



Statens vegvesen

Saksbehandler/telefon:

<Saksbehandlersnavn / tlf>

Vår dato: 22.08.2018

Vår referanse:

Notat

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

Status riksvegprosjektene

Siden forrige styringsgruppemøte har Statens vegvesen arbeidet videre med kostnadskutt og prosess på Rv. 509 Transportkorridor vest og E39 Ålgård–Hove. For E39 Smiene–Harestad har det vært behandling i Stavanger bystyre om planen.

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

Rv. 509 Transportkorridor vest

Oppsummering

Statens vegvesen har etter sist møte i S-gruppen arbeidet videre med å redusere kostnader på prosjektet. I dette arbeidet har vi som nevnt på møtet i S-gruppen 14.06.2018 vurdert alternative kryssløsninger i Sundekrossen. Den viser at det er mulig å komme ned til en prosjektkostnad på 2701 mill. 2018-kr uten å endre hovedmålene for prosjektet. Dette er en prosjektkostnad som er 561 mill. kr under prosjektkostnaden i Bymiljøpakken og under styringsmålet for prosjektet.

De mulige kuttene som er skissert innebærer behov for omregulering i de aktuelle kryssene og for Hafrsfjord bru. For øvrige deler av prosjektet vil det ikke være behov for omregulering. Og eksempelvis kan strekningen fra det som nå ferdigstilles ved Sola skole og fram til om med Risavika, bygges (som en mulig 1. etappe) basert på gjeldende reguleringsplan hvis en skulle velge å beholde det planskilte krysset med Kontinentalvegen. Det forutsetter aksept for å starte før KS2 av TKV er gjennomført.

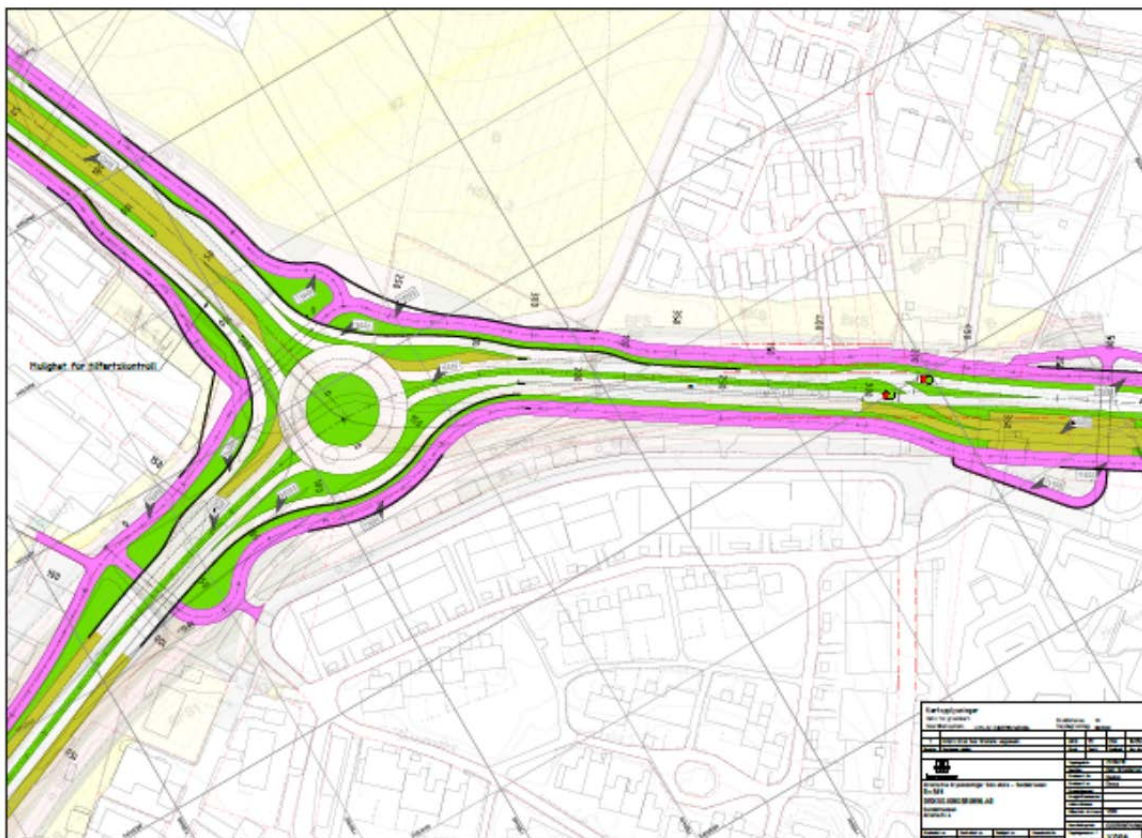
Koplingen med Bussveien fra Kontinentalvegkrysset og ned til Risavika er for øvrig ivarettatt også i den skisserte mulige alternative rundkjøringsløsningen for krysset og det er nær dialog mellom prosjektet og de som jobber med reguleringsplan for Bussveien ned til terminalen i Risavika. På sist møte i S-gruppen ble det også stilt spørsmål ved en løsning med ensidig G/S-veg på Hafrsfjord bru. Besparelsen ved å gå for dette ligger på i størrelsesorden 50 mill. kr. og det finnes gode krysningsmuligheter på begge sider av brua slik at en kan få en forsvarlig G/S-løsning.

Utført arbeid og mulig videre prosess

Siden sist møte i S-gruppen har SVV arbeidet videre med mulige kostnadskutt.

Mulige kostnadskutt for hovedbru og kryssløsninger i Hagakrossen og ved Kontinentalvegen kommenteres ikke ettersom det ble redegjort for disse på sist møte i S-gruppen.

I prosessen har vi funnet ei alternativ kryssløsning i Sunde-krossen som vist under:



Den nye løsningen er et kryss i plan, istedenfor den opprinnelige toplansløsningen. Mulig kostnadsbesparelse på 270 mill. kr.

Et kryss i plan vil for trafikkavviklingen for bil ikke gjøre en stor forskjell fra toplansløsningen. Men eventuelle køer i toplansløsningen vil kun påvirke biltrafikken, mens i denne løsningen vil de også påvirke busstrafikken. For busstrafikken, og da spesielt

Bussveien, er toplansløsningen bedre, både mhp komfort og mulige forsinkelser. Det er busstraséer i tre retninger i dette krysset, og i toplansløsningen er dette løst ved at bussene får et eget nivå over bilene hvor de i prinsippet aldri får noen forsinkelser og får så rettlinja traséer som mulig. I denne alternative ettplansløsningen er det lagt opp til at bussene og bilene skal dele felt i flere av armene. Et kryss i plan kan også tilpasses sidestilt Bussvei på Revheimsveien. En slik løsning vil forenkle krysset.

For gående og syklende byttes lokket (som ville blitt som en stor kryssingsbro for disse trafikantene) ut med to underganger, plassert vest og nord for rundkjøringen. Dette gir litt mer omveg når man skal krysse vegen, og rent «opplevelsesmessig» er det nok også en dårligere løsning, selv om dette kan motvirkes litt ved å bygge brede underganger.

Underveis i denne prosessen er det avholdt samarbeidsmøter med Stavanger kommune, bussvegprosjektet og sektoretater for å sikre involvering av disse.

Statens vegvesen vil komme tilbake med en møteplan for videre prosess mot Rogaland fylkeskommune og Stavanger kommune.

Videre mulig framdrift:

✓ *September 2018–juni 2019:*

Detaljerings av aktuelle kostnadskutt og justering av tekniske planer/mengder inkludert utarbeidelse av revidert reguleringsforslag (for delstrekninger som må omreguleres) inkludert revidert Anslag for kvalitetssikring av prosjektkostnad.

✓ *Juni 2019–juni 2020:*

Behandling av reguleringsforslag.

✓ *Høst 2020:*

KS2-prosess

✓ *Vinter/vår 2021:*

Forberedelser for utbygging (grunnundersøkelser, grunnnerv og konkurranseforberedelser)

NB!

For delstrekninger som ikke krever omregulering er det mulig med tidligere byggestart forutsatt at rammer for disse kan fastsettes av sentrale myndigheter og at finansiering er avklart.

E39 Ålgård–Hove

Oppsummering

Statens vegvesen har etter sist møte i S-gruppen arbeidet videre med å redusere kostnader på prosjektet. I dette arbeidet har vi funnet et nytt alternativ for vegtrasé fra Figgjo/Håland til Bråstein. Det viser at det er mulig å komme ned til en projektkostnad innenfor de 3621 mill. 2018-kr som er fastsatt som styringsmål for prosjektet når vi også tar med tidligere skisserte kostnadsreducerende tiltak. Dette kan gjøres uten å endre hovedmålene for prosjektet.

Det nye alternativet har en projektkostnad som er om lag 130 mill. kr under projektkostnaden i Bymiljøpakken (som er høyere enn styringsmålet for prosjektet). Alternativet innebærer imidlertid en endring i forhold til godkjent kommunedelplan.

Endringene medfører at det må gjennomføres endringer av foreløpig forslag til reguleringsplan (Sandnes kommune delen).

I tillegg har vi sett på muligheten for evt. å redusere projektkostnaden ytterligere ved å erstatte det planskilte krysset ved Bollestad i sør med ei stor rundkjøring. Det siste vil gi en kostnadsreduksjon på i underkant av 190 mill. kr.

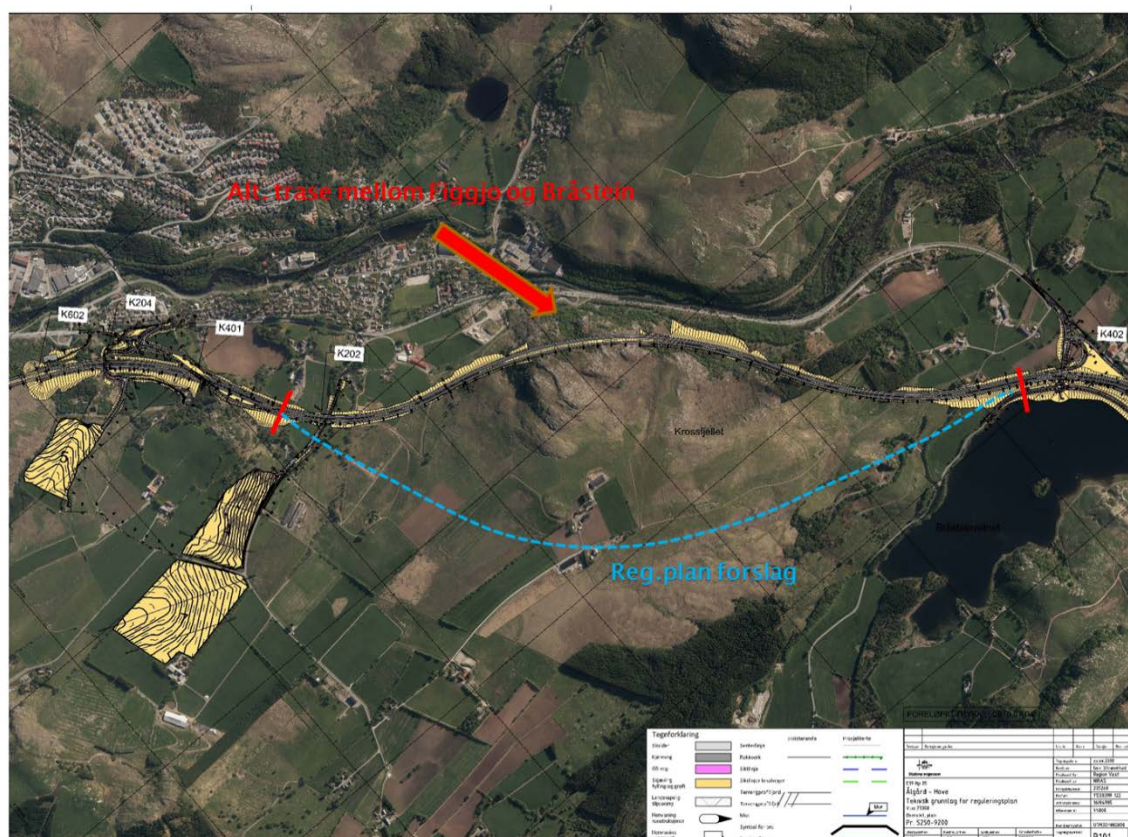
Som det ble etterspurt i sist S-gruppemøte har vi også sett på trafikkavviklingen i krysset på Bråstein og den er fullt ut forsvarlig med gode avviklingsforhold også for modulvogntog. Besparelsen ved å gå tilbake til «kommunedelplanløsningen» som ble etterspurt på møtet i S-gruppen, ligger på i størrelsesorden 120 mill. kr.

Statens vegvesen vil arbeide videre med løsningene i tett prosess med berørte parter, og tilstøtende prosjekter.

Utført arbeid og mulig videre prosess

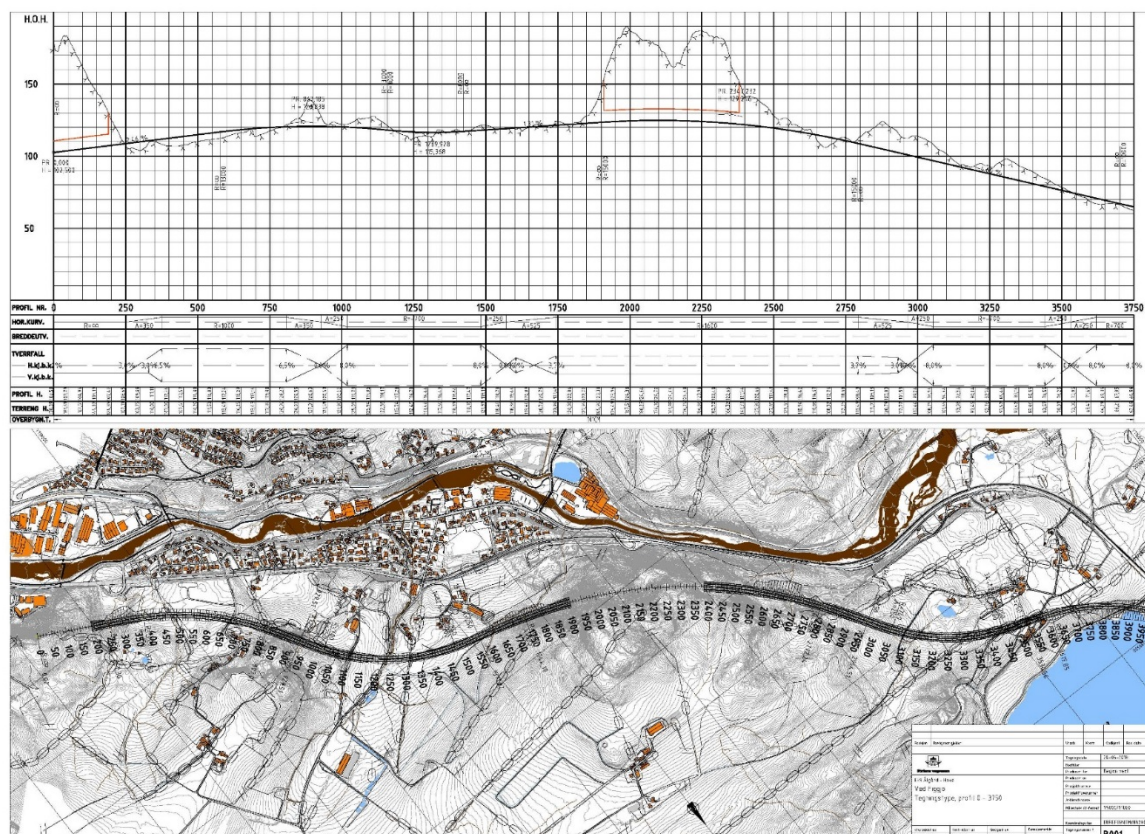
Siden sist møte i S-gruppen har SVV arbeidet videre med mulige kostnadskutt. I prosessen har vi funnet et nytt alternativ for trasé mellom Figgjo/Håland og Bråstein som vist under:

Alternativet innebærer at Krossbergtunnelen reduseres til 390m og at det blir justerte dagsoner i nord og sør.



Alternativet innebærer at Krossberg tunnelen reduseres fra 1850 til 390m, totalt 200m kortere veg og enklere portaler noe som gi en stor kostnadsbesparelse på totalt 461 mill. kr.

Alternativet innebærer naturlig nok større inngrep enn det opprinnelige og det må i forbindelse med et justert reguleringsforslag gjennomføres en konsekvensutredning på alternativet. Samtidig framstår dette som et mulig gjennomførbart alternativ.



Underveis i denne prosessen er det avholdt samarbeidsmøter med Sandnes kommune og sektoretater for å sikre god involvering av disse. Vi har også hatt møter med de mest sentrale grunneierne på Figgjo/Håland samt representanter for bydelsutvalget der.

I løpet av sommeren har vi også sett på en ytterligere mulig justering av traséen inn mot Bråstein fra sør som kan gi en enklere kryssløsning, unngå utfylling i Bråsteinvatnet samt ytterligere besparelser. Denne utredes nå videre.



I tillegg til dette har vi vurdert å erstatte det planlagte planskilte krysset i sørenden av traséen på Bollestad med ei stor rundkjøring. Dette vil gi en mulig kostnadsbesparelse på 190 mill. kr.

E39 Smiene–Harestad

Siden forrige styringsgruppemøte har Stavanger bystyre behandlet saken i møte 18.06.2018 sak 67/18.

Bystyrets 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 2 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

Framdrift

Statens vegvesen vil ta initiativ ovenfor Stavanger kommune til et møte for å avklare videre prosess i saken.