

Dato: 29.05.2024
Sted: Stavanger
Saksbehandler:
Linda Skare Pryde

Fv. 344 Oalsgata og Rv. 44 Krysstiltak Stangeland - behov for økt styringsmål

Innledning:

Det er behov for økt styringsmål på prosjekt *Fv. 334 Oalsgata og rv. 44 Krysstiltak Stangeland* i Bymiljøpakken. Prosjektet er høyt prioritert, og Oalsgata og krysstiltak Stangeland ble samlet som ett prosjekt i utlysning av prosjekteringsoppdrag til konsulent, og fremstilles samlet i modeller, tegninger og konkurransegrunnlag. Utbyggingen skal gjennomføres som en utførelsesentreprise i henhold til NS8406.

Prosjekt	Styringsmål Bymiljøpakkens HP 2024- 2027	Økt behov for usikkerhetsav setning	Nytt styringsmål
Fv. 334 Oalsgata og Rv. 44 Krysstiltak Stangeland	710 000 000	40 000 000	750 000 000

Alle tall i 2024-kroner

Beskrivelse av prosjektet

Fv. 344 Oalsgata og rv. 44 Krysstiltak Stangeland er et omfattende byggateprosjekt på 1,6 km fra E39 i vest til Elvegata i øst. Formålet med prosjektet er å sikre en god forbindelse for syklister mellom Sykkeltamvegen og sentrum. I tillegg skal prosjektet gi tryggere fremkommelighet for andre myke trafikanter, samt gi tryggere skolevei. Prosjektet skal også utbedre

vann- og avløpsnett og etablere ny belysning på hele strekningen. I tillegg skal flere tilgrensende kommunale gater oppgraderes.

Figur 1 viser nytt kryss på Stangeland og rundkjøring ved Solavegen, med to nye kulverter for myke trafikanter, samt ny sykkelløsning i overgangen mellom sykkelstamvegen og øverste del av Oalsgata. Figur 2 viser ny sykkelløsning og lysregulering midt i Oalsgata ved Stangeland Mølle.



Figur 1: Oversiktsbilde nytt kryss på Stangeland, to nye kulverter for myke trafikanter, ny sykkelløsning fra sykkelstamvegen og øverste del av Oalsgata.



Figur 2: Illustrasjon av ny sykkelløsning/lysregulering midt i Oalsgata (ved Stangeland Mølle).

Prosjektstatus

Prosjektet blir klar til utlysning siste kvartal 2024, med forventet byggestart 2025, og byggetid antatt 2-3 år. Fylkestinget får utlysningen til godkjenning september 2024.

Prosjektet har vært gjennom en ekstern kvalitetssikring av styringsunderlag og kostnadsoverslag. Hensikten med en ekstern kvalitetssikring er å få en uavhengig vurdering av prosjektet før utlysning, og samtidig en etterkontroll om kostnadsramme er tilstrekkelig. Referanseprosjekt til ekstern kvalitetssikrer er fra byggherrer over hele landet; Statens vegvesen, Nye Veier, fylkeskommuner etc.

Resultatene viser at:

- Den lange varigheten av byggefasen medfører økt usikkerhet rundt sesongvariasjoner for anleggsgjennomføring og fare for utskiftning nøkkelpersonell.
- Den kompliserte ombyggingen av Oalsgata, sidegater og annen infrastruktur medfører økt usikkerhet rundt grunnforhold, teknisk infrastruktur, lokale forhold, trafikkavvikling i anleggsperioden og anleggsgjennomføring. Hele gata har knappe arealer for anleggsgjennomføring, og nederste del av Oalsgata er særlig trang.
- Prosjektets kostnadsanslag har et realistisk basisestimat, men ekstern kvalitetssikrer anbefaler en betydelig høyere avsetning til forventede tillegg (innenfor P(50)/styringsmål).

Forventede tillegg er basert på erfaringer på hva som normalt kommer av uspesifiserte krav og tillegg både på beskrevne poster i utlysningen og utover det som er beskrevet i utlysningen.

Prosjektet har i etterkant av ekstern kvalitetssikring jobbet med både styringsunderlag, usikkerheter og grensesnitt, særlig med Sandnes kommune. Arbeid som skal gjennomføres på vegne av Sandnes kommune og andre eksterne parter vil også i stor grad påvirke varighet og kompleksitet (grunnforhold, teknisk infrastruktur, lokale forhold) og anleggsgjennomføring, og en større del av forventede tillegg skal da også dekkes av disse.

I oppfølging av ekstern kvalitetssikring er prosjektet blitt mer modent, og fått bedre kontroll på usikkerheter, både fordeling og styring av disse.

I henhold til Rogaland fylkeskommunes metodikk for prosjektgjennomføring låses avsetning til forventede tillegg til enhetsleder prosjekt, og disposisjoner loggføres. Det gjennomføres streng og tett kostnadskontroll, forventet tilleggsavsetning disponeres kun over etter godkjenning fra enhetsleder prosjekt. Som byggherre har vi tett økonomioppfølging og månedlig gjennomgang av usikkerheter og oppfølging av disse. I prosjektoppfølgning er det også sterkt fokus på mulig usikkerhet overstigende P50, dette for tidlig å identifisere disse og iverksette tiltak slik at de håndteres.

Det er tre dominerende usikkerhetsforhold i prosjektet som byggherren i liten grad kan påvirke:

- Den første er entreprenørens gjennomføringsevne. Siden Oalsgata er hovedgate for utrykningskjøretøy, må den være åpen for trafikk i hele anleggsperioden. Anleggsmaskiner- og kjøretøy må stå i de samme køene som ordinær trafikk når de skal kjøre inn og ut av anleggsområder/riggområder. Utbyggingen er i størst grad en ombygging av eksisterende gatetverrsnitt, og kun mindre utvidelser av gatetverrsnittet. Dette gir entreprenøren mindre handlingsrom for anleggsgjennomføring siden arealene er knappe og riggområdene er små. Riggområdet nederst i gaten har restriksjoner på grunn av høyspent, og det må benyttes LFS (Leder for elsikkerhet) når det arbeides nærme toglinje og høyspent.
- Den andre er markedsusikkerheten. Det er få andre prosjekter som ligner Oalsgata i kompleksitet og størrelse som har vært lyst ut i fylket. Det er også usikkerhet knyttet til hvordan markedet vil respondere på nytt krav om minimum 30% vektning av miljø i offentlige anskaffelser.
- Den tredje er grunnforhold, teknisk infrastruktur og lokale forhold. Det er usikkerhet knyttet til grunnforhold/geologi/grunnvannstand. Det er mye teknisk infrastruktur både over og under bakkenivå, med mange kryssinger. Det skal være operativt ledningsnett med vann, strøm, gass, overvann med mer i hele anleggsperioden.

Begrunnelse for økt styringsmål

Det er anbefalt å sette av et større beløp til forventede tillegg utover det styringsmålet for prosjektet allerede har satt av. Vi har estimert behov for økt usikkerhetsavsetning for Bymiljøpakken på 40 mill kr. Begrunnelsen for å sette av mer til forventede tillegg kommer av at prosjektet har mange kompliserte elementer i gjennomføringen og lang varighet. I tillegg vil nye miljøkrav i offentlige anskaffelser fra og med 1.januar 2024 være en ekstra usikkerhetsfaktor.

Vurdering og anbefaling

Vi har vurdert at det er behov for å øke styringsrammen til prosjektet fra 710 millioner 2024-kroner til 750 millioner 2024-kroner. Det presiseres at dette skyldes økt behov for usikkerhetsavsetning, og ikke at prosjektet nødvendigvis vil komme til å koste 40 millioner mer enn tidligere vurdert.