



Statens vegvesen

Notat

Til: Sekretariatet
Fra: Statens vegvesen
Kopi til:

Saksbehandler: Åshild Slåttå Watn
Tlf saksbeh.
Vår dato: 26.11.2020

Status på prosess med kostnadskutt på riksveg

Vi viser til vedtak 05.06.2020 i sak 43/2020 vedrørende kostnadsgjennomgang av prosjektporteføljen til Bymiljøpakken og vil med dette orientere om fremdrift siden forrige status 30. september. I saken er målet for møtet 4. desember:

Styringsgruppen fatter vedtak om effektiviseringstiltak som gir balanse mellom inntekter og utgifter i prosjektporteføljen. Styringsmål vedtas på alle prosjekt.

Foreløpig forslag til styringsmål på riksvegprosjekt

Bomstasjoner 38 stk

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.

Mulig nytt styringsmål er 131 mnok.

Nedenfor presenteres status på de øvrige prosjektene. Det er identifisert muligheter for kutt på om lag 872 mnok inkludert bomstasjonene. Alle tall er i 2020-kroner.

E39 Sykkelstamvegen

Sykkelstamvegen har et styringsmål på 1436 mnok. Hele strekningen på om lag 14 km har vedtatt reguleringsplan. Om lag 4 km er ferdig og åpnet for trafikk. De resterende 10 km er i all hovedsak ferdigprosjektert og prosess med grunnerverv er igangsatt flere steder.

Konseptet for Sykkelstamvegen er enkelt og gjennomgående på hele strekningen. På samme måte som Motorvegen har en enhetlig standard, har Sykkelstamvegen også en enhetlig standard:

- 4 m brei veg med gul midtlinje, hvit kantlinje og 0,25 m skulder
- Kanaliserte kryss (høyre- og venstresvingefelt)

- Planskilte kryssinger med annen veg (over/under ramper på motorvegen eller kryssende bruer)
- Adskilt med gjerde/rekkverk
- God belysning
- Krav til stigning
- Krav til sikt

For at prosjektet skal bli vellykket, anbefales det ikke å kutte i standard. Dette var også et råd fra kvalitetssikrerne i KS2-prosessen.

Kostnader til grunnerverv er store. Prognosen for kostnad til grunnerverv inneholder også stor usikkerhet. Denne kan ikke elimineres før kjøpekontrakt er inngått eller skjønnsretten har utmålt erstatning.

Prosjektet inneholdt ikke mange unødige element, men de som kunne kuttet, er kuttet i prosjekterings- og byggefase for å holde rammen. Dette gjelder utsmykning av underganger i hele prosjektets lengde. Utsmykningen er gjort svært enkel med å male en bølge av refleksstriper gjennom undergangene. Prosjektbeskrivelsen hadde bruk av rødt belegg i kryssområder. Dette hadde ingen funksjonell effekt og er derfor også kuttet.

Det er også gjort mindre omreguleringer for å kutte kostnader.

Eneste mulighet for kutt uten å starte prosessen på nytt, er å kutte på lengden i sør. Der er det et innsparingspotensial på ca. 70 mnok. Dette vil medføre at man mister den planlagte koblingen mot Oalsgata.

Mulig nytt styringsmål 1366 mnok.

Rv. 509 Transportkorridor vest

Sola skole – Kontinentalveien

Strekningen har godkjent reguleringsplan og et styringsmål på 758 mnok. Dette inkluderer planskilt kryss med Kontinentalveien. Det er vurdert at det vil være tilstrekkelig med rundkjøring med filterfelt i dette krysset. En slik endring vil gi en besparelse på om lag 100 mnok. Statens vegvesen er i dialog med planmyndighet om denne endringen.

Mulig nytt styringsmål 658 mnok.

Kontinentalveien – Sundekrossen

Denne strekningen er under vurdering og avhengig av konklusjon på nordre del av TKV og Bussvei. Nytt styringsmål dekker påløpte plankostnader.

Mulig nytt styringsmål 232 mnok.

E39 Hove – Ålgård

Strekningen har godkjent reguleringsplan på strekningene Ålgård–Figgjo og Osli–Hove. Når det gjelder planforslaget på strekningen Figgjo–Osli foreligger det innsigelse fra Fylkesmannen og Rogaland fylkeskommune. Styringsmålet til prosjektet er på 3880 mnok. Kostnadsoverslaget for prosjektet gitt siste planforslag fra Statens vegvesen, er på 3537 mnok.

Forslag til reguleringsplan for E39 Figgjo – Osli er til 2.-gangsbehandling i Sandnes kommune etter at planen var lagt ut til offentlig ettersyn i april/mai 2020. Blant merknadene som kom inn, fremmet Fylkesmannen innsigelse til planen, primært ut fra landbruksmessige konsekvenser og miljømessige konsekvenser på Figgjo, og Fylkeskommunen fremmet innsigelse knyttet til kryss med Tverrforbindelsen, med krav om at et fremtidig kryss bekostes av E39-prosjektet.

Statens vegvesen må forholde seg til styringsmålet for prosjektet som nå er på 3880 mnok. Ekstra tunnel slik fylkesmannen sin innsigelse krever ? ,er kostnadsberegnet til 4400 mnok.

En ekspertgruppe nedsatt av Vegdirektoratet har gjennomgått planene for E39 Ålgård – Hove, og deres anbefaling var en traséløsning med veg i dagen. Prosjektet fremmet ut fra dette en plan basert på en kort tunnel for å komme under styringsmålet. Kostnadsoverslaget for kort tunnel er på 3537 mnok.

Det er i løpet av planprosessen foretatt en rekke kutt i prosjektet etter at de første planene ble fremmet, og selv smalere vegprofil og sløyfing av Figgjokrysset vil ikke tilnærmedesvis gi kostnadskutt som monner i forhold til styringsmålet. Derfor er det bare kortere tunnel som kan gi tilstrekkelig kostnadskutt.

Når det gjelder innsigelsen fra fylkeskommune har Statens vegvesen foreslått at det settes av 70 mnok. til et fremtidig kryss med Tverrforbindelsen/Fv505, og har fått signaler om at fylkeskommune ut fra det kan trekke sin innsigelse.

I og med at det foreligger innsigelser på delstrekning Figgjo–Osli vil det kunne ta tid før det foreligger en godkjent reguleringsplan på denne strekningen.

Statens vegvesen foreslår derfor at nytt styringsmål settes til 3537 mnok, men at prosjektet deles i tre deler der første del, Osli–Hove, har godkjent reguleringsplan og er klar til bygging gitt godkjenning fra departementet. Det foreslås følgende styringsmål:

Osli–Hove	560 mnok
Bråsteinskrysset	70 mnok
Ålgård–Osli	2907 mnok

Mulig nytt styringsmål 3 537 mnok

E39 Smiene – Harestad

Det siste anslaget som er utført er på 3 609 mnok, men det er satt i gang prosesser for å vurdere ytterligere kostnadskutt. Ut ifra dette kan vi legge til grunn et mulig styringsmål på 3 400 mnok.

Dette innebærer blant annet optimalisering av kryssløsninger og utforming av kulvert.

Mulig nytt styringsmål er 3 400 mnok.

Rv. 44 krysstiltak/veiutvidelse Stangeland

Prosjektet er til ny vurdering fordi det har skjedd en del endringer i området siden reguleringsplanen ble laget. Denne vil ikke være klar før på vårparten 2021.

Det ligger an til at prosjektet vil bli mindre omfattende enn det som den gjeldende reguleringsplanen legger opp til.

Mulig nytt styringsmål 150

Pri	Prosjekt	Byvekstavt	Effektiviseringspotensial*				Merknad
			Sum	% red	Nytt styringsmål	% red	
0	Bomstasjoner 38 stk	221	221		131	40 %	Beholder nok midler til fremtidige endringer
Sum		221	221		131		
2	Sykkelstamvegen	1 436	1 292	10 %	1 366	5 %	Kutte 700 m i sør
5	TKV rv. 509 Sør-Tjora – Kontinentalveien	758	720	5 %	658	13%	Fra planskilt til rundkjøring i Kontinentalveien
10	Transportkorridor Vest tungbilfelt rv 509 Kontinentalveien – Sundekrossen	258	232	10 %	210	18%	Inngår i Bussveien
11	E39 Hove–Ålgård	3 880	3686	5 %	3 537	9 %	Med kort tunnel
	Osli–Hove				560		
	Kryss Bråstein				70		
	Ålgård–Osli				2970		
12	E39 Smiene – Harestad	3 600	3240	10 %	3 400	6 %	Effektivisering av kryss
15	Rv. 44 krysstiltak Stangeland	221	210	5 %	200	9 %	Behov utredes
Sum		10 153	9 380		9 371		

