



## Statens vegvesen

Saksbehandler/telefon:  
Laila Løkken Christensen-Dreyer /  
tlf. 97628370  
Vår dato: 11.09.2017  
Vår referanse:

### Notat

Til: Styringsgruppen for bypakken  
Fra: Tor Geir Espedal  
Kopi til:

## E39 Smiene–Harestad – videre prosess

### Bakgrunn

Statens vegvesen hadde et reguleringsplanforslag for E39 Smiene–Harestad klar for innsending til kommunen i juni 2016. Reguleringsplanforslaget baserte seg på vedtatt kommuneplan for E 39 Smiene – Harestad der det inngår en kulvert med lengde 470 m forbi Tasta skole. Beregnede kostnader for den foreslåtte løsningen ble kalkulert til 3627 mill.kr (2016–kr.). Det var 427 millioner over budsjettet forutsatt i Nasjonal Transportplan 2018–2029 (og i Bypakke Nord–Jæren) for prosjektet. Statens vegvesen har derfor sett på forskjellige kostnadsreducerende elementer med utgangspunkt i den foreslåtte løsningen. For å redusere kostnader med over 400 mill. kroner, er det nødvendig å kutte noen store elementer som kryss, kulvert eller bruer. Statens vegvesen anbefalte å redusere lengden på kulverten ved Tasta skole fra 495 meter til 270 meter. Dette gir nødvendig kostnadsreduksjon, slik at prosjektkostnadene er i tråd med forslag til Nasjonal Transportplan 2018–2029 og Bypakke for Nord–Jæren. Selv om kulverten blir kortere, er den fortsatt nesten dobbelt så lang som kulverten ved f.eks. Mosvatnet. Kulverten vil fortsatt bidra til å etablere et sammenhengende grøntdrag fra Tasta skole og ned til friområdet ved Store Stokkavatn. Det vil redusere barrierevirkningen av E39 gjennom området. Kulvert kombinert med støyskjermer vil bedre støyforholdene i området vesentlig, også ned mot friområdene. I forhold til støy vil økt bruk av støyskjermer kompensere for kortere kulvert.

### Orienteringssak forprosjekt anbefalt alternativ (kostnadsbesparende alternativ)

15.06.2017 behandlet Kommunalstyret for byutvikling i Stavanger en orienteringssak, der Statens vegvesen anbefalte kort kulvert på Tasta, for å få til en nødvendig kostnadsreduksjon, slik at prosjektkostnadene er i tråd med forslag til Nasjonal Transportplan 2018–2029 og Bypakke for Nord–Jæren.

Kommunalstyret for byutvikling vedtok i stedet følgende:

*Stavanger kommune viser til at lang kulvert var en forutsetning for flertallet i bystyret da E39 i denne traseen ble vedtatt i 2012. Lang kulvert er svært viktig ettersom det vil redusere støypproblemene for skole og boliger, og samtidig bevare noe av friarealet og landbruksarealet.*

*Nødvendige innsparinger i prosjektet som må foretas på grunn av Statens vegvesen sine tidligere feilberegninger må gjøres uten å redusere lengden på kulverten. Tastakrysset må beholdes og Eskelandsveien legges om under Høye bru som tidligere planlagt. Stavanger kommune bemerker at en del av de økte kostnadene skyldes økte og endrede statlige krav i vegnormaler. Staten må derfor bidra til å finansiere økte kostnader i prosjektet.*

*Stavanger kommune ber Statens vegvesen utarbeide reguleringsplan i tråd med plan 127k og forprosjektet i reguleringsprosessen.*

08.06.17 vedtok KPU i Randaberg kommune at anbefalt alternativ legges til grunn for det videre arbeidet med reguleringsplanen.

KPU i Randaberg vedtok følgende:

*Anbefalt alternativ legges til grunn for det videre arbeidet med reguleringsplanen. Det utredes om heving av Finnestadkrysset gjør det mulig å opprettholde en kryssingsmulighet for gange og sykkel (undergang) i Ryggveien. Opparbeidelse og utbedring av Grødemveien med G/S-vei og Grødemveien kryss Torvmyrveien, innarbeides som rekkefølgekrav i reguleringsplan for Smiene–Harestad.*

### **Nasjonal Transportplan 2018–2029 og Bypakke for Nord-Jæren**

I Nasjonal Transportplan 2018–2029 og Bypakke for Nord-Jæren er det stilt strenge krav til kostnadskontroll av prosjekter. Dersom prosjekter får høyere kostnader enn budsjettert i Nasjonal Transportplan 2018–2029 og Bypakke for Nord-Jæren, kreves det at prosjektet reduseres slik at kostnadene kommer innenfor budsjett, eller at flere midler tilføres prosjektet, men da på bekostning av andre prosjekter i bypakken. Det innebærer omfordeling av prosjektmidler innenfor bypakken. I Nasjonal Transportplan 2018–2029 forutsettes det at kostnadsøkninger ikke kan løses ved å økte rammene.

### **Konsekvenser**

Statens vegvesen foretok en justering av planene for å redusere kostnadene i prosjektet, slik at reguleringsplanen kan bli vedtatt og prosjektet kan realiseres innenfor budsjettrammen. I vedtaket ber KBU i Stavanger likevel Statens vegvesen å utarbeide reguleringsplan i tråd med plan 127k og forprosjektet i reguleringsprosessen. Det vil si med lang kulvert på Tasta, ikke kort kulvert som anbefalt for å redusere kostnadene. Alternativet med lang kulvert er mer enn 400 mill. over det budsjett som er avsatt i Nasjonal Transportplan 2018–2029 og Bypakke for Nord-Jæren.

Statens vegvesen er bundet av Nasjonal Transportplan 2018–2029, som er vedtatt av Stortinget, og kan ikke fremme et planforslag til første gangs høring, som ikke er innenfor budsjetttrammen i Nasjonal Transportplan 2018–2029. Dersom Statens vegvesen skal kunne fremme en reguleringsplan med lang kulvert, i.h.t. vedtak i KBU 15.06.2017, må prosjektet tilføres de 400 millioner som mangler for å kunne bygge lang kulvert. KBU Stavanger ber Staten bidra til å finansiere økte kostnader i prosjektet. Statens vegvesen har ikke andre midler å tilføre enn det som ligger i Nasjonal Transportplan 2018–2029.

### Scenarier for E39 Smiene–Harestad

Kort kulvert på Tasta vedtas:

Statens vegvesen kan fremme reguleringsplan med kort kulvert på Tasta, innenfor gjeldende budsjetttramme i Nasjonal transportplan. KBU i Stavanger kan vedta å legge ut planen på offentlig ettersyn, og kan deretter vedta reguleringsplanen. I Nasjonal transportplan 2018–2029 ligger prosjektet inne med midler fra 2018–2029 (annen finansiering) og med statlige midler i perioden 2024–2029. Bygging kan starte i 2024, eventuelt tidligere dersom man lånefinansierer prosjektet.

Kort kulvert på Tasta – planen avvises av kommunen:

Statens vegvesen kan fremme reguleringsplan med kort kulvert på Tasta, innenfor gjeldende budsjetttramme i Nasjonal transportplan. KBU i Stavanger kan avvise å legge ut reguleringsplanen på offentlig ettersyn. Er forslaget i samsvar med kommuneplanens arealdel eller områderegulering, kan Statens vegvesen kreve å få forslaget framlagt for Bystyret. Bystyret kan beslutte at planen tas til behandling eller de kan avvise planforslaget. Hvis det siste skjer, stanser planprosessen opp. Konsekvenser av at planprosessen stanser opp, er beskrevet under.

Dersom planprosessen stanser opp, kan det gi ulike konsekvenser:

#### *0-alternativet*

Dersom det ikke er mulig å få til planvedtak, kan prosjektet bli lagt i skuffen. E39 Smiene–Harestad, dagstrekningen mellom Eiganestunnelen og Rogfasttunnelen, vil ligge igjen med 2 felt og 50 km/t, mens tunnelene bygges ut til 4 felt, med midtrekkverk og hastighet på 80–90 km/t. Trafikksikkerhet, trafikkavvikling og framkommelighet er dårlig på denne strekningen, og vil forbli uforandret i mange år framover. Selv om trafikken kan komme til å øke fremover, vil ikke beboerne langs E39 på Tasta få nye støyskjermingstiltak. Uten kulvert, kort eller lang, vil barrierevirkningen av E39 på Tasta bestå i mange år fremover.

Reguleringsplan 2468 for Dusavik næringsområde henger tett sammen med reguleringsplanen for E39 Smiene–Harestad. Både mht. løsning for ny Eskelandsvei (dvs. tilkobling mot E39 i sør), overgang mot E39–planen opp mot Finnestadkrysset i nord, og hele avgrensingen mot vegplanen i vest, så må Dusavikplanen tilpasse seg de løsninger som planen for E39

viser. Manglende planavklaring for E39 Smiene–Harestad vil forsinke arbeidet med å få fram et konkret planforslag for Dusavik næringsområde.

Det er vedtatt reguleringsplan for Harestadkrysset. Dette krysset må bygges for å kunne knytte Rogfast til eksisterende E39 i Randaberg. Dersom det ikke blir planvedtak for E39 Smiene–Harestad, kan deler av midlene avsatt til E39 Smiene–Harestad i Nasjonal Transportplan 2018–2029, bli benyttet til å bygge Harestadkrysset, som en 1. etappe av utbyggingen, mens resterende midler i budsjettet kan bli omprioritert til andre prosjekter. Det vil da være risiko for at det kan ta lang tid før resten av prosjektet E39 Smiene–Harestad blir realisert. Dette prosjektet har vært planlagt og utsatt flere ganger tidligere.

#### *Lang kulvert på Tasta*

Prosjektet legges på vent, mens det jobbes for å finansiere lang kulvert. Styringsgruppen for bypakken kan omprioritere i prosjektporteføljen og frigjøre ekstra midler til prosjektet, men da vil det skyve andre prosjekter ut av porteføljen eller andre prosjekter må reduseres. Det er i utgangspunktet ikke aktuelt å øke rammen for bypakken, men i prinsippet kan takstene økes, perioden forlenges, prosjekter tas ut eller samfinansieres, osv. Dette er krevende prosesser, og medfører risiko for at prosjektet kan bli utsatt i lang tid.

Det kan være mulig at prosjektet ved neste revisjon av Nasjonal Transportplan blir vurdert på nytt, men det innebærer også at prosjektet blir liggende på vent i flere år. Det er heller ikke gitt at utfallet blir finansiering av lang kulvert. Erfaringsmessig øker ofte kostnadsnivået med årene, så det blir sannsynligvis ikke enklere å finansiere prosjektet om det blir liggende på vent i mange år. Konsekvensene ved at det kan ta lang tid å skaffe ekstra finansiering, vil være de samme som under punkt 1.

#### *PBL § 3–7. Overføring av planforberedelse til statlig eller regional myndighet*

En siste mulighet kan være at Statens vegvesen og Stavanger kommune avtale at Statens vegvesen etter samråd med Stavanger kommune utarbeider og fremmer forslag til reguleringsplan for E39 Smiene–Harestad, og beslutter å legge denne planen ut til offentlig ettersyn. Oppnås ikke enighet mellom Statens vegvesen og Stavanger kommune om organisering av planarbeidet, treffer departementet avgjørelsen. Det er vel lite sannsynlig at kommunen gjennom avtale ønsker at Statens vegvesen skal overta mer ansvar for saken, da det øker sjansen for at den ikke-prefererte løsningen blir valgt. Spørsmålet er om staten kan overta hele planoppgaven, inkl. vedtak, pga. uenighet om en lenke som inngår i, og svekker løsningen, en større sammenheng.

#### **Proessen videre**

Innen vi kan ferdigstille en reguleringsplan og fremme denne for første gangs behandling, er det ønskelig å få legge frem saken for styringsgruppen for bypakken. Statens vegvesen har anbefalt et alternativ med kortere kulvert på Tasta for å holde prosjektet innenfor budsjettammen. Kommunalstyret for byutvikling har vedtatt at de ønsker lang kulvert, trass i at prosjektkostnaden blir 400 mill. høyere enn budsjett.

Flere av de store riksvegprosjektene kan bli vesentlig dyrere. Det er behov for å avklare hvordan kostnadsøkninger i prosjektene skal håndteres, i forhold til innhold i prosjektene og i forhold til framdrift. Det kan bidra til å gjøre prosessen videre mer forutsigbar. Styringsgruppen må vurdere om de ønsker å bidra med 400 mill. ekstra i bompenger for å få plass en lang kulvert på Tasta. Hvis styringsgruppen ønsker lang kulvert, så går det på bekostning av andre prosjekt, jfr. porteføljestyring.

Dersom det ikke finnes en løsning for finansiering av lang kulvert, eller partene ikke blir enige om et planforslag og planprosessen stanser opp, kan dette medføre ulike forløp for planen, som skissert ovenfor.

Stavanger kommune og Statens vegvesen vil fremover legge fram informasjon til politikerne, i AU-KBU, eventuelt som del av årlig kontaktmøte mellom kommunen og vegvesenet, for å informere om konsekvenser av de ulike vedtak og mulige scenarier for planprosessen videre. Målet er å komme fram til konkret forslag for prosessen og videre planbehandling.