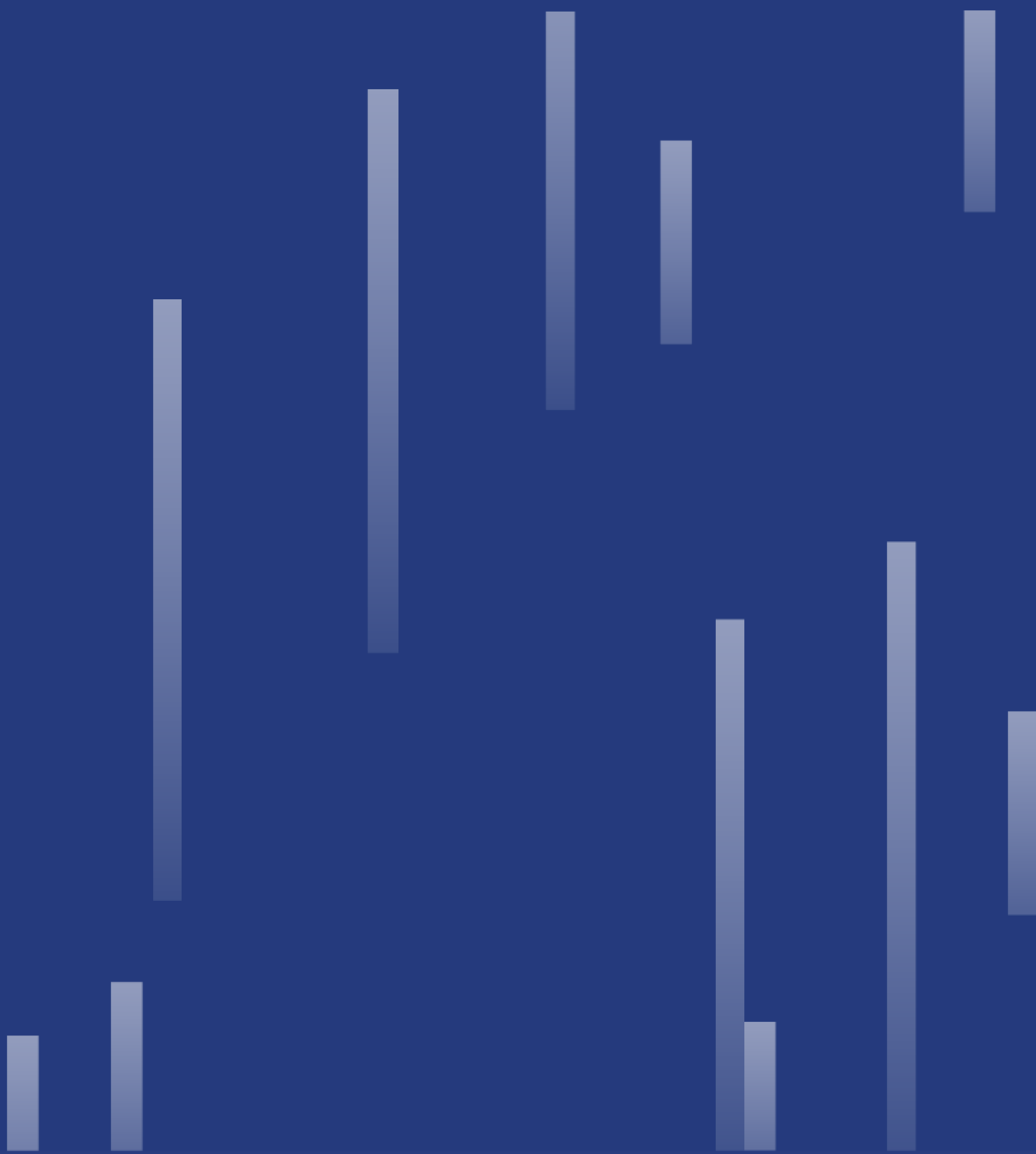




# Vedlegg 7

Overordnet gjennomgang av plangrunnlaget for Transportkorridor vest



# 1 Innhold

<b>1</b>	<b>Innledning</b>	<b>2</b>
<b>2</b>	<b>Regionalplan for transportkorridor Vest</b>	<b>3</b>
<b>3</b>	<b>Forprosjekt til reguleringsplanene</b>	<b>6</b>
<b>4</b>	<b>Reguleringsplan for Transportkorridor Vest (Fylkesvegdelene)</b>	<b>7</b>
<b>5</b>	<b>Reguleringsplan for Transportkorridor Vest (Riksvegdelene)</b>	<b>9</b>
5.1	Gjennomførte delstrekninger .....	9
5.2	Regulert løsning for rv. 509 – Sør-Tjora – Sundekrossen.....	9
5.3	Status og endringer for Transportkorridor Vest riksvegdelene .....	10
5.4	Hafrsfjord bru .....	10
<b>6</b>	<b>E39 Smiene – Harestad</b>	<b>12</b>
<b>7</b>	<b>Oppsummering av endringer</b>	<b>13</b>

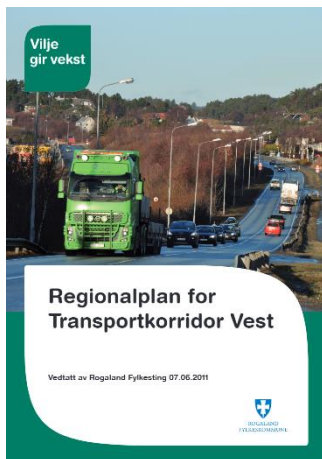
# 1 Innledning

I forbindelse med Rogaland fylkeskommune sin utredning om Transportkorridor vest er plangrunnlaget gjennomgått. I dette vedlegget gis en overordnet oversikt over hvordan prosjektet har utviklet seg siden planarbeidet ble igangsatt. Dette innebærer en gjennomgang av følgende:

- Regionalplan for Transportkorridor vest (2011)
- Forprosjekt til reguleringsplan utarbeidet av Statens vegvesen (2016)
- Reguleringsplan for Transportkorridor vest (fylkesvegdelene) (2019)
- Reguleringsplan for Transportkorridor vest (riksvegdelene)
- Reguleringsplan for E39 Smiene – Harestad

## 2 Regionalplan for transportkorridor Vest

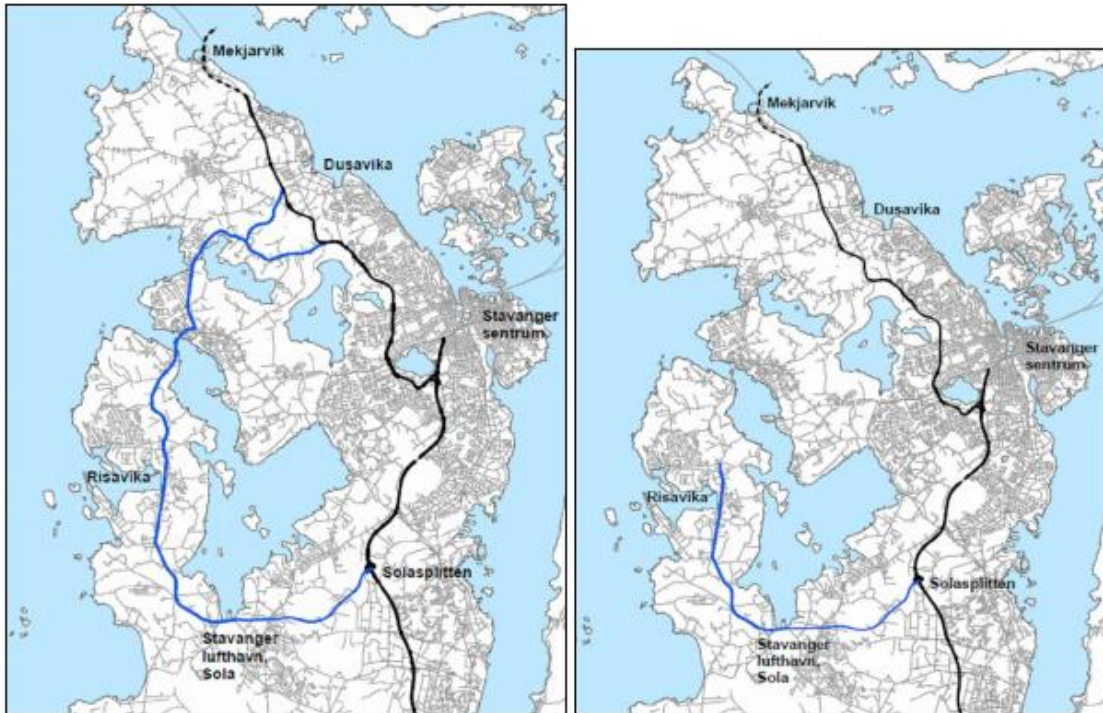
Regionalplan for transportkorridor Vest ble vedtatt av Rogaland fylkesting 07.06.2011. Planen fastsetter retningslinjer for utviklingen av rv. 509 og 409 på strekningen mellom Sømmevågen i sør og E39 i nord.



Behovet for god tilknytning til terminaler/knutepunkter og det øvrige transportsystemet var en vesentlig del av bakgrunnen for regionalplanen. Formålet med regionalplanen var å trekke opp hovedretningslinjer for et miljøvennlig og helhetlig transportkonsept i et langsiktig perspektiv, som muliggjør trinnvis og fleksibel utvikling og tilrettelegging av transportkorridoren. Planen understøtter regionens satsing på et nasjonalt logistikk-knutepunkt i Risavika, samt legger til rette for effektiv godstransport mellom knutepunkter og næringsområder, sikrer god framkommelighet for kollektivtrafikk og bidrar til en dreining i reisemiddelfordelingen mot kollektivtrafikk og gang- og sykkeltrafikk.

Det ble utredet to løsninger i planen, en omtalt som *Sørkorridor* og en som *Nord- og Sørkorridor*.

- **Sørkorridoren** gir en løsning der godstrafikken sikres tilknytning til E39 via Sømmevågen og Solasplitten og at dette gjennomføres i kombinasjon med tiltak som begrenser godstrafikkens tilknytning til E39 via den nordre del av Transportkorridoren.
- **Nord- og sørkorridor** gir en løsning der godstrafikken langs transportkorridoren sikres fullverdig tilknytning til E39 både nordover til Randaberg og sørover via Solasplitten til E39.



Figur 1 Kartutsnitt som viser alternativene Nord- og Sørkorridor (venstre) og Sørkorridor (høyre), hentet fra Regionalplanen (2011)

I regionalplanen ble det påpekt at både reisetid og reiseavstand er faktorer som trafikantene vektlegger i valg av reiserute. Selv om reisetiden kan være mindre via en lengre vegrute, vil mange velge den vegen som er kortest i avstand - særlig når dette er kombinert med en følelse av «å kjøre i riktig retning».

Etter en beregning av reiseavstander og reisetider mellom Risavika/Tananger og Stavanger sentrum, Dusavika og Mekjarvik ble det utledet at både tidsbruk og avstand tilsa at nord-tangenten ofte ville være det foretrukne alternativet. Det ble vurdert at en strategi med å lede tungtrafikken fra Risavika via Solaplitten, i stedet for via fv. 409, ville gi ulemper for trafikken. Strategien med en nord- og sørkorridor, der det sikres fullverdig tilknytning til E39 både nordover til Randaberg og sørover via Solasplitten ble derfor anbefalt.

For fv. 409 ble det lagt fram to alternative forbindelser til E39: Oppgradering av eksisterende Kverneviks-veg til E39 Tastatorget (Gabbaskrysset) eller ny diagonal til E39 mellom Goa og Finnestad. Basert på konsekvensanalysen for disse to strekningene ble sistnevnte trase, ny diagonal, anbefalt.



Figur 2: Regionalplankartet fra Regionalplan for Transportkorridor Vest, 2011.

Følgende prinsipper for biltrafikken ble anbefalt:

- Strekningene Sømmevågen – Risavika/Kontinentalveien og Tananger Ring Sør – Kverntorget: Fire kjørefelt hvorav to felt forbeholdes sambruk mellom kollektiv- og godstrafikk (tungtrafikkfelt)
- Strekningen Risavika/Kontinentalveien – Tananger Ring Sør: Fire kjørefelt, inkludert hvorav to tungtrafikkfelt
- Strekningen Kverntorget – E39: To kjørefelt

På trase med firefeltsveg ble det anbefalt gjennomgående gang- og sykkelvei samt eventuell sykkelvei for transportsyklister. For strekningen Kverntorget – E39 ble gang- og sykkelvei anbefalt.

## 3 Forprosjekt til reguleringsplanene

Statens vegvesen utarbeidet videre et forprosjekt for fylkesvegdelene, datert 30.09.2016. I dette omtales nå Bussveien, som ny premissgiver for TKV. Dette er også omtalt i et eget prinsippnotat som ble behandlet politisk høsten 2015 (FT-sak 98/15). Fylkeskommunen og de berørte kommunene ga da tilslutning til følgende prioritering av trafikantgrupper:

1) kollektivtrafikk 2) gående og syklende, inkludert transportsyklister 3) næringstransport 4) personbiltrafikk.

Bussveiens linje A og B planlegges å trafikkere rv. 509 Revheimsvegen og/eller fv. 409 Kvernevikvegen innenfor planområdet. Forutsigbar framkommelighet som er minimalt påvirket av annen trafikk er en viktig faktor, i tillegg stilles det krav til kjørekomfort for passasjerene. Dette får konsekvenser for muligheten til å etablere sambruksfelt for kollektiv og tungtrafikk, slik regionalplanen forutsetter. Sambruksfelt innebærer at det må etableres busslommer og ikke kantstopp, fordi kantstopp ikke er forenelig med Bussveiens krav til framkommelighet (BRT-standard). Dermed planlegges det ikke lenger for at tungtrafikk nord for Sundekrossen skal bruke samme kjørefelt som kollektivtransporten.

Av hensyn til Bussveien ble det videre anbefalt midtstilte kollektivfelt på strekningen Sundekrossen - fv. 445 Kvernevik Ring (nord). Det ble også lagt inn signalregulerte rundkjøringer for å unngå at bussene må vike for sirkulerende trafikk i rundkjøringene. Dette er også en faktor som gjør at sambruksfelt ikke er aktuelt, siden vanlig tungtrafikk ikke kan anrope signalanleggene i rundkjøringen slik bussene kan.

I forprosjektet er også behovet for tungtrafikkfelt videre nord for Bussveien vurdert. For fv. 409 Kvernevikvegen kunne det være aktuelt å gjeninnføre tungtrafikkfelt/tungtrafikkfeltet nord for krysset med fv. 445 Kvernevik Ring (nord), men i forprosjektet ble det vurdert at godsstrømmen fra Risavika og nordover håndteres tilfredsstillende og trafikksikkert i blandet trafikk fra fv. 445 Kvernevik Ring (sør) via Sundekrossen og nordover mot Finnestad.



## 4 Reguleringsplan for Transportkorridor Vest (Fylkesvegdelene)

Reguleringsplan for Transportkorridor Vest ble vedtatt 24.10.2019. Formålet med planen var å legge til rette for en fullverdig transportløsning. Det skal legges til rette for økt framkommelighet for kollektivtrafikk mellom Sundekrossen og Kvernevik Ring (nord). En forutsetning i planarbeidet er at busstrafikken skal trafikkere strekningen uten forsinkelse. Det planlegges for god framkommelighet for myke trafikanter, hvor separate løsninger for gående og syklende legges til grunn for hovedtraséene.

I reguleringsplanen er også vegstandardene og fartsgrensene endret, se utklipp merket figur 3 under. Planlagt hastighet er nå fra 40 km/t – 60 km/t.

### Standardvalg

Planforslaget legger opp til følgende standard for de ulike delstrekningene:

Delstrekning/parsell	Dim.klasse	Antall felt	Totalbredde	Fartsgrense
Parsell 1: Rv. 509 Revheimsveien fra Hafrsfjord bru til Tasabekken	H6	6	35-45 meter	50 km/t
Parsell 2: Fv. 409 Kvernevikveien fra Sundekrossen til fv. 445 Kvernevik Ring	H6	4	33,5/27,75 meter	40 km/t
Parsell 3 og 4: Fv. 409 Kvernevikveien fra fv. 445 Kvernevik Ring til fv. 480 Randabergveien	H1	2	17,0 meter	60 km/t

Figur 3 Tabell med standardvalg fra reguleringsplanen, 24.10.2019

Sambruk mellom kollektivtransport og tungbiler innebærer at det ut fra trafiksikkerhetshensyn, og for at tungtrafikken ikke skal hindres av busser ved holdeplassene, må etableres busslommer og ikke kantstopp.

Overgangen fra tungtrafikkfelt (vedtatt løsning i rv. 509 TKV) til rene bussfelt ble anbefalt tatt ved krysset Revheimsveien/Kvernevik Ring (sør). Tungtrafikkfeltet vil da oppheves fra dette krysset blant annet for å oppnå tilfredsstillende trafikkavvikling for buss i området fra Hafrsfjord bru fram til Sundekrossen.

Som omtalt i forprosjektet til Statens vegvesen ble det vurdert å anlegge tungtrafikkfelt nord for krysset med Kvernevik Ring (nord). I planarbeidet ble det besluttet å ikke regulere dette. Denne avgjørelsen er basert på analyser av godsstrømmer innenfor planområdet for TKV som viser at den viktigste retningen for nærings- og godstransport går fra Risavika og sørover mot E39. Videre er hovedgrepet på



strekningen Sundekrossen til Kvernevik Ring (nord) med på å frigjøre kapasitet på vegnettet gjennom økt utnytting av kollektiv-, sykkel- og ganginfrastruktur. Den frigitte kapasiteten er tenkt for næringstransport.

# 5 Reguleringsplan for Transportkorridor Vest (Riksvegdelene)

Riksvegdelene av Transportkorridor Vest består av flere reguleringsplaner, der noe er bygd, noe er nært byggestart og noe ligger stille i påvente av kostnadsreducerende arbeider.

## 5.1 Gjennomførte delstrekninger

Første utbygging av TKV Riksvegdelene var rv. 509 Sømmevågen vest – Flyplassveien. Dette strekket ble bygget i 2014 og åpnet sommeren 2016 og knytter TKV til Solasplitten og videre til E39.

Neste utbygging av TKV Sør var rv. 509 Sømmebakken – Sola skole, med fire-feltsveg og tosidig sykkelveg med fortau åpnet i 2018.

## 5.2 Regulert løsning for rv. 509 – Sør-Tjora – Sundekrossen

I henhold til planbeskrivelsen for rv. 509 Sør Tjora – Sundekrossen (Norconsult 2016) er strekningen planlagt med to gjennomgående kjørefelt for personbiler og to nye kjørefelt for kollektivtrafikk og tungtrafikk. For å sikre kapasitet i kryssområdene er det i planen lagt opp til planskilte kryss ved Kontinentalvegen og i Hagakrossen, og rundkjøringer på øvrige deler av strekningen. Planen legger videre opp til en vesentlig forbedring av sikkerhet og framkommelighet for gående og syklende, med tosidig gang- og sykkelvei frem til Risavika havn, ved Kontinentalvegen og videre til Hagakrossen og nordover til Hafrsfjordbru og Sundekrossen. Følgende standard og fartsgrense er lagt til grunn:

Parsell	Antall felt	Bredde	Fartsgrense
Sør-Tjora – Kontinentalvegen	4	20,0 meter	60 km/t (80 km/t ved ev. ombygd veg)
Kontinentalvegen – Sundekrossen	4	17,5 meter	60 km/t

Figur 4 Tabell med oversikt over planlagt hastighet, fra reguleringsplanen for rv. 509 Transportkorridor Vest

Den foreslåtte vegstandardene i reguleringsplanen avviker noe fra føringene i regionalplanen for Transportkorridor vest, der det var sagt at vegen skal planlegges med fartsgrense 80 km/t, og redusert til 60 km/t i kryssene. I praksis ble det planlagt for 60 km/t fra Kontinentalveien-krysset og nordover.

### 5.3 Status og endringer for Transportkorridor Vest riksvegdelene

Gjennom planarbeidet er TKV riksvegdelene delt inn i følgende fire parseller:

- Parsell 1: Sør-Tjora til Kontinentalvegen
- Parsell 2: Kontinentalvegen til Hagakrossen
- Parsell 3: Hagakrossen til Jåsund
- Parsell 4: Jåsund til Sundekrossen

Den første parsellen som klargjøres for byggestart er Sør-Tjora-Kontinentalveien. Videre har styringsgruppen bedt Statens vegvesen gå i gang med strekningen Kontinentalveien – Hagakrossen, som vil sikre at hele Risavikhavn har en effektiv kobling til hovedvegnettet, E39. Dette er også siste delstrekning som inngår i det som omtales som TKV Sør. Strekningen videre nord, altså rv. 509 Hagakrossen – Sundekrossen står per i dag på vent, i påvente av arbeid med kostnadsreduksjon og anbefalinger i denne utredningen.

For parsell 1, Sør-Tjora til Kontinentalvegen er det utarbeidet et endret planforslag for Kontinentalvegkrysset for å legge rette for en rimeligere kryssløsningen. Hovedmålet er fremdeles å gi bedre kapasitet og framkommelighet for næringstrafikk og kollektivtrafikk, men endringen innebærer at det planlagte toplanskrysset blir erstattet med en ettplans rundkjøring med en ytre diameter på 70 meter og fire felt til og fra Kontinentalvegen. (Dagens rundkjøring har en diameter på 40 meter.) Løsningen vil gi en noe lavere trafikkavviklingen i morgen- og ettermiddagsrushet. Planendringen er sendt på høring og offentlig ettersyn og vil bli sluttbehandlet i juni 2021.

SVV arbeider videre med omregulering av strekningen mellom Urda bru og Hagakrossen. I Hagakrossen legges det også opp til å erstatte det opprinnelige planlagte toplanskrysset med en kapasitetssterk, men rimeligere rundkjøring. Planforslaget er klart til å sendes på høring.

### 5.4 Hafrsfjord bru

Hafrsfjord bru er et viktig enkeltelement i reguleringsplanen for riksvegdelene av Transportkorridor Vest. Dagens bru ble bygget i 1967 og er en bjelkebruk med bæresystem av forspente NIB bjelker. Den består av to kjørefelt og en gang- og sykkelveg på vestsiden av brua. I henhold til vedtatt reguleringsplanen skal dagens bru erstattes med en ny 4-feltsbru med sykkelveg med fortau på begge sider. Brua inngår i den delen av TKV hvor Statens vegvesen er byggherre. Statens vegvesen jobber med kostnadsreducerende tiltak på TKV og at brua er et av elementene som ses på.

Det ble gjort et større vedlikehold på Hafrsfjord bru i 2000. Armeringskorrosjon på de forspente NIB bjelkene var hovedproblemet. Skadene på bjelkene ble utbedret og det ble montert inn ekstern forsterkning i alle bruspenne. Dette skulle kompensere for kommende skader. Forventet varighet på tiltakene som ble gjort som del av vedlikeholdet var 20 – 30 år. I forbindelse med vedlikeholdet ble også de opprinnelige fortauene fjernet, og det ble etablert en ny midlertidig smal GS veg på bruens vestside. Det er nå mer enn 20 år siden arbeidet ble gjennomført og det er behov for å planlegge for utskifting av forsterkning og ny betongrehabilitering. Det er forventet at et

større vedlikehold må settes i gang innen 6 - -10 år. I mellomtiden må det gjøres mindre tiltak for å opprettholde trafikksikkerhet og bæreevne. En utfordring er at det ikke finnes gode metoder for å vedlikeholde denne typen bruer, og at det er usikkert hvor raskt skadene vil utvikle seg. Statens vegvesen peker derfor på at tilstand og restlevetid for brua er usikker, at brua har omfattende armeringskorrosjon og at større vedlikehold vil være nødvendig – hvis det ikke innen de nærmeste årene ikke besluttes å bygge ny bru.

Samtidig er det slik at dagens bru i hht SVV håndbok N400 ikke vil kunne tas med inn i et nytt veganlegg. Dette er fordi Hafrsfjord bru ikke er bygd for høy nok trafikklast og fordi eksisterende bruer som skal inn i nye veganlegg skal oppgraderes slik at trafikksikkerheten blir tilsvarende som på andre deler av anlegget; forfall innhentes ved at skader og mangler utbedres slik at minst 20 års funksjon sikres med et for brutypen normalt nivå på drift og vedlikehold. På grunn av skadetypen som er på Hafrsfjord bru mener Statens vegvesen at det er lite trolig at et eventuelt fravik blir innvilget. Det nevnes også at Håndbok N400 er under revisjon, og at høringsutkastet tyder på at kravene til eksisterende bruer skjerpes.

Ny Hafrsfjord bru er regulert som en buebru, men for å redusere kostnader har Statens vegvesen i et forprosjekt og forslag til reguleringsplan vist en enklere løsning for ny Hafrsfjord bru. Denne er mer lik dagens bru og beholder samme seilingstversnitt, men med to parallelle bruer og fire felt.

Notat fra Statens vegvesen angående tilstanden på Hafrsfjord bru er lagt ved denne utredningen (vedlegg 4).

## 6 E39 Smiene – Harestad

Prosjektet E39 Smiene – Harestad er oppgradering av E39 til 4-feltsmoter veg mellom Smiene på Tasta i Stavanger kommune og Harestadkrysset i Randaberg kommune. Prosjektet skal koble seg til E39 Rogfast i nord. Selv om E39 Smiene – Harestad ikke er en del av Transportkorridor vest, er prosjektet av stor betydning for både sør- og nord-tangenten.

For TKV Sør vil E39 Smiene – Harestad bidra bedre flyt på E39 på nordsiden av Eiganestunnelen. Dette området oppleves i dag som en flaskehals. Prosjektet vil samtidig redusere muligheten for å koble seg på E39 fra fv. 409/4560. I nytt kryss ved Tastatorget blir det ikke kobling til nordgående kjøretretning på framtidig E39, og kjørende som kommer fra fv. 409/4560 vil derfor måtte benytte lokalvegnettet dersom de skal nordover. Eksisterende E39 er planlagt som en tilførselsveg for boligene, og vil ikke ha påkobling til E39 ved Finnestad. Det vil si at uten ny diagonal mellom Håland og Finnestad, vil framtidig situasjon på E39 innebære en forverring for næringstransport som kjører nord-tangenten fra Risavika. Dette er omtalt i kap. 5 og i trafikkrapporten fra Norconsult (vedlagt). Det er ikke aktuelt å etablere et fullverdig kryss (med påkobling fra både sør og nord) på grunn av avstanden mellom kryssene på strekningen mellom Eiganestunnelen og Finnestadkrysset.

Det er utarbeidet reguleringsplan for E39 Smiene – Harestad, men denne er ikke vedtatt. Statens vegvesen er prosjekteier og arbeider blant annet med kostnadsreduserende tiltak. En mulighet som vurderes er å ta ut hele Tastakrysset. Dette vil i så fall innebære at eksisterende E39 vil opprettholdes som i dag, noe som gjør at trafikken enkelt kan ledes til fremtidens toplanskryss på Finnestad

## 7 Oppsummering av endringer

Transportkorridor Vest har gjennomgått store endringer siden regionalplanen ble vedtatt i 2011. Selv om formålet den gang handlet om et miljøvennlig og helhetlig transportkonsept, var effektiv godstransport mellom knutepunkter og næringsområder et sentralt delmål og en vesentlig del av bakteppet for planen. I regionalplanen ble lagt opp til en generell heving av vegstandarden og utbedring av kryss, og etablering av sambruksfelt for kollektiv- og tungtransport i begge retninger på strekningen Sømmevågen - Kverntorget.

Som det går fram i kap. 3.1, ble det i arbeidet med regionalplanen gjennomført vurdering av hvorvidt en skulle ha en tilknytning til E39 både nord- og sør fra Risavika, eller om det kunne være tilstrekkelig med en sørkorridor, kombinert med restriktive tiltak for tungtrafikken på traseen nord. Det ble anbefalt å videreutvikle transportkorridoren både sørover og nordover. Det videre planarbeidet viser imidlertid at endrede premisser gjør at konklusjonen fra 2011 bør drøftes på nytt. På bakgrunn av dette er nødvendig å gjøre nye vurderinger basert på dagens planer og informasjon, sett opp mot den økonomiske situasjonen i Bymiljøpakken.

Særlig Bussveien og nullvekstmålet er i denne sammenhengen viktig. Da Bussveien i forprosjektet til reguleringsplanene ble introdusert som en premisleverandør, utgikk sambruksfelt for tungtrafikk og kollektivtransport på deler hvor TKV var fellesstrekning med Bussveien. Vegstandard og fartsgrense ble også endret, fra 60 – 80 km/t i regionalplanen til 40 – 60 km/t i reguleringsplanene, jmfør figur 4. Disse endringene i transportkonseptet var på høring i Stavanger og Randaberg kommuner og ble vedtatt i Fylkestinget i 2015 (FT-sak 98/15). Nord for Hafrsfjord bru ble det ikke anbefalt tungtrafikkfelt. Dette fordi trafikkgrunnlaget (antall tunge kjøretøy) ikke ble ansett som stort nok, og fordi det ble antatt at økt utnyttning av kollektiv-, sykkel og ganginfrastruktur, som følge av nullvekstmålet, vil frigi kapasitet for næringstransporten.

For nord-tangenten innebærer disse endringene at dagens planer gir et noe dårligere tilbud til næringstransporten enn det som lå til grunn i regionalplanen, både når det gjelder fartsgrense, tungtrafikkfelt og kjørekomfort. Samtidig vurderes det at mål om nullvekst i personbiltransport gir tilstrekkelig kapasitet for næringstransport.

Som omtalt har E39 Smiene – Harestad tidligere lagt til grunn at TKV kobles til E39 via ny diagonal ved Finnestad krysset. Dagens kryssløsning/tilkobling til E39 ved Tastakrysset vil, ihht foreliggende planer, delvis utgå ved realiseringen ved E39 Smiene – Harestad.

## Rogaland fylkeskommune

Postboks 130 sentrum

4001 Stavanger

### Besøksadresse

Arkitekt Eckhoffs gate 1

4010 Stavanger

### Telefon

51 51 66 00

### E-post

[firmapost@rogfk.no](mailto:firmapost@rogfk.no)

[www.rogfk.no](http://www.rogfk.no)