken i Ryfylke betraktelig ved å utvikle Judaberg i Finnøy kommune som et kollektivknutepunkt. For at dette skal bli vellykket forutsettes det en ferjefri forbindelse mellom Finnøy og Rennesøy (Finnfast), som er under bygging og vil bli fullført i 2008. Rennesøy har i dag undersjøisk tunnel til Nord-Jæren. Andre viktige element i planen, er byggingen av tunnel mellom Sauda kommune i Rogaland og Etne kommune i Hordaland samt bygging av bro over Sandsfjorden (Rv46).

**Transportplan Vestlandet 2007 - 2019** ble vedtatt i Vestlandsrådet i 2006. Transportplanen trekker opp Vestlandsrådets mål og strategier for en fremtidsrettet transportutvikling. Planen omhandler tiltak innenfor vegsektoren, med Kyststamvegen, øst-vest-sambandene, øvrig vegnett, rassikring og ferjedrift. Tiltak innenfor jernbane, sjøtransport, luftfart samt regional kollektivtransport. I planen er det lagt til grunn at transportsystemet skal være universelt utformet og tilgjengelig for alle trafikantgrupper.

**Fylkesdelplan for jernbanen 2002-2011** ble vedtatt i fylkestinget i desember 2001. Som et første ledd i utbyggingen av en bybane, jf. Fylkesdelplan for langsiktig byutvikling på Jæren, forutsettes det dobbeltspor på jernbanen mellom Stavanger og Sandnes. Et annet viktig element i planen er ny godsterminal på Ganddal som skal erstatte de eksisterende terminalene i Stavanger og Sandnes. Denne terminalen vil effektivisere og forenkle godstransporten på jernbane, samt redusere støy for boliger som ligger nær jernbanetraseen Stavanger-Sandnes.

Et tredje element i planen er rassikring av jernbanetraseen gjennom Drangsdalen i Lund kommune. En utbedring her vil både bedre sikkerheten og fremføringshastigheten for region-, langdistanse-, og godstog.

**Fylkesvegplan – handlingsprogram 2006 – 2009** ble vedtatt i fylkestinget i desember 2005. Formålet med planen er å kartlegge behov for nødvendige tiltak samt foreslå konkrete tiltak i henhold til målsettinger og strategier gitt i gjeldende planer.

**Fylkesdelplan for E 39 Kyststamvegen – Boknafjordkryssingen** ble vedtatt i fylkestinget i februar 2004 og godkjent i Miljødepartementet i august 2004. St.meld. nr 46 (1999-2000) Nasjonal transportplan 2002-2011 fremhever E 39 Kyststamvegen som et strategisk grep for å skape en sterk region i Vest-Norge. En mest mulig ferjefri veg med høy standard langs Vestlandskysten har lenge vært et overordnet mål for Rogaland og et felles mål for Vestlandsfylkene. Planens formål er å avklare den videre utviklingsstrategien for realisering av et av nasjonens mest betydningsfulle samferdselsprosjekt. Planen anbefaler at det bygges en undersjøisk tunnel mellom Randaberg og Bokn med arm til Kvitsøy legges til grunn for utvikling av E 39 Kyststamvegen. Kommunedelplan for E 39 sluttbehandles høsten 2007.

**Strategisk gjennomføringsplan for kollektivtrafikken** ble vedtatt i juni 2001. Hovedfokus i planen er en omfattende omlegging av bussrutene på Nord-Jæren. Det skal satses høyfrekvente bussruter der hvor potensialet for flere kunder er størst. Omleggingen ble iverksatt 01.01.03 og erfaringene er svært positive, med en relativt stor passasjervekst.

**Handlingsplan for trafiksikkerhet i Rogaland 2006 – 2009** ble vedtatt i Fylkestinget i oktober 2006. Planen er retningsgivende for fylkeskommunens trafiksikkerhetsarbeid og gi grunnlag for å tilrå og samordne tiltak for å bedre trafiksikkerheten i fylket.

**Fylkesdelplan for universell utforming** er under utarbeidelse og ventes vedtatt i Fylkestinget i mars 2007. Universell utforming handler om hvordan vi kan innrette samfunnet, tjenesteyting, omgivelser og produkt slik at flest mulig mennesker kan delta på vanlige vilkår uten behov for spesiell tilpassning. Fylkesplanen for Rogaland 2006-2009 har som et viktig mål å gi "likeverdige levekår for alle i alle faser av livet"

**Rassikringsplan for riks- og fylkesvegane i Rogaland** ble vedtatt av utvalg for samferdsel i desember 1998. Planen gir en oversikt over kjente rasutsatte punkter og strekninger langs dette vegnettet og en prioritering av rassikringstiltak basert på analyse av de enkelte strekninger med hensyn til rashypighet, trafikkmengder og andre relevante parametere. Statens Vegvesen region vest har utarbeidet en rassikringsplan for regionen.

## Transportpolitikk i EU

EUs transportpolitikk er nedfelt i White Paper om "European transport policy for 2010: Time to decide". Det gjennomføres for tiden en midtveis-evaluering av dette White Paper, men hovedlinjer i transpolitikken ligger fast.

En hovedidé i transportpolitikken er at transportsystemet må optimaliseres for å møte behovene knyttet til utvidelsen av EU og bærekraftig utvikling. Et transportsystem må være bærekraftig både fra et økonomisk og sosialt så vel som miljømessig synspunkt.

Det pekes på at mangelen på harmonisert transportpolitikk har ført til en rekke problemer:

- Ulik vekst innen ulike transportmidler, noe som er et signal om at eksterne kostnader ikke er inkludert i prisingen av transport
- Trafikkøer på hovedvegnett og jernbanenett, i byer og på flyplasser
- Skadelige miljøbelastninger og helseproblem, særlig trafikkulykker

Det pekes også på at trafikkøer i stor grad skyldes forsinkelse i utbygging av det trans-europeiske infrastrukturnettverk. På den annen side understrekes det at utkantområder og enklaver, hvor det er så liten trafikk at ny infrastruktur i utgangspunktet ikke er lønnsom, fører til forsinkelser i investering slik at disse områdene ikke blir knyttet hensiktsmessig til sentrale områder.

Ut fra denne situasjonen er det viktig å gradvis bryte den tradisjonelle bindingen mellom økonomisk vekst og vekst i transportarbeidet. EU har valgt en integrert tilnærming som innebærer en serie av tiltak som spenner fra prising til revitalisering av alternativer til vegtransport og målrettet investering i det trans-europeiske transportnett.

### Transportpolitiske tiltak

Det er trukket opp retningslinjer for hvilke tiltak som skal brukes for å gjennomføre EUs transportpolitikk. Disse tiltakene er:

- Revitalisering av jernbanenettet
- Forbedre kvaliteten i vegtransportsektoren
- Fremme sjøtransport og indre vannveier
- Få til en balanse mellom vekst i flytrafikk og miljø
- Få til intermodalitet i praksis
- Bygge ut det trans-europeiske transportnett
- Forbedre trafiksikkerhet
- Utforme en politikk for effektive avgiftsordninger for transport
- Akseptere rettigheter og plikter for brukere
- Utvikle høy-kvalitet bytransport
- La forskning og teknologi utvikle ren og effektiv transport
- Håndtere konsekvensene av globalisering
- Utvikle miljømessige mål for bærekraftige transportsystemer på mellomlang og lang sikt

### Refleksjoner knyttet til Vestlandet

I europeisk målestokk er Norge og Vestlandet et utkantområde. Norge har behov for godt transportnett til resten av Europa, Vestlandet trenger gode forbindelser til Østlandet/Oslo-området, og Vestlandet trenger gode interne forbindelser. Det er i tråd med EUs transportpolitikk å prioritere investeringer til både jernbane og veg for å få et optimalt transportnett. Det er ikke et enten - eller, men et både-og mellom jernbane og vegtransport, men optimalisering innebærer et sterkere fokus på jernbane enn tradisjonelt. Dette gjelder både godstrafikk og persontrafikk.

Overføring av gods fra veg til sjø og jernbane er et av de mest sentrale temaer for EU. En tilsvarende prioritering i Norge er viktig både for Norge selv og for å bidra til å løse problemer andre steder. Er gods først plassert på langtransportbil i Norge vil man i praksis ikke flytte det over på sjø eller jernbane når man kommer til EU-grenser.

Intermodale transportløsninger og intermodale terminaler er en forutsetning for å overføre gods på en effektiv måte fra veg til sjø og jernbane. Derfor vil det være viktig for havner på Vestlandet å utvikle effektive intermodale knutepunkter for godstransport. Bedre jernbane- og vegforbindelser til Østlandet vil kunne utnyttes til å snu godstrafikken til og fra utlandet. Gods til Østlandet kan like gjerne komme inn til Norge via Vestlandet som gods til Vestlandet i dag kommer via Østlandet. Dette vil kunne bedre retningsbalansen og gjøre intermodale transportløsninger enda mer konkurransedyktige.

EU satser på motorveger til sjøs, og EU vil gi finansiell støtte til land som vil investere i infrastruktur som trengs for å realisere aktuelle motorveger til sjøs. Dette innebærer at EU vil finansiere tiltak i havner og terminaler samt tilførselsveger, jernbanetilknytninger og terminalanlegg. Dette bør også være norsk politikk og tas med i revisjon av Norsk Transportplan.

I byområder vil det, som i EU-land, være en målsetting om samfunnsøkonomisk god balanse mellom privatbil og kollektivtrafikk. Det er et poeng at man må lykkes med lokale tiltak for å oppnå nasjonale målsettinger. Derfor er øremerkede statlige midler til forbedring av kollektivtrafikk et egnet virkemiddel.

Trafiksikkerhet er et fokusert område i EUs politikk. Det påpekes at det er et misforhold mellom innsats for å unngå ulykker på veg og ulykker på andre områder enn vegtrafikk. Til sammenlikning tilsvarer vegtrafikkulykker i Europa at det faller ned et middels stort fly hver dag. EU opererer ikke med en 0-visjon, men har halvering av ulykker som et mål. Dette bør være et realistisk mål for Norge og Vestlandet.

EU retter stor oppmerksomhet på finansiering av investeringer og at statlige bevilgninger ikke er tilstrekkelig. Det er behov for brukerfinansiering og for OPS-løsninger. Særlig brukerfinansiering er et velkjent grep på Vestlandet, men OPS kan utnyttes mer. For å skaffe en bedre balanse mellom transportformer, til fordel for sjøtransport og jernbane i forhold til vegtransport, vil en tankegang om kryss-subsidiering fra vegtransport til andre transportformer kunne være et transportpolitisk grep.





## Annet planarbeid

### Havneutvikling

Arena for Regional Næringsutvikling og Entreprenørskap (ARNE) har vært oppdragsgiver for en perspektivanalyse for utvikling av transport- og logistikk-knutepunkt på Nord-Jæren som ble ferdigstilt i 2001, og som ble revidert i 2006. Analysen gir en beskrivelse av dagens situasjon innenfor godstransport og logistikk, samt drivkrefter og trender innenfor sektoren. I tillegg til å gi konkrete anbefalinger redegjør analysen for ulike scenarier for utviklingen av godstransport og logistikk i Stavanger regionen.

### Stavanger som nasjonalt logistikknutepunkt

En rapport utarbeidet etter samarbeid mellom Fiskeridepartementet, Rogaland fylkeskommune, Stavangerregionen Havn IKS og NorSea AS har fokusert på mulighetene til å utvikle et nasjonalt trafikkknutepunkt for containertrafikk til og fra Vestlandet i Stavangerregionen. Rapporten viser utviklingspotensialet for Risavika etter at området på det nå nedlagte Shell-raffineriet er regulert til industriutvikling og havn. Rapporten fokuserer på trafikkbehov, samarbeid mellom offentlige og private aktører, samt en vurdering av Risavika som godshavn.

### Northern Maritime Corridor (NMC)

Det er et omfattende samarbeid mellom fylker, kommuner, havner og private bedrifter langs hele den vestre del av landet for å promotere en effektiv, sikker og bærekraftig transport i Nordsjøregionen og langs kysten til og fra Nordområdene helt opp til Russland. Av deltakere fra Rogaland kan nevnes offentlige havner, private aktører og West Link. Arbeidet ledes av Rogaland fylkeskommune.

### Storbyanalyse

Som innspill til arbeidet med Nasjonal transportplan 2010 – 2019 er storbyene bedt om å utarbeide egne analyser for storbyområdene. Rogaland har valgt å fokusere på hele storbyområdet på Nord-Jæren. Storbyanalysen utarbeides i regi av transportplanssamarbeidet på Jæren og ble ferdigstilt i 2006.



## 5. OVERFØRING AV PERSONTRANSPORT FRA BIL TIL MILJØVENNLIGE TRANSPORTMIDDEL

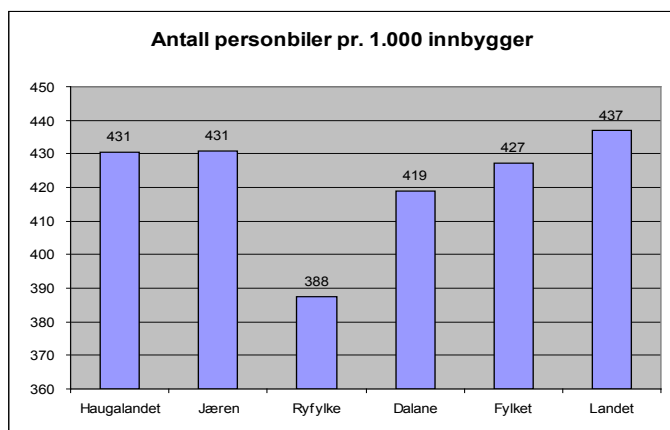
Med miljøvennlige transportformer forstås i denne sammenheng transportformer hvor utslippene pr. personkilometer er mindre enn hva tilfellet er for personbil. Utfordringen er å legge til rette for overføring av persontransport fra bil til gang-, sykkel-, bane- og/eller busstransport.

### Status og utviklingstrekk

#### Tilgang til transportmiddel

Kjøretøybestanden har økt hvert år siden 1996. Ved utgangen av 2005 var det registrert 2 331 000 person- og varebiler i landet, en økning på 3,1% fra året før og 502 kjøretøy pr. 1 000 innbyggere.

2 028 000 av den totale kjøretøybestanden var personbiler, en økning på 2,6% fra året før og 437 personbiler pr. 1 000 innbyggere.



I Rogaland var antall person- og varebiler ved utgangen av 2005 på 191 200 biler, 481 pr. 1 000 innbyggere.

Antall personbiler i fylket var på 170 000, 427 biler pr. 1 000 innbyggere. Figuren ovenfor viser at personbiletettheten er størst på Haugalandet og Jæren med 431 biler per 1 000 innbyggere. Ryfylke har en betydelig lavere personbiletetthet enn de andre regionene med sine 388 personbiler pr. 1 000 innbyggere.

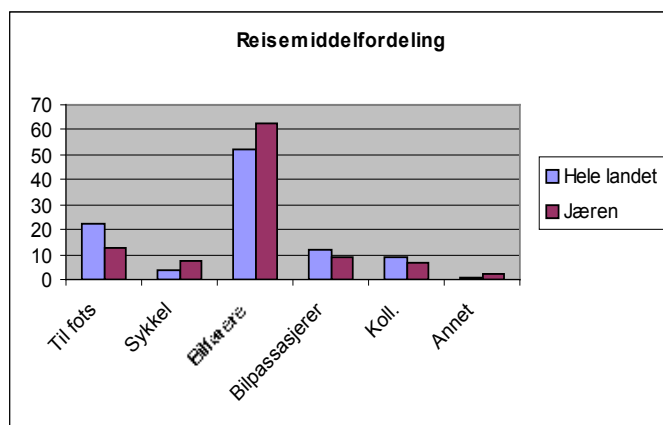
På landsbasis er det en sykkeltetthet på 750 sykler pr. 1 000 innbyggere over 12 år. Det foreligger ikke materiale som gir oversikt over fylkets sykler. Reisevaneundersøkelsen foretatt for Stavangerregionen i 2005 viser imidlertid at 81 % av de spurte enten eier eller disponerer sykkel – altså en tetthet på 810 sykler pr. 1 000 innbygger over 15 år. Dette er en økning på 5% fra forrige reisevaneundersøkelse som ble gjennomført i 1998.

Det ble i 1995 grovt beregnet at ca. 60 000 bosatte og 50 000 arbeidsplasser er lokalisert i en avstand mindre enn 1 000 meter fra Jærbanens stasjoner. Kommunene langs Jærbanen har de siste ti år hatt blant fylkets største befolkningsvekst, noe som tilsier at disse tallene sannsynligvis er betydelig høyere i dag og fremdeles utgjør et stort potensielt kundegrunnlag (evt. i kombinasjon med annet reisemiddel).

Tilgangen på busstransport for lokale reiser varierer i fylket. Best tilgang er det i de tettbygde byområdene på Nord-Jæren og i Nord-Rogaland. Grovt anslått har rundt 270 000 personer i disse områdene tilgang til buss med minimum timefrekvens (tettere i rushtidene). For fylkets øvrige 135 000 innbyggere er busstilbudet mer beskjedt. Om lag 90% av bussreisene som blir foretatt i fylket skjer i og ved byområdene Stavanger/Sandnes og Haugesund/Karmøy.

#### Reisemiddelfordeling og reisehyppighet

Den landsomfattende reisevaneundersøkelsen fra 2001 og reisevaneundersøkelsen blant befolkningen i Stavangerregionen i 2005 viser at andelen turer til fots, med kollektive reisemiddel og som bilpassasjer er lavere i Stavangerregionen enn i resten av landet. Antall bil- og sykkelturer er høyere enn landsgjennomsnittet.



I den landsomfattende reisevaneundersøkelsen fra 2001 var gjennomsnittlig antall reiser pr. person pr. døgn på landsbasis 3,09 som er om lag samme antall reiser som ble gjennomført i både 1992 og 1998. Dette indikerer at mobiliteten har endret seg lite og at vi reiser like mye nå som for 10 år siden. Tilsvarende tall for Stavangerregionen i 2005 var 3,8 reiser pr. person pr. døgn, som er en økning på omlag 0,2 reiser (fra 3,65 reiser) i 1998.

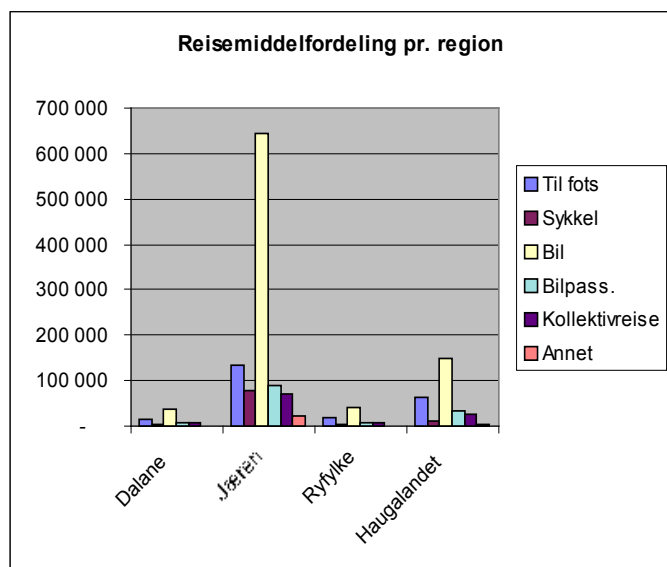
Dette betyr at vi har en høyere reisefrekvens i Stavanger-regionen enn landsgjennomsnittet, noe som bl.a. skyldes at fylket har en yngre befolkning enn resten av landet.

Det er viktig å være oppmerksom på at den reelle reisemiddelfordelingen både på landsbasis og for Rogaland ikke fanger opp en rekke gang- og sykkelturet, og at undersøkelsene ikke er direkte sammenlignbare på grunn av de ulike nedre aldersgrensene.

## Reisevolum

Det beste bilde av reisemiddelfordelingen i de enkelte områder av fylket vil vises om reisevaneundersøkelsen for Stavangerregionen fra 2005 legges til grunn for Jæren og den landsomfattende undersøkelsen legges til grunn for de resterende deler av fylket.

Legger vi til grunn de reisehyppigheter og reisemiddelfordelinger som det er redegjort for ovenfor, blir reisevolumet i 2005 for befolkningen i fylket rundt 1,5 mill. turer pr. dag. Forskjeller mht. reisevolum og reisemiddelfordeling mellom ulike deler av fylket er gitt i den grafiske framstillingen. Antall reiser angis pr. dag.



## Konkurransflater

Et vilkår for at overføring av persontransport fra bil til miljøvennlige transportmidler skal kunne skje, er at transportbrukerne står ovenfor et reelt valg av alternative transportmidler når transportoppgaven skal løses. Det må altså forekomme en *konkurransflate* mellom transportmidlene. Viktige elementer for beskrivelse av konkurransflater er fysisk tilgjengelighet, frekvens, pris, kvalitet og reisetid.

For Rogalands vedkommende finnes det slike konkurransflater på reiser opp til 5 km. For disse lokale reisene er det i tillegg til konkurransflate mellom bil og gang/sykkel i hele fylket også konkurransflate mellom bil og buss på Nord-Jæren og i Haugesund–Karmøy-området.

Reiser over 5 km. Reelle konkurransflater mellom bil og miljøvennlige transportmidler for disse reisene er lokalisert til Nord-Jæren og aksene Åkrehamn–Kopervik–Haugesund, samt til den regionale transportkorridoren Egersund – Stavanger. Slik konkurransflate kan også utvikles langs E 39/E 134 i nasjonal transportkorridor 4.

Det er altså i byområdene på Nord-Jæren og i Haugesund/Karmøy det kan sies å være potensiale for overføring av persontransport fra bil til gang-/sykkeltransport eller buss. Potensialet er dessuten størst når det gjelder arbeids- og skolereiser, da disse er konsentrert til spesielle tider på døgnet, mange reisende har felles start- og målpunkter for sine reiser og reisene har et stabilt mønster.

## Volumbetraktninger

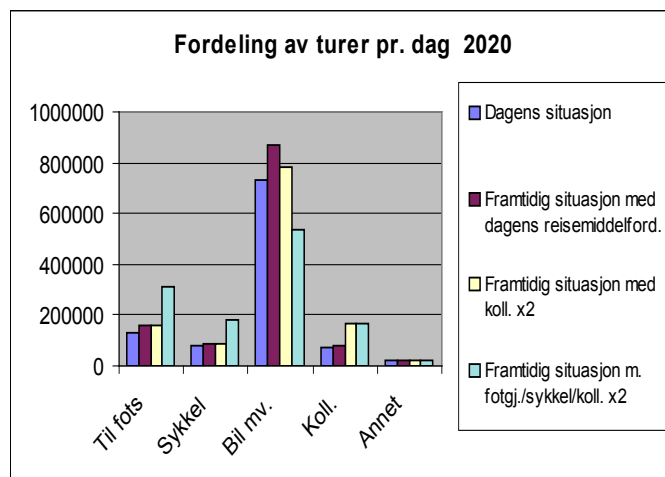
For å gi et bilde av hvilke volumendringer ulike vridninger av reisemiddelfordelingen kan føre til, er det tatt utgangspunkt i situasjonen på Jæren (tilsvarende relevante data mangler for den resterende del av fylket) og vist hvordan denne vil bli i 2020.

Dersom dagens reisemiddelfordeling beholdes og Vegdirektoratets prognoser for vekst i vegtrafikken legges til grunn, vil biltransporten øke med 131 000 turer. Den totale vegtrafikken vil øke med 185 000 turer eller 18%.

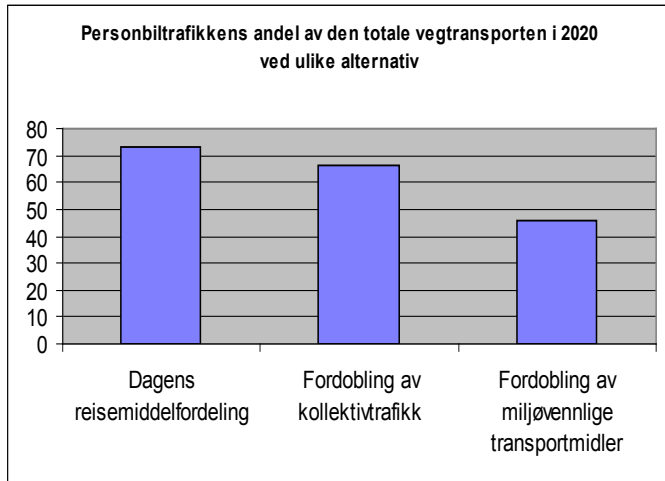
Dersom kollektivtransporten dobler dagens markedsandel fra i underkant av 7% til om lag 14 %, på bekostning av biltrafikken, vil biltrafikken allikevel, som følge av den generelle veksten i biltrafikken, øke med 48 000 turer pr. dag, dvs. 6,5 %.

Dersom alle de miljøvennlige transportformene dobler dagens markedsandel på bekostning av biltrafikken vil denne reduseres med nær 200 000 turer, dvs. en nedgang på 27 %.

Dersom det forutsettes at personbiltrafikkens volum på Nord-Jæren ikke skal øke, og at hele den forventede vekst i transportvolumet skal opptas av de miljøvennlige transportmidlene, vil de miljøvennlige transportmidlenes markedsandeler måtte øke fra 27 % i 2005 til 54 % i 2020.



Diagrammet nedenfor viser at personbiltrafikkens andel av den totale vegtransporten vil være på 77% i 2020, med dagens reisemiddelfordeling. Dersom kollektivtrafikken dobles på bekostning av personbiltrafikken vil andelen være på 66% og dersom antall gående, syklende og reiser med kollektivtrafikk dobles, på bekostning av personbiltrafikken, vil andelen være 46%.



Det presiseres at prognosene som omtales er passive frem-skrivninger ut fra dagens situasjon og utviklingstrender. Dersom de miljøvennlige transportformene skal doble sin markedsandel på bekostning av personbiltrafikken vil det kreve omfattende endringer i arealbruk og lokalisering av boliger, næringsvirksomheter og andre publikumsrettede anlegg. Det vil også kreve investeringer i veianlegg samtidig som det vil kreve en betydelig økning i tilgjengelig kapasitet på kollektivtransporten. Det vil være svært kostnadskrevende å etablere et tilbud som har tilstrekkelig kapasitet til at en slik markedsandel kan oppnås.

## Aktuelle virkemidler

### Areal- og transportplanlegging

Det er en nær sammenheng mellom arealbruk, transportsystem og transportvolum. Ansvar for å få til gode helhetlige areal- og transportløsninger er imidlertid splittet på flere nivåer. Lokalt samarbeid er avgjørende for et vellykket resultat. Foruten konkrete infrastrukturiltak er vesentlige strategier innenfor samordnet areal- og transportplanlegging:

- utbygging langs aksene som lar seg betjene effektivt med kollektivtransport.
- tett utnyttelse av arealer til boligbebyggelse og næringsvirksomhet.
- konsentrere virksomheter og service der hvor kollektivtilgjengeligheten er størst.
- bruk av informasjons- og kommunikasjonsteknologi.
- dagligvarebutikker nær/i boligområder.

Både kommunene, fylkeskommunen og statlige myndigheter må ta ansvar for gjennomføring av en hensiktsmessig arealpolitikk.

### Parkeringspolitikk

Tilgang på parkeringsplasser, offentlige og private, parkeringsregulering samt prisen på parkering har stor betydning for muligheten til å regulere biltrafikken, spesielt i byene. Tilgang til (gratis) parkeringsplass ved arbeidsplassen er en avgjørende faktor for at man bruker bil på arbeidsreiser. Selv om det i delmarkeder er vist at privatbilister lar seg påvirke av et konkurransedyktig kollektiv tilbud, viser den allmenne tendensen at det ikke vil være tilstrekkelig å styrke kollektivtilbudet som et tiltak for å dempe veksten i personbilbruken. Det er behov for et bredere spekter av virkemidler.

Antall offentlige parkeringsplasser kan reguleres av kommunene, mens gjeldende lovverk gir dem mindre muligheter for tilsvarende regulering av de private plassene. Endringer i lovverket er imidlertid til vurdering, og aktuelle virkemidler er tvungent frikjøp av private parkeringsplasser og avgifter på slike plasser i tilknytning til næringsvirksomhet.

For å oppnå styring av parkeringstilbudet som et ledd i en samordnet areal- og transportplanlegging vil det være behov for å kombinere flere former for parkeringsregulering, så som parkeringsregulering på gategrunn (reservering av plasser for spesielle brukere, tidsbegrensning), parkeringsavgifter (avgiftssystem og -nivå), innfartsparkering og boligsoneparkering. Kommunale vedtekter til plan- og bygningslovens § 69 samt reguleringsbestemmelser inneholder som oftest minimumskrav til parkeringsdekning for ulike typer arealbruk. Å endre disse til å inneholde maksimalgrenser for antall parkeringsplasser vil være et egnet virkemiddel under forutsetning av et velutbygd kollektivnett.

### Økonomiske virkemidler

Stortinget godkjente handlingsprogrammet til Transportplan for Nord-Jæren høsten 1998 og ga med det klarsignal for bompengefinansiering av tiltak i transportsektoren. Målsetningen med handlingsprogrammet er en sterk satsing på miljøvennlige transportmidler for å redusere veksten i biltrafikken og for å redusere de miljømessige ulemper som dagens transportmønster medfører.

Bruk av bompenge er knyttet til finansiering av infrastrukturiltak. Utbygging av infrastrukturen gir som oftest økte drifts- og vedlikeholdskostnader, uten at disse finansieres på tilsvarende måte. I tillegg kommer at det ofte vil være hensiktsmessig å kombinere slike investeringstiltak med andre virkemidler som for eksempel styrking av kollektivtilbudet.

Bruk av avgifter på bilbruk i rushtider en måte å få trafikantene til å betale for kostnadene de påfører andre trafikanter. Både faglig dokumentasjon og erfaringer fra andre land viser at dette kan være et effektivt virkemiddel for å redusere miljøbelastningene og øke framkommeligheten i trafikkbelastede byområder. I dagens skattepolitikk betraktes ikke fri parkeringsplass ved arbeidssted som et skatteobjekt. På den annen side betraktes tilbud fra arbeidsgiver om hel/delvis fri kollektivtransport til/fra arbeidssted som et gode som skal beskattes. En skattepolitikk som ikke straffer positive tiltak som tilskudd til månedskort, sykkelkjøp mv. ville være et egnet økonomisk virkemiddel for å øke gang-, sykkel- og kollektivtrafikkens markedsandel av arbeidsreisene i byområdene.

Muligheten for overføring av persontransport fra bil til kollektive transportmidler påvirkes også av takstpolitikken – rimelige måneds- og årskort har for eksempel vist seg å kunne gi betydelig økning i antall kollektivreiser. Et enkelt og brukervennlig betalingssystem som kan nyttes på alle kollektive transportmidler vil kunne ha samme effekt.

## Andre virkemidler

Andre aktuelle virkemidler vil i hovedsak kreve en vridning av bruken av de økonomiske midlene innenfor transportsektoren. Av slike virkemidler nevnes:

- øke framkommeligheten og redusere ulykkesrisikoen for gang-/sykkeltrafikken.
- øke framkommelighet, og bedre regulariteten for derigjennom redusere den relative reisetiden for kollektivtrafikken på veg, bl.a. gjennom å bygge kollektivfelt.
- sikre stabile og langsiktige rammebetingelser knyttet til drift av kollektivtrafikken.

- bedre kapasiteten for jernbanen, ved utvikling av Jærbanen og Sørlandsbanen gjennom samarbeidsprosjekt med andre fylker langs Sørlandsbanen.
- Endre avgiftspolitikken slik at det stimuleres til overføring av godstransport fra veg til sjø og bane.
- unngå utvidelser av vegnettet som reduserer kollektivtrafikkens konkurransevne i forhold til biltransport.
- forbedre overgangsmulighetene mellom reisemidler.
- øke volumet på offentlig kjøp av kollektivtransporttjenester.
- samarbeid på tvers av kollektive transportmidler og fylkeskommuner for utvikling av standard takst- og billettsystemer.
- transportplanlegging på arbeidsplassene som tar sikte på å stimulere de ansatte til miljøvennlige reisemiddelvalg.
- Sørge for gode parkeringsmuligheter for både bil og sykkel ved knutepunkt langs kollektivtraséer.

## Virkemiddelbruk

Erfaringer viser at det må benyttes sterke virkemidler dersom en merkbar vridning av reisemiddelfordelingen skal oppnås. Dersom slike virkemidler ikke tas i bruk blir konsekvensen en sterk vekst i biltrafikken. Det er viktig at virkemiddelbruken er samordnet både når det gjelder tiltakenes art og tidspunkt for gjennomføring. Dette krever langsiktighet og forutsigbarhet hos samtlige aktører, at det er enighet om målene og at de enkelte aktører gjennomfører de nødvendige tiltak i henhold til sin myndighet.



## 6. REDUKSJON AV ULYKKESRISIKO

Nullvisjonen er utgangspunkt for alt trafikksikkerhetsarbeidet i Norge. Nullvisjonen er en visjon om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller livsvarig skadde i trafikken. Nullvisjonen innebærer at transportmidlene og transportsystemet må formes på en slik måte at de fremmer riktig atferd og samtidig beskytter mot at menneskelige feilhandlinger får fatale konsekvenser. Samtidig må trafikantene påvirkes til en sikker atferd. Nullvisjonen er ambisiøs og krever mye av alle, både trafikanter og de som skal legge forholdene til rette for, og følge opp trafikantene.

Det er verd å merke seg at dette er en visjon – noe å strekke seg etter – og ikke et konkret mål.

Sikkerheten for jernbane, rutegående sjøtransport og luftfart er gjennomgående god, mens det finnes store utfordringer innenfor vegsektoren der om lag 90 % av dødsulykkene skjer.

Over tid har risikoen for å bli skadd eller drept i vegtrafikken blitt betydelig redusert, og Norge har i dag en av de laveste ulykkesrisikoene i vegtrafikken i verden. Likevel er potensialet for økt sikkerhet i transportsektoren størst for veg. Også for de andre transportformene er det et mål å løpende forbedre sikkerheten, selv om sikkerheten her allerede er høy.

I forbindelse med Nasjonal transportplan 2006-2015 ble det utarbeidet en egen Strategiplan for Trafikksikkerhet på veg 2002-2011.

Strategiplan for Trafikksikkerhet på veg 2002-2011 legger til grunn følgende at det skal arbeides med følgende satsingsområder:

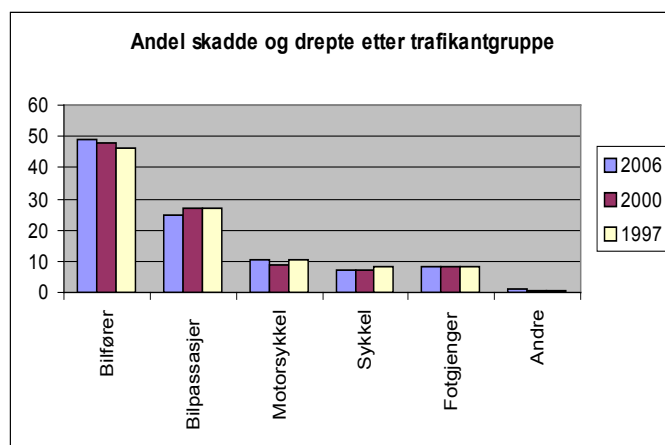
- styrke samordningen av trafikksikkerhetsarbeidet
- sikring av vegene
- adferdsregulerende tiltak
- kontroll og sanksjoner.
- satsing på politiets kontrollvirksomhet, bl.a. knyttet til fart og rus.
- bedre trafikkopplæring og informasjon.
- videreføring av satsingen på kunnskapsoppbygging.

Planen følges opp lokalt gjennom Handlingsplan for trafikksikkerhet i Rogaland 2006-2009.

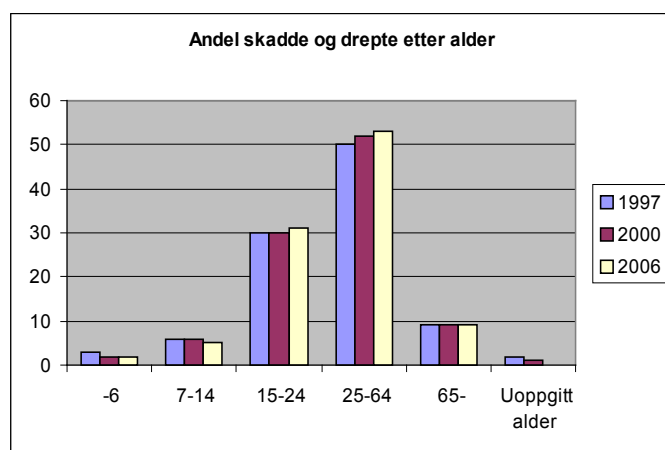
### Status og utviklingstrekk

Ulykker i tilknytning til transportvirksomhet utgjør fortsatt et betydelig samfunnsproblem på tross av at trafikksikkerhetsarbeid lenge har hatt en sentral plass innen transportsektoren. Man ser imidlertid at til tross for en sterk vekst i trafikken, har tallet på ulykker, skadde og drepte i trafikken gått ned de siste 10 årene. I 1997 ble det totalt registrert 8 765 ulykker i trafikken, 11 823 personer ble skadd og 303 personer ble drept. Tilsvarende tall for 2006 var 7 889 ulykker (-10%), 11 281 skadde (-4,6%) og 243 drepte (-20%).

Som diagrammet viser har de ulike trafikantgruppene andel av skadde og drepte endret seg lite siden 1997. Bilførere og passasjerer har til sammen en andel av alle skadde og drepte på nær 75%. Motorsyklistene har en andel på 10%, mens syklister og fotgjengere har en andel av skadde og drepte på om lag 8% hver.

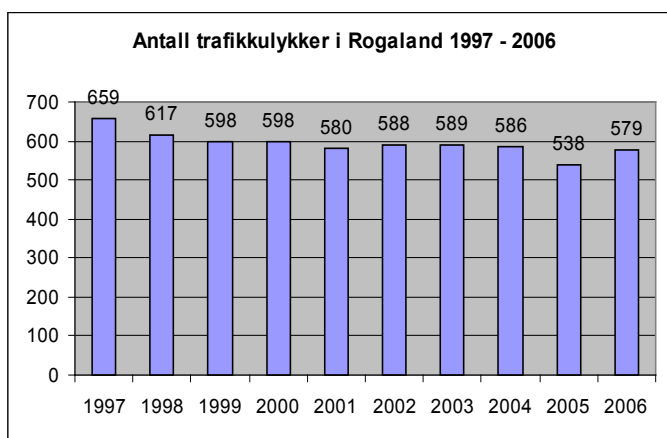


Også de ulike aldersgruppene andel av skadde og drepte endret seg lite siden 1997. Aldersgruppen 15-24 år og 25-64 år har hatt en liten økning i andelen skadde og drepte trafikanter på bekostning av aldersgruppen 0 – 14 år.

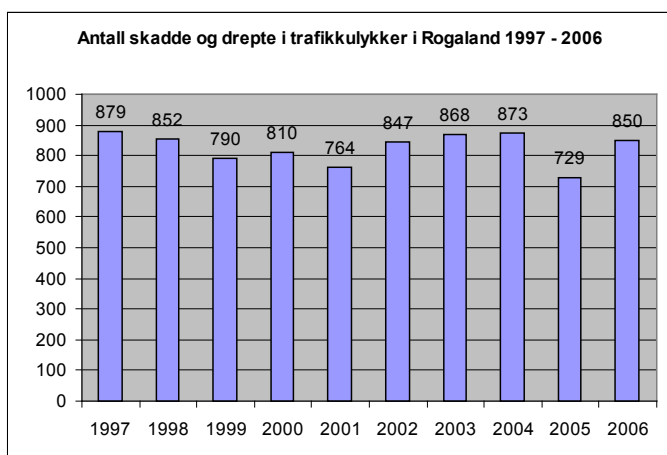


## Drepte og skadde i vegtrafikken i Rogaland

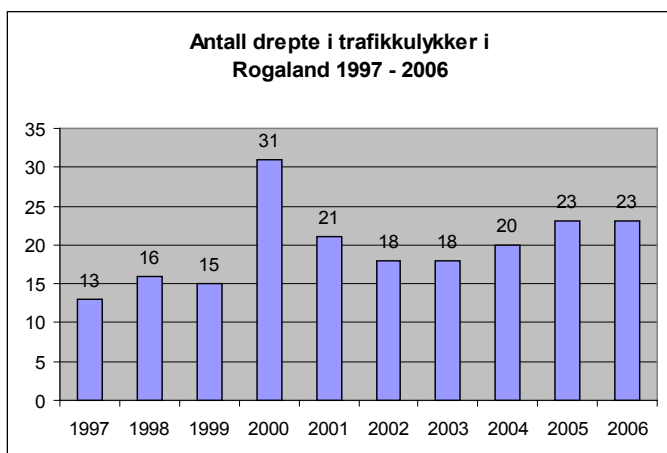
Den langsiktige trafikkuylkkestendensen i Rogaland viser en reduksjon i antall ulykker mellom 1997 og 2006.



Diagrammet viser at summen av antall drepte og skadde som følge av trafikkuylkker i Rogaland varierer. Fylket har hatt en reduksjon i skadde og drepte.



Antall drepte som følge av trafikkuylkker viser stor variasjon fra år til år som diagrammet nedenfor viser. Antall drepte i 1997 var 13 personer, mens antallet i 2006 var 23 personer.



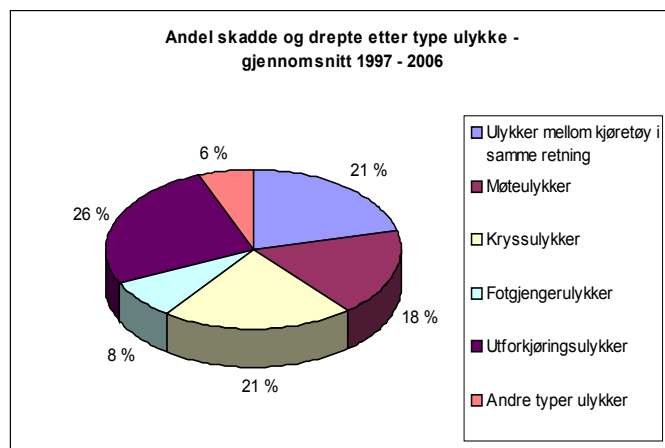
Rogaland har hatt en utvikling der antall ulykker og skadde personer i vegtrafikken har hatt en større nedgang en landet som helhet. Antall drepte i Rogalandstrafikken har imidlertid økt mer enn landet for øvrig.

Av det totalt antall ulykker står utforkjøringer for den største andelen ulykker (27%), kryssulykker (22%) og ulykker mellom kjøretøy i samme retning (19%) følger deretter.

Riksvegene har flere ulykker pr. kjørt vognkm enn stam- og fylkesvegene (tallene for trafikkarbeid er noe usikre). Det kan bl.a. henge sammen med at det er et større gap mellom hastighetsnivå og vegstandard på riksvegnettet enn på de øvrige vegtypene, og at mange sterkt trafikkbeltede riksveger går gjennom tettbygde strøk.

Antall ulykker er jevnt fordelt over året, med en liten overvekt av ulykker i månedene mai – september. Det skjer noe færre ulykker i vintermånedene, noe som kan henge sammen med at trafikken er mindre på den tiden enn ellers i året.

Diagrammet nedenfor viser at den største andelen skadde og drepte i perioden 1997 – 2006 har vært et resultat av utforkjøringsulykker, 26 %. Ulykker mellom kjøretøy i samme retning og kryssulykker er de to nest største kategoriene ulykker, der begge har en andel av skadde og drepte på 21 %.



Tendensen i ulykkesbildet viser en økende andel skadde og drepte som følge av ulykker mellom kjøretøy i samme retning og utforkjøringer. Andelen skadde og drepte som følge av kryssulykker går ned. For møteulykker, fotgjengerulykker og andre ulykker viser andelen liten endring.

## Risikosituasjonen for jernbanen

Jernbaneverkets overordnede sikkerhetsmål er: *"Jernbanetransport skal ikke medføre tap av menneskeliv eller alvorlig skade på mennesker, omgivelser eller materiell."* Alle endringer skal sikre utvikling i positiv retning, slik at jernbanetransport forblir det sikreste landbaserte transportmiddel.

Moderne tog holder høyere hastighet enn tidligere. Konsekvensene av eventuelle ulykker vil derved kunne bli større. Jernbanens utfordring er derfor å redusere sannsynligheten for at ulykker inntreffer.

For å beskrive risikobildet for det offentlige jernbanenettet er det utarbeidet strekningsvise risikoanalyser for bl.a. Sørlandsbanen, og tilhørende sikkerhetsoppfølgingsplaner. Strekningsanalysene legges til grunn ved alle sikkerhetsrelaterte analyser innenfor infrastruktur, trafikkstyring og rullende materiell, og ender opp med en plan over tiltak som skal settes i verk. Disse tiltakene blir innarbeidet i Jernbaneverkets periodevise og årlige planer for investeringer, vedlikehold og drift.

Sikkerhetstiltak for jernbanen omfatter bl.a.:

- Teknisk sikkerhet; signal- og sikringsanlegg (ATC/CTC), nødstoppsystem
- Radiokommunikasjon (Togradio ved GSM-R)
- Sanering og sikring av planoverganger.
- Rassikring; sikring mot ras på linjen og utglidning av linjen.
- Tiltak på stasjoner som gir trygg adkomst og trygt opphold.
- Sikring av tunneler; kommunikasjon, lys, rømningsveier og merking
- Togdrift og andre driftsoppgaver som utføres for å i vareta sikker framføring av tog.
- Beredskapsplan for ulykker.

Jernbanetransport er blant de sikreste transportformene. Alle tiltak som resulterer i overføring av trafikk/transport fra f.eks. veg til jernbane vil bedre den totale sikkerheten i transportsektoren. Jernbanen hadde totalt 7 driftsulykker ved togframføring i 2005, der 3 personer ble drept og 2 ble alvorlig skadet. Tilsvarende tall for 2004 var på 33 driftsulykker, 3 drepte og 3 alvorlig skadet.

## Risikosituasjonen for sjøfart

Kystverkets visjon er å utvikle kysten og havområdene til verdens sikreste og reneste. Kystverket jobber for en sikker og effektiv ferdsel langs kysten, legge til rette for en konkurransedyktig og miljøvennlig sjøtransport, samt holde en god nasjonal beredskap mot sjøulykker og forurensning. Sjøfartsdirektoratets overordnede mål er å oppnå høy sikkerhet til sjøs for liv, helse, fartøy og miljø.

Skipstrafikken har økt trafikkmengde, økende lastemengde, utvikling av større skip og en økende andel transporter av farlig og forurensende gods. På sjøen utgjør derfor sikkerhet mot miljødeleggelse og tap av last og fartøy viktige utfordringer i tillegg til personsikkerheten.

De senere årene har det i gjennomsnitt forekommet i overkant av 100 grunnstøtinger og kollisjoner pr. år i norske farvann, der fartøyer over 25 brutto tonn har vært involvert. Ulykkesfrekvensen har vist en synkende tendens. De fleste ulykkene har vært av mindre alvorlig karakter, og store katastrofer har vært unngått. Med økende fartøystørrelser og økende innslag av skip med farlig eller forurensende last, vil imidlertid konsekvensene av større ulykker bli meget betydelige, i form av skader på mennesker og miljø, og store kostnader for involverte parter. Trafikkentralen på Kvitsøy ble satt i drift 1/1-2003, og bidrar til økt overvåking av skipstrafikken langs store deler av Rogalands kysten. Den vil således bidra til å redusere risikoen for skipsulykker i dette området.

Forhold som bidrar til å redusere risikopotensialet er blant annet:

- Påse og medvirke til at norske skip og rederier holder høy sikkerhets- og miljømessig standard, skipskontrollsystemer om bord.
- Sikrere navigasjonssystemer (Galileo), bedre overvåking (AIS, VTS (trafikkentral)), lostjeneste, meldingstjeneste, utbedringer i farledene (utdyping, navigasjonsinstallasjoner), bølge- og strøm varsel, strengere internasjonale regelverk og påbudte seilingsleder for risikotrafikk.
- Påse og medvirke til at sjøfolk på norske skip har gode kvalifikasjoner, arbeids- og levevilkår.
- Påse at fremmede skip i norske farvann og havner overholder internasjonale regler.

## Risikosituasjonen for luftfart

Luftfartstilsynet legger vekt på å kontinuerlig bedring av sikkerhetsnivået i norsk luftfart. Ulykker er uakseptabelt og antallet alvorlige hendelser skal ikke øke selv om det ventes betydelig trafikkvekst i fremtiden. Utfordringen krever innsats i alle deler av luftfartssystemet, både når det gjelder operasjonelle, tekniske og organisatoriske forhold.

Det er igangsatt en rekke strategiske sikkerhetsprosjekter som skal gjøre Avinor ledende på områder der Norge har spesielle utfordringer. Vinterdrift av lufthavner og oppgradering av de regionale lufthavnene er blant de valgte satsingsområder. Videre arbeides det med å kartlegge Avinors "risikolandskap" samt med å videreutvikle et risikobasert styringssystem slik at sikkerhetsressursene kan benyttes der sikkerhetsgevinsten er størst. Det vil bli utviklet en gate-to-gate risikomodel som slik at alle fasene i flyging blir dekket. I tillegg er Avinor i gang med mange tiltak for å bedre sikkerhetskulturen ytterligere gjennom internrevisjoner, opplæringstiltak, større bruk av egenkompetanse etc.



De viktigste sikkerhetsrelaterte prosjektene er:

- SOL/NORSIM-prosjektet; nytt trafikkreguleringssystem for Sør-Norge.
- NATCON; system for styring og kontroll av lufttrafikken.
- Radarprogram; utbygging av radarer i Norge.
- Helikoptersikkerhet på norsk kontinentalsokkel.
- Europeisk sikkerhetsplan (ESP)
- Måling og rapportering av bremseeffekt; prosjekt som skal forbedre måling og formidling av faktiske rullebaneforhold.
- Security; teknisk utstyr som røntgenmaskiner, portaler og overvåkingsutstyr.
- Turbulensvarsling; mer pålitelig varsling av terengskapt turbulens.
- Ny teknologi; utvikling av ny og fremtidsrettet teknologi som skal fremme flysikkerheten.

Antall ulykker i norsk ruteflyging har holdt seg på et stabilt lavt nivå det siste tiåret. Ulykker innenfor luftfart innebærer enten dødsfall, alvorlige personskader og/eller større materielle skader, mens hendelser er andre begivenheter som har eller kan ha ugunstig innvirkning på sikkerheten.

## Mål og strategier

Den utbyggingsstrategi som er foreslått i Nasjonal transportplan 2006–2015 forventes å gi til sammen 330 færre drepte eller hardt skadde i 2016. 180 færre i perioden 2006–2009 og 150 færre i perioden 2010–2015. I tillegg kommer virkningen av andre tiltak som adferds- og trafikkregulering, trafikkopplæring, strengere sikkerhetskrav til kjøretøy, økt politikontroll og sanksjoner. Bedre vegutforming og vegutstyr vil også kunne bidra til bedre trafikkikkerhet.

**Reduksjon av antall skadde og drepte som følge av transportvirksomhet i Rogaland skal være større enn på landsbasis.**

Dette resultatet skal oppnås ved å:

- *redusere trafikkveksten og overføre trafikk fra bil til miljøvennlige transportformer.*

Reduksjon av vekst i transportvolumet kan først og fremst oppnås gjennom en arealplanlegging som reduserer behovet for transportarbeid, bl.a. gjennom lokalisering av nye boligarealer og sentrale målpunkter og gjennom virkemidler som påvirker valg av reisemiddel. Overføring av trafikk fra bil til miljøvennlige transportmidler er nærmere omtalt i kap. 5.

- *evaluere og prioritere vegprosjekter ut fra trafikkikkerhetshensyn.*

Innføring av en mer systematisk sikkerhetsmessig kvalitetskontroll av nye vegprosjekter vil erfaringsmessig øke sikkerheten. Det samme gjelder analyse av eksisterende vegnett mht. sikkerhetsmessig standard.

I Rogaland vil dessuten økt satsing på et tradisjonelt trafikkikkerhetstiltak som kryssutbedring kunne gi god sikkerhetsmessig effekt. Det samme vil gjelde for utbygging av flerfeltsveger med midtdeler og utforming av et mykere sideterreng.

- *gjennomføre prinsippene som er nedfelt i vegvesenets håndbok 017 om differensiert og separert vegnett, rammeplan for avkjørsler og ha en fast og konsekvent håndheving av veglovens § 33 om reklameforbud langs offentlig veg.*

Dette er en forvaltningsmessig oppgave som Statens vegvesen og kommunene sammen må gjennomføre.

- *redusere fartsgrenser på veger med høy ulykkesfrekvens og veger med dårlig geometrisk standard.*

Det ligger et stort potensial for reduksjon av alvorlige ulykker ved å innføre 70 km/t som fartsgrense på nevnte typer veger. Dette er imidlertid et tiltak som allerede er iverksatt i betydelig omfang, og som vil bli fulgt kontinuerlig opp. På samme måte gir reduksjon fra 50 km/t til 30 km/t i tettbygd strøk (utenom typiske samleveger der det er fortau eller gang-/sykkelveg langs vegen) reduksjon av antall alvorlige ulykker. Reduksjon av fartsgrenser må kombineres med tiltak som sikrer at fartsgrensa overholdes.

- *øke kjennskapen til og respekten for trafikkreglene.*

I Rogaland ville 8–9 liv kunne vært spart årlig dersom alle trafikanter fulgte dagens lover, regler og bestemmelser. Overholdelse av dagens fartsgrenser alene ville redusert antall drepte med 25 %. Opplæring, holdningsskapende arbeid kombinert med økt kontrollvirksomhet samt utvikling av gode samarbeidsformer mellom Statens vegvesen Rogaland, Rogaland fylkeskommune, kommunene, sjåførskolene og andre aktører i trafikkikkerhetsarbeidet vil gi positive resultater.

- *stimulere til fortsatt stort lokalt engasjement i trafikkikkerhetsarbeidet*

Det foregår et betydelig trafikkikkerhetsarbeid på fylkes- og kommuneplan, spesielt rettet mot sikre skoleveger og sikker adkomst til fritidsanlegg mv. Det er utarbeidet et handlingsprogram for trafikkikkerhet i Rogaland, og dette følges opp av tilsvarende kommunale planer. Slike planer ble fra 2001 obligatoriske for kommunene dersom de ønsker å få tildelt trafikkikkerhetsmidler fra den årlige bevilgningen.

- *stimulere til fokusering på sikkerhet i alle transportformer*

I tillegg til sterk fokus på sikkerhet i vegtrafikken må det fortsatt holdes sterk fokus på sikkerhet i forbindelse med jernbanedrift og sikkerhet innen sjø- og luftfart. Investeringer i sikkerhetsforbedrende utstyr må stimuleres.

## 7. MILJØ

### Status og utviklingstrekk

Transportsektoren bidrar til globale, regionale og lokale miljøproblemer i form av luftforurensning og støy i tillegg til at den til tider gir framkommelighetsproblemer. Natur- og kulturmiljøet påvirkes både ved forbruk av store arealer og ved å redusere kvaliteten av arealer nær anlegget.

Omfattende investeringer i støyskjerming og fasade-isolering de senere år har redusert støyplagene for mange. Det er beregnet at det i Rogaland er ca 6 500 personer som er sterkt plaget av vegtrafikkstøy. Det er registrert om lag 850 boliger som er utsatt for jernbanestøy.

Veksten i transportarbeidet fører til en økning i utslippene av klimagasser fra sektoren. I 2005 stod transportsektoren samlet for om lag 32% av de nasjonale klimagassutslippene. Rogalands andel av utslipp fra transportsektoren var på nær 6%.

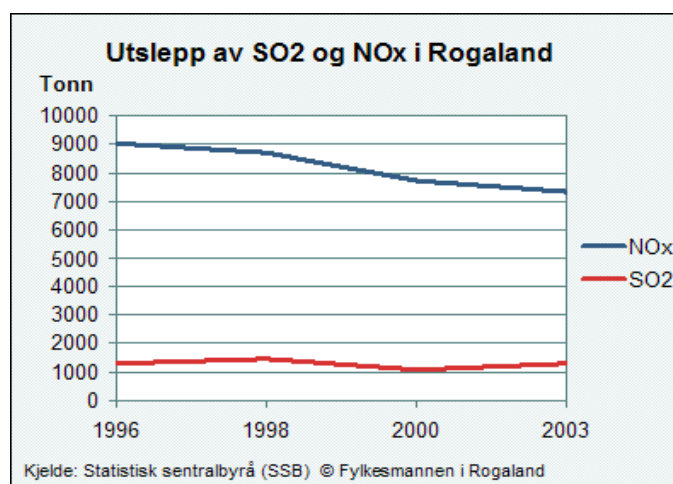
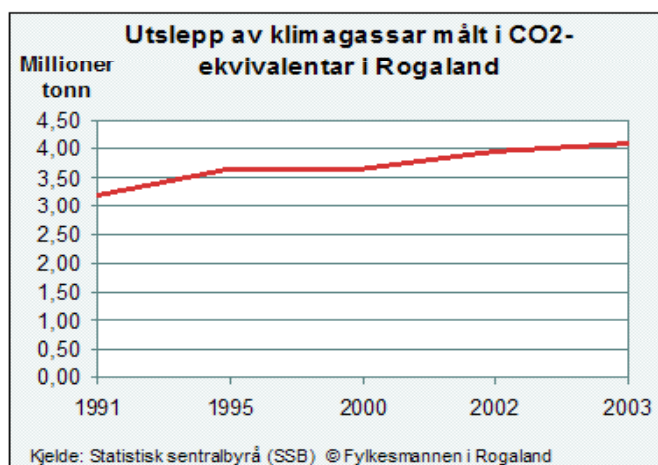
Utslippsmengdene står i direkte forhold til mengde drivstoff som forbrennes. Særlig har persontrafikk med bil og på sjø et stort drivstoff-forbruk, noe som medfører høye utslipp pr. personkilometer.

I 2005 var transportsektorens andel av det totale norske CO<sub>2</sub>-utslippet på om lag 36%. Rogalands andel av dette var 861 000 tonn, eller 2% av totalt utslipp.

Transportsektoren i Norge bidrar med over 60% av de nasjonale utslippene av nitrogenoksider (NO<sub>x</sub>). Utslipp av NO<sub>x</sub> fra bilparken er imidlertid redusert med omlag 40% de senere år som følge av innførte avgasskrav. Reduksjonen i utslippene har vært størst for personbiler, mens utslippene fra tunge kjøretøy har vært mindre. Totalt utslipp av NO<sub>x</sub> i Rogaland var på 7 200 tonn i 2005. Av dette kom 5 400 tonn, 75%, fra mobil forbrenning. Bidraget til den regionale NO<sub>x</sub>-forurensningen fra transportsektoren er således betydelig.

Miljøbelastningen fra transportsektoren er på grunn av skjerpede miljøkrav for kjøretøy og drivstoff, redusert også på andre områder det siste tiåret. Blant annet er vegtrafikkens utslipp av svoveldioksid (SO<sub>2</sub>) redusert med over 80 % på ti år, mens utslipp av bly er så godt som eliminert på grunn av overgang til blyfrie drivstoff.

Det vil i fremtiden være store miljøutfordringer som følge av veksten i transportarbeidet, spesielt når det gjelder bymiljø, forbruk av areal og utslipp av CO<sub>2</sub>. Vegtrafikk er en hovedårsak til klimautslipp i Rogaland i dag og veksten i antall biler og økningen i forbruk av fossilt drivstoff gir en stadig økning i CO<sub>2</sub>-utslipp



Det finnes muligheter til å redusere utslippene av CO<sub>2</sub>. Man kan utnytte energien i drivstoffet bedre slik at man får lavere drivstofforbruk pr kilometer og dermed lavere utslipp. Utvikling av ny teknologi kan gi alternativer til dagens forbrenningsmotorer med fossilt drivstoff. Alternative drivstoff som for eksempel naturgass, biodiesel, elektrisitet og hydrogen kan bidra til å fjerne en stor del av forurensningen fra biltrafikk og vil være en forutsetning for å klare fremtidens klimautfordring.

Bruk av piggdekk samt fyring med ved er en viktig årsak til utslipp av svevestøv. Det ble sluppet ut 4 033 tonn PM<sub>10</sub> (svevestøv) i Rogaland i 2004. I 2005 var det om lag 3.000 personer i Rogaland som var eksponert for døgnmiddelkonsentrasjoner av svevestøv over 50 µg/m<sup>3</sup> i mer enn 7 dager pr. år.

Andelen lette kjøretøyer med piggfrie dekk var for Stavangers vedkommende på 70 % i februar 2007, for tunge kjøretøy er andelen på 80%. I Stavanger foretas det målinger for å kartlegge lokal luftforurensning mht. svevestøv. Målingene ved starten av årtusenet viste at døgnmiddelkonsentrasjonen av svevestøv overskred 50 µg/m<sup>3</sup> 11 ganger (nasjonalt mål er mindre enn 25 ganger/år innen 2005 og mindre enn 7 ganger/år i 2010).

Riksvegferjene bidrar med om lag 5 000 tonn eller 2,3% av nasjonale utslipp av  $\text{NO}_x$ . I forbindelse med bruk av anbuds konkurranser kan stilles krav om at fartøyet skal drives på det mest miljøvennlige drivstoffet som er tilgjengelig. Pr. i dag er dette naturgass for riksvegferjene, men også ny dieselteknologi vil kunne gi betydelige utslippsreduksjoner i forhold til den eksisterende ferjeflåten. Ferjer drevet av gass vil gi betydelige reduksjoner i  $\text{NO}_x$  - utslippene.

Toget har et lavere energiforbruk enn andre transportformer og overføring av godstransport fra veg til bane vil gi store miljøgevinster. Ca. 80% av dagens togtilbud drives av elektrisitet fra vannkraft med lite eller ingen utslipp. Jernbaneverket startet i 2003 et energiøkonomiseringsprosjekt og ved utgangen av 2005 var elektrisitetsforbruket redusert med totalt 24% i forhold til 2002.

Jernbaneverket har som målsetning å redusere støyplagen fra jernbanen med 25% innen 2010, i forhold til 1999. Beregninger gjennomført av SSB viser en nedgang i støyplagen fra jernbanen på 20% fra 1999 til 2003. Jernbaneverket satser både på tiltak som reduserer støy ved kilden og avbøtende tiltak på boliger ved jernbanen. Dette kan være skinnesliping, utskifting av bremseklosser, mer støysvakt materiell, støyskjerming og fasadetiltak.

Skipstrafikk langs kysten og anløp i havner medfører risiko for utslipp av olje, kjemikalier og andre giftige eller forurensende stoffer. En økende del av skipstrafikken, og større skip, frakter farlig eller forurensende last.

Fiskeridepartementet og Kystverket overtok 1. januar 2003 det overordede ansvaret for den statlige beredskapen mot akutt forurensing fra Miljøverndepartementet og SFT. Dette har åpnet for en mer helhetlig og systematisk tilnærming til sjø sikkerhet og oljevernberedskap der forebyggende tiltak og beredskap ses i sammenheng.

I arbeidet for å bedre miljøet innenfor kystfarten har man i første rekke muligheten til å sette krav til bruk av renere og mer miljøvennlig drivstoff, man kan utvikle effektive knutepunkter for distribusjon av gods, benytte landstrøm samt ha en bedre kontroll med avfallshåndtering og ballastvannet.

Utslipp til luft som skyldes luftfarten, kommer fra flyene, fra driften av flyplassene og trafikken til og fra flyplassen.

Utslipp til luft fra luftfart i Norge utgjør nesten 3% av de totale  $\text{CO}_2$ -utslippene, og 1-2% av  $\text{NO}_x$ -utslippene. Inkluderer utslippene fra flygninger til og fra utlandet, blir luftfartens andel hhv. ca 5% og 3%. Utslippene økte sterkt i løpet av 1990-tallet, mens det foreløpig har vært en relativt stabil utvikling i utslippene etter år 2000. De totale utslippene av  $\text{CO}_2$  og  $\text{NO}_x$  vil fortsette å øke pga. veksten i flytrafikken. Dersom ingen tiltak iverksettes forventes flytrafikken å øke med 5% i året de neste 20 årene. Luftfartens bidrag til global oppvarming vil da øke til mellom 4 og 11% innen 2050.

Flyselskapenes ønske om bedret drivstofføkonomi, samt skjerpede miljøkrav, har ført til stadig bedre flytyper og flymotorer, dagens fly er 70 % mer drivstoffeffektive enn i 1970, og det er ventet en ytterligere forbedring på 50 % frem til 2020. Utslippene av karbonmonoksid ( $\text{CO}$ ) og hydrokarboner ( $\text{HC}$ ) er nær eliminert og forskning indikerer en reduksjon i  $\text{NO}_x$ -utslippene fra flymotorer på 80 % innen 2020.

Det vil i arbeidet med å bedre miljøet blir lagt særlig vekt på følgende punkter fra Avinors side:

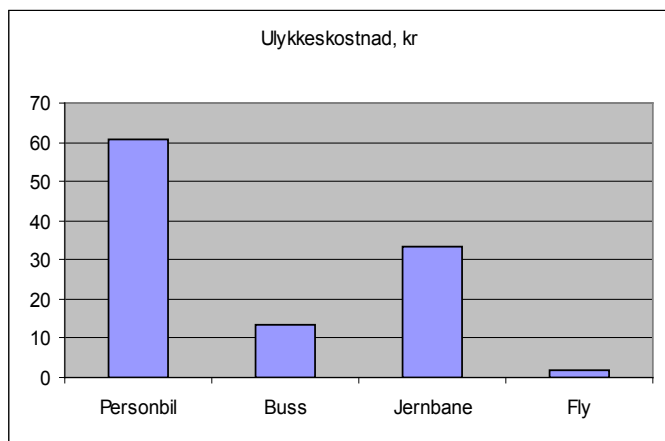
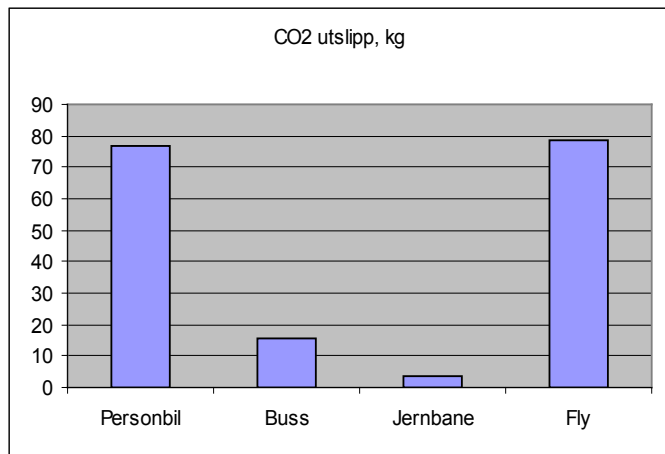
- Videreutvikle internt miljøstyringssystem og fremskaffe dokumentasjon om miljømessige konsekvenser på ulike områder.
- Arbeide med risikoanalyser, og bruke resultatene aktivt til å forebygge utslipp, samt å planlegge og dimensjonere beredskap.
- Utarbeide støysonekart i henhold til gjeldende retningslinjer
- Videreføre arbeidet med å fremskaffe og følge opp nødvendige utslippstillatelser for flyplassene.
- Avinor vil etter behov delta i prosessen med å utrede avgifter på  $\text{NO}_x$ -utslipp

Miljøet påvirkes hver gang vi reiser eller transporterer noe. Vestlandsforskning har utarbeidet en transportkalkulator som beregner energibruk, miljøkonsekvenser, ulykkesrisiko samt samfunnsøkonomiske kostnader ved ulike former for persontransport. Ambisjonen er å gi et objektivt bilde av de gjennomsnittlige konsekvensene ved valg av transportmiddel. Beregningene i kalkulatoren baserer seg på en vurdering av data fra trafikkforskere i inn- og utland.

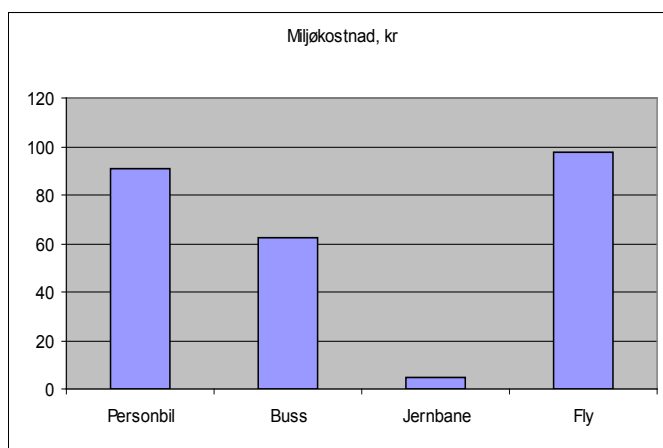
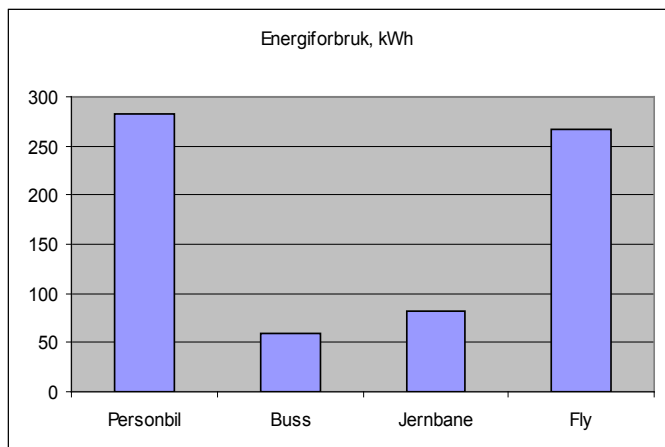


Diagrammene nedenfor viser eksempel på miljøkonsekvensene kostnadene ved at en person reiser mellom Stavanger og Oslo med personbil, buss, tog eller fly.

Det må bemerkes at en sammenligning med hurtigbåt, som er den transportformen som gir de største negative miljøkonsekvensene ikke har vært mulig å gjennomføre.



En reise med personbil eller fly mellom Stavanger og Oslo har gir et svært mye høyere CO<sub>2</sub> utslipp og har et langt større energiforbruk enn en reise med buss og jernbane. En reise med personbil gir den høyeste kostnaden pr. ulykke, fulgt av jernbane buss og fly. En flyreise har den høyeste miljøkostnaden, tett fulgt av en reise med personbil og buss.



## Mål og strategier

### Natur- og kulturmiljøer

Det er ikke registrert "tunge" konflikter mellom transportanlegg, både eksisterende og planlagte, og natur-/kulturmiljøer og friluftsområder i fylket. Konflikter mellom transportanlegg, som for eksempel veg eller bane i strandsone eller tett ved/gjennom friluftsområder, må vi enten leve med eller forsøke å løse/minimalisere på en tilfredsstillende måte. Konflikter mellom nye anlegg og natur- og kulturmiljøer eller friluftsområder må det tas sikte på å løse på minnelig vis, der nasjonale målsetninger må danne utgangspunktet.

### Nye transportanlegg skal ikke føre til alvorlige inngrep i natur-/kulturmiljøer og/eller friluftsområder.

Dette resultatet skal oppnås ved at:

- *eventuelle konflikter i forbindelse med nye transportanlegg skal løses i planleggingsfasen*  
Ved planlegging av nye transportanlegg skal eventuelle konflikter mellom anlegget (enten det krever konsekvensutredning eller ikke) og natur-/kulturmiljøer og eller friluftsområder kartlegges og løses på en måte som ivaretar overordnede mål mht. vern og bruk av biologisk mangfold, kulturminner og kulturmiljøer. Planleggingen må bygge på oppdaterte konfliktvurderinger og anleggstekniske løsninger.

## Støy og lokal luftforurensning

En langsiktig politikk med virkemidler og tiltak som reduserer trafikken og drivstoff-forbruket vil være mest effektivt for å redusere støy, utslipp og miljøutfordringene. En samordnet og mindre bilbasert areal- og transportplanlegging, samt tiltak for å bedre framkommeligheten vil redusere lokale miljøproblemer i byene.

### **Gjeldende retningslinjer og krav til støy og lokal luftforurensning skal følges opp. Rogalands andel av det totale utslipp fra transportsektoren skal reduseres.**

Dette resultat skal oppnås ved:

- *å redusere trafikkveksten og overføre trafikk fra bil til miljøvennlige transportformer.*

Reduksjon av vekst i transportvolumet kan først og fremst oppnås gjennom en arealplanlegging som reduserer behovet for transportarbeid, bl.a. gjennom lokalisering av nye boligarealer og sentrale målpunkter og gjennom virkemidler som påvirker valg av reisemiddel. Overføring av trafikk fra bil til miljøvennlige transportmidler er nærmere omtalt i kap. 5.

- *å utrede tiltak mot støybelastning i utsatte områder samt gjennomføre støydempingstiltak langs vei- og banenettet og ved flyplassene*

Ved å kartlegge og tiltaksutrede støybelastningen for belastede fri- og friluftsområder i by- og tettstedsområdene vil en kunne få et grunnlag for å iverksette støydempende tiltak også for disse områdene.

- *å regulere soner som bare støysvake kjøretøyer kan benytte*

Ved å stille krav til at tyngre kjøretøyer skal være spesielt støydempet for å kunne benyttes i spesielle områder/soner (f.eks. i spesielle tidsrom) kan det stimuleres til at konvensjonelle kjøretøyer skiftes ut med støysvake.

- *å øke andelen kjøretøyer med piggfrie dekk*

Gjennom opplysningskampanjer har andelen kjøretøyer med piggfrie dekk økt de senere år. Storbyområdet på Nord-Jæren, hvor lokal forurensning pga. svevestøv er størst, har fått anledning til å søke om tillatelse til å innføre lokal piggdekkavgift.

- *øke bruken av el- og brenselcellebiler samt kjøretøyer og fartøy som bruker naturgass (CNG) som drivstoff*

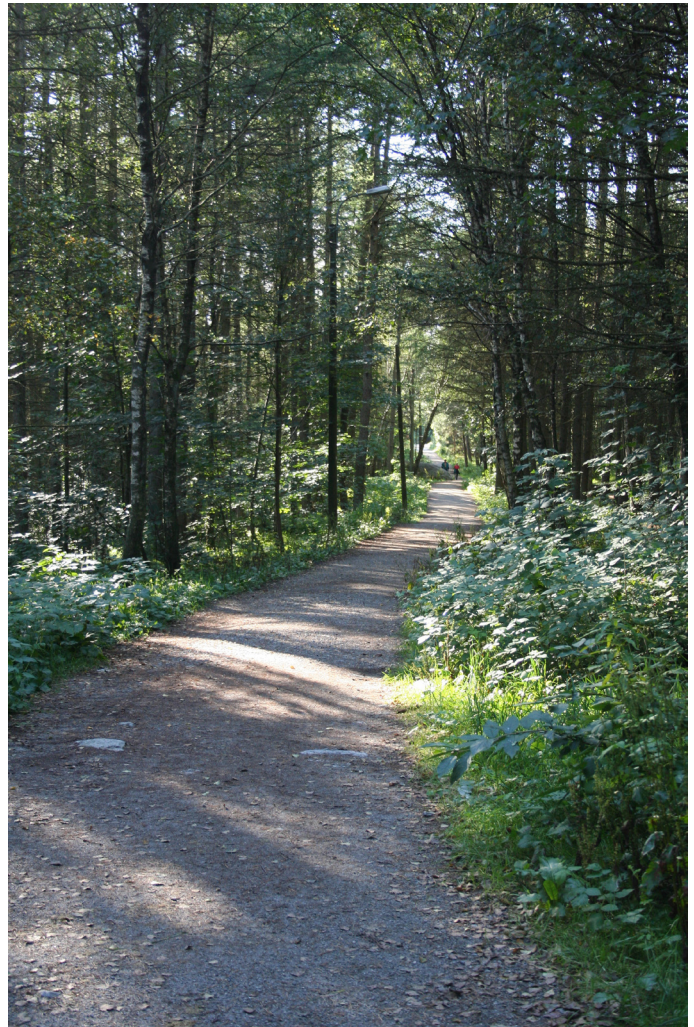
Bruk av slike el- og brenselcellebiler kan stimuleres f.eks. ved fritak/reduksjon av lokale avgifter – bompenger og parkeringsavgifter. Videre kan offentlige etater bruke el- og brenselcellebiler som tjenestebiler, enten disse kjøpes eller leies. Tilrettelegging for økt bruk av CNG som drivstoff kan skje ved at distribusjonssystemet bygges ut, først og fremst i Nord-Rogaland og på Nord-Jæren samt i sentrale havner. Offentlige etater kan stimulere en slik utvikling ved å stille miljøkrav ved kjøp av kollektivtransporttjenester.

- *stille miljøkrav ved investering og drift i transportsektoren*

Dette kan gjøres gjennom å forbedre forbrenningsteknologien, bruk av biologiske typer drivstoff og forbedring av drivstoffene som benyttes. Det må stimuleres til utvikling av ny teknologi, bl.a. ved strenge utslippskrav samt ved å stille miljøkrav til entreprenører og selskaper innenfor bygging, drift og vedlikehold av infrastruktur.

- *Tilrettelegge for miljøvennlig transport i offentlige etater.*

Fylkeskommunen, kommunene og statsetatene i Rogaland skal legge tilrette for miljøvennlig transport ved å tilby sine ansatte kollektivkort som alternativ til parkeringsplasser og ved å tilrettelegge for sykkelbruk ved å tilby gode sykkelparkeringsmuligheter og dusj-/garderobefasiliteter på arbeidsplassen. I tillegg kan man ta i bruk tjenestebiler basert på miljøvennlig drivstoff.



## 8. KOLLEKTIVTRANSPORT

### Kollektivtransportens rolle

Kollektivtransporttilbudet skal tilfredsstillende grunnleggende reisebehov for alle grupper i befolkningen, med særlig vekt på å gi et tilbud til de som ikke kan eller ønsker å besørge egen transport. Særlig i og mellom by- og tettstedsområder er det viktig å legge til rette for at flere reiser skjer med kollektive transportmidler for å sikre rasjonelle og økonomiske transportløsninger som tar hensyn til bymiljø og arealbruk. Gode kollektivtransportløsninger gir også redusert miljøbelastning, ulykkesrisiko og energiforbruk. I de øvrige områdene må kollektivtrafikken først og fremst gi et formålstjenlig basistilbud innenfor økonomisk forsvarlige rammer.

### Tilbudet

Kollektivtilbudet i Rogaland er basert på jernbane, buss, hurtig- og lokalbåter samt ferjer. Det er også ruteforbindelser til andre deler av landet med buss, tog og hurtigbåt samt fly. Til utlandet er det buss- og ferjeruter til det europeiske kontinent via Danmark og Storbritannia, i tillegg til flyforbindelsene til Danmark, Storbritannia og Nederland.

### Jernbanen

Fra Stavanger er det jernbaneforbindelse med Sørlandsbanen via Kristiansand til Oslo. I tillegg finnes et lokaltogtilbud på strekningen mellom Egersund og Stavanger, Jærbanen.

Antall reisende med lokaltogtilbudet på Jærbanen har vært økende siden introduksjonen på begynnelsen av 90-tallet. Økningen har ikke gitt reduksjon i busstrafikken, og lokaltogtilbudet synes å ha rekruttert nye kunder til kollektivtransporten.

Jærbanen trafikkerer strekningen mellom Stavanger og Egersund med om lag 30 daglige (hverdager) avganger i hver retning og med ytterligere 10 avganger til Bryne/Nærbø. Mellom 30 og 50 % av arbeidsreisene mellom Dalane/Sør-Jæren og Nord-Jæren blir gjennomført med lokaltog, mens togets markedsandel for alle personreiser mellom Sør-Jæren og Stavanger er på om lag 3 % og mellom Sandnes og Stavanger 1 %. De fem viktigste stasjonene står for om lag 70 % av de av- og påstigende passasjerer.

Utbygging av dobbeltspor mellom Stavanger og Sandnes vil muliggjøre etablering av et nytt og særskilt bybanetilbud langs en delvis parallell trasé på strekningen mellom de to byene i tillegg til lokaltogtilbudet på Jærbanen.

### Buss

Busstilbudet i Rogaland varierer i de ulike deler av fylket. For byområdene på Nord-Jæren og i Nord-Rogaland er det et relativt godt utbygd rutenett med høy frekvens, mens rutetilbudet i mer spredtbygde strøk ofte består av skoleruter, lokalruter i tettstedene og mellom tettsteder (deriblant bestillingsruter). Fylket har i tillegg et ekspressbuss-tilbud mellom regionene og til og fra fylket.

I 2006 var antall utkjørte vognkm i overkant av 20 mill. i den tilskuddsberettiget ruteproduksjon, mens det ble fraktet totalt 20,5 mill. reisende. I tillegg kommer antall reisende med ekspressbussene og andre ruter som ikke er tilskuddsberettigede. De fleste av bussreisene i fylket, om lag 80%, foretas i og ved byområdene på Nord-Jæren og i Nord-Rogaland.

### Hurtig-, lokalbåt og ferje

Hurtig- og lokalbåtrutene i Ryfylke har en struktur med lengre ruter, mange anløpssteder, få avganger og variert rutebetjening både over dagen og mellom ukedager. Rutene har ulike funksjoner med de tradisjonelle rutene mellom Stavanger og Ryfylke som i stor grad dekker de fleste behov for transport til og fra Stavanger mens enkelte av rutene er utformet for å dekke behovet for arbeidspendling og skoleskys. Det finnes i dag hurtigbåtruter mellom Stavanger og Judaberg til Fisterøyene/- Hjelmeland, Stavanger og Finnøy/Strand, mellom Stavanger og Sand, Sauda, Sandeid og Vikedal, samt mellom Stavanger og Kvitsøy, Stavanger og Haugesund og mellom Haugesund og Røvær/ Utsira.



Lokalbåtagangene ivaretar hovedsakelig behovet for godstansport til/fra steder i Ryfylke uten fastlandsforbindelse. Lokalbåtruten på Lysefjorden er i tillegg en attraktiv turistrute i sommerhalvåret.

Totalt antall reiser med hurtig- og lokalbåt i Rogaland var i 2006 på i overkant av 1,0 mill..

Rutetilbudet med ferje er i utgangspunktet et statlig ansvar. Fylkeskommunen har imidlertid ansvar for rutetilbudet med de ferjer som anløper fylkesveikaier.

Rutetilbudet med ferje i Rogaland består totalt sett av 7 samband, disse er Mekjavik-Kvitsøy- Skudesnes, Mortavika – Arsvågen, Finnøysambandet, Hjelmeland-Nesvik-Ombo, Stavanger –Tau, Høgsfjordsambandet, samt Sand og Ropeid. Av disse samband anløper Finnøysambandet både riks- og fylkesveikaier, noe som innebærer at fylkeskommunen er delvis ansvarlig for rutetilbudet. De øvrige sambandene anløper kun riksveikaier og er med dette et statlig ansvar.

Totalt hadde alle ferjesambandene i Rogaland 3,61 mill. PBE og 3,05 mill. passasjerer i 2005, noe som er en økning på h.h.v. 3,9% og 2,3% fra foregående år.

## Bybane/kombibane

En bybane kan være innledningen til en ny fase for kollektivtrafikken i byområdet på Nord-Jæren. I samspill med Jærbanen vil store deler av Jærregionen kunne nyte godt av banetilbudet. Satsningen på en bybane sammen med videreutvikling av jernbanen og en koordinert langsiktig arealforvaltning, vil være en viktig strategi for mer bærekraftig by- og regionalutvikling på Jæren. Nødvendig formell planavklaring for 1. utbyggingsetappe skal være klar innen utgangen av 2008. Første etappe av bybanen er planlagt klar til drift en gang rundt 2012 - 2013.

## Terminaler

Det er i alt 43 kollektivterminaler i fylket i dag (utenom flyplassterminalene). Disse preges av store kvalitetsforskjeller både på fysiske forhold og på service ovenfor kundene. Det er også stor variasjon i eier- og driftsstrukturen. Det er dessuten en uklar rolledeling mellom de ulike offentlige og private aktørene.

## Kjøp av kollektivtransporttjenester

Rogaland Kollektivtrafikk FKF kjøper kollektive transporttjenester på vegne av fylkeskommunen og innbyggerne i Rogaland.

Rogaland Kollektivtrafikk FKF er et redskap for gjennomføringen av fylkestingets politikk og utvikling av kollektivtrafikken i Rogaland. Selskapet skal ha fokus på brukerne og utvikling av helhetlige, effektive kollektivtransportløsninger

Hovedretningen for kjøp av transporttjenester er konkurranse, hvor tilbud skal være hovedinnkjøps-form. Hittil er det i de konkurranser som er gjennomført benyttet bruttokontrakter med incitamenter for å stimulere til passasjervekst.

I 2003 tillyste fylkeskommunen den første anbuds konkurranse for drift av ruteproduksjonen med buss i fylket. Området var Nord-Jæren. I løpet av de nærmeste årene vil tilnærmet all ruteproduksjon med buss være konkurranseutsatt.

Den første anbuds konkurransen for hurtig- og lokalbåttilbudet ble gjennomført i 2002. Pr. 2006 er all ruteproduksjon med båt i Rogaland konkurranseutsatt.

## Mål og strategier

Ved utforming av målsetninger for kollektivtrafikk tas det som hovedregel utgangspunkt i en prosentvis eller eksakt økning av kollektivtransportens volum innen et bestemt tidspunkt. Antall reiser er en lett målbar størrelse å forholde seg til, og på grunnlag av den statistikk som føres kan utviklingen følges nøye.

**Kollektivtrafikkens andel av de totale reiser internt i fylket skal i de bynære områdene på Jæren økes fra 8 % i 2005 til 12 % i 2020. Økningen skal være størst i bybåndet mellom Stavanger og Sandnes. Andelen reiser i de bynære områdene på Haugalandet skal økes og økningen skal skje på bekostning av andelen bilreiser.**

Den målsatte veksten i kollektivtrafikkens andel er svært ambisiøs og vil kreve at omfattende tiltak iverksettes. På kort sikt må dagens kapasiteten økes, på lengre sikt må imidlertid trafikken overføres til et banebasert kollektivtilbud. Den målsatte veksten forutsetter videre at taksnivået ikke øker, at det innføres restriksjoner for biltrafikk bl.a. parkering og en optimalisert arealbruk.

Økning i kollektivtrafikkens andel skal oppnås ved å:

- *redusere transportbehovet og overføre trafikk fra bil til miljøvennlige transportformer.*

Reduksjon av vekst i transportbehovet kan først og fremst oppnås gjennom en arealplanlegging som reduserer behovet for transportarbeid, bl.a. gjennom lokalisering av nye boligarealer og sentrale målpunkter og gjennom virkemidler som påvirker valg av reisemiddel. Overføring av trafikk fra bil til miljøvennlige transportmidler er nærmere omtalt i kap. 5.

- *etablere et stamnett med god framkommelighet, konkurransedyktig reisehastighet og gode knutepunkter.*

Etablering av et høyfrekvent skinnegående stamnett bygd på Jærbanen og et høyfrekvent stamnett for den lokale busstrafikken, sammen med god framføringshastighet og stiv frekvens, vil være noen av «grunnpilarene» i et vel-fungerende kollektivsystem på Nord-Jæren. Aktuelle tiltak er å bedre framkommeligheten for kollektivtrafikken ved å etablere egne kollektivtraseer, prioritere kollektivtrafikken i kryss og flaskehals.

Etablere sikre, trivelige godt vedlikeholdte terminaler og holdeplasser, med god tilrettelegging for overgang mellom ulike kollektivtransportmidler og med god tilgjengelighet for alle grupper brukere.

- *etablere et tydelig og godt synliggjort kollektivtilbud*

Kollektivtilbudet og fordelene ved å benytte dette må markedsføres offensivt og kontinuerlig. Kollektivtrafikken må gis en positiv profilering og må ta i bruk ny teknologi for informasjon og service.

- *legge spesiell vekt på utvikling av kollektivtilbudet for arbeids- og skolereiser på Nord-Jæren og i byområdet i Nord-Rogaland*

Arbeids- og skolereiser utgjør rundt 1/3 av alle reiser. Dette er dessuten reisetypene som er spesielt godt egnet for kollektivtransport da de er konsentrert til spesielle tider på døgnet, mange reisende har felles start- og målpunkter for sine reiser og reisene har et stabilt mønster.



- *sikre forutsigbare og langsiktige økonomiske rammer*

Fortløpende effektivisering og videreutvikling av rutetilbudet og økt tilskuddsnivå er tiltak som kan bidra til stabile økonomiske rammer for kollektivtrafikken. Alle aktører, og spesielt staten, må følge opp sitt ansvar mht. løsninger og drift slik at vedtatte driftsrammer kan følges opp i praksis.

- *etablere et samordnet og forenklet takstsystem*

Legge til rette for og utvikle billettsystem som kommuniserer. I dag anvendes det ulike takstsystemer på tog, buss, hurtigbåter og ferjer, hvor staten og fylkeskommunen har ansvaret for to systemer hver. Denne situasjonen bidrar til at taksttilbudet ikke bidrar til å presentere kollektivtilbudet som et totaltilbud i transportmarkedet.

- *holde høy standard på drift og vedlikehold av kollektivtrafikkens materiell og infrastruktur*

Høy standard på drift og vedlikehold på materiellet kan sies å være når dette er i teknisk god stand og rent og tiltalende, mens det for infrastrukturen kan være velholdte holdeplasser med god og synlig informasjon.

- *holde høy standard på drift av ferjer samt hurtig- og lokalbåter*

Ferjer samt hurtig- og lokalbåter må sikres pålitelighet og punktlighet. Nasjonale kvalitetskrav for ferjedrift må gjennomføres også i Rogaland.

- *det skal være attraktivt å velge kollektive reisemidler*

Alle elementer i kollektivsystemet, infrastruktur, materiell, pris, brukervennlighet, service og trygghet mv., må videreutvikles for å bidra til at det oppleves som attraktivt å benytte kollektive transportmidler. Reise med buss oppleves i dag som alt for dyrt, særlig for familier, i forhold til å bruke privatbil. Takstpolitikken må brukes aktivt for å utvikle buss og bane som et prismessig konkurransedyktig alternativ. Beskatningen av arbeidsgivers tilskudd til kollektivreiser må fjernes.

- *bruk av informasjons- og kommunikasjons-teknologi.*

Informasjons- og kommunikasjonsteknologi, som sanntidsinformasjon, bør tas i bruk i kollektivtrafikken.

**I fylket for øvrig skal kollektivtrafikken først og fremst bidra til at alle innbyggere i utgangspunktet har et forutsigbart og formålstjenlig transporttilbud.**

Det skal oppnås ved å:

- *sørge for god samordning av ruter i knutepunkter*

Gode knutepunktsløsninger, kapasitet og god samordning mellom buss, hurtigbåt, lokalbåt og ferjer vil forbedre kollektivtransporttilbudet. God tilrettelegging for arbeidspendling til og fra distriktene. Tilrettelegge og videreutvikle rutetilbudet i forbindelse med turisttrafikk.

- *etablere bestillingsruter i områder med spredt bosetning*

I de områdene av fylket hvor befolkningsunderlaget er beskjedent og reisehyppigheten lav kan en bestillingsrute være en mindre kostnadskrevenende løsning enn en fast rute – samtidig som den vil være mer fleksibel for kunden.





## 9. GANG- OG SYKKELTRANSPORT

### Gang- og sykkeltransportens rolle

Trafikkutviklingen i byområdene nærmer seg en kapasitetsgrense som gjør det nødvendig å få flere til å benytte andre transportmidler enn personbil, for å unngå omfattende areal- og kostnadskrevenne vegutbygging.

Sykkel er et miljøvennlig transportmiddel og har en rekkevidde som gjør den til et alternativ til bil, særlig de korte bilreisene og det er en målsetting på både nasjonalt og regionalt nivå å arbeide for økt bruk av sykkel.

Økt bruk av sykkel som transportmiddel reduserer veksten i biltrafikken og bidrar dermed til redusert behov for utbygging av vegnettet. Sykling vil redusere luftforurensing gjennom mindre gassutslipp og partikler og har gode helsemessige effekter for den enkelte og fører dermed også til positiv effekt på samfunnets kostnader i helse-sektoren.

For å lykkes må det gjennomføres en regional felles-satsing der man samles om en felles strategi for økt bruk av sykkel. Satsingen må være felles for at befolkningen skal tilbys et sammenhengende sykkelvegnett med ens standard på tvers av kommunegrensene. For gang-/sykkeltrafikken er de største framkommelighets-problemene knyttet til mangelen på sammenhengende gang-/sykkelveger – det gjelder både i og utenfor byer og tettsteder – og at eksisterende system ikke alltid er tilstrekkelig sikkert og brukervennlig.

Det er viktig å etablere sykkelparkering ved trafikknute-punkt og ved større handle- og servicesentra. Sykkelparkering ved trafikknutepunkt er særlig viktig fordi det er liten plass og dyrt å ta med sykkelen på buss, båt og tog.

Utbygging av gang-/sykkelvegnettet i Norge tok til for alvor først i 1970-åra. I Rogaland er det nå omlag 255 km gang-/sykkelveger langs stam-, riks- og fylkesvegene, fordelt på ca. 120 km langs stam- og riksvegene og ca. 135 km langs fylkesvegene. I tillegg kommer gang-/sykkelveger og fortau langs kommunale veger.

På landsbasis foregår mellom 4 og 6% av alle person-reiser med sykkel. Reisevaneundersøkelsen foretatt for Stavangerregionen i 2005 viste at det hver dag foretas det om lag 320 000 reiser til fots og med sykkel i Rogaland, andelen reiser foretatt med sykkel er på i overkant av 7% av totale reiser mens andelen reiser som blir foretatt til fots er på om lag 13%.

Antall personer som eier eller disponerer en sykkel som er i brukbar stand har økt med nær 5% mellom –98 og –05, og er på 81%.

Det er på de korteste reisene, mindre enn 5 km, at gang- og sykkeltrafikken er dominerende. Andre kjennetegn er at flest gang-/sykkelreiser foretas om ettermiddagen og kvelden, og at antallet sykkelreiser er klart høyest i sommermånedene.

Lengre sykkeltureturer i fritids- og rekreasjonsøyemed øker, eksakte tall er imidlertid ikke dokumentert.

Det pågår et arbeid med tilrettelegging for lengre sykkel-turer i fritids- og rekreasjonsøyemed, hvor spesielt et omfattende internasjonalt prosjektet – Nordsjøsykkelruten, etablering av en sammenhengende skiltet sykkelrute rundt hele Nordsjøen – nevnes. Denne sykkelruta er skiltet gjennom hele fylket.



## Mål og strategier

Nedenstående målsetninger er ambisiøse og vil bidra til å bringe andelen gang-/sykkelturer i Rogaland opp på et nivå tilsvarende andre områder i Europa som har lignende demografiske og klimatiske forhold.

**Gang- og sykkeltrafikkens andel av de totale reiser internt i fylket skal i de bynære områdene på Jæren økes fra 20 % i 2005 til 25 % i 2020. Tilsvarende skal andelen gang og sykkelreiser i de bynære områdene på Haugalandet økes. Økningen skal skje på bekostning av andelen bilreiser. I de øvrige deler av fylket forventes det mindre økning i gang- og sykkeltrafikkens andel av de totale reiser.**

Det resultatet skal oppnås ved å:

- *legge til rette for overføring av persontransport fra bil til miljøvennlige transportformer.*

Overføring av persontransport fra bil til miljøvennlige transportmidler er nærmere omtalt i kap. 5.

- *etablere effektive ruter mellom bosted og skoler, arbeidsplasser, terminaler og fritidsanlegg*

Arbeids- og fritidsreiser synes å ha størst potensiale for øking av sykkeltransporten. En må derfor være bevisst på å prioritere etablering av ruter med god kvalitet knyttet til slike reiser. I rutene bør snarveier utnyttes, og de bør være skiltet slik at lokalkjennskap ikke er en forutsetning for å finne fram.

- *intensivere arbeidet med separering av gang-/sykkel- og biltrafikken*

Sikkerhet, trygghet og framkommelighet er avgjørende for å gjøre det mer attraktivt for derigjennom øke antall gående og syklende.

- *holde høy standard på drift og vedlikehold av gang-/sykkelrutene*

Høy standard på drift og vedlikehold kan sies å være når gang-/sykkelvegene kan benyttes hele året, er rengjort for glass og grus, er uten hull i dekket og godt skiltet. Gang-/sykkelveger og -ruter som har mye trafikk av skolebarn bør være brøytet og evt. strødd i god tid før skolestart. Tilsvarende bør ruter langs riks-, fylkes- og kommunale samleveger ikke være brøytet og evt. strødd senere enn bilvegen. Gang-/sykkelvegene bør også rengjøres og inspiseres jevnlig etter faste rutiner.

- *legge til rette for sikker sykkelparkering*

På 6 % av reisene i dag benyttes flere transportmidler. En sentral kombinasjon er sykkel og kollektivtransport. Erfaringer viser at sikker sykkelparkering gir markert økning i sykkelbruken. Fokus må økes på sikker sykkelparkering på kollektivterminaler.

- *etablere et sammenhengende overordnet regionalt rutenett*

For å stimulere til sykkelbruk på lengre reiser, spesielt for ferie-, fritids- og rekreasjonsreiser, er det viktig å ha et sammenhengende, godt skiltet sykkelvegnett. Det vil ha positiv effekt utover lokalt og regionalt nivå.

- *etablere sykkelstamveg mellom Stavanger og Sandnes over Forus*



# 10. TILGJENGELIGHET

## Status og utviklingstrekk

Transportinfrastrukturen er ikke tilrettelagt godt nok for alle. Selv om det har vært rettet fokus mot hindringer som personer med nedsatt funksjonsevne møter, og det også er blitt iverksatt en rekke tiltak, er det først i de siste årene at innsatsen for å øke tilgjengeligheten for alle er blitt mer systematisert.

Antall personer med nedsatt funksjonsevne vil øke i årene som kommer, blant annet som følge av økt levealder og prinsippet om universell utforming må stå sentralt i utviklingen av et tilgjengelig transportsystem. Prinsippet omfatter både tilgjengelighet til bygninger, utemiljø, tjenester og produkter. Ved å ivareta prinsippet fra starten av vil tilleggskostnadene bli mindre.

Fylkeskommunen har gjennom Fylkesdelplan for Universell Utforming en målsetning om gi alle like muligheter til å reise. En målsetning som er i samsvar med de nasjonale mål:

*'Økt tilgjengelighet i det ordinære kollektivsystemet, herunder terminaler og holdeplasser. Det er videre et mål å øke framkommeligheten på veg- og gangnettet.'*

Rogaland fylkeskommune har gjennom Rogaland Kollektivtrafikk FKF (RKT) ansvaret for å styrke og videreutvikle kollektivtrafikken i Rogaland. Det er utarbeidet egen handlingsplan for bedre tilgjengelighet på alle kollektive transportmidler.

Handlingsplanen har en målsetting om at universell utforming av kollektivtrafikken i Rogaland skal ha høy prioritet i årene fremover. Som premissgiver for standarden på kollektivtrafikken har RKT gode muligheter for å skape de vilkårene som skal til for at den kollektive reisen skal være et inkluderende transporttilbud for alle.

Fylkeskommunen har i perioden 1988 – 2006 bevilget totalt omkring 30 mill. kr. til gjennomføring av særskilte tilretteleggingstiltak i det ordinære, lokale kollektivtransportsystemet. Tilskuddsmidlene har vært fordelt etter søknad fra de enkelte aktører i kollektivsystemet. I hovedsak er midlene anvendt på tilretteleggingstiltak på buss, drosjer, båter og tiltak på holdeplasser/terminaler.

Fylkeskommunen har også ansvaret for transporttjenestordningen for funksjonshemmede, kalt TT-ordningen. Denne ordningen skal medvirke til at personer med ulike funksjonshemminger får mulighet for å delta i aktiviteter i nærmiljøet. Ordningen har ca 6.000 aktive brukere og er et tilbud til varig funksjonshemmede over 10 år som ikke kan reise med buss, eller som ikke kan gjøre det uten store vanskeligheter.

Jernbaneverket har utarbeidet standarder for utforming av jernbanestasjoner slik at de kan brukes av alle mennesker, Statens vegvesen har utarbeidet retningslinjer for å ivareta hensynet til universell utforming i vegsystemet, blant annet utforming av gangveger, fortau, ramper og tilrettelegging for rullestolbrukere tilrettelegging for personer med nedsatt funksjonsevne.

Det er en målsetting for Avinor at flest mulig skal kunne bruke transportsystemet, noe som krever tilpasninger til forskjellige passasjergruppers behov. Det er utarbeidet en kvalitetsplan for hele flyreisen med fokus på passasjerer med funksjonsnedsettelse. Det legges i planen opp til at lufthavnene skal rapportere tilgjengelighet ved egen enhet, samt prioritere tiltak lokalt.

Avinor forholder seg for øvrig til generelle bestemmelser i plan- og bygningsloven og arbeidsmiljøloven med tilhørende forskrifter og henvisninger ved utbyggingstiltak. Dette innebærer at alle forslag til tiltak blir sendt på høring blant annet til Norges Handikapforbund i planprosessen.

## Problemstillinger og utfordringer

Universell utforming i kollektivtrafikken setter krav til tilgjengelighet når det gjelder

- informasjon før og under reisen
- adkomst til og fra holdeplass/terminal
- holdeplass/stasjon/terminal
- billetteringssystem
- transportmiddel

Tilgjengelighet i hele reisekjeden krever helhetstenkning på tvers av ulike forvaltningsnivå og sektorer. Innenfor samferdselssektoren i Rogaland finnes en rekke forskjellige aktører med ansvar for utforming, drift og vedlikehold av infrastruktur og transportmidler. Det er viktig at alle parter tar sitt særskilte ansvar for å bidra til helhetlige reisekjeder. Selv om det på enkelte områder har skjedd betydelige forbedringer, er det likevel et stykke igjen før kollektivsystemet har tilfredsstillende tilgjengelighet for alle.

Hovedutfordringer i det videre arbeidet vil være å tilrettelegge hele reisekjeden, dvs. transportmiddel, holdeplasser og terminaler for alle grupper, øke kompetansen hos planleggere, beslutningstakere og utøvere, arbeide for at brukermedvirkning blir tatt inn tidlig inn i prosessen ved planlegging av nye prosjekter samt ta i bruk nasjonale standardiserte løsninger.

## Mål og strategier

**Sikre en tilfredstillende tilgjengelighet for alle i transportsystemet, herunder kollektivsystemet, terminaler og holdeplasser samt øke framkommeligheten på veg- og gangnettet.**

Dette skal oppnås ved å:

- *sikre at transportmateriell og nye transportanlegg samsvarer med prinsippene for universell utforming*  
Dette kan oppnås ved å ivareta tilgjengelighet ved nybygging og oppgradering/renovering av infrastruktur samt ved nyanskaffelse av transportmateriell.

- *innarbeide tilgjengelighetshensyn i alle planer for utbygging og drift*  
Et viktig tiltak for å øke virkningen av tilgjengelighetssatsingen er å innarbeide tilgjengelighetshensyn i alle planer som omhandler utbygging, drift og vedlikehold av vegnett og kollektivsystemet. Videre må etatene utvikle rutiner for inspeksjon av universell utforming i bygg og anlegg under planlegging og for ferdige anlegg.

- *sikre universell utforming av holdeplasser og terminaler og stasjoner*

Holdeplasser og terminaler må sikres god tilgjengelighet for alle brukergrupper. Prinsippene om universell utforming legges til grunn ved utforming av holdeplasser, terminaler og stasjoner

- *videreføre og styrke arbeid med tilretteleggings-tiltak, herunder videreføre tilskuddsordningen*

Tilskudd til forbedring av bussmateriell og drosjer bør i mange tilfeller følges opp av krav til transportør om bruk av materialet.

- *sørge for en utførelse av transporttjenester som ivaretar universell utforming på en god måte*

Øke kompetanse og bevissthet i forhold til universell utforming blant utøvere av transporttjenester

- *bruk av informasjons- og kommunikasjons teknologi*

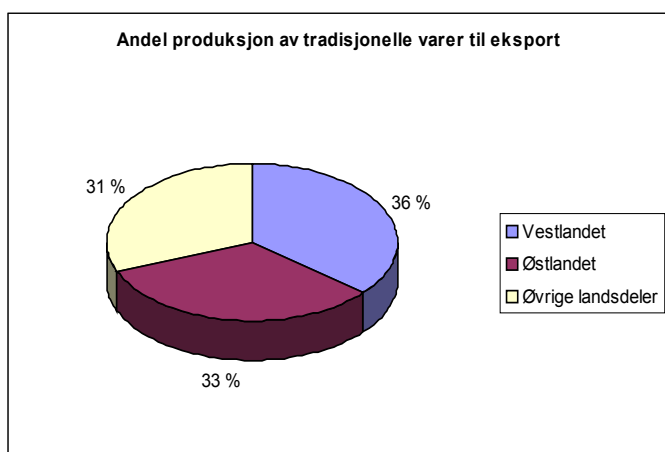
Sikre standardiserte løsninger for auditiv, taktil og visuell merking av informasjon vedrørende sikkerhet, stasjonssområdet, rutetider, forsinkelser osv. på alle stasjoner, holdeplasser og terminaler



# 11. TRANSPORTKORRIDORER OG KNUTEPUNKT

## Vestlandets transportbehov

Vestlandet har stor tilgang på ressurser og lang tradisjon med både innenriks- og utenrikshandel. I dag utgjør landsdelen tyngdepunktet for norsk eksport, og det uten at olje og gass tas med i bildet. Eksporten er spesielt rettet mot Europa, og særlig mot Tyskland. I dag står Vestlandsfylkene for produksjon av 36 % av landets tradisjonelle varer til eksport, mens Østlandet står for 33 %.



Men dette er nødvendigvis ikke en statisk situasjon. Både menneskelige ressurser, naturressurser, teknologi, kompetanse, kapitaltilgang og fysisk infrastruktur er alle viktige elementer for framtidig regional utvikling. For Vestlandets del er det særlig det siste som er mangelvare. Bedre vilkår for særlig veg- og sjøtransport er derfor avgjørende for landsdelens framtidige posisjon som verdiskaper i Norge.

Tilgjengelighet til markedene blir stadig mer sentralt for norsk næringsliv da konkurransen øker på alle områder og i alle næringer. Gamle beskyttelsesmekanismer forsvinner. Det samme gjør tidligere forskjeller mellom nasjonale og internasjonale markeder. Å redusere norske bedrifters logistikkostnader – som i gjennomsnitt er 50 % høyere enn i sammenlignbare bransjer i Europa – er ett virkemiddel for å øke konkurranseevnen. For Vestlandets vedkommende vil utvikling av de nasjonale nord-sør-transportkorridorene, de regionale transportkorridorene og forbindelsene til de viktigste havnene være en viktig strategi for å oppnå dette.

## Transportkorridor

En transportkorridor utgjør et overordnet transportnettverk og omfatter alle fire transportformene – bane, sjø, luft og veg. Som en del av nettverket spiller også terminaler og knutepunkter en viktig rolle gjennom å være bindeledd mellom korridorene, mellom lokalt, nasjonalt og internasjonalt transportnett og mellom transportformene.

## Internasjonale transportkorridorer

De internasjonale transportkorridorene som berører Rogaland er Vestlandet–Storbritannia og Vestlandet–Kontinentet. Begge er ledd i korridorene West Link og Northern Maritime Corridor (NMC), som er betegnelsen på to hovedkorridorer mot Europa, to korridorer som er svært viktige for Vestlandets eksportrettede næringsliv. I utenriks godstransport er sjøtransporten dominerende enten det gjelder eksport eller import mens det for persontransporten er luftfarten som dominerer.

I Rogaland er det definert tre trafikkhavner: Karmsund, Nord-Jæren og Egersund. Disse, sammen med Stavanger lufthavn Sola, er viktige knutepunkt i de internasjonale transportkorridorene.

Utfordringene i korridorene er utvikling av knutepunkter og terminaler og tilknytning mellom disse og landets øvrige overordnede transportnett.

## Nasjonale transportkorridorer

### Korridor 3 Oslo–Grenland–Kristiansand–Stavanger:

I Rogaland inngår E 39 Kyststamvegen, Sørlandsbanen, hovedskipsleden langs kysten og luftfartskorridorene til/fra Stavanger.

Bil, tog og fly er de viktigste transportmidlene for persontransport. Fly har høy markedsandel mellom Stavanger og Oslo, mens bil dominerer mellom Stavanger og Vest-Agder. Jernbanens markedsandel mellom Stavanger og Kristiansand er rundt 15 %. Det er en reell konkurranseflate mellom bil, buss og tog på strekningen mellom Kristiansand og Stavanger.

Utfordringene i korridoren er spesielt knyttet til utvikling av jernbanens infrastruktur.

### Korridor 4 Stavanger–Bergen–Ålesund–Trondheim:

Korridoren består av E 39 Kyststamvegen, hovedskipsleden langs kysten og luftfartskorridorene til/fra Stavanger og Haugesund.

De tyngste persontransportstrømmene i korridoren er på strekningen Stavanger–Bergen. Bilen er dominerende reisemiddel for reiser mellom naboregioner, mens fly har en høy markedsandel på reiser mellom Stavanger og Bergen. Det er en reell konkurranseflate mellom hurtigbåt og buss på strekningene mellom Bergen, Haugesund og Stavanger, og et potensiale for utvikling av konkurranseflate mellom buss og bil på samme strekninger.



Ferjesambandet Mortavika – Arsvågen er en flaskehalsen i korridoren, og det er en spesiell utfordring å fjerne denne. Av andre utfordringer er tidvise framkommelighets- og miljøproblemer på vegnettet på Nord-Jæren og ved Haugesund, kapasiteten på flyplassterminalene og tilknytning mellom trafikkhavnene og stamvegnettet.

### Korridor 5 Oslo–Bergen/Haugesund:

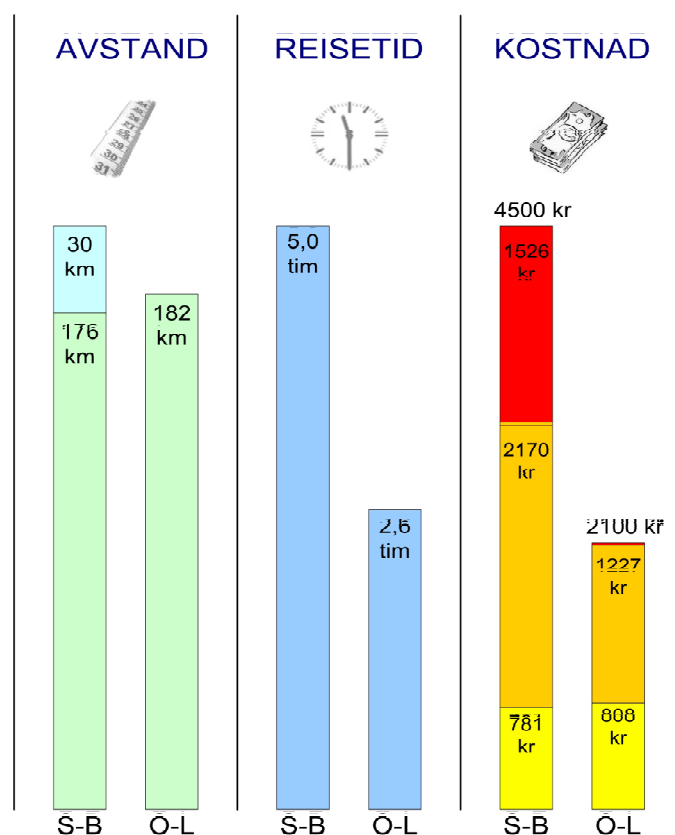
For Rogalands vedkommende inngår E 134 og luftkorridoren mellom Haugesund og Oslo i korridoren.

Utfordringene i korridoren er spesielt knyttet til utvikling av stamveg E 134. Som for de internasjonale korridorene er trafikkhavnene og lufthavnene viktige knutepunkter også for de nasjonale korridorene. Viktige er også forbindelsene mellom disse og det øvrige transportnettet: havnetangenten Forus – Tananger – Dusavik, forbindelsen mellom Risøy og E 134. Husøy og E 39 og forbindelsen mellom Nordsjøterminalen i Egersund og E 39.

I tillegg er jernbanestasjonene – i første rekke Stavanger, Sandnes, Bryne og Egersund – og hurtigbåtterminalene i Stavanger og Haugesund viktige for persontransporten til og fra fylket. For godstransporten er jernbanens godsterminaler viktige.

Figuren, utarbeidet av Norconsult, viser forskjell i avstand, reisetid og kostnad ved en reise i de nasjonale transportkorridorene mellom Stavanger og Bergen versus en reise mellom Oslo og Lillehammer. Sammenligningen viser at reiseavstanden er om lag lik, tidsforbruket mellom Stavanger og Bergen er imidlertid nær dobbelt av tidsforbruket mellom Oslo og Lillehammer og kostnaden ved reisen er mer enn dobbel.

## STAVANGER - BERGEN OSLO - LILLEHAMMER



- S-B Stavanger-Bergen
- O-L Oslo-Lillehammer
- Land Kjøyreavstand på land
- Blå Ferjestrekninger mellom Stavanger og Bergen
- Rød Ferje- og bompengeutlegg med 40% rabatt
- Orange Sum tidsavhengige kostnader <sup>1</sup>
- Grønn Sum distanseavhengige kostnader <sup>2</sup>

<sup>1</sup> Lønn, adm, avskrivning, tidsavhengige avgifter  
<sup>2</sup> Kjøreytkostnader, ekskl. avgifter: kr. 4,44 /km



Standard einingskostnader er brukt for tidsavhengige og distanseavhengige kjøreytkostnader (kjelde: TØI)

## Regionale transportkorridorer

Om både internasjonale og nasjonale transportkorridorer er viktig for Rogaland, er det i de regionale korridorene og på det lokale vegnettet for øvrig det aller meste av transportarbeidet skjer.

I Rogaland er det definert tre arbeids-, bo- og service-regioner (ABS-regioner): Nord-, Midt- og Sør-Rogaland. Det er mellom tyngdepunktene i ABS-regionene vi finner de tyngste reiserelasjonene internt i fylket. Denne regiondefinisjonen kan derfor være hensiktsmessig å benytte ved definering av regionale transportkorridorer. Det vil også være i tråd med Regjeringens transportpolitikk. En regional transportkorridor vil etter dette være et overordnet transportnettverk innen eller mellom tyngdepunktene i ABS-regionene som ikke dekkes av de nasjonale korridorene, og som omfatter transportformene bane, sjø og veg.

### Ryfylke - Haugesund:

I korridoren inngår E 134, Rv 46 og deler av Rv 520, der E 134 inngår i og er omtalt under nasjonal transportkorridor 5 Oslo – Bergen.

Trafikken består av bil- og busstrafikk på stam- og riksvegnettet. Busstrafikken i korridoren er hovedsakelig av lokal karakter, men det er etablert langrute på strekningene Sauda – Haugesund med korrespondanse med ekspressbussen mellom Haugesund og Oslo (Haukeliekspressen). Denne ruta er vesentlig for Ølen sin rolle som kollektivknutepunkt i korridoren.

Det er ingen reelle konkurranseflater mellom transportmidlene i korridoren.

Utfordringen ligger i å utbedre de verste strekningene på riksvegene og vedlikeholde disse slik at standarden ikke synker. Rassikring for å heve tryggheten og sikkerheten for vegtrafikken er også viktig. En ny veg mellom Sauda og E 134 vil bety en vesentlig forbedring for Sauda og Ryfylkes tilknytning til stamvegnettet.

### Ryfylke - Stavanger:

I korridoren inngår Rv 13 og Rv 519 (og E 39, som er omtalt under nasjonal transportkorridor 4) og farleden mellom Stavanger og Finnøy/Hjelmeland. Det er fremmet forslag om at Rv 13 på strekningen mellom Sandnes og Jøsandal (x E 134) og videre til Førde må få status som stamveg ("Indre stamveg").

Trafikken består av bil- og busstrafikken på stam- og riksvegnettet og hurtigbåt-trafikken mellom Stavanger og ulike anløpssteder i regionen (og i Nord-Rogaland).

Busstrafikken i korridoren er hovedsakelig av lokal karakter.

Det er reelle konkurranseflater mellom bil og buss på strekningen Rennesøy – Stavanger, mellom bil og hurtigbåt på strekningen Judaberg – Stavanger og mellom bil og kombinasjonen buss/ferje/hurtigbåt mellom Stavanger og Tau/Jørpeland.



Fjordkryssinger representerer de største utfordringene i korridoren, og Rogaland fylkesting vedtok våren 2001 to store ferjeavløsningsprosjekter i form av undersjøiske tunneler: en mellom Strand og Stavanger (Rv 13 - Ryfast) og en mellom Finnøy og Rennesøy (Rv 519 - Finnfast). Rv 519 – Finnfast er nå vedtatt i Stortinget og arbeidet med fastlandsforbindelsen er startet. Utfordringen når det gjelder Rv 13 for øvrig ligger i å utbedre de verste strekningene og vedlikeholde vegen slik at standarden ikke synker. Rassikring for å heve tryggheten og sikkerheten for vegtrafikken er i den forbindelse viktige tiltak, og bør gjennomføres iht. prioritering foreslått i rassikringsplanen.

For busstrafikken i Ryfylke består utfordringen i å produsere transporten på en mest mulig rasjonell og kostnadseffektiv måte. For hurtigbåtene gjelder det i tillegg å markedsrette tilbudet slik at det tilbys tjenester av tilstrekkelig omfang og kvalitet i forhold til kravene og utfordringene i markedet. I tillegg er samordning mellom de ulike kollektive reisemidlene - inkl. ferjene - en stor utfordring.

### Egersund - Stavanger:

I korridoren inngår E 39, Rv 44, Jærbanen og Sørlandsbanen, der E 39 og Sørlandsbanen er omtalt under de nasjonale transportkorridorer 3 og 4.

Trafikken består av bil- og busstrafikk på stam- og riksvegnettet og passasjertrafikk på lokal- og regiontog. I tillegg til lokal busstrafikk i Egersund, på Jæren og på Nord-Jæren, er det etablert ekspressbussrute mellom Egersund og Stavanger langs E 39.

Det er reelle konkurranseflater for alle typer reiser mellom bil, tog og buss for reiser mellom Egersund og Nord-Jæren og mellom bil og tog for de fleste typer reiser langs aksene Rv 44/Jærbanen.

Utfordringene i korridoren er knyttet til kapasitetsøkning og oppgradering av terminaler på Jærbanen og standardheving på Rv 44.

## Mål og strategier

Overordnede mål for samferdsel i Fylkesplan for Rogaland og utvikling av transportkorridorer i Nasjonal transportplan 2002–2011 er i hovedsak sammenfallende: bærekraftig utvikling, et konkurransedyktig næringsliv og robuste regioner i alle deler av fylket/landet. Det vil si at transportbehovet må dekkes på en effektiv måte, slik at samfunnets transportbehov i minst mulig grad fører til miljø- og sikkerhetsproblemer.

I målformuleringer i kap. 6, 7, 8 og 9 ligger bl.a. hensynet til en bærekraftig utvikling til grunn. Ved måloppnåelse på disse punkter er dette hensynet således ivaretatt, men måten transportkorridorene og knutepunktene utvikles på vil påvirke graden av måloppnåelse og kan bidra til å forsterke eller svekke denne.

**I transportkorridorene skal det legges til rette for at person- og godstransport kan skje på en effektiv, miljøvennlig, sikker og samfunnsøkonomisk forsvarlig måte.**

Dette skal oppnås ved å:

- *fjerne flaskehalsen i transportnettet.*

I både de internasjonale, nasjonale og regionale transportkorridorene er det flaskehalsen som hindrer en effektiv og sikker transportavvikling. Dette vil være standardsprang på vegnettet, ferjestrekninger på stam- og riksvegnettet, kapasitetsproblemer på veg og bane samt manglende samordning av kollektivtrafikken. Disse flaskehalsene kan brukes til å prioritere miljøvennlige transportformer foran andre løsninger.

- *utvikle knutepunkter og terminaler for gods- og persontransport.*

Tilrettelegging for effektive intermodale transporter betinger utvikling av fleksible knutepunkter og terminalanlegg, tilførselsveger samt jernbanetilknypning til disse.

For godstransporten gjelder det primært utvikling av nasjonale og regionale havner og godsterminal for jernbanen. For persontransporten betyr det utvikling av Stavanger Lufthavn på Sola og Haugesund Lufthavn på Karmøy samt knutepunkter for kollektivtransporten. Slik terminal- og knutepunktsutvikling krever kjennskap til transportmarkedet og transportbrukernes behov samt koordinert innsats av både statlige transportetater, fylkeskommune, kommuner og private aktører.

Når det gjelder havnene i Rogaland legges det til grunn at Egersund, Karmsund og Sirevåg videreutvikles som fiskerihavner. Risavika videreutvikles som en internasjonal knutepunktshavn og Karmsund videreutvikles som en nasjonal knutepunktshavn. De øvrige stamnettshavnene i Rogaland forutsettes videreutviklet innenfor de funksjonene de har i dag.

Transportkorridoren langs norskekysten må utvikles som ein del av EU sitt overordnede transportnettverk TEN-T "Motorways of the Sea".

- *bedre standarden og kapasiteten i de mest intensivt utnyttede korridorene.*

I fylkets mest intensivt utnyttede korridorer er standarden varierende, noe som gir en varierende grad av pålitelighet for transportbrukerne. Gapet mellom kostnadene for å oppnå definert standard på transportnettet og rammene for investeringer i transportsektoren er meget stort, og det vil heller ikke være samfunnsøkonomisk lønnsomt å etablere slik standard på hele nettet. Sørge for en maksimal styring/etterleving av driftskontrakter innen vedlikehold.

- *gjennomføre definerte standardkrav på ferjesamband*

Der er utarbeidet standardkrav til ferjetilbudene på stam- og riksvegnettet. Kravene varierer etter type samband. I Rogaland er ikke kravene oppfylt for alle sambands vedkommende. Et stabilt transporttilbud har stor betydning for næringslivet, og det er derfor viktig at disse kravene oppfylles.



## 12. BYOMRÅDENES SPESEIELLE UTFORDRINGER

Mange av de problemstillinger som er omtalt i kapitlene 5 – 10 er særlig relevante for sentrene i ABS-regionene med nærliggende tettbygde områder, dvs. for de tettbygde byområdene på Nord-Jæren – bybåndet Stavanger – Sandnes og tettstedsområdene i Sola og Randaberg, i Nord-Rogaland – aksene Åkrehamn – Kopervik – Haugesund og i Sør-Rogaland - Egersund. Det er i disse områdene, hvor mer enn halvparten av fylkets befolkning bor og hvor den største veksten forventes, at utfordringene er mest komplekse.

### Status og utviklingstrekk

#### Nord-Jæren

Den betydelige økningen i befolkning og arbeidsplasser på Nord-Jæren har gitt en tilsvarende økning i transportbehovet. Som eksempler på den betydelige trafikkveksten kan nevnes at trafikken over snittet mellom Gandsfjorden og Solavika gjennom 1990-åra økte med 3,1 % årlig og at trafikken på E 39 Motorvegen, som nå betjener om lag 50 % av trafikken over det nevnte snittet, har hatt en enda større økning – i 1997-98 hele 12 % og noe lavere de seinere årene. Det betyr at det øvrige vegnettet har hatt en lavere trafikkvekst enn E 39 Motorvegen. Rundt 85 000 biler passerte daglig snittet i 2005. Den betydelige veksten i biltrafikken har også gitt forsterket miljøproblemer i form av økt støy og økt luftforurensning. For å nå målene i Transportplan Jæren er strategien å overføre en større andel av dagens transportvolum og fremtidig transportvolum som følge av befolkningsutviklingen til miljøvennlige transportformer.

De virkemidlene som er brukt så langt har ikke resultert i mindre bilbruk. Det er positivt at en gjennom fylkesdelplanen og oppfølgingen av denne har gjennomført arealbruk/utbygging som på lang sikt tilrettelegger for økt kollektiv- og sykkeltrafikk. Det er også positivt at en har fått på plass en ny og mer konkurransedyktig bussrutestruktur. Men på grunn av mangelfulle økonomiske rammer har satsingen på infrastrukturutbygging for kollektiv- og sykkeltrafikk gått for langt. Det har heller ikke vært økonomiske rammer for å utvide rutetilbudet for kollektivtrafikken så mye som en reelt sett burde gjort for å ta opp konkurransen med biltrafikken samtidig er biltilgjengeligheter generelt sett er svært god.

Erfaringer fra inn- og utland viser at det i tillegg må langsterkere virkemidler til, både positive og restriktive tiltak, for å endre reisemiddelfordelingen. Viktige restriktive tiltak er parkeringsrestriksjoner særlig i sentrumsområdene og større arbeidsplassområder og rushtidsavgift på vegnettet. Slike tiltak er vanskelig lokalpolitisk, og inntil nå har det ikke vært tilstrekkelig lokalpolitisk vilje til å ta i bruk

slike virkemiddel. For at det skal være aktuelt må positive tiltak iverksettes først, eksempelvis nye rutetilbud på buss. For å lykkes godt med et høyfrekvent busstilbud til eksempelvis Forus - Lura området, forutsetter det at bussene ikke står i de samme køene som øvrig trafikk.

Byutviklingen i Sandnes øst vil starte i løpet av den kommende tiårsperioden noe som stiller betydelige krav til utvikling av transportinfrastrukturen bl. a. med et høyverdig kollektiv- og gang-/sykkelvegitilbud og ny bruforbindelse over Gandsfjorden.

Utvikling av Risavika i Tananger som ei framtidig intermodal knutepunktshavn og industriområde er nå i gang og forutsetter forbedret transporttilbud til og fra området både for person- og næringstransport. Spesielt viktig her vil gode forbindelser mot E39 og godsterminalen for jernbanen i Ganddal være.

Viktige strategiske elementer for storbyområdet på Nord-Jæren vil være:

- Areal- og transportplanlegging i tråd med fylkesdelplanen for langsiktig byutvikling på Jæren. Det skal gjennomføres en revisjon av planen, hvor lokalisering av næringsvirksomhet og rekkefølge av tiltak blir sentralt. Innenfor forvaltningsforsøket FAFOT er det startet opp arbeid med å samordne parkeringspolitikken i storbyområdet.
- Økt kollektivsatsing gjennom utbygging av kollektivtraseer og satsing på fremkommelighetstiltak for bussene og drift av nye ruter. Det er et stort sprik mellom tilgjengelige midler og det dokumenterte behovet. Det vil blant annet bli satset på tiltak for å øke antall kollektivreiser til og fra arbeid i Forus - Lura området. Samarbeid med næringslivet er nødvendig og større arbeidsgivere i blant annet Forus – Lura området må ta et ansvar for å endre ansattes reisevaner. Et viktig tiltak kan være at det gis skattefritak for arbeidsgivers mulighet til å subsidiere ansattes bussreiser.
- Når dobbeltsporet på Jærbanen er ferdig utbygd må det etableres et rutetilbud med 15 minutters frekvens mellom Stavanger og Sandnes/Ganddal med et korresponderende busstilbud på viktige knutepunkt, eksempel Gausel.
- Et sentralt element i utviklingen av et høyverdig og konkurransedyktig kollektivtilbud på Nord-Jæren, er utbyggingen av bybane mellom Stavanger og Sandnes sentrum og vestover mellom Forus og flyplassen. Det er en naturlig målsetting å få dette banetilbudet på plass i løpet av planperioden.

- Iverksetting av regional sykkelstrategi med vekt på transportsyklisten. Det bør etableres en sykkelstamveg mellom Sandnes og Stavanger i løpet av planperioden. Å etablere et godt sykkelvegnett til Forus- Lura området, som er attraktivt for arbeidstakere er svært viktig. I tillegg må det tilrettelegges for sykkel- og gangtransport på kortere turer særlig til sentrum i Sandnes og Stavanger.
- Videreutvikling av transportsystemet for gods- og varetransport med fokus på sammenhengende intermodale kjeder og effektive knutepunkter. Dette inkluderer god tilgjengelighet mot de nasjonale og internasjonale transportkorridorene.
- Videreføring av Transportplan Jæren med en "Nord-Jæren pakke 2" som inkluderer infrastrukturtiltak for kollektivtrafikk (buss og kombibane/bybane), veg og sykkeltrafikk samt miljø/trafikk-sikkerhet og driftstiltak for kollektivtrafikken.
- Gjennomføring av strategien for reduksjon av trafikkulykker. Særlig fokus på å redusere antall personskadeulykker med alvorlig utfall med spesiell fokus på fotgjenger- og syklistulykker samt møte- og utforkjøringsulykker.

## Haugesundsområdet

Det er særlig langs akse Åkrehamn – Kopervik – Haugesund at trafikkveksten har vært stor de siste årene. På det mest kritiske punkt på Rv 47 – Karmsund bru – er den beregnede kapasitet allerede overskredet både når det gjelder årsgjennsnitt og maksimal timetrafikk. Her var dessuten trafikkøkningen på over 25 % fra 1995 til 2005. Også på E 134 mellom Haugesund og Aksdal har trafikken vært økende de senere årene, og etter at Trekantsambandet åpnet økte også trafikken på Rv 47 nord for Haugesund mer enn den generelle trafikkvekst i området.

Ved utarbeidelse av gjeldende fylkesdelplan ble det foretatt en grov kartlegging av reisemiddelfordelingen i området. Den viste bl.a. at kollektivtrafikkens markedsandel var lav. Nå er den nok enda lavere, i og med at det i perioden 1995-2001 har vært en reduksjon på 16 % i antall reiser med buss, fra 3,3 mill. til 2,8 mill. reiser pr. år.

Transportbehovet i området vil i vesentlig grad avhenge av arealbruksutviklingen. I de kommende årene forventes størst økning mellom de sentrale deler av Karmøy og Haugesund og videre mot Aksdal, i tråd med anbefalingen i gjeldende fylkesdelplan. Åpning av Rv 47 T-forbindelsen vil bety en stor forbedring av kapasitet og framkommelighet fra Karmøy til Haugesund og fastlandet, men løser ikke området transportrelaterte sikkerhets- og miljøproblemer.

## Egersund

Fylkets minste regionsenter, Egersund, har foreløpig ikke tilsvarende kapasitets-, sikkerhets- og miljøproblemer som de to største, selv om slike problemer kan lokaliseres langs Rv 44 gjennom byens sentrum. Kun i en kort ettermiddagsperiode er det kapasitetsproblemer i kryssområdet på Eie, hvor Rv 42, Rv 44 og Rv 502 møtes.

Gang-/sykkeltrafikken antas å være på nivå med landsgjennomsnittet, med markedsandeler på hhv. 19 % og 6 %. Bussrutene i byområdet er få og frekvensen lav, og de utgjør mer et tilbud til reisende som ikke har tilgang til bil framfor et alternativ til bil..

Det forventes en trafikkvekst de kommende år på linje med fylket for øvrig.

## Mål og strategier

Utvikling av robuste ABS-regioner betinger utvikling av byområdenes roller som regionsentra. Et velfungerende transportsystem er en av flere faktorer som vil bidra til å styrke denne rollen. Ved formulering av mål og strategier for løsning av byområdenes spesielle utfordringer bør de overordnede mål om næringsliv og regionutvikling ligge til grunn. Sikkerhet og miljø skal ifølge nasjonale føringer tillegges avgjørende vekt.

**I regionsentrene med nærliggende tettbygde områder skal det utvikles et velfungerende transportsystem der hensynet til sikkerhet og miljø tillegges avgjørende vekt.**

Dette skal oppnås ved å:

- *redusere transportbehovet og overføre trafikk fra bil til miljøvennlige transportformer.*

Reduksjon av transportbehovet kan først og fremst oppnås gjennom en hensiktsmessig areal og lokaliseringpolitikk. Overføring av persontrafikk fra bil til miljøvennlige transportmidler som sykkel og kollektivtrafikk er nærmere omtalt i kap. 5, der også virkemidler som parkeringspolitikk og økonomiske virkemidler er pekt på som viktige. Det pekes også på at samordning av virkemiddelbruken dessuten er nødvendig for å oppnå best mulig resultat.

- *etablere gode helhetlige arealbruks- og transportløsninger*

På lang sikt er dette et velegnet virkemiddel med tanke på å redusere samfunnets transportbehov og samtidig øke de miljøvennlige transportmidlers andel av det totale reisevolum. Gjennom den samordnede areal- og transportplanleggingen som foregår/er gjennomført i og rundt regionsentrene er det lagt til rette for slike løsninger.

- *ha en felles parkeringspolitikk i regionsentrene i Nord- og Midt-Rogaland*

Parkeringspolitikk er primært et kommunalt ansvar. For Nord-Jæren legger imidlertid Fylkesdelplan for langsiktig byutvikling på Jæren sterke føringer for en samlet regional parkeringspolitikk. Tilsvarende føringer bør vurderes for regionsenteret i Nord-Rogaland. Statens ansvar gjelder regionale virkemidler i forhold til privat parkering.

- *benytte bompengefinansiering for en sterk satsing på sikre og miljøvennlige transportsystemer*

Bompengefinansiering er innført på Nord-Jæren, og en tilsvarende ordning for Haugalandet er godkjent av Stortinget. I Egersund er en lokal bompengeløsning utredet etter anmodning fra kommunen. Utredningen er imidlertid ikke lokalpolitisk behandlet.

I tillegg vises det til de tidligere omtalte strategiske elementene for utvikling i byområdet på Nord-Jæren.



## 13. DISTRIKTENES SPESIELLE UTFORDRINGER

Mange av de mål og strategier som er gitt i kapitlene 5 – 10 vil også gjelde for distriktene, i dette tilfelle definert som de områder av fylket som ligger langs – eller utenfor – de minst trafikkerte lokale korridorene. I tillegg har disse områdene spesielle transportrelaterte utfordringer der utgangspunktet er å sikre et stabilt basistilbud på transportsektoren som kan muliggjøre videre næringsutvikling og bidra til å gjøre det attraktivt å bo i områdene.

### Status og utviklingstrekk

Både i Ryfylke og i Dalane er det viktige vegstrekninger som har mangelfull standard. I store deler av Ryfylke og på Utsira er en i tillegg avhengig av ferjeforbindelser både for en del lokaltransport og for tilknytning til de nasjonale og internasjonale korridorene. Noen av disse ferjeforbindelsene har dessuten lite tilfredsstillende frekvens, noe som hemmer framkommeligheten ytterligere. Sauda og Sokndal er utkantkommuner som sliter spesielt tungt med befolkningsnedgang. Det å få knyttet disse kommunene til de nasjonale transportkorridorene på en tilfredsstillende måte vil være av stor betydning i kampen for å snu en negativ tendens. Forbedrede kommunikasjoner kan åpne for tilgang til nye arbeidsmarkeder og muliggjøre en mer vekstpreget utvikling.

I underkant av 30 % av Rv 13 har vegnormalstandard. Trafikkgrunnet er imidlertid beskjedent, og det er ikke kapasitetsproblemer langs ruta. Langs Rv 13 er det registrert en rekke rasområder, noe som gjør ruta til den mest rasutsatte i fylket. Ferjesambandet Hanasand–Ladstein/Judaberg–Nedstrand–Jelsa er et komplisert ferjesamband, spesielt i den «nordre» delen er det vanskelig å tilfredsstille krav og ønsker fra fastboende, næringslivet og tilreisende samtidig. Fylkestinget har vedtatt at det skal iverksettes endringer i rutestrukturen i sambandet ved ferdigstillelse av Finnfast. Det vil også bli iversatt endringer i rutestrukturen i sambandet mellom Tau og Stavanger i forbindelse med ferdigstillelsen av Ryfast.

Fjordkryssinger representerer store utfordringer i korridorene Ryfylke – Haugesund og Ryfylke – Stavanger, både for interntrafikken og for Ryfylkes forbindelser til regionsentra og til stamvegnettet. Løsninger med tunnel- eller bru-prosjekter er under utredning for noen sambands vedkommende, men prosjektene vil vanskelig la seg gjennomføre uten ekstraordinær brukerfinansiering. Mest sentrale er problemstillingene omkring forbindelsen Strand – Stavanger (Ryfast), kryssing av Sandsfjorden (Sandsfjord bru) og ny Saudaveg.

Standarden på Rv 44 er gjennomgående svak, med strekningen Vest-Agder grense – Hauge i Dalane som en av de svakeste. På samme strekning er det også rasutsatte partier.

### Mål og strategier

Et konkurransedyktig næringsliv i distriktene og utvikling av robuste ABS-regioner er to sider av samme sak. Også ved formulering av mål og strategier for løsning av distriktenes spesielle utfordringer bør de overordnede mål om næringsliv og regionutvikling ligge til grunn. Framkommelighet og redusert reisetid skal ifølge nasjonale føringer tillegges avgjørende vekt.

**I distriktene skal det utvikles et transporttilbud med god tilknytning til de nasjonale og internasjonale transportkorridorene og redusert reisetid internt og mellom regionene.**

Dette skal oppnås ved å:

- *etablere tilfredsstillende fjordkryssinger på de mest trafikkerte samband.*

I et kortsiktig perspektiv bør bedre koordinering av tidtabellene og innføring av nasjonale standardkrav for ferjedrift (åpningstider og frekvens) kunne gi mer effektive fjordkryssinger. Etablering av ferjefrie fjordkryssinger på de mest trafikkerte samband er imidlertid det tiltak som vil gi størst grad av måloppnåelse.

- *sikre rasutsatte vegstrekninger og utbedre vegstrekninger med svak standard.*

Rasutsatte vegstrekninger og vegstrekninger med svak standard representerer en stor sikkerhetsmessig risiko og til tider et framkommelighetsproblem for vegtrafikken. Gjennom systematisk arbeid med utbedring av slike strekninger, bl.a. med utgangspunkt i Rassistingsplan for riks- og fylkesvegane i Rogaland, kan vegnettet forbedres.

- *bevare nedlagt vegkapital.*

Om riksvegnettet i distriktene har gjennomgående svak standard, er forholdene på fylkesvegnettet betydelig verre. Og det er dette nettet som – sammen med de kommunale vegene – utgjør primærnettet i distriktene og som knytter grender og småsamfunn sammen. De er også svært viktige for næringslivet i distriktene. Kontinuerlig vedlikehold av dette vegnettet er nødvendig for at det fortsatt skal kunne tjene sin funksjon.



# 14. RAMMEBETINGELSER

## Innledning

Et viktig punkt innen samferdsel er spørsmål om organisering og finansiering. utfordringene varierer for de enkelte transportformene. På et overordnet plan kan en likevel si at finansiering handler om et fordelingsprobleme og hvor stor del av statsbudsjettet som skal brukes til investering og drift i de ulike samferdselssektorene. Endret organisering er i stor grad et spørsmål om et større regionalt ansvar og ulike samordningstiltak.

Transport er viktig for næringslivet både for å kunne tilby varer og tjenester og for å kunne sikre godt kvalifisert arbeidskraft fra en større region. Et effektivt transportsystem er en viktig forutsetning for næringslivets konkurranseevne, og dermed for å kunne opprettholde et høyt velstandsnivå i Norge. Transport er også et viktig velferdsgode for befolkningen, og gir muligheter for en aktiv fritid og til å velge bo- og arbeidssted ut fra egne ønsker og behov.

Transportutviklingen henger sammen med den økonomiske utviklingen. Økonomisk vekst gir økt behov både for gods- og persontransport. Det har i de siste 20 årene vært en sammenhengende vekst i transporten i Norge. Sentralisering av arbeidsmarkedet og økt konsentrasjon av bosettingen bidrar til økt trafikk i og rundt de store byene. Endringene i næringslivet generelt og industrien spesielt, bidrar til dette. Felles for drivkreftene og utviklingstrekkene innenfor transportsektoren er at de i stor utstrekning er resultat av en ønsket samfunnsutvikling. I deler av transportmarkedet bidrar imidlertid utviklingen til en transportvekst og bilavhengighet som har negative konsekvenser for trafikkavvikling, miljø og helse.

Dagens statlige rammer og vilkår for investeringer i samferdsel møter på langt nær behovet næringsliv og befolkningen har. Det er tidligere dokumentert store regionale og fylkesmessige forskjeller i statlige investeringer, både totalt og innen samferdsel<sup>1</sup>. Tendensen er klar på at stadig mer av veg- og jernbanemidlene blir brukt i det sentrale østlandsområdet. Økte statlige rammer til investeringer i samferdsel vil kunne bidra til både utjevning mellom regioner/fylker og nasjonal verdiskaping.

Det finnes i tillegg et problem med manglende kompensasjon for nye statlige krav og pålegg. Den fylkeskommunale økonomien blir rammet av at rammetilskuddet ikke blir større som følge av nye krav og pålegg i hovedsak innenfor kollektivtrafikken. Dette gjelder økt vektårsavgift, nye sikkerhetskrav for båter og høyere standardkrav på materiell som følge av krav om universell utforming. I tillegg har det de senere år vært en sterk økning i drivstoffprisen som ikke har blitt kompensert.

## Organisering

Jernbanetransport - Fram til 1. desember 1996 var både infrastrukturen og transportutøvelse med tog underlagt forvaltningsbedriften Norges Statsbaner (NSB). Deretter ble NSB delt i forvaltningsorganet Jernbaneverket og det statseide NSB BA. Samtidig ble forvaltningsorganet Statens jernbanetilsyn opprettet. Statens jernbanetilsyn skal føre tilsyn med både operatørene og med infrastrukturforvalter. NSB BA ble 1. juli 2002 omgjort til NSB AS, 100% statseid.

Jernbaneverket har ansvar for drift, vedlikehold og investeringer i jernbanens infrastruktur, inklusiv stasjoner, samt ansvar for togledelse og tildeling av ruteleier på det nasjonale jernbanenettet. Etatens oppgaver vil kunne øke som følge av at det blir flere selskaper som utfører jernbanetransport. Dette vil stille økte krav til arbeidet med fordeling av kapasitet og prioritering av tog.

Sjøtransport - Kystverket er organisert med 5 regionkontorer underlagt Kystdirektoratet, Produksjonsenheten i Kystverket ble i januar 2002 utskilt som egen enhet innen Kystverket. I tillegg overtok Fiskeridepartementet og Kystverket den 1. januar 2003 det overordede ansvaret for den statlige beredskapen mot akutt forurensing fra Miljøverndepartementet. Kystverket har det faglige ansvaret for sikkerhet og fremkommelighet i norske farvann og havner, Den viktigste oppgaven er å bidra til en sikker sjøvei for passasjer- og godstransporten ved blant annet merking, utdyping, trafikkregulering og overvåking,

Luffart - Forvaltningsbedriften Luftfartsverket ble omdannet til det heleide statlige aksjeselskapet Avinor AS fra 1. januar 2003. Dette har gitt selskapet større økonomisk ansvar og handlefrihet, blant annet i forhold til lånefinansiering og konsernsamordning. Avinors virksomhet omfatter investering og drift ved 45 statlige lufthavner i Norge, samt kontroll med luftrommet over Norge. Selskapet ivaretar dessuten samfunnsplagte oppgaver innen planlegging, utredning og beredskap mv.

Vegtransport - Statens vegvesen er organisert med regionskontorer og underliggende vegkontorer i hver region. Vegvesenet hadde tidligere en egen produksjonsvirksomhet, men fra 2003 ble forvaltnings- og produksjonsoppgavene skilt. Hensikten med å gjøre produksjonsdelen til aksjeselskap var å oppnå en effektivisering gjennom bl.a. konkurranseutsetting av oppgaver som tidligere ble utført av Statens vegvesen.

<sup>1</sup> "Geografisk kartlegging av statens investeringer i fylker og regioner 1989-1998, Asplan Analyse 2000.

Kollektivtrafikk – Rogaland fylkeskommune etablerte i 2002 Rogaland Kollektivtrafikk FKF som er gitt et ansvar for produktutvikling, ruteplanlegging, kjøp av transporttjenester, terminaldrift, overordnet markedsføring og informasjon/ruteopplysning. Etableringen er særlig begrunnet ut fra

- ønsket om å satse på utvikling av kollektivtrafikken, samt
- beslutningen om å benytte anbud ved kjøp av transporttjenester.

Rogaland fylkeskommune vil som eier og oppdragsgiver ivareta utformingen av politikken gjennom overordnet planverk og årlige leveranseavtale med Rogaland Kollektivtrafikk FKF hvor omfang og kvalitet på det tilbudet som skal utføres fastsettes.

## Organisatoriske endringer

### Dagens situasjon

Ansvar for investeringer og drift i transportsektoren er oppsplittet, noe som kan vanskeliggjøre nødvendig samordning med hensyn til planlegging, styring, administrasjon, kompetanseutvikling mv.

Veger, jernbaner, havner, flyplasser og bredbåndnett er avgjørende samfunnsmessig infrastruktur for befolkningens og næringslivets transportbehov og velferd. Det samme gjelder driften av infrastrukturen. Et konkurransedyktig næringsliv i hele landet er avhengig av god tilgjengelighet og transportmuligheter til lokale, regionale og internasjonale markeder. Framkommelighet, både fysisk og digitalt, er viktig for verdiskaping, kompetanseutvikling og kreativitet i en region.

I dag er ansvaret for transportinfrastrukturen, driften og utviklingen av det kollektive transporttilbudene fordelt på flere organer og forvaltningsnivåer:

- I tillegg til ansvaret for stamvegene har staten ansvaret for veger klassifisert som øvrige riksveger. Øvrige riksvegers oppgave er først og fremst er å dekke regionale og lokale behov. Fylkeskommunen har ansvaret for fylkesvegene.
- Fylkeskommunene har ansvaret for kollektivtransport (buss, båt, bane).
- Staten har ansvaret for å kjøpe og sørge for regional persontrafikk (drift) på jernbanen.

Det er sterk sammenheng mellom samferdselspolitikken og øvrige politikkområder av særlig betydning for den lokale og regionale samfunnsutbyggingen, som areal- og byutvikling, boligutbygging og nærings- og distriktsutvikling.

## Mulig framtidig løsning

Ansvaret for den regionale samferdsel bør kunne samles i en regional transportetat som bl.a. ser infrastrukturbygging og drift i sammenheng med investeringer og tilbudsutforming for kollektivtransporten.

Et helhetlig regionalt ansvar for samferdsel vil gi et mer sammenhengende, effektivt og brukervennlig transporttilbud. Faglig og politisk er det bred enighet om at planlegging og styring av transportsystemet må ses i sammenheng i regioner som er store nok for effektiv oppgaveløsning. Dette gjelder både forholdet mellom de ulike transportmidlene og mellom investeringer og drift. Prioriteringer av og mellom transporttiltak krever politisk skjønn, avveining og tilpasning. Dette betyr at ansvaret for oppgavene og disponeringen av ressursene må desentraliseres fra staten til regionalt nivå. Det folkestyrte regionale nivået vil være en egnet arenaer for å foreta helhetlige prioriteringer innenfor samferdselspolitikken, og å samordne denne politikken med regional planlegging, utvikling og arealpolitikk.

Et samlet ansvar for den regionale samferdselspolitikken kan innebære blant annet følgende:

- De nåværende fylkesvegene omklassifiseres til regionale veger
- Riksveger utenom stamveger («øvrige riksveger») omklassifiseres til regionale veger
- Ansvaret for og tilskudd til lokal og regional kollektivtransport
- Ansvaret for kjøp av persontrafikk på jernbane for regionale ruter
- Ansvaret for kjøp av regionale flyruter
- IKT infrastruktur

Regjeringen la 8. desember 2006 fram St.meld. nr. 12 (2006-2007) Regionale fortrinn – regional framtid. Stortingsmeldingen som ble sluttbehandlet våren 2007 åpner for en overføring av ansvar i samferdselssektoren til de framtidige regionene, langt på veg i tråd med de ovennevnte punkter. Stortingsmeldingen legger opp til at reformen kan iverksettes fra 1.1.2010.

## Finansiering

Det er et stort gap mellom anbefalte prosjekter vedtatt i regionale transportplaner og tilgjengelige midler. I tillegg finnes betydelig etterslep fra tidligere sektorplaner både på investeringer og vedlikehold.

I Nasjonal transportplan 2006-2015 er det lagt opp til årlig å bruke gjennomsnittlig 21,5 mrd. på landsbasis til samferdselssektoren. Dette er fordelt med 5,7 mrd til Jernbaneverket, 13,25 mrd til Statens vegvesen, 0,65 mrd til Kystverket, 0,3 mrd til kjøp av lufthavntjenester, 1,4 mrd til kjøp av persontransport med jernbane, og 0,15 mrd til andre kollektivtiltak (eks. fylkeskommunale midler til kollektivtrafikk).

**Jernbane** - Prioriteringene i Nasjonal Transportplan 2006–2015 er knyttet til tiltak som vil bidra til kapasitetsøkning og kvalitetsforbedring av jernbanens kjøreveg, kollektivknutepunkter og intermodale godsterminaler.

Investeringsinnsatsen konsentreres til de delene av nettet hvor det er størst grunnlag for økte transportvolumer og markedsandeler. Innsatsen vil særlig rettes mot nærtrafikk i Oslo-regionen, Stavangerområdet og Bergensområdet, regiontrafikk på Østlandet (Intercitynettet) og i Trøndelag samt godstrafikk mellom landsdelene og til/fra utlandet.

Jernbaneverkets handlingsprogram inneholder en detaljering i forhold til Nasjonal Transportplan av investeringer i større nyanlegg og programområder for teknisk trafiksikkerhet, miljø, profilutvidelse, rassikring, stasjoner og andre tiltak i eksisterende infrastruktur, dessuten drift og vedlikehold. Alle disse tiltak er nødvendig av hensyn til å opprettholde tilliten til jernbanen som transportform i Norge.

**Sjøtransport** – Prioriteringene i Nasjonal Transportplan 2006–2015 er knyttet til tiltak som vil bidra til økt farvannssikkerhet, bedre fremkommelighet og økt miljøssikkerhet for skipstrafikken. Tiltak som utdyping og forbedring av hovedleder og bi-leder, samt nyinstallasjoner, oppgradering og vedlikehold av navigasjonshjelpemidler, trafikkovervåking, lostjenester og oljevernberedskap prioriteres.

Prosjekter og tiltak innenfor Kystverkets budsjett forutsettes finansiert med ordinære statlige midler samt brukerbetaling

**Luffart** - Luffartens spesielle funksjon og rammebetingelser gjør at behovet for avklaringer med de øvrige transportetatene er beskjeden. Luftfartsverket må sørge for at lufthavnene til enhver tid har godkjenning og dermed tilfredsstillende krav til sikkerhet i luften og på bakken. Videre må lufthavnene tilfredsstillende myndighetenes miljøkrav med hensyn til utslipp til luft, vann og støy.

Tiltak innenfor Avinors budsjett kan finansieres ved låneopptak i private finansieringsinstitusjoner i tillegg til egenfinansiering samt ordinære statlige midler

**Vegtransport** – Den statlige finansieringen av vegsektoren er delt mellom stamvegmidler og fylkesvise overføringer. I tillegg regnes bompenger som statlige midler og inngår i vedtatte handlingsprogram og finansieringsplaner for enkeltprosjekt og bompengepakker. Den gradvise reduksjonen i den statlige andelen vegmidler er kompensert med en sterk økning i bruk av delvis bompengefinansiering.

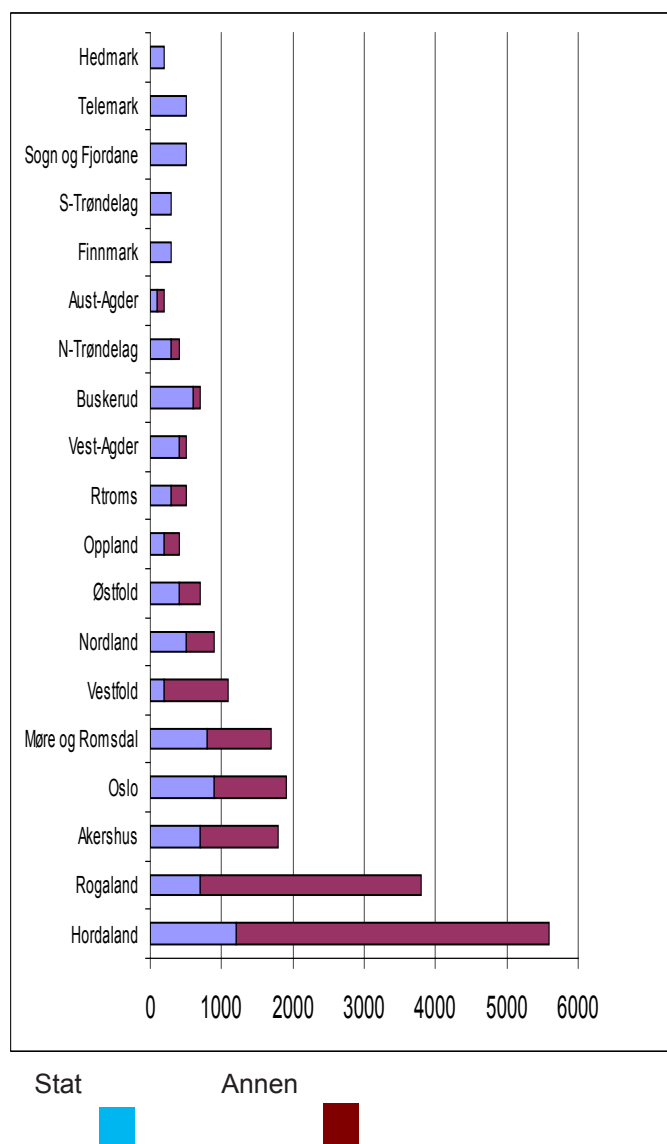
For vegsektoren vil det i større grad enn tidligere være nødvendig å benytte statlige investeringsmidler til utvikling og utbedring av eksisterende vegnett framfor å bygge nye vegforbindelser og ferjeavløsninger, samt å prioritere innsatsen til mindre investeringstiltak på bekostning av større investeringsprosjekter.

I tillegg krever driftsoppgavene på vegnettet mer ressurser for hvert år, som følge av økt trafikk, økt vegareal og mer bruk av avansert teknisk utstyr.

Den gradvise reduksjonen i andelen statlige vegmidler er kompensert med en sterk økning i bruk av bompengefinansiering. Hele Vestlandet i lang tid har hatt en andel bompengifinansierte prosjekter som langt overstiger det som finnes andre steder i landet. Nasjonal transportplan 2006-2015 med tilhørende handlingsprogram, legger opp til at dette skal fortsette. Svært mange av de viktigste vegprosjektene i landsdelen er og vil bli betalt av trafikantene.

Bompengandelen varierer mye på Vestlandet, og Rogaland og Hordaland har i Handlingsprogrammet for 2006-2009 en bompengandel på hele 80 % for investeringer på "øvrigt riksvegnett".

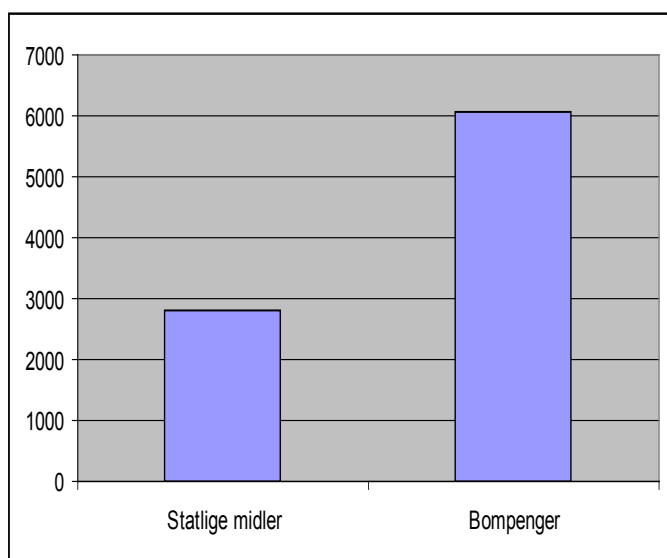
### NTP 2006 - 2009, handlingsprogram for øvrige riksveger



Vestlandsrådet uttaler i Transportplan for Vestlandet at de er innstilt på en høy egeninnsats i form av bompenger også i fremtiden for å få forgang i utviklinga av vegnettet på Vestlandet. Denne viljen til å bruke bompenger for å finansiere vegprosjekter må imidlertid ikke bli en sovepute for staten, og forutsetningen er en samtidig kraftig økning i den statlige innsatsen. Statlige midler må særlig sikrest for å få gjennomført viktige investeringer der det ikke er grunnlag for bompenger.

Diagrammet nedenfor viser at Rogaland har en høy bompengendeandel i vedtatt handlingsprogram for øvrige riksveger.

#### NTP 2006 - 2015 Vedtatt handlingsprogram øvrige riksveger i Rogaland



Mill. 2006-kr

Fylkesvegplanen i Rogaland for perioden 2006-2009 er utarbeidet i henhold til de mål og strategier som fremkommer av Fylkesdelplan for samferdsel i Rogaland 2004-2015, gjeldende regionale transportplaner samt føringer gitt i Nasjonal Transportplan 2006-2015 (St. meld. nr. 24 (2003-2004)).

Formålet med fylkesvegplanen er å kartlegge behov for nødvendige tiltak samt foreslå konkrete prioriterte tiltak i henhold til målsettinger og strategier gitt i gjeldende planer. Planen vil være retningsgivende for planlegging og utarbeidelse av de årlige budsjetter i perioden.

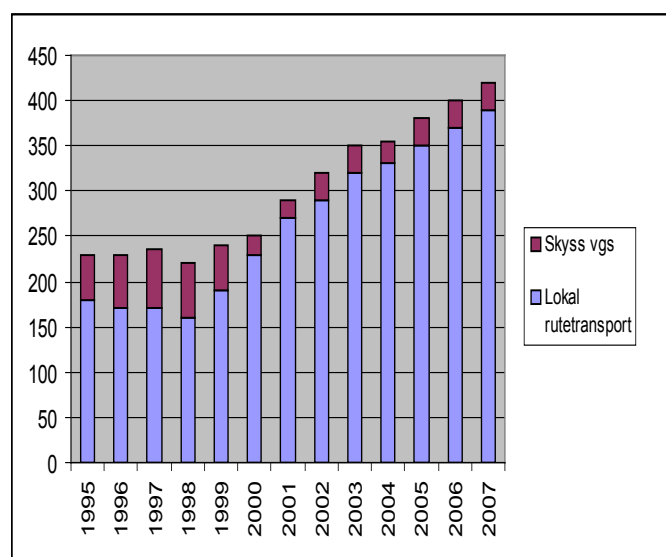
Fylkesvegplanen 2006 – 2009 slår fast at det skal prioriteres å gjennomføre en kombinasjon mellom det å utføre nødvendig drift og vedlikehold på eksisterende fylkesvegnett samtidig som de høyest prioriterte nyanleggene bygges ut.

**Kollektivtransport** - Rammebetingelsene for drift av kollektivtrafikken fastlegges årlig ved budsjettbehandlingen nasjonalt og lokalt, det foreligger derfor ingen langsiktig ramme for driftstilskuddet til kollektivtrafikken. Det har de seneste årene vært en økning i drivstoffprisen som fylkeskommunene har betalt. I tillegg er det iverksatt nye sikkerhetskrav, krav til universell utforming og vektårsavgift, forhold som ikke er fullt ut kompensert for i det statlige rammetilskuddet. Fylkeskommunen har som diagrammet viser økt sitt tilskudd til drift av kollektivtrafikk betydelig de seneste årene, fra om lag kr. 300 mill. i 2000 til i overkant av kr. 420 mill. i 2007.

I tillegg til at tilskuddet til kollektivtrafikken har hatt en stor økning har man oppnådd en kostnadsbesparelse som følge av gjennomførte anbuds konkurranser. Denne besparelsen er i sin helhet ført tilbake til kollektivtrafikken.

Den store veksten i antall reiser man har opplevd på Nord-Jæren etter 2003 har ført til en betydelig økning i nivået på passasjerinntektene. Økningen er på om lag kr. 15 mill. mellom 2003 og 2006. Også dette er inntekter som i sin helhet er ført tilbake til kollektivtrafikken.

#### Fylkeskommunens tilskudd til kollektivtrafikk 1993-2007



Mill. kr. pr. år



Rogaland har et takstnivå som fullt ut er på høyde med øvrige fylker, som sammenligningen nedenfor viser. Takstene økte, for første gang siden 2000, den 1. januar 2006 da enkeltbilletten ble kr. 2,- og periodekortet kr. 40,- dyrere. Ungdomskortet har i 2007 samme pris som ved innføringen i 1995.

Kollektivtakster pr. 01.01.2007 i et utvalg fylker:

	Enkeltbillett	Periodekort (Månedskort)	Ungdomskort
Møre og Romsdal	20	550	300
Oppland	20	340	200
Troms	22	660*	330*
Rogaland	22	530	250
Hordaland	23	600	330
Sør-Trøndelag	22	685	410
Aust-Agder	23	580	440
Sogn og Fjordane	24	450	330
Telemark	24	490	350
Buskerud	24	700	300
Hedmark	24	490	200
Østfold	25	525	350
Oslo	30/22**	720	450

\* klippekort med h.h.v. 50 og 30 klipp

\*\* avhengig av om billett kjøpes på forhånd eller i buss

Staten etablerte som ledd i oppfølging av St.meld. nr. 26 (2001-2002) Bedre kollektivtransport, en belønningsordning for å styrke den lokale kollektivtransportens konkurransevne overfor personbilen. Gjennom ordningen ønsker Regjeringen å premiere byområder som oppnår å begrense biltrafikken og øke kollektivtransportens andel av trafikkveksten. Nord-Jæren området er en del av belønningsordningen og har etter søknad mottatt betydelige beløp til å styrke den lokale kollektivtransportens konkurransevne overfor personbilen.

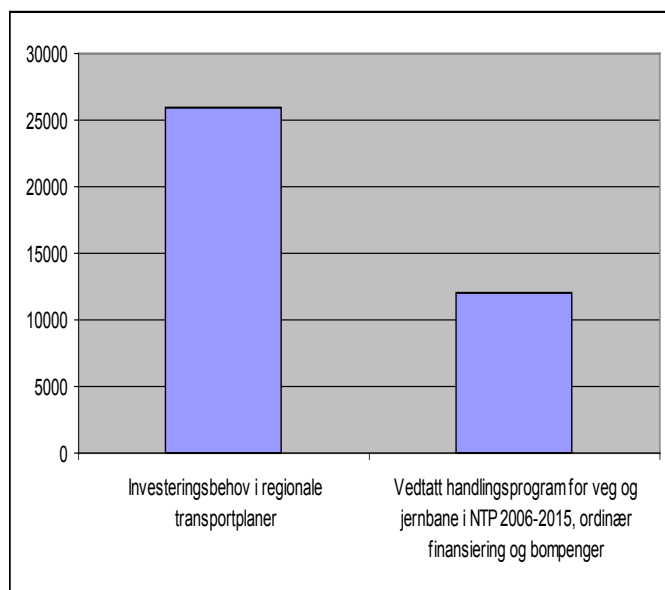
## Behov og rammer

Siden midten av 1980-tallet er samferdselsandelen av statsbudsjettet redusert fra omlag 8 til 3 prosent. Noe skyldes organisatoriske og budsjettekniske endringer, men det har likevel vært en betydelig nedgang i satsingen på samferdsel.

Dagens finansieringsmåter og periodiserte rammer innenfor Nasjonal transportplan (NTP), er ikke egnet til å takle store sammenhengende investeringsløft. På enkelte strekninger finnes store behov som må løses i sammenheng, noe som fører til at grensene innenfor det ordinære NTP-systemet blir sprenget. Stykkevis og delt utbygging som i dag, medfører store ekstrakostnader som blir overført på trafikantene.

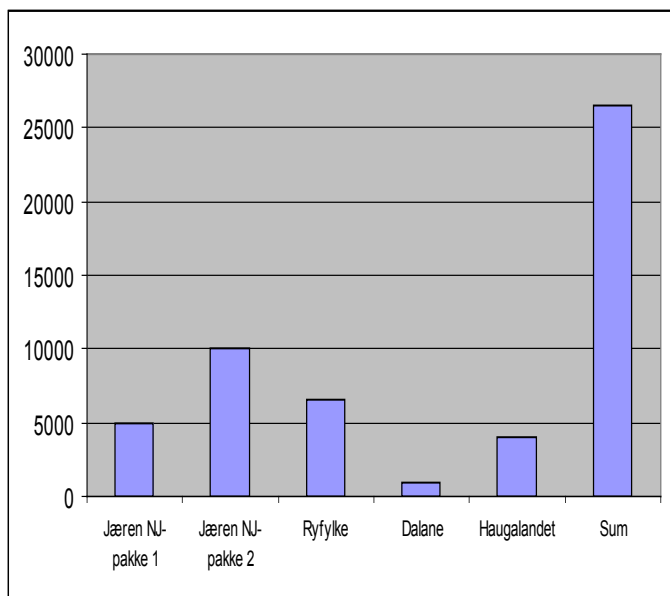
En summering av investeringsbehovet som fremkommer av godkjente regionale transportplaner viser et investeringsbehov i fylket som ligger langt over rammene gitt i Nasjonal transportplan 2006-2015.

### Behov og økonomiske rammer



Mill. 2006-kr.

### Investeringsbehov i regionale transportplaner i Rogaland



Mill. 2006-kr. Nord-Jæren pakke 2 er enda ikke behandlet og vedtatt. Det refereres her til et grovt beregnet investeringsnivå angitt i storbyanalysen til NTP 2010-2019.

### Rogalands andel av de samlede, planlagte investeringer i jernbane og stam- og riksveger

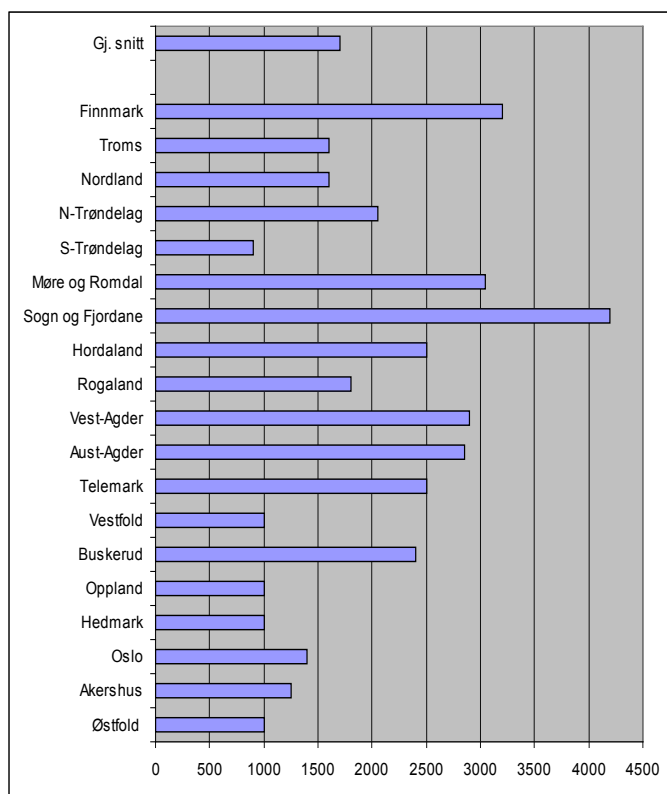
Av Nasjonal transportplan 2006-2015 fremgår at om lag 6% av investeringer i jernbane, stam- og riksveger tilgodeses Rogaland, som har 8,6 % av landets innbyggere. (gjennomsnitt investeringer pr. år i perioden 2006 – 2009)

Investeringer i jernbane, stam- og riksveger utgjør i underkant av 2.000 kr. pr. år pr. innbygger i Norge, mens tilsvarende tall for Rogaland er om lag 1.400 kr. pr. innbygger.

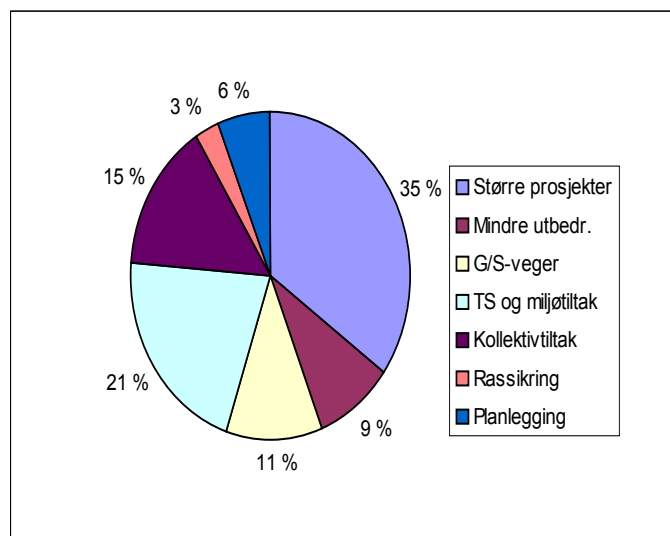
Om lag 3,5% av investeringer i stam- og riksvegnettet pr. år i perioden 2006 – 2009 går til Rogaland, mens andelen investeringer i jernbane er på 13% av totale investeringer i jernbanenettet.

Nedenstående figur viser de ulike fylkers andel av statlige bevilgninger til øvrige riksveger i perioden 2006 – 2009, pr. innbygger.

### Statlige ramme til øvrige riksveger 2006 – 2009, pr. innbygger



### NTP 2006-2015 vedtatte handlingsprogram øvrige riksveger, fordeling av statlige midler i Rogaland



## Mål og strategier

I dag er ansvaret for investeringer og drift i transportsektoren og drift og utvikling av det kollektive transporttilbudene fordelt på flere organer og forvaltningsnivåer. Det er en sammenheng mellom samferdselspolitikken og øvrige politikkområder av særlig betydning for den lokale og regionale samfunnsutbyggingen, som areal- og byutvikling, boligutbygging og nærings- og distriktsutvikling. Ansvaret for den regionale samferdsel bør samles i en regional transportetat som bl.a. ser infrastrukturbygging og drift i vegsektoren i sammenheng med investeringer og tilbudsutforming for kollektivtransporten.

Finansiering er et fordelings spørsmål og hvor stor del av statsbudsjettet som skal brukes til investering og drift i de ulike samferdselssektorene. For å oppnå en tilfredstillende realisering av anbefalte prosjekter vedtatt i regionale transportplaner må tilgjengelige midler økes.

**Det skal oppnås en samordnet organisering i transportsektoren som ser infrastrukturbygging og drift i vegsektoren i sammenheng med investeringer og tilbudsutforming for kollektivtransporten. Tilstrekkelige økonomiske rammer må tilkomme Rogaland slik at vedtak i regionale transportplaner kan følges opp.**

Dette skal oppnås ved:

- *Økte statlige rammer til samferdsel i Nasjonal transportplan 2010 – 2019*

Dagens statlige rammer og vilkår for investeringer i samferdsel møter ikke det store behovet næringsliv og folk i Rogaland. Etterslepet i bevilgningene over statsbudsjettet i forhold til Nasjonal Transportplan må opphøre. Fylkeskommunene må i større grad sikres kompensasjon ved innføring av nye statlige krav og pålegg i transportsektoren

- *Samlet transportetat under regional styring.*

I forbindelse med regionreformen må det på sikt arbeides for en samlet transportetat under regional styring. Det er en sammenheng mellom samferdselspolitikken og de øvrige politikkområder som er viktige for den lokale og regionale samfunnsutviklingen, som areal- og byutvikling, bygging av boliger og nærings- og distriktsutvikling. Et helhetlig regionalt ansvar for samferdsel vil gi et mer sammenhengende, effektivt og brukervennlig transporttilbud.

- *Utvidet regionalpolitisk styring i vegsektoren.*

I forlengelsen av forsøksordningen, og som et steg på veien mot en regional transportetat, må arbeidet for transport, utvikling og samordning av offentlig politikk styrkes ved en sterkere regionalpolitisk styring i vegsektoren.

I forbindelse med regionreformen må ansvaret for riksvegene utenom stamvegnettet legges til regionene.

Dette vil bety at:

- øvrige riksveger blir omklassifisert til regionale veger
- fagkompetanse fra Statens vegvesen blir administrativt og politisk underlagt regionene
- statlige overføringer over inntektssystemet, tilsvarende fylkesvegene i dag
- stat og regioner må utvikle en avtalebasert, koordinert og forpliktende prosess for transportpolitikken der ressursbruk blir koordinert

- *Videre bompengefinansiering i vegsektoren.*

For å få skaffe tilstrekkelige og nødvendige midler til utvikling av samferdsel i fylket kan en viss andel bompengefinansiering aksepteres også fra 2010 og utover. Et vilkår for dette er imidlertid en samtidig kraftig økning i den statlige finansieringen.

Bompengefinansiering skal i første rekke benyttes i de mest trafikksterke områdene. Den statlige innsatsen må økes der det ikke finnes grunnlag for bompengefinansiering.

- *Prosjektfinansiering.*

Prinsippet om prosjektfinansiering for sammenhengende utbygging av veg- og jernbanenettet må følges. Prosjektfinansiering må også omfatte reduksjon av kapitalkostnader for ordinære bompengeprojekt som faller utenfor en samlet utbygging.

- *Ny organisering av bompengoordningen.*

Det må opprettes regionale/fylkeskommunale administrasjonsselskap der det legges til rette for samkjøring av driften for å redusere kostnadene og sikre kompetanseoverføring ved bompengeprojekt.



# 15. PRIORITERING AV TILTAK

## Prioriteringskriterier

På bakgrunn av vedtatte mål og strategier er det lagt til grunn at investeringsprosjekter som prioriteres må ha tilhørighet til et eller flere av følgende kriterier:

1. Hovedsatsingsområder og føringer gitt i St. meld. nr. 24 (2003-2004) Nasjonal transportplan 2006-2015
2. Oppsummering/anbefalinger fra fylkesanalysen for Rogaland/Innspill til Nasjonal transportplan 2006-2015
3. Fylkestingets tidligere føringer gitt i forbindelse med behandlingen av Nasjonal transportplan 2006-2015
4. Vedtatte regionale transportplaner/fylkesdelplaner

For fylkesvis prioritering mellom transportkorridorer, regioner og prosjekter er følgende kriterier lagt til grunn:

- Prosjekter som bidrar til å redusere det totale volum av vegtrafikk og dermed klimagassutslipp
- Prosjekter og tiltak som er viktige for regional utvikling og utvikling av robuste ABS-regioner
- Prosjekter og tiltak som bidrar til utvikling av god tilknytning mot de viktigste nasjonale og regionale transportkorridorer
- Dokumentert sikkerhetsgevinst
- Dokumentert samfunns- og bedriftsøkonomisk nytte
- Tilrettelegging for overføring av trafikk fra bil til miljøvennlige transportmidler og for overføring av gods-transport fra veg til bane og sjø.

## Prioriteringer i Nasjonal transportplan

Det legges til grunn at de prosjekter som ble prioritert i Nasjonal transportplan 2006-2015 blir gjennomført i tråd med handlingsprogrammene eller beholder sin prioritering ut over perioden. Det forutsettes imidlertid at det kan være rom for endring av gjeldende handlingsprogram for perioden 2006-2015, både i form av prosjekter og endring av etatenes rammer.

Vestlandsfylkene Møre og Romsdal, Sogn og Fjordane, Hordaland og Rogaland har i fellesskap presentert Transportplan Vestlandet 2007-2019, der utvikling av E 39 Kyststamvegen blir framhevet som et viktig strategisk grep for å skape en sterk Vestlandsregion. Utvikling av E39 Kyststamvegen er viktig både av hensyn til vegens sentrale betydning for næringslivets transporter, trafikksikkerhet, framkommelighet og som grunnlag for å utvikle robuste bo- og arbeidsmarkedsregioner.

## Nasjonale transportkorridorer

Som det framgår av kapittel 11, har de nasjonale transportkorridorene 3 og 4, korridorene langs kysten, langt større trafikkmengder både når det gjelder personer og gods enn transportkorridor 5 som er øst-vest-rettet. Korridor 3 har reelle konkurranseflater mellom ulike transportmidler både når det gjelder persontransport og godstransport. I korridor 5 er det reelle konkurranseflater mellom bil og fly når det gjelder persontransport, mens det for godstransportens vedkommende ikke er tilsvarende konkurranseflater.

Prosjekter i det overordnede nasjonale transportnett (nasjonale transportkorridorer og terminaler) fastsettes av den enkelte transportetat etter rammer gitt av Stortinget. For Luftfartsverket er det etter at etaten har blitt statlig aksjeselskap (Avinor), styret som blir ansvarlig for utbygging av infrastrukturen. Rammene er knyttet til banestrekninger for Jernbanelivet, til region for Kystverket, til den enkelte lufthavn for Luftfartsverket og stamveggruter for Statens vegvesen. Forslag til prioriteringer er presentert i samsvar med dette.



## Prioriteringer av infrastrukturtiltak for perioden 2008 - 2019

Det presiseres at for en del av prosjektene som er oppgitt i det etterfølgende, er prosjektkostnadene grove overslag basert på status da plandokumentet ble utarbeidet. Prioriteringslistene angir derfor prosjektprioritet og vil naturlig måtte tilpasses de årlige tilgjengelige økonomiske rammene.

### Jernbane

Tiltak på jernbanen 2008-2019	Merknader
Dobbeltspor Stavanger – Sandnes	Ferdigstilles i perioden
Linjeomlegging Drangsdalen	
Moderniseringstiltak Sandnes - Ualand	Kryssingsspor, dobbeltspor, linjeomlegging/sanering av planoverganger

### Sjø

Pr. nr.	Tiltak 2008-2019:	Prosjektkostnad	Effekt på trafikk-sikkerhet	Effekt på frem-kommelighet	Nettonytte	Finansiering	
						Statlig	Ekstra-ordnær
	Navigasjonstiltak i innseilingsleder – 2011	16	x	x		16	
	Vestre Storesundflu – 2012	18	x	x		18	x
	Karmsund havn – 2014 - 2019	16	x	x		16	
	Risavika – 2015 – 2019	13	x	x		13	
	Nord for Karmsund bru - 2015-2019	7	x	x		7	
	Garpaskjær - 2015-2019	8	x	x		8	
	Skåretrebåen - 2015-2019	50	x	x		50	x
	Sum	112				112	

Det er usikkert når de fire siste prosjektene kommer til utførelse, de står under tiltak på lang sikt i stamnettsutredningen.

Det forutsettes at Kystverket i sine budsjetter tilrettelegge for at Egersund, Karmsund og Sirevåg videreutvikles som fiskerihavner, at Risavika videreutvikles som en internasjonal knutepunktshavn og Karmsund som en nasjonal knutepunktshavn. De øvrige stamnettshavnene i Rogaland, Egersund og Sandnes, forutsettes videreutviklet innenfor de funksjoner de har i dag.

## Luffart

Tiltak innenfor luffarten 2008-2019	Merknader
<u>Stavanger Lufthavn, Sola:</u>	Totalt investeringsbehov i perioden er 1 mrd.
Taksebane, flyoppstilling, rusehall	
Ny uten- og innenlandspir	
Nytt kontrolltårn	
Parkeringshus, flyplasshotell	
Nytt område for General Aviation	
<u>Haugesund Lufthavn, Karmøy:</u>	Totalt investeringsbehov i perioden er 230 mill. (*)
Sikkerhetsområde	
Nytt driftsbygg, opprusting tårn	
Parkeringshus	
Ny utenriksterminal	

(\*) Tallet er ekskl. kostnaden ved ny utenriksterminal

## Stam- og riksveger

### Stamveger

#### Stamvegrute 3: Oslo - Stavanger og 4a Stavanger – Trondheim

Pr. nr.	Tiltak 2008-2019: Prosjekt vedtatt gjennomført i handlingsprogrammet for NTP 2006-2009 som forutsettes ferdigstilt innen 2009 og er ikke omtalt	Prosjekt kostnad	Effekt på trafikk- sikkerhet	Effekt på frem- kommelighet	Nettonytte	Finansiering	
						Stalig	Ekstra- ordinær
B	E 39 Mindre investeringstiltak med hovedfokus på trafikk-sikkerhet	160	x	x	x	160	
B	E 39 Stangeland - Sandved	230	x	x	x	230	
1	E 39 Eiganestunnelen - Smiene – Harestad (*)	2.000	x	x	x	2.000	
2	E 39 Rogfast	6.500	x	x	x	2.600	x
3	E 39 Sandved – Hove	400	x	x	x	200	x
4	E 39 Hove – Ålgård	1.000	x	x	x	800	x
5	E 39 Haukås – Apeland	100	x	x	x	100	x
	Sum	10.390				6.090	

(\*) Det åpnes for å omdisponere midler til E39 Rogfast dersom ikke nødvendig planavklaring foreligger innen utgangen av 2008.

**Aktuelle mindre investeringstiltak:**

Pr. nr.	Tiltak	Prosjekt kostnad
1	E 39 Utbedring av hovedkryss i Randaberg	15
2	E 39 Utbedring ved jernbanebru på Helleland	20
3	E 39 Krabbefelt i Skibådalen	20
4	E 39 Strakstiltak Osli-Ålgård	10
5	E 39 Krabbefelt på Vikeså	40
6	E 39 Krabbefelt Bokn	15
7	E 39 Andre trafikksikkerhetstiltak	40
	Sum	160

**Stamvegrute 5a: Drammen – Haugesund gjennom Rogaland**

Pr. nr.	Tiltak 2008-2019: Prosjekt vedtatt gjennomført i handlingsprogrammet for NTP 2006-2009 forutsettes ferdigstilt innen 2009 og er ikke omtalt	Prosjekt-kostnad	Effekt på trafikksikkerhet	Effekt på fremkommelighet	Nettonytte	Finansiering	
						Statlig	Ekstraordinær
B	E 134 Mindre investeringstiltak med hovedfokus på trafikksikkerhet	80	x	x	x	10	x
1	E 134 Norheim - Raglamyr	60	x	x	x		x
2	E 134 Liaheia – Våg 2. etappe	130	x	x	x	100	x
3	E 134 Skjold – Solheimskryss	110	x	x	x	35	x
4	E 134 Ølen - Ølensvåg	80	x	x	x		x
5	E 134 Knapphus - Solheim	65	x	x	x		x
6	E 134 Vindafjord for øvrig	35	x	x	x		x
	Sum	560				145	

Prioriteringene er i henhold til prioriteringene i Haugalandspakken. Rogaland fylkeskommune vil i tillegg prioritere tunneler gjennom Røldal.

**Aktuelle mindre investeringstiltak:**

Pr. nr.	Tiltak	Prosjekt kostnad
1	E 134 Kryssutbedringer Haugesund – Akrdal	40
2	E 134 Midt-rekkverk Frakkagjerd – Haugesund	40
	Sum	80

## Riksveger (fra 2010 regionale veger):

Pr. nr.	Tiltak 2008-2019: Prosjekt vedtatt gjennomført i handlingsprogrammet for NTP 2006-2009 forutsettes ferdigstilt innen 2009 og er ikke omtalt	Prosjekt-kostnad	Effekt på trafikk-sikkerhet	Effekt på fem-kommelighet	Nettonnte	Finansiering	
						Statlig	Ekstra-ordinær
B	Rv 47 T-forbindelsen	1.437	x	x	x	444	x
B	Rv 510 Solasplitten	330	x	x	x		x
1	Rv 13 Strand – Suldal 1. etappe	100	x	x	x	100	x
2	Rv 44 Gandsfjord bru	1.800	x	x	x	100	x
3	Rv 13 Solbakkunnelen	2.900	x	x	x		x
4	Rv 13 Hundvåg tunnelen	1.500	x	x	x		x
5	Rv 505 Sandnes - Hå - forbindelse mot E 39	1.000	x	x	x		x
6	Rv 13 Sandsfjord bru	430	x	x	x	80	x
7	Rv 520 Ny Saudaveg	800	x	x	x	100	x
8	Rv 44 Sør-Jæren	50	x	x	x	50	
9	Rv 47 Karmøy og Haugesund nord	600	x	x	x	110	x
10	Rv 47 Haugesund sentrum	300	x	x	x	50	x
11	Rv 13 Strand – Suldal 2. etappe	120	x	x	x	120	x
12	Rv 44 Sokndal	50	x	x	x	50	
13	Rv 501 Lund	50	x	x	x	50	
14	Rv 46 Vindafjord	50	x	x	x	50	
15	Rv 44 Egersund	50	x	x	x	50	
16	Rv 13 Røldal - Suldal	50	x	x	x	50	
	Sum	11.617				1.404	

Prioriteringene er i henhold til prioriteringer i regionale transportplaner

I Rogaland har det vært tradisjon for at ca. halvparten av rammen til øvrige riksveger benyttes til kollektivtiltak på veg, trafiksikkerhetstiltak, gang-/sykkelveger og spesielle miljøtiltak. Dette forutsettes også å gjelde for perioden 2008-2019.

Det forutsettes at en del av rammen til øvrige riksveger benyttes til finansiering av bybane/kombibane i storbyområdet på Nord-Jæren, såkalt alternativ bruk av riksvegmidler på tilsvarende måte som det tidligere er gjennomført baneinvesteringer i Oslo og Bergen.



## Riksveger (fra 2010 regionale veger), kollektivtiltak:

Pr. nr.	Tiltak 2008-2019: Prosjekt vedtatt gjennomført i handlingsprogrammet for NTP 2006-2009 forutsettes ferdigstilt innen 2009 og er ikke omtalt	Prosjekt-kostnad	Effekt på trafikk-sikkerhet	Effekt på frem-kommelighet	Nettonytte	Finansiering	
						Statlig	Ekstra-ordinær
B	Kollektivfelt Rv 44 og rv 509	260	x	x	x	80	x
B	Kollektivtiltak i Haugalandspakken (terminalutbygging)	20	x	x	x	20	x
1	Kollektivfelt Rv 44 og rv 509	235	x	x	x	150	x
2	Bybane, 1. byggetrinn, Gausel - Forus - Sola	1.000	x	x	x	500	x
3	Kollektivfelt Jåsund	45	x	x	x	20	x
4	Kollektivtiltak i Haugalandspakken	50	x	x	x	50	x
5	Kollektivfelt Rv 44 og rv 509	400	x	x	x	100	x
6	Kollektivfelt Sandnes øst	100	x	x	x	50	x
7	Kollektivtiltak i Haugalandspakken	30	x	x	x	30	x
8	Bybane, 2. byggetrinn, Stavanger øst og Sandnes sør/øst	1.500	x	x	x	500	x
	Sum	3.805				1.450	

Det presiserer at ekstraordinær finansiering ut over innholdet i Nord-Jæren pakke 1, Haugalandspakken og Rv519 Finnfast, Rv47 T-forbindelsen og Rv45 ikke er endelig behandlet (pr. 1. halvår -08) og ville måtte behandles lokalt, regionalt og sentralt som egne saker.

## Riksveger (fra 2010 regionale veger), rassikring:

Pr. nr.	Tiltak 2008-2019: Prosjekt vedtatt gjennomført i handlingsprogrammet for NTP 2006-2009 forutsettes ferdigstilt innen 2009 og er ikke omtalt	Prosjekt kostnad	Effekt på trafikk-sikkerhet	Effekt på frem-kommelighet	Nettonytte	Finansiering	
						Statlig	Ekstra-ordinær
B	Rv 13 Tunnel Osberg	70	x	x	x	70	
B	Rv 517 Tunnel Lovraeid	80	x	x	x	80	
B	Rv 13 Tyssdalsvannet	150	x	x	x	150	
1	Rv 13 Øvrige raspartier	100	x	x	x	100	
2	Rv 42 Sirdal - Egersund	50	x	x	x	50	
	Sum	450				450	

Prioriteringene er i henhold til prioriteringer i regionale transportplaner

## Prioritering av infrastrukturtiltak over fylkekommunens budsjett. Fylkesvegplanens - handlingsprogram 2008 – 2019

Pr. nr.	Tiltak 2008-2019: Prosjekt vedtatt gjennomført i handlingsprogrammet for NTP 2006-2009 forutsettes ferdigstilt innen 2009 og er ikke omtalt	Prosjekt-kostnad	Effekt på trafikksekerhet	Effekt på fremkommelighet	Nettonytte	Finansiering	
						Fylkeskommunal	Ekstraordinær
B	Mindre /utbedringstiltak, fordelt over perioden (*)	100	x	x	x	100	
B	Fv 618 Nord-Talje – Tjul (fullføring)	140	x	x	x	140	
B	Fv 55 Lygre bru (fullføring)	20	x	x	x	20	
B	Fv xx Ny veg til Svandalen (fullføring)	10	x	x	x	10	
1	Fv 522 Omlegging sør for Strand kirke	4	x	x	x	4	
2	Fv 513 Omlegging ved Fiskå	4	x	x	x	4	
3	Fv xx Ny adkomst fra E39 mot Randaberg sentrum	10	x	x	x	10	
4	Fv 409 Kvernevikveien	10	x	x	x	10	
5	Fv 290 Ålgård sentrum	10	x	x	x	10	
6	Fv 223 Håland – Norheim	15	x	x	x	15	
7	Fv 112 Vikeså - Nedrebø	3	x	x	x	3	
8	Fv 67 Tråsavikveien	3	x	x	x	3	
9	Fv 33 Rekefjord - Nesvåg	4	x	x	x	4	
10	Fv 1 Mydland - Skåland	10	x	x	x	10	
11	Fv 409 Terminaltangent nord	80	x	x	x	80	
12	Fv 851 Bygnes - Sund	12	x	x	x	12	
13	Fv 773 Nesheim - Stakkestad	10	x	x	x	10	
14	Fv 937 Ny bru til Hasseløy	30	x	x	x	30	
15	Fv 743 Sandeid - Høiekvam	10	x	x	x	10	
16	Fv 382 Madlaveien	25	x	x	x	25	
17	Fv xxx Bru til Helgøy	35	x	x	x	35	
18	Fv xxx Fogn – Bokn - Byre (**)	200	x	x	x	80	x
19	Fv 14 Refsland (***)	10	x	x	x	10	
	Sum	755				635	

Prioriteringene er i henhold til prioriteringer i regionale transportplaner

(\*) Det legges til grunn av nivået på TS-midler videreføres på minst samme nivå som i dag, 10 – 11 mill kr. i 2008 kr.

(\*\*) Forutsetter lokal finansiering av restbeløpet

(\*\*\*) Samarbeidsprosjektet, Fv 14 Refsland ny jernbaneovergang og nytt kryss fra E 39, prioriteres når Jernbaneloverket og Statens vegvesen har midler til disposisjon.

## Drift- og vedlikehold

I tillegg til ovennevnte investeringstiltak finansiert over stam-, riks- og fylkesvegbudsjettet vil en betydelig del av de samlede midlene benyttes til drifts- og vedlikeholdstiltak.

### Drift og vedlikehold av infrastruktur

Den nylig framlagte rapporten fra vegkapitalprosjektet viser at det er et betydelig etterslep både på riks- og fylkesvegene. I byområdene er det spesielt stor slitasje på asfaltdekkene som følge av stor trafikkbelastning. Det er ikke mulig innenfor dagens budsjettrammer å opprettholde den foreskrevne standarden når det gjelder dekkevedlikehold.

Det er i dag mange nye tunneler og flere er under planlegging. Nye krav gjør det nødvendig å montere mer utstyr i tunnelene både av beredskapsmessige hensyn og for at sikkerheten skal bli tilstrekkelig ivaretatt. Det er også viktig at eksisterende utstyr blir vedlikeholdt og oppgradert i hht gjeldende normaler. Dette vil kreve betydelige årlige midler. Et annet forhold er at tunnelene er spesielle brannobjekter. Det er betydelig fokus fra brannmyndighetene for å påse at disse elementene oppfyller gitte krav. Det kan også nevnes at renhold av riks- og fylkesvegnettet spesielt i byområdene krever betydelige ressurser.

Utbygging av et hovedvegnett for gående og syklende er et viktig satsingsområde spesielt i byområdene. For å gjøre sykkel til et enda mer attraktivt transportmiddel har Statens vegvesen i 2005/2006 lagt opp til en økt vedlikeholdsstandard for dette vegnettet i storbyområdet på Nord-Jæren ved å legge til grunn en barvegstrategi ved bl. a. bruk av salt. Erfaringene er positive. En videreføring av strategien vil kreve økte midler.

Å sikre kollektivtrafikken tilstrekkelig framkommelighet i byområdene vil kreve økte driftsmidler bl. a. til oppfølging av trafikkregulerings- og styringstiltak.

Hovedlenkene i vegtransportsystemet vil til tider måtte stenges for kortere eller lengre tidsrom (ved planlagte drifts- og vedlikeholdsarbeider eller som følge av uforutsette hendelser/trafikkuhell). Dette gjelder spesielt byområdene. Trafikken vil da midlertidig måtte omdirigeres langs andre ruter inntil den aktuelle strekningen kan settes under trafikk igjen. Det er viktig at det er tilstrekkelig kapasitet på de aktuelle omkjøringsstrekningene.

## Drift av kollektivtrafikken

Videreutvikling av et høyverdig og konkurransedyktig kollektivtilbud spesielt i storbyområdet på Nord-Jæren vil kreve betydelig økte økonomiske ressurser.

Rogaland Kollektivtrafikk FKF kjøper kollektive transporttjenester på vegne av fylkeskommunen og Fylkestinget ga sin tilslutning til foretakets økonomi- og strategiplan for perioden 2006 – 2009 i sitt møtet den 13. desember 2005. De viktigste tiltakene for å utvikle et høyverdig kollektivsystem oppsummeres nedenfor:

### Organisasjon:

RKT skal være en organisasjon med høy kompetanse og stor fokus på kvalitet slik at organisasjonen kan ivareta bestilleransvaret for kollektivtransport på vegne av Rogaland Fylkeskommune på en best mulig måte. RKT skal sørge for god økonomikontroll samt gi nødvendig styringsinformasjon som grunnlag for riktige beslutninger

Kollektivtrafikken i Rogaland og infrastruktur i tilknytning til denne skal gi alle like muligheter til å reise kollektivt.

### Ruteproduksjon:

Rutetilbudet med buss og båt skal gjennomgå en kontinuerlig utvikling og forbedring for at målene om passasjervekst skal oppnås. Ved utvikling av rutetilbudet skal kriteriene enkelhet, drifts- og markedsmessig lønnsomhet vektlegges.

Kundetilfredsheten skal økes samtidig som det skal holdes en høy standard på materiell og infrastruktur

### Takst og billettering:

Tilby mest mulig markedsøkonomiske og behovsrettede takstprodukter samt sikre korrekt billettering.

Billetteringssystemet skal ivareta kundenes, operatørens, RKT's og oppdrags-givers behov for enkel, effektiv og sikker billettering.

### Skoleskyss:

Lovpålagt skoleskyss skal ivaretas og utøves etter gjeldende regler på en mest mulig kostnadseffektiv måte.

### Ruteopplysning:

Det skal tilbys en kvalitativ god og effektiv kundebehandling.

### Informasjon/markedsføring:

Markedsføring og informasjon skal bidra til å skape et synlig kollektivtilbud.

### Terminaler:

RKT skal bidra til at det utvikles funksjonelle terminaler tilpasset kundenes behov

# FYLKESVEGPROSJEKTER



# RIKSVEGPROSJEKTER



# STAMVEGPROSJEKTER (helt eller delvis statlig finansiert)





**ROGALAND  
FYLKESKOMMUNE**

**REGIONALUTVIKLINGSAVDELINGEN**

Arkitekt Eckhoffsgt. 1  
Postboks 130, 4001 Stavanger

[www.rogfk.no](http://www.rogfk.no)