



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 kostnadsreduserende 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 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

E39 Ålgård – Hove:

Fra kommunedelplanen (KDP) har prosjektet en projektkostnad på 3,748 mrd. 2018-kr. Prosjektkostnaden 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 kostnadskutt 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 kostnadskutt og justering av tekniske planer/mengder

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

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 sektoretater 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, grunnnerv, 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 grunnnerv 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 grunnnerv.

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 grunnnerv 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 tunnelloøsning til dagsone gir for mange uheldige følgekonskvenser. Dersom dette ikke blir tatt til følge må vi vurdere både tunnelloøsningen, 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.