

Notat

Forslag til revidert Bussveikonsept, desember 2020

Formålet med notatet er å beskrive en retning om hvordan omfattende kutt i satsingen på Bussveien kan gjennomføres. I brev fra Statens vegvesen til Samferdselsdepartementet, datert 30.4.2020, «*Regjeringsbehandling av byvekstavgift på Nord-Jæren – Effektiviseringstiltak i Bymiljøpakken*», er det angitt et innsparingsbehov på Bussveiprojektet på 1.130 millioner 2020-kroner.

I Bymiljøpakken er Bussveien det sentrale kollektivprosjektet. Sammen med allerede realisert utbygging av dobbeltsporet mellom Stavanger og Sandnes skal Bussveien gi kollektivtrafikken på Nord-Jæren en sterkt økt konkurranseevne, og dermed sikre kollektivtrafikkens evne til å få realisert nullvekstmålet i Byvekstavtalen. Dette er grunnen til at Bussveien på Nord-Jæren er vurdert fra statlig hold som kollektivprosjekt av nasjonal betydning på lik med Bybanen i Bergen, Fornebubanen i Oslo og Metrobussprosjektet i Trondheim. Videre er dette grunnen at staten bidrar til prosjektet med en 50 prosent finansieringsandel, senere justert opp til 66 %.

Innretningen av kostnadskutt bør skje så skånsomt som mulig med hensyn til målsetting om at prosjektet bør bidra til et størst mulig passasjervekst på Nord-Jæren sett under ett for å støtte opp under realiseringen av nullvekstmålet. Prosjektet skal også bidra til økt generell tilgjengelighet til og mellom sentrene og de store bo- og arbeidsplassområdene i regionen.

Grunnleggende betyr det at

- Bussveien må fremstå som et eget konkurransedyktig system tilsvarende en bybane («tenk bane, kjør buss»). Det ligger i beslutningen om konseptvalgutredningen for transportsystemet på Jæren i statsråden sommer 2013. Denne beslutningen ligger til grunn for signert Byvekstavgift. Bussveien må dermed fremstå som noe mer enn en ansamling av tradisjonelle prioriteringstiltak for kollektivtransporten.
- Bussveien slik den ble konkretisert etter beslutningen i 2013 inneholder ulike korridorer og delstrekninger med svært forskjellig passasjergrunnlag. Det vil si at ulike deler av prosjektet bidrar i svært varierende grad til å bidra til nullvekstmålet. I kostnadsgjennomgangen av Bussveien som ble gjort

sommeren 2018 ble de forskjellige delstrekningene i prosjektet kuttet etter «ostehøvelprinsippet». Det vurderes nå at dette prinsippet ikke lenger er anvendbart på samme måten, uten at det går direkte ut over måloppnåelsen på prosjektet samlet. «Ostehøvelprinsippet» er derfor ikke lenger et faglig forsvarlig innretningsprinsipp. Det ville svekke prosjektets konkurranseevne i det regionale transportmarkedet på Nord-Jæren i betydelig grad.

Samtidig må en bestrebe seg etter at alle delene av Nord-Jæren får et best mulig kollektivtilbud etter forholdene. Det betyr ikke at det må investeres stort i fysisk infrastruktur alle steder for å oppnå det. Det er noe som omtales nærmere senere i notatet.

Notatet består av fire kapitler:

- Økonomisk status i bussveiprojektet pr desember 2020 beskrives i kapittel 1. Utgangspunkt for beskrivelsen er beløpet angitt i signert Byvekstavtale 2019 – 2029 på 11.296 mill. 2020-kroner og behovet om innsparinger i prosjektet på 10 prosent på 1.130 millioner 2020-kroner.
- I kapittel 2 beskrives markedsforhold og passasjergrunnlaget i korridorene til Bussveien slik disse aktuelt er vedtatt bygget ut. Kapittelet danner grunnlaget for anbefalingen av delstrekninger som uten for store negative konsekvenser kan bygges ut med en lavere standard enn så langt forutsatt.
- I kapittel 3 beskrives revidert Bussveikonsept med kostnadsbesparelser
- Med utgangspunkt i anbefalingene i kapittel 2 beskriver kapittel 4 nye alternativt rutenett ved revidert Bussveikonsept
- Kapittel 5 oppsummer hovedgrepene i revidert Bussveikonsept

1. Økonomisk status i bussveiprojektet pr desember 2020

Utgangspunktet for gjennomgang av økonomisk status i bussveiprojektet pr desember 2020 er beløpet angitt i signert Byvekstavtale 2019 – 2029 på 11.296 millioner 2020-kroner. I avtalen er det angitt et innsparingsbehov på 10 %, tilsvarende 1.130 millioner 2020-kroner, slik at ny totalramme etter dette kuttet blir på 10.166 millioner 2020-kroner. Alle kostnader er oppgitt i 2020-kroner og inkludert merverdiavgift.

Av denne rammen er det pr 31. oktober 2020 påløpt kostnader på 546 millioner kroner. Gjenværende ramme blir dermed 9.620 millioner 2020-kroner.

Det er behov for en økonomisk ikke-fordelt buffer i prosjektet. Nærmere begrunnelse for denne følger under, men kort oppsummert foreslås det å avsette ca. 10 % av totalrammen til en buffer. Bufferen som avsettes blir dermed på 962 millioner kroner. Gjenværende midler som kan fordeles og «låses» til korridorene blir dermed på 8.658 millioner kroner. Tabellen under viser trinnene skjematisk.

Overordnet kostnadsbilde - Bussveien per november 2020 (i millioner 2020-kr)		
Opprinnelig ramme	kr	11 296
Innsparing jfr. byvekstavtale	-kr	1 130
Allerede påløpte kostnader	-kr	546
Ny gjeldende ramme	kr	9 620
Buffer (ca 10 % av ny gjeldende ramme)	-kr	962
Total ramme som kan fordeles til korridorene	kr	8 658

Tabell 1: Overordnet kostnadsbilde Bussveien desember 2020

Usikkerhet og behov for buffer

I løpet av en prosjektgjennomføringsfase er det flere milepæler hvor det kan være både fornuftig og helt nødvendig å ha en buffer i prosjektet.

Delstrekningene i Bussveien har ulik kompleksitet og følgelig varierende usikkerhet. Enkelte av strekningene er fortsatt ikke reguleringsplanavklart og mangler følgelig presise kostnadsanslag, og har dermed en høyere usikkerhet enn andre.

Når et ferdigregulert prosjekt skal lyses ut til bygging vil byggherreorganisasjonen ha en anslått projektkostnad. Dette er ingen endelig fasit, og det kan skje at innkomne tilbud ligger høyere enn anslaget. I slike tilfeller kan det noen ganger være fornuftig å likevel inngå kontrakt, fordi alternativet kanskje vil være å ta prosjektet tilbake til omregulering og

omprosjektering. Dette vil på den ene siden medføre forsinkelser, men vil også medføre økte planleggingskostnader. Dersom prosjektet har en buffer som det kan tæres av, vil man kunne sikre en raskere og totalt sett smidigere prosjektgjennomføring enn om man til stadighet må avlyse kontrakter og ta det tilbake til omprosjektering.

Erfaring viser at prosjekter kan påløpe kostnader selv etter at de er ferdigstilt og åpnet. Uten en buffer vil det være svært krevende å styre prosjektene inn mot null, når utgifter vil kunne komme flere år etter formell prosjektåpning.

Oppsummert må det påregnes at utgifter ut over kontraktssum vil komme på et prosjekt av den størrelse og kompleksitet som Bussveien er. En forsvarlig prosjektgjennomføring fordrer at det settes av en buffer for utgifter knyttet til påregnelig risiko. I gjennomføringen av Bussveien vil det bli jobbet målrettet med kostnadsstyringen for å i minst mulig grad måtte tære av bufferen. Midler fra bufferen som ikke brukes opp vil naturligvis også kunne brukes andre steder i Bussveiprojektet.

Basert på det ovennevnte settes det derfor av en buffer på 10 %, samt at det tas en fot i bakken når strekningen mellom Sandnes sentrum og Stavanger sentrum er ferdig bygget. Ettersom Bussveien er et prosjekt av svært komplisert karakter, må en buffer på 10 % anses som et minimum.

2. Markedsforhold og passasjergrunnlaget i korridorene til Bussveien

Prosjektet Bussveien er pr i dag vedtatt med et omfang på rundt 55 kilometer. Korridorene i Bussveien er delt inn i fire korridorer. Gjennom behandling av handlingsprogrammet har styringsgruppen for Bypakke Nord-Jæren prioritert de fire korridorene slik:

- Korridor 1: Mosvatnet – Stavanger sentrum – Forus – Sandnes sentrum
- Korridor 2: Risavika – Mosvatnet
- Korridor 3: Ruten – Vatnekrossen
- Korridor 4: Forus – Sola sentrum – Stavanger lufthavn Sola

Egenskapene ved de enkelte korridorene kan beskrives som følger:

	Korridor 1	Korridor 2	Korridor 3 ¹	Korridor 4
Lengde (km)	19,7 km	21,1 km	2,7 km	6,3 km
Befolkningsgrunnlag (2015) ^{2 3}	47000 personer	26700 personer	5300 personer	Se fotnote 3
Befolkningsvekst (2040) ⁴	15000-32000 personer	8000-22500 personer	230-1500 personer	Se fotnote 3
Ansatte i buffersonen (2014) (ibid)	72 000 ansatte	12 900 ansatte	780 ansatte	Se fotnote 3
Passasjertall pr. hverdag (2018) ⁵	12000	6900	100	1200
Passasjertall/kilometer (2018)	609	327	37	190
Passasjertall (hver korridors andel av hele Bussvei-nettet) (2018)	60%	34%	1%	6%
Usikkerhet /forsinkelse i rush i minutt ⁶	8 minutt	9 minutt	12 minutt ⁷	8 minutt ⁸

Tabell 2: Nøkkeltall om korridorene i Bussveien

1) Sandnes kommune ved byutvikling og teknisk har i desember 2020 meldt tilbake at deres tall for befolkningsvekst og arbeidsplassutvikling langs korridoren er ca 16 000 nye innbyggere og ca 4 000 nye arbeidsplasser.

2) Asplan Viak sin rapport «Prognose for bo- og arbeidsmarked langs Busway» (2015)

3) Korridor 4 var ikke en del av Bussveien da befolkningstallene ble hentet inn.

4) Asplan Viak sin rapport «Prognose for bo- og arbeidsmarked langs Busway» (2015)

5) Passasjertall, gjennomsnitt pr. hverdag, to siste uker i januar 2018 (Kolumbus). Metoden er beskrevet i notat til Styringsgruppen 08.03.18.

6) Forsinkelsen varierer, dette er maks tall fra jan/feb 2018 (Kolumbus)

7) Strekningen Sandnes - Hommersåk

8) Strekningen Sandnes - Flyplassen

9) Kilde: <http://www.kap.no/by/b-ndbyen-sandnes-stavanger>

Tabellen over viser tydelig at korridor 1 er den viktigste korridoren i Bussveien basert på nåværende og fremtidig befolkningsgrunnlag. I korridoren er det allerede gjort vesentlige investeringer i en fullverdig bussvei. I en studie utført av arkitektkontoret «KAP kontor for Arkitektur og Plan»⁹ omtales Båndbyen med sin nærhet til både jernbane og Bussveien som en uslåelig kombinasjon, med over 100 000 innbyggere og 50 000 arbeidsplasser i influensområdet. Det fremheves også at båndbyen har et større utbyggingspotensiale for arbeidsplasser enn det som i dag er lokalisert på Forus, og at båndbyen har rom for å dekke inn regionens vekstbehov de neste 30-50 år (ibid).

Tabell 1 ovenfor viser *av- og påstigende* passasjerer i de enkelte delavsnittene. En alternativ måte å fremstille passasjermengden på er å vise hvor mange

passasjerer som er *om bord* i bussene, såkalt belegg, langs de samme korridorene. Kartet under viser sumtall for belegg pr. hverdag langs de tre rutene som erstattes av Bussveien. Strekningen Ruten-Vatne er ikke tatt med i figuren fordi alle dagens passasjerer på denne strekningen er på ruter til Hommersåk, Sviland m.m., som vil bli videreført også etter en åpning av Bussvei til Vatne. For delstrekningen til Vatne er tallene i tabell 1 mer relevante, da disse viser av- og påstigning på delstrekningen (med andre ord lokalreisende, ikke gjennomgangsreisende).



Figur 1: Sum belegg pr hverdag for rutene 2, 3 og 42 (jan 2020). Kartet viser dagens rutetraséer. På enkelte strekninger kan disse avvike fra Bussveiens trasé. Kommersielle ruter til Stavanger lufthavn Sola er ikke inkludert

Begge disse målemetodene indikerer tydelig hvordan dagens passasjerer er fordelt på de ulike korridorene:

Korridor 1 er suverent størst, fulgt av korridor 2. Det er imidlertid betydelige forskjeller hvor i de to korridorene man måler. Passasjertallene er vesentlig lavere helt vest i korridor 2 enn nærmere sentrum, og samme effekt sees også sør i korridor 1 i forhold til lenger nord i korridoren.

For delstrekningen Kvadrat-Ruten har tidligere analyser vist at forventet kundegrunnlag er av tilsvarende størrelse for den kommende Bussvei-traséen i Strandgata, som det er i dagens busstraséer lenger vest.

For enkelte delstrekninger, særlig langs Fv44 og Rv509 (kommende Fv509) nærmest Stavanger sentrum og gjennom Forus, vil bussveiinfrastrukturen også ha stor nytteverdi for mange andre bussruter. På disse strekningene har en rekke bussruter fellestrasé.

Korridor 3 har i dag beskjedne passasjertall. Det må tas med i betraktningen at korridoren er kort og sentrumsnær, og den betjenes i dag hovedsakelig av rute 21 til Hommersåk. Korridoren er også spesiell ved at den er eneste Bussvei-korridor hvor dagens ruter ikke blir erstattet av Bussveilinjen som etableres, dvs. rutene fra Hommersåk, Sviland, Høle m.m. vil fortsette å gå parallelt med Bussveien. Dette for å unngå lite populær omstigning så nært Sandnes sentrum.

Korridor 4 har varierende kundegrunnlag underveis. Samtidig bygger korridoren godt opp om Sola kommunes arealstrategi.

Området ved Sola vgs. er et tyngdepunkt på ruten i dag og Sola sentrum vil med sin transformasjon bli et enda større tyngdepunkt. Flyplassen har relativt beskjedne passasjertall for Kolumbus' rute 42, men den har hatt en økende tendens etter siste frekvensøkning. Flybussene er det viktigste kollektivtilbudet til/fra flyplassen og drives kommersielt. De er ikke med i korridortallene over, da tilbudet også forutsettes videreført etter at Bussveien er etablert.

Markedsandel for buss i tilbringertrafikken til flyplassen var i 2011 på 12 % ifølge Avinors reisevaneundersøkelse blant flypassasjerer. Dette er en relativt høy kollektivandel sammenlignet med øvrige reiser i byområdet, men samtidig lavere enn de andre større flyplassene i landet. Geografisk beliggenhet med reisestrømmer i mange ulike retninger, til forskjell fra f.eks. Værnes og Gardermoen hvor reisene er mye mer konsentrert til en tung korridor hvor et høyfrekvent kollektivtilbud er mulig, er en forklaring. Svært høy taxiandel er en annen.

Rolledelingen mellom Kolumbus-ruter og kommersielle flybussruter endres ikke ved etablering av Bussveien. Det forventes at det fortsatt vil være kommersiell

flybuss som er hovedtilbudet mot Stavanger sentrum, hvor det største markedsgrunnlaget er. Som et supplement vil imidlertid Bussveien gi et godt rutetilbud mot Forus og Sandnes.

Oppsummert vil rutetilbudet (kommersielt rutetilbud slik det ble kjørt før Korona-innstillinger) til flyplassen da bestå av:

- Kommersiell flybuss (www.flybussen.no) til Stavanger sentrum
- Kommersiell bestillingsbuss (www.henta.no) til ulike bydeler i Sandnes
- Kommersiell flybuss (www.jaerlines.no) til Jæren
- Kolumbus-Bussveilinje til Forus og Sandnes
- Kolumbus-rute til Tananger-Sunde

I sum gir dette et stjerneformet rutetilbud i de fleste retninger fra flyplassen, det være seg mot Jæren, Sandnes, Tananger/Sunde, Stavanger eller Forus. På det meste vil det være 10-12 bussavganger pr. time fra flyplassen, noe det også er i dag. Kolumbus rutetilbud til flyplassen ble økt i 2016.

Oppsummert viser tabell 1 at korridorene 1 og 2 står for 94 % av Bussveiens passasjergrunnlag. Strekningen Sandnes sentrum-Stavanger sentrum-Kvernevik, som er de beste delene av korridor 1 og 2, står for 88 % av dagens bussreiser langs de fire Bussvei-korridorene. Det er en klar tendens innad i korridorene om at passasjergrunnlaget er størst nærmest Stavanger sentrum i både korridor 1 og 2, og er avtagende henholdsvis sørover og vestover.

En nedskalering av Bussveiprosjektets omfang bør gjøres ut fra et prinsipp om at en så liten del av passasjerpotensialet som mulig berøres.

3. Revidert Bussveikonsept

Basert på faktagrunnlaget i forrige kapittel beskriver dette kapittelet hvordan et revidert Bussveikonsept tilpasset de tilgjengelige rammene kan innrettes, sett opp mot best mulig måloppnåelse.

Som begrunnet i kapittel 1, og gjengitt under, er tilgjengelig ramme til Bussveien p.t. på 9.620 millioner kroner. Det settes videre av en buffer på 10 % for å sikre en god prosjektgjennomføring. Den totale rammen som derfor låses til de konkrete korridorene i Bussveien er dermed på 8.658 millioner kroner.

Overordnet kostnadsbilde - Bussveien per november 2020 (i millioner 2020-kr)		
Opprinnelig ramme	kr	11 296
Innsparing jfr. byvekstavtale	-kr	1 130
Allerede påløpte kostnader	-kr	546
Ny gjeldende ramme	kr	9 620
Buffer (ca 10 % av ny gjeldende ramme)	-kr	962
Total ramme som kan fordeles til korridorene	kr	8 658

Tabell 3: Overordnet kostnadsbilde Bussveien desember 2020

Kuttene prosjektet nå skal gjennomføre er så omfattende at det ikke vil være faglig forsvarlig å gjøre disse kun ved hjelp av «ostehøvelprinsippet» og kutte jevnt over alt. En slik strategi ville i stor grad ha gått ut over prosjektets måloppnåelse. I realiteten er det ikke mulig å gjennomføre et så omfattende kutt som det nå skal gjøres uten å redusere omfanget av prosjektet og kutte enkeltstrekninger.

Ut fra den klare faglige anbefalingen om å gjennomføre kutt i de delene av Bussveiprojektet med den laveste måloppnåelsen, foreslås en innretning med kostnadsrammer som vist i Tabell 4.

Revidert Bussveikonsept, rammer per korridor per november 2020 (i millioner 2020-kr)		
Sandnes (Gravarsveien)-Stavanger sentrum (tidl korridor 1)	kr	5 700
Stavanger sentrum-Sundekrossen (eksl Sundekrossen) (tidl korridor 2)	kr	1 600
Forus (Fv44-Forus nord) (tidl korridor 1)	kr	278
Forus-Sola sentrum-Sola lufthavn (tidl korridor 4)	kr	400
Sundekrossen-Kvernevik (inkl Sundekrossen) (tidl korridor 2)	kr	500
Sundekrossen-Tananger-Risavika (eksl Sundekrossen) (tidl korridor 2)	kr	120
Gravarsveien-Vatnekrossen (tidl korridor 3)	kr	60
Totalt	kr	8 658

Tabell 4: Økonomiske rammer per korridor i Bussveien, desember 2020

De nye korridorinndelingene er ikke lenger direkte sammenlignbare med tidligere inndeling i korridor 1-4. Eksempelvis hadde korridor 1 tidligere søndre endepunkt på Ruten, mens strekningen nå går til nytt endestopp i Gravarsveien. Dette medfører at disse tallene ikke er direkte sammenlignbare med styringsmålene pr korridor i Bussveiprosjektet, men for det totale prosjektet Bussveien overholdes styringsmålet. Det bør følgelig gjøres et etterfølgende arbeid med å sette nye styringsmål pr korridor fremover.



Figur 2: Opprinnelig Bussveikonsept slik det var vedtatt i juni 2018 til venstre. Nytt Bussveikonsept til høyre

Det foreslåtte Bussveikonseptet i dette notatet vil ha om lag 94 % av passasjergrunnlaget til Bussveikonseptet slik det ble vedtatt etter kostnadskuttene juni 2018.

Når det gjelder kostnadsfordelingen vil om lag 95 % av passasjergrunnlaget i det nye Bussveikonseptet finnes på aksene Sandnes-Stavanger-Kvernevik. Gitt kostnadsfordelingen i Tabell 4 vil snaut 90 % av kostnadene i det reviderte Bussveikonseptet allokere til denne aksene. Følgelig vil det være fornuftig sammenheng mellom passasjergrunnlag og hvor midlene i det nye Bussveikonseptet brukes.

Under følger en mer detaljert omtale av de forskjellige delstrekningene i Bussveien:

Gravarsveien-Stavanger-Sundekrossen, inklusive arm til Forus nord

Strekningen er den klart mest passasjertunge delen av Bussveien og følgelig den som i klart størst grad bidrar til måloppnåelse om nullvekst i personbiltransporten. Mange av delstrekningene her har kommet langt i planleggingen. Endestopp i Sandnes blir ved krysset Gravarsveien x Havnegata.

Det skal være et vedvarende kostnadsfokus også i denne aksen, samtidig som ambisjonsnivået om Bussveien som et av Nord-Jærens viktigste grep for å kunne nå nullvekstmålet beholdes. Når det gjelder Stavanger sentrum-Hillevåg er det avklart med Stavanger kommune at det startes opp et planarbeid her tidlig 2021. I tråd med tidligere vedtak i styringsgruppen og Fylkestinget i Rogaland forberedes aksen ikke for fremtidig bybane.

Jamfør tidligere ambisjonsnivå vedtatt i 2018 på Madlaveien, beholdes eksisterende kollektivfelt mellom Mosvannet og Madlaforen som i dag.

Rammen for delstrekningen blir på 7.578 millioner kroner (summen av de tre øverste linjene i Tabell 4).

Forus (Koppholen) – Sola sentrum – Stavanger Lufthavn Sola

Det avsettes 400 millioner kroner til strekningen. Sola kommune har etter tidligere avtale hatt hånd om planprosessen på strekningen Forus – Sola sentrum – Stavanger Lufthavn Sola. Traséen foreslås å gå langs Åsenvegen – Skadbergveien – Sandesletta – Rådhusvegen, i tråd med overordnede planer i Sola kommune. Videre fra Solakrossen til flyplassen foreslås Bussveien å benytte Sentrumsveien ut i Solasplitten, ned Sømmevågen hvor den går i blandet trafikk før den kommer inn på Flyplassveien og går i kollektivfeltet.

Prosjektet vil ivareta næringsutvikling i området, legge til rette for sentrumsutvikling og en god tilgang til Stavanger Lufthavn Sola. Prosjektet er av betydning for Sola kommune og av regional betydning med henblikk tilgangen til Sola sentrum og Stavanger Lufthavn Sola.

Sola kommune og Bussveiprojektet samarbeider tett ved behov for tidlig samordning mellom ønsket by- og sentrumsutvikling og etablering av Bussveien.

Sundekrossen-Kvernevik (inkl Sundekrossen)

Det avsettes 500 millioner kroner til tiltak i Sundekrossen og på strekningen frem til og med endestopp i Kvernevik. Bussveien har frem til nå hatt trasé gjennom fylkesvegdelene av Transportkorridor vest og gjennom Kvernevik ring, med endestopp langs Kvernevik ring. I nytt konsept legges det grunn en traséføring hvor Bussveien følger Kvernevikveien til Kverntorget og går et stykke inn i de sentrale delene av Kvernevik herfra, og dermed får et endestopp i et område med barnehage, skole, idrettsanlegg og de tettest befolkede områdene i Kvernevik. Det blir dermed avsatt midler til en «Kvernevikspakke» for å ivareta bydelens behov. Detaljene i hvor dette endestoppet kan plasseres må avklares sammen med Stavanger kommune, men dette grepet vil både

være vesentlig rimeligere enn tidligere planer, treffe de offentlige målpunktene bedre og i tillegg gi en bedre løsning for bussbetjeningen av området.

Det etableres ikke lenger Bussvei mellom Sundekrossen og Risavika. Også Transportkorridor vest skal på denne strekningen gjøre en vurdering av hva prosjektet skal inneholde fremover. Utforming av Sundekrossen må sees i lys av disse endringene. Den økonomiske rammen i «Kvernevikpakken» vil trolig ikke muliggjøre å bygge den tidligere planlagte «lokkelsen» i Sundekrossen. Det finnes betydelig tilgjengelige midler i «Kvernevikpakken» til å bidra til å bygge en god løsning tilpasset byutviklingen i området.

Det forutsettes en tett prosess med Stavanger kommune for å lande en god løsning både i Sundekrossen og i Kvernevik-området. De planmessige endringene er uansett så store at området må påregnes å måtte reguleringsplanlegges på nytt.

Sundekrossen - Tananger – utenriksterminalen i Risavika

Denne strekningen har om lag 5 % av kundepotensialet i det opprinnelige Bussveikonseptet, mens investeringsrammen utgjorde drøyt 22 % av Bussveiens totalramme. Strekningen vil i det reviderte konseptet ikke etableres som Bussvei. Det avsettes likevel 120 millioner kroner til å gjennomføre nødvendige punkttiltak på strekningen, dette vil særlig gjelde i Tananger sentrum hvor det er avgjørende viktig at fremtidig sentrumsutvikling ivaretas på en god måte. Også på de resterende delene av strekningen vil det være økonomisk rom for å gjennomføre punkttiltak som eksempelvis kryssombygginger, breddeutvidelser, utbedringer av siktlinjer eller holdeplassoppgraderinger.

Dersom planarbeidet skulle avdekke et økonomisk behov ut over de avsatte 120 millionene, kan dette eventuelt finansieres gjennom programområdene i Bymiljøpakken. Særlig programområdene kollektiv og sykkel vil her være aktuelle.

Det pågår et parallelt arbeid med å vurdere hvordan Transportkorridor vest mellom Kontinentalvegen og E39 i Randaberg skal se ut. Følgelig konkluderes det ikke i dette notatet på det arbeidet, ut over å konstatere at det må etableres et godt kryss i Sundekrossen og at Bussveien skal ha endestopp Kvernevik, slik at strekningen Sundekrossen-Kverntorget dermed skal ha Bussveistandard, jamfør avsnittene over. På de resterende delene av Transportkorridor vest mellom Kontinentalvegen og E39 i Randaberg, inklusive Harfsfjord bro, kan utredningsarbeidet for Transportkorridor vest dermed legges til grunn at eventuelle tiltak verken vil finansieres eller utløses av Bussveien.

Sola kommune og Bussveiprosjektet samarbeider tett ved behov for tidlig samordning mellom ønsket by- og sentrumsutvikling og etablering av Bussveien. Videre kan eksisterende rekkefølgekrav vedrørende etablering av veinett og utbyggingstakt av områdene Myklebust – Jåsund tas opp til ny vurdering.

Finansieringsbehovet knyttet til Transportkorridor vest på denne strekningen må løses særskilt innenfor Bymiljøpakken.

Gravarsveien – Skippergata - Vatnekrossen

Det avsettes 60 millioner kroner til strekningen. Nytt endestopp for Bussveien blir ved krysset Gravarsveien x Havnegata. Det foreslås å etablere det manglende kollektivfeltet i nordgående retning som allerede er regulert mellom Høgevollsveien og Havnegata. Dette er det eneste stedet på den aktuelle strekningen i Gravarsveien/Hanaveien som i dag mangler kollektivfelt. Det foreslås videre å se på opparbeidelse av eksisterende holdeplasser som kantstopp. Krysset med Gangeren oppgraderes. For å bedre trafikksikkerheten for sykklistene ledes sykkelfeltene bak holdeplassene. Tiltakene i Skippergata ligger stort sett innenfor eksisterende trafikkareal.

Det bør startes opp et eget reguleringsplanarbeid for strekningen mellom Bussveiens endestopp og Vatnekrossen. Gjennom dette reguleringsplanarbeidet vil også nåværende båndlegging av tiliggende områder kunne avklares. Dersom planarbeidet skulle avdekke et økonomisk behov ut over de avsatte 60 millionene, kan dette eventuelt finansieres gjennom programområdene i Bymiljøpakken. Særlig programområdene kollektiv og sykkel vil her være aktuelle.

Dersom Sandnes øst på et senere tidspunkt skulle bli en realitet så ville ikke tidligere tenkte løsninger på strekningen Ruten – Vatnekrossen dekke behovet som da oppstår. Et utløsende behov som følge av Sandnes øst vil måtte løses med en selvstendig prosess som ser ting i et større perspektiv.

Samlet sett vil tiltakene sikre et godt busstilbud og vil bedre forholdene for syklende i Skippergata forbi holdeplassene og gi et sammenhengende sykkeltilbud på hele strekningen, derav positiv måloppnåelse for sykkel.

Oppdatert fremdriftsplan

Sommeren 2026 er det seneste tidspunkt for Kolumbus for å kunne iverksette nytt rutetilbud etter anbud. Strekket mellom Sandnes sentrum og Stavanger sentrum v/Byterminalen åpnes samtidig som fullverdig Bussveikonsept, med elektriske busser med eget design, med egne holdeplasser, egen infrastruktur. Det betyr at infrastrukturen mellom Sandnes sentrum og Hillevåg må være ferdigstilt våren 2026. Bussveien Hillevåg – Stavanger sentrum er en helt avgjørende brikke. Det er faglig enighet mellom Rogaland fylkeskommune og Stavanger kommune om å starte et nytt felles planløp på dette prosjektet januar 2021. Det er ikke nødvendig at dette strekket er ferdigbygget i 2026 for å kunne åpne Bussveien mellom Sandnes sentrum og Stavanger sentrum som bussvei. Når det gjelder gjennomføring av tiltak i Stavanger sentrum utenom Bussveien (Sentrumsaksen Kongsgata, Klubbegata, Verksallmenningen) må disse gjennomføres før 2026. Øvrige sentrumsprosjekter må koordineres med bussveiprojektet for å kunne ta i bruk Bussveien mellom Sandnes sentrum og Stavanger sentrum i 2026.

4. Alternativt rutenett ved revidert Bussvei-konsept

De foreslåtte endringene i Bussveien får en rutemessig konsekvens for de delstrekningene som nå ikke lenger vil dekkes av Bussveien. I dette kapitlet gjøres det en vurdering av hvordan et justert ruteopplegg med det foreslåtte Bussveikonseptet kan se ut. Hovedpoenget med vurderingen er å dokumentere at det er mulig å realisere et godt rutetilbud i de tre korridorene foreslått for endring, selv om investeringer i infrastrukturen reduseres betydelig.

Infrastrukturinvesteringer styrer ikke hvor ofte bussene går. Det kan gis et høyfrekvent busstilbud uavhengig av omfanget av infrastrukturinvesteringene, der hvor fremkommelighetsproblemene er små eller moderate.

Det justerte rutenettet som foreslås i dette kapitlet er i tråd med de føringer som ligger i gjeldende Regionalplan for Jæren 2050 om transportsystem og arealutvikling, hvor særlig bybåndet Stavanger-Sandnes har høy prioritet.



Figur 5.2: Regionalt prioriterte utviklingsområder

Som vist i kapittel 2 i dette notatet er det store forskjeller på passasjerpotensialet på de ulike delstrekningene. Det foreslås derfor å beholde Bussveikonseptet på de mest passasjersterke delstrekningene, mens det etableres en ny hovedkollektiv rute for de delene av det opprinnelige Bussveikonseptet med det dårligste passasjergrunnet. Forslaget sikrer fortsatt et helhetlig nettverk:

- Bussveien: Sandnes sentrum (Gravarsveien)-Forus-Stavanger sentrum-Kvernevik og Sandnes sentrum (Gravarsveien)-Forus-Solakrossen-Sola lufthavn
- Strekningene mellom Sundekrossen, Tananger og Stavanger Lufthavn og mellom Sandnes sentrum (Gravarsveien) og Vatnekrossen vil betjenes av supplerende ruter.

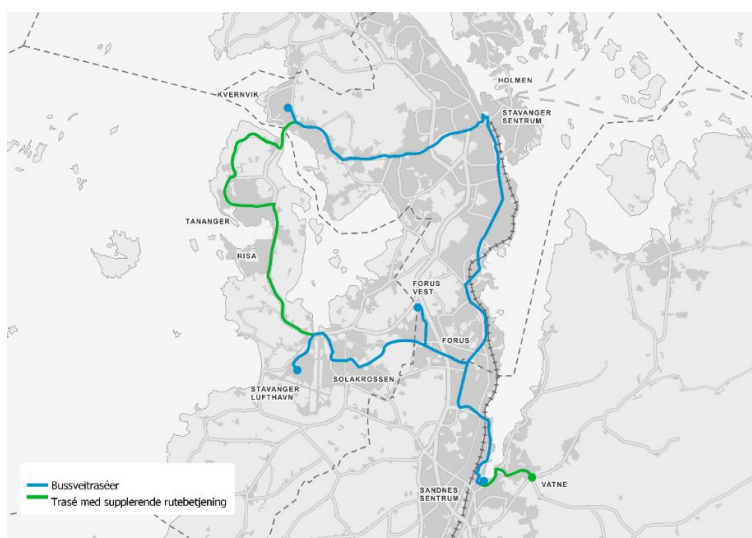
Dette innebærer følgende endringer sammenlignet med dagens rutebetjening og opprinnelig planlagt i Bussvei-nettet:

- Vatne-Sandnes. Dersom ønskelig kan frekvensen økes i forhold til i dag på strekningen, da som supplement til rute 21 til Hommersåk.
- Sandnes-Flyplassen: Likt som planlagt
- Solakrossen/Flyplassen-Risa: Likt som planlagt, fortsatt direktebuss til kommunesenteret.
- Risa-Stavanger sentrum: Samme frekvens som i dag, men fire færre enn planlagt med Bussveien, kan justeres opp etter behov.
- Risa-Risavika (utenriksterminalen): dagens fire avganger pr. time (planlagt åtte avganger pr. time) erstattes av et mer etterspørselsstyrt rutetilbud
- Kvernevik: bydelen betjenes med en endret traséføring, som gir en mer effektiv traséføring, men økt gangavstand for deler av Kvernevik. Eventuelt behov for supplerende rutetilbud vil bli vurdert nærmere.

Frekvensene er ikke absolutte, i den forstand at dersom behovet øker, kan også frekvensen økes. Passasjerkapasitet i form av frekvens er uavhengig av graden av infrastrukturtiltak.

Forslaget innebærer et godt rutetilbud for områder som kun står for ca. 6 % av det opprinnelige Bussveinettets kudegrunnlag. Investerings- og driftskostnader vil bli i bedre samsvar med faktisk kudegrunnlag. Ved videre boligbygging, vil rutetilbudet kunne oppskaleres ved å øke frekvens, åpningstid og bussstørrelse selv om rutene ikke har Bussvei-status.

Figur 4 viser nytt rutenett i konsekvens av foreslåtte endringer i omfanget av investeringer i Bussveien.



Figur 4: Forslag til justert Bussvei, inklusive supplerende rutetilbud med grønn strek.

5. Oppsummering

I Bymiljøpakken er Bussveien det sentrale kollektivprosjektet. Sammen med allerede realisert utbygging av dobbeltsporet mellom Stavanger og Sandnes skal Bussveien gi kollektivtrafikken på Nord-Jæren en sterkt økt konkurranesevne, og dermed sikre kollektivtrafikkens evne til å få realisert nullevestmålet i Byvekstavtalen.

Innretningen av kostandaskutt bør skje så skånsomt som mulig med hensyn til målsetting om at prosjektet bør bidra til et størst mulig passasjervekst på Nord-Jæren sett under ett for å støtte opp under realiseringen av nullvekstmålet.

Det kan gis et høyfrekvent busstilbud uavhengig av omfanget av infrastrukturinvesteringene, der hvor fremkommelighetsproblemene er små eller moderate.

Tilgjengelig ramme til Bussveien er p.t. på 9.620 millioner kroner. Det settes videre av en buffer på 10 % for å sikre en god prosjektgjennomføring. Den totale rammen som derfor låses til de konkrete korridorene i Bussveien er dermed på 8.658 millioner kroner.

Overordnet kostnadsbilde - Bussveien per november 2020 (i millioner 2020-kr)		
Opprinnelig ramme	kr	11 296
Innsparing jfr. byvekstavtale	-kr	1 130
Allerede påløpte kostnader	-kr	546
Ny gjeldende ramme	kr	9 620
Buffer (ca 10 % av ny gjeldende ramme)	-kr	962
Total ramme som kan fordeles til korridorene	kr	8 658

Tabell 5: Overordnet kostnadsbilde Bussveien desember 2020

Ut fra den klare faglige anbefalingen om å gjennomføre kutt i de delene av Bussveiprojektet med den laveste måloppnåelsen, foreslås en innretning med kostnadsrammer som vist under.

Revidert Bussveikonsept, rammer per korridor per november 2020 (i millioner 2020-kr)

Sandnes (Gravarsveien)-Stavanger sentrum <i>(tidl. korridor 1)</i>	kr	5 700
Stavanger sentrum-Sundekrossen (eksl Sundekrossen) <i>(tidl. korridor 2)</i>	kr	1 600
Forus (Fv44-Forus nord) <i>(tidl. korridor 1)</i>	kr	278
Forus-Sola sentrum-Sola lufthavn <i>(tidl. korridor 4)</i>	kr	400
Sundekrossen-Kvernevik (inkl Sundekrossen) <i>(tidl. korridor 2)</i>	kr	500
Sundekrossen-Tananger-Risavika (eksl Sundekrossen) <i>(tidl. korridor 2)</i>	kr	120
Gravarsveien-Vatnekrossen <i>(tidl. korridor 3)</i>	kr	60
Totalt	kr	8 658

Tabell 6: Økonomiske rammer per korridor i Bussveien, desember 2020

Gottfried Heinzerling

Samferdselssjef i Rogaland Fylkeskommune

Stavanger, 20.11.11,

Dato: **23-11-2020**Sted: **Stavanger**

Saksbehandler:

Trine Hystad**Fv. 44 Kollektivtrase Ullandhaug - Jåttå.****Kostnadsgjennomgang - forslag til kostnadskutt.****Innledning.**

Styringsgruppen i Bymiljøpakken skal i møte 4. desember 2020 fatte vedtak om effektiviseringstiltak som gir balanse mellom inntekter og utgifter i prosjektporteføljen. Nytt styringsmål skal vedtas på alle prosjekter.

I vedtatt byvekstavtale signert 06.12.2019 ligger prosjektet inne med styringsmål på 415 mill. (2020 kr). Styringsgruppen for Bymiljøpakken har bedt prosjektet se på kostnadskutt på 5%, til nytt styringsmål på 394 mill. (2020 kr).

Forslag til kostnadskutt.

Prosjektet har jobbet med kostnadskutt siden 01.01.2020. Kuttene har blitt utført mens planprosessen har pågått, og prosjektet har modnet.

Krevende grunnforhold i deler av prosjektet har blitt nøye vurdert, og supplerende undersøkelser er gjennomført. Det har resultert i konkrete tilbakemeldinger fra geoteknisk personell ift. håndtering i anleggsgjennomføringen. Usikkerheten har blitt betraktelig redusert, som videre har ført til enklere og sikrere prising i anslagsprosessen.

VA-anlegg og annen infrastruktur under bakken har blitt grundigere gjennomgått. Usikkerhetene har blitt redusert.

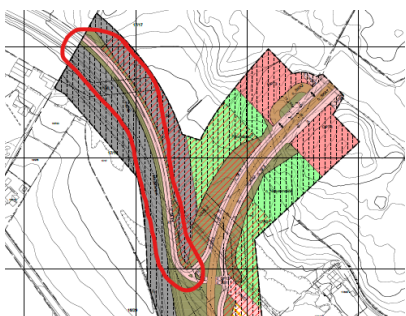
Fra veg til gate med forankring i overordnet plangrunnlag, plan 2442 Områdeplan for Jåttå Nord. Hinna bydel.

Sideområder, skråningsutslag, fylling, murer, rekkverk, støyskjerming mm. har fått en ny vurdering med gateprofil, det har gitt kostnadsbesparelser.

Etter første runde med kostnadsreduksjoner ble nytt anslag gjennomført 09.06.2020, kostnad 424 mill. (2020 kr). Prosjektet kuttet fra anslag utført 16.10.2019, kostnad 525,43 mill. (2019 kr).

Neste runde med kostnadskutt er beskrevet nedenfor. Prosjektet har engasjert konsulent (Norconsult AS) til bistand og kvalitetssikring av forslag til kostnadskutt i denne runden.

Langs Madlaveien et stykke vest for Hinnakrysset kobles ny sykkelveg med fortau på eksisterende gang- og sykkelveg. Sykkelveg med fortau bygges ikke nå, området er merket med rødt i utklipp nedenfor:



Statens vegvesen v/Sykelstamvegen tar kostnaden for rampe opp til Sykelstamvegen. Område er merket med rødt nedenfor:



Avklaringer rundt Rogaland rideklubb, og grensesnitt mot Sykelstamvegen har ført til reduserte kostnader til riving av bygg på området. Sykelstamvegen bygger sin del.

Grøntområdene i prosjektet er gjennomgått med ny vurdering. Mindre arealer til drift og vedlikehold i sideområder som følge av gateprofil, gir grunnlag for kostnadsreduksjon til grønttiltak.

Eksterne aktører som jobber med utvikling av områdene på Jåttå har rekkefølgekrav til utbyggingen. Rekkefølgekravene følges opp i gjennomføringsavtaler.

Gjennomføringsavtalene reduserer kostnadene i prosjektet i bl.a. kryssområdet Jåttåvegen/Diagonalen og tilføringsramper til undergang.

Prosjektet har ytterligere vurdert å ta ut en kollektivholdeplass for å innfri kostnadskutt på 5%. Etter faglig gjennomgang og drøfting, er det ikke forsvarlig ift. måloppnåelsen som kollektivprosjekt.

Grunnervervsprosessen har startet, og etter nye vurderinger er det rom for kostnadskutt. Her ligger det inne en usikkerhet ift. arealer eid av Stavanger kommune, og bygg og eiendomsavdelingen i Rogaland fylkeskommune.

Prosjektet med foreslåtte kutt klarer ikke å beholde en sum til kostnadsbuffer/usikkerhetsfaktor. Det vil sannsynligvis dukke opp uforutsette utgifter til et prosjekt med denne kompleksitet og størrelse. Kostnadsbufferen benyttes til å dekke eventuelle uforutsette kostnader under prosjekteringsfasen, markedsituasjonen ved utlysning og kostnader etter åpning og ferdigstilling mm.

Prosjektet har en forventning til at Stavanger kommune og Rogaland fylkeskommune v/bygg og eiendomsavdelingen bidrar til kostnadskutt og buffer for prosjektet, ved å avstå grunn uten erstatning.

Oppsummering.

Prosjektet kan etter kostnadskutt gjennomføres med en aktuell kostnadsramme på 400 mill. (2020 kr). Innenfor den rammen har prosjektet ingen kostnadsbuffer.

Det er ikke forsvarlig med ytterligere kutt ift. prosjektets måloppnåelse som kollektivprosjekt.

Det er allerede utført kostnadskutt fra 525,43 mill. (2019 kr) til 424 mill. (2020 kr) i juni 2020. Etter forespørsel om ytterligere kutt på 5%, har prosjektet kuttet 24 mill. fra 424 mill. (2020 kr) til 400 mill. (2020 kr).

Til orientering ble planen andregangsbehandlet i utvalg for by- og samfunnsutvikling 15.10.2020, og sluttbehandlet i kommunestyret 16.11.2020.

Vedlegg:

Forslag til kostnadsutt, datert 23.11.2020

Kollektivtrase Ullandhaug – Jåttå

Kostnadsgjennomgang – forslag til kostnadskutt

Beskrivelse	Kostnad i mill. kr	
Anslag 16.10.2019	525,43	(2019 kr)
Anslag 09.06.2020	424	(2020 kr)
Styringsmål	415	(2020 kr)
Sykkelveg med fortau	-2,00	
Rampe til sykkelstamvegen	-5,00	
Riving av bygninger	-0,60	
Grønt, trær mm.	-3,50	
Kostnad eksterne ihht. gjennomføringsavtale	-5,00	
Grunnerverv	-7,90	
Kutt totalt	-24,00	
Anslag 09.06.2020	424,00	
Kutt totalt	-24,00	
Aktuell kostnadsramme etter kutt	400 mill. (2020 kr)	

Prosjektet har ytterligere vurdert å ta ut en kollektivholdeplass (-5 mill.) for å innfri kostnadskutt på 5%. Etter faglig gjennomgang og drøfting, er det ikke forsvarlig ift. måloppnåelsen som kollektivprosjekt.

Trine Hystad 23.11.2020

Dato: **25-11-2020**Sted: **Stavanger**

Saksbehandler:

Jonas Meling

Status om arbeidet med utredning Transportkorridor Vest

Oppdrag og mandat

Styringsgruppen for Bymiljøpakken vedtok følgende i sak 14/2020

Kostnadsgjennomgang TKV nordre del: *Styringsgruppen ber Rogaland fylkeskommune ta ansvar for prosessen med en vurdering av effekter ved å kunne prioritere ferdigstillelse av Transportkorridor Vest (TKV) søndre trasé (Rv. 509) og ta nordre trasé i Randaberg ut av prosjektet (Fv. 409).*

Oppdraget ble revidert i sak 33/2020, der man ber utredningen se på å ta nordre trase i Randaberg helt eller delvis ut av prosjektet. Videre ble det bedt om at utredningen ser på standard, dimensjoner og kapasitet på eksisterende vei på strekningen fra Kvernevik til krysset Kyrkjeveien - Kverneviksveien. Det må vurderes om denne delen av TKV skal bygges i tråd med gjeldende reguleringsplan.

Utredningen skal skje i samarbeid med de berørte kommunene og Statens vegvesen.

I styringsgruppemøtet 4.11.2020 under sak 58/2020 tok Statens vegvesen opp at Rogaland fylkeskommune i sin utredning også må vurdere kapasiteten på riks- og Europavegnettet sett i forhold til endringer på TKV nordre del.

Oppdragsbeskrivelsen som er gitt av styringsgruppen er avgrenset, men samtidig er det nødvendig å erkjenne kompleksiteten i analyseområdet. Rogaland fylkeskommune har derfor vurdert det som nødvendig å ha noe bredere tilnærming enn det mandatet fra styringsgruppen i utgangspunktet legger opp til.

Konsekvenser av endringer på Bussveien

Dette gjelder blant annet føringene fra Bussveien, hvor siste forslag til kostnadskutt vil gi store endringer for TKV nord for Hagakrossen.

Forslaget som er lagt fram for styringsgruppen 04.12.2020 innebærer at det ikke etableres Bussvei på strekningen Sundekrossen – Tananger – utenriksterminalen i

Risavika. Det vil gjøres mindre punkttiltak på strekningen sør for Sundekrossen, men denne strekningen vil ikke inngå i Bussveikonseptet. Det betyr at eventuelle tiltak på denne delen av TKV ikke lenger vil få finansieringsbidrag fra Bussveien.

Arbeidsprosess

Rogaland fylkeskommune startet arbeidet med utredningen i september 2020, og jobber nå med å utrede følgende tema:

- Økonomiske vurderinger rundt helt eller delvis realisering av TKV nordre del (Fylkesvegdelene)
- Trafikale vurderinger, herunder nullvekstmålet, reisetid for tungbiltransport og trafiksikkerhet
- Klimaregnskap
- Besparelse av landbruksarealer i Randaberg kommune

Norconsult er engasjert til å bistå med de trafikale vurderingene og klimaregnskapet.

For å få innblikk i mulige konsekvenser av endringer på strekningen, blir Statens vegvesens RTM-modell benyttet i arbeidet. RTM er en overordnet transportmodell som beregner forventet trafikkgenerering og trafikkstrømmer i et gitt område, og vil bidra med informasjon om kapasitet på overordnet vegnett.

Grunnlag for utredningen og analyserte alternativer

I arbeidet med utredningen er det hentet inn grunnlag fra Statens vegvesen, Rogaland fylkeskommune og kommunene for eksisterende planer, grunnlagsdata for analyser og kostnadsanslag.

For trafikkvurderingene som utføres av Norconsult benyttes prinsippene nord-tangent (TKV) og sør-tangent (rv 509 Solasplitten og E39 inkludert Eiganestunnelen og Smiene-Harestad). For å kunne analysere disse to tangentene opp mot hverandre med og uten kutt har vi lagt til ulike alternativer for nord-tangent:

- Fullverdig utbygging av TKV inkludert ny diagonal
- Fullverdig utbygging av TKV, men uten ny diagonal
- Redusert TKV med 2 feltløsning fra Hagakrossen–Finnestad inkludert ny diagonal

- Dagens 2 feltløsning fra Hagakrossen–Finnestad uten ny diagonal

For alle alternativene vil sør-tangenten være den samme, altså forutsetning om utbygd TKV riksvegdel til Hagakrossen samt ferdigstilt E39 Smiene – Harestad. Utbygd E39 Eiganestunnel er også inkludert i sør-tangenten.

Medvirkning

I arbeidet med utredningen er det siden starten av september gjennomført møter med Statens vegvesen, Randaberg, Stavanger og Sola kommune, aktører fra transportnæringen som holder til i Risavika og Stavanger havn IKS. Formålet med møtene har vært å dele informasjon, orientere om prosess og metodikk samt søke informasjon og innspill til utredningen.

Fremdrift

Det pågår nå flere parallelle analyser og utredninger. Arbeidet med RTM-modell er planlagt å starte opp tidlig januar 2021 og ferdigstilles til midten av februar. RTM-modell arbeidet vil bli utført av Norconsult med tett bistand fra Statens vegvesen og Rogaland fylkeskommune.

Rogaland fylkeskommune vil levere en fullstendig rapport våren 2021.