

Saksframstilling til SG Bypakken

Bakgrunn

I møtet den 30. november ble styringsgruppen orientert om et pågående arbeid for å se på alternativt konseptvalg for Bussveien på øst-vest akse (rv. 509). Arbeidet har foregått på administrativt nivå, i et tett samarbeid mellom Stavanger kommune, Rogaland fylkeskommune og Bussvei-teamet i Statens vegvesen.

Arbeidet startet opp da en rekke momenter gjorde at det ble stilt legitime spørsmål om hvorvidt et sidestilt konsept var i tråd med de overordnede målsettingene for Bussveien.

Momentene som ble reist var:

- Mål om nullvekst i personbiltransporten og Bypakke Nord-Jæren
- Forsinkelsesfri bussvei og BRT-standard (bus rapid transit-standard)
- Nye trafikale vurderinger og analyser
- Nedklassifisering fra riksveg til fylkesveg
- Trolleybuss som teknologivalg

Av de punktene over var det i særlig grad foreløpige trafikkanalyser for Bussveien gjennom Kannik, gjort i samband med KDP Sentrum, som viste at et sidestilt konsept ikke ville sikre forsinkelsesfri fremkommelighet, og i tillegg ville det gi tilnærmet uakseptable konsekvenser for gjennomgangstrafikken. Utover dette viste trafikkanalysen fra fv. 409 at det var nødvendig med midtstilt bussvei på fylkesveidelen av TKV.

Bussveien har lagt til grunn en prioritering av trafikantgruppene i tråd med nasjonale målsettinger og målene for Bypakken. De ulike trafikantgruppene er gitt følgende prioritering:

1. Kollektivtrafikk
2. Gående og syklende
3. Næringstransport
4. Personbiltransport

Oppdraget som ble gitt til arbeidsgruppen var å vurdere tre ulike konsept for bussvei fra Kannik (ved Olav Vs gate) til Sundekrossen (ikke inkludert krysset i Sundekrossen). Gruppen ble også bedt om å definere konfliktområder mht. de tre ulike løsningene og drøfte det som er beslutningsrelevant mht. å gi en anbefaling for et helhetlig system for Bussveien i øst-vest-aksen. De tre konseptene som har blitt vurdert er:

1. Midtstilt bussvei
2. Sidestilt bussvei

3. Parallelført bussvei

Arbeidet er gjennomført under omfattende tidspress, og har vurdert trafikale virkninger, anleggsgjennomføring og kostnader, areal og tverrsnitt, kryss, holdeplasser, sykkel, målpunkt, tilgjengelighet for gående, konsekvenser for side-veinettet og sideareal og grønt (eks. trær, sammenhengende grønnstruktur). Arbeidet har munnet ut i en rapport som er vedlagt.

Rapporten skal til politisk behandling i Stavanger kommune den 3. mars (KBU) og påfølgende behandling den 10. mars (FSK).

Vurdering

Stavanger kommune, Rogaland fylkeskommune og Statens vegvesen har lagt ned et omfattende arbeid for å belyse problemstillingene i akse øst-vest. Noe av tidspresset har vært for å sikre at styringsgruppen får oppdatert beslutningsrelevant informasjon til behandling av handlingsprogram for Bypakken, og til behandling av framdriftsplanen for Bussveien.

Akse øst-vest består av områder med svært ulike utfordringer, fra transformasjonsområder på Sunde/Revheim, til utfordringer for Stavanger sentrum i Kannik. Det har derfor vært naturlig å dele strekningen i ulike delstrekninger. Delstrekningene er:

- Delstrekning 1 fra Stavanger sentrum til Mosvannet
- Delstrekning 2 fra Mosvannet til Madlaforen
- Delstrekning 3 fra Madlaforen til Sundekrossen

Styringsgruppen for Bypakken må i hovedsak ta stilling til konsekvenser for anleggsgjennomføring og kostnader. Rapporten belyser anleggsgjennomføring og kostnader for de ulike konseptene, men i hovedsak sett opp mot de andre konseptene. I rapporten er det ikke gjort rede for konkrete detaljer i form av tidshorisont på forsinkelsen, og hvor mye ekstra kostnader som vil tilløpe på de ulike alternativene.

Forsinkelsen ved et eventuelt konseptskifte på akse øst-vest er minimum 2 år. Videre er det fra Statens vegvesen lagt til grunn en ekstra kostnad på ca. 500 millioner kroner. Dette beløpet fremkommer ved å bruke de samme sjablongverdier som er lagt til grunn for Bussveien for øvrig, sjablonger har fram til nå vist seg å være relativt presise (+/- 15%).

Det vises for øvrig til egen sak om fremdriftsplan for Bussveien.

Konklusjon

Arbeidsgruppen har ikke funnet rom for å anbefale et helhetlig konsept for hele traseen. Representantene fra de tre organisasjonene er alle enige om at et sidestilt konsept ikke har de kvaliteter som er nødvendige for Bussveien, og anbefaler at dette utgår.

Videre har arbeidsgruppen anbefalt parallelført bussvei gjennom Kannik (delstrekning 1). Dette gjøres da en da unngår ombygging av det nye krysset ved E39/rv. 509 (motorveikrysset), samt at det gir tilfredsstillende trafikkavvikling i Kannik.

For delstrekning 2 og 3 mener arbeidsgruppen at valg av konsept først kan tas etter mer inngående vurderinger i et forprosjekt/videre arbeid med reguleringsplan.

Forslag til vedtak

1. Styringsgruppen tar saken til orientering.