

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 kuttpotensiell 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 sykkeløsninger, 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 sykkeløsningen 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 sykkeløsning 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 sykkelveg 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 bystyreverdtaket, 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.