

Dato: 11.3.2024

Sted: Stavanger

Saksbehandler:

Harald Bøhn

Korridor 3 Utfordringer og muligheter

Bussvei Elvegata – Havnegata ble overført korridor 1 desember 2020. Rogaland fylkeskommune har svart ut spørsmål knyttet til overføringen i form av flere notater.

I sak 27 / 2022 den 21 september 2022 er det gitt følgende bestilling «*som følge av lokalpolitisk behandling av HP 20232026 i Sandnes kommune bestiller styringsgruppen en sak knyttet tidsakse for vedtak og forslag til løsninger og økonomisk ramme for korridor 3. Sandnes kommune ønsker sikkerhet for at det er nok midler i korridor 3 til å gjennomføre korridoren.*»

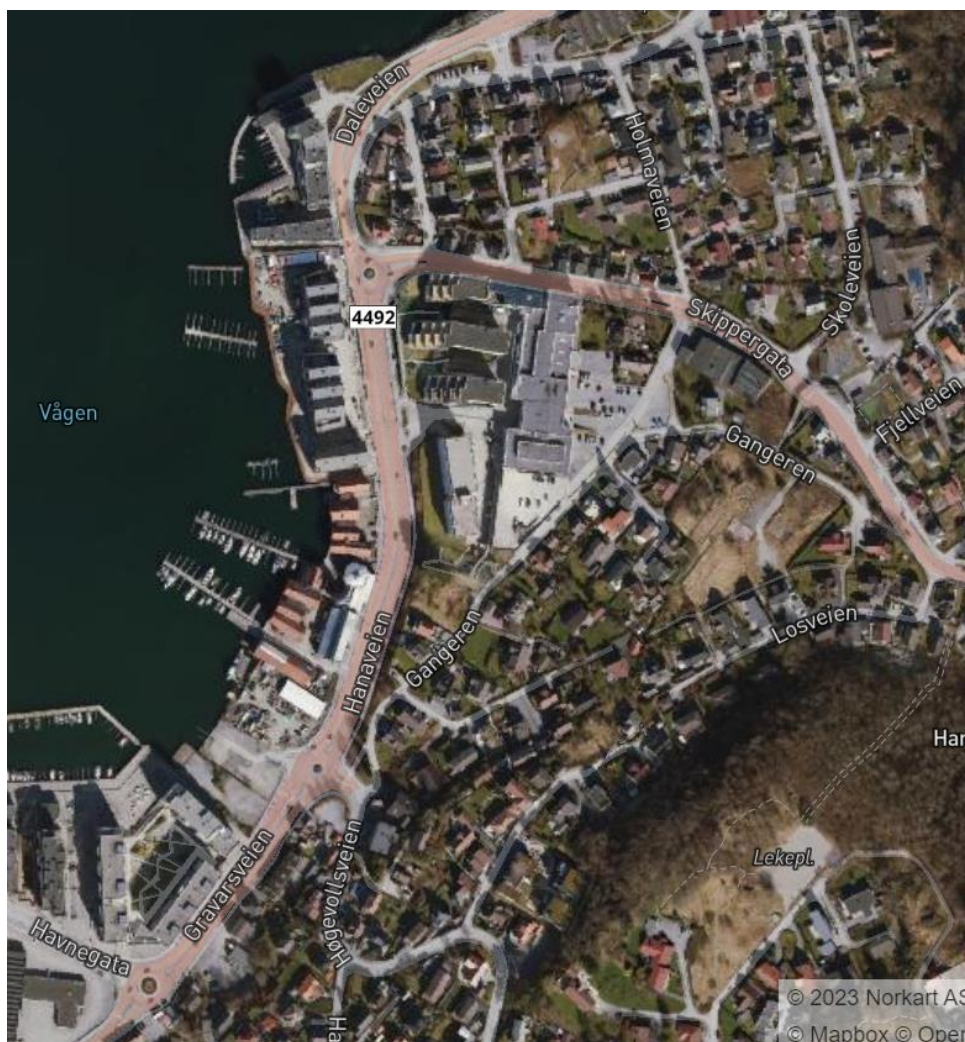
Hvordan er strekningen i dag

Korridor 3 består av strekningen mellom Havnegata og Vatnekrossen i Sandnes kommune. Dette er en del av fylkesvei 4492 og er i forlengelsen av bussveiens korridor 1, som går mellom Stavanger og Sandnes. Fartsgrensen er i dag 40 km/t og dagens trafikkmengde lå i 2022 mellom 8000 –9000 kjt/døgn (ÅDT). Tellepunktet i Hanaveien viste en trafikkmengde på ÅDT=8500 i 2023. Tungtrafikkandelen er på 8 %.

Ut fra de trafikkberegninger som er gjennomført for bussveien og fremtidig næringsområde for grønn næring på Sviland, er dagens trafikkmengde i Skippergata på ÅDT=8400 i øvre del, forventet å reduseres til ÅDT=7500 for så å øke litt til ÅDT=7600 som følge av næringsområdet på Sviland.

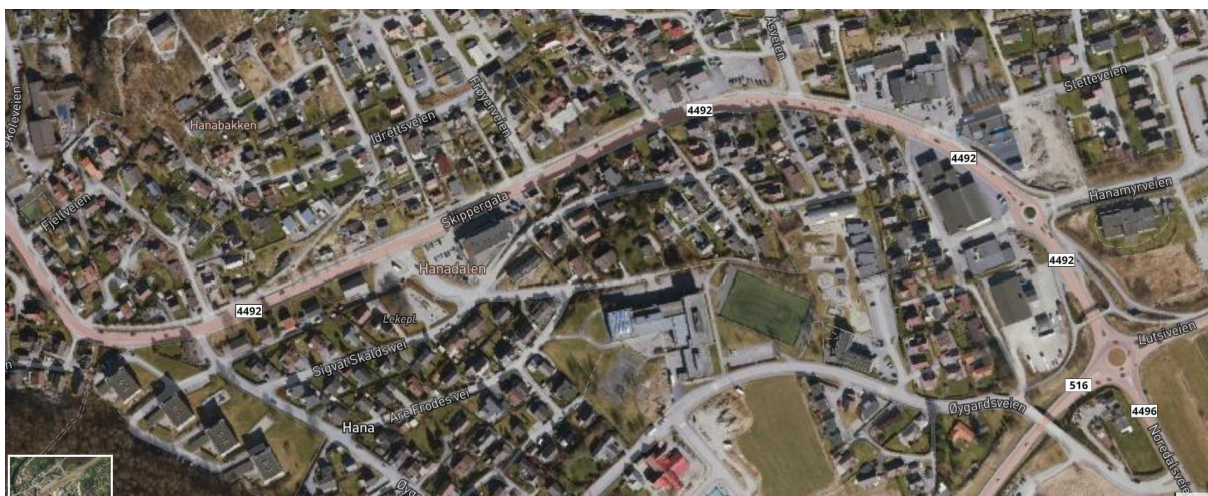
Den første del av strekningen dvs fra Havnegata til Høgevollsveien, består av tre kjørefelt. To felt inn mot sentrum, hvor et er kollektivfelt, og et felt ut fra sentrum. Videre i Hanaveien, dvs. nord for Høgevollsveien, er det fire kjørefelt. To av disse er kollektivfelt. Fra krysset med Daleveien og opp Skippergata til Holmaveien er det tre

kjørefelt, hvor det ene er et kollektivfelt i retning sentrum. Fra Holmaveien og videre oppover Skippergata er det to kjørefelt.



Figur 1 Oversikt over korridor 3 Havnegata - Skippergata (nedre del)

Når det gjelder tilbudet til myke trafikanter er det sykkelfelt og fortau fra Havnegata til kryss med Daleveien. I Skippergata er det tosidig fortau til Skoleveien og ensidig sykkelfelt ut fra sentrum. Videre oppover er det ensidig gang- og sykkelvei fra Skoleveien og til Vatnekrossen i retning til sentrum. Sykkelfeltet ut fra sentrum forsetter videre til Vatnekrossen. Fra Fjellveien (øvre kryss) og frem til Hanamyrveien, er det også sykkelfelt i retning sentrum.



Figur 2 Oversikt over korridor 3 Skippergata (øvre del)

Kryssløsningene på strekningen består av ulike former for kanaliserte kryss med unntak av kryss med Hanamyrveien, hvor det er rundkjøring.

Strekningen er i dag en del av hovedsykkelnettet og hovedkollektivnettet. Etter at det ble vedtatt at bussveien skulle stanse i kryss med Havnegata er det beskrevet at strekningen skal ha et høyverdig kollektivtilbud frem til Vatnekrossen.

Utløser dagens og fremtidig trafikk i Skippergata behov for kollektivfelt?

Hvilke krav gjelder i håndbok 100 Veg-og gateutforming:

KRAV 2.1.3—1 **KAN**

GJELDENDE FRA 22.06.2021

Hovednettet for kollektivtrafikken kan bestå av kjørefelt, **kollektivfelt**, sambruksfelt, tungtrafikkfelt, egne kollektivgater eller en kombinasjon av disse.

KRAV 2.1.3—2 **KAN**

GJELDENDE FRA 22.06.2021

Det anbefales ikke å kombinere hovednett for sykkel- og kollektivtrafikk i samme gate ut fra trafiksikkerhetshensyn.

KRAV 2.3.3—1 **KAN**

GJELDENE FRA 22.06.2021

Kollektivfelt anbefales etablert dersom det er, eller forventes, ≥ 8 busser i én retning i maksimaltiden i dimensjoneringsåret (20 år etter åpning av gaten) og mer enn 1 minutt forsinkelse per kilometer. Dersom forsinkelsen for buss er mer enn 2 minutter per kilometer, anbefales det **kollektivfelt** selv om det er færre enn 8 busser i maksimaltiden i dimensjoneringsåret.

Det kan være behov for å sikre gjennomgående kollektivfelt over lengre strekninger på hovednett for kollektiv, selv om anbefalingene ikke er oppfylt på delstrekninger, for å sikre et enhetlig og helhetlig system.

Strekningen kjøres i dag av rute 21 (Forus) – Sandnes – Hommersåk og rute 47 Sandnes – Sviland – Lauvvik. I rushtiden, som regnes som maxtiden, er det i dag ca. 10 busser i en retning (morgen mellom kl. 0700 og kl. 0800.). Det innebærer at første del av krav 2.3.3. er oppfylt. Er det i dag forsinkelser på strekningen med mer enn 1 min pr km.? Her er strekningen på ca. 2 km dvs. er det da forsinkelse på mer enn 2 min.? Ut fra dagens trafikkmengde og trafikkavvikling så er det i dag ikke trafikkavviklingsproblemer på strekningen da det ikke er nevneverdig forsinkelse på strekningen.

Hva så med fremtiden? I forbindelse med Bussveien på strekningen Elvegata – Havnegata er det gjort trafikkberegninger som viser at det er behov for tilfartskontroll i Høgevollsveien, for å kunne få akseptabel fremkommelighet for sørgående trafikk i Hanaveien- Gravarsveien samt for busser som kommer fra Daleveien. Det er derfor foreslått rekkefølgekrav om at det skal etableres tilfartskontroll i Høgevollsveien før anlegget tas i bruk. Dette gir at det også i fremtiden ikke vil være forsinkelser i morgenrushet som skulle gi krav om kollektivfelt i Skippergata.

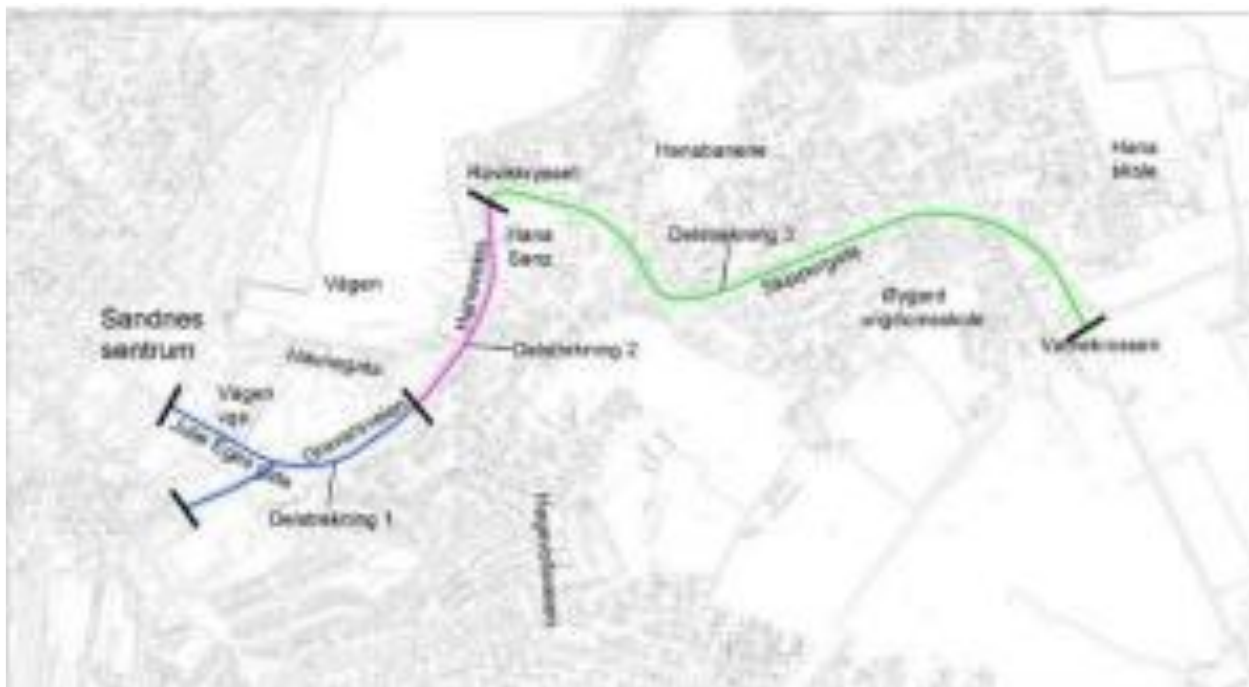
Trafikkberegningene viser imidlertid at det i retning ut fra sentrum vil danne seg køer inn mot Vatnekrossen, i Skippergata. Disse vil være i størrelsesorden på ca. 75 sek. Det vil være større køer i Høgevollsveien, men her er det forventet at de kjørende vil velge seg andre kjøreruter f.eks. ned Austråttbakken.

Når det gjelder konsekvensene som følge av økt næringsutbygging på Sviland viser resultatene at dette vil medføre økt trafikk på Noredalsveien og Fv 516 mellom Vatnekrossen og Hove. Dette vil kunne gi økte køproblemer for trafikanter på Fv 516 fra nord (Hommersåk) og fra Skippergata inn mot Vatnekrossen. Imidlertid vurderes det at trafikkøkningen dette gir ikke gir behov for økt kapasitet i Vatnekrossen.

Oppsummert er konklusjonen at det ikke anses som nødvendig å etablere kollektivfelt i Skippergata. Dette som følge av at det ikke er, eller vurderes å bli, store nok forsinkelser som gir behov for kollektivfelt. På strekningen mellom Havnegata og Høgevollsveien er det i dag også regulert et kollektivfelt ut fra sentrum. Det anbefales å etablere kollektivfeltet som mangler ut fra sentrum, slik at det blir et sammenhengende tosidig kollektivfelt på strekningen mellom Havnegata og Skippergata. Dagens kollektivfelt i nedre del av Skippergata anbefales opprettholdt.

Økonomi

Korridor 3 har styringsmål på 114 mill. 2023 – kroner etter faktisk prisstigning for 2023. Styringsmål samsvarer med vedtak om forlengelse av korridor 1 den 16 desember 2020 og med påfølgende overføring av 200 millioner kroner fra korridor 3 til korridor 1.



Figur 3 Opprinnelig Korridor 3

Historikk på korridor 3 belyses i det videre.

Korridor 3 var opprinnelig Ruten-Vatnekrossen og byutviklingsaksen mot nordøst samt hovedrute for kollektiv mot Hommersåk, Høle og Sviland. Arbeidet med planen startet i 2017. Det skulle etableres gjennomgående kollektivfelt i begge retninger og dobbeltsidig sykkelfelt og fortau langs hele strekningen. Ruten – Vatnekrossen hadde i 2017 en ramme på 560 millioner 2017 kroner.

I møte 2 februar 2018 ba styringsgruppen om en total gjennomgang av kostnadene i porteføljen. Kostnadsgjennomgangen i 2018 viste at Bussveien lå over rammen. Bestillingen fra styringsgruppen ble å bringe Bussveien ned til ramme på 10,8 mrd. kroner.

Ruten – Vatnekrossen var ett av prosjektene som ble særskilt omtalt som bidragsyter til at totalkostnaden for Bussveien økte. Kostnadsgjennomgangen i 2018 viste at Ruten – Vatnekrossen med full standard, bybanekonvertering og den røde tråd kostet 1,4 mrd. 2018 kroner.

Kostnadsøkningen ble vurdert å ha to hovedårsaker sammenlignet med tidligere vurdering. For det første ble byggekostnaden for selve veien vurdert høyere enn tidligere, mye på grunn av dårlige grunnforhold. For det andre ble grunnervervet vurdert som betydelig høyere enn tidligere. Ruten – Vatnekrossen var fortsatt i en forprosjektfase på dette tidspunktet.

I styringsgruppen 14 juni 2018 ble forslag til trimmet Bussvei presentert av fylkeskommunen. Kuttene besto grovt oppsummert av to hovedkategorier, systemkutt som var mer generelle og mer strekningsspesifikke kutt. Styringsgruppen presiserte i møtet at det ikke var finansiering til mer enn 10,8 mrd. kroner.

Ruten – Vatnekrossen ble presentert med to alternativer. Et alternativ med fire felt gjennomgående, men med smalere tverrprofil enn tidligere og uten bybanekonvertering og den røde tråd til 900 millioner kroner.

Alternativ 2 var samme løsning, men med dagens bredde i nedre del av Skippergata (enten dagens trefeltsveg eller en omfordeling til to felt og gode sykkel felt/fortau) til 700 millioner kroner. Alternativ to var i tråd med en løsning for bussveien totalt sett som leverte på en samlet ramme på 10,8 mrd. kroner.

Ruten – Vatnekrossen ble redusert i omfang ned til en ramme på 700 millioner kroner i tråd med en totalramme på bussveien på kr 10,8 mrd. kroner.

Våren 2020 ble det igangsatt arbeid med styringsmål og kostnadsreduksjoner i prosjektene i pakken på bestilling fra styringsgruppen. Se referat fra styringsgruppen 22 april 2020.

Styringsgruppen la til grunn en fremdriftsplan hvor partene i løpet av mai / juni 2020 skulle ha utarbeidet et arbeidsopplegg for kostnadsgjennomgangen og partene skulle i løpet av høsten 2020 samarbeide med partene om effektiviseringstiltak. Prosjekteier skulle deretter komme tilbake til styringsgruppen med nye styringsmål for prosjektene etter hvert som de ble klare.

Forslag til revidert Bussveikonsept ble presentert for styringsgruppen desember 2020. Følgende står om korridor 3 i kapitlet «Markedsforhold og passasjergrunnlaget til korridorene til Bussveien» på side 7 i dokumentet:

«Korridor 3 har i dag beskjedne passasjertall. Det må tas med i betraktningen at korridoren er kort og sentrumsnær, og den betjenes i dag hovedsakelig av rute 21 til Hommersåk. Korridoren er også spesiell ved at den er eneste Bussvei-korridor hvor

dagens ruter ikke blir erstattet av Bussveilinjen som etableres, dvs. rutene fra Hommersåk, Sviland, Høle m.m. vil fortsette å gå parallelt med Bussveien. Dette for å unngå lite populær omstigning så nært Sandnes sentrum.»

Og videre på side 13:

«Gravarsveien – Skippergata - Vatnekrossen

Det avsettes 60 millioner kroner til strekningen. Nytt endestopp for Bussveien blir ved krysset Gravarsveien x Havnegata. Det foreslås å etablere det manglende kollektivfeltet i nordgående retning som allerede er regulert mellom Høgevollsveien og Havnegata. Dette er det eneste stedet på den aktuelle strekningen i Gravarsveien/Hanaveien som i dag mangler kollektivfelt. Det foreslås videre å se på opparbeidelse av eksisterende holdeplasser som kantstopp. Krysset med Gangeren oppgraderes. For å bedre trafiksikkerheten for sykklistene ledes sykkefeltene bak holdeplassene. Tiltakene i Skippergata ligger stort sett innenfor eksisterende trafikkareal.

Det bør startes opp et eget reguleringsplanarbeid for strekningen mellom Bussveiens endestopp og Vatnekrossen. Gjennom dette reguleringsplanarbeidet vil også nåværende båndlegging av tiliggende områder kunne avklares. Dersom planarbeidet skulle avdekke et økonomisk behov ut over de avsatte 60 millionene, kan dette eventuelt finansieres gjennom programområdene i Bymiljøpakken. Særlig programområdene kollektiv og sykkel vil her være aktuelle.

Dersom Sandnes øst på et senere tidspunkt skulle bli en realitet så ville ikke tidligere tenkte løsninger på strekningen Ruten – Vatnekrossen dekke behovet som da oppstår. Et utløsende behov som følge av Sandnes øst vil måtte løses med en selvstendig prosess som ser ting i et større perspektiv.

Samlet sett vil tiltakene sikre et godt busstilbud og vil bedre forholdene for syklende i Skippergata forbi holdeplassene og gi et sammenhengende sykkeltilbud på hele strekningen, derav positiv måloppnåelse for sykkel.»

I styringsgruppemøte 16 desember 2020 ble endestopp på sørlige del av korridor 1 flyttet fra Ruten til krysset Havnegata / Gravarsveien.

Endringen til nytt endestopp på korridor 1 ble igjen tema under godkjenning av referat i det påfølgende møtet i styringsgruppen 6 januar 2021. Grunnen var manglende samsvar i tabell.

Det ble etter hvert klart at prioritert korridor 1 var blitt forlenget uten at de nødvendige midlene til å gjøre jobben fulgte med. Strekningen overført til korridor 1 er vurdert å koste 200 millioner kroner.

I løypemelding for Bussveien til styringsgruppen 26 februar 2021 står det følgende:

«Strekket Ruten – Gravarsveien / Havnegata er et avgjørende strekk for gjennomføringen av Kvadrat – Gravarsveien. Bussene skal snu i Gravarsveien, her etableres ladestasjon, sjåførbyttene skjer her samt at det etableres et pauserom for sjåførene. Er strekket blitt del av korridor 1 uten at de nødvendige midlene på kr 200 millioner følger med? En slik villet beslutning vil gi alvorlige konsekvenser for fremdriften på Fv44 Bussvei Kvadrat – Ruten samt åpning av korridor 1 i 2026. Konkret kan hele planprosessen for Kvadrat – Ruten måtte stanses på grunn av manglende midler. Kvadrat – Gravarsveien vil være underfinansiert med de konsekvenser det måtte innebære.»

Det ble videre gitt en orientering om saken i styringsgruppemøte avholdt 23 juni 2021.

I løypemelding til styringsgruppen 29 september 2021 står det:

«Strekket Ruten – Gravarsveien / Havnegata er et avgjørende strekk for gjennomføringen av Kvadrat-Gravarsveien. Bussene skal snu i Gravarsveien, her etableres ladestasjon, sjåførbyttene skjer her samt at det etableres et pauserom for sjåførene. Regulering pågår for fullt. Gjennomføring fordrer overført kr 200 mill fra korridor 3 jf orientering i Styringsgruppen 23.06.2021.»

Til samme møte i styringsgruppen 29 september 2021 ble det lagt fram et notat omtalt som «Notat kr 200 mill. behov overført strekning Ruten-Havnegata». Notatet viser tilbake til vedtaket 16 desember 2020 hvor endepunkt på korridor 1 ble skjøvet på / forlenget uten at nødvendige midler fulgte med.

Følgende står i notatet:

«Styringsgruppen besluttet i møtet 16 desember 2020 at strekningen Ruten – Havnegata skulle legges til prioritert korridor 1 med nytt endestopp ved krysset Gravarsveien X Havnegata.

Strekningen Ruten til Gravarsveien x Havnegata er byggfaglig estimert å koste kr 200 mill.

Inkurien i Styringsgruppens vedtak 16 desember 2020 må rettes opp for å sikre gjennomføring. Her er det gitt et oppdrag uten å gi midlene til å gjennomføre jobben. Opprettingen er nødvendig for å sikre at Ruten – Havnegata står klar med blant annet permanent endestopp for Bussveien i Sandnes sommer 2026.»

I referatet fra møtet i styringsgruppen 29 september 2021 står det under vedtakssak 42/2021:

«Styringsgruppen gir sin tilslutning til årsbudsjett 2022, med følgende endring: Finansieringen av strekningen Ruten-Gravarsveien/Havnegata, flyttes til korridor 1 av Bussveien i porteføljen.»

I det påfølgende styringsgruppemøtet 3 november 2021 ber Sandnes kommune om en oppstilling som viser at det er nok penger til å fullføre et kollektivfelt helt opp til Vatnekrossen, når 200 millioner kroner følger strekket Ruten - Gravarsveien/Havnegata over til korridor 1.



Figur 4 Skisse som viser skille mellom korridor 1 (blå strek) og korridor 3 (gul strek)

Til møtet i styringsgruppen 8 desember 2021 leverer fylkeskommunen er notat med tittel «Notat status korridor 3». Notatet redegjør for at det er midler på korridor 3 til å gjennomføre løsningen vedtatt av styringsgruppen 16 desember 2020 med henvisning til forslaget som fylkeskommunen jobbet fram sammen med partene og titulert «Forslag til revidert Bussveikonsept, desember 2020.» Korridor 3 i tråd med vedtak desember 2020 er her farget gul i innlimt skisse.

Notatet redegjør for at styringsmål på korridor 3 er 90 millioner 2020-kroner etter at 200 millioner kroner er overført til korridor 1, og bekrefter at det er midler til å gjennomføre arbeidene i tråd med forslaget fra Rogaland fylkeskommune i notatet «Forslag til revidert Bussveikonsept, desember 2020».

I styringsgruppemøtet 21 september 2022 under behandling av sak 27 /2022 Lokalpolitisk behandling av HP ble følgende protokollført etter ønske fra Sandnes kommune:

«Styringsgruppen gir sin tilslutning til at 200 millioner kroner overføres fra Bussvei korridor 3 til korridor 1 under forutsetning om at Sandnes kommunes forbehold kvitteres ut gjennom en sak, der forutsetninger om løsninger avklares gjennom dialog med kommunens administrasjon.»

Fylkeskommunen får i bestilling en sak for korridor 3:

«Som følge av lokalpolitisk behandling av HP 2023-2026 i Sandnes kommune bestiller styringsgruppen en sak knyttet til tidsakse for vedtak og forslag til løsninger og økonomisk ramme for korridor 3. Sandnes kommune ønsker sikkerhet for at det er nok midler i korridor 3 til å gjennomføre korridoren.»

Redegjørelsen her viser etter fylkeskommunen sitt syn på at korridor 3 har et styringsmål på 114 millioner 2023 - kroner etter faktisk prisstigning for 2023 i tråd med historikk og vedtak i saken.

Styringsmål samsvarer med oppgavene som ligger til korridor 3 i dag. Omfanget av oppgavene er godt redegjort for i notatet «Notatet oppstilling status og økonomi korridor 3» lagt fram for styringsgruppen i møtet 8 desember 2021.

Oppsummert er det riktig at styringsmålet på korridor 3 ikke vil ivareta ønsket om kollektivfelt til Vatnekrossen. Et slikt ønske ville uansett fordre et kostnadsnivå langt utover både 90 og 290 millioner, og er noe som ble anbefalt forlatt før nye rammer ble

satt i forslag til revidert bussveikonsept høst 2020. Faglig sett er det heller ikke nødvendig med kollektivfelt i Skippergata utover det som er etablert.

Bydelssenter Hana og andre planer

Sandnes kommune har startet opp arbeid med å utarbeide en områdeplan for bydelssenteret på Hana. Dette arbeidet er i oppstartsfasen og Sandnes kommune holder på å få en oversikt over eksisterende bakgrunnsmaterialer og hvor det også ser på muligheter for fremtidig utnytting. I den sammenheng bør det vurderes om det kan være aktuelt at Rogaland fylkeskommune og Sandnes kommune i fellesskap ser på de trafikale løsningene som berører fylkesveien.



Figur 5 Utsnitt av kommuneplan for Sandnes 2023 - 2038. Brun farge viser område avsatt til sentrumsformål.

Bestemmelse om Hana Lokalsenter i kommuneplanen:

Pkt. 2.1.4:

«Lokalsenter Hana

Særlige bestemmelser og retningslinjer om lokalsenterutvikling Hana fremgår av pkt 7.5.1 Fase

1 Sandnes Øst. I tillegg gjelder at innenfor senterområde for Hana bydelssenter skal reguleringsplaner legge til rette for et sammenhengende byrom med sosiale møteplasser og

gode solforhold på nordsiden av Skippergata og i kryss Sletteveien-Skippergata. Grønne arealer

og myke trafikanter skal prioriteres. Parkering skal primært være løst i fellesanlegg i bygg eller

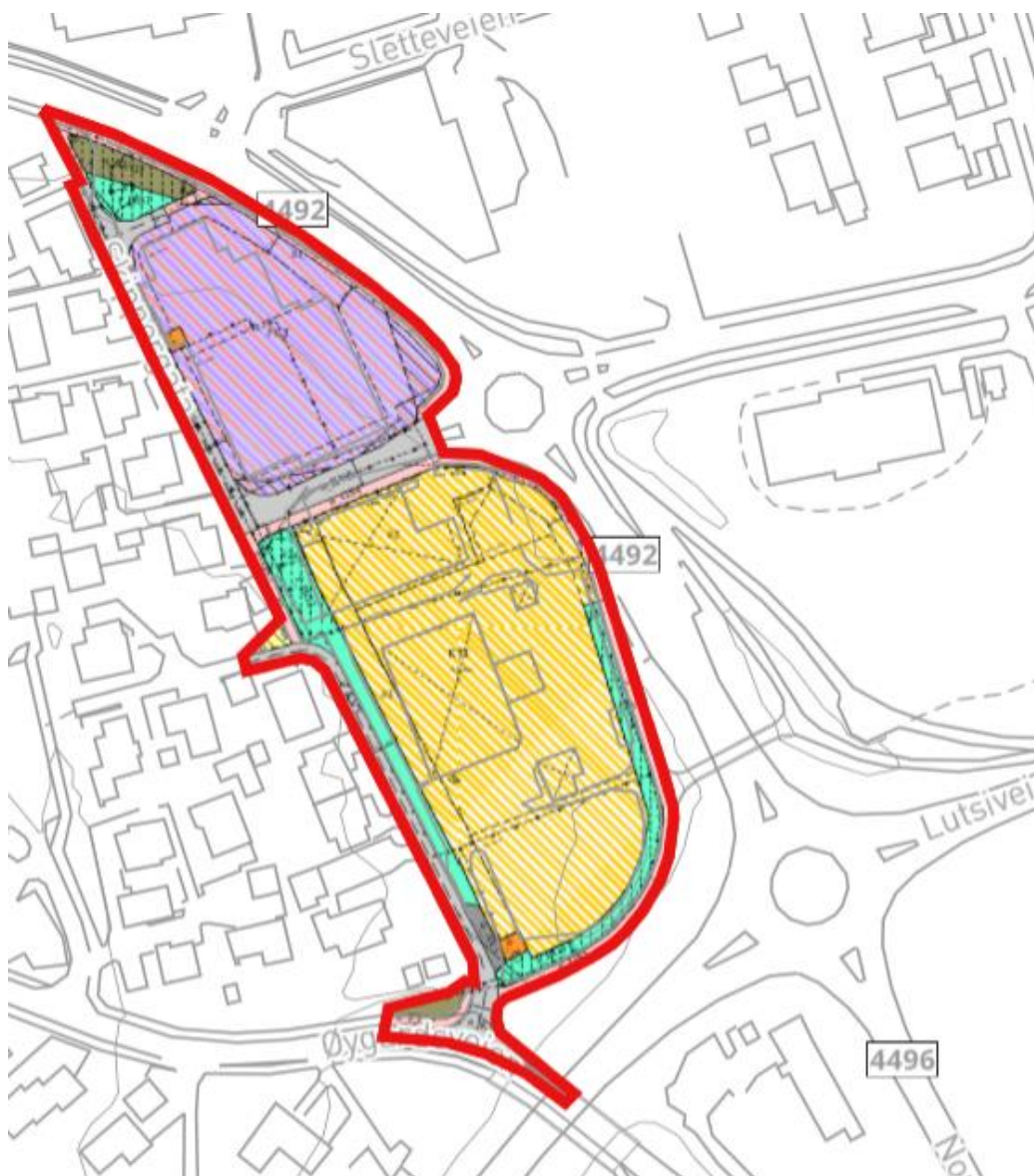
under bakkenivå. Overflateparkering tillates ikke mot Skippergata. Bebyggelsen skal legge til

rette for aktive førsteetasjer med næring på bakkenivå mot Skippergata og må trappes ned mot

eksisterende bebyggelse.»

Nylig vedtatt detaljreguleringsplan

I tillegg til dette er det nylig vedtatt en detaljreguleringsplan for et større område nordvest for Vatnekrossen, [plan 201919 Detaljregulering for område på Hana mellom Skippergata og Øygaardstunet.](#)



Figur 6 Plan 202929 - Detaljregulering for området på Hana mellom Skippergata og Øygaardstunet

I denne reguleringsplanen er det innarbeidet et rekkefølgekrav knyttet til tilliggende bussholdeplass. I punkt 7.2 fremgår følgende:

«7.2 Før bebyggelse tas i bruk (felt FKT og KTI)

Oppgradering av busstopp i Skippergata skal være sikret før midlertidig brukstillatelse eller ferdigattest kan gis for felt KTI.»

Behov for avklaringer i Skippergata

Som følge av den usikkerhet som har rådet i Skippergata knyttet til regulering er det flere utbyggere på strekningen som har avventet utvikling av sine områder. Det er derfor behov for en endelig avklaring i forhold til kryssløsninger, byggegrenser, løsninger for myke trafikanter, behov for opprustning mhp. beplantning mm. For å få dette avklart vil det være ønskelig å få Skippergata regulert samlet. Det bør derfor vurderes om det for noen av de gjenstående midlene til korridor 3 bør avsettes noen midler slik at en kan få utarbeidet en detaljreguleringsplan for strekningen. Gjennom dette arbeidet vil det også kunne avklares hvor en best kan utnytte de resterende midler avsatt til korridor 3. Et slikt arbeid bør gjennomføres i nært samarbeid med Sandnes kommune og ses i sammenheng med deres planer for bl.a. Hana bydelssenter.

Oppsummering

Behov for kollektivfelt

Oppsummert er konklusjonen at det ikke anses som nødvendig å etablere kollektivfelt i Skippergata. Dette som følge av at det ikke er, eller vurderes å bli, store nok forsinkelser som gir behov for kollektivfelt. På strekningen mellom Havnegata og Høgevollsveien er det i dag også regulert et kollektivfelt ut fra sentrum. Det anbefales å etablere kollektivfeltet som mangler ut fra sentrum, slik at det blir et sammenhengende tosidig kollektivfelt på strekningen mellom Havnegata og Skippergata. Dagens kollektivfelt i nedre del av Skippergata anbefales opprettholdt.

Økonomi

Oppsummert er det riktig at styringsmålet på korridor 3 ikke vil ivareta ønsket om kollektivfelt til Vatnekrossen. Et slikt ønske ville uansett fordre et kostnadsnivå langt utover både 90 og 290 millioner, og er noe som ble anbefalt forlatt før nye rammer ble satt i forslag til revidert bussveikonsept høst 2020. Faglig sett er det heller ikke nødvendig med kollektivfelt i Skippergata utover det som er etablert.

Videre planlegging

Det bør legges til rette for et samarbeid mellom Rogaland fylkeskommune og Sandnes kommune i forbindelse med områdeplan for Hana bydelssenter og planavklaring for hele Skippergata. Gjennom dette felles planarbeidet avklares aktuelle forslag til tiltak for utbedring av Skippergata, i samsvar med tilgjengelige midler.

