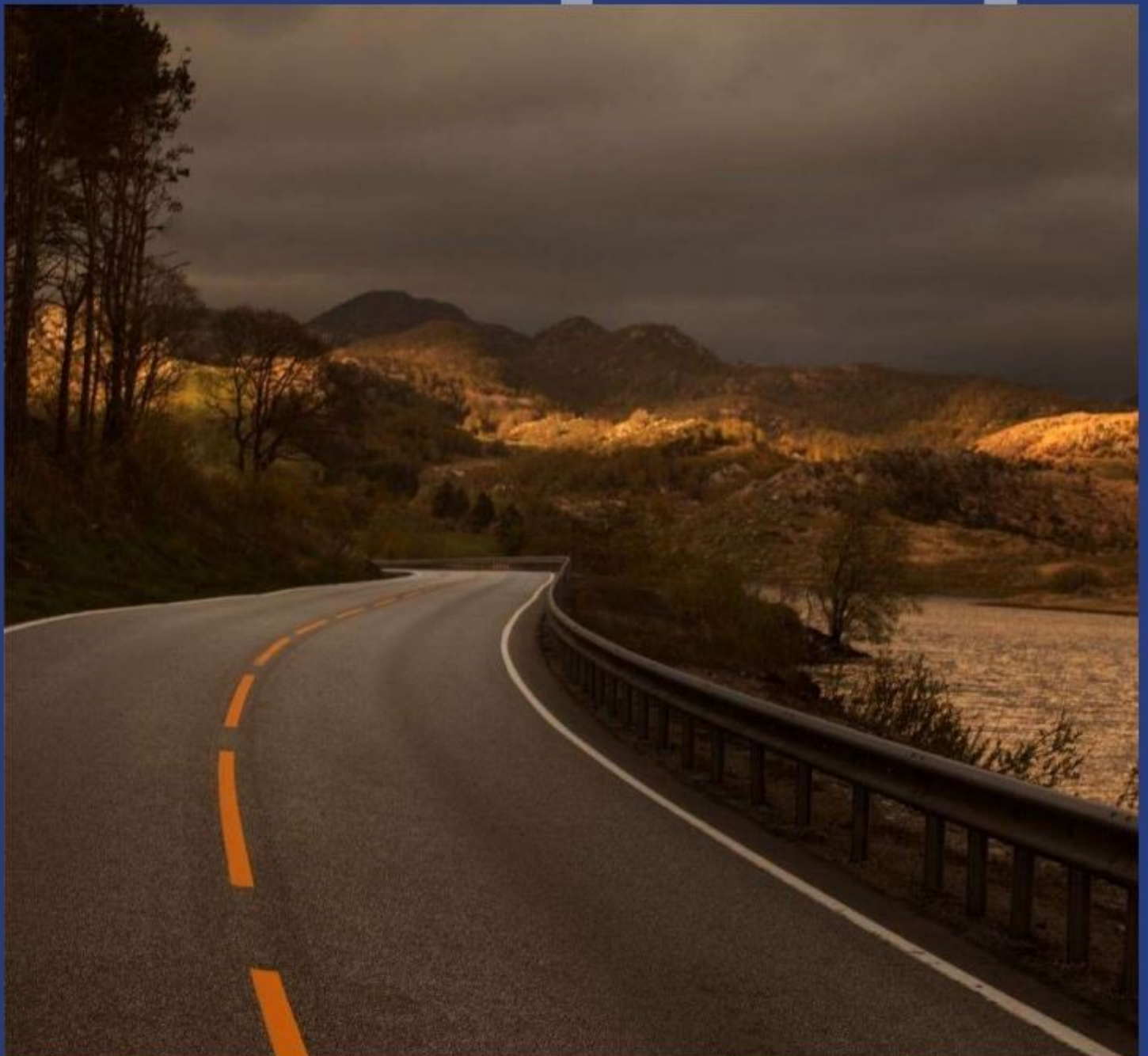


# Handlingsprogram for samferdsel i Rogaland 2023-2030



# Handlingsprogram for samferdsel 2023–2030

Med utgangspunkt i Samferdselsstrategi for Rogaland 2022-2033, har vi utarbeidet et handlingsprogram for samferdsel i Rogaland. Handlingsprogrammet gjelder for perioden 2023–2030 og har oppmerksomhet på fylkeskommunens egne investeringer innen samferdsel.

## Innholdsfortegnelse

1 Forord

2 Vedtak

3 Samferdselsstrategi for Rogaland 2022-2023

3.1 Økonomisk bærekraftige løsninger som ivaretar morgendagens behov

3.2 Klimaomstilling og livskraftig naturmiljø

3.3 Tilrettelegge for fremtidens transport

3.4 Trafikksikker transport for alle

3.5 Finansieringsstrategi

4 Viktige oppfølgingspunkter

4.1 Effektiv og målrettet planlegging

4.2 Rett standard på rett sted

4.3 Vedlikeholdsetterslep og fornying

4.4 Klimatilpassing av fylkesvegnettet

4.5 Bærekraft og klimagassreduksjon i arbeidet med samferdsel

4.6 Naturmangfold og landskapsvern for samferdselsprosjekter

4.7 Tilrettelegging for næringstransport

4.8 Innsats innen sykkel og gange

4.9 Kollektivtransport og ny mobilitet

4.10 Trafikksikkerhet

## 5 Økonomiske rammebetingelser

### 5.1 Investeringsramme

### 5.2 Eksternt finansierte prosjekter

#### 5.2.1 Bymiljøpakken på Nord-Jæren

#### 5.2.2 Gjesdalspakken

#### 5.2.3 Haugalandspakken

#### 5.2.4 Nye bompakker på Haugalandet

### 5.3 Driftsrammer

## 6 Fylkeskommunale investeringer på fylkesveg 2023-2030

### 6.1 Overordnet portefølje på fylkesveg

### 6.2 Nærmere omtale av prioriterte prosjekter i Handlingsprogram 2023-2030

#### 6.2.1 Vegprosjekt

#### 6.2.2 Gange og sykkel

#### 6.2.3 Mindre utbedringer og fornying

#### 6.2.4 Skred

#### 6.2.5 Trafikksikkerhet

#### 6.2.6 Miljø

### 6.3 Tunneloppgradering

#### 6.3.1 Bakgrunn for tunneloppgradering på fylkesvegnettet

#### 6.3.2 Behov knyttet til tunneloppgradering i Rogaland

#### 6.3.3 Rammer til tunneloppgradering

#### 6.3.4 Statlig kompensasjon

#### 6.3.5 Prioriteringer

### 6.4 Programområder

#### 6.4.1 Fornyning/mindre utbedringer

#### 6.4.2 Gange og sykkel

#### 6.4.3 Trafikksikkerhet, inkludert aksjon skoleveg

6.4.4 Kollektiv

6.4.5 Miljø

6.4.6 Skred

6.4.7 Planlegging

6.4.8 Egenandel ny bypakke Haugesund

6.4.9 Oppgradering av vegklasser

6.4.10 Vegtiltak knyttet til kraftkrevende industri

7 Fylkeskommunale investeringer innen kollektiv - kapitalinnskudd til Kolumbus

# 1 Forord

For å imøtekomme utfordringene innen samferdsel vedtok fylkestinget 14. desember 2021 "Samferdselsstrategi for Rogaland 2022-2033" (FT-sak 132/2021). Samferdselsstrategien er strategisk retningsgivende for fylkeskommunen sitt arbeid innenfor samferdsel.

Med utgangspunkt i samferdselsstrategien ble Handlingsprogram for samferdsel 2023-2030 utarbeidet og vedtatt i 2022 (FT-sak 141/2022). Samferdselsstrategien angir at Handlingsprogrammet skal være i tråd med økonomiske rammer. Dette i motsetning til tidligere handlingsprogram som var å anse som en behovsmelding fra sektorens side. Et økonomisk gjennomførbart handlingsprogram er et viktig grep for å gi økt forutsigbarhet både internt i fylkeskommunen og for kommuner, næringsliv andre berørte aktører. I 2022 ble alle kommunene i Rogaland invitert til å komme med skriftlige innspill og det ble arrangert politiske høringskonferanser før den politiske behandlingen. Et handlingsprogram i tråd med de økonomiske rammene, innebar at flere prosjekter som tidligere lå inne i Handlingsprogram for samferdsel 2018-2023 ble tatt ut. Dette ble synliggjort gjennom en egen "salderingsliste".

Handlingsprogrammet er primært knyttet til investeringer, men gir også oversikt over aksjoner og tiltak som Rogaland fylkeskommune skal arbeide med for å nå samferdselsstrategiens målsetninger. Dette gjelder for eksempel kartlegginger, utredninger og strategiarbeid. Investeringene er først og fremst knyttet til fylkesvegnettet, men det er også gjort greie for investeringer i form av kapitalinnskudd til Kolumbus AS. Ordinær drift og vedlikehold av fylkesvegnettet og drift kollektiv er i liten grad behandlet her, selv om det utgjør en stor del av fylkeskommunens samlede samferdselsbudsjett.

Det er lagt opp til en full rullering av fylkeskommunens handlingsprogram for samferdsel hvert fjerde år. For å sikre samsvar mellom handlingsprogram og fylkeskommunens årsbudsjett og økonomiplan, skal det imidlertid også gjennomføres en mindre rullering hvert år. Handlingsprogram for samferdsel 2024-2031 er resultatet av en slik rullering. Det innebærer at det er de økonomiske rammene og investeringsoversikten som er oppdatert. Neste fulle rullering er i 2026. Da vil også den delen som inneholder tiltak og aksjoner knyttet til innsatsområdene blir revidert og det blir lagt opp til ny innspillrunde med kommunene.

Handlingsprogrammet er bygd opp som følger: Kapittel 2 gir en overordnet oppsummering av innsatsområdene som er lagt i samferdselsstrategien. Kapittel 3 gir en oversikt over tiltak og aksjoner som vil være viktige å ta tak i for nå målsetningene innen samferdsel. Økonomiske rammebetingelser er presentert i kapittel 4. Kapittel 5 gir oversikt over investeringer på fylkesvegnettet i handlingsprogramperioden, mens kapittel 6 gir oversikt over forventet investeringer knyttet til kollektivtransport (kapitalinnskudd til Kolumbus).

## 2 Vedtak

Fylkestinget i Rogaland fattet den 12.12.2023 følgende vedtak i behandlingen av sak 127/2023

Fylkestinget vedtar Handlingsprogram for samferdsel 2024-2031. Prosjektporteføljen og periodisering av investeringsmidler på fylkesveg oppdateres, øvrige deler av handlingsprogrammet består uendret.

Fylkestinget ber om at Innspill - Alternativ trase Tverrforbindelse FV. 505 Vagle - Osli Plan-ID:202114 som er mottatt etter fristen følger saken og innarbeides på vanlig måte blant høringsinnspillene.

## 3 Samferdselsstrategi for Rogaland 2022-2023

Hovedmålet i samferdselsstrategien er å utvikle en bærekraftig samferdselssektor i Rogaland. Bærekraftig forstås da i form av både økonomisk, sosial og miljømessig bærekraft. Gjennom samferdselsstrategien har Rogaland fylkeskommune definert fire prioriterte satsingsområder. Disse oppsummeres i dette kapitlet, og i tillegg beskrives finansieringsstrategien. Samferdselsstrategien i sin helhet kan leses på nettsiden til Rogaland fylkeskommune (<https://www.rogfk.no/vare-tjenester/planlegging/gjeldende-planer-og-strategier/areal-og-transport/samferdselsstrategi-for-rogaland-2022-2033/>).

### 3.1 Økonomisk bærekraftige løsninger som ivaretar morgendagens behov

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

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

### 3.2 Klimaomstilling og livskraftig naturmiljø

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

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

### 3.3 Tilrettelegge for fremtidens transport

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

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

### **3.4 Trafikksikker transport for alle**

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

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

### **3.5 Finansieringsstrategi**

Samferdsel er kostbart, og behovet for investeringer på fylkesvegnettet er større enn de økonomiske rammene. Dette er bakgrunnen for at økonomisk bærekraftige løsninger er trukket fram som et eget satsingsområde. Gjennom samferdselsstrategien er det vedtatt en finansieringsstrategi som blant annet sier at infrastrukturprosjekter i områder hvor det finnes potensial for bompakker eller -prosjekt, skal finansieres gjennom disse pakkene. Fylkeskommunen vil da bidra med momskompensasjon, samt egenandelsbidrag i nye bompengepakker der statlige retningslinjer fordrer dette. Fylkeskommunale investeringsmidler skal brukes i områder uten tilstrekkelig grunnlag for alternativ finansiering.

Dette er en videreføring fra Samferdselsstrategi for Rogaland 2018-2029, som innebærer det ikke skal gjennomføres fylkeskommunale investeringer innen samferdsel i områder hvor det er mulig å få bekostet prosjekter på andre måter. Fornyning er ikke omfattet av dette. I praksis betyr dette at for eksempel prosjekter innenfor bypakkeområdet på Nord-Jæren ikke vil kunne prioriteres i dette handlingsprogrammet. Det samme gjelder området som er omfattet av ny Haugalandspakke.



## 4 Viktige oppfølgingspunkter

De fire innsatsområdene som er definert i Samferdselsstrategi for Rogaland 2022-2033 krever oppfølging utover de konkrete investeringene. Blant annet vil det være behov for en rekke kartlegginger og utredninger. Dette kapittelet angir enkelte oppfølgingspunkter som anses som særlig viktige for å nå målene i samferdselsstrategien. Dette vil utgjøre en del av fylkeskommunens arbeid med samferdsel frem mot 2030, men gir ikke et totalt bilde av Rogaland fylkeskommune sitt arbeid.

### 4.1 Effektiv og målrettet planlegging

En økonomisk bærekraftig samferdselssektor som ivaretar morgendagens behov, krever at fylkeskommunen bruker ressursene der de trengs. Samferdselsstrategien har mål om høy gjennomføringsevne og effektiv oppgavehåndtering. Handlingsprogram for fylkesvegnettet 2018-2023 ble utarbeidet som en behovsmelding, og har inkludert langt flere prosjekt enn det har vært økonomisk handlingsrom til å bygge. Som en konsekvens, er det tidligere igangsatt planlegging av prosjekt uten reell bevilgning i økonomiplanen. Når fylkeskommunen nå får et handlingsprogram i tråd med økonomiske rammer, vil det gi en langt større forutsigbarhet – både for kommuner i Rogaland og internt i fylkeskommunen. Handlingsprogramperioden er samtidig forlenget til åtte år, og det legges opp en årlig rullering av investeringene. De siste årene av handlingsprogrammet vil da i praksis utgjøre en planleggingsportefølje. Dette vil resultere i mer målrettet og dermed også effektiv planlegging.

Innimellom vil det dukke opp planleggingsoppgaver som er initiert av andre, der fylkeskommunen enten må eller ønsker å delta i planprosessene. Det kan også være eksterne offentlige eller private initiativ hvor fylkeskommunen må delta for å sikre at egeninteresser som veieier blir ivaretatt. Rogaland fylkeskommune ser derfor at det vil være behov for overordnet planlegging i årene som kommer. I tillegg er det lokale ønsker om flere store prosjekter, som for eksempel ferjeavløsningsprosjekter og nye tunneler. Per nå finnes det ikke rom for å finansiere slike prosjekter med ordinære midler, men det kan være aktuelt å finansiere med bompenger og/eller tredjepartsfinansiering.

#### **Tiltak/aksjon i Handlingsprogram for samferdsel i Rogaland 2023–2030:**

*- Rogaland fylkeskommune skal som hovedregel bare planlegge prosjekter som ligger inne med bevilgning i handlingsprogrammet (og dermed også i økonomiplanen).*

*- Rogaland fylkeskommune skal ha mulighet til å bidra med planleggingsoppgaver som oppstår underveis i perioden. For eksempel som følge av eksterne initiativ.*

### 4.2 Rett standard på rett sted

Rogaland fylkeskommunes samferdselsstrategi gir mål om at dagens vegnett skal være utnyttet på en best mulig måte og transportsystemet skal være helhetlig, med rett standard på rett sted. Dette betyr blant annet at fylkeskommunen skal arbeide for løsninger som gir en fornuftig og kostnadseffektiv balanse mellom ambisjonsnivå, håndbokkrav og ivaretagelse av regionale og lokale behov. Dette kan innebære bruk av fravik fra Statens vegvesens håndbøker, som angir en rekke krav knyttet til utforming og dimensjonering av offentlige veg- og trafikkanlegg.

I handlingsprogramperioden vil det bli satt i gang et arbeid hvor muligheten for enkelte "standardfravik" blir vurdert. Et slikt arbeid vil innebærer krevende vurderinger knyttet til krav til kvalitet og trafikksikkerhet på den ene siden og økonomisk bærekraft på den andre. I dette arbeidet er det naturlig å ha dialog og samarbeid med andre fylkeskommuner. Deler av arbeidet vil kunne ses i sammenheng med pilot for enklere løsninger knyttet til sykkel og gange i distriktene, beskrevet i kap. 5.3.2).

#### **Tiltak/aksjon i Handlingsprogram for samferdsel i Rogaland 2023–2030:**

*- Det vil i løpet av 2023 settes i gang et arbeid med å vurdere muligheten for enkelte "standardfravik", fortrinnsvis i samarbeid med andre fylkeskommuner.*

*- Prosjekter skal planlegges med rett standard, hvor fremtidig behov blir vurdert på grunnlag av for eksempel oppdaterte befolkningsprognoser. Bruk av fravik vurderes.*

### **4.3 Vedlikeholdsetterslep og fornying**

Samferdselsstrategien sier at vi skal utnytte dagens vegnett på en best mulig måte. Dette skal gjøres blant annet ved å optimalisere eksisterende vegnett og prioritere eksisterende veginfrastruktur foran nyinvesteringer. Per i dag er det vedlikeholdsetterslep på fylkesvegnettet og fornying (mindre investeringsprosjekter som oppgraderer standarden) er et viktig grep for å holde vedlikeholdsetterslepet innenfor forsvarlige grenser. Som det går fram i kap. 5., vil en betydelig andel av investeringene på fylkesvegnettet de neste årene gå til fornyingstiltak. Planlagt standardheving gjennom fornyingstiltak (investeringer) skal ses i sammenheng med andre tiltak som utføres via driftsmidler, blant annet dekkelegging. Det er også viktig at Rogaland fylkeskommune fortsetter å arbeide systematisk for å få en fullstendig og oppdatert oversikt over tilstanden på bruer, kaier og tunneler. Dette er også et arbeid staten legger opp til i Nasjonal transportplan 2022-2033.

#### **Tiltak/aksjon i Handlingsprogram for samferdsel i Rogaland 2023–2030:**

*- Rogaland fylkeskommune skal innen 2025 ha oppdatert oversikt over vedlikeholdsetterslep.*

### **4.4 Klimatilpassing av fylkesvegnettet**

Forventende klimaendringer vil gi Rogaland fylkeskommunes samferdselsinfrastruktur en rekke utfordringer og samferdselsstrategien har som mål at transportinfrastrukturen skal tåle framtidens mer ekstreme klima. Økt nedbør, økt nedbørintensitet, temperaturendringer og flere flom- og skredhendelser vil føre til økt slitasje og skadeomfang. Fylkeskommunen har satt i gang et arbeid med en handlingsplan for klimatilpassing av fylkeskommunens infrastruktur. Samferdselsinfrastrukturen er en vesentlig del av dette, og gjennom arbeidet med handlingsplanen blir det blant annet kartlagt hvilke konsekvenser klimaendringer vil ha for fylkesvegnettet. Handlingsplanen vil også peke på tiltak som bør prioriteres.

#### **Tiltak/aksjon i Handlingsprogram for samferdsel i Rogaland 2023–2030:**

*- Handlingsplan for klimatilpassing i Rogaland fylkeskommunens infrastruktur ferdigstilles i løpet av 2023.*

### **4.5 Bærekraft og klimagassreduksjon i arbeidet med samferdsel**

Rogaland fylkeskommune skal bidra i arbeidet med å redusere klimagassutslipp. Innen samferdsel gjelder dette både utslipp knyttet til kollektivtransport og utslipp knyttet til utbygging, drift og vedlikehold av fylkesvegnettet. Ifølge samferdselsstrategien er det de tiltakene som gir størst utslippskutt for pengene som skal prioriteres. Det er imidlertid behov for mer kunnskap om hvilke tiltak som er mest kostnadseffektive.

Utviklingen innen klimatiltak og miljøteknologi går raskt. Det er viktig at Rogaland fylkeskommune holder seg oppdatert på det som skjer, og samtidig evner å dele egen kunnskap med relevante samarbeidspartnere. Per 2022 deltar Rogaland fylkeskommune inn i to forskningsprosjekter som er relatert til samferdsel og klima. Det ene om anskaffelsesstandarder og kontraheringspraksis, med mål om å tilrettelegge for utslippsfrie byggeprosesser. Det andre prosjektet tester bruk av resirkulert asfalt på veg. Slike prosjekter er eksempel på hvordan Rogaland fylkeskommune i samarbeid med andre aktører kan bygge opp kunnskap om klima og miljø, som videre vil kunne bidra til å få ned klimaavtrykket i fylkeskommunens samferdselsprosjekt.

Innen kollektivtransport er det vedtatt at miljø skal vektes med minst 30 prosent i nye anbud. Teknologien har utviklet seg raskt de siste årene, og løsninger som var i startfasen for bare få år siden er nå i ferd med å modne. Likevel er det forventet at overgangen til fossilfri framdriftsteknologi vil bli kostbar. Elektrifisering av ferjer og hurtigbåter kommer til å gi ytterligere press på en allerede utfordrende økonomisk situasjon med lave passasjertall og høye kostnader per rutekilometer.

CEEQUAL er sertifiseringssystem som bedømmer miljø og bærekraftprestasjon til infrastruktur- og anleggsprosjekter. Som et ledd i arbeidet med å oppnå fylkeskommunens målsetninger om klimaomstilling og livskraftig naturmiljø, ble det i 2021 vedtatt at alle prosjekt over 500 mill. kroner skal CEEQUAL-sertifisere, og at dette skal vurderes for alle prosjekt over 200 mill. kr. Det er ønskelig at erfaringene med dette blir evaluert i løpet av handlingsprogramperioden.

#### **Tiltak/aksjon i Handlingsprogram for samferdsel i Rogaland 2023–2030:**

*- Rogaland fylkeskommune skal ha god oversikt over utslippsbelastningen i sine samferdselsprosjekt, krav om dette tas inn i kontraktssaler i løpet av 2023.*

*- Rogaland fylkeskommune skal gjennom handlingsprogramperioden opparbeide seg økt kunnskap om kostnader og effekter knyttet til ulike klimatiltak, fortrinnsvis i samarbeid med andre aktører.*

*- I løpet av 2024 skal det innarbeides nye/reviderte klimakrav i alle nye kontrakter knyttet til drift, vedlikehold og utbygging av fylkesvegnettet, dette skal blant annet basere seg på resultatene fra prosjektet om utslippsfrie byggeprosesser.*

*- Rogaland fylkeskommune vil evaluere bruken av CEEQUAL innen 2026, blant annet for å vurdere om det er aktuelt å øke eller redusere bruken av CEEQUAL-metodikken.*

## **4.6 Naturmangfold og landskapsvern for samferdselsprosjekter**

Som eier av fylkesvegnettet er Rogaland fylkeskommune ansvarlig for investeringer og drift av vegprosjekter som bidrar til stor miljøpåvirkning. Både i form av lokale og globale klimagassutslipp, men også ved at ut

utbygging av infrastruktur kan innebære inngrep som har negativ betydning for jordvern, biodiversitet og vannkvalitet.

Det ble i 2022 satt i gang et arbeid med å se på hvilke utfordringer som ligger i det praktiske arbeidet med naturmangfold og landskapsvern, samt hvordan disse verdiene kan ivaretas på en best mulig måte. Et formål med dette er å løfte kompetansen og bevisstheten knyttet til krav og utfordringer for natur og landskap i prosjekter som gjennomføres på fylkesvegnettet. I tillegg er det et poeng å sikre en omforent fylkeskommunal praksis på områder hvor lovverket åpner for stor grad av tolkning. Gjennom handlingsprogramperioden vil fylkeskommunen opprettholde oppmerksomheten på ikke-prissatte verdier, slik at en imøtekommer den strategiske målsetningen om at hensynet til landbruksjord, kulturmiljø, naturressurser, naturmiljøer og naturmangfold skal ivaretas i arbeidet med samferdsel.

#### **Tiltak/aksjon i Handlingsprogram for samferdsel i Rogaland 2023–2030:**

*- Rogaland fylkeskommune vil i løpet av 2023 utarbeide en oversikt over hvordan en skal jobbe med naturmangfold og landskapsvern i de ulike fasene av et prosjekt.*

*- Rogaland fylkeskommune skal arbeide kontinuerlig med kompetanse og bevissthet knyttet til utfordringer og konflikter i møte mellom landskap, naturmiljø og samferdselsinfrastruktur.*

### **4.7 Tilrettelegging for næringstransport**

Å tilrettelegge for framtidens transport er et av innsatsområdene som er definert i samferdselsstrategien. Dette innebærer blant annet at transportsystemet i Rogaland skal bidra til å stryke fylkets konkurransedyktighet. Næringslivet har behov for et effektivt og trafikksikkerhet vegnett. Tilrettelegging for næringstransport handler om havne- og terminalområder, utfordringer knyttet til bylogistikk i møte med attraktiv byutvikling og et godt tilrettelagt vegnett for næringsaktivitet i distriktene.

I 2020 ble det åpnet for bruk av modulvogntog på en rekke norske riksveger, og fylkeskommunene har ansvar for å bestemme hvilke fylkeskommunale veger som skal åpne for det samme. Rogaland fylkeskommune har allerede godkjent flere strekninger for denne typen transport, men det er et behov for å fortsette arbeidet med å kartlegge hvilke deler av fylkesvegnettet næringslivet i størst grad ønsker å benytte modulvogntog på, og hvilke tiltak som er nødvendige for at dette skal kunne gjennomføres. Tømmertransport er en del av dette og Rogaland fylkeskommune har god dialog med tømmernæringen når det gjelder behov og prioriteringer.

#### **Tiltak/aksjon i Handlingsprogram for samferdsel i Rogaland 2023–2030:**

*- Opprettholde oversikt over særskilte behov knyttet til næringstransport i Rogaland*

*- Tiltak knyttet til modulvogntog skal vurderes med hensyn til kostnad, effekt og utslipp. Ved tømmertransport må tiltakets verdi etter uttak av skog også vektlegges.*

### **4.8 Innsats innen sykkel og gange**

Fylkeskommunen skal gjennom sitt arbeid med å tilrettelegge for framtidens transport gjøre det enkelt og attraktivt å gå, sykle og reise kollektivt. På Nord-Jæren er svært mye av dette arbeidet knyttet opp til

Bymiljøpakken, hvor fylkeskommunen spiller en viktig rolle i faggruppene. Det er forventet at kommende Haugalandspakke vil få en tilsvarende satsing på aktive trafikantgrupper.

Det er også ønskelig at folk i større grad skal sykle og gå også i mindre byer og tettsteder. Sykkel og gange kan gi flere positive effekter, både når det gjelder stedsutvikling og folkehelse. Ved å være et alternativ til bil, bidrar det til å redusere negative konsekvenser knyttet til bilkjøring, slik som støy, luftforurensing, bilkø og arealbruk. Tilrettelegging av sykkel og gange krever ofte at vegnettet ses under ett, uavhengig av vegeier.

Fylkeskommunen har dermed et begrenset handlingsrom og kommunene må ta en aktiv rolle når det gjelder både fysisk tilrettelegging og holdningsskapende arbeid.

Ifølge samferdselsstrategien skal fylkeskommunen være en pådriver og støttespiller for kommunene i arbeidet med økt andel sykkel og gange. Fylkeskommunen har i 2022 startet et nettverk for sykkel og gange for kommunene i Rogaland. Dette nettverket vil utvikles gjennom handlingsprogramperioden, og formålet er å gi kommunene verktøy til å selv arbeide med å tilrettelegge for sykling og gåing. I tillegg vil fylkeskommunen bidra mer aktivt i enkelte kommuner der det er potensial for at flere sykler. Denne innsatsen vil innebære faglig støtte i kommunenes egne arbeid med sykkelstrategi, hovedsykkelnett og handlingsplan for sykkel. Tiltak i dette nettverksarbeidet skal ikke basere seg på store investeringer i fylkeskommunens infrastruktur.

#### **Tiltak/aksjon i Handlingsprogram for samferdsel i Rogaland 2023–2030:**

*- Rogaland fylkeskommune skal gjennom nettverk for sykkel- og gange bidra til økt kompetanse og engasjement hos kommunene i Rogaland.*

*- Rogaland fylkeskommunen vil fra 2024 bidra mer aktivt med fagressurser i utvalgte kommuner som en anser at har potensial for økt sykkelandel.*

## **4.9 Kollektivtransport og ny mobilitet**

Kollektivtransporten i Rogaland administreres av Kolumbus AS på vegne av Rogaland fylkeskommune. Kolumbus styres av politiske mål og prioriteringer. Rogaland fylkeskommune har en bestillerrolle og et samfunnsansvar, mens Kolumbus har rollen som utfører og har det bedriftsmessige og operative ansvaret for å levere tjenester.

Samferdselsstrategien angir en tydelig strategisk retning når det gjelder både fylkeskommunens og Kolumbus sitt arbeid med kollektivtransport og ny mobilitet. Konkret oppfølging av strategier knyttet til kollektiv og mobilitet vil i stor grad være en del av Kolumbus sitt ansvar som et fylkeskommunalt aksjeselskap og mobilitetsleverandør i Rogaland. Det vil likevel være viktig at Rogaland fylkeskommune også selv er oppdatert på kunnskapsutvikling, passasjertall og trender innen kollektivtransport og ny mobilitet. Det er vil være viktig å opprettholde et tilstrekkelig kostnadsfokus, slik at en klarer å imøtekomme utfordringer knyttet til økt tilskuddsbehov, prisstigning og utfordrende passasjertall på en økonomisk bærekraftig måte.

I tillegg vil det være nødvendig at fylkeskommunen i løpet av handlingsprogramperioden begynner å forberede seg på at det vil bli behov for endringer i busstilbudet når Rogfast står ferdig i 2033. Det fylkeskommunale ferjesambandet til Kvitsøy vil da måtte erstattes med buss og det må vurderes om fylkeskommunen i større grad enn i dag skal bidra til bussforbindelse mellom Haugesund og Stavanger.

Bussveien vil bli ferdig i løpet av handlingsprogramperioden og fylkeskommunen må sammen med Kolumbus arbeide for at det etableres gode tekniske løsninger for trafikkstyring som støtter opp under den fysiske infrastrukturen.

### **Tiltak/aksjon i Handlingsprogram for samferdsel i Rogaland 2023–2030:**

*- Rogaland fylkeskommune skal i løpet av perioden starte en vurdering av kollektivtilbud til Kvitsøy og over Boknafjorden etter at Rogfast er ferdig.*

*- Rogaland fylkeskommune skal holde seg oppdatert på kunnskapsutvikling, passasjertall, tilskuddsbehov og trender innen kollektivtransport og ny mobilitet.*

## **4.10 Trafikksikkerhet**

Trafikksikkerhet er i samferdselsstrategien løftet fram som et av fylkeskommunens viktige innsatsområder i årene som kommer. Arbeid med trafikksikkerhet ligger til grunn i nesten alt arbeidet fylkeskommunen gjør på fylkesvegnettet. Dette gjelder både innenfor investeringer og drift og vedlikehold. Ifølge samferdselsstrategien skal alle tiltak og prosjekt som hovedregel bidra til økt trafikksikkerhet. Investeringer, drift- og vedlikehold og teknologisk utvikling skal i størst mulig grad bidra til å redusere antall varig skadde og drepte. Videre sier strategien at fylkeskommunens arbeid med trafikksikkerhet skal inkludere både fysiske tiltak og holdningsskapende arbeid/opplæringstiltak, og da gjerne i samarbeid med andre aktører.

I tillegg til ansvaret som vegeier, har fylkeskommunen ansvar for å "tilrå og samordne tiltak som fremmer trafikksikkerheten i fylket" (Vegtrafikkloven § 40 a). Dette innebærer at fylkeskommunen skal stimulere til et helhetlig og tverrsektorielt trafikksikkerhetsarbeid. Denne rollen ivaretas gjennom Fylkestrafikksikkerhetsutvalget (FTU). I tillegg er fylkeskommunens ansvar for folkehelse, videregående opplæring og kollektivtransport viktig i det helhetlige arbeidet med trafikksikkerhet.

Gjennom FTU arbeider Rogaland fylkeskommune med både fysiske tiltak, holdningsskapende arbeid og opplæring. Utvalget er politisk, men består i tillegg av konsultative medlemmer fra Statens vegvesen, Trygg Trafikk og Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund. Arbeidet med FTU vil videreføres som tidligere, men med en intensjon om at fylkeskommunens fagressurser innen trafikksikkerhet i enda større grad skal bidra. Dette skaper en mer samlet innsats i arbeidet med trafikksikkerhet og sikre at det blir gjennomført gode og effektive tiltak, som gir mest mulig trafikksikkerhet for FTU sine midler.

I 2018 vedtok FTU Handlingsplan for trafikksikkerhet i Rogaland 2018-2023, som bygger på nasjonale føringer i Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2018-2021. Det legges opp til at Handlingsplan for trafikksikkerhet i Rogaland blir revidert i løpet av 2023. Ny handlingsplan skal både vise hvordan Rogaland fylkeskommune arbeider for å følge opp målsetninger som er lagt i Nasjonal trafikksikkerhetsplan, og gi strategisk retning for hvordan Rogaland fylkeskommune skal arbeide med trafikksikkerhet i årene som kommer.

Rogaland fylkeskommunens innspill til Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025 ble behandlet av Fylkestinget i des. 2021 (FT-sak 140/2021). Rogaland fylkeskommune stilte seg da bak en rekke oppfølgingspunkter hvor fylkeskommunen har ansvar og det er naturlig at arbeidet med disse fortsetter i handlingsprogramperioden. Dette gjelder blant annet å forebygge utforkjøringsulykker og tilrettelegge for myke trafikanter langs fylkesvegnettet. Oppfølgingspunktene vil bli videre behandlet i revidert handlingsplan for trafikksikkerhet i Rogaland.

Trygg Trafikk sikk konsept "Trafikksikre kommuner" har vært et satsningsområde for FTU de siste årene, og kommunene i Rogaland har blitt oppfordret til å søke en slik status. Dette har blant annet vært et kriterium for tildeling av FTU-midler. FTU har også vært en pådriver for at Rogaland fylkeskommune skal starte arbeidet med å bli "Trafikksikker fylkeskommune".

Det er behov for mer kunnskap om effekten av ulike trafikksikkerhetstiltak. Dette er viktig for å sikre at det blir gjort riktige prioriteringer når ulike tiltak skal vurderes opp mot hverandre.

### **Tiltak/aksjon i Handlingsprogram for samferdsel i Rogaland 2023–2030:**

- *Rogaland fylkeskommune skal i 2023 utarbeide en handlingsplan for trafikksikkerhet.*
- *Rogaland fylkeskommune vil gjennom deltakelse i ulike trafikksikkerhetsnettverk holde seg oppdatert på ny kunnskap og ved behov være en pådriver for at det blir satt søkelys på aktuelle utfordringer*
- *Rogaland fylkeskommune skal være oppdatert på forskning innen trafikksikkerhet og kan ved faglig behov ta initiativ til nye forskningsprosjekt og utredninger.*
- *Rogaland fylkeskommune skal arbeide for å få status som Trafikksikker fylkeskommune*

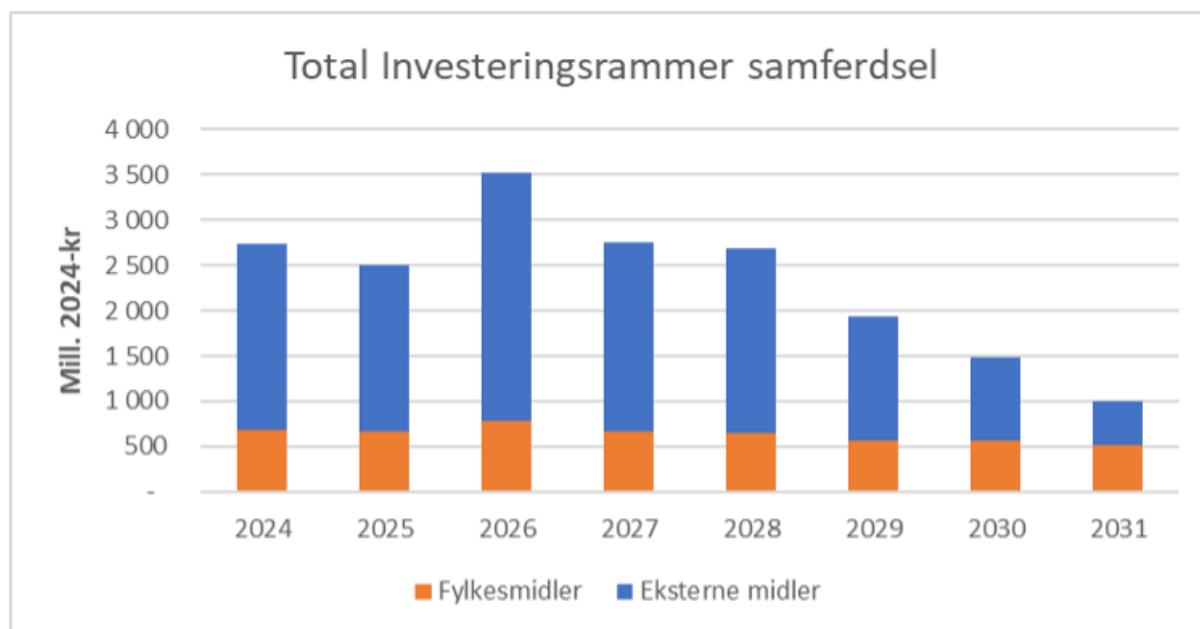
## 5 Økonomiske rammebetingelser

Rogaland fylkeskommune har en politisk styrt prosess for budsjett og økonomiplan. Fylkestinget vedtar foreløpige økonomiske rammer i juni hvert år basert på kommuneproposisjonen og andre økonomiske forutsetninger. Endelig årsbudsjett og åtteårig økonomiplan har endelig behandling i fylkestinget i desember hvert år, og det henvises til disse dokumentene for oppdaterte rammer og kostnadstall.

### 5.1 Investeringsramme

Handlingsprogrammet er utarbeidet i tråd med de økonomiske rammene, og er en realistisk plan for Rogaland fylkeskommunes investeringer innen samferdsel de kommende årene. Dette betyr at det vil være en vekselvirkning mellom økonomiplanen og handlingsprogrammet, hvor handlingsprogrammet på den ene siden bidrar til å synliggjøre behovet for langsiktige økonomiske rammer, samtidig som det vil rulleres og justeres i takt med de årlige budsjett- og økonomiplanprosessene. I tillegg til fylkeskommunens egne investeringsmidler, er en betydelig andel av samferdselsprosjektene på fylkesvegnettet i Rogaland finansiert med eksterne midler, da i form av bompenger og statlige tilskudd gjennom ulike bompengepakker.

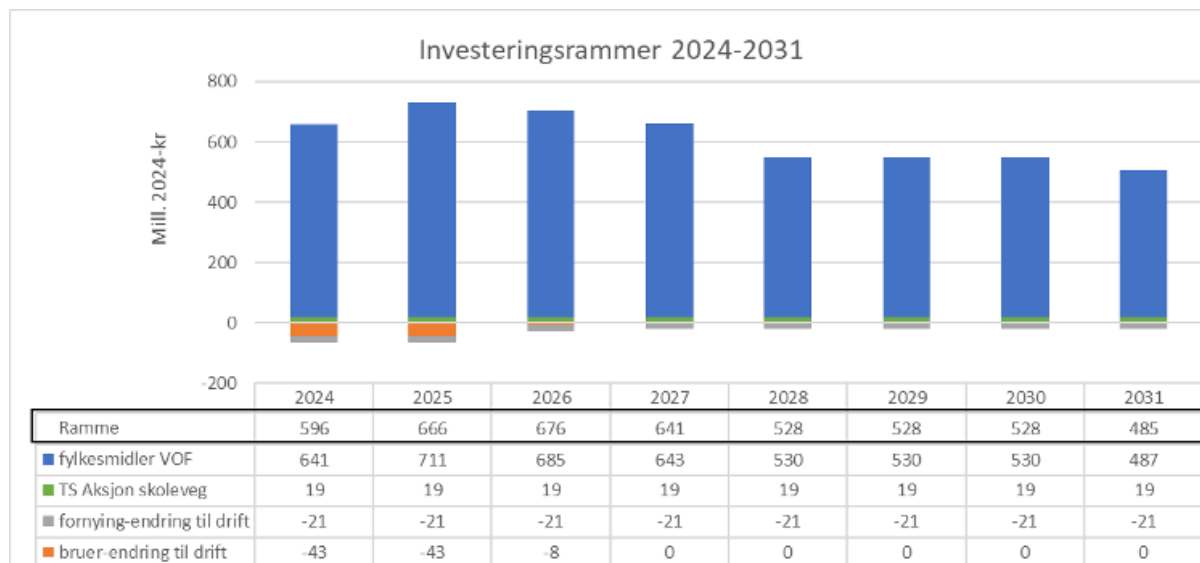
Figuren nedenfor gir oversikt over hvordan Rogaland fylkeskommunes totale investeringer innen samferdsel fordeler seg mellom fylkeskommunale midler og eksterne midler. Den fylkeskommunale andelen består av ordinære investeringer på fylkesvegnettet og kapitalinnskudd til Kolumbus AS. Fallet i eksterne midler fra 2027 til 2028 skyldes at flere av de store fylkeskommunale prosjektene i Bymiljøpakken på Nord-Jæren er planlagt ferdigstilt de kommende årene.



Figur 1 Rogaland fylkeskommunes totale investeringer innen samferdsel fordelt mellom fylkesmidler og eksterne midler. De åtte kolonnene representerer årene 2024 til 2031, der den nederste, oransje delen viser i millioner 2024-kroner, hvor mye som er rammene for fylkesmidler. Øverste del av hver kolonne viser i blått hva som er rammene for eksterne midler.



Fylkeskommunens egne investeringsrammer når det gjelder fylkesveg er vist i figuren nedenfor. I tillegg til ordinære rammer til fylkesveg, har fylkestinget også vedtatt ekstra bevilgninger til særskilte prosjekter og tiltak i egne saker.



Figur 2 viser fylkeskommunale investeringsrammer til fylkesveg i årene 2024 til 2031. Figuren viser også bevilgninger til særskilte prosjekter og tiltak. Kapittel 5 gir en oversikt over planlagte investeringer knyttet til fylkesveg. Kapittel 6 gir oversikt over kapitalinnskudd til Kolumbus AS.

Kapittel 6 gir en oversikt over planlagte investeringer knyttet til fylkesveg. Kapittel 7 gir oversikt over kapitalinnskudd til Kolumbus AS.

## 5.2 Eksternt finansierte prosjekter

Handlingsprogram for samferdsel i Rogaland 2024-2031 konsentrerer seg primært om investeringer knyttet til fylkeskommunens ordinære investeringsmidler. En viktig del av samferdselsprosjektene på fylkesvegnettet er imidlertid finansiert med eksterne midler, da i form av bompengepakker. Disse er kort omtalt i dette kapitlet. Detaljer knyttet til prosjektportefølje og prioriteringer finnes i de enkelte pakkenes egne handlingsprogram.

### 5.2.1 Bymiljøpakken på Nord-Jæren

Bymiljøpakken ble vedtatt av Stortinget gjennom St.prp. 47S (2016-2017) og bomstasjonene ble satt i drift i oktober 2018. Totalt vil det gjøres investeringer for om lag 30 milliarder kroner på Nord-Jæren over 15 år.

Staten går inn med midler i Bymiljøpakken gjennom byvekstavtalen og Nasjonal transportplan. I tillegg bidrar Rogaland fylkeskommune med momsrefusjon.

Det største prosjektet for Rogaland fylkeskommune er Bussveien. Bussveien ett av de største samferdselsprosjektene i Norge, og vil bli Norges første fullverdige bussveisystem. I tillegg bygges ny kollektivtrase på fv. 510 mellom Jåttåvågen og Ullandhaug, og en rekke andre prosjekter innen sykkel, gange og trafiksikkerhet.

Gjennom byvekstavtalen finansieres også investeringen knyttet til ladeinfrastruktur for kollektivtransporten på Nord-Jæren.

### 5.2.2 Gjesdalpakken

I St.prp.nr. 67 (2002-2003) ble det vedtatt en rekke utbedringstiltak på og i tilknytning til fv. 450 i Gjesdal kommune, finansiert i all hovedsak med bompenger, samt delfinansiering fra staten og Rogaland fylkeskommune. Prosjektene ble spesifisert i proposisjonsteksten og tiltakene ble satt i gang. Porteføljen ble raskt kalt for «Gjesdalpakken».

I St.prp.nr. 127 S (2009-2010) ble det vedtatt å forlenge bompengeneinnkrevningen. Dermed ble det mulig å ta inn flere prosjekter. Prosjekter på fv. 450 i Sirdal kommune ble inkludert, og dermed ble både Sirdal kommune og Agder fylkeskommune med på delfinansiering av tiltak.

I 2021 ble alle navngitte prosjekt i Gjesdalpakken ferdigstilt, og det som gjenstår er mindre tiltak på fv. 450. Hvordan de resterende midlene skal brukes på fv. 450 ble behandlet i fylkestinget i april 2022 i sak 46/2022. Innkrevningen i Gjesdalpakken pågår til og med 15.02.2024

### 5.2.3 Haugalandspakken

St.prp. nr. 57 (2006– 2007) om delvis bompengefinansiering av prosjekt og tiltak på Haugalandet i Rogaland og Hordaland ble vedtatt i Stortinget 14.06.2007 og vedtatt utvidet 2.6.2008 til også å gjelde Karmøy kommune. Bompengeneinnkrevningen skulle opprinnelig vært avsluttet den 01.07.23, etter 15 års innkrevingsperiode, men ble gjennom St.prop 123 S (2022-2023) vedtatt forlenget. Forlengelsen gjelder i de kommunene som opprinnelig var med i Haugalandspakken, altså ikke i Karmøy kommune. Innkrevingsperioden er nå forlenget frem til ny Bypakke for Haugesund og fastlands-Karmøy er i drift, med en maksimal varighet til 31.12.26. Pakken har en tredelt finansiering, med bompenger, statlige midler og fylkeskommunale midler.

### 5.2.4 Nye bompakker på Haugalandet

Ettersom dagens Haugalandspakke nærmer seg slutten, arbeides det for å etablere ny bompengeneinnkreving i området. Fylkestinget i Rogaland ga i sak 137/2021 tilslutning til å arbeide videre med å utrede en tredelt bompengeneinnkreving:

- Bypakke i byområdet Haugesund, som innrettes mot statlig tilskuddsordning for mellomstore byområder, hvor nullvekstmålet er et sentralt mål. Pakken omfatter Haugesund og fastlands-Karmøy. Bypakken er nå lokalpolitisk behandlet i både Karmøy kommune, Haugesund kommune og Rogaland fylkeskommune og er oversendt Samferdselsdepartementet for sentral kvalitetssikring og påfølgende Stortingsbehandling. Ettersom dette vil bli en porteføljestyrt bypakke, er gjeldende statlig politikk at det stilles krav om egenandel fra vegeier på 20 % av investeringskostnadene, regnet eks mva. Fylkestinget i Rogaland ga i sak 66/2023 tilslutning til bypakken, med en årlig fylkeskommunal egenandel på 34 millioner 2022-kroner (37,1 millioner 2024-kroner). Dette handlingsprogrammet har innarbeidet denne egenandelen, med 15,5 millioner i 2024, 21,6 millioner i 2025 og 37,1 millioner årlig i årene 2026-2031.
- Egen bompengeneinnkreving på Fv547 i Karmøy kommune. Det er ønskelig å utvikle Fv547 gjennom Karmøy og det arbeides med å konkretisere hvilke tiltak som kan inngå i en slik strekningsvis bompengeneinnkreving. Det er både utredet et ambisjonsnivå hvor en videreutvikler dagens vegtrasé og et alternativ hvor en bygger ny veg i ny trasé, særlig på den søndre delen av Fv547 forbi Åkrehamn. Det stilles ikke krav om egenandel i

slike strekningsvise bompenggeordninger. Strategivalg for fv. 547 på Karmøy ble behandlet i Fylkestinget i juni 2023. Saken ble utsatt i påvente av lokalpolitisk behandling.

- Egen bompenggeinnkreving på Fv47 i Haugesund og Sveio kommuner. Gjennom den lokalpolitiske behandlingen av Bypakke Haugesund ble det besluttet å ikke arbeide videre med egen bompenggeinnkreving på Fv47, i stedet er det tatt inn et byggetrinn av strekningen i bypakken.

## 5.3 Driftsrammer

Fylkeskommunen har ansvaret for drift og vedlikehold av fylkesveiene i Rogaland. Med drift menes oppgaver og rutiner som er nødvendige for at veiene skal fungere godt for trafikantenes daglige bruk, for eksempel brøyting av snø på vegene. Vedlikehold innebærer innsats og aktiviteter som tar vare på den fysiske infrastrukturen i et lengre tidsperspektiv.

For utførelsen av driftsoppgaver, har Rogaland vært delt opp driftskontrakene i fem områder:

- Stavanger 2022-2027
- Dalane 2023-2027
- Høgsfjord 2021-2026
- Haugalandet 2019-2024
- Indre Ryfylke 2021-2026

Alle driftskontraktene skal fornyes i handlingsprogramperioden. Høgsfjordkontrakten vil bli innlemmet i Stavanger- og Dalane kontraktene, slik at det fra 2027 vil være fire kontraktsområder i Rogaland.

Arbeidet til Kolumbus er også finansiert av Rogaland fylkeskommune. Hvert år fastsetter fylkestinget hvor mye penger som skal brukes på å utvikle og vedlikeholde fylkets kollektivtrafikk det kommende året. Den konkrete bestillingen fra fylkeskommunen til Kolumbus er beskrevet i en leveranseavtale som omhandler blant annet økonomi, produktutvikling, kjøp av transporttjenester, billetter og priser. I leveranseavtalen settes også prioriteringer for hvilke områder og ruter Kolumbus skal fordele pengene på og hvor mye som skal gjøres.

Den årlige leveranseavtalen blir politisk behandlet samtidig med budsjett for fylkeskommunen. I denne forbindelse blir også takstnivået vedtatt. Kolumbus sin oppgave er å sette de politiske avgjørelsene ut i live. I tillegg til leveranseavtalen er det en overordnet rammeavtale mellom Kolumbus og fylkeskommunen som revideres ved behov.

Tabell 1 Fylkeskommunale driftsrammer til fylkesveg og kollektiv 2024-2027

### Tabell 1 Fylkeskommunale driftsrammer til fylkesveg og kollektiv 2024 – 2027

Mill. 2024-kr.	2024	2025	2026	2027
Drift fylkesveg	842	860	859	863

Mill. 2024-kr.	2024	2025	2026	2027
Dtift kollektiv	1365	1360	1365	1380

# 6 Fylkeskommunale investeringer på fylkesveg 2023-2030

Investeringer knyttet til fylkesvegnettet har en forventet årlig budsjetttramme på om lag 485-665 mill. kroner.

## 6.1 Overordnet portefølje på fylkesveg

Fylkeskommunale investeringer på fylkesvegnettet i perioden 2024-2031 er vist i tabell 2 på neste side. Grovt kan en skille mellom investeringer i navngitte prosjekt og investeringer til programområdene mindre utbedringer, gang og sykkel, skred, miljø, kollektiv og tunneloppgradering.

For å sikre samsvar mellom handlingsprogrammet og fylkeskommunens årsbudsjett og økonomiplan er tallene i Handlingsprogram for samferdsel 2024-2031 oppjustert til 2024-kroner.

### Tabell 2 Oversikt over navngitte prosjekter på fylkesvegnettet i handlingsprogramperioden 2024-2031, restbehov tall i millioner 2024 kroner.

For å sikre samsvar mellom handlingsprogrammet og fylkeskommunens årsbudsjett og økonomiplan er tallene i Handlingsprogram for samferdsel 2024-2031 oppjustert til 2024-kroner.

Mill. 2024-kr	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	SUM
Investeringsramme	596	666	676	641	528	528	528	485	4.648
Vegprosjekt									
Fv. 44 Vassvik-Hellvik bru	30,0	67,2	113,7	48,6					259,5

Mill. 2024- kr	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	SUM
Fv. 44 Prestb ru- Bjånes bakke n	36,2	36,2	23,8	10,3					106,5
Fv. 4678 Hunds nes- Kleppa krosse n			10,8	53,8	21,5				86,0
Fv. 46 Vikeda l sentru m- Solbak ken				2,2	6,5	24,7	21,5	26,9	81,7
Fv. 46 Solbak ken- Kvedn avika				3,1	5,4	19,4	3,1		30,9
Gange /sykkel									
Fv. 65 Ytsteb rødvei en	43,0	53,1	22,7						118,9

Mill. 2024- kr	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	SUM
Fv. 507 Orre- Hå grense	41,4	51,7	17,6						110,6
Fv. 4658T orgerk rossen - Nordm arka		10,8	26,9	16,1	10,8				64,5
Fv. 514 Sande id- Lærdal	21,5	4,1							25,1
Fv. 520 Sauda - Sauda sjøen	20,7	5,4							26,1
Fv. 4786/4 788 Hinder våg	20,1								

Mill. 2024- kr	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	SUM
Fv. 519 Judab erg- Nådå	6,1	6,1							12,2
Fv. 714 Solbre kk- Brekke bakke n	19,6								19,6
Fv. 520 Neselv bru- Saune s	9,3								9,3
Mindre utbedri nger og fornyin g									
Frøyla nd bru, tiltak sideve gnettet	21,3	21,7	23,8						66,8



Mill. 2024- kr	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	SUM
Forny ng Høllan d bru	15,5	10,3							25,9
Forny ng Ullesta d bru	5,2	2,1							7,2
Forny ng Hetlev eit bru			8,5						8,5
Tunnel oppgra dering									
Fv. 519 Finnøy				60,8	219,0	200,7	48,7		529,2
Fv. 520 Honga nvik/V arstad	10,3	155,1	124,1						289,5
Divers e tunnel oppgra dering sarbei d	1,6	1,6	1,6	1,6	1,6	1,6	1,6	1,9	12,7

Mill. 2024- kr	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	SUM
Skred									
Fv. 450 Bergs ura	26,9	43,4	48,6	10,3					129,3
To kryss i Time	25			12,2					12,2
Miljøtilt ak									
Fv. 46 Miljøg ate Sande id	31,0	15,5							46,5
Sum navngi tte prosj kter	359,6	484,3	422,0	219,0	264,6	246,4	74,8	28,7	2.099, 5

Million er 2024 kroner	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	SUM
Progra mområ der									

Millioner 2024 kroner	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	SUM
Fornyng/min dre utbedringer	37,5	28,2	48,8	81,7	47,2	49,9	92,2	79,8	465,4
Oppgradering vegklasser	9,3	9,3	9,3						27,9
Tunnel oppgradering	11,9	156,7	125,6	62,4	220,5	202,3	50,2	1,9	831,4
Gang/sykkel	31,0	15,5	25,9	56,9	25,9	31,0	62,0	40,0	288,2
Pilot enklere gang/sykkelløsninger	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4	19,4
Trafikk sikkerhet	31,0	15,5	25,9	56,9	25,9	31,0	62,0	64,4	312,6
Aksjon skoleveg	21,3	21,3	21,3	21,3	21,3	21,3	21,3	21,3	170,3
Kollektiv	5,2	10,3	10,3	20,7	10,3	10,3	15,5	18,1	100,8

Millioner 2024 kroner	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	SUM
Miljø	5,2	10,3	10,3	20,7	10,3	10,3	20,7	20,1	108,0
Skredsikring	25,9	10,3	25,9	87,9	46,5	51,7	103,4	136,9	488,5
Planlegging	36,5	36,5	36,5	36,5	36,5	36,5	36,5	36,5	292,0
Midler kraftkrevene industri	15,5								15,5
Plan/egenandel Haugalandspakken	15,5	21,6	37,1	37,1	37,1	37,1	37,1	37,1	259,7
Sum programområder	236,3	181,4	253,7	422,0	263,4	281,7	453,2	456,7	2548,3

Prosjektene er vurdert og valgt ut på bakgrunn av målsetninger og prinsipper i samferdselsstrategien, i tillegg til innspill fra kommunene i Rogaland. I tillegg har det vært nødvendig å velge prosjekter som det er realistisk å gjennomføre i perioden med tanke på planavklaring. Prosjektene som er valgt gir en tydelig satsing på fornying og utbedring av eksisterende veg, noe som er viktig for satsingen på økonomisk bærekraft. Flere av prosjektene er også viktige av hensyn til miljø og klimatilpasning. Videre vil det bygges flere viktige GS-anlegg, som både støtter opp under målsetninger knyttet til attraktive tettsteder og trafiksikkerhet.

I tråd med finansieringsstrategien er det ikke lagt inn prosjekter i kommuner hvor det er bompengepakker eller potensial for bompengepakker. Dette innebærer at ikke er lagt inn nye prosjekt i kommunene Time og Klepp, som i 2019 valgte å ikke inngå avtale om bompengefinansiering. Unntatt fra dette er prosjekter som hadde investeringsmidler i 2022 og som ble eller skulle vært utlyst i 2022 – det vil si GS-veg Orre – Hå, to kryss i Time

og Frøyland bru. I tillegg blir GS-prosjektet Fv. 519 Judaberg - Nåå realisert gjennom et spleiselag med Stavanger kommune. Prosjekter og innsats knyttet til programområdet Mindre utbedringer/Fornyning er ikke omfattet av finansieringsstrategien og kan dermed brukes i hele Rogaland.

Tabellen under viser den årlige fordelingen innenfor hvert innsatsområde, når en slår sammen både de navngitte prosjektene og programområdeinvesteringene.

## Tabell 4 Årlig fordeling innenfor hvert innsatsområde, tallene er avrundet (millioner 2024-kr)

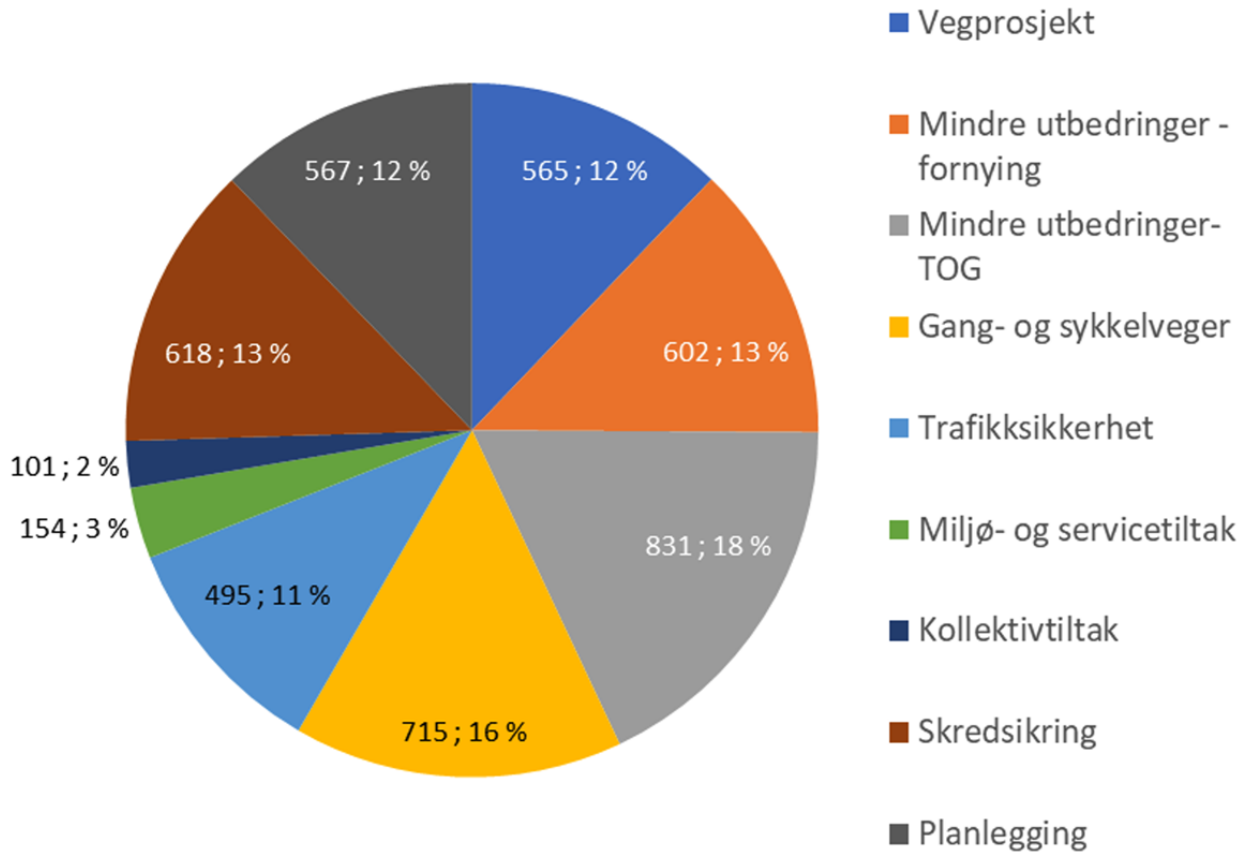
(Tabellen er ikke oppdatert etter vedtaket og det henvises til årsbudsjett og økonomiplan for gjeldende tall).

År	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	SUM
Ramm e	596	666	676	641	528	528	528	485	4.648
Vegpr osjekt	66	103	148	118	33	44	25	27	565
Gange /sykkel	215	149	95	75	39	33	64	42	715
Mindre utbedri nger og fornyin g	89	72	90	82	47	50	92	80	602
Tunnel oppgra dering	12	157	126	62	221	202	50	2	831
Skred	53	54	74	98	47	52	103	137	618

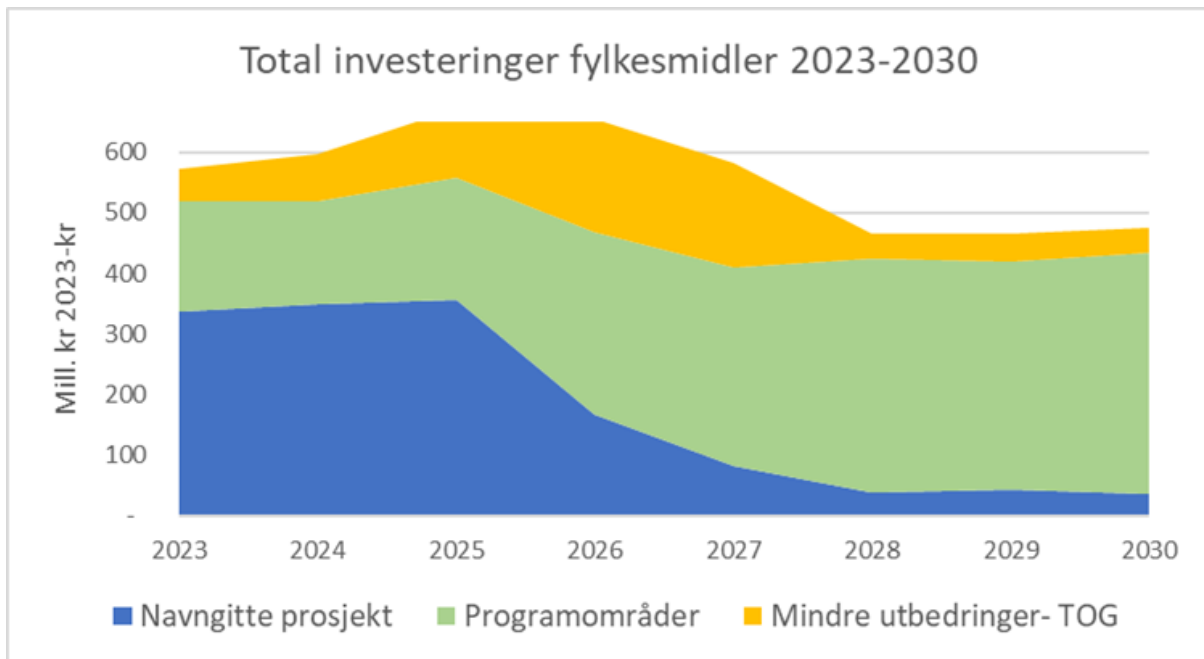
År	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	SUM
Trafikk sikkerhet, inkl. aksjon skoleveg	52	37	47	90	47	52	83	86	495
Kollektiv	5	10	10	21	10	10	16	18	101
Miljø	36	26	10	21	10	10	21	20	154
Egenandel ny Haugalandspakke og planlegging fylkesveg	68	58	74	74	74	74	74	74	567
SUM	596	666	676	641	528	528	528	485	4648

Figur 3 illustrerer fordeling av investeringsmidler per innsatsområde i form av et kakediagram.

## Total fylkesmidler 2024-2031 per programområde



Ser en på hele handlingsprogramperioden er om lag 45 % av investeringsmidlene konkretisert til navngitte prosjekter, med de resterende 55 % er knyttet til programområdetiltakene. Fordelingen mellom de navngitte prosjektene, innsatsen til tunneloppgraderinger og øvrige programområder er vist i figuren nedenfor.



Figur 4 Fordeling av investeringsmidler mellom navngitte prosjekter, programområtiltak og tunneloppgradering. Det nederste viser navngitte prosjekt, det midterste feltet viser programområder, og det øverste feltet viser mindre utbedringer og tunneloppgradering. (Figuren er ikke oppdatert etter vedtaket og det henvises til årsbudsjett og økonomiplan for gjeldende tall).

På grunn av den høye innsatsen på navngitte prosjekt den første perioden, vil programområdene ha mer midler den siste perioden. Dette fører til at den gjennomsnittlige, årlige innsatsen for programområdene blir opprettholdt. Noen av midlene til programområdene den siste perioden vil også bli omfordelt til navngitte prosjekt ved neste rullering.

## 6.2 Nærmere omtale av prioriterte prosjekter i Handlingsprogram 2023-2030

### 6.2.1 Vegprosjekt

Følgende vegprosjekt er prioritert:

#### Fv. 44 Vassvik–Hellvik bru i Eigersund kommune

Prosjektet omfatter 3 200 meter på fv. 44 mellom Vassvik og Hellvik bru i Eigersund kommune. Målet er å bedre fremkommelighet og sikkerhet for alle trafikanter på strekningen ved å utbedre fylkesvegen samtidig som det etableres gjennomgående gang- og sykkelveg.

Totalsum i Handlingsprogram 2024-2031: 259,5 millioner kroner

Status: Reguleringsplan vedtatt. Forventet byggestart i 2025.



#### **Fv. 44 Prestbru–Bjånesbakken i Sokndal kommune**

Dagens vei er smal, svingete og uoversiktlig med mye tungtransport. Gjennom prosjektet blir totalt 1 500 meter med hovedsakelig ny vei fordelt på to delstrekninger. På første delstrekning vil dagens fylkesveg bli liggende og brukt som gang- og sykkelveg.

Totalsum i Handlingsprogram 2024-2031: 106,5 millioner kroner

Status: Prosjektet hadde byggestart våren 2023.

#### **Fv. 4678 Hundsnes–Kleppakrossen i Hjelmeland kommune**

Prosjektet skal gi bedre trafikkikkerhet for myke trafikanter og samtidig bedre framkommeligheten for næringstransport til og fra næringsområdene på Hundsnes og Viganeset. Det planlegges vegutbedringstiltak samt ensidig gang- og sykkelveg, inkl. nødvendige tilpasninger mot sideterreng og avbøtende tiltak på en strekning som er 1 800 meter.

Totalsum i Handlingsprogram 2024-2031: 86 millioner kroner

Status: Reguleringsfase. Det er satt av investeringsmidler i perioden 2026-2028.

#### **Fv. 46 Vikedal sentrum–Solbakken i Vindafjord kommune**

Eksisterende bru over Vikedalselva har ikke tilstrekkelig bredde og mangler tosidig fortau. Prosjektet på 240 meter er viktig på grunn av ustabile masser både på oppsiden og nedsiden av fylkesvegen, og stort potensial for utglidning. Ventede klimaendringer gir strekningen økt sårbarhet og det er ingen omkjøringsmuligheter.

Totalsum i Handlingsprogram 2024-2031: 81,7 millioner kroner

Status: Reguleringsfase. Prosjektet inngår i en større reguleringsplan for strekningen Sandeid-Vikedal, hvor det er forventet vedtak våren 2024. Det er satt av investeringsmidler i perioden 2027-2030.

#### **Fv. 46 Solbakken– Kvednavika i Vindafjord kommune**

Prosjektet vil oppgradere fylkesvegen 570 meter, fra Kvednavika inn mot Vikedalsbrua med bedre vegstandard og fortau. Det er usikkerhet knyttet til grunnforhold og rasfare på strekningen, og området regnes som sårbart i møte med forventede klimaendringer.

Totalsum i Handlingsprogram 2024-2031: 30,9 millioner kroner

Status: Reguleringsfase. Prosjektet inngår i en større reguleringsplan for strekningen Sandeid-Vikedal, hvor det er forventet vedtak våren 2023. Det er satt av investeringsmidler i perioden 2027-2030.

### **6.2.2 Gange og sykkel**

Følgende gang- og sykkelprosjekt er prioritert:

### **Fv. 4286 Ytstebrødveien, Leidland–Skadberg i Eigersund kommune**

Det bygges 3 000 meter ny gang- og sykkelveg på nordre Eigerøy på strekningen Leidland – Skadberg. I tillegg skal dagens veg justeres og utvides slik at en får gul midtlinje.

Totalsum i Handlingsprogram 2024-2031: 118,9 millioner kroner.

Status: Utlysningen er godkjent av Fylkestinget (FT-sak 16/2022) og prosjektet blir lyst ut i november 2022. Forventet slutført i 2026.

### **Fv. 507 GS-veg Hå grense–Orre i Klepp kommune**

Prosjektet omfatter ny gang- og sykkelveg fra Hå grense til Orre gamle kirke, en strekning på 4 500 meter. Klepp kommune skal samtidig legge ny VA og Klepp Energi skal legge ny høyspentkabel.

Totalsum i Handlingsprogram 2024-2031: 110,6 millioner kroner.

Status: Prosjektet lyses ut for bygging sent 2024 og er forventet slutført i 2026.

### **Fv. 4658 Torgerkrossen–Nordmarka**

Prosjektet skal sikre et helhetlig gang- og sykkeltilbud langs fv. 4658 mellom Torgerkrossen og Nordmarka, samt vurdere nødvendige utbedringstiltak på strekningen. Prosjektet tar for seg 1 700 meter av en total lengde på om lag 2 400 meter, da private utbyggere tar resterende.

Totalsum i Handlingsprogram 2024-2031: 64,5 millioner kroner.

Status: Forprosjekt utarbeidet. I henhold til fylkestingets vedtak er det satt av investeringsmidler i perioden 2025-2028.

### **Fv. 514 Sandeid–Lærdal i Vindafjord kommune**

Prosjektet innebærer 1760 meter gang- og sykkelveg fra Sandeid kirke til Sandeid fengsel.

Totalsum i Handlingsprogram 2024-2031: 25,6 millioner kroner

Status: Prosjektet hadde byggestart i 2023. Slutføres i 2024.

### **Fv. 520 Saudasjøen–Sauda, Sauda kommune**

Gjennom prosjektet skal fylkeskommunen bygge 750 meter GS-veg langs fv. 520 fra Treaskjæret inn mot Sauda sentrum.

Totalsum i Handlingsprogram 2024-2031: 26,1 millioner kroner

Status: Prosjektet hadde byggestart i 2023. Slutføres i 2025.

#### **Fv. 4786/4788 Hinderåvåg**

Prosjektet vil etablere fortau i området rundt Nedstrand skole, butikk, aldersboliger, boligområder og kirke. Det er smale veger i området, uten fortau for gående og prosjektet vil ha stor effekt på trafikksikkerheten for myke trafikanter.

Totalsum i Handlingsprogram 2024-2031: 20,1 millioner kroner

Status: Prosjektet har byggestart i 2024.

#### **Fv. 519 gang- og sykkelveg Judaberg–Nådå**

Prosjektet skal bygge 1 500 meter ny gang- og sykkelveg samt noen mindre utbedringer av eksisterende veg. Prosjektet vil muliggjøre planlagt boligutvikling på Golhaug.

Det forutsettes at prosjektet blir delvis finansiert med restmidler fra Finnfast samt bidrag fra Stavanger kommune.

Totalsum i Handlingsprogram 2024-2031: 12,2 millioner kroner. Totalsum for prosjektet er 53 millioner kroner, der eksternt finansiering utgjør 38 millioner kroner.

Status: Strekningen er regulert. Byggestart våren 2024, slutføres i 2025.

#### **Fv. 714 fortau Solbrekk–Brekkebakken**

Strekningen har ikke et tilstrekkelig tilbud for myke trafikanter, og er skoleveg.

Prosjektet skal bygge ca. 270 meter fortau på en strekning som er skoleveg og ikke har et tilstrekkelig tilbud for myke trafikanter. Tiltaket står i Sauda kommunes trafikksikkerhetsplan, og i tillegg skal det oppgraderes kommunal VA i trasé.

Totalsum i Handlingsprogram 2024-2031: 19,6 millioner kroner.

Status: Prosjekteringsfase. Prosjektet vil bli gjennomført og ferdigstilt i 2024.

#### **Fv. 520 Neselv bru–Saunes, gang- og sykkelveg**

Strekningen på 280 meter er en mye brukt skoleveg som ikke har et tilstrekkelig tilbud til mange trafikanter. Fylkeskommunen skal gjennom prosjektet bygge gang- og sykkelveg fra Neselv bru til Nestunnelen og sikre et mer trafiksikkert tilbud gjennom Nestunnelen. I samarbeid med Sauda kommune skal det bygges et nytt kryss mot Amdalsvegen, slik at det blir tilstrekkelig stoppsikt til tunnel og bedret vertikal geometri mot fylkesvegen.

Sammen med prosjektet Fv. 520 Saudasjøen – Sauda, vil prosjektet gi et sammenhengende GS-tilbud mellom Saudasjøen og Sauda.

Totalsum i Handlingsprogram 2024-2031: 9,3 millioner kroner.

Status: Prosjektet hadde byggestart i 2023.

### **6.2.3 Mindre utbedringer og fornying**

Følgende navngitte tiltak knyttet til mindre utbedringer og fornying er prioritert.

#### **Fv. 4690 Hetletveit bru, Stavanger kommune**

Hetletveit bru på Fv. 4690 på Ombo i Stavanger kommune har en tidsbegrenset godkjenning som går ut i oktober 2025. For å imøtekomme framtidige krav og flomsituasjoner må det bygges en ny bru.

Totalsum i Handlingsprogram 2024-2031: 8,5 millioner kroner.

Status: Forventet byggestart er tidlig 2024, med byggetid på ca. to år.

#### **Fv. 505 Frøyland bru, tiltak sidevegnettet**

Det er nødvendig å utbedre vegstandarden på broen i kommunegrensen mellom Klepp og Time på Orstad/ Frøyland, for å bedre fremkommelighet og øke trafiksikkerhet for sykkel og gange. Dagens bru karakteriseres som en enfelts-vei og flaskehals for fv. 505.

Dagens bru er om lag 4,5 meter bred og karakteriseres som en enfelts-vei. Frøyland bru er en flaskehals for fv. 505. Veien har en viktig funksjon, blant annet som alternativ vei for fv. 44. Prosjektet inkluderer nødvendige tiltak på sidevegnettet.

Totalsum i Handlingsprogram 2024-2031: 66,8 millioner kroner.

Status: Prosjekteringsfase. Gjennomføres i perioden 2024-2026.

#### **Fv. 4328 Hølland bru i Hå kommune**

Dagens bru har et akutt behov for oppgradering. Den har ikke tilstrekkelig bæreevne for tunge kjøretøy som bruker vegen til og fra lokale gårdsbruk og gartneri. Det er registret synlig skader og gjennomført midlertidig tiltak for å holde vingene på plass. Bruen har ikke tilfredsstillende rekkverk.

Bruens kulturelle og miljømessige verdi vil ivaretas i oppgraderingen.

Totalsum i Handlingsprogram 2024-2031: 25,9 millioner kroner

Status: Reguleringsplan vedtatt i 2023. Forventet byggestart er våren 2024.

### **Fv. 4668 Ullestad bru i Hjelmeland kommune**

Ullestad bru har begrenset bæreevne og er i dag det svakeste leddet på vegnettet i området. Per nå leier fylkeskommunen en midlertidig bru som er satt opp på den opprinnelige. Prosjektet vil inkludere ny bru, samt nødvendig tilpassinger av tilhørende veganlegg og sidearealer.

Totalsum i Handlingsprogram 2024-2031: 7,2 millioner kroner.

Status: Byggestart var sommeren 2023. Ny bru planlagt åpnet 2023, men arbeid vil pågå fram mot sommer 2024.

### **6.2.4 Skred**

Følgende navngitte skredtiltak er prioritert:

#### **Fv. 450 Bergsura i Gjesdal kommune**

Prosjektet omfatter rassikring av Bergsura langs fv. 450 i Gjesdal kommune. Strekningen er ca. 1,6 kilometer lang, og går fra Berge i sørvest til Lomeland i nordøst.

Totalsum i Handlingsprogram 2024-2031: 129,3 millioner kroner

Status: Planlagt byggestart er i 2024. Antatt fullført prosjekt i 2027.

### **6.2.5 Trafikksikkerhet**

Følgende navngitte trafikksikkerhetstiltak er prioritert:

#### **Utbedring to kryss i Time kommune.**

Prosjektet omfatter rundkjøring i kryss Kvernalandsveien/Ålgårdsveien og venstresvingfelt Ålgårdsveien til Lye.

Totalsum i Handlingsprogram 2024-2031: 12,2 millioner kroner.

Status: I henhold til vedtaket i Fylkestinget forskyves to av de tre kryssene fra 2023 til 2027. Oppgradering av 1900-krysset gjennomføres som planlagt i 2023.

### **6.2.6 Miljø**

Følgende navngitte miljøtiltak er prioritert:

## **Fv. 46 Miljøgate Sandeid**

Prosjektet tilrettelegger for myke trafikanter gjennom Sandeid sentrum. Gjennom prosjektet skal det etableres miljøgate med tosidig fortau, avkjørsler saneres og utflytende kryss strammes opp. Dette vil gi et mer forutsigbart og mer trafikksikkert tilbud for myke trafikanter gjennom et sentrum med stor andel tungtrafikk.

Totalsum i Handlingsprogram 2024-2031: 46,5 millioner kroner.

Status: Prosjekteringsfase. Prosjektet gjennomføres i 2024 og 2025.

## **6.3 Tunneloppgradering**

I handlingsprogrammet 2024-2031 er det lagt inn totalt 831 millioner 2024-kroner til tunneloppgradering etter tunnelsikkerhetsforskriften. Dette gjør tunneloppgraderingsprosjektet til fylkeskommunens desidert største investeringsprosjekt på samferdsel, dersom en ser bort fra Bussveien som er eksternt finansiert. Dette understrekes ved at flere enkelt-tuneller innenfor tunneloppgraderingsprosjektet, har et kostnadsestimat som overgår de største ordinære investeringsprosjektene på fylkesvegnettet.

### **6.3.1 Bakgrunn for tunneloppgradering på fylkesvegnettet**

Bakgrunnen for tunnelsikkerhetsforskriften skriver seg tilbake til 1990-tallet. Etter flere alvorlige tunnelbranner i Østerrike, Sveits, Italia og Frankrike i perioden 1996 – 2001, vedtok EU-parlamentet i april 2004 direktivet om minstekrav til tunnelsikkerhet for tunneler på over 500m i det Trans-Europeiske transportsystemet (DIRECTIVE 2004/54/EC1). I Norge ble risikoen knyttet til tunneler – og da særlig lange ett løps tunneler – for alvor understreket gjennom fem store, alvorlige tunnelbranner i perioden 2011 – 2015. Brannene i Oslofjordtunnelen (2011 mars og juni), Gudvangatunnelen (2013 og 2015) og Skatestraumtunnelen (2015), viste at det var behov for bedre sikkerhetsstyring og beredskap knyttet til norske vegtunneler. Det ble i 2014 besluttet at kravene i EU-direktivet i Norge også skulle gjelde tunneler på riksvegnettet og enkelte tunneler på fylkesvegnettet og kommunalt vegnett i Oslo. «Forskrift om minimum sikkerhetskrav til visse tunneler på fylkesvegnettet og kommunalt vegnett i Oslo» (FOR-2014-12-10-1566) ble iverksatt i 2015 og kravene fra EU-direktivet ble også gjort gjeldene for fylkeskommunale tunneler som er lengre enn 500 meter og har en ÅDT på mer enn 300.

Da forskriften ble vedtatt ble det satt frist om at tunnelene skulle utbedres etter kravene innen 01.01.2020. Dette ble så forlenget til 01.01.2025. Flere fylkeskommuner har etter dette meldt ifra om at det er svært utfordrende å komme i mål også innen 2025. Hovedårsaken er at oppgraderingsprosjektene er mer omfattende og dyrere enn det Statens vegvesen la til grunn, uten at dette er tilstrekkelig kompensert. Etter forslag fra Vegdirektoratet er det forventet at fylkeskommuner med stor tunnelmasse eller tunneler som har høy kompleksitet kan få forlenget fristen for oppgradering til 01.01.2031. I tillegg til de direkte kravene i tunnelsikkerhetsforskriften, er det også andre nødvendige tiltak som må gjennomføres i tunnelene. Enten som følge av andre statlige krav, for eksempel forurensingsforskriften, eller tiltak som det ut ifra faglige og økonomiske perspektiv er påkrevde, nødvendige eller hensiktsmessige å få gjennomført når det allerede gjennomføres arbeid i tunnelene. Dette er blant annet beskrevet i sak SU-73/2021 hvor Samferdselsutvalget ble gitt en orientering om tunneloppgraderingsprosjektet. Der beskrives blant annet en kostnadsøkning på mellom og lag 50 og 70 prosent dersom en gjennomfører tiltak to ganger istedenfor en. I tillegg vil to stengeperioder vil også gi ekstra samfunnsbelastning som ikke bør undervurderes.

### 6.3.2 Behov knyttet til tunneloppgradering i Rogaland

Rogaland fylkeskommune har totalt 23 tunneler som er omfattet av tunnelsikkerhetsforskriften. Tabellen under viser estimerte totalkostnader per tunnel. Første kostnadskolonne viser kostnader dersom en kun gjennomfører de direkte kravene i tunnelsikkerhetsforskriften (A). Andre kostnadskolonne viser et påslag på 50 prosent, som utgjør et grovt anslag på tilleggskostnadene ved å samtidig gjennomføre andre krav og tiltak som er sterkt faglig anbefalt (B). Tredje kostnadskolonne viser summen av disse, det vil si estimerte kostnader ved å gjennomføre de enkelte tunneloppgraderingene i en engang (A+B). Frafjordtunnelen er ikke tatt med i oversikten ettersom den blir ferdig oppgradert i løpet av 2022.

### Tabell 5 Antatte kostnader ved ulike ambisjonsnivå for tunneloppgradering

Det er knyttet stor usikkerhet til kostnadstallene.

Millioner 2024-kroner	Antatte kostnader ved å kun gjennomføre direkte krav fra tunnelsikkerhetsforskriften (A)	Antatte tilleggskostnader ved å samtidig gjennomføre andre faglig anbefalte tiltak (B)	Antatt totalkostnad (A+B)
Fv. 519 Finnøy (Stavanger, 5.800 m)	353	176	529
Fv. 520 Honganvik/Varstad (Sauda, 2.400 m)	187	102	290
Fv. 4224 Lysebotn (Sandnes, 1.100 m)	67	34	101
Fv. 4318 Fureli (Bjerkrheim, 1.700 m)	103	52	156
Fv. 553 Karmøy (Karmøy/Tysvær, 9.000 m)	92	46	139
Fv. 4318 Ørsdal (Bjerkreim, 1.400 m)	85	43	128
Fv. 4564 Storhaug (Stavanger, 1.300 m)	79	40	119

Millioner 2024-kroner	Antatte kostnader ved å kun gjennomføre direkte krav fra tunnelsikkerhetsforskriften (A)	Antatte tilleggskostnader ved å samtidig gjennomføre andre faglig anbefalte tiltak (B)	Antatt total kostnad (A+B)
Fv. 46 Drengstig (Suldal 1.200 m)	73	36	109
Fv. 42 Bjønnsberget (Eigersund, 1.100 m)	67	34	101
Fv. 503 Gloppedalen (Gjesdal, 1.300 m)	66	34	100
Fv. 4702 Sildafjell (Suldal, 1.000 m)	66	33	99
Fv. 46 Almenning (Suldal, 700m)	60	30	90
Fv. 450 Røyr dalen (Gjesdal, 650 m)	52	27	79
Fv. 440 Hillevåg (Stavanger, 510 m)	44	22	66
Fv. 44 Kleppe (Klepp 515 m)	44	22	66
Fv. 42 Gya (Eigersund, 500 m)	43	22	64
Fv. 450 Giljajuvet (Gjesdal, 600 m)	35	24	60
Fv. 4710 Landsnes (Suldal, 590 m)	36	18	55
Fv. 441 Bergeland (Stavanger, 700 m)	36	18	55



Millioner 2024-kroner	Antatte kostnader ved å kun gjennomføre direkte krav fra tunnelsikkerhetsforskriften (A)	Antatte tilleggskostnader ved å samtidig gjennomføre andre faglig anbefalte tiltak (B)	Antatt total kostnad (A+B)
Fv. 554 Husafjell (Karmøy, 670 m)	21	11	32
Fv. 46 Hamra (Suldal, 950m)	21	11	32
SUM	1630	837	2467

Tabellen viser at de antatte kostnadene ved å kun gjennomføre de direkte kravene knyttet til tunnelsikkerhetsforskriften (A) utgjør drøyt 1,3 milliarder kroner, mens tillegget ved å også gjennomføre andre anbefalte tiltak (B) er på om lag 670 millioner kroner. Dette gir et samlet totalt gjenværende kostnadsbehov på nærmere 2 milliarder kroner. Det understrekes at kostnadene som er lagt fram i tabellen er svært usikre. En vet blant annet lite om fjellkvaliteten og lignende før en har kommet et godt stykke i arbeidet med å prosjektere.

### 6.3.3 Rammer til tunneloppgradering

Rogaland fylkeskommunes har totalt satt av 1120 millioner 2024-kroner til arbeidet med oppgradering av tunnelene som omfattes av tunnelsikkerhetsforskriften. I Økonomiplan 2021-2024 ble det avsatt 470 millioner kroner i fireårsperioden og 145 millioner etter 2024, totalt 615 millioner kroner. Omregnet til 2024-kroner blir dette 725 millioner. I tillegg var det i foreløpige investeringsrammer 2023-2026 avsatt 340 millioner 2024-kroner som en ekstrabevilgning til tunneloppgradering.

Det er i 2021, 2022 og 2023 brukt 289 millioner 2024-kroner til tunneloppgradering. I hovedsak gjelder dette oppgradering av Frafjordtunnelen. Dermed gjenstår det 831 millioner kroner fra rammen til bruk i Handlingsprogramperioden 2024-2031. Dette er vist i tabellen under.

### Tabell 6 Oversikt over ramme og forbruk til oppgradering av tunneler som faller inn under tunnelsikkerhetsforskriften

Tildelt ramme til tunneloppgradering i perioden 2021-2031	1120
Tildelt innenfor ordinær investeringsramme, fra Økonomiplan 2021-2024	725
Ekstra bevilgning til tunneloppgradering, utenfor ordinær ramme	340

Tildelt ramme til tunneloppgradering i perioden 2021-2031	1120
Forbruk til tunneloppgradering i 2021 og 2022	289
Gjenværende ramme	831

Sett opp mot behovet som er synliggjort i tabell 4 viser dette at det tunneloppgraderingsprosjektet er betydelig underfinansiert.

### 6.3.4 Statlig kompensasjon

Som nevnt over er tunneloppgradering i henhold til tunnelsikkerhetsforskriften et statlig krav. Fylkeskommunens utgifter kompenseres fra staten gjennom økte rammetilskudd. Dette er ikke å anse som bundne midler, men frie midler som overføres på bakgrunn av kostnadene. Staten har i Nasjonal Transportplan 2022-2033 erkjent at kostnadene knyttet til tunneloppgradering har vært undervurdert og at de derfor legger opp til å øke rammetilskuddene:

«Regjeringen legger i planperioden opp til å styrke den delen av rammetilskuddet til fylkeskommunene som blir fordelt etter særskilt fordeling, for å kompensere for merkostnader knyttet til tunnelsikkerhetsforskriften. Ved ikrafttredelsen av tunnelssikkerhetsforskriften for fylkesvei i 2015 ble det innført en kompensasjonsordning over rammetilskuddet til fylkeskommunene med særskilt fordeling. Nye beregninger utført av Statens vegvesen i 2019 viste at kostnadene var undervurdert. Regjeringen legger opp til at fylkeskommunene skal bli kompensert for merkostnadene i løpet av planperioden, slik at tunnelene på fylkesveinettet blir utbedret i henhold til forskriften» (NTP 2022-2033, s.169)

I forslag til Statsbudsjett for 2024 er det lagt opp til å overføre 41 millioner til Rogaland fylkeskommune for å kompensere for kostnader til arbeidet med tunneloppgradering, og fylkeskommunen legger til grunn at dette nivået opprettholdes.

Det er imidlertid viktig å presisere at det kun er de direkte kravene i tunnelsikkerhetsforskriften som staten har tatt sikte på å kompensere. Det vil si de kostnadene som går fram av den første kostnadskolonnen (A) i tabell 4. Tiltak i kolonne B må uansett dekkes av fylkeskommunenes egne midler.

### 6.3.5 Prioriteringer

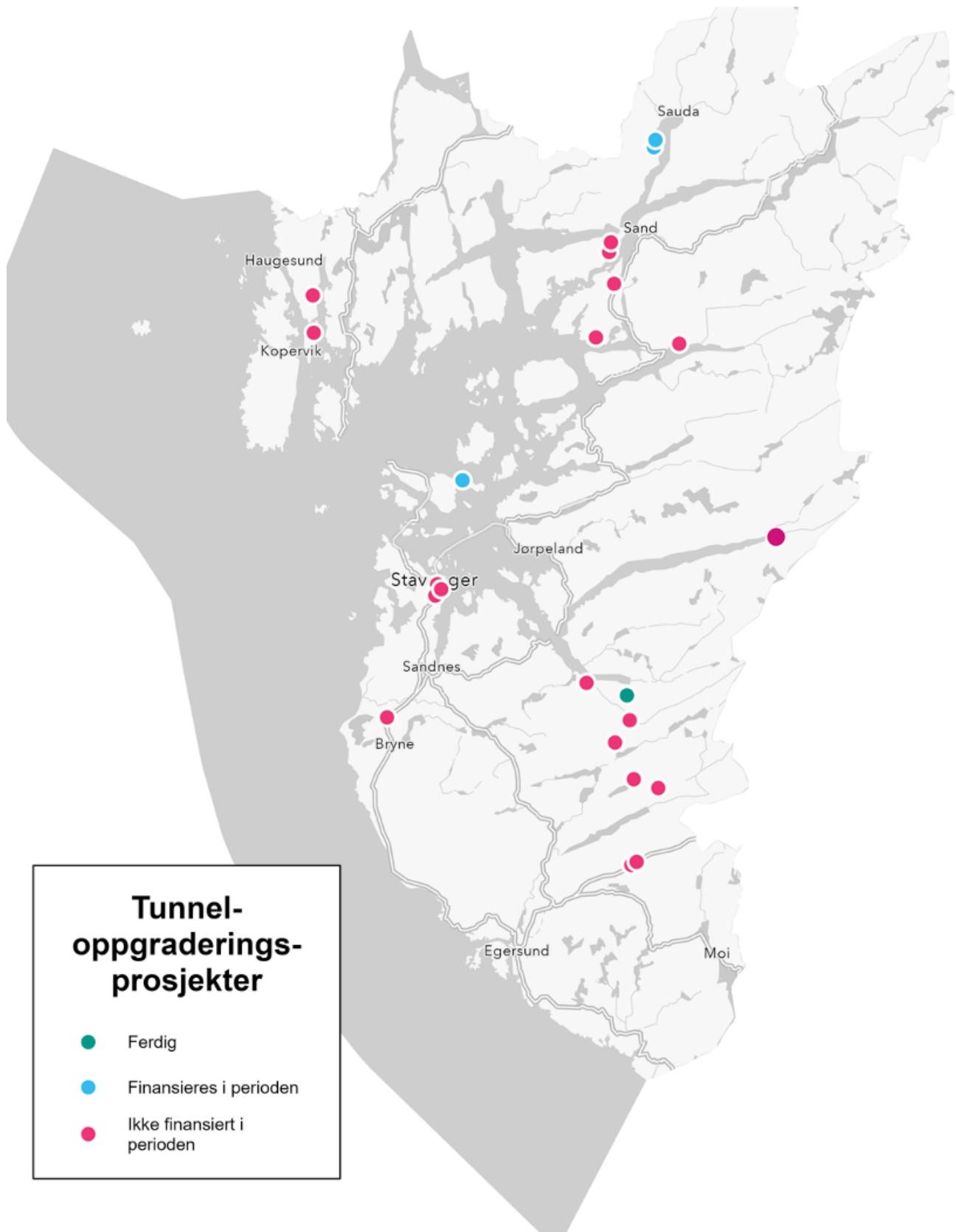
Med en gjenværende ramme på 831 mill. 2024-kroner er det ikke mulig å oppgradere alle fylkesveg tunnelene som faller inn under tunnelsikkerhetsforskriften i handlingsprogramperioden. For å unngå ekstrakostnader og samfunnsbelastningen ved å måtte stenge tunnelene to ganger vil Rogaland fylkeskommune gjennomføre de direkte kravene i tunnelsikkerhetsforskriften og andre påkrevde og/eller sterkt faglig anbefalte tiltak samtidig. Dette innebærer at noen få tunneler blir oppgradert de neste årene. Ut ifra faglige vurderinger knyttet til blant annet risikonivå og mulighet for omkjøring er følgende tunneler prioritert i perioden:

- Fv. 520 Honganvik og Varstad tunnelene
  - Fv. 520 er eneste veg inn til Sauda i vinterhalvåret når veien over Breiborg til Røldal er stengt. Saudafjorden er også relativt ofte islagt.

- Fv. 519 Finnøytunnelen
  - Finnøytunnelen er en undersjøisk tunnel med bratt stigning. Dette gjør tunnelen særlig risikoutsatt. I tillegg er den eneste veiforbindelse til Finnøy og Talgje.

Disse prosjektene utgjør totalt 819 millioner 2024-kroner i Handlingsprogramperioden. I tillegg er det lagt inn 12 millioner diverse tunneloppgraderingsarbeid. Dette vil gå til å arbeide frem grunnlag til øvrige tunneler.

Dette betyr at totalt 19 av fylkeskommunens 23 tunneler som faller inn under tunnelsikkerhetsforskriften, ikke vil bli oppgradert i handlingsprogramperioden. Dette er illustrert i figuren under. Tunnelene som er prioritert i handlingsprogrammet er vist med blå prikk, mens tunnelene som ikke blir gjennomført er markert med rødt. Den fullførte Frafjordtunnelen er markert med grønn prikk.



Det er uheldig at bare et fåtall tunneler blir oppgradert innenfor handlingsprogramperioden, men Rogaland fylkeskommune må også ivareta andre behov på fylkesvegnettet. Konsekvensen ved å ikke gjennomføre

oppgraderingen innen fristen vil kunne være at fylkeskommunen mister sikkerhetsgodkjenningen, og dermed også brukstillatelsen, til tunnelene som ikke oppfyller kravene i forskriften. Dette er de tunnelene som ligger under den tykke streken i tabell 4. Disse vil bli prioritert etter følgende kriterier ved kommende rullinger:

1. Undersjøiske tunneler
2. Tunneler uten reel omkjøring (ofte i perifere områder)
3. Tunneler med lang omkjøring (ofte i perifere områder)
4. Tunneler med god omkjøring (ofte i bynære områder)

## 6.4 Programområder

I tillegg til større vegprosjekt fordeles de fylkeskommunale investeringsmidlene på samlepotter innenfor programområder. Noe av disse vil konkretiseres i form av større prosjekt ved rulling av handlingsprogrammet, men det er også viktig at det er midler tilgjengelig til mindre tiltak som vanskelig lar seg spesifisere flere år fram i tid. Fornyings tiltak kan gjennomføres i hele fylket, ellers skal det også innenfor programområdepottene prioriteres tiltak i områder uten potensial for bompengefinansiering.

### 6.4.1 Fornyng/mindre utbedringer

Det er satt av totalt 465,4 millioner kroner til tiltak i programområdet fornyng/mindre utbedringer.

Formålet er å heve standarden på strekninger og ta igjen vedlikeholdsetterslepet der dette ikke dekkes av ordinært drift og vedlikehold. Behov for fornyings tiltak kan utløses av nye krav eller ønske om forandring der det avdekkes nye eller endrede behov. Tiltak innen fornyng og mindre utbedringer innehar også gode og viktige elementer av trafiksikkerhet.

Rogaland fylkeskommunes kartlegging av tilstanden på bruer, kaier og tunneler viser at det er store utbedringsbehov. Flere prosjekter vil bli definert og prioritert inn mot kommende rullinger av handlingsprogrammet.

#### **Kai**

Rogaland fylkeskommune eier 43 ferje- og hurtigbåtkaier av varierende størrelse, alder og tilstand. Det er et betydelig vedlikeholdsetterslep på kaiene, og dersom det ikke gjennomføres tiltak vil det føre til økte drift og vedlikeholdskostnader. Opprustning av fylkeskommunens kaier vil derfor bli prioritert i perioden.

#### **Bru**

Opprustning av fylkeskommunens bruer vil bli prioritert i perioden. Hovedandelen av brukonstruksjonene som Rogaland fylkeskommune har drifts- og vedlikeholdsansvar for er enkle bruelementer som oppfattes som en del av vegen, men fylkeskommunen har også større brukonstruksjoner som blant annet Stavanger bybru, Strømsbrua og Lysefjordbrua.

Mange av de større brukonstruksjonene er over 30 år, de er bygget i en tid der tekniske krav og normaler var lavere enn i dag. Med økt alder øker også behovet for vedlikehold. Det er et relativt stort omfang av mindre tiltak som ikke kan utsettes.

Dersom en ikke gjennomfører tiltak for å ta igjen vedlikeholdsetterslepet medfører økte drifts- og vedlikeholdskostnader. Opprustning av fylkeskommunens bruer vil bli prioritert i perioden.

## **Tunnel**

I tillegg til tunneler som faller inn under tunneloppgraderingsprosjektet, har Rogaland fylkeskommune 50 tunneler som er under 500 meter. Flere av disse tunnelene vil også ha behov for tiltak i løpet av handlingsprogramperioden. Tiltakene innebærer diverse sikring/bolting/elektro og tiltak etter 5-årige tunnelinspeksjoner på disse 50 tunnelene.

### **6.4.2 Gange og sykkel**

Det er satt av totalt 307,9 millioner kroner til uspesifiserte prosjekter innenfor programområdet sykkel og gange. Dette inkluderer 2,4 millioner årlig fra 2024 til et pilotprosjekt om tilrettelagte gang- og sykkeløsninger i distriktene.

#### **Mindre gang- og sykkeltiltak**

Sykkel og gange er et viktig innsatsområde for fylkeskommune. Som det går fram av tabellene overfor, vil det bli gjennomført flere større prosjekter som skal bedre forholdene for de som sykler og går. I tillegg til disse større utbyggingsprosjektene settes det av noe midler til mindre prosjekter innenfor programområdet sykkel og gange. Intensjonen er at disse pengene skal brukes til små tiltak som er enkle å gjennomføre, og som blir konkretisert i løpet av handlingsprogramperioden. Dette kan for eksempel være tiltak som blir identifisert gjennom gang- og sykkelveginspeksjoner.

#### **Stedsutvikling**

Arbeid med stedsutvikling være tett knyttet opp til sykkel og gange. Der fylkesvegen berører tettsteds- eller bysentrum, vil mindre tiltak som bidra til å øke attraktiviteten for aktive trafikanter kunne (med-)finansieres gjennom denne potten. Det understrekes at dette ikke dreier seg om omfattende miljø-gateprosjekter, men mindre tiltak på fylkesvegnettet hvis behov blir synliggjort gjennom arbeid med tettstedsutvikling.

#### **Pilotprosjekt - sykkel og gange i distriktene**

Det er kostbart å bygge infrastruktur for gående og syklende. Samtidig viser innspillene som er gitt fra kommunene i arbeidet med dette handlingsprogrammet at det er et enormt behov for å tilrettelegge bedre for denne trafikantgruppen. Innenfor fylkeskommunens budsjett er det bare mulig å realisere et fåtall av de prosjektene som er ønsket. I handlingsprogrammet er det lagt inn 2 millioner kroner årlig fra 2024 til et pilotprosjekt for enklere fylkeskommunale gang- og sykkelveger i distriktene. Et slikt prosjekt vil måtte kreve grundige vurderinger knyttet til standard og dimensjonering. En del av dette vil være prinsipielle avklaringer knyttet blant annet fravik fra vegnormalene. Det må også gjøres en vurdering av om en slik tankegang gir en uønsket presedens, som medfører gjennomgående enklere løsninger langs hele fylkesvegnettet, også de stedene som bør ha "fullgod standard". En del av prosjektet vil også være å se på muligheter knyttet til ulike former for tredjepartsfinansiering av fylkeskommunale gang- og sykkelanlegg.

Det har blitt lagt inn investeringsmidler for en slik pilot fra 2024. Forut for dette må en egnet pilot identifiseres gjennom et forberedende arbeid. Formålet med prosjektet vil være å kartlegge hvorvidt det finnes muligheter for å få gunstige, trafikksikre løsninger på steder hvor det av økonomiske hensyn ikke vil være aktuelt å bygge med

normert standard. Dersom det konkluderes med at det finnes et slikt mulighetsrom, vil neste fase innebære å konkretisere et spesifikt pilotprosjekt. Dette prosjektet bør så evalueres. Det vil være naturlig å ha kontakt med andre fylkeskommuner, gjennom et slikt arbeid. Både for å sikre en relativt enhetlig standard på tvers av fylkesgrensene, men også for å innhente erfaringer om hvordan denne problemstillingen løses ellers i landet.

### **6.4.3 6.4.3 Trafikksikkerhet, inkludert aksjon skoleveg**

Det er i programområde trafikksikkerhet satt av totalt 483 millioner kroner til uspesifiserte trafikksikkerhetstiltak. Dette inkluderer 21,3 millioner kroner årlig til aksjon skoleveg, som administreres av FTU.

Typiske trafikksikkerhetstiltak kan være mindre tiltak som kommer som følge av trafikksikkerhets-revisjoner, innspill fra entreprenører eller som følge av egne befaringer.

Det blir løpende utført gode tiltak som etableringer av intensivbelysning av gangfelt, videreføring av øvrig vegbelysning og strakstiltak etter TS-inspeksjoner.

Aksjon skoleveg er en egen budsjettpost hvor Rogaland fylkeskommune. Dette er en midler som er stilt til rådighet for en søknadsordning som administreres av FTU. Alle kommunene i Rogaland har der mulighet til å søke om midler til å finansiere trafikksikkerhetstiltak på kommunalt og fylkeskommunalt vegnett. Midlene som er knyttet til aksjon skoleveg er ikke omfattet av finansieringsstrategien.

### **6.4.4 Kollektiv**

Det er satt av totalt 100,8 millioner kroner til uspesifiserte kollektivtiltak. Disse skal brukes til mindre tiltak som sikrer fremkommeligheten for kollektivtrafikken samt utbedre holdeplasser og kollektivterminaler.

I Rogaland er det et stort antall holdeplasser som ikke tilfredsstiller dagens krav til universell utforming og trafikksikkerhet. Mange holdeplasser utbedres i forbindelse med nyanlegg, men det er fortsatt et stort behov for midler til utbedring av eksisterende holdeplasser.

### **6.4.5 Miljø**

Det er satt av totalt 108 millioner kroner til uspesifiserte miljøtiltak. Dette vil blant annet gå til å gjennomføre lovpålagte forskriftskrav innenfor miljøområdet. Eksempelvis oppfølging av vannforskriften og støytilltak etter forurensningsforskriften.

Støytilltak etter forurensningsforskriften innebærer å gjennomføre støytilltak i særskilt støyutsatt bebyggelse langs eksisterende vegnett og er dermed noe annet enn støytilltak som gjennomføres i forbindelse med et investeringsprosjekt.

### **6.4.6 Skred**

Rogaland fylkeskommune utarbeidet en rapport i 2021 som inneholdt en vurdering av skredsikringsbehovet langs fylkesvegene i Rogaland.

Det er de siste 20 årene registrert over 3000 skredhendelser på fylkesveg i Rogaland, i snitt nesten 3 hendelser i uken. I dag er det registrert rundt 80 skredpunkt på fylkesveg i Rogaland, tilsvarende 24 kilometer skredutsatt

veg. De fleste skredpunkt er på fylkesvegene i indre strøk, i driftskontraktene Høgsfjord, Dalane og Indre Ryfylke. Skredfaren gjelder i størst grad steinsprang og steinskred. Det er forventet at klimaendringene vil føre til økt skredaktivitet i fremtiden. Økningen gjelder alle typer skred, men spesielt vannutløste skred (jordskred, flomskred og sørpeskred). I tillegg til skred fra naturlig terreng er det mange hendelser relatert til vegskjæring.

Behovet for skredsikring er høyt i Rogaland. Det er 45 skredpunkt med kritisk behov for utbedring. I tillegg er over 100 kilometer med høye bergskjæringer uten sikring.

I handlingsprogramperioden legges det opp til å sette av 488,5 millioner kroner til uspesifiserte skredsikringstiltak. I tillegg ligger prosjektet Bergsura inne som et spesifisert prosjekt.

## Skredpunkt

For årene 2023-2026 er det planlagt å utbedre seks skredsikringsprosjekter og akutte tiltak. Tabellen nedenfor viser oversikten over disse tiltakene. Kostnadene er foreløpige, og er på et usikkerhetsnivå på +/- 40 prosent.

### Tabell 7 Skredsikringsprosjekt som er planlagt å utbedre i perioden 2024-2027. Tallene er 2023-kroner.

Skredpunkt	Estimert kostnad i millioner kroner	Begrunnelse for prioritering
Fv. 450 Osafjellet	12,5	Prioritert veg og stor ulempe ved stengning pga. skred. Nær Nebbatjørn-skredpunktet.
Fv. 4678 Hegrefjellet	11	Skredfare.
Fv. 520 Åsjuvet	38	Prioritert veg og skredfare. Ønsker å gjennomføre samtidig som TOG-arbeider på fv. 520 Honganviktunnelen og Varstadtunnelen
Fv. 520 Raundalen	19	Skredfare og ulempe for fastboende ved stengning pga. skred. Ønsker å gjennomføre samtidig som TOG-arbeider på fv. 520 Honganviktunnelen og Varstadtunnelen
Fv. 4702 Sildafjelltunnel vest	1,7	Skredfare og trafikkfare ved utgang tunnel.

I tillegg til de seks tiltakene over, er det flere skredpunkt Rogaland fylkeskommune satser på å få utbedret. Nedenfor er en prioritert liste over skredsikringsprosjekter som ønskes utbedret i handlingsprogramperioden. I tillegg til disse prosjektene vil det være behov for å sette av 10 millioner årlig til akutte skredtiltak som forekommer. Dette vil bli gjennomført gjennom driftskontraktene, og summen vil variere år for år. Ubrukte midler kan brukes til planlagte tiltak. Kostnadene er foreløpige, og er på et usikkerhetsnivå på +/- 40 prosent.



**Tabell 8 Prioritert liste over ønskede skredsikringsprosjekter. Tallene er 2023-kroner.**

Prioritering	Skredpunkt	Estimert kostnad (mill. kr)	Begrunnelse for prioritering
1	Fv. 46 Iglatjørn	24,4	Prioritert veg og stor ulempe ved stengning pga. skred.
2	Fv. 450 Kammen	13,1	Prioritert veg og stor ulempe ved stengning pga. skred
4	Fv. 4318 Torgrimslitunnel vest	19,2	Skredfare og ingen omkjøringsmulighet
5	Fv. 450 Giljajuvet	8,8	Prioritert veg og stor ulempe ved stengning pga. skred. Ønsker å gjennomføre samtidig som TOG-arbeider på fv. 450 Giljajuvtunnelen og Skredlitunnelen.
6	Fv. 4634 Espedalsstranda I og II	11,9-36,8	Skredfare og ulempe for fastboende ved stengning pga. skred

#### 6.4.7 Planlegging

Det er avsatt 36,5 millioner årlig til planlegging av fylkesvegprosjekter, dette utgjør totalt 292 mill. kroner i handlingsprogramperioden. Programområdet dekker reguleringsplanlegging av konkrete, navngitte prosjekter.

Prosjektporteføljen i dette handlingsprogrammet er vesentlig mindre enn i Handlingsprogram for fylkesveg 2018-2021 (23). Dette er et bevisst grep, for å få bedre samsvar mellom hva som planlegges og hva som faktisk kommer til gjennomføring. Som tidligere nevnt innebærer dette at det vil være flere prosjekter som det har blitt jobbet med, men som i dette handlingsprogrammet ikke lenger har investeringsmidler. Fremover skal det som hovedregel kun skal jobbes med prosjekter som har finansiering i handlingsprogram/økonomiplan. Dette får den praktiske konsekvensen at pågående planlegging i ikke-prioriterte prosjekter avsluttes ved første naturlige avslutningstidspunkt. Tilsvarende vil det heller ikke startes opp ny planlegging av prosjekter uten finansiering i handlingsprogram/økonomiplan.

#### 6.4.8 Egenandel ny bypakke Haugesund

Som beskrevet nærmere i kapittel 4.2.4 om nye bompengepakker på Haugalandet er det i Handlingsprogrammet lagt inn 15,5 millioner i 2024, 21,6 millioner i 2025 og 37,1 millioner årlig i 2026-2031 til å dekke egenandel i ny bypakke Haugesund.

#### **6.4.9 Oppgradering av vegklasser**

I tråd med vedtak i behandlingen av Handlingsprogram for samferdsel 2023-2030, er det satt av 9,3 mill kr i 2024, 2025 og 2026 til tiltak som gjør det mulig å oppskrive enkelte strekninger i veglistene, slik at det for eksempel blir mulig å bruke større kjøretøy, som modulvogntog/tømmertransport. Dette er tiltak som vil komme næringslivet til gode.

#### **6.4.10 Vegtiltak knyttet til kraftkrevende industri**

I behandlingen av Handlingsprogram for samferdsel 2023-2030 ble det også satt av 15,5 mill kr årlig i 2023 og 2024, til å starte planlegging/regulering/oppstart av vei- og g/s-prosjekt som er rekkefølgekrav for utvikling av nye næringsområder for areal- og kraftkrevende industri i kommunene Bjerkreim, Time, Suldal og Vindafjord. I vedtaket står det at lokal medfinansiering, tredjepartsfinansiering osv i gjennomføring av prosjektene legges til grunn og at det kan inngås avtaler om dette.

I tråd med vedtaket disponerer samferdselsavdelingen disse midlene. Etter et møte med de omtalte kommunene i mars 2023 ble Time kommune tildelt 10 mill. kr. til arkeologiske registreringer i forbindelse med en eventuell ny omkjøringsveg på Kalberg og fylkeskommunen har satt av inntil 5 millioner kroner i 2023 for å bidra med prosjektet fv. 4296 i Bjerkreim.

Når det gjelder midlene som er satt av til dette 2024, vil fylkeskommunen gjøre en vurdering om hvordan disse skal fordeles i løpet av første kvartal 2024. Alle de fire nevnte kommunene, også Time og Bjerkreim som er tildelt midler i år, vil kunne bli vurdert.

## 7 Fylkeskommunale investeringer innen kollektiv - kapitalinnskudd til Kolumbus

For kollektiv er det lagt opp til årlige investeringer på mellom 30 og 88,5 mill. kroner, da hovedsakelig til ladeinfrastruktur for batterielektrisk drift. Disse investeringene gis i form av kapitalinnskudd (aksjeutvidelse) til Kolumbus AS.

Rogaland fylkeskommune og Kolumbus eier som hovedregel ikke kjøretøy og fartøy knyttet til kollektivtransport, men den kommende overgangen til batterielektrisk drift vil kreve investering i ladeinfrastruktur. Tidligere var det mulig å få Enovastøtte på 40 prosent av investeringskostnadene, men dette programmet er avviklet. I økonomiplanen er det lagt opp til investeringer til kollektivtransport i form av kapitalinnskudd til Kolumbus AS. Tabellen under viser hvordan disse fordeler seg i løpet av handlingsprogramperioden. Det er usikkerhet knyttet til årene etter 2026.

**Tabell 10 Investeringer knyttet til kollektivtransport i perioden 2024-2031 (millioner 2024 -kroner).**

Investeringer kollektivtransport (aksjeutvidelse Kolumbus AS)	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Tiltak								
Haugalandet buss					43			
Nytt sanntidsutstyr i forbindelse med nytt anbud			13,4					
Finnøy ferje ladeinfrastruktur					32,3			
Aksjeutvidelse Kolumbus uspesifisert						30	30	30
Hurtigbåt Ryflyke	31,6							

Investeringer kollektivtransport (aksjeutvidelse Kolumbus AS)	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Ferjesambandet Utsira - ladeinfrastruktur	39							
Ferjesambandet Lysefjorden - ladeinfrastruktur	13,3							
Ruteproduksjon Dalane - ladeinfrastruktur			32,3					
Ruteproduksjon Jæren - ladeinfrastruktur			53,8					
Ruteproduksjon Ryfylke nord - ladeinfrastruktur				32				
Ruteproduksjon Ryfylke sør - ladeinfrastruktur					45,7			
Sum	83,9	0	99,5	32	121	30	30	30