



Statens vegvesen

Premisnotat for E39-prosjektene Smiene–Harestad og Hove–Ålgård



Innhold

1. Bakgrunn for oppdraget	2
2. Sammendrag	2
3. E39 sin funksjon.....	3
Standardkrav for prosjektene	4
Fravik	4
4. E39 Smiene–Harestad	5
Historikk/bakgrunn.....	5
Status/Prosess	7
Kostnader og usikkerhet	7
Vurderte løsninger	7
Arealregnskap – jordvern, grøntareal, nærmiljø og folkehelse	8
Vurdering av fravik fra vegnormal	10
Mulige løsninger for finansiering av kostnadsøkninger	11
Rogfast og kobling til Smiene–Harestad	12
5. E39 Hove–Ålgård	12
Historikk/bakgrunn.....	12
Status/Prosess	13
Kostnader og usikkerhet	13
Vurderte løsninger	13
Mulige mellomløsninger og kostnadsreducerende tiltak	14
Vurdering av fravik fra vegnormal	14
Mulige løsninger for finansiering av kostnadsøkninger	14
Jærlijnens mulige konsekvenser for E39 Hove–Ålgård	14

1. Bakgrunn for oppdraget

Styringsgruppen har i møte 26. oktober 2017 bestilt et premissnotat for E39-prosjektene Smiene–Harestad og Hove–Ålgård som skal belyse handlingsrommet for prosjektene basert på innspill i møtet.

Premissnotatet skal belyse følgende element for begge prosjektene:

- Historikk/bakgrunn
- Status/Prosess
- Kostnader og usikkerhet
- Vurderte løsninger
- Mulige mellomløsninger og kostnadsreducerende tiltak
- Arealregnskap – jordvern, grøntareal, nærmiljø og folkehelse
- Vurdering av fravik fra vegnormal
- Mulige løsninger for finansiering av kostnadsøkninger

I tillegg ønsker styringsgruppen at premissnotatet sier noe om E39 Hove – Ålgård sin funksjon dersom Jærinja mellom Sandnes og Lyngdal vest velges. Konsekvenser dersom E39 Smiene – Harestad-prosjektet ikke er ferdig til åpning av Rogfast må belyses og inngå i premissnotatet.

I notatet vil vi i tillegg gi en generell beskrivelse av E39 og dets funksjon og si noe om standardvalg for de to prosjektene.

2. Sammendrag

På prosjektene på E39 Ålgård–Hove og Smiene –Harestad er det utarbeidet forslag til reguleringsplaner med nye kostnadsanslag.

I perioden fra det ble vedtatt kommunedelplaner og frem til forslagene på reguleringsplan er det kom en del nye føringer og krav til standard. Dette har ført til økning av kostnader i de nye kostnadsoverslagene.

I forbindelse med ny Nasjonal transportplan er det gitt styringsmål for alle statlige prosjekt over 750 mill.kr. Når prosjektene i planfasen overstiger styringsmålet skal Samferdsdepartementet vurdere nye styringsmål for prosjektene.

Det er gjort vurderinger av kostnadsreducerende tiltak på begge prosjektene.

På E39 Ålgård–Hove er det ikke funnet nok kostnadsreducerende tiltak til at vi kommer innenfor styringsmålet.

På E39 Smiene–Harestad er det mulig å gjøre kostnadsreducerende tiltak så kostnaden kommer innenfor styringsmålet.

3. E39 sin funksjon

E39 som en del av overordnet nasjonalt vegnett

E39 er én av de viktigste hovedveiene i Norge. Riksvegene er strategisk viktige både for internasjonal, nasjonal, regional og lokal transport. Standardvalg for vegnettet er derfor viktig for bosetning og næringsliv, nasjonalt og lokalt.

E39 på denne strekningen inngår i det overordnede nasjonale transportsystemet som knytter sammen landsdeler og regioner. E39 forbinder Norge med utlandet og er en del av det europeiske stamvegnettet – TERN.

E39 Smiene–Harestad omfatter ca. 5 km ny hovedveg med motorvegstandard, og vil koble sammen prosjektene E39 Eiganestunnelen og E39 Boknafjordtunnelen (Rogfast), og dermed bidra til en sammenhengende vegstrekning med fire felt og høy standard. I tillegg gir Smiene – Harestad kobling mellom E39 og Risavika havn via Transportkorridor Vest.

E39 Ålgård–Hove omfatter ca. 14 km ny hovedveg med motorvegstandard, og vil koble sammen den nylig åpnete strekningen Sandved –Hove med prosjektet Lyngdal–Sandnes (Ålgård) og dermed på sikt bidra til gjennomgående 4-felts veg helt fra Kristiansand til Stavanger.

Dagens E39 brukes også av lokal trafikk

E39 er hovedtransportåre gjennom storbyområdet på Nord-Jæren og viktig for trafikken innen regionen. På strekningen fra Ålgård til Harestad er lokalvegfunksjonen den mest dominerende funksjonen, og store deler av vegnettet ligger ved kapasitetsgrensen i rushtiden og har ingen kapasitetsreserver.

Strekningen mellom Ålgård og Hove har også en viktig regional og lokal transportfunksjon. Vegen knytter tettstedene Ålgård og Figgjo sammen med Sandnes, Stavanger og resten av Nord-Jæren til et felles bo- og arbeidsmarked. Vegen betjener også fritids- og helgetrafikk til Sirdal og turisttrafikk til Kongeparken. Og vegen knytter næringsområder på Ålgård og Skurve med stort transportbehov mot Stavanger og Sandnes.

I tillegg til gjennomgangstrafikken og fjerntrafikken, er det betydelig lokal trafikk i området. Trafikken som skal til og fra Ålgård er større enn gjennomgangstrafikken videre sørover. Flere store bolig- og næringsområder er knyttet til E39. Dette gjelder bl a Bogafjell, Figgjo og flere områder i Ålgård. Dårlig eller mangelfullt lokalvegnett gjør at E39 også fungerer som lokalveg for disse områdene.

E39 Smiene–Harestad har en viktig regional og lokal transportfunksjon. Krysset i Finnstad knytter sammen Risavika havn og Dusavika næringsområde via transportkorridor vest. Havne- og industriområdet i Mekjarvika sør knyttes til E39 i Harestadkrysset. E39 forventes også å avlaste lokalvegnettet mellom Randaberg, Grødem, Tasta og Stavanger sentrum.

Sårbart vegsystem med lav framkommelighet og mange ulykker

Dagens E39 har i dag skiftende standard med 2-feltsveg eller 4-felt og ulik fartsgrense.

E39 Smiene–Harestad er en 2-feltsveg med sterkt varierende standard, og hastighet 50–60 km/t. Veggen har ujevn kurvatur og flere uoversiktlige kryss og avkjørsler. Kryssene er hovedsakelig rundkjøringer eller kanaliserte kryss. Strekingen har tidvis framkommelighetsproblemer, er ulykkesutsatt og har et mangelfullt tilbud for gående og syklende. Det er flere direkte avkjørsler til eiendommer langs vegen. Veggen tilfredsstillende ikke vegnormalenes standardkrav for riksveg med den aktuelle trafikkbelastningen.

E39 Ålgård–Hove er en 2-feltsveg med varierende standard. På deler av strekingen er det mangelfulle planskilte kryss og planskilte krysninger for gang- og sykkeltrafikk mens det på andre strekninger er kanaliserte kryss og rundkjøringer. Det er flere direkteavkjørsler til eiendommer langs vegen. Veggen tilfredsstillende ikke vegnormalenes standardkrav for riksveg med den aktuelle trafikkbelastningen. Strekingen har tidvis framkommelighetsproblemer.

I Nasjonal transportplan har regjeringen lagt til grunn at strekingen E39 Ålgård–Stavanger (Harestad) i løpet av perioden 2018–2029 skal bygges ut med sammenhengende firfeltsveg.

Standardkrav for prosjektene

Statens vegvesen planlegger nye vegprosjekt ut fra vegens funksjon og fremtidig trafikk. Vegnormalen¹ gir føringer for vegens utforming og standard basert på funksjon og trafikk. Dimensjoneringsklasse velges ut fra en helhetsvurdering av ruta/ vegnettet den planlagte parsellen inngår i. Det er en målsetting at vegstandarden skal være ensartet over lengre strekninger. I Riksvegutredningen fra 2015 fremkommer en ambisjon om å legge standardklasse H8/H9 til grunn for strekingen E39 Ålgård–Stavanger (Harestad).

Fravik

Vegnormalene gir et solid grunnlag å arbeide utfra. I de enkelte prosjektene vil det likevel kunne komme ønsker og behov for å fravike kravene som er stilt i normalen. Fravik søkes ofte for at det er ønskelig å gi avkall på kravene men det kan også være ønskelig med en høyere standard, for eksempel en «bredere» veg enn normalt. For riksveger har Statens vegvesen ved Vegdirektoratet myndighet til å fravike normalens krav.

Ved revisjon av normalene vil nye krav ikke gjelde for reguleringsplaner som allerede er godkjent. Alle kommunedelplaner og pågående reguleringsplaner uten godkjenning skal altså justeres etter nye normalkrav. Eventuelle fravik fra nye krav må dermed godkjennes gjennom fravikssøknad.

¹ Håndbok N100. Utarbeidet med hjemmel i Samferdselsdepartementets forskrifter etter vegloven §13

4. E39 Smiene–Harestad

E39 Smiene–Harestad skal oppgraderes fra 2 til 4 felt, med midtdeler og midtrekkverk, og to planskilte kryss. Hastigheten skal øke fra 50 km/t til 80 km/t. Det skal bygges sykkelveg med fortau langs E39 på hele strekningen. Utbedringen vil gi bedre framkommelighet og bedre trafikksikkerhet. Harestadkrysset er en del av E39 Smiene–Harestad. Reguleringsplan for dette krysset ble vedtatt i 2015.

Historikk/bakgrunn

Eiganes nord (Eiganestunnelen)

Da Eiganestunnelen på E39 ble regulert (Eiganes nord), var det sterke interesser for at denne skulle forlenges forbi Tasta skole, av hensyn til støy i området, bevaring av kulturmiljø og forbedring av friluftsområder. Tunnelen ble avsluttet sør for krysset ved Randabergveien, bl.a. fordi det ikke ble godkjent å ha kryss i tunnelen. Reguleringsplanvedtaket ble påklaget til Sivilombudsmannen. Klagesaken medførte krav om tilleggsutredninger av reguleringsplanens konsekvenser for barn og unge, og saken ble avsluttet først etter oppstart av reguleringsplanarbeidet for E39 Smiene–Harestad.

Kommunedelplan med konsekvensutredning for E39 Smiene–Harestad

Kommunedelplan med konsekvensutredning for E39 Smiene–Harestad ble startet opp i 2009. Kommunedelplanen med konsekvensutredning ble fremlagt med to alternativer. Alternativ 1 hadde med både kort og lang kulvert på Tasta. De som hadde jobbet for å forlenge Eiganestunnelen forbi Tasta, jobbet nå for å få kulvert på Tasta, og så lang kulvert som mulig. Alternativ 1 med lang kulvert ble vedtatt, mot Statens vegvesen sin anbefaling. (Statens vegvesen anbefalte alternativ 1 med kort kulvert på Tasta). Kommunedelplan 127K for E39 Smiene–Harestad ble vedtatt 10.12.2012 i Stavanger og 13.12.2012 i Randaberg.

Reguleringsplan Harestadkrysset

Harestadkrysset er en del av E39 Smiene–Harestad, og finansieres via dette prosjektet. Boknafjordtunnelen starter i nordre ende av Harestadkrysset. Reguleringsplan for dette krysset ble vedtatt i 2015.

Reguleringsplan for E39 Smiene–Harestad

Arbeidet med reguleringsplan for E39 Smiene–Harestad ble startet i 2013. I forbindelse med arbeidet med forprosjekt for E39 Smiene–Harestad for Tastaområdet ble det søkt om fravik fra nye krav om stoppsikt mellom av- og påkjøringsramper fra kryssene i nord og i sør. Søknaden ble avvist. Avbøtende tiltak som å legge av- og påkjøringsramper fra kryssene gjennom tunnelen ble godkjent. Linjeføringen for E39 på Tasta ble rettet ut og E39 ble trukket lengre bort fra bebyggelsen. Forprosjektet ble fremlagt for kommunalstyret for byutvikling (KBU) 20.08.2015. KBU ba om at det ble utarbeidet to alternative forslag til regulering. Et forslag basert på alternativ 2 i tråd med traseen i vedtatt kommunedelplan

127k og et forslag basert på det såkalte alternativ 5, der traseen er flyttet litt lenger vest og bort fra bebyggelsen.

Det er kostnadskrevene og ikke ønskelig å utarbeide to reguleringsplaner. Det ble derfor startet et arbeid for å forbedre alternativ 5, med basis i politiske vedtak og nye tekniske krav. KBU behandlet saken om forbedret alternativ 5 i møte 11.02.2016, sak 26/16, og ga sin tilslutning til at videre reguleringsarbeid skjer på grunnlag av forbedret alternativ 5, da dette ivaretar kommunestyrets intensjoner i vedtak 20.08.2015, og samtidig innfrir nye tekniske krav.

Forslag til reguleringsplan for E39 Smiene–Harestad var i ferdigstillingsfasen og nærmet seg klar for innsending til kommunen i juni 2016, for første gangs behandling. En kostnadsvurdering (anslag) av forbedret alternativ 5, med kulvert på 495 m, kalkulerte prosjektet til 3627 mill.kr (2016–kr.). Det var 427 millioner over kostnadsrammen i Nasjonal Transportplan (NTP) 2018–2029 (og i Bypakke Nord–Jæren) for prosjektet. Reguleringsplanarbeidet ble derfor stanset opp.

Statens vegvesen har vurdert forskjellige kostnadsreducerende elementer, med utgangspunkt i den foreslåtte løsningen. I samråd med Stavanger og Randaberg kommune har vi anbefalt en løsning som innebærer å korte inn kulverten på Tasta, legge E39 lenger ut i Høyevingen og heve Finnestadkrysset, for å få til den nødvendig kostnads-reduksjon.

Den 15.06.2017 behandlet KBU i Stavanger sak om kortere kulvert på Tasta som anbefalt kostnadsbesparende alternativ. KBU vedtok følgende:

Stavanger kommune viser til at lang kulvert var en forutsetning for flertallet i bystyret da E39 i denne traseen ble vedtatt i 2012. Lang kulvert er svært viktig ettersom det vil redusere støyproblemene for skole og boliger, og samtidig bevare noe av friarealet og landbruksarealet.

Nødvendige innsparinger i prosjektet som må foretas på grunn av Statens vegvesen sine tidligere feilberegninger må gjøres uten å redusere lengden på kulverten. Tastakrysset må beholdes og Eskelandsveien legges om under Høye bru som tidligere planlagt. Stavanger kommune bemerker at en del av de økte kostnadene skyldes økte og endrede statlige krav i vegnormaler. Staten må derfor bidra til å finansiere økte kostnader i prosjektet.

Stavanger kommune ber Statens vegvesen utarbeide reguleringsplan i tråd med plan 127k og forprosjektet i reguleringsprosessen.

Kommuneplanutvalget (KPU) i Randaberg kommune vedtok 08.06.17 at anbefalt alternativ legges til grunn for det videre arbeidet med reguleringsplanen. KPU i Randaberg vedtok følgende:

Anbefalt alternativ legges til grunn for det videre arbeidet med reguleringsplanen. Det utredes om heving av Finnestadkrysset gjør det mulig å opprettholde en kryssingsmulighet for gange og sykkel (undergang) i Ryggveien.

Opparbeidelse og utbedring av Grødemveien med G/S-vei og Grødemveien kryss Torvmyrveien, innarbeides som rekkefølgekrav i reguleringsplan for Smiene–Harestad.

Status/Prosess

Reguleringsplan for kort kulvert på Tasta er i siste fase med kvalitetssikring, og vil være klar for oversendelse til førstegangs behandling i KBU Stavanger og KPU Randaberg. Prosessen videre blir svært usikker, fordi det foreligger vedtak om lang kulvert på Tasta i Stavanger kommune, mens det ikke er finansiell dekning for dette.

Kostnader og usikkerhet

Kostnadsrammen i Nasjonal Transportplan 2018–2029 er på 3 380 mrd. 2018-kr.

Prosjektet med lang kulvert er kalkulert til 3 830 mill.2018-kr med nøyaktighet på +/-10%. E39 Smiene–Harestad ligger 450 millioner 2018-kr over styringsmålet.. Prosjektet skal finansieres med 1 380 mill. fra statlige midler og 1 990 mill. kr. fra Bypakke Nord-Jæren, alle tall i 2018-kr..

Vurderte løsninger

Det er gjort flere vurderinger av endringer i planen for å redusere kostnad. En kombinasjon av endringer vil kunne gi den ønskede besparelse på ca. 450 millioner kr, og som man ønsker å jobbe videre med, er:

- Redusere lengden på miljøkulverten fra 495 m til 270 m lengde, som gjør det mulig å redusere fra 6 til 4 felt i kulverten
- Endre geometri i Høyevingen, for å kunne benytte mer av eksisterende E 39 til GS-veg og lokalveg
- Heve veglinjen i Finnestadkrysset for å redusere masseuttak.

Det er også vurdert andre tiltak for å redusere kostnader. Disse monner i liten grad, og er derfor ikke vurdert som aktuelle. Eksempler på dette er å redusere sykkelveg med fortau til vanlig gang-/sykkelveg, dvs. fra en bredde på 5 meter til 3 meter. En reduksjon på 2 meter vegbredde over 4 km ville gitt en besparelse på ca. 18 millioner kroner. Det er også blitt vurdert å ta bort Tasta gangbro, og lage en kobling over kulverten i stedet. Dette ville gitt en besparelse på ca. 5 millioner kroner.

Det er ingen mellomløsning mellom å bygge kort (270 m) eller lang kulvert. Blir den korte kulverten lengre, blir det krav om å legge til et felt i hver kjøreretning slik at vi får gjennomgående av- og påkjøringsfelt igjennom kulverten. Da må kulverten bygges med 6 felt.

Reduksjon av hastighet til 60 km/h kan gi redusert stoppsikt og dermed åpne for noen meter lengre kulvert uten at kravet om en 6-felts løsning slår inn. Vegdirektoratet frarår imidlertid en slik løsning fordi det ikke gir samsvar mellom hastighet og standard på vejen.

Anbefaling

Statens vegvesen har anbefalt å redusere lengden på kulverten ved Tasta skole fra 495 meter til 270 meter. Dette gir nødvendig kostnadsreduksjon, slik at prosjektkostnadene er i tråd med forslag til Nasjonal Transportplan 2018–2029 og Bypakke for Nord-Jæren. Selv om kulverten blir kortere, er den fortsatt nesten dobbelt så lang som kulverten ved f.eks. Mosvatnet. Kulverten vil fortsatt bidra til å etablere et sammenhengende grøntområde fra Tasta skole og ned til friområdet ved Store Stokkavatn. Det vil redusere barrierevirkningen av E39 gjennom området. Kulvert kombinert med støyskjermer vil bedre støyforholdene i området vesentlig, også ned mot friområdene. I forhold til støy vil økt bruk av støyskjermer kompensere for kortere kulvert.

Arealregnskap – jordvern, grøntareal, nærmiljø og folkehelse

Arealbeslag landbruksområder

Både alternativet med lang kulvert og alternativ med kort kulvert inkluderer justering av Høyevingen og heving av Finnestadkrysset. Totalt for hele strekningen krever alternativ med lang kulvert et landbruksareal på 165 daa, mens alternativ med kort kulvert krever 171 daa, hovedsakelig fordi innkorting av kulverten i nord gir mindre areal som kan reetableres til landbruk. Eksisterende E39 reetableres til landbruk på to strekninger på Tasta, og gir mer sammenhengende landbruksarealer.

Arealbeslag miljøkulvert (friområder)

Alternativ med kort kulvert gir 52,3 daa friområder, mens alternativ med lang kulvert gir 57,1 daa friområder. Dvs. at med kort kulvert blir det 4,8 daa mindre areal til etablering av friområde.

Nærmiljø

Etablering av miljøkulverten tilfører Tasta bydel nye grøntområder og legger til rette for bedre forbindelser til eksisterende friluftsområder vest for E39. Miljøkulverten gir sammenheng i grønnstrukturen fra Tastarusta og boligområdene i øst til Stokka-vatnet, og bidrar til å redusere barrierevirkningen av E39. Tasta skole vil få grønt-arealer tett opp til skolen og god sammenheng med friområdene ved Stokkavatnet. E39 ligger dypt på Tasta og støyforholdene og støykrav er ivaretatt, opp mot 10 dB reduksjon. Boligene på Tasta får større avstand til E39. Sykkelveg med fortau vest for E39 forbi Tasta legges på fylling, som også bidrar positivt og medfører redusert støy inn i friområdet ved Mississippi. Fra kulverten og nordover kan E39 krysses sikkert ved bruer eller underganger, og ikke i fotgjengeroverganger som i dag. Ved Grødem legges E39 på fylling, og arealet mellom sykkelveg med fortau og bebyggelsen fylles opp en del. Med støyskjerm mellom sykkelveg og E39 blir dette et mye roligere område, men med mindre utsikt mot vest.

Det etableres et omfattende nytt system for syklister og gående med betydelig standardheving, som korresponderer med viktige målpunkt, øvrig struktur for gang- og sykkelveger og koblinger mot eksisterende og planlagte turvegssystemer i området.

Folkehelse

Planforslaget for Smiene– Harestad vurderes å ha en rekke positive konsekvenser for folkehelsa:

- Bedre gang- og sykkeltilbud, bedre sikkerhet og framkommelighet i ny situasjon, kopling mot flere sykkelruter og eksisterende gangvegnett gjør det lettere å velge aktiv transport.
- Planen innfører støyreducerende tiltak for boliger som i dag opplever støy fra eksisterende veg, og færre vil bli berørt av støy.
- Kort kulvert vil ha lavere utslipp fra portalene enn lang kulvert. Færre vil bli berørt av luftforurensning.
- Miljøkulvert ved Tasta vil redusere støy, øke arealet for friområde, og gir økt tilgjengelighet til rekreasjonsområder på vestsiden av E39.
- Det er lagt til grunn universell utforming ved utforming av anlegget. Dette vil bedre forholdene for bevegelseshemmede.
- Trafikksikkerheten blir bedre, med midtrekkverk mellom kjøreretningene på E39, og det forventes reduksjon av antall ulykker når det blir færre kryss og ingen adkomster direkte inn på E39.

Planforslaget kan virke negativt for folkehelsen enkelte steder:

- Underganger for sykkel og gange kan virke utrygge, om de ikke blir åpne og lyse.
- Totalt er det 56 bygninger, hvorav 20 boliger, som må innløses/rives pga. ny veg. Dette kan skape stress og redusere livskvaliteten til beboere.
- En del av de som mister mye av hagen sin og kanskje får en høy støyskjerm mot vegen vil kunne oppleve redusert trivsel. Manglende innsyn og lys ved høye støyskjermer kan virke utrygt.
- Transport mellom ulike landbrukseiendommer kan virke mer tungvint, når E39 ikke lenger kan brukes til transport av landbruksmaskiner. Denne transporten må foregå på sidevegnettet.

Støy

Alternativ	Boliger i gul sone	Boliger i rød sone	Antall utsatte boliger totalt
Dagens veg	120	38	158
Utbygd alternative lang kulvert, skjermet	111	2	113

Utbygd alternative, kort kulvert, skjermet	117	2	119
--------------------------------------------	-----	---	-----

Det er stor reduksjon i antall boliger innenfor rød sone i utbygd situasjon med støyskjerming enn i eksisterende situasjon. Antall boliger innenfor gul sone er noen færre i alternativet med lang kulvert enn i alternativet med kort kulvert. Øverste del av friområdet ved Mississippi blir påvirket i liten grad av reduksjonen i kulvertlengden.

Luftforurensning

I åpningsåret 2025 vil 48 personer være utsatt for luftforurensning over kravene i forurensningsforskriften i utbygd alternativ med kort kulvert, sammenliknet med 158 personer i nullalternativet. I nullalternativet er også Tasta barneskole utsatt for luftforurensning. Det er i all hovedsak kravene til timemiddel av NO₂ som overskrides. Overskridelsene skjer på vinterstid under episoder med kald, stillestående luft. Reduksjonen i antall utsatte personer sammenliknet med nullalternativet, skyldes at en rekke boliger nær den nye veitraséen er planlagt innløst, samt at utslippet av NO_x fra veitrafikken blir noe lavere med høyere fartsgrense. Avbøtende tiltak for svevestøv for utsatte boliger vil være etablering av støyskjerm og vegetasjonsskjermer. Skjerming har derimot begrenset effekt på NO₂.

Økt CO₂-utslipp fra trafikk på vegstrekningen etter utbygging er beregnet til å utgjøre 5 tonn CO₂ per døgn, sammenliknet med nullalternativet.

Vurdering av fravik fra vegnormal

I forbindelse med forprosjekt for reguleringsplanen for E 39 Smiene – Harestad ble det klart at Håndbok N100 (tidligere Håndbok 017, som forelå i ny og revidert utgave og gjelder fra 14. okt. 2013) stiller krav til avstand fra kulvertåpning til start retardasjonsfelt/slutt akselerasjonsfelt i en lengde lik stoppsikt. Stoppsiktlengden er ca. 150 meter. Løsningen som ble vedtatt i kommunedelplanen er ikke i.h.t. disse kravene. Den ble utarbeidet og vedtatt i 2012, etter den da gjeldende håndbok 017, som hadde mindre krav til stopplengde. I forprosjektet ble det utarbeidet ulike alternativer for traseen på Tasta. Alle alternativene 1–5 vil kreve fravik fra dette standardkravet.

Vegvesenet søkte 03.02.2015 om fravik for avstand fra tunnelåpning (kulvert med lengde 470 meter) til slutt på akselerasjonsfelt eller start på retardasjonsfelt, da den avstanden som lå i kommunedelplanen, er mindre enn stoppsikt. Fravikssøknaden på 4 felt ble avslått, da dette ikke er vurdert å være en sikker nok løsning. Trafikk-mengden er svært stor, og det ble utført en risikovurdering på en løsning med seks felt gjennom hele kulverten. Ut fra risikovurderinga vil denne løsningen være forsvarlig. En forutsetning er at de avbøtende tiltakene i risikovurderinga blir gjennomført. Fravikssøknaden på 6 felt er nå godkjent.

Når det gjelder Eiganestunnelen og dagsone på Tasta er kryssløsningene basert på reguleringsplan godkjent i 2008. Det var da andre og mindre strenge krav til avstand mellom tunnel og start parallelført retardasjonsfelt og krav til avstand mellom avslutta

akselerasjonsfelt og tunnel (HB021 (N500) fra 2010). Disse kravene er skjerpet i gjeldende N500 og N100, der krav til avstand mellom ramper og tunnel er flyttet til N100.

Mulige løsninger for finansiering av kostnadsøkninger

Kort kulvert på Tasta vedtas:

Statens vegvesen kan fremme reguleringsplan med kort kulvert på Tasta, innenfor gjeldende styringsmål i Nasjonal transportplan. KBU i Stavanger kan vedta å legge ut planen på offentlig ettersyn, og kan deretter vedta reguleringsplanen. Prosjektet kan da sendes til KS2. I Nasjonal transportplan 2018–2029 ligger prosjektet inne med midler fra 2018–2029 (annen finansiering) og med statlige midler i perioden 2024–2029. Bygging kan starte i 2024.

Kort kulvert på Tasta, planen avvises:

Statens vegvesen kan fremme reguleringsplan med kort kulvert på Tasta, innenfor gjeldende budsjetttramme i Nasjonal transportplan. KBU i Stavanger kan avvise å legge ut reguleringsplanen på offentlig ettersyn. Er forslaget i samsvar med kommuneplanens arealdel eller områderegulering, kan Statens vegvesen kreve å få avslaget framlagt for Bystyret. Bystyret kan beslutte å legge planen ut på første gangs ettersyn eller de kan avvise å legge planen ut på offentlig ettersyn. Hvis det siste skjer, stanser planprosessen opp. Konsekvenser av at planprosessen stanser opp, er beskrevet under.

Konsekvens av vedtak om lang kulvert på Tasta

Prosjektet må be om nytt styringsmål og behandles av regjeringen. Det vil medføre at prosjektet legges på vent, mens det jobbes for å finansiere lang kulvert. Styringsgruppen for Bypakken kan omprioritere i prosjektporteføljen og frigjøre ekstra midler til prosjektet, men da vil det skyve andre prosjekter ut av porteføljen eller andre prosjekter må reduseres. Det er i utgangspunktet ikke aktuelt å øke rammen for Bypakken, men i prinsippet kan takstene økes, perioden forlenges, prosjekter tas ut eller samfinansieres, osv. Dette er krevende prosesser, og medfører risiko for at prosjektet kan bli utsatt i lang tid.

Det kan være mulig å forhandle om prosjektet ved neste revisjon av Nasjonal Transportplan, men det innebærer også at prosjektet blir liggende på vent i flere år. Det er heller ikke gitt at utfallet blir finansiering av lang kulvert. Erfaringsmessig øker ofte kostnadsnivået med årene, så det blir sannsynligvis ikke enklere å finansiere prosjektet om det blir liggende på vent i mange år. Konsekvensene ved at det kan ta lang tid å skaffe ekstra finansiering, vil være de samme som under punkt 1.

§ 3–7. Overføring av planforberedelse til statlig eller regional myndighet

En siste mulighet kan være at Statens vegvesen og Stavanger kommune avtale at Statens vegvesen etter samråd med Stavanger kommune utarbeider og fremmer forslag til reguleringsplan for E39 Smiene–Harestad, og beslutter å legge denne planen ut til offentlig

ettersyn. Oppnås ikke enighet mellom Statens vegvesen og Stavanger kommune om organisering av planarbeidet, treffer departementet avgjørelsen.

Rogfast og kobling til Smiene–Harestad

Utbyggingen av Rogfast er avhengig av at Harestadkrysset bygges. Harestadkrysset er vedtatt i reguleringsplan i 2015. En forskyving av fremdriften for reguleringsplanen for Smiene–Harestad vil ikke påvirke arbeidet med Rogfast. Det som kan bemerkes er at det vil være et standardsprang som kan få konsekvenser for fremkomst og trafiksikkerhet på strekning fra Eiganstunnelen til Rogfast med dagens to-feltsveg.

5. E39 Hove–Ålgård

E39 Hove–Ålgård skal oppgraderes fra 2 til 4 felt, med midtdeler og midtrekkverk, og tre planskilte kryss. Hastigheten skal øke fra 50 km/t til 80 km/t, til 110 km/t. For strekningen Hove til Bogafjell dimensjoneres strekningen til 90 km/t ettersom 110 km/t ville gi uforholdsmessige store inngrep i omgivelsene. Utbedringen vil gi bedre framkommelighet og bedre trafiksikkerhet.

Historikk/bakgrunn

I St. meldingen om NTP 2010–2019 er strekningen Ålgård–Hove omtalt som aktuelt for oppstart i siste halvdel av perioden forutsatt delvis bompengefinansiering.

I St. meldingen for NTP 2018–2029 med tilhørende handlingsprogram er prosjektet forutsatt startet opp med annen finansiering i slutten av første 6-årsperiode og fullført med statlig finansiering i siste 6-årsperiode. Ved Stortingets sluttbehandling av St. meldingen åpnet transport- og kommunikasjonskomiteen for tidligere oppstart med lånefinansiering og/eller forskottering innenfor rammene av Bypakke Nord–Jæren.

Av andre relevante overordnede planer hvor prosjektet er omtalt og prioritert gjennomført, nevnes:

- KVV/KS1 for transportsystemet på Jæren (godkjent av regjeringen i 2013)
- Fylkesdelplan/regionalplan for langsiktig byutvikling på Jæren
- Gjeldende kommuneplaner for Sandnes og Gjesdal kommuner

Kommunedelplan for prosjektet med tilhørende konsekvensutredning ble stadfestet av Kommunal- og moderniseringsdepartementet i 2015 og danner grunnlaget for reguleringsplanen for prosjektet. Dimensjonerende hastighet i kommunedelplanen var 90 km/t.

Status/Prosess

Oppstart av reguleringsplanarbeid for prosjektet i Sandnes og Gjesdal ble varslet i juni 2016. Reguleringsforslaget var ferdig utarbeidet vinteren 2017 og har vært ute til offentlig ettersyn. Planarbeidet er utført i nært samarbeid med de to direkte berørte kommunene og berørte sektoretater. I forbindelse med sluttarbeidet av reguleringsplanforslaget ble det gjennomført et nytt kostnadsoverslag som viser en betydelig høyere prosjektkostnad. Planene var klar til sluttbehandling og godkjenning i Sandnes og Gjesdal kommune, men det ble besluttet at sluttbehandling skulle utsettes for å justere planforslag med kostnadsreducerende tiltak.

Kostnader og usikkerhet

Fra kommunedelplanen (KDP) har prosjektet en prosjektkostnad på 3750 mill. 2018-kr. Prosjektkostnaden i KDP var beregnet med en usikkerhet på +/- 25%. Denne prosjektkostnaden er den som er lagt til grunn i Bypakken på Nord-Jæren (St. prp. 475 (2016–2017) og vedtatt av Stortinget i 2017) samt i det styringsmålet som Samferdselsdepartementet har fastlagt for prosjektet i forbindelse med NTP 2018–2029.

Statens vegvesen har i forbindelse med reguleringsforslaget utarbeidet et nytt kostnadsoverslag basert på et mer detaljert plangrunnlag og der usikkerheten er redusert til 10%. Dette overslaget viser en prosjektkostnad på 4 920 mill. 2018-kr +/- 10 %. Det nye overslaget ligger altså rundt 1 170 mrd.2018-kr over styringsmålet. Årsaken til dette skyldes at det er kommet nye standardkrav spesielt knyttet til tunneler, oppdaterte erfaringsdata knyttet til midlertidig trafikkavvikling under anleggsgjennomføring samt nye sentrale føringer på tilrettelegging for dimensjonerende hastighet på 110 km/t.

Med bakgrunn i dette er Statens vegvesen nå i gang med en prosess der vi søker å redusere prosjektkostnaden for å komme så langt som mulig ned mot styringsmålet fastlagt av departementet. Kommunene har vært involvert i prosessen og vår ambisjon er å få til kostnadsutt som er mulig å gjennomføre innenfor den reguleringsplanen som har vært på høring og som er klar for sluttbehandling i kommunene. Dette for å holde maksimal framdrift. Hvis vi ikke greier å redusere prosjektkostnaden i tråd med fastlagt styringsmål, må Samferdselsdepartementet ta stilling om det skal fastsettes et nytt styringsmål. Aktuelle kostnadsreducerende tiltak er forenklinger i kryss og konstruksjoner samt tilkoblingsløsning for traseen helt i sør. Vår foreløpige vurdering er at det er mulig å redusere kostnaden til 4 400 mill. 2018-kr. Dette betyr en kostnadsøkning på 650 mill.kr som utgjør 17%. Kostnadsoverslaget på kommunedelplan skulle vere innenfor +/- 25%.

Vurderte løsninger

Den godkjente kommunedelplanen gir rammene for det prosjektet Statens vegvesen har utarbeidet reguleringsplan for. Planen baserer seg på en nøktern standard basert på gjeldende vegnormaler. Den eneste endringen som er gjort, er helt sør ved Limavatnet/Bollestad der Statens vegvesen i samråd med kommunen og berørte etater har funnet fram til en betydelig kostnadsbesparende løsning ved å erstatte høgbrua over Limavatnet med fylling og ei kortere bru. Ved dette får en også håndtert noe av

masseoverskuddet fra den sørligste tunnelen, Risfjelltunnelen. Andre mer omfattende tiltak som er vurdert, er f. eks. å ta ut et av tunnellopene i den samme tunnelen men som etter en svært grundig gjennomgang av trafikkgrunnlaget viste seg å ikke være mulig. Et slikt grep ville også vært i strid med føringene fra Samferdselsdepartementet om gjennomgående 4-feltsveg. Å erstatte tunneler med daganlegg er også vurdert men forkastet grunnet betydelig negative konsekvenser for natur, landskap, ROS, kulturminner og nærmiljø. Foreløpige vurderinger er at behovet for et nytt styringsmål i høg grad er aktuelt.

Mulige mellomløsninger og kostnadsreducerende tiltak

En annen løsning som er vurdert er å dele prosjektet opp i flere utbyggingsfaser., der kostnaden med første utbyggingstrinn vil være innenfor styringsmålet.

Utsetting av det ene tunnellopet i Risfjelltunnelen. Tiltaket er forkastet grunnet at en allerede i åpningsåret vil ha en trafikk tilnærmet kravet for 2 tunnellop.

Videre kunne en sett for seg å første bygge prosjektet fram til krysset på Figgjo og så videre sørover i en seinere utbyggingsetappe. En slik etappevis utbygging er forkastet fordi en med en slik løsning fremdeles ville sitte igjen med de miljø-, framkommelighets- og trafikksikkerhetsproblemene som dagens E39 gjennom Ålgård representerer og en ville ikke oppfylle vesentlige prosjektmål. En slik oppdeling ville også samlet sett fordyre prosjektet.

Vurdering av fravik fra vegnormal

I reguleringsforslaget har en med noen få unntak nøye fulgt kravene i gjeldende vegnormaler. I nord er det gjort et fravik i forhold til geometrikravene mellom Bogafjell og Hove for å kunne benytte den vegen som ligger der i dag som en del av ny 4-feltsveg og for å unngå nye, store inngrep i omgivelsene samt å bruke dagens kryss ved Bogafjell best mulig.

Mulige løsninger for finansiering av kostnadsøkninger

Det mest sannsynlige er at vi må tilbake til Samferdselsdepartementet og be om nytt styringsmål. Den økte kostnaden må så håndteres innenfor porteføljestyringen i den vedtatte bompengepakken for Nord-Jæren.

Jærlinjens mulige konsekvenser for E39 Hove-Ålgård

Utgår etter anbefaling om indre trase.