



Statens vegvesen

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 projektkostnad på 4 077 mill. 2018-kr uten å endre hovedmålene for prosjektet og rammene i godkjent kommunedelplan. Dette innebærer at projektkostnaden 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 projektkostnaden 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 projektkostnader, 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:*

Detaljering av aktuelle kostnadskutt og justering av tekniske planer/mengder

✓ *April/Mai 2018:*

Kvalitetssikring av kostnader inkl. nytt Anslag for «revidert» prosjekt

✓ *Juni 2018:*

Presentasjon av foreslåtte kostnadskutt og «revidert» prosjekt for S-gruppe Bymiljøpakken

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

Aktuelle kostnadskutt

Konkrete kuttforslag 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.

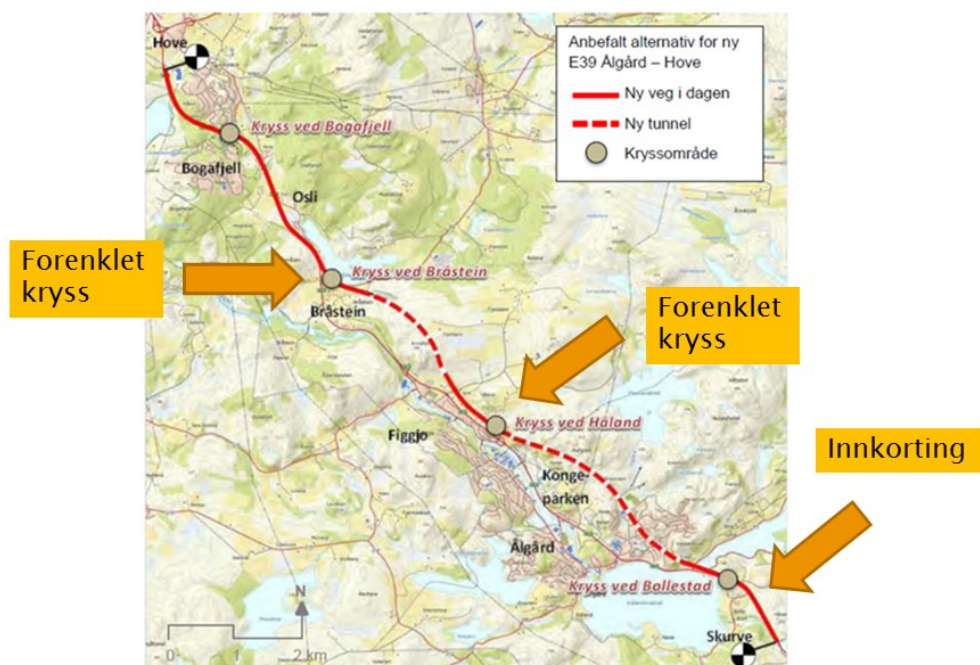
Vi har i tillegg som orientert om tidligere også vurdert:

- ✓ 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.

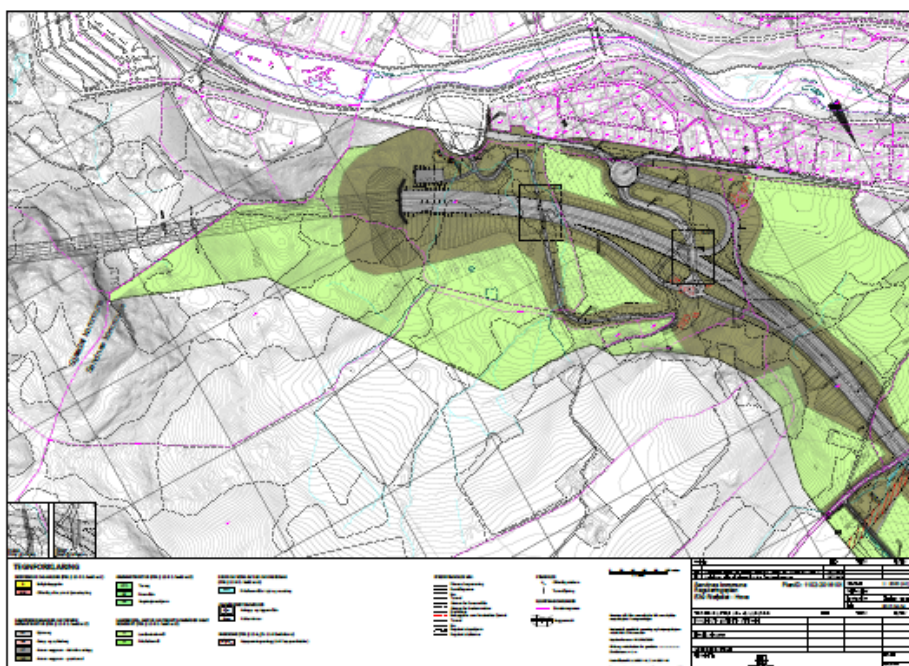
Oversiktskartet under viser prosjektet og hvor de mest sentrale kuttforslagene kommer.



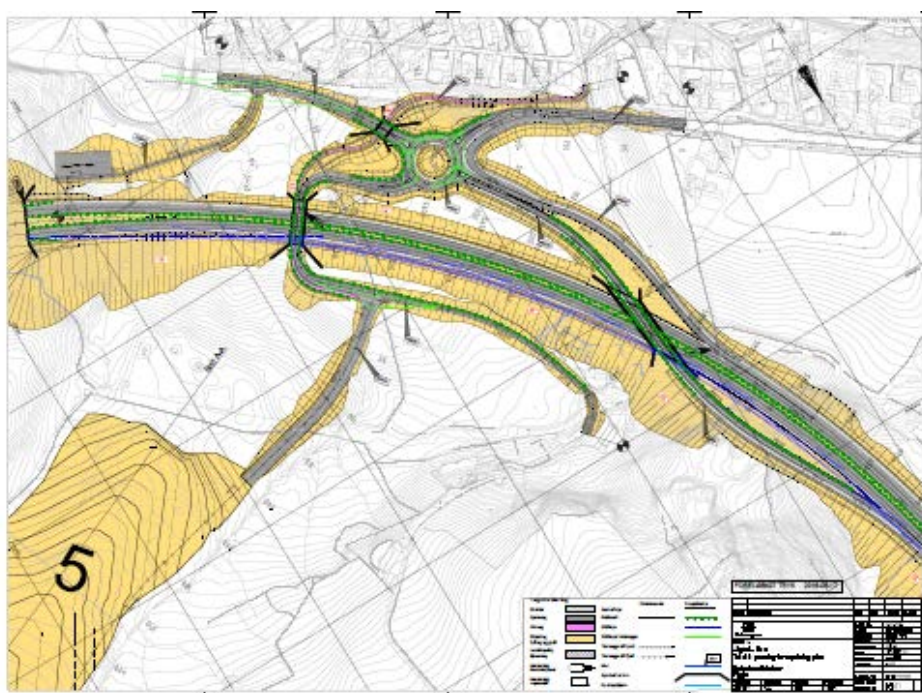
Litt mer detaljer om forslag til kostnadskutt er gitt i det etterfølgende:

Kryss Figgjo

Krysset var opprinnelig tenkt utformet som vist under:



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

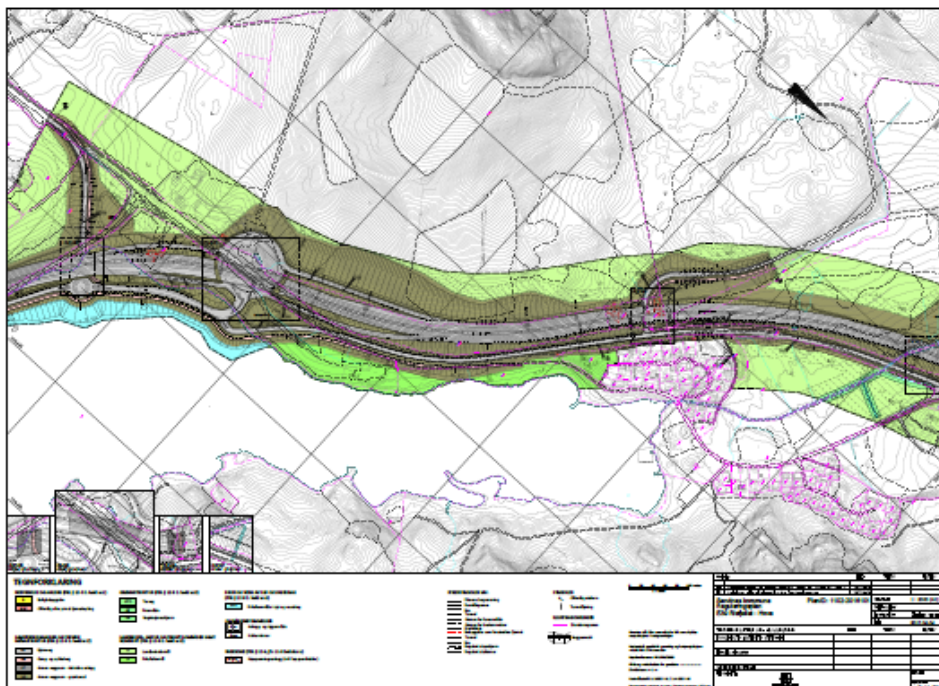


Konsekvensene av endringen kan i hovedsak oppsummeres som følger. Trafikk til/fra Figgjo mot E39 sør må benytte eksisterende E39 gjennom Ålgård sentrum. Disse trafikkstrømmene

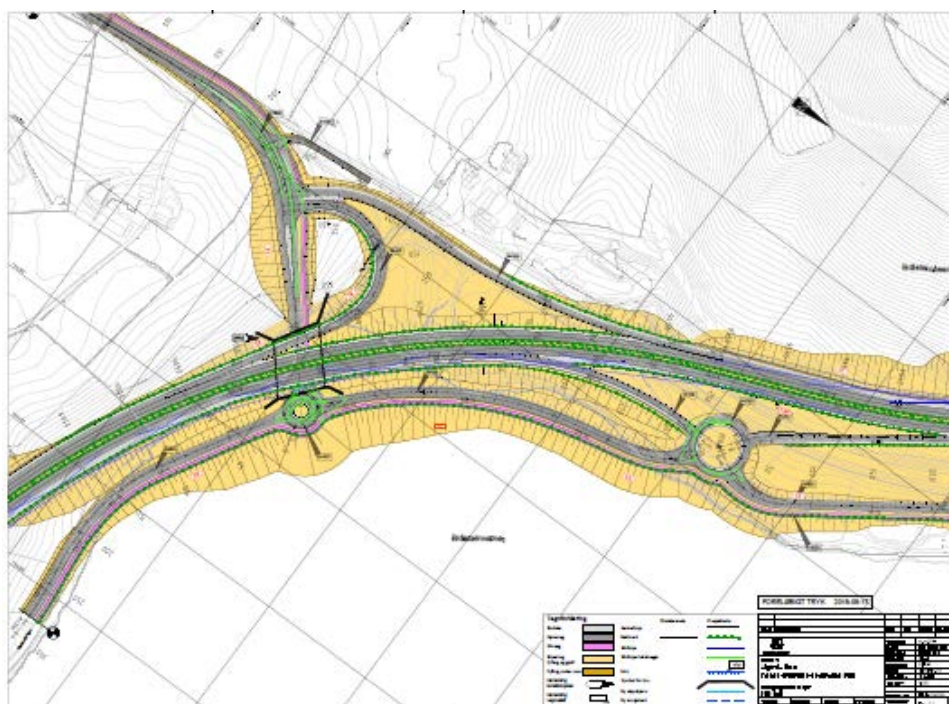
er forholdsvis små. Samtidig medfører dette at inngrepet av krysset på Figgjo/Håland blir betydelig mindre med de positive konsekvensene dette har i forhold til landskap og nærmiljø.

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.

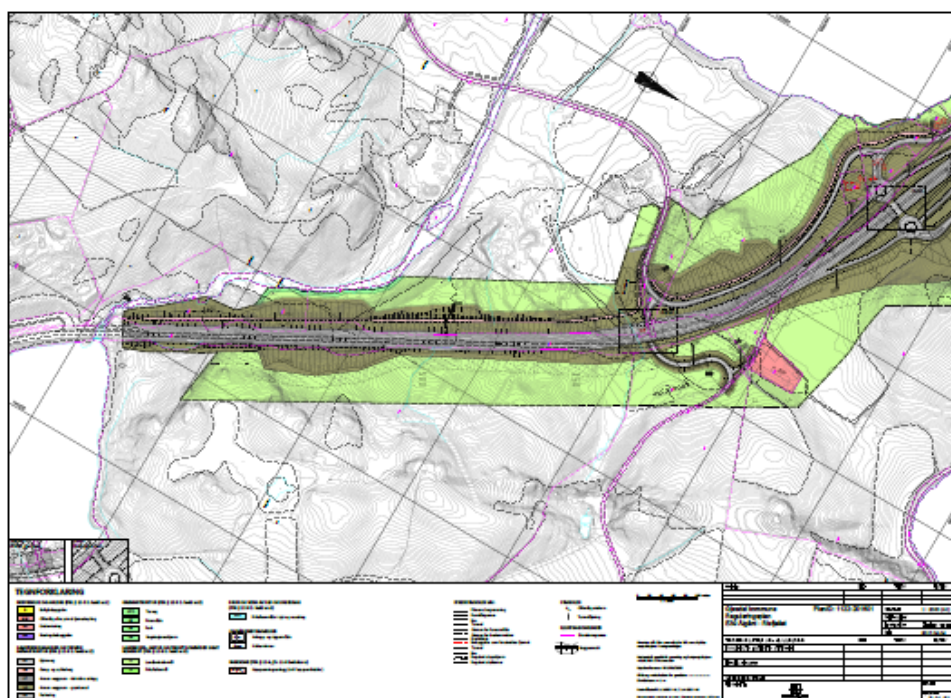
Det understrekes også at det er gjort kapasitetsvurderinger i kryssene på sekundærvegen som viser at krysset har god kapasitet til å håndtere den aktuelle trafikken samt modulvogntog.

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.

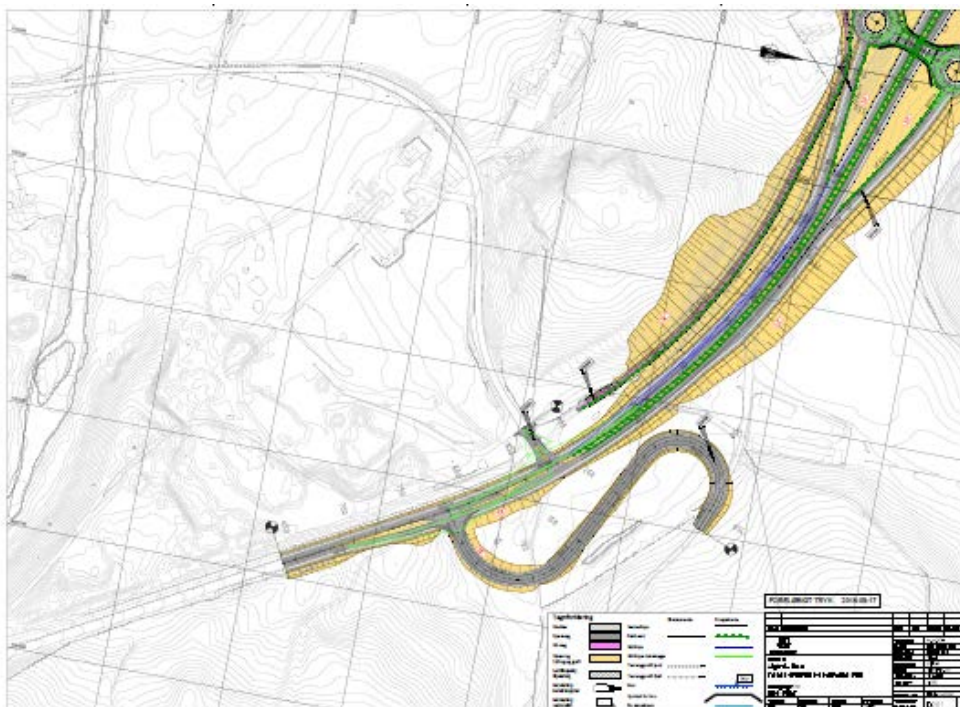
Tilrettelegging for framtidig tverrforbindelse mot Jæren har vært opp i diskusjonen rundt kryssløsninger. Den kryssløsningen som nå er vist, er fleksibel i forhold til hvor denne tilknytningen kommer og en unngår å gjøre betydelige investeringer i konstruksjoner som en i verste fall ikke får bruk for.

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.

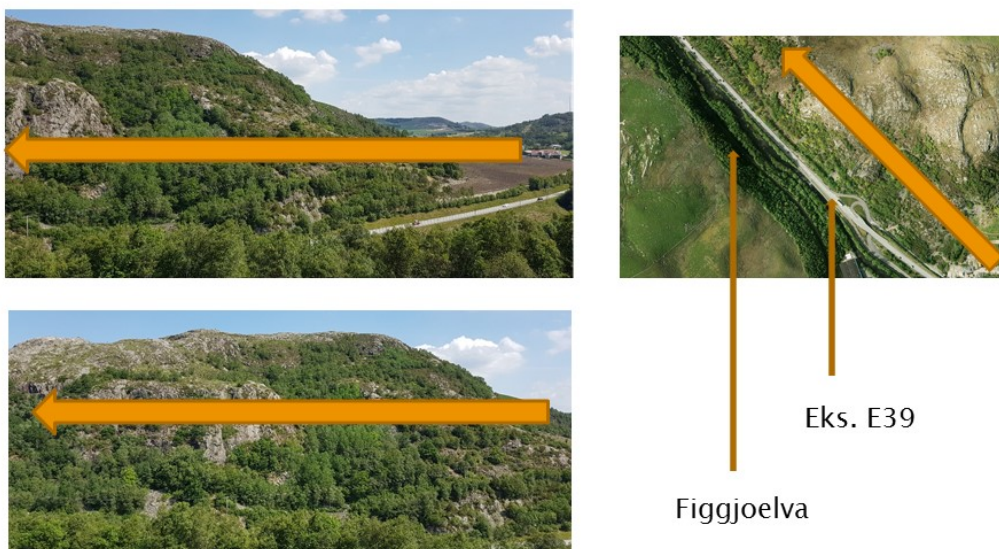
Det er gjennomført en ny fullstendig Anslag-prosess for den justerte planen. Endelig Anslag-rapport er nå til regional gjennomgang men det forventes ingen store endringer etter at den prosessen er fullført.

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.