

Samferdselsstrategi for Rogaland 2026-2037



Rogaland
fylkeskommune

Innhold

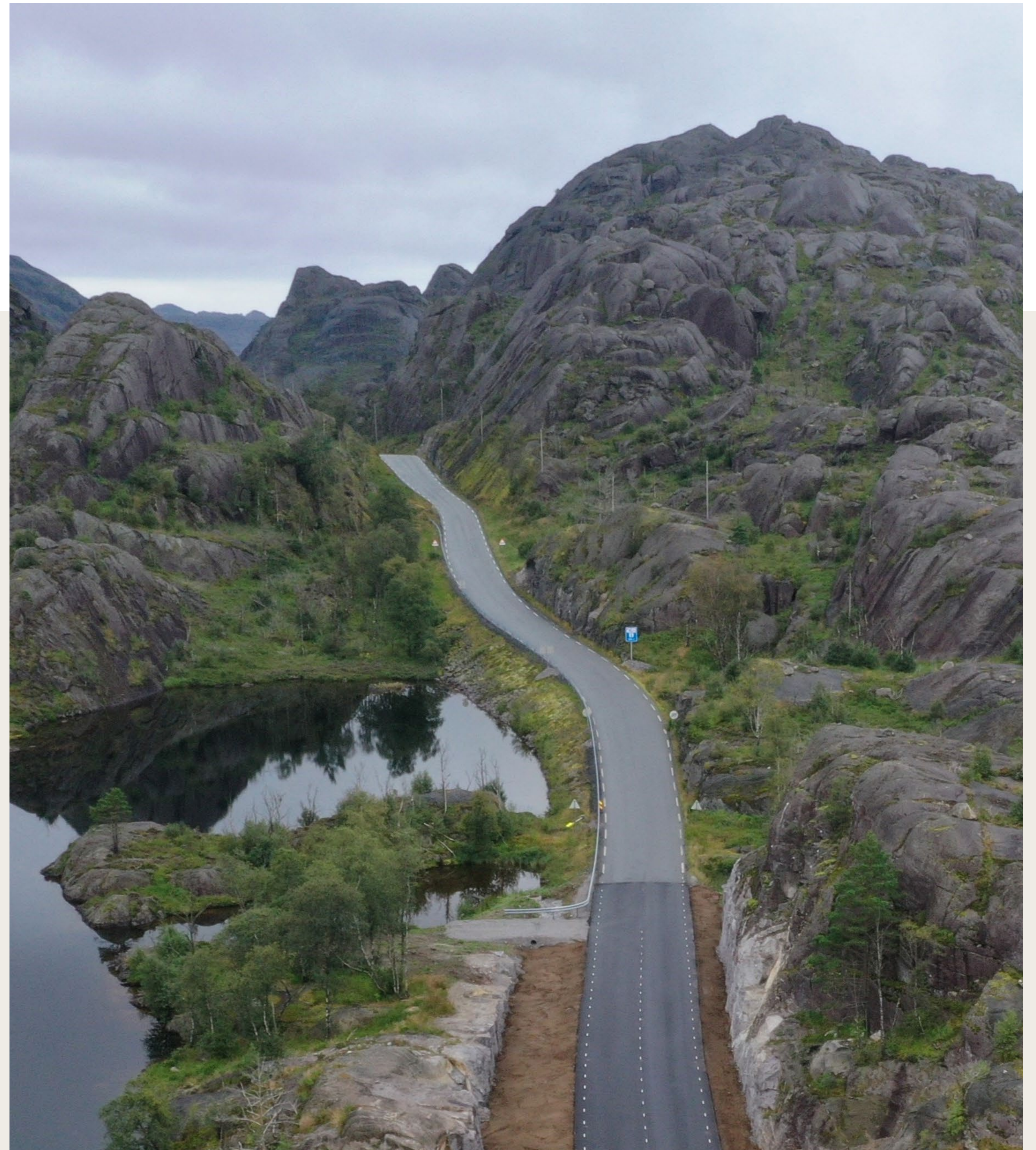
1

2

3

4

5



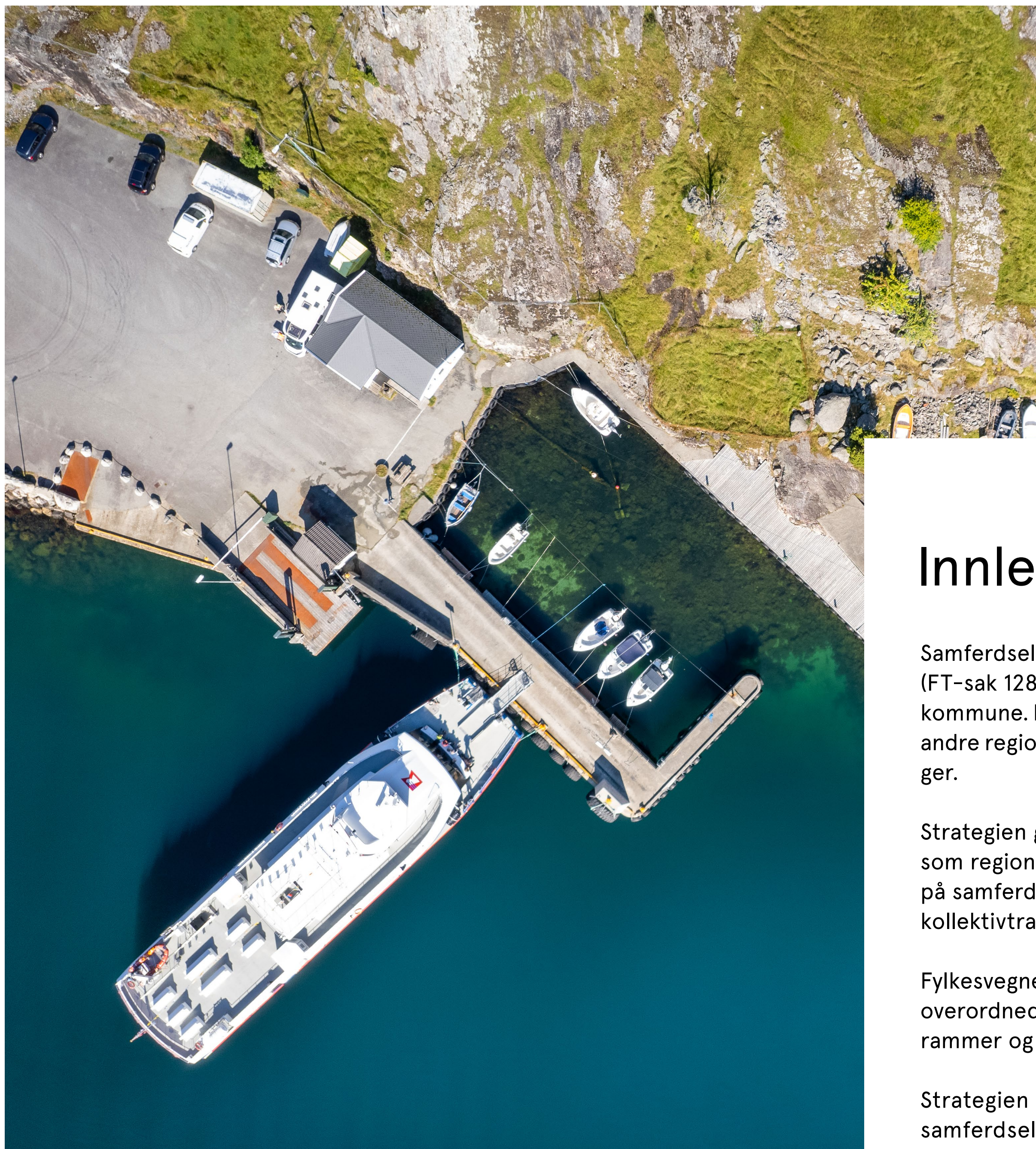


Foto: Øyvind Nesvåg

Innledning

Samferdselsstrategi for Rogaland ble vedtatt av fylkestinget i desember 2025 (FT-sak 128/2025) og er et overordnet strategidokument for Rogaland fylkeskommune. Den bygger på målene som er vedtatt i Utviklingsplan for Rogaland og andre regionale planer og forholder seg til nasjonale mål og statlige forventninger.

Strategien gir retning for hvordan fylkeskommunen skal forvalte sin rolle som regional samferdselsaktør og hvordan vi vil prioritere ressursene våre på samferdselsområdet. Dette inkluderer både ansvaret for fylkesvegnettet, kollektivtransport og den bredere rollen som samferdselsmyndighet i fylket.

Fylkesvegnettet skal både vedlikeholdes og videreutvikles. Strategien gir overordnede rammer og ambisjoner for dette. Videre gis det stedstilpassede rammer og ambisjoner for sykkel, gange og kollektiv.

Strategien legger blant annet grunnlag for et eget handlingsprogram for samferdsel, som gir oversikt over planlagte tiltak og investeringer.

Fylkeskommunens langsiktige utviklingsmål

Utviklingsplan for Rogaland 2025–2028 presenterer visjonen *Sammen for et grønt og attraktivt Rogaland* og har fokus på fellesskap, grønn omstilling og at Rogaland skal være et fylke der det er godt å bo, besøke og drive næring.

Utviklingsplanen identifiserer fire langsiktige utviklingsmål som også ligger til grunn for fylkeskommunens arbeid med samferdsel.



*Attraktive
lokalsamfunn,
tettsteder og byer*



*Konkurransedyktig
region*



*Helsefremmende og
inkluderende samfunn*



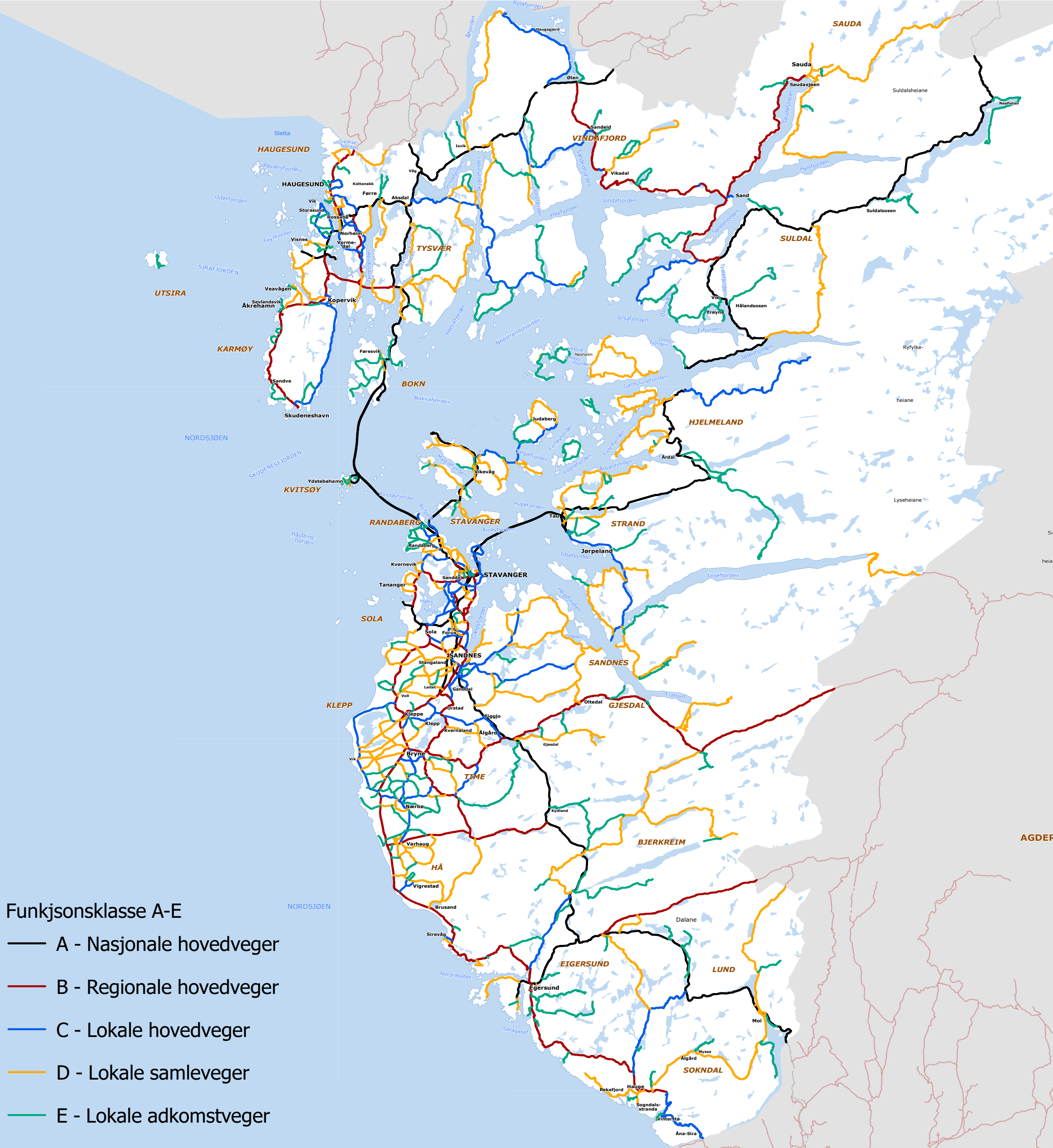
*Klimaomstilling og
livskraftig naturmiljø*



Foto: Øyvind Nesvåg

Rogaland fylkeskommune som samferdselsaktør

Fylkeskommunen har en viktig rolle når det gjelder transport og mobilitet. Hovedoppgavene er knyttet til fylkesvegnettet og kollektivtransport innad i fylket.



Vegeier

I Rogaland eier og drifter fylkeskommunen i overkant av 2500 km fylkesveg. Dette vegnettet binder fylket sammen, og inkluderer alt fra bynære gater til viktige ferdselsårer i distriktene. Ansvaret for fylkesvegnettet er både knyttet til drift og vedlikehold av eksisterende vegnett og til nye prosjekter som er under planlegging eller bygging (investeringer). Fylkesvegene er kategorisert i funksjonsklasser fra B til E (kategori A er riksveger/europaveger) basert på vegenes rolle i det regionale vegnettet.

Kollektivtransport

Fylkeskommunen har ansvar for offentlig kollektivtransport innad i fylket, herunder skoleskyss, som er den eneste lovpålagte kollektivtjenesten. Det strategiske ansvaret for det fylkeskommunale kollektivtilbudet er lagt til fylkeskommunen, men tjenestene administreres av Kolumbus AS, som er Rogaland fylkeskommune sitt mobilitetsselskap. Selskapet styres gjennom en rammeavtale og en årlig leveranseavtale, og den viktigste oppgaven er å sikre drift av buss, ferje og hurtigbåt for befolkningen i Rogaland.

Tilrettelagt transport og løyver

Gjennom ordningen for tilrettelagt transport kan mennesker med varige funksjonsnedsettelse, som ikke har mulighet til å benytte offentlig transport, søke fylkeskommunen om reisetilskudd. Fylkeskommunen har også ansvar for å utstede løyver for drosjer og andre kommersielle transporttjenester.

Kartet gir oversikt over funksjonsklasse A-E på vegnettet i Rogaland. Funksjonsklasse A er riksveger, øvrige oppmerkede veger utgjør fylkesvegnettet.

Samordningsansvar innen trafikksikkerhet

Utover ansvaret som vegeier, har fylkeskommunen ansvar for å tilrå og samordne tiltak for å fremme trafikksikkerhet i fylket. Samordningsfunksjonen ivaretas gjennom fylkestrafikksikkerhetsutvalget, dialog med kommuner og samarbeid med Trygg Trafikk, som blant annet gjennomfører holdningsskapende tiltak på vegne av fylkeskommunen.

Strategisk samfunnsutvikling

Fylkeskommunen har ansvar for å gi strategisk retning for regional samfunnsutvikling. Dette innebærer blant annet arbeid med regionale planer for samordnet areal- og transportplanlegging. Samferdsel og arealplanlegging er tett knyttet sammen, og god planlegging av kompakte byer og tettsteder kan bidra til å redusere transportbehovene og gjøre miljøvennlige reisemåter mer attraktive.

Som myndighetsnivå mellom kommune og stat, kan fylkeskommunen også bidra til å løfte regionale problemstillinger til nasjonalt nivå. Innen samferdsel gjelder dette eksempelvis i prosessene knyttet til Nasjonal Transportplan.

Uavhengig hvem som har ansvar og myndighet må transportsystemer fungere sammen for å sikre effektiv mobilitet. Fylkeskommunen har en viktig rolle i å synliggjøre behovet for koordinering mellom ulike transportformer og mellom kommunal, regional og statlig infrastruktur.

Oppdragsgiver for bompengepakker

Bompenger gir en viktig ekstra-finansiering for samferdselsprosjekter i Rogaland og resten av Norge. Når kommunene ønsker det, bistår fylkeskommunen med utvikling av bompengepakker som finansierer nye vegprosjekter, kollektiv- og gang-/sykkelprosjekter i fylket. Per nå har fylkeskommunen oppdragsgiver-ansvar for Bymiljøpakken på Nord-Jæren, Haugalandspakken og Bypakke Haugesund og fastlands-Karmøy.

Foto: Rogaland fylkeskommune



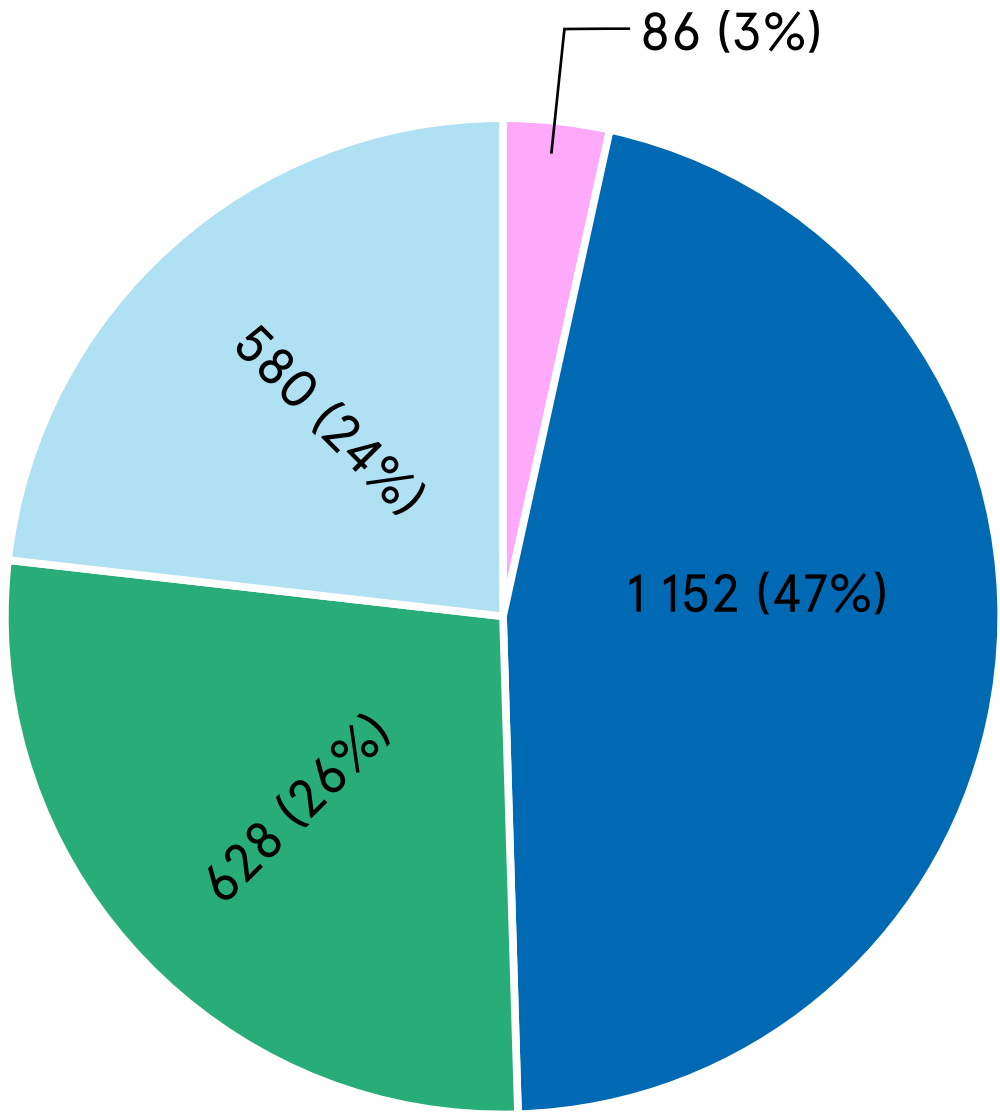
Økonomiske rammebetingelser

Omfanget av fylkeskommunens ansvar og tjenester innen transport og mobilitet gjør at samferdsel er en vesentlig post i fylkeskommunens budsjett – både når det gjelder drift og investeringer.

Fylkeskommunal investeringsramme ligger på om lag 640 mill. kr. årlig (inkludert investeringer til Kolumbus). Bompengefinansierte prosjekter på fylkesveg kommer i tillegg og utgjør om lag 1,8 milliarder årlig*. Når det gjelder drift, er det i fylkeskommunens budsjett satt av om lag 925 millioner til drift av fylkesvegnettet og om lag 1,4 milliarder årlig til Kolumbus sitt rutetilbud. I tillegg til de fylkeskommunale midlene disponerer Kolumbus billettinntekter, som utgjør om lag 500 millioner, og øremerkede tilskudd fra staten gjennom byvekstavtalen på Nord-Jæren på 360 millioner.

Figurene til høyre gir oversikt over fordelingen av henholdsvis investerings- og driftsmidler knyttet til samferdsel.

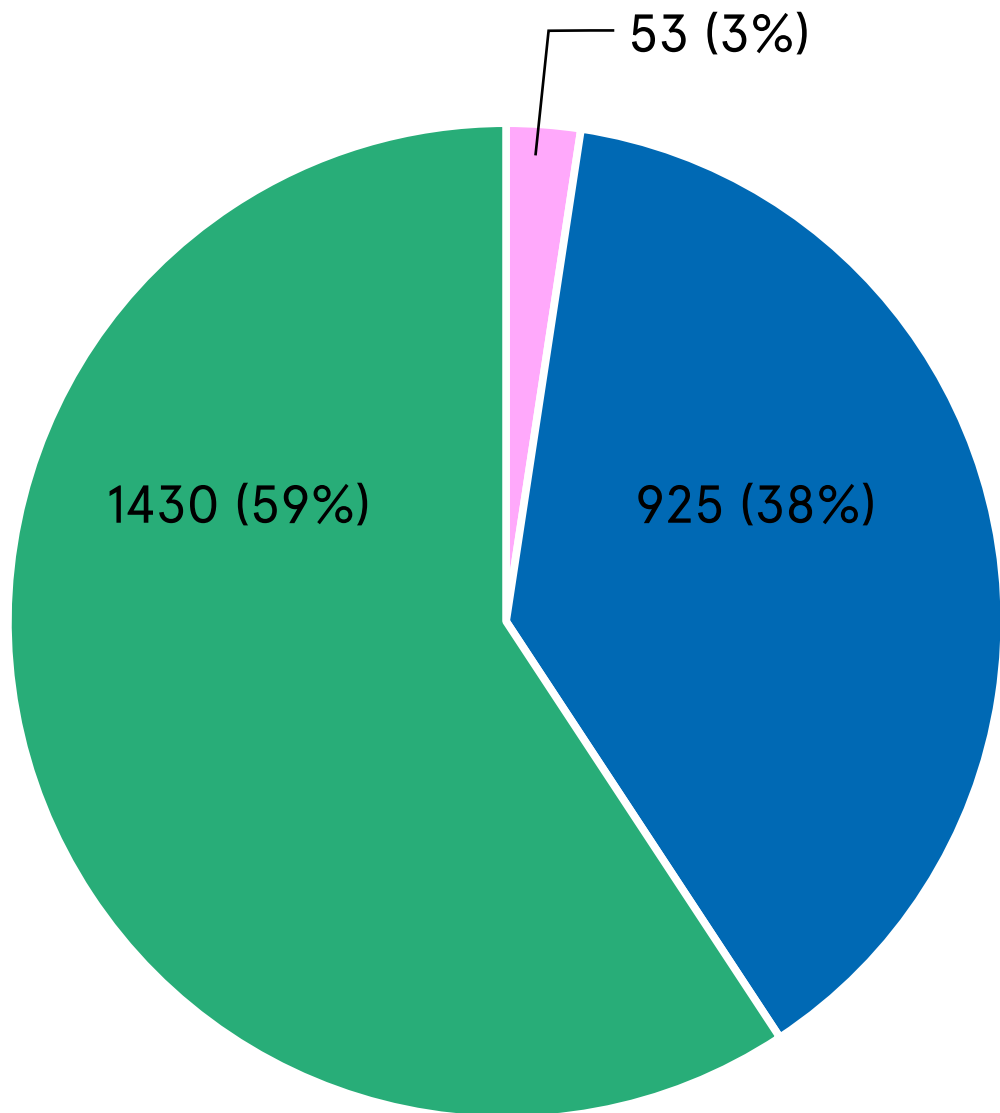
* prosjekter finansiert med eksterne midler: bompenger + statlige byvekstavtalemidler (tallene er basert på gjennomsnitt for årene 2025-2032)



Investeringer Samferdsel
Årlig gjennomsnitt 2025 - 2032 (mill. kroner)

- Kollektivtransport
- Bussveien
- Fylkesveger - eksterne midler
- Fylkesveger- ordinære fylkesmidler

Figuren viser fordelingen av investeringer knyttet til samferdsel i Rogaland fylkeskommune i perioden 2025-2032. Av disse investeringene er 24 prosent finansiert med fylkeskommunale investeringsmidler. Øvrige prosjekter er eksternt finansiert. Tallene inkluderer mva.

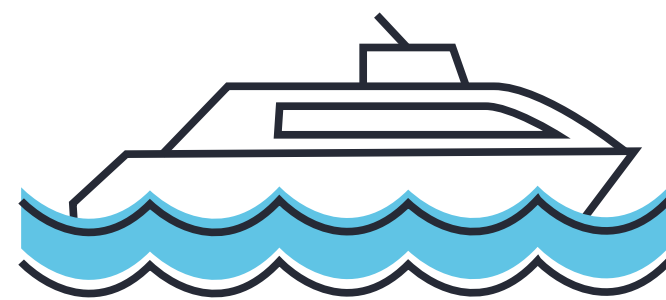


Driftbudsjett 2025
2.4 mrd. kroner

- Overordnet samferdsel
- Fylkesveger
- Drift kollektiv

Figuren viser fordelingen av fylkeskommunens driftsmidler som er knyttet til samferdsel. 59 prosent er knyttet til kollektivtransport og 38 prosent til drift av fylkesvegene. Overordnet samferdsel inkluderer en reservepott som er satt av til uforutsette klimahendelser. Tallene som er oppgitt i figuren er eks. mva.

Visste du at...



Det fylkeskommunale ferje- og hurtigbåttilbudet anløper over 60 ulike kaier.

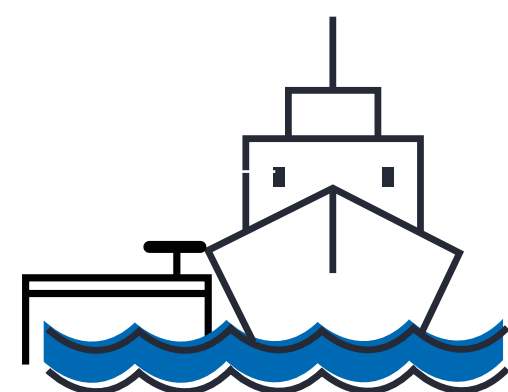


Foto: Rogaland fylkeskommune

Rundt 70 prosent av investeringene på fylkesvegnettet i Rogaland er finansiert gjennom eksterne midler, i hovedsak bompenger.



Foto: Chris Henry



Fylkesvegnettet i Rogaland inkluderer 1091 bruer, 71 tunneler og 46 kaier.



Foto: Øyvind Nesvåg

Kolumbus sørger hver dag for at over 17 000 elever i Rogaland kommer seg trygt til skolen – med buss, båt og/eller drosje.



Ca. 5000 brukere får hvert år tilskudd til å benytte tilrettelagt transport.

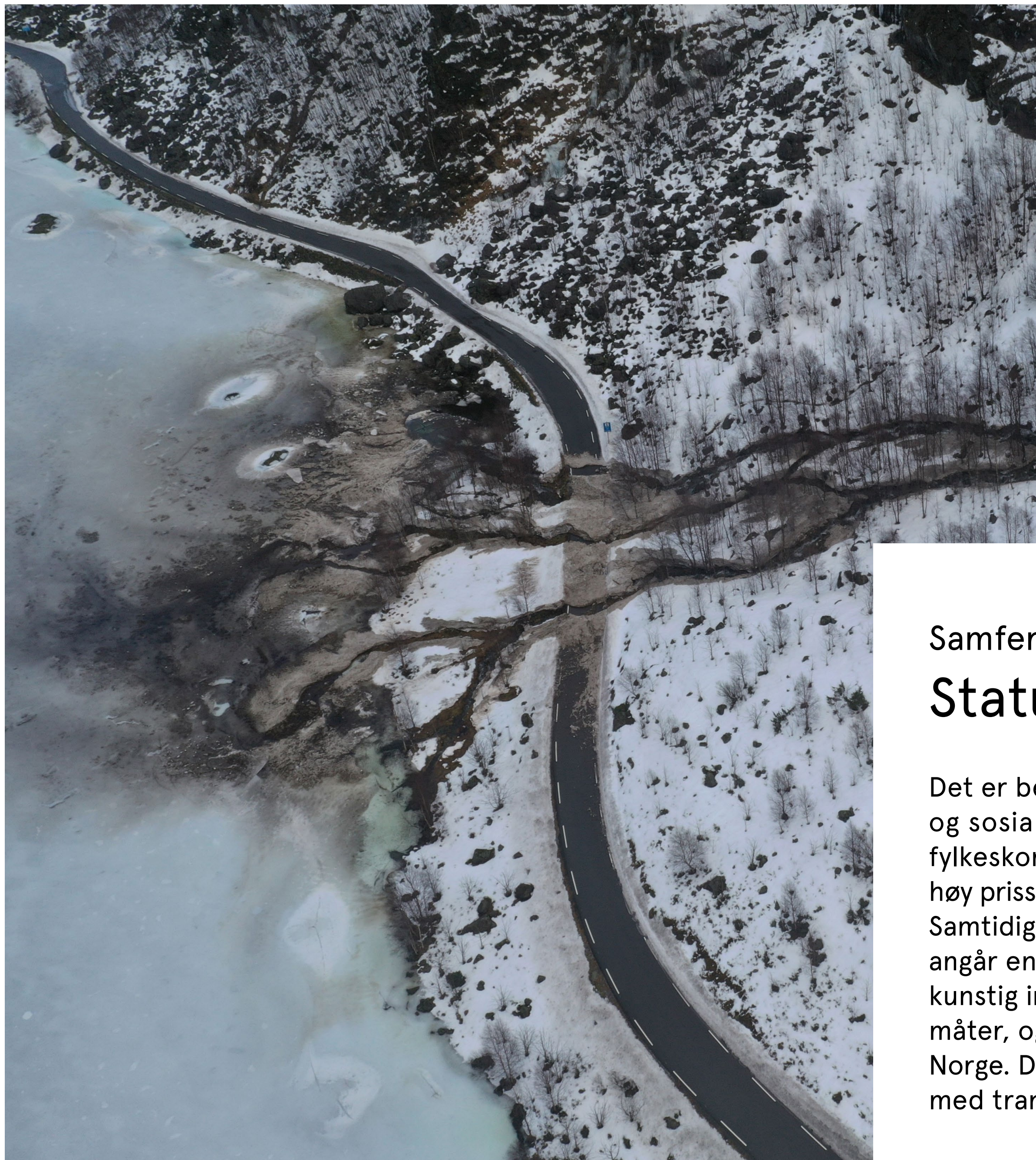


Foto: Gaute Haugen Sandnes

Samferdsel i Rogaland: Status og utfordringer

Det er behov for omstilling for å møte økonomiske, miljømessige og sosiale utfordringer i dagens samfunn. Kommuner og fylkeskommuner over hele landet har på grunn av blant annet høy prisstigning fått økte kostnader og må prioritere pengebruken. Samtidig er verden i endring. Sikkerhetspolitiske omveltninger angår en hel verden, klimaet endrer seg, naturen bygges ned, kunstig intelligens er i ferd med å utfordre tradisjonelle arbeidsmåter, og eldre utgjør en stadig større andel av befolkningen i Norge. Dette er eksempler på forhold som også påvirker arbeidet med transport og mobilitet.

Vedlikeholdsetterslep og forfall

Rogaland fylkeskommune gjennomførte i 2023 en kartlegging av tilstanden på fylkesvegene, inkludert bruer, kaier og tunneler. Kartleggingen viste at forfall og vedlikeholdsetterslep utgjorde ca. 15 mrd. kr, hvorav selve vegene sto for ca. 60 %. Samtidig gjorde Statens vegvesen en nasjonal kartlegging, som indikerte at etterslepet samlet i hele landet hadde økt med ca. 50 % over en 10-årsperiode. Med dagens økonomiske rammer vil etterslepet av vedlikehold fortsette å øke raskere enn utbedringstakten.

Krav om tunneloppgradering

Tunnelsikkerhetsforskriften for fylkesveg krever oppgradering av 24 fylkesveg tunneler i Rogaland innen 2040. Kostnadene ved tunneloppgraderingene er antatt å ligge mellom 1,6 og 2,5 milliarder, og det er uklart hvor stor del av dette som blir kompensert gjennom økt rammetilskudd fra staten. Flere enkelt-tunneler har et kostnadsestimat for oppgradering som overgår de største ordinære investeringsprosjektene på fylkesvegnettet. Manglende oppgradering kan i ytterste konsekvens føre til at tunneler mister sikkerhetsgodkjenningen og dermed også brukstillatelsen.

Trafikksikkerhet

Trafikksikkerhet er en integrert del av arbeid på fylkesvegnettet i Rogaland. Både nybygging, vedlikehold og mindre oppgraderinger bidrar til å øke trafikksikkerheten for trafikantene.

Det har vært en tydelig nedadgående utvikling i antall drepte og hardt skadde i Rogaland de siste årene, selv om det har vært enkelte år med noen høyere ulykkestall. Møteulykker og utforkjøringsulykker er blant de største utfordringene på fylkesvegnettet. Av trafikantgrupper er MC sterkt representert, da særlig i utforkjøringsulykker. Syklister anses også som en særlig ulykkesutsatt gruppe.

Foto: Mag Owker



Klimaendringer og konsekvenser for fylkesvegene

Klimaendringene vil gi økt risiko for skade på veginfrastrukturen, spesielt fra kraftige nedbørhendelser, med flom, skred og stormflo. Dette gjør at klimatilpasning gjennom rett dimensjonering er viktig både i bygging, drift og vedlikehold av vegnettet.

Videre har naturen en viktig egenverdi og kan bidra til å begrense effektene av klimaendringene. Etablert skog med store trær kan stabilisere jordskråninger, og vegetasjon kan bidra til å forsinke avrenning og flomtopper.

Klimagassutslipp

Nasjonale klimamål krever at utslippene fra transportsektoren reduseres, både i arbeidet med veginfrastruktur og i transportarbeidet. I fylkeskommunens eget klimaregnskap står samferdsel for over 90 prosent av CO₂-utslippene. Utslipp fra kollektivtransport på land og sjø står for litt over 70 prosent av fylkeskommunens totale klimagassutslipp, mens utslipp knyttet til bygging, drift og vedlikehold av fylkesveier står for mellom 20 og 25 prosent.

Krav om 30 prosent vekting av klima og miljø i offentlige anbud, samt krav om nullutslippsteknologi i alle nye buss- og ferjekontrakter vil bidra til en reduksjon i fylkeskommunens klimagassutslipp. Dette krever imidlertid kompetanse å følge opp og gir økte kostnader, både i vegprosjekter og i kollektivdriften. Utslippsfri kollektivtransport på Nord-Jæren vil alene redusere fylkeskommunens samlede klimagassutslipp med over 20 prosent.

Store kostnadsøkninger i kollektivtransporten

Kollektivtransporten i Norge står overfor betydelige økonomiske utfordringer. Statlige krav om nullutslipp i nye anbud har kommet uten tilhørende finansiering, og den generelle kostnadsveksten i kontraktene har vært større enn veksten i statlige rammeoverføringer. Dette har ført til store kostnadsøkninger for fylkeskommunene. Sammen med generelt økt press på offentlige budsjetter, gjør dette at det er utfordrende å balansere samfunnets forventninger om et konkurransedyktig og tilgjengelig kollektivtilbud opp mot de økonomiske rammebetingelsene.



Foto: Gaute Haugen Sandnes

Befolkningsveksten har avtatt og andelen eldre øker

Rogaland har lenge hatt høy befolkningsvekst og økonomisk vekst, og dette har gitt flere biler på vegene og økt transport. I årene som kommer forventes veksten i yrkesaktiv alder å bli lavere og andelen eldre øker. Siden pensjonister i mindre grad benytter bil og buss i de mest trafikkerte periodene, forventes ikke behovet for kapasitet i rushtiden å øke. På den annen side kan det gi utfordringer at et økende antall hjemmeboende eldre uten mulighet til å bruke egen bil, vil være avhengig av andre transportmåter.

Samfunnssikkerhet og beredskap

Sikkerhetspolitiske omveltninger, krig, flyktninger og krevende naturhendelser har de siste årene satt søkelyset på arbeid med samfunnssikkerhet og beredskap. Hendelsene er påminnelser om en verden og et klima i endring, og viser at det er et økende behov for å jobbe målrettet og helhetlig med samfunnssikkerhet og beredskap. Samferdselsinfrastrukturen er viktig for å ivareta kritiske samfunnsfunksjoner, og fylkeskommunen har en rekke plikter knyttet til blant annet forskrift om sivil transportberedskap. Digitalisering og overgang til nullutslippskjøretøy gir nye former for sårbarhet og risiko som må håndteres.

Teknologi og innovasjon

Teknologi vil i enda større grad enn før spille en rolle for samfunnsutviklingen. Nye kommunikasjonsmåter kan gi redusert transportbehov, og nye teknologiske løsninger kan bidra til bedre og mer effektiv bruk av ressurser – for eksempel gjennom smart trafikkstyring, sikkerhetsteknologi og andre nyvinninger.

Særlig innen kunstig intelligens (KI) har utviklingen de siste årene vært enorm. Rett bruk av KI vil for eksempel kunne effektivisere arbeidsprosesser og være et viktig verktøy for bedre utnyttelse av data- og kunnskapsgrunnlag i arbeidet med samferdsel.

Foto: Øyvind Nesvåg

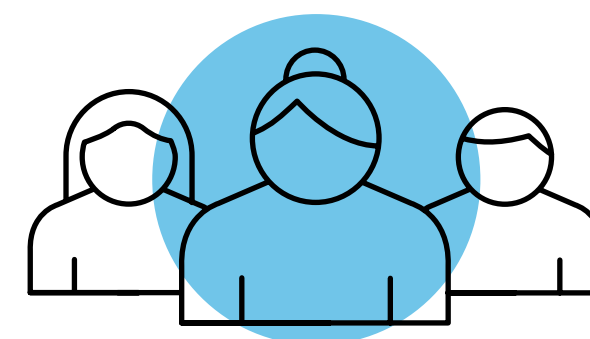


Visste du at...



Foto: Rogaland fylkeskommune

Kolumbus sørger for over 142 000 daglige reiser, hvor om lag 8 av 10 er på Nord-Jæren

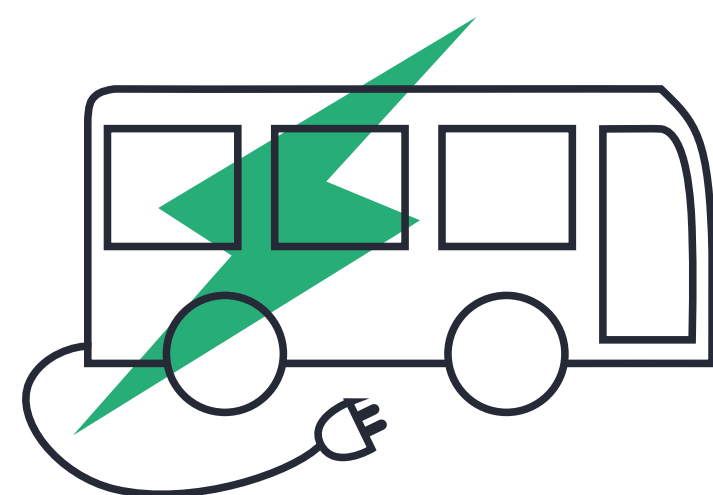


Fylkeskommunen har ansvar for å organisere den regionale sivile transportberedskapen ved kriser i fred eller ved beredskap og krig.

Foto: Espen Mills, Kolumbus



Foto: Michelle Folgerø



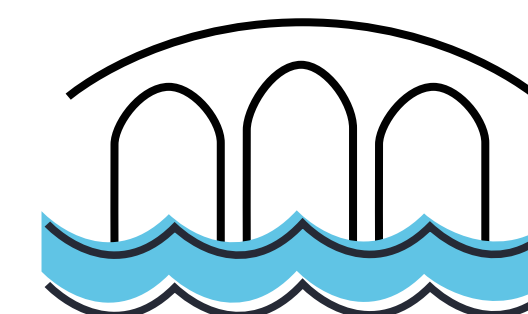
Overgang til utslippsfrie busser i kontraktene på Nord-Jæren, Jæren og Dalane utgjør en reduksjon på nesten 30 prosent av Rogaland fylkeskommunes totale klimagassutslipp.



Foto: Rogaland fylkeskommune



Det per er 2025 registrert 113 skredpunkt på fylkesvegene i Rogaland, tilsvarende 32 kilometer skredutsatt veg.



I forbindelse med restaureringen av Hølland bru fant arkeologer flere ovner og mengder med keramikk. Arkeologisk museum mener dette er det første dokumenterte keramikkverkstedet i Rogaland fra jernalderen.



Foto: Rogaland fylkeskommune

Ulike steder har ulike behov

Rogaland er et sammensatt fylke, der utfordringer og forutsetninger for transportutvikling er ulik fra de større byområdene, store og små tettsteder, og til spredtbygde områder.

I byområdene på Nord-Jæren og Haugesund er det vedtatt nullvekstmål for personbiltransport av hensyn til framkommelighet, miljø og byutvikling – samtidig som det er gode muligheter for gåing, sykling og kollektivtransport.

I mer spredtbygde områder kan det være utfordrende å sikre god tilgjengelighet for alle med et trafiksikkert, pålitelig og robust vegnett, samtidig som avstandene gjør det vanskeligere å gå eller sykle.

I alle byer og tettsteder legges prinsippet om «innenfra og ut» til grunn.

Følgende tre stedskategorier setter rammer for ambisjonsnivå for sykkel, gange og kollektivtransport, dette er også beskrevet i de regionale planene for areal og transport i Rogaland:



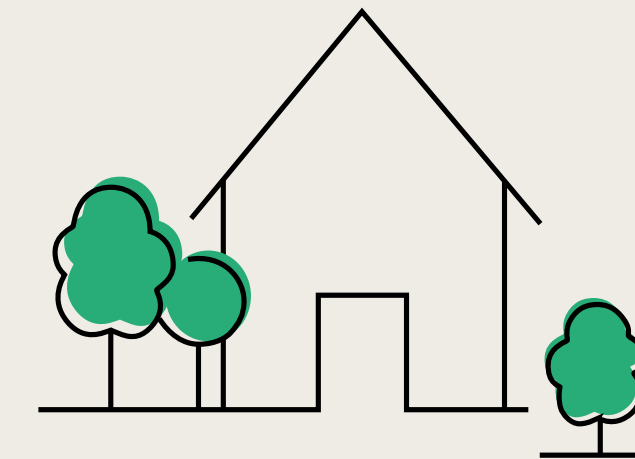
Større byområder med nullvekstmål:

- Nullvekstmålet setter rammer for en helhetlig virkemiddelbruk innen areal- og transportutvikling på Nord-Jæren og i Haugesund/fastlands-Karmøy.
- Ny infrastruktur og kapasitet planlegges med utgangspunkt i trafikant-hierarkiet (gåing – sykling – kollektiv – næringstransport – personbil).
- Det planlegges for effektiv kollektivtransport på ruter som har markedsgrunnlag for dette.



Mindre byer og større tettsteder:

- Transportinfrastruktur tilrettelegges for å bygge opp under en miljøvennlig by- og tettstedsutvikling.
- Det tilrettelegges for at mest mulig av veksten i intertransporten kan tas med sykkel og gange.
- Regionale kollektivruter kan være et alternativ til personbil på reiser mellom byer og tettsteder.



Små tettsteder og spredtbygde områder:

- Planlegging for gåing og sykling tar utgangspunkt i lokale målpunkt, trafiksikkerhet og skoleveg.
- Grunntilbud for kollektivtransport ivaretas med utgangspunkt i skoleruter.
- Utenfor tettstedene baseres persontransport i hovedsak på bruk av bil.



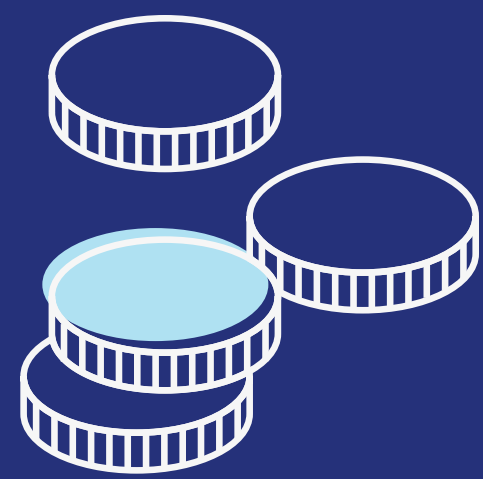
Foto: Mag Owker

Overordnet målsetning

En bærekraftig samferdelssektor i Rogaland

På bakgrunn av Utviklingsplan for Rogaland, utfordringsbildet og fylkeskommunens ansvarsområde innen samferdsel, er den overordnede målsetning for arbeidet med samferdsel at Rogaland fylkeskommune skal utvikle en bærekraftig samferdelssektor.

Fire innsatsområder på vegen mot en bærekraftig samferdselssektor



*Mest mulig samferdsel
for pengene*



*Et klima- og
naturvennlig
samferdselssystem*



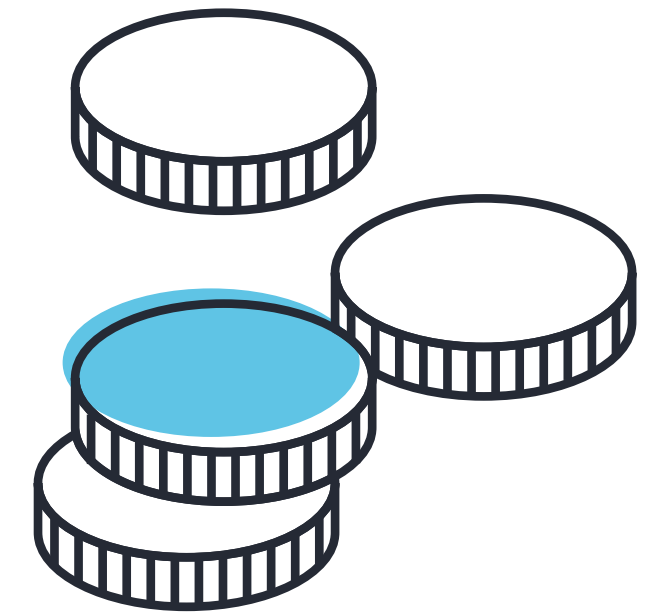
*Transport for
fremtidens behov*



*Trafikksikker
transport for alle*

Mest mulig samferdsel for pengene

Begrenset økonomisk handlingsrom, kostnadsøkninger og store behov krever grundige prioriteringer når det gjelder ressursbruk på samferdselsområdet i årene som kommer.



Vedlikehold og utbedringer foran nyinvesteringer

Vedlikeholdsetterslepet på fylkesvegnettet kan føre til forfall og behov for mer omfattende investeringer frem i tid. Det er derfor viktig at vi tar vare på det vi har, og prioriterer vedlikehold, utbedringer og tilrettelegging av eksisterende vegnett foran nye større prosjekter. I dette ligger det også at en del av fylkeskommunens vurderinger av ulike investeringer vil være å se etter prosjekter og tiltak som kan bidra til reduserte drifts- og vedlikeholdsutgifter.

Fylkeskommunale investeringsmidler og bompenger

Bompenger er et hjelpemiddel som bidrar til å realisere prosjekter som ellers ikke ville latt seg finansiere, men det bør samtidig gjøres en konkret vurdering fra sak til sak hvor bompengefinansiering egner seg. På steder med lavt trafikkgrunnlag vil driftskostnadene kunne bli relativt sett store, og høye bompengenivåer vil både kunne ha sosiale utfordringer, svekke prosjektets nytteverdi i innkrevingsperioden og være til

hinder for ønsket regional utvikling.

Brukerfinansiering kan gi mulighet for nye prosjekter, men ikke alle delene av fylket har tilstrekkelig trafikkgrunnlag til å benytte seg av dette. For å sikre et tilfredsstillende fylkesvegnett i hele Rogaland, vil derfor fylkeskommunale investeringsmidler prioriteres til de områdene hvor det ikke er mulighet for bompengefinansiering. Unntatt fra dette er fornyingsprosjekter og mindre trafikksikkerhetstiltak som er nødvendige for å ivareta fylkeskommunens ansvar som vegeier.

«Godt nok»

Den økonomiske situasjonen gjør at flere prosjekter må vurdere enklere og mindre omfattende løsninger. Fylkeskommunen skal sikte på løsninger som er «gode nok», både når det gjelder investeringer og innen drift og vedlikehold. Løsningene som velges vil avhenge av blant annet stedlige forhold og brukerpotensiale. En «godt nok»-tilnærming kan bety fravik fra vegnormalene og vil kreve godt samarbeid med kommunene. Målet er å få til flere prosjekter som samlet gir mer nytte,

heller enn noen få som holder svært høy standard. Ved valg av enklere løsninger er det viktig å vurdere alle kostnader gjennom hele prosjektets levetid, slik at høyere driftskostnader ikke overstiger innsparingene fra byggefasen.

Buss, ferje og hurtigbåt for fastboende og pendlere

Kollektivtjenestene i fylket er under et stort økonomisk press, samtidig som samfunnet og nullvekstmålet stiller krav om et godt kollektivtilbud. I tiden som kommer blir det derfor nødvendig å jobbe med effektivisering og kostnadsreduserende tiltak fremfor å utforske ny teknologi og nye mobilitetsløsninger. Kollektivtransportens kjernevirksomhet – det vil si buss, ferje og hurtigbåt – vil ha hovedfokus, og fastboende og pendlere prioriteres foran fritidsreiser og turisme.

Prioritere eksisterende vegnett	Fylkeskommunen vil begrense nyinvesteringer ved å optimalisere og utbedre dagens veger. Drift og vedlikehold går foran nye prosjekter.
«Godt nok»	Fylkeskommunen skal planlegge og tilrettelegge for kostnads- effektive løsninger gjennom å balansere ambisjonsnivå, hånd- bokkrav og lokale behov. Fravik fra vegnormalene skal vurderes.
God samhandling	Fylkeskommunen vil vektlegge god samhandling med kommuner og andre eksterne aktører, for eksempel gjennom koordinering av tiltak.
Fylkeskommunal finansiering	Fylkeskommunen vil bruke egne investeringsmidler i områder uten bompengepotensial. Unntatt fra dette er fornyingsprosjekter og mindre trafikksikkerhetstiltak.
Ekstern finansiering	Fylkeskommunen vil vurdere ulike finansieringsformer, eksempelvis ved å være pådriver for eksterne finansieringsbidrag i prosjektene og rekkefølgekrav. Bompenger kan vurderes.
Kollektivtransportens kjernevirksomhet	Fylkeskommunen vil i arbeidet med kollektiv og mobilitet prioritere ruteproduksjon for buss, båt og ferje, samt skoleskyss.
Arbeidsreiser og fastboende	Fylkeskommunen vil prioritere lokalbefolkning og pendlere i den strategiske ruteplanleggingen.

Foto: Rogaland fylkeskommune



Et klima- og naturvennlig samferdselssystem

Klima- og naturkrisen påvirker transport og infrastruktur. Utslippene fra transport må ned, samtidig som vi må sikre at veier og annen infrastruktur tåler et endret klima. I tillegg må vi ta hensyn til naturmangfoldet slik at verdifulle økosystemer bevares.



Klimatilpasning av fylkesvegnettet

For å kunne iverksette tiltak for å begrense risiko og sårbarhet og hindre eller redusere skader og ulemper, må fylkeskommunen ha oversikt over hvordan klimaendringene påvirker fylkesvegnettet.

I Rogaland er det forventet flere skred i årene som kommer, særlig vannutløste skred som følger av kraftig nedbør. Skredsikring vil derfor fortsatt være et prioritert område. Effektiv beredskap ved ekstremvær og gode varslingsystemer vil også være viktig for å håndtere dette. Naturbaserte løsninger, som utnytter naturens iboende tilpasningskapasitet, fleksibilitet og robusthet, er ansett som viktige i arbeidet med klimatilpasning, men det er behov for mer kunnskap om muligheter, effekt og kostnader.

Unngå prosjekter som er særlig miljøbelastende

Nye vegprosjekter innebærer inngrep i areal og natur, samt utslipp knyttet til materialbruk og anleggsfase. Enkelte vegprosjekter kan bidra til lavere klimagassutslipp i driftsfasen, men vegprosjekter kan også føre til mer trafikk i framtiden. Et viktig tiltak for å unngå klima- og miljøbelastning er derfor å veie behovene for vegprosjekter opp mot konsekvenser for natur, klima, landskap og jordvern.

Ressurseffektiv klima- og miljøinnsats

Offentlige innkjøpere er pålagt å vekte klima- og miljøhensyn i anskaffelser. For å kunne etterleve kravene på en mest mulig kostnadseffektiv måte, er det nødvendig med god oversikt og tilstrekkelig kompetanse. Dette forutsetter blant annet kunnskap om hvilke klima- og miljøtiltak som gir størst effekt, slik at

prioriteringene kan rettes dit det er høyest effekt per investert krone. Klima- og miljøtiltak ut over det som kreves i lover og forskrifter, skal vurderes konkret i lys av behov, kostnader og forventet nytte. Miljøtiltak som gir besparelser i fremtidig drift- og vedlikehold, bør innføres der det er mulig.

Hvordan vil Rogaland fylkeskommune arbeide for et klima- og naturvennlig samferdselssystem?

<i>Redusere klimagassutslipp</i>	Fylkeskommunen vil prioritere utslippskutt der det gir størst effekt per investert krone.
<i>Klimatilpasning</i>	Fylkeskommunen skal ha oppdatert kunnskap om hvordan klimaendringer påvirker fylkesvegnettet og vil prioritere tiltak som gir en robust infrastruktur som tåler morgendagens klima.
<i>Naturmangfold og naturbaserte løsninger</i>	Fylkeskommunen vil utforske muligheter, effekter og kostnader ved bruk av naturbaserte løsninger.
<i>Videreutvikle eksisterende vegnett</i>	Også av hensyn til klima og miljø vil fylkeskommunen prioritere oppgradering og optimalisering av eksisterende infrastruktur.

Foto: Georg Lunde



Transport for fremtidens behov

Transportsystemet må planlegges for framtidens behov. Det skal bygge opp under fylkeskommunens målsetting om attraktive lokalsamfunn, tettsteder og byer og bidra til å styrke Rogaland sin konkurransedyktighet ved å ta hensyn til næringslivets transportbehov.

Attraktive byer og tettsteder

I byer og tettsteder skal det være enkelt og attraktivt å gå, sykle og reise kollektivt. På kortere reiser er det ønskelig at flest mulig lar bilen stå. Aktive transportvaner styrker folkehelsen og øker livskvaliteten for den enkelte. Mindre biltrafikk kan frigjøre plass til andre kvaliteter, redusere støy og lokale utslipp og bidra til mer attraktive byrom. En høy andel syklende og gående i byområder vil kunne redusere investerings- og vedlikeholdsbehov utløst av høy bilandel.

God tilpassing og utforming av nye samferdselsprosjekt er også viktig for å bevare kulturmiljø og styrke steders attraktivitet.

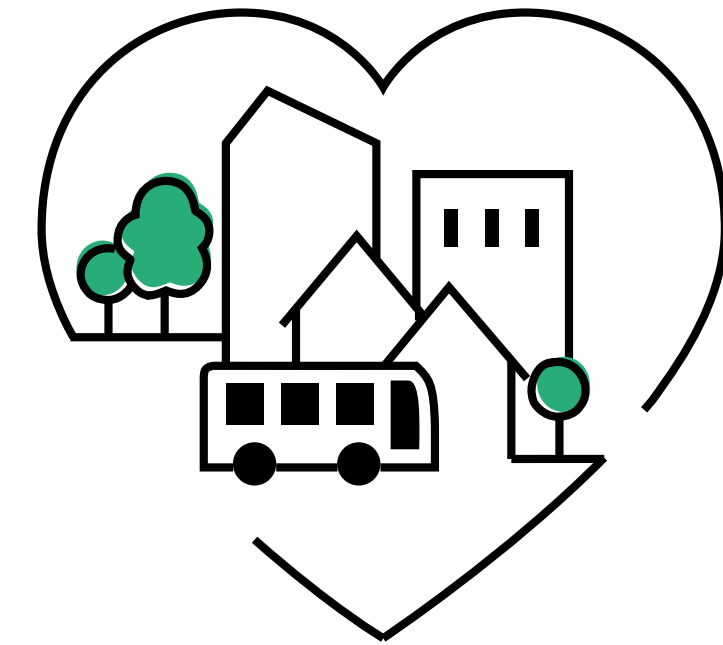
Næringstransport

Rogaland er et industrifylke med mange etablerte næringsområder, og et effektivt og helhetlig transportsystem er avgjørende for konkurransekraften. Fylkeskommunen har som vegeier ansvar for å tilrettelegge for nærings- og gods-transport som ivaretar framkommelighet, trafiksikkerhet og miljøhensyn. Kartlegging av behov i dialog med næringslivet og kommuner, redusering av flaskehalser og tilrettelegging for blant annet modulvogntog på fylkesvegnettet, er sentrale tiltak.

Fylkesvegnettet må også ses i sammenheng med nasjonal og kommunal infrastruktur for gods, både på vei, jernbane og sjø. Dette arbeidet krever samarbeid med nasjonale myndigheter, kommuner og næringslivet for å sikre løsninger som støtter både næringsutvikling og bærekraftige transportløsninger for ulike trafikantergrupper.

Demografiske endringer

Fylkeskommunen skal gjennom helhetlig areal- og transportplanlegging legge til rette for et bærekraftig transportsystem som møter behovene til en befolkning i endring. En økende andel hjemmeboende eldre som ikke selv kjører bil, er en del av dette, men også andre sårbare grupper – som for eksempel flyktninger, har behov for tilgjengelige mobilitetsløsninger. Samlet utgjør dette komplekse problemstillinger som angår hele fylket og hvor gode løsninger vil kreve samarbeid på tvers av forvaltningsnivå og med andre aktører. Formålet er å sikre en samordnet, funksjonell arealbruk med korte avstander til tjenester, redusert transportbehov og universell tilrettelegging for alle i fylket.



Endringer i fylkesvegnettet

Flere pågående riksvegprosjekter skaper forventninger om at fylkeskommunen vil overta deler av riksvegnettet i Rogaland – med tilhørende driftskostnader. Fylkeskommunen må ta en aktiv rolle i å vurdere hvilke veger det er naturlig at skal overføres til fylkeskommunen. Fylkesvegnettet skal utvikles og tilpasses slik at det støtter regional utvikling og dekker de viktigste transportbehovene. I dette ligger det også at veger uten regional betydning kan vurderes å bli overført til kommuner eller private aktører gjennom etablerte prosesser.

Teknologi og innovasjon.

Teknologiutvikling og innovasjon blir en viktig del av framtidens transport. Fylkeskommunen skal ikke utvikle teknologi selv, men må ha nok ressurser, kunnskap og oversikt til å ta i bruk nye løsninger når de er klare. Deltakelse i pilotprosjekter kan gi verdifull kunnskap, både når det gjelder konkrete løsninger, nye arbeidsmåter eller metoder for bedre innhenting og analyse av data. For eksempel kan smart trafikkstyring gi bedre utnyttelse av fylkesveiene, ny teknologi kan gi mer innsikt i folks reisevaner, og nye varslingssystemer kan øke sikkerheten mht. skred. Der det kan bidra til å løse oppgaver mer effektivt, skal ny teknologi og innovative løsninger vurderes. Det vil også være viktig å ha et bevisst forhold til muligheter og utfordringer knyttet til bruk av KI i samferdselsarbeidet.

Hvordan vil Rogaland fylkeskommune tilrettelegge for fremtidens transportbehov?	
<i>Styrke regional utvikling</i>	Fylkeskommunen vil prioritere samferdselsinvesteringer som øker attraktiviteten til tettsteder og forbedrer næringslivets konkurransekraft.
<i>Nullvekst byområder</i>	Gjennom forpliktende partnerskap på Nord-Jæren og Haugesund /fastlands-Karmøy arbeider fylkeskommunen for helhetlig areal- og transportutvikling med nullvekst i personbiltrafikk.
<i>Sykkel og gange i tettbygde strøk</i>	Fylkeskommunen vil bidra i arbeidet med å gjøre det attraktivt å sykle og gå i byområder og innenfor tettstedene.
<i>Utnytte ny teknologi</i>	Fylkeskommunen skal følge teknologiutviklingen i transport-sektoren. Utprøvede, pålitelige løsninger prioriteres i viktig infrastruktur, mens ny teknologi kan testes i utvalgte piloter.
<i>Fremtidens fylkesvegnett</i>	Fylkesvegnettet skal ha en regional funksjon. Fylkeskommunen vil vurdere overtakelse av nytt vegnett restriktivt, og kun når veiene holder tilfredsstillende standard.

Foto: Ingrid Time



Trafikksikker transport for alle

Trafikksikkerhet ligger som en forutsetning i alt arbeidet som blir gjort på fylkesvegnettet, og trafikksikkerhetsvurderinger inngår i alle prosjekt. Som veieier jobber Rogaland fylkeskommune aktivt med trafikksikkerhet, med særlig fokus på alvorlige ulykker.



Et trafikksikkert fylkesvegnett

Som hovedregel skal alle tiltak som gjøres på fylkesvegnettet bidra til å ivareta trafikksikkerheten. Den nasjonale «nullvisjonen» er en målsetning også for Rogaland fylkeskommune, og nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet bidrar til å gi retning for arbeidet. Samtidig er det nødvendig at Rogaland fylkeskommune tilpasser tiltakene til lokale behov og utfordringer.

«Godt-nok»-tilnærmingen gjelder også trafikksikkerhetstiltak. Ambisjonen er å identifisere løsninger som gir tilstrekkelig god effekt, slik at det blir mulig å gjennomføre trafikk-sikkerhetstiltak på flest mulig steder innenfor de økonomiske rammene.

Kartlegging, statistikk og prioritering av tiltak

Systematisk kartlegging av strekninger med høy risiko er sentralt for trafikksikkerhetsarbeidet, slik at vi har kunnskap om hvor det er behov for tiltak. Fylkeskommunen vil prioritere kartlegging der vi har realistiske muligheter for å gjennomføre tiltak.

Gjennom samarbeid med Statens vegvesen har vi oversikt over registrerte trafikkulykker på fylkesvegnettet, men blant myke trafikanter er det mange ulykker som ikke fanges opp i den offisielle statistikken. Likevel er det kjent at risikoen for å bli hardt skadd eller drept er høyere for de som sykler enn for de som kjører bil. I lys av målsetninger om flere gående og syklende, er det derfor særlig viktig at tiltak rettet mot disse trafikantgruppene vurderes systematisk.

Fysiske tiltak for økt sikkerhet

Vegnettet sin kvalitet og tilstand har betydning for hvor mange ulykker som skjer. I Rogaland er møte- og utforkjøringsulykker en av de største utfordringene på fylkesvegnettet. Rekkverk og utbedring av sideterreng er derfor viktige satsingsområder, særlig på strekninger med høy risiko. Disse tiltakene skal bidra til å redusere alvorlighetsgraden av ulykker og gi tryggere veier.

Myke trafikanter i byområder og tettsteder

Risikoen for å bli drept eller hardt skadd per personkilometer er om lag ti ganger høyere for syklister, sammenlignet med bilførere. I tillegg gir nye trafikantgrupper, som el-sparke-

syklister, nye utfordringer. Det er derfor viktig å arbeide aktivt for å ivareta trafikksikkerheten for gående og syklende. I tillegg til å bidra til færre ulykker, kan økt trafikksikkerhet for myke trafikanter også gi et mer attraktivt tilbud og dermed støtte opp under både nullvisjonen og nullvekstmålet. Innenfor dette området vil fylkeskommunen prioritere strekninger som er skoleveg.

Balansen mellom trafikksikkerhet og framkommelighet

Tiltak som bedrer trafikksikkerheten, kan ha negativ effekt på framkommelighet. For eksempel kan tiltak som bedrer trafikksikkerheten for gående og syklende gi redusert framkommelighet for biltrafikken, og tiltak som bedrer framkommeligheten for syklister kan ha usikre virkninger for trafikksikkerhet. Disse hensynene må derfor balanseres opp mot hverandre på en god måte. Målsetningen er en helhetlig og velfungerende transportinfrastruktur for alle trafikant-grupper.

Hvordan vil Rogaland fylkeskommune arbeide for trafiksikker transport for alle?

Trafikksikkerhet i alle prosjekt	Fylkeskommunens investeringer, drift og vedlikehold på fylkesvegnettet skal som hovedregel ivareta trafiksikkerhet sammenlignet med eksisterende situasjon.
Kunnskapsbasert tilnærming	Fylkeskommunen skal bruke oppdatert kunnskap i vurderingen av ulike trafiksikkerhetstiltak og iverksette tiltak der det gir størst forventet effekt.
Trafikksikkerhet for myke trafikanter	Fylkeskommunen skal styrke sikkerheten for gående og syklende, med særlig oppmerksomhet på barn og unge, gjennom målrettede tiltak på skoleveger og andre prioriterte strekninger.
Trafikksikker atferd	Gjennom samarbeid med aktører som Trygg trafikk skal fylkeskommunen bidra til opplæring, bevisstgjøring og kultur for trafiksikker atferd.

Foto: Ingrid Time



