



BYPAKKE NORD-JÆREN

Styringsgruppemøte Bypakke Nord Jæren

8. mars 2018

Møtetidspunkt: 8. mars 2018, kl. 1045 - 1315
Møtested: Harestad skole/Randaberg kulturscene Varen Randaberg kommune
Møterom:

Deltakere		
Statens vegvesen	Terje Moe Gustavsen	Vegdirektør
Jernbanedirektoratet	Anita Skauge	Plan- og utviklingsdirektør
Rogaland fylkeskommune	Solveig Ege Tengesdal	Fylkesordfører
Stavanger kommune	Christine Sagen Helgø	Ordfører
Sandnes kommune	Stanley Wirak	Ordfører
Sola kommune	Ole Ueland	Ordfører
Randaberg kommune	Kristine Enger	Ordfører
Fylkesmannen i Rogaland	Magnhild Meltveit Kleppa	Fylkesmann, observatør

Agenda

- Sak 9/2018 Referat fra forrige møte 2. februar 2018
- Sak 10/2018 Evaluering Politisk dialogmøte 22. februar 2018
- Sak 11/2018 Status kommunikasjon
- Sak 12/2018 Avvikling av dagens bompakke (Nord-Jærenpakka/Jærenpakke 1)
- Sak 13/2018 Felles driftsstrategi hovedsykkelnnett Nord-Jæren
- Sak 14/2018 Kostnader alle bypakkeprosjekt
- Sak 15/2018 Handlingsprogram 2019 – 2022
- Sak 16/2018 Eventuelt

Sak 9/2018 Referat fra forrige møte 2. februar 2018

Se vedlegg 1.

Forslag til vedtak:

Referat godkjennes

Sak 10/2018 Evaluering Politisk dialogmøte 22. februar 2018

Det tas en kort runde for eventuelle innspill til innhold og gjennomføring. Behov for tilsvarende møter resten av 2018 drøftes. Det er sendt ut en evaluering til alle deltakerne.

Forslag til vedtak:

Tas til orientering. Sekretariatet planlegger for politiske dialogmøter i 2018 basert på innspill gitt i møtet.

Sak 11/2018 Status kommunikasjon

Styringsgruppen ba i forrige møte om å få presentert kommunikasjon- og tiltaksplan og konkrete budskap for å få ut god informasjon om Bypakke Nord-Jæren. Vedlagt følger kommunikasjonsplan, viktige budskap og tiltaksplan i ett samlet dokument. **Se vedlegg 2.** Det gis en kort orientering om status fra sekretariatet i møtet.

Forslag til vedtak:

Tas til orientering.

Sak 12/2018 Avvikling av dagens bompakke (Nord-Jærenpakka/Jærenpakke 1)

Det ble avholdt møte i styringsgruppen for Jærenpakke 1, 19. desember 2017. Her ble gruppen lagt ned. I dette møtet ble det avtalt at midler fra dagens bomstasjoner skal dekke tre sykkelprosjekt som lå inne i daværende handlingsplan.

- Fv379/380 Ølberg/ Vigdel: ca. 45 mill. 2018-kroner
- Fv316 Noredalen: ca. 55 mill. 2018-kroner
- Fv333 Espelandsveien ca. 70 mill. 2018-kroner

Denne summen på ca. 170 mill. 2018-kroner sees av styringsgruppen for Jærenpakke 1 som forpliktelser fra handlingsprogram 2014-2017, og dermed bindinger inn i Bypakke Nord-Jæren.

Overgangen mellom pakkene er beskrevet i St.prop 47S (2016-2017). Her står det at videreføring av dagens stasjoner kun skal finansiere igangsatte prosjekt og at overskytende midler overføres til bypakken. Styringsgruppen for Jærenpakke 1 mener disse tre sykkelprosjektene skal regnes som igangsatte prosjekt. Dette er prosjekter som ikke er tatt med i bypakken, og heller ikke lagt inn i handlingsprogrammet som nylig er vedtatt. Disse bindingene må håndteres i kommende revisjon av handlingsprogram for bypakken.

Referat fra møtet 19. desember 2017 - **se vedlegg 3**

Notat fra møtet 19. desember 2017 - **se vedlegg 4**

Forslag til vedtak:

Tas til orientering

Sak 13/2018 Felles driftsstrategi hovedsykkelnett Nord-Jæren

På initiativ fra sykkelfaggruppen i Bypakke Nord-Jæren ble det igangsatt et arbeid som skulle se på muligheter for, og konsekvenser av, å etablere en felles standard for drift av hovedsykkelnettet på Nord-Jæren. Dette initiativet fikk støtte av administrativ koordineringsgruppe da sak 24/2017 ble behandlet 16. mars 17. Det ble satt ned en arbeidsgruppe med representanter fra kommunenes og vegvesenets driftsenheter som har jobbet frem dette grunnlaget.

Bakgrunnen er dagens situasjon med flere driftsaktører som har ulik standard og rutiner for sin drift av sykkelanlegg. Samtidig skjer mange reiser på tvers av både kommunegrenser og driftsaktører. Syklister fremkommelighet og sikkerhet er ikke tilfredsstillende med dagens system. Det er også relevant å trekke inn bypakkens målsetning om nullvekst og økt fremkommelighet.

Vedlagt rapport (**se vedlegg 5**) gir et kort innblikk i dagens situasjon og vurderer hva som er ønskelig standard for driften av hovedsykkelnettet. Det anbefales en standard og en løsning for hvordan dette kan implementeres.

I denne omgang bes styringsgruppen vurdere om det er vilje til å jobbe frem et mer detaljert beslutningsgrunnlag, før en endelig/forpliktende avgjørelse fattes.

Det blir gitt en orientering fra faggruppe sykkel i møtet.

Forslag til vedtak:

Styringsgruppen ber sekretariatet utarbeide et mer detaljert beslutningsgrunnlag for en felles driftsstrategi for hovedsykkelnettet på Nord-Jæren.

Sak 14/2018 Kostnader Bypakke Nord-Jæren

Styringsgruppen ba i sist møte om å få på plass en helhetlig økonomisk oversikt for alle prosjektene i bypakken. Statens vegvesen og Rogaland fylkeskommune fikk, med bistand fra de andre partene, i oppdrag å gjennomgå og oppdatere alle prosjektkostnader. Statens vegvesen har foretatt kostnadsgjennomgangen av alle prosjektene. De oppdaterte kostnadene er oppsummert i et notat **(se vedlegg 6)**. Rogaland fylkeskommune, Kolumbus og Statens vegvesen har sammen utarbeidet et eget notat som beskriver kostnadene for Bussveien **(se vedlegg 7)**.

Rogaland fylkeskommune som prosjekteier har sammen med Kolumbus i tillegg utarbeidet et notat om handlingsrommet for å sikre at Bussveien kan bygges innenfor den vedtatte kostnadsrammen. **(se vedlegg 8)**

Statens vegvesen har utarbeidet et premissnotat for E39 – prosjektene Hove – Ålgård og Smiene – Harestad. Her redegjøres det for handlingsrommet for prosjektene. **(se vedlegg 9)**

Sekretariatet mottok dokumentene kort tid før saksutsending og de legges derfor ved til orientering. Håndtering av endrede kostnader vil skje som en del av videre porteføljestyling og tas inn i handlingsprogramarbeidet.

Forslag til vedtak:

Rapportene vedlagt saken tas til orientering. Styringsgruppen ber administrasjonene og sekretariatet jobbe videre med grunnlag for porteføljestyling og revisjon av handlingsprogram basert på innspill gitt i møtet.

Sak 15/2018 Handlingsprogram 2019 – 2022

Handlingsprogram for bypakken skal revideres i løpet av vinteren/våren. Videre prosess og tidsplan drøftes i møtet. Vedlagt følger et forslag til arbeidsplan for revisjonsarbeidet. **Se vedlegg 9.**

Forslag til vedtak:

Styringsgruppen ber sekretariatet jobbe videre med Handlingsprogram 2019 -2022 basert på innspill gitt i møtet.

Sak 16/2018 Eventuelt

VEDLEGG 1



BYPAKKE NORD-JÆREN

Styringsgruppe for Bypakke Nord-Jæren

Referat 2. februar 2018

Møtetidspunkt	Fredag 2. februar 2018	09.00 – 11.30
Møtested	Rogaland fylkeskommune	
Møterom	FU-salen	

Medlemmer	Navn	Til stede	Forfall
Statens vegvesen	Terje Moe Gustavsen	X	
Jernbanedirektoratet	Anita Skauge	X	
Rogaland fylkeskommune	Solveig Ege Tengesdal	X	
Stavanger kommune	Christine Sagen Helgø	X	
Sandnes kommune	Stanley Wirak		X
Sola kommune	Ole Ueland	X	
Randaberg kommune	Kristine Enger	X	
Fylkesmannen i Rogaland	Magnhild Meltveit Kleppa	X	

Varamedlemmer	Navn	Møtt for
Sandnes kommune	Pål Morten Borgli	Stanley Wirak
	Fram til kl. 1015	

I tillegg møtte: Alberte Ruud, Tone Oppedal, Astrid Eide, Tina Jacobsen, Irene Hegre, Helge Ytreland, SVV, Trond Høyde Jernbanedirektoratet, Gunn Jorunn Aasland Stavanger kommune, Arve Nyland, Sola kommune, Magne Fjell Randaberg kommune, Christine Haver, Gareth Doolan, Hilde Gunn Bjelde, Ubbo Busboom, Gottfried Heinzerling, Marie Koch Singelstad, Vegard Thise, Frank Michael Mortensen, Marianne Chesak RFK, Erik Cockbain Fylkesmannen, Stavanger Aftenblad, Kjersti Sandvik Bernt, Eya Salmi og Stine Haave Åsland Sekretariat Bypakke Nord-Jæren.

Innledningsvis ble ny controller i sekretariatet, Eya Salmi, og ny prosjektleder for planlegging av Bussveien Helge Ytreland presentert. Helge overtar for Vegard Thise som skal jobbe videre med Bussveien i Rogaland fylkeskommune.

Sak 1/2018 Referat fra forrige møte 29. november 2017

Status for politisk behandling av gåstrategi ble etterlyst. Sekretariatet informerte om at det er lagt frem en politisk sak om dette til samferdselsutvalget i fylket 7. februar. Saken skal etter hvert behandles i de enkelte kommune- /bystyrene.

Vedtak:

Referat godkjennes

Sak 2/2018 Byutredning Nord-Jæren

Statens vegvesen orienterte om hovedresultater for byutredningen på Nord-Jæren. Det ble i tillegg gitt en orientering om hovedresultat fra byutredningene i de andre byområdene i Norge. Byutredningen viser at det er fullt mulig å nå nullvekstmålet, men at det vil kreve en kombinasjon av virkemidler for å nå målet. Staten ser på byutredningen som et faglig nøytralt grunnlag for reforhandling av byvekstavtalen.

Byutredningen skal behandles i de ulike by-/kommunestyrene og i fylkestinget. Her gis det innspill til utredningen samt innspill til byutredningens Trinn 2.

Vedtak:

Tas til orientering

Sak 3/2018 Politiske vedtak Handlingsprogram Bypakke Nord-Jæren 2018-2021

De fire kommunene og fylkestinget har alle sluttet seg til Handlingsprogram for Bypakke Nord-Jæren 2018 – 2021 i sine desembermøter i fjor. Sekretariatet tar med seg innspill fra vedtakene i sitt videre arbeid med Handlingsprogram 2019-2023.

Vedtak:

Tas til orientering

Sak 4/2018 Tertialrapport T3

Tertialrapport for tredje tertial 2017 ble lagt frem.

Vedtak:

Tas til orientering

Sak 5/2018 Statusrapport for prosjektene i bypakken

Sekretariatet og Statens vegvesen gjennomgikk status for prosjektene i bypakken. Enkelte prosjekt har fått vedtatt reguleringsplan og tilhørende kostnadsoverslag.

Styringsgruppen ønsker å få på plass en helhetlig økonomisk oversikt. Statens vegvesen og Rogaland fylkeskommune får, med bistand fra de andre partene, i oppdrag å gjennomgå og oppdatere alle prosjektkostnader til neste møte i styringsgruppen 8. mars

Vedtak:

Styringsgruppen ber Statens vegvesen og Rogaland fylkeskommune gjennomgå og oppdatere alle prosjektkostnader til neste møte i styringsgruppen 8. mars.

Utover dette tas statusrapporten til orientering.

Sak 6/2018 Status kommunikasjonsarbeid

Det ble gitt en kort orientering av kommunikasjonsarbeid og ulike iverksatte tiltak. Styringsgruppen er opptatt av at det blir gitt god informasjon i tiden framover og ønsker at kommunikasjonsarbeidet intensiveres og konkretiseres. Sekretariatet påpekte viktigheten av at partenes deltakere i faggruppe kommunikasjon prioriterer møter, arbeid og deling av informasjon i flere kanaler framover for å sikre god kommunikasjon. Styringsgruppen ber om at sekretariatet til neste møte presenterer et kommunikasjonskart, kommunikasjon- og tiltaksplan og konkrete budskap for å få ut god informasjon om bompengesystemet, men også om hva som ligger bak vedtak om nye bomringer og hva pengene skal bidra til.

Vedtak:

Styringsgruppen ber sekretariatet om å presentere kommunikasjonskart, kommunikasjon- og tiltaksplan og konkrete budskap for å få ut god informasjon.

Sak 7/2018 Politisk dialogmøte 22. februar 2018

Det ble gitt en kort orientering i møtet. Tom Hetland stiller som møteleder. Kommunikasjons- og mobilitetsarbeidet på Nord-Jæren presenteres av sekretariatene for Bypakken og Mobilitetspakken i Kolumbus. Kommunikasjonsrådgiver i Miljøpakken i Trondheim stiller for å presentere sitt arbeid.

Styringsgruppen ønsker å invitere bredt politisk og administrativt. Invitasjonen sendes ut til kommune- /bystyrer og fylkesutvalget. Administrasjonene vurderer hvem som stiller – det er viktig at kommunikasjonsmiljøet hos de ulike partene stiller.

Det ønskes en kort orientering om innholdet i bypakken innledningsvis i møtet.

Vedtak:

Styringsgruppen ber sekretariatet planlegge møtet videre basert på innspill gitt i møtet.

Sak 8/2018 Eventuelt

Fritaksordninger

Flere av partene får henvendelser som gjelder mulighet for fritak for bl.a. småbarnsfamilier med barn i barnehage. Kommunene merker i tillegg økning i søknader om parkeringskort for forflytningshemmede. I Stortingsproposisjonen for bypakken er det oppgitt hvilket takst- og rabattsystem som skal gjelde. Her er legges det ikke opp til fritak for småbarnsfamilier med barn i barnehage. Sekretariatet har sendt ut et notat som omtaler dette. Se vedlegg.

Bomstasjoner

Ny plassering av bomstasjoner på Nedre Stokkavei ble vedtatt i KBU i Stavanger 1. februar. Plassering og trafikale konsekvenser må evalueres. Vegstengingssakene skal behandles i bystyret 19. mars.

Flytting av møte 9 mai

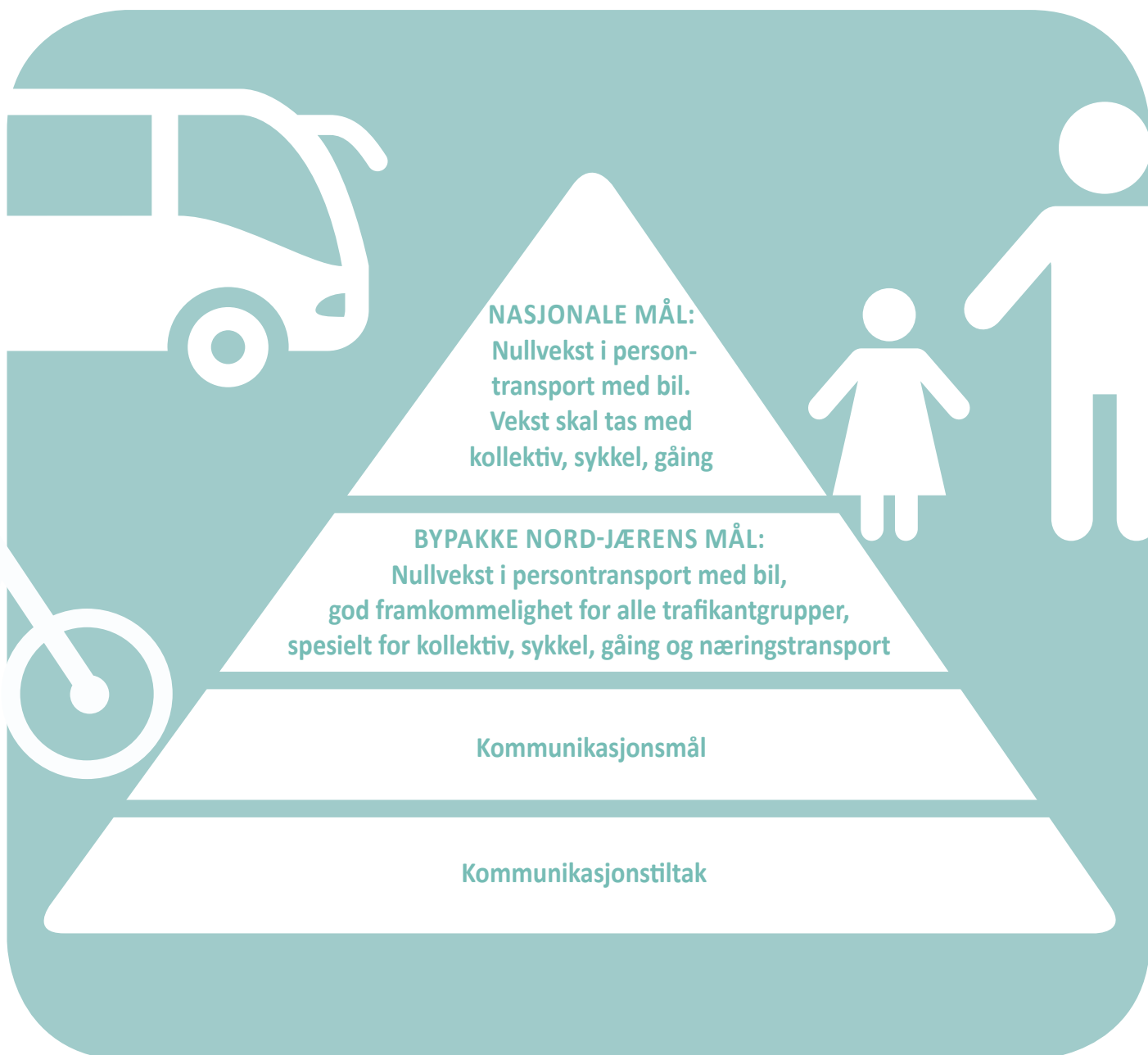
Møtet må flyttes, sekretariatet kommer tilbake med møteinnkalling. Det bes om at alle foreløpig reserverer fredag 4. mai kl 0900-1130.

Møte om byvekstavgiftene med Samferdselsdepartementet og Kommunal- og moderniseringsdepartementet 15. februar

Møtet kolliderer med vinterferieavvikling for flere av de aktuelle deltakerne. Det sjekkes nærmere om møtet kan flyttes.



Kommunikasjonsplan 2018



KOMMUNIKASJONSUTFORDRINGER

- Hva kommer i Bypakken?
- Hva får vi igjen for bompengene?
- Bomstasjoner kommer der folk bor
- Fordeling bompenger - mest går til kollektiv, sykling og gåing
- Betaling av bompenger før prosjektene er ferdig og før alternativene er på plass
- Bekymring for sentrumshandel
- Dyrere bompenger i rushtida, noen kan ikke velge å kjøre utenom rush
- Hverdagslogistikk levering og henting i barnehage/skole, fritidsaktiviteter
- Vanskelig å kommunisere nullvekst og hva nullvekstmålet er
- Har vært arbeidsledighet og nedgang i distriktet – mindre trafikk
- Mange bor og reiser utenfor linjene til Bussveien
- Enkeltsaker får oppmerksomhet i media
- 'Ingen' framsnakker Bypakken, vi mangler ambassadører
- Få fram stemmene til de som reiser kollektivt, sykler, går
- Ny måte å tenke framkommelighet og mobilitet på
- Mer urbanisering, nye byområder
- Kvalitet i byområdet, hvordan vil vi bo og leve?
- Miljøgevinst og helsegevinst
- Vekst i byområdet (attraktivitet for næringsliv/utbygging)
- Teknologikutvikling (GPS i stedet for bomstasjoner?)



KOMMUNIKASJONSMÅL

Resultatmål

- Folk har kjennskap til Bypakke Nord-Jæren
- Folk kjenner til hva de får igjen for bompengene
- Folk vet at Nord-Jæren satser på miljøvennlig transport og bedre framkommelighet på veinettet
- Partene i Bypakken samarbeider godt med hverandre

Effektmål (over tid)

- Folk endrer reisevaner
- Nullvekst i persontransport med bil
- Byutvikling, bolig- og næringsutvikling i tråd med byvekstavtalen

MÅLGRUPPER

INNSATS KOMMUNIKASJON	INTERESSETER
1. Aktiv og målrettet	Innbyggere på Nord-Jæren Naboer til bomstasjoner Butikker/næring ved bomstasjonene Transportnæring Logistikkforening Næringsforeningen Media Bygge + planprosjekter i Statens vegvesen
2. Holde på tillit	Skoler/barnehager Kollektivreisende Ungdomspolitikere / Barn- og ungdommens bystyre(r) Unge generelt
3. Holde informert	Politikere i kommuner og fylkeskommune Kommunalstyre for by- og utvikling Administrasjon/teknisk/planlegging i kommuner og fylkeskommunen Ansatte i kommuner, fylkeskommune, vegvesen Utbyggere, eiendomsutviklere Interesseorganisasjoner (NAF, pendlerforeningen, miljøorganisasjoner) Lokale bydelsutvalg Syklistenes landsforbund Mobilitetspakken/HjemJobbHjem
4. Overvåke og respondere	Andre naboer Bilister Bloggere Kilder for diskusjoner Forus næringspark Brukere og driftsoperatører på transportnettet

PRIORITERTE KANALER

- Nettsiden Bypakken.no
- Sosiale medier (Facebook)
- Presse (Stavanger Aftenblad, NRK Rogaland, Rogalands Avis, Solabladet, Sandnesposten, Bygdebladet, TV Vest)
- Eksisterende kanaler hos alle aktører
- Autopass.no
- Møter (interne/eksterne møter, informasjonsmøter, allmøter)
- Presentasjoner

STRATEGISKE GREP – spesielle tiltak vi gjør

- Møte folk ute, ved å stille på stand eller delta på arrangement, holde innlegg og foredrag
- Vektlegge visuelt materiale og eksempel i formidlingen (eks. skilt på byggeplass)



HOVEDBUDSKAP

1. Bypakke Nord-Jæren = 30 milliarder til bussvei, sykkelveier og vei fram til 2033
2. Bypakke Nord-Jæren gjør det enklere for deg å komme fram på Nord-Jæren

FAKTABUDSKAP

- Flest bompenger går til å bygge gode løsninger for de som sykler, går og reiser kollektivt. Då blir det mindre kø for de som kjører bil
- Mange skal fortsatt kjøre bil. Alle skal ikke over på annen transport
- Betaling av bompenger på ny måte:
 - Betaler når du kjører inn i en bomring, ikke ut
 - Timesregel: en gang i timen, første passering gjelder
 - 5 tette ringer rundt viktige reisemål + på grensen mellom Stavanger/Randaberg
 - De som bruker veiene må betale – bomstasjoner der det er, eller blir, bygget ut godt alternativ til bil
 - Personbil: 22 kr utenom rush, 44 kr i rush
 - Tungbil: 55 kr utenom rush, 110 kr i rush
 - Forskjell i bompengpris fra i dag: rushtid fire timer hver dag. Utenom rush er det to kroner mer enn i dag
 - Fritak for elbil
 - Rabatt på 20 prosent for personbil, ikke rabatt for tungbil
 - Maks 75 passeringer pr mnd for alle kjøretøy
- Mer forutsigbart og effektivt for næringstrafikken som kommer lettere fram i mindre kø
- Byen blir mer attraktiv når folk sykler og går
- Vi bruker 30 milliarder til bussvei, sykkelvei og vei fram til 2033
- Med Bussveien kommer du presis, bussene går ofte og reisen er behagelig
- Med Sykkelstamvegen får du en effektiv jobbreise mellom Sandnes-Forus-Stavanger
- Flere skal sykle, gå og reise kollektivt i alle store byer i Norge
- Bypakken er vedtatt i lokale kommune-/bystyre/fylkesting og på Stortinget

TALSPERSONER FOR PRESSA

Pressearbeidet er svært viktig for å sikre helhetlig kommunikasjon om Bypakken. Det er viktig at Stine er orientert når pressa tar kontakt. Stine kan koordinere og gi råd om hvem som uttaler seg om hvilke saker.

- Stine Haave Åsland, leder av sekretariatet for Bypakke Nord-Jæren: Koordinator for pressa, svarer på alt generelt om Bypakken
- Solveig Ege Tengesdal, fylkesordfører: Politiske spørsmål og forhandlinger om byvekstavtale
- Ordførere i fire kommuner: Politiske spørsmål, spørsmål spesielt om sin kommune
- Terje Moe Gustavsen, vegdirektør, leder av styringsgruppen for Bypakke Nord-Jæren: Overordnet om styringsgruppen. Om statens overordna ansvar om byvekstforhandlinger og statens rolle i forhandlinger.
- Helge Eidsnes, regionvegsjef, Statens vegvesen (delegerer videre i organisasjonen): Prosjektene som Statens vegvesen planlegger og bygger
- Gottfried Heinzerling, samferdselssjef, Rogaland fylkeskommune: Fylkeskommunen som eier av Bussveien og andre fylkesveier, kollektiv, drift
- Anita Skaug, Jernbanedirektoratet: Om jernbanen

Informasjon og kommunikasjon om Bypakken skal være korrekt, saklig og objektiv. Kommunikasjon fra fylkeskommunen, Statens vegvesen, kommunene og Kolumbus AS skal oppleves som helhetlig, troverdig, kunnskapsbasert og tilgjengelig.



PLAN FOR KOMMUNIKASJONSTILTAK 2018

Her er en oversikt over tiltak kommunikasjonsgruppen vil prioritere i 2018. Her blir flere tiltak lagt til etter hvert. Planen er i stadig endring og oppdatering.

NÅR	AKTIVITET	KOMM.MÅL	MÅLGRUPPE	BUDSKAP	KANAL	ANSVAR	STATUS
Løpende	Oppdatere egen nettside	Informere i egen kanal ved nyheter og endringer i prosjekt	Politikere	Oppdatert info om det som skjer + fakta får du her	Vår nettside bypakken.no	Kjersti Terese	
Løpende	Oppdatere nettside og sosiale medier hos partene	Informere i partenes egne kanaler ved milepæler	Innbyggere og ansatte hos partene	Oppdatere med info, fakta om det som skjer	Eksterne og interne kanaler hos partene	Ole Jørgen Tone Lene Terese Marthe Undi	
Løpende	Samarbeid med de andre fag-gruppene om informasjon ut	Informere	Innbyggere	Mange små og større tiltak for de som sykler og går i by-pakken	Egne kanaler: nettside, Facebook, Nyhetsbrev, tips til pressa	Kjersti	
Løpende	Markere oppstart og åpning av anlegg, også mindre tiltak	Informere	Innbyggere, de som bor og reiser på Nord-Jæren	Vi bygger mange prosjekt og tiltak	Ute på anlegg	Kjersti Undi	
Løpende	Samarbeid med Kolumbus om mobilitet	Bompenger, mobilitet, prosjekt, reisevaner - alt henger sammen	Innbyggere	Sammenheng bypakke og mobilitet	Fellesmøter hver mnd. Arrangement Møte referansegruppe 16. mars	Kjersti, Stine Espen (komm.-gruppe)	
Løpende	Nærinformasjon om bygging av bomstasjoner	Informere naboer om bomstasjon i nærheten, når den er under bygging	Naboer til bomstasjoner	Bomstasjon kommer i nærheten av deg + byggearbeid	Delt ut i postkasse av prosjektet	Kjersti Visuell kommunikasjon	
Løpende	Facebook-side for Bypakken	Nå ut med info der folk er, mulighet for dialog	Innbyggere	Fakta, info om bypakken, hva betyr det for deg	Facebook	Kjersti Alle i komm. gruppa	
Løpende (ved oppstart bygge-prosjekt)	Sette opp skilt ved veien (på byggeplasser)	Informere om at her kommer et bypakke-prosjekt	Bilister og andre trafikant-er	Synliggjøre hva bompengene går til	Ute på bygge-plass	Kjersti Undi	
Løpende (hver mnd fra januar)	Nyhetsbrev	Informere om siste nytt, bli kjent med bypakken	Politikere, adm., næring-sliv, org. og samarb.-partnere	Fakta, info om bypakken. Både 'tung' og 'lett' info	Nyhetsbrev på epost	Kjersti i samarbeid med komm.-gruppe	

NÅR	AKTIVITET	KOMM.MÅL	MÅLGRUPPE	BUDSKAP	KANAL	ANSVAR	STATUS
Januar/ februar	Plassere ut to roll up i resepsjon/egnet område i fylkeskomm. + kommunene	Informere og forankre bypakken hos partene	Egne ansatte og besøkende	Dette er/disse prosjektene kommer i Bypakke Nord-Jæren	Roll up plassert ut	Kjersti bestiller. Komm.-repr. i kommunen plasserer ut	Utført SVV, Rogfk, Sandnes
22. februar	Politisk dialogmøte	Kommunikasjonsarb. Mobilitetsspk.	Politikere i kommuner og fylke	Informere, forankre og få innspill til komm.arb.	Møte	Kjersti Stine	Utført
Februar/ mars	Oppstart plan og produksjon: Annonser og filmer	Info i egne + andre kanaler, digitale, trykte medier, boards/ reklame / sosiale medier osv. osv.	Innbyggere	Fakta, info om bypakken, hva betyr det for deg	Flere: aviser, trykt og digitalt, tv, sosiale medier, reklameboards, egne kanaler osv osv	Reklamebyrå i samarbeid med Kjersti, Stine, Eya	
1.mars	Nettmøte	Informere, nå ut til mange	Innbyggere, lesere av Aftenbladet	Fakta, info, svare på spm	Nettmøte hos Aftenbladet	Stine Kjersti Solveig Ege Tengesdal	
Mars	Lunsjstand hos partene Sandnes og Randaberg ønsker felles med HjemJobb-Hjem	Informere og forankre hos partene	Ansatte hos partene	Fakta, info, svare på spm	Direkte møte hos partene	Kjersti Stine Kommunen	Utført SVV Rogfk
April / mai / juni	Åpen bypakkedag	Informere, være tilgjengelige, svare på spørsmål	Innbyggere	Fakta, info om bypakken, hva betyr det for deg	Direkte møte på kontor eller hotell	Stine, Kjersti, andre?	
April / mai / juni	Stand på markedsdag/ arrangement i Sandnes Blink-festival i juli?	Informere innbyggere	Innbyggere i Sandnes kommune	Fakta, info om bypakken, hva betyr det for deg, prosjekter i din kommune	Direkte møte	Stine, Kjersti, kommunen	
April / mai / juni	Stand på markedsdag/ arrangement i Sola	Informere innbyggere	Innbyggere i Sola kommune	Fakta, info om bypakken, hva betyr det for deg, prosjekter i din kommune	Direkte møte	Stine, Kjersti, kommunen	
April / mai / juni	Stand på markedsdag/ arrangement i Randaberg	Informere innbyggere	Innbyggere i Randaberg kommune	Fakta, info om bypakken, hva betyr det for deg, prosjekter i din kommune	Direkte møte	Stine, Kjersti, kommunen	
April / mai / juni	Stand på markedsdag/ arrangement i Stavanger (Miljøsøndag september)	Informere innbyggere	Innbyggere i Stavanger kommune	Fakta, info om bypakken, hva det betyr for deg, prosjekter i din kommune	Direkte møte	Stine, Kjersti, kommunen	

NÅR	AKTIVITET	KOMM.MÅL	MÅLGRUPPE	BUDSKAP	KANAL	ANSVAR	STATUS
April / mai / juni	Visningsplan Annonser, filmer, reklame	Informere innbyggere	Innbyggere	Fakta, info, hva betyr bypakken for deg	Egne kanaler	Reklamebyrå Kjersti Stine Eya	
April / mai / juni	Brosjyre i posten	Informere innbyggere	Alle adresser i Stavanger, Sandnes, Sola, Randaberg + andre kom- muner: Hå, Time, Klepp, Gjesdal, Strand, Forsand, Ren- nesøy, Finnøy, Kvitsøy, andre?	Nå kommer Bypakke Nord- Jæren Fakta, info, hva betyr det for deg	Bring Stor-bedrift	Kjersti og komm.-gruppe	
April / mai / juni	Politisk dialog- møte	Aktuelt tema. Areal?	Politikere i kommuner og fylke	Informere, forankre og få innspill	Møte	Kjersti Stine	
Høst	Ny runde: Visningsplan Annonser, filmer, reklame	Informere innbyggere	Innbyggere	Fakta, info, hva betyr bypakken for deg	Egne kanaler Andre kanaler: aviser: trykt, digitalt, tv, sosiale medier, boards osv.	Reklamebyrå Kjersti Stine Eya	
Høst	Annonser Autopass	Informere innbyggere	Innbyggere på Nord-Jæren og omegn	Fakta, info om bypakken Autopass-info + brikke	Annonser i papiraviser og på nett	Kjersti Visuell kommunikasjon	
Høst	Politisk dialog- møte	Aktuelt tema	Politikere i kommuner og fylke	Informere, forankre og få innspill	Møte	Kjersti Stine	
Høst, før oppstart oktober	Pressemelding	Oppslag i pressa, for å gi folk info	Pressa Innbyggere	Fakta, info, nå kommer bypa- kken	Pressemelding	Kjersti	
Høst, før oppstart oktober	Nettmøte (Aftenbladet og evt. andre)	Oppslag i pressa, for å gi folk info	Pressa Innbyggere	Fakta, info, nå kommer bypakken	Nettmøte	Kjersti Stine	

VEDLEGG 3



REFERAT

MØTE 3/17 Styringsgruppe for Nord-Jærenpakke (Jærenpakke 1)

Møtetidspunkt Møtested	19.12.2017 Rogaland fylkeskommune, Fylkesutvalgssalen	KL 10.30 – 11.00 <i>Møtet avholdes i</i> <i>forbindelse med</i> <i>styringsgruppemøte for</i> <i>Utbyggingspakke Jæren</i>
---	--	---

Medlem	Navn	Tilstede	Forfall
Rogaland fylkeskommune	Solveig Ege Tengesdal	X	
Rogaland fylkeskommune	Marianne Chesak	X	
Rogaland fylkeskommune	Janne Johnsen	X	
Rogaland fylkeskommune	Nina Ve Sæbø		X
Rogaland fylkeskommune	Arne Bergsvåg	X	
Rogaland fylkeskommune	Kjartan Alexander Lunde	X	
Rogaland fylkeskommune	Torfinn Ingeborgrud		X
Rogaland fylkeskommune	Heidi Bjerga		X
Stavanger kommune	Christine Sagen Helgø	X	
Stavanger kommune	Cecilie Bjelland		X
Stavanger kommune	Kari Raustein	X	
Sandnes kommune	Stanley Wirak	X	
Sandnes kommune	Inger-Lise Erga		X
Randaberg kommune	Kristine Enger	X	
Sola kommune	Ole Ueland	X	
Klepp kommune	Ane Mari Braut Nese	X	
Gjesdal kommune	Frode Fjeldsbø	X	
Hå kommune	Jonas Skrettingland		X
Time kommune	Reinert Kverneland	X	
Vegvesenet	Astrid Eide		X
Jernbanedirektoratet	Torill Klinker		X
Fylkesmannen	Magnhild Meltveit Kleppa		X

I tillegg møtte: Anita Egeli (vara for Nina Ve Sæbø), Lisa Garpe (vara for Astrid Eide), Mons Skrettingland (vara for Jonas Skrettingland), Trond Høyde (vara for Torill Klinker), Gottfried Heinzerling, Marie Koch Singelstad

Sak 9/17 Godkjenning av innkalling og referat

Innkalling og referat ble enstemmig godkjent uten merknader.

Sak 10/17 Avsluttende regnskap

Regnskapet ble enstemmig godkjent med følgende merknad:

Under forutsetning av at det i Nord-Jærenpakken gjenstår et restbeløp pr. 31.12.2016, fordeles overskuddet likt mellom partene (kommunene Stavanger, Sola, Sandnes, Randaberg, Klepp og Rogaland fylkeskommune).

Sak 11/17 Formell nedlegging av Nord-Jærenpakke

Nedlegging av styringsgruppen for Nord-Jærenpakken ble enstemmig vedtatt.

Sak 12/17 Eventuelt

Det ble ikke meldt inn saker under Eventuelt.

Dato: 20.02.2018

AVSLUTNING, NORD-JÆRENPAKKEN

Bakgrunn

I styringsgruppemøtet for Nord-Jærenapakken den 19. desember 2017 ble følgende vedtak fattet:

Regnskapet ble enstemmig godkjent med følgende merknad:

Under forutsetning av at det i Nord-Jærenpakken gjenstår et restbeløp pr. 31.12.2016, fordeles overskuddet likt mellom partene (kommunene Stavanger, Sola, Sandnes, Randaberg, Klepp og Rogaland fylkeskommune).

Merknad til vedtaket er at overskuddet fordeles etter eierbrøk.

Saksopplysninger

I følge Prop 58 (2008-2009) ble det lagt til grunn at Nord-Jærenpakken, skulle fullføres gjennom innkreving av bompenger til utløpet av 2011.

I påvente av Jærenpakke 2, som senere har fått navnet Bypakke Nord-Jæren, ble innkrevingen i Prop 28 S (2011-2012) «Forlenging av bompenggeordninga Nord-Jærenpakka i Rogaland», forlenget inntil 31.12.2016.

I Prop 28 S (2011-2012) ble det presisert at en ikke skulle starte opp prosjekter som medførte at innkrevingen måtte forlenges utover 31.12.2016.

Store prosjekter som Rv. 509 Solasplitten, E39 Eiganestunnelen, Rv. 509 Sømmevågen, E39 Hove-Sandved, Fv. 505 Skjæveland-Foss Eikeland, samt gang/sykkel-tiltak er spesifisert i proposisjonen.

I 2016 ble det klart at Bypakke Nord-Jæren ville bli en realitet fra 2017. Dermed ble det ikke nødvendig å beregne at en skulle refundere brikkedepositum, slik det opprinnelig ble antatt.

På denne måten er det slik at Nord-Jærenpakken har brukt opp alle innkrevde midler i bompengepakken og at alt som kreves inn fra og med 01.01.2017, skal gå til å dekke eventuelle restforpliktelser knyttet til oppstartede prosjekter i Nord-Jærenpakken og alt det øvrige til prosjekter i Bypakke Nord-Jæren.

Dette fremgår tydelig i Prop 47 S (2016-2017) som omhandler Bypakke Nord-Jæren.

Avsluttende kommentar

Følgende gang/sykkel-prosjekter anses som forpliktelser i HP 2014-2017 og Nord-Jærenpakken;

Fv. 316 Noredalsvegen	48 mill. 2017-kroner
Fv. 333 Espelandsveien	65 mill. 2017-kroner
Fv. 379 Vigdelvegen og fv. 380 Ølbergvegen	41 mill. 2017-kroner
Totalt	154 mill. 2017-kroner

Alle disse tre gang/sykkel-prosjektene ligger inne som høyt prioriterte prosjekter i Nord-Jærenpakken og i HP 2014-2017. De tilfredsstiller de eksisterende kriteriene og i tillegg har spesielt fv. 333 Espelandsveien høy trafikksikkerhetseffekt.

Prosjektene har av ulike årsaker hatt redusert planfremdrift, som har medført at de ikke har blitt byggeklare før nå. Uten dette ville prosjektene i dag vært godt i gang eller ferdigstilte.

Ved finansiering av de tre aktuelle gang/sykkelprosjektene er det ingen restmidler i Nord-Jærenpakken.

Med hilsen
Samferdselsavdelingen

Gottfried Heinzerling
samferdselssjef

Marie Koch Singelstad
rådgiver

Dette dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen signatur.

VEDLEGG 5

Rapport

Til: Styringsgruppen Bypakke Nord-Jæren
Fra: Sykkelfaggruppen

Saksbehandler/telefon:
Fredrik Nårstad Jensen
Vår dato: 01.03.2018

Felles driftsstandard for hovedsykkelnettet på Nord-Jæren

På initiativ fra sykkelfaggruppen i Bypakke Nord-Jæren ble det igangsatt et arbeid som skulle se på muligheter for, og konsekvenser av, å etablere en felles standard for drift av hovedsykkelnettet på Nord-Jæren. Dette initiativet fikk støtte av administrativ koordineringsgruppe da sak 24/2017 ble behandlet 16.03.17.

En gruppe bestående av fagpersoner på drift og vedlikehold fra de fire kommunene på Nord-Jæren og Statens vegvesen har gjennom 2 møter diskutert:

- Hva er dagens driftsstandard?
- Hvilken standard bør hovedsykkelnettet på Nord-Jæren ha?
- Hvordan bør felles standard for drift implementeres?
- Hva er den økonomiske konsekvensen av dette; hvor mye mer koster det?

Under disse hovedpunktene dukker det opp en rekke spørsmål. Denne rapporten skal svare på disse spørsmålene og avslutningsvis gi en samlet anbefaling.

1. Dagens driftsstandard

Hovedsykkelryter som driftes av Stavanger kommune og av Statens vegvesen har den høyeste vinterdriftsklassen, GsA. Denne standarden stiller krav til bar veg innen gitte klokkeslett tidlig om morgenen slik at hovednettet er fremkommelig når syklistene på vei til jobb foretar sine reiser. Bar veg vil i praksis si svart asfalt, fri for snø og is, selv om det er snø ute. Dette oppnås med brøyting og/eller salting. Utenom vinteren feies sykkelvegene langs hovedsykkelnettet med en bestemt frekvens. Nærmest sentrum hvor det er flest syklistene, feies det ukentlig. Litt lenger ut av sentrumsområdene feies det en gang i måneden. Eksempelvis har sykkelfeltene langs fv. 44 mellom Stavanger og Sandnes ukentlig frekvens på feiing. Kommunale gater med sykling i blandet trafikk feies sjelden pga. utfordring med gateparkering. Kommunale gater med sykkelfelt feies ved behov.

Langs hovednettet i de øvrige kommunene har man ikke formaliserte krav, men intensjon om å prioritere hovedsykkelnettet. I Randaberg kommune driftes gang- og sykkelvegnettet i regi av kommunens egen driftsenhet, som styres av en driftsvakt. Driftsvakten gjør løpende prioriteringer, med fokus på kollektivtraseer og skoler. Feiing gjøres normalt en gang pr år, etter at vinterseongen er over. Ellers feies det punktvis ved henvendelser. Tilsvarende er tilfellet i Sandnes og Sola kommune.

Konsekvensen av dette er at syklister som krysser kommunegrenser på sine reiser opplever ulik fremkommelighet vinterstid og varierende forhold ellers i året. Risikoen for ulykker øker når brøyting og feiing drøyer. Selv der hvor det er høy driftsstandard kan det tidvis oppleves som mangelfullt fordi det ikke finnes noen koordinering av driften. Stavanger kommune kan eksempelvis starte sin driftsrute i sør, mens Statens vegvesen starter sin rute i nord. I en periode, frem til alle ruter er fullførte, kan sykkelvegnettet fremstå tilfeldig driftet. Dette er noen av argumentene som belyser driftsutfordringen på Nord-Jæren og behovet for å gi dette området økt fokus.

I 2017 inngikk Statens vegvesen ny 5-årig driftskontrakt for store deler av Nord-Jæren med ny entreprenør. Som regel vil en ved overgang til ny driftskontrakt og ny entreprenør oppleve noe varierende resultater, og kanskje da spesielt knyttet til vinterdrift. Dette skyldes at kontrakten omfatter et stort geografisk område, med mye vegnett med ulike typer vinterdriftsklasser. Det vil derfor ta noe tid før både ledelse og mannskap får kontroll på hva som gjelder hvor, hvordan vurderingen av klima og friksjon skal gjennomføres og hvordan utkalling av mannskap bør skje. Entreprenøren forsøker å forbedre seg ved oppdagede mangler ved leveransen, og at entreprenørens system for ledelse og kvalitet er tilstrekkelig for en kontrakt som «1103 Stavanger».

2. Ønsket standard

Sykkelfaglig er det helt riktig å ha en høy og lik standard på tvers av et byområde hvor mange krysser kommunegrenser på sine sykkelreiser. Representantene for driftsenhetene i Statens vegvesen og de fire kommunene på Nord-Jæren støtter ønsket om å heve standarden til vinterdriftsklasse GsA og rutinemessig feiing på hele hovedsykkelnettet. Dette ønsket begrunnes i myke trafikanter trafiksikkerhet, fremkommelighet og komfort. Bar veg på sykkelanleggene vil bidra til at færre velger kjørebane fremfor sykkelvegen. Det er viktig at store investeringer i infrastruktur som kommer fra bypakken driftes og vedlikeholdes på en måte som øker levetiden på anleggene og legger til rette for bruk hele året. Det vil også være et bidrag til bypakkens målsetning om nullvekst i personbiltransporten.

Dagens system for driftstilskudd gjør at fylket og staten tilføres økte driftsmidler når nye anlegg bygges, mens kommunene må løse økte driftsutgifter innenfor eget kommunalbudsjett. Dette gjør det utfordrende å øke/holde en høy driftsstandard når det bygges nye anlegg. Hvis ikke systemet endres, eller det tas grep som foreslås i denne rapporten, er det risiko for at forskjellen i driftsstandard kan øke over tid.

3. Hvordan kan driftsstandard heves?

Arbeidsgruppen pekte på muligheten for å samle alle strekninger av hovedsykkelnettet på én kontrakt og lyse ut i markedet. Det vil medføre en økonomisk forpliktelse fra alle parter og sikre samme standard overalt. Gruppen konkluderte med at en slik kontrakt bør omfatte vinterdrift med brøyting og salting, renhold (feiing) og grønt (vegetasjon). Øvrig vedlikehold som eksempelvis

reasfaltering bør ikke være en del av driftskontrakten fordi behovet for slikt vedlikehold vil variere fra sted til sted og er ikke like hyppig som de ovennevnte. Den økonomiske belastning bør i utgangspunktet fordeles etter hvor stor andel av hovedsykkelnettet den enkelte aktør har driftsansvar for i dag.

Statens vegvesen har godt grunnlag for å utforme en kontrakt som skissert over. Det er nylig inngått driftskontrakt for Vegvesenets veger (stats- og fylkeseide) på Nord-Jæren, «Stavangerkontrakten», hvor detaljene for hva/hvordan driften skal foregå er nøye beskrevet. En mulighet er å ta inn alle øvrige strekninger langs hovedsykkelnettet som et tillegg på denne kontrakten. Det trengs en byggeleder som følger opp kontrakten, men dette arbeidet kan utføres av byggeleder i Vegvesenet dersom det tas inn som et tillegg på «Stavanger-kontrakten». Dette med bakgrunn i Vegvesenets erfaring med byggeledelse av store driftskontrakter.

Dette kan gjøres relativt raskt for store deler av hovedsykkelnettet. Unntakene er der kommunene har løpende kontrakter med (del)private aktører som gjelder et stykke frem i tid. Disse er:

- Sandnes kommune har avtale med Risa om drift av g/s-veg Forussletta - Solaveien, til og med 2019.
- Sola kommune sin vintervedlikeholdskontrakt varer til våren 2019.
- Stavanger kommune har inngått kontrakt med Stavanger natur- og idrettsservice KF, som videre har underentreprenører, til og med vinteren 2018 med opsjon på 1+1 år. Den delen av hovednettet som omfattes av denne kontrakten kan dermed ikke fases inn før tidligst vinteren 2019, men dette er relativt uproblematisk ettersom driftsstandarden på denne kontrakten ligger tett opp mot ønsket driftsstandard.

«Stavanger-kontrakten» som Vegvesenet nylig inngikk har varighet i 5 år f.o.m. 01.09.2017. Tas resterende strekninger langs hovedsykkelnettet inn som tillegg til denne kontrakten vil ønsket driftsstandard være sikret frem til 2022, da kontrakten løper ut. Et slikt tillegg må prises gjennom en forhandling med entreprenøren som har kontrakten. Dette er en god løsning som også gir tid til å evaluere om denne kontraktsformen er best, for å evt. justere når inneværende kontrakt løper ut i 2022.

Omklassifiseringssaken

I dagens situasjon eier den respektive kommune g/s-veger som går langs gamle fylkesveger, altså de veger som var fylkesveg før reformen i 2010. Fylket eier g/s-veger som går langs gamle riksveger, altså de veger som var riksveg før 2010. Staten eier g/s-veger som går langs det som i dag er riks- og europaveg. Driftsansvaret følger med eierskapet. Det foregår for tiden et arbeid som har som mål at fylkeskommunen overtar kommunale g/s-veger langs gamle fylkesveger. Dersom fylkeskommunen overtar g/s-veger fra kommunen, vil fylkeskommunen ta over driftsansvaret for disse vegene.

4. Økonomiske konsekvenser

Det er forsøkt å hente ut historiske kostnadstall for vinterdrift og feiing av hovedsykkelnettet. Stavanger kommune og Statens vegvesen har høyere standard på sin drift og dermed også forventet høyere kostnader. Som tabellene under viser har det ikke lyktes å få kostnadstall fra alle aktører og de tallene som er oppgitt er forbundet med usikkerhet, på grunn av måten driftskontraktene er utformet. Det er vanskelig å finne eksakt kostnad per løpemeter, enten det gjelder vinterdrift eller feiing. Tallene som oppgis her er de beste kommunene og Vegvesenet har klart å finne.

Aktør	Vinterdrift 2014	Vinterdrift 2015	Vinterdrift 2016	Snitt vinterdrift pr år i perioden 14-16
Stavanger kommune	334 000 kr.	366 000 kr.	798 000 kr.	577 000 kr.
Sandnes kommune	-	150 000 kr.	170 000 kr.	160 000 kr.
Sola kommune	-	-	-	-
Randaberg kommune	-	-	-	-
Statens vegvesen ¹	-	-	-	2 500 000 kr. ²

Aktør	Feiing 2014	Feiing 2015	Feiing 2016	Snitt feiing pr år i perioden 14-16
Stavanger kommune	1 850 000 kr.	1 920 000 kr.	2 065 000 kr.	1 946 000 kr.
Sandnes kommune	-	-	-	90 000 kr.
Sola kommune	-	-	-	-
Randaberg kommune	-	-	-	500 000 kr. vinter+feiing
Statens vegvesen	-	-	-	2 000 000 kr.

Variasjonen i kostnader reflekterer hvordan vintrene har vært på Nord-Jæren de siste årene. Tabellen om vinterdrift viser at 2016 hadde mer snø/is enn de foregående vintrene. Kostnaden for feiing er jevnere over tid, som forklares med at feiing ofte er bestemt i fast frekvens på feiing enten dette er daglig, ukentlig eller månedlig.

Følgende oversikt viser fordelingen av driftsansvaret på hovedsykkelnettet:

Aktør	Antall km som driftes
Stavanger kommune	101 km
Sandnes kommune	18 km
Sola kommune	18 km ³
Randaberg kommune	17 km
Statens vegvesen	113 km

En estimert kostnad per kilometer per år ligger på ca.

- 14 000 kr. for vinterdrift
- 17 200 kr. for feiing

¹ Statens vegvesen drifter gang- og sykkelveg både for statens og fylkets veger. Dette gjelder også feiing.

² Vegvesenets kontrakt er fast pris på vinterdrift av g/s-veg, så denne summen er den samme hvert år. Prisen har økt i ny driftskontrakt som trådte i kraft 01.09.17 på grunn av økt driftsstandard til GsA.

³ Oppdatert fra første utkast. Dette stemmer med kommuneplanens arealdel 2015-2026.

Det understrekes at disse kostnadene er usikre og vil variere fra vinter til vinter avhengig av mengde snø og frost.

Vegvesenets nylig inngåtte driftskontrakt «1103 Stavanger» har til sammenligning en fast pris pr km på ca. 30 – 40 000 kr. For denne prisen er ny standard, GsA, lagt til grunn for den delen av hovedsykkelnettet som Vegvesenet har ansvar for å drifte.

5. Faglig anbefaling

Med bakgrunn i arbeidsgruppens diskusjoner og vurderinger anbefales det å øke driftsstandarden til at hele hovedsykkelnettet på Nord-Jæren får vinterdriftsklasse GsA. Dette kan medføre en kostnadsøkning for noen av kommunene. Nøyaktig hvor stor kostnadsøkningen blir, er vanskelig å si på nåværende tidspunkt. Det er grunn til å tro at prisen per kilometer vil gå ned som følge av at alt samles i en kontrakt og entreprenør kan drive mer rasjonelt med sine maskiner.

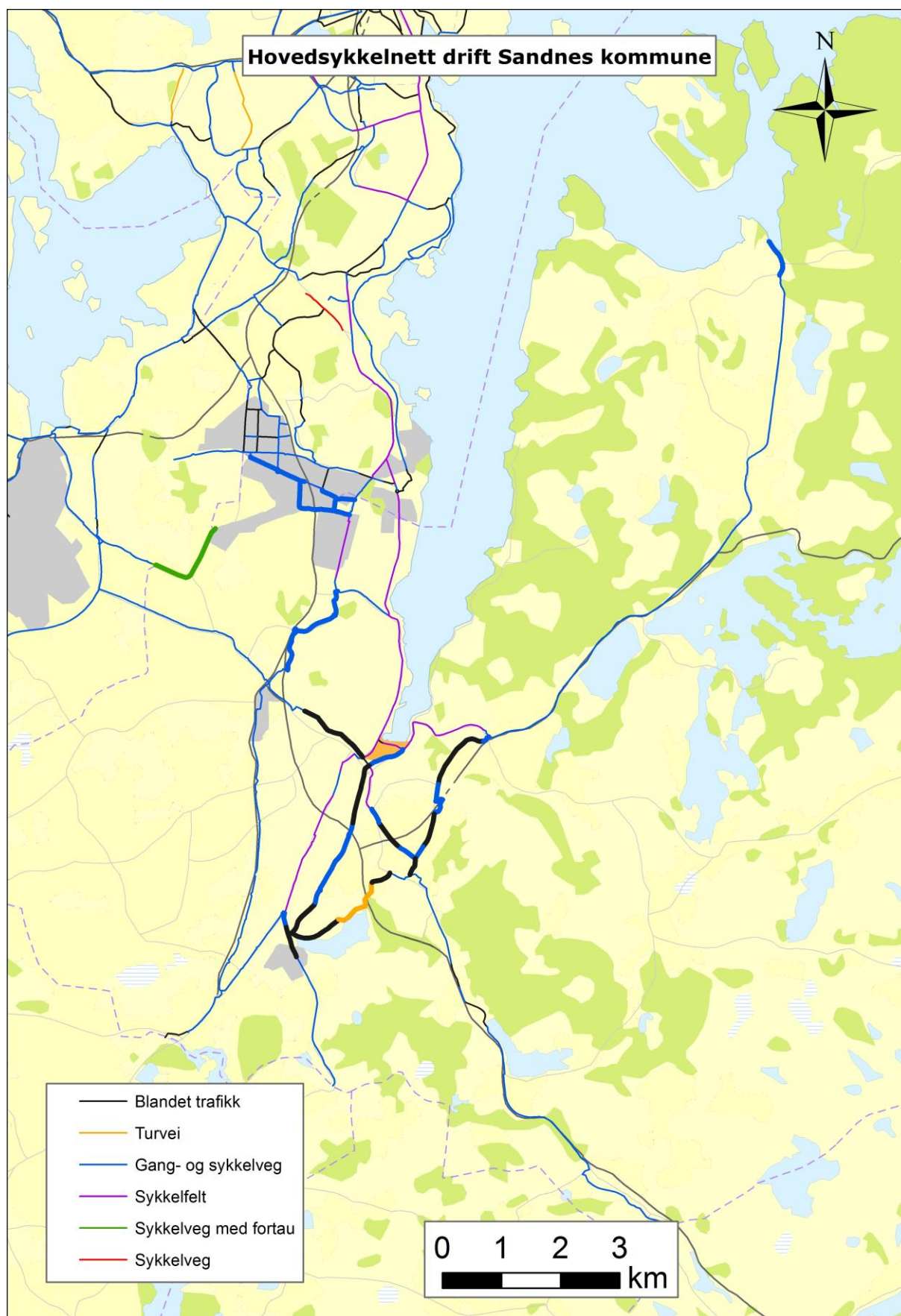
Vegdirektoratet har i perioden 2017-2021 et FoU-program, BEVEGELSE, som omhandler innsatsnivå og metoder for drift og vedlikehold som fører til økt gang- og sykkeltrafikk. Statens vegvesens representant fra Region vest ønsker å ha Nord-Jæren med som case i dette programmet. Konsekvensen er at byområdet kan få god faglig veiledning mht. kontraktsutforming og nye tekniske løsninger, som f.eks. å redusere bruken av vegsalt. FoU-programmet kan også bidra med før- og etterundersøkelser når nye tiltak skal gjennomføres.

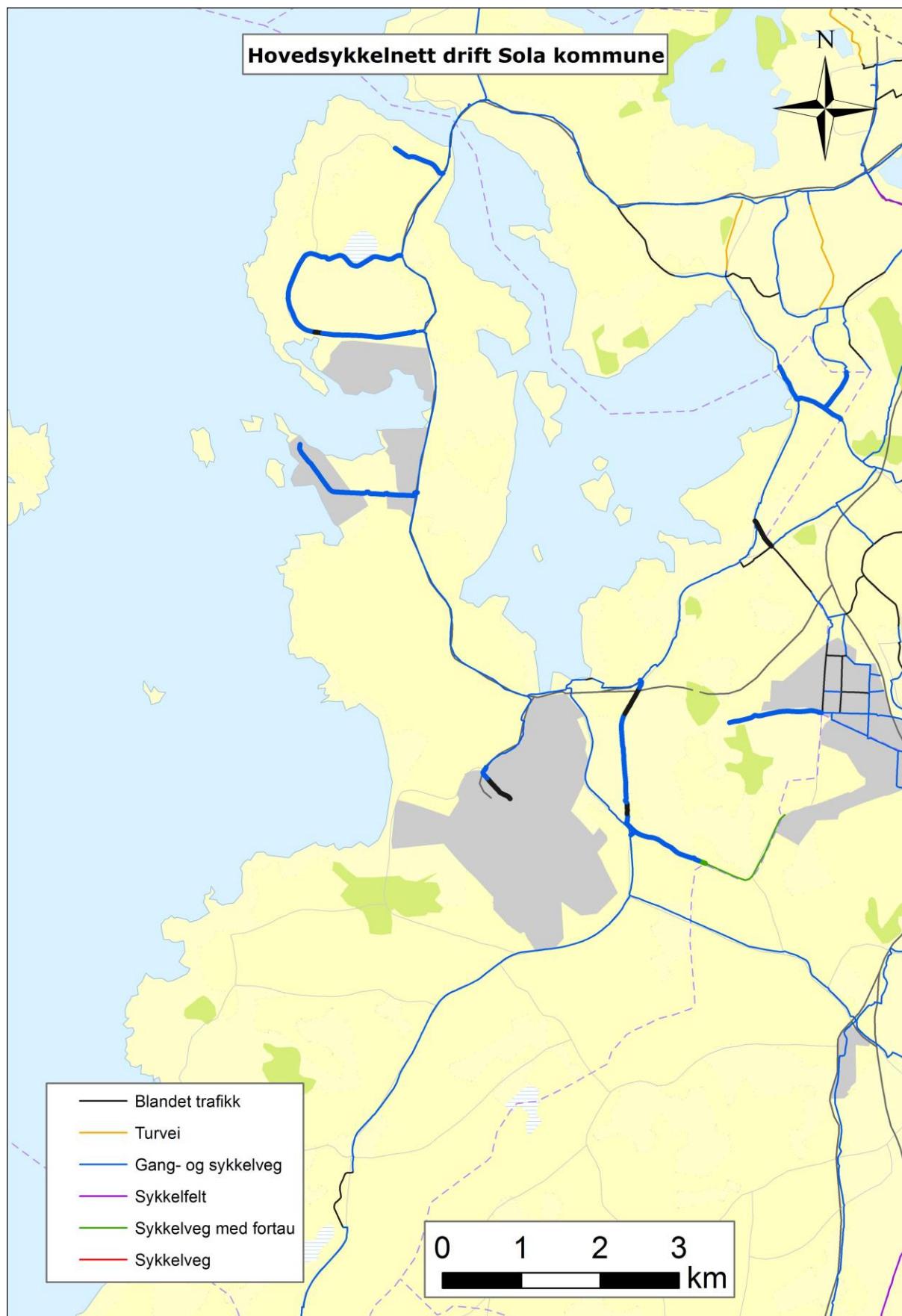
Sykkelfaggruppen ønsker styringsgruppens aksept for å gå i gang med en konkret utforming av driftskontrakt som dekker hele hovednettet for sykkel på Nord-Jæren. Styringsgruppen gir også aksept for å be om priser, slik at saken kan komme tilbake til styringsgruppen med så mange detaljer som mulig. Det tas da en beslutning om alle parter er villig til å forplikte seg til en felles driftsstandard på hovedsykkelnettet.

Vedlegg

Her følger kart som viser hvilke deler av hovedsykkelnettet som driftes av hver aktør. Fete linjer driftes av den aktuelle aktør. Øvrig hovedsykkelnett ligger bak med tynne linjer.













Bypakke Nord-Jæren

Kostnads- gjennomgang

2018



Mars

Kostnadsgjennomgang Bypakke Nord-Jæren

Styringsgruppen for Bypakke Nord-Jæren vedtok 2. februar 2018 at Statens vegvesen og Rogaland fylkeskommune, med bistand fra de andre partene, skulle gjennomgå og oppdatere alle prosjektkostnader i Bypakken til neste styringsgruppemøte, 8. mars 2018.

Bakgrunn

Bypakke Nord-Jæren består av drøyt 30 forskjellige infrastrukturprosjekter, med varierende kompleksitet og grad av planavklaring. Noen prosjekter er ferdig reguleringsplanlagt og klare for bygging, mens andre prosjekter fortsatt ikke har igangsatt formelt planarbeid. Den varierende graden av planavklaring gjør at prosjektene også har varierende grad av sikkerhet i kostnadsoverslagene. Dette faktum ble også påpekt da Bypakken gjennomgikk ekstern kvalitetssikring i 2016.

Da de opprinnelige kostnadsoverslagene ble gjennomført var grovt sett planavklaringen som følger:

- Vegtiltakene var alle under planlegging, men var likevel i forskjellige planfaser. Fv505 Tverrforbindelsen var på et kommunedelplannivå hvor endelig trasé ikke var avklart, mens E39 Smiene-Harestad, E39 Hove-Ålgård, Rv509/Fv409 Transportkorridor vest og Fv44xE39 på Stangeland alle var i reguleringsplanfase.
- Sykkeltstamvegen var gjennomgående mer planavklart
- Bussveien var i alle fasene fra ferdig bygget til at planlegging ikke hadde startet. Prosjektet som helhet hadde svært stor usikkerhet i kostnadsvurderingene.
- Det var ikke igangsatt formell planlegging av noen av de øvrige kollektivprosjektene, og kostnadsvurderingene for disse var følgelig også svært usikre.

Kostnadsgjennomgang februar 2018

Det har blitt brukt forskjellig metodikk for å fremskaffe denne oppdaterte kostnadsoversikten.

Sykkeltstamvegen har vedtatt reguleringsplaner på hele strekningen og har i den prosessen gjennomført kostnadsanslag. Brorparten av prosjektet har i tillegg gjennomgått en ekstern kvalitetssikring(KS2) på prosjektnivå. Kostnadstall for Sykkeltstamvegen er derfor ikke endret. For E39 Smiene-Harestad har vi brukt kostnadsvurdering fra 2016 og som har vært grunnlaget for sak om konsept tidligere i styringsgruppen. Transportkorridor vest har nylig fått styringsmål for riksveg-delen og i den forbindelse er det gjennomført et nytt kostnadsanslag. På fylkesvegdelen av Transportkorridor vest er det i februar gjennomført anslag på forslag til reguleringsplan. Kostnadene er ikke kvalitetssikret ennå. For E39 Hove-Ålgård ble det gjennomført et kostnadsanslag i høst på forslag til reguleringsplan.

For Bussveien, de øvrige kollektivprosjektene og Rv.44 x E39 Krysstiltak Stangeland gjennomførte Statens vegvesen en samling der 10 prosjektledere og byggeledere med bred

erfaring fra bygging av vegprosjekter i byområdet gikk gjennom og estimerte kostnadene for alle prosjektene, i løpet av to arbeidsdager.

Prosjektene er i dag jevnt over mer planavklarte enn da Bypakken ble etablert, men fortsatt mangler enkelte av prosjektene konkrete planer å beregne kostnader på bakgrunn av. Dette inkluderer store enkeltprosjekter som eksempelvis i Sundekrossen–Mosvatnet, Mosvatnet–Hillevåg og Kvadrat–Ruten, som alle er i en fase hvor det nå arbeides med å utarbeide forprosjekt før reguleringsplan.

De nye kostnadsvurderingene er for enkelte av prosjektene følgelig fortsatt svært usikre. Generelt er det sånn at jo lenger et prosjekt har kommet i planleggingen, jo sikrere blir kostnadstallene.

For programområdetiltak, drift av kollektiv og planlegging Sandnes øst er det ikke vurdert endrede kostnader.

Oppdaterte kostnader for alle prosjektene i Bypakke Nord Jæren

Alle kostnader i mill.kr.

	Byvekstavtale 2016kr	Byvekstavtalen (2018–kr)	Ny kostnad (2018–kr)	Kommentar
Sykelstamvegen	1 300	1 372	1 359	
Bussveien Eks. Bussveien på TKV	7 200	7 601	10 793	
Transportkorridor vest Inkl. Bussveien Bussveien – Bussveidel TKV – Vegdel	4 300	4 540 3 170 1 370	4 666 3 307 1 359	Inkl. fellesstrekning med Bussveien
E39 Smiene–Harestad	3 200	3 378	3 395	Med kort kulvert. Kostnad ved lang kulvert: 3 829 mill. 2018–kr
E39 Hove–Ålgård	3 550	3 748	4 899	
Fv. 505 Foss–Eikeland – Bråstein	750	792	915	
E39/rv. 44 krysstiltak/vegutvidelse Stangeland	200	211	395	Kostnad i byvekstavtale har ikke tatt inn over seg bortfall av mva.fritak fra 2013.
Øvrige kollektivprosjekt	3 350	3 537	3 524	
Bomstasjoner	200	211	143	
Programområde sykkel	1 050	1 108	1 108	
Programområde kollektiv	1 050	1 108	1 108	
Programområde trafiksikkerhet/miljø/gange	1 050	1 108	1 108	
Drift kollektiv	3 150	3 325	3 325	
Planlegging Sandnes øst	50	53	53	
Totalt:		32 093	36 791	

Totalt vurderes Bypakkeprosjektene på dagens planer til en kostnad på 36,8 mrd. 2018–kr. Dette er 4,7 mrd. kr mer enn det som lå til grunn i byvekstavtalen.

I de kommende avsnittene omtales prosjektene som har økte kostnader. Vurderinger av kostnadsreduserende tiltak er beskrevet for de prosjekt der arbeidet med kutt i prosjektene er påbegynt.

Vegprosjekter

De oppdaterte kostnadene for vegprosjektene i Bypakke Nord-Jæren ligger i tabellen under:

	Tidligere sum (2018)	Ny sum (2018)	Kommentar
E39 Smiene–Harestad	3 370	3 395	Summen angir prosjektet med kort kulvert på Tasta
E39 Hove–Ålgård	3 620	4 899	
Rv.509 og fv. 409 Transportkorridor vest	4 690	4 666	Kostnadene omfatter også strekningene med Bussvei
Fv505 Tverrforbindelsen Foss Eikeland–E39	784	915	Det er ikke valgt trasé for prosjektet. Kostnaden varierer kraftig utfra trasévalg
Rv44 x E39 Kryssområde Stangeland	209	395	Tidligere sum er ikke oppjustert i forhold til opphør av mva.fritak på veg fra 2013. Korrigert sum tilsvarer 271 mill. 2018-kr
SUM	12 673	14 270	Differanse på 1 597 mill.kr

I premissnotatet for E39-prosjektene Smiene–Harestad og Ålgård–Hove vil prosjektene omtales mer i detalj, inkludert årsaker til økte kostnader og forslag til tiltak og prosess videre.

Transportkorridor vest

Transportkorridor vest er strekningen fra Rv. 509 Sømmevågen til Sundekrossen og deretter videre på fv. 409 til Finnestadgeilen/E39. Siden prosjektet finansieres over flere budsjetter så må kostandene fordeles mellom fylkesveg, riksveg og Bussveien.

Oppsummert fordeling av kostnadene:

Transportkorridor vest	Tidligere sum	Ny sum	Kommentar
Rv. 509 Sømmevågen–Sola skole		265	Bygges nå. Refusjon til Rogaland fylkeskommune
Rv. 509 Sola skole–Risavika, Hagakrossen–Jåsund	1 450	698	Riksveg- og fylkesvegstreking ekskludert bussveien
Rv. 509 Bussvei	2 195	2 892	I tidligere sum inngår ikke Sundekrossen
Fv. 409 Bussvei (Sundekrossen– Kvernevik ring N)	1 045	415	I tidligere sum inngår også Sundekrossen
Fv. 409 Kvernevik ring N – Finnestadgeilen		396	
SUM	4 690	4666	Differanse på 24 mill.kr

Rv. 509 Transportkorridor vest Sømmevågen–Sundekrossen

Samferdselsdepartementet besluttet å innføre styringsmål for en rekke prosjekt i NTP 2018–2029 som et tiltak i å bedre kostnadsstyringen. Alle statlige prosjekt prioritert i NTP 2018–2029 over 750 mill. kr skal få styringsmål fra Sd. Rv. 509 Transportkorridor vest Sømmevågen–Sundekrossen, inkludert fellesstrekning med Bussveien, har fått et styringsmål på 3 200 mill. 2017–kr.

Prosjektet er tidligere beregnet med en prosjektkostnad på 3,22 mrd. 2016–kr. Prosjektkostnaden er oppgitt med en usikkerhet på 10%. Denne prosjektkostnaden er den som er lagt til grunn i bypakken på Nord–Jæren (St. prp. 47S (2016–2017), vedtatt av Stortinget i 2017).

Statens vegvesen er nå i gang med en prosess der vi søker å redusere prosjektkostnaden for å komme så langt som mulig ned mot styringsmålet fastlagt av departementet. Kommunene vil bli involvert i prosessen og vår ambisjon er å få til kostnadskutt som er mulig med minst mulig behov for reguleringsendringer. Dette for å holde maksimal framdrift. Hvis vi ikke greier å redusere prosjektkostnaden i tråd med fastlagt styringsmål, må Samferdselsdepartementet ta stilling om det skal fastsettes et nytt styringsmål.

Aktuelle kostnadsreducerende tiltak er forenklinger i større konstruksjoner som hovedbrua over Hafrsfjord samt kryssløsninger. Foreløpige vurderinger er at det bør være mulig å nå styringsmålet.

Fv. 409 Transportkorridor vest, Sundekrossen–Finnestadgeilen

Reguleringsplanarbeidet for strekningen er i en slutfase og det er nettopp gjennomført et kostnadsoverslag med Anslagmetoden. Anslaget er ikke kvalitetssikret.

Det er satt i gang en prosess der vi ser på totalkostnaden for hele transportkorridoren samlet. I stortingsproposisjonen for Bypakke Nord–Jæren er det lagt til grunn en totalkostnad for hele Transportkorridor vest (både riks- og fylkesvegdel) på 4 540 mill. 2018–kr.

Tverrforbindelsen Foss–Eikeland – Bråstein

Prosjektet er i planfase på kommunedelplannivå, som innebærer trasevalg. Usikkerheten knyttet til estimert kostnad på kommuneplan nivået er +/- 25%.

Opprinnelig kostnad på 784 mill. kr var estimert før kommunedelplan og var basert på en 2-felts vei mellom dagens rundkjøring på Foss–Eikeland og videre østover mot dagens E39 sør for Bråstein.

Trafikkberegninger som ble utarbeidet ifm planarbeidet, viste at framtidig ÅDT vil bli så høy at det bør planlegges for alternativ med 4-felts vei og toløps tunneler. Veggen må knyttes mot ny firefelts E39 Ålgård – Hove i framtidig toplanskryss på Bråstein.

Det ble senhøsten 2016 utarbeidet kostnadsanslag for veglinjene i de to alternative korridorene for den nye tverrforbindelsen. Anslaget viste et spenn i kostnadsnivå på trasealternativene fra ca 1,3 mrd til ca 2,7 mrd kr.

Anslag kommunedelplan	4-felts veg	2-felts veg
A – Nordlig	1 713	1 221
B – Nordlig	1 822	1 240
C – Nordlig	1 272	915
D – Sørlig	2 673	2 060
E – Sørlig	2 469	1 889

[mill. 2018-kr]

Det ble igangsatt arbeid med en kuttliste med mål om å få redusert kostnadene på vegen. Kuttliste gikk på å redusere vegen fra 4-feltsveg til 2-feltsveg, noe som medførte et nytt spenn i kostnader på mellom 0,9 mrd. kr og 2,1 mrd. kr for vegen. De største potensielle kuttene i dette prosjektet, knytter seg til å redusere fra 4-felt til 2-felts vei. Kostnad for trase sør for Figgjoelva er også høyere enn kostnaden for et nordlig alternativ. Dette spesielt på grunn av at Tverrforbindelsen i en sørlig vil krysse Figgjoelva to ganger, dvs både med en viadukt/ bru i vest og en bru i øst.

Rv. 44x E39 Kryssområde Stangeland

Prosjektet har vedtatt reguleringsplan fra 2017 og innmeldt kostnad fra 2009 er 187 mill. 2016-kr. I 2013 forsvant mva.-fritaket på veg. Dette er ved ein feil ikke tatt hensyn til når rammen i Byvekstavtalen ble satt. Justerer vi kostnadsanslaget fra 2009 for mva., er kostnaden 271 mill. 2018-kr.

2009-kr			indeks	2018-kr
brutto	eksl 10% mva	inkl 25% mva		inkl 25% mva
187	170	213	1,2765	271

Ny gjennomgang viser nå en forventet totalkostnad på 396 mill. 2018-kr. Det er spesielt grunnervervskostnader som har økt. Det skal gjennomføres et mer nøyaktig kostnadsoverslag etter anslagsmetoden for dette prosjektet i mai 2018. Vi vil da få bedre oversikt over hvor stor reell kostnadsdifferanse det er mellom kostnad fra 2009 og nye oppdaterte tall. I forbindelse med anslaget som kommer i mai, vil det bli utarbeidet en liste som foreslår mulige kutt, dersom det viser seg at kostnaden har økt utenfor usikkerhetsrammen.

Bussveien

Fordelt på Bussveiens korridorer, er kostnadsendringene som i tabellen under:

Bussveien	Tidligere rapportert	Ny kostnad
Korridor 1	4 500	6 741
Korridor 2	5 540	5 480
Korridor 3	585	1 438
Korridor 4	675	441
Totalt	11 300	14 100

[mill. 2018-kr]

Totalt vurderes Bussveien til å koste 2,8 mrd. 2018-kr mer nå enn det som tidligere er rapportert. For Bussveien er det laget et eget notat som går i dybden på kostnader for de enkelte prosjektene, inkludert årsaker og forslag til tiltak.

Øvrige kollektivprosjekter

I Bypakken er følgende øvrige kollektivprosjekter spesifiserte:

- Fv. 330 Hoveveien
- Fv. 435 Buøy–Austbø
- Hillevåg–SUS–Tjensvoll–UiS–Diagonalen–Gauselvågen
- E39 Schancheholen–Solasplitten
- Rv. 509 Solasplitten

Felles for disse prosjektene er at ingen av de er under reguleringsplanlegging, unntatt strekningen mellom UiS/nytt sykehus og Jåttåvågen, og usikkerheten i kostnadstallene er derfor stor. For prosjektet mellom Jåttåvågen og UiS/nytt sykehus startet planleggingen i slutten av 2017.

Disse prosjektene var tidligere vurdert til å sammen koste 3.540.mill.kr. Nå vurderes prosjektene til å koste 3.524.000.000. Her er det altså ingen nevneverdig endring.

Øvrige kollektivprosjekt	Byvekstavgift	Ny kostnad
Fv. 330 Hoveveien		396
Fv. 435 Buøy–Austbø		148
Hillevåg–Tjensvoll–UiS		931
UiS–Jåttåvågen		397
E39 Schancheholen–Solasplitten		1 269
Rv. 509 Solasplitten		383
Totalt	3 540	3 524

VEDLEGG

Bussveien



Kostnader

Sak til styringsgruppen for Bypakke Nord-Jæren 8. mars



Statens vegvesen



ROGALAND
FYLKESKOMMUNE



KOLUMBUS

Sammendrag

Bussveien har i handlingsprogrammet for Bypakken en kostnadsramme på 11,3 milliarder kroner (2018). I denne saken presenteres nye kostnadstall som viser at kostnadsrammen for Bussveien er 14,1 milliarder kroner (2018) dersom Bussveien planlegges og bygges som planlagt. Usikkerheten for prosjektene i Bussveien er mellom +/- 10 % og +/- 40 % med et snitt på cirka 30 %.

De nye tallene fremkommer basert på en kostnadsgjennomgang av delprosjektene i Bussveien. Kostnadsgjennomgangen er foretatt av Statens vegvesen.

I saken blir det pekt på ulike element som er med på å forklare prisøkningen, men i særlig grad fremheves at det først er i planleggingen enn får detaljert kunnskap om strekningen, og får tilstrekkelig kunnskap til å si hvilke tiltak som må iverksettes. Videre har kostnader på grunn av grunnforhold vært undervurdert i enkelte prosjekt, samt at grunnnervervskostnadene er høyere enn hva som har vært tilfelle i sammenliknbare prosjekt.

Innhold

Sammendrag	2
1. Bussveien.....	4
1.1 Bakgrunn	4
1.2 Premisser for Bussveien	5
2. Kostnader i Bussveien.....	5
2.1 Bakgrunn	5
2.2 Metode	6
2.3 Endring i kostnadsbildet	7
2.3.1 Jåttåvågen og Ruten - Vatnekrossen	8
2.3.2 Tilleggsprosjekter	8
3. Organisering	10
3.1 Organisatorisk utvikling i Bussveien	10
3.2 Kostnadskontroll.....	11

1. Bussveien

1.1 Bakgrunn

Bussveien ble valgt som et hovedgrep for utvikling av transportsystemet på Nord-Jæren av fylkestinget i desember 2012, og godkjent av regjeringen Stoltenberg 8. april 2013. I etterkant av valget foregikk det i perioden 2013 – 2016 en videreutvikling av konseptet, og prosjektet Bussveien tok form.

I denne fasen ble Statens vegvesen bedt om å gi et kostnadsestimat på hva det ville koste å bygge Bussveien. Prosjektet var det første av sitt slag i Norge, og det eneste referansepunktet som var tilgjengelig var pilotprosjektet med midtstilt bussfelt i Hillevåg og på Mariero.

Med prisene for byggingen av disse prosjektene (2011 – 2013) som bakgrunn ble det satt løpemeterpris for de ulike delprosjektene i Bussveien. Løpemeterprisen ble regnet ut på tilgjengelig informasjon, og antatt kompleksitet for delprosjektene. På det tidspunkt løpemeterprisen ble etablert forelå det ingen tilgjengelig informasjon om grunnforhold, antall boliger som må innløses, hvilke kryss som må saneres osv. Slik informasjon blir først tilgjengelig i arbeidet med å utarbeide reguleringsplan (planfasen) av prosjektene.

Høsten 2015 mottok Statens vegvesen anslag på to delprosjekt. Anslagene viste at løpemeterprisene som var satt så ut til å være relativt nøyaktige (+/- 10%). Arbeidet med KS2-rapporten for Bypakke Nord-Jæren startet opp samtidig. Resultatet fra rapporten var at konsulentene ikke fant grunn til å stille vesentlige spørsmål ved kostnaden som var satt på prosjektet.

Byvekstavtalen som ble inngått mellom regionen og regjeringen sommeren 2017 er utformet slik at det er en risikodeling mellom bypakken og regjeringen på kostnadsendringer i Bussveien. Avtalen tok utgangspunkt i en prislapp på 10,2 milliarder kroner (2016). Usikkerheten på kostnadene for ulike delprosjekt i Bussveien ligger på mellom +/- 10 % og +/- 40%. Byvekstavtalen skal reforhandles i løpet av 2018.

1.2 Premisser for Bussveien

Premissnotatet for Bussveien ble vedtatt av styringsgruppen 26. oktober 2017 med følgende vedtakstekst: «Styringsgruppen godkjenner premissnotatet for Bussveien og ber om at dette blir lagt til grunn for den videre planlegging av Bussveien, basert på innspill gitt i møtet».

Premissnotatet er etablert for å sikre at «Bussveien oppleves som en helhetlig løsning, i alle tre kommuner og gjennom forskjellige områder».

Gjennom premissnotatet er det lagt til grunn at Bussveien skal bli Norges første BRT-system (Bus rapid transit), og at vi i planleggingen forsøker å tilpasse internasjonale standarder for BRT til norske forhold. Dette betyr at bussveisystemet bør ha følgende egenskaper¹:

- Lett å forstå og benytte seg av
- Høy synbarhet i bymiljøet, egen identitet, design og varemerke
- Holdeplasser, tilførselsveger og bymiljø med høy kvalitet og samordnet arealbruk
- Høy frekvens, lang åpningstid
- Uforstyrret fremføring mellom holdeplassene, full prioritering i kryss
- Rette linjestrekninger med myk linjeføring, jevn kjørebane med høy kvalitet

2. Kostnader i Bussveien

2.1 Bakgrunn

I juni 2017 ba styringsgruppen om at det iverksettes et arbeid med å se på handlingsrommet for kostnadsreducerende tiltak på Bussveien. Bakgrunnen for vedtaket var at det var presentert endringer i kostnadsbildet på fire av delprosjektene i Bussveien i rapporten for første tertial 2017. I rapporten skrev Statens vegvesen følgende om bakgrunnen for de prisestimat/løpemeterpriser som Bussveien var basert på:

«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 enn forventer av utfordringer i dette. Basert på denne vurderingen er det gitt løpemeterpris på mellom kr 100 000 per meter til kr 400 000 per meter. Løpemeterprisen 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 løpemeterpris burde ha vært indeksregulert mot et tidligere basisår.

Løpemeterprisen er heller ikke justert for endring i tverprofil fra ca. 25 meter til 30,4 – 30,9 meter. ...»

Arbeidet med kostnadsreducerende tiltak resulterte i rapporten «Kostnader i Bussveien» som ble presentert for styringsgruppen i november 2017 (sak 53/2017). I rapporten blir det angitt at det er et begrenset handlingsrom for kostnadsuttak i prosjektet gitt at prosjektets ambisjonsnivå og utstrekningen skal opprettholdes. Det ble videre presisert at usikkerheten i prosjektene var vesentlig større enn det identifiserte handlingsrommet for kostnadsreduksjoner.

¹ Guidelines för attraktiv kollektivtrafik med fokus på BRT, X2AB, 2015

Styringsgruppen tok rapporten til orientering, men ba samtidig om at det arbeides videre med å se på mulige kostnadsreduksjoner i Bussveien Arbeidet med å vurdere hvorvidt det fantes områder av Bussveien hvor det kunne gjøres kostnadsreduksjoner ved stedsspesifikke tiltak, uten at dette i det vesentlige truet prosjektets ambisjonsnivå var i oppstartsfasen når det ble gjennomført anslag for et av delprosjektene som lå vesentlig over kostnadsrammen. Det ble derfor besluttet at det var nødvendig med en annen tilnærming til oppgaven. Omtrent samtidig bestilte styringsgruppen for Bypakke Nord-Jæren en gjennomgang av samtlige prosjekter i pakken. Gjennomgangen ble således samkjørt.

2.2 Metode

Som svar på bestillingen fra Styringsgruppen, satte Statens vegvesen i gang en kostnadsgjennomgang for Bussveien. Ti prosjektledere og byggeledere med bred erfaring fra vegbygging i byområder har sammen gått gjennom alle strekningene i prosjektet.

Prosjektene er i dag jevnt over mer planavklarte enn da bypakken ble etablert. Likevel mangler fortsatt enkelte av prosjektene konkrete planer å beregne kostnader på bakgrunn av. Dette inkluderer store prosjekter som eksempelvis; Bussveien Sundekrossen-Mosvatnet, Bussveien Mosvatnet-Hillevåg og Bussveien Ruten - Vatnekrossen. Alle disse strekningene er i en fase hvor det nå arbeides med å utarbeide forprosjekt før reguleringsplan.

De nye kostnadsvurderingene for enkelte av prosjektene er fortsatt svært usikre. Generelt er det sånn at jo lenger et prosjekt har kommet i planleggingen, jo sikrere blir kostnadstallene.

2.3 Endring i kostnadsbildet

Gjennomgangen viser at Bussveien har en prislapp på 14,1 milliarder kroner (2018), med omtrent samme usikkerhetsbilde som tidligere rapportert. De oppdaterte kostnadene for Bussveien følger under:

	Tidligere sum (2018)	Ny sum (2018)	Usikkerhet	Nåværende planfase	Kommentar
Risavika	130.000.000	65.000.000	40 %	Planarbeid i ferd med å starte	
Transportkorridor vest riksveg	2.195.000.000	2. 892.000.000	10 %	Reguleringsplan er vedtatt	Ca. 2/3 av økningen kommer av at deler av kostnaden tidligere lå i fylkesvegdelene av TKV
Tananger ring	295.000.000	169.000.000	40%	Planarbeid ikke igangsatt	
Jåsund	0	0			
Transportkorridor vest fylkesveg	1.045.000.000	415.000.000	10%	Forprosjekt vedtatt, pågår arbeid med reguleringsplan	Reduksjonen skyldes at deler av kostnaden er flyttet til riksvegdelene av TKV
Kvernevik ring	185.000.000	167.000.000	40%	Forprosjekt er under utarbeidelse	
Sundekrossen-Mosvatnet	1.585.000.000	1.687.000.000	40%	Forprosjekt er under utarbeidelse	
Mosvatnet-Stavanger sentrum-Hillevåg	890.000.000	1.462.000.000	40%	Forprosjekt er under utarbeidelse	
Hillevåg	0	0			
Mariero	0	0			
Vaulen	0	0			
Jåttåvågen	865.000.000	1.938.000.000	10%	Reguleringsplanforslag foreligger, men er ikke oversendt kommunen for behandling	
Gausel-Forussletta	1.255.000.000	1.271.000.000	10%	Reguleringsplan er vedtatt	Kostnadsendring skyldes inflasjonsjustering. Tidligere tall var ved en feil 2017-kroner.
Kollektivbroa Forus	0	0			
Forus øst	0	29.000.000	40%	Planarbeid ikke igangsatt	
Forus vest	235.000.000	441.000.000	10%	Reguleringsplan er vedtatt	
Forus nord	0	56.000.000	40%	Planarbeid ikke igangsatt	Ny kostnad skyldes at vi ser behov for å oppgradere det som er bygget til Bussvei-standard
Forus-Sola sentrum	355.000.000	172.000.000	40%	Reguleringsplan er under utarbeidelse	
Sola sentrum-Sola lufthavn	320.000.000	269.000.000	40%	Reguleringsplan er under utarbeidelse	
Forussletta	0	0			
Kvadrat-Ruten	1.045.000.000	1.346.000.000	25%	Forprosjekt vedtatt, pågår arbeid med reguleringsplan	
Ruten-Vatnekrossen	585.000.000	1.438.000.000	40%	Forprosjekt er under utarbeidelse	
Utbedring Jåsund	0	85.000.000	40%	Planarbeid ikke igangsatt	Ny kostnad skyldes at vi ser behov for å oppgradere det som er bygget til Bussvei-standard
Etablering av «den røde tråden» på det som er ferdigbygget	0	93.000.000			Ny kostnad skyldes at vi ser behov for å oppgradere det som er bygget til Bussvei-standard
Gangtunnel SUS	105.000.000	105.000.000			
Endeholdeplasser	105.000.000	0			Tiltaket ligger nå i de aktuelle delstrekningene
Ruten	105.000.000	0			Tiltaket ligger nå i Kvadrat-Ruten
SUM/Gj.snitt	11.300.000.000	14.100.000.000	30%		

Tabell 1 - Kostnader Bussveien (2018)

Totalt vurderes Bussveien til å koste 2.800.000.000 kroner (2018) mer nå enn det som tidligere er rapportert.

Etter hvert som flere delstrekninger av Bussveien bygges og prosjektet Bussveien blir mer og mer konseptuelt avklart, oppdages det at flere av strekningene nå vurderes til å ha en annerledes kostnad enn tidligere. Dette resulterer i at noen prosjekter vurderes til å være rimeligere enn tidligere antatt og andre vurderes til å være mer kostbare enn tidligere.

2.3.1 Jåttåvågen og Ruten - Vatnekrossen

For prosjektet Jåttåvågen foreligger det nå et forslag til reguleringsplan. I januar 2018 ble det gjennomført kostnadsanslag av planforslaget, med et resultat på 1.938 millioner kroner (2018). Dette er betydelig høyere enn kostnadsrammen delprosjektet har i Bypakken og planforslaget er derfor ikke oversendt Stavanger kommune for politisk behandling. I forbindelse med kostnadsanslaget fikk Statens vegvesen utarbeidet en kuttliste. Denne har vi etter anslaget gått gjennom, og det viser et visst kuttspotensial, men Statens vegvesen anser det ikke som gjennomførbart å kutte kostnadene ned til opprinnelig kostnadsramme.

Ruten-Vatnekrossen er det andre prosjektet som i stor grad bidrar til å øke totalkostnaden for Bussveien. Dette prosjektet er fortsatt i en forprosjektfase. Det er likevel to hovedårsaker til at kostnadsbildet nå vurderes vesentlig annerledes enn tidligere. For det første vurderes byggekostnaden for selve veien høyere enn tidligere, mye på grunn av dårlige grunnforhold, og for det andre vurderes grunnnervervet som betydelig høyere nå enn tidligere.

2.3.2 Tilleggsprosjekter

I kostnadsoversikten for Bussveien har vi nå tatt med noen flere prosjekter enn ved tidligere rapporteringer. Noen av Bussvei-strekningene er ferdig bygget, men uten at dagens Bussvei-standard er lagt til grunn. De ekstra kostnadene er derfor lagt inn slik at vi kan oppgradere disse strekningene og holdeplassene med «Den røde tråden» og øvrige kvaliteter dagens holdeplasser planlegges med. Når det gjelder traséen på Jåsund er denne stedvis for smal til at to busser kan møtes uten å bremse ned til lav fart, og også her mangler «Den røde tråden». På Forus mangler en liten strekning som kobler sammen Kollektivbroen og det vedtatte prosjektet øst for denne. Kostnader til etablering av denne koblingen ligger nå inne som «Forus Øst». Vi har i tillegg tatt med kostnader til å gjennomgå traséen nord for Tvedt-senteret med tanke på å bringe dette opp til dagens Bussvei-standard. I sum utgjør dette (disse nye prosjektene) 263 millioner kroner (2018).

Motsatt er kostnader til ny Ruten og endeholdeplasser ikke lenger tatt med, da etablering av traséen forbi Ruten og etablering av endeholdeplassene nå ligger inne i arbeidet med de forskjellige delstrekningene av Bussveien.

Endringen i kostnader fordeler seg slik på de fire korridorene i Bussveien:

Bussveien	Tidligere sum (2018)	Ny sum (2018)
Korridor 1	4.500.000.000	6.741.000.000
Korridor 2	5.540.000.000	5.480.000.000
Korridor 3	585.000.000	1.438.000.000
Korridor 4	675.000.000	441.000.000
SUM	11.300.000.000	14.100.000.000

Tabell 2 - Kostnader per korridor (2018)

Prislappen på 14,1 milliarder kroner (2018) utgjør en økning av den gjennomsnittlige løpemeterprisen fra cirka 265 000,- kroner (2018) til cirka 340 000,- kroner (2018). Samtidig har gjennomgangen vist at noen delprosjekt har hatt en for høy prislapp, og disse er følgelig nedjustert.

Økningen er ikke innenfor rammene som er satt for prosjektet. Det er derfor nødvendig å gå gjennom prosjektet med tanke på hvilke deler av prosjektet som i størst mulig grad bidrar til å oppfylle de mål som er satt for Bussveien. Med dette forstår vi en gjennomgang med tanke på hvilke deler av Bussveien som er «need to have» og hvilke deler som er «nice to have». Dette gjelder både med tanke på standardvalg, ambisjonsnivå, utstrekning og prioritering av/mellom korridorene.

Utover at Bussveien er et stort kollektivprosjekt, representerer Bussveien den største satsningen for gående og syklende som regionen har foretatt. Tilretteleggingen er svært viktig for at regionen skal klare å nå nullvekstmålet, og byveksttalen reflekterer dette ved at det i avtalen er stilt krav om at Bussveien skal tilrettelegge for gående og syklende langs traseen. En slik tilrettelegging utgjør et vesentlig kostnadselement. I normalprofilet utgjør veiareal til syklende og gående i overkant av 30 prosent av total vegbredde.

I hvert enkelt delprosjekt gjøres det tilpassinger av tverrprofil. Det er likevel umulig å unngå at det må innløses eiendom. Slikt grunnnerverv i delprosjektene på Bussveien er en vesentlig bidragsyter til at løpemeterprisen blir så høy. I svært mange deler av Bussveien utgjør grunnnerverv 40 prosent av totalsummen. Forklaringen på dette ligger i at traseen for Bussveien er lagt på hovedferdselsårene fv. 44 og rv. 509, som i hovedsak er tofeltsvei, og hvor bygningsmassen ligger tett på traseen.

3. Organisering

Bussveien er et av landets største kollektiv- og infrastrukturprosjekt. Organiseringen av prosjektet har fram til nå i hovedsak vært lagt «i linjen» hos de samarbeidene organisasjoner. Erfaringen fra de siste 2-3 årene viser at selv om modellen har fungert, er det rom for ytterlige forbedringer. Disse vil bli nærmere omtalt nedenfor.

De organisasjoner som samarbeider om Bussveien er:

- Rogaland fylkeskommune er prosjekteier av Bussveien, og har totalansvar for produktet og konseptet Bussveien.
- Statens vegvesen Region Vest planlegger og bygger veg infrastrukturen for Bussveien på oppdrag fra Rogaland fylkeskommune som en del av SAMS-vegadministrasjon.
- Kolumbus vil få ansvaret for ruteproduksjon på Bussveien, og skal sammen med fylkeskommunen avklare spørsmål knyttet til drift og teknologi for Bussveien
- Kommunene Stavanger, Sandnes og Sola er planmyndighet for reguleringsplanene for Bussveien, og er viktigste premissleverandører for byutviklingen som skal skje rundt Bussveien.

Utover dette samarbeider Jernbanedirektoratet, Fylkesmannen og Statens vegvesen med de øvrige partnere i Bypakke Nord-Jæren som finansierer 50 prosent av kostnadene for utbyggingen av infrastrukturen for Bussveien. Den resterende 50 prosent finansierer av regjeringen gjennom byvekstavtalen som er inngått med regionen.

3.1 Organisatorisk utvikling i Bussveien

Etter stadfesting av KVVU-vedtaket ble Bussveien (da Bussvei2020) organisert som 26 ulike delprosjekt. Statens vegvesen og Rogaland fylkeskommune kom sammen fram til at dette ikke var en optimal organisering av planleggingsutfordringene, og høsten 2015 ble det i Statens vegvesen opprettet et bussveiteam for planlegging av Bussveien. Bussveiteamet jobber i hovedsak kun med å planlegge Bussveien. Grepene med et eget planleggingsteam har i stor grad bidratt til at Bussveien sees og planlegges som et helhetlig prosjekt. Det har også frigitt større planleggingsressurser til prosjektet, slik at Bussveien i dag planlegges i et raskere tempo.

Bussveien representerer nybrottsarbeid både hva gjelder infrastruktur og organisering. Det er det første bussveisystemet i Norge, og er det største infrastrukturprosjektet Rogaland fylkeskommune har vært prosjekteier for. Planlegging i byområder er komplisert og krever dynamisk organisering, da utfordringsbildet er i konstant endring.

Ettersom Bussveien nå i stadig større grad beveger seg fra en planleggingsfase til en byggefase, er det besluttet å etablere en prosjektlederstilling for bygging av Bussveien. Denne stillingen er for øyeblikket utlyst og har søknadsfrist 4.mars 2018. Gjennom denne stillingen vil Bussveien gis styrket kompetanse på kostnadsstyring og utbyggingserfaringer. Stillingen vil også gi en mer helhetlig, gjennomgående tilnærming til utbyggingsfasen av Bussveien enn i dag.

Høsten 2017 lyste Rogaland fylkeskommune ut en prosjektlederstilling for Bussveien. Hensikten var å styrke sin rolle som prosjekteier i prosjektet og øke informasjonsflyten og samhandlingen mellom Rogaland fylkeskommune, Kolumbus og Statens vegvesen.

Kolumbus har ansatt en prosjektleder for Bussveien. Prosjektlederen startet i sin stilling 1. mars 2018. Gjennom denne stillingen ivaretas Kolumbus sine ansvarsområder enda bedre i planleggingen og utbyggingen av Bussveien.

For å øke informasjonsflyten, for å sikre de forskjellige organisasjonenes interesser i de forskjellige fasene av prosjektet, og for å kunne gi raske avklaringer på tvers av organisasjonene, skal de fire ovennevnte prosjektlederne opprette et prosjektlederforum, som en fast møteplass med jevnlig mellomrom. Forumet blir etablert i løpet av våren 2018.

3.2 Kostnadskontroll

Høsten 2017 innførte Statens vegvesen krav om at samtlige prosjekter i Bussveien skal gjennomføre kostnadsanslag både ved forprosjekt og ved reguleringsplanforslag. Dette er en skjerping av hva som er vanlig praksis i Statens vegvesen, og ble innført for å styrke kostnadskontrollen i planleggingen.

Det pågår et arbeid med å styrke den juridiske kompetansen i Bussveiteamet i Statens vegvesen. Bussveien er et svært komplisert planleggings- og utbyggingsoppdrag og for å ha en stram konsulentstyring i de pågående planene har man den senere tid sett et økt behov for å styrke denne juridiske kompetansen.

Det må erkjennes at kostnadsrammene for de forskjellige delstrekningene ikke har vært tydelig nok kommunisert ut til konsulentene som planlegger Bussveien. I januar 2018 ble det sendt et brev til alle konsulentene som i dag brukes i planleggingsoppdrag i Bussveien hvor samtlige strekningers kostnadsramme ble spesifisert, med en presisering av at konsulentene også har et betydelig ansvar om å varsle prosjektledelsen dersom det er grunn til å tro at kostnadsrammene ikke vil overholdes.

Den kostnadsgjennomgangen som nå er gjennomført viser at det er behov for å ytterligere styrke kostnadsfokuset i den daglige planleggingen. Som nevnt over vil opprettelsen av en prosjektlederstilling for bygging av Bussveien i Statens vegvesen styrke dette fokuset, og når denne stillingen er besatt vil det være naturlig å komme tilbake med ytterligere forslag for å i større grad holde kostnadene lave uten at det går på bekostning av prosjektets hovedmålsetninger.

VEDLEGG

Bussveien



Handlingsrom

Sak til styringsgruppen for Bypakke Nord-Jæren 8. mars

Sammendrag

Det vises til notatet «Kostnader – Bussveien», sak til styringsgruppen for Bypakke Nord-Jæren 8. mars. I tillegg til nevnte notat legger fylkeskommunen som prosjekteier, sammen med Kolumbus, fram et notat om handlingsrommet for å sikre at Bussveien kan bygges innenfor den vedtatte kostnadsrammen.

I notatet anbefales det at korridor 1 i Bussveien mellom Stavanger og Sandnes bygges ut med dagens ambisjonsnivå. Videre blir det foreslått at det foretas en gjennomgang av de resterende korridorene i prosjektet med tanke på å sikre at prosjektet i sin helhet kan etableres (alle korridorer) innenfor kostnadsrammen. Som et ledd i dette arbeidet lanseres det en modell med en «bussvei-lett» versjon på deler av Bussveien.

Oppsummert er anbefalingene i notatet følgende:

1. Det er viktig å opprettholde prioriteringen av korridor 1 som den viktigste korridoren i Bussveien.
 - a. Planleggingen og utbygging av korridoren bør fortsette med det fastsatte ambisjonsnivå.
 - b. Bussveien må ta nødvendige grep for å sikre at det blir brukt nøkterne og kostnadseffektive løsninger i planlegging og bygging av korridor 1.
2. Bussveien skal planlegges innenfor kostnadsrammen, som er satt i handlingsprogrammet.
 - a. Det må utføres et arbeid basert på handlingsrommet som er skissert i denne saken for å sikre at Bussveien blir planlagt og bygd som et helhetlig konsept innenfor kostnadsrammen i Bypakken.
 - b. Det er en forutsetning for arbeidet at samtlige korridorer skal bygges ut.
3. Tolkning av konverteringsvedtaket bør revideres til å være at Bussveien ikke skal etablere nye hinder for konvertering til bybane. Den nye tolkningen bør avklares med departementet.

Innhold

Sammendrag	2
1. Mulig handlingsrom for Bussveien	4
1.1 Bussveisystem eller kollektivfelt?.....	4
1.2 Korridorene i Bussveien.....	5
1.3 Konverteringsvedtaket	8
1.4 Ordinære kostnadsreducerende tiltak	8
2. Anbefaling.....	9

1. Mulig handlingsrom for Bussveien

I det følgende vises mulige handlingsrom for Bussveien. De ulike tiltakene er ikke gjensidig ekskluderende, og kan i den grad det er ønskelig kombineres.

1.1 Bussveisystem eller kollektivfelt?

Bussveien planlegges i størst mulig grad planlagt med utgangspunkt i veilederen "The BRT-standard"¹. Dette fordi det ikke eksisterer en norsk standard for et fullverdig Bus Rapid Transit (BRT) system.

Samtidig tar Bussveien på Nord-Jæren utgangspunkt i standardkrav til BRT med en europeisk tilnærming hvor kravene til passasjerkapasitet er moderate, og tilpasningene til bymiljøet viktige. Sammenlignbare eksempler finnes bl.a. i Frankrike (Nantes, Metz), Storbritannia og flere steder i Nederland. Det finnes en rekke BRT-systemer i Sør-Amerika og Asia beregnet for svært høy kapasitet. Disse systemene er ikke relevante for de transportoppgavene Bussveien på Nord-Jæren skal løse og er derfor ikke lagt til grunn i tilnærmingen til prosjektet her på Nord-Jæren.

I notatet om kostnader er et bussvei-system (BRT) tilpasset våre behov skissert mer grundig².

Det er i særlig grad to forhold som setter Bussveien i en særstilling i europeisk sammenheng:

- Lange ruter som gjør forsinkelsesfri fremføring mer krevende.
- Bussveien bygges hovedsakelig i eksisterende tofeltsveg, noe som innebærer mye grunnerverv langs traséen.

Helheten i systemet bestemmer om man oppnår BRT-standard eller ikke. Det betyr at det finnes et visst handlingsrom hva gjelder ambisjonsnivå for de ulike egenskapene ved Bussveien, men i sum kan ikke disse utgjøre en så stor forringelse at helheten i systemet svekkes. Man kan f.eks. akseptere kortere strekninger i blandet trafikk, dersom dette ikke går ut over regulariteten for bussene. Bussveien planlegges også i dag med at bussene deler trasé med bilene på enkelte strekninger, hvor biltrafikken er lav. Dette gjelder eksempelvis i Kvernevik ring, Tananger ring og i Strandgata i Sandnes. Ved å legge til grunn et lavere ambisjonsnivå for Bussveien enn dagens premissnotat definerer, er det mulig å akseptere at bussene deler kjørefelt med bilene i enda flere strekninger enn det som hittil har vært planlagt. Det er uansett ikke mulig å la være å utbedre særlige flaskehalser (f.eks. i sentrum) uten at dette går ut over helheten i BRT-systemet.

Ut fra et kostnadsperspektiv kan det finnes et handlingsrom for kostnadsreduksjon innenfor disse områdene:

- Holdeplass-standard
- Andel av bussveistrekninger som kjøres i blandet trafikk (dersom dette ikke går ut over regulariteten)
- Tilrettelegging for gang/sykkel
- Tilrettelegging for biltrafikk
- Bussvei-lett løsning på deler av strekningene

Forholdene må imidlertid vurderes opp mot kravene til et BRT-system slik at totalproduktet Bussveien ikke svekkes.

¹ <https://www.itdp.org/wp-content/uploads/2014/07/BRT-Standard-2014.pdf>

² Guidelines för attraktiv kollektivtrafik med fokus på BRT, X2AB, 2015

Oppsummert er forskjellen på et fullverdig bussveisystem, en «lettversjon» og ordinære bussruter slik:

	<u>Fullverdig bussvei</u>	<u>«Lettversjon»</u>	<u>Ordinær buss</u>
Bussfelt	Større enn 90 % av strekningen	Ikke gjennomgående bussfelt, men sikres god fremkommelighet i flaskehalsene	Hovedsakelig i blandet trafikk
Utforming av bussfelt	Midtstilt- eller parallellstilt	Sidestilt kan aksepteres på deler av strekningene	Sidestilt vanlig
Kryssutforming	Rettlinjet fremføring for bussen	Tradisjonelle rundkjøringer kan aksepteres, men bør unngås ut fra komfortsyn	Ikke egne krav
Prioritering i kryss	100%	Noe hindring kan aksepteres, høyresvingefelt	Ingen egne krav
Holdeplassutforming	Busslommer aksepteres ikke	Busslommer søkes unngått	Ingen egne krav
Holdeplassutrusting	Eget holdeplassdesign m/sanntid etc	Standard	Standard/noen holdeplasser uten skur
Aksept for forsinkelse	Forsinkelsesfritt	Begrenset forsinkelse	Ingen krav
Taxi, el/hydrogenbiler, turbusser etc. tillatt i bussfeltet	Nei	Ja, ved sidestilt	Ja
Trafikkstyringssentral for bussdriften	Ja	Bør	Ingen krav

Tabell 1 - Kvalitetskrav for Bussveien

1.2 Korridorene i Bussveien

Bussveien er delt inn i fire korridorer. Gjennom behandling av handlingsprogrammet har styringsgruppen for Bypakke Nord-Jæren prioritert de fire korridorene slik:

- Korridor 1: Mosvatnet – Stavanger sentrum – Forus – Sandnes sentrum
- Korridor 2: Risavika – Mosvatnet
- Korridor 3: Ruten – Vatnekrossen
- Korridor 4: Forus – Sola sentrum – Stavanger lufthavn Sola

Som et ledd i arbeidet med produksjon av saken om kostnader og organisering er følgende nøkkeltall om korridorene i Bussveien satt sammen:

	Korridor 1	Korridor 2	Korridor 3³	Korridor 4
Lengde (km)	19,7 km	21,1 km	2,7 km	6,3 km
Befolkningsgrunnlag (2015) ^{4 5}	47 000 personer	26 700 personer	5 300 personer	Se fotnote 4
Befolkningsvekst (2040) ⁶	15 – 32 000 personer	8 – 22 500 personer	230 – 1 500 personer	Se fotnote 4
Ansatte i buffersonen (2014) (ibid)	72 000 ansatte	12 900 ansatte	780 ansatte	Se fotnote 4
Passasjertall pr. hverdag (2018) ⁷	12 000	6 900	100	1 200
Passasjertall (hver korridors andel av hele BV-nettet)	60%	34%	1%	6%
Usikkerhet /forsinkelse i rush i minutt ⁸	8 minutt	9 minutt	12 minutt ⁹	8 minutt ¹⁰
Kostnader i pakken (2018)	4 500 000 000	5 540 000 000	585 000 000	675 000 000
Revidert kostnadsoverslag (2018)	6 741 000 000	5 480 000 000	1 438 000 000	441 000 000

Tabell 2 - Nøkkeltall Bussveien (2018)

I det følgende vil vi forsøke å gi en vurdering av korridorene, og hvilke fordeler og ulemper korridorene representerer med tanke på videre utbygging av Bussveien.

Tabellen over viser tydelig at korridor 1 er den viktigste korridoren i Bussveien basert på nåværende og fremtidig befolkningsgrunnlag. I korridoren er det allerede gjort vesentlige investeringer i en fullverdig bussvei. I en studie utført av arkitektkontoret «KAP kontor for Arkitektur og Plan»¹¹ omtales Båndbyen med sin nærhet til både jernbane og bussvei som en uslåelig kombinasjon med over 100 000 innbyggere og 50 000 arbeidsplasser. Det fremheves også at båndbyen har et større utbyggingspotensiale for arbeidsplasser enn det som i dag er lokalisert på Forus, og at båndbyen har rom for å dekke inn regionens vekstbehov de neste 30-50 år (ibid).

³ Sandnes kommune sine tall for befolkningsvekst og arbeidsplassutvikling langs korridoren er 7 400 nye innbyggere og 2 200 nye arbeidsplasser.

⁴ Asplan Viak sin rapport «Prognose for bo- og arbeidsmarked langs Busway» (2015)

⁵ Korridor 4 var ikke en del av Bussveien da befolkningstallene ble hentet inn.

⁶ Asplan Viak sin rapport «Prognose for bo- og arbeidsmarked langs Busway» (2015)

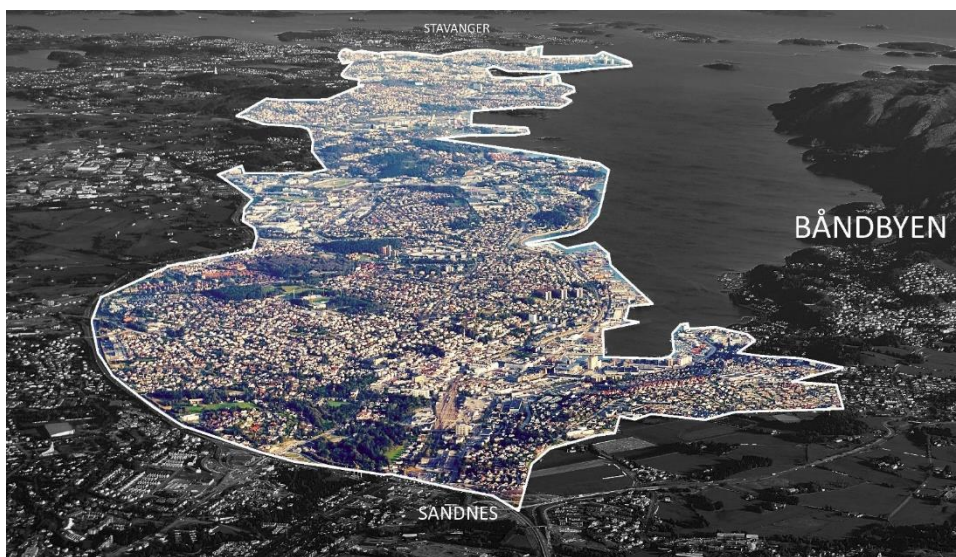
⁷ Passasjertall, gjennomsnitt pr. hverdag, to siste uker i januar 2018 (Kolumbus)

⁸ Forsinkelsen varierer, dette er maks tall fra jan/feb 2018 (Kolumbus)

⁹ Strekningen Sandnes - Hommersåk

¹⁰ Strekningen Sandnes - Flyplassen

¹¹ Kilde: <http://www.kap.no/by/b-ndbyen-sandnes-stavanger>



Figur 1 - Båndbyen (Bane Nor)

Korridoren bør bygges ut med full bussveistandard i hele sin utstrekning for å få ønsket nettverks-effekt.

Videre må regionen i et nullvekstperspektiv sikre at det i samband med åpning av Ryfast- og Eiganestunellen (2019) blir tatt grep for å sikre at bussen får bedre fremkommelighet ved etablering av kollektivfelt i Kannik.

Korridor 2 har flere større utbyggingsområder som gjennom rekkefølgekrav ikke kan utbygges uten at det blir etablert et vesentlig forbedret kollektivtilbud. Det er svært viktig at de utbyggingsprosjekt som etableres langs korridor 2 får en utforming som bidrar til å bygge opp rundt Bussveien.

I korridoren inngår også transportkorridor vest (TKV) som er et sambruksfelt for tunge kjøretøy. Reguleringsplanen for riksveidelen av TKV er vedtatt, men det jobbes med kostnadsreducerende tiltak som kan gjøre det nødvendig med omregulering. I samband med dette arbeidet kan det være nyttig å se på om ambisjonsnivået for bussen på de ytre delene av TKV kan reduseres noe.

Et mulig scenario er å bygge full bussveistandard fra Stavanger sentrum til Kvernevik, og videre fra Sunde til Risavika med redusert standard i form av en «Bussvei lett» løsning. 84% av passasjerene i korridoren har da opprinnelse/destinasjon langs delstrekningen som fortsatt har full Bussvei-standard (sentrum-Kvernevik), mens 16% av de reisende har opprinnelse/destinasjon på delstrekningen som omklassifiseres til «Bussvei lett» (Jåsund-Risavika).

Korridor 3 betjenes i dag av bussruter til Hommersåk, Sviland med videre. Det kjøres ikke egen bybussrute på strekningen. Korridoren skiller seg ut fra de andre korridorene ved at ingen eksisterende ruteproduksjon blir erstattet av Bussveien. Det innebærer også at kundegrunnlaget for Bussveien i denne korridoren er svært avhengig av ny utbygging. Korridoren har i dag kun 1% av passasjerene i det samlede bussveinettet.

Korridoren kan ikke bygges ut etappevis. Ut fra en vurdering av kundegrunnlaget kan korridoren alternativt bygges som «Bussvei lett», som en mer kostnadseffektiv løsning. Det vil i så fall kunne være mulig å lage en gjennomgående rute til Sola og flyplassen, dersom også Sola-ruten bygges ut med en «Bussvei lett»-løsning. En «Bussvei lett»-løsning er i strid med den gjeldende tolkningen av konverteringsvedtaket.

Korridor 4 har i dag 1200 passasjerer daglig. Det utgjør 6% av passasjerene i det samlede Bussveinettet. Kundegrunnlaget er i dag tre ganger større på delstrekningen Forus-Solakrossen enn på delstrekningen Solakrossen-flyplassen.

Ut fra en vurdering av kundegrunnlaget kan korridoren alternativt løses som «Bussvei lett». Det vil i så fall kunne være mulig å etablere en gjennomgående rute til Vatnekrossen, dersom også korridor 3 bygges ut med en «Bussvei lett»-løsning.

Vurderingene ovenfor faller inn under porteføljestyling. Det anbefales at en forutsetning for det videre arbeid med Bussveien er at samtlige korridorer skal bygges ut.

1.3 Konverteringsvedtaket

Det er gjennom vedtak i regjering og storting stilt krav om at Bussveien mellom Stavanger sentrum og Vatnekrossen skal bygges slik at den senere kan konverteres til bybane. Regionen har fram til nå tolket dette vedtaket som at det innebærer fullstendig rydding av infrastruktur i bakken i tråd med standardkrav til bybane, i tillegg til en rekke andre krav hvor de viktigste er knyttet til stigningsforhold og kurvatur. I KS2-rapporten for bypakken ble kostnadene til konverteringsvedtaket anslått til 500 millioner kroner (2016).

Dersom konverteringsvedtaket skal frafalles i sin helhet krever dette aksept hos nasjonale myndigheter. Det er derimot et mulig handlingsrom i å gi vedtaket en ny tolkning som innebærer at Bussveien ikke bygger nye hinder for en konvertering; altså at vi forholder oss til krav knyttet til f.eks. stigning og kurvatur, men at hva gjelder rydding i bakken så legges kvalitetskravet for Bussveien til grunn. En slik tolkning vil innebære en besparelse både for bypakken, og for eiere av infrastruktur i bakken som ved dagens tolkning av konverteringsvedtaket blir påført til dels store kostnader. Som eksempel på slike kostnader kan Sandnes kommune sin andel av kostnader på rydding under bakken i Kvadrat – Ruten alene koste mellom 50-150 millioner kroner (2018).

Det tilrås således at styringsgruppen tolker konverteringskravet til at Bussveien ikke skal lage nye hinder for konvertering.

Generelt er det slik at i områder der det er dyrt å bygge bussvei, vil det være tilsvarende dyrt å bygge bybane da kravene som stilles til systemene er omtrent like. Bybane har et litt smalere tverrprofil (0,5 meter – 1 meter), men krever betydelig mer arbeid under bakken, og har vesentlige kostnader knyttet til skinnegang og el-infrastruktur.

Selv om prislappen for konvertering er anslått til 500 millioner kroner (2016) er det viktig å fremheve at Bussveien fortsatt har et kostnadsnivå som er betydelig under hva det ville kostet å etablere et potensielt bybanesystem på Nord-Jæren. Internasjonalt refereres det til at prisforskjellen på et BRT-system og et bybanesystem (light-rail) er på mellom 50 og 70 prosent. Dette støttes av sammenliknbare tall fra Oslo og Bergen.

1.4 Ordinære kostnadsreduserende tiltak

Utover handlingsrommet som er vist ovenfor er det viktig at delprosjektene i Bussveien planlegges i tråd med de krav som er stilt i byvekstavtalen om nøktern standard, og at det vises nødvendig måtehold i de løsninger som blir valgt. Det ble i rapporten «Kostnader i Bussveien» synliggjort et slikt handlingsrom, og det forventes at delprosjektene effektuerer iverksetter disse der det er mulig innenfor rammen og målsettingene som er satt i prosjektet.

2. Anbefaling

Rammen for Bussveien i Bypakke Nord-Jæren er på 11,3 milliarder kroner (2018). Gitt kostnadsanslaget på 14,1 milliarder kroner (2018) betyr det at det ikke er rom for å bygge ut Bussveien slik den er planlagt.

I notatet Kostnader – Bussveien er det gjort rede for kostnadsøkninger på Bussveien. Som saken viser er det på en del områder for tidlig å trekke klare konklusjoner da beslutningsgrunnlaget ikke er tilfredsstillende, og krever videre utredninger.

Det fremstår likevel som meget klart at korridor 1 av Bussveien må etableres. Det er allerede gjort vesentlige investeringer på korridoren, og den er uten tvil den viktigste delen av Bussveien både med tanke på passasjertall, eksisterende befolkningsgrunnlag og fremtidig utbygging og fortetting. I korridor 1 henter vi også ut synergien mellom Jærbanen og Bussveien, og utbyggingen av korridoren ivaretar de krav som er stilt i byvekstavtalen vedrørende knutepunktutvikling. Det er således en anbefaling at arbeidet med planlegging og utbygging av korridor 1 fortsetter, men selvsagt med klare krav om kostnadskontroll og nøkternhet i valg av løsninger.

I arbeidet med denne saken er det gjort vurderinger rundt om deler av Bussveien kanskje kan bygges ut med en mellomløsning mellom ordinære kollektivfelt og en fullverdig bussvei. I mangel på bedre ord er dette benevnt «bussvei lett». Det bør utredes nærmere hvilket reelt innsparingspotensial som ligger i et slikt konsept, og hvordan dette kan tilpasses slik at utbyggingen av Bussveien i de gjenværende korridorene opprettholdes.

Oppsummert er anbefalingene i notatet følgende:

1. Det er viktig å opprettholde prioriteringen av korridor 1 som den viktigste korridoren i Bussveien.
 - a. Planleggingen og utbygging av korridoren bør fortsette med det fastsatte ambisjonsnivå.
 - b. Bussveien må ta nødvendige grep for å sikre at det blir brukt nøkterne og kostnadseffektive løsninger i planlegging og bygging av korridor 1.
2. Bussveien skal planlegges innenfor kostnadsrammen, som er satt i handlingsprogrammet.
 - a. Det må utføres et arbeid basert på handlingsrommet som er skissert i denne saken for å sikre at Bussveien blir planlagt og bygd som et helhetlig konsept innenfor kostnadsrammen i Bypakken.
 - b. Det er en forutsetning for arbeidet at samtlige korridorer skal bygges ut.
3. Tolkning av konverteringsvedtaket bør revideres til å være at Bussveien ikke skal etablere nye hinder for konvertering til bybane. Den nye tolkningen bør avklares med departementet.



Statens vegvesen

Premissnotat for E39-prosjektene Smiene–Harestad og Hove–Ålgård



Innhold

1. Bakgrunn for oppdraget	2
2. Sammendrag	2
3. E39 sin funksjon.....	3
Standardkrav for prosjektene	4
Fravik	4
4. E39 Smiene–Harestad	5
Historikk/bakgrunn.....	5
Status/Prosess	7
Kostnader og usikkerhet	7
Vurderte løsninger	7
Arealregnskap – jordvern, grøntareal, nærmiljø og folkehelse	8
Vurdering av fravik fra vegnormal	10
Mulige løsninger for finansiering av kostnadsøkninger	11
Rogfast og kobling til Smiene–Harestad	12
5. E39 Hove–Ålgård	12
Historikk/bakgrunn.....	12
Status/Prosess	13
Kostnader og usikkerhet	13
Vurderte løsninger	13
Mulige mellomløsninger og kostnadsreduserende tiltak	14
Vurdering av fravik fra vegnormal	14
Mulige løsninger for finansiering av kostnadsøkninger	14
Jærlijens mulige konsekvenser for E39 Hove–Ålgård	14

1. Bakgrunn for oppdraget

Styringsgruppen har i møte 26. oktober 2017 bestilt et premissnotat for E39-prosjektene Smiene–Harestad og Hove–Ålgård som skal belyse handlingsrommet for prosjektene basert på innspill i møtet.

Premissnotatet skal belyse følgende element for begge prosjektene:

- Historikk/bakgrunn
- Status/Prosess
- Kostnader og usikkerhet
- Vurderte løsninger
- Mulige mellomløsninger og kostnadsreduserende tiltak
- Arealregnskap – jordvern, grøntareal, nærmiljø og folkehelse
- Vurdering av fravik fra vegnormal
- Mulige løsninger for finansiering av kostnadsøkninger

I tillegg ønsker styringsgruppen at premissnotatet sier noe om E39 Hove – Ålgård sin funksjon dersom Jærinja mellom Sandnes og Lyngdal vest velges. Konsekvenser dersom E39 Smiene – Harestad-prosjektet ikke er ferdig til åpning av Rogfast må belyses og inngå i premissnotatet.

I notatet vil vi i tillegg gi en generell beskrivelse av E39 og dets funksjon og si noe om standardvalg for de to prosjektene.

2. Sammendrag

På prosjektene på E39 Ålgård–Hove og Smiene –Harestad er det utarbeidet forslag til reguleringsplaner med nye kostnadsanslag.

I perioden fra det ble vedtatt kommunedelplaner og frem til forslagene på reguleringsplan er det kom en del nye føringer og krav til standard. Dette har ført til økning av kostnader i de nye kostnadsoverslagene.

I forbindelse med ny Nasjonal transportplan er det gitt styringsmål for alle statlige prosjekt over 750 mill.kr. Når prosjektene i planfasen overstiger styringsmålet skal Samferdelsdepartementet vurdere nye styringsmål for prosjektene.

Det er gjort vurderinger av kostnadsreduserende tiltak på begge prosjektene.

På E39 Ålgård–Hove er det ikke funnet nok kostnadsreduserende tiltak til at vi kommer innenfor styringsmålet.

På E39 Smiene–Harestad er det mulig å gjøre kostnadsreduserende tiltak så kostnaden kommer innenfor styringsmålet.

3. E39 sin funksjon

E39 som en del av overordnet nasjonalt vegnett

E39 er én av de viktigste hovedveiene i Norge. Riksvegene er strategisk viktige både for internasjonal, nasjonal, regional og lokal transport. Standardvalg for vegnettet er derfor viktig for bosetning og næringsliv, nasjonalt og lokalt.

E39 på denne strekningen inngår i det overordnede nasjonale transportsystemet som knytter sammen landsdeler og regioner. E39 forbinder Norge med utlandet og er en del av det europeiske stamvegnettet – TERN.

E39 Smiene–Harestad omfatter ca. 5 km ny hovedveg med motorvegstandard, og vil koble sammen prosjektene E39 Eiganestunnelen og E39 Boknafjordtunnelen (Rogfast), og dermed bidra til en sammenhengende vegstrekning med fire felt og høy standard. I tillegg gir Smiene – Harestad kobling mellom E39 og Risavika havn via Transportkorridor Vest.

E39 Ålgård–Hove omfatter ca. 14 km ny hovedveg med motorvegstandard, og vil koble sammen den nylig åpnete strekningen Sandved –Hove med prosjektet Lyngdal–Sandnes (Ålgård) og dermed på sikt bidra til gjennomgående 4-felts veg helt fra Kristiansand til Stavanger.

Dagens E39 brukes også av lokal trafikk

E39 er hovedtransportåre gjennom storbyområdet på Nord-Jæren og viktig for trafikken innen regionen. På strekningen fra Ålgård til Harestad er lokalvegfunksjonen den mest dominerende funksjonen, og store deler av vegnettet ligger ved kapasitetsgrensen i rushtiden og har ingen kapasitetsreserver.

Strekningen mellom Ålgård og Hove har også en viktig regional og lokal transportfunksjon. Vegen knytter tettstedene Ålgård og Figgjo sammen med Sandnes, Stavanger og resten av Nord-Jæren til et felles bo- og arbeidsmarked. Vegen betjener også fritids- og helgetrafikk til Sirdal og turisttrafikk til Kongeparken. Og vegen knytter næringsområder på Ålgård og Skurve med stort transportbehov mot Stavanger og Sandnes.

I tillegg til gjennomgangstrafikken og fjerntrafikken, er det betydelig lokal trafikk i området. Trafikken som skal til og fra Ålgård er større enn gjennomgangstrafikken videre sørover. Flere store bolig- og næringsområder er knyttet til E39. Dette gjelder bl a Bogafjell, Figgjo og flere områder i Ålgård. Dårlig eller mangelfullt lokalvegnett gjør at E39 også fungerer som lokalveg for disse områdene.

E39 Smiene–Harestad har en viktig regional og lokal transportfunksjon. Krysset i Finnestad knytter sammen Risavika havn og Dusavika næringsområde via transportkorridor vest. Havne- og industriområdet i Mekjarvika sør knyttes til E39 i Harestadkrysset. E39 forventes også å avlaste lokalvegnettet mellom Randaberg, Grødem, Tasta og Stavanger sentrum.

Sårbart vegsystem med lav framkommelighet og mange ulykker

Dagens E39 har i dag skiftende standard med 2-feltsveg eller 4-felt og ulik fartsgrense.

E39 Smiene–Harestad er en 2-feltsveg med sterkt varierende standard, og hastighet 50–60 km/t. Veggen har ujevn kurvatur og flere uoversiktlige kryss og avkjørsler. Kryssene er hovedsakelig rundkjøringer eller kanaliserte kryss. Strekningen har tidvis framkommelighetsproblemer, er ulykkesutsatt og har et mangelfullt tilbud for gående og syklende. Det er flere direkte avkjørsler til eiendommer langs vegen. Veggen tilfredsstiller ikke vegnormalenes standardkrav for riksveg med den aktuelle trafikkbelastningen.

E39 Ålgård–Hove er en 2-feltsveg med varierende standard. På deler av strekningen er det mangelfulle planskilte kryss og planskilte krysninger for gang- og sykkeltrafikk mens det på andre strekninger er kanaliserte kryss og rundkjøringer. Det er flere direkteavkjørsler til eiendommer langs vegen. Veggen tilfredsstiller ikke vegnormalenes standardkrav for riksveg med den aktuelle trafikkbelastningen. Strekningen har tidvis framkommelighetsproblemer.

I Nasjonal transportplan har regjeringen lagt til grunn at strekningen E39 Ålgård–Stavanger (Harestad) i løpet av perioden 2018–2029 skal bygges ut med sammenhengende firfeltsveg.

Standardkrav for prosjektene

Statens vegvesen planlegger nye vegprosjekt ut fra vegens funksjon og fremtidig trafikk. Vegnormalen¹ gir føringer for vegens utforming og standard basert på funksjon og trafikk. Dimensjoneringsklasse velges ut fra en helhetsvurdering av ruta/ vegnettet den planlagte parsellen inngår i. Det er en målsetting at vegstandarden skal være ensartet over lengre strekninger. I Riksvegutredningen fra 2015 fremkommer en ambisjon om å legge standardklasse H8/H9 til grunn for strekningen E39 Ålgård–Stavanger (Harestad).

Fravik

Vegnormalene gir et solid grunnlag å arbeide utfra. I de enkelte prosjektene vil det likevel kunne komme ønsker og behov for å fravike kravene som er stilt i normalen. Fravik søkes ofte for at det er ønskelig å gi avkall på kravene men det kan også være ønskelig med en høyere standard, for eksempel en «bredere» veg enn normalt. For riksveger har Statens vegvesen ved Vegdirektoratet myndighet til å fravike normalens krav.

Ved revisjon av normalene vil nye krav ikke gjelde for reguleringsplaner som allerede er godkjent. Alle kommunedelplaner og pågående reguleringsplaner uten godkjenning skal altså justeres etter nye normalkrav. Eventuelle fravik fra nye krav må dermed godkjennes gjennom fravikssøknad.

¹ Håndbok N100. Utarbeidet med hjemmel i Samferdselsdepartementets forskrifter etter vegloven §13

4. E39 Smiene–Harestad

E39 Smiene–Harestad skal oppgraderes fra 2 til 4 felt, med midtdeler og midtrekkverk, og to planskilte kryss. Hastigheten skal øke fra 50 km/t til 80 km/t. Det skal bygges sykkelveg med fortau langs E39 på hele strekningen. Utbedringen vil gi bedre framkommelighet og bedre trafikksikkerhet. Harestadkrysset er en del av E39 Smiene–Harestad. Reguleringsplan for dette krysset ble vedtatt i 2015.

Historikk/bakgrunn

Eiganes nord (Eiganestunnelen)

Da Eiganestunnelen på E39 ble regulert (Eiganes nord), var det sterke interesser for at denne skulle forlenges forbi Tasta skole, av hensyn til støy i området, bevaring av kulturmiljø og forbedring av friluftsområder. Tunnelen ble avsluttet sør for krysset ved Randabergveien, bl.a. fordi det ikke ble godkjent å ha kryss i tunnelen. Reguleringsplanvedtaket ble påklaget til Sivilombudsmannen. Klagesaken medførte krav om tilleggsutredninger av reguleringsplanens konsekvenser for barn og unge, og saken ble avsluttet først etter oppstart av reguleringsplanarbeidet for E39 Smiene–Harestad.

Kommunedelplan med konsekvensutredning for E39 Smiene–Harestad

Kommunedelplan med konsekvensutredning for E39 Smiene–Harestad ble startet opp i 2009. Kommunedelplanen med konsekvensutredning ble fremlagt med to alternativer. Alternativ 1 hadde med både kort og lang kulvert på Tasta. De som hadde jobbet for å forlenge Eiganestunnelen forbi Tasta, jobbet nå for å få kulvert på Tasta, og så lang kulvert som mulig. Alternativ 1 med lang kulvert ble vedtatt, mot Statens vegvesen sin anbefaling. (Statens vegvesen anbefalte alternativ 1 med kort kulvert på Tasta). Kommunedelplan 127K for E39 Smiene–Harestad ble vedtatt 10.12.2012 i Stavanger og 13.12.2012 i Randaberg.

Reguleringsplan Harestadkrysset

Harestadkrysset er en del av E39 Smiene–Harestad, og finansieres via dette prosjektet. Boknafjordtunnelen starter i nordre ende av Harestadkrysset. Reguleringsplan for dette krysset ble vedtatt i 2015.

Reguleringsplan for E39 Smiene–Harestad

Arbeidet med reguleringsplan for E39 Smiene–Harestad ble startet i 2013. I forbindelse med arbeidet med forprosjekt for E39 Smiene–Harestad for Tastaområdet ble det søkt om fravik fra nye krav om stoppsikt mellom av- og påkjøringsramper fra kryssene i nord og i sør. Søknaden ble avvist. Avbøtende tiltak som å legge av- og påkjøringsramper fra kryssene gjennom tunnelen ble godkjent. Linjeføringen for E39 på Tasta ble rettet ut og E39 ble trukket lengre bort fra bebyggelsen. Forprosjektet ble fremlagt for kommunalstyret for byutvikling (KBU) 20.08.2015. KBU ba om at det ble utarbeidet to alternative forslag til regulering. Et forslag basert på alternativ 2 i tråd med traseen i vedtatt kommunedelplan

127k og et forslag basert på det såkalte alternativ 5, der traseen er flyttet litt lenger vest og bort fra bebyggelsen.

Det er kostnadskrevende og ikke ønskelig å utarbeide to reguleringsplaner. Det ble derfor startet et arbeid for å forbedre alternativ 5, med basis i politiske vedtak og nye tekniske krav. KBU behandlet saken om forbedret alternativ 5 i møte 11.02.2016, sak 26/16, og ga sin tilslutning til at videre reguleringsarbeid skjer på grunnlag av forbedret alternativ 5, da dette ivaretar kommunestyrets intensjoner i vedtak 20.08.2015, og samtidig innfrir nye tekniske krav.

Forslag til reguleringsplan for E39 Smiene–Harestad var i ferdigstillingsfasen og nærmet seg klar for innsending til kommunen i juni 2016, for første gangs behandling. En kostnadsvurdering (anslag) av forbedret alternativ 5, med kulvert på 495 m, kalkulerte prosjektet til 3627 mill.kr (2016–kr.). Det var 427 millioner over kostnadsrammen i Nasjonal Transportplan (NTP) 2018–2029 (og i Bypakke Nord–Jæren) for prosjektet. Reguleringsplanarbeidet ble derfor stanset opp.

Statens vegvesen har vurdert forskjellige kostnadsreducerende elementer, med utgangspunkt i den foreslåtte løsningen. I samråd med Stavanger og Randaberg kommune har vi anbefalt en løsning som innebærer å korte inn kulverten på Tasta, legge E39 lenger ut i Høyevingen og heve Finnestadkrysset, for å få til den nødvendig kostnads-reduksjon.

Den 15.06.2017 behandlet KBU i Stavanger sak om kortere kulvert på Tasta som anbefalt kostnadsbesparende alternativ. KBU vedtok 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 støyproblemene 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.

Kommuneplanutvalget (KPU) i Randaberg kommune vedtok 08.06.17 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.

Status/Prosess

Reguleringsplan for kort kulvert på Tasta er i siste fase med kvalitetssikring, og vil være klar for oversendelse til førstegangs behandling i KBU Stavanger og KPU Randaberg. Prosessen videre blir svært usikker, fordi det foreligger vedtak om lang kulvert på Tasta i Stavanger kommune, mens det ikke er finansiell dekning for dette.

Kostnader og usikkerhet

Kostnadsrammen i Nasjonal Transportplan 2018–2029 er på 3 380 mrd. 2018-kr.

Prosjektet med lang kulvert er kalkulert til 3 830 mill. 2018-kr med nøyaktighet på $\pm 10\%$. E39 Smiene–Harestad ligger 450 millioner 2018-kr over styringsmålet. Prosjektet skal finansieres med 1 380 mill. fra statlige midler og 1 990 mill. kr. fra Bypakke Nord-Jæren, alle tall i 2018-kr..

Vurderte løsninger

Det er gjort flere vurderinger av endringer i planen for å redusere kostnad. En kombinasjon av endringer vil kunne gi den ønskede besparelse på ca. 450 millioner kr, og som man ønsker å jobbe videre med, er:

- Redusere lengden på miljøkulverten fra 495 m til 270 m lengde, som gjør det mulig å redusere fra 6 til 4 felt i kulverten
- Endre geometri i Høyevingen, for å kunne benytte mer av eksisterende E 39 til GS-veg og lokalveg
- Heve veglinjen i Finnestadkrysset for å redusere masseuttak.

Det er også vurdert andre tiltak for å redusere kostnader. Disse monner i liten grad, og er derfor ikke vurdert som aktuelle. Eksempler på dette er å redusere sykkelveg med fortau til vanlig gang-/sykkelveg, dvs. fra en bredde på 5 meter til 3 meter. En reduksjon på 2 meter vegbredde over 4 km ville gitt en besparelse på ca. 18 millioner kroner. Det er også blitt vurdert å ta bort Tasta gangbro, og lage en kobling over kulverten i stedet. Dette ville gitt en besparelse på ca. 5 millioner kroner.

Det er ingen mellomløsning mellom å bygge kort (270 m) eller lang kulvert. Blir den korte kulverten lengre, blir det krav om å legge til et felt i hver kjøreretning slik at vi får gjennomgående av- og påkjøringsfelt igjennom kulverten. Da må kulverten bygges med 6 felt.

Reduksjon av hastighet til 60 km/h kan gi redusert stoppsikt og dermed åpne for noen meter lengre kulvert uten at kravet om en 6-felts løsning slår inn. Vegdirektoratet frarår imidlertid en slik løsning fordi det ikke gir samsvar mellom hastighet og standard på vegen.

Anbefaling

Statens vegvesen har anbefalt 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 grøntområde 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.

Arealregnskap – jordvern, grøntareal, nærmiljø og folkehelse

Arealbeslag landbruksområder

Både alternativet med lang kulvert og alternativ med kort kulvert inkluderer justering av Høyessvingen og heving av Finnestadkrysset. Totalt for hele strekningen krever alternativ med lang kulvert et landbruksareal på 165 daa, mens alternativ med kort kulvert krever 171 daa, hovedsakelig fordi innkorting av kulverten i nord gir mindre areal som kan reetableres til landbruk. Eksisterende E39 reetableres til landbruk på to strekninger på Tasta, og gir mer sammenhengende landbruksarealer.

Arealbeslag miljøkulvert (friområder)

Alternativ med kort kulvert gir 52,3 daa friområder, mens alternativ med lang kulvert gir 57,1 daa friområder. Dvs. at med kort kulvert blir det 4,8 daa mindre areal til etablering av friområde.

Nærmiljø

Etablering av miljøkulverten tilfører Tasta bydel nye grøntområder og legger til rette for bedre forbindelser til eksisterende friluftsområder vest for E39. Miljøkulverten gir sammenheng i grønnstrukturen fra Tastarusta og boligområdene i øst til Stokka-vatnet, og bidrar til å redusere barrierevirkningen av E39. Tasta skole vil få grønt-arealer tett opp til skolen og god sammenheng med friområdene ved Stokkavatnet. E39 ligger dypt på Tasta og støyforholdene og støykrav er ivaretatt, opp mot 10 dB reduksjon. Boligene på Tasta får større avstand til E39. Sykkelveg med fortau vest for E39 forbi Tasta legges på fylling, som også bidrar positivt og medfører redusert støy inn i friområdet ved Mississippi. Fra kulverten og nordover kan E39 krysses sikkert ved bruer eller underganger, og ikke i fotgjengeroverganger som i dag. Ved Grødem legges E39 på fylling, og arealet mellom sykkelveg med fortau og bebyggelsen fylles opp en del. Med støyskjerm mellom sykkelveg og E39 blir dette et mye roligere område, men med mindre utsikt mot vest.

Det etableres et omfattende nytt system for syklist og gående med betydelig standardheving, som korresponderer med viktige målpunkt, øvrig struktur for gang- og sykkelveger og koblinger mot eksisterende og planlagte turvegssystemer i området.

Folkehelse

Planforslaget for Smiene– Harestad vurderes å ha en rekke positive konsekvenser for folkehelsen:

- Bedre gang- og sykkeltilbud, bedre sikkerhet og framkommelighet i ny situasjon, kopling mot flere sykkelruter og eksisterende gangvegnett gjør det lettere å velge aktiv transport.
- Planen innfører støyreducerende tiltak for boliger som i dag opplever støy fra eksisterende veg, og færre vil bli berørt av støy.
- Kort kulvert vil ha lavere utslipp fra portalene enn lang kulvert. Færre vil bli berørt av luftforurensning.
- Miljøkulvert ved Tasta vil redusere støy, øke arealet for friområde, og gir økt tilgjengelighet til rekreasjonsområder på vestsiden av E39.
- Det er lagt til grunn universell utforming ved utforming av anlegget. Dette vil bedre forholdene for bevegelseshemmede.
- Trafikksikkerheten blir bedre, med midtrekkverk mellom kjøreretningene på E39, og det forventes reduksjon av antall ulykker når det blir færre kryss og ingen adkomster direkte inn på E39.

Planforslaget kan virke negativt for folkehelsen enkelte steder:

- Underganger for sykkel og gange kan virke utrygge, om de ikke blir åpne og lyse.
- Totalt er det 56 bygninger, hvorav 20 boliger, som må innløses/rives pga. ny veg. Dette kan skape stress og redusere livskvaliteten til beboere.
- En del av de som mister mye av hagen sin og kanskje får en høy støyskjerm mot vegen vil kunne oppleve redusert trivsel. Manglende innsyn og lys ved høye støyskjermer kan virke utrygt.
- Transport mellom ulike landbrukseiendommer kan virke mer tungvint, når E39 ikke lenger kan brukes til transport av landbruksmaskiner. Denne transporten må foregå på sidevegnettet.

Støy

Alternativ	Boliger i gul sone	Boliger i rød sone	Antall utsatte boliger totalt
Dagens veg	120	38	158
Utbygd alternative lang kulvert, skjermet	111	2	113

Utbygd alternative, kort kulvert, skjermet	117	2	119
--	-----	---	-----

Det er stor reduksjon i antall boliger innenfor rød sone i utbygd situasjon med støyskjerming enn i eksisterende situasjon. Antall boliger innenfor gul sone er noen færre i alternativet med lang kulvert enn i alternativet med kort kulvert. Øverste del av friområdet ved Mississippi blir påvirket i liten grad av reduksjonen i kulvertlengden.

Luftforurensning

I åpningsåret 2025 vil 48 personer være utsatt for luftforurensning over kravene i forurensningsforskriften i utbygd alternativ med kort kulvert, sammenliknet med 158 personer i nullalternativet. I nullalternativet er også Tasta barneskole utsatt for luftforurensning. Det er i all hovedsak kravene til timemiddel av NO₂ som overskrides. Overskridelsene skjer på vinterstid under episoder med kald, stillestående luft. Reduksjonen i antall utsatte personer sammenliknet med nullalternativet, skyldes at en rekke boliger nær den nye veitraséen er planlagt innløst, samt at utslippet av NO_x fra veitrafikken blir noe lavere med høyere fartsgrense. Avbøtende tiltak for svevestøv for utsatte boliger vil være etablering av støyskjermer og vegetasjonsskjermer. Skjerming har derimot begrenset effekt på NO₂.

Økt CO₂-utslipp fra trafikk på vegstrekningen etter utbygging er beregnet til å utgjøre 5 tonn CO₂ per døgn, sammenliknet med nullalternativet.

Vurdering av fravik fra vegnormal

I forbindelse med forprosjekt for reguleringsplanen for E 39 Smiene – Harestad ble det klart at Håndbok N100 (tidligere Håndbok 017, som forelå i ny og revidert utgave og gjelder fra 14. okt. 2013) stiller krav til avstand fra kulvertåpning til start retardasjonsfelt/slutt akselerasjonsfelt i en lengde lik stoppsikt. Stoppsiktlengden er ca. 150 meter. Løsningen som ble vedtatt i kommunedelplanen er ikke i.h.t. disse kravene. Den ble utarbeidet og vedtatt i 2012, etter den da gjeldende håndbok 017, som hadde mindre krav til stopplengde. I forprosjektet ble det utarbeidet ulike alternativer for traseen på Tasta. Alle alternativene 1–5 vil kreve fravik fra dette standardkravet.

Vegvesenet søkte 03.02.2015 om fravik for avstand fra tunnelåpning (kulvert med lengde 470 meter) til slutt på akselerasjonsfelt eller start på retardasjonsfelt, da den avstanden som lå i kommunedelplanen, er mindre enn stoppsikt. Fravikssøknaden på 4 felt ble avslått, da dette ikke er vurdert å være en sikker nok løsning. Trafikk-mengden er svært stor, og det ble utført en risikovurdering på en løsning med seks felt gjennom hele kulverten. Ut fra risikovurderinga vil denne løsningen være forsvarlig. En forutsetning er at de avbøtende tiltakene i risikovurderinga blir gjennomført. Fravikssøknaden på 6 felt er nå godkjent.

Når det gjelder Eiganestunnelen og dagsone på Tasta er kryssløsningene basert på reguleringsplan godkjent i 2008. Det var da andre og mindre strenge krav til avstand mellom tunnel og start parallelført retardasjonsfelt og krav til avstand mellom avslutta

akselerasjonsfelt og tunnel (HB021 (N500) fra 2010). Disse kravene er skjerpet i gjeldende N500 og N100, der krav til avstand mellom ramper og tunnel er flyttet til N100.

Mulige løsninger for finansiering av kostnadsøkninger

Kort kulvert på Tasta vedtas:

Statens vegvesen kan fremme reguleringsplan med kort kulvert på Tasta, innenfor gjeldende styringsmål i Nasjonal transportplan. KBU i Stavanger kan vedta å legge ut planen på offentlig ettersyn, og kan deretter vedta reguleringsplanen. Prosjektet kan da sendes til KS2. 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.

Kort kulvert på Tasta, planen avvises:

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 avslaget framlagt for Bystyret. Bystyret kan beslutte å legge planen ut på første gangs ettersyn eller de kan avvise å legge planen ut på offentlig ettersyn. Hvis det siste skjer, stanser planprosessen opp. Konsekvenser av at planprosessen stanser opp, er beskrevet under.

Konsekvens av vedtak om lang kulvert på Tasta

Prosjektet må be om nytt styringsmål og behandles av regjeringen. Det vil medføre at 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 å forhandle om prosjektet ved neste revisjon av Nasjonal Transportplan, 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.

§ 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.

Rogfast og kobling til Smiene–Harestad

Utbyggingen av Rogfast er avhengig av at Harestadkrysset bygges. Harestadkrysset er vedtatt i reguleringsplan i 2015. En forskyving av fremdriften for reguleringsplanen for Smiene–Harestad vil ikke påvirke arbeidet med Rogfast. Det som kan bemerkes er at det vil være et standardsprang som kan få konsekvenser for fremkomst og trafiksikkerhet på strekning fra Eiganstunnelen til Rogfast med dagens to-feltsveg.

5. E39 Hove–Ålgård

E39 Hove–Ålgård skal oppgraderes fra 2 til 4 felt, med midtdeler og midtrekkverk, og tre planskilte kryss. Hastigheten skal øke fra 50 km/t til 80 km/t, til 110 km/t. For strekningen Hove til Bogafjell dimensjoneres strekningen til 90 km/t ettersom 110 km/t ville gi uforholdsmessige store inngrep i omgivelsene. Utbedringen vil gi bedre framkommelighet og bedre trafiksikkerhet.

Historikk/bakgrunn

I St. meldingen om NTP 2010–2019 er strekningen Ålgård–Hove omtalt som aktuelt for oppstart i siste halvdel av perioden forutsatt delvis bompengefinansiering.

I St. meldingen for NTP 2018–2029 med tilhørende handlingsprogram er prosjektet forutsatt startet opp med annen finansiering i slutten av første 6-årsperiode og fullført med statlig finansiering i siste 6-årsperiode. Ved Stortingets sluttbehandling av St. meldingen åpnet transport- og kommunikasjonskomiteen for tidligere oppstart med lånefinansiering og/eller forskottering innenfor rammene av Bypakke Nord-Jæren.

Av andre relevante overordnede planer hvor prosjektet er omtalt og prioritert gjennomført, nevnes:

- KVV/KS1 for transportsystemet på Jæren (godkjent av regjeringen i 2013)
- Fylkesdelplan/regionalplan for langsiktig byutvikling på Jæren
- Gjeldende kommuneplaner for Sandnes og Gjesdal kommuner

Kommunedelplan for prosjektet med tilhørende konsekvensutredning ble stadfestet av Kommunal- og moderniseringsdepartementet i 2015 og danner grunnlaget for reguleringsplanen for prosjektet. Dimensjonerende hastighet i kommunedelplanen var 90 km/t.

Status/Prosess

Oppstart av reguleringsplanarbeid for prosjektet i Sandnes og Gjesdal ble varslet i juni 2016. Reguleringsforslaget var ferdig utarbeidet vinteren 2017 og har vært ute til offentlig ettersyn. Planarbeidet er utført i nært samarbeid med de to direkte berørte kommunene og berørte sektoreter. I forbindelse med sluttarbeidet av reguleringsplanforslaget ble det gjennomført et nytt kostnadsoverslag som viser en betydelig høyere projektkostnad. Planene var klar til sluttbehandling og godkjenning i Sandnes og Gjesdal kommune, men det ble besluttet at sluttbehandling skulle utsettes for å justere planforslag med kostnadsreducerende tiltak.

Kostnader og usikkerhet

Fra kommunedelplanen (KDP) har prosjektet en projektkostnad på 3750 mill. 2018-kr. Projektkostnaden i KDP var beregnet med en usikkerhet på $\pm 25\%$. Denne projektkostnaden er den som er lagt til grunn i Bypakken på Nord-Jæren (St. prp. 475 (2016–2017) og vedtatt av Stortinget i 2017) samt i det styringsmålet som Samferdselsdepartementet har fastlagt for prosjektet i forbindelse med NTP 2018–2029.

Statens vegvesen har i forbindelse med reguleringsforslaget utarbeidet et nytt kostnadsoverslag basert på et mer detaljert plangrunnlag og der usikkerheten er redusert til 10%. Dette overslaget viser en projektkostnad på 4 920 mill. 2018-kr $\pm 10\%$. Det nye overslaget ligger altså rundt 1 170 mrd.2018-kr over styringsmålet. Årsaken til dette skyldes at det er kommet nye standardkrav spesielt knyttet til tunneler, oppdaterte erfaringsdata knyttet til midlertidig trafikkavvikling under anleggsgjennomføring samt nye sentrale føringer på tilrettelegging for dimensjonerende hastighet på 110 km/t.

Med bakgrunn i dette er Statens vegvesen nå i gang med en prosess der vi søker å redusere projektkostnaden for å komme så langt som mulig ned mot styringsmålet fastlagt av departementet. Kommunene har vært involvert i prosessen og vår ambisjon er å få til kostnadsutt som er mulig å gjennomføre innenfor den reguleringsplanen som har vært på høring og som er klar for sluttbehandling i kommunene. Dette for å holde maksimal framdrift. Hvis vi ikke greier å redusere projektkostnaden i tråd med fastlagt styringsmål, må Samferdselsdepartementet ta stilling om det skal fastsettes et nytt styringsmål. Aktuelle kostnadsreducerende tiltak er forenklinger i kryss og konstruksjoner samt tilkoblingsløsning for traseen helt i sør. Vår foreløpige vurdering er at det er mulig å redusere kostnaden til 4 400 mill. 2018-kr. Dette betyr en kostnadsøkning på 650 mill.kr som utgjør 17%. Kostnadsoverslaget på kommunedelplan skulle vere innenfor $\pm 25\%$.

Vurderte løsninger

Den godkjente kommunedelplanen gir rammene for det prosjektet Statens vegvesen har utarbeidet reguleringsplan for. Planen baserer seg på en nøktern standard basert på gjeldende vegnormaler. Den eneste endringen som er gjort, er helt sør ved Limavatnet/Bollestad der Statens vegvesen i samråd med kommunen og berørte etater har funnet fram til en betydelig kostnadsbesparende løsning ved å erstatte høgbrua over Limavatnet med fylling og ei kortere bru. Ved dette får en også håndtert noe av

masseoverskuddet fra den sørligste tunnelen, Risfjelltunnelen. Andre mer omfattende tiltak som er vurdert, er f. eks. å ta ut et av tunnellopene i den samme tunnelen men som etter en svært grundig gjennomgang av trafikkgrunnlaget viste seg å ikke være mulig. Et slikt grep ville også vært i strid med føringene fra Samferdselsdepartementet om gjennomgående 4-feltsveg. Å erstatte tunneler med daganlegg er også vurdert men forkastet grunnet betydelig negative konsekvenser for natur, landskap, ROS, kulturminner og nærmiljø. Foreløpige vurderinger er at behovet for et nytt styringsmål i høy grad er aktuelt.

Mulige mellomløsninger og kostnadsreduserende tiltak

En annen løsning som er vurdert er å dele prosjektet opp i flere utbyggingsfaser., der kostnaden med første utbyggingsstrinn vil være innenfor styringsmålet.

Utsetting av det ene tunnellopet i Risfjelltunnelen. Tiltaket er forkastet grunnet at en allerede i åpningsåret vil ha en trafikk tilnærmet kravet for 2 tunnellop.

Videre kunne en sett for seg å første bygge prosjektet fram til krysset på Figgjo og så videre sørover i en seinere utbyggingsetappe. En slik etappevis utbygging er forkastet fordi en med en slik løsning fremdeles ville sitte igjen med de miljø-, framkommelighets- og trafikksikkerhetsproblemene som dagens E39 gjennom Ålgård representerer og en ville ikke oppfylle vesentlige prosjektmål. En slik oppdeling ville også samlet sett fordyre prosjektet.

Vurdering av fravik fra vegnormal

I reguleringsforslaget har en med noen få unntak nøye fulgt kravene i gjeldende vegnormaler. I nord er det gjort et fravik i forhold til geometrikravene mellom Bogafjell og Hove for å kunne benytte den vegen som ligger der i dag som en del av ny 4-feltsveg og for å unngå nye, store inngrep i omgivelsene samt å bruke dagens kryss ved Bogafjell best mulig.

Mulige løsninger for finansiering av kostnadsøkninger

Det mest sannsynlige er at vi må tilbake til Samferdselsdepartementet og be om nytt styringsmål. Den økte kostnaden må så håndteres innenfor porteføljestyringen i den vedtatte bompengepakken for Nord-Jæren.

Jærlinjens mulige konsekvenser for E39 Hove–Ålgård

Utgår etter anbefaling om indre trase.



Forslag til arbeidsplan Handlingsprogram 2019-2022

Vinter/Vår 2018

Februar	Mars	April/Mai
• Sekretariatet jobber med utkast til handlingsprogram (HP) • Faggruppene (sykkel, gange, kollektiv, miljø trafiksikkerhet og kommunikasjon) jobber med innspill til HP • Adm.koordineringsgruppe drøfter ambisjonsnivå og utforming av HP • Arbeidsplan legges fram for styringsgruppen i møtet 8. Mars. • Ukentlige møter sekretariatet med bistand fra RFK og SVV • 23. Februar møte i AdmK • 8. Mars møte i styringsgruppen	• Faggruppene vurderer og gir innspill til tiltak i HP 2019-2022. Frist for innspill første runde 16. Mars. • Sekretariatet og adm.koordineringsgruppe vurderer innspill og innhold i HP. • Første utkast HP 2019-2022 klar 6. April (sendes AdmK før ferien 28. Mars) • Første utkast til HP legges fram for styringsgruppen i møtet 13. April 2018. • Saksdokument sendes styringsgruppen 6. April. • Ukentlige møter sekretariatet med bistand fra RFK og SVV • 5. April møte i AdmK • 13. April møte i styringsgruppen	• Sekretariatet jobber videre med HP basert på innspill fra styringsgruppen. • Endelig forslag til HP 2019-2022 behandles i styringsgruppen i møtet 4. mai. • Saksframlegg (felles) utarbeides. • Ukentlige møter sekretariatet med bistand fra RFK og SVV • 25. April møte i AdmK • 4. mai møte i styringsgruppen

Juni	August
• Kommunene og fylket behandler endelig handlingsprogram • RFK og kommunene behandler HP politisk • 12-13 Juni. Fylkestinget RFK • 14. Juni. Kommunestyret i Sola • 18. Juni Bystyrer i Stavanger og Sandnes • 21. Juni. Kommunestyret i Randaberg • 01. Juni møte i AdmK • 14. Juni møte i styringsgruppen	• 17. August møte i AdmK • 30. August møte i styringsgruppen

Milepæler for styringsgruppen i arbeid med handlingsprogram 2019-2022

