



Statens vegvesen

Notat

Til:
Fra:
Kopi til:

Saksbehandler:
Tlf saksbeh.
Vår dato:

Auglendstunnelen – beredskapsfelt

Bakgrunn

I forbindelse med sprenging av tunnel til Sykkelstamvegen gjennom Auglendshøyden, må også hvelvet i sørgående løp i Auglendstunnelen skiftes ut. Dette skyldes dårlig teknisk tilstand på hvelvet. Når arbeidet med å ta ned hvelvet i sørgående løp og sikre fjellet pågår, må all trafikk legges inn i nordgående løp. Dette vil gi lange køer og må gjøres i sommerferien 2020 for at arbeidene skal være ferdige til planlagt byggestart på bussvegen på fv. 44 gjennom Jåttåvågen og kollektivtrase fra Jåttå til Ullandhaug. Dette for å unngå trafikkrestriksjoner både på E39, fv. 44 og Diagonalen samtidig.

I forberedelsene til vedlikeholdsarbeidet med utskifting av hvelvet i Auglendstunnelen, er det sett på muligheten for å utvide tunnelen med et ekstra felt.

I utgangspunktet ble dette gjort på grunn av at Bymiljøpakken hadde prosjektet E39 Kollektivfelt Schancheholen – Solasplitten i sin portefølje. Dette prosjektet innebar behov for et kollektivfelt, og tanken var da å koordinere dette med vedlikeholdet av Auglendstunnelen siden det er tilnærmet umulig å gjøre dette arbeidet senere.

Behov

Auglendshøyden er det punktet på vegnettet på Nord-Jæren med høyest trafikk (ÅDT = gjennomsnittlig antall kjøretøy pr døgn). Dagens trafikk tall på 60 000 ÅDT er maksimal kapasitet til dagens vegsystem. Når Eiganes- og Hundvågtunnelen åpner, vil trafikk tallet øke ytterligere noe som vil forverre køsituasjonen i rushtrafikken betydelig. 15 år frem i tid antas ÅDT å ligge rundt 70 000 ved Auglendshøyden.

Det er likevel slik at etter dagens regelverk for bygging av ny veg, vil ikke dette utløse krav om endring av tunnelen i form av tilrettelegging for økt kapasitet.

Som avbøtende tiltak for økt trafikk er det planlagt tilfartskontroll på E39 fra Tasta til Bogafjell i Sandnes. Dette tiltaket vil generelt gi en bedre flyt av trafikken på E39, men i rushtiden og ved ulykker må man fremdeles påregne kø på E39 som i dag.

Sørgående felt på E39 vil bli hovedatkomst til det nye sykehuset fra nord, men også for de andre utrykningsetatene er det viktig med god fremkommelighet. Frem til Auglendstunnelen vurderer sykehuset fremkommeligheten for utrykningskjøretøy som tilfredsstillende, da det

er mulig å kjøre ut på vegskulder for å gi plass til utrykningskjøretøy. I Auglendstunnelen er dette ikke mulig, og man kan risikere at utrykningskjøretøy blir stående i kø.

Risikoreduserende tiltak er ikke vurdert som nødvendig av det nye sykehuset i forbindelse med reguleringsprosessen av SUS2023, men dette kan skyldes at man forutsatte etablering av kollektivfelt på E39. Utover dette har sykehuset forutsatt at den planlagte kollektivtraseen fra Jåttå til Ullandhaug skal benyttes som omkjøring ved behov.

Tiltak

I anbudet for vedlikehold av Auglendstunnelen er det lagt inn opsjon på utstrossing av et beredskapsfelt. Ved å utvide tunnelen med et beredskapsfelt, vil utrykningskjøretøy kunne komme seg forbi køen inne i tunnelen og med det korte ned utrykningstiden.

Det er kun nå i forbindelse med sprenging av tunnel til Sykkelstamveg og vedlikehold av Auglendstunnelen at det vil være aktuelt å gjennomføre dette tiltaket. Å sprengte ut ekstra bredde senere vil være tilnærmet umulig når sykkelstamveg er på plass, siden fjellet er svært dårlig. I tillegg er trafikkavviklingen på E39 under anleggsarbeid svært krevende og gir svært store negative konsekvenser for fremkommeligheten på vegnettet. Det er derfor ikke aktuelt å stenge E39 i en tilsvarende periode i overskuelig fremtid. I 2021/22 vil det være anleggsarbeid på bussvegen gjennom Jåttåvågen og Diagonalen/Hinnakrysset og i 2023 åpner nytt sykehus.

Bruk av sykkelstamveg

Koordinering med bygging av sykkelstamvegen gjør det mulig å bruke sykkelstamvegen som omkjøringsveg i anleggsperioden. Der er derimot ikke anbefalt at dette blir en permanent løsning for eksempel for utrykningskjøretøy. I motsetning til under anleggsperioden, vil fartsgrensen være 90 km/t, noe som setter krav til blant annet lengde på avkjøringsrampe, barriere mot syklist og hull i støyveggen som er planlagt mellom sykkelstamvegen og motorvegen.

Om det derimot ved en senere anledning blir behov for omkjøring over en lengre periode, så kan det tilrettelegges for en slik bruk, men da med redusert fartsgrense.

Finansiering

Anbudspriser som er innhentet:

1. Utskifting av hvelv med dagens profil: 44 mill kr inkl mva
2. Utvidelse av tunnelen (strosse ut og nytt hvelv): + 14 mill kr inkl mva
3. Utskifting av portaler: + 24 mill kr inkl mva

Statens vegvesen har per i dag kun midler til nødvendig vedlikehold av tunnelen i 2020, dvs alternativ 1. Det er arbeides nå med å se på mulighetene for også å finansiere alternativ 2 og 3 innenfor våre budsjett, men uten at dette per dags dato er avklart. Det er alternativ 2 som er viktigst å få utført i sammenheng med utskifting av hvelv, da det ikke kan tas igjen på et

senere tidspunkt. Alternativ 3 Utskifting av portaler kan utføres på et senere tidspunkt, selv om dette vil medføre relativt store ekstra kostnader i form av trafikkavvikling. Slik vi vurderer situasjonen, vil det å utføre alternativ 2 og/eller 3 ved et senere tidspunkt medføre en tilleggskostnad på 15–30 % av byggekostnaden

Selv om dagens tunnel med to felt er tilfredsstillende i henhold til de krav som er satt til denne typen anlegg, ser vi at et ekstra felt vil være av betydning for utrykningskjøretøy. Når også sykehuset og de øvrige utrykningsetatene uttrykker behov for et ekstra felt (se vedlegg 1 og 2), prøver vi å imøtekomme dette. Likevel er det altså ikke sikkert at vi vil klare å finne midler innenfor våre budsjett.

Bymiljøpakken er derimot i en situasjon hvor styringsgruppen har mulighet til å sette av midler til dette tiltaket over programområde Gange-, miljø og trafikksikkerhetstiltak i forbindelse med revidert budsjett for 2020 og/eller Handlingsprogrammet 2021–2024. Statens vegvesen legger derfor frem saken for styringsgruppen slik at tiltaket kan vurderes. Alternativet, å ikke legge dette frem, ville medført at vi ikke ga Bymiljøpakken mulighet til å behandle saken.

Konklusjon

Selv om kollektivfeltet er ute av porteføljen, vurderes det likevel som fornuftig å utvide Auglendshøyden for å sikre framkommelighet for utrykningskjøretøy, men også for å sikre muligheten for eventuelle fremtidige andre behov. Det vil ikke være mulig å gjøre dette senere hvis det i fremtiden viser seg at det blir behov for noe som krever mer plass, det være seg beredskapsfelt, kollektivfelt eller annet.

Styringsgruppen i Bymiljøpakken bes derfor vurdere om det er aktuelt å benytte midler på programområdet Gange-, miljø og trafikksikkerhetstiltak for å sikre et utrykningsfelt i sørgående løp i det tilfelle at Statens vegvesen ikke finner rom innenfor egne budsjett.

Dette beløpet vil være på 14 eller 38 mill kroner, hhv alternativ 2 og 3.

Figur 1 Kartet viser Auglendstunnelen i forhold til nytt sykehus på Ullandhaug



