

Styringsgruppemøte Bypakke Nord Jæren 30. november 2015

Møtetidspunkt: 30. november 2015, kl. 1200-1430
Møtested: Rogaland Fylkeskommune
Møterom: Fylkesutvalgssalen

Deltakere		
Statens vegvesen	Terje Moe Gustavsen	Vegdirektør
Jernbaneverket	Elisabeth Enger	Jernbanedirektør
Rogaland Fylkeskommune	Solveig Ege Tengesdal	Fylkesordfører
Stavanger kommune	Christine Sagen Helgø	Ordfører
Sandnes kommune	Stanley Wirak	Ordfører
Sola kommune	Ole Ueland	Ordfører
Randaberg kommune	Kristine Enger	Ordfører
Fylkesmannen i Rogaland	Magnhild Meltveit Kleppa	Fylkesmann, observatør

Agenda

Sak 32/2015 Referat fra forrige møte 29. september 2015

Sak 33/2015 Status Bypakke Nord-Jæren – Framdrift og KS2

Sak 34/2015 Forhandlingsutvalg bymiljøavtale Nord-Jæren

Sak 35/2015 Gjennomføringsplan for prioriterte prosjekt i bypakken

Sak 36/2015 Kommunikasjon i Bypakke Nord-Jæren

Sak 37/2015 Aktivitetsplan/budsjett 2016 og signering av avtale finansiering av sekretariat

Sak 38/2015 Status Bussveien

Sak 39/2015 Eventuelt

Oslo, 24.november 2015

Terje Moe Gustavsen
Vegdirektør

Sak 32/2015 Referat fra forrige møte 29. september 2015

Vedlegg 1 Referat fra møte 29. september 2015

Sak 33/2015 Status Bypakke Nord – Jæren – Framdrift og KS2

Grunnlagsdokumentet for bypakken er til behandling i Samferdselsdepartementet (SD). SD gjennomgår grunnlaget, og bypakken skal deretter gjennom en ekstern kvalitetssikring KS2.

Det er usikkert når KS2 prosessen går i gang. Erfaringsmessig tar en KS2 prosess fra 4-6 mnd. Det er derfor avgjørende at KS2 kommer i gang så snart som mulig for å rekke stortingsbehandling til våren 2016. Det skal jobbes parallelt med stortingsproposisjon.

Sykelstamvegen går til KS2 parallelt med bypakken. Dette er det første prosjektet. Alle prosjekt over 750 mill.kr skal deretter sendes løpende til KS2.

Det er utarbeidet en oversikt over forventet planvedtak på alle prosjektene i Bypakke Nord-Jæren. Se vedlegg 2.

Sekretariatet legger i første omgang opp til å utarbeide et forslag til handlingsprogram for 2017. Handlingsprogrammet legges fram for styringsgruppen våren 2016 og legges videre fram til politisk behandling sommeren 2016. Handlingsprogrammet danner grunnlag for innspill til budsjett 2017. Forutsetninger for aktiviteter i 2017 er stortingsvedtak Bypakke Nord-Jæren våren 2016 og at prosjektene finansieres med lånte midler deler av 2017.

Prosessen med å forberede et fireårig handlingsprogram for 2018-2021 starter opp høsten 2016.

Det vil bli gitt en muntlig orientering om status på bomstasjonsprosjektet i møtet.

Forslag til vedtak:

Saken tas til orientering

Sak 34/2015 Forhandlingsutvalg Bymiljøavtale Nord-Jæren

Det er behov for å drøfte sammensetning av et forhandlingsutvalg som skal starte arbeidet med å få på plass et forhandlingsmandat.

Forslag til vedtak:

Forhandlingsutvalg opprettes basert på drøfting og innspill i møtet.

Sak 35/2015 Gjennomføringsplan for prioriterte prosjekt i bypakken

Styringsgruppen for Bypakke Nord-Jæren har bedt sekretariatet om å utarbeide en gjennomføringsplan for de 5 prioriterte prosjektene i bypakken:

1. Sykkelstamvegen
2. Bussveien Nord – Sør (Kannik – Sandnes sentrum Ruten inkludert arm til Forus Vest)
3. Transportkorridor Vest inkludert Bussveien Øst – Vest (Rv.509 Kannik – Risavika havn inkl. arm til Kvernevik ring)
4. E39 Smiene – Harestad
5. E39 Hove – Ålgård + Bussveien Sandnes (Ruten – Vatnekrossen)

Sekretariatet ble bedt om å utarbeide en oversikt som viser når de ulike prioriterte prosjektene kan starte opp dersom maksimalt låneopptak og første års inntekt legges til grunn. Styringsgruppen ba om at forsert oppstart utredes for E39 Hove-Ålgård.

Sammenstilling av de fem prosjektenes gjennomføringsplaner viser spesielt høy byggeaktivitet i 2018, 2019 og 2020. Det er viktig å påpeke at dette i tillegg vil være anleggsaktivitet på andre kollektiv, sykkel, gange, trafiksikkerhet og miljøprosjekt dersom styringsgruppen prioriterer dette i kommende handlingsprogram.

Det presiseres at vedlagte gjennomføringsplaner er basert på optimal framdrift i samtlige prosesser. Notatet omtaler forutsetninger som er lagt til grunn, usikkerhetsvurderinger, konsekvenser for trafikkavvikling og mulige gevinster ved samkjøring av prosjekt.

Gjennomføringsplanene og estimert behov for låneopptak er omtalt i vedlagte notat:

Notat Gjennomføringsplan, vedlegg 3
Estimert behov for låneopptak, vedlegg 4

Forslag til vedtak:

Styringsgruppen ber sekretariatet om å utarbeide forslag til handlingsprogram for 2017. Styringsgruppen ber i tillegg om en vurdering av hvilke konsekvenser omfattende anleggsvirksomhet de neste årene vil ha å si for trafikkavviklingen i byområdet

Sak 36/2015 Kommunikasjon i Bypakke Nord-Jæren

Status 2015

Tilbudsgrunnlag for arbeidet med å etablere nettside er nå sendt ut. I etterkant av forrige styringsgruppemøte framkom et behov for å gjennomføre et forprosjekt som grunnlag for tilbudsgrunnlaget. Dette er nå gjennomført med ekstern konsulentbistand, og det foreligger et konsept for nettsiden der et interaktivt kart er et viktig element. Invitasjon til anbud basert på konsept løsning ble sendt ut i uke 45, og tilbud ventes inn 25. november. Tilbudene vil deretter gjennomgås og drøftes i faggruppe kommunikasjon. Lansering av nettside er planlagt februar 2016.

Kommunikasjonsarbeid i 2016

Kommunikasjonsarbeidet så langt er basert på deltakelse fra alle partene. Det er flere oppgaver som er tidkrevende og medlemmer av faggruppe kommunikasjon har begrenset tid/kapasitet til å ta på seg flere arbeidsoppgaver, spesielt operativt ettersom de har et stort område å dekke i sine respektive organisasjoner.

Det anbefales å jobbe målrettet med god kommunikasjon og informasjon i tiden fram mot stortingsvedtak. Det foreslås også at det utarbeides en kommunikasjonsstrategi for perioden etter stortingsvedtak. Dette vil kreve et forarbeid og god forankring i bypakkeapparatet.

Kommunikasjonsarbeid krever systematisk og kontinuerlig jobbing for å nå kommunikasjonsmål. Det ligger også en betydelig jobb i koordinering av ulike grupper i tilknytning til Bypakke Nord-Jæren som jobber for samme mål. Eksempler på dette er Kolumbus, Sykkelløftet, Hjem-jobb-hjem kampanje, mobilitetsgruppen etc. Målet er å sikre en helhetlig kommunikasjon fra de ulike gruppene for å nå felles mål og dette vil kreve at det er en ansvarlig for å koordinere dette.

Forslag til aktivitetsplan for 2016

Følgende aktivitetsplan foreslås for 2016:

1. Etablere egen nettside for Bypakken.
2. Lage en standardisert presentasjon om Bypakken.
3. Oppdatere faktaark om Bypakken.
4. Vurdere å etablere nyhetsbrev
5. Film – Bypakken på et minutt

Målrettet kommunikasjonsarbeid og drift av nettside vil pågå kontinuerlig.

Faggruppe Kommunikasjon, Sekretariatet og Administrativ koordineringsgruppe foreslår at det tilsettes en egen kommunikasjonsrådgiver for Bypakke Nord-Jæren så snart som mulig i 2016, og at det settes av midler til kommunikasjonsarbeid og drift av nettside. Ansvarsområdet til kommunikasjonsrådgiveren må vurderes nærmere, men det er naturlig at denne leder kommunikasjonsarbeidet i bypakken, er ansvarlig for koordinering mellom internt og eksternt og drifter nettside.

Det er ønskelig at kommunikasjonsrådgiveren er en del av et fagmiljø. Det foreslås at stillingen opprettes i kommunikasjonsstaben i Statens vegvesen, men dedikeres 100 % til sekretariat Bypakke Nord-Jæren. Stillingen finansieres gjennom gjeldende spleiselag. Dette gjøres på tilsvarende måte i bypakkene i Trondheim, Bergen og Oslo.

Forslag til vedtak:

Styringsgruppen ber sekretariatet om å starte prosessen med utlysning av stilling – kommunikasjonsrådgiver Bypakke Nord-Jæren, basert på forslag i saken.

Forslag til hovedaktiviteter for faggruppe kommunikasjons støttes og det settes av budsjettmidler til ny kommunikasjonsrådgiverstilling i tillegg til midler til kommunikasjonsarbeid/konsulentbistand på inntil 1 000 000 kr.

Sak 37/2015 Aktivitetsplan/budsjett 2016 og signering av avtale for finansiering av sekretariat.

Sekretariatet har i samråd med partenes administrasjoner utarbeidet et forslag til budsjett for 2016. Forslaget er basert på at det opprettes en ny stilling – Kommunikasjonsrådgiver Bypakke Nord-Jæren. Budsjettpostene under er basert på sekretariatsleder i full stilling i 2016, samt kommunikasjonsrådgiver i full stilling fra 1. april 2016.

I tillegg til behov for midler til konsulentbistand på sykkel og til kommunikasjonsarbeid, er det foreslått inntil 1000 000 kr til konsulenttjenester generelt. Disse midlene er tiltenkt behov for utredninger i forbindelse med utarbeidelse av handlingsprogram 2017. Sekretariatet vurderer så langt behov for bistand til vurderinger av trafikkavvikling i byområdet, utredninger og analysearbeid for grunnlag for mål- og resultatstyring, samt behov for midler til faggruppe gange. I tillegg er det tatt høyde for mulige kostnader knyttet til honorar foredragsholdere, forarbeid og fasilitering av et oppstartseminar høsten 2016.

Forslag til budsjett viser en andel på ca. 680000 pr. part for 2016. Se vedlegg 5 Budsjett 2016.

Budsjett 2016	
	2016
Lønnskostnader	1720000
Møteutgifter	25000
Trykking av dokument	25000
Kurs/seminar	125000
Reisekostnader	30000
Konsulenttjenester	1000000
Konsulenttjenester Kommunikasjonsarbeid	1000000
Konsulenttjeneste Faggruppe sykkel	500000
Konsulenttjenester SVV Region Vest	30000
Diverse	20000
Administrasjonskostnader	165000
Husleie	95000
Sum	4735000
Andel pr part	676429

Forslag til aktivitetsplan for 2016 vises under og er vedlagt. Forslaget er basert på forventet tidsbruk på sentrale prosesser. Viktige milepæler er:

- Lansering nettside Bypakke Nord-Jæren, februar 2016
- Etatenes forslag til NTP 2018-2029 legges fram mars 2016.
- Stortingsvedtak Bypakke Nord-Jæren våren 2016
- Styringsgruppen legger fram forslag til handlingsprogram Bypakke Nord-Jæren våren 2016
- Byggestart bomstasjonene sommeren 2016.
- Inngå Bymiljøavtale høsten 2016.

Det presiseres at det i tillegg vil være kontinuerlig aktivitet i alle gruppene som er en del av bypakken. Se vedlegg 6 Aktivitetsplan 2016.

AKTIVITETSPLAN 2016

	Januar	Februar	Mars	April	Mai	Juni	Juli	August	September	Oktober	November	Desember
Sentrale prosesser												
KS2 Bypakken												
Stortingsproposisjon og Stortingsvedtak												
Forhandlinger Bymiljøavtale												
NTP 2018–2029 – etatenes forslag												
Handlingsprogram Bypakke Nord-Jæren												
Handlingsprogram 2017												
Handlingsprogram 2018–2021												
Kommunikasjon												
Kommunikasjonsarbeid før stortingsvedtak												
Kommunikasjonsarbeid etter stortingsvedtak												
Lansering nettside Bypakke Nord-Jæren												
Oppstartsseminar Bypakke Nord-Jæren												
Bomstasjoner												
Bygging av bomstasjoner												

Avtale for finansiering av sekretariat er tidligere lagt fram og ble vedtatt i styringsgruppemøte 29. september. Avtalen signeres i møtet. Se vedlegg 7.

Forslag til vedtak:

Styringsgruppen vedtar budsjett og aktivitetsplan 2016

Sak 38/2015 Status Bussveien

Bussveien er det største prosjektet i bypakken. Prosjektet består av 25 delstrekninger med ulik status. Det jobbes for fullt med planlegging og bygging av Bussveien. I tiden fra forrige styringsgruppemøte har det vært en stor utvikling i prosjektet. Det foreligger nå politiske vedtak som vil få konsekvenser for bypakkens portefølje. Fylkestinget har nylig vedtatt Trolleyteknologi. Se presentasjon vedlegg 8 . I tillegg pågår en politisk prosess om utredning av midtstilt bussfelt på rv. 509 Kannik – Sundekrossen. Utredningen er administrativt anbefalt i Stavanger kommune og i Rogaland fylkeskommune.

Det vil bli gitt en omfattende statusrapportering for Bussveien i møtet v/prosjektleder Vegard Thise og samferdselsjef Gottfried Heinzerling. Se vedlegg 8, presentasjon Bussveien, alternativ framtidsteknologi.

Forslag til vedtak:

Saken tas til orientering

Sak 39/2015 Eventuelt

Vedleggsliste

- Vedlegg 1 Referat fra møte 29. september 2015
- Vedlegg 2 Planstatus prosjekt Bypakke Nord-Jæren
- Vedlegg 3 Gjennomføringsplan for prioriterte prosjekt i bypakken
- Vedlegg 4 Estimert behov for låneopptak
- Vedlegg 5 Budsjett 2016
- Vedlegg 6 Aktivitetsplan 2016
- Vedlegg 7 Avtale om finansiering av sekretariat for Bypakke Nord-Jæren
- Vedlegg 8 Bussveien alternativ framtidsteknologi - presentasjon

Styringsgruppe for Bypakke Nord-Jæren

Referat 29. september 2015

Mandag 29. september 2015 10.00–11:15	
Møtetidspunkt	
Møtested	Rogaland fylkeskommune
Møterom	Fylkesutvalgssalen (den gamle)

Medlemmer	Navn	Til stede	Forfall
Statens vegvesen	Lars Aksnes	X	
Jernbaneverket	Elisabeth Enger		X
Rogaland fylkeskommune	Janne Johnsen	X	
Stavanger kommune	Christine Sagen Helgø	X	
Sandnes kommune	Stanley Wirak		X
Sola kommune	Ole Ueland		X
Randaberg kommune	Bjørn Kahrs		X
Fylkesmannen i Rogaland	Magnhild Meltveit Kleppa	X	

Varamedlemmer	Navn	Møtt for
Sandnes kommune	Pål Morten Borgli	Stanley Wirak
Sola kommune	Jan Sigve Tjelta	Ole Ueland

I tillegg møtte: Gottfried Heinzerling RFK, Helge Eidsnes og Astrid Eide, SVV, Kristin Dybdal Holthe og Marie Koch Singelstad RFK, May-Britt Jensen FM, Hildegunn Hausken, Stavanger kommune, Vegard Thise, Prosjektleder planlegging Bussvei 2020, Magne Fjell Randaberg kommune og Stine Haave Åsland, sekretariatsleder

Sak 27/2015 Referat fra forrige møte 7. september 2015

Til sak 19/2015:

Styringsgruppen ønsket oppklaring på hvem som blir forhandlingsparter i forhandlingene om en bymiljøavtale.

Vegdirektøren orienterte om at statens forhandlingspart er Vegdirektør med bakgrunn i mandat fra Samferdselsdepartementet (SD), ref. brev av 2. juni 2014 sendt fra SD. Det blir opp til kommunene og Rogaland fylkeskommune å ta stilling til om de stiller med politisk eller administrativt nivå i forhandlingene. Dette varierer i Oslo/Akershus og Trondheim/Sør-Trøndelag. Intensjonen med forhandlingene er å oppnå enighet mellom kommune, RFK og Staten.

Styringsgruppen drøftet politisk deltakelse med tanke på framtidig politisk behandling av forhandlingsresultatet.

Til sak 24/2015:

Stavanger kommunes protokollførte vedtak tas inn i referatet, samt omformulering av avsnitt tre. Tydeliggjøring om hvem som har uttalt seg. Dette rettes opp og nytt revidert referat sendes ut. Generelt var det ønskelig at referatene i framtiden formuleres mer konsekvent i forhold til hvem som har uttalt seg.

Sak 28/2015 Status Bypakke Nord-Jæren

Det ble orientert om status og dialog mellom Vegdirektoratet (Vd) og Samferdselsdepartementet (SD) den siste tiden. SD inviterte til møte 18 september. Vegdirektør, fylkesordfører, ordfører i Sola kommune, samferdselssjefen og sekretariatsleder stilte i dette møtet. Alle kommunene var invitert med.

I møtet ble framdrift for Bypakke Nord-Jæren drøftet. SD bekreftet at de jobber mot en stortingsbehandling våren 2016 og forsikret om fullt trykk på KS2. Det var enighet om å gå videre med å få fram en stortingsproposisjon til våren 2016. I framdriftsnotatet vedlagt i saksdokumentene foreslås veien videre basert på det som ble drøftet i møtet i SD. Følgende prioritering er foreslått:

1. Sykkeltstamvegen
2. Bussvei 2020 Nord – Sør (Stavanger sentr. – Sandnes sentr. inkl arm til Forus Vest)
3. TKV inkl Bussvei 2020 Øst – Vest
4. E39 Smiene – Harestad (Må stå klar før åpning av Rogfast 2024/25)
5. E39 Hove – Ålgård + Bussvei 2020 Sandnes

Prosjektet Solalink ble etterlyst. Det ble opplyst om at forslaget til prioriteringer gjelder de største prosjektene i pakken. Det er flere viktige kollektivlenker og andre tiltak som inngår i bypakken. Disse skal prioriteres videre av styringsgruppen gjennom porteføljestyring. Det er viktig å få opp en oversikt på planstatus for alle prosjektene som inngår i bypakken.

Varaordfører i Sandnes kommune fremmet forslag om å prioritere E39 Hove – Ålgård øverst og sette sykkelstamvegen på plass nr.5. Dette ble ikke støttet med bakgrunn i at en stor del av sykkelstamvegen allerede er planavklart og det er ønskelig å prioritere denne.

Enighet i styringsgruppen om at E39 Hove – Ålgård må bygges så snart som mulig og det er ønskelig med forsert framdrift.

Styringsgruppen ba sekretariatet utarbeide en oversikt som viser når de ulike prioriterte prosjektene kan starte opp dersom maksimalt låneopptak og første års inntekt legges til grunn. Det er svært viktig å få realisert flest mulig prosjekt tidlig. RFK har igjennom fylkestingsvedtaket stilt garanti for inntil 7 mrd.kr i låneopptak.

På sikt er det ønskelig med en oversikt over forventet oppstart på alle prosjektene i bypakken, med forutsetning om finansiering, planvedtak, stortingsvedtak våren 2016 og prioritering i handlingsprogram NTP.

Det ble orientert om at deler av bomutstyret i dagens Nord-Jæren pakke begynner å bli utslitt. Det må foretas investeringer til oppgradering av dette som da må medregnes i dagens pakke.

Styringsgruppen ønsker at mest mulig informasjon gjøres tilgjengelig på nettet. Viktig å få ut informasjon om prosjektene.

Vedtak:

Sekretariatet utarbeider en oversikt som viser når de ulike prioriterte prosjektene kan starte opp dersom maksimalt låneopptak og første års inntekt legges til grunn. Prioriteringene blir stående, men styringsgruppen ber om at forsert oppstart utredes for E39 Hove–Ålgård.

Informasjon om framdrift på prosjektene gjøres tilgjengelig på nettet.

Sak 29/2015 Budsjett 2015 og signering av avtale finansiering av sekretariat

Budsjett 2015 ble godkjent. Avtalens punkt 5 må revideres. Forventet utbetaling må skje i budsjettåret. Sekretariatet reviderer avtalen og sender ut til signering av partene.

Vedtak:

Budsjett 2015 vedtas. Avtalens punkt 5 revideres og sendes ut for signering av partene.

Sak 30/2015 Drøfte forutsetninger for budsjett 2016

Sekretariatsleder har avholdt møter med de ulike administrasjonene i kommunene og RFK. Det har ikke lyktes å få til et møte med Stavanger kommune. Møtedato er nå satt til tidlig i november. Signalene fra møtene med kommunene er at det er utfordringer ressurs- og kapasitetsmessig til å følge opp og bidra til arbeid i bypakke Nord-Jæren.

Sekretariatet ønsket innspill fra styringsgruppen på hvilke forutsetninger som skal legges til grunn i budsjett 2016. Sekretariatsleder er avhengig av bistand fra partene spesielt til å forberede fireårig handlingsprogram og til kommunikasjonsarbeid i bypakken. Ambisjonsnivå ble drøftet.

Enighet i styringsgruppen om at bypakkearbeidet må prioriteres høyt på alle nivå. Det er ønskelig at det jobbes for fullt med grunnlag for handlingsprogram og på kommunikasjonssiden framover.

Sekretariatet må i neste møte spesifisere behovet for bistand fra de ulike partene med oversikt over aktiviteter i 2016.

Sekretariatsleder ba styringsgruppen ta høyde for kostnader i de pågående budsjettprosesser for 2016.

Vedtak:

Styringsgruppen ber sekretariatet utarbeide og framlegge budsjett for 2016 basert på drøftinger i møtet. De respektive partene tar høyde for kostnader i pågående budsjettprosesser for 2016.

Sak 31/2015 Eventuelt

Neste møte

Avtalt møte 1. desember utgår.

Nytt møte i styringsgruppen ble avtalt til **mandag 30 november kl .13–15**. Sekretariatet sender ut innkalling.

Bypakke Nord-Jæren – planstatus for aktuelle strekninger

Prosjekt	Planstatus	Forventet reguleringsplanvedtak
Vegprosjekter		
E39 Ålgård – Hove	Kommunedelplan vedtatt sommeren 2015, reguleringsplanarbeid i ferd med å starte opp	1. kvartal 2018
Fv 505 Foss Eikeland – E39	Kommunedelplanarbeid pågår	4. kvartal 2019
E39/rv 44 Krysstiltak/vegutvidelse Stangeland	Reguleringsplanforslag er oversendt kommunen for videre behandling	4. kvartal 2015
E39 Smiene – Harestad		
E39 Smiene – Harestad	Reguleringsplanarbeid pågår	2. kvartal 2017
E39 Harestadkrysset	Reguleringsplanarbeid pågår	2. kvartal 2017
Transportkorridor vest		
Rv 509 Sømmevågen – Sundekrossen	Reguleringsplanforslag oversendt kommunen	1. kvartal 2016
Fv 409 Sundekrossen – Finnestadgeilen	Reguleringsplanarbeid pågår	1. kvartal 2017
Bussveien		
Risavika havn – Tankveien	Strekningen er nylig innlemmet i Bussvei2020-prosjektet. Reguleringsplanarbeid derfor ikke igangsatt	1. kvartal 2019
Rv 509 Tankveien – Sundekrossen	Reguleringsplanforslag oversendt kommunen	1. kvartal 2016
Fv 375 Tananger ring	Reguleringsplanbehov foreløpig ikke helt avklart, planarbeid derfor ikke igangsatt	1. kvartal 2019
Fv 376 Jåsund	Reguleringsplan er vedtatt og strekningen er ferdigbygget	-
Fv 409 Sundekrossen – Kvernevik ring	Reguleringsplanarbeid pågår	1. kvartal 2017
Fv 445 Kvernevik ring	Reguleringsplanbehov foreløpig ikke helt avklart, planarbeid derfor ikke igangsatt	1. kvartal 2019
Rv 509 Sundekrossen – Bråde	Reguleringsplanforslag har vært ute på offentlig ettersyn, merknadsbehandling pågår	1. kvartal 2016
Rv 509 Bråde – Ragbakken	Reguleringsplanarbeid pågår	3. kvartal 2016
Rv 509 Ragbakken – Kannik	Reguleringsplanbehov foreløpig ikke helt avklart, planarbeid derfor ikke igangsatt	1. kvartal 2019
Fv 509 Kannik – Stavanger sentrum	Trafikalt forprosjekt til reguleringsplan pågår. Formelt reguleringsplanarbeid igangsettes i 2016	1. kvartal 2018
Fv 44 Stavanger sentrum – Haugåsveien	Trafikalt forprosjekt til reguleringsplan pågår. Formelt reguleringsplanarbeid igangsettes i 2016	1. kvartal 2018
Fv 44 Haugåsveien – Sandvikveien	Reguleringsplan er vedtatt og strekningen er ferdigbygget	-
Fv 44 Sandvikveien – Breidablikkveien	Reguleringsplan er vedtatt og strekningen er ferdigbygget	-
Fv 44 Breidablikkveien – Stasjonsveien	Reguleringsplan er vedtatt og strekningen er under bygging	-
Fv 44 Stasjonsveien – Diagonalen	Reguleringsplanarbeid pågår	2. kvartal 2017
Fv 44 Diagonalen-Gausel stasjon	Reguleringsplanforslag har vært ute på offentlig ettersyn	1. kvartal 2016
Fv 44 Gausel stasjon-Hans og Gretestien	Reguleringsplanforslag er oversendt kommunen for videre behandling	2. kvartal 2016
Fv 44 Hans og Gretestien – Stokkaveien	Reguleringsplan er vedtatt og strekningen er ferdigbygget	-

Prosjekt	Planstatus	Forventet reguleringsplanvedtak
Stokkaveien – Ruten	Trasé er nylig avklart i kommuneplansammenheng. Reguleringsplanarbeid derfor ikke igangsatt enda	1. kvartal 2018
Fv 332 Ruten – Skippergata	Reguleringsplanarbeid pågår	4. kvartal 2016
Fv 332 Skippergata – Vatnekrossen	Trasé er nylig avklart i kommuneplansammenheng. Reguleringsplanarbeid derfor ikke igangsatt enda	1. kvartal 2018
Fv 350 Kollektivbroen på Forus	Strekningen er ferdigbygget	-
Fv 350 Kollektivbroen – Åsenveien	Reguleringsplanarbeid pågår	2. kvartal 2016
Lagerveien	Strekningen er ferdigbygget	-
Åsenveien – Sola sentrum	Reguleringsplanarbeid pågår	
Sola sentrum – Sola lufthavn	Reguleringsplanarbeid er ikke igangsatt	
Fv 44 Paradis – SUS gangtunnel	Reguleringsplanarbeid er ikke igangsatt	
8 endeholdeplasser med snumuligheter og fasiliteter	Tiltaket dekkes av diverse øvrige prosjekter og planstatus er derfor varierende	-
Ny Ruten stasjon	Reguleringsplanarbeid pågår	
Andre kollektivtrafikktiltak		
Rv 509 Solasplitten: Kollektiv-/tungbilfelt	Deler av strekningen er ferdigregulert. For resten av strekningen er ikke reguleringsplan igangsatt	
E39 Solasplitten – Hinna – Schancheholen: Kollektivfelt	Mulighetsstudie som skal ligge til grunn for reguleringsplan er under utarbeidelse	
Fv 44 Hillevåg – E39 Tjensvoll – fv 402 UiS	Reguleringsplanarbeid er ikke igangsatt	
Fv 402 UiS – E39 Diagonalen – fv 44 Gauselvågen: Kollektivfelt og g/s	Reguleringsplanarbeid er ikke igangsatt	
Fv 330 Hoveveien Nord: Kollektivfelt	Reguleringsplanarbeid pågår	
Fv 435 Buøy – Austbø: Kollektivfelt	Reguleringsplanarbeid er ikke igangsatt	
Sykkelstamveg Stavanger – Sandnes		
E39 Madlaveien – Schancheholen	Reguleringsplan er vedtatt og strekningen er under bygging	-
E39 Schancheholen – Sørmarka	Reguleringsplanforslag er ute på offentlig ettersyn	1. kvartal 2016
E39 Sørmarka – Smeaheia	Reguleringsplan vedtatt 12.01.2015	-
E39 Smeaheia – Oalsgata	Reguleringsplanarbeid pågår	1. kvartal 2017
Programområdetiltak		
Kollektivtrafikk		
Sykkel		
Trafikksikkerhet, gange, miljø		
Drift av kollektivtransport		
Bygging av 38 bomstasjoner	Reguleringsplanarbeid pågår	1. kvartal 2016
Utvikling av transportsystem Sandnes øst	Planlegging er ikke igangsatt	

VEDLEGG 3

Gjennomføringsplan for prioriterte prosjekt i Bypakke Nord-Jæren

1. Bakgrunn

Styringsgruppen for Bypakke Nord-Jæren har bedt sekretariatet om å utarbeide en gjennomføringsplan for de 5 prioriterte prosjektene i bypakken:

1. Sykkelstamvegen
2. Bussveien Nord – Sør (Kannik – Sandnes sentrum Ruten inkludert arm til Forus Vest)
3. Transportkorridor Vest inkludert Bussveien Øst – Vest (Rv.509 Kannik – Risavika havn inkl. arm til Kvernevik ring)
4. E39 Smiene – Harestad
5. E39 Hove – Ålgård + Bussveien Sandnes (Ruten – Vatnekrossen)

Sekretariatet ble bedt om å utarbeide en oversikt som viser når de ulike prioriterte prosjektene kan starte opp dersom maksimalt låneopptak og første års inntekt legges til grunn. Styringsgruppen ba om at forsert oppstart utredes for E39 Hove-Ålgård.

2. Generelt

Prosjektene er omfattende milliardprosjekt og har en krevende gjennomføring både plan- og byggemessig. Sykkelstamvegen, Transportkorridor Vest og Bussveien er pilotprosjekt i norsk og til dels europeisk sammenheng. Samtlige prosjekt går på tvers av kommunegrensene på Nord-Jæren. God kommunikasjon og samhandling mellom prosjektene og partene er avgjørende for en effektiv og smidig gjennomføring. Prosjektene skal bygges i bynære strøk nær tett bebyggelse og berører høyt trafikkerte hovedveger. Generelt for alle prosjektene så må det nevnes at bemanning og kapasitet er en utfordring.

Gjennomføringsplanene under er basert på følgende forutsetninger:

- Stortingsvedtak Bypakke Nord-Jæren våren 2016
- Fullfinansiering. Kostnadsanslag brukt her er fra oktober 2015. Det påpekes at det er stor usikkerhet i kostnadsanslagene som har ulik grad av detaljeringsnivå. Oppdaterte kostnadsanslag forventes etter at reguleringsplanene er vedtatt (del av sykkelstamveg er ferdig regulert). Flere reguleringsvedtak på Sykkelstamvegen, Bussveien, Transportkorridor vest ventes tidlig i 2016. Gjennomføringsplanene må oppdateres når nye anslag foreligger.
- Prosjektene er prioritert i handlingsprogram NTP 2018–2021
- Optimal framdrift basert på anslått tidspunkt for planvedtak
- Prioritering av ressurser og full kapasitet hos alle parter, SVV, RFK og kommunene for å sikre effektiv og optimal gjennomføring.

3. Gjennomføringsplaner

Gjennomføringsplanene som legges fram under er ambisiøse. Sekretariatet vurderer gjennomføringsplanene som realistiske, men det presiseres at planene er lagt opp etter optimal gjennomføring, uten rom for uforutsette hendelser, som igjen vil kunne påvirke oppstart og framdrift.

Sammenstilling av de fem prosjektenes gjennomføringsplaner viser spesielt høy byggeaktivitet i 2018, 2019 og 2020. Det er viktig å påpeke at dette i tillegg vil være anleggsaktivitet på andre kollektiv, sykkel, gange, trafiksikkerhet og miljøprosjekt dersom styringsgruppen prioriterer dette i kommende handlingsprogram.

Under beskrives planlagt gjennomføring av hvert av de fem prosjektene.

3.1 Sykkelstamvegen

Byggeplanlegging for strekningen Sørmarka – Smeaheia (reguleringsplan er vedtatt) skal lyses ut på konkurranse i løpet av 2015 og prosjektering starter på nyåret i 2016. Bygging på første deletappe kan starte i 2017. Denne strekningen er nå sendt til Samferdselsdepartementet for ekstern kvalitetssikring KS2.

Reguleringsplanen for strekningen fra Schancheholen til Sørmarka forventes vedtatt våren 2016. Det må vurderes å bygge denne strekningen mens anleggsarbeidet på Ryfast pågår og fartsgrensen på E39 likevel er satt ned. Byggeplanlegging på denne strekningen legges derfor inn som opsjonsmulighet i prosjekteringsoppdraget som lyses ut nå.

Under vises planlagt gjennomføring av strekningen Sørmarka – Smeaheia:

Solasplitten til Forusbeen.

Det foreslås å starte på denne strekning. Tilbudet fra Stavanger har forholdsvis bra standard fra nord etter at Stavanger kommune asfalterte turvegen gjennom Sørmarka. Fra ridesenteret kan syklistene følge Rv 509 og grensa mot Sola til Solasplitten.

Forusbeen – Løwenstrasse

Det foreslås at denne tas fortløpende og kobles midlertidig inn på sykkelvegnettet langs Løwenstrasse.



Figur 1 Grønn strekning viser ferdig bygd/under bygging

Løwenstrasse – Smeaheia (evt først til Kvadrat og så videre til Smeaheia)

Forslås som neste etappe.

Sørmarka – Solasplitten

Denne foreslås å ta til slutt. Det utredes nå kollektivfelt på E39 på samme strekning. Arbeidene må koordineres slik at Sykkeltamvegen ikke må bygges om når kollektivfeltet kommer.

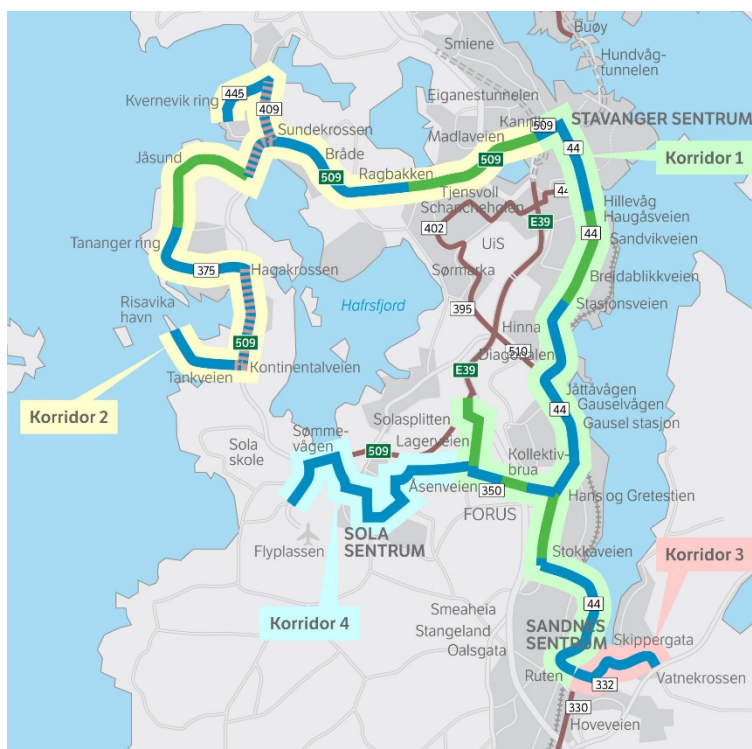
Strekningen fra Auglendshøyden og videre nordover er vedtatt. Man vil da kunne dra nytte av å koordinere tunnelbyggingen gjennom Auglendshøyden med strekningen sør for tunnelen.

Grunnerverv er omfattende og anslås å være en betydelig usikkerhetsfaktor i forhold til å holde framdrift i prosjektet.

3.2 Bussveien

Bussveien er det største prosjektet i bypakken, både i antall kilometer og i kostnad. Det er 26 ulike delprosjekt under paraplyen «Bussveien». Delprosjektene har ulike status, og det pågår både planlegging, prosjektering og bygging av Bussveien parallelt. Disse tre korridorene skal stå klar innen sommeren 2021:

1. Bussveien Nord – Sør (Kannik – Sandnes sentrum Ruten inkludert arm til Forus Vest)
Korridor 1
2. Bussveien Øst – Vest (Rv.509 Kannik – Risavika havn inkl. arm til Kvernevik ring)
Korridor 2
3. Bussveien Sandnes (Ruten – Vatnekrossen)
Korridor 3



Figur 2 Grønn strekning viser ferdig bygd/under bygging

Det pågår i tillegg planlegging av Korridor 4 fra Forus til Sola lufthavn, men denne strekningen omtales ikke videre i dette notatet.

I arbeidet med gjennomføringsplaner er det fem strekninger som peker seg ut med svært kritisk framdrift:

- Stokkaveien – Ruten (del av Korridor 1)
- Rv. 509 Ragbakken – Kannik (del av Korridor 2)
- Tankveien – Risavika (del av Korridor 2)
- Tananger ring (del av Korridor 2)
- Kvernevik ring (del av Korridor 2)

Gjennomgang av nødvendige prosesser for å få ferdigstilt prosjektene viser at det er stor grad av sannsynlighet for at framdriftsplanen vil sprekke. Status på disse strekningene er uavklart og det pågår drøftinger som kan bety forsinkelser, men også mulighet for forsering. Det er på dette tidspunkt for tidlig å konkludere. Bussveien-prosjektet vil foreta en grundig vurdering av mulighetene for å rekke fastsatt tidsfrist i samarbeid med involverte parter.

Dersom en sammenstiller kostnadsanslagene for de ulike delstrekningene, får vi et prosjekt som i kostnad tilsvarer Ryfast og Eiganestunnelen, men hvor omtrent hele traseen går gjennom etablerte bolig- og næringsområder. Prosjektet har et høyere konfliktnivå i reguleringsfasen enn hva som er tilfelle for andre vegprosjekt av denne størrelse.

Fylkestinget vedtok 20.oktober 2015 sak 66/15– Framtidig bussteknologi. Pkt 2 i vedtaket gjengis under:

Bussvei2020 bygges for trolleybussdrift fra 2021. Elektro-infrastrukturen forutsettes finansiert gjennom bypakken/bymiljøavtale. Trolleybussene forutsettes hovedsakelig finansiert gjennom energiøkonomisering som oppnås i drift. Restfinansieringen tas over fylkeskommunens budsjett, men en endelig investeringsbeslutning tas først i egen sak til fylkestinget etter at bypakken/bymiljøavtalen er endelig vedtatt.

Grunnlaget for vedtaket og konsekvensene av vedtaket knyttet til økte kostnader, finansiering og byggherreansvar er ikke drøftet i styringsgruppen for Bypakke Nord-Jæren.

Vedtaket får konsekvenser for planleggingen i delprosjektene da det skal plasseres ut master og likerettete stasjoner. Nøyaktig hvilken konsekvens dette har er ikke klarlagt, men det pågår arbeid for å nærmere identifisere utfordringer og potensielle løsninger. Syv delstrekninger av Bussveien er ferdigstilt (se figur 2). Det er usikkert om det er behov for ytterligere regulering i forhold til vedtaket om elektrifisering av Bussveien.

Bussveien går gjennom tre kommuner; Sola, Sandnes og Stavanger. Noen av delprosjektene krysser kommunegrensene, og dette gjør at det er nødvendig med omfattende prosesser i forhold til høring, politisk behandling og administrativ deltakelse.

For utarbeidelsen av gjennomføringsplan for Bussveien er det tatt følgende forbehold:

1. Planstatus og forventet vedtak av reguleringsplan er "best case". Med dette forstås at vi ikke møter på hindre i form av f.eks. grunneiere som ikke gir tilgang til eiendom, omkamper med kommunene om sykkelløsning, tverrsnitt, konstruksjoner, grunnforhold etc.
2. For øst–vest akse (Rv 509) er det lagt til grunn at det skal planlegges sidestilt. Det er satt i gang et arbeid mellom Stavanger kommune, Statens vegvesen og Rogaland fylkeskommune for å se på alternative løsninger på akse. Dersom denne konkluderer med annen løsning enn sidestilt, vil dette ventelig forsinke prosjektene her med 1,5 – 2 år.
3. Det er ikke lagt til grunn strategisk grunnnerv i planleggingsfasen. Bussveien jobber med forslag til prinsipper for slikt grunnnerv. Dette vil kanskje kunne korte ned perioden for grunnnerv noe, men det hefter risiko ved slike prosesser.
4. Det er lagt til grunn overordnede bestilling om at alle delprosjekt skal være ferdigstilt sommeren 2021. Det er derfor forutsatt at det er tilgang til nødvendig kapasitet og fagressurser.
5. Det har på grunn av andre pågående prosesser ikke vært mulighet for å se på vedtaket om elektrifisering av Bussveien gir behov for ny regulering på ferdigbygde strekninger.

Bussveien Nord – Sør (Kannik – Sandnes sentrum Ruten inkludert arm til Forus Vest) Korridor 1

Fv 509 Kannik og Stavanger sentrum

Statens vegvesen har akkurat satt i gang arbeidet med å gjøre klar for reguleringsplanarbeidet. Det er innledende diskusjoner med kommunen om hvordan dette skal løses. Prosjektet er avhengig av avklaringer i kommunedelplan for Stavanger sentrum. Planlegging av sentrumsområdet med Breiavatnet, Stavanger stasjon og Byterminalen vil ventelig gi særskilte utfordringer. Prosjektet blir planlagt sammen med strekningen fv. 44 Stavanger sentrum – Haugåsveien. Forventet planvedtak 1. kvartal 2018, med mulig byggestart høsten 2019.

Fv 44 Stavanger sentrum – Haugåsveien

Prosjektet er avhengig av avklaringer i kommunedelplan for Stavanger sentrum. Det er særlige utfordringer i forhold til trafikkavvikling ved Strømsbrua og kulverten opp til Bekkefare. Prosjektet blir planlagt sammen med fv. 509 Kannik og Stavanger sentrum. Forventet planvedtak 1. kvartal 2018, med mulig byggestart høsten 2019.

Fv 44 Stasjonsveien – Diagonalen

Strekningen gir utfordringer i forhold til bygging av tunnel fra Vaulen/Hinna og inn til Jåttåvågen. Det pågår forprosjekt for å se om det er best med lang tunnel helt inn i Jåttåvågen, eller om det er ønskelig å gå ut i dagen på oversiden av jernbanen og gå videre med bro inn i det nye utbyggingsområdet. Videre hefter det stor grad av usikkerhet i forhold til hvordan vi skal sikre full fremkommelighet for bussen gjennom «karusellen» ved Diagonalen. Forventet reguleringsplanvedtak 2. kvartal 2017, med mulig byggestart høsten 2019.

Fv 44 Diagonalen – Gausel stasjon

Per tid hefter det lite usikkerhet ved prosjektet. Prosjektering blir startet opp i løpet av november 2016. Mulig byggestart tidlig 2018.

Fv 44 Gausel Stasjon – Hans og Gretestien.

Reguleringsplan er under behandling. Planen går over to kommunegrenser, og dette skaper usikkerhet for prosjektet. Uavklart plansituasjon som følge av krav fra kommunen kan medføre omregulering, varsling av utvidet plangrense mv. Forventet reguleringsplanvedtak 2. kvartal 2016, med mulig byggestart høsten 2018.

Stokkaveien – Ruten

Prosjektet har avventet avklaring i kommuneplanen for Sandnes kommune. I etterkant av dette er det startet opp arbeid med utarbeiding av planprogram og silingsrapport for trasevalg. Disse vil ventelig bli behandlet politisk før sommeren 2016. Videre framdrift uavklart.

Fv 350 Kollektivbroen – Åsenveien

Prosjektet har enda ikke fått gjennomført geotekniske undersøkelser med tanke på setningsproblematikk. Dette prosjektet går over tre kommuner, og har således tre parallelle prosesser i forhold til varsling, høring og vedtak. Forventet reguleringsplanvedtak 2. kvartal 2016. Mulig byggestart tidlig 2018.

Bussveien Øst – Vest (Rv.509 Kannik – Risavika havn inkl. arm til Kvernevik ring) Korridor 2

Risavika havn – Tankveien

Denne traseen ble tatt inn som en del av Bussveien høsten 2015. Det er ikke påstartet reguleringsplanarbeid, og det er usikkerhet i forhold til hvilke løsninger det er behov for på strekningen, gitt både det begrensede kundegrunnlag, og en usikker trafikksituasjon. Det kan bli utfordringer i forhold til spesialtransport og kjøreledning.

Rv 509 Tankveien – Sundekrossen

Delprosjektet er en del av Transportkorridor vest (TKV) og det vises til kommentarer for dette prosjektet. Det kan bli utfordringer i forhold til spesialtransport og kjøreledning.

Fv 375 Tananger ring

Det er ikke påstartet reguleringsplanarbeid. Statens vegvesen har på vegne av Rogaland fylkeskommune levert innsigelse på sentrumsplanen for Tananger, da denne ikke i stor nok grad tar hensyn til krav om framkommelighet for Bussveien.

Fv 409 Sundekrossen – Kvernevik ring

Delprosjektet er en del av fylkesvegdel Transportkorridor vest (TKV). Reguleringsplanarbeid pågår. Forventet reguleringsplanvedtak 1. kvartal 2017, med mulig byggestart høsten 2018.

Fv 445 Kvernevik ring

Det er ikke påstartet arbeid med regulering. Det er usikkerhet i forhold til hvilke løsninger det er behov for på strekningen gitt det begrensede kundegrunnlag, og en usikker trafikksituasjon. Området på utsiden av Kvernevik ring har vernestatus, og det er ikke identifisert endelig snuplass for Bussveien.

Rv 509 Sundekrossen – Bråde

Planforslag har vært ute til offentlig ettersyn. Alt planarbeid er midlertidig stoppet i påvente av helhetlig løsning for Rv 509.

Rv 509 Bråde – Ragbakken

Alt planarbeid er midlertidig stoppet i påvente av helhetlig løsning for Rv 509. Forsvaret har varslet innsigelse i forhold til Madlaleiren.

Ragbakken – Kannik

Det er ikke påstartet arbeid med regulering av området. Det er i dag sidestilt kollektivfelt på strekningen, men vedtaket om elektrifisering gjør det ventelig nødvendig med egen reguleringsplan.

Bussveien Sandnes (Ruten – Vatnekrossen) Korridor 3

Fv 332 Ruten – Skippergata

Det er pågående en diskusjon om plangrense for prosjektet, denne vil forhåpentligvis bli løst innen styringsgruppen sitt møte. Forventet reguleringsplanvedtak 4. kvartal 2016. Mulig byggestart høsten 2018.

Fv 332 Skippergata – Vatnekrossen

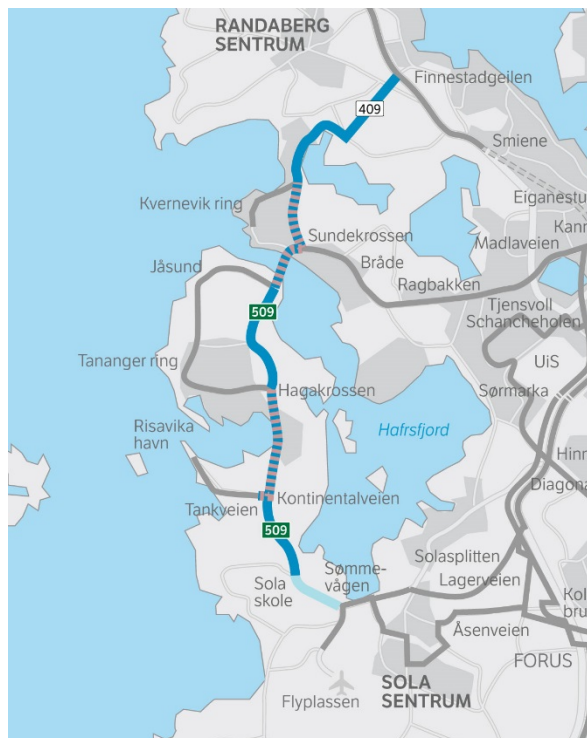
Det er ikke påstartet arbeid med regulering av området. Reguleringsplanarbeidet vil i beste fall tidligst kunne påbegynnes senhøsten 2016. Forventet reguleringsplanvedtak 1. kvartal 2018, med mulig byggestart høsten 2019.

3.3 Transportkorridor Vest

Vedtak reguleringsplan for riksvegdelen (rv. 509 Sola skole – Sundekrossen) forventes våren 2016. Deretter skal prosjektet gjennom en ekstern kvalitetssikring KS2 og deretter behandling i Stortinget.

Det legges til grunn parallell prosjektering med KS2-prosessen. Det kan da være muligheter for byggestart våren 2018. Samlet byggetid er stipulert til 3 år, åpning sommeren 2021. Grunnerverv og avtaler med ulike parter, inklusiv massedeponi, forutsettes avklart inn i dette tidsforløpet.

Entreprisemessig, både i kontraktsform og parseller, kan strekningen deles opp på ulike måter.



Figur 3 Lys blå strekning er ferdig prosjektert

Når det gjelder inndeling i entrepriseavsnitt er det tre løsninger;

- a) hele strekningen som en entreprise
- b) Hafrsfjord bru fra Sundekrossen og like sør om brua som en entreprise og resterende som den andre entreprisen
- c) Hafrsfjord bru som over, strekningen i sør fra Sømmevågen til Kontinentalvegen som en, og en tredje entreprise på det resterende mellom.

Under vurdering av entrepriseoppsett kommer også ett tillegg på bygging fra Sømmevågen til Sola skole som ikke er med i omtalen over, men som representerer en kostnad på ca 250 mill kr. Ytterligere inndeling i flere entrepriser blir vurdert som lite hensiktsmessig i forhold til byggherren sin oppfølging.

Strekningen fra Sømmevågen til Sola skole er ferdig prosjektert og kan eventuelt trekkes ut og startes opp som egen entreprise i 2016, dersom sentrale myndigheter godkjenner dette.

Spesielle utfordringer som kan ha konsekvenser for framdrift er:

- I forhold til bygging og gjennomføring er det de store kryssene (Kontinentalkrysset, Hagakrossen og Sundekrossen)
- Hafrsfjord bru
- Transportlogistikk – ulemper for trafikantene

3.4 E39 Smiene – Harestad

Reguleringsplanarbeid pågår, forventet planvedtak 2. kvartal 2017. Deretter skal prosjektet gjennom en ekstern kvalitetssikring KS2 og deretter behandling i Stortinget.

Etter reguleringsplanvedtak legges det opp til prosjektering og grunnerverv. Det påregnes to år til denne prosessen. Prosjektering antas startet opp i 2018/2019.

Byggingen av E39 Smiene – Harestad bør koordineres med gjennomføringen av Rogfast. Da tilsier framdriftsplanen byggestart på E39 Smiene – Harestad i 2021. Åpning i løpet av 2024, før åpning av Rogfast.

Spesielle utfordringer som kan ha konsekvenser for framdrift er:

- Forbruk av landbruksjord – avklaringer i planfase
- Transportlogistikk – ulemper for trafikantene
- Arkeologi



Figur 4 Grønn strekning under bygging

3.5 E39 Hove – Ålgård

Det foreligger en godkjent kommunedelplan for prosjektet. Reguleringsplanarbeid for strekningen startes nå opp. Reguleringsplanvedtak forventes 1. kvartal 2018. Deretter skal prosjektet gjennom en ekstern kvalitetssikring, KS2 og deretter behandling i Stortinget. Stortingsvedtak forventes våren 2019.

Styringsgruppen ba i forrige møte om forsert framdrift på E39 Hove – Ålgård:

For å spare inn tid totalt sett, legges det derfor opp til at enkelte forprosjekt startes opp parallelt med



Figur 5 Fv. 505 Foss Eikeland – E39 er også ett prosjekt i Bypakke Nord-Jæren, men omtales ikke i denne gjennomføringsplanen.

reguleringsplanbehandling. Deler av prosjektet vil også bli detaljprosjektert i reguleringsfasen der det er mulig og der det gir gevinst i prosjektet totalt sett. Oppstart av prosjektering før endelig plan er godkjent innebærer risiko for økte kostnader, men vil kunne kutte tid fram til endelig åpning.

I reguleringsplanen vil det legges vekt på å få satt av nok arealer til massedeponi og riggområder. Prosjektering av hele prosjektet kan være klar tidlig sommer 2019. Prosjektet kan da lyses ut for bygging sommeren 2019, med byggestart i løpet av 2019.

Det legges opp til å gjennomføre selve byggeprosessen i samme løp og med erfaringer fra Ryfastprosjektet. Prosjektet skal angripes fra begge ender slik at det blir parallelaktivitet. Prosjektet bygges da raskere enn tradisjonelt. Det skal bygges toløpstunnel, og det legges opp til at utrustnings- og elektroarbeidet starter opp etter hvert som tunnelen drives fram.

Det legges vekt på grundig faseplanlegging for trafikkavvikling på de delene av prosjektet som berører dagens vegnett.

Spesielle utfordringer som kan ha konsekvenser for framdrift er:

- Grunnundersøkelser
- Arkeologi

4. Trafikkavvikling

Rekordhøy byggeaktivitet på vegnettet på Nord-Jæren vil få konsekvenser for trafikkavviklingen. Trafikkavviklingen skal vurderes inngående i de ulike prosjektenes faseplaner, men sekretariatet anbefaler å gjennomføre en mer overordnet analyse for å få fram vurderinger og konsekvenser for trafikkavviklingen totalt sett på vegnettet. Denne analysen må baseres på kvalitative vurderinger og erfaringer. Mulighet for trafikkmodellering må vurderes, men nytten antas å være minimal. Stor usikkerhet i gjennomføringen og samtidighet i prosjektene, endringer i trafikkmonster som følge av nye bomstasjoner og endringer i takstnivå er noen av årsakene til at modellering med eksakte svar blir tilnærmet umulig. Modellering kan likevel være et supplement og må vurderes.

Sekretariatet anbefaler at det legges vekt på god kommunikasjon og informasjon til innbyggerne på Nord-Jæren og omegn. Dette foreslås som en viktig del av kommunikasjonsstrategien for bypakken. Redusert framkommelighet på vegnettet i anleggsfasen vil få konsekvenser for trafikantene. Alternative muligheter for trafikantene må vurderes og kommuniseres. Oppfordring til bruk av andre reisemidler enn personbil er en viktig del av dette.

5. Usikkerhetsmoment som kan forsinke oppstart på og gjennomføring av prosjekt

Generelt for alle gjennomføringsplanene så er det usikkerhetsmoment som kan påvirke gjennomføringen av prosjektene.

Sentrale prosesser som prioritering i neste NTP er noe man ikke har oversikt over pr. nå:

- Usikkerhet i kostnadsanslag vil kunne påvirke prioritering i handlingsprogram for kommende NTP og igjen få konsekvenser for oppstartstidspunkt på prosjektene.
- Forhandlinger om bymiljøavtale er ikke igangsatt. Størrelsen på statlig bidrag er pr i dag usikkert.
- Tidsforbruk på KS2 prosesser varierer. Gjennomsnittlig tidsbruk er 4–6 måneder.

Samtlige prosjekt skal gjennom krevende regulerings-, prosjekterings-, og grunnervervs-prosesser. Optimal planframdrift er avgjørende for realismen i gjennomføringsplanene over.

Gjennomføringsplanene er basert på at det til enhver tid er tilgjengelige ressurser og kapasitet hos de ulike partene for å holde framdrift. Dette gjelder både på plan og byggesiden.

6. Gevinster ved samkjøring av prosjekt i anleggsfasen

Det forventes stor anleggsvirksomhet i årene som kommer. Dette vil som nevnt medføre framkommelighetsutfordringer på vegnettet de neste årene. Det må være et mål å redusere belastningen for trafikantene til et minimum. Det legges derfor opp til tett samhandling mellom prosjektene for å vurdere mulighetene for samtidig bygging av ulike delstrekninger og konstruksjoner på tvers av prosjektene.

For å holde optimal framdrift i prosjektene og lånekostnader på et minimum er det avgjørende at prosjektene samhandler og finner effektive løsninger.

Enkelte eksempler på dette har framkommet i arbeidet med gjennomføringsplanene og omtales under.

6.1 Sykkeltamvegen

Sykkeltamvegsprosjektet tangerer med Ryfastprosjektet. Sykkeltamvegsprosjektet vil vurdere om deler av sykkeltamvegen og enkelte konstruksjoner kan bygges samtidig med at E39 nord for Sørmarka har nedsatt fartsgrense pga. anleggsvirksomhet på Ryfast. Byggeplanlegging på denne strekningen legges derfor inn som opsjonsmulighet i prosjekteringsoppdraget som lyses ut nå.

6.2 Bussveien

Det er ikke lagt til grunn strategisk grunnnerverv i planleggingsfasen. Bussveien jobber med forslag til prinsipper for slikt grunnnerverv. Dette vil kanskje kunne korte ned perioden for grunnnerverv noe, men det hefter risiko ved slike prosesser.

Ovenfor har vi identifisert ulike utfordringer for prosjektet. Dersom prosjektet skulle planlegges som 26 unike strekninger med normal framdrift, ville det ikke vært realistisk å diskutere noen form for åpning i 2021. Per nå arbeider prosjektet med å identifisere mulige løsninger i forhold til å kutte på tidstyver, unngå tilleggsutredninger, avgrense omfang av planer osv.

Videre tar Statens vegvesen nå grep i forhold til å vurdere muligheter for å samkjøre delprosjektene i større prosjekt, og at det i den grad det lar seg gjøre, startes prosjektering før endelig plan er godkjent. Oppstart av prosjektering før endelig plan er godkjent innebærer risiko for økte kostnader, men vil kunne kutte tid fram til endelig åpning.

Det arbeides også med å se på om det er mulig å foreta en større grad av grunnnerverv før endelig godkjent plan, såkalt strategisk grunnnerverv.

6.3 Transportkorridor Vest

Transportkorridor vest vil ha grense til Bussveien på deler av strekningen, og det må vurderes om det byggemessig skal gjennomføres sammen. Valg av entreprisform/kontrakt må avspeile dette.

6.4 E39 Smiene – Harestad

Dette prosjektet grenser til Ryfast/Eiganestunnelen på E39 Smiene. Eiganestunnelen er ventet å åpne i 2019. Oppstart på E39 Smiene – Harestad blir først i 2021. For å utnytte mulighetene i anleggsfasen til Eiganestunnelen, vil det foretas en nærmere vurdering av samtidig bygging av en brukonstruksjon som er en del av E39 Smiene – Harestad.

6.5 E39 Hove – Ålgård

Prosjektet grenser ikke til noen prosjekt som vil være under bygging i starten på anlegget. Det må etter hvert vurderes muligheter for gevinster i Bråsteinområdet dersom fv. 505 E39 – Foss–Eikeland skal startes opp i løpet av byggeperioden. Dette prosjektet er foreløpig ikke planavklart. Reguleringsplanvedtak forventes ikke før 4. kvartal 2019.

7. Finansiering og estimert behov for låneopptak

Det er basert på gjennomføringsplanene vurdert årlig omsetning på de fem prosjektene. Det er beregnet to scenarier:

1. Statlig bidrag er satt til det som er vedtatt i gjeldende NTP 2014–2023
2. Statlig bidrag som forutsatt i Fylkestingets vedtak desember 2014

Følgende forutsetninger er lagt til grunn for kostnader og inntekter:

- Kostnadsestimat basert på oppdaterte kostnadstall fra oktober 2015. Det påpekes at det er stor usikkerhet i kostnadsanslagene som har ulik grad av detaljeringsnivå. Oppdaterte kostnadsanslag forventes etter at reguleringsplanene er vedtatt. Beregningene må oppdateres når nye anslag foreligger.
- Lånerente 4 %
- Trafikktall fra 2012 som er framskrevet til 2017 tall
- Fra 2017 ligger nullvekst i personbiltransport og vekst i næringslivets transporter til grunn for trafikktall og bominntektsberegninger.
- Inntekter fra bomstasjonene fra september 2017.
- Det er de fem store prosjektene som er lagt til grunn for beregningene. Etter hvert vil andre aktuelle prosjekt som legges inn i kommende handlingsprogram legges til i beregningene. Eksempler på andre prosjekt som kan bygges fra 2017 er andre kollektivtiltak, sykkel, trafikksikkerhet, miljø og gange.
- Det er ikke tatt hensyn til eventuelle rentekompensasjonsordninger, rentebindingsordninger eller øvrige finansielle ordninger. Disse vil i tilfelle gå i bypakkens favør og bedre totaløkonomien i pakken.

7.1 Behov for låneopptak med forutsetninger vedtatt i Fylkestinget desember 2014

Fordeling av kostnader med statlig bidrag forutsatt i Fylkestingets vedtak desember 2014

	TOTAL	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Sykelstamvegen	1220	100	200	500	270	150					
Bussveien	5900	150	480	1100	1650	1350	930	240			
Transportkorridor vest	3250	50	400	780	1100	550	300	70			
E39 Smiene – Harestad	2100			30	220	230	500	500	500	120	
E39 Hove – Ålgård	3300		40	50	100	400	900	1000	810		
Kostnader	15770	300	1120	2460	3340	2680	2630	1810	1310	120	
Inntekter bomringen	9629		340	1046	1077	1109	1141	1175	1210	1247	1284
Statlig bidrag NTP E39 Smiene Harestad	840			12	88	92	200	200	200	48	
Statlig bidrag NTP E39 Hove Ålgård	2310		28	35	70	280	630	700	567		
Statlig bidrag NTP Bussveien	2950		240	625	825	675	465	120			
Statlig bidrag NTP Sykelstamvegen	610		100	300	135	75					
Statlig bidrag NTP Transportkorridor vest	1825		200	650	550	275	150				
Sum inntekter	18164	0	908	2668	2745	2506	2586	2195	1977	1295	1284
Behov for låneopptak		300	212	-208	595	174	44	-385	-667	-1175	-1284
Renteutgifter	197	18	32	21	58	72	79	61	24	-45	-124
Akkumulert låneopptak		318	562	375	1029	1275	1398	1073	430	-789	-2197

Oversikten viser behov for låneopptak i perioden fra år 2016 – 2023. Lånebelastningen estimeres å være på topp i år 2021, med akkumulert låneopptak på ca. 1400 mill.kr.

7.2 Behov for låneopptak med forutsetninger vedtatt i gjeldende NTP 2014–2023

Fordeling av kostnader med statlig bidrag i gjeldende NTP 2014–2023

	TOTAL	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Sykelstamvegen	1220	100	200	500	270	150					
Bussveien	5900	150	480	1100	1650	1350	930	240			
Transportkorridor vest	3250	50	400	780	1100	550	300	70			
E39 Smiene – Harestad	2100			30	220	230	500	500	500	120	
E39 Hove – Ålgård	3300		40	50	100	400	900	1000	810		
Kostnader	15770	300	1120	2460	3340	2680	2630	1810	1310	120	
Inntekter bomringen	9629		340	1046	1077	1109	1141	1175	1210	1247	1284
Statlig bidrag NTP Smiene Harestad	840			12	88	92	200	200	200	48	
Statlig bidrag NTP Hove Ålgård	2310			63	70	280	630	700	567		
Statlig bidrag NTP Bussveien											
Statlig bidrag NTP Sykelstamvegen											
Statlig bidrag NTP Transportkorridor vest											
Sum inntekter	12779	0	340	1121	1235	1481	1971	2075	1977	1295	1284
Behov for låneopptak		300	780	1339	2105	1199	659	-265	-667	-1175	-1284
Renteutgifter	2936	18	66	150	286	375	437	447	434	389	336
Akkumulert låneopptak		318	1164	2653	5044	6618	7713	7895	7661	6875	5927

Oversikten viser behov for låneopptak i perioden fra år 2016 – 2023 med redusert statlig bidrag. Lånebelastningen estimeres å være på topp i år 2022, med akkumulert låneopptak på ca. 7900 mill.kr. Dette overstiger vedtatt lånegaranti på 7 000 mill. kr, og medfører at forutsetningene for fylkets lånegaranti ikke er oppfylt.

VEDLEGG 3 GJENNOMFØRINGSPLAN PRIORITERTE PROSJEKT BYPAKKE NORD-JÆREN

	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
1. Sykkelstamvegen										
Planlegging										
Prosjektering/Grunnerverv										
Bygging										
2. Bussveien Kannik – Ruten inkl arm til Forus Vest (Korridor 1)										
Planlegging										
Prosjektering/Grunnerverv										
Bygging										
3. Transportkorridor vest										
Planlegging										
Prosjektering/Grunnerverv										
Bygging										
Bussveien Kannik - Risavika inkl arm Kvernevik ring (Korridor 2)										
Planlegging										
Prosjektering/Grunnerverv										
Bygging										
4. E39 Smiene – Harestad										
Planlegging										
Prosjektering/Grunnerverv										
Bygging										
5. E39 Hove – Ålgård										
Planlegging										
Prosjektering/Grunnerverv										
Bygging										
Bussveien Ruten - Vatnekrossen (Korridor 3)										
Planlegging										
Prosjektering/Grunnerverv										
Bygging										

VEDLEGG 4 Fordeling av kostnader med statlig bidrag forutsatt i Fylkestingets vedtak desember 2014												
Mill. 2016 kr												
	TOTAL	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Merknad
Sykkelstamvegen	1220	100	200	500	270	150						
Bussveien	5900	150	480	1100	1650	1350	930	240				
Transportkorridor vest	3250	50	400	780	1100	550	300	70				Forløpet kan endres dersom Sømmevågen-Sola skole forseres
E39 Smiene – Harestad	2100			30	220	230	500	500	500	120		
E39 Hove – Ålgård	3300		40	50	100	400	900	1000	810			
Kostnader	15770	300	1120	2460	3340	2680	2630	1810	1310	120		
Inntekter bomringen	9629		340	1046	1077	1109	1141	1175	1210	1247	1284	Innkrevingskostnader er medregnet
Statlig bidrag NTP E39 Smiene Harestad	840			12	88	92	200	200	200	48		60% statlig bidrag
Statlig bidrag NTP E39 Hove Ålgård	2310		28	35	70	280	630	700	567			30% statlig bidrag
Statlig bidrag NTP Bussveien	2950		240	625	825	675	465	120				50 % statlig bidrag, 2016 bidrag er lagt til i 2018
Statlig bidrag NTP Sykkelstamvegen	610		100	300	135	75						50 % statlig bidrag
Statlig bidrag NTP Transportkorridor vest	1825		200	650	550	275	150					50 % statlig bidrag
Sum inntekter	18164	0	908	2668	2745	2506	2586	2195	1977	1295	1284	
Behov for låneopptak		300	212	-208	595	174	44	-385	-667	-1175	-1284	
Renteutgifter	197	18	32	21	58	72	79	61	24	-45	-124	4% rente
Akkumulert låneopptak		318	562	375	1029	1275	1398	1073	430	-789	-2197	4% rente

Fordeling av kostnader med statlig bidrag i gjeldende NTP 2014-2023												
	TOTAL	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Merknad
Sykkelstamvegen	1220	100	200	500	270	150						
Bussveien	5900	150	480	1100	1650	1350	930	240				
Transportkorridor vest	3250	50	400	780	1100	550	300	70				Forløpet kan endres dersom Sømmevågen-Sola skole forseres
E39 Smiene – Harestad	2100			30	220	230	500	500	500	120		
E39 Hove – Ålgård	3300		40	50	100	400	900	1000	810			
Kostnader	15770	300	1120	2460	3340	2680	2630	1810	1310	120		
Inntekter bomringen	9629		340	1046	1077	1109	1141	1175	1210	1247	1284	
Statlig bidrag NTP Smiene Harestad	840			12	88	92	200	200	200	48		60% statlig bidrag
Statlig bidrag NTP Hove Ålgård	2310			63	70	280	630	700	567			30% statlig bidrag, 28 mill 2017 er lagt til i 2018
Statlig bidrag NTP Bussveien												
Statlig bidrag NTP Sykkelstamvegen												
Statlig bidrag NTP Transportkorridor vest												
Sum inntekter	12779	0	340	1121	1235	1481	1971	2075	1977	1295	1284	
Behov for låneopptak		300	780	1339	2105	1199	659	-265	-667	-1175	-1284	
Renteutgifter	2936	18	66	150	286	375	437	447	434	389	336	4% rente
Akkumulert låneopptak		318	1164	2653	5044	6618	7713	7895	7661	6875	5927	4% rente

VEDLEGG 5 Budsjett 2016

1000 kr

2016

Lønnskostnader	1720000
Møteutgifter	25000
Trykking av dokument	25000
Kurs/seminar	125000
Reisekostnader	30000
Konsulentttjenester	1000000
Konsulentttjenester Kommunikasjonsarbeid	1000000
Konsulentttjeneste Faggruppe sykkel	500000
Konsulentttjenester SVV Region Vest	30000
Diverse	20000
Administrasjonskostnader	165000
Husleie	95000
Sum	4735000

Andel pr part	676429
---------------	--------

VEDLEGG 6 AKTIVITETSPLAN 2016

	Januar	Februar	Mars	April	Mai	Juni	Juli	August	September	Oktober	November	Desember
Sentrale prosesser												
KS2 Bypakken												
Stortingsproposisjon og Stortingsvedtak												
Forhandlinger Bymiljøavtale												
NTP 2018–2029 – etatenes forslag												
Handlingsprogram Bypakke Nord-Jæren												
Handlingsprogram 2017												
Handlingsprogram 2018–2021												
Kommunikasjon												
Kommunikasjonsarbeid før stortingsvedtak												
Kommunikasjonsarbeid etter stortingsvedtak												
Lansering nettside Bypakke Nord-Jæren												
Oppstartsseminar Bypakke Nord-Jæren												
Bomstasjoner												
Bygging av bomstasjoner												

GRUPPER 2016

Styringsgruppe Bypakke Nord-Jæren	Vegdirektør Terje Moe Gustavsen
Administrativ koordineringsgruppe	Sekretariatsleder Stine Haave Åsland
Sekretariat	Sekretariatsleder Stine Haave Åsland
Faggruppe Kommunikasjon	Kristin Dybdal Holthe, RFK
Faggruppe Sykkel	Fredrik Nårstad Jensen, Statens vegvesen
Faggruppe Gange	?
Koordineringsgruppe – fag	Møtearena for faggruppelidere opprettes ved behov, håndteres foreløpig i administrativ koordineringsgruppe. Ledes av sekretariatsleder
Koordineringsgruppe – kommunikasjon	Møtearena for koordinering av ulike grupper som jobber med bytema, eks Kolumbus, Hjemjobbhjem, Sykkelløftet, mobilitetsgruppe, m.fl – ledes av ny kommunikasjonsrådgiver i bypakken

Avtale

mellom

Statens vegvesen, Rogaland Fylkeskommune, Jernbaneverket, Stavanger kommune, Sandnes kommune, Sola kommune og Randaberg kommune

om finansiering av sekretariatet for Bypakke Nord-Jæren

Denne avtalen er utarbeidet med utgangspunkt i:

- Vedtak i sak 10/2015 i møtet i Styringsgruppen for Bypakke Nord-Jæren 11.05.2015

1. Avtalens omfang

Finansieringen skal omfatte følgende årlige elementer:

- A. Lønn og sosiale utgifter til sekretariatsleder og fremtidige medarbeidere.
- B. Utgifter til leie av lokaler, inventar og utstyr.
- C. Utgifter til faglig bistand til utredninger, analyser og kommunikasjon.
- D. Øvrige driftsutgifter

Avtalen skal sikre finansiering av sekretariatet for Bypakke Nord-Jæren frem til endelig vedtak i Stortinget, der bompengepakken får egen bevilgning gjennom Statsbudsjettet.

2. Fremdrifts- og finansieringsplan

Sekretariatsleder startet i stillingen fra 01.07.2015. Det vil bli opprettet og tilsatt flere stillinger med utgangspunkt i behov og i samarbeid med Styringsgruppen etter at Stortinget har vedtatt Bypakke Nord-Jæren.

Sekretariatet finansieres med 1/7-del hver fra hver av de syv avtalepartene.

Sekretariatsleder legger frem budsjett for kommende år, senest 01.10. året før.

3. Ansvarsforhold

Statens vegvesen v/ regionvegsjefen har arbeidsgiveransvar for sekretariatet. Sekretariatsleder rapporterer til Styringsgruppen for Bypakke Nord-Jæren.

Sekretariatsleder er ansvarlig for å rapportere til styringsgruppen om prosjektets status, fremdrift og økonomi.

4. Betalingsplan og utbetaling

Hver avtalepart har ansvar for sin del av finansieringen i eget budsjett og det er forventet utbetaling i desember for budsjettåret.

5. Gyldighet

Denne avtalen er gyldig når den er godkjent og signert av alle parter.
Avtalen er utferdiget i 7 – syv – eksemplarer, ett til hver av partene.

Leikanger, den ____/____ 2015

Stavanger, den ____/____ 2015

Statens vegvesen

Rogaland fylkeskommune

.....

.....

Stavanger, den ____/____ 2015

Sandnes, den ____/____ 2015

Stavanger kommune

Sandnes kommune

.....

.....

Sola, den ____/____ 2015

Randaberg, den ____/____ 2015

Sola kommune

Randaberg kommune

.....

.....

Sandnes, den ____/____ 2015

Jernbaneverket

.....

Vilje
gir vekst

Bussveien og øvrig bussnett på Nord-Jæren *Alternativ fremdriftsteknologi*



oktober 2015

Vurderingskriterier

Fire forhold er av betydning for hvor miljøvennlig en fremdriftsteknologi er:

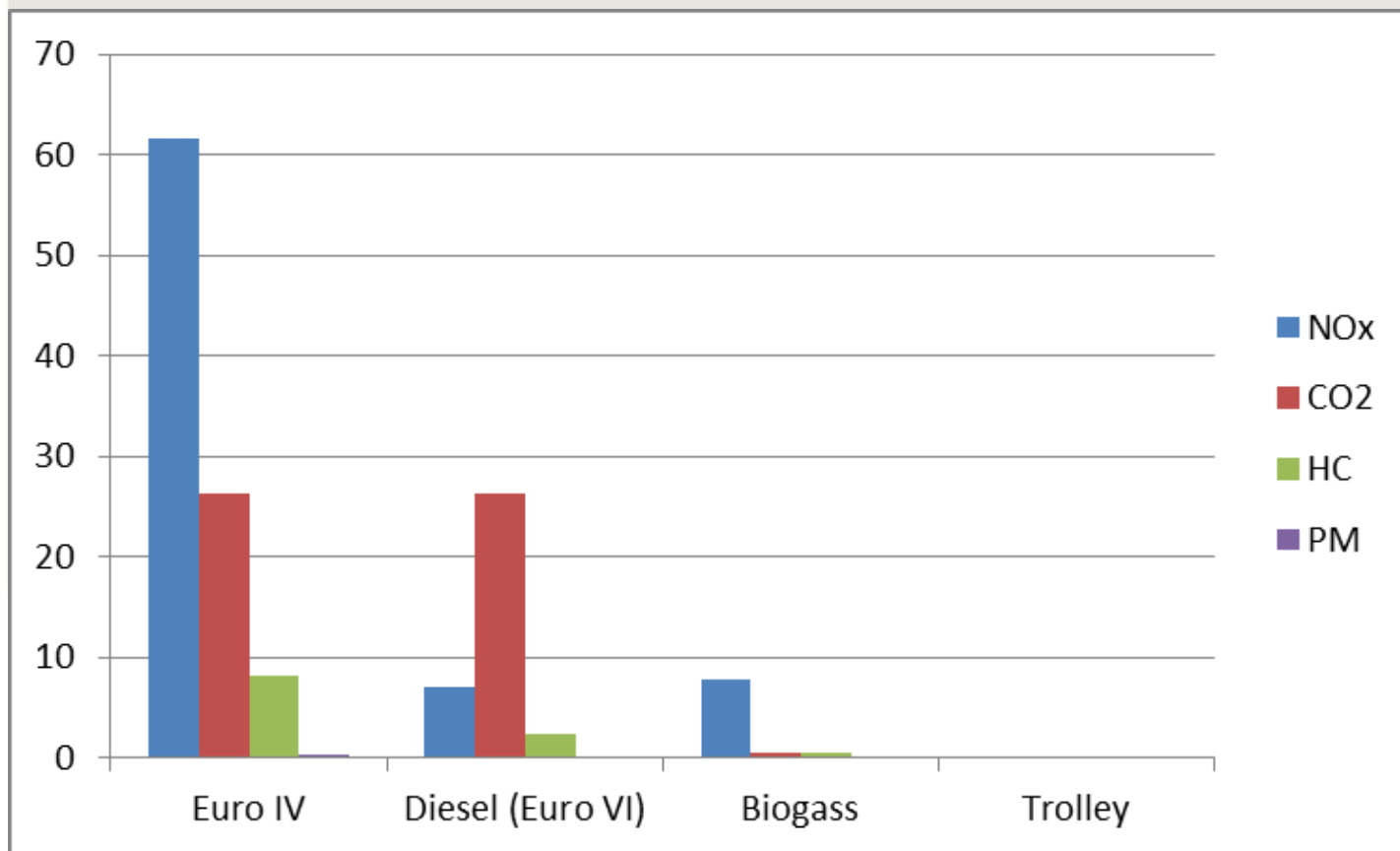
- 1. Globale utslipp (CO₂) /Fossilfri energikilde
- 2. Lokale utslipp (bl.a. NO_x)
- 3. Energieffektivitet (dvs. energiforbruk pr. kjørte kilometer)
- 4. Støy

Vilje gir vekst

Fordons-konsept	Støy	Lokala utslipp	Utslipp av växthus-gaser	Utveck-lingsnivå	Drivline-enheter med osäker livslängd	Förnybart/ Icke förnybart bränsle
Diesel	Hög	Hög	Hög	Serie	Inga	Icke-förnybar
Biogas*	Mellan-hög	Hög	Låg	Serie	Inga	Förnybar
Naturgas*	Mellan-hög	Hög	Hög	Serie	Inga	Icke-förnybar
Trådbuss	Låg	Låg	Låg	Serie	Inga	Förnybar
Batteribuss ar, tilläggs-laddning	Låg	Låg	Låg	Små flottor	Batteri	Förnybar
Batteribuss, nattladd-ning	Låg	Låg	Låg	Små flottor	Batteri	Förnybar
Etanolbuss	Hög	Hög	Låg	Enstaka flottor	Inga	Förnybar
Bränsle-cellsbuss	Låg	Låg	Låg	Små flottor	Bränsleceller, batteri	Förnybar
Hydrogen, direkt	Hög	Låg	Låg	Inga fordon	Okänt	Förnybar
Seriehybrid**	Mellan	Mellan-låg	Mellan	Medelstora flottor	Batteri	Delvis/helt förnybar
Parallell-hybrid**	Mellan-hög	Mellan	Mellan-hög	Medelstora	Batteri	Delvis/helt förnybar
Laddhybrid**	Mellan	Mellan-låg	Mellan	Små flottor	Batteri	Delvis/helt förnybar

Årlige utslipp fra Bussveien

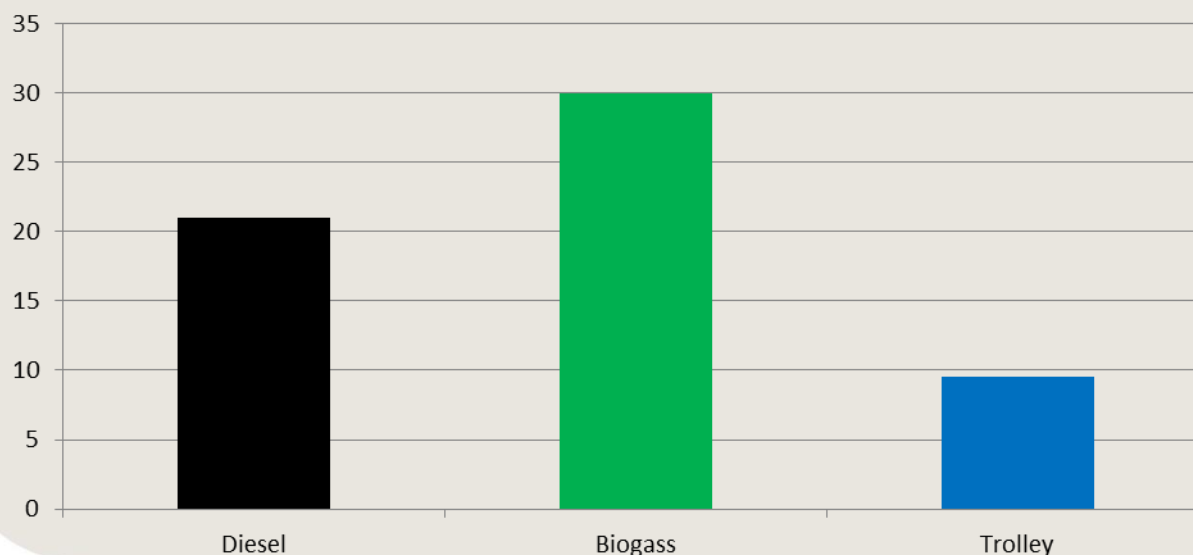
- Lokalt & globalt
- Fornybar/ikke-fornybar

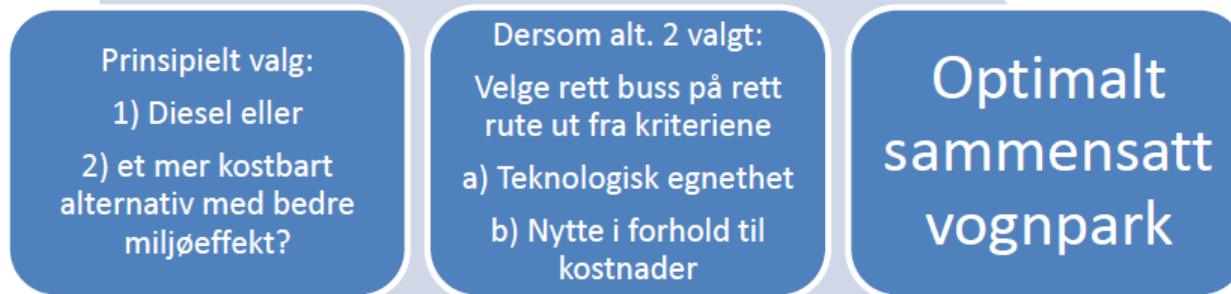


Energiforbruk – Bussveien

- Ca 4,5 mill.rutekm pr år
- Forbruk: ca 2-2,2 kWh pr. km = 9-10 GWh pr. år
- erstatter 21 GWh ved dieseldrift – m.a.o. energiforbruket mer en halveres

Energiforbruk: Gwh pr.år for Bussvei2020





Egnethet for ulike fremdriftsteknologi på forskjellige typer ruter på Nord-Jæren

	Trolleybuss	Trolley-batterihibrid	Ren batteridrift	Biogasshybrid/Biogass/biodiesel	Dieselhybrid/Diesel
Bussvei 2020	Egnet	Delvis egnet	Anbefales ikke	Anbefales ikke	Egnet
Øvrige hovedruter	Delvis egnet	Delvis egnet	Egnet	Delvis egnet	Egnet
Sekundære ruter/forstadsruter	Anbefales ikke	Anbefales ikke	Egnet	Egnet	Egnet

Egnet
Delvis egnet
Anbefales ikke

«Rett buss på rett plass»

- Den totale vognparken i byområdet kan deles inn i følgende rutegrupper:
 1. Bussvei2020
 2. Øvrige hovedruter i byområdet på Nord-Jæren
 3. Sekundære ruter i byområdet på Nord-Jæren

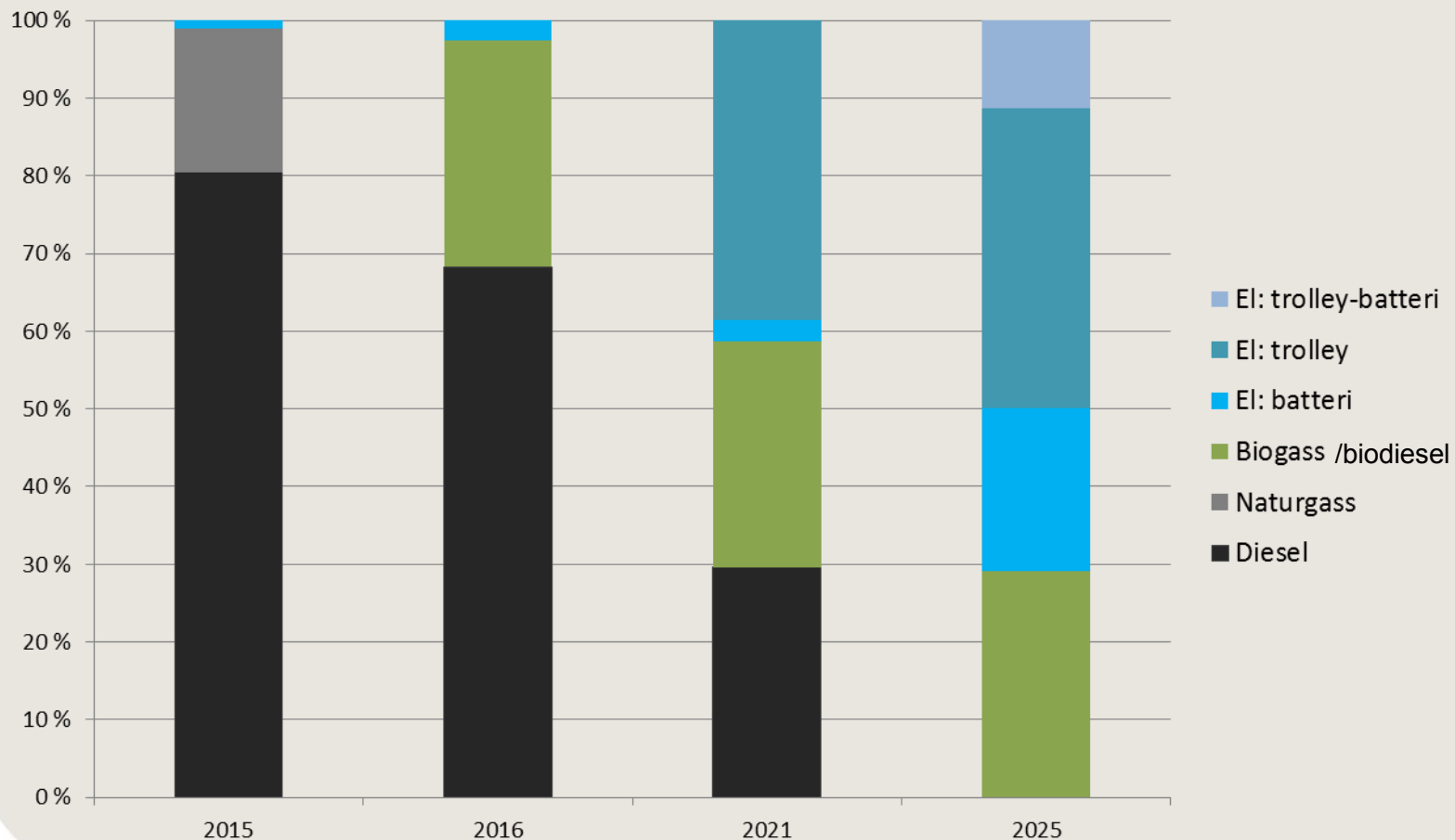
Teknologisk egnethet

- o Utprøvd teknologi
- o Hvilke buss-størrelser som kan leveres og miljøeffekt på ulike ruter
- o Rekkevidde og krav til ladeinfrastruktur (for batteridrift)

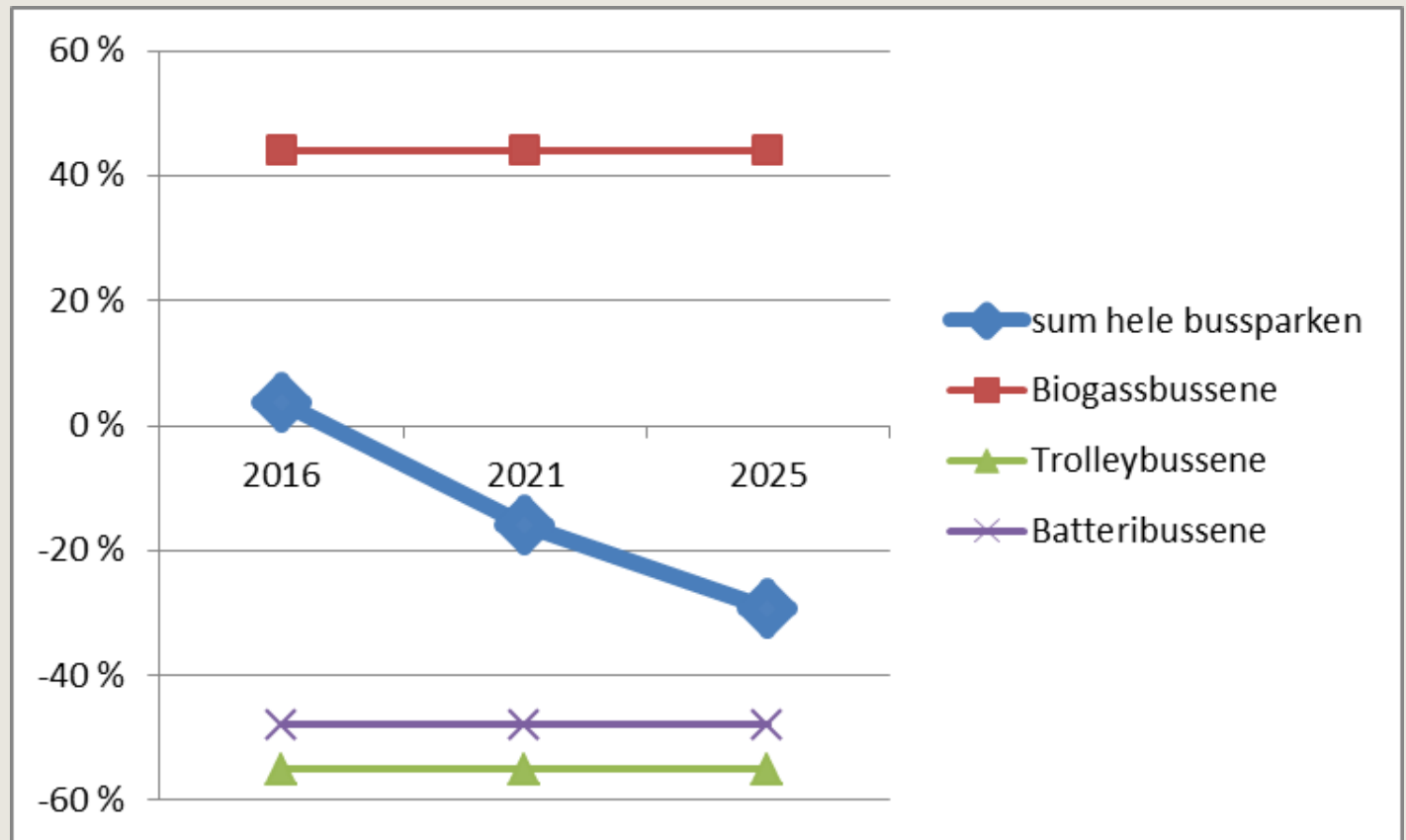
Økonomisk fordelaktig

- o Høye investeringer krever høy frekvens
- o Teknologiløsninger med høye kostnader primært der hvor miljøeffekten er størst

Mulig scenario for fossilfri kollektivtransport på Nord-Jæren (andel av rutekm – omtrentlige tall)



-ca 30% nedgang i energiforbruk (kWh) etter hvert som ny teknologi fases inn (endring i forhold til 2015/diesel)



Vedtak – FT oktober 2015

1. Kollektivtransporten på Nord-Jæren skal være fossilfri innen 2022.
2. Bussvei2020 bygges for trolleybussdrift fra 2021. Elektroinfrastrukturen forutsettes finansiert gjennom bypakken/bymiljøavtale. Trolleybussene forutsettes hovedsakelig finansiert gjennom energiøkonomisering som oppnås i drift. Restfinansieringen tas over fylkeskommunens budsjett, men en endelig investeringsbeslutning tas først i egen sak til fylkestinget etter at bypakken/bymiljøavtalen er endelig vedtatt.
3. Opsjonen for biogassdrift av 60 busser fra 2016 bestilles ikke.
4. Batteribusser tas gradvis i bruk frem mot 2025. Finansiering og teknologiutvikling avgjør innfasingstakten.



Vedtak – FT oktober 2015 (forts.)

- 5. Fylkeskommunen søker Enova om støtte til «Slideln» drift på rute 6 og «Sola Link» fra 2024. Restfinansieringen gjøres over fylkeskommunens budsjett. Før investeringsavgjørelse behandles saken på nytt i fylkestinget.
- 6. Bruk av biodiesel, kontra biogass eller biogass-hybrid, vurderes fortløpende i de neste driftsanbudene.
- 7. Fylkestinget ber fylkesrådmannen undersøke muligheten for anvendelse av biogass innen fylkeskommunens virksomhet. I tillegg til å oppnå klimaeffekten er det ønskelig å legge til rette for videre satsing på biogass i regionen. Muligheter for statlig finansiering, enten direkte eller gjennom virkemiddelapparatet for innovasjon og fornybar energi, undersøkes også.

Trolleybuss-systemer

- 28.000 trolleybusser i 300 byer



Scenario for fremtidig fossil-fri kollektivtrafikk i byområdet på Nord-Jæren

+elektrisk
lokaltoget
(Jærbanen)

Trolleybuss
(Bussvei2020)

Trolley-
batteri-
hybrid-
busser

Batteri-
busser

Biogassbusser
Biogass-el-
hybridbusser
Biodiesel

*Ikke enten eller,
men rett teknologi
på rett sted*

Takk for oppmerksomheten!

