



BYPAKKE NORD-JÆREN

Rapport

Til: Styringsgruppen Bypakke Nord-Jæren
Fra: Sykkelfaggruppen

Saksbehandler/telefon:
Fredrik Nårstad Jensen
Vår dato: 01.03.2018

Felles driftsstandard for hovedsykkelnettet på Nord-Jæren

På initiativ fra sykkelfaggruppen i Bypakke Nord-Jæren ble det igangsatt et arbeid som skulle se på muligheter for, og konsekvenser av, å etablere en felles standard for drift av hovedsykkelnettet på Nord-Jæren. Dette initiativet fikk støtte av administrativ koordineringsgruppe da sak 24/2017 ble behandlet 16.03.17.

En gruppe bestående av fagpersoner på drift og vedlikehold fra de fire kommunene på Nord-Jæren og Statens vegvesen har gjennom 2 møter diskutert:

- Hva er dagens driftsstandard?
- Hvilken standard bør hovedsykkelnettet på Nord-Jæren ha?
- Hvordan bør felles standard for drift implementeres?
- Hva er den økonomiske konsekvensen av dette; hvor mye mer koster det?

Under disse hovedpunktene dukker det opp en rekke spørsmål. Denne rapporten skal svare på disse spørsmålene og avslutningsvis gi en samlet anbefaling.

1. Dagens driftsstandard

Hovedsykkelryter som driftes av Stavanger kommune og av Statens vegvesen har den høyeste vinterdriftsklassen, GsA. Denne standarden stiller krav til bar veg innen gitte klokkeslett tidlig om morgenen slik at hovednettet er fremkommelig når syklistene på vei til jobb foretar sine reiser. Bar veg vil i praksis si svart asfalt, fri for snø og is, selv om det er snø ute. Dette oppnås med brøyting og/eller salting. Utenom vinteren feies sykkelvegene langs hovedsykkelnettet med en bestemt frekvens. Nærmest sentrum hvor det er flest syklistene, feies det ukentlig. Litt lenger ut av sentrumsområdene feies det en gang i måneden. Eksempelvis har sykkelfeltene langs fv. 44 mellom Stavanger og Sandnes ukentlig frekvens på feiing. Kommunale gater med sykling i blandet trafikk feies sjelden pga. utfordring med gateparkering. Kommunale gater med sykkelfelt feies ved behov.

Langs hovednettet i de øvrige kommunene har man ikke formaliserte krav, men intensjon om å prioritere hovedsykkelnettet. I Randaberg kommune driftes gang- og sykkelvegnettet i regi av kommunens egen driftsenhet, som styres av en driftsvakt. Driftsvakten gjør løpende prioriteringer, med fokus på kollektivtraseer og skoler. Feiing gjøres normalt en gang pr år, etter at vinterseongen er over. Ellers feies det punktvis ved henvendelser. Tilsvarende er tilfellet i Sandnes og Sola kommune.

Konsekvensen av dette er at syklister som krysser kommunegrenser på sine reiser opplever ulik fremkommelighet vinterstid og varierende forhold ellers i året. Risikoen for ulykker øker når brøyting og feiing drøyer. Selv der hvor det er høy driftsstandard kan det tidvis oppleves som mangelfullt fordi det ikke finnes noen koordinering av driften. Stavanger kommune kan eksempelvis starte sin driftsrute i sør, mens Statens vegvesen starter sin rute i nord. I en periode, frem til alle ruter er fullførte, kan sykkelvegnettet fremstå tilfeldig driftet. Dette er noen av argumentene som belyser driftsutfordringen på Nord-Jæren og behovet for å gi dette området økt fokus.

I 2017 inngikk Statens vegvesen ny 5-årig driftskontrakt for store deler av Nord-Jæren med ny entreprenør. Som regel vil en ved overgang til ny driftskontrakt og ny entreprenør oppleve noe varierende resultater, og kanskje da spesielt knyttet til vinterdrift. Dette skyldes at kontrakten omfatter et stort geografisk område, med mye vegnett med ulike typer vinterdriftsklasser. Det vil derfor ta noe tid før både ledelse og mannskap får kontroll på hva som gjelder hvor, hvordan vurderingen av klima og friksjon skal gjennomføres og hvordan utkalling av mannskap bør skje. Entreprenøren forsøker å forbedre seg ved oppdagede mangler ved leveransen, og at entreprenørens system for ledelse og kvalitet er tilstrekkelig for en kontrakt som «1103 Stavanger».

2. Ønsket standard

Sykkelfaglig er det helt riktig å ha en høy og lik standard på tvers av et byområde hvor mange krysser kommunegrenser på sine sykkelreiser. Representantene for driftsenhetene i Statens vegvesen og de fire kommunene på Nord-Jæren støtter ønsket om å heve standarden til vinterdriftsklasse GsA og rutinemessig feiing på hele hovedsykkelnettet. Dette ønsket begrunnes i myke trafikanter trafiksikkerhet, fremkommelighet og komfort. Bar veg på sykkelanleggene vil bidra til at færre velger kjørebanen fremfor sykkelvegen. Det er viktig at store investeringer i infrastruktur som kommer fra bypakken driftes og vedlikeholdes på en måte som øker levetiden på anleggene og legger til rette for bruk hele året. Det vil også være et bidrag til bypakkens målsetning om nullvekst i personbiltransporten.

Dagens system for driftstilskudd gjør at fylket og staten tilføres økte driftsmidler når nye anlegg bygges, mens kommunene må løse økte driftsutgifter innenfor eget kommunalbudsjett. Dette gjør det utfordrende å øke/holde en høy driftsstandard når det bygges nye anlegg. Hvis ikke systemet endres, eller det tas grep som foreslås i denne rapporten, er det risiko for at forskjellen i driftsstandard kan øke over tid.

3. Hvordan kan driftsstandard heves?

Arbeidsgruppen pekte på muligheten for å samle alle strekninger av hovedsykkelnettet på én kontrakt og lyse ut i markedet. Det vil medføre en økonomisk forpliktelse fra alle parter og sikre samme standard overalt. Gruppen konkluderte med at en slik kontrakt bør omfatte vinterdrift med brøyting og salting, renhold (feiing) og grønt (vegetasjon). Øvrig vedlikehold som eksempelvis

reasfaltering bør ikke være en del av driftskontrakten fordi behovet for slikt vedlikehold vil variere fra sted til sted og er ikke like hyppig som de ovennevnte. Den økonomiske belastning bør i utgangspunktet fordeles etter hvor stor andel av hovedsykkelnettet den enkelte aktør har driftsansvar for i dag.

Statens vegvesen har godt grunnlag for å utforme en kontrakt som skissert over. Det er nylig inngått driftskontrakt for Vegvesenets veger (stats- og fylkeseide) på Nord-Jæren, «Stavangerkontrakten», hvor detaljene for hva/hvordan driften skal foregå er nøye beskrevet. En mulighet er å ta inn alle øvrige strekninger langs hovedsykkelnettet som et tillegg på denne kontrakten. Det trengs en byggeleder som følger opp kontrakten, men dette arbeidet kan utføres av byggeleder i Vegvesenet dersom det tas inn som et tillegg på «Stavanger-kontrakten». Dette med bakgrunn i Vegvesenets erfaring med byggeledelse av store driftskontrakter.

Dette kan gjøres relativt raskt for store deler av hovedsykkelnettet. Unntakene er der kommunene har løpende kontrakter med (del)private aktører som gjelder et stykke frem i tid. Disse er:

- Sandnes kommune har avtale med Risa om drift av g/s-veg Forussletta - Solaveien, til og med 2019.
- Sola kommune sin vintervedlikeholdskontrakt varer til våren 2019.
- Stavanger kommune har inngått kontrakt med Stavanger natur- og idrettsservice KF, som videre har underentreprenører, til og med vinteren 2018 med opsjon på 1+1 år. Den delen av hovednettet som omfattes av denne kontrakten kan dermed ikke fases inn før tidligst vinteren 2019, men dette er relativt uproblematisk ettersom driftsstandarden på denne kontrakten ligger tett opp mot ønsket driftsstandard.

«Stavanger-kontrakten» som Vegvesenet nylig inngikk har varighet i 5 år f.o.m. 01.09.2017. Tas resterende strekninger langs hovedsykkelnettet inn som tillegg til denne kontrakten vil ønsket driftsstandard være sikret frem til 2022, da kontrakten løper ut. Et slikt tillegg må prises gjennom en forhandling med entreprenøren som har kontrakten. Dette er en god løsning som også gir tid til å evaluere om denne kontraktsformen er best, for å evt. justere når inneværende kontrakt løper ut i 2022.

Omklassifiseringssaken

I dagens situasjon eier den respektive kommune g/s-veger som går langs gamle fylkesveger, altså de veger som var fylkesveg før reformen i 2010. Fylket eier g/s-veger som går langs gamle riksveger, altså de veger som var riksveg før 2010. Staten eier g/s-veger som går langs det som i dag er riks- og europaveg. Driftsansvaret følger med eierskapet. Det foregår for tiden et arbeid som har som mål at fylkeskommunen overtar kommunale g/s-veger langs gamle fylkesveger. Dersom fylkeskommunen overtar g/s-veger fra kommunen, vil fylkeskommunen ta over driftsansvaret for disse vegene.

4. Økonomiske konsekvenser

Det er forsøkt å hente ut historiske kostnadstall for vinterdrift og feiing av hovedsykkelnettet. Stavanger kommune og Statens vegvesen har høyere standard på sin drift og dermed også forventet høyere kostnader. Som tabellene under viser har det ikke lyktes å få kostnadstall fra alle aktører og de tallene som er oppgitt er forbundet med usikkerhet, på grunn av måten driftskontraktene er utformet. Det er vanskelig å finne eksakt kostnad per løpemeter, enten det gjelder vinterdrift eller feiing. Tallene som oppgis her er de beste kommunene og Vegvesenet har klart å finne.

Aktør	Vinterdrift 2014	Vinterdrift 2015	Vinterdrift 2016	Snitt vinterdrift pr år i perioden 14-16
Stavanger kommune	334 000 kr.	366 000 kr.	798 000 kr.	577 000 kr.
Sandnes kommune	-	150 000 kr.	170 000 kr.	160 000 kr.
Sola kommune	-	-	-	-
Randaberg kommune	-	-	-	-
Statens vegvesen ¹	-	-	-	2 500 000 kr. ²

Aktør	Feiing 2014	Feiing 2015	Feiing 2016	Snitt feiing pr år i perioden 14-16
Stavanger kommune	1 850 000 kr.	1 920 000 kr.	2 065 000 kr.	1 946 000 kr.
Sandnes kommune	-	-	-	90 000 kr.
Sola kommune	-	-	-	-
Randaberg kommune	-	-	-	500 000 kr. vinter+feiing
Statens vegvesen	-	-	-	2 000 000 kr.

Variasjonen i kostnader reflekterer hvordan vintrene har vært på Nord-Jæren de siste årene. Tabellen om vinterdrift viser at 2016 hadde mer snø/is enn de foregående vintrene. Kostnaden for feiing er jevnere over tid, som forklares med at feiing ofte er bestemt i fast frekvens på feiing enten dette er daglig, ukentlig eller månedlig.

Følgende oversikt viser fordelingen av driftsansvaret på hovedsykkelnettet:

Aktør	Antall km som driftes
Stavanger kommune	101 km
Sandnes kommune	18 km
Sola kommune	18 km ³
Randaberg kommune	17 km
Statens vegvesen	113 km

En estimert kostnad per kilometer per år ligger på ca.

- 14 000 kr. for vinterdrift
- 17 200 kr. for feiing

¹ Statens vegvesen drifter gang- og sykkelveg både for statens og fylkets veger. Dette gjelder også feiing.

² Vegvesenets kontrakt er fast pris på vinterdrift av g/s-veg, så denne summen er den samme hvert år. Prisen har økt i ny driftskontrakt som trådte i kraft 01.09.17 på grunn av økt driftsstandard til GsA.

³ Oppdatert fra første utkast. Dette stemmer med kommuneplanens arealdel 2015-2026.

Det understrekes at disse kostnadene er usikre og vil variere fra vinter til vinter avhengig av mengde snø og frost.

Vegvesenets nylig inngåtte driftskontrakt «1103 Stavanger» har til sammenligning en fast pris pr km på ca. 30 – 40 000 kr. For denne prisen er ny standard, GsA, lagt til grunn for den delen av hovedsykkelnettet som Vegvesenet har ansvar for å drifte.

5. Faglig anbefaling

Med bakgrunn i arbeidsgruppens diskusjoner og vurderinger anbefales det å øke driftsstandarden til at hele hovedsykkelnettet på Nord-Jæren får vinterdriftsklasse GsA. Dette kan medføre en kostnadsøkning for noen av kommunene. Nøyaktig hvor stor kostnadsøkningen blir, er vanskelig å si på nåværende tidspunkt. Det er grunn til å tro at prisen per kilometer vil gå ned som følge av at alt samles i en kontrakt og entreprenør kan drive mer rasjonelt med sine maskiner.

Vegdirektoratet har i perioden 2017-2021 et FoU-program, BEVEGELSE, som omhandler innsatsnivå og metoder for drift og vedlikehold som fører til økt gang- og sykkeltrafikk. Statens vegvesens representant fra Region vest ønsker å ha Nord-Jæren med som case i dette programmet. Konsekvensen er at byområdet kan få god faglig veiledning mht. kontraktsutforming og nye tekniske løsninger, som f.eks. å redusere bruken av vegsalt. FoU-programmet kan også bidra med før- og etterundersøkelser når nye tiltak skal gjennomføres.

Sykkelfaggruppen ønsker styringsgruppens aksept for å gå i gang med en konkret utforming av driftskontrakt som dekker hele hovednettet for sykkel på Nord-Jæren. Styringsgruppen gir også aksept for å be om priser, slik at saken kan komme tilbake til styringsgruppen med så mange detaljer som mulig. Det tas da en beslutning om alle parter er villig til å forplikte seg til en felles driftsstandard på hovedsykkelnettet.

Vedlegg

Her følger kart som viser hvilke deler av hovedsykkelnettet som driftes av hver aktør. Fete linjer driftes av den aktuelle aktør. Øvrig hovedsykkelnett ligger bak med tynne linjer.









