

Kostnader i Bussveien



Innhold

Forord.....	3
1 Sammen drag	4
2 Premisser og ambisjoner for Bussveien	5
3 Utforming av Bussveien / komponenter i Bussveien	7
Normalprofil	7
Minimumsprofil	8
Lokal tilpassing	9
Holdeplasser.....	9
Rabatter.....	10
Byutvikling.....	10
4 Handlingsrommet.....	12
Endring av premisser / ambisjonsnivå	12
Kostnadsfokus i planlegging, prosjektering, utbygging og drift	12
Gjennomgang av prosjektene	13
Nøkternhet – materialvalg	13
Smart anleggsgjennomføring	14
Endre rammebetingelsene	14
Totalt handlingsrom	15

Forord

Styringsgruppen for Bypakke Nord-Jæren har bedt om en sak som belyser kostnader på Bussveien. Vi har forsøkt å vise kostnadene på Bussveien, og hva premisser og føringer for prosjektet betyr for kostnader i de enkelte delprosjektene.

Gjennom arbeidet med saken er hvert enkelt delprosjekt gjennomgått med tanke på tiltak som kan bidra til kostnadsreduksjon i byggefase. Disse tiltakene vil bli belyst i planprosessen hos planmyndighet, og blir derfor ikke belyst i denne saken.

Utover kostnader på enkeltprosjekt har vi i arbeidet hatt forskjellige angrepsvinkler. Vi har sett på ambisjonsnivået for Bussveien og om det er lagt for høyt, vi har diskutert omfanget og utstrekning av Bussveien, og vurdert om konverteringsvedtaket burde utfordres eller ikke.

Samtidig er det viktig å sikre at prosjektet forholder seg til målsetninger som er fastsatt for byveksttalen, bypakken og Bussveien. Bussveien blir sammen med bompenger og parkeringsrestriksjoner det viktigste elementet for å oppfylle regionens forpliktelser med tanke på nullvekstmålet.

Bussveien har et kostnadsestimat på 10,8 milliarder kroner (2016). Dette er i handlingsprogrammet indeksregulert til 11,3 milliarder kroner (2018). Tallene som benyttes i dette notatet er 2016 tall.

1 Sammendrag

Statens vegvesen planlegger veginfrastrukturen for Bussveien på oppdrag fra Rogaland fylkeskommune. Bussveien er 50 kilometer lang, og det er bygget 8 kilometer. De gjenværende 42 kilometer har et kostnadsestimat på 10,8 milliarder kroner (2016). Opp mot 40 prosent av kostnadene er knyttet til eiendomserverv.

Gjennom arbeidet med å se på kostnader for Bussveien har hvert enkelt delprosjekt sett gjennom valgte løsninger. Tiltakene som er identifisert har en kostnadseffekt på 200 – 400 millioner kroner, og blir tatt med inn i reguleringsplanprosessene. Det at kuttpotensialet i de enkelte delprosjektene er relativt begrenset viser at det er valgt kostnadseffektive løsninger i tråd med ambisjonsnivået til Bussveien.

Handlingsrommet som er identifisert i arbeidet med kostnader i Bussveien er på 500 – 1500 millioner kroner. Dette handlingsrommet finnes innenfor det angitte ambisjonsnivå, men utfordrer rammebetingelsene for prosjektet (lengde/omfang). Skal handlingsrommet økes må ambisjonsnivået for prosjektet endres. Samtidig er usikkerheten i delprosjektene for Bussveien lik den vi finner i alle vegprosjekter, og varierer mellom pluss/minus 10 prosent til pluss/minus 40 prosent. Gitt denne usikkerheten befinner rammen for Bussveien seg i spennet 7,8 – 13,7 milliarder kroner.

Premissnotatet for Bussveien har etablert at prosjektet skal planlegges som et helhetlig kollektivsystem etter «Bus Rapid Transit» standarden, og at den skal ha forsinkelsesfri fremkommelighet.

Bypakke Nord-Jæren er regionens svar på forpliktelsen i byveksttalen om at all vekst i personbiltrafikken skal skje gjennom sykkel, gåing og kollektivtransport, og Bussveien er det viktigste prosjektet i pakken for å bidra til å nå dette målet. Samtidig setter stortingsproposisjonen for Bypakken, og byveksttalen, klare krav til nøkternhet i de løsninger som velges. Kostnadsdelingen mellom staten og Bypakken for kostnadene til Bussveien gjelder kun løsninger som anses som nødvendige for å oppnå et hensiktsmessig kollektivtilbud med tilhørende gang- og sykkelvegnett, og skal ikke bidra til fordyrende løsninger.

Bussveien bygges for å ivareta regionen sitt behov for busstransport med forventet folketall i 2040, ikke for dagens situasjon. Dette gjør at det i Bussveien blir valgt løsninger som på noen områder er overdimensjonert for dagens trafikk og befolkningsgrunnlag, men som gir grunnlag for nødvendig vekst og utvikling.

2 Premisser og ambisjoner for Bussveien

Bussveien er det største prosjektet i Bypakke Nord-Jæren (Figur 1 – Korridorkart over Bussveien), og skal sammen med Jærbanen danne ryggraden i det framtidige kollektivnettet i Norges tredje største byregion. Den forventede veksten i folketall på Nord-Jæren, og kravet om nullvekst i personbiltrafikken, gjør at det i prosjektet er stilt kvalitetskrav som overgår det som tidligere har vært akseptert som «godt nok». For Bussveien er det stilt krav om at bussen skal komme fram uten forsinkelser, det er valgt arkitekttegnet holdeplassområde, og det er en uttalt målsetning at prosjektet skal bidra til byutvikling i de tre kommunene.

Bussveien skal gi folk et presist kollektivtilbud som kommer ofte og som oppleves som behagelig

Langs nesten hele traseen blir det i tråd med byvekstavtalen planlagt og bygget sykkelløsning og fortau på begge sider av vegen. Gode løsninger for gående og syklende er også selvstendige bidrag til oppfyllelse av nullvekst målet.

Sykelstrategi for Nord-Jæren (2017–2032) har definert at 37 kilometer av Nord-Jæren sitt hovedsykkelrutenett ligger langs Bussveien. Gjennom en helhetlig planlegging i regi av Bussveien sparer Bypakken vesentlige kostnader, særlig på investering, ved at utbygging skjer samtidig. Dersom det ved utbyggingen av Bussveien blir valgt løsninger som ikke i tilstrekkelig grad tar innover seg framtidssituasjonen i tråd med nullvekst målet, vil kostnadene ved å korrigere innsparinger som gjøres nå bli vesentlig høyere enn innspart beløp.



Figur 1 – Korridorkart over Bussveien

Bussveien er Norges første BRT-system (Bus rapid transit). For BRT-systemer er det etablert en internasjonal standard for bussveger som Bussveien forholder seg til, og forsøker å tilpasse til norske forhold. I premissdokumentet er det angitt at Bussveien skal ha:

- Forsinkelsesfri fremkommelighet, hvilket både sikrer høy reisehastighet og et kollektivsystem passasjerene kan stole på
- En mest mulig rettlinjet trasé, som gir passasjerene en komfortabel reise
- Høye arkitektoniske kvaliteter, som gjør at Bussveien kan integreres som en attraktiv del av bybildet og fremme god byutvikling

Det er viktig å huske at Bussveien er et helhetlig konsept, ikke bare veginfrastruktur. Bussveien som konsept er først ferdig når vi har moderne busser som kommer så ofte at du ikke trenger å forholde deg til rutetabellen, som har like lang kjøretid hver eneste gang, og hvor det er behagelig å oppholde seg både på buss og holdeplass. Infrastrukturen som bygges nå er en nødvendig grunnmur for sikre at Bussveien kan realiseres, mens nye busser, trafikkstyringsentral, spesialutdannede sjåførere og bruk av moderne teknologi er byggesteinene som bidrar til realiseringen av konseptet Bussveien.

Bussveien skal så langt det er mulig bidra til byutvikling. Fokus på byutvikling har økt i løpet av planleggingsperioden, uten at budsjettene er endret for å reflektere dette. Det blir derfor i realiteten kommunene som sitter med hovedansvaret for byutvikling langs traseen.

I tråd med byvekstavtalen dekker staten halvparten av de prosjektutløste kostnadene for utbygging av en bussveg med god funksjonalitet og høy kvalitet. Dette gjelder både bussveitraseen og tilhørende holdeplasser/ byttepunkter. Statens bidrag fastsettes gjennom KS2 prosessen (prosjekt med investeringsramme over 750 millioner kroner) eller ved anslag på byggeplan (prosjekt med investeringsramme under 750 millioner kroner). Dette betyr at det er etablert en risikodeling ved kostnadsoverskridelser mellom staten og Bypakke Nord-Jæren for prosjektene som hører inn under Bussveien.

Bussveien er det største enkelttiltaket for gående og syklende i bypakken. Byvekstavtalen for Nord-Jæren sikrer at tiltak for gående og syklende i Bussveien er en del av 50/50 ordningen.

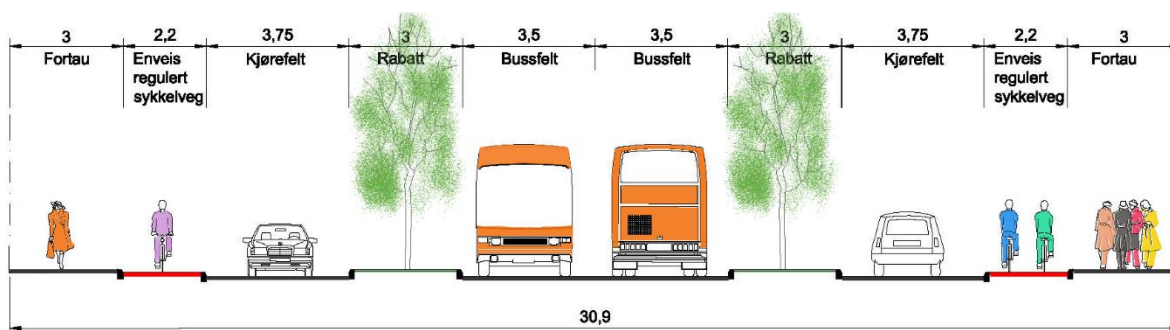
3 Utforming av Bussveien / komponenter i Bussveien

Bussveien tilpasser seg byen og omgivelsene, og dette gjør at det i hovedtyngden av traseen har stedstilpassede profiler. Det er derfor vanskelig å gjennomføre kostnadsreduksjoner ved endring i det veiledende normalprofilen.

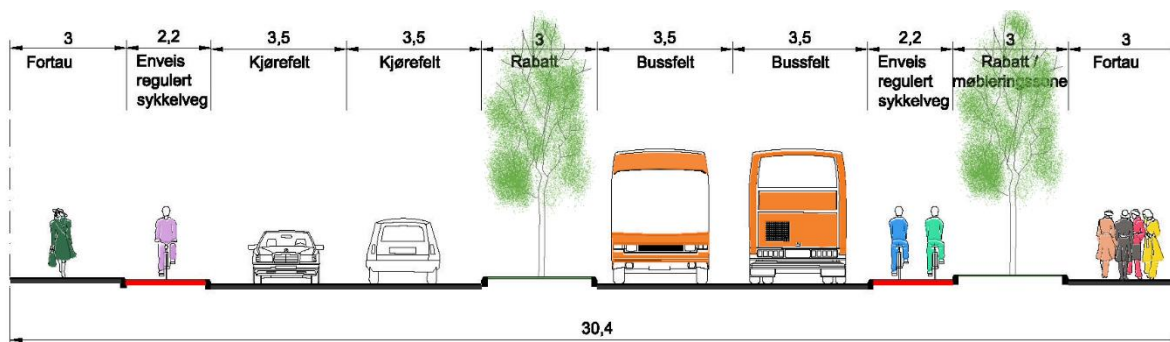
Løsninger som er valgt for normalprofilen er svar på bestillingen og ambisjonsnivået som er lagt for prosjektet.

Normalprofil

Bussveien har som vist i premissnotatet for Bussveien to veiledende normalprofiler, et for midtstilt bussveg, og et for parallelført bussveg. Disse har følgende utforming:



Figur 2 - Midtstilt bussveg



Figur 3 - parallelført bussveg

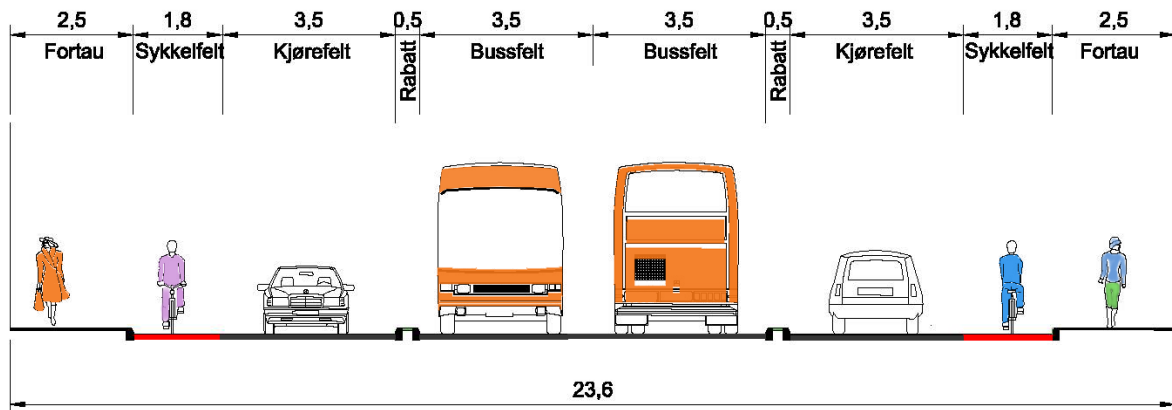
Normalprofilen sikrer forsinkelsesfri fremkommelighet for bussen. Fordelen med normalprofilen er at det tar opp i seg ambisjonsnivået for Bussveien, og tilrettelegger for løsninger som gjør det mulig for regionen å realisere nullvekstmålet. Normalprofilen er det eneste profilet som gir et fysisk skille for syklende fra både gående og motorisert trafikk. Rabattene har en viktig funksjon for trafiksikkerheten, og det grønne elementet bidrar til å bygge ned følelsen av en transportkorridor, og skaper en ramme for Bussveien som et transportsystem som ikke er bygget på bilens premisser.

Den største ulempen med standardprofilen er at det medfører et vesentlig arealbeslag. Med et bredt profil blir kostnadene til eiendomsserverv store, og mange grunneiere blir berørt.

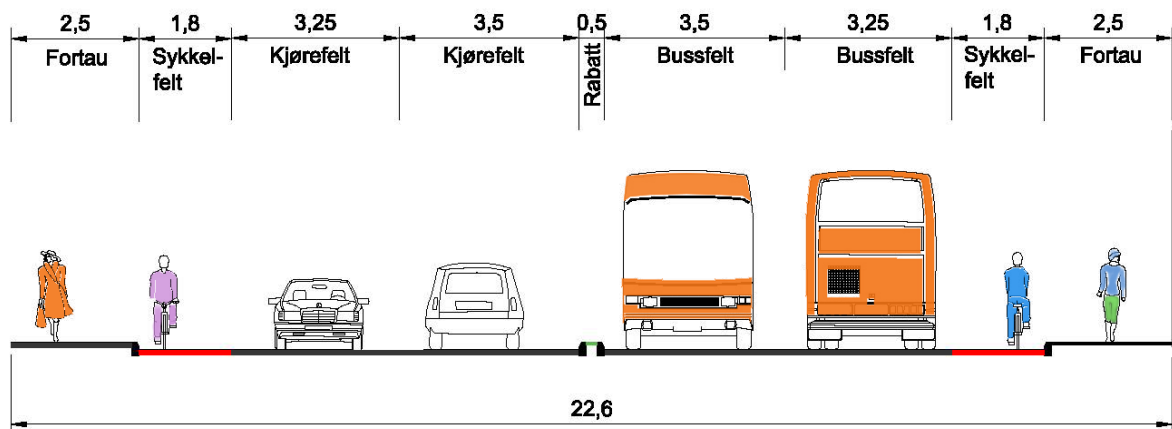
Bredden utgjør en barriereeffekt for myke trafikanter. Samtidig er arealbeslaget vesentlig mindre enn dersom en måtte tilrettelegge for en bilbasert utvikling.

Minimumsprofil

I premissnotatet for Bussveien er det òg gjort rede for et veiledende minimumsprofil. Disse har følgende utforming:



Figur 4 - Midstilt minimumsprofil



Figur 5 - Parallelført minimumsprofil

Fordelen med minimumsprofilen er at den avgrensner arealbeslag, samtidig som den fortsatt når det overordnede målet om forsinkelsesfri fremkommelighet for Bussveien. Det kan likevel stilles spørsmål om et gjennomgående minimumsprofil over store strekninger er i tråd med tilretteleggingen som kreves for å nå nullvekstmålet, med tanke på gående og syklende.

Avgrensningen i areal i minimumsprofilen gjør at vi i flere tilfeller unngår inngrep på privat eiendom, trær kan bevares osv. Når det ikke er grønne elementer i profilen blir vedlikeholdet noe rimeligere da det ikke blir behov for å klippe plen, trær osv. På noen strekninger gjør minimumsarealet at vi kan benytte eksisterende tverrsnitt.

Ulempen med minimumsprofilen ligger i at det blir skapt en transportkorridor uten plass til element som bidrar til trivsel. Korridoren kan lett oppleves som kald, gold og vil mest sannsynlig fortone seg lite attraktiv. Mangel på vegetasjon og grønne element har også en klar negativ miljøeffekt. Vegetasjon bidrar ved at de fanger opp partikler og støv. For personer med hjerte- og lungesykdommer vil fraværet av vegetasjon kunne være utslagsgivende for at gaten ikke kan benyttes til utendørsopphold. Minimumsprofilen gjør det umulig å krysse gaten/vegen utenfor dedikerte overganger.

Det er verd å merke seg at et valg av minimumsprofil er tilnærmet irreversibelt. Når transportkorridoren først er etablert blir det vanskelig å gjøre korrigerende tiltak i ettertid for å motvirke negative effekter. Det er fordi arealet som er ervervet til prosjektet er på et minimum, noe som gjør at hvis det skal på plass avbøtende tiltak, må det på plass ny reguleringsplan. Samlet sett er minimumsprofilen best egnet over kortere avstander der konsekvensene av normalprofilen blir uakseptable.

Lokal tilpassing

Hvert enkelt prosjekt tilpasser seg området de skal gjennom. Profilene som er vist ovenfor er ikke noen fasit på hvordan breddebehovet for Bussveien er, men eksempler som avvikes i de forskjellige delområdene Bussveien skal gjennom. Tverrprofilen på Bussveien varierer helt fra 11 meter (Strandgata, Sandnes) hvor det kun er bussfelt og fortau til 42 meter (Gausel, Stavanger) med brede fortau, dansk sykkelløsning og beplantingsareal for å tilrettelegge for den nye framtidige bydelen.

Holdeplasser

Holdeplassene er Bussveien sitt visittkort overfor passasjerene. Gjennom dette blir holdeplassene blant de viktigste punktene på Bussveien. Holdeplassene blir en signatur i bybildet, og er brukernes første møte med Bussveien. Været på Nord-Jæren er av skiftende karakter, og det er på holdeplassen førsteinntrykket av Bussveien blir dannet. For at Bussveien skal bli en suksess er det avgjørende at områdene rundt og langs traseen blir opplevd som attraktive og brukervennlige for brukeren. Av disse grunnene er det blant annet valgt løsninger på holdeplass som skiller seg ut fra det øvrige tilbudet i regionen.

Dagens leskur på holdeplasser har ikke kvalitetene som skal til for å gi passasjerene nødvendig ly mot været, samt at de ikke bidrar til å løfte byrommet. Skal vi konkurrere mot privatbilen må tilbudet vi gir passasjerene ha en kvalitetsmessig nivå som gjør at de ønsker å benytte tilbudet.

I 2016 ble det arrangert en åpen internasjonal plan- og designkonkurranse for utforming av holdeplasser i Bussveien. Det danske firmaet Gottlieb Paludan Architects vant konkurransen med forslaget «Den røde tråden», og de har bearbeidet vinnerforslaget i henhold til juryens merknader.

Holdeplassene er Bussveiens merkevare og det som kjennetegner den. Designet er av høy estetisk kvalitet og det er brukt varige og tidløse materialer.

Formingsveileder for Bussveien v 2

Arbeidet med utforming av holdeplassene på Bussveien pågår fortsatt. I arbeidet er det viktig å sikre at løsningene som blir valgt er modulbaserte slik at drift- og vedlikeholdskostnadene blir så lave som mulig. Videre må enn, i den grad det er mulig, unngå spesialtilpassede løsninger, men også her benytte seg av materiale som er «hyllevare» for å sikre at investeringskostnaden holdes nede. Da endelig materialvalg og utforming ikke er avklart er det ikke gjennomført anslag etter anslagsmetoden for kostnad per holdeplass / holdeplassområde. Foreløpig viser estimatene at holdeplassene på Bussveien koster mellom halvannen til dobbelt så mye som hva det koster å etablere tosidige busslommer på fylkesvegnettet.

Rabatter

Det trafikalt viktigste med rabattene er effekten det har for trafikksikkerheten. Rabattene skiller motgående kjørefelt for bil/andre kjøretøy, og de skiller bussfelt og kjørefeltet for bil/andre kjøretøy. I hovedsak blir også teknisk infrastruktur i bakken (rør/ledninger/kabler) lagt til rabattene, da en slik løsning gjør at du slipper å stanse/legge om trafikken ved nødvendig vedlikehold.

Rabattene har også en funksjon med tanke på overvannshåndtering. På de fleste delprosjektene i Bussveien er det et krav å redusere og forsinke overvann fra flater, slik at utløpsledninger etc. kan svelge unna det som kommer i store nedbørsperioder. Uten rabatter må det etableres avbøtende tiltak for overvannshåndtering. Disse blir etablert i tett tilknytning til traseen. Kostnader til erverv og etablering av slike anlegg er anslått til omtrent 50 prosent av kostnadene ved etablering av rabatter. En viktig presisering er også at en slik gjennomføring er vesentlig mer anleggsteknisk komplisert enn bruk av rabatter, og vil kunne medføre lengre anleggstid.



Figur 6 – Mariero (manipulert)



Figur 7 – Mariero (dagens løsning)

Byutvikling

Bussveien skal i tråd med premissdokumentet og byvekstavtalen bidra til byutvikling. Dette skal ikke skje gjennom fordyrende tiltak for prosjektet, men ved at prosjektet tilpasser seg byen og muliggjør byutvikling langs traseen.

Det er flere elementer i Bussveien som bidrar til byutvikling. Satsingen på løsninger for gående og syklende er et vesentlig bidrag til en arealintensiv byutvikling. Gjennom en slik

tilrettelegging, i tråd med nullvekstmålet, blir behovet for arealinngrep til vegtiltak vesentlig mindre.

Rabattene er i seg selv et bymessig grep for å hindre at Bussveien blir seende ut som en transportkorridor eller trafikkmaskin. Bussveien sin arkitekt har manipulert et bilde av Bussveien på Mariero for å vise hvordan Bussveien uten rabatt ville se ut sammenlignet med dagens løsning.

Langs traseen blir det tatt grep som både bidrar til byutvikling og forsinkelsesfri fremkommelighet for bussen. I «karusellen-krysset» på Diagonalen blir det gjort en fullstendig byreparasjon fra dagens trafikkmaskin, til et område hvor buss og myke trafikanter er i dagen, og bilen går i kulvert under. På Kvernevik skjer det en tilsvarende endring hvor Sundekrossen går fra å være en barriere i Kvernevik bydel, til å bli et middel for å lime sammen bydelen. Langs Gandsfjorden i Sandnes kommune oppruster vi i Strandgata et svært slitt område ved at vi med breddeutvidelsen flytter 11 bygninger og foretar en antikvarisk istandsetting.

4 Handlingsrommet

Styringsgruppen har bedt om at det blir sett på kostnadene i Bussveien. Bussveien har per dags dato en kostnadsestimat på 10,8 milliarder kroner (2016) med usikkerhet på opptil pluss/minus 40 prosent på en rekke delprosjekt. Dette er en usikkerhet som Bussveien deler med alle infrastrukturprosjekt som er på samme planstadium. Rammen for Bussveien er derfor i spennet mellom 7,8 – 13,7 milliarder kroner. Det kan derfor stilles spørsmål om hvorvidt «filing» på kostnader på dette tidspunktet er formålstjenlig.

Gjennom arbeidet som er lagt, ned er det identifisert et handlingsrom for kostnader i Bussveien. Dette handlingsrommet kan deles i tre kategorier:

- Endringer av premisser/ambisjonsnivå
- Tiltak på delprosjektnivå
- Endre rammebetingelsene

Her er hovedtrekkene i de tre kategoriene:

Endring av premisser / ambisjonsnivå

I hvert delprosjekt er det mulig å vurdere om det er nødvendig med en gang-/sykkelbro, om vi kan klare oss med en mindre holdeplass, og om det er mulig å tilpasse prosjektet slik at vi unngår å måtte innløse et ekstra hus. Samlet blir disse tilpassingene en betydelig investering, men likevel marginalt sammenlignet med hvilke kostnader som følger av ambisjonsnivået som er lagt for Bussveien.

Det er bestemt at Bussveien skal være Norge sitt første Bus Rapid Transit system (BRT-system), og at prosjektet skal tilpasses den internasjonale BRT-standard. Vi skal i tråd med bestillingen fra fylket, og premissnotatet, ha forsinkelsesfri fremkommelighet. Bussveien blir, når den er ferdig etablert, en av de to bærebjelkene i kollektivsystemet på Nord-Jæren. Gjennom en slik tilpassing til framtidens mobilitetsrevolusjon kommer det kvalitetskrav til utforming som er dyrere enn hva vi har erfart tidligere. Premissene som er lagt for planleggingen er kostnadsdrivende for prosjektene.

Dersom det ønskes en vesentlig kostnadsreduksjon på Bussveien må ambisjonsnivået for prosjektet justeres.

Kostnadsfokus i planlegging, prosjektering, utbygging og drift

Det er 22 delprosjekter i Bussveien, og kostnadsestimatet for flertallet av prosjektene er i hovedsak basert på løpemetervis. Som det ble gjort rede for i styringsgruppen i juni er løpemeterprisen basert på tall fra Hillevågsløsningen. Standard tverrsnitt er i etterkant blitt bredere, uten at kostnadsestimatene er økt. For prosjekt som er langt fremme i planleggingen er det gjennomført anslag på forprosjektnivå, på utkast til, eller vedtatt reguleringsplan. På prosjektene som er langt fremme i planleggingen er usikkerheten

vesentlig mindre enn for kostnadsestimat som er basert på løpemetertpris. Per dags dato har Bussveien følgende kostnadsestimat:

Delprosjekt	Investeringskostnad	Usikkerhet
Mosvatnet - Stavanger sentrum - Hillevåg	835	40 %
Jåttåvågen	825	40 %
Gausel - Gausel stasjon	0	
Gausel stasjon - Forus øst - Forussletta	1200	10 %
Kvadrat - Ruten	1000	25 %
Forus vest	225	10 %
Forus nord	0	
Utenriksterminalen Risavika	125	40 %
Transportkorridor Vest - Riksveg (Bussveien sin andel)	2100	10 %
Tananger ring	280	40 %
Sundekrossen - Kvernevik ring (Bussveien sin andel)	1000	25 %
Kvernevik ring	175	40 %
Sundekrossen - Mosvatnet	1510	40 %
Ruten - Vatnekrossen	560	40 %
Forus vest - Sola sentrum	340	40 %
Sola sentrum - Flyplassen	305	40 %
<u>Bussveien andre tiltak</u>	<u>305</u>	<u>40 %</u>
SUM	10785	

Tabell 1 – kostnadsestimat Bussveien

Samtidig finner vi det riktig å presisere at det å jobbe med kostnadskutt i prosjekt som har en så høy grad av usikkerhet på kostnadsanslagene som delprosjektene i Bussveien har, er en krevende øvelse. Det er i liten grad mulig å skissere tiltak hvor det kan settes to streker under svaret.

Gjennomgang av prosjektene

Gjennom arbeidet med å se på kostnader for Bussveien har vi sett gjennom valgte løsninger for å se om det er muligheter for kostnadsreduksjoner

Funnene fra dette arbeidet blir tatt inn i reguleringsplanprosessen, og vurdert sammen med planmyndigheten. Gjennomgående er det få element og løsninger som er valgt uten at det er faglige argumenter for disse, i tråd med målsettingene for Bussveien. De løsningene som blir tatt med inn i planprosessen for videre diskusjon har en antatt kostnadseffekt på 200 – 400 millioner kroner. Bussveien har stilt internt krav om at ved oversendelse av planforslag skal mulige kostnadskutt belyses i oversendelsen.

Nøkternhet – materialvalg

I arbeidet med formingsveilederen for Bussveien ble det vektlagt at løsningene langs traseen skal være «hylleware» slik at det ikke blir nødvendig med spesialbestillinger. Det er gjort en avveining mellom investeringskostnad og livsløpskostnad, hvor livsløpskostnad har vært det vesentlige.

Bussveien skal være et høykvalitets kollektivtransportsystem bygget på kvalitet i utforming, design og materialbruk. Det skal være et robust og varig design i den forstand at det skal stå seg gjennom skiftende trender og byutvikling langs traseen, og med bruk av materialer som ikke blir forringet av klima og bruk. Estetikken er dermed en viktig faktor for Bussveien.

Leskuret på holdeplassene består av få materialer, stål, glass og cor-ten, hvor materialkombinasjonen er gjennomtenkt. Færre antall materialer gjør det vanskeligere å endre materialvalg uten at dette også reduserer kvaliteten i konseptet.

I traseen brukes kantstein i granitt. Granitt er dyrere, men også kvalitetsmessig bedre og mer holdbart enn betong. Det gir et langt bedre helhetsinntrykk og vil redusere vedlikeholdskostnadene på sikt. Når det gjelder annet utstyr som rekkverk og belysning, er det valgt løsninger fra «hylla», løsninger som har designmessige kvaliteter, og er varige og fremtidsrettet, uten at det gir vesentlig høyere kostnader.

Valget av granitt fremfor betong for kantstein er et eksempel på den avveining som gjøres mellom investeringskostnad og livsløpskostnad. Det vil være mulig å redusere investeringskostnadene noe ved å velge billigere materiale på noen områder i Bussveien, men konsekvensen vil være vesentlig dyrere drift med krav til langt mer vedlikehold.

Smart anleggsgjennomføring

Per dags dato gjennomføres utbyggingen av Bussveien i hovedsak på delprosjektnivå. Det betyr at når et delprosjekt er ferdig regulert og nærmer seg vedtak så starter investeringsseksjonen i Statens vegvesen opp et utbyggingsprosjekt for delprosjektet. De to nylige regulerte prosjektene på Gausel er et unntak fra dette, de er slått sammen til et utbyggingsprosjekt.

Både av kostnadshensyn, og av målsettingen om at Bussveien skal fremstå som et helhetlig system, kan det stilles spørsmål om den nåværende tilnærmingen er optimal. Det fins et mulighetsrom på å spare kostnader ved å se på koordinering av utbygging, blant annet ved å vurdere:

- Samlet innkjøp av møbleringsmateriell (rekkverk, lys osv.) for hele eller deler av Bussveien.
- Bygge ut flere etapper på samme kontrakt, samt vurdere om andre tilgrensende prosjekt i bypakken kan utføres samtidig.
- Vurdere alternative kontraktsformer som både bidrar til kostnadsreduksjon, men samtidig ivaretar at det er et helhetlig system som skal bygges.
- I sterkere grad involvere byggfaglig kompetanse i planleggingsfasen, for å luke ut tiltak som er sterkt fordyrende, men som i liten grad bidrar til prosjektets måloppnåelse.

Endre rammebetingelsene

Utover kostnadskutt i det enkelte delprosjekt har det også vært vurdert om Bussveien har for lang utstrekning, og hvorvidt det vil være mulig å redusere omfanget av prosjektet gjennom

å utsette enkelte delprosjekt. I særlig grad har en vurdert delprosjektene til Utenriksterminalen Risavika, Sola sentrum – Stavanger lufthavn Sola og Ruten – Vatnekrossen. Det er ulike styrker og svakheter ved disse prosjektene, men ved å utsette disse til etter 2031 ligger det et innsparingspotensiale for bypakken på 125 – 990 millioner kroner. Det presiseres at det hefter stor usikkerhet ved hvorvidt det i 2031 vil eksistere 50/50-ordning for investeringer i Bussveien.

Stortinget har vedtatt at korridor 1 og korridor 3 skal bygges slik at den er konverterbar til en framtidig bybane. Dette vedtaket øker kostnadene for bygging av Bussveien med 200 – 450 millioner kroner. Dersom konverteringskravet skal utfordres må dette skje i dialog med departementet.

Totalt handlingsrom

I arbeidet med kostnader i Bussveien har vi gått gjennom de enkelte delprosjektene, vi har sett på materialvalg og vurdert løsningene opp mot ambisjonsnivået for Bussveien, bypakken og byveksttalen. Generelt er det få tiltak som kan iverksettes uten at dette får direkte konsekvenser for måloppnåelsen, og dermed for de rammer som er lagt for planleggingen av Bussveien. Innenfor rammen, gjennom kostnadsutt i delprosjektene, ligger handlingsrommet på 200 – 400 millioner kroner.

Dersom en velger å utfordre målsettingen og/eller rammebetingelsene til Bussveien, bypakken og byveksttalen kan handlingsrommet økes. I beregninger som er gjort undervegs i arbeidet er handlingsrommet da identifisert til å være i størrelsesorden 750 – 1 500 millioner kroner.

Samtidig er usikkerheten i prosjektet på pluss/minus 2 900 millioner kroner.