

Styringsgruppemøte Bymiljøpakken

14. juni 2018

Møtetidspunkt: 14. juni 2018, kl. 1130 - 1600
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 29/2018 Referat fra forrige møte 4. mai 2018
- Sak 30/2018 Kostnader E39 Ålgård - Hove
- Sak 31/2018 Kostnader E39 Smiene – Harestad
- Sak 32/2018 Kostnader rv. 509 Transportkorridor Vest
- Sak 33/2018 Kostnader Bussveien
- Sak 34/2018 Status kommunikasjon – nytt navn, ny logo og diverse tiltak
- Sak 35/2018 Status mobilitetsarbeid
- Sak 36/2018 Delfinansiering av trafikksikkerhetstiltak rampe/kryss E39 Forus
- Sak 37/2018 Årsrapport 2017
- Sak 38/2018 Tertialrapport T1
- Sak 39/2018 Brev fra næringslivet datert 23. mai 2018
- Sak 40/2018 Datoer diverse møter høsten 2018
- Sak 41/2018 Eventuelt

Sak 29/2018 Referat fra forrige møte 4. mai 2018

Se **vedlegg 1**

Forslag til vedtak:

Referat godkjennes

Sak 30/2018 Kostnader E39 Ålgård - Hove

Statens vegvesen har utarbeidet et notat som omhandler mulige kostnadsreduksjoner i prosjektet E39 Ålgård - Hove. Se **vedlegg 2**.

I styringsgruppens møte mars 2018 ble det presentert et kostnadsanslag på 4899 mill.kr. Dette anslaget lå 1278 mill.kr over kostnadsrammen som er satt i NTP 2018 – 2029 og i Bymiljøpakken. I tiden etter dette har det vært arbeidet med kostnadsreducerende tiltak. Prosjektet har i notatet vedlagt presentert mulige kostnadsreduksjoner på til sammen 822 mill.kr gitt at hovedmålene for prosjektet og rammene i godkjent kommunedelplan ligger fast. Dette innebærer at prosjekt-kostnaden ligger 456 mill. kr over styringsmålet og ramme satt i stortingsbehandlingen. I notatet pekes det i tillegg på enkelte potensielle kostnadsreduksjoner og utsettelse av kostnader med tilhørende konsekvenser.

Notatet beskriver forslag til løsninger for videre prosess.

Forslag til vedtak:

Styringsgruppen ber om at det jobbes videre med prosjektet basert på innspill og føringer gitt i møtet.

Sak 31/2018 Kostnader E39 Smiene – Harestad

Statens vegvesen har utarbeidet et notat som omhandler mulige kostnadsreduksjoner i prosjektet E39 Smiene - Harestad. Se **vedlegg 3**. I tillegg er saksgrunnlag og saksprotokoll fra Kommunalstyret for byutvikling (KBU) 19. april i Stavanger kommune vedlagt. Se **vedlegg 4 og 5**.

Utarbeidelse av reguleringsplan for E 39 Smiene – Harestad i Stavanger og Randaberg kommune har vært i prosess siden 2014. Planløsningene, som bygget på vedtatt kommunedelplan fra 2011 var i utgangspunktet omforente, men hadde en kostnad som i 2016 ble beregnet til 3627 mill.kr. Dette anslaget lå 427 mill.kr over kostnadsrammen som er satt i NTP 2018 – 2029 og i Bymiljøpakken. Prosjektet har i notatet vedlagt presentert tre grep som kan gi nødvendig kostnadsbesparelse.

Prosjektet har etter sekretariatets vurdering svart ut oppdraget som ble gitt i styringsgruppens tidligere møter. Det er vist mulighet for å komme ned i kostnadsrammen som er lagt til grunn i stortingsbehandlingen. Prosjektet viser til at kostnadsreduksjonene planfaglig sett er forsvarlige i forhold til trafikkavvikling, sikkerhet, miljø og arealbruk.

Stavanger kommune har i KBU avvist de foreslåtte tiltakene som kan gi de nødvendige kostnadsreduksjonene (både å redusere lengden på betongkulverten på Tasta og ta ut krysset med Gabbas (Tastakrysset)). Saken skulle videre ha vært behandlet i bystyret i Stavanger den 28.mai, men ble ikke satt på sakskartet. Den kommer etter alt å dømme på sakskartet i bystyremøtet den 18. juni.

Forslag til vedtak:

Tas til orientering

Sak 32/2018 Kostnader rv. 509 Transportkorridor Vest

Statens vegvesen har utarbeidet et notat som omhandler mulige kostnadsreduksjoner i prosjektet rv. 509 Transportkorridor Vest. Se **vedlegg 6**.

I styringsgruppens møte mars 2018 ble det presentert et kostnadsanslag på 3 635 mill. 2018-kr. Dette anslaget lå 373 mill. kr høyere enn det fastsatte styringsmålet fra Samferdselsdepartementet.

Prosjektet har gjennomført en prosess for å redusere kostnader på prosjektet. Den viser at det er mulig å komme ned til en projektkostnad i underkant av 2 971 mill. 2018-kr uten å endre hovedmålene for prosjektet. I tillegg omtales et potensiale for å kutte kostnader i Sundekrossen, men det er behov for å utrede dette nærmere.

Prosjektet har etter sekretariatets vurdering svart ut oppdraget som ble gitt i styringsgruppens tidligere møter. Det er vist muligheter for å komme betydelig lavere enn kostnadsrammen som er lagt til grunn i stortingsbehandlingen og fastsatt styringsmål for prosjektet som er 3 262 mill. 2018-kr. Sekretariatet påpeker at konsekvenser for måloppnåelse og framdrift må vurderes med tanke på føringer for videre prosess. Prosjektet har en vedtatt reguleringsplan på strekningen. De foreslåtte kostnadsreduksjonene vil blant annet medføre behov for reguleringsendringer.

Forslag til kostnadsreduksjoner med tilhørende konsekvenser omtales i vedlagte notat.

Forslag til vedtak:

Styringsgruppen ber om at det jobbes videre med prosjektet basert på innspill og føringer gitt i møtet.

Sak 33/2018 Kostnader Bussveien

Rogaland fylkeskommune har i samarbeid med Statens vegvesen og Kolumbus utarbeidet et notat som omhandler mulige kostnadsreduksjoner i Bussveienprosjektet. Se **vedlegg 7**.

I styringsgruppens møte mars 2018 ble det presentert en kostnadsprognose for Bussveien på 14,1 milliarder kroner. I tiden etter dette har det vært arbeidet med kostnadsreduserende tiltak. Prosjektet har gjennom denne prosessen klart å redusere kostnadsprognosen med 3,3 milliarder kroner, for å komme ned til rammen som er lagt til grunn i stortingsbehandlingen på 10,8 milliarder kroner. Det legges fram to alternativ, til enten 11,8 milliarder kroner (alternativ A) eller 10,8 milliarder kroner (alternativ B).

Hovedforskjellen mellom alternativ A og alternativ B er løsningsvalg i enkeltprosjekter i korridor 1, samt en reduksjon av rammen for delprosjektet Ruten – Vatnekrossen. Gjennomgangen av kostnadsreduksjonene viser at begge alternativ lar seg gjennomføre.

Bussveiprojektet har etter sekretariatets vurdering svart ut oppdraget som ble gitt i styringsgruppens tidligere møter. Prosjektet har framskaffet et grunnlag som viser mulighetene til å redusere kostnadene i prosjektet vesentlig. Prosjektet viser at det er mulig å komme ned i kostnadsrammen på 10,8 milliarder som lå til grunn for stortingsbehandlingen.

Styringsgruppen uttrykte i forrige møte bekymringer knyttet til kvalitet versus kostnadsreduksjoner. Notatet som nå er levert gir et godt bilde av hvilke konsekvenser kostnadskutt ned til 10,8 milliarder vil medføre. Prosjektet viser at alternativet med kostnadsramme på 11,8 milliarder vil gi bedre måloppnåelse for Bussveien og Bymiljøpakken totalt sett.

Sekretariatet understreker at konsekvenser for måloppnåelse og framdrift må vurderes med tanke på føringer som gis for videre planarbeidet. Tilstrekkelige avklaringer er avgjørende for å kunne holde framdrift i de delprosjektene som nå er under planlegging.

Forslag til vedtak:

Styringsgruppen ber om at det jobbes videre med prosjektet basert på innspill og føringer gitt i møtet.

Sak 34/2018 Status kommunikasjon – nytt navn, ny logo og diverse tiltak

I forrige styringsgruppemøte ble det bestemt at hele Byvekstavtalen (bypakke og mobilitet) skal få ett navn som brukes i kommunikasjonsarbeidet videre. Bymiljøpakken er det nye navnet. Det er behov for en ny og tydeligere logo, for å kommunisere et helhetlig bymiljø, og alle sider av Bymiljøpakken. Kolumbus skal fortsatt kommunisere sine tjenester og tiltak, men for å skape en sammenheng mellom mobilitetsarbeid og prosjekter og tiltak i Bymiljøpakken er det utviklet et stempel i tillegg til

logo. Dette kan settes på tiltak der Bymiljøpakken ikke er hovedavsender. Sekretariatet legger fram forslag til ny logo og stempel.

Det er også behov for en ny nettside, som kan kommunisere hele bildet. Sekretariatet legger fram et forslag til løsning for ny nettside.

Styringsgruppa får presentert ulike eksempel på holdningsskapende kampanjer og tjenestetilbud fra Kolumbus, som er tett knyttet til nullvekstmålet.

Arbeidet med ny logo er nå i slutfasen. **Notatet som skal følge saken, vedlegg 8, vil derfor ettersendes tidlig neste uke.**

Dersom ny logo blir vedtatt i møtet, rekker Bymiljøpakken å få ut informasjon til innbyggerne før og i løpet av sommerferien, både i form av annonser på trykk og digitalt, og film på kino.

Forslag til vedtak:

Styringsgruppen ber sekretariatet implementere ny logo og stempel for Bymiljøpakken. Ny nettside kan utvikles basert på forslag i saken.

Sak 35/2018 Status mobilitetsarbeid

Sekretariatsleder for mobilitetsarbeidet, Linn Falch, gir en kort status for arbeidet som pågår og planer fram mot høsten.

Forslag til vedtak:

Tas til orientering

Sak 36/2018 Delfinansiering av trafikksikkerhetstiltak rampe/kryss E39 Forus Løwenstrasse

Statens vegvesen, Rogaland fylkeskommune og Forus Utvikling AS har jobbet en stund med å få til en kostnadsdeling av et prosjekt som skal bygges på Forus; «Utbedringer Løwenstrasse med tilknytninger til E39». Tiltaket har først og fremst som formål å bedre trafikksikkerheten ved unngå tilbakeblokkering og ulykker på E39. Da planen ble vedtatt, så man for seg mindre justeringer på rampene, men etter at Statens vegvesen foretok kapasitetsvurderinger for krysset, fant man ut at det var nødvendig med en mer omfattende løsning for å unngå tilbakeblokkering til E39.

I arbeidet med Sykkelstamvegen har Statens vegvesen hatt dialog med Sandnes kommune, Rogaland fylkeskommune og Forus næringspark. Reguleringsplan for tiltaket er til sluttbehandling i Sandnes kommune. Tiltaket medfører, i tillegg til nye ramper og bruløsning, omlegging av sykkelstamvegen.

I notatet vedlagt, se **vedlegg 9**, omtales prosjektet og konsekvenser nærmere. Det foreslås en finansieringspakke slik at hele Løwenstrassekrysset og begge bruene kan bygges under ett. Dersom finansieringsløsningen kommer på plass nå, vil hele krysset kunne stå ferdig når Sykkeltamvegen åpner mot Sandnes i 2021. Dersom den ikke kommer på plass og Sykkeltamvegen bygges som regulert, vil Sykkeltamvegen måtte stenges og bygges om når krysset skal bygges om.

Det er bedt om at Bymiljøpakken stiller med 20 mill. kr av trafiksikkerhetsmidler (bompenger) i 2019. Sekretariatet anbefaler i samråd med administrativ koordineringsgruppe, å prioritere disse midlene for å oppnå trafikale og økonomiske gevinster.

Sekretariatet ser at det etter hvert kan komme flere henvendelser av denne type «spleiselag» med offentlige og private utbyggere, også på tvers av programområdepостene (sykkel, kollektiv, gåing, trafiksikkerhet osv.). Administrativt vil partene i Bymiljøpakken starte arbeid med å få på plass noen prinsipielle føringer/kriterier for denne typen spleiselag. Disse legges frem for styringsgruppen i løpet av høsten 2018.

Forslag til vedtak:

Det settes av 20 mill. kr av som delbidrag til trafiksikkerhetstiltak rampe/kryss E39 Forus Løwenstrasse. Bompengemidlene settes av i budsjett for 2019.

Sak 37/2018 Årsrapport 2017

Sekretariatet har utarbeidet en årsrapport for 2017. **Vedlegg 10.**

Forslag til vedtak:

Tas til orientering

Sak 38/2018 Tertialrapport T1

Det er utarbeidet en oppdatert statusrapport for alle prosjektene. Se **vedlegg 11**. I tillegg er økonomisk oversikt/T1 oppdatert (excel-oversikt). Se **Vedlegg 12**. I styringsgruppemøtet i mars ble det som kjent rapportert om økte kostnadsprognoser på Bussveien og riksvegprosjektene. Det er i tertialrapporten valgt å rapportere prognosene som er i tråd med rammene som er satt i stortingsbehandlingen. Se i tillegg forklaringer i merknadsfeltene.

Forslag til vedtak:

Tas til orientering

Sak 39/2018 Brev fra næringslivet datert 23. mai 2018

Næringslivet på Nord-Jæren har samlet seg om et brev til styringsgruppen. Se **vedlegg 13**.

Forslag til vedtak:

Tas til orientering

Sak 40/2018 Datoer diverse møter høsten 2018

Sekretariatet har ikke lyktes med å finne tidspunkt på kveldstid før oppstart bomstasjonsinnkreving i oktober. Det er tidligere signalisert ønske om et politisk referansegruppemøte samt en samling foreslått av ordfører i Stavanger. Det bes om at styringsgruppen setter av to tidspunkt på kveldstid som passer for flest mulig i løpet av august/september.

Forslag til vedtak:

Styringsgruppen ber sekretariatet planlegge møter til høsten basert på innspill gitt i møtet.

Sak 41/2018 Eventuelt

Styringsgruppe for Bymiljøpakken

Referat 4. mai 2018

Møtetidspunkt	Fredag 4. mai 2018	08.00 – 09.30
Møtested	Arkivenes hus	
Møterom	Journalen	

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
Sola kommune	Jan Sigve Tjelta	Ole Ueland

I tillegg møtte: Hans Silborn, Alberte Ruud, Helge Eidsnes, Astrid Eide, Lisa Garpe, Helge Ytreland, Irene Hegre SVV, Trond Høyde, Lars Chr. Stendal Jernbanedirektoratet, Gunn Jorunn Aasland, Stavanger kommune, Ida Andreassen Sandnes kommune, Arve Nyland, Sola kommune, Tonje Kvammen Doolan Randaberg kommune, Marianne Chesak, Arne Bergsvåg, Gottfried Heinzerling, Marie Koch Singelstad, Vegard Thise, Frank Michael Mortensen RFK, Erik Cockbain Fylkesmannen, Linn Falch, Kolumbus, Kjersti Sandvik Bernt, Eya Salmi og Stine Haave Åsland Sekretariat Bymiljøpakken. Rogalands Avis, Stavanger Aftenblad

Sak 23/2018 Referat fra forrige møte 13. april 2018

Vedtak:

Referat godkjennes

Sak 24/2018 Byvekstavtalen – nytt navn

Sekretariatet redegjorde kort for innholdet i saksfremlegget.

Styringsgruppen slutter seg til forslag til organisering og nytt navn Bymiljøpakken. Styringsgruppen ønsker en ny sak til neste møte med mer grunnlag for å kunne ta stilling til ambisjonsnivå for nettside og tilhørende kostnader.

Vedtak:

Styringsgruppen ber om at nytt navn brukes for Byvekstavtalen framover. Kommunikasjonstiltak som skal iverksettes og som knyttes til Byvekstavtalens innhold og mål skal bruke nytt navn. De to sekretariatene bes jobbe videre med implementering av nytt navn, praktiske løsninger og rammer. Sekretariatet forbereder en ny sak til neste møte med mer grunnlag for ny nettside.

Sak 25/2018 Forslag til Årsbudsjett 2019

Sekretariatet innledet kort. Statens vegvesen ba om en mindre endring i tabell 3 Sykkeltamvegen. Endringen tas inn. Sandnes kommune ber om at det framgår i budsjettet at det er satt av planleggingsmidler til Oalsgata. Endringen tas inn.

Vedtak:

Årsbudsjett 2019 vedtas med endringer som ble avtalt i møtet.

Sak 26/2018 Status i arbeid med kostnadsreduksjoner i Bussveien og i riksvegprosjektene

Riksvegprosjektene

Statens vegvesen informerte om at de er i rute med arbeidet med kostnadsreduksjoner for riksvegprosjektene i møtet. Endelige kostnadsanslag presenteres 14 juni.

Det ble påpekt fra Rogaland fylkeskommune at det er nødvendig med mer detaljer enn sist når det gjelder Bråsteinkrysset på E39 for å synliggjøre eventuelle konsekvenser for Utbyggingspakke Jæren. I tillegg ber fylkeskommunen om en klargjøring av partenes roller på TKV som har en riksvegdel, en fylkesvegdel og en Bussveidel.

Enighet om at et allerede avtalt møte i mai ang. TKV i tillegg skal omhandle E39 Hove – Ålgård. Statens vegvesen og RFK følger dette opp.

Bussveien

Rogaland fylkeskommune presenterte status så langt for arbeidet med kostnadsreduksjoner i Bussveien prosjektet.

Prioriteringsrekkefølge mellom korridorene, konvertering og avgrensing ble bl.a. drøftet i møtet. Kvalitet vs kostnadsreduksjoner ble uttrykt som en bekymring. Styringsgruppen ønsker et grunnlag som belyser alle sider og konsekvenser med å redusere kostnadene i prosjektet. Alle steiner må snus og synliggjøres/belyses til møtet 14. juni. Videre politisk prosess vil vurderes nærmere.

Vedtak:

Tas til orientering. Styringsgruppen ber administrasjonene jobbe videre med arbeidet basert på innspill gitt i møtet

Sak 27/2018 Vegstenginger i Stavanger kommune i forbindelse med bomringene

Stavanger kommune redegjorde for tolkning av vedtakene. Vedtaket i Jåttåveien er tenkt som en totrinnsløsning. Det ønskes først å opprettholde et gjennomkjøringsforbud. Dersom en evaluering viser uønskede konsekvenser må styringsgruppen komme tilbake til en vurdering om eventuelt behov for ny bomstasjon.

Vedtak:

Styringsgruppen ber Stavanger kommune følge trafiksikkerhetssituasjonen der vegstenging erstattes med gjennomkjøringsforbud (Lindeveien, Eiganesveien og Jåttåveien). Kommunen må evaluere ordningen etter ett år. Styringsgruppen ber om å få framlagt resultatene fra evalueringen.

Sak 28/2018 Eventuelt

Notat

Til: Styringsgruppe Bymiljøpakken
Fra: Statens vegvesen region vest
Kopi:

Saksbehandler/innvalgsnr:
+47 91877089
Vår dato: 07.06.2018
Vår referanse: GE

E39 Ålgård-Hove**Oppsummering**

Statens vegvesen har gjennomført en prosess for å redusere kostnader på prosjektet. Den viser at det er mulig å komme ned til en prosjektkostnad på 4 077 mill. 2018-kr uten å endre hovedmålene for prosjektet og rammene i godkjent kommunedelplan. Dette innebærer at prosjektkostnaden ligger om lag 456 mill. kr over styringsmålet avhengig av kutt.

I tillegg kan en oppnå en mindre kostnadsreduksjon på ca. 35 mill. kr. ved å velge 90 km/t som dimensjonerende hastighet på hele strekningen ut over de delstrekningene som det allerede er godkjent fravik og 90 km/t for. Det er også en mulighet for å forskyve kostnader ved å utsette krysset på Bråstein til seinere. Dette kan gi en mulig besparelse på ca. 40 mill. kr. I sum gir disse to kostnadskuttene en mulig besparelse på ca. 75 mill. kr. Dette innebærer at prosjektkostnaden ligger om lag 381 mill. kr over styringsmålet avhengig av kutt.

Skal det kuttes ytterligere kostnader, er det mulighet for det å gjøre vesentlige endringer i hovedrammer og målsettinger for prosjektet ved for eks. at vegen legges i dagen i stedet for tunnel fra Figgjo til Bråstein, samt kutte ut kryss på Figgjo og Bråstein. Vi vurderer disse alternativene som lite realistisk gjennomførbare i forhold til anleggsteknikk og ROS, i tillegg til uheldige konsekvenser i forhold til landbruk, nærmiljø og landskap.

Det er med bakgrunn i det justerte prosjektet utarbeidet et revidert reguleringsplanforslag som med unntak av i kuttområdene holder seg i tråd med opprinnelig reguleringsforslag.

Siden det nye planforslaget likevel er over styringsmålet gitt av Samferdselsdepartementet på 3 621 mill. 2018-kr, må prosjektet enten få aksept for nytt styringsmål med finansiering, eller finne andre løsninger før vi kan gå videre med planen.

Bakgrunn

Notatet er utarbeidet til styringsgruppen om status på prosjektet spesielt med fokus på prosjektkostnader, mulige kostnadskutt og videre oppfølging.

Fra kommunedelplanen (KDP) har prosjektet en prosjektkostnad på 3 745 mill. 2018-kr. Prosjektkostnaden i KDP var beregnet med en usikkerhet på +/- 25%. Denne prosjektkostnaden er den som er lagt til grunn i Bypakke Nord-Jæren (St. prp. 47S (2016-2017), vedtatt av Stortinget i 2017) Det er satt styringsmål av Samferdselsdepartementet på 3 550 mill. 2017-kr (3621 mill. 2018-kr) i forbindelse med NTP 2018-2029.

I forbindelse med reguleringsforslaget i 2017 utarbeidet Statens vegvesen et nytt kostnadsoverslag basert på et mer detaljert plangrunnlag med en usikkerhet på +/- 10%. Dette overslaget viser en prosjektkostnad på 4 899 mill. 2018-kr. Det overslaget ligger rundt 1 278 mill. kr. høyere enn styringsmålet.

Årsaken til kostnadsøkningen 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 samt forhold som var undervurdert tidligere som elektro og lokalveger.

Prosess og utført arbeid

Med bakgrunn i dette er Statens vegvesen gjennomført en prosess der vi har søkt å redusere prosjektkostnaden 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 en justert variant av 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 prosjektkostnaden i tråd med fastlagt styringsmål, må Samferdselsdepartementet ta stilling om det skal fastsettes et nytt styringsmål.

Aktuelle kostnadsreducerende tiltak er forenklinger i kryss og konstruksjoner samt tilkopplingsløsning for traséen helt i sør. Gjennomført prosess er gjengitt under:

Aktiviteter og framdrift:

✓ *Mars/April 2018:*

Detaljerings 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 Bymiljøpakken

Underveis i denne prosessen er det avholdt samarbeidsmøter med berørte kommuner og sektoretater for å sikre god involvering av disse.

Aktuelle kostnadskutt

Konkrete kutforslag som nå er detaljert og implementert i reviderte prosjekttegninger/-plan:

✓ 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 evt. etableres på et seinere stadium. Det planskilte krysset som nå er lagt inn er imidlertid godt i samsvar med det krysset som var lagt til grunn i gjeldende kommunedelplan.
- ✓ Forenklinger/endringer på en rekke mindre konstruksjoner
- ✓ Innkorting av innfasing av nytt prosjekt mot eksisterende veg i sørenden av prosjektet. Er blitt aktualisert ved at en nå på kortere sikt legger opp til midtdeler i dette området.

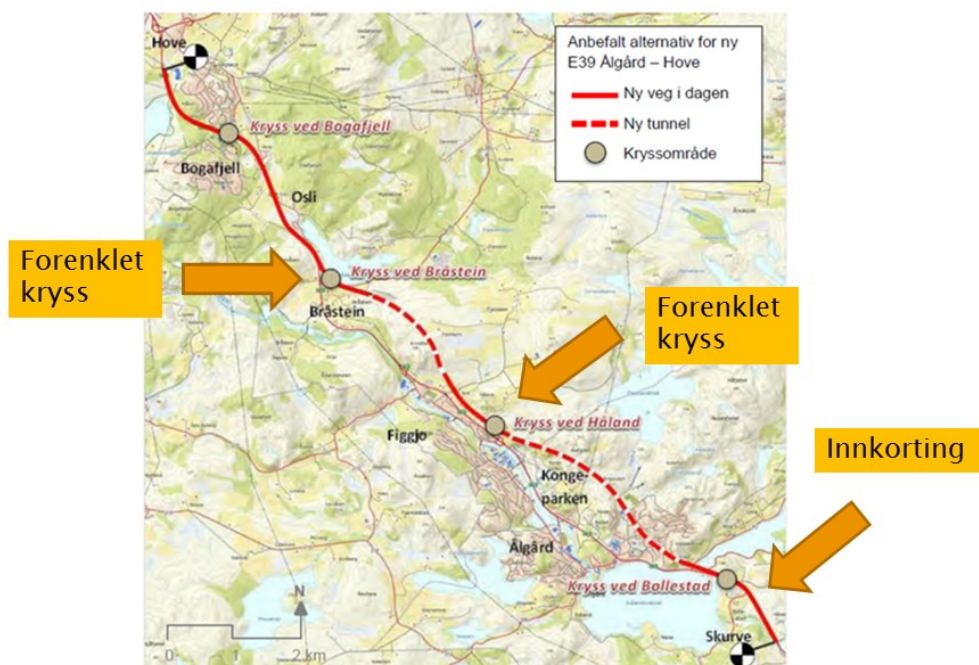
Vi har i tillegg som orientert om tidligere også vurdert:

- ✓ Reduksjon av dimensjonerende hastighet fra 110 til 90 km/t for hele prosjektet

For å unngå store inngrep i eks. omgivelser har vi allerede tidligere fått godkjent fravik for 90 km/t på strekningen mellom Hove og Bogafjell. Det å legge til grunn 90 km/t på hele strekningen ga ved nærmere detaljering og kostnadsvurdering imidlertid mindre gevinster enn opprinnelig forventet, totalt ca. 35 mill. kr.

I prosessen har også ei ekspertgruppe fra Statens vegvesen region sør vært involvert. Denne gruppa har i tillegg til de kostnadskuttene prosjektet sjøl har kommet opp med, pekt på muligheten for å legge vegen i dagen fra Figgjo til Bråstein, samt kutte ut kryssene på Figgjo og Bråstein.

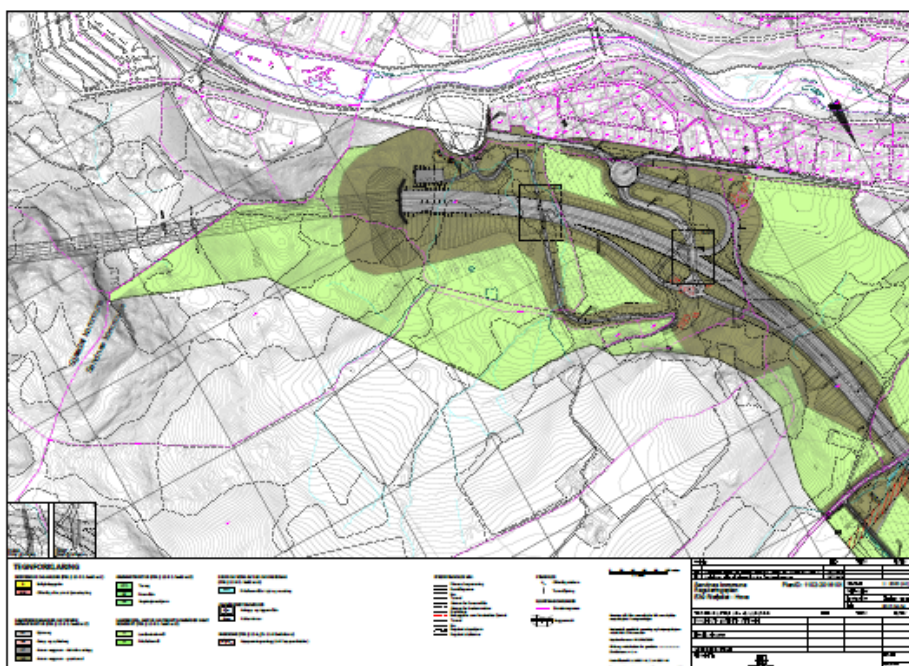
Oversiktskartet under viser prosjektet og hvor de mest sentrale kuttforslagene kommer.



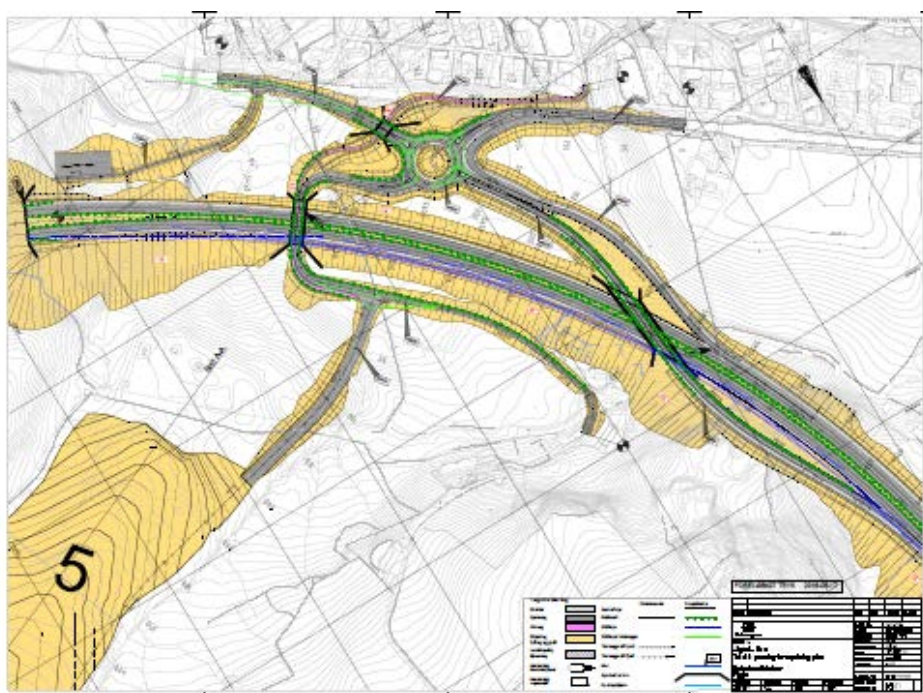
Litt mer detaljer om forslag til kostnadskutt er gitt i det etterfølgende:

Kryss Figgjo

Krysset var opprinnelig tenkt utformet som vist under:



Det foreslås nå forenklet ved at de sørvendte rampene tas ut:

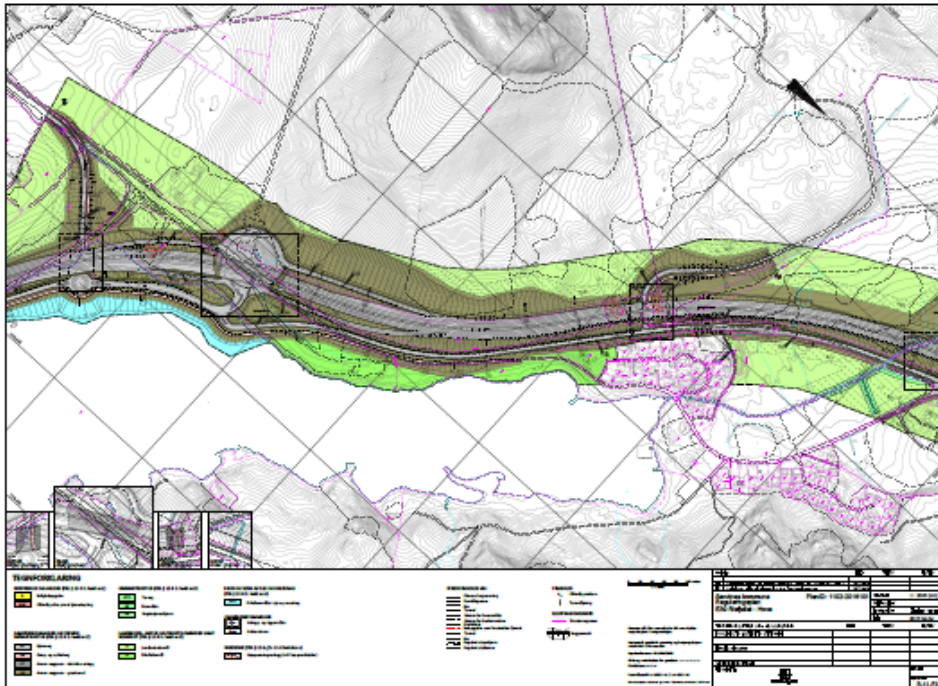


Konsekvensene av endringen kan i hovedsak oppsummeres som følger. Trafikk til/fra Figgjo mot E39 sør må benytte eksisterende E39 gjennom Ålgård sentrum. Disse trafikkstrømmene

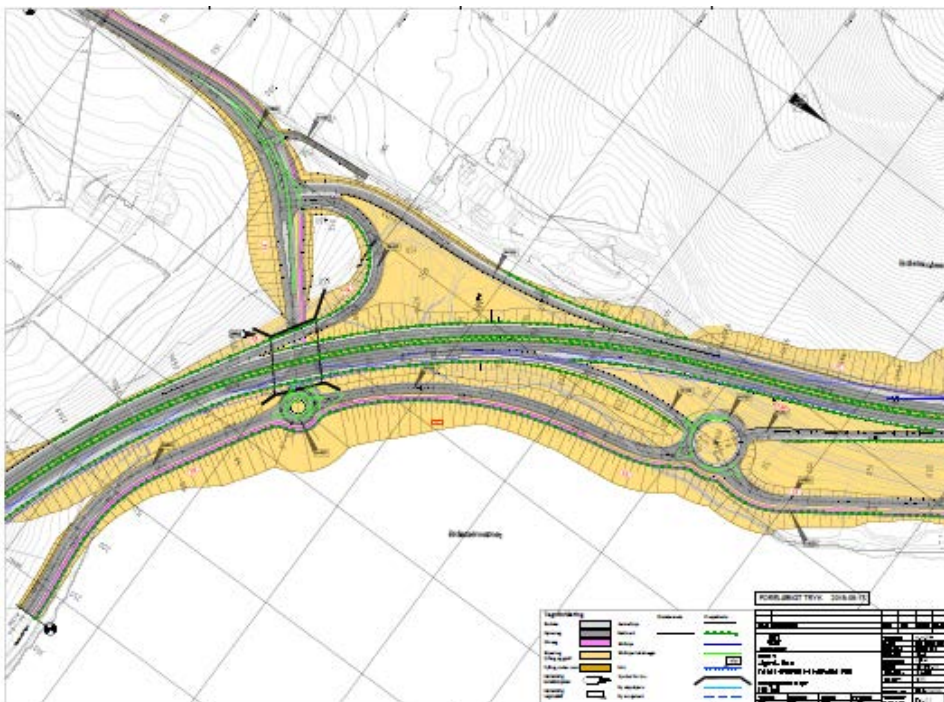
er forholdsvis små. Samtidig medfører dette at inngrepet av krysset på Figgjo/Håland blir betydelig mindre med de positive konsekvensene dette har i forhold til landskap og nærmiljø.

Kryss Bråstein

Krysset var opprinnelig tenkt utformet som vist under:



Det foreslås nå forenklet slik:



Den forenklete kryssløsningen innebærer et kryss som har mindre dyre betongkonstruksjoner f eks ligger E39 gjennom krysset på fylling i stedet for bru. Det innebærer også at en

framtidig ny tverrforbindelse fra Jæren går via sekundærvegen inn på E39 slik som det er forutsatt i gjeldende kommunedelplan.

Det understrekes at det forenklete krysset er i tråd med krysset i gjeldende kommunedelplan. Bortsett fra at opprinnelig løsning er noe mer «elegant» trafikalt, vurderes det ikke å være store forskjeller mellom de 2 kryssene.

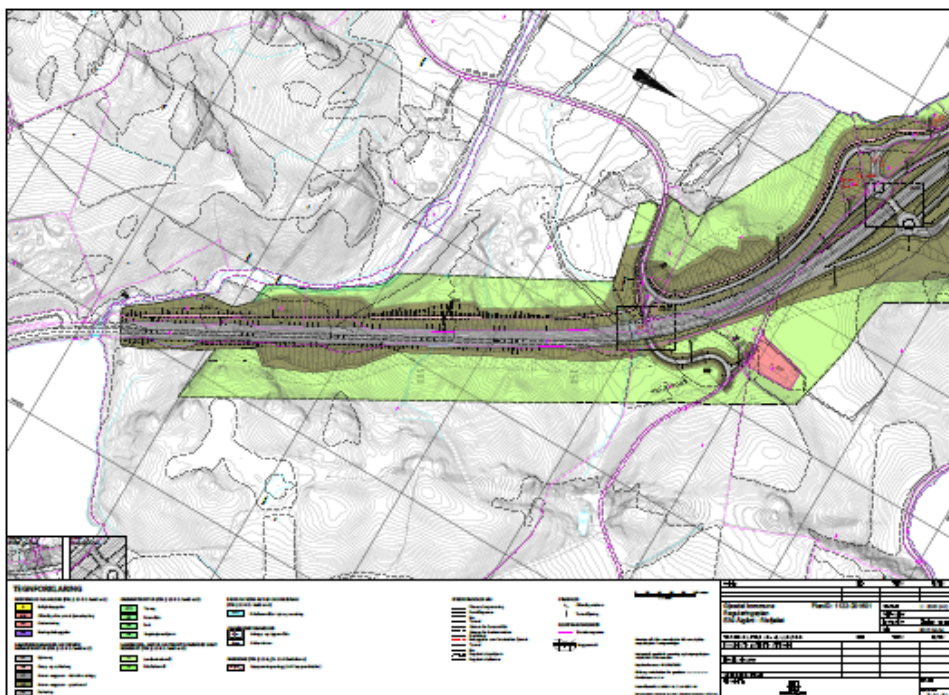
Det understrekes også at det er gjort kapasitetsvurderinger i kryssene på sekundærvegen som viser at krysset har god kapasitet til å håndtere den aktuelle trafikken samt modulvogntog.

En kan også her velge å utsette koplingen inn på E39 i dette punktet, og sånn sett bare bygge kryssingen under E39. Ramper og sekundærvegkryss utsettes da til et seinere stadium. Det innebærer at trafikk til/fra fylkesvegen fra Sviland må benytte sekundærvegen til kryss enten på Figgjo, Bollestad eller Bogafjell for å komme seg inn på ny E39. Denne trafikken er i dag beskjedne. Besparselsen på dette vil være ytterligere ca. 40 mill. kr.

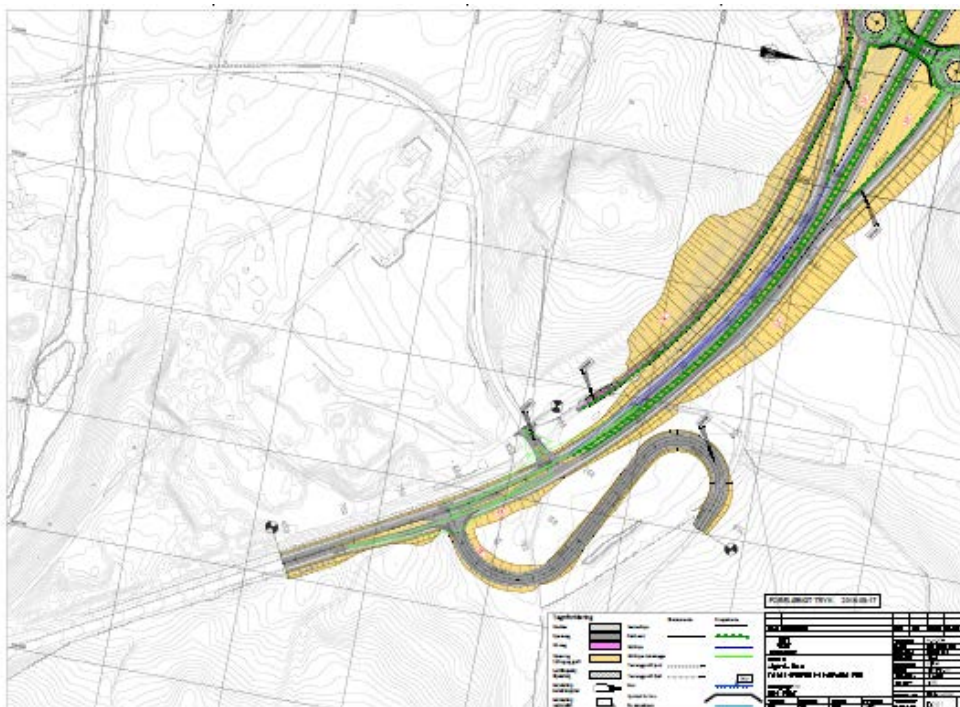
Tilrettelegging for framtidig tverrforbindelse mot Jæren har vært opp i diskusjonen rundt kryssløsninger. Den kryssløsningen som nå er vist, er fleksibel i forhold til hvor denne tilknytningen kommer og en unngår å gjøre betydelige investeringer i konstruksjoner som en i verste fall ikke får bruk for.

Tilkopling mot eksisterende E39 i sør

Tilkoplingen var opprinnelig tenkt utformet som vist under:



Det foreslås nå forenklet slik:



Denne løsningen har forholdsvis små trafikale konsekvenser spesielt ettersom det nå er lagt opp til en mer kortsiktig trafikksikkerhetsløsning med etablering av midtdeler sør til Skurve. Videre er løsningen tilpasset traséen for det som synes som mest aktuell trasè for E39 videre sørover.

Andre kostnadskutt

Ut over dette er alle mindre konstruksjoner og andre elementer gjennomgått og optimalisert for å være rimeligst mulig, samtidig som funksjonalitet i henhold til krav og retningslinjer er ivarettatt.

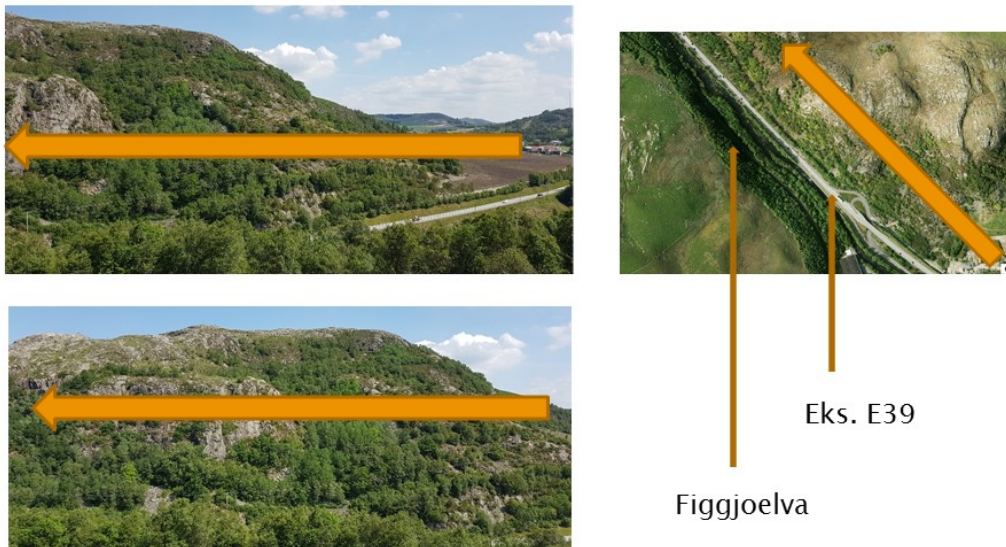
Det er gjennomført en ny fullstendig Anslag-prosess for den justerte planen. Endelig Anslag-rapport er nå til regional gjennomgang men det forventes ingen store endringer etter at den prosessen er fullført.

Justert reguleringsforslag er utarbeidet og oversendt de berørte kommunene for behandling, samtidig som disse er bedt om å avvente sluttbehandling av planen til styringsgruppen har gitt føringer for videre arbeid, og Samferdselsdepartementet har gitt aksept for nytt styringsmål.

Fra Statens vegvesen har vi pekt på at det teoretisk sett er mulig med ytterligere kostnadskutt ved søke å velge daganlegg mellom Figgjo/Håland og Bråstein samt å kutte ut kryssene på Figgjo/Håland og Bråstein. En dagløsning for ny E39 på den aktuelle strekningen vil være svært kontroversiell i forhold til inngrep (lokalmiljø, støy, nærføring til vernet vassdrag mm) samt svært vanskelig byggbar tett opp mot eksisterende veg og et vernet vassdrag. Å kutte ut krysset på Figgjo/Håland vil medføre at nærmere 2/3 av trafikken ikke lenger kan bruke ny E39 – trafikken som generes fra Figgjo/Ålgård og som er nordvendt. Dette vil være stikk i strid med målsettingene for prosjektet, gjeldende kommunedelplan samt gi negative konsekvenser i forhold til tilgjengelighet, framkommelighet, trafikksikkerhet og ROS. Alternativet med en dagløsning fra Figgjo/Håland til Bråstein ble svært grovt vurdert i KDP-fasen. Vi har vurdert det nærmere og vurderer det som lite realistisk gjennomførbart. Det

gjelder både mhp. anleggsteknikk og ROS i tillegg til uheldige konsekvenser i forhold til landbruk, nærmiljø og landskap.

Et slikt alternativ vil innebære at ny veg med et profil på ca. 25m må sprenges inn i et bratt terreng rett over dagens veg og rett overfor det vernede vassdraget, Figgjoelva.



Teoretisk plassering av vegtrasè for ny E39 er vist med brede piler på bildene.



I en anleggsfase, hvis etablering av et slikt tverrprofil mot formodning skulle la seg gjøre, vil sannsynligheten for nedfall på eksisterende E39 være stor. Det innebærer at vegen vil måtte stenges i lengre perioder med svært lange omkjøringsveger, noe som er kritisk i forhold til spesielt nødetater og tungtrafikk. Likeså vil risikoen for at sprengt stein fra anleggsdriften havner i Figgjoelva være stor. Og en slik trase vil medføre store og kritiske inngrep i landbruksområder på Figgjo/Håland og Bråstein samt uheldige landskapsinngrep.

Saksbehandler/telefon:

<Saksbehandlersnavn / tlf>

Vår dato: 07.06.2018

Vår referanse:

Notat

Til: Styringsgruppen Bymiljøpakken

Fra: Statens vegvesen region vest

Kopi til:

E 39 SMIENE – HARESTAD

Utarbeidelse av reguleringsplan for E 39 Smiene – Harestad i Stavanger og Randaberg kommune har vært i prosess siden 2014. Planløsningene, som bygget på vedtatt kommunedelplan fra 2011 var i utgangspunktet omforente, men hadde en kostnad som i 2016 ble beregnet til 3627 mill.kr. Det er 427 mill.kr over kostnadsrammen som er satt i NTP 2018 – 2029 og i Bymiljøpakken. I brev fra Samferdselsdepartementet til Vegdirektoratet datert 3. nov. 2017 ble det i tillegg fastsatt styringsmål for en rekke riksvegprosjekter, inkludert E 39 Smiene – Harestad, hvor styringsmålet ble satt til 3300 mill.kr (2017–kr.).

Med bakgrunn i dette er det gjort vurderinger av kostnadsbesparende tiltak i prosjektet i samarbeide med administrasjonen i Randaberg og Stavanger kommuner. Gjennom dette arbeidet kom det fram at man for å oppnå nødvendige kostnadsbesparelser må gjøre grep som er i konflikt med tidligere godkjent kommunedelplan for strekningen.

I hovedsak er det tre grep som kan gi nødvendig kostnadsbesparelse:

1. Redusere lengden av betongkulverten på Tasta fra 495 m til 270 m. Dette gir en kostnadsbesparelse på 359 mill.kr (2016-kr.)
2. Ta ut toplans-krysset ved Gabbas. Dette gir en kostnadsbesparelse på 489 mill.kr.
3. Heving av vertikalkurvaturen i Finnestadkrysset. Dette gir en kostnadsbesparelse på 42 mill.kr.

Planfaglig sett er alle de tre tiltakene forsvarlig i forhold til trafikkavvikling, sikkerhet, miljø og arealbruk. Det er også gjort vurderinger av andre (og mindre) tiltak, men felles for de alle er at de samlet sett ikke når målet om kostnadsbesparelse på 427 mill.kr.

Samarbeidsgruppa som har fulgt planarbeidet har anbefalt at man velger en kombinasjon av kortere kulvert og heving av vertikalkurvaturen i Finnestadkrysset for å oppnå nødvendig kostnadsbesparelse.

Randaberg kommune har gitt sin tilslutning til heving av vertikalkurvaturen i Finnestadkrysset som kostnadsbesparende tiltak.

I Stavanger kommune (KBU) har man avvist både å redusere lengden på betongkulverten på Tasta og ta ut krysset med Gabbas (Tastakrysset). Se vedlegg med saksframlegg og vedtak i sak 59/18 KBU i Stavanger kommune.

Saken skulle ha vært behandlet i bystyret i Stavanger den 28.mai, men ble ikke satt på sakskartet. Den kommer etter alt å dømme på sakskartet i bystyremøtet den 18. juni.

I vedtaket forutsettes det at kostnadsøkninger forårsaket av nye statlige krav til riksveger dekkes av Staten, og at prosjektet gjennomføres med lang kulvert. Det vises til at dersom Statens vegvesen trenger å redusere kostnadene i prosjektet bør det hovedsakelig gjøres gjennom fravikssøknad til Vegdirektoratet slik at planen blir likere det som var opprinnelig var tenkt i 2012.

Statens vegvesen region vest har søkt om fravik i den aktuelle saken, og fått avslag i Vegdirektoratet.

Når det gjelder forutsetningen om at kostnadsøkninger forårsaket av nye statlige krav til riksveger må dekkes av Staten, kan dette tolkes i retning av at man bør finne en løsning med finansiering av de økte kravene innenfor Bymiljøpakken hvor Staten er en viktig bidragsyter. Spørsmålet som styringsgruppen for Bymiljøpakken dermed bør ta stilling til er om det er rom for omprioritering av midler i Bymiljøpakken til å dekke opp kostnadene til lang kulvert på E 39 Smiene – Harestad.

Dersom svaret på dette blir ja, må SVV ta opp med Samferdselsdepartementet om dette gir grunnlag for å endre styringsrammen for prosjektet.

Dersom svaret blir nei, må SVV vurdere den videre saksbehandlingen.

Saksframlegg

Dato: 14.02.2018
Saksnummer: 16/00064-20
Deres ref.: Deres ref

Planlagt behandling i følgende utvalg:	Sak nr.:	Møtedato:	Votering:
Kommunalstyret for byutvikling Stavanger bystyre		22.03.2018	

Avklaring av rammer for reguleringsplan 2551 E39 Smiene - Harestad

Forslag til vedtak:

Stavanger kommune ser viktigheten av å gjennomføre en snarlig utbedring av vegstrekningen E39 Smiene-Harestad. Vegvesenets anbefalte løsning ivaretar viktige mål for sikker trafikkavvikling, sterkt forbedret nærmiljø ved Tasta skole, og ny adkomst mot Dusavik som ikke går oppå miljøkulverten, innenfor en kostnadsramme som sikrer gjennomføring innen planlagt tidshorisont.

Reguleringsplan 2551 for E39 Smiene- Harestad kan, på denne bakgrunn, utarbeides med kulvertlengde på minimum 270 meter.

Sammendrag

E39 gjennom Tasta skal utvides til 4-felt. Det foreligger vedtatt kommunedelplan for strekningen. I denne saken skal det tas stilling til om lengden på kulvert over E39 på ved friområde Store Stokkavatn i kommunedelplan, kan avkortes slik at prosjektet kan gjennomføres innenfor økonomiske rammer forutsatt i Nasjonal Transportplan og Bypakke for Nord-Jæren.

Statens vegvesen har klargjort forslag til reguleringsplan E39 Smiene-Harestad. Beregnede kostnader for den foreslåtte løsningen ble kalkulert til 3,6 milliarder kr. Det er omlag 400 mill. kr over kostnadsrammen forutsatt i NTP 2018-2029 og i Bypakke Nord-Jæren for prosjektet. Det er sett på en rekke ulike kostnadsreducerende tiltak.

Statens vegvesen anbefaler å kutte kostnadene ved å redusere lengden på kulverten ved Tasta skole fra 495 meter til 270 meter. Dette gir tilstrekkelig reduksjon i kostnader slik at prosjektkostnadene er i tråd med forslag til Nasjonal Transportplan 2018-2029 og Bypakke for Nord-Jæren. Formålet med prosjektet om å etablere en god og trafiksikker 4 feltsvei.

Rådmannen støtter denne anbefalingen, etter en samlet vurdering. Ulempene med reduksjon av kulvertlengden blir minimalisert med ekstra støyskjermingstiltak. I anbefalt løsning er også Eskelandsveien lagt om, slik at kulvertlokket blir helt bilfritt og gir en god kobling av friområdene. Prosjektet kan bli planlagt og gjennomført iht. framdriftsplanen i NTP, slik at det blir ferdig ved åpning av Rogfast. Dette er et viktig prosjekt for utbygging av E39 Kyststamvegen, for byen og for bydelen. Det vil medføre stor usikkerhet om videre framdrift av prosjektet, dersom det ikke reguleres en løsning som er innenfor vedtatte rammer i NTP.

Avklaring av rammer for reguleringsplan 2551 E39 Smiene - Harestad

Bakgrunn for saken

Prosjektet E39 Smiene-Harestad omfatter utvidelse av E39 til 4 feltsveg på Tasta mellom Eiganestunnelen og Rogfast tunnelen. Prosjektet er prioritert i Nasjonal Transportplan 2018-2029 med en planramme på 3 200 millioner kr, herav statlige midler på 1 350 millioner kr og 1 950 millioner kr i lokal finansiering gjennom Bypakke Nord-Jæren.

Kostnadsoverslag for en vegløsning i tråd med vedtatt kommunedelplan er på 3 600 millioner kr. Det betyr kostnadsoverskridelse på omlag 400 millioner kroner.

Statens vegvesen ba Stavanger kommune i 2017 om å ta stilling til kostnadsreducerende tiltak. Kommunalstyret for byutvikling fikk forelagt en sak i møte 15.06.2017, med en anbefaling fra Statens vegvesen om en kortere kulvert på Tasta.

Kommunalstyret fattet følgende vedtak:

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

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

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

Etter dette er saken blitt tatt opp i styringsgruppen for Bypakke Nord-Jæren 26.10.2017. Styringsgruppen ba Statens vegvesen og Stavanger kommune om å sette seg sammen for å se på mulige mellomløsninger som kan redusere kostnadene for E39 Smiene – Harestad prosjektet.

Det ble avholdt dialogmøte mellom representanter for Kommunalstyret for byutvikling, administrasjonen og Statens vegvesen 23.01.2018. Det ble konkludert med at saken bør legges fram for prinsippavklaring i Stavanger bystyre, med de opplysningene som nå foreligger.

Styringsgruppen for Bypakke Nord-Jæren vedtok imøte 08.03.2018 bl.a. at riksveiprosjektene skal gjennomføres, og at de økonomiske rammene fastsatt av Stortinget ligger fast. Det skal skje en videre gjennomgang av bussvei- og riksveiprosjektene med sikte på kostnadsreduksjoner, og konsekvensene skal behandles i styringsgruppen for Bypakke Nord-Jæren.

Ved behandling av sak om handlingsprogram for Bypakke Nord-Jæren 11.12.2017, påpekte bystyret at kommunens vedtak om kort kulvert ved Tasta skole ligger fast. Det forelå ikke konkrete, detaljerte opplysninger som grunnlag for bystyrets vedtak. Disse legges fram i foreliggende sak.

Fakta

Kommunedelplanen for E39 gjennom Tasta, plan 127k, ble vedtatt 01.12.2011, med alternativ 1A, lang kulvert (470m) forbi Tasta skole.

Arbeidet med reguleringsplan for E39 Smiene- Harestad ble påbegynt i august 2014. Det er blitt vurdert ulike alternative, gjennomførbare løsninger for vegen og kulverten på Tasta. Årsaken til dette er at det har kommet nye krav i vegnormaler om avstand mellom av- og påkjøringsramper og kulvertportal for riksveger, etter at kommunedelplanen ble vedtatt.

De nye vegnormalene krever større avstand mellom kryss og kulvertportaler. Statens vegvesen har søkt Vegdirektoratet om fravik for dette kravet, og søknaden er blitt avslått. Det gis ikke rom for en ny fravikssøknad på samme løsning.

For å ivareta de nye normalkravene ble det foreslått utvidelse av vegen gjennom kulverten fra 4 til 6 felt, slik at av- og påkjøringsrampene trekkes igjennom hele kulverten. I tillegg ble vegføringen optimalisert slik at den ligger så dypt i terrenget som mulig og med slakere

kurver. Dette for å bedre forholdet til omgivelsene og for å bedre trafikksikkerheten på E39. Vegdirektoratet har godtatt denne løsningen.

I forbindelse med ferdigstilling av reguleringsplanforslaget ble det i juni 2016 utført et kostnadsanslag. Kostnadene ble beregnet til 3 600 millioner kr. I NTP 2018-2023 er det satt av 3200 mill. kr til Smiene-Harestad. Det betyr at kostnadsoverslaget for E39 Smiene – Harestad er 400 millioner kr. over det budsjettet som ligger til grunn for finansiering av prosjektet.

For å redusere kostnadene for prosjektet er det blitt vurdert ulike alternativer. Disse er:

- Justering av E39 i Høyessvingen for dermed å kunne benytte eksisterende E39 som sykkelveg og lokalveg.
- Kortere kulvert med 4 felt i stedet for 6 felt
- Fjerne krysset på Tasta.
- Fjerne bro ved Høye.
- Ikke omlegging av Eskelandsveien, men la den gå over nordre del av kulvert.
- Heve E39 i Finnestadkrysset for å få mindre overskudd av løsmasser.
- Div. endring av bruer og løsninger i Harestadkrysset.

Gjennomgang av de ulike alternativene for å redusere kostnadene viser at det er de store konstruksjonene som er kostnadsdrivende. De tiltakene som har størst innsparingspotensial er reduksjon av kulvertens lengde og bredde, og å fjerne krysset på Tasta.

Krysset på Tasta er viktig for lokaltrafikken. Alternativ uten kryss på Tasta vil ha store ulemper for lokalvegnettet i form av blant annet økt gjennomgangstrafikk.

Den anbefalte løsningen er å redusere lengden på kulverten ved Tasta skole fra 495 m (i forprosjektet, økt fra 470 m i vedtatt kommunedelplan) til 270m som vist på illustrasjonen under. Det vil da være mulig å oppfylle normalkrav om avstand mellom kulvert og ramper til toplanskryssene, og kulverten kan bygges med 4 felt. Prosjektet vil da ligge innenfor den vedtatte kostnadsrammen.

Frrområdene og boligområdene blir støyskjermet i tråd med støyretningslinje T-1442. Den anbefalte løsningen vil gi langt bedre støysituasjon enn dagens løsning. Eskelandsveien var i kommunedelplanen lagt over kulverten. I den anbefalte løsningen er Eskelandsveien kun en lokal adkomstvei, mens nærings- og gjennomgangstrafikken går på E39 og fordeles ved nytt Tastakryss. Det øker kvaliteten og bruksverdien av arealene på kulverten og binder sammen frrområdene, boligområdet og skolen på en langt bedre måte enn tidligere forutsatt.

Kulvert 270 m

Kulvert 495 m

Mulige alternativer for videre planarbeid

Vegvesenet har gjort rede for mulige utfall av kommende beslutninger om planløsning.

Kostnadskutt aksepteres

Reguleringsplanarbeidet kan videreføres på ulike måter. Statens vegvesen kan fremme reguleringsplan med kort kulvert på Tasta, innenfor gjeldende budsjettamme i Nasjonal transportplan. Kommunen 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.

Kostnadskutt aksepteres ikke

Dersom kommunen avviser et planforslag med kort kulvert, vil planprosessen stanses. E39 Smiene-Harestad, 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. Trafikksikkerhet, trafikkavvikling og framkommelighet er dårlig på denne strekningen, og vil forbli uforandret i mange år framover. Selv om trafikken kan komme til å øke fremover, vil ikke beboerne langs E39 på Tasta få nye støyskjermingstiltak, da dette er avhengig av at vegtiltak gjennomføres. Uten kulvert, kort eller lang, vil barrierevirkningen av E39 på Tasta bestå i mange år fremover.

Statlig plan

En siste mulighet kan være at Statens vegvesen utarbeider og fremmer forslag til reguleringsplan for E39 Smiene-Harestad etter PBL § 3-7 - overføring av planforberedelse til statlig eller regional myndighet. Statens vegvesen legger denne planen ut til offentlig ettersyn. Oppnås ikke enighet mellom Statens vegvesen og Stavanger kommune om organisering og gjennomføring av planarbeidet, treffer departementet avgjørelsen.

Rådmannens vurdering

Bypakke Nord-Jæren ble vedtatt av Stortinget 30.03.2017 og vil resultere i omfattende investeringer i transportsystemet på Nord-Jæren. Disse skal finansieres gjennom brukerfinansiering i form av bompenger og offentlige bidrag. De offentlige bidragene og innsatsen er konkretisert i byvekstavtalen mellom staten og Nord-Jæren ved fylkeskommunen og kommunene. Statens bidrag fastsettes i Nasjonal transportplan.

Det er lagt til grunn porteføljestyling i Bypakke Nord-Jæren, som innebærer at kostnadsrisikoen ved prosjektene må håndteres av styringsgruppen for Bypakke Nord-Jæren. Skal det brukes mer penger på ett prosjekt, må det brukes mindre på noe annet, dersom den samlede kostnadsrammen for bypakken ikke skal økes. Det vil være svært krevende å finne dekning for 400 mill. kroner gjennom porteføljestylingen.

Ved Stortingets godkjenning av Bypakken er det forutsatt sterkt fokus på kostnadskontroll og kostnadseffektive løsninger. E39 Smiene-Harestad inngår i Bypakke Nord-Jæren med statlig og brukerfinansiert bidrag. I forrige NTP 2014-2023, var det forutsatt finansiert med 50% statlige midler. I gjeldende NTP 2018-2029 er prosjektet oppført med 3 300 mill. kroner, hvorav 1950 mill. kroner er forutsatt finansiert med bompenger. Det betyr at den statlige andelen er redusert fra 50% til 40%.

E39 Smiene – Harestad er et planarbeid som har pågått over lang tid, og det har vært krevende å komme fram til en omforent løsning. I tråd med kommunedelplanen for strekningen, og bystyrevedtaket angående omlegging av Eskelandsveien, har Statens vegvesen laget utkast til reguleringsplan. Kulvert ved Tasta skole er i planforslaget blitt utvidet fra 4 til 6 felt pga. nye krav i vegnormaler. Det er en av de viktigste årsaken til kostnadsøkningen.

Prinsipielt mener rådmannen at kostnadsøkninger forårsaket av nye statlige krav til riksveger i større grad bør dekkes av staten. Dette har vært tema i forhandlingene om byvekstavtalen, men den lokale forhandlingsdelegasjonen har ikke fått aksept for dette. Staten har i forhandlingene henvist til at det statlige bidraget fastsettes i Nasjonal transportplan.

Statens vegvesen søkte Vegdirektoratet om å bygge den vedtatte løsningen i kommunedelplanen ved fraviksoeknad. Søknaden er blitt avslått, og det er ikke anledning til å ta dette opp på ny.

Statens vegvesen sitt anbefalte løsningsalternativ innebærer kortere og smalere kulvert på Tasta, litt kortere bro på Høye, omlegging av Eskelandsveien, mindre skjæringer i Høyevingen og heving av Finnestadkrysset. Disse endringen reduserer kostnadene i det omfanget som er nødvendig slik at det blir samsvar mellom planramme og estimerte kostnader.

Selv om lengden på kulverten på Tasta blir redusert, vil den være nesten dobbelt så lang som den nylig bygde miljøkulverten ved Mosvatnet. Kulverten vil fortsatt bidra til å etablere

et sammenhengende grøntdrag fra Tasta skole og ned til friområdet ved Store Stokkavatn, og dermed redusere barrierevirkningen av E39 gjennom området.

Rådmannens vurdering er at en kortere kulvert, i kombinasjon med omlegging av Eskelandsveien og god støyskjerming, bør kunne aksepteres, gitt de premissene som staten har satt gjennom Byvekstavtalen. Rådmannen anbefaler derfor at reguleringsplanforslag for E39 Smiene-Harestad baserer seg på anbefalingene fra Statens vegvesen, slik at E39 gjennom Tasta kan være oppgradert ved åpning av Rogfast.

For bydelen er dette et viktig prosjekt. Det blir fortsatt kulvert på Tasta, Eskelandsveien blir lagt om, og dette gir en helt annen bruksverdi av arealene på kulverten enn tidligere forutsatt. Løsningen gir en god støyskjerming av boliger, skoler, barnehager, lekeplasser og friområde.

Dette er et viktig prosjekt for utbygging av Kyststamvegen. Det vil medføre stor usikkerhet om videre framdrift av prosjektet, dersom anbefalingen ikke er innenfor forutsatte rammer av vedtatt NTP.

Konklusjon

Rådmannen anbefaler at reguleringsplan for E39 Smiene-Harestad blir utarbeidet med kulvert ved Tasta skole med en lengde på 270 meter, og innenfor budsjettammer gitt i Nasjonal Transportplan og Bypakke Nord-Jæren.

Per Haarr
rådmann

Gunn Jorunn Aasland
direktør

Hildegunn Hausken
Avd.sjef Byutvikling

Iqbal Mohammad
saksbehandler

Vedlegg:

Dokumentet er elektronisk godkjent og sendes uten signatur.

Saksprotokoll

Politisk sekretariat

Postadr.: Postboks 8001, 4068 STAVANGER
 Besøksadr.: Øvre Kleivegate 15
 Telefon: +47 51507090
 E-post: politisk.sekretariat@stavanger.kommune.no
<http://www.stavanger.kommune.no>
 Org.nr. 964965226

SAKSBEHANDLER
Iqbal Mohammad

ARKIVSAK
 16/00064

ARKIVNR.

DATO
 dato

Utvalg: Kommunalstyret for byutvikling
Møtedato: 19.04.2018
Sak: 59/18

Avklaring av rammer for reguleringsplan 2551 E39 Smiene - Harestad

Resultat: På sakslisten

Arkivsak: 16/00064

**Kommunalstyret for byutvikling har behandlet saken i møte
 19.04.2018 sak 59/18**

Møtebehandling

Kjartan Alexander Lunde (V) fremmet følgende alternative fellesforslag på vegne av H, Ap, FrP, V, KrF, MDG og FNB:

«Stavanger kommune ser viktigheten av å gjennomføre en snarlig utbedring av vegstrekingen E39 Smiene-Harestad. Det er derfor viktig å få regulert og realisert prosjektet med den lange kulverten så snart som mulig. Lang kulvert var en forutsetning for flertallet i bystyret da E39 i denne traseen ble vedtatt i 2012. De økte kostnadene skyldes økte og endrede statlige krav og ikke kommunens egne plankrav. Det er naturlig at kostnadsøkninger forårsaket av nye statlige krav til riksveger dekkes av staten. Stavanger kommune forutsetter at prosjektet blir gjennomført med lang kulvert.

Stavanger kommune vil påpeke at under behandlingen av planen i 2012 varslet Fylkesmannen, i merknad til planoppstart, at det ville komme innsigelse dersom kulverten ble kortere enn 470 meter. Dette skyldtes at det samlede tapet av friområde på Tasta ville bli for stort uten lang kulvert.

Stavanger kommune vil også påpeke at det er viktig at Tastakrysset opprettholdes. Dersom Statens vegvesen trenger å redusere kostnadene i prosjektet bør det hovedsakelig gjøres gjennom fravikssøknad til Vegdirektoratet slik at planen blir likere det som opprinnelig var tenkt i 2012.

Gang- og sykkelvei med kombinert adkomst til eiendommer kombinerer flere risikofaktorer på en hovedsykkellrute. Det er ikke identifisert noen kostnadsbesparelse ved et slikt tiltak. Stavanger kommune ønsker derfor at det legges som premiss at regulert løsning på strekingen skal bestå av sykkelvei med fortau.

I forbindelse med det videre reguleringsarbeid, må forholdet til de berørte boligeierne som ligger kloss opp til traseen gis høy prioritet, slik at det skapes klarhet og forut beregnelighet om boligeiernes videre situasjon. Det må etableres gode rutiner for kommunikasjon og dialog med boligeierne. Det skal så tidlig som mulig avklares om boligene skal innløses i forbindelse med realisering av utbygging.

Reguleringsplan 2551 for E39 Smiene- Harestad kan, på denne bakgrunn, utarbeides med kulvertlengde på 495 meter.»

Votering

Fellesforslag enstemmig vedtatt

Kommunalstyret for byutviklings enstemmige vedtak:

Stavanger kommune ser viktigheten av å gjennomføre en snarlig utbedring av vegstrekningen E39 Smiene-Harestad. Det er derfor viktig å få regulert og realisert prosjektet med den lange kulverten så snart som mulig. Lang kulvert var en forutsetning for flertallet i bystyret da E39 i denne traseen ble vedtatt i 2012. De økte kostnadene skyldes økte og endrede statlige krav og ikke kommunens egne plankrav. Det er naturlig at kostnadsøkninger forårsaket av nye statlige krav til riksveger dekkes av staten. Stavanger kommune forutsetter at prosjektet blir gjennomført med lang kulvert.

Stavanger kommune vil påpeke at under behandlingen av planen i 2012 varslet Fylkesmannen, i merknad til planoppstart, at det ville komme innsigelse dersom kulverten ble kortere enn 470 meter. Dette skyldtes at det samlede tapet av friområde på Tasta ville bli for stort uten lang kulvert.

Stavanger kommune vil også påpeke at det er viktig at Tastakrysset opprettholdes. Dersom Statens vegvesen trenger å redusere kostnadene i prosjektet bør det hovedsakelig gjøres gjennom fravikssøknad til Vegdirektoratet slik at planen blir likere det som opprinnelig var tenkt i 2012.

Gang- og sykkelvei med kombinert adkomst til eiendommer kombinerer flere risikofaktorer på en hovedsykkelrute. Det er ikke identifisert noen kostnadsbesparelse ved et slikt tiltak. Stavanger kommune ønsker derfor at det legges som premiss at regulert løsning på strekningen skal bestå av sykkelvei med fortau.

I forbindelse med det videre reguleringsarbeid, må forholdet til de berørte boligeierne som ligger kloss opp til traseen gis høy prioritet, slik at det skapes klarhet og forut beregnelighet om boligeiernes videre situasjon. Det må etableres gode rutiner for kommunikasjon og dialog med boligeierne. Det skal så tidlig som mulig avklares om boligene skal innløses i forbindelse med realisering av utbygging.

Reguleringsplan 2551 for E39 Smiene- Harestad kan, på denne bakgrunn, utarbeides med kulvertlengde på 495 meter.

Dokumentet er elektronisk godkjent og sendes uten signatur.

Notat

Til: Styringsgruppe Bymiljøpakken
Fra: Statens vegvesen region vest
Kopi:

Saksbehandler/innvalgsnr:
+47 91877089
Vår dato: 07.06.2018
Vår referanse: GE

Rv.509 Transportkorridor vest**Oppsummering**

Statens vegvesen har gjennomført en prosess for å redusere kostnader på prosjektet. Den viser at det er mulig å komme ned til en projektkostnad i underkant av 2 971 mill. 2018-kr uten å endre hovedmålene for prosjektet. I tillegg ser vi potensiale i å kutte kostnader i Sundekrossen, men har behov for å utrede dette nærmere. Det innebærer at projektkostnaden er betydelig lavere enn fastsatt styringsmål for prosjektet som er 3 262 mill. 2018-kr.

Endringene medfører at det må gjennomføres endringer av gjeldende reguleringsplan.

Prosess og utført arbeid

Notatet er utarbeidet med fokus på projektkostnader, mulige kostnadskutt og videre oppfølging.

Prosjektet er tidligere beregnet med en projektkostnad på 2,9 mrd. 2017-kr. Projektkostnaden er oppgitt med en usikkerhet på 10%. Denne projektkostnaden er lagt til grunn i Bypakke 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 3 262 mill. 2018-kr.

Statens vegvesen har senere utarbeidet et nytt kostnadsoverslag som viser en projektkostnad på 3 635 mill. 2018-kr.

Det nye overslaget ligger altså rundt 373 mill. kr. høyere enn det fastsatte styringsmålet. Årsaken til dette skyldes oppdaterte erfaringsdata knyttet til de store konstruksjonene, grunnnerverv, midlertidig trafikkavvikling under anleggsgjennomføring. Med bakgrunn i dette har Statens vegvesen utført en prosess der vi har sett på muligheter for å redusere projektkostnaden for å komme under styringsmålet fastlagt av departementet.

Kommunene har vært involvert i prosessen og vår ambisjon har vært å få til kostnadskutt som er mulig med minst mulig behov for reguleringsendringer. Dette for å holde maksimal framdrift. Hvis vi ikke greier å redusere prosjektkostnaden i tråd med fastlagt styringsmål, må Samferdselsdepartementet ta stilling om det skal fastsettes et nytt styringsmål.

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

Aktiviteter og framdrift:

✓ *Mars/April 2018:*

Detaljerings av aktuelle kostnadskutt og justering av tekniske planer/mengder. Dette inkluderer også 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

Underveis i denne prosessen avholdes samarbeidsmøter med berørte kommuner og sektoreter for å sikre god involvering av disse. Spesielt nevnes fylkeskommunen som ansvarlig for Bussvei-prosjektet.

Aktuelle kostnadskutt

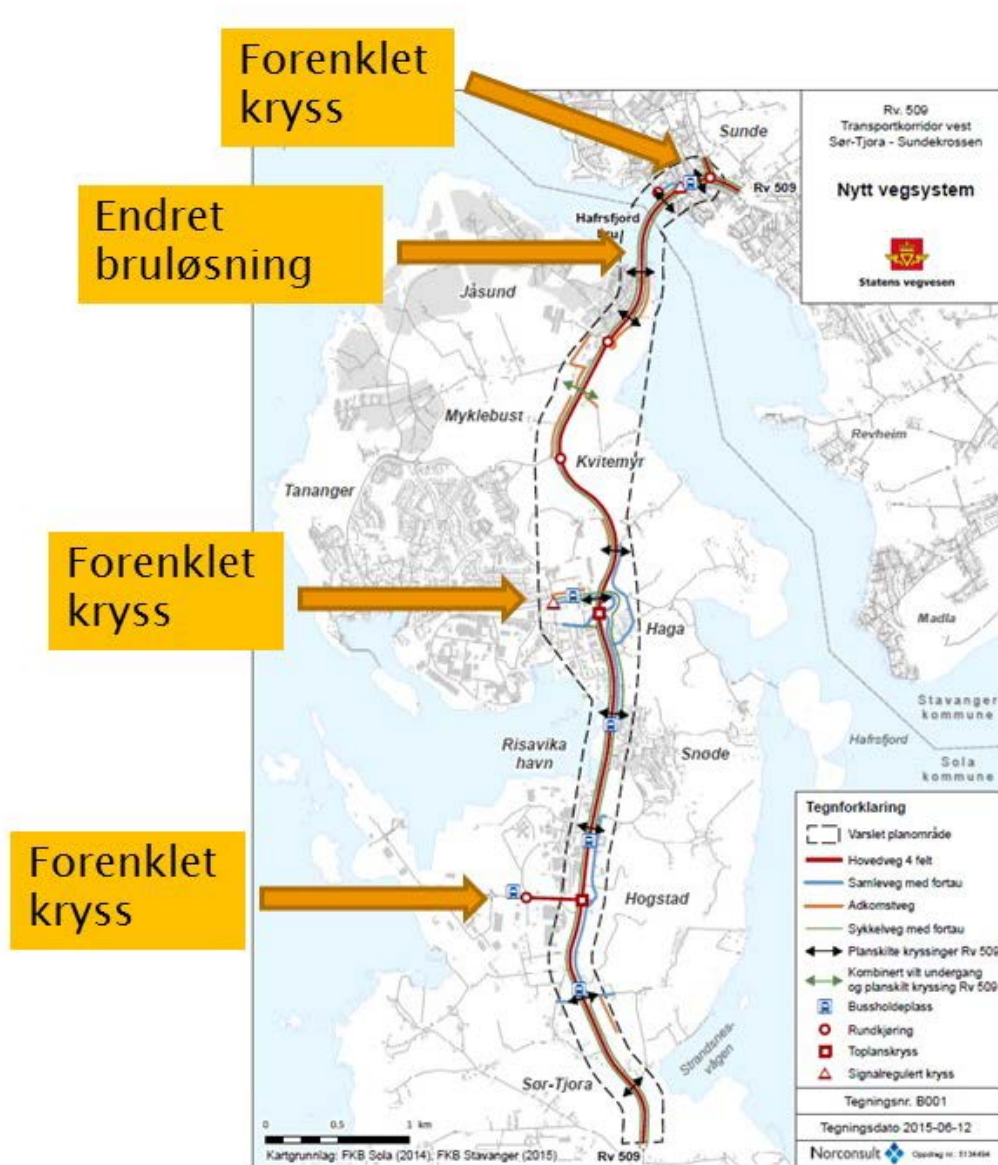
Konkrete kuttforslag som nå detaljeres og implementeres i reviderte prosjekttegninger/-plan:

- ✓ Endret og rimeligere ny hovedbru over Hafrsfjord
- ✓ Forenkling av kryss i Kontinentalvegen til rundkjøring med spesielle prioriteringstiltak for buss
- ✓ Forenkling av kryss i Hagakrossen til rundkjøring med spesielle prioriteringstiltak for buss
- ✓ Redusert grunnverv som følge av mindre omfattende hovedkryssløsninger
- ✓ Forenklinger/endringer på en rekke mindre konstruksjoner
- ✓ For Sunde-krossen vurderes enklere løsninger men de må bearbeides for en anbefaling kan gis

En sentral forutsetning for arbeidet med kutt har vært at vegens funksjon for gods- og kollektivtrafikk ikke skulle forringes. Gjelder spesielt framkommeligheten i kryss SINTEF har bistått med trafikkteknisk vurdering av aktuelle kryss. Resultatene fra SINTEF sin vurdering er at det vil være fullt ut forsvarlig å erstatte de regulerte planskilte kryssene mellom Rv509 og hhv Kontinentalvegen og Hagakrossen med rundkjøringer i plan.

Den største kostnadsbesparelsen kommer med endret bruløsning i Hafrsfjord der ny kryssløsning er ca. 273 mill. kr rimeligere enn tidligere regulert løsning. Å velge rundkjøringer i plan i stedet for planskilte kryss i Hagakrossen og kryss med Kontinentalvegen gir en kostnadsreduksjon på ca. 346 mill. kr.

Oversiktskartet på viser vurderte kutt.



Litt mer detaljer om forslag til kostnadskutt er gitt i det etterfølgende:

Hafrsfjord bru

Brua var egentlig tenkt utformet som vist under:



Vi anbefaler nå alternativt å bygge ei bru av samme type som dagens bru dvs. 2 parallelle platebruer.

Seilingsforløpet opprettholdes som opprinnelig planlagt med vi anbefaler at den utvidelsen av det totale seilingsforløpet som var tenkt, utgår samt at G/S-tilbudet som i dag kun etableres ensidig. Dette vil være fullt ut forsvarlig med de undergangene som etableres på hver side av brua. Denne brua er også betydelig enklere å bygge mhp anleggsfaser og midlertidig trafikkavvikling.

Ei slik bru muliggjør også en forenklet veggeometri med mindre inngrep i omgivelsene. G/S-tilbudet vil likevel være forsvarlig ivaretatt og for å få til bedret vanngjennomstrømning inn til Hafsfjord etableres undersjøiske rør som alternativ til å forlenge hovedbrua.

En slik alternativ løsning gir en besparelse på ca. 273 mill. kr.

Kryss Hagakrossen

Opprinnelig regulert planskilte kryss ser slik ut:



Krysset omfatter store og kostnadskrevenende betonkonstruksjoner og store inngrep i omgivelsene.

Krysset foreslås nå alternativt utformet slik som vist under:



En slik alternativ kryssutforming vil gi en besparelse på ca. 103 mill. kr. Løsningen er kapasitetsmessig vurdert som forsvarlig av både SINTEF og Sweco.

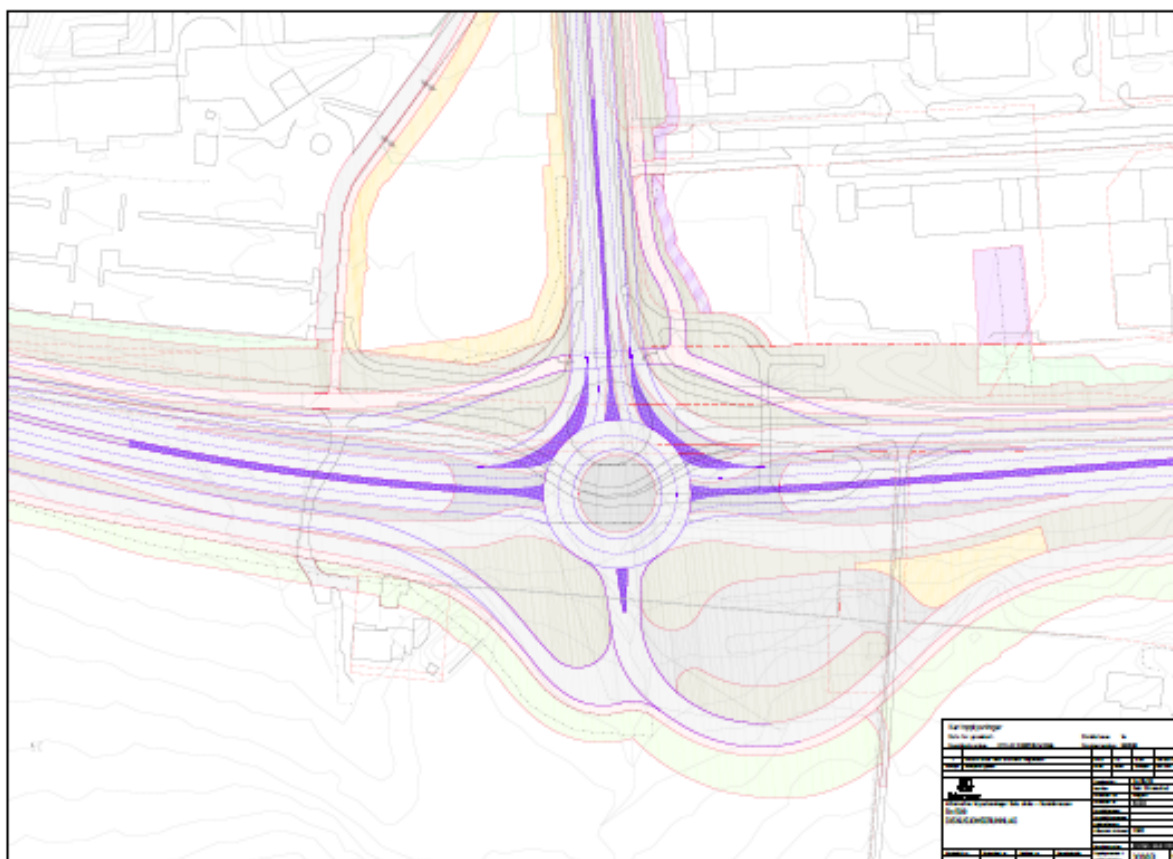
Konsulentene har også vurdert en spesiell prioriteringstiltak for buss som sikrer denne god framkommelighet hvis framtidig trafikkvekst blir større enn forventet. Det skal ellers bemerkes at nyere trafikktellinger viser en betydelig trafikknedgang de seinere årene.

Kryss Kontinentalvegen

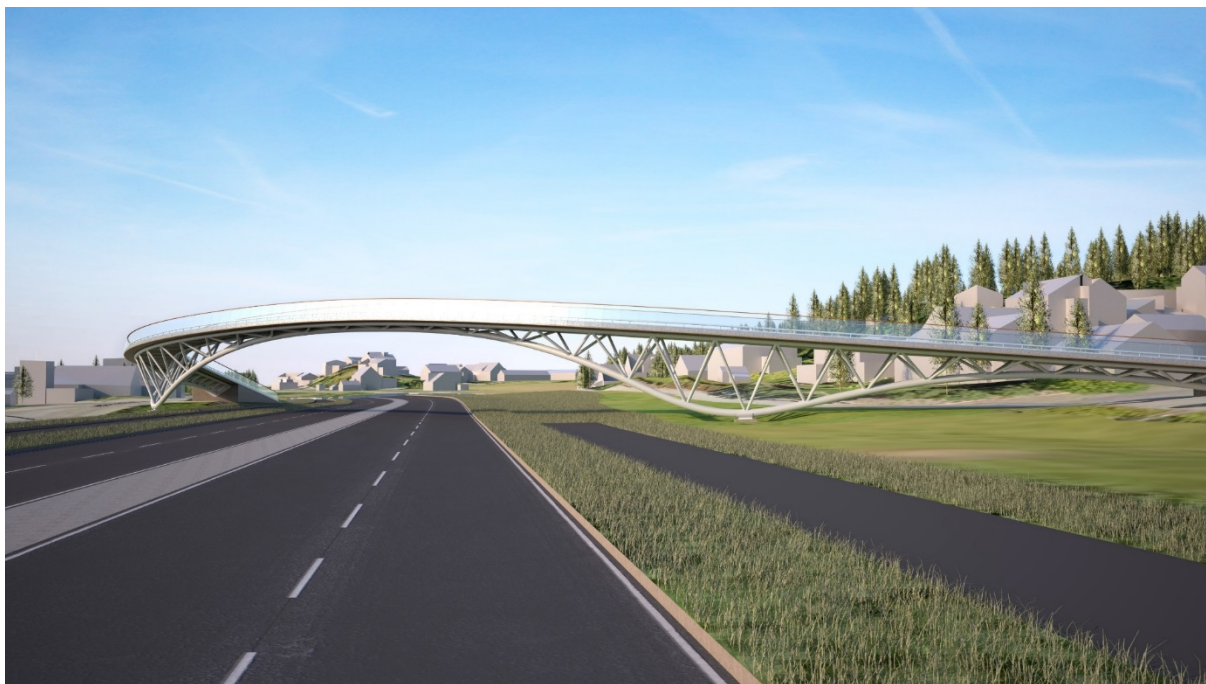


Krysset omfatter store og kostnadskrevende betongkonstruksjoner og også her betydelige inngrep i omkringliggende omgivelser.

Krysset foreslås nå alternativt utformet slik som vist under:

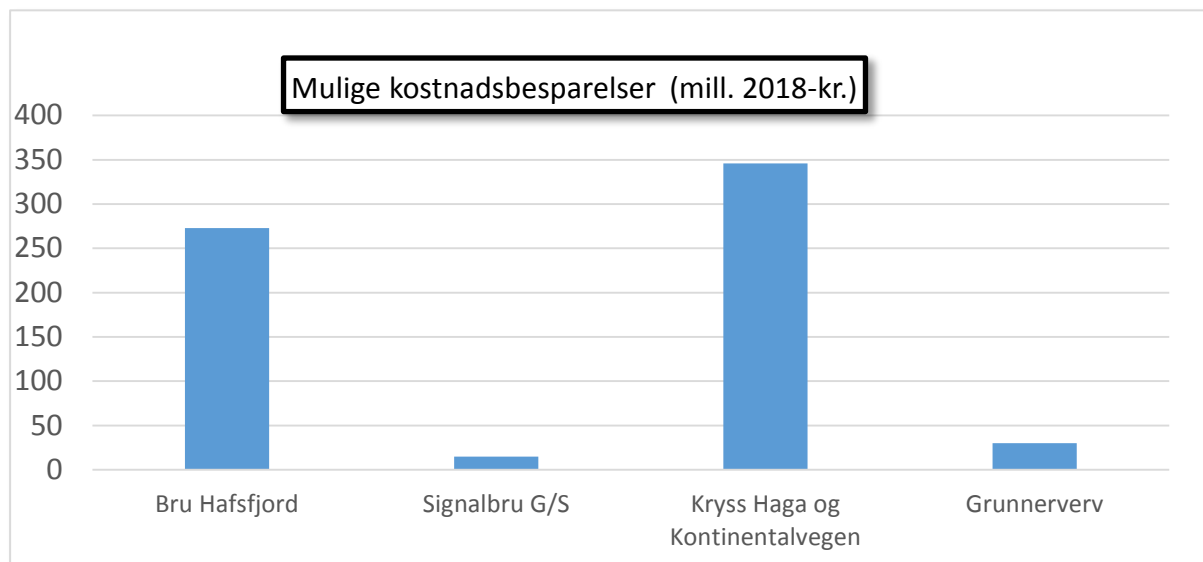


G/S-bru Risavika



Ved å erstatte den regulerede signalbrua med ei mer tradisjonell betongbru, er besparelsen på ca. 15 mill. kr.

Oppsummering mulige kostnadsbesparelser:



Totalt ca. 664 mill. kr.

Bussveien



Kostnader

Sak til styringsgruppen for Bymiljøpakken 14. juni

Innhold

Sammendrag.....	3
1 Bakgrunn.....	4
2 Måloppnåelse	4
2.1 Byutvikling	4
2.2 Presis, ofte og behagelig.....	5
2.3 Nullvekstmålet.....	5
2.4 Knutepunkt.....	5
2.5 Framdrift.....	5
2.6 Oppsummering måloppnåelse	5
3 Systemkutt.....	6
3.1.1 Konvertering.....	6
3.1.2 Holdeplass	6
4 Gjennomgang av delprosjekt.....	7
4.1 Korridor 1	8
4.1.1 Mosvatnet – Hillevåg.....	8
4.1.2 Jåttåvågen	8
4.1.3 Gausel-Forussletta.....	9
4.1.4 Kvadrat - Ruten	9
4.1.5 Forus Øst	9
4.1.6 Forus Vest.....	9
4.1.7 Forus Nord.....	9
4.1.8 Re-etablering av holdeplasser	9
4.1.9 Gangtunnel SUS.....	10
4.2 Korridor 2	10
4.2.1 Utenriksterminalen Risavika.....	10
4.2.2 TKV riksveg	10
4.2.3 Tananger ring	10
4.2.4 Jåsund.....	10
4.2.5 TKV fylkesveg.....	10
4.2.6 Kvernevik ring.....	10
4.2.7 Sundekrossen – Mosvatnet.....	11
4.3 Korridor 3	11
4.3.1 Ruten - Vatnekrossen	11
4.4 Korridor 4	12
4.4.1 Forus – Sola sentrum.....	12
4.4.2 Sola sentrum – Flyplassen	12
5 Usikkerhet.....	12
6 Fremdrift og behov for avklaringer.....	13

Sammendrag

I styringsgruppens møte mars 2018 ble det presentert en kostnadsprognose for Bussveien på 14,1 milliarder kroner. I tiden etter dette har det vært arbeidet med kostnadsreducerende tiltak. Gjennom dette arbeidet er det gjort planmessige grep, innsparinger og endringer av løsninger som samlet sett beløper seg til en innsparing på 2,3 milliarder kroner (2018) innenfor det fastsatte ambisjonsnivå for prosjektet. Dette er spesifisert som alternativ A i dokumentet og har en total kostnad på 11,8 milliarder kroner.

Gitt styringsgruppen sitt vedtak om at prosjektet skulle leveres innenfor den økonomiske rammen som var fastsatt i stortingsproposisjonen, er det utarbeidet et alternativ som viser en innsparing på 3,3 milliarder kroner (2018). Dette er anført som alternativ B i dokumentet og har en total kostnad på 10,8 milliarder kroner som tilsvarer rammen i stortingsproposisjonen.

Hovedforskjellen mellom alternativ A og alternativ B er løsningsvalg i enkeltprosjekter i korridor 1, samt en reduksjon av rammen for delprosjektet Ruten – Vatnekrossen.

Innsparingene som er foreslått har konsekvenser for delprosjektene. Dokumentet viser at det er forskjell i måloppnåelse mellom de to alternativene. Alternativ A kommer i hovedsak innenfor det reviderte ambisjonsnivå som styringsgruppen har fastsatt, mens alternativ B utfordrer måloppnåelsen for Bussveien hva gjelder fremkommelighet for bussen, byutvikling, knutepunktsutvikling og tilrettelegging for gående og syklende.

Både alternativ A og alternativ B medfører vesentlige kutt på transportkorridor vest i Sola kommune, uendret bruk av dagens sidestilte kollektivfelt på Madlaveien, og at Bussveien i større grad går i blandet trafikk enn det som tidligere har vært planlagt.

I prosessen som har blitt gjennomført har det vært noen viktige premisser i tråd med avklaringer i styringsgruppen:

- Hovedlinjene for Bussveien ligger fast
Ambisjonsnivået er revidert, men Bussveien skal etableres som et høyverdig kollektivsystem som oppfyller slagordet «Presis, ofte og behagelig».
- Bussveien skal ha samme omfang som tidligere
Det har vært en forutsetning at alle delprosjekt i Bussveien skal gjennomføres, og at Bussveien skal bygges ut i sin fulle lengde (50 km).
- Ny tolkning av konverteringsvedtaket
Den tidligere tolkningen av konverteringsvedtaket har vært svært omfattende. Det er for kostnadsgjennomgangen lagt til grunn en forståelse av vedtaket som sier at Bussveien ikke skal bygge nye hinder for en eventuell fremtidig konvertering.
- Endring av holdeplassutforming
Holdeplassene på Bussveien skal ha en tydelig identitet og gi kundene bedre klimabeskyttelse sammenlignet med dagens bussholdeplasser. Det tidligere vinnerforslaget fra den internasjonale designkonkurransen «Den røde tråden» er av kostnadshensyn forkastet. Arbeidet med ny utforming er igangsatt.

- Korridor 1 er den viktigste korridoren
Passasjerstatistikk fra tidlig 2018 viser at 60 prosent av kundegrunnlaget for Bussveien ligger i korridor 1. Korridor 1 ligger i bybåndet/båndbyen og det er viktig at det blir bygget et helhetlig tilbud i korridoren.

1 Bakgrunn

Til styringsgruppen sitt møte i mars 2018 ble det lagt fram en økonomisk oversikt som viste at dersom det ikke ble foretatt grep i planleggingen av Bussveien så ville kostnadene lande på 14,1 milliarder kroner (2018). Styringsgruppen vedtok i sak 14/2018 følgende:

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 etterkant av dette har styringsgruppen den 9. april og 4. mai behandlet saker om kostnadsgjennomgangen av Bussveien. I disse sakene er det blant annet foretatt avklaringer vedrørende revidert ambisjonsnivå for korridor 2, 3 og 4. Videre ble det på tross av at ambisjonsnivået på korridor 1 ble opprettholdt, bedt om at det foretas en særskilt vurdering av kostnadskutt på korridoren.

2 Måloppnåelse

Alle delprosjekt er nærmere omtalt i kapittel 3. I det følgende blir det gjort rede for forskjellene i måloppnåelsen på vesentlige områder for Bussveien i alternativ A og alternativ B.

2.1 Byutvikling

Alternativ A gir en bussvei til 11,8 milliarder med en sammenhengende trasé som har dedikerte bussfelt i hele båndbyen fra Stavanger til Sandnes. Dette sikrer trygge rammer for en fremtidig byutvikling og stedsutvikling langs traseen. I alternativ B gjennomføres kutt på korridor 1 som kan bidra til en usikkerhet rundt fremtidige byggelinjer, herunder hvilke områder som er klare for transformasjon og hvordan utviklingen i båndbyen er tenkt.

Kundegrunnlaget i korridor 1 utgjør allerede 60 prosent av kundegrunnlaget i Bussveien, og de planlagte fortettingsprosjektene og transformasjonene rundt korridoren bidrar til å forsterke viktigheten av korridoren.

2.2 Presis, ofte og behagelig

Alternativ A, med helhetlig trasé, bidrar til en bussvei som er presis og behagelig. Dersom Bussveien iverksetter alternativ B vil dette kunne medføre konsekvenser for hvorvidt Bussveien er presis i tidsperioder med mye trafikk, samt at mangel på ombygging av eksisterende kollektivfelt utfordrer målsettingen om en bussvei som av passasjerene oppleves som behagelig.

2.3 Nullvekstmålet

Fylkesveg 44 har i dag, på store deler av traseen, nådd kapasitetsgrensen for biltrafikk. Bussveien er Bymiljøpakken sitt største prosjekt for sykling og gåing, og skal regionen lykkes med nullvekstmålet og byutviklingen langs korridor 1, er den avhengig av gode løsninger for syklende og gående. Gjennom alternativ A sikrer Bussveien gjennomgående gode løsninger for gående og syklende langs korridor 1. I alternativ B vil en gjennomgående løsning for gående og syklende måtte utfordres på deler av korridoren, men i hovedsak er løsningen lik på majoriteten av traseen.

2.4 Knutepunkt

Jærbanen danner sammen med Bussveien ryggraden i det framtidige kollektivsystemet på Nord-Jæren. I byvekstavtalen er Bussveien tillagt et særlig ansvar for å sikre god knutepunktsutvikling mellom Jærbanen og Bussveien. Dette er svært viktig for å lykkes med endring i reisevanene til innbyggerne. I alternativ A legges det opp til at stasjonene på Jærbanen som ligger tett til Bussveien (Stavanger, Paradis, Jåttåvågen, Gausel og Sandnes) får effektive knutepunkt. Alternativ B må derimot foreta innsparinger og utfordrer en slik tilrettelegging på knutepunktene Paradis og Jåttåvågen, mens løsningene er like for Stavanger, Gausel og Sandnes.

2.5 Framdrift

Planleggingsoppdraget til delprosjektene på Bussveien har ligget fast en stund. På korridor 1 er planprosessene på Jåttåvågen langt fremskredet og forslag til reguleringsplan er omtrent klar for oversendelse. Hva gjelder Mosvatnet – Hillevåg er forprosjektet rett rundt hjørnet. Disse prosessene vil få vesentlig lengre planleggingstid dersom alternativ B blir iverksatt, og vil medføre forsinkelser for Bussveien.

I delprosjektet i Jåttåvågen er det snakk om en forsinkelse på inntil to år. En forsinkelse i Jåttåvågen vil kunne påvirke plan- og byggefremdrift for kollektivaksen til universitetet og det nye sykehuset på Ullandhaug. For de andre delprosjektene er det snakk om forsinkelser på 6-18 måneder. Videre vil en slik innsparing føre til at det for delprosjektet Ruten-Vatnekrossen gjøres valg som utelukker utredning av bystyret i Sandnes sitt primære ønske om en firefeltsløsning i nedre del av Skippergata. Konsekvenser for fremdrift er videre omtalt i kapittel 5.

2.6 Oppsummering måloppnåelse

Gjennomgangen av kostnadsreduksjonene viser at begge alternativ lar seg gjennomføre. Alternativ A ligger over kostnadsrammen, men har mindre konsekvenser for måloppnåelsen for Bussveien. Alternativ B ligger innenfor kostnadsrammen, men har dårligere måloppnåelse på enkelte deler av Bussveien.

3 Systemkutt

På overordnet systemnivå er det gjennomført to vesentlige endringer for prosjektet. For det første er det lagt til grunn en ny tolkning av konverteringsvedtaket. For det andre er det lagt til grunn ny utforming av holdeplassene på Bussveien. Samlet sett har disse systemkuttene gitt en innsparing på 500 - 700 millioner kroner i begge alternativer.

3.1.1 Konvertering

Den 8. april 2013 meddelte Samferdselsdepartementet i brev til Rogaland fylkeskommune følgende:

«For utbygging av hovedtraseen for kollektivtrafikken mellom Stavanger, Forus, Sandnes og Sandnes Øst, legges det til rette for en mulig framtidig omlegging til bybane»

Stortinget vedtok samme formulering i NTP 2014 - 2023. For planleggingen av Bussveien har det siden konverteringsvedtaket i april 2013 blitt lagt til grunn en tolkning som innebærer at det gjøres en fullstendig tilrettelegging for en eventuell framtidig bybane. Dette innebærer at det på strekningen Stavanger – Forus – Sandnes – Vatnekrossen er lagt til grunn at prosjektet forholder seg til de tekniske kravene som er satt for bybanen i Bergen med tanke på blant annet kurvatur, stigningsforhold og rydding i bakken. Tolkningen av vedtaket har ikke vært gjenstand for politisk behandling.

Den 17. april 2018 meddelte Samferdselsdepartementet 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.

I forbindelse med gjennomgangen av kostnader for Bussveien er det lagt til grunn en tolkning av vedtaket som sier at Bussveien ikke skal bygge nye hinder for en eventuell framtidig konvertering, men at eksisterende hinder ikke ryddes av banen. Fylkesutvalget har ovenfor fylkestinget innstilt på at denne tolkningen legges til grunn for planleggingen av Bussveien.

3.1.2 Holdeplass

Bussveien har frem til prosessen med kostnader i Bussveien arbeidet med konseptet «Den røde tråden» som løsning for holdeplassene på Bussveien. Konseptet var kostnadskrevende, og når det samtidig viste seg at løsningen ikke gav vesentlig bedre klimabeskyttelse enn dagens løsning, ble løsningen lagt bort.

Det er startet opp en ny prosess for å sikre at Bussveien får reklamefinansierte holdeplasser som både fungerer som identitetsskapende for Bussveien, og som gir bedre klimabeskyttelse enn de skur som brukes i regionen i dag.

En forenkling av teknisk løsning under holdeplassområdet er også utredet. Det lå i formingsveilederen et krav, som delvis var knyttet til konverteringskravet, at det skulle støpes en betongplate under holdeplassområdet. Dette kravet er nå tatt bort.

Bussveiprojektet har videre vært i dialog med Metrobussprosjektet (tidligere Superbuss) i Trondheim for å høste erfaringer fra deres arbeid med holdeplasser. For prissetting av leskur er det tatt utgangspunkt i Metrobuss sine priser, men det er lagt til et påslag for å ta høyde for ønsket om bedre klimabeskyttelse på holdeplassene.

4 Gjennomgang av delprosjekt

I det følgende synliggjøres forslag til kostnadsendringer i de enkelte delprosjekt.

	Forrige rapportering	Alternativ A (11,8 mrd. kroner)	Alternativ B (10,8 mrd. kroner)	Korridor
Mosvatnet - Hillevåg	1.462	1.700	1.700 / 900 ¹	1
Jåttåvågen	1.938	1.900	1.900 / 1.100 ²	1
Gausel-Forussletta	1.271	1.270	1.270	1
Kvadrat-Ruten	1.346	1.000	1.000	1
Forus øst	29	25	25	1
Forus vest	441	425	425	1
Forus nord	56	40	40	1
Re-etablering holdeplasser	93	25	25	1
Gangtunnel SUS	105	0	0	1
Risavika	65	35	35	2
Transportkorridor vest riksveg	2.892	2.230	2.230	2
Tananger ring	169	100	100	2
Jåsund	85	50	50	2
Transportkorridor vest fylkesveg	415	415	415	2
Kvernevik ring	167	170	170	2
Sundekrossen- Mosvatnet	1.687	1.300	1.300	2
Ruten-Vatnekrossen	1.438	900	700	3
Forus-Sola sentrum	172	170	170	4
Sola sentrum - Flyplassen	269	30	30	4
SUM	14.100	11.785	10.785	

Alle tall i millioner kroner

For å levere en bussvei innenfor rammen i stortingsproposisjonen er det i alternativ B lagt inn et kutt på 1 000 millioner kroner i korridor 1 og 3 sammenlignet med alternativ A. Den videre planprosess må avklare hvordan kostnadskuttene i alternativ B skal gjennomføres. Styringsgruppen vil selvsagt bli konsultert i denne prosessen.

Det er viktig å merke seg at det i kostnadsgjennomgangen blir lagt til grunn valg av løsninger som det av tidshensyn ikke er mulig å avklare med reguleringsmyndighet. Det er derfor usikkerhet om deler av kuttene som er lagt til grunn vil bli akseptert av kommunene når reguleringsplanene skal behandles.

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

¹ De to ulike summene indikerer ulikt kostnadsnivå avhengig av valg av løsning. Se videre beskrivelse i kapittel 4.1.1

² De to ulike summene indikerer ulikt kostnadsnivå avhengig av valg av løsning. Se videre beskrivelse i kapittel 4.1.2

Kostnadsendringene på korridornivå er vist i tabellen under:

	Forrige rapportering	Alternativ A	Alternativ B
Korridor 1	6.741	6.385	5.585
Korridor 2	5.480	4.300	4.300
Korridor 3	1.438	900	700
Korridor 4	441	200	200
SUM	14.100	11.785	10.785

Alle tall i millioner kroner

4.1 Korridor 1

4.1.1 Mosvatnet – Hillevåg

Prosjektet ble tidligere meldt inn med en kostnad på 1.462 millioner kroner. I forbindelse med kostnadsgjennomgangen som nå er gjort, vurderes det at denne summen sannsynligvis er undervurdert og at kostnadsbehovet for å etablere bussvei i tråd med det gitte ambisjonsnivået er på 1.700 millioner kroner.

Mellom Mosvatnet og Stavanger sentrum etableres Bussveien gjennom å omdisponere to av dagens kjørefelt for bil til bussfelt, i tråd med tidligere gitt prinsippavklaring i Stavanger kommune. Byterminalen bygges om for å få universell utforming og forbedret trafiksikkerhet, i tråd med de løsningene som prosjektet har jobbet med gjennom den pågående forprosjektfasen. På fv. 44 mellom Stavanger sentrum og Hillevåg skal konseptvalg gjøres gjennom pågående forprosjekt I denne kostnadsrammen (alt. A) ligger en ombygging av strekningen i tråd med gitt ambisjonsnivå for korridor 1. Det vil bli etablert gjennomgående løsninger for gange og sykkel, men på noen deler av strekningen vil arealknapphet gjøre at løsningene blir smalere enn det som ligger i sykkelstrategien for Nord-Jæren. Dagens kryssløsninger ombygges for å blant annet sikre en rettlinjet trasé for Bussveien.

På strekningen er det også sett på et alternativ hvor det på fv. 44 velges en redusert løsning som tar sikte på å bruke mest mulig av gata slik den ligger i dag. Tiltak i dette alternativet blir å etablere det manglende kollektivfeltet i nordgående retning i cirka 450 meters lengde, samt å etablere holdeplasser i tråd med Bussveiens standard. Dette alternativet vil med andre ord ikke gi forbedrede forhold for gående og syklende, og dagens sidestilte kollektivfelt og dagens kryssløsninger vil bli beholdt på fv. 44. Sør for Hillevågstunnelen bygges vegen om for å tilpasses pågående bytransformasjon, hvor et bredere gateprofil er lagt inn i planene. Løsningene mellom Mosvatnet og Stavanger sentrum, inkludert Byterminalen, blir som over.

Ved å velge det siste alternativet, er det et kuttspotensial på 800 millioner kroner.

4.1.2 Jåttåvågen

Strekningen har utarbeidet reguleringsplan, som ikke er oversendt kommunen for behandling grunnet kostnadsbildet og det pågående arbeidet med å avklare kostnadsrammer for Bussveien.

Planforslaget innebærer at biltrafikken legges i kulvert under dagens Hinnasvingene, mens Bussveien og gående og syklende går i dagens vegtrasé. Bussveien og løsning for gående og syklende går i bro ned til Jåttåvågen, og går gjennom Jåttåvågen i egen trasé, i tråd med overordnede planer for området. I «Karusellen-krysset» er det i planforslaget lagt opp til en løsning i to plan, hvor dagens rundkjøring legges under bakken, og kollektivtrafikk, gående og syklende gis en løsning i et eget nivå over rundkjøringen. Jåttåvågen som utbyggingsområde har et meget høyt ambisjonsnivå når det gjelder fremtidig reisemiddelfordeling og det er derfor vurdert som spesielt viktig at de grønne reisene får gode løsninger. Dagens kryssområde fungerer som en barriere for gående og syklende

mellom Jåttåvågen og utbyggingsområdene på vestsiden av «Karusellen-krysset», noe som reduseres med løsningen i planforslaget. Det foreslåtte krysset gir en god knutepunktsfunksjon mellom Bussveien og tog/andre bussruter og sikrer en god traséføring for planlagt bussforbindelse mot Ullandhaug og UiS/nytt SUS.

I kuttprosessen er det sett på en annen løsning i «Karusellen-krysset». I dette alternativet beholdes stort sett dagens kryss, men noen av dagens armer blir kun for buss. Det etableres en felles holdeplass for Bussveien og bussen mot Ullandhaug, slik at det blir mulig å bytte mellom buss-buss og buss-tog her, men denne knutepunktsfunksjonen vil bli vesentlig dårligere enn i løsningen i planforslaget. Gående og syklende får ikke «lokket» over krysset, men henvises til underganger. Løsningen er dårligere med tanke på byfornyning og barriereeffekt, og er også mer arealkrevende.

Ved å velge det siste alternativet, er det et kuttpotensial på 800 millioner kroner sammenlignet med løsningen som ligger i planforslaget.

4.1.3 Gausel-Forussletta

Strekningen er ferdig regulert. Systemkuttene knyttet til bybanekonvertering og endret holdeplasstandard reduserer kostnadene. Prosjektet er under prosjektering, og i denne detaljeringsfasen har det dukket opp noen forhold som muligvis tilsier at kostnadene vil kunne øke. Dette dreier seg i hovedsak om trafikkavvikling i anleggsfasen og VA-problematikk.

Statens vegvesen vil arbeide fremover for å fremskaffe bedre oversikt over hva de ovennevnte forholdene vil utgjøre av kostnadsendringer, men i denne omgang legges strekningen inn med samme kostnadsramme som tidligere.

4.1.4 Kvadrat - Ruten

Prosjektet ble kostnadsvurdert til 1.346 millioner kroner ved forrige rapportering. Siden den gang har utkast til reguleringsplan gjennomført kostnadsanslag, og resultatet av denne kostnadsvurderingen er at prosjektet nå vurderes å være rimeligere enn tidligere. Prosjektet vurderes nå å koste 1.000 millioner kroner. Prosjektet er i tråd med gitt ambisjonsnivå for korridor 1.

4.1.5 Forus Øst

Prosjektet knytter sammen den bygde kollektivbroa og den regulerede Bussveien i Midtbergmyra/Grenseveien. Kostnadsendring siden forrige vurdering er knyttet til systemkuttene på bybanekonvertering og endret holdeplasstandard.

4.1.6 Forus Vest

Prosjektet er ferdig regulert. Kostnadsendring siden forrige vurdering er knyttet til systemkuttene på bybanekonvertering og endret holdeplasstandard.

4.1.7 Forus Nord

Strekningen er bygget, men det er behov for å etablere Bussvei-holdeplasser og etablere endeholdeplass i nord. Kostnadsendring siden forrige vurdering er knyttet til systemkuttene på bybanekonvertering og endret holdeplasstandard, samt at løsning for endeholdeplass er mer detaljert planlagt nå enn ved forrige vurdering.

4.1.8 Re-etablering av holdeplasser

På de delene av Bussveien som allerede er bygget (Hillevåg, Mariero, Vaulen og Forussletta) er det ønskelig å oppgradere holdeplassene slik at de får samme standard som resten av Bussveien. Kostnadsendringen sammenlignet med forrige rapportering er knyttet til endret holdeplasstandard.

4.1.9 Gangtunnel SUS

Prosjektet er etablering av en tunnel for gående og syklende mellom Paradis og dagens SUS, for å bedre nedslagsfeltet til Bussveien, samt etablere en gang- og sykkelkobling mellom fv. 44 og Bekkefaret. Prosjektet er kostnadsvurdert til 105 millioner og foreslås tatt ut av Bussveiprojektet i både alternativ A og B. SUS er besluttet flyttet til Ullandhaug, og selv om prosjektet vil øke influensområdet til Bussveien, vurderes det primært å være et gange-/sykkel-prosjekt.

4.2 Korridor 2

4.2.1 Utenriksterminalen Risavika

Kostnadsendring siden forrige vurdering er knyttet til systemkuttet på endret holdeplasstandard. Prosjektet vil i all hovedsak beholde dagens vegløsninger og dagens gang- og sykkelløsninger, men mindre kryssombygging, etablering av endeholdeplass og mindre vegtilpassing forventes.

4.2.2 Transportkorridor vest riksveg

Prosjektet er beskrevet i et eget notat. Konklusjonene/anbefalingene fra dette notatet er innarbeidet i kostnadstabellene i denne saken.

4.2.3 Tananger ring

Prosjektet ble ved forrige kostnadsrapportering forutsatt utbygget med fire felt mellom plangrense mot Transportkorridor vest riksveg og Skipmannsvegen. Denne strekningen forutsettes nå beholdt med dagens to felt, og Bussveien vil dermed kjøre i blandet trafikk på denne strekningen. Resten av prosjektet var både før og nå planlagt med to felt. Det legges opp til at gang og sykkelløsningen skal utbedres til sykkelveg med fortau på nordsiden av vegen. Siden forrige rapportering er også endrede holdeplasser lagt inn som kutt.

4.2.4 Jåsund

Strekningen er etablert. Det foreslås likevel å sette av midler til utbedring av strekningen, av tre årsaker: Den etablerte vegen er så smal at to busser ikke kan møtes problemfritt i kurvene, og det foreslås at kurvene utvides for å kunne sikre en presis og behagelig bussfremføring. De etablerte holdeplassene er ikke etablert med den samme standarden som resten av Bussveien planlegges etter, og kryssingspunktene for myke trafikanter er ikke universelt utformede. I tillegg er det problematikk knyttet til siktforhold i enkelte punkt som foreslås utbedret.

4.2.5 Transportkorridor vest fylkesveg

Strekningen har utarbeidet forslag til reguleringsplan, som ikke er oversendt for sluttbehandling, grunnet blant annet den pågående kostnadsprosessen for Bussveien som helhet. Kostnadene beholdes uendret fra forrige gang, dette fordi strekningen var kostnadsvurdert med holdeplasskostnader tilsvarende de som nå legges inn, og endret holdeplasstandard får derfor ikke noen kostnadmessig konsekvens på dette prosjektet.

4.2.6 Kvernevik ring

Siden forrige rapportering har delprosjektet gjennomført kostnadsanslag på forprosjektnivå. Denne vurderingen viser kostnader på 195 millioner for strekningen, sammenlignet med 167 millioner ved forrige rapportering. I forprosjektet er dagens gang og sykkelveg forutsatt ombygget til sykkelveg med fortau.

Dersom dagens gang og sykkelløsning beholdes, reduseres kostnadene til 170 millioner. Dette tiltaket foreslås gjennomført, og prosjektet ligger derfor inne med 170 millioner i alternativ A og B.

4.2.7 Sundekrossen – Mosvatnet

Prosjektet ble spilt inn med en kostnad på 1.687 millioner kroner ved forrige rapportering. Siden den gang har prosjektet gjennomført anslag på forprosjektnivå, hvor anslaget har delt strekningen i to: Sundekrossen-Madlaforen har i dag to kjørefelt og skal utvides til fire kjørefelt for å gi egne felt for Bussveien. Madlaforen-Mosvatnet har i dag to kjørefelt for bil, og to kollektivfelt. Prosjektet er i en forprosjektfase hvor konseptvalg mellom sidestilt, midtstilt eller parallelført bussvei skal besluttes.

For Sundekrossen-Madlaforen er kostnadene knyttet til de tre konseptene sammenlignbare, og beslutning mellom de tre vil være en prosess som knyttes til planfasen. For Madlaforen-Mosvatnet er det vurdert ombygging til midtstilt eller parallelført, samt utbedring av dagens sidestilte løsning slik at holdeplassene flyttes, gang og sykkelssystemet bygges om til sykkelveg med fortau og kryssene bygges om for å sikre Bussveien prioritet og rettlinjert trasé. Med disse endringene blir de konseptene sammenlignbare i pris også på denne delstrekningen. I sum kostnadsvurderes hele strekningen til å koste 1.800 millioner med dette ambisjonsnivået, uavhengig av valgt konsept.

For Madlaforen-Mosvatnet er det også vurdert et redusert ambisjonsnivå, hvor dagens sidestilte løsning, inkludert kryss og gang og sykkeløsninger, i prinsippet blir liggende, men hvor holdeplassene endres til å få Bussvei-standard. Dette alternativet gir en besparelse på 500 millioner, slik at totalkostnaden for hele strekningen Sundekrossen-Mosvatnet med dette alternativet kostnadsvurderes til 1.300 millioner.

Både i alternativ A og B legges det inn kostnader til alternativet hvor Madlaforen-Mosvatnet i prinsippet blir liggende som i dag og Sundekrossen-Madlaforen etableres med midtstilt, parallelført eller sidestilt løsning.

4.3 Korridor 3

4.3.1 Ruten - Vatnekrossen

Prosjektet ble ved forrige rapportering vurdert å koste 1.438 millioner. Dette var med et alternativ hvor det ble etablert gjennomgående midtstilt bussløsning med fire felt og «standardprofil» for Bussveien mellom Julie Eges gate og Vatnekrossen. Nå er det for denne strekningen vurdert en rekke forskjellige prinsippløsninger for å dekke kostnadsspennet mellom disse. Ambisjonsnivået for kostnadskuttprosessen var å bringe kostnadene ned til opprinnelig kostnadsramme på 585 millioner kroner.

En avgjørende vurdering som gir kostnadsutslag er hvilken vegløsning som velges i vestre del av Skippergata. Her er det arealknapphet som gjør at en utvidelse av vegen blir kostbar, og i gjeldende kommunedelplan for området er det vedtatt et prinsipp hvor dagens vegbredde skal beholdes. I forbindelse med behandling av planprogram for den pågående reguleringsplanen, vedtok Sandnes bystyre at de primært ønsker en løsning med to kjørefelt, to kollektivfelt, to sykkelfelt og tosidig fortau, hvilket innebærer en utvidelse av vegen.

En løsning som gir gjennomgående fire felt, i tråd med primærønsket i det nevnte bystyrevedtaket, vurderes kostnadene til 900 millioner kroner. Løsningen gir gjennomgående tosidig tilbud til gående og syklende, men løsningen vurderes som rimeligere enn ved forrige rapportering, fordi det nå er vurdert et smalere tverrprofil enn sist. Denne kostnaden på 900 millioner er lagt inn i alternativ A.

Dersom vestre del av Skippergata beholdes med et tverrsnitt som i dag, vurderes kostnaden til å være 700 millioner. Dagens veg har kollektivfelt i én retning, bilfelt i to retninger og sykkel felt i én retning. En eventuell endring av feltinndelingen innenfor det gitte tverrsnittet blir en vurdering for den kommende planprosessen, dette gjelder også vurderinger knyttet til om gaten skal være åpen eller stengt for gjennomgående biltrafikk og om det skal innføres kollektivprioritering ved hjelp av signalregulering.

4.4 Korridor 4

4.4.1 Forus – Sola sentrum

Prosjektet er uendret fra tidligere og spilles derfor inn med samme kostnad.

4.4.2 Sola sentrum – Flyplassen

Ved forrige rapportering ble prosjektet lagt inn med en kostnad på 269 millioner. Dette var gitt en løsning hvor Bussveien på strekningen ble etablert med egne felt vest for Sentrumsvegen og sør for Sømmevågen, og knyttet seg til de etablerte kollektivfeltene i Flyplassvegen.

Prosjektet forutsettes nå å benytte det allerede etablerte vegnettet og gå i blandet trafikk på de delstrekningene som i dag ikke har egne felt for tungbil eller kollektivtrafikk. Kostnadene som nå spilles inn knytter seg til ombygging av holdeplasser for å få samme standard som resten av Bussveien.

5 Usikkerhet

Bussveien som prosjekt er delt opp i 22 forskjellige delstrekninger. Disse er i varierende grad planavklarte: Seks av strekningene er ferdig bygget, ett er under bygging, fire er reguleringsavklarte og de resterende 11 er under pågående regulering. At delstrekningene har forskjellig planavklaring, innebærer også at de har forskjellig grad av detaljering i løsningene og dermed forskjellig grad av usikkerhet i kostnadsvurderingene. For Bussveien som totalprosjekt er den totale usikkerheten tidligere stipulert til rundt 30 prosent.

I tiden etter styringsgruppemøtet i mars 2018 er det jobbet frem løsninger for å redusere kostnadene i prosjektet. I enkelte delprosjekter har denne jobben bestått i å kutte i planforslag som har kommet så langt i planleggingen at man med relativt stor grad av sikkerhet kjenner kostnadene til løsningen. For andre delprosjekter er det i løpet av de tre månedene siden mars 2018 blitt tegnet opp helt nye løsninger. I disse tilfellene vil usikkerheten i kostnadene følgelig være større. Totalt sett er kostnadsestimatet for Bussveien redusert siden mars 2018, men usikkerheten i kostnadene er ikke redusert.

Gitt usikkerheten i prosjektene og usikkerheten rundt grunnlaget for de beregninger som er gjort er det viktig å presisere at både alternativ A og alternativ B vil få endret kostnadsbilde i løpet av planleggingen. Tallene vil stige og synke etter hvert som planleggingen avdekker de konkrete løsninger i prosjektene. Av den grunn er kostnadskontroll en vedvarende prosess i hele prosjektets løpetid. Styringsgruppen må være en del av denne prosessen.

6 Fremdrift og behov for avklaringer

Samtlige delprosjekter som ikke har godkjent reguleringsplan er nå under planlegging. Prosessen med kostnadsreduksjoner for Bussveien vil medføre at noen delprosjekter vil få endring i føringer for hvilke løsninger som skal planlegges. Dette gjør at de pågående planprosessene vil ta lenger tid før endelig vedtak enn opprinnelig stipulert. I kapittel 2 er en eventuell endring av løsningen i Jåttåvågen eksempelvis vurdert til å kunne gi en forsinket planfremdrift på inntil to år. Det er behov for å lage en oppdatert fremdriftsplan for Bussveien når det er avklart hvilke delprosjekter som skal justeres. Styringsgruppen vil ventelig få denne presentert høsten 2018.

I perioden fra mars 2018 til nå har mye av plankapasiteten blitt brukt til kostnadsprosessen. Dette har gått på bekostning av fremdrift i planprosjektene. Det er derfor viktig at det nå gis tilstrekkelige avklaringer. Dette for at de pågående planprosessene kan gå tilbake til normal planfremdrift.

Løwenstrasse-krysset – koordinering med Sykkeltamvegen

Bakgrunn for saken

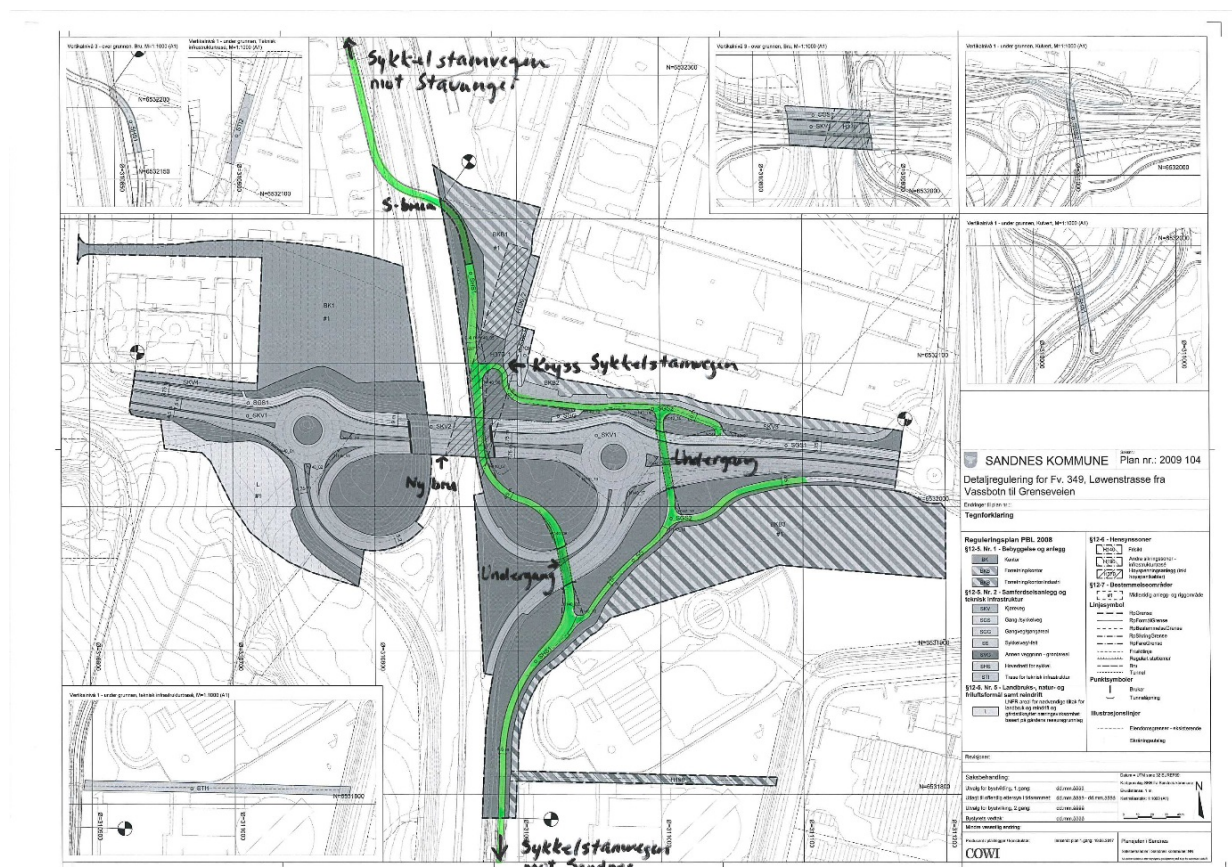
I «Reguleringsplan for Forus Næringspark. Stavanger, Sandnes og Sola kommuner», reguleringsplan 2001129, vedtatt av bystyret i Sandnes 24.6.2005, har Forus utvikling rekkefølgekravet: «Utbedringer Løwenstrasse med tilknytninger til E39» Tiltaket har først og fremst som formål å bedre trafikksikkerheten ved unngå tilbakeblokkering og ulykker på E39. Da planen ble vedtatt, så man for seg mindre justeringer på rampene, men etter at Statens vegvesen foretok kapasitetsvurderinger for krysset, fant man ut at det var nødvendig med en mer omfattende løsning for å unngå tilbakeblokkering til E39.

Basert på disse vurderingene, har Forus utvikling utarbeidet reguleringsplan som nå er til behandling i Sandnes kommune. Det forventes at planen legges fram for Bystyret på siste møtet før sommeren i år.

Hovedelementene i planen er:

- › Høyresvingefelt fra E39 inn i Løwenstrasse via filterfelt forbi rundkjøringene
- › Rundkjøring utvides til tofelts
- › Ny tofelts kjørebue over E39, sør for dagens bru.
- › Oppgradering av vegnett for gående og syklende

Det er også lagt inn noen forbedringer/forenklinger av løsningen for Sykkeltamvegen.



Forslag til løsning

Det er svært store fordeler med å bygge om krysset samtidig med bygging av Sykkkelstamvegen. Statens vegvesen har derfor tatt initiativ til å prøve å få på plass en finansieringsløsning for hele krysset slik at alt kan bygges i en entreprise. Totalkostnaden er beregnet til 100 mill kr foreslås fordelt slik:

- | | |
|--|----------|
| • Forus Utvikling AS | 35 mill. |
| • Rogaland fylkeskommune | 20 mill. |
| • Bompenger fra Bypakke Nord-Jæren | 20 mill. |
| • Statens vegvesen ved E39 Sykkkelstamvegen: | 25 mill. |

Forus utvikling stiller med midler knyttet til opprinnelig rekkefølgetiltak. Sykkkelstamvegen stiller med midler knyttet til forenklinger for prosjektet. De resterende kostnadene foreslås dekket av midler til trafiksikkerhetstiltak.

Forutsatt at finansieringen vedtas nå, kan prosjektering starte rett etter sommeren og krysset stå ferdig samtidig med Sykkkelstamvegen.

De viktigste fordelene med å bygge alt samtidig med bygging av Sykkkelstamvegen er:

- › **Unngå å stenge Sykkkelstamvegen etter at den er åpnet.**
Hvis krysset skal bygges om etter at Sykkkelstamvegen er ferdig, vil Sykkkelstamvegen måtte stenges mens byggearbeidene pågår. Dette er svært uheldig for Sykkkelstamvegen. At trafikanter som tar den i bruk kan stole på at anlegget fungerer, er noe av det viktigste for at prosjektet skal bli vellykket.
- › **Unngå å forstyrre trafikken på E39 to ganger.**
Når Sykkkelstamvegbrua over E39 skal bygges, må trafikken legges om og fartsgrensen senkes til 50km/t. Antatt byggetid for brua over E39 er 1,5 år. Dersom ny Løwenstrasse bru bygges samtidig med S-brua til Sykkkelstamvegen slipper man å legge om trafikken på E39 to ganger. Man sparer mye penger og unngår å forstyrre trafikken på E39 to ganger.
- › **Store byggetekniske fordeler med å bygge alt i ett.**
Fundamentet på eksisterende Løwenstrasse bru ligger veldig grunt og det må gjøres tiltak når Sykkkelstamvegen skal bygges tett inntil brufundamentet. Dersom man bygger ny Løwenstrasse bru først, vil man kunne legge biltrafikken over på den nye brua og det vil være mye enklere å bygge Sykkkelstamvegen under eksisterende bru.
- › **Store kostnadsbesparelser**
Gjennomføring i samme anlegg vil sannsynligvis gi en halvering av kostnader til rigg og byggherrekostnader.

Oppsummering

Det anbefales sterkt å få på plass en finansieringspakke slik at hele Løwenstrassekrysset og begge bruene kan bygges under ett. Dersom finansieringsløsningen kommer på plass nå, vil hele krysset kunne stå ferdig når Sykkkelstamvegen åpner mot Sandnes i 2021. Dersom den ikke kommer på plass og Sykkkelstamvegen bygges som regulert, vil Sykkkelstamvegen måtte stenges og bygges om når krysset skal bygges om.

Årsrapport Bymiljøpakken 2017



Innhold

1. Økonomi status	3
1.1 Finansielle midler.....	3
1.2 Forbruk 2017	4
2. Kommunikasjonsarbeid.....	5
3. Mobilitetsarbeid.....	5
4. Prosjekter	6
4.1 Sykkelstamvegen	6
4.2 Bussveien.....	7
4.3 Transportkorridor Vest (inkl. Bussveien).....	8
4.4 Bomstasjoner.....	9
4.5 Fv. 505 Foss Eikeland - E39 Bråstein.....	9
4.6 Store vegprosjekter	9
4.7 Programområdetiltak	10
Sykkel.....	10
Tiltak til gående	10
4.8 Andre kollektivtiltak.....	10
4.9 Drift kollektiv	11

1. Økonomi status

Bymiljøpakkens årsrapport gjelder oppfølging og rapportering av bevilgede finansielle midler og forbruk i 2017. Dette inkluderer prosjektene i Bymiljøpakken og mobilitetstiltak. Disponible midler var på om lag 460 mill. kr i 2017 som er sum bevilgninger for 2017 og overførte midler fra tidligere år.

Ved inngangen til 2017 ble det overført et mindreforbruk fra 2016 på om lag 18 mill. Av dette utgjorde statlige midler 40 mill. kr i merforbruk som var motbalansert av mindreforbruk i belønningsmidler på 59 mill. kr.

Forbruket var på ca. 300 mill. kr hvorav 81 mill. kr i statlige midler, 135 mill. kr i bompenger og 87 mill. i belønningsmidler.

1.1 Finansielle midler

Tabell 1 oppsummerer bevilget økonomisk ramme i Bymiljøpakken for 2017. Finansieringskildene inkluderer bompenger fra Nord-Jæren-pakken, statsmidler innført gjennom tilskuddsordning for Bussveien (statsbudsjettets Post 63 Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter) og Sykkeltamvegen gjennom post 30 Bymiljøavtaler, i tillegg til belønningsmidler og fylkeskommunal MVA refusjon. Tabellen viser nye bevilgede midler i 2017 i tillegg til overførte midler fra 2016.

Tabell 1:

Bevilgning 2017-kr	Bompenger		Stat		Belønningsmidler		MVA refusjon (Fylkesveg)	Total	
Finansieringsrammer	Overført	Tildelt 2017	Overført	Tildelt 2017	Overført	Tildelt 2017	Refusjon i 2017	Overført	Tildelt
	0	113	-40	141	59	170		18	440
	113		101		229		16	458	

Totalt disponible midler på 458 mill. kr inkluderer 16 mill. kr i MVA refusjon på fylkesvegdelene av Bussveien, og bygging av bomstasjoner.

Statlig bidrag inkluderer 84 mill. kr til Bussveien i 2017, 43 mill. kr til Sykkeltamvegen, planleggingsmidler til E39 Smiene-Harestad og E39 Hove-Ålgård, samt en overført merforbruk på 39 mill. kr som skyldes arkeologi-kostnader på Transportkorridor Vest.

Bevilgning per prosjekt vises i følgende tabell:

Bevilgning 2017-kr	Bompenger	Stat	Belønningsmidler	MVA refusjon (Fylkesveg)	Total
Sum	113	101	229	16	458
Sykkeltamvegen	1,5	43			44
Bussveien	82	84		9	175
Transportkorridor Vest rv. 509 + fv. 409 inkl. Bussveien	9	-39		2	-28
E39 Smiene – Harestad		4			4
E39 Hove – Ålgård		10			10
Bomstasjoner 38 STK	15			4	19
Fv. 505 Foss Eikeland - E39 Bråstein	3				3

Hillevåg- SUS - Tjensvoll - UiS-Diagonalen – Gauselvågen	0,2				0,2
E39 Schancheholen - Solasplitten: Kollektivfelt					
Rv 509 Solasplitten: Kollektiv-/tungbilfelt					
Fv. 330 Hoveveien: Kollektivfelt					
Fv. 435 Buøy - Austbø: Kollektivfelt					
E39/rv. 44 krysstiltak/vegutvidelse Stangeland					
SYKKEL	1				1
GANGE, MILJØ- OG TRAFIKKSIKKERHETSTILTAK	1				1
ANDRE KOLLEKTIVPROSJEKT					
Drift kollektiv			229		229
Planlegging Sandnes øst					

1.2 Forbruk 2017

Prosjektene i Bymiljøpakken hadde et totalforbruk på 303 mill. fordelt mellom bompenger, statlige midler og belønningsmidler.

Regnskapet viser et mindreforbruk på 155 mill. kr, hvorav 85 mill. er statlige midler til Bussveien som tilhører 2017, men ble tildelt i 2018 og var derfor ansett som overførte midler.

Mindreforbruket i drift kollektiv og mobilitetstiltak skyldes tildeling av midlene sent på året. Prosjektene som hadde høyest merforbruk var Transportkorridor Vest og E39 Hove – Ålgård.

Når det gjelder programområdene er det programområde gang og sykkel som har startet gjennomføring i 2017 (ca. 3 mill. kr).

Under vises en oversikt over alle prosjekt i Bymiljøpakken og ikke kun de som har fått bevilgning i 2017. Her inngår også prosjekt som er finansiert med midler fra tidligere år. Regnskapet er fordelt mellom de ulike finansieringskilder.

Tabell 2: Forbruk 2017

Kostnader 2017 2017-kr	Bompenger	Stat	Belønnings- midler	Total	Mer/mindre -forbruk
Sum	135	81	87	303	155
Sykelstamvegen		50		50	-6
Bussveien	75	8		83	92
Transportkorridor Vest rv. 509 + fv. 409 inkl. Bussveien	33	-12		21	-49
E39 Smiene- Harestad		6		6	-2
E39 Hove – Ålgård		28		28	-18
Bomstasjoner 38 STK	23			23	-4
Fv. 505 Foss Eikeland - E39 Bråstein	2			2	1
Hillevåg- SUS - Tjensvoll - UiS-Diagonalen – Gauselvågen	0				0
E39 Schancheholen - Solasplitten: Kollektivfelt					

Rv 509 Solasplitten: Kollektiv-/tungbilfelt					
Fv. 330 Hoveveien: Kollektivfelt					
Fv. 435 Buøy - Austbø: Kollektivfelt					
E39/rv. 44 krysstiltak/vegutvidelse Stangeland					
SYKKEL	1	1		2	1
GANGE, MILJØ- OG TRAFIKKSIKKERHETSTILTAK	1			1	0
ANDRE KOLLEKTIVPROSJEKT					
Drift kollektiv			87	87	142
Planlegging Sandnes øst					

2. Kommunikasjonsarbeid

I 2017 ble fagområdet kommunikasjon styrket med en fast kommunikasjonsrådgiver i 50 prosent stilling. Bypakke Nord-Jæren ble vedtatt i Stortinget i mars, og behovet for ekstern informasjon ble viktigere. Faggruppe kommunikasjon jobbet med forslag til logo og visuell profil, som ble vedtatt av styringsgruppa i juni. Bygging av 38 bomstasjoner startet sommeren 2017. Naboer til hver enkelt bomstasjon har fått informasjon i posten om bygging av bomstasjon i nærheten. I 2017 ble også den første byvekstavtalen signert. På nettsida bypakken.no ble det informert om denne prosessen flere ganger. Det ble også viktig å få ut riktig informasjon om bompengesystemet på nettsida. Informasjon om prosjekt, bompenger og bakgrunn ble også tilgjengelig på nye brosjyrer. Bypakken hadde egen stand på Miljøsøndag i Stavanger i september, for å gi informasjon og dele ut brosjyrer. Informasjon ble også gitt i flere møter med organisasjoner og næringsliv i løpet av høsten. I september ble det avholdt et politisk dialogmøte, med politikere og administrasjon fra alle parter i Bypakken, for å gi informasjon og motta innspill. Sekretariatet prioriterte god kontakt med pressa og reiste til alle redaksjonene på Nord-Jæren, for dialogmøte med hver enkelt redaksjon. Det ble arbeidet med kommunikasjons- og tiltaksplan for 2018, for videre opptrapping av kommunikasjonsarbeidet.

3. Mobilitetsarbeid

I tråd med byvekstavtalen er det lagt opp til å bruke opp mot 50 millioner kroner årlig på mobilitetstiltak i avtaleperioden, dette arbeidet er samlet under Mobilitetspakken. Kolumbus fikk i fylkestingsvedtak 49/17 av 13. Juni 2017, ansvar for å lede sekretariatet for Mobilitetspakken, og har med ansvar for å planlegge, gjennomføre og evaluere tiltakene. Arbeidet ledes av en administrativ styringsgruppe bestående av representanter fra bykommunene, Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet, fylkeskommunen og Kolumbus. November 2017 ble en egen mobilitetsstrategi vedtatt, og satte dermed retningen for arbeidet. Overordnet mål er å bidra til nullvekstmålet i byvekstavtalen, mens mobilitetsstrategiens hovedmål og delmål kan oppsummeres på følgende måte:

Hovedmål: «Iverksette mobilitetstiltak som endrer holdninger & adferd, slik at flere begynner å gå, sykle og reise kollektivt»

Delmål: «Øke kjennskap og kunnskap om eksisterende og nye mobilitetsløsninger»

Delmål: «Skape nye attraktive mobilitetsløsninger»

Strategien skal oppnås ved å:

- Ivareta de som i dag reiser kollektivt, sykler eller går
- Identifisere nye og eksisterende målgrupper og skreddersy tilbud og kommunikasjon
- Utforske og iverksette løsninger som støtter opp under kombinert mobilitet

Målgruppene i strategien er:

- Menneskers hverdagsreise
- Mennesker i endring
- Neste generasjon
- Mennesker i pressområder/knutepunkt

I tillegg til av strategien ble et handlingsprogram for 2017 og 2018 vedtatt. Hovedaktiviteter i handlingsprogrammet er:

- Koordinering og nettverk
- Konferanser og foredrag
- Drift HjemJobbHjem (HJH)
- Drift Bysykkelen
- Marked og kampanjer
- Innovasjon
- Evaluering og måling

Et av hovedfokusområdene for arbeidet i 2017 har vært å etablere drift av HjemJobbHjem (HJH) som er mobilitetstiltak rettet mot bedriftsmarkedet. Dette arbeidet ble startet i 2016 som et prosjekt, men har nå vokst såpass i omfang at det er besluttet at det skal etableres som en varig ordning. HJH er et populært tiltak, og bedriftene tar imot konseptet med åpne armer. HJH har blitt en kjent merkevare langt utover vår egen region, noe som betyr mye for omdømme til Rogaland som en framover lent mobilitetsaktør. HJH mottok ITS prisen (Intelligente transportsystemer) for 2017 – denne prisen har aldri tidligere blitt tildelt et konsept, men har vært å anse som en teknologi pris. 2017 har vært preget av planlegging av oppstart av nye aktiviteter.

4. Prosjekter

4.1 Sykkelstamvegen

Prosjekt	Overført	Årets tildeling	Til disp. for året	Brukt
Sum	6,5	38	44,2	49,8
Sørmarka – Smeaheia	6,9	38	44,5	47,9
Smeaheia - Oalsgata	-0,4	0	-0,4	1,9
Schancheholen - Sørmarka				

Hovedmålsettinger: Høy standard og gi trygg, sikker og rask transport med en mest mulig kort/direkte trasé. Legge til rette for overføring av arbeidsreiser på Nord-Jæren fra personbil til sykkel, spesielt til arbeidsplassene i Forus/Lura-området. Den vil også fungere som effektiv sykkelveg fra bydelen til bysentraene Stavanger og Sandnes.

Sørmarka – Smeaheia: Reguleringsplaner vedtatt i 2015. Prosjektet har vært til ekstern kvalitetssikring. Prosjektering og grunnverv er i full gang.

Smeaheia – Oalsgata: Reguleringsplan er vedtatt i 2017

Schancheholen – Sørmarka: Reguleringsplan vedtatt. Det tas sikte på å starte prosjekteringen i løpet av 2018.

Avvik: Merforbruk på 6 mill. kr

Tildelt 55 mill. post 30 Bymiljøavtaler. Samtidig ble 17 mill. omdisponert på grunn av tildelte midler fra byvekstavtalen.

4.2 Bussveien

Bussveien er det største prosjektet i Bymiljøpakken, og skal sammen med Jærbanen danne ryggraden i det framtidige kollektivnettet. For Bussveien er det stilt krav om at bussen skal komme fram uten forsinkelser og det er en uttalt målsetning at prosjektet skal bidra til byutvikling i de fire kommunene. Utover dette er Bussveien også det største prosjektet for gåing og sykling i Bymiljøpakken. Langs nesten hele traseen blir det planlagt og bygget tosidig fortau og sykkelløsning.

Bussveien er et helhetlig konsept, består av 22 delprosjekt, og delt i fire korridorer. Per 2017 er 10 delprosjekt under planlegging hos Statens vegvesen, mens Rogaland fylkeskommune og Sola kommune har 2 delprosjekt under planlegging. I løpet av første halvår 2017 ble reguleringsplaner for tre delprosjekt vedtatt og godkjent. Oppstart av prosjektering for de godkjente planene er underveis.

Ved en kostnadsgjennomgang av hele Bymiljøpakken i februar 2018 ble Bussveien stipulert til 14,1 milliarder 2018-kr. Rogaland fylkeskommune og Statens vegvesen gjennomfører nå, på oppdrag av styringsgruppen for Bymiljøpakken, en gjennomgang av prosjektet med sikte på å redusere kostnadene. Dette medfører at planleggingen på noen strekninger er satt i bero i påvente av behandlingen av kostnadsreduksjoner for Bussveien. Dette er et ikke uvesentlig usikkerhetsmoment. I tillegg er det knyttet generell usikkerhet til fremdrift av planlegging grunnet mange interessekonflikter og berørte parter. Det er et stort og komplisert grunnverv i prosjektet. I følgende tabell vises regnskapet og disponible midler i 2017 for delstrekninger i Bussveien:

Korridor	Prosjekt	Overført	Årets tildeling	Til disp. for året	Brukt
	Sum	-1,6	82,1	80,5	82,9
Korridor 1	Bussveien Mosvannet–Stavanger sentrum–Hillevåg	-1,1	13	11,9	9,9
	Bussveien Stasjonveien-Gausel	-3	11	7,9	12,4
	Bussveien Diagonalen-Hans og Grete stien	7,6	9,7	17,4	19,3
	Bussveien Kvadrat – Ruten	-2,8	9,4	6,6	15,8
Korridor 2	Bussveien Mosvannet-Sundekrossen	-0,7	0	-0,7	8
	Bussveien Kvernevik Ring	0,3	6,1	6,4	2,3
	Bussveien Tananger Ring	0,3	6	6,3	0,5
	Bussveien Utenriksterminalen		2,1	2,1	0,5
Korridor 3	Bussveien Ruten-Vatnekrossen	-0,3	6,8	6,5	4,9
Korridor 4	Bussveien Foruskanalen	-0,5	6,4	5,9	1,6
	Bussveien Forus nord		2,5	2,5	0,4
	Bussveien- utforming av holdeplasser	-1,5	4	2,5	2,7
	Bussveien Administrasjon	0,1	5	5,1	4,6

Avvik: Disponible midler i 2017 var 80 mill. kr fra bompenger. Et merforbruk på 3 mill. kr inkluderer ikke statlig bevilgning på 85 mill. som ble tildelt i 2018 som overførte midler.

Korridor 1 Kannik/Stavanger Sentrum – Ruten inkl. arm til Forus vest

Bussveien Mosvannet–Stavanger sentrum–Hillevåg: Reguleringsplanarbeid pågår. Bussløsning blir parallelførte bussfelt gjennom Kannik. Løsning på fylkesveg 44, ikke avklart. Planen forventes ferdig i 1. kvartal 2020.

Bussveien Stasjonveien-Gausel: Reguleringsplanarbeid pågår. Bussløsning er ikke avklart. Prosjektet jobber med å redusere kostnader, og venter på overordnede avklaringer for Bussveien fra styringsgruppen for Bymiljøpakken den 14. juni 2018.

Bussveien Diagonalen-Hans og Grete stien: Byggeprosjektet består av de to reguleringsplanene fv. 44 Diagonalen - Gausel stasjon og fv. 44 Gausel stasjon - Hans og Grete stien. Det pågår arbeid med grunnnerverv og klargjøring av konkurransedokumenter. Forventet anleggsstart og ferdigstillelse er hhv. høsten 2019 og vår 2022.

Bussveien Kvadrat – Ruten: Reguleringsarbeid pågår og det forventes ferdig plan 4. kvartal i 2018.

Korridor 2 Utenriksterminalen Risavika til Kannik, med sidearm til Kvernevik ring

Bussveien Mosvannet-Sundekrossen: Reguleringsplanarbeid pågår. Planen forventes ferdig i løpet av 4. kvartal 2018.

Bussveien Kvernevik Ring: Reguleringsplanarbeid pågår

Bussveien Tananger Ring: Reguleringsplanarbeid ikke igangsatt

Bussveien Utenriksterminalen Risavika: Reguleringsplanarbeid ikke igangsatt

Korridor 3

Bussveien Ruten-Vatnekrossen: Planprogram har vært på høring, og stadfestelse av dette er nært forestående. Planen forventes ferdig i løpet av 1. kvartal 2020.

Korridor 4

Bussveien Foruskanalen: Reguleringsarbeid på krysset ved Travbaneveien / Midtbergmyrå som skal avsluttes rundt årsskiftet 2018/2019.

Bussveien Forus nord: Planprosjektet for Bussveien Forus nord har oppstart januar 2018 med mål om ferdigstilt plan i 2019. Arbeidet tar for seg mindre utbedringer av regulert løsning i Lagerveien.

Fra Sola sentrum til flyplassen pågår reguleringsplanarbeidet i regi av Sola kommune.

4.3 Transportkorridor Vest (inkl. Bussveien)

Prosjekt	Overført	Årets tildeling	Til disp. for året	Brukt
Sum	-38,5	8,5	-30	21
Fylkesvegdel Fv. 409	-2,5	8,5	6	8,7
Riksvegdel Rv. 509	-36	0	-36	12,3

Hovedmålsettinger: Bedre kapasitet og framkommelighet for kollektivtrafikk og næringstrafikk. Bedre trafiksikkerheten og støyforholdene i nærmiljøet. I tillegg skal det legges til rette for god framkommelighet og trafiksikkerhet for gående og syklende langs strekningen.

Reguleringsplan for riksvegdelene ble vedtatt våren 2016. Det pågår prosjektering og forberedende arbeid i form av grunnnerv og arkeologi. Reguleringsplan for fylkesvegen har vært på høring i Randaberg og Stavanger kommune. Det arbeides med målsetting om ferdig reguleringsplan 2. kvartal 2018.

Avvik: Disponible midler i 2017 var påvirket av overført merforbruk fra tidligere år på 38,5 mill. kr som skyldes grunnnerv og arkeologi-arbeid. En merforbruk på 51 mill. vil overføres til neste år. Dette ble tatt i betraktning i 2019-budsjettet.

4.4 Bomstasjoner

Prosjekt	Overført	Årets tildeling	Til disp. for året	Brukt
Bomstasjoner 38 STK	0	15	15	22,6

I forbindelse med gjennomføring av Bymiljøpakken skal det etableres 38 nye bomstasjoner i kommunene Stavanger, Sandnes og Sola. Bomringene skal plasseres som tette ringer rundt viktige reisemål på Nord Jæren der det er, eller skal bygges ut gode transportalternativ til privatbilen. I prosjektet skal også 22 eksisterende bomstasjoner rives.

Alle reguleringsplanene for bomstasjonene er vedtatt. Entreprenøren Nordbø Maskin AS er godt i gang med bomstasjonene og har gjort grunnarbeidet på 15 bomstasjoner. Det er inngått grunneieravtaler der det er behov for det.

Avvik: merforbruk på 8 mill.

4.5 Fv. 505 Foss Eikeland - E39 Bråstein

Prosjekt	Overført	Årets tildeling	Til disp. for året	Brukt
Fv. 505 Foss Eikeland - E39 Bråstein	-2,8	6	3	2,4

Hovedmålsettinger: God forbindelse mellom E39 og tettsteder i Klepp, Time og sør i Sandnes, samt at den skal gi en særlig effektiv forbindelse mellom Ganddal godsterminal og målpunkt sørover langs E39. Vegprosjektet skal også sikre gode løsninger for gående og syklende i denne øst-vest-forbindelsen.

Arbeid med kommunedelplan og konsekvensutredning ble våren 2017 stilt i bero for å avklare strategi for Utbyggingspakke Jæren.

Avvik: Mindreforbruk på 0,5 mill. kr.

4.6 Store vegprosjekter

E39 Hove-Ålgård

Prosjekt	Overført	Årets tildeling	Til disp. for året	Brukt
E39 Hove-Ålgård	-5,2	15	10	28,2

Hovedmålsettinger: Bedre framkommelighet og økt trafiksikkerhet. Knytte tettstedene Ålgård og Figgjo sammen med Sandnes, Stavanger og resten av Nord Jæren til et felles arbeids- og

boligmarked. Vegen betjener også fritids- og helgetrafikk til Sirdalsfjellene og turisttrafikk til Kongeparken om sommeren.

Kommunedelplan for strekningen ble vedtatt. Reguleringsplan var klar for sluttbehandling i desember 2017, men ble stoppet grunnet økte kostnader for den aktuelle planløsningen. Statens vegvesen arbeider med å se på mulige kostnadskutt.

Avvik: Merforbruk på 18 mill. skyldes høy planleggingsaktivitet.

E39 Smiene- Harestad

Prosjekt	Overført	Årets tildeling	Til disp. for året	Brukt
E39 Smiene- Harestad	0,7	3	3,7	5,9

Hovedmålsettinger: Bedre fremkommelighet og økt trafikksikkerhet. Strekningen har en viktig funksjon som del av kyststamvegen mellom Trondheim og Stavanger, og er en viktig transportåre lokalt på Nord-Jæren. E39 Smiene-Harestad er et sentralt bindeledd mellom E39 Eiganestunnelen i sør og E39 Rogfast-forbindelsen i nord.

Reguleringsplanarbeidet med E39 Smiene – Harestad har vært delt i to.

Reguleringsplan for Harestadkrysset i Randaberg kommune er vedtatt. Reguleringsplanlegging for strekningen Smiene – Harestad pågår.

Avvik: Merforbruk på 2 mill. på planlegging

4.7 Programområdetiltak

Innenfor programområdetiltak var forbruket på ca. 3 mill. totalt brukt på planlegging og bygging av gang- og sykkeltiltak.

Sykkel

Prosjekt	Overført	Årets tildeling	Til disp. for året	Brukt
Sykkeltiltak	0	0,9	0,9	1,7

Bygging av sykkeltiltak i Bymiljøpakken var på 0,9 mill. kr mens planlegging og prosjektering på 0,8 mill. kr i 2017.

Avvik: merforbruk på ca. 1 mill.

Tiltak til gående

Prosjekt	Overført	Årets tildeling	Til disp. for året	Brukt
Gåtiltak	0	1,1	1,1	1,1

Planlegging og prosjektering av tiltak rundt barneskoler for å gjøre dem mer attraktive og trafikksikre. Forbruket var på 1,1 mill. kr.

4.8 Andre kollektivtiltak

Hillevåg- SUS - Tjensvoll - UiS-Diagonalen – Gauselvågen

Prosjekt	Overført	Årets tildeling	Til disp. for året	Brukt
Ullandhaug – Diagonalen	0	0,2	0,2	0

Kollektivløsning Hillevåg-SUS-Tjensvoll-Uis-Diagonalen er delt i to prosjekt. Strekningen Ullandhaug – Diagonalen prioriteres først for å sikre en god kollektivforbindelse til nytt sykehus på Ullandhaug som skal tas i bruk i 2023. Planarbeidet for kollektivfelt Ullandhaug- Jåttå startet i fjerde kvartal 2017.

4.9 Drift kollektiv

I tabellen under vises overførte midler fra 2016, nye bevilgede midler i 2017 og kostnader som er regnskapsført i 2017.

Prosjekt Mill 2017-kr	Overført fra 2016	Årets tildeling 2017	Til disp. for året	Brukt
Mobilitetstiltak	20,7	50	70,7	25,4
Utvidelse av bussruter		60	60	60
Ikke øremerkede midler/tildelt Kolumbus	38,3		38,3	1,5
Bussveiteam		14,5	14,5	
Takstsamarbeid NSB		9,7	9,7	
Utvikling av digitale tjenester		8	8	
Nyintrodusert teknologi		12,5	12,5	
Styrket innsats miljøvennlig ruteproduksjon		15,3	15,3	
Sum	59	170	229	87

Byområdet på Nord-Jæren ble tildelt 170 mill. kr til drift kollektiv og mobilitetstiltak gjennom byvekstavtalen i 2017. Avtalen ble signert i september 2017 og fylkeskommunen mottok midlene i desember 2017. Med unntak av økt ruteproduksjonen ble det derfor i liten grad brukt av belønningsmidlene i 2017. Det har vært fokus på at midlene skal brukes på en forsvarlig måte og mye av midlene er derfor overført til 2018. Planleggingen av tiltakene startet imidlertid opp i 2017.

Statusrapport Mai 2018

Sykkelstamvegen

Prosjektomtale

Det planlegges en sammenhengende høystandard sykkelstamveg langs E39 fra Stavanger til Sandnes, via Forus/Lura. Sykkelstamvegen skal være forbeholdt syklistene. Den skal ha høy standard og gi trygg, sikker og rask transport med mest mulig kort/direkte trasé.

Hovedmålet med Sykkelstamvegen er å legge til rette for overføring av arbeidsreiser på Nord-Jæren fra personbil til sykkel, spesielt til arbeidsplassene i Forus/Lura-området. Den vil også fungere som effektiv sykkelveg fra bydelen til bysentraene Stavanger og Sandnes.

Status

Sykkelstamvegen er regulert i fire reguleringsplaner:

Stavanger – Schancheholen: Innenfor Ryfast sitt anleggsområde og bygges av Ryfastprosjektet.

Schancheholen – Sørmarka: Reguleringsplan vedtatt. Det tas sikte på å starte prosjekteringen i løpet av 2018.

Sørmarka - Smeaheia: Reguleringsplaner vedtatt.

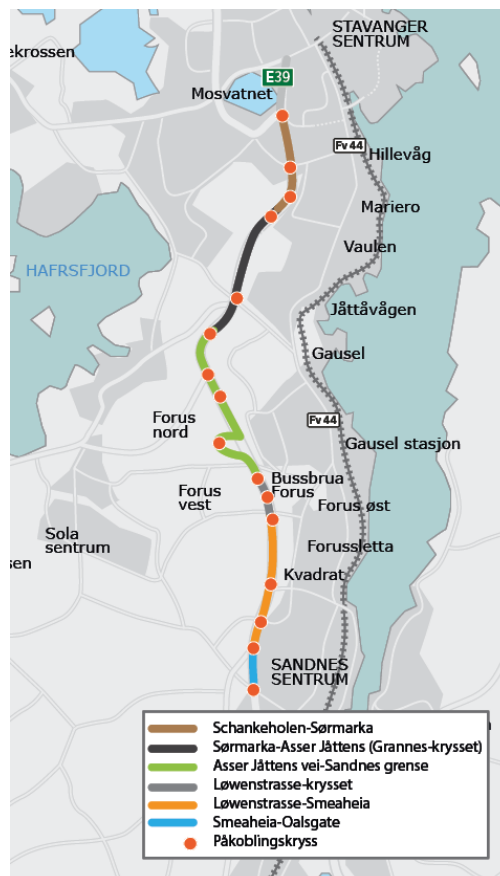
Prosjektet har vært til ekstern kvalitetssikring, KS2-behandling og Stortinget har gitt departementet fullmakt til å starte gjennomføring.

Prosjektet har bevilgning gjennom byvekstavtalen. Strekningen fra Asser Jåttens vei til Sandnes grense (kollektivbrua) i Stavanger og fra Løwenstrasse til Smeaheia i Sandnes er utlyst med anbudsfrist 5.6.2018. Det tas sikte på å starte bygging av første etappe i august/september 2018 og andre etappe ca. 1 år etter siden strekningen er så lang. Det antas ca. 2 års byggetid på begge strekningene.

Smeaheia – Oalsgata: Reguleringsplan er vedtatt i 2017. Prosjektering er nesten ferdig slik at denne strekningen kan lyses ut sammen med de andre strekningene som lyses ut våren 2018 og bygges fortløpende.

Kostnadsoverslag

1359 mill. kr 2018-kr.

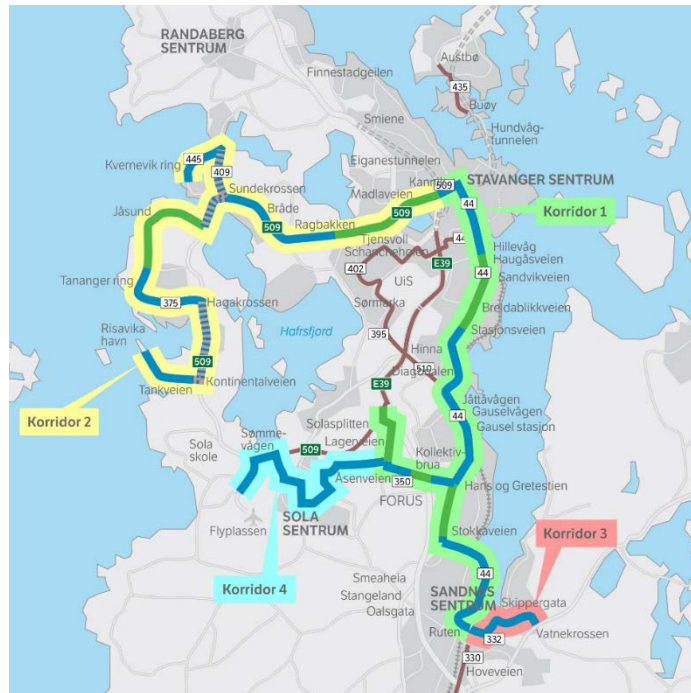


Bussveien

Prosjektmtale

Bussveien er prosjektnavnet på et sammenhengende høykvalitets bussystem på Nord-Jæren. Prosjektet består av 22 reguleringsplaner, og er delt i fire korridorer/akser.

Busser som kjører i Bussveien skal ha full framkommelighet. Dette gir et høyverdig kollektivtilbud med sammenhengende kollektivtraseer som sikrer punktlighet, høy kapasitet og gir forutsigbarhet for byutvikling langs traseene. Traseene planlegges med gjennomgående tosidige løsninger for både syklende og gående.



Status

Til styringsgruppemøtet 8. mars 2018 ble hele prosjektet gjennomgått med tanke på kostnader. Det ble i dette styringsgruppemøtet rapportert at prosjektet styrte mot en total kostnad på 14,1 milliarder kroner. Styringsgruppen bestilte da en gjennomgang av prosjektet med sikte på å bringe kostnadene ned til opprinnelig kostnadsramme på 10,8 milliarder kroner. Perioden mellom mars og juni har gått med til å gjøre denne jobben, som presenteres i Styringsgruppemøtet 14. juni 2018.

Oppdatert fremdriftsoversikt vil avhenge av beslutningene som gjøres i styringsgruppemøtet. Generelt vil endrede målsetninger og planforutsetninger gi forsinkelser i planfremdriften.

Transportkorridor Vest

Prosjektomtale

Hovedmålet for prosjektet er å gi bedre kapasitet og framkommelighet for kollektivtrafikk og næringstrafikk, bedre trafiksikkerheten og støyforholdene i nærmiljøet rundt lokale fasiliteter i området. I tillegg skal det legges til rette for god framkommelighet og trafiksikkerhet for gående og syklende langs strekningen.

Planarbeidene er delt i regulering av riksvegdel (rød linje i kart) og en fylkesvegdel (blå og grønn linje i kart).

Rv. 509 skal bygges med tungbilfelt, som skal bidra til å øke framkommeligheten for tyngre kjøretøy.

Strekningen Risavika havn – Kontinentalveien – Hagakrossen og strekningen Jåsund-Sundekrossen – Kvernevik ring nord er en del av Bussveien.

Status

Reguleringsplan for riksvegdel ble vedtatt våren 2016. Reguleringsplan for fylkesvegen har vært på høring i Randaberg og Stavanger kommune. Det arbeides med målsetting om ferdig reguleringsplan 4. kvartal 2018 i Randaberg kommune. I Stavanger kommune vil videre fremdrift avhenge av om den pågående prosessen med kostnadskutt i Bypakken medfører behov for endringer i reguleringsplanforslaget.

Som følge av økte prosjektkostnader samt behov for mer areal til anleggs-gjennomføring er omregulering av deler riksvegdel aktuelt.

Kostnadsoverslag

Som det fremgår av stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan 2018-2029 har Samferdselsdepartementet besluttet å innføre styringsmål for en rekke prosjekt i NTP 2018-2029 som et tiltak i å bedre kostnadsstyringen. Alle statlige prosjekt prioritert i NTP 2018-2029 over 750 mill.kr skal få styringsmål fra Sd.

Rv. 509 Transportkorridor vest Sømmevågen-Sundekrossen, inkludert fellesstrekning med Bussveien, har fått et styringsmål på 3200 mill. 2017-kr.

Oppdatert kostnadsoverslag viser en prosjektkostnad for riksvegdel 3829 mill. 2017-kr. som ligger 629 mill. kr. høyere enn styringsmålet. Det pågår nå en prosess med å vurdere kostnadsreducerende tiltak og det vises til egen sak om dette.

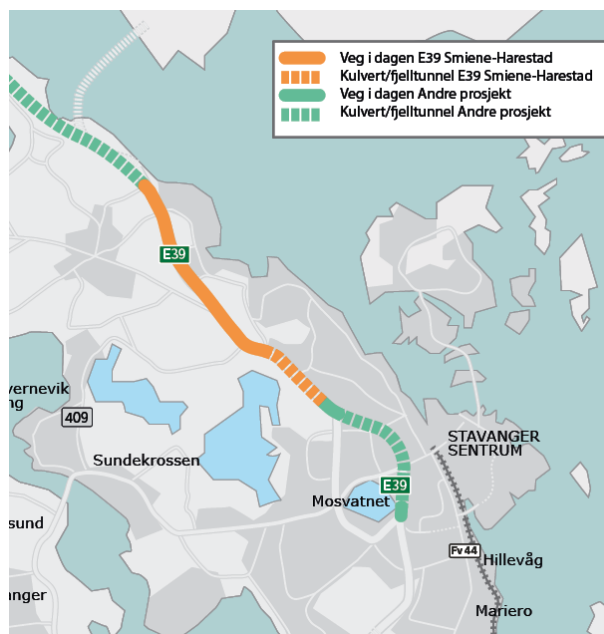
Fylkesvegdel av Transportkorridor vest har et kostnadsoverslag på 811 millioner 2018-kr, inkludert bussvei.



E39 Smiene – Harestad

Prosjektomtale

E39 Smiene – Harestad omfatter en cirka 4,5 km lang vegstrekning mellom Smiene i Stavanger kommune til Harestad i Randaberg kommune. Strekingen har en viktig funksjon som del av kyststamvegen mellom Trondheim og Stavanger, og er en viktig transportåre lokalt på Nord-Jæren. E39 Smiene-Harestad er et sentralt bindeledd mellom E39 Eiganestunnelen i sør og E39 Rogfast-forbindelsen i nord. Dagens veg er har dårlig standard med ujevn kurvatur, flere uoversiktlige kryss og avkjørsler. Strekingen har tidvis fremkommelighetsproblemer, er ulykkesutsatt og har et mangelfullt tilbud for gående og syklende. Prosjektet omfatter en utvidelse av E39 fra to til fire felt, og etablering av en miljøkulvert og planskilte kryss på strekingen.



Status

Reguleringsplanarbeidet med E39 Smiene – Harestad har vært delt i to.

Reguleringsplan for Harestadkrysset i Randaberg kommune er vedtatt. Reguleringsplanlegging for strekingen Smiene – Harestad pågår fortsatt. Med bakgrunn i krav om kostnadskutt er det utarbeidet revidert reguleringsplan med kortere kulvert, kortere bru (Høie) og justert vertikalgeometri i Finnestadkrysset. Planen er ferdig utarbeidet, men ikke oversendt kommunene ennå. Randaberg kommune har gitt sin tilslutning til planendringene, mens Stavanger kommune er uenig. Videre planbehandling er ikke avklart ennå.

Kostnadsoverslag

Som det fremgår av stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan 2018-2029 har Samferdselsdepartementet besluttet å innføre styringsmål for en rekke prosjekt i NTP 2018-2029 som et tiltak i å bedre kostnadsstyringen. Alle statlige prosjekt prioritert i NTP 2018-2029 over 750 mill.kr skal få styringsmål fra Sd.

Samferdselsdepartementet har fastsatt et styringsmål (P50) for E 39 Smiene – Harestad på 3 300 mill. 2017-kr. Opprinnelig kostnadsoverslag med lang kulvert på Tasta hadde en kostnad på 3 627 mill. 2016-kr. Kostnadsanslaget for E 39 Smiene – Harestad med nytt planforslag har en kostnad på 3 216 mill. 2016-kr.

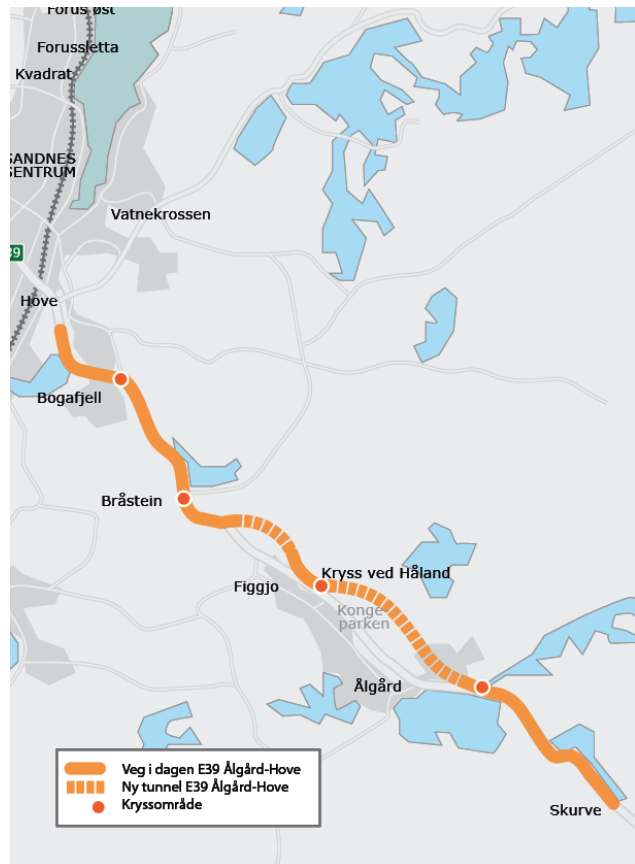
E39 Hove – Ålgård

Prosjektmøte

E39 Ålgård-Hove består av ca. 14 km ny 4-felts motorveg fra Ålgård i Gjesdal kommune til Hove i Sandnes kommune. E39 er en del av det overordnede nasjonale riksvegnettet som knytter sammen landsdeler og regioner. I Rogaland er E39 også en del av Kyststamvegen som knytter Vestlandet sammen. Mellom Ålgård og Hove har E39 også en viktig lokal funksjon i å knytte tettstedene Ålgård og Figgjo sammen med Sandnes, Stavanger og resten av Nord Jæren til et felles arbeids- og boligmarked. Vegen betjener også fritids- og helgetrafikk til Sirdalsfjellene og turisttrafikk til Kongeparken om sommeren. Mangelfullt lokalt vegnett gjør at dagens E39 også fungerer også som intern lokalveg i Figgjo og Ålgård.

Status

Reguleringsplan var klar for sluttbehandling i desember 2017 men ble stoppet grunnet økte kostnader for den aktuelle planløsningen. Statens vegvesen arbeider med å se på mulige kostnadskutt for at prosjektet skal kunne gjennomføres i tråd med opprinnelig fastsatt økonomisk ramme i bypakken samt styringsmål for prosjektet satt i forbindelse med NTP. Målet er å legge fram en revidert reguleringsplan basert på nødvendige kostnadskutt, høsten 2018.



Kostnadsoverslag

Som det fremgår av stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan 2018-2029 har departementet besluttet å innføre styringsmål for en rekke prosjekt i NTP 2018-2029 som et tiltak i å bedre kostnadsstyringen. Alle statlige prosjekt prioritert i NTP 2018-2029 over 750 mill.kr skal få styringsmål fra Sd.

Samferdselsdepartementet har fastsatt et styringsmål (P50) for E 39 Ålgård-Hove på 3 550 mill. 2017-kr.

Prosjektet klarer ikke å holde seg innenfor fastsatt styringsmål. Prosjektet er i prosess med å redusere projektkostnaden og vil komme med tilbakemelding på dette.

Bomstasjoner

Prosjektomtale

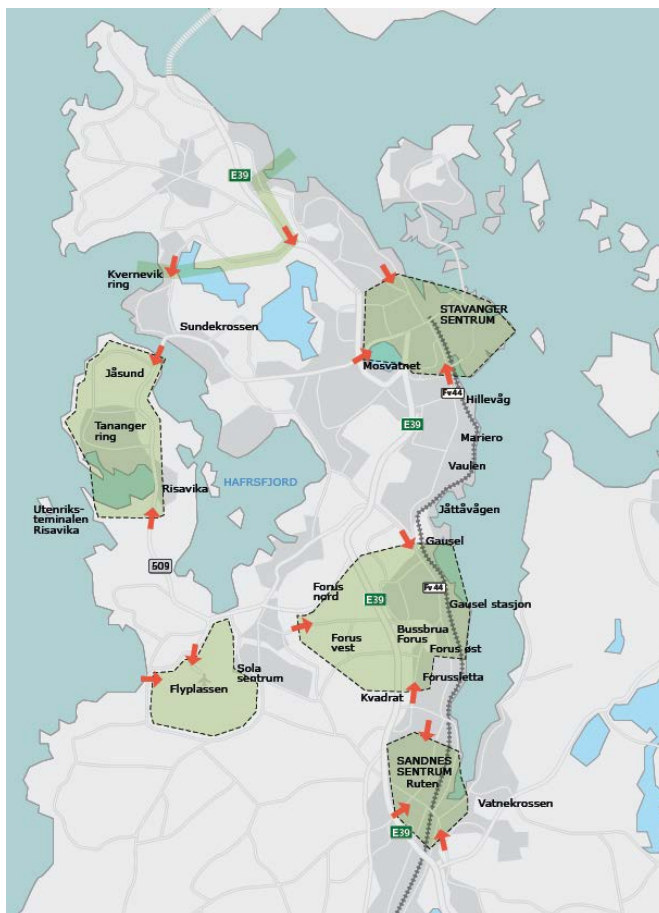
I forbindelse med gjennomføring av Bypakke Nord-Jæren skal det etableres 38 nye bomstasjoner i kommunene Stavanger, Sandnes og Sola. Bomringene skal plasseres som tette ringer rundt viktig reisemål på Nord Jæren der det er, eller skal bygges ut gode transportalternativ til privatbilen. I prosjektet skal også 22 eksisterende bomstasjoner rives.

Status

Bomstasjonene er vedtatt, og entreprenøren Nordbø Maskin AS er godt i gang med arbeidene. De aller fleste bomstasjonene er nå satt opp og prosjektet er på plan. Bomringene skal være ferdig oktober 2018, og når de nye bomringene settes i drift skal eksisterende bomstasjoner saneres. Arbeidene vil pågå mot årsskiftet.

Sandnes kommune har vedtatt stenging av bl a Solaveien.

Stavanger kommune har vedtatt å ikke stenge veger, men ha gjennomkjøring forbudt.



Kostnadsoverslag

120 mill. 2018-kr.

Fv. 505 Foss Eikeland - E39 Bråstein

Prosjektomtale

Tverrforbindelsen har som mål å gi en god forbindelse mellom E39 og tettsteder i Klepp, Time og sør i Sandnes, samt at den skal gi en særlig effektiv forbindelse mellom Ganddal godsterminal og målpunkt sørover langs E39. Vegprosjektet skal også sikre gode løsninger for gående og syklende i denne øst-vest-forbindelsen.

Ny vegforbindelse fra fv. 505 på Foss Eikeland til E39 på Bråstein, er andre og siste delstrekning av Tverrforbindelsen mellom rv. 44 og E39. Første delstrekning, mellom rv. 44 på Skjæveland og fv. 505 på Foss Eikeland, er under bygging.

Tverrforbindelsen mellom fv. 505 og E39 har en lengde på ca. 4 km. Prosjektet vil i vest koble seg til første delstrekning ved fv. 505 i området Vagle/ Foss Eikeland. I øst skal prosjektet koble seg til nytt toplanskryss som kommer på Bråstein med vegprosjektet E39 Ålgård – Hove.

Status

Arbeid med kommunedelplan og konsekvensutredning ble våren 2017 stilt i bero. Årsaken til pausen var behov for å avklare strategi for Utbyggingspakke Jæren, før en arbeider videre med kommunedelplanen. Arbeidet med strategi for Utbyggingspakke Jæren er nå i slutfasen. Statens vegvesen jobber før sommeren 2018 med å forberede gjenopptakelse av planarbeidet for Tverrforbindelsen

Kostnadsoverslag

Det ble gjort nye kostnadsoverslag for Tverrforbindelsen, med usikkerhet +/- 25%:

- Tverrforbindelsen som 2-feltsveg fra fv. 505 til E39 Bråstein kr. 879 mill. 2018-kr.
- Tverrforbindelsen som 2-feltsveg, men med 4-feltsveg på østre del pga høy forventet trafikkmengde: 1.313 mill. 2018-kr.

Kostnad vedtatt i Bypakke Nord-Jæren 784 mill. 2018-kr med usikkerhet ±40%.

Andre kollektivtiltak

Prosjektmtale

I bypakken er i tillegg til Bussveien følgende kollektivprosjekt nevnt:

- Hillevåg-SUS-Tjensvoll-UIS-Diagonalen-Gauselvågen
- E39 Schancheholen-Solasplitten, kollektivfelt
- Fv. 330 Hoveveien, Kollektivfelt
- Fv. 435 Buøy-Austbø, kollektivfelt

Status

Kollektivløsning Hillevåg-SUS-Tjensvoll-Uis-Diagonalen er delt i to prosjekt. Strekningen Ullandhaug – Diagonalen prioriteres først for å sikre en god kollektivforbindelse til nytt sykehus på Ullandhaug og planarbeidet pågår.

Strekningen fra Hillevåg til Ullandhaug vurderes ikke som kritisk i en første fase. Oppstart av planarbeid på hele eller deler av strekningen Hillevåg-UIS/nye SUS må vurderes i handlingsprogramperioden. Strekningen må kvalitetssikres med hensyn til trasevalg og standard før planlegging igangsettes. Kollektivfelt på E39 Schancheholen-Solasplitten må vurderes i lys av nytt sykehus på Ullandhaug.

Planarbeidet for kollektivfelt i Hoveveien pågår, men arbeidet har stoppet opp i påvente av avklaringer og kalibrering med planlegging av Bussveien i Gravarsveien. Det jobbes nå med å effektivisere og optimalisere planprosessene.

Før planarbeidet med fv. 435 Buøy/Austbø og rv. 509 Solasplitten settes i gang må tiltak og behov for tiltak vurderes nærmere.

Kostnadsoverslag

Prosjektene har i Bypakke Nord-Jæren en vedtatt kostnad på 3 524 mill. 2018-kr.

E39/rv. 44 krysstiltak/vegutvidelse Stangeland - ferdig

Prosjektmtale

Vegprosjektet går ut på å utvide eksisterende tofelts rv. 44 Sandnesveien til firefelts veg med midtdeler, inkludert parallell gang- og sykkelveg mellom fv.509 Oalsgata og rv.44/ fv.509 Sandnesveien ved Stangeland. Vegprosjektet innebærer også nye rampesystem til E39 og ombygging

av fv. 327 Årsvollveien. Det er planlagt ny g/s-bro over E39 på nordsiden av dagens vegbro. Reguleringsplanen ble vedtatt av Sandnes bystyre 19. juni 2017.

Målsetningen for prosjektet er å bygge ut det overordnede vegnettet i takt med øvrig utbygging og behov i området. Gjennomføring av østre del av reguleringsplanen ses i sammenheng med ny reguleringsplan for fv. 509 Oalsgata. I nytt kostnadsanslag skal det ses på merkostnader for Oalsgata prosjektet for å bygge østre del av vegtiltaket, da «nye Oalsgata» forutsetter en endring her slik det er regulert i de to reguleringsplanene for rv.44 Sandnesveien og fv.509 Oalsgata.

Status

Reguleringsplan for prosjektet ble vedtatt før sommeren 2017. Det gjøres nytt kostnadsanslag for prosjektet 28.05.2018, og oppdaterte kostnader forventes å være klar i løpet av første uke i juni 2018.

Kostnadsoverslag

Kostnad vedtatt i Bypakke Nord-Jæren 209 mill. 2018-kr. med usikkerhet på $\pm 40\%$.

Nytt kostnadsanslag for prosjektet er forventet å foreligge rundt 8.juni 2018.

Framdrifts- og kostnadsoversikt Bymiljøpakken T1, Mai 2018																					
	Planstatus	2017		2018		2019		2020		2021		2022		2023		Kostnad vedtatt bypakke Nord- Jæren 2018-kr	Usikkerhet	Endret kostnad per 2017	Endret kostnad per 1. tertial 2018	Merknad	
Sykelstamvegen	Bygging/regulering															1372	+/- 10 %		1359	I styringsgruppemøtet 8. mars 2018 ble det rapportert om at prosjektet styrte mot en total kostnad på 14,1 milliarder kroner. Styringsgruppen bestilte da en gjennomgang av prosjektet med sikte på å bringe kostnadene ned til opprinnelig kostnadsramme på 10,8 milliarder kroner. Resultatet rapporteres i styringsgruppemøtet 14. juni.	
Bussveien	Bygging/regulering															10768	+/- 10- 40 %	11402	10800		
Bussveien Kannik – Ruten inkl arm til Forus Vest (Korridor 1)	Regulering																+/- 10- 40 %				
Mosvatnet - Stavanger sentrum - Hillevåg	Regulering																+/- 40 %				
Jåttåvågen	Regulering																+/- 10 %				
Gausel - Gausel stasjon	Prosjektering																+/- 10%				
Gausel stasjon - Forus øst - Forussletta	Prosjektering																+/- 10%				
Kvadrat - Ruten	Regulering																+/- 10 %				
Forus vest	Regulering																+/- 10%				
Forus nord	Regulering																				
Bussveien Kannik - Risavika inkl arm Kvernevik ring (Korridor 2)	Regulering																+/- 10- 40 %				
Utenriksterminalen Risavika	Regulering																+/- 40 %				
Transportkorridor Vest - Riksveg (Bussveien sin andel)	Prosjektering																+/- 10%				
Tananger ring	Regulering																+/- 40 %				
Sundekrossen - Kvernevik ring (Bussveien sin andel)	Regulering																+/- 40 %				
Kvernevik ring	Regulering																+/- 25 %				
Sundekrossen - Mosvatnet	Regulering																+/- 40 %				
Bussveien Ruten - Vatnekrossen (Korridor 3)	Regulering																+/- 40 %				
Ruten - Vatnekrossen	Regulering																+/- 40 %				
Bussveien Forus - Stavanger lufthavn (Korridor 4)	Regulering																+/- 40 %				
Forus vest - Sola sentrum	Regulering																+/- 40 %				
Sola sentrum - Flyplassen	Regulering															+/- 40 %					
Bussveien andre tiltak	Regulering															+/- 40 %					
Transportkorridor Vest riksvegdelen	Vedtatt reguleringsplan															4540	+/- 10 %	4735	4075	I styringsgruppemøtet 8. mars 2018 ble det rapportert om økte kostnader på riksvegdelen og at det foreligger et styringsmål for samme strekning på 3264 mill 2018–kr. Styringsgruppen bestilte da en gjennomgang av prosjektet med sikte på å bringe kostnadene ned til styringsmålet på riksvegdelen. I totalkostnaden inngår også fylkesvegdelen med 811 mill 2018–kr.	
Transportkorridor vest Fv. 409 (eksl. Arm av bussveien til Kvernevik ring)	Regulering																+/-10 %				
E39 Smiene – Harestad	Regulering															3370	NTP		3395	Forutsetter kort kulvert på Tasta	
E39 Hove – Ålgård	Regulering															3620	NTP		3620	I styringsgruppemøtet8. mars 2018 ble det rapportet om økte kostnader på prosjektet, 4899 mill. kr. Styringsgruppen bestilte da en gjennomgang av prosjektet med sikte på å bringe kostnadene ned til opprinnelig kostnadsramme på 3,62 milliarder 2018– kroner. Resultatet rapporteres i styringsgruppemøtet 14. juni .	
Bomstasjoner 38 STK	Prosjektering og bygging															211	+/- 10 %	146	120	Kostnadene i prosjektet er redusert.	
Fv. 505 Foss Eikeland - E39 Bråstein	Kommunedelplan															792	+/- 40 %		879	KDP-arbeid er startet opp, men står per dato i bero i påvente av strategiarbeidet for Utbyggingsspakke Jæren. Planvedtak av KDP kan tidligst forventes vedtatt våren 2019.	
Hillevåg- SUS - Tjensvoll - UiS-Diagonalen - Gauselvågen																3537	+/- 40 %		3524		
SUS/UIS-Diagonalen-Jåttå																					
Hillevåg-SUS/UIS																					
E39 Schancheholen - Solasplitten: Kollektivfelt	Regulering																+/- 40 %				
Rv 509 Solasplitten: Kollektiv-/tungbilfelt																	+/- 40 %				
Fv. 330 Hoveveien: Kollektivfelt																	+/- 40 %				
Fv. 435 Buøy - Austbø: Kollektivfelt																+/- 40 %					
E39/rv. 44 kryssiltak/vegutvidelse Stangeland	Regulering															211	+/- 40 %		395		
SYKKEL																1108					
GANGE, MILJØ- OG TRAFIKKSIKKERHETSTILTAK																1108					
ANDRE KOLLEKTIVPROSJEKT																1108					
Drift kollektiv																3325					
Planlegging Sandnes øst																53					
Dobbelføring Bussvei - TKV																-3167			-3307	3.307 mill kr av TKV er bussveistrekning. Denne kostnaden inngår i 10.800 mill kr for bussveien ovenfor	
Totalt																31956		32720	31562		

Reguleringsplanarbeid pågår

Kommunedelplanarbeid pågår

Interaktiv oversikt over framdrift på prosjektene vises på www.bypakken.no
Interaktiv oversikt over framdrift på Bussveien vises på www.bussveien.no

Usikkerhet kostnader	
Ikke startet planlegging	+/- 40 %
KU/Kommunedelplan vedtatt	+/- 25 %
Reguleringsplan vedtatt	+/- 10 %

Til:

Fylkesordfører

Ordfører i Stavanger kommune

Ordfører i Sandnes kommune

Ordfører i Sola kommune

Ordfører i Randaberg kommune

Styringsgruppen Bymiljøpakken

Stavanger 23.mai 2018

Innspill fra næringslivet til Bymiljøpakkens revidering knyttet til kostnadsbesparelser.

Næringslivet ønsker med dette å gi våre innspill til prosjektene i Bymiljøpakken, Transport korridor Vest, E39 Hove-Ålgård og E39 Smiene-Harestad, i lys av arbeidet med å kutte kostnader. Innspillene er gitt ut fra vår kunnskap og erfaring i transport- og logistikkbransjen, og vi håper disse tas hensyn til som grunnlag for den videre diskusjon og behandling av Bymiljøpakken.

Vi har forståelse for at det må kuttes i kostnader, men mener at det også er svært viktig å tenke langsiktige når løsningene velges.

Vi har de siste årene erfart at olje og gass industrien maktet å kutte kostnader uten at det har gått ut over kvalitet og sikkerhet, ved å tenke nytt. En mulighet som vi mener kan spare både tid og midler er å i enda større grad benytte seg av modulære løsninger til eksempelvis gang og sykkelbruer.

Transportkorridor Vest:

Næringslivet og transportbransjen spesielt er svært urolige for det skal gjøres endringer og velges kryssløsninger som ikke er tilstrekkelig framtidsrettet. Det er særdeles viktig at krysset ved Kontinentalveien (Risavika Havn) bygges som planlagt. Det planlagte krysset er utarbeidet i samarbeid med Statens vegvesen og transportørene. Belastningen av næringstransport i Kontinentalveikrysset er blant de aller høyeste i regionen og næringstransporten forventes å øke betydelig i årene som kommer. Eksempelvis har Risavika Havn til nå i 2018 hatt en økning på 30 prosent i gods over kai, dette godset skal i neste omgang videre på vei til mottaker i regionen. Denne veksttrenden forventes å fortsette og er i tråd med myndighetenes mål om økt bruk av sjøtransport, da er videre distribusjon til mottaker essensielt for å lykkes. I 2017 var der mer enn 70.000 vogntog til havnen gjennom dette Kontinentalvei krysset. En enklere kryssløsning med lavere kapasitet enn den planlagte planfrie er ikke framtidsrettet. Næringslivet fraråder sterkt endringer i denne løsningen. Samtidig bør det være betydelige kostnadsreduksjoner å hente ved for eksempel valg av enklere broløsninger hvor blant prefabrikkerte gang og sykkelbroer er en velkjent og rimelig løsning.

Tilleggsforslag: For å komme raskt i gang med bygging bør gjenværende strekning fra Sola skole til Risavika Havn iverksettes så snart som mulig basert på gjeldende reguleringsplan.

Dette grepet vil gi stor merverdi for logistikknutepunktene Risavika, Ganddal godsterminal og Flyplassen, og raskt avhjelpe kø - problematikken som skaper store utfordringer for Næringslivet i dag.

E39 Hove-Ålgård:

I siste kostnadsoverslag utgjør nye forskrifter en ikke ubetydelig del av de økte kostnadene. Vi ber om at Statens vegvesen jobber for å kunne dispensere for de nye forskriftene der det er mulig. Strekningen er en viktig stamvei som vil bli enda viktigere når Rogfast står ferdig og senere med en ferjefri forbindelse til Bergen. Et slikt framtidsperspektiv må være med i vurderingen av løsninger som velges på strekningen. For næringslivet er det svært viktig at krysset som skal kople på den framtidige Tverrforbindelsen ikke forringes, men holdes som et planfritt kryss.

E39 Smiene-Harestad:

Det store Rogfast-prosjektet vil bety mye for vår region og fylke. Smiene-Harestad er en del av dette og slik vi forstår det er det lang eller kort kulvert som diskuteres. For næringslivet er framkommelighet det primære og det er derfor ikke noen synspunkter på dette.

Vi henstiller om at styringsgruppens vedtak forankres godt i kommunene slik at vi slipper omkamper og forsinkelser når prosjektene skal reguleres og iverksettes. Næringslivet er svært opptatt av at det er nødvendig framdrift i de viktigste prosjektene.

Vi vil avslutnings vise vår forståelse for vanskelige prioriteringer og påpeke at disse må skje kunnskapsbasert. Vi stiller gjerne på møtet for å gi våre innspill og bakgrunn for disse.

Vi vil også understreke at næringsaktørene under gjerne bidrar i denne prosessen og tilsvarende framover, og helst jevnlig konsulteres for å finne løsninger som også fremmer næringsutvikling og regionens attraktivitet for næringslivet.

Med vennlig hilsen,

Greater Stavanger
NHO Logistikk og Transport
Logistikkforeningen i Rogaland
Norges Lastebileier - forbund
Næringsforeningen i Stavanger-regionen