

Statusrapport Bussveien 1. tertial 2017

Innledning

Bussveien er et av Norges største samferdselsprosjekt, og skal når den står ferdig være et sammenhengende høyverdig kollektivtilbud i Stavanger, Sandnes og Sola. Sammen med Jærbanen danner Bussveien hovedbjelken i tiltakene som skal danne grunnlaget for nullvekst i byområdet.

Bussveien er Norges første BRT-system, med slagordet presis, ofte og behagelig. Når Bussveien er ferdigstilt vil den inneha over 50 kilometer med sammenhengende kollektivtrase, hvor ca. 90% av traseen går atskilt fra annen trafikk.

I denne statusrapporten vil Statens vegvesen gi en kort orientering om gjennomførte aktiviteter og den generelle utviklingen i prosjektet. Deretter følger en oversikt over fremdriftplanen, og forslag til endring av denne, før vi søker å gi en oversikt over et oppdatert kostnadsbilde og gi forklaringer på dette.

Generell utvikling i prosjektet

Vedtatte reguleringsplaner

Siden forrige rapportering har bystyrene i Stavanger og Sandnes godkjent reguleringsplan for delprosjektene Gausel stasjon – Forus øst – Forussletta og Forus vest (Foruskanalen).

Bystyret i Stavanger har i tillegg godkjent reguleringsplanen for Gausel sentrum – Gausel stasjon, samt en mindre reguleringsplan for endrede atkomstforhold til Bussveien.

Kryssrapporten

Arbeidet med utarbeiding av rapporten med alternative kryssløsninger for Bussveien er ferdigstilt. Det som gjenstår er en ekstern trafiksikkerhetsgjennomgang (TS-revisjon) av løsningene som ligger i rapporten. TS-revisjonen er nært forestående, og når den er utført vil Bussveien gi tilbud om å presentere forslagene ovenfor planutvalgene i kommunene, samferdselsutvalget og andre som finner det av interesse. Det legges ikke opp til omregulering av kryss i etablerte prosjekt med mindre dette blir særskilt bestilt av prosjekteier.

Formingsveileder

Formingsveilederen v 1.0 for Bussveien er ferdigstilt. Arbeidet med formingsveilederen har skjedd i tett samarbeid med administrasjonen i de involverte kommuner. Formingsveilederen er et premissgivende dokument for utforming, og fokuserer på hvordan en kan bruke

arkitektur som virkemiddel for å fremme økt andel reiser med kollektivtransport, gange og sykkel. Det fokuseres på tilrettelegging for gående og syklende, da disse trafikantene danner kundegrunnlaget for Bussveien.

Formingsveilederen skal ligge til grunn for videre arbeid med delstrekningene og gi føringer for Bussveien som helhet. Veilederen inneholder både overordnede prinsipper og mer detaljert beskrivelser på enkelte temaer. Veilederen åpner for å gjøre lokale tilpasninger, noe som vil skje i det enkelte delprosjekt.

Håndteringen av nasjonale retningslinjer for støy (T-1442)

Til neste møte i administrativ koordineringsgruppe vil Statens vegvesen presentere hvilken tolkning av retningslinjen Statens vegvesen ønsker å legge til grunn i de delprosjekt som er under regulering. I tråd med styringsstrukturen til Bypakken vil saken bli fremmet for styringsgruppen dersom partene finner det nødvendig.

Framdriftsplan

I mars 2016 orienterte Statens vegvesen styringsgruppen om endring i framdriftsplan, hvor hovedbudskapet var at det kunne være mulig å åpne korridor 1 (Kannik – Stavanger sentrum – Sandnes sentrum) i desember 2021. Når denne åpningsdato ble sagt ble det samtidig presisert at tidsplanen var basert på «best case» i planarbeidet. Det ble videre meldt at fremdriftsplanen la til grunn fylkestinget sitt vedtak om teknologivalg av oktober 2015, og at endring av dette, eller andre nye momenter i løpet av planarbeidet for delprosjektene kunne gi endringer i fremdriftsplanen.

Fremdriftsfokuset har siden vinteren 2016 vært stort. Det har kontinuerlig vært jobbet med å holde god framdriften på de ulike delprosjektene. På tross av dette har det ikke vært mulig å få til en utvikling som kan beskrives som «best case». De planfaglige problemstillingene ved å planlegge et høyverdig kollektivtilbud med krav om forsinkelsesfri fremkommelighet i byområdet har, og er, svært store. Videre har kompleksiteten i prosjektene gjort at det er vesentlig større behov for politisk forankring på ulike stadier i prosessen enn det som normalt gjøres i en reguleringsplan. Målet med slike politiske forankringer er å sikre at planprosessen ikke går i en retning som ikke innehar den nødvendige politiske støtte. Grepet fører til lengre planleggingstid en «normalt», men samtidig sikrer enn seg i større grad mot at planer blir sendt i retur.

Siden vedtaket i oktober 2015 om elektrifisering av Bussveien ved bruk av trolley har det vært en vedvarende diskusjon om teknologivalg. I løpet av vinteren og våren 2017 gjorde fylkestinget vedtak om endret teknologivalg for Bussveien. Det hefter usikkerhet ved konsekvensene av vedtaket om elektrifisering ved bruk av batteribusser for Bussveien. Signalene fra Kolumbus og Rogaland fylkeskommune indikerer at det vil ta tid å foreta disse avklaringene. I diskusjonen om framdrift med Rogaland fylkeskommune har det også fremkommet spørsmål ved hvorvidt det er fornuftig med åpning av konseptet (f.eks. ny

designprofil, nye busser og systemer som sikrer forsinkelsesfri kollektivtrafikk) Bussveien før hele traseen er ferdigstilt.

Som et ledd i å sikre fremdrift i planleggingen har Bussveien frem til nå søkt å avgrense planleggingsoppdraget til å være «kantstein til kantstein / støyskjerm til støyskjerm». Forhandlingene om Byvekstavtalen ble ferdigstilt 11.5.17. I avtalen med tilhørende vedlegg er partene blitt enig om tekst som utvider ansvaret for hva som kan planlegges innenfor rammen av Bussveien. Det fremstår per tid som usikkert i hvor stor grad dette vil påvirke fremdriften, men det er liten tvil om at det øker kompleksiteten i prosjektene.

Samlet sett gjør både erfaringene fra de siste 18 måneder, og utfordringene vi står ovenfor fremover, at det er nødvendig å oppdatere fremdriftsplanene for de ulike delprosjektene. Den reviderte framdriftsplanen er utarbeidet for de delprosjekt som er under planlegging av teamet på Bussveien i Statens vegvesen (korridor 1 – 3) Som dere vil se av fremdriften på de ulike delprosjektene gjør den samlede gjennomgang at det ikke vil være tilrådelig med åpning av Bussveien som samlet konsept før i 2023.

Prosjekt	Korridor	Ferdig plan	Åpning
Delprosjekt 1 – Utenriksterminalen Risavika	2	jan.20	jan.22
Delprosjekt 2 – Risavika (TKV rv)	2	jun.16	des.20
Delprosjekt 3 – Tananger ring	2	feb.20	jun.23
Delprosjekt 6 – Sundekrossen – Kvernevik ring (TKV fv)	2	nov.18	sep.20
Delprosjekt 7 – Kvernevik ring	2	nov.19	mar.23
Delprosjekt 8 – Sundekrossen – Mosvannet	2	okt.19	aug.23
Delprosjekt 9 – Mosvannet – Stavanger sentrum – Hillevåg	1	feb.20	aug.23
Delprosjekt 13 – Jåttåvågen	1	jun.18	apr.22
Delprosjekt 14 – Gausel – Gausel stasjon	1	apr.17	jan.21
Delprosjekt 15 – Gausel stasjon – Forus øst – Forussletta	1	apr.17	jan.21
Delprosjekt 17 – Forus vest	1	mai.17	jan.21
Delprosjekt 18 – Forus nord	1	nov.19	jun.22
Delprosjekt 22 – Kvadrat – Ruten	1	des.18	mar.22
Delprosjekt 23 – Ruten – Vatnekrossen	3	jan.20	apr.23

Korridor 1

Prosjekt	Korridor	Ferdig plan	Åpning
Delprosjekt 9 – Mosvannet – Stavanger sentrum – Hillevåg	1	feb.20	aug.23
Delprosjekt 13 – Jåttåvågen	1	jun.18	apr.22
Delprosjekt 14 – Gausel – Gausel stasjon	1	apr.17	jan.21
Delprosjekt 15 – Gausel stasjon – Forus øst – Forussletta	1	apr.17	jan.21
Delprosjekt 17 – Forus vest	1	mai.17	jan.21
Delprosjekt 18 – Forus nord	1	nov.19	jun.22
Delprosjekt 22 – Kvadrat – Ruten	1	des.18	mar.22

Korridor 1 går fra Kannik via Stavanger sentrum til Sandnes sentrum med sidearm til Forus.

I korridor 1 er det vesentlig endringer for delprosjektet Mosvatnet – Stavanger sentrum – Hillevåg, Jåttåvågen og Kvadrat – Ruten. Utover dette er prosjektene på Gausel og Forus er 3–5 måneder forsinket, men disse er ferdig regulert.

Mosvatnet – Stavanger sentrum – Hillevåg

Dette delprosjektet har vist seg å være særdeles komplisert å planlegge. I oppstarten av prosjektet ble det lagt til grunn at prosjektet kun skulle gjøre mindre endringer i Stavanger sentrum i påvente av full transformasjon av Stavanger stasjon. Videre skulle prosjektet planlegge en midtstilt bussvei fra Stavanger sentrum til Hillevåg. Prosjektet har måtte utfordre disse rammene for prosjektet, da det ikke er mulig å få til forsinkelsesfri kollektivtrafikk med akseptable konsekvenser for de øvrige trafikanter. Dette gjør at utredningsoppgaven blir vesentlig større enn opprinnelig påtenkt, noe som igjen er tidkrevende. Videre har det i dette prosjektet vært en kontraktsmessig uoverensstemmelse mellom Statens vegvesen og ekstern konsulent, noe som har gjort det nødvendig å stanse planleggingen i en periode.

Det gjøres særlig oppmerksom på at tidsplanen som legges fram for dette prosjektet ikke tar høyde for:

- ombygging av Stavanger stasjon,
- en situasjon hvor det blir nødvendig med en løsning i to plan mellom Strømsbrua og Hillevågstunnelen,
- en situasjon hvor det blir nødvendig med en egen busstrase fra Hillevåg og opp til Bekkefaret.

Endringen innebærer en forsinkelse på 18 måneder i forhold til tidligere levert statusrapport. Dersom planarbeidet skulle vise et slikt behov vil fremdriftsplanen måtte revideres ytterligere.

Jåttåvågen

Delprosjektet i Jåttåvågen er teknisk komplisert med ombygging av «karusellen-krysset» (redegjort for i styringsgruppen mars 2016), samt valg av teknisk løsning for traseen fra Vaulen/Hinna og ned i Jåttåvågen. Forprosjektet har vært til politisk behandling i kommunalstyret for byutvikling (KBU) flere ganger. Det at det har blitt flere runder med politisk behandling av forprosjektet har gitt utsettelse av prosjektet. Utsettelsene førte også til at det ble nødvendig å foreta kontraktsmessige endringer som igjen førte til ytterligere utsettelse av delprosjektet.

Endringen innebærer en forsinkelse på 10 måneder i forhold til tidligere levert statusrapport.

Kvadrat – Ruten

Forprosjektrapport for Kvadrat – Ruten skal til politisk behandling før sommeren 2017. Dette er senere (3 mnd) enn opprinnelig satt opp, som følge av vedtak ved behandling av planprogram kom inn krav om utredninger utover det som var forutsatt i den fremdriftsplan som var lagt ved forrige rapportering.

Endringen innebærer en forsinkelse på 3 måneder i forhold til tidligere levert statusrapport.

Den fremdriftsplan som nå er satt opp tar ikke høyde for en situasjon hvor det blir nødvendig med toplanskryss ved Kvadrat, ei heller en fullverdig bussterminal på Kvadrat. Dersom det blir valgt slike løsninger vil fremdriftsplanen måtte revideres ytterligere.

Korridor 2

Prosjekt	Korridor	Ferdig plan	Åpning
Delprosjekt 1 – Utenriksterminalen Risavika	2	jan.20	jan.22
Delprosjekt 2 – Risavika (TKV rv)	2	jun.16	des.20
Delprosjekt 3 – Tananger ring	2	feb.20	jun.23
Delprosjekt 6 – Sundekrossen – Kvernevik ring (TKV fv)	2	nov.18	jan.22
Delprosjekt 7 – Kvernevik ring	2	nov.19	mar.23
Delprosjekt 8 – Sundekrossen – Mosvannet	2	okt.19	aug.23

Korridor 2 går fra Utenriksterminalen Risavika til Kannik, med sidearm til Kvernevik ring.

I korridor 2 er det ingen vesentlig endringer i framdriftsplanen. Av planmessige utfordringer som kan kreve at fremdriftsplanene må revideres er det i særlig grad eventuelle forsinkelser rundt konseptvalget på rv. 509 som vil være avgjørende. Her har formannskapet i Stavanger lagt til grunn en midtstilt eller parallellført bussvei fra Sundekrossen til Mosvatnet. Konseptvalget kommer til politisk behandling i sep/okt 2017. Utover dette vil det være avgjørende at vi sammen med Sola kommune finner en løsning som sikrer forsinkelsesfri fremkommelighet for Bussveien, samtidig som vi ivaretar Tananger sentrum sin egenart og fremtidige utvikling.

Korridor 3

Prosjekt	Korridor	Ferdig plan	Åpning
Delprosjekt 23 – Ruten – Vatnekrossen	3	jan.20	apr.23

Korridor 3 går fra Ruten til Vatnekrossen.

I korridor 3 er det ingen vesentlige endringer i framdriftsplanen. Per tid er det oppstart av planleggingskontrakten for delprosjektet, og det er ventet at vi kan revidere fremdriftsplanen i positiv retning når prosjektet er startet opp.

Korridor 4

Korridor 4 går fra Forus vest til Stavanger lufthavn Sola, via Sola sentrum. Korridoren planlegges av Sola kommune og Rogaland fylkeskommune.

Kostnader

Bussveien har en kostnadsramme på 10,2 mrd. kroner (2016). Dette beløp er lagt til grunn i stortingsproposisjonen om Bypakken og i Byveksttalen. Kostnadsrammen har vært basert på en blanding av erfaringstall (løpemetertilbud) med en usikkerhet på +/- 40%, anslag på forprosjektnivå med en usikkerhet på +/- 25%, samt anslag basert på reguleringsplan med en usikkerhet på +/- 10%.

Erfaringsbasert løpemetertilbud

Erfaringstallene har vært hentet fra prøveprosjektet med midtstilt bussvei i Hillevåg. For å finne et kostnadsestimat har en sett på erfaringstallene, og deretter er det gjort en vurdering av kompleksiteten i prosjektet basert på hva en forventer av utfordringer i dette. Basert på denne vurderingen er det gitt løpemetertilbud på mellom kr 100 000 per meter til kr 400 000 per meter. Løpemetertilbudet har ikke vært prisjustert, men det ble i utarbeidelsen av grunnlaget for stortingsproposisjonen lagt inn en justering fra 2014-kroner til 2016-kroner basert på Finansdepartementet sin prisindeks for Statens vegvesen sine investeringer (anlegg). I ettertid ser vi at kostnadsestimatene basert på løpemetertilbud burde ha vært indeksregulert mot et tidligere basisår.

Løpemetertilbudet er heller ikke justert for endring i tverrprofil fra ca. 25 meter til 30,4 – 30,9 meter. Bakgrunnen for endringen i tverrprofil er:

I evalueringen av prøveprosjektet med midtstilt bussvei i Hillevåg fremkom det at tverrprofilen var for smal. Holdeplassene tilfredsstiller ikke krav til universell utforming, og de må utvides med minst 1 meter, noe som ble gjort på Forussletta. Videre visere erfaringene fra drift og vedlikehold av Bussveien at rabattene er for smale for de grønne elementene som er plassert der. Greinene på trær tar i bussene, med påfølgende skader på både buss og beplantning. Trærne trives heller ikke på et så smalt område, og rabatten må derfor utvides i nye planprosjekter.

Sykkelfeltene i Hillevåg har en bredde på 1,5 meter, noe som er i tråd med minstekravet i vegnormalen. Evalueringen av løsningen viser at dette er for smalt, særlig på en veg med en så vidt høy ÅDT som det er snakk om for Bussveien. Det ble derfor tidlig lagt inn krav om at sykkelfelt i utgangspunktet skulle være 1,8 meter. I etterkant av beslutningen om økt bredde på sykkelfeltene ble regional sykkelstrategi behandlet både i kommunene og i styringsgruppen. I den godkjente sykkelstrategien legges det opp til at det på hovedsykkelrutene skal være enveisregulert sykkelveg med fortau (ERS). Dette er et sykkelfelt på 2,2 meter som har nivåforskjell både til vegbanen og til fortauet. På grunn av nivåforskjellen tilkommer også en kantsteinsklaring på 0,25 cm.

I hovedsak er det de ovennevnte erfaringene som gjør at standard tverrprofil har økt fra ca. 25 meter i «Hillevågløsningen» til 30,4 – 30,9 meter i formingsveilederen for Bussveien.

Utover de forhold som er gjort rede for ovenfor ser vi også de prosentmessige andelen av kostnader i prosjektene knyttet til grunnerverv er vesentlig høyere i prosjektene for Bussveien enn i «standardprosjekter». Dette skyldes at Bussveien i hovedsak går gjennom byområder, og da er kvadratmeterprisen naturlig nok høyere. I utgangspunktet har den prisjustering som har vært gjort vært gjort på feil basisår, og prisjusteringen som er gjort har ikke i tilstrekkelig grad tatt innover seg endringen i kostnadsnivå for eiendom i regionen.

Anslag

Siden forrige rapportering har det vært gjennomført kostnadsanslag på fire prosjekt.

Transportkorridor vest (TKV) – riksvegdelene

Anslag på godkjent reguleringsplan.

Det forrige anslaget for riksvegdelene av TKV la til grunn at Bussveien sin andel var 2,4 mrd. kroner. Dette beløpet ble som følge av prisjusteringen for Bussveien som helhet i samband med stortingsproposisjonen justert til 2,47 mrd. kroner (2016). Usikkerhetsmarginen var på +/- 10%.

I dette anslaget lå bygging av Sundekrossen i anslaget, og ved oppdatering av anslaget er denne kostnaden tatt ut og flyttet over på fylkesvegdelene av TKV. Nytt anslag viser at Bussveien sin andel nå er 2,1 mrd. kroner, og usikkerhetsmarginen er fortsatt +/- 10%

Transportkorridor vest (TKV) – fylkesvegdelene

Anslag på forprosjekt.

Det forrige kostnadsestimatet for fylkesvegdelene av TKV la til grunn at Bussveien sin andel var på 500 millioner kroner. Dette beløpet ble som følge av prisjusteringen for Bussveien som helhet i samband med stortingsproposisjonen justert til 515 millioner kroner (2016). Estimaten var basert på løpemeterpris, og usikkerhetsmarginen var på +/- 40 %

Det anslag som er gjennomført tar høyde for at Sundekrossen er flyttet over til fylkesvegdelene (ca. 300 millioner kroner). Anslaget viser at Bussveien sin andel nå er ca. 1,0 mrd. kroner med en usikkerhetsmargin på 25 %. Det er foreløpig ikke identifisert konkret om det er spesielle forhold som ligger bak kostnadsøkningen, men hensyntatt at opprinnelig estimat (inkludert Sundekrossen) var på 800 millioner kroner ligger økningen innenfor den angitte usikkerhetsmargin.

Kvadrat – Ruten

Anslag på forprosjekt.

Det forrige rapporterte kostnadsestimatet for Bussveien fra Kvadrat til Ruten la til grunn en kostnad på 800 millioner kroner. Dette beløpet ble som følge av prisjusteringen for Bussveien som helhet i samband med stortingsproposisjonen justert til 820 millioner kroner (2016). Usikkerhetsmarginen var på +/- 40%.

Det kostnadsanslag som er gjennomført viser en kostnad på ca. 1,0 mrd. kroner, med en usikkerhetsmargin på +/- 25%. I anslaget fremkommer det noen spesifikke kostnader som ikke var påregnelig basert på løpemeterpris. Blant annet er det satt av ca. 25 millioner kroner til flytting av hus og antikvarisk restaurering av disse, og kulverten i Elvegata er angitt med ca. 30 millioner kroner. Samlet sett utgjør disse likevel en mindre del av kostnadsøkningen som i hovedsak må tilskrives de generelle forhold som omtalt ovenfor. Økningen ligger innenfor den angitte usikkerhetsmargin.

Det presiseres at toplanskryss ved Kvadrat og en eventuell bussterminal ved Kvadrat ikke er tatt med i kostnadsanslaget da disse ikke inngår i forprosjektet.

Gausel sentrum – Gausel stasjon og Gausel stasjon – Forus øst – Forussletta

Anslag på godkjent reguleringsplan.

Dette var to ulike delprosjekt, men som i byggefasen blir slått sammen til et utbyggingsprosjekt. Anslaget er derfor gjort samlet for begge planene.

Det forrige rapporterte kostnadsanslaget for Gausel sentrum – Gausel stasjon var på 230 millioner kroner. Dette beløpet ble som følge av prisjusteringen for Bussveien som helhet i samband med stortingsproposisjonen justert til 240 millioner kroner (2016). Usikkerhetsmarginen var +/- 10%

Det forrige rapporterte kostnadsanslaget for Gausel stasjon – Forus øst – Forussletta var på 650 millioner kroner. Dette beløpet ble som følge av prisjusteringen for Bussveien som helhet i samband med stortingsproposisjonen justert til 670 millioner kroner (2016). Usikkerhetsmarginen var +/- 10%

Samlet sett var forrige rapporterte kostnadsanslag for de to prosjektene 880 millioner kroner, justert til 910 millioner kroner (2016). Det kostnadsanslag som er gjennomført viser en kostnad på ca. 1,2 mrd. kroner, med en usikkerhetsmargin på +/- 10%. Endringen i grunnverv fra forrige anslagsrapporter til nåværende anslagsrapport utgjør alene en kostnadsøkning på 90 millioner kroner. Videre er holdeplassområdene som er lagt til grunn vesentlig dyrere enn det som var hensyntatt i de tidligere anslag. Økningen ligger utenfor den angitte usikkerhetsmargin.

Oppsummering kostnader

Etter hvert som prosjektene utvikler seg og anslag på mer detaljert grunnlag foreligger så vil vi få nye tall. Med de endringer som er gjort rede for ovenfor er forventet investeringskostnad på de gjenværende delprosjekter i Bussveien på 10,8 mrd. kroner (2016¹). Dette er 600 mill. kroner over kostnadsrammen på 10,2 mrd. kroner (2016).

Endringene fremkommer slik:

Prosjekt	Vedtatt kostnad bypakken	Usikkerhet vedtatt kostnad	Ny kostnad	Ny usikkerhet
TKV (rv)	2 470	10 %	2 100	10 %
TKV (fv)	515	40 %	1 000	25 %
Kvadrat – Ruten	820	40 %	1 000	25 %
Gausel	910	10 %	1 200	10 %
SUM	4 715		5 300	

Samlet kostnadsøkningen for de 4 prosjektene sammenlignet med vedtatt kostnad som er lagt til grunn i Bypakken er 12%.

¹ Prosjektene som har hatt anslag i 2017 blir presentert med 2017-kr. Ellers er prosjektene presentert i 2016-kr. Bakgrunnen for dette er at den faktiske prisindeksen for beregning fra 2016-kr. til 2017-kr. ikke er klar. Dermed unngår vi at de presenterte kostnadene ikke er nøyaktige.

Kostnadene på 10,8 mrd. kroner (2016) for Bussveien er fordelt per delprosjekt slik:

<u>Delprosjekt</u>	<u>Investeringskostnad</u>
<i>Mosvatnet - Stavanger sentrum - Hillevåg</i>	835
<i>Jåttåvågen</i>	825
<i>Gausel - Gausel stasjon</i>	0
<i>Gausel stasjon - Forus øst - Forussletta</i>	1200
<i>Kvadrat - Ruten</i>	1000
<i>Forus vest</i>	225
<i>Forus nord</i>	0
<i>Utenriksterminalen Risavika</i>	125
<i>Transportkorridor Vest - Riksveg (Bussveien sin andel)</i>	2100
<i>Tananger ring</i>	280
<i>Sundekrossen - Kvernevik ring (Bussveien sin andel)</i>	1000
<i>Kvernevik ring</i>	175
<i>Sundekrossen - Mosvatnet</i>	1510
<i>Ruten - Vatnekrossen</i>	560
<i>Forus vest - Sola sentrum</i>	340
<i>Sola sentrum - Flyplassen</i>	305
<i><u>Bussveien andre tiltak</u></i>	<u>305</u>
SUM	10785