

Sak – framdriftsplan Bussveien

Generelt

Bussveien på Nord-Jæren er per dags dato Europas lengste bussvei, og er et prosjekt med en anslått kostnad på ca. 9 000 millioner kroner fordelt på 22 delstrekninger/reguleringsplaner (tidligere 26). Bussveien utgjør således 1/3 av den samlede porteføljen til Bypakken.

Som system er Bussveien Norges første kollektivsystem basert på «tenk bane, kjør buss». Når Bussveien er ferdig vil den inneha over 50 kilometer med sammenhengende kollektivtrase, hvor ca. 90% av trassen går atskilt fra annen trafikk. Dette sikrer punktlighet, høy kapasitet og gir forutsigbarhet for byutvikling langs traseene.

Framdriftsplan

I sist orientering om framdrift/gjennomføring av Bussveien ble det i saksframlegget lagt til grunn den overordnede bestilling om ferdigstilling til sommeren 2021. I løpet av høsten har Statens vegvesen jobbet med revidert framdriftsplan, og arbeidet viser at det ikke er mulig å ferdigstille Bussveien i tråd med bestilling. Dette selv om det i planen er lagt til grunn både «best case» på en rekke momenter, og det er foretatt strategiske grep for å sikre framdriften. Denne framdriftsplanen som leveres nå er basert på fylkestingets vedtak om teknologivalg, og det tas forbehold om at nye momenter vil kunne gi behov for å revidere planen.

Framdriftsplanen er utarbeidet for de delprosjekt som er under planlegging av teamet på Bussveien i Statens vegvesen (prioritert 1 – 3). Gantt-diagram over prosjektene følger som vedlegg 1. Byggestart er i hovedsak satt til to år før åpning.

Prosjekt	Pri	Oppstart plan	Ferdig plan	Åpning
Delprosjekt 26 – Risavika havn – Tankveien	2	jan.17	jan.20	jan.22
Delprosjekt 1 – Tankveien – Sundekrossen	2		jun.16	des.20
Delprosjekt 2 – Tananger ring	2	aug.16	feb.20	jun.23
Delprosjekt 4 – Sundekrossen – Kvernevik ring	2		jun.17	jun.20
Delprosjekt 5 – Kvernevik ring	2	sep.16	nov.19	mar.23
Delprosjekt 8 – Sundekrossen – Mosvannet	2	jun.16	okt.19	aug.23
Delprosjekt 9 – Mosvannet – Hillevåg	1	apr.16	aug.18	des.21
Delprosjekt 14 – Stasjonsveien – Diagonalen	1		aug.17	des.20
Delprosjekt 15 – Diagonalen – Gausel st	1		aug.16	nov.19
Delprosjekt 16 – Gausel st – Hans og Grete	1		jan.17	mai.20
Delprosjekt 18 – Stokkaveien – Ruten	1		sep.18	des.21
Delprosjekt 20 – Ruten – Vatnekrossen	3	apr.16	jan.20	apr.23
Delprosjekt 22 – Kollektivbroen – Åsenveien	1		jan.17	mai.20
Delprosjekt 23 – Lagerveien	1	sep.16	jun.19	jun.21

Prosjekt hvor det ikke står dato for oppstart er allerede igangsatt.

Som en vil se av tabellen er det endringer i antall planer. Prosjektene på Rv. 509 fra Sundekrossen til Mosvannet er slått sammen til et prosjekt på i overkant av 7 km. Dette var

tidligere delt inn i tre ulike prosjekt. Videre er de to prosjektene i Stavanger sentrum slått sammen til et prosjekt på 3,2 km. Det er planlagt at de to prosjektene på strekningen Sundekrossen – Hillevåg skal ha felles planprogram. Korridor 3 er videre tenkt planlagt som et prosjekt.

Av utfordringer som er like for alle aksene må en i særlig grad trekke frem utfordringene rundt kryssløsninger, da i særlig grad for syklister. Videre kommer en ikke bort ifra at de arealmessige inngrep som er nødvendige for fremføring av Bussveien er krevende.

Korridor 1

Prosjekt	Pris	Oppstart plan	Ferdig plan	Åpning
Delprosjekt 9 – Mosvannet – Hillevåg	1	apr.16	aug.18	des.21
Delprosjekt 14 – Stasjonsveien – Diagonalen	1		aug.17	des.20
Delprosjekt 15 – Diagonalen – Gausel st	1		aug.16	nov.19
Delprosjekt 16 – Gausel st – Hans og Grete	1		jan.17	mai.20
Delprosjekt 18 – Stokkaveien – Ruten	1		sep.18	des.21
Delprosjekt 22 – Kollektivbroen – Åsenveien	1		jan.17	mai.20
Delprosjekt 23 – Lagerveien	1	sep.16	jun.19	jun.21

Prosjekt hvor det ikke står dato for oppstart er allerede igangsatt.

Denne korridoren er gitt høyeste prioritert av Styringsgruppen for Bypakken, og det er i framdriftsplanen forsinkelse i forhold til den ønskede åpning sommeren 2021. Planlagt åpning av aksene vil være til julen 2021.

Det er to prosjekt som er svært tidskritiske på aksene, og dette er prosjektet i Stavanger sentrum (Mosvannet – Hillevåg) og prosjektet fra Kvadrat til Sandnes sentrum (Stokkaveien – Ruten). Ved forsinkelser på disse vil dette gi forsinket åpning av korridoren. I tillegg er prosjektet Stasjonsveien – Diagonalen (Jåttåvågen) svært komplisert, da prosjektet både skal gå i tunnel/bru fra Hinna. En slik løsning krever stenging av Jærbanen, og i tillegg skal Bussveien gjennom krysset ovenfor Jåttåvågen (karusellen). Med slike utfordringer kan det oppstå forsinkelser i plan-, prosjekterings- og byggefasen.

Statens vegvesen søker å løse noen av de utfordringer som de nevnte prosjekt gir ved å sikre at noen av våre mest erfarne medarbeidere blir satt på prosjektene. I tillegg legger vi opp til at de i tidskritiske prosjekt får god faglig støtte gjennom egne assistenter. Dette gjøres av to grunner. For det første sikrer det tilleggs kapasitet i prosjektene dersom det skulle oppstå situasjoner/problemstillinger vi ikke har tatt høyde for. For det andre vil det gjøre prosjektene langt mer robuste, da avbrudd og forsinkelser i prosjektene på grunn av uforutsette hendelser ikke blir like utslagsgivende.

Korridor 2

Prosjekt	Priord	Oppstart plan	Ferdig plan	Åpning
Delprosjekt 26 – Risavika havn – Tankveien	2	jan.17	jan.20	jan.22
Delprosjekt 1 – Tankveien – Sundekrossen	2		jun.16	des.20
Delprosjekt 2 – Tananger ring	2	aug.16	feb.20	jun.23
Delprosjekt 4 – Sundekrossen – Kvernevik ring	2		jun.17	jun.20
Delprosjekt 5 – Kvernevik ring	2	sep.16	nov.19	mar.23
Delprosjekt 8 – Sundekrossen – Mosvannet	2	jun.16	okt.19	aug.23

Prosjekt hvor det ikke står dato for oppstart er allerede igangsatt.

Korridoren vil være klar til åpning i august 2023. I særlig grad er det nye sammenslåtte prosjektet fra Sundekrossen til Mosvannet og Tananger ring tidskritiske prosjekt. Sundekrossen – Mosvannet er et prosjekt på 7 km, omtrent dobbelt så langt som det nest lengste prosjektet i Bussveien. Prosjektet har flere utfordringer, som det er gjort nærmere rede for i prosjektrapporten for strekningen Stavanger sentrum – Sundekrossen (egen sak).

Hva angår Tananger ring har dette prosjektet utfordringer i grenselandet mellom full fremkommelighet for Bussveien og det å ivareta stedets egenart. Det er blitt enighet vedrørende innsigelsen til sentrumsplanen som det ble gjort rede for høsten 2015, og innsigelsen blir trukket så fort de nødvendige oppdatering av plankart og bestemmelser er utført.

Også på denne aksene er det valgt en løsning med egne assistenter for å sikre robusthet i de mest tidskritiske prosjektene.

Korridor 3

Prosjekt	Priord	Oppstart plan	Ferdig plan	Åpning
Delprosjekt 20 – Ruten – Vatnekrossen	3	apr.16	jan.20	apr.23

Korridor 3 går fra to enkeltstående prosjekt av normal størrelse, til ett lengre prosjekt. Dette gjøres da det arbeidet med forprosjektrapport for det prosjekt som er under regulering på strekningen Ruten – Skippergata, viser at det er vanskelig å foreta detaljregulering på deler av strekningen, uten å se de ulike problemer og løsninger på hele korridorene samlet.

Det er lagt til grunn at forprosjektet på pågående prosjekt skal klare å gi de nødvendige avklaringer i forhold til hvilke områder som kan frigis for båndlegging før prosjektene blir slått sammen.

Strategiske grep

Som styringsgruppen er orientert om valgte Statens vegvesen å omorganisere arbeidet med Bussveien gjennom etablering av et felles team for planlegging. Teamet fikk sin oppstart i september 2015, og i tillegg til intensiv planlegging, har en brukt høsten på å bedre samhandling og samarbeid i teamet. Ved etableringen av teamet gikk Bussveien fra å være 26 delprosjekt som skulle bli en bussvei, til en prosjektorganisasjon med et overordnet perspektiv, helhetlig tankegang og formål om å realisere Bussveien så raskt som mulig.

Allerede tidlig høsten 2015 ble det klart at det var nødvendig med et svært tett samarbeid mellom prosjekteier (Rogaland fylkeskommune) og teamet. Det er derfor etablert en praksis hvor prosjekteier deltar direkte i teamet sine samlinger. Erfaringen fra høsten viser at dette gir tilnærmet sømløst samarbeid, og har i vesentlig grad kuttet kommunikasjonsutfordringene mellom organisasjonene.

Å planlegge Bussveien er i hovedsak planlegging av et konsept som ikke finnes i håndbøkene til Statens vegvesen, og krever således at en har kjennskap til de fravik som teamet ser på som en forutsetning dersom enn skal oppnå de overordnede målsettingene til Bussveien. Det er derfor etablert en felles intern prosjektgruppe/fagpool intern i Statens vegvesen hvor de samme ressursene blir brukt på tvers av prosjekter. Dette sikrer kjennskap til Bussveien som konsept, og enn sparer tid på at en må «lære opp» nye personer i de fravik og løsninger som benyttes. Totalt sett utgjør denne ressurspoolen per dags dato ca. 12 årsverk, som Bussveien kan disponere inntil 100% når dette er nødvendig. Ressurspoolen blir ventelig oppgradert med ytterligere 1–2 årsverk før sommeren 2016.

Det er etablert en samarbeidsgruppe på administrativ nivå mellom Rogaland fylkeskommune, kommunene, fylkesmannen og Statens vegvesen hvor formålet er å ha nødvendig oversikt og se Bussveien som helhet. Samarbeidsgruppen blir et organ hvor partene blant annet kan drøfte aktuelle problemstillinger, og bidra til å holde en god framdrift. Samarbeidsgruppen startet opp med sitt første møte primo mars 2016.

Gjennom høsten 2015 og vinteren 2016 har en sett på ressursituasjonen til teamet som jobber med Bussveien, opp imot ulike scenarier for ferdigstillelse av Bussveien. I den framdriftsplan som blir presentert øker Statens vegvesen tilgjengelige stillingsressurser for teamet på Bussveien betraktelig. Opptrappingen er påbegynt og blir ferdigstilt 2. kvartal 2016.

Kommunene prioriterer Bussveien svært høyt med kapasitet og kompetanse. Det er likevel knapt med ressurser til både bypakke-prosjektene og andre planoppgaver i kommunene. Samarbeidspartene har derfor startet, og jobber videre med, å finne en effektiv arbeidsform som kan sikre både kvalitet og framdrift.

Det er, som det er redegjort for ovenfor, foretatt en gjennomgang av de prosjekter som gjenstår, for å se på hvilke av disse som kan slås sammen med tanke på mer effektive planprosesser. I tillegg blir de tilgjengelige ressurser benyttet slik at det er stor grad av overføringsverdi mellom prosjektene.

