



## Bymiljøpakken

# Referat styringsgruppemøte Bymiljøpakken

16. desember 2020

**Møtetidspunkt:** Onsdag 16.november 2020, kl. 14 – 14.30

**Møtested:** Riggen til bussveien, Teams

**Møterom:**

Deltakere			Forfall
Statens vegvesen	Bjørne Grimrud	Leder av styringsgruppen	
Jernbanedirektoratet	Anita Skauge	Direktør jernbanestrategi	X
Rogaland fylkeskommune	Marianne Chesak	Fylkesordfører	
Stavanger kommune	Kari Nessa Nordtun	Ordfører	
Sandnes kommune	Stanley Wirak	Ordfører	
Sola kommune	Tom Henning Slethei	Ordfører	
Randaberg kommune	Jarle Bø	Ordfører	
Fylkesmannen i Rogaland	Lone M. Solheim	Fylkesmann	

Tobias Otterstad møtte for Anita Skauge.



Møtet var offentlig tilgjengelig via Teams.

## Agenda

### Sak 82/2020 Referat fra møte i styringsgruppen 04. desember 2020

**Vedtak:**

Referat godkjent

### Sak 83/2020 Styringsmål og kostnadsgjennomgang

**Vedtak:**

Styringsgruppen vedtar nytt styringsmål/budsjettmål i tråd med tabell under. Styringsgruppen opprettholder målet om at ca. 70% av midlene, inkludert 3,3 milliarder av drift kollektiv, skal gå til kollektiv, sykkel og gange og ca. 30% skal gå til veiprosjekter.

Styringsgruppen har tidligere vedtatt at alle hovedprosjekter skal vise tiltak som kan gi besparelser på ca.10% i modernisering og standardreduksjon. Styringsgruppen påpeker at det også i fortsettelsen, til enhver tid, må arbeides med effektiviseringer og eller mulige standardreduksjoner som kan effektueres i prosjekter uten at dette går ut over formålet med prosjektet. Det er fortsatt stort behov for at handlingsrommet i pakken økes for å gi rom for nødvendig risikostyring.

Avsatte midler til Bussveien konkretiseres i tabell med innsparinger på de ulike prosjektene. Det skal fortsatt drives porteføljestyling i Bymiljøpakken. Justeringer mellom korridorene kan gjennomføres når tilstrekkelig kostnadsgjennomgang av de ulike korridorene foreligger.

Prosjektene i porteføljen som ligger nærmest utbygging i tid skal ha størst oppmerksomhet på optimalisering og kostnadskontroll, dette fordi det er her det er størst potensiale for å realisere reelle kutt ettersom prosjekter som ligger lengre frem i tid vil ha større risiko i forhold til prosjektering, endringer i rammebetingelser m.m. Det er essensielt å presisere at en ikke



bruker unødige ressurser på prosjekter som ligger langt frem i tid, men har hovedfokus på det som skal realiseres de nærmeste ett til seks årene.

Hvert hovedprosjekt utfordres også til å se på mulige alternative finansieringskilder som kan bidra til å redusere Bymiljøpakkens kostnader i prosjektet.

Konkret om enkeltprosjekter:

- På E39 Smiene-Harestad økes projektrammen med 200 millioner kroner sammenlignet med prosjekteiers forslag på 3,4 mrd. kroner, presentert for styringsgruppen 27. november 2020, dette for å gi prosjektet større fleksibilitet på nærmiljøtiltak med lengre kulvert på Tasta samt kollektivknutepunkt i Harestadkrysset. For å oppnå nødvendig finansiering av lengre kulvert vurderes Gabbas-krysset. Prosjektet gjennomgår vanlig reguleringsprosess.
- Det utarbeides en samlet skisseløsning for TKV-Sundekrossen til påkobling Smiene-Harestad. Det foreslås derfor ingen kostnadsreduksjon på dette prosjektet nå. TKV resterende del må ses i sammenheng med bussvei-korridor til Risavika.
- Prosjektet E39 Hove-Ålgård deles slik; Strekningen Hove-Osli forskutteres og igangsettes så snart som mulig. Kryssløsning Bråstein og E39 Osli-Ålgård kommer senere. Departementets styringsramme (3,880 mrd. kr) legges samlet til grunn. Kommunal- og moderniseringsdepartementet har etter mekling fastsatt lang tunell. Statens vegvesen har senere utarbeidet et forslag til reguleringsplan som miljømessig, for Figgjo bydel samt hensyn til jordvern, er mer konfliktylft enn lang tunell. Dette forslaget ligger kostnadmessig lavere enn departementets styringsramme. Det foreligger innsigelse fra Fylkesmannen i Rogaland på denne planen. Det arbeides videre med konseptet lang tunell. Denne løsningen kan ikke finansieres fullt ut gjennom Bymiljøpakken nå.
- Styringsgruppa legger til grunn at eventuelle innsparinger utover det som fastsettes som ramme på prosjektene Hove-Osli, tverrforbindelsen FV 505, kryssløsning Bråstein, høyverdig kollektivløsning til Vatnekrossen, kryssløsning på Stangeland og planlegging av Sandnes øst skal legges inn i finansiering av Osli-Ålgård, sammen med eventuell annen og eller ekstern finansiering. Dersom det ikke er mulig å få finansiert lang tunell basert på dette, må prosjektet sammen med reguleringsmyndighet jobbe med alternative løsninger som kan realisere prosjektet innenfor styringsmålet.



Prioritering	Prosjekt	Byvekstavtale mill. 2020-kr. Før kostnadsreduksjoner	Nytt styringsmål mill. 2020 kr etter kostnadsreduksjoner		
				% reduksjon	Reduksjon i mill. 2020-kr
	Kostnadsoverskrivelser Nord-Jærenpakke <sup>1</sup>	465	465		
	Oppdatert brutto-netto bompenger	0	-700		
	Alternativ finansiering	0	-220		
	Drift sekretariat	0	128		
0	Bomstasjoner 38 STK	221	131	41 %	90
1	Drift Kollektiv <sup>2</sup>	3 478	3 304	5 %	174
2	Sykelstamvegen <sup>3</sup>	1 436	1 393	3 %	43,08
3	<b>Bussveien Korridor 1-4<sup>2</sup></b>	<b>11 296</b>	<b>10 532</b>	<b>7 %</b>	<b>764</b>
	Bussveien korridor 1 ( St. Stasjon - krysset Havnegata/Gravarsveien)	5 743	5 398	6 %	345
	Bussveien korridor 2.1 (Stavanger St.-Sundekrossen- Bussvei/kollektivakse)	2 449	2 194	10 %	255
	Bussvei korridor 2.2 Sundekrossen - Risavika (Bussvei/kollektivakse)	2 049	1 836	10 %	213
	Kollektivakse korridor 3 (Gravarsveien- Vatnekrossen)	732	290	60 %	442
	Korridor 4 - forus-sola-Sola lufthavn- ( Bussvei/kollektivakse)	324	290	10 %	34
	Påløpstkost korridor 1 inkl planlegging andre korridorer etc.		546		
					0
	Kontrollsum Bussvei/kollektivakser	11 297	10 555		
4	SUS/UIS-Diagonalen-Jåttå <sup>2</sup>	415	400	4 %	15
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 <sup>5</sup>	2 087	1 878	10 %	209
9	TKV rv 509 Kontinentalveien - Sundekrossen <sup>2</sup>	258	232,2	10 %	25,8
10	TKV fv. 409 <sup>2</sup>	418	376,2	10 %	41,8
11	E39 Hove – Ålgård	3 880			
12	Kryss E39 Bråstein		70		
13	Hove-Osli		560		
14	E39 Smiene – Harestad	3 330	3 197	4 %	133,2
14 (2)	Kulvert - Tasta - Smiene-Harestad (Nærmiljøtiltak, sykkel og gange)	270	400		
15	Fv. 505 Foss Eikeland - Bråstein <sup>2</sup>	828	733,6	11 %	94,4
16	Rv. 44 krysstiltak Stangeland <sup>3</sup>	221	200	10 %	21
17	Planlegging Sandnes øst	55	44	20 %	11
18	Osli-Ålgård		3 307		
19	Gjenstående g/s-prosjekter Nord-Jærenpakke <sup>4</sup>	154	0	100 %	154
	<b>Sum</b>	<b>31 888</b>	<b>29 198</b>		

<sup>1</sup> Det er en pågående prosess å finne nøyaktig kostnadsoverskridelser fra Nord-Jærenpakke

<sup>2</sup> Prosjektene som Rogaland fylkeskommune vurderer. Det er potensialet som ble sendt til departementet som vises i tabellen

<sup>3</sup> Prosjekter som Statens vegvesen fremdeles vurderer

<sup>4</sup> Gjenstående gang og sykkelprosjekter i Nord-Jærenpakke forutsettes behandlet innenfor programområdene sykkel og gange. G/S Ølberg-Vigdel prioriteres med oppstart bygging i 2021

<sup>5</sup> Forutsettes at post 72 "Stasjons- og knutepunktutvikling" inngår innenfor dette programområdet



Sak 84/2020 Eventuelt