Stavanger - Norges største vegkryss?

NAF roper varsko mot Eiganestunnelen/Ryfast

Hvorfor skal gjennomgangstrafikken tvinges til Stavanger når det finnes bedre løsninger?

NAF avd. Stavanger og Omegn

Er endeløse bilkøer svaret på morgendagens trafikale utfordringer på Nord-Jæren?

NAF er opptatt av at våre medlemmer og øvrige trafikanter skal ha gode veier å ferdes på. Vi er også opptatt av fremkommelighet og trygge trafikkløsninger som ikke forsøpler miljøet. Det er derfor med bekymring vi er vitne til de lange køene, og til tider stillestående trafikk, på Motorveien E39 inn mot Stavanger. I tillegg til miljøbelastningene dette medfører, kommer den enkelte bilists frustrasjon over å måtte tilbringe så mye tid i kø.

Det er i dag bred enighet om at Stavangers trafikkutfordringer er formidable og at det må satses mye mer på kollektivløsninger for å få redusert biltrafikken til sentrum. Det drøftes også andre tiltak for å få redusert de betydelige støy- og køproblemene, bl.a. rushtidsavgift og køprising.

Motorveien ble planlagt på sekstitallet – før man hadde kunnskap om at bærekraftig infrastruktur forutsetter at gjennomgangstrafikk ledes utenom bysentra.

Etter hvert er dette gjennomført i de aller fleste større byer i landet. Til og med Drammen, som tidligere ble omtalt som Norges største veikryss, har fått hovedgjennomgangsårene lagt utenom sentrum. Skal Stavanger nå overta Drammens tvilsomme rykte?

For det ser ikke ut som vi har lært av 60-tallets feilgrep. I Stavanger er det planlagt ikke bare en, men to hovedtrafikkårer inn mot sentrumsnære byområder, altså stikk i strid med bærekraftig by- og veiplanlegging. Det får konsekvenser!

De to vedtatte gigantprosjektene, Eiganestunnelen og Ryfast, vil medføre en formidabel økning av trafikk direkte mot sentrum og sentrumsnære bydeler.

I tillegg vil Eiganestunnelen **alene** bidra til en trafikkøkning på over 50 % i løpet av de neste tiårene. Dette innebærer også en enorm økning av klimagassutslipp, noe som vil gjøre det helt umulig for Stavanger å innfri sine klimaforpliktelser.

De endeløse køene vil fortsette selv med Eiganestunnelen og Ryfast. Dette vil føre til alvorlige trafikkinfarkt på Nord-Jæren.

Og hvem skal betale for det?
Jo det skal i all hovedsak vi bilister - med bompenger!

Eiganestunnelen og Ryfast fører all gjennomgangstrafikk fra nord, sør, øst og vest inn til Stavanger og tettbebygde sentrumsbydeler

Stavangers **hovedinnfartsåre, E 39 Motorveien,** ender i dag opp i en frisørsalong på Madlaveien hvor trafikken via en rundkjøring ledes direkte mot sentrum. **Gjennomgangstrafikken** nordover tar av ved Schankeholen, føres via **E 39 Kyststamveien** gjennom boligbebyggelsen mot Tjensvollkrysset og gjennom Byhaugtunnelen. Her lander den på Tasta og passerer kloss i friområder, Tasta skole og boligområder. Det betyr at tusener av mennesker i noen av de tettest befolkede bydelene daglig blir utsatt for store mengder støy, trafikk og klimagassutslipp. **Dette må vi gjøre noe med, men vi må gjøre det riktig!**

Gigantprosjektene Eiganestunnelen/Ryfast vil ikke løse noen trafikkproblemer. Tvert imot! De er planlagt slik at de samme bydelene som i dag må tåle støy og stor trafikkbelastning vil få det mye verre!

Men ikke nok med det!
Fra Eiganestunnelen skal det legges en fastlandsforbindelse til Ryfylke, det såkalte **Ryfast**. Traseen her skal gå via Hundvåg i **Hundvågtunnelen**, som blir en ny og alternativ trasé til dagens "Bybru", som trolig blir forbeholdt kollektivtrafikk. Det betyr at all trafikk fra Ryfylke og Hundvåg, sammen med trafikken i Eiganestunnelen, skal komme ut ved Schankeholen i sør og på Tasta i nord i noen av de tettest befolkede bydelene i Stavanger.

Ryfast - skjult agenda?

Vi i NAF har registrert at det er knyttet stor usikkerhet og bekymring rundt Ryfast. I tillegg mistenker vi at det er en skjult, politisk agenda (særlig i Stavanger) som kan ha påvirket vedtak og beslutninger. **Stavangerpolitikerne har ikke noe spesifikt ønske om å få Ryfylkes fastlandsforbindelse inn i sentrum, men er svært opptatt av å få, en for dem, billig løsning til Hundvåg.** All ekspertise tilsier nemlig at det naturlige løpet for en tunnel ville vært fra Schankeholen direkte til Solbakk, dersom en fastlandsforbindelse mellom Ryfylke og Nord-Jæren var sakens kjerne. Dette støttes også av forskningsdirektør ved IRIS og spesialist på kollektivtrafikk og overordnet transportplanlegging, Gottfried Heinzerling.

NAF har et alternativ til Ryfast/Eiganestunnelen

Tilsynelatende er Ryfast en brukbar løsning. Folk i Strand og Hjelmeland får sin etterlengtede fastlandsforbindelse, og med Eiganestunnelen får man en gjennomfartsåre nord–sør som ikke går direkte inn i sentrumskjernen. Men de trafikale og miljømessige ulempene med denne løsningen er så åpenbare at fornuften tilsier at vi må tenke alternativt. **Ikke minst:** Vi må se på hele Nord-Jæren i sammenheng og prøve å få til et veisystem som er bærekraftig i lang tid framover. Vårt alternativ er vist i kartet til høyre. Under følger en beskrivelse av veisystemet der store deler av det eksisterende veinettet inngår i forslaget.

Vi tenker oss en trasé som starter på Jørpeland og går mot Oanes. Derfra **ny bru** over Høgsfjord til Lauvik/Høle. Fylkesveien Høle – Sviland – Vatnekrossen **oppgraderes** og blir ny rv.13. For godstransport og lokaltrafikk som skal sørover og ikke trenger gå om Sandnes, **oppgraderes** traseen Sviland – Bråstein. Fra Vatnekrossen går veien i tunnel under Hanafjellet og videre i bru over Gandsfjorden. Deretter i **ny trasé** Lura – Motorveien E 39.

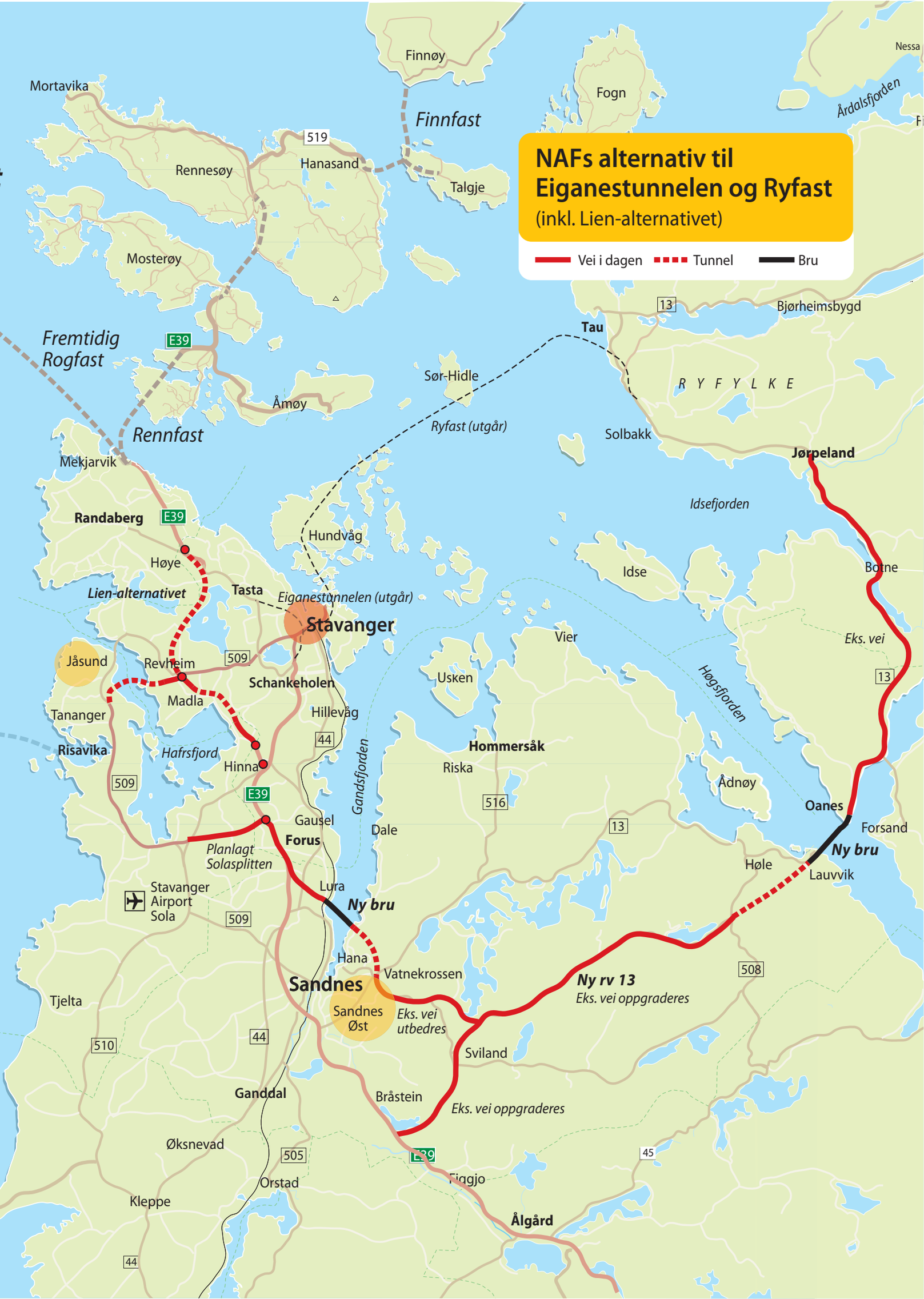
Fra Hinnakrysset/Grannes legges veien om i det såkalte **Lienalternativet** (se også eget kart). Dette blir en strekning **for det meste i tunnel** helt fram til Høye nær Randabergkrossen. Veien vil imidlertid komme **opp i dagen** ved Madla/Revheim for avkjørsel/påkjørsel. Vi ser også for oss at det legges inn **en avstikker** til Tananger/Risavika under Hafrsfjord som kan fange opp den økende transportmengden fra dette området. Fra Høye/Randaberg ledes traseen i nåværende E 39 mot Rennfast/Finnfast/Mekjarvik og fremtidig Rogfast.

En slik løsning blir som et Kinderegg! Vi får lagt gjennomgangsåren utenom Stavanger – samtidig som vi gir trafikken fra Ryfylke mulighet til å dra sørover uten å måtte kjøre gjennom Stavanger/Sandnes. – Og Sandnes får sin etterlengtede Gandsfjord bru.

Det foreligger store utbyggingsplaner både for Sandnes Øst og Tananger/Jåsund. Tusenvis av mennesker skal bosette seg i de nye bydelene. Vår løsning fanger også opp behovet for ny infrastruktur i disse områdene.

I Stavangerregionen diskuteres det fremtidig **bybane,** og det er gjort en stor utredning omkring dette. Bybane er et satsningsområde som skal bidra til å bedre fremtidens kollektivtilbud. **Men de planlagte veiprosjektene Eiganestunnelen/Ryfast vil direkte undergrave denne satsningen fordi det konkurreres om samme veikapasitet og samme brukergrupper.**

Eiganestunnelen/Ryfast er heller ikke planlagt med egne kollektivfelt, noe som vil medføre at kollektivtrafikken må stange i de samme køene som øvrig lokal- og gjennomgangstrafikk. Snart vil det komme krav om utvidelse til 6 felt på Motorveien E39. Dette vil bety enorme kostnader og ytterligere miljøbelastning på de sentrumsnære bydelene.
Denne vinteren har til fulle vist hvor utsatt og sårbart miljøet er for forurensing - jfr. den kraftige luftforurensingen i Bergen som i en periode førte til store restriksjoner på bilbruken .


NAFs alternativ til Eiganestunnelen og Ryfast
(inkl. Lien-alternativet)
Vei i dagen
Tunnel
Bru
Mortavika
Finnøy
Finnfast
Fogn
Nessa
Årdalsfjorden
519
Hanasand
Rennesøy
Talgje
Mosterøy
Fremtidig Rogfast
E39
Åmøy
Rennfast
Mekjarvik
Sør-Hidle
Ryfast (utgår)
Tau
13
Bjørheimsbygd
R Y F Y L K E
Solbakk
Jørpeland
Idsefjorden
Randaberg
Hundvåg
Høye
Lien-alternativet
Tasta
Eiganestunnelen (utgår)
Stavanger
Idse
Botne
Vier
Eks. vei
Jåsund
Revheim
509
Schankeholen
Usken
Madla
Tananger
Hillevåg
Høgsfjorden
Risavika
Hafrsfjord
44
Hommersåk
Hinna
Riska
Gandsfjorden
Ådnøy
516
Oanes
Gausel
Dale
Forus
Forsand
Planlagt Solasplitten
Ny bru
Høle
Lauvvik
Stavanger Airport Sola
Lura
Ny bru
Hana
Vatnekrossen
508
Sandnes
Ny rv 13
Eks. vei oppgraderes
Tjelta
Sandnes Øst
Eks. vei utbedres
510
Sviland
Ganddal
Bråstein
Eks. vei oppgraderes
Øksnevad
505
45
Orstad
Figgjo
Kleppe
Ålgård

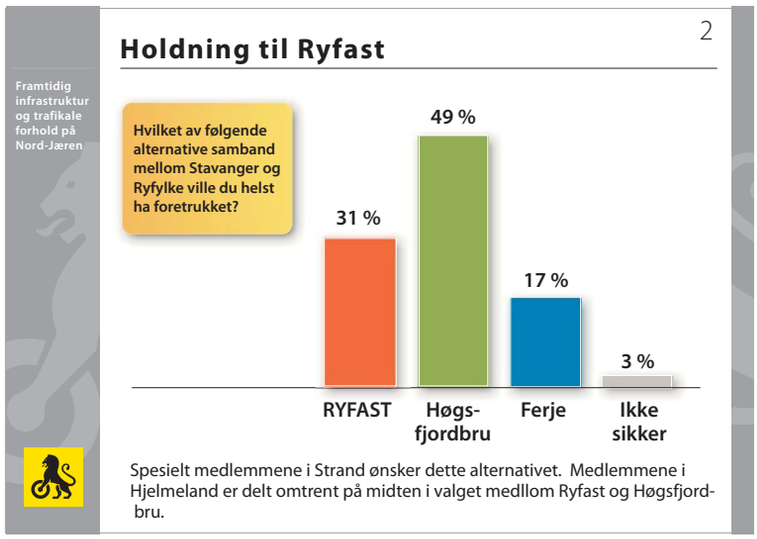
Mulig fremtidig E 39 kyststamveien
Lien-alternativet
KART: ELLEN JEPSON
Fra Vestlandet /Rennfast/fremt. Rogfast
E39
Randaberg sentrum
Hundvåg
Evt. tunnel-forbindelse
Høye
Tasta
Ny E39
E39
Stavanger sentrum
44
Lervik
Jåsund
Revheim
509
SUS
Tananger
UIS
Mariero
Ny E39
E39
Hommersåk
Risavika
Hinnavågen
Riska
Hafrsfjord
509
Hinna
Jåttåvågen
516
Forus
Gausel
Sola sentrum
Stavanger Lufthavn Sola
E39
44
13
509
Sandnes Øst
Sandnes sentrum
Tunnel
Vei i dagen
Nye kryss
Hans Magnar Lien 2008
44
510
Ganddal
E39

Klare svar på NAFs spørreundersøkelse om Ryfast

For å være helt sikre på at våre tanker og ideer har rot blant våre over 28 000 medlemmer i regionen, har vi foretatt to spørreundersøkelser. Vi fikk inn over 4000 svar. **Vel 80 % er tilhengere av vår traseløsning framfor Ryfast!** Det forteller oss at politikerne i dag ikke er på bølgelengde med folk flest. Tør vi foreslå en folkeavstemning ved lokalvalget i 2011?

Spesielt interessant er det at det blant våre medlemmer i Strand og Hjelmeland kommuner også er et tydelig flertall for Høgsfjordbru framfor Ryfast.

Det er på lederplass i Stavanger Aftenblad pekt på at en ytre ringvei kan være et bedre alternativ, og dette underbygger den allmenne skepsisen det ellers hersker når det gjelder Ryfast. Det bærer galt avsted når så mye trafikk styres mot allerede overbelastede veier. Det er ikke plass til flere biler på E 39 Motorveien. **Nok er nok!** For Hundvågs del kan det vurderes en tunnelløsning fra Lien-alternativet til Hundvåg nord – uavhengig av Ryfast, hvis et alternativ til Bybrua må til for å muliggjøre mer utbygging på Byøyene (se kart neste side).



NAF er Nordens største interesseorganisasjon for bilister. Vi kan ikke sitte rolig å se på at det blir bygget gigantveiprosjekter som langt inn i framtiden vil føre til ytterligere forverring av trafikkbildet i og rundt Stavanger og på Nord-Jæren. **Det blir hevdet at det er for sent å snu. Vi har grunn til å tro at det er gått prestisje i å få gjennomført prosjektene – selv med de helt åpenbare svakhetene som er knyttet til disse.**

Vi i NAF nekter å gi oss før første spadestikk er tatt. Hvem får vi med oss?

Investeringskostnader og prosjektfinansiering

Våren 2008 ble den alternative løsningen for E-39 (Lien-alternativet) kostnadskalkulert på basis av de da foreliggende planskisser og basert på enhetspriser som Statens vegvesen selv benyttet.

Kostnadsanslag Lien-alternativet:
ca 1,6 mrd. kr (2008-prisnivå)

Kalkyle Eiganestunnelen:
ca 1,6 – 1,8 mrd. kr

Planløsningen nord for Smiene/kryss E 39/ Randabergveien er fortsatt uavklart.

Etter all sannsynlighet vil kostnad for Eiganestunnelen, med tilhørende kulvertløsning forbi Tasta skole, bli vesentlig høyere enn alternativ E 39 fra Høye via Revheim/Madla til Hinnakrysset (Lien-alternativet)

Kostnadsoverslag Ryfast (eksklusive Eiganestunellen):
ca 5 mrd. kr

Både Høgsfjordbru og utvidelse av RV 13 vil lett kunne finansieres innenfor disse rammene!

Finansiering av Eiganestunnelen/Ryfast

I sist fremlagte og vedtatte NTP får Eiganestunnelen bare 50 % statstilskudd. Det betyr at de resterende ca 800–900 mill skal finansieres med lokale bompenger. Det i seg selv bemerkelsesverdig, og muligens en indikasjon på at heller ikke Staten ved Samferdseldepartementet, Samferdselskomitéen og Stortinget er ubetinget begeistret for den vedtatte E-39 løsningen. Det burde være en selvfølge at en nasjonal kyststamveg av denne dimensjonen blir 100 % statlig finansiert, spesielt siden det øvrige vegnettet allerede er gjort til et lokalt/regionalt ansvar.

Eiganestunnel-trakten

*Fylkeskommunen har definert motorveien E39 som en vei med **betydelige avviklingsproblemer**! For å bøte på dette har lokale kommunestyrer og fylkeskommunestyret vedtatt å bygge Eiganes-tunellen og Ryfast. Det påstås at Eiganestunellen vil løse mange av dagens trafikale problemer.*

Vi i NAF påstår det motsatte! Eiganestunellen vil fungere som en trakt!

All trafikk som i dag går med ferje over Høgsfjorden Oanes – Lauvik (1521 ÅDT) skal ledes inn i Eiganestunnel-trakten. Likeså all trafikk over Tausambandet (1511 ÅDT) som i dag spres i sentrum. All trafikk fra Randaberg, Dusavik og Tasta, som i dag går gjennom Byhaugtunellen og over Tjensvollkrysset (24 000 ÅDT), skal inn i Eiganestunnel-trakten. Trafikken fra Vestlandet, nordfylket, Rennesøy og Finnfast, som i dag går gjennom Rennfast, Byfjordtunellen og over Tjensvollkrysset, havner der. I "trakten" havner også trafikken fra et fremtidig Rogfast! I tillegg vil Eiganestunnelen suge til seg en stor del av lokaltrafikken siden prosjektet har lagt "vel" til rette for korte turer!

Skremmende er det også at all trafikk fra byøyene Buøy, Hundvåg og Roaldsøy (18 000 ÅDT) skal inn i Eiganes-trakten. Denne trafikken går i dag over Bybrua og spres i Haugesundsgata/Storhaug/ Storhaugtunellen/over Strømsbrua, mens en del går direkte til sentrum.

De store mengder trafikk som føres inn i Eiganestunellen skal spys ut gjennom et hull like ved Gamlingen friluftsbad – på en vei som i dag defineres som en vei med "betydelige avviklingsproblemer!"

Vi er ikke bekymret over ca 3 000 kjøretøy fra Ryfylke. Det er først når ca 16 000 kjøretøy, som tidligere gikk over Tjensvollkrysset, skal inn i Eiganestunnelen sammen med minst 20 000 kjøretøy fra byøyene, at vi blir virkelig bekymret.

I tillegg, når så mye trafikk skal presses inn i tunnelen, vil det resultere i kødannelser. Stillestående kø inni tunnel innebærer en stor helserisiko. Faren for kullosforgiftning, eller at andre farlige situasjoner skal oppstå, er i høy grad til stede.

Har dere politikere tenkt grundig nok gjennom konsekvensene av det vedtaket dere har gjort? Første spadetak er ennå ikke tatt, og som kjent er det ikke en skam å snu!

Vi i NAF oppfordrer dere, på vegne av våre medlemmer, og ikke minst på vegne av kommende generasjoner, til å finne en løsning hvor trafikken spres på flere "hovedpulsårer" som kan avlaste E 39 og Rv 44. En slik løsning vil gi bedre trafikkflyt, mindre utslipp, et bedre miljø og bedre trafikksikkerhet!

- Planlagt som 2-felts veg for store deler av tunnelen.

Resultat: Kødannelser og trafikk-kork inne i tunnelen!

LAYOUT OG KART: ELLEN JEPSON / FOTO: NAF / TRYKK: KAI HANSEN

NAF avd. Stavanger og Omegn