

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 porteføljestyrt, 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, Kolombus 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 byveksttalen 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

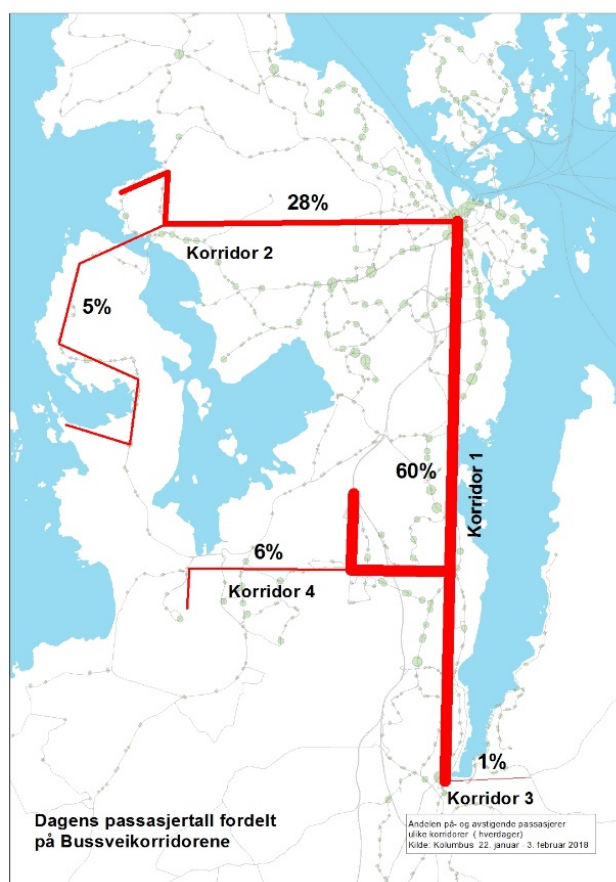
I notatene som ble lagt fram for styringsgruppen 8. mars ble Bussveien målt mot det vedtatte handlingsprogram. Her hadde Bussveien en kostnad på 11,3 milliarder kroner (2018). I vedtaket fra styringsgruppen blir byveksttalen lagt til grunn som utgangspunkt for kuttprosessen. Byveksttalen fastsatte kostnadsrammen for Bussveien til 10,2 milliarder kroner (2016), inflasjonsjustert til 10,8 milliarder kroner (2018). Vedtaket i styringsgruppen 8. mars om bruk av byveksttalen 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 kostnadsreducerende tiltak i hvert enkelt delprosjekt. Hvilke kostnadsreducerende 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. Særskilt 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