



BYPAKKE NORD-JÆREN

Styringsgruppemøte Bypakke Nord Jæren

13. april 2018

Møtetidspunkt: 13. april 2018, kl. 0730 - 0930
Møtested: Rogaland fylkeskommune
Møterom: Fylkesutvalgssalen

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 17/2018 Referat fra forrige møte 8. mars 2018
- Sak 18/2018 Kostnadsreduksjoner i Bussveien og i riksvegprosjektene
- Sak 19/2018 Kollektivfelt Asser Jåttens veg til Solasplitten
- Sak 20/2018 Forslag til Årsbudsjett 2019 Bypakke Nord-Jæren
- Sak 21/2018 Status kommunikasjon
- Sak 22/2018 Eventuelt

Sak 17/2018 Referat fra forrige møte 8. mars 2018

Se **vedlegg 1**.

Forslag til vedtak:

Referat godkjennes

Sak 18/2018 Kostnadsreduksjoner i riksvegprosjektene og i Bussveien

I forrige styringsgruppemøte 8. mars ble det bedt om at Bussveien og riksvegprosjektene presenterer en plan for hvordan arbeidet med kostnadsreduksjoner legges opp videre. I tillegg skulle det leveres et grunnlag for overordnede føringer for kostnadsreduksjoner i de nevnte prosjektene. Statens vegvesen har levert ett notat som omhandler riksvegprosjektene og prosess for mulige kostnadskutt.

Se **vedlegg 2** E39 Smiene – Harestad, E39 Ålgård – Hove og Rv. 509 Transportkorridor vest (TKV) **ETTERSENDES**

Rogaland fylkeskommune, Statens vegvesen, Kolumbus og kommunene har levert ett notat som omhandler kostnadsreduksjoner i Bussveien - rammeverk/sak tidsplan og overordnede føringer.

Se **vedlegg 3** Bussveien

E39 Smiene – Harestad

Statens vegvesen la 15. juni 2017 frem en anbefaling om kort kulvert på Tasta, for å få til en nødvendig kostnadsreduksjon, slik at prosjektkostnadene er i tråd med forslag til Nasjonal Transportplan 2018-2029 og Bypakke for Nord-Jæren. Dette ble behandlet i Kommunalstyret for byutvikling i Stavanger. KBU vedtok at det er en forutsetning med lang kulvert på Tasta og ba Statens vegvesen utarbeide reguleringsplan i tråd med plan 127k og forprosjektet i reguleringsprosessen.

Med bakgrunn i styringsgruppen for Bypakke Nord-Jæren sitt krav om ny gjennomgang av kostnadene til alle prosjektene i Bypakke Nord-Jæren legges saken om kostnadskutt for E 39 Smiene – Harestad på ny fram til politisk behandling i Stavanger kommune. Dette skjer gjennom følgende behandlinger:

- Kommunalstyret for byutvikling 19. april 2018
- Bystyret 28. mai 2018

I vedlagte notat (vedlegg 2) redegjøres det for mulige scenarier for prosjektet.

E39 Ålgård – Hove og Rv. 509 Transportkorridor vest

Statens vegvesen søker å redusere prosjektkostnadene for begge prosjektene for å komme så langt som mulig ned mot styringsmåla fastlagt av departementet og kostnad fastsatt i Bypakke Nord-Jæren. Ambisjonen for E39 Ålgård – Hove er å få til kostnadskutt som er mulig å gjennomføre innenfor den reguleringsplanen som har vært på høring og som er klar for sluttbehandling i kommunene. For rv. 509 Transportkorridor vest er ambisjonen å få til kostnadskutt som er mulig med minst mulig behov for reguleringsendringer.

SVV sine foreløpige vurderinger viser at det med høy grad av sannsynlighet ikke er mulig å komme ned i ramme som er fastsatt for E39 Ålgård – Hove, men at det bør være mulig i prosjektet rv. 509 TKV.

Aktuelle kostnadsreduksjoner for begge prosjektene er presentert i notatet. Det legges opp til en kort orientering fra Statens vegvesen i møtet.

Tidsplanen som er framlagt i notatet legger opp til å presentere forslag til kostnadsreduksjoner i styringsgruppens møte 14. juni.

Bussveien

Bussveienprosjektet ser behov for å avgrense arbeidet for å gjøre det kapasitetsmessig mulig å gi et grunnlag for beslutning i styringsgruppen sitt møte i juni. Den pågående prosessen gir forsinkelser for planleggingen av Bussveien. Tydelige avklaringer på overordnede føringer er derfor svært viktig å få på plass for å sikre videre framdrift i planleggingen.

Prosjektet foreslår, og redegjør for, følgende overordnede føringer som anbefales lagt til grunn for videre arbeid med kostnadsreduksjoner:

1. Tolkning av konverteringsvedtaket bør revideres til å være at Bussveien ikke skal etablere nye hinder for konvertering til bybane.
2. Det er viktig å opprettholde prioriteringen av korridor 1 som den viktigste korridoren i Bussveien. For korridor 1 legges derfor følgende rammer til grunn for det videre arbeidet:
 - 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.
 - c. Det gjøres en særskilt vurdering på om det på deler av traseen er mulig å sikre en presis bussvei ved å nyttiggjøre seg dagens trase ved bruk av minimale inngrep.
3. Det iverksettes arbeid med å vurdere konsekvenser og kostnadsreduksjoner ved et revidert ambisjonsnivå for Bussveien i korridor 2, 3 og 4.

Det legges opp til en kort orientering fra Rogaland fylkeskommune i møtet.

Tidsplanen som er framlagt i notatet legger opp til å presentere forslag til kostnadsreduksjoner i styringsgruppens møte 14. juni.

Sekretariatets vurdering:

Sekretariatet påpeker at det er avgjørende at kostnadsreduksjonene for riksvegprosjektene og Bussveien må være klar til juni for å holde framdrift. Prosessen vil kreve god koordinering på tvers mellom partene og internt hos partene. Dette krever at det prioriteres nødvendige ressurser for å holde tidsplan. Sekretariatet mener at det bør utpekes en ansvarlig for riksvegprosjektene og en ansvarlig for Bussveien som sekretariatets kontaktpersoner, for å sikre at tidsplan og et omforent administrativt grunnlag leveres til styringsgruppens møte 14. juni.

Forslag til vedtak:

Det skal skje en videre gjennomgang av Bussveien og riksvegprosjektene med sikte på kostnadsreduksjon basert på føringer gitt i møtet. Tidsplaner med innhold foreslått i notatene legges til grunn. Konsekvensene og resultatene av gjennomgangen skal behandles i styringsgruppen 14. juni. I møtet 4. mai skal det fremlegges en status for arbeidet.

Håndtering av endringer i kostnader og i framdrift for prosjektene er porteføljestyring, og må reflekteres i handlingsprogrammet.

Sak 19/2018 Kollektivfelt Asser Jåttens veg til Solasplitten

Statens vegvesen foreslår å bygge et avkjøringsfelt for kollektivtrafikk på vestsiden av E39 (sørgående felt) samtidig med bygging av Sykkelstamvegen på en 1700 meter lang strekning fra Asser Jåttens veg til Solasplitten og inn til bussvegen på Forus. Tiltaket er byggeklart. Det krever ikke grunnerverv, er ferdig regulert både i Sola og Stavanger og er ferdig prosjektert. Byggherreoverslaget er på 34 mill. kr (ekskl. prosjektering, inkl. mva og 5% usikkerhet). Se mer informasjon fra Statens vegvesen i **vedlegg 4**.

Kontrakt for bygging av Sykkelstamvegen på strekningen ble nylig lyst ut og Statens vegvesen anbefaler å benytte opsjonen som ligger inne i anbudet og bygge avkjøringsfelt for kollektivtrafikk til Forus samtidig med bygging av Sykkelstamvegen på strekningen Asser Jåttens vei – Solasplitten.

Busser i sørgående retning vil med dette tiltaket kunne kjøre av fra motorvegen og slippe å stå i den samme køen som bilene og få en direkte føring inn til bussveien på Forus. Rogaland fylkeskommune har anslått at man med dette tiltaket vil kunne spare driftsutgifter for buss i størrelsesorden 15 mill. kr i året. Dersom man benytter opsjonen og bygger avkjøringsfeltet samtidig med Sykkelstamvegen, vil man kunne få 1700 meter kollektivfelt for 34 mill. kr. Sett i lys av de store innsparingene på driften, vil tiltaket ha stor nytte. Feltet vil kunne stå ferdig innen sommeren 2019.

I den gjeldende Byvekstavtalen er det avsatt midler (statlig bidrag på 1,3 mrd. kr i avtaleperioden) til fremkommelighetstiltak for kollektivtrafikk, sykling og gåing som bidrar til å oppfylle målet i byvekstavtalen. Denne aktuelle delstrekningen mellom Asser Jåttens veg og Solasplitten er en del av prosjektet E39 Kollektivfelt Schancheholen – Solasplitten som er foreslått som et aktuelt tiltak i avtalens vedlegg 2.

Sekretariatet og administrativ koordineringsgruppe anbefaler at det prioriteres byvekstavtalemidler til dette tiltaket, og at de 34 mill. kr legges inn grunnlag for statsbudsjett 2019 og i bypakkens årsbudsjett for 2019.

Forslag til vedtak:

Styringsgruppen ber om at Statens vegvesen benytter opsjonen som ligger inne i anbudet og bygger avkjøringsfelt for kollektivtrafikk til Forus samtidig med bygging av Sykkeltamvegen på strekningen Asser Jåttens vei – Solasplitten. Det prioriteres byvekstavtalemidler til dette tiltaket og de 34 mill. kr legges inn i grunnlag for statsbudsjett 2019 og i bypakkens årsbudsjett for 2019.

Sak 20/2018 Forslag til Årsbudsjett 2019 Bypakke Nord-Jæren

Basert på innspill fra partene i bypakken legger sekretariatet frem et førsteutkast til Årsbudsjett for 2019. Se **vedlegg 5**. Årsbudsjettet legger opp til et behov for ca. 1,2 milliarder kroner i 2019. Dette er et betydelig lavere beløp enn det som var lagt inn i Handlingsprogram 2018 – 2021. Statens vegvesen har justert sine prognoser for Sykkeltamvegen og Bussveien. Det oppgis ulike årsaker til redusert behov for midler i 2019. Dette blir redegjort for i vedlegget.

Sekretariatet presenterer av den grunn et årsbudsjett som ligger lavere enn forventede finansielle rammer som er estimert til nærmere to milliarder kroner i 2019. I tillegg er overførte bompengemidler fra dagens bompakke disponible. Sekretariatet forventer imidlertid økt finansielt behov fra 2020 når flere av de store prosjektene er i full gang.

Årsbudsjettet som legges frem er ellers i tråd med, og innenfor rammene, som er satt i gjeldende handlingsprogram. Sekretariatet ber styringsgruppen ta stilling til videre behov for politisk behandling i fylkesting, by- og kommunestyre.

Forslag til vedtak:

Styringsgruppen ber sekretariatet jobbe videre med Årsbudsjett 2019 basert på innspill gitt i møtet. Endelig forslag til årsbudsjett behandles i neste styringsgruppemøte 4. mai.

Sak 21/2018 Status kommunikasjon

Styringsgruppa ba i sist møte om en vurdering av nytt navn for Bypakke Nord-Jæren. Sekretariatet har innhenta erfaringer fra andre bypakker, sett på fordeler og ulemper og vurdert et eventuelt navnebytte for Bypakke Nord-Jæren.

Bypakke Nord-Jæren er en del av byvekstavtalen for Nord-Jæren, en avtale som også består av prosesser og tiltak på arealplan og mobilitet. Sammen skal disse prosessene sikre nullvekstmålet for byområdet på Nord-Jæren. Bypakken legger til rette for mange bærekraftige, miljøvennlige reiser, men arbeidet med å endre holdninger og påvirke atferd for å få flere til å gå, sykle og reise kollektivt

er lagt på siden av Bypakken. Oppdraget med mobilitet er gitt til Kolumbus i form av Mobilitetspakken. I fylkestinget i juni 2017 ble det understreket i vedtaket å skille Bypakken fra mobilitetsarbeidet, for å unngå assosiasjon mellom restriktive tiltak (bompenger) og mobilitetstiltak som skal oppleves som positive tiltak og tilbud.

I andre bypakker i landet er mobilitetsarbeidet tett sammenkoplet med bypakke-arbeidet, som for eksempel Miljøpakken i Trondheim. I Bergen er Miljøløftet navnet på byvekstavtalen. På Nord-Jæren har ikke sammenhengen mellom bypakke og mobilitet vært tydelig. Selv om Mobilitetspakken får midler fra byvekstavtalen til å drive fram gode, positive tiltak for å få folk til å endre reisevaner, og Bypakken er en del av samme avtale, er de to pakkene skilt fra hverandre. Sekretariatet ser at det har kommunikasjonsutfordringer for Bypakken, når mobilitetstiltakene ikke skal kobles til bypakkearbeidet, og tror dette er noe av årsaken til at bypakke-navnet er vanskelig å kommunisere.

Sekretariatet har god dialog og faste møter med Mobilitetspakken, og begge parter ser viktigheten av å kommunisere godt sammen. Mobilitetspakken har en administrativ styringsgruppe, uten en formell kobling til Bypakken. For at Bypakkens styringsgruppe skal ha bedre kontakt og kjennskap til det gode arbeidet som Kolumbus allerede driver, er det behov for å koble arbeidene bedre sammen? Siden vedtaket i fylkestinget er tydelig på å skille de to pakkene, må en vurdere hvilket handlingsrom en har.

Etter en totalvurdering slik situasjonen er i dag, først og fremst med tanke på den manglende koblingen til mobilitet, men også på kostnader, ressursbruk, tidsaspekt og allerede god kjennskap til bypakke-navnet i offentligheten, anbefaler sekretariatet at navnet Bypakke Nord-Jæren består. Sekretariatet mener at det eventuelt kan legges til et slagord, eller undertittel, for Bypakke Nord-Jæren. Det er enkelt å få til, kan brukes i allerede etablerte kanaler og profil, og det er godt egnet til å kommunisere hva Bypakken handler om.

Det gis en orientering om denne saken i møtet. I tillegg orienteres det kort om markering av et sykkelprosjekt på Viste like før påske. Sekretariatet presenterer forslag til flere aktiviteter, blant annet i forbindelse med sykle til jobben-aksjonen i april.

Forslag til vedtak:

Tas til orientering. Styringsgruppen ber sekretariatet jobbe videre med kommunikasjonstiltak basert på innspill gitt i møtet.

Sak 22/2018 Eventuelt

VEDLEGG 1



BYPAKKE NORD-JÆREN

Styringsgruppe for Bypakke Nord-Jæren

Referat 8. mars 2018

Møtetidspunkt	Torsdag 8. mars 2018	10.45 – 13.15
Møtested	Harestad skole	
Møterom		

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
Jernbanedirektoratet	Trond Høyde og Lars Chr. Stendal	Anita Skauge

I tillegg møtte: Tone Oppedal, Tina Jacobsen, Irene Hegre, Helge Ytreland, SVV, Gunn Jorunn Aasland og Ellen Thoresen Stavanger kommune, Kristin Barvik Sandnes kommune, Arve Nyland, Sola kommune, Magne Fjell Randaberg kommune, Gottfried Heinzerling, Marie Koch Singelstad, Vegard Thise, Frank Michael Mortensen, Terese Haaland RFK, Erik Cockbain Fylkesmannen, Anita Egeli, Leif Arne Moi Nilsen, Anne Woie, Kjersti Sandvik Bernt, Eya Salmi og Stine Haave Åsland Sekretariat Bypakke Nord-Jæren.

Stavanger Aftenblad, NRK Rogaland, Rogalands avis

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

Randaberg kommune savner at det i referatet under sak 2/2018 står noe om det som diskusjonen vedrørende innfartsparkering. Kommunen ønsker at dette framgår i vedtaket.

Vedtak:

Referat godkjennes, med endring beskrevet over.

Sak 10/2018 Evaluering Politisk dialogmøte 22. februar 2018

Evaluering av møtet er sendt ut til deltakerne, men frist for å svare er ikke gått ut. Styringsgruppen var godt fornøyd med innhold og gjennomføring av møtet i Sandnes. Styringsgruppen mener de politiske dialogmøtene er viktige og ønsker å gjennomføre tilsvarende møter i tiden framover. Det legges opp til to møter – ett før sommeren og ett rundt oppstart av bompengeneinnkreving i oktober 2018. Det er ønskelig at det første møtet planlegges med tema:

- Regionalplan Jæren – Arealutvikling langs Bussveien
- Status for Bypakke Nord-Jæren og Mobilitetspakken

Styringsgruppen ga ellers vekt på at det er viktig med god invitasjonsutforming og at invitasjon sendes ut bredt.

Styringsgruppen ber i tillegg om at sekretariatet vurderer gjennomføring av folkemøter.

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. Sekretariatet presenterte dette i møtet. Styringsgruppen mente at kommunikasjonsplanen er et godt grunnlag og har i seg mye av det som er viktig for arbeidet framover. Styringsgruppen hadde imidlertid noen innspill til noen av punktene i planen og ba sekretariatet ta dette med seg videre.

Det ble påpekt at navnet «Bypakke Nord-Jæren» er krevende å kommunisere. Miljødimensjonen i navnet mangler i navnet ref. andre byer. Styringsgruppen ønsker en vurdering av navnebytte og ber sekretariatet komme tilbake med en sak til neste styringsgruppemøte.

Stavanger kommune ønsker å ta initiativ til å arrangere en samling der samarbeidsparter i byområdet inviteres. Sekretariatet bes planlegge dette i samarbeid med ordførers kontor. Det ble gitt noen innspill til aktuelle deltakere som tas med videre i planleggingen.

Ordførerne la ellers vekt på at de ønsker å stille opp på arrangementer/stunts og andre tiltak framover.

Vedtak:

Tas til orientering. Sekretariatet jobber videre med kommunikasjonsplan og kommunikasjontiltak basert på innspill gitt i møtet.

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

Sekretariatet orienterte om avvikling av dagens bompakke og konsekvenser for overføring av midler til bypakken. Bindingene håndteres i kommende revisjon av handlingsprogram for bypakken.

Vedtak:

Tas til orientering

Sak 13/2018 Felles driftsstrategi hovedsykkelnett Nord-Jæren

Faggruppe sykkel orienterte i møtet. Styringsgruppen er positive til initiativet og at det stilles spørsmål om en mer detaljert sak skal komme tilbake til styringsgruppen.

Det ble presisert at det ikke er avsatt midler til drift sykkelveg i bypakken. Finansiering blir derfor en budsjettsak hos hver av partene.

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. Sekretariatet, Statens vegvesen og Rogaland fylkeskommune redegjorde for den gjennomførte kostnads gjennomgangen og grunnlaget som var vedlagt saken.

Til neste styringsgruppemøte 13. april ønskes det at det presenteres en plan for hvordan arbeidet med kostnadsreduksjoner legges opp videre. I tillegg skal det leveres et grunnlag for overordnede føringer for Bussveien og riksvegprosjektene.

Vedtak:

Rapportene vedlagt saken tas til orientering. Prosjektene som fremgår av stortingsproposisjonen skal gjennomføres. Det arbeides ellers videre ut i fra føringer gitt i møtet.

1. Hovedlinjene for Bussveien ligger fast, inkludert strekning og omfang.
2. Riksvegprosjektene skal gjennomføres.
3. De økonomiske rammer som lå til grunn for stortingsbehandlingen ligger fast.
4. RFK har prosjekteieransvar for Bussveien og dermed ansvar for at det planlegges og bygges ut innenfor de vedtatte rammer. I den sammenheng forutsetter et nært samarbeid med kommunene og Statens vegvesen.
5. Det skal skje en videre gjennomgang av Bussveien og riksvegprosjektene med sikte på kostnadsreduksjon. Konsekvensene av gjennomgangen skal behandles i styringsgruppen. I den sammenheng foretas en vurdering/gjennomgang av de overordnede forutsetninger for Bussveien f.eks.; fremkommelighet, konvertering og bredde med videre.
6. Håndtering av endrede kostnader er porteføljestyring, og må reflekteres i handlingsprogrammet.

Sak 15/2018 Handlingsprogram 2019 – 2022

Handlingsprogram for bypakken 2019 – 2022 vurderes først revidert til høsten 2018. Arbeidet med kostnadsreduksjoner har første prioritet. Styringsgruppen ber derfor sekretariatet om å forberede et grunnlag for hva som skal bygges i 2019 slik at det kan behandles i kommunene og i fylket før sommeren. Dette blir grunnlag til statsbudsjett og kommunale budsjettprosesser.

Vedtak:

Styringsgruppen ber sekretariatet jobbe videre med budsjettgrunnlag for 2019 og forberedelser til handlingsprogramrevisjon basert på innspill gitt i møtet.

Sak 16/2018 Eventuelt

Ordfører Kristine Enger fyller 50 år 18. mars. Vegdirektøren overrakte en oppmerksomhet til henne på vegne av styringsgruppa.



Statens vegvesen

Notat, 2018-04-09

Gjennomgang av riksvegprosjektene i Bypakke Nord-Jæren; E39 Smiene – Harestad, E39 Ålgård-Hove og rv.509 Transportkorridor vest

Generelt:

Notatet er utarbeidet som en orientering til styringsgruppen om status på riksvegprosjektene i Bypakke Nord-Jæren. Notatet vil ta for seg prosjekta E39 Smiene – Harestad, E39 Ålgård –Hove og rv.509 Transportkorridor vest med hovedfokus på prosjektkostnader.

Viser til tidligere diskusjoner om saken samt problemstilling knyttet til formell budsjettavklaring for å kunne bruke midler på de aktuelle prosjektene.

Slik vi har oppfattet «bestillingen» og forventningene fra bypakke Nord-Jæren, skal vi søke å klargjøre de nevnte prosjektene for gjennomføring slik at det er mulig å starte prosjektene med bompeng-/lånefinansiering eventuelt forskottering, selvsagt under forutsetning av at prosjektene prioriteres for dette i handlingsprogrammet for Bypakken.

Spesielt/prosjektene:

E39 Smiene-Harestad:

Da kommunedelplanen for E 39 Smiene – Harestad ble fremlagt, ble det lagt fram to alternativer, et med kort kulvert og et med lang kulvert på Tasta. Alternativet med lang kulvert ble vedtatt, mot Statens vegvesen sin anbefaling (Statens vegvesen anbefalte alternativet med kort kulvert på Tasta). Kommunedelplan ble vedtatt 10.12.2012, plan 127K for E39 Smiene-Harestad.

E39 Smiene-Harestad ble delt i to reguleringsplaner, en for Harestadkrysset og en for Smiene-Harestad.

- Reguleringsplanen for E39 Harestadkrysset, plannr. 2013002, ble vedtatt i Randaberg kommune 10.09.2015.
- Reguleringsplanen for E39 Smiene-Harestad, plannr. 2014005 i Randaberg kommune og plannr. 2551 i Stavanger kommune, ble det varslet oppstart på 21.08.2014.

I perioden etter at kommunedelplanen ble vedtatt har det kommet nye krav til utforming av tunneler/kulverter. Det stilles strengere krav til avstand fra kryss og fram til tunnelportal enn tidligere. Avstand fra kulvertåpning til start retardasjonsfelt/slutt akselerasjonsfelt skal ha en lengde lik stoppsikt. Stoppsiktlengden for E39 gjennom Tasta er ca. 150 meter. Begrunnelsen for innskjerpingen er bl.a. trafiksikkerhet foran tunnelmunninger, der trafikk flettes inn og ut av en veg. Det er også behov for å kunne lede trafikken fra et felt til et annet dersom et tunnelløp må stenges, enten som følge av planlagt drift og vedlikehold, eller som følge av uønskede hendelser eller ulykker, slik at en kan opprettholde trafikken med redusert hastighet, og unngår stengning av tunnelen/kulverten og omkjøring andre veger.

Kommunedelplanen for E39 Smiene-Harestad tilfredsstiller ikke det nye stoppsiktkravet mellom av- og påkjøringsramper og kulvertportaler, da kulverten var strukket så langt som mulig mellom kryssene i sør og i nord. En viktig del av forprosjekt ble å se på hvordan nye stoppsiktkrav kunne ivaretas. Gjennom en omfattende og tidkrevende reguleringsprosess ble det utarbeidet og anbefalt et nytt og forbedret alternativ, som innebærer senkning av E39 og kulverten, 6 felt i kulverten, ny løsning for krysset på Tasta og omlegging Eskelandsveien. Disse endringene ville gi en bedre løsning både for E39 og omgivelsene. Statens vegvesen utarbeidet derfor ett reguleringsplanforslag for plan 2251 E39 Smiene - Harestad basert på forbedret såkalt alternativ 5.

Planforslag pr. juni 2016:



I planfasen ble det som vanlig gjennomført et kostnadsoverslag (Anslag). Dette viste en total prosjekt-kostnad på 3627 mill.kr (2016-kr.). Dette var 427 mill.kr høyere enn den rammen som var satt for prosjektet i St.prp. 47S (2016-2017) om Bypakke Nord-Jæren. Prosjektarbeidet og slutføringen av reguleringsplanen ble derfor stanset opp for å vurdere hva man kunne gjøre for å redusere kostnadene.

Det ble satt i gang en prosess for å vurdere ulike kostnadsreducerende tiltak. Det ble raskt klart at alternativer som kunne gi kostnadsreduksjon ville ha store konsekvenser i forhold til innhold i planen. Ulike alternativer ble vurdert, bla ingen eller kort kulvert på Tasta, ikke kryss på Tasta, ikke bru sør for Høyesvingen, ingen omlegging av Eskelandsveien, gå tilbake til mindre gunstig geometri for E39 horisontal og vertikalt og i større grad benytte eksisterende E39 til lokalveg forbi Høyesvingen, løfte Finnestadkrysset for å redusere masseuttak, m.fl.. Det er også vurdert muligheter for å plassere større mengder masser innenfor planens område, slik at behovet for massetransport blir mindre.

I alt ble 7 alternativer, og kombinasjoner mellom dem vurdert.

Flere av endringene ville ikke gi den ønskede økonomiske besparelse, og noen av endringene vil være vanskelige å gjennomføre. En kombinasjon av endringer som vil kunne gi den ønskede besparelse på ca. 427 millioner kr og som man ønsket å jobbe videre med, var:

- 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 Høyesvingen, 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, men da de monner i liten grad er de ikke vurdert som aktuelle. Eksempler på dette er å redusere sykkelveger med fortau til vanlig gang/-sykkelveg, dvs 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 vurdert å ta bort Tasta gangbro, og lage en kobling over kulverten. 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 for å dra av- og påkjøringsfelt gjennom kulverten. Da må kulverten bygges med 6 felt. Det vil medføre at kostnadene øker.

Planforslag med kort kulvert:



Den viktigste konsekvensen av nytt planforslag er knyttet til noe større barrierevirkning som følge av kortere kulvert, noe mer arealbeslag til landbruk (171 daa vs. 165 daa) og noe mer arealbeslag til friområder (57 daa vs. 52 daa). Økt støy kompenseres med mer støyskjerming i form av skjermes og lokale fasadetiltak.

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

Kommunalstyret for byutvikling vedtok i stedet følgende:

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

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

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

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

Anbefalt alternativ legges til grunn for det videre arbeidet med reguleringsplanen. Det utredes om heving av Finnestadkrysset gjør det mulig å opprettholde en kryssingsmulighet for gange og sykkel (undergang) i Ryggveien.

Opparbeidelse og utbedring av Grødemveien med G/S-vei og Grødemveien kryss Torvmyrveien, innarbeides som rekkefølgekrav i reguleringsplan for Smiene-Harestad.

Med bakgrunn i styringsgruppen for Bypakke Nord-Jæren sitt krav om ny gjennomgang av kostnadene til alle prosjektene i Bypakke Nord-Jæren legges saken om kostnadsutt for E 39 Smiene – Harestad på ny fram til politisk behandling i Stavanger kommune. Dette skjer gjennom følgende behandlinger:

- Kommunalstyret for byutvikling 19. april 2018
- Bystyret 28. mai 2018

E39 Ålgård – Hove:

Fra kommunedelplanen (KDP) har prosjektet en projektkostnad på 3,748 mrd. 2018-kr. Projektkostnaden i KDP var beregnet med en usikkerhet på 25%. Denne projektkostnaden er den som er lagt til grunn i Bypakken på Nord-Jæren (St. prp. 47S (2016-2017), 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 4,900 mrd. 2018-kr. Opprinnelig projektkostnad inkl. påslag for 25% usikkerhet gir en projektkostnad på ca. 4,685 mrd. 2018-kr. Det nye overslaget ligger rundt 215 mill. kr høyere enn dette og 1152 mill. kr høyere enn styringsmålet som er satt til 3748 mill. 2018-kr.

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 i gang med en prosess der vi søker å redusere prosjekt-kostnaden 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 kostnadsreduserende tiltak er forenklinger i kryss og konstruksjoner samt tilkopplingsløsning for traseen helt i sør. Konkrete kuttforslag som nå detaljeres og implementeres i reviderte prosjekttegninger/-plan:

- Reduksjon av dimensjonerende hastighet fra 110 til 90 km/t for hele prosjektet
- Forenkling av kryss på Figgjo der sørvendte ramper tas ut
- Forenkling av kryss ved Bråstein der bl. a. bruløsninger for mer omfattende kryss for kopling mot ny tverrforbindelse mot Jæren tas ut. Kan etableres på et senere stadium.
- Forenklinger/endringer på en rekke mindre konstruksjoner
- Innkortning av innfasing av nytt prosjekt mot eksisterende veg i sørenden av prosjektet

Foreløpige vurderinger er at behovet for et nytt styringsmål er aktuelt.

Aktiviteter og framdrift:

Mars/April 2018: Detaljering av aktuelle kostnadsutt og justering av tekniske planer/mengder

April/Mai 2018: Kvalitetssikring av kostnader inkl. nytt Anslag for «revidert» prosjekt

Juni 2018: Presentasjon av foreslåtte kostnadsutt og «revidert» prosjekt for S-gruppe Bypakken

September 2018: Planvedtak på reguleringsplan i Gjesdal og Sandnes kommuner.

Deretter kan KS2-prosessen for dette prosjektet starte. 2019 og første del av 2020 kan brukes til grunnverv og konkurranseforberedelser med mulig anleggsstart 2. halvår 2020 forutsatt at prosjektet blir prioritert i porteføljestyringen i Bypakken inkludert mulig lånefinansiering slik Stortinget åpnet for ved sluttbehandlingen av NTP.

Underveis avholdes samarbeidsmøter med berørte kommuner og sektoreter for å sikre god involvering av disse.

Rv 509 Transportkorridor vest:

Prosjektet er tidligere beregnet med en prosjektkostnad på 2,9 mrd. kr. Det understrekes at dette er en prosjektkostnad eksklusiv krysset i Sundekrossen. 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). Samferdselsdepartementet har videre i forbindelse med NTP 2018-2029 fastlagt et styringsmål for prosjektet på 2,935 mrd. kr (restbeløp som gjenstår etter at den ferdig bygde strekningen mellom Sømmevågen og Sør-Tjora er trukket i fra, ca 260 mill kr pt).

Statens vegvesen har utarbeidet et nytt kostnadsoverslag der også krysset i Sundekrossen er tatt med. Dette overslaget viser en prosjektkostnad på 3,564 mrd. kr. Det nye overslaget ligger altså rundt 630 mill. kr. høyere enn det fastsatte styringsmålet. Årsaken til dette skyldes oppdaterte erfaringsdata knyttet til de store konstruksjonene, grunnerverv, midlertidig trafikkavvikling under anleggs-gjennomføring samt at en har fått med det omfattende krysset i Sundekrossen i kostnadsoverslaget.

Med bakgrunn i dette er Statens vegvesen i gang med en prosess der vi søker å redusere prosjekt-kostnaden 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 av større konstruksjoner som hovedbrua over Hafsfjord samt kryssløsninger. Foreløpige vurderinger er at det bør være mulig å nå styringsmålet. Konkrete kuttforslag som nå detaljeres og implementeres i reviderte prosjekttegninger/-plan:

- Endret og rimeligere ny hovedbru over Hafsfjord
- Forenkling av kryss i Kontinentalvegen til rundkjøring med spesielle prioriteringstiltak for buss
- Forenkling av kryss i Hagakrossen til rundkjøring med spesielle prioriteringstiltak for buss
- Forenkling av kryss i Sundekrossen til rundkjøring med spesielle prioriteringstiltak for buss
- Redusert grunnerverv som følge av mindre omfattende hovedkryssløsninger
- Forenklinger/endringer på en rekke mindre konstruksjoner

Aktiviteter og framdrift:

Mars/April 2018: Detaljering av aktuelle kostnadskutt. Justering av tekniske planer/mengder som inkluderer spesielle trafikktekniske vurderinger av sentrale kryss med tanke på framkommelighet for buss.

April/Mai 2018: Kvalitetssikring av kostnader inkl. nytt Anslag for «revidert» prosjekt

Juni 2018: Presentasjon av foreslåtte kostnadskutt og «revidert» prosjekt for S-gruppe Bypakken

Høst 2018 – sommer 2019: Endring av reguleringsplan som følge av nye, rimeligere konstruksjoner inkl. behandling av denne.

Høst 2019: KS2-prosess og oppstart grunnerverv.

Underveis i prosessen avholdes samarbeidsmøter med berørte kommuner og sektoretater for å sikre god involvering. Spesielt fylkeskommunen som ansvarlig for Bussvei-prosjektet. 2020 kan brukes til grunnerverv og konkurranseforberedelser med mulig anleggsstart ved årsskiftet 2020/2021 forutsatt at prosjektet blir prioritert i porteføljestyringen i Bypakken inkl. mulig lånefinansiering.

Videre framover:

Kostnadskutt aksepteres:

På E39 Smiene – Harestad kan Statens vegvesen fremme reguleringsplan med kort kulvert på Tasta, innenfor gjeldende budsjetttramme i Nasjonal transportplan. KBU i Stavanger kan vedta å legge ut planen på offentlig ettersyn, og kan deretter vedta reguleringsplanen. I Nasjonal transportplan 2018-2029 ligger prosjektet inne med midler fra 2018-2029 (annen finansiering) og med statlige midler i perioden 2024-2029. Bygging kan starte i 2024, eventuelt tidligere dersom man lånefinansierer prosjektet.

På E39 Ålgård – Hove er spørsmålet om det vil komme nytt styringsmål. Dersom ikke må diskusjonen omkring veglinje i dagen kontra tunnel tas opp på nytt. Ekspertvurderingen, som har hatt som oppgave å vurdere mulige kostnadskutt, har pekt spesielt på dette elementet. Den endelige kostnadsreduksjonen er pt. litt uklar, men sannsynlig vil overslaget gå ned.

På Rv509 Transportkorridor vest vil løsningene være knyttet mer til framkommelighet enn større fysiske endringer. I dette ligger det at veglinje og tekniske forhold som kryss mv. blir uendret, men utforming av konstruksjoner og kryss blir vurdert, samt at en tar bort kostnader knyttet til objekter som ikke er direkte relevant for vegetablering.

Kostnadskutt aksepteres ikke:

På E39 Smiene – Harestad kan Statens vegvesen fremme reguleringsplan med kort kulvert på Tasta, innenfor gjeldende budsjetttramme i Nasjonal transportplan og 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 at E39 Smiene-Harestad og dagstrekningen mellom Eiganestunnelen og Rogfasttunnelen vil ligge igjen med 2 felt og 50 km/t mens tunnelene bygges ut til 4 felt, med midtrekkverk og hastighet på 80-90 km/t. Selv om trafikken kan komme til å øke, vil ikke beboerne langs E39 på Tasta få nye støyskjermingstiltak. Uten kulvert, kort eller lang, vil barrierevirkningen av E39 på Tasta bestå.

Det er vedtatt reguleringsplan for Harestadkrysset. Dette krysset må bygges for å kunne knytte Rogfast til eksisterende E39 i Randaberg. Dersom det ikke blir planvedtak for E39 Smiene-Harestad, kan deler av midlene avsatt til E39 Smiene-Harestad i Nasjonal Transportplan 2018-2029, bli benyttet til å bygge Harestadkrysset, som en 1. etappe av utbyggingen, mens resterende midler i budsjettet kan bli omprioritert til andre prosjekter.

På E39 Ålgård – Hove vil vi prinsipielt legge fram forslag om ny styringsramme, dvs vårt syn er at å endre tunnelløsning til dagsone gir for mange uheldige følgekonskvenser. Dersom dette ikke blir tatt til følge må vi vurdere både tunnelløsningen, plassering og tall på kryss. Funksjonalitet til E39 som gjennomgående veg vil bli tatt i vare, men for Figgjo og Ålgård vil trafikken bli vist til kommunalt og fylkeskommunalt vegnett.

Notat BUSSVEIEN

Innledning

Til møtet i styringsgruppen for Bypakke Nord-Jæren den 8. mars ble det til sak «14/2018 Kostnader Bypakke Nord-Jæren» fremlagt to notater om Bussveien. Disse omhandlet kostnadsutviklingen for Bussveien, samt handlingsrommet for kostnadsstyring av Bussveien. Styringsgruppen fattet etter en grundig diskusjon følgende vedtak:

Rapportene vedlagt saken tas til orientering. Prosjektene som fremgår av stortingsproposisjonen skal gjennomføres. Det arbeides ellers videre ut i fra føringer gitt i møtet.

- 1. Hovedlinjene for Bussveien ligger fast, inkludert strekning og omfang.*
- 2. Riksvegprosjektene skal gjennomføres.*
- 3. De økonomiske rammer som lå til grunn for stortingsbehandlingen ligger fast.*
- 4. RFK har prosjekteieransvar for Bussveien og dermed ansvar for at det planlegges og bygges ut innenfor de vedtatte rammer. I den sammenheng forutsetter et nært samarbeid med kommunene og Statens vegvesen.*
- 5. Det skal skje en videre gjennomgang av Bussveien og riksvegprosjektene med sikte på kostnadsreduksjon. Konsekvensene av gjennomgangen skal behandles i styringsgruppen. I den sammenheng foretas en vurdering/gjennomgang av de overordnede forutsetninger for Bussveien f.eks.; fremkommelighet, konvertering og bredde med videre.*
- 6. Håndtering av endrede kostnader er porteføljestyring, og må reflekteres i handlingsprogrammet.*

I arbeidet mellom styringsgruppen sitt møte 8. mars og fram til skrivefrist til møtet 13. april har Rogaland fylkeskommune, Statens vegvesen, Kolumbus og kommunene diskutert innretningen på arbeidet. Arbeidet må avgrenses i form av noen overordnede føringer i april for å gjøre det kapasitetsmessig mulig å gi et grunnlag for beslutning i styringsgruppen sitt møte i juni.

Den pågående prosessen gir forsinkelser for planleggingen av Bussveien. Tydelige avklaringer på overordnede føringer er derfor svært viktig å få på plass for å sikre videre framdrift i planleggingen. Bussveien skal sammen med Jærbanen bli bærebjelken i transportsystemet på Nord-Jæren. Gjennom etablering av en bussvei som er presis, ofte og behagelig, bidrar Bypakke Nord-Jæren til et høyverdig kollektivtilbud som er med på å endre reisevaner og reisemønster i regionen. I den pågående prosessen mot et tilpasset ambisjonsnivå, er det helt nødvendig at Bussveien får en kvalitet som gjør at den når de mål som er fastsatt for prosjektet.

Overordnede føringer

Konvertering

Fylkestinget har lagt til grunn at hele Bussveien skal bygges slik at den kan konverteres til en bybane på et senere tidspunkt. Dette ble vedtatt den 11.12.12, sak 76/12, konseptvalgutredning for transportsystem på Nord-Jæren. Regjeringen Stoltenberg gav sin tilslutning til valg av en buss- og jernbanebasert videreutvikling av transportsystemet, men avgrenset konverteringskravet til strekningen Stavanger – Forus – Sandnes sentrum – Sandnes øst:

For utbygging av hovedtraseen for kollektivtrafikken mellom Stavanger, Forus, Sandnes og Sandnes Øst, legges det til rette for en mulig framtidig omlegging til bybane. For utbyggingen av Sandnes Øst, legges det til grunn at det etableres et høyverdig kollektivtilbud parallelt med utbyggingen av området.

Regjeringen har derimot ikke gitt noen definisjon av hvordan denne formuleringen skal fortolkes. I arbeidet med Bussveien har vedtaket frem til nå blitt tolket som at alle tekniske krav knyttet til en bybane skal følges, herunder kravet om rydding av infrastruktur i bakken. Det at det ryddes teknisk infrastruktur (vann, avløp, ledninger osv.) i bakken har innvirkning på kostnadene ved prosjektene, samt at det forlenger anleggstiden.

I 2016 ble det gjennomført ekstern kvalitetssikring (KS2) av Bypakke Nord-Jæren. Oslo Economics og Atkins anslå da kostnadene for konvertering til 400 millioner kroner (2016) eksklusive moms, noe som tilsvarer 500 millioner kroner (2016) med moms. Justert for inflasjon tilsvarer dette i dag cirka 520 millioner kroner (2018).

Det er ikke gjort nye vurderinger av hvorvidt dette anslaget er korrekt, men erfaringene fra de siste anslagsprosessene indikerer at tallet kan være høyere enn anslaget fra KS2-rapporten. I det innledende arbeidet med kostnader i Bussveien fremstod det allerede da som klart at dersom det skal reduseres kostnader i prosjektet bør tolkning av konverteringskravet stå svært høyt på listen over aktuelle tiltak. Slik konverteringskravet tolkes i dag medfører det økte kostnader, uten at det bidrar til måloppnåelsen i prosjektet.

Administrasjonene anbefaler derfor at konverteringskravet blir tolket på ny, og med en definisjon som sier at Bussveien ikke skal etablere nye hinder for konvertering. Det betyr blant annet at prosjektet ikke foretar rydding i veggrunnen utover de krav som stilles for etablering av veg. Det anbefales at denne tolkningen også gjøres gjeldende for ferdig regulerte prosjekt hvor det ikke er inngått kontrakt om utbygging. Det vil før sommeren, gitt at en ny tolkning legges til grunn, utarbeides en liste som konkret tar for seg de tekniske kravene som gjelder for Bussveien. Listen vil eksempelvis presisere at nye konstruksjoner (bru, undergang osv.) får bæreevne til å tåle en bybane, men at eksisterende konstruksjoner som kan benyttes ikke oppgraderes til samme standard. De kostnader knyttet til konvertering som nå ikke blir håndtert av Bussveien vil da måtte håndteres i forbindelse med en eventuell konvertering.

Revidert ambisjonsnivå og tilpasset bussvei

I notatet om handlingsrom for Bussveien lagt fram for styringsgruppen 8. mars 2018 ble det skissert en løsning hvor Bussveien bygges ut etter forskjellige standardkrav. Administrasjonen er opptatt av å presisere at alle strekninger på Bussveien skal gjøre nødvendige tilpasninger til området de går gjennom, og at det ikke er snakk om «en standard» som rulles ut, men at det åpnes for et redefinert ambisjonsnivå på deler av Bussveien.

Konkret anbefales det at korridor 2, 3 og 4 vurderes for et revidert ambisjonsnivå, med utgangspunkt i at Bussveien skal velge løsninger som sikrer en presis fremkommelighet og støtter opp om nullvekstmålet. Det vises til omtalene av korridorene lenger ned i teksten for nærmere spesifikasjoner.

Holdeplasser

Holdeplassene «Den røde tråden» ble valgt som holdeplasser for Bussveien etter en internasjonal designkonkurranse. Holdeplassene i Bussveien skal skille seg ut fra de øvrige holdeplassene i regionene for å identifisere Bussveien og samtidig underbygge merkevaren. Holdeplassene skal dessuten bidra til bedre beskyttelse mot vær og vind i forhold til det som er dagens standard på holdeplasser i regionen.

Det har vært gjennomført en klimatesting av «Den røde tråden» som konkluderer med at holdeplassen i marginal grad gir bedre beskyttelse mot vær og vind enn dagens løsninger, samtidig som holdeplassene har en høyere kostnad.

Administrasjonene er enige i at det er viktig at leskurene på Bussveien tilbyr bedre klimabeskyttelse enn dagens leskur gjør, og at det bør være en identifiserende faktor på/ved holdeplass. Det er likevel ikke nødvendigvis slik at det er leskurets utforming som må være den identifiserende faktoren. På den bakgrunn anbefales det at det settes i gang et arbeid med en alternativ utforming av leskur og holdeplass, hvor målet er å gi en bedre klimabeskyttelse enn dagens løsning, samtidig som det finnes et identifiserende element på/ved holdeplass. Det legges til grunn at skuret skal kunne installeres og driftes ved hjelp av reklameavtalen.

Dette innebærer at «den røde tråden» ikke legges til grunn for det videre design av holdeplasser i Bussveien.

Bredde

Bussveien har i dag en bredde fra 7 meter på det smaleste til rett over 40 meter på det bredeste. Bussveien tilpasser seg byen og omgivelsene, og dette gjør at det i hovedtyngden av traseen har stedstilpassede profiler. Endringer i det veiledende normalprofilet med f.eks. 1 meter gir derfor ikke innsparingen: $((1 \text{ meter} \times 42 \text{ kilometer bussvei}) \times \text{kvadratmeterpris})$. Det er likevel rom for å gjøre justeringer på hva det blir tatt utgangspunkt i som ønsket løsning for Bussveien.

Gåing

Statens vegvesen har et minimumskrav til bredde på fortau på 2,5 meter i håndbøkene av hensyn til universell utforming. På enkelte strekninger er dette valgt som løsning. Hva gjelder byområder angir håndbøkene til Statens vegvesen at fortauene med fordel kan være vesentlig bredere, f.eks. 4 til 5 meter. For Bussveien er det i normalprofilet valgt 3,0 meter og således er det allerede gjort en tilpassing her. Dette er gjort med bakgrunn i at dersom regionen skal klare å nå nullvekstmålet må en betydelig andel av reisene tas gjennom gåing.

Bussveien blir et særlig viktig bidrag ved å levere en forutsigbar ramme for et helhetlig nettverk for gående i regionen, og det foreslås ikke endring i bredden på fortau utover de tilpassinger som gjøres i det enkelte delprosjekt.

Sykkel

I Sykkelstrategi for Nord-Jæren 2017 – 2032 er det skissert ulike løsninger for sykkel på hovedsykkelrutene. Bussveien har 37 kilometer med hovedsykkelrute i prosjektet, og utgjør således det største sykkelprosjektet i Bypakke Nord-Jæren. Håndbøkene til Statens vegvesen regulerer 1,8

meter sykkelfelt som bredeste sykkelløsning langs vegbanen. I Bussveien er det valgt en sykkelløsning på 2,2 meter bredde i hver retning, opphøyd fra vegbanen.

Det anbefales at sykkelløsningene på Bussveien gjennomgås på nytt innenfor rammen av sykkelstrategien, og at sykkelfaggruppen legger fram en anbefaling om endringer som kan bidra til kostnadsreduksjoner i Bussveien. Sykkelfaggruppen skal også vurdere om det er særskilte forhold ved enkelte områder i Bussveien som gjør at det er nødvendig/mulig med alternative sykkelløsninger, herunder at sykkel legges til bakenforliggende vegnett.

Bil

Bussveien planlegges etter nullvekstmålet, og i hovedsak gjennomgående med to felt for bil. For store deler av prosjektet representerer det å planlegge løsning med to felt for bil et brudd med tradisjonell planlegging, siden trafikken er så stor at det i tråd med håndbøkene er krav om fire felt for bilen. Det å stenge vegen, altså legge om kjøremønster for bil til annet vegnett blir gjort i enkelte delprosjekt, men er ikke en løsning som kan gjøres gjennomgående.

Vurderingen er at en ytterligere reduksjon i kapasitet utover det å planlegge for to felt er lite realistisk med tanke på å sikre fremkommelighet for biltrafikken. Det er tidligere vurdert om det kunne være aktuelt å redusere bredden med 0,25 meter. Konklusjonen er at dette ikke er ønskelig. Bredden på 3,5 meter gir plass til vogntog / større kjøretøy, og særlig i parallelført system vil det være viktig å gi rom for at kjøretøyene kan passere uten å komme i konflikt med hverandre. Videre vurderes det at ved en slik innsnevring av kjørefelt for bil, vil bilen oftere komme i konflikt med sykkel.

På tross av det ovennevnte vil det i enkelte delprosjekt, hvor ÅDT (årsdøgnstrafikken) er særlig lav, kunne være aktuelt med smalere kjørefelt dersom en i detaljplanleggingen kommer fram til at dette er forsvarlig.

Rabatter

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

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

Det bør likevel i hvert delprosjekt vurderes om rabattene kan reduseres på deler/hele strekninger, slik at de fremstår uten trær men med gress, men samtidig har en bredde som sikrer trygg kryssing av Bussveien, trafikksikkerhet og overvannshåndtering på en tilfredsstillende måte. I vurderingen må konsekvenser av et slikt grep vurderes opp mot byutvikling, og sikre at vi ikke etterlater en trase som oppleves som hard, grå og ugjestmild.

Buss

Bredden på kjørefeltet er blant annet beregnet for å sikre at det ikke oppstår skader på busser når de passerer hverandre. Vi har vurdert det slik at nedsiden ved en reduksjon av kjørefeltbredden for buss er betydelig ved at skadepotensialet for bussene økes betraktelig. Derimot vil det med den revidering av ambisjonsnivået som det legges opp til være mulig å la bussen kjøre i ordinært kjørefelt dersom analyser viser at dette ikke kommer i strid med kravet om en presis bussvei.

Byutvikling

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

Innsparingsmål

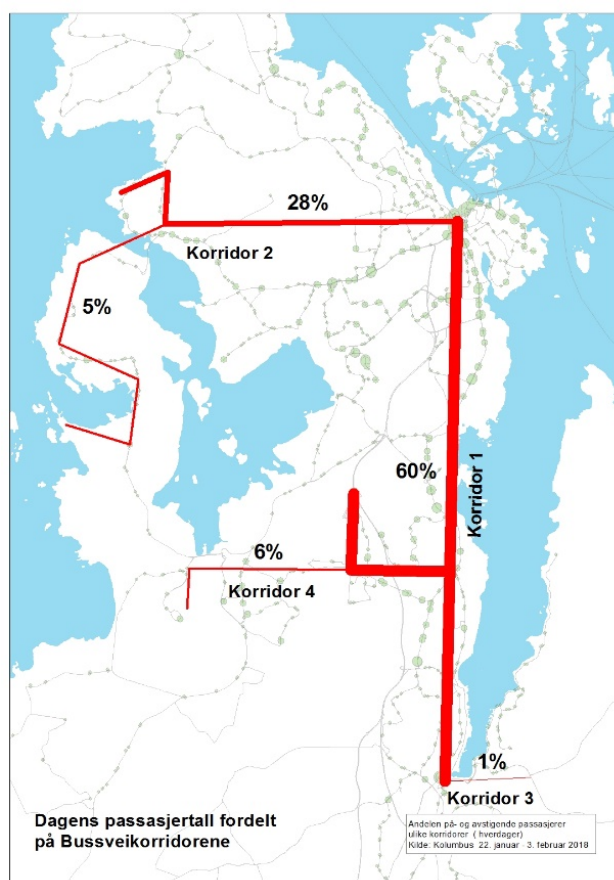
I notatene som ble lagt fram for styringsgruppen 8. mars ble Bussveien målt mot det vedtatte handlingsprogram. Her hadde Bussveien en kostnad på 11,3 milliarder kroner (2018). I vedtaket fra styringsgruppen blir byvekstavtalen lagt til grunn som utgangspunkt for kuttprosessen. Byvekstavtalen fastsatte kostnadsrammen for Bussveien til 10,2 milliarder kroner (2016), inflasjonsjustert til 10,8 milliarder kroner (2018). Vedtaket i styringsgruppen 8. mars om bruk av byvekstavtalen som grunnlag for innsparingsmål legges til grunn for den videre prosess.

Korridorene

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

I det følgende presiseres det nærmere hvilke tiltak og utredninger som planlegges på de ulike korridorene i Bussveien. For samtlige delprosjekt og korridorer legges nullvekstmålet til grunn for planleggingen, og beregning av kapasitet for de ulike trafikantgruppene.



Korridor 1 Mosvatnet – Stavanger sentrum – Forus – Sandnes sentrum

I notatet «Handlingsrom – Bussveien» lagt fram for styringsgruppen 8. mars 2018 fremholdes korridor 1 som den klart viktigste korridoren for Bussveien. Det anbefales at korridoren etableres med den standard som er planlagt, men at det iverksettes kostnadsreduserende tiltak i hvert enkelt delprosjekt. Hvilke kostnadsreduserende tiltak som kan iverksettes skal synliggjøres til styringsgruppen sitt møte i juni.

Det bør gjøres en særskilt vurdering på om det på deler av traseen er mulig å sikre en presis bussvei ved å nyttiggjøre seg dagens trase ved bruk av minimale inngrep.

Korridor 2 Risavika – Mosvatnet

Korridor 2 er en korridor med ulikt nedslagsfelt og passasjergrunnlag. Det bør derfor vurderes et revidert ambisjonsnivå på deler eller hele strekningen. Særsilt bør det gjøres en vurdering av hvilke kostnadsreduksjoner som kan påregnes ved å bruke eksisterende sidestilte kollektivfelt fra Holbergsgate til Madlaforen.

Av hensyn til den pågående prosessen rundt kostnadskutt på Transportkorridor Vest anbefales det allerede nå at den delen av Transportkorridor Vest som går fra Hafrsfjord bru til Risavika skal ha et revidert ambisjonsnivå. En slik revidering av ambisjonsnivå bør gjøre det mulig å komme ned under styringsmålet for prosjektet.

Korridor 3 Ruten – Vatnekrossen

Kostnadsanslaget på korridor 3 overskrider rammen i så stor grad at det er nødvendig å se på andre plangrep enn «normale» kostnadsreduksjoner. Det bør vurderes på hvilke deler av strekningen hvor det er mest påkrevd med tiltak for bussen, om utfordringene kan løses med punkttiltak, eller om det krever egne trasser på deler av strekningen.

Korridor 4 Forus – Sola sentrum – Stavanger lufthavn Sola

Korridor 4 har mindre planutfordringer enn de andre korridorene, og kostnadsanslaget for korridoren ble redusert ved forrige kostnadsgjennomgang. Det bør likevel vurderes om hvorvidt det i hele eller deler av korridoren er mulig å bruke eksisterende trase, herunder om punkttiltak gjør det mer realistisk å bruke eksisterende trase.

Tidsplan

Følgende tidsplan legges til grunn for arbeidet med å sikre at Bussveien blir planlagt og bygd innenfor kostnadsrammen i Bypakke Nord-Jæren.

April

Styringsgruppen får fremlagt sak om tidsplan og overordnede føringer. Det legges opp til at styringsgruppen gjør vedtak på tolkning av konverteringsvedtaket, samt føringer for arbeidet med ambisjonsnivået for Bussveien.

Mai

Styringsgruppen får fremlagt sak om status i arbeidet.

Juni

Anbefalingene fra arbeidet med å sikre at Bussveien blir planlagt og bygget innenfor kostnadsrammen til Bypakke Nord-Jæren legges fram for styringsgruppen. I dette inngår også forslag til alternativ organisering av arbeidet med Bussveien.

Anbefaling

1. Tolkning av konverteringsvedtaket bør revideres til å være at Bussveien ikke skal etablere nye hinder for konvertering til bybane.
2. Det er viktig å opprettholde prioriteringen av korridor 1 som den viktigste korridoren i Bussveien. For korridor 1 legges derfor følgende rammer til grunn for det videre arbeidet:
 - 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.
 - c. Det gjøres en særskilt vurdering på om det på deler av traseen er mulig å sikre en presis bussvei ved å nyttiggjøre seg dagens trase ved bruk av minimale inngrep.
3. Det iverksettes arbeid med å vurdere konsekvenser og kostnadsreduksjoner ved et revidert ambisjonsnivå for Bussveien i korridor 2, 3 og 4.

Rogaland fylkeskommune, Statens vegvesen og Kolumbus

9. april 2018

VEDLEGG 4

Notat 23. mars 2018

E39 Sykkeltamvegen

– koordinering med avkjøringsfelt for kollektivtrafikk fra Asser Jåttens veg til Solasplitten

Bakgrunn for saken

Da mulighetsstudien for kollektivfelt langs E39 ble behandlet i Kommunalstyret for byutvikling i Stavanger kommune, sluttet styret seg til Statens vegvesen sin anbefaling om sidestilte felt. Styret ba også Statens vegvesen om å planlegge og bygge Sykkeltamvegen og kollektivfeltet på en optimal måte for å begrense kostnader og varigheten av prosjektet.

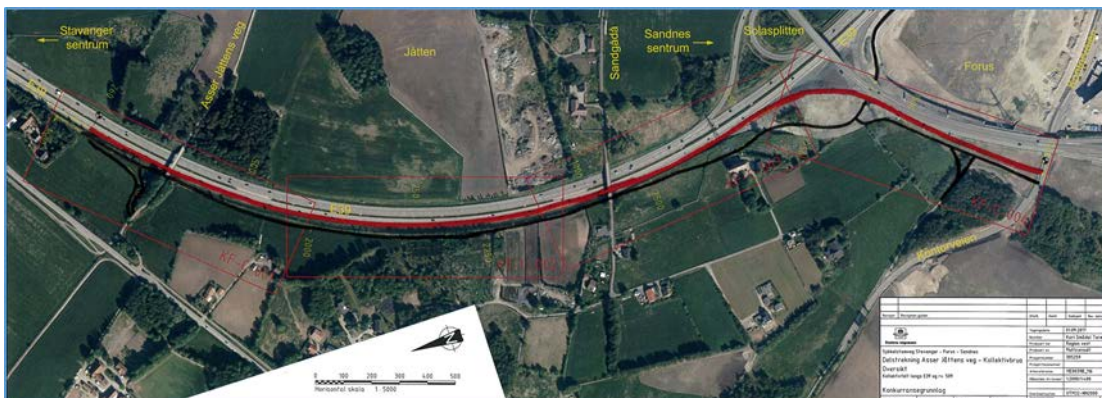
Statens vegvesen laget deretter plan for å koordinere kollektivfeltet med Sykkeltamvegen som var under prosjektering på vestsiden av motorvegen på strekningen Asser Jåttens vei – Solasplitten.

Anbudskonkurransen for Sykkeltamvegen på strekningen Asser Jåttens vei (brua sør for Diagonalen) til Oalsgate er nå utlyst og man tar sikte på oppstart av anleggsarbeidet i august 2018. Byggestart er i første omgang planlagt fra Asser Jåttens veg og sørover til Sandnes grense. Det ligger inne opsjonsmuligheter for strekningen fra Løwenstrasse til Oalsgate som Statens vegvesen kan ta i bruk dersom det er formålstjenelig.

I anbudskonkurransen som nå er lyst ut, ligger også bygging av avkjøringsfelt for kollektivtrafikk mellom Asser Jåttens vei og Soalsplitten inne som opsjon som kan benyttes dersom Styringsgruppen ønsker det.

Forslag til løsning

Statens vegvesen foreslår å bygge et avkjøringsfelt for kollektivtrafikk på vestsiden av E39 (sørgående felt) samtidig med bygging av Sykkeltamvegen på en 1700 meter lang strekning fra Asser Jåttens veg til Solasplitten og inn til bussvegen på Forus. Tiltaket er byggeklart. Det krever ikke grunnerverv, er ferdig regulert både i Sola og Stavanger og er ferdig prosjektert. Byggherreoverslaget er på 34 mill kr (ekskl. prosjektering og inkl. mva og 5% usikkerhet).



Busser i sørgående retning vil med dette tiltaket kunne kjøre av fra motorvegen og slippe å stå i den samme køen som bilene og få en direkte føring inn til bussvegen på Forus. Samferdselssjefen har anslått at man med dette tiltaket vil kunne spare driftsutgifter for buss i størrelsesorden 15 mill kr i året. Dersom man benytter opsjonen og bygger avkjøringsfeltet samtidig med Sykkeltamvegen, vil man kunne få 1700 meter kollektivfelt for 34 mill kr. Sett i lys av de store innsparingene på driften, vil tiltaket ha stor nytte. Feltet vil kunne stå ferdig innen sommeren 2019.

Planarbeidet for kollektivfelt på E39 på hele strekningen fra Schankeholen til Solasplitten er ikke startet. Styringsgruppen har heller ikke prioritert prosjektet i første perioden og Stavanger bystyre har bedt om at andre løsninger vurderes for å betjene Ullandhaugområdet med universitet og nytt sykehus. Dersom prosjektet med kollektivfelt langs E39 ikke blir realisert, vil avkjøringsfeltet til Forus likevel fungere godt for kollektivtrafikken isolert sett.

Dersom kollektivfeltet på denne strekningen ikke bygges nå, vil det imidlertid være svært vanskelig å bygge senere. Det vil enten kreve at Sykkeltamvegen brukes som anleggsveg eller at ett felt på Motorvegen stenges og benyttes som anleggsveg. Begge deler vil være svært problematisk, påføre trafikantene store ulemper og kostnadene vil sannsynligvis bli minst dobbelt så høye.

Anbefaling

Statens vegvesen anbefaler Styringsgruppen om å benytte opsjonen som ligger inne i anbudet for Sykkeltamvegen og bygge avkjøringsfelt for kollektivtrafikk til Forus samtidig med bygging av Sykkeltamvegen på strekningen Asser Jåttens vei – Solasplitten.

Statens vegvesen, 23. mars 2018

VEDLEGG 5



BYPAKKE NORD-JÆREN

Årsbudsjett 2019



Innhold

1.	Innledning.....	3
2.	Årsbudsjett 2019	3
2.1	Tiltaksoversikt i 2019	3
2.2	Sykkelstamveg	4
2.3	Bussveien	5
2.4	TKV.....	5
2.5	Bomstasjonene	6
2.6	Programområde tiltak	6
	Programområde-Sykkel	6
	Programområde - gange	7
	Programområde-trafikksikkerhet.....	8
2.7	Drift kollektiv	8
2.8	Planlegging.....	9

1. Innledning

For 2019 utarbeides det et årsbudsjett som skal klarere aktiviteten når det gjelder nivået på innsatsen i pågående prosjekter og igangsetting av nye. Handlingsprogram for de etterfølgende år vil være viktig for å få fram helheten i satsingen de nærmeste år, men på grunn av pågående kostnadsvurderinger i de større prosjekter vil et helhetlig handlingsprogram utarbeides seinere, når totalbildet for flere år er klarere.

I arbeidet med årsbudsjettet er det tatt utgangspunkt i forslag til Bypakke Nord-Jæren behandlet i fylkestinget 9. desember 2014 og i Stortinget 30. mars 2017. Byvekstavtale for Nord-Jæren 2017-2023 er lagt til grunn. Innmeldt budsjettbehovet fra prosjekt i Statens Vegvesen er tatt inn for 2019 men det er fremdeles usikkerhet knyttet til enkelte budsjett og tildelinger. Dette skal avklares videre og bekreftes i den endelig årsbudsjett som skal legges fram i Styringsgruppemøte den 5. Mai 2018.

2. Årsbudsjett 2019

2.1 Tiltaksoversikt i 2019

De fleste prosjekter er under planlegging i 2019. Det er satt av 40 millioner til planlegging av Bussveien Rv. 509 Sundekrossen-Mosvannet og Rv. 509 Transportkorridor vest. I tillegg er det budsjettet 40 millioner til planlegging av 11 andre bussvei delstrekninger på fylkesveg og andre tiltak som Fv. 510 kollektivfelt Ullandhaug - Diagonalen - Jåttåvågen.

Det er også budsjettet prosjektering og grunnerverv kostnader på Bussveien Gausel og Bussveien Forus Vest i tillegg til deler av sykkelstamvegen. Sykkelstamvegen har forventet byggestart i 2018.

Finansielle rammer

De økonomiske finansieringsrammene for 2019 omfatter statlige midler knyttet byvekstavtale bussveien, kollektiv og sykkel på riksveg i tillegg til belønningsmidler. Fylkeskommunal mva-refusjon er beregnet på forventet kostnader på prosjekter på fylkesveg.

Bompengeinntekten i 2019 er basert på forutsetningene i Stortingsproposisjon 47 S
Netto inntekter er på 1508 mill. (2019-) kr.

I tabellen under vises finansieringsrammene for 2019

Tabell 1:

Inntekter 2019 2019-kr	Bompenger	Stat	Belønningsmidler	Mva. refusjon	Total
Finansieringsrammer	1508	345	100	13	1966

Statlig bidrag til Bussveien er på 300 mill. kr, 45 mill. kr til kollektiv og trafiksikkerhet på riksveg. Endelig statlig bidrag fastsettes i de årlige statsbudsjettene.

Under vises en oversikt over innmeldt behov for midler i 2019 budsjett samt finansieringskilde.

Tabell 2:

Kostnader 2019 2019-kr	Bompenger	Stat	Belønningsmidler	Total	Merknad
Sykelstamvegen		0		0	Merknad 1
Bussveien	300	300		600	
TKV	40			40	
Bomstasjoner	54			54	
Programområde – sykkel	120			120	
Programområde – gange	44			44	
Programområde – trafiksikkerhet	86	10		96	
Programområdetiltak på riksveg		35		35	Merknad 2
Drift kollektiv	82		100	182	
Planlegging	98			98	
Sum	823	345	100	1268	

Merknad 1: Prognose fra Statens Vegvesen for sykkelstamvegen i 2018 er betydelig redusert
⇒ Mindre forbruk på 244 mill. overføres til 2019 skal dekke utgiftene til sykkelstamvegen.

Merknad 2: Programområdetiltak på riksveg
35 mill fra byvekstavtalemidler til kollektivfelt på E39 Asser Jåttens veg – Solasplitten

2.2 Sykelstamveg

Status

Kontrakt for bygging av Sykelstamvegen er lyst ut rett før påske. Strekningen som skal bygges går mellom Asser Jåttens vei i Stavanger og Oalsgata i Sandnes. Forventet byggestart for strekningen er August 2018.

Smeaheia – Oalsgate: Forventet byggestart Oktober 2019
Schancheholen – Sørmarka: Forventet byggestart April 2020

I 2018 ble det innmeldt 314 mill kr. til sykkelstamveg. Tildelingen kommer gjennom en underpost av post 30 men behovet i 2018 ble betydelig redusert som gjør at det blir en betydelig mindre forbruk som skal overføres til 2019 på cirka 244 mill.

Derfor legges det inn null i behov på Sykelstamvegen for 2019.

Tabell 3:

Kostnader 2019 Mill 2019-kr	Kostnader 2019	Total Kostnad	Merknad
E39 Sykelstamvegen Sørmarka - Smeaheia	244	958	Prosjektet lyses ut våren 2018 og ferdigstilles des. 2021. Kostnadene vil bli dekket av overført mindre forbruk i 2018
E39 Sykelstamvegen Smeaheia - Oalsgate	0	81,5	Byggestart er okt. 2019 og ferdigstillelse okt. 2021.

E39 Sykkeltamvegen Schancheholen - Sørmarka	0	343	Byggestart er april 2020 og ferdigstillelse des. 2021.
Sum	286	1383	

2.3 Bussveien

Status

Når behovet for prosjektene ble lagt inn i HP i 2017, ble det tatt utgangspunkt i at alt skulle ha optimal fremdrift. Behovet ble da lagt inn med forutsetning av oppstart betydelig tidligere enn det nå ligger an til og med betydelig forbruk også i 2018.

Når oppstarten nå blir forskjøvet til sent i 2018, vil det også påvirke behovet i 2019, slik at dette blir betydelig redusert.

Behovet som nå er lagt inn i 2019 er veldig nøkternt for å sikre at vi ikke binder midler som ikke kommer til anvendelse.

Statens Vegvesen har oppgitt følgende årsaker til redusert behov for 2019:

- Planleggingen har vært komplisert og ikke hatt ønsket fremdrift.
- Det har kommet stadig nye krav om endringer og tillegg underveis.
- Prosjektering i storbyområdet er ekstra omfattende og krevende.
- Det har vært svært mange og ekstra kompliserte grunnnerv.
- Det har oppstått krav om kostnadsutt som har krevd betydelige endringer.

I tabellen under er det oversikt over Bussvei delstrekninger som skal ha prosjektering, grunnnerv og utbygging.

Tabell 4:

Prosjektering, grunnnerv og utbygging	Merknad/Status
Gausel stasjon - Forus øst - Forussletta	Prosjektering og grunnnerv
Forus Vest	Utbygging forventet oppstart i 2018
Mosvatnet - Stavanger sentrum - Hillevåg	Prosjektering og grunnnerv
Jåttåvågen	Prosjektering og grunnnerv
Sundekrossen - Kvernevik ring (Bussveien sin andel)	Prosjektering og grunnnerv
Kvadrat - Ruten	Prosjektering og grunnnerv

2.4 TKV

Det er satt av 40 mill. til dekning av påløpte kostnader til grunnnerv og arkeologi på Rv. 509 Transportkorridor vest.

2.5 Bomstasjonene

Med oppstart i oktober 2018 vil mesteparten av utgiftene til installering av de nye bomstasjonene være dekket. Det er budsjettert 54 mill. i 2019-kr til fjerning av de gamle bomstasjonene og gjenstående kostnader.

2.6 Programområde tiltak

Programområde-Sykkel

I 2019 budsjettet foreslås planlegging, prosjektering og bygging av flere sykkelprosjekt langs hovednettet på Nord-Jæren. Tiltakene bygger på faglige prioriteringskriterier. I korte trekk prioriteres sentrumsnære tiltak hvor det er størst andel korte reiser som har potensial for å overføres til bl.a. sykkel som transportmiddel. Tiltakene bygger på anbefalinger i vedtatt Sykkelstrategi for Nord-Jæren 2017-2032. Prosjektene bidrar til å knytte sammen hovednettet for sykkel, som i dag fremstår som mangelfullt og med liten grad av separering mellom trafikantgruppene.

Tiltakene som foreslås for 2019 er:

- Prosjektering og bygging av 5 sentrumsnære tiltak i tabell 5
- Reguleringsplanlegging av sykkelprosjektene i tabell 6

Tiltak som prosjekteres og starter bygging i 2018 (fullføres i 2019)

Tabell 5:

Vegnr.	Strekning / prosjektnavn	Lengde (m)	Gjenstående planlegging	Total Kostnadsanslag (mill nok)	Bygging i 2019
Fv.44	Elvegata, Gjesdalveien Julie Eges gate	200	Prosjektering	2,6	0,6
Kom	Ryfylkegata	950	Prosjektering	18	Ikke oppgitt
Fv.334	Austråttbakken, Gjesdalveien - Gravarsveien	130	Prosjektering	11	2,5
Kom	Sandvikveien	1200	Prosjektering	50	Ikke oppgitt
Fv.478	Torvmyrveien	1150	Prosjektering	58,5	50
Sum		4530		142,2	53,1

Tiltak som starter reguleringsplanlegging i 2018

Tabell 6:

Vegnr.	Strekning / prosjektnavn	Lengde (m)	Gjenstående planlegging	Total Kostnadsanslag (mill. nok)
Kom	Solaveien	900	Mindre reguleringsendring	7
Kom	Opheimsgata	850	Mindre reguleringsendring	21
Kom	Gamle Stokkavei, Sykkeltamvegen – Forussletta og Rundeskogen	350	Reguleringsplan	5
Kom	Jadarveien	210	Reguleringsplan	2

Kom	Cort Adlers gt. – Rektor Steens gt.	430	Mindre reguleringsendring	11
Kom	Hannasdalsgate	570	Mindre reguleringsendring	14
Kom	Christian Bjellandsgate	880	Reguleringsplan	21
Fv. 325	Jærveien, Haakon VII's gt. - Ganddalsgata	400	Reguleringsplan	10
Kom	Bergelandsgata - Birkelandsgate	900	Reguleringsplan	23
Kom	Torfæus gate	1000	Mindre reguleringsendring	24
Kom	Haakon VII's gt. - Ganddalsgata	300	Reguleringsplan	9
Kom	Åsenvegen	1700	Reguleringsplan	30
Fv. 480	Randabergveien	1880	Reguleringsplan	60
Fv. 446	Randabergveien (på Tasta)	900	Reguleringsplan	45
Kom	Hjelmelandsgate og Østre ring	950	Reguleringsplan	48
Kom	Gjerdeveien, Gabroveien - Dusavikveien	1200	Reguleringsplan	60
Fv. 414	Misjonsveien	600	Reguleringsplan	30
Sum		15720		513

Programområde - gange

Tilrettelegging for gående vil konsentreres om senterområdene, skoler og holdeplasser for Bussveien, Jærbanen og annen kollektivtransport. Disse målpunktene tiltrekker seg det største antall daglige reiser til fots.

Tiltakene som foreslås for 2019 er i tabellen under:

Tabell 7:

Sted	Prosjekt	Planstatus	Kostnad i 2019
Kongsgata	Utbedring kryss	Skilt og merkeplan, prosjektering	2
Bergelandstunnel	Trapp, snarvei	Kan kreve en mindre reguleringsendring	1
Våland skole	Opphøyd kryss	Mindre reguleringsendring	3
Paradissvingen	Utvidelse fortau		3
Stavanger stasjon	2 offentlige heiser	Byggeklar	4
Laugmansgata	UU trase i brosteinsgata		4
Arne Rettedalsgata	Utvidelse fortau	Byggeklar	2,5
Øvre Holmegata	Gågate		2
Rådhuset	Heis		15
Kyrkjeveien	Nytt fortau	Byggeklar	0,15
Visteveien	Intensivbelysning 2 kryss	Byggeklar	0,214
Havnepromenade Sandnes	Planlegging	Planlegging med bakgrunn i sentrumsplan	0,5
Langgata Nord	Planlegging	Planlegging med bakgrunn i sentrumsplan	0,45
Haakon 7's gate Sandnes	Planlegging	Planlegging med bakgrunn i sentrumsplan	0,45
Helsehuset, Trones skole	Oppgradering, belysning	Byggeklar	2
Totalt større prosjekter			40,264
Sekkepost skoleveger	Små tiltak	Pågående planlegging	3,5
Totalt			43,764

Programområde-trafiksikkerhet

Basert på en kartlegging av aktuelle trafiksikkerhetsprosjekt på Nord-Jæren er det foretatt en vurdering av hvilke tiltak som foreslås prioritert i 2019 budsjettet. Nyttige tiltak med lav kostnad er prioritert tidlig.

Totalt er det foreslått 19 tiltak. Totalkostnad på tiltakene i 2019 er beregnet til ca. 97,5 millioner som inkluderer 2 millioner til planlegging.

Tilfartskontroll og variable fartsgrenser foreslås som viktige trafiksikkerhetstiltak. Tiltakene vil redusere risiko for ulykker som følge av påkjøring bakfra. I tillegg vil tiltakene medføre økt framkommelighet og forutsigbarhet på E39, samt bidra til overføring fra bil til miljøvennlige transportformer i storbyområdet.

Tabell 8:

Kostnader 2019 Mill 2019-kr	Kostnad 2019
Fv. 334 og fv. 44 mot Elveplassen, Sandnes kommune, Trafiksikkerhetstiltak	3
Trafiksikkerhet ungdomsskoleveg.	2,5
Utbedring av ulykkespunkt og ulykkesstrekning.	2
Utbedring kryssingspunkt gående.	5
Sideterreng rekkveksnormalen $\geq 60\text{km/t}$.	6
Sjøhagen, Stavanger kommune. Undergang ved fv. 428 Sandvikveien	22
Påskehusvegen, Sola kommune. Fortau og utbedring	1
Fv. 510 x fv. 443 Forusbeen. Sola. Utbedring undergang.	0,5
Postveien Sandnes kommune, fortau	0,5
Fv. 411 Løkkeveien Stavanger kommune, miljøgate	0,5
Skadbergbakken Sola kommune, fortau	0,5
Krysstiltak Stokkaveien x Seehusens gate Stavanger kommune	1
Hellevegen Sola kommune, fortau	0,5
Tilfartskontroll og variabel fartsgrense E39	30
Strakstiltak etter dødsulykke/alvorlig ulykke	1
Fv. 510 Nesbuvegen nord for Austreimveien	15
Kryssutbedring fv. 241 Heigreveien x fv. 322 Asheimveien x Foren	3
Fv. 508 Høleveien x rv. 13. Etablering av venstresvingefelt.	3
Fv. 434 Verksgata. Trafiksikkerhetstiltak.	0,5
Sum	97,5

2.7 Drift kollektiv

Midler til drift kollektiv fra byvekstavtalen er satt til 100 millioner. De gjenstående 82 millioner vil bli dekket av bompenger inntil eventuelt annet avgjøres i reforhandling av byvekstavtalen.

Sekretariatet i Bypakke Nord-Jæren ser at det er nødvendighet med å etablere rapporteringsrutiner fra Kolumbus ift. forbruk av midler og forventet kostnader på drift av kollektivtrafikken og tiltak for mobilitetspåvirkning.

2.8 Planlegging

Det er behov for bompenger til planlegging av prosjekt i Bypakke Nord Jæren, herunder til dekning av påløpte kostnader til planlegging på prosjektene "Bussveien Rv. 509 Sundekrossen-Mosvannet" og "Rv. 509 Transportkorridor vest" på 40 mill.

Planleggingskostnader på Bussveien på fylkesvegdel er på 37,6 mill. I tillegg er det 3 mill. til andre kollektiv og programområde tiltak.

Planleggingstillinger i SVV, Kommunene og Rogaland fylkeskommune er på 8 mill. fordelt i henhold til innmeldt behov vist i tabell 9.

Drift av sekretariatet vil være på samme nivå som i 2018 og er på 10 mill.

Tabell 9:

	Meldt behov (årsverk)	Prosent fordeling	Fordeling 8 (mill. nok)
SVV	1	10 %	0,8
Rogaland Fylkeskommune	1	10 %	0,8
Stavanger Kommune	3	30 %	2,4
Sandnes kommune	2,5	25 %	2
Sola Kommune	1,45	14 %	1,1
Randaberg kommune	1,15	11 %	0,9
Sum	10,1	100%	8