

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.

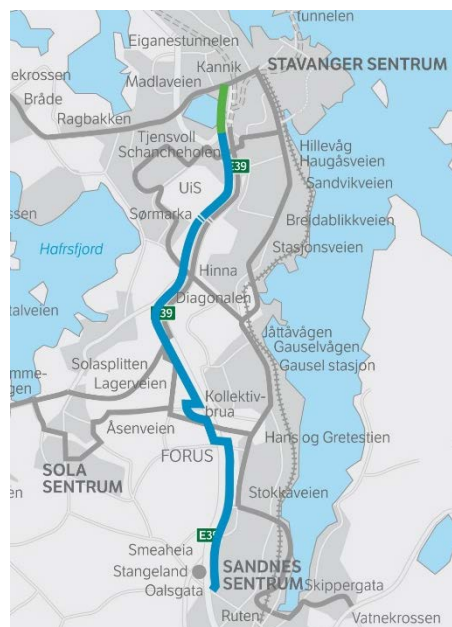
Under vises planlagt gjennomføring av strekningen Sørmarka – Smeaheia:

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.

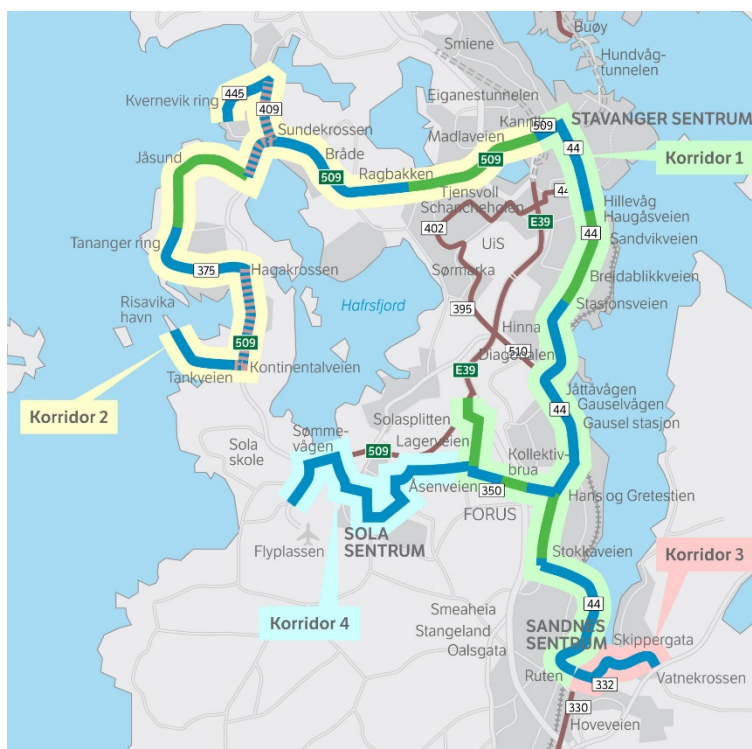
Strekningen fra Auglendshøyden og videre nordover er vedtatt. Man vil da kunne dra nytte av å koordinere tunnelbyggingen gjennom Auglendshøyden med strekningen sør for tunnelen.

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 ulik status, og det pågår både planlegging, prosjektering og bygging av Bussveien parallelt. Disse tre korridorane 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 likerettede 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 aksene (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 aksene. 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 grunnerverv i planleggingsfasen. Bussveien jobber med forslag til prinsipper for slikt grunnerverv. Dette vil kanskje kunne korte ned perioden for grunnerverv 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 Bekkefarete. 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 trafikk situasjon. 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

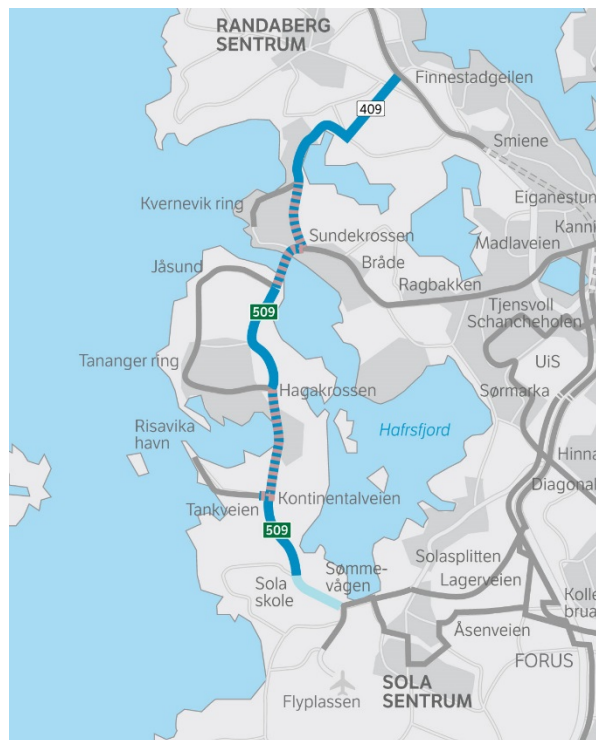
Det er ikke påstartet arbeid med regulering av området. Reguleringsplanarbeidet vil i beste fall tidligst kunne påbegynnes senhøsten 2016. Forventet reguleringsplanvedtak 1. kvartal 2018, med mulig byggestart høsten 2019.

3.3 Transportkorridor Vest

Vedtatt reguleringsplan for riksvegdelene (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 entreprisabletter er det tre løsninger;

- hele strekningen som en entreprisablett
- Hafrsfjord bru fra Sundekrossen og like sør om brua som en entreprisablett og resterende som den andre entreprisabletten
- Hafrsfjord bru som over, strekningen i sør fra Sømmevågen til Kontinentalvegen som en, og en tredje entreprisablett på det resterende mellom.

Under vurdering av entreprisabletter 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 entreprisabletter 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 entreprisablett 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 grunnverv. 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

3.5 E39 Hove – Ålgård

Det foreligger en godkjent kommunedelplan for prosjektet. Reguleringsplanarbeid for strekningen startes nå opp.

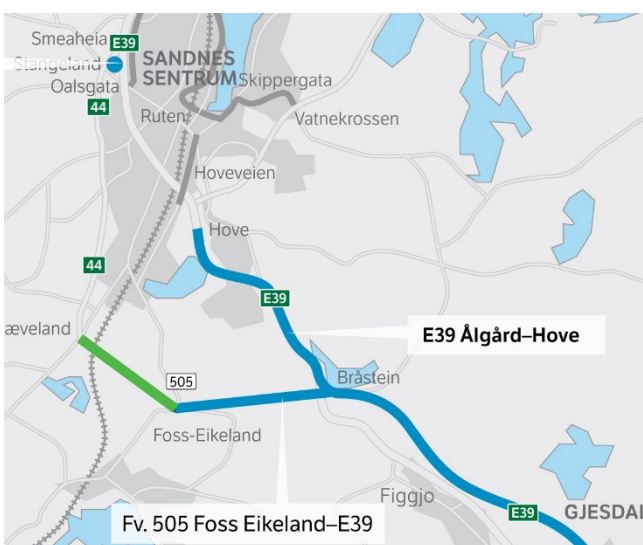
Reguleringsplanvedtak forventes 1. kvartal 2018. Deretter skal prosjektet gjennom en ekstern kvalitetssikring, KS2 og deretter behandling i Stortinget. Stortingsvedtak forventes våren 2019.

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 4 Grønn strekning under bygging



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 parallellaktivitet. 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 trafikkmønster 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 grunnervervsprosesser. 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 Sykkelstamvegen

Sykkelstamvegprosjektet tangerer med Ryfastprosjektet. Sykkelstamvegprosjektet vil vurdere om deler av sykkelstamvegen 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 grunnerverv i planleggingsfasen. Bussveien jobber med forslag til prinsipper for slikt grunnerverv. Dette vil kanskje kunne korte ned perioden for grunnerverv 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 grunnerverv før endelig godkjent plan, såkalt strategisk grunnerverv.

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.