

Dato: 20.01.2022

Sted: Stavanger

Saksbehandler:

Ingrid Time

Kostnadsbesparelse på Transportkorridor vest

Bakgrunn

Rogaland fylkeskommune la i juni 2021 fram en utredning om Transportkorridor vest for styringsgruppen i Bymiljøpakken. Mandatet som lå til grunn for utredningsarbeidet var å vurdere «effekter ved å prioritere ferdigstilling av Transportkorridor vest Søndre transé (rv. 509) og ta nordre trase i Randaberg (fv. 409) helt eller delvis ut av prosjektet (fv. 409)».

Utredningen tok inn over seg kompleksiteten i Transportkorridor vest fra Risavika og nordover til E39 Finnestad, som totalt sett inneholder delstrekninger på både riks- og fylkesvegnettet, med og uten Bussvei, og i utredningen ble det lagt fram en faglig anbefaling om reduserte investeringer på flere delstrekninger. I utredningen anbefales det at fylkesvegdelen av Transportkorridor Vest (fv. 409) ikke bygges ut slik den er regulert. Det anbefales at ny diagonal mellom Håland og Finnestad tas ut av prosjektet og at forbindelsen fra Kvernevikvegen for tunge kjøretøy bør sikres ved at eksisterende E39 beholdes som parallellvei mellom Tastakrysset (Gabbas) og Finnestad etter at Smiene – Harestad er bygget. Bakgrunnen for anbefalingen var flerdelt og bygger på blant annet:

- Utredningsarbeidet viste at om lag 70 prosent av tungbiltransporten til og fra Risavika er knyttet til områdene sør for havnen. Andelen har holdt seg stabil de siste ti årene. Det innebærer at den planlagte utbedringen av strekningen Sør-Tjora – Hagakrossen vil gi en betydelig bedring, og ivareta det viktigste nedslagsfeltet til havnen på en god måte. I tillegg til TKV -Sør, har Solasplitten og Eiganestunnelen bidratt til bedre tilknytning til Risavika havn også for trafikken til og fra nordfylket.
- Trafikkberegninger viser at ny diagonal i svært liten grad vil avlaste hovedvegnettet (E39)

- Reisetidsvurderinger viser at diagonalen vil gi en effekt på reisetiden, men at tidsbesparelsen er liten (utenom rushtiden).
- På den nordre delen av TKV, dvs fra og med Sundekrossen og nordover til E39 er det i dagens planer ikke lagt opp til særskilte tiltak for tungtrafikken. På strekningen gjennom Kvernevik/Nore Sunde er det i hht. prinsippvedtak fra 2015 lagt opp til at Bussveien er premissgiver på strekningen Sundekrossen – Kvernevik ring nord. På grunn av midtstilt løsning for Bussveien vil ikke tungtrafikken kunne kjøre sammen med bussene, og næringstransport vil da måtte kjøre i blandet trafikk. Fartsgrensen vil være 40 km/t i timen og det er planlagt flere kryssinger i plan for myke trafikanter. Dette er forhold som bidrar til at nordlig rute fra Risavika blir mindre attraktiv for næringstransport enn det som ble lagt til grunn da idéen om TKV først ble lagt fram. Fra Kvernevik ring nord er det planlagt to kjørefelt både på Kvernevikvegen og på ny diagonal.
- I driftsfasen er det forventet at utslippene vil bli noe lavere ved en fullt utbygd TKV, men utslipp knyttet til byggefasen gjør at det vil ta 25 til 30 år før besparelsen i driftsfasen tar igjen utslippene fra utbyggingen.
- Arealregnskap fra reguleringsplanen viser at totalt 53,7 dekar fulldyrka mark vil bli permanent berørt ved realiseringen av TKV.
- Det er en reell målkonflikt mellom utbygging av TKV og mål om nullvekst i personbiltrafikken. Andelen personbiltrafikk på TKV Nord vil være om lag 90 %. Fylkeskommunen mener at forventet antall tunge kjøretøy på nordre trasé ikke er stort nok til å utløse et behov for utbygging.

I utredningen framholdes det også at det ikke er behov for 4 – felt på strekningen mellom Hagakrossen og Jåsund. Dette er basert på tellinger og fordelingen av trafikk i henholdsvis nord- og sørgående retning ut fra Risavika.

Saken om TKV ble tatt til orientering av styringsgruppen, men fylkeskommunen og Statens vegvesen ble bedt om å gå i dialog med næringslivet (26/2021 Status TKV). Siden høsten 2021 har Rogaland fylkeskommune og Statens vegvesen hatt tre møter med representanter fra transportnæringen, sist 17.01.2022. Gjennom møtene har næringen fått en grundig presentasjon av utredningsarbeidet og den faglige anbefalingen og fylkeskommunen har fått nyttige innspill og kommentarer når det gjelder næringslivets prioriteringer og behov. Fylkeskommunen og Statens vegvesen har vurdert innspillene og i tillegg jobbet videre med oversikt over kostnadsestimater og finansieringskilder. Dette notatet gir en oppsummering av næringen sine innspill, en revidert strekningsvis vurdering av de ulike delstrekningene og oversikt over grove

kostnadsestimater og potensiell besparelse ved en redusert løsning. Notatet må ses som et tillegg til utredningen som ble lagt fram i juni.

Innspill fra transportnæringen

Næringsaktørene er tydelige på at også nordre del av TKV anses som et viktig grep for å tilrettelegge for framtidens næringsvirksomhet i Risavika. De peker på muligheter for utvidelse av havneområde og økt influensområde som følge av Rogfast, og uttrykker bekymring for at fylkeskommunen ikke vektlegger prognoser for fremtidig næringsvekst og økning i lokal tungbiltransport tilstrekkelig. Videre er næringsaktørene tydelige på at de mener det er behov for en utbedret nordre trase fra Risavika til E39 Finnestad som ivaretar god trafikkflyt for tunge kjøretøy. I tillegg peker de på samfunnssikkerhet og framkommelighet for nødetatene ved hendelser i området knyttet til Risavika og stiller spørsmål ved at det ikke er gjennomført en samfunnsøkonomisk analyse av endringene som er foreslått. De viser også til at målsetningen om å flytte mer gods over på sjø er avhengig av god trafikkflyt til og fra havneområdet. Næringen uttrykker forståelse for at det er nødvendig å kutte kostnader, men er opptatt av at en ikke samtidig må kutte i regionens verdiskapningsevne.

Næringen mener prognosene for trafikkvekst ikke tar innover seg utviklingen som har vært og vil være i Risavika. Stavangerregionen havn IKS peker på en sterk utvikling de siste årene og at planlagt utvidelse av havneområdet vil gi ytterligere vekst i næringstransporten. Det samme gjelder Rogfast som næringen peker på at vil gi Risavika et større nedslagsfelt i nordre retning. Fylkeskommunen erkjenner at næringen er mer optimistisk med hensyn til trafikkveksten som vil følge utviklingen av havnen, enn NTP-prognosene som fylkeskommunen har lagt til grunn når det gjelder vekst i næringstransport. Fylkeskommunen mener likevel det er riktig å forholde seg til prognosene i NTP og oppfatter ikke disse som konservative. I tillegg mener fylkeskommunen at investeringene på sørlig rute fra Risavika har bidratt til bedre tilknytning også for trafikken til og fra nordfylket.

Når det gjelder samfunnssikkerhet peker ROS-analysen som næringen henviser til at det skal planlegges for at eventuell evakuering fra Risavika bør skje på en måte som ikke belaster vegnettet. Med en god vegforbindelse sør for Risavika ser ikke fylkeskommunen at samfunnssikkerhet skal være en avgjørende faktor for å bygge ut TKV Nord.

Representanter fra transportnæringen ble høsten 2021 bedt om å gi en vurdering av fylkeskommunens faglige anbefaling som ble lagt fram i TKV-utredningen, juni 2021.

Aktørene ga sin tilbakemelding i et møte 11.11.2021 og sendte samme dag et brev med innspill til prosessen (vedlagt). Næringen mener at framtidig bruk av dagens E39 som et alternativ til ny diagonal, slik det er beskrevet i utredningen, kan være en akseptabel løsning, men at det da må gjennomføres tiltak for å sikre trafikkflyt på strekningen Kvernevikveien til Hafrsfjord bru. Næringen foreslår tiltak for å slippe stadige stopp og start, eksempelvis å fjerne unødvendige rundkjøringer, side/flettefelt for av- og påkjørsler og samleveier for av- og påkjørsler. Det samme gjelder strekningen fra Jåsund til Hagakrossen, selv om de her primært ønsker seg 4 felt. Næringen trekker også fram forsterkninger av veibane/veiskulder som et ønsket tiltak, for å bidra til bedre forhold for forbikjøring av for eksempel mopeder. Fra et vegfaglig ståsted er imidlertid sistnevnte ikke å anse som et tiltak som bedrer framkommelighet og flyt. Mopeder og andre små kjøretøy skal etter trafikkreglene kjøre i kjørebane og ikke på vegskulder. Det er kun unntaksvis at saktegående kjøretøy vil stoppe opp på skulder og slippe forbi trafikk.

I forbindelse med utredningen Rogaland fylkeskommune la fram i juni 2021 ble det gjennomført konsulentoppdrag knyttet til blant annet reisetider for tungtrafikk og trafikkbelastning på fremtidig vegnett (Regional Transport Modell RTM). Men næringen har rett i at det ikke er gjennomført en strukturert samfunnsøkonomisk analyse. Etter innspillet fra næringen startet Rogaland fylkeskommune høsten 2021 prosessen med å få gjennomført en slik analyse. Fylkeskommunen hadde da en forventning om at de allerede gjennomførte beregningene/utredningene fra 2021 kunne inngå i grunnlaget. Det viser seg imidlertid å ikke være tilfelle, noe som gjør at en samfunnsøkonomisk analyse vil være mer tid- og kostnadskrevende enn først antatt. Fylkeskommunen har fått et tilbud som innebærer utredninger og sammenstillinger av prissatte- og ikke-prissatte konsekvenser til en total kostnad på over 900 000 kroner. Analysen ville da ikke kunne leveres før tidligst i slutten av mars. Utredningen om generalisert reisetid for næringstransport gir også et noe mer detaljert bilde enn det som vil inngå i en samfunnsøkonomisk analyse. Fylkeskommunen mener at det ikke er nødvendig å bruke opp mot 1 million kroner på å gjennomføre en fullverdig samfunnsøkonomisk analyse.

Fylkeskommunen mener at utredningsarbeidet som ble gjennomført i 2020 – 2021 gir en grundig kvalitativ vurdering av investeringsbehovet på TKV som i stor grad tar for seg tilsvarende tema som de som blir behandlet i en samfunnsøkonomisk analyse.

Når det gjelder reisetidsberegningene hevder næringen at de ikke ivaretar de faktiske utfordringer med rushtid og uhell i den sørlige koblingen til E39 og Forus/Stavangerområdet. Det er videre fremhevet utfordringer for tungtransport/vogntog på TKV Sør der vegen går fra fire felt til to felt, samt at påkjøringsfeltet til E39 ved Solasplitten er for

kort og lite egnet for vogntog. RTM viser beregna reisetid fordelt på ulike perioder i løpet av døgnet. Den viser reisetid ved lavtrafikk, for morgenrushet kl. 06-09 og for ettermiddagsrushet kl. 15-17. Det er beregnet for både lette kjøretøy og for tunge kjøretøy. Modellen tar ikke høyde for spesielle hendelser som oppstår, f.eks. trafikkuhell. Spesielt for ettermiddagsrushet viser RTM at nordlig rute er raskere enn sørlig rute.

Møtene med næringen har vært konstruktive og gode. Både Rogaland fylkeskommune og Statens vegvesen ønsker å fortsette dialogen også når det gjelder videre arbeid med konkrete tiltak på transportkorridoren.

Bussveien

I forslag til revidert bussveikonsept i 2020 ble det lagt fram faglig anbefaling om å stoppe Bussveien ved Sundekrossen/Kverntorget. Notatet ble kun tatt til orientering i styringsgruppen, med unntak av å flytte sørlig endepunkt på korridor 1 til Gravarsveien / Havnegata.

I utredningen om TKV i 2021 ble det pekt på at planlagt utbygging i området Jåsund utløser behov for bedret infrastruktur for kollektivtransport som ikke ble fanget opp av vurderingene i forslag til revidert bussveikonsept 2020. I den faglige anbefalingen fra juni 2021 legges det opp til at det er behov for egen infrastruktur for kollektivtransport og gode løsninger for sykkel- og gange fra Sundekrossen og sørover til Jåsund.

Basert på dette forholder Rogaland fylkeskommune seg til opprinnelig plan for Bussveien korridor 2. Det jobbes kontinuerlig med kostnadskutt også i Bussveiprojektet, men dette blir ivaretatt i egne prosesser/saker. I dette notatet er det derfor rettet oppmerksomhet mot de delstrekningene av TKV som ikke er Bussvei.

Strekningsvise vurderinger av Transportkorridor vest, januar 2022:

Kontinentalvegen – Hagakrossen:

Ivaretas av Bussveiprojektet i dialog med Statens vegvesen. Det vil her være sidestilt kollektivfelt som også kan benyttes av tungbiltrafikken. Så langt er fartsgrensen 60 km/t lagt til grunn i planarbeidet.

Hagakrossen – Jåsund:

På denne strekningen er det planlagt firefeltsveg med utgangspunkt i fartsgrense 60 km/t. Ut i fra vurderingen som ble lagt fram for styringsgruppen i juni, vil det være tilstrekkelig med to felt på denne strekningen. Tilfredsstillende framkommelighet vil sikres gjennom utbedring av kryss med for eksempel eget filterfelt

Jåsund – Hafrsfjord bru – Sundekrossen (eks. selve krossen):

Ivaretas av Bussveiprojektet i dialog med Statens vegvesen.

Sundekrossen (inkl. selve krossen) – Kvernevik ring nord

Ivaretas av Bussveiprojektet.

Kvernevik ring nord – Håland:

Strekningen inngår i reguleringsplanen som ble vedtatt for Transportkorridor vest fylkesvegdelen og ble i hht. til anslag fra 2018 kostnadsestimert til omtrent 170 mill. 2017-kroner. Indeksregulering av dette gir omtrent 190 mill. 2021-kroner. I anbefalingen som ble lagt fram i TKV-utredningen i juni, ble det lagt opp til at investeringene på denne strekningen reduseres ved at dagens veg opprettholdes, men at løsninger for gang- og sykkel vurderes.

Per i dag mangler denne strekningen gang- og sykkelveg på et ca 750 meter langt strekk fra Endrestø bussholdeplass og frem til Varheiskjæringen. Sykkelveg med fortau på denne strekningen er i desember 2021 grovt kostnadsestimert til størrelsesorden 60 – 70 mill. kroner.

Alternativet vil være å ikke gjøre noe på denne strekningen nå, men heller sette av en sum til punkttiltak. For eksempel, i samarbeid med kommunen, å forbedre oppmerkingen av dagens sykkelrute som går gjennom boligområdet vest for fylkesvegen. Fra et sykkelperspektiv vil det helt klart være mest ønskelig med sykkelveg med fortau, men på grunn av behovet for kostnadsbesparelser kan ikke det anbefales på nå. En slik løsning kan eventuelt vurderes opp mot andre sykkelprosjekter i programområdet for sykkel, men det vurderes som lite sannsynlig at det vil nå opp i prioriteringene.

Næringsaktørene har pekt på krysset ved Kyrkjevegen som et punkt hvor de ønsker tiltak. Fylkeskommunen foreslår her å etablere en forbikjøringslomme som vil bedre framkommeligheten for trafikken på Kvernevikvegen. Denne vil også ha positiv effekt

for trafikksikkerhet og miljø (ved å redusere stopp og start for ventende kjøretøy). En forbikjøringslomme i krysset Kvernevikveien/Kyrkjeveien er i des. 2021 grovt kostnadsestimert til størrelsesorden 10 mill. kroner. Næringsaktørene bør inviteres til dialog i forbindelse med eventuell planlegging av et slikt tiltak og det kan også være andre punkter på strekningen hvor punktvis framkommelighetstiltak for næringstransport kan vurderes.

Håland – E 39 Finnestad:

Fylkeskommunens anbefaling er at en ikke bygger en ny diagonal. Dette er basert på den økonomiske situasjonen i Bymiljøpakken og vurderingene av økonomi, jordvern, miljø og behov for ulike trafikantgrupper. Samtidig viser utredningene som er gjennomført at diagonalen er den delen av TKV som vil gi størst effekt når det gjelder reisetid.

I Stavanger kommune er det for E39 Smiene – Harestad vedtatt en prinsippavklaring om en løsning som innebærer at det ikke blir kryss ved Tasta (Gabbas). Tanken er at dagens E39 kobler seg på ny E39 ved Finnestad. Strekningen fra Kvernevikvegen til Finnestad vil da få svært lav trafikk og vil dermed være et bedre alternativ for tungtransporten i fremtiden enn den er i dag. Det er imidlertid ønskelig med tilpasninger i samråd med transportnæringen, for eksempel å redusere svingradiusen ved Gabbaskrysset.

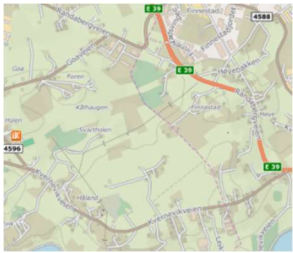
Når det gjelder tiltak på Kvernevikvegen mellom Håland og Gabbas er det i utgangpunktet ikke ønskelig å bruke TKV-midler her. Selv om det nå foreslås å legge planen om ny diagonal på is, kan det bli aktuelt å revurdere denne i fremtiden. Da er det lite fremtidsrettet å gjøre større investeringer på Kvernevikvegen øst for Kyrkjevegen. Behov for punkttiltak bør likevel drøftes med transportnæringen.

Fra et gang- og sykkelperspektiv er undergangen ved Leikvoll trukket fram som problematisk. Ny undergang her – som også vil innebære en kurveutbedring på fylkesvegen – er i desember 2021 grovt kostnadsestimert til størrelsesorden 40 mill. kroner. Dette vil imidlertid være et sykkeltiltak, og det er da naturlig at det ses opp mot andre sykkeltiltak på Nord-Jæren under programområdet sykkel.

Oppsummering av revidert anbefaling

Tabellen under oppsummerer revidert anbefaling.

Strekning	Løsning	Finansiering/ grovt kostnadsestimat
<p>Kontinentalveien- Hagakrossen</p>	<p>Bussveistrekning. Sidestilte kollektivfelt. Kollektivfelt kan benyttes av tungbiltransport.</p>	<p>Bussvei – ivaretas i en egen prosess.</p> <p>Finansiering: Bussveiprojektet (50/50 prosjekt)</p>
<p>Hagakrossen – Jåsund</p> 	<p>Dagens løsning med to felt vurderes som tilfredsstillende, men det anbefales at Statens vegvesen går i dialog med næringen for å etablere punkttiltak som kan bidra til bedre flyt for tungtransport. Punktutbedringer for GS-veg må også vurderes.</p>	<p>Bompenger.</p> <p>60-80 mill.kr</p>
<p>Jåsund – Hafrsfjord bru - Sundekrossen – Kvernevik ring nord</p>	<p>Bussveistrekning.</p>	<p>Bussvei – ivaretas i en egen prosess.</p> <p>Finansiering: Bussveiprojektet (50/50 prosjekt)</p>
<p>Kvernevik ring nord – Kyrkjevegen/Håland</p> 	<p>Dagens to-feltsveg opprettholdes, men det legges opp til punkttiltak for næringstransport og for sykkel- og gang.</p>	<p>Punkttiltak sykkel og gange – 15 mill. kroner.</p> <p>Punkttiltak næringstransport – 30 mill. kroner (eksempelvis forbikjøringslomme).</p> <p>Total 45 mill. kroner til denne og delstrekningen Kyrkjevegen/Håland – E39.</p>

		Finansiering: Bompenger + mva kompensasjon.
<p>Kyrkjevegen/Håland – E39</p> 	<p>Transportkorridor vest anbefales å følge dagens trase i Kverneviksvegen til Tastakrysset (Gabbas). Dagens E39 nord for Gabbas benyttes som parallellvei for ny E39 frem til krysset ved Finnestad.</p>	<p>Ivaretas av prosjektet E39 Smiene – Harestad.</p> <p>Finansiering: E39 Smiene – Harestad.(Statlig bidrag post 30 + bompenger)</p>

Kostnader og finansiering

Tabellen under viser potensiale for kostnadsreduksjon for de delene av TKV som ikke inngår i Bussveiprojektet. Kostnadene er gitt i millioner 2021-kroner. En noe mer detaljert versjon av tabellen er vedlagt.

Delstrekning	Styringsmål i Bymiljøpakken (2021)	Planlagt løsning	Redusert løsning	Besparelse	Finansieringskilde
Hagakrossen – Jåsund	238	400-600	60-80	340-540*	Bompenger
Kvernevik ring nord – E39	387	378**	45	333	Bompenger Mva.komp
Totalt	625	778-978	105-125	673-873*	

*Vedtatt portefølje har ikke finansiering for 4-felt mellom Hagakrossen og Jåsund. Det mangler 160-360 mill. kr.

** Det er kostnadsestimert 189 mill fra Kvernevik ring nord – Håland og 189 mill. fra Håland til E39 (ny diagonal).

Kostnadene som er lagt fram er grove estimater. For enkelte delstrekninger er kostnadsvurderinger fra tidligere anslag indeksregulert, for andre er det gjennomført en grov vurdering basert på løpemeterpris og/eller forventede kostnader knyttet til konstruksjoner. Det innebærer at kostnadstallene er usikre. Der det er gjennomført anslag gir disse et såkalt P50 estimat. I disse er det lagt inn en usikkerhetsmargin, men tross dette er anslaget likevel et *sannsynlighetsestimat* for anslått kostnad. P50 betyr da at det er 50 prosent sannsynlig (probabilistisk) at kostnaden ikke overskrider beløpet som er satt.

Omklassifisering

Statens vegvesen vil ta et initiativ til å drøfte vegeierskap på strekningen fra Risavika havn og nordover med fylkeskommunen. Dette vil kunne påvirke fremtidig finansiering med hensyn på mva-kompensasjon.