



Bymiljøpakken

Styringsmål og kostnadsgjennomgang

November 2020



Innledning

I dette styringsgruppemøte skal vegeierene presentere status for arbeidet i henhold til vedtatt framdriftsplan. Til møtet i november skal følgende presenteres:

Vegeierne presenterer foreløpige resultat og forslag til styringsmål

I styringsgruppemøtet 30 september kom det inn flere innspill fra styringsgruppen til arbeidet framover:

- Konsekvensene av å redusere kostnadene i prosjektene må sjekkes grundig.
- Det er viktig at man også ser på alternativer utenom å kutte korridorer/lengder på prosjekt.
- Det ønskes en grundigere analyse av Bussveikorridoren som går til Stavanger lufthavn, Sola. Dette er et målpunkt med relativ lav kollektivandel, bør vi ikke satse på denne ruten?
- En sammenstilling av totalbildet av gjennomgangen ønskes til neste møte.
- Styringsgruppen ber veieierne legge frem konkrete forslag til kostnadsutt på aktuelle prosjekter gjennom reduksjon av bl.a. standard. Med reduksjon av standard menes forslag til dispensasjoner eller avvik fra normer, normaler, maler eller standarder som for eksempel fartsgrensekrav på motorvei, avstandskrav til påkjøringsramper, veibredde eller andre kostnadsdrivende elementer. Forslagene presenteres på første styringsgruppemøte, og veieier bes beskrive effekt og konsekvenser slik at styringsgruppen kan ta stilling til forslagene.

Rogaland fylkeskommune og Statens vegvesen har laget hvert sitt notat som viser framgangen i den pågående prosessen. Disse er presentert senere i dette dokumentet.

Styringsmål for programområdetiltak på sykkel, gåing, trafiksikkerhet, miljø og kollektiv

Sekretariatet foreslår at det settes styringsmål og kostnadsramme for hvert programområde, med 10 prosent reduksjon i hvert av programområdene. I tillegg foreslås det at midlene til planlegging av Sandnes øst reduseres med 20 %.

Samlet tabell

Under vises det foreløpige forslag til nye styringsmål og effektiviseringspotensialet som er identifisert så langt i prosessen.



Prioritering	Prosjekt	Byvekstavtale mill. 2020-kr.	Foreløpig vurdering av effektiviseringspotensial		
			Forslag nytt styringsmål	% reduksjon	Reduksjon i mill. 2020-kr
	Kostnadsoverskridelser Nord-Jærenpakka*	465	465		
0	Bomstasjoner 38 stk	221	131	40 %	90
1	Drift kollektiv**	3 478	3 304	5 %	174
2	Sykkelstamvegen***	1 436	1 436		
3	Bussveien korridor 1-4**	11 296	10 166	10 %	1 130
4	SUS/UiS-Diagonalen-Jåttå**	415	394	5 %	21
5	TKV rv. 509 Sør-Tjora - Kontinentalveien	758	658	13 %	100
6	Programområde sykkel	1 159	1 043	10 %	116
7	Programområde gange, miljø, og trafiksikkerhetstiltak	1 159	1 043	10 %	116
8	Programområde kollektiv + øvrige kollektivtiltak	2 087	1 878	10 %	209
9	TKV rv. 509 Kontinentalveien- Sundekrossen**	258	232	10 %	26
10	TKV fv. 409 **	418	334	20 %	84
11	E39 Hove-Ålgård	3 880	3 537	9 %	343
12	E39 Smiene-Harestad	3 600	3 384	6 %	216
13	Fv. 505 Foss-Eikeland – Bråstein**	828	787	5 %	41
14	Rv. 44 krysstiltak Stangeland***	221	221		
15	Planlegging Sandnes øst	55	44	20 %	11
16	Gjenstående g/s-prosjekter Nord- Jærenpakka****	154	0****		154****
	Sum	31 888	29 057		2 831

* Det er en pågående prosess å finne nøyaktig kostnadsoverskridelser fra Nord-Jærenpakka

** Prosjektene som Rogaland fylkeskommune vurderer. Det er potensialet som ble sendt til departementet som vises i tabellen.

*** Prosjekter som Statens vegvesen fremdeles vurderer. Foreløpig er styringsmålet satt likt som i byvekstavtalen.

** **Gjenstående gang og sykkelprosjekter i Nord-Jærenpakka forutsettes behandlet innenfor programområdene sykkel og gange.

Hvis det identifiserte effektiviseringspotensialet lar seg gjennomføre, vil man være nær det opprinnelige målet om å nå likevekt mellom inntekt og utgift. I byvekstavtalen er det beregnet inntekter (statlige og lokale midler, bompenger) til om lag 29 243 mill. kr.



Det er imidlertid en usikkerhet hvor mye kostnadsoverskridelsene på Nord-Jærenpakka vil være, og man har ikke tatt høyde for planleggingsmidler i oversikten.

Status på prosess med kostnadsgjennomgang på riksveg fra Statens vegvesen

Siden forrige rapportering har vi fortsatt arbeidet med å identifisere mulige kostnadsutt innenfor riksvegprosjektene. Som opplyst om i forrige statusrapport, er mange av de potensielle kuttene forutsatt vedtak av planforslag fra Statens vegvesen.

Nytt planforslag for delstrekningen Figgjo-Osli av E39 Ålgård-Hove var til behandling i Sandnes kommune i begynnelsen av september. Her vil det bli en videre prosess med hensyn på innsigelsene som er fremmet til planen. Hvis innsigelsen blir tatt til følge, vil dette medføre at styringsrammen for prosjektet må økes med om lag 460 mnok.

Det er ikke foretatt noen ytterligere justeringer av effektiviseringspotensialet på de prosjektene som ble beskrevet i forrige rapport, men vi ser at vi også kan legge inn et kutt på posten Bomstasjoner.

Her var det per 31.08 i år medgått 106 mnok, mens det er satt av 221 mnok totalt. Selv om vi tar ned denne posten med 90 mnok, vil det være noe midler igjen til å dekke utgiftene i forbindelse med endret innkrevingsretning, samt eventuelle mindre endringer som vil kunne komme i løpet av innkrevingsperioden.

Nedenfor presenteres status på de øvrige prosjektene. Foreløpig er det identifisert et potensielt kutt på om lag 500 mnok gitt planvedtak iht. foreliggende planforslag.

E39 Sykkeltamvegen

1. Sykkeltamvegen er kommet så langt i prosessen at det er lite å hente på en ytterligere effektivisering uten at det vil gå kraftig ut over framdriften på grunn av behov for nye runder med planlegging og prosjektering.
2. Prosjektet er, sammen med Bussveien, hovedbidragsyter til å oppnå nullvekstmålet ved å bidra til at en større del av persontransporten tas av økt sykkelbruk.
Den samfunnsøkonomiske lønnsomheten i prosjektet ble i 2011 beregnet til å være positiv.
3. Effektiviseringspotensialet vil bli vurdert, men antar at det blir en god del lavere enn 10 %.

Rv. 509 Transportkorridor vest Sola skole – Kontinentalveien

1. Som orientert om i styringsgruppemøte 5.6.2020, er det mulig med ytterligere besparelser ved å endre krysset i Kontinentalveien fra planskilt til rundkjøring. Ut ifra gjeldende trafikkberegninger vil krysset fremdeles være tilstrekkelig dimensjonert for forventet trafikkbelastning. Prosjektet er i dialog med planmyndighet Sola kommune om mulighet for å gjennomføre endringen.
2. Prosjektet bidrar til nullvekstmålet ved en betydelig opprustning av gang- og sykkelveg tilbudet på strekningen. I tillegg vil tungbilfeltet gi bedre fremkommelighet for kollektivtrafikken. Prosjektet bidrar til bedret framkommelighet for næringstransporten, som også er et mål i byvekstavtalen. Samfunnsøkonomisk beregninger viser en negativ netto nytte.



3. Effektiviseringspotensialet vil være høyere enn oppgitt om krysset til Kontinentalveien blir endret fra planskilt til rundkjøring.

E39 Hove – Ålgård

1. Det er gjennomført en kostnadsuttprosess som har kommet frem til mulige justeringer av traseen slik at man kommer godt innenfor fastsatt styringsmål. Endringen betinger godkjenning av reguleringsplan for delstrekningen Figgjo-Osli som var til 2. gangs behandling i september med innsigelser fra fylkesmannen og fylkeskommunen.
2. Prosjektet bidrar ikke direkte til nullvekstmålet, men vil avlaste lokalvegnettet slik at dette blir mer attraktivt for gående og syklende. Prosjektet bidrar til bedret framkommelighet for næringstransporten. Samfunnsøkonomiske beregninger viser positiv netto nytte.
3. Effektiviseringspotensialet vil være høyere enn oppgitt om foreslått planendring på strekningen Figgjo-Osli blir vedtatt. Hvis alternativet med lang tunnel beholdes, vil prosjektet ligge over vedtatt styringsmål.

E39 Smiene – Harestad

1. Det siste anslaget på prosjektet ble utført våren 2020 på grunnlag av siste planforslag og er nå til kvalitetssikring i VD. Det har ikke blitt identifisert ytterligere innsparingsmuligheter og anslaget er likt styringsmålet.
2. Prosjektet bidrar ikke direkte til nullvekstmålet, men det er planlagt en del tiltak som vil kunne gjøre det mer attraktivt å gå og sykle i nærmiljøet. Prosjektet bidrar til bedret framkommelighet for næringstransporten. Samfunnsøkonomisk beregning viser en negativ netto nytte.
3. Det siste anslaget som er utført er på 3 609 mnok, men det er satt i gang prosesser for å vurdere ytterligere kostnadsutt og vi har derfor lagt til grunn en mulig effektivisering på 6 %.

E39/rv. 44 krysstiltak/veitvidelse Stangeland

1. Det er utført en prosjektgjennomgang for å se på mulige kostnadsreducerende tiltak. Det er behov for ytterligere undersøkelser (trafikkberegninger) før vi kan konkludere på hvilke tiltak som er vil være mest hensiktsmessige og vi er i dialog med Sandnes kommune om dette.
2. Prosjektet har som mål å bedre trafikkavviklingen i krysset mellom E39, rv. 44 og fv. 509 ved Stangeland. I tillegg er det regulert inn tiltak for gående og syklende. Det er foreløpig ikke gjennomført samfunnsøkonomiske beregninger for prosjektet.
3. Det er behov for ytterligere arbeid før det kan konkluderes med hvilke innsparingstiltak som er hensiktsmessige.



Pri	Prosjekt	Byvekstavt	Effektiviseringspotensial*				Merknad
			Sum	% red	Nytt styrings mål	% red	
0	Bomstasjoner 38 stk	221	221		131	40 %	
2	Sykelstamvegen	1 436	1292	10 %	1436		Til vurdering
5	TKV rv. 509 Sør-Tjora - Kontinentalveien	758	720	5 %	658		Nytt navn pga tilpasning til statsbudsjettet
11	E39 Hove-Ålgård	3 880	3686	5 %	3 537	9 %	
12	E39 Smiene - Harestad	3 600	3240	10 %	3 384	6 %	
15	Rv. 44 krysstiltak Stangeland	221	210	5 %	221	5 %	Behov utredes
Sum		10 116	9 369		9 367		

*Mulig innsparinger betinger planvedtak, unntatt bomstasjoner.

Status på prosess med kostnadsgjennomgang på fylkesveg, fra Rogaland fylkeskommune

I møte 5. juni i styringsgruppen for Bymiljøpakken ble det presentert en foreløpig vurdering av effektiviseringspotensial som var sendt til Samferdselsdepartementet.

For prosjektene som omtales nærmere nedenfor ble følgende kostnadsreduksjoner vurdert:

Prioritering	Prosjektportefølje Bymiljøpakken	Forslag Byvekstavtale Mill. 2020 kr.	Forslag redusert beløp Mill. 2020 kr.	Reduksjon i mill. 2020 kr.	Prosentvis reduksjon
3	Bussveien korridor 1-4	11.296	10.166	1.130	10 prosent
4	SUS/UIS - Jåttåvågen	415	394	21	5 prosent
9	TKV - Sundekrossen	258	232	26	10 prosent
10	TKV fv. 409	418	334	84	20 prosent
13	Fv. 505 Foss Eikeland - E39 Bråstein	828	787	41	5 prosent

Tabell 1: Forslag til kostnadsreduksjoner sendt til Samferdselsdepartement



Det presiseres at fylkeskommunen har fått et ansvar for å jobbe frem forslag til kostnadsreduksjoner for prosjektene med prioritet 9 og 10 i tett samarbeid med Statens vegvesen, selv om det er et riksvegprosjekt eller foreslått senere omklassifisert til riksvei.

Bussveien

I møte 30. september ble det presentert et notat om mulig innretningen av kostnadsreduksjoner i prosjektet. Notatet danner grunnlaget i det videre arbeid med kostnadsreduksjoner mot styringsgruppemøte 4. desember.

I tråd med styringsgruppens signaler vurderes korridor 4 mellom Forus, Sola sentrum og flyplassen grundig med utgangspunkt i Sola kommunes behov for areal- og sentrumsutvikling, vedtatt i kommunens planer, og flyplassens behov for god tilgjengelighet med kollektive reisemidler. Det skjer samarbeid med Sola kommune.

Videre er en oppmerksom på behovene knyttet til sentrumsutviklingen i Tananger og utbyggingen av området Jåsund/Myklebust ved kostnadsreduksjoner i korridor 2 på strekningen Sundekrossen - Risavika. Prosessen her skjer i samarbeid med Sola kommune.

Nytt endepunkt for Bussveien i korridor 3 Sandnes sentrum – Vatnekrossen kombinert med en mindre omfattende oppgradering av traséen ellers til Vatnekrossen vurderes i samarbeid med Sandnes kommune. Endepunktet skal være i tråd med ønsket sentrumsutvikling i Sandnes kommune.

I arbeidet med Bussveien bruker en handlingsrommet som normverket faktisk gir for i størst mulig grad å oppnå gode og kostnadseffektive løsninger i prosjektet.

Det kan ellers nevnes at reguleringsplan for strekningen Stasjonsveien – Gausel gjennom Jåttåvågen ble vedtatt i siste uke i kommunestyre til Stavanger kommune

Busstraseen SUS/UIS – Jåttåvågen

Reguleringsplanen for busstraseen ble vedtatt sist uke i kommunalstyret for Byutvikling i Stavanger kommune, og vil fremmes innen relativ kort tid for kommunestyret i Stavanger til endelig behandling. Det er igangsatt en prosess internt i fylkeskommunen om å redusere kostandene i tråd med forslag til redusert beløp.

Transportkorridor Vest (nord for krysset med Kontinentalvegen)

En relativt omfattende gjennomgang er satt i gang for å se på kostnadsreduksjoner fra og med Hagakrysset. Alternativet «Dagens planstatus uendret på hele strekningen mellom Hagakrysset og E 39» og alternativet «Kutt av Transportkorridor vest nord for Hagakrysset» danner ytterpunktene for utredningen. Gjennomgangen inkluderer analyser av transporttider for godstransporten ved bruk av Solasplitten og Eiganestunnelen, påvirkning av trafikken på E39 og eventuelt behov for en oppgradering av Solasplitten som del av det kommende beslutningsgrunnlaget.

Utredningen ser ikke bare på godstransportens behov, men også på behovet for generell biltilgjengelighet til Tananger og Risavika. Den koordineres videre med kostandsgjennomgangen knyttet til Bussveien siden begge prosjekt er avhengig av hverandre bygnings- og kostnadmessig sett.

Prosessen skjer i samarbeid med Statens vegvesen og Sola, Stavanger og Randaberg kommune.



Fylkesvei 505 Foss-Eikeland – E 39 Bråstein

Som et resultat av avsluttet prosess for etablering av en Utbyggingspakke Jæren planlegges denne vegen nå med en traseføring nord for Figgjoelven. Planleggingen av veien er tatt opp i igjen i fylkeskommunen. Ny prosjektbestilling internt i fylkeskommunen vil utarbeides, videre vil tidligere planprogram gjennomgås og kvalitetssikres.

Kostnadene for etablering av krysset mellom fylkesvei 505 og E39 ved Bråstein inngår i utgangspunkt i kostnadene til prosjektet E39 Hove – Ålgård. For å sikre fremdriften av E39 Hove – Ålgård bør utbygging av krysset med fordel defineres som eget prosjekt i Bymiljøpakken med tilhørende kostander, uavhengig av prosjektet E39 Hove – Ålgård.