

Bussveien



Statusrapport

Styringsgruppen for Bypakke Nord-Jæren 4. mai



Statens vegvesen



**ROGALAND
FYLKESKOMMUNE**



KOLUMBUS

Innledning

Prosesen med å redusere kostnadene for de planlagte delprosjektene i Bussveien er pågående. Målsettingen med prosessen er å presentere en sak som sikrer en bussvei som er opprettholder slagordet presis, ofte og behagelig innenfor kostnadsrammen på 10,8 mrd. kroner (2018-kroner). I tråd med vedtak vil det til styringsgruppen sitt møte 14. juni bli presentert en sak som viser konsekvenser og resultat av gjennomgangen.

Vedtak 8. mars

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 porteføljestyling, og må reflekteres i handlingsprogrammet.*

Vedtak 13. april

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 arbeidene, samt et forslag til hvordan hovedføringene for Bussveien skal endres. Saken må også omhandle om nye føringer vil medføre behov for å sikre politisk forankring i de ulike organer (stat/fylke/kommuner).

Styringsgruppen sluttet seg til at arbeidet skulle konsentrere seg om fire hovedområder:

1. forsinkelsesfri vs. presis,
2. konvertering,
3. holdeplasser,
4. sykkelløsninger.

Siden sist styringsgruppemøte er det satt i gang arbeid, på alle hovedområdene.

Hovedføringer

Det er viktig for administrasjonene å påpeke at den gjennomgangen som nå foretas gjøres med det samme usikkerhetsnivå som tidligere rapportert. Planleggingen av Bussveien er i det vesentlige ikke kommet lengre enn ved forrige kostnadsgjennomgang.

Videre er det slik at det er vanskelig å gjøre isolerte valg av løsninger på deler av traseen. Bussveien er og skal være et helhetlig konsept, og «alt henger sammen med alt». Det betyr at administrasjonene fraråder å gjøre valg av hovedføringer på nåværende tidspunkt, og at de valg som foretas gjøres samlet i styringsgruppen sitt møte i juni.

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. Dagens tolkning av konverteringskravet medfører det økte kostnader, uten at det bidrar til måloppnåelsen i prosjektet. Dersom Bussveien på et senere tidspunkt skal konverteres til bybane vil de kostnader som nå blir spart påløpe. Samtidig hefter det stor usikkerhet om hvorvidt det vil være dagens tekniske krav som er gjeldende for en framtidig konvertering.

Den 17. april 2018 sendte samferdselsdepartementet brev til Rogaland fylkeskommune og Vegdirektoratet vedrørende Bussveien. På området konvertering skriver departementet følgende:

Statens krav fra 2013 om tilrettelegging for mulig framtidig omlegging til bybane medfører økte kostnader i bussveiutbyggingen. Samferdselsdepartementet har derfor besluttet at det må være et lokalt valg, og ikke en videre statlig føring, om Bussveien skal tilrettelegges for framtidig bybane, og vi ber om at dette legges til grunn i det videre arbeidet.

På siste møte i styringsgruppen ble det spurt hvorvidt styringsgruppen hadde mandat til å tolke konverteringsvedtaket. Slik administrasjonene vurderer spørsmålet hadde styringsgruppen fullmakt til å tolke konverteringsvedtaket uavhengig av departementets avklaring av 17. april 2018. Vi anser også departementets brev som en bekreftelse på en slik tolkning. Administrasjonene opprettholder således sin anbefaling om at det i planleggingen, og kostnadsgjennomgangen som nå foretas, legges til grunn at Bussveien ikke skal legge nye hinder i veien for konvertering.

Holdeplasser

Det er startet opp en prosess mellom Rogaland fylkeskommune, Kolumbus og Statens vegvesen for å se på mulighetsrommet for holdeplasser. Målsettingen er å sikre holdeplassområder som gir bedre klimabeskyttelse enn dagens leskur, som er reklamefinansiert, men som samtidig gir Bussveien en klar identitet.

Tidlig i mai blir det gjennomført møte med Metrobuss i Trondheim for å høste erfaringer av deres prosess med etablering av holdeplasser og anskaffelse og design av leskur på Metrobuss. Videre gjennomfører Statens vegvesen en prosess for å se på kostnadsreduserende tiltak på etableringen av plattformen på holdeplassen.

Målsettingen er at vi til styringsgruppen sitt møte 14. juni skal skildre mulighetsrommet, og ha nok oversikt til at det kan gis en avklaring på hvorvidt kostnadsreduksjon er mulig på holdeplassene. Nytt design vil ikke bli landet i denne prosessen.

Sykkelløsninger

Sykkelfaggruppen startet opp sitt arbeid omtrent samtidig med at styringsgruppen gjorde sitt vedtak 13. april. Gruppen har gått gjennom sykkelløsningene på Bussveien, men vurderingene er i så stor grad knyttet til hvilke andre tiltak som blir satt i verk at konklusjon på gjennomgangen først vil kunne skje til styringsgruppen sitt møte 14. juni.

Forsinkelsesfri vs. presis – revidert ambisjonsnivå

Bussveien er delt inn i fire korridorer:

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

Korridor 1 - Mosvatnet – Stavanger sentrum – Forus – Sandnes sentrum

På korridor 1 vurderer vi kostnadskutt i de to delprosjektene som er kommet lengst i planleggingen; Jåttåvågen og Kvadrat – Ruten. I tillegg er det et pågående arbeid for å se på mulighetsrommet for strekningen Stavanger sentrum – Hillevåg hvor forprosjekt enda ikke er behandlet. Vurderingen rundt bruk av eksisterende trasé er igangsatt.

Korridor 2 - Risavika – Mosvatnet

For korridor 3 har vi valgt å dele innretning av arbeidet inn i tre delområder:

- 2a) Mosvatnet – Madlaforen
- 2b) Madlaforen – Kvernevik
- 2c) Sundekrossen – Risavika

For korridor 2a er det igangsatt en vurdering av hvilke konsekvenser det vil ha å benytte mest mulig av eksisterende trasé, og hvilke tiltak som eventuelt må iverksettes for å sikre en akseptabel fremføring av Bussveien.

For korridor 2b gjør vi kostnadsvurderinger av både midtstilt, parallelført og sidestilt bussfelt. Det er videre satt i gang en prosess for å vurdere mulige kostnadsreduserende tiltak på fylkesveidelen av transportkorridor vest.

For korridor 2c er det allerede gitt signal om at riksveidelen av transportkorridor vest kan benytte seg av et revidert ambisjonsnivå. For de resterende delprosjekt er det igangsatt arbeid for å vurdere i hvor stor grad en kan avgrense prosjektene, og fortsatt ivareta et akseptabelt nivå på Bussveien.

Korridor 3 - Ruten – Vatnekrossen

På denne korridoren er bestillingen at arbeidet med reguleringsplanen må endre karakter, hvor målsettingen med planleggingen nå er å se gjennom strekningen for å se hvor bussen har store utfordringer, og komme med forslag til tiltak innenfor kostnadsrammen som var satt i handlingsprogrammet. Det er videre et klart signal at det er i retningen mot Sandnes sentrum (Ruten) at det er viktig med en presis bussvei.

Korridor 4 - Forus – Sola sentrum – Stavanger lufthavn Sola

Det er bestilt utredning på hvorvidt det er mulig å bruke eksisterende trase på ulike deler av korridor 4 og fortsatt ivareta et akseptabelt nivå på Bussveien.

Politisk prosess

Administrasjonene anbefaler at det legges opp følgende politiske prosess knyttet til Bussveien:

Styringsgruppen skal 14. juni behandle resultat av prosessen med kostnader i Bussveien og konsekvensene av anbefalingen i denne.

Dersom konsekvensene av saken er at Bussveien i vesentlig grad avviker fra det konsept som kommunestyrene og fylkestinget har tatt stilling til tidligere anbefaler administrasjonene en lokalpolitisk behandling av styringsgruppens konklusjon.

Dersom konsekvensene av anbefalingene er at Bussveien i det vesentlige er i tråd med det konsept som allerede er behandlet lokalpolitisk legges det til grunn at styringsgruppen har nødvendig mandat, og at resultatet blir en del av behandlingen av handlingsprogrammet for Bypakke Nord-Jæren.