

Notat Bussveien og tilrettelegging for konvertering til bybane

Bakgrunn

På møtet i styringsgruppen 29 september 2021 ble tilrettelegging for konvertering til bybane på Bussveien tema. Rogaland fylkeskommune fikk i bestilling kort å redegjøre for konvertering på Bussveien.

Notatet her har til hensikt kortfattet å redegjøre for historikken knyttet til konvertering på Bussveien.

Oppsummert

Det legges ikke til rette for konvertering til bybane på Bussveien.

Orientering

I sammenheng med behandling av sak 76/12 «Konseptvalgutredningen for transportsystem på Nord Jæren» vedtok fylkestinget blant annet følgende: «Ved utbygging av grunnstrukturen for bussvei bør det legges til rette for eventuell framtidig omlegging til bybane.»

8. april 2013 meddelte Samferdselsdepartementet at de basert på beslutningen i regjeringen hadde fastlagt prinsipper for utvikling av transportsystemet på Nord-Jæren.

Et av disse var at «Konsept K3A Busway» (Bussveien) ble lagt til grunn, og at det: «For utbygging av hovedtraseen for kollektivtrafikken mellom Stavanger, Forus, Sandnes og Sandnes Øst, legges det til rette for en mulig framtidig omlegging til bybane»

Vedtaket ble lagt til grunn i Stortingets behandling av Nasjonal transportplan (NTP) samme år, og er siden blitt benevnt «konverteringsvedtaket».

For planleggingen av Bussveien ble det siden vedtaket i april 2013 lagt til grunn en tolkning av konverteringsvedtaket som innebar at det ble lagt til grunn en fullstendig tilrettelegging for en eventuell framtidig bybane.

Dette innebar at det på strekningen Stavanger – Forus – Sandnes – Vatnekrossen ble lagt til grunn at prosjektet skulle forholde seg til de tekniske kravene som er satt for bybanen i Bergen med tanke på blant annet kurvatur, stigningsforhold og rydding i bakken.

17. april 2018 meddelte Samferdselsdepartementet at statens krav fra 2013 om tilrettelegging for mulig framtidig omlegging til bybane medfører økte kostnader i bussveitbyggingen.

Samferdselsdepartementet besluttet med bakgrunn i dette at en mulig framtidig omlegging til bybane måtte være et lokalt valg, og ikke en videre statlig føring om at Bussveien skulle tilrettelegges for framtidig bybane. Staten ba om at dette ble lagt til grunn i det videre arbeidet.

Med bakgrunn i at departementet frafalt sitt krav om at Bussveien skulle være konverterbar til bybane og lot dette være et lokalt anliggende, ble fylkestinget 12 juni 2018 bedt om å ta stilling til hvorvidt konverteringskravet skulle frafalles, eller hvorvidt det var tilfredsstillende med en revidert tolkning av kravet.

Fylkestinget la i sitt vedtak sak 66/18 til grunn at Bussveien skulle bygges på en slik måte at den oppfyller slagordet «Presis, Ofte og Behagelig». Videre ga fylkestinget sin tilslutning til en fortolkning av konverteringsvedtaket som sa at Bussveien ikke skulle legge nye hinder i veien for en eventuell framtidig konvertering, men at eksisterende hinder ikke ryddes av banen.

I styringsgruppens møte 4 november 2020 ble forståelsen av konvertering på Bussveien tema.

I referatet fra møtet, under sak 58 / 2020 Styringsmål og kostnadsgjennomgang, står følgende: «Det skal ikke tilrettelegges for konvertering til bybane på bussveien.»

Med avklaringen i styringsgruppen 4 november 2020 er konvertering en ikke-sak. Det skal ikke legges til rette for konvertering til bybane på Bussveien.

Styringsgruppens sitt syn av 4 november 2020 er lagt fullt ut til grunn slik at det ikke legges til rette for konvertering til bybane på Bussveien i dag.