



Statens vegvesen

Notat

Til: Sekretariatet i Bymiljøpakken
Fra: Statens vegvesen
Kopi til:

Saksbehandler: Åshild Slåttå Watn
Tlf saksbeh.
Vår dato: 30.11.2022

Oppfølging av sak 36/2022 Sykkelstamvegen

Bakgrunn

I forbindelse med at det ble utført anslag på prosjekteringsgrunnlaget til nordre del av Sykkelstamvegen, Schancheholen – Sørmarka, økte prognosen så mye at prosjektet totalt sett fikk en prognose over vedtatt styringsmål i Bymiljøpakken.

I møte 2. november stilte styringsgruppen spørsmål med hva som har medført den store kostnadsøkningen og hvorfor det ikke lønner seg å gjennomføre de kuttene som er foreslått i verdianalysen og ba Statens vegvesen komme tilbake til styringsgruppen med svar på dette.

Hva har medført at prosjektet har blitt dyrere?

Økningen skyldes i hovedsak økte entreprisestandarder (120 mill. kr), samt økte kostnader til prosjektering og byggeledelse i forhold til opprinnelig anslag (75 mill. kr). I tillegg er det nå krav til større usikkerhetsavsetning enn tidligere (75 mill. kr).

Økningen i entreprisestandarden skyldes hovedsakelig den generelle prisstigningen i markedet, men også at man i det opprinnelige anslaget undervurderte kostnadene ved å bygge så tett på motorvegen. Økningen i prosjektering skyldes at det har skjedd endringer i hvordan det prosjekteres. Når det gjelder byggeledelse, er det nå krav om tettere oppfølging på byggeplass enn det var i 2016. Til slutt er det en betydelig økning i usikkerhetsavsetningen.

Totalt har hele Sykkelstamvegen en ubenyttet usikkerhetsavsetning på om lag 160 mill.kr.

Hvorfor lønner det seg ikke å gjennomføre de foreslåtte kuttene i verdianalysen?

Omregulering og omprosjektering av Auglendsveien og Helmer Hanssens gate vil medføre at prosjektet utsettes i minst 2,5 år. Dette vil gi en økning i byggherreutgifter fordi kontrakten må deles i to. Dette medfører to konkurranser, to rigger, to byggherreorganisasjoner og ekstrakostnad med et grensesnitt mellom to entrepriser. Årsaken til at de foreslåtte kuttene i verdianalysen ikke lønner seg, er altså at de får konsekvenser for framdrift. Vi har prøvd å anskueliggjøre dette under:

- Ekstrakostnad til byggherre organisasjon (5 årsverk) i 2,5 år: 15 mill.
- Kostnader ved tilrigging/nedrigging og drift av rigg i 2 år: 15 mill.

- Ekstrakostnader med oppdeling av konkurransegrunnlag, kjøre 2 konkurranser med forhandling: 1 mill.
- Ekstraarbeid for å ta i bruk kontraktsarbeidet før siste etappe er ferdig: 1 mill.

Dersom det blir klaget på reguleringsplanen, vil oppstart dra ut i tid og ekstrakostnaden bli større. Ekstrakostnadene med å dele opp hovedentreprisen vurderes derfor til i størrelsesorden 30 – 40 mill.kr. Når potensialet i Auglendsveien er i størrelsesorden 10 – 20 mill.kr og potensialet i Helmer Hanssens gate er 15 – 25 mill.kr, vil det samlede potensialet være 25 – 45 mill.kr. Ekstrakostnaden med å dele opp entreprisen er i størrelsesorden 30 – 40 mill.kr. I beste fall er det mulig å spare 15 mill.kr, men dette er forbundet med stor usikkerhet og står derfor ikke i samsvar med den samla ressursbruken dette vil medføre som kommunal saksbehandling etc.

Beregnet total besparelse vil altså sannsynligvis bli oppspist av ekstra kostnader. I tillegg vil man påføre prosjektet ekstra usikkerhet som følge av omregulering og omprosjektering samt utsettelse av prosjektet i 2,5 år.

Hvorfor lønner det seg ikke å bygge smalere profil i Helmer Hanssens gate?

Selv om en 3 meter bred veg generelt er billigere enn en 4 meter bred veg stiller det seg annerledes når hele strekningen inkl. kompliserte konstruksjoner og omlegging av kabler og ledninger i grunnen, er ferdig prosjektert. Da vil omprosjektering mer enn spise opp besparelsen.

Dersom man f.eks. tenker at det vil være besparende å bygge smalere bru, vil brua måtte omprosjekteres. Besparelse er kun materialkostnad for den tynneste delen av brua. Omprosjektering vil mer enn spise opp dette.

På de smaleste punktene er det så smalt at det er krevende å bygge forbi uansett. En reduksjon i bredde på 0,5 – 1 meter vil ha marginal betydning for kostnaden siden alt nå er ferdig prosjektert og klart til utlysning.

Hadde man måtte fjerne et hus eller gjort andre kostbare operasjoner, ville den siste meteren helt riktig kostet mye. Slik er det imidlertid ikke her.

I vurderingen av innsparingspotensial med å legge Sykkeltamvegen på bakken forbi Helmer Hanssens gate har vi lagt til grunn at det er mulig å komme forbi med foreslått løsning. Det er ikke sjekket ut i detalj, siden løsningen uansett ikke vil svare seg. Hvis den hadde gjort det og vi hadde hatt litt for liten bredde, kunne vi laget en lokal innsnevring for å komme forbi for å unngå at den siste meteren ble spesielt kostbar.

Statens vegvesen anbefaler

Målet med Sykkelstamvegen er en effektiv veg for syklister der det er trygt å sykle raskt, slik at det skal bli attraktivt å velge sykkel framfor bil mellom Stavanger og Sandnes.

Hovedmålgruppen er trafikanter som sitter i kø på motorvegen E39 med gjennomsnittlig 65 000 kjt/døgn. For at denne gruppen skal velge sykkel framfor bil, må tilbudet være godt.

Når Sykkelstamvegen blir ferdig, vil det ta 15 minutter fra sentrum i Stavanger og Sandnes til Forus. I rushet vil det derfor gå raskere å sykle enn å kjøre bil. Prosjektet er viktig for å oppnå målet om nullvekst i biltrafikken og var det prosjektet som i den eksterne kvalitetssikringen, KS2, utført av Atkins og Oslo Economics i 2016, har best nytte i forhold til kostnad sammenlignet med de andre store prosjektene i Bymiljøpakken. Til tross for at kostnadene har økt, er marginen så stor at Sykkelstamvegen fremdeles vil være det nyttigste prosjektet i porteføljen.

KS2 slår også fast at gevinsten av sykkelstamveien inntreffer først når den er utbygd i sin helhet. Samme rapport peker også på at tyngden av reisende vil være mellom Stavanger og Forus. Strekningen vil betjene det mest folkerike området med 60.000–90.000 innbyggere, og har stor betydning for måloppnåelsen.

| Strekning | Antall reiser | Antall arbeidsreiser | Fritidsreiser (sykkel) |
|-------------------|---------------|----------------------|------------------------|
| Stavanger - Forus | 2 600 | 1 820 | 780 |
| Sandnes - Forus | 1 600 | 1 238 | 332 |

Det er bred faglig enighet om at prosjektet må fullføres og ferdigstilles med avtalt standard. Sykkelstamvegen er det høyest prioriterte prosjektet i porteføljen, og har høyest måloppnåelse. Det er det prosjektet i porteføljen med klart best nytte i forhold til kostnad, langt over øvrige prosjekter.

Dersom det mest sentrale området, som har det største bidraget til måloppnåelse, ikke får et sykkelstamveg-tilbud, vil dette være en vesentlig premissendring for prosjektet. Ingen av partene ville ha akseptert fra start at fullstandard sykkelstamveg kun skulle gå fra Sandnes sentrum til Sørmarka.

Statens vegvesen ønsker derfor å gjennomføre hele sykkelstamvegen for å få ut effekten fra prosjektet med hensyn på å oppnå økt sykkelandel på Nord-Jæren.

