



Statens vegvesen

Notat

Til:
Fra:
Kopi til:

Saksbehandler:
Tlf saksbeh.
Vår dato:

Styringsmål og kostnadsgjennomgang for prosjekt på riksveg

Styringsmål/ramme

Pri	Prosjektnavn	Styringsmål	2020 kr	Byvekstavtale (2020 kr)
2	E39 Sykkeltamvegen	1436 (2020 kr)	1436	1436
5/10	Rv. 509 TKV inkl. fellesstrekning m. Bussveien	3200 (2017 kr)	3500	758+258 eksl Bussvei
12	E39 Hove – Ålgård	3550(2017 kr)	3880	3920
13	E39 Smiene –Harestad	3300(2017 kr)	3600	3533
15	E39/rv. 44 krysstiltak/vegutvidelse Stangeland			221

Kostnadsgjennomgang

E39 Sykkeltamvegen

Dette prosjektet er under bygging. Muligheten for kostnadsutt er derfor minst i dette prosjektet. Det er forventet at prosjektet holder seg innenfor styringsrammen på 1436 mill. 2020-kroner.

Rv. 509 Transportkorridor vest (TKV) inkl. fellesstrekning med Bussveien

Etter at styringsmål ble satt av departementet i 2017 har prosjektet det siste halvannet året gjennomført en prosess med kostnadsutt som har resultert i at en nå, med siste oppdaterte prognose, ligger drøyt 190 mill. kr. under styringsmålet for prosjektet.

Prosjektet er delt opp i 2 utbyggingsetapper:

- ✓ Etp. 1: Sola skole–Kontinentalveien, prosjektkostnad: 760 mill. 2020–kr.
- ✓ Etp. 2: Kontinentalveien –Sundekrossen, prosjektkostnad: 2541 mill. 2020–kr.
- ✓ Sum: 3301 mill.kr

Den første utbyggingsetappen, Sola skole – Kontinentalveien, har godkjent reguleringsplan og er klar for prosjektering og grunnnerv.

Etappe 2 er under omregulering. I hovedsak er det kryssene og brukryssingen over Hafrsfjord som omreguleres. Det siste anslaget på 2541 mill kr forutsetter at krysset i Sundekrossen bygges ut som et optimalisert og forbedret kryss i plan, altså rundkjøring i plan med filterfelt og bussprioritering. Denne løsningen er det ikke oppnådd enighet om med Stavanger kommune (planmyndighet) og Rogaland fylkeskommune (prosjekteier Bussveien). Prosjektledelsen vil derfor videreføre dialogen med disse for å komme frem til en omforent løsning med realiserbare kostnadskutt.

Etappe 2 må sees i lys av oppdraget fylkeskommunen har fått om vurdering av TKV nordre del (fv.409). Gitt at styringsgruppen vedtar at denne delen av TKV utgår, vil det være naturlig å også gjøre en vurdering av strekningen rv.509 Kontinentalveien/Hagakrossen – Sundekrossen med tanke på mulige kostnadskutt siden denne delen da vil bli omklassifisert til fylkesveg og ikke lenger regnes som atkomst til Risavika havn.

I den videre prosessen med gjennomgang av styringsmål og kostnadseffektivisering i porteføljen til Bymiljøpakken, er det ønskelig å dele styringsmålet for riksvegdelene av TKV mellom tungbilfelt og Bussveien. Etter regionreformen anses dette å gi en mer hensiktsmessig styring av prosjektene og kan gjøre det enklere å komme frem til en omforent løsning angående kostnadskutt på etappe 2.

E39 Ålgård – Hove

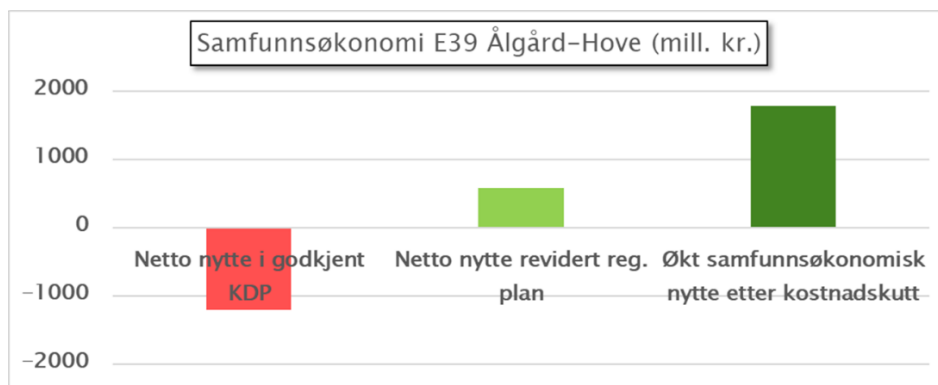
Etter at styringsmålet ble satt, gikk kostnadene opp i forbindelse med reguleringsplanen. Prosjektet har gjennom det siste halvannet året gjennomført kostnadskutt på nærmere 0,5 mrd. kr. Kostnadskuttene har resultert i at en nå, med siste oppdaterte prognose, ligger 500 mill. kr. under styringsmålet for prosjektet.

Prosjektet er delt opp i 2 utbyggingsetapper:

- ✓ Etp. 1: Osli–Hove, prosjektkostnad: 560 mill. 2020–kr.
- ✓ Etp. 2: Ålgård–Osli, prosjektkostnad: 2771 mill. 2020–kr.
- ✓ Sum 3331

Den første utbyggingsetappen har godkjent reguleringsplan. Det samme har strekning fra Ålgård til Figgjo. Siste gjenstående delstrekning mellom Figgjo og Osli er under regulering.

Den første utbyggingsetappen står på egne bein som en viktig framkommelighets- og trafiksikkerhetsforbedring på en svært belastet vegstrekning. Her er det også mulig med en forholdsvis snarlig byggestart gitt at dette blir prioritert.



Som figuren over viser har de betydelige kostnadskuttene også forbedret samfunnsøkonomien i prosjektet betydelig.

I reguleringsforslaget for strekningen Figgjo–Osli, er krysset til den fremtidige Tverrforbindelsen, fv 505 Foss–Eikeland, på Bråstein tatt ut. Dette skyldes at Fylkesmannen varslet innsigelse på grunn av konsekvensene for landbruksjord. Planforslaget har likevel tatt høyde for et fremtidig kryss ved at det er satt av areal innenfor planområdet.

Besparelsene dette gir i prosjektet, snaut 100 –200 mill kr, vil kunne medføre en tilsvarende økning i prosjektet fv. 505 Foss Eikeland x E39 når dette blir realisert.

E39 Smiene – Harestad

Prosjektet er planmessig og gjennomføringsmessig delt i to. Harestadkrysset, som ligger i Randaberg kommune, er ferdig regulert og kan bygges ut når det er finansiering til det. Slik det ser ut nå vil neppe Rogfast står ferdig før 2030. Rogfast er avhengig av at Harestadkrysset bygges ut og står ferdig før Rogfast åpner.

Den resterende strekningen mellom Smiene og Harestad ligger i hovedsak i Stavanger kommune. Det er utarbeidet forslag til reguleringsplan, men den er ennå ikke lagt ut til offentlig ettersyn på grunn av at Stavanger kommune ikke ønsker å godta redusert kulvertlengden på Tasta.

Etter at styringsmålet ble satt i 2017, viste et nytt anslag at kostnadene lå over dette. Prosjektet har derfor gjennom det siste halvannet året, gjennomført kostnadskutt på ca. 430 mill.kr slik at kostnadsoverslaget nå er på om lag 3600 mill. kr. Kostnadskuttene har resultert i at en nå, med siste oppdaterte prognose, ligger på styringsmålet for prosjektet, men dette forutsetter altså kortere kulvert på Tasta.

Smiene – Harestad kan være et aktuelt prosjekt for ekstern kostnadsgjennomgang for å oppnå ytterligere kostnadskutt, da det er det fremdeles ligger tett oppunder styringsmålet.

Kostnadsprognosen for de to utbyggingsetappene er:

- ✓ Etp. 1: Harestadkrysset, prosjektkostnad: 1005 mill. 2020–kr.
- ✓ Etp. 2: Smiene – Harestad, prosjektkostnad: 2615 mill. 2020–kr.

✓ Sum: 3620 mill.kr

E39/rv. 44 krysstiltak/vegutvidelse Stangeland

Prosjektet er planlagt gjennomført i to byggetrinn.

Byggetrinn 1: Gjennomføring av østre del av reguleringsplanen bør ses i sammenheng med ny reguleringsplan for fv. 509 Oalsgata. «Nye Oalsgata» forutsetter en endring av fv.509 øst for E39 slik det er regulert i de to reguleringsplanene for rv.44 Sandnesveien og fv.509 Oalsgata.

Byggetrinn 2: Full utbygging med fire felts fv. 509 vest for E39 – med tilhørende ny gang-/sykkelbru over E39 anbefales vurdert i senere handlingsplanperioder.

Det siste anslaget fra juni 2018 gir en kostnad på 91 mill. 2020 kroner for byggetrinn 1 og 225 mill 2020 kroner for byggetrinn 2.

Samlet byggetrinn 1 og 2: Forventet kostnad kr 317 mill +/- 10 % usikkerhet. Dette er 96 mill over beløpet satt av i byveksttalen.

Siden prosjektet er under 750 mill. har det ikke blitt satt et styringsmål fra departementet. Vegvesenet forslår at prosjektet gjennomgås med tanke på kostnadsnett og deretter legges frem for styringsgruppen som setter et styringsmål.

Prosjektstyring av vegprosjekter

Statens vegvesen er underlagt Samferdselsdepartementet sitt styringssystem for styring av veiprojekter og oppfølging av avvik. Dette vises i Matrise for kostnadsstyring, se figur 1 som ble innført med brev datert 14.03.201

Det er kostnadstall P50 som skal legges til grunn for de ulike beslutningspunktene i styringsdialog mellom Statens vegvesen og Samferdselsdepartementet. Ved endringer skal det rapporteres på prosjekt som overstiger P65, overstiger 10 % av styringsrammen eller 250 mill. kr over kostnadsanslag etter beslutningspunkt 2. KVVU-estimat.

Styringsmålet settes i forbindelse med etablering av sentralt styringsdokument for prosjektet før reguleringsplanprosessen starter.

Endringer etter dette må redegjøres for til departementet og da med årsak til endringene, så som prosjektspesifikke forhold som skyldes overordnede føringer som f. eks. endrede veinormaler, nye lovpålagte krav, m.m.

Alle prosjekt styres i henhold til Statens vegvesen sin interne retningslinje R760 Styring av vegprosjekter.

https://www.vegvesen.no/_attachment/61446/binary/1347492?fast_title=R760+Styring+av+vegprosjekter.pdf

Når et prosjekt er etablert med prosjekteier og prosjektleder, rapporterer sistnevnte til prosjekteier hver måned. Prosjekteier rapporterer per tertial til Vegdirektør.

I forhold til styringsgruppen i Bymiljøpakken ser Statens vegvesen det naturlig å levere statusrapporter etter hver tertialrapportering. I tillegg vil det rapporteres snarest om det oppstår vesentlig avvik i forhold til planlagt aktivitet.

Beslutnings- punkter	BP1: regjeringens føringer etter KS1				BP2: SSD og anslag for KDP		BP3: SSD og anslag for reguleringsplan		BP4: investeringsbeslutning	
	KVU/KS1	Mellomfase	Kommunedelplan	Reguleringsplan / KS2	Byggefase	1	2	3	4	
Prosjektfaser Økonomiske rammer for fasen	Estimert kostnad (P50) settes i BP1	1 Hele/deler av KVU defineres som et prosjekt. Kostnadsestimat oppdateres og endringslogg beskriver overgang fra KVU til KDP	"KVU-estimat" settes i BP2 av SD (P50)	"Styringsmål" settes av i BP3 av SD (P50)	Styringsramme (P50) og Kostnadsramme: P85 (minus kutt) settes i BP4 av stortinget					
Endringslogg faser		2 Endringslogg beskriver beslutninger og forhold som påvirker sluttprognose	3 Endringslogg beskriver beslutninger og forhold som påvirker sluttprognose	4 Endringslogg beskriver beslutninger og forhold som påvirker sluttprognose						
Oppfølging VD – SD		Kostadsestimat i denne fasen kan være grunnlag for å legge prosjekter inn i siste del av NTP	VD rapporterer hvert tertial om: prognose overstiger P65, prognose overstiger KVU-estimat med 10 % eller prognose overstiger KVU- estimat med 250 mill kr (det som inntreffer først)	VD rapporterer hvert tertial om: prognose overstiger P65, prognose overstiger styringsmål med 10 % eller prognose overstiger styringsmålet med 250 mill kr (det som inntreffer først). Samtidig rapporteres hvilke tiltak som iverksettes	VD rapporterer hvert tertial om: prognose overstiger P65, prognose overstiger styringsrammen med 10 % eller prognose overstiger styringsrammen med 250 mill kr (det som inntreffer først). Samtidig rapporteres hvilke tiltak som iverksettes					

Figur 1 Matrise for kostnadsstyring