

BOKN KOMMUNE

Sakspapir

Styre, utval, komite m.m.	Møtedato	Saksnr
Forvaltningsstyre	24.01.2018	004/18
Seniorråd/råd for eldre og funksjonshemma	23.01.2018	005/18

Saksansv. Kåre Bua	Arkiv K2 - L12	Arkivsaknr 17/298
--------------------	----------------	-------------------

SAKSFREMLEGG – 1. GANGSBEHANDLING – PLAN 201702 – E39 AREKRYSET

Rådmannen sitt framlegg til vedtak:

Forvaltningsstyret vedtar ved 1. gangs behandling at forslag til reguleringsplan for plan 201702 - E39 Arekryset - datert 24.01.18 legges ut til offentlig ettersyn. Berørte grunneiere varsles, jf. plan- og bygningsloven § 5-2 og § 12-10.

Seniorråd/råd for eldre og funksjonshemma 23.01.2018:

Behandling:

SB- 005/18 Vedtak:

Seniorrådet vedtek rådmannens forslag til vedtak.

Forvaltningsstyre 24.01.2018:

Behandling:

FV- 004/18 Vedtak:

Rådmannen sitt framlegg blei vedtatt samrøystes.

SAKSFREMSTILLING

Norconsult har på vegne av Statens vegvesen utarbeidet forslag til privat detaljreguleringsplan for E39 Arekryset i Bokn kommune.

Planforslaget omfatter et areal på ca. 13 daa. Den foreslåtte arealdisponeringen er i hovedtrekkene offentlig kjørevei med annen veggrunn, LNFR-areal for nødvendige tiltak for landbruk og reindrift (midlertidig riggområde i anleggsfasen) samt et lite område for bruk og vern

av sjø og vassdrag.

Beskrivelse av de eksisterende forhold og planens hovedtema:

Planområdet er for det meste tidligere regulert gjennom plan for *E39 Rogfast Laupeland – Knarholmen, Tunnel og ventilasjonstårn på Krågå*. Området består i dag av E39, en mindre kommunal vei parallelt med E39, samt ubebygd LNFR-areal med noe beiteland og strandsone.

Planforslaget omfatter arealer som ligger innenfor reguleringsplan 201404, godkjent 01.12.15. Planen innebærer omdisponering av noe beiteareal.

Det overordnede formålet med planen er å utvide E39 for å klare å lage et trafikksikkert T-kryss, i forbindelse med anleggelse av Rogfast-tunnel mellom Randaberg og Bokn kommuner. Planen for utvidelsen av E39 med kryss skal legge til rette for å bedre fremkommelighet for anleggstrafikk. Dagens Arevegen er for smal og kronglete for anleggstrafikk, og hensynet til freda kulturminner hindrer utvidelse av denne veien.

I gjeldende reguleringsplan er eksisterende Arevegen mot Arsvågen lagt inn som rigg- og anleggsområde. I planbeskrivelsen er følgende sagt om rigg- og anleggsområdet: «Sideareal til vegen er inkludert i rigg- og anleggsområdet for å få tilstrekkelig og hensiktsmessig areal til anleggsgjennomføringen. Frem til avkjøring til Laupland hytteområde, er det satt av areal til både anleggsvei og lokalvei, samt planskilt kryssing mellom disse. Lokalveien kan gis et midlertidig kryss med dagens E39.»

I forbindelse med utbygging av E39 Rogfast skal et stort masseoverskudd plasseres i utfyllingsområder. Plan 201608 *Detaljregulering for tverrslag (tunnel) og ventilasjonstårn ved Arsvågen* krever deponering av tunnelmasser. Områderegulering – plan 201502 *Rogfast Områderegulering Arsvågen Næringsområde* – legger til rette for utfylling av 2,2 millioner m³ i sjøen utenfor Arsvågen. Masser fra hovedtunnel-løpet skal fraktes via tverrslagstunnelen og til deponiområder. Noe av disse massene skal fraktes ut av planområdet nordover på E39 mot Knarholmen. Disse massene vil ikke benytte seg av nytt kryss ved Arevegen. Det er hovedsakelig anleggstrafikk til riggområde for hovedtunnelutløpet (Laupeland) som skal benytte seg av nytt kryss, i tillegg til privatbilisme.

Videre er det planlagt å føre anleggsvann i byggeperioden, samt innlekkasjevann og rensert vaskevann i permanent situasjon, i en overvannsledning fra tunnelen og ut sjøen ved Arekrysset. Planen legger derfor også til rette for at ledningen kan følge veitraseen (Arevegen), krysse E39 og gå ut i sjøen. Det søkes om egen tillatelse til dette tiltaket etter forurensningsloven. Planforslaget tar derfor kun for seg vurderinger fram til eiendomsgrense i sjø. Det er lagt inn rekkefølgekrav i planbestemmelsene om at arkeologiske undersøkelser i sjø, samt utredning av naturmiljø i sjø, skal foreligge før tiltak i sjø kan igangsettes.

Det vises forøvrig til den vedlagte planbeskrivelsen.

Overordnede planer:

Planforslaget omfatter arealer som i kommuneplanen er som LNFR med henholdsvis rød og gul støysoner langs E39. I sjøen er området avsatt til *bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone*. Like nord for planområdet er det i sjø avsatt et område med formål *fiske*.

Tilgrensende reguleringsplaner:

Planforslaget vil erstatte deler av reguleringsplan 201404 E39 Rogfast Laupeland – Knarholmen, Tunnel og ventilasjonstårn på Krågå.

Det er ingen direkte tilgrensende reguleringsplaner, men i området rundt Arsvågen er det andre reguleringsplaner og områderegulering tilknyttet utbygging av Rogfast, nevnt over.

Teknisk plan - vann- og avløp:

Det skal utarbeides en teknisk plan som godkjennes av Bokn kommune før igangsetting. Planen legger til rette for en overvannsledning langs Arevegen, via nytt kryss til sjø, med kummer hver 80. meter.

Planens konsekvenser for barn og unge:

Det er ikke registrert viktige målpunkt for barn og unge innenfor planområdet.

Tiltaket vurderes ikke å gi spesielle konsekvenser for barn og unge. Området er ubebygget og består av to eksisterende veier som skal knyttes sammen med et kryss. Planområdet omfatter fra før ikke lekeplasser, skoler, barnehager eller andre funksjoner som er rettet mot barn. Gjeldende reguleringsplaner og planforslag legger ikke opp til tilrettelegging for barn og unges opphold. Universell utforming ivaretar alle aldersgrupper, inkludert barn og unge.

Vi viser for øvrig til trafikksikkerhetsplanen og rekkefølgekrav i planbestemmelsene for å sikre trygg trafikkavvikling i området. Dette kan innebære redusert hastighet i området, noe som i seg selv er positivt.

Planens konsekvenser for naturmangfoldet:

Med unntak av arealene mellom E39 og sjøen, er området avsatt som midlertidig rigg- og anleggsområde i gjeldende reguleringsplan.

Planforslaget omfatter et mindre areal med overflatedyrka jord på 3,3 daa, som brukes som beite. Plankrav sikrer at mye av området tilbakeføres til landbruksareal etter ferdigstilling. Jordbruksarealet vil reduseres med ca. 1 daa.

Planens innhold i et folkehelseperspektiv

Plan- og bygningslovens § 3-1 omhandler oppgaver og hensyn som skal ivaretas i planlegging etter loven. Listen over oppgavene er omfattende. I et eget punkt er det formulert at planleggingen skal « fremme befolkningens helse og motvirke sosiale helseforskjeller, samt bidra til å forebygge kriminalitet »

Foreliggende plan er vurdert i forhold til dette punktet og teknisk sjef vurderer det slik at planens innhold ikke vil innebære negative konsekvenser i forhold til å ivareta befolkningens helse, risiko for økt kriminalitet eller sosiale helseforskjeller.

Saksbehandling:

Varsel om igangsetting av reguleringsarbeid er gjort i tråd med bestemmelsene i plan- og bygningslovens §. 12-8. Frist for merknader var satt til 05.06.17.

Det er innkommet 4 merknader til oppstart av planarbeidet.

1. Rogaland Fylkeskommune, kulturavdelingen 31.05.17
2. Fylkesmannens i Rogaland 31.05.17
3. Rogaland Fylkeskommune, regionalavdelingen 02.06.17
4. Statens vegvesen, region Vest 07.06.17

1. Rogaland Fylkeskommune, kulturavdelingen

Fylkesrådmannen påpeker at det i varselet ble opplyst at alle relevante dokumenter er tilgjengelige på Bokn kommunes hjemmeside, og at det ikke er tilfelle per dags dato. Det påpekes videre at det i oppstartsvarselet heter at planområdet i plan 201404 – E39 Rogfast Laupeland – Knarholmen, Tunnel og ventilasjonstårn på Krågå, er regulert som kjørevei og LNF-område, noe som imidlertid kun er tilfelle for deler av det varslede planområdet.

Fylkesrådmannen informerer om at det innenfor planområdet er kjent en boplass fra yngre steinalder. Boplassen er et automatisk freda kulturminne. I forbindelse med E39 Rogfast har riksantikvaren fattet vedtak om dispensasjon fra den automatiske fredningen av boplassen. Videre informerer han om to automatisk freda kulturminner like utenfor det varslede planområdet.

På bakgrunn av de automatisk fredede kulturminnene både innenfor og like utenfor varslet planområde mener fylkesrådmannen at det er stort potensial for at det kan befinne seg uregistrerte automatisk fredede kulturminner innenfor planområdet. Fylkesrådmannen i Rogaland stiller i den forbindelse krav om at det må gjennomføres en arkeologisk registrering før det kan avgis endelig uttalelse vedørende planarbeidets innvirkning på automatisk freda kulturminner, jf. kulturminnelovens § 9 – undersøkelsesplikten. Videre opplyses det om at kostnadene forbundet med arkeologiske registreringer må dekkes av tiltakshaver, og at kravet om registreringer kun gjelder de deler av planområdet som ikke omfattes av reguleringsplan 201404.

I og med at varselet om oppstart også omfatter areal i sjø er det også forelagt Stavanger maritime museum (SMM), som uttaler at det ikke finnes kjente kulturminner i sjø innenfor det varsla området. Området er generelt vurdert til å ha et potensiale for funn av hittil ukjente verna skipsfunn og automatisk freda kulturminner. Det er viktig at tiltakshaver setter en hensiktsmessig plangrense i sjø med tanke på areal som behøves regulert.

Det opplyses om at kulturminnelovens undersøkelsesplikt gjelder hele sjøarealet som ønskes regulert. I den forbindelse bes det om at tiltakshaver forelegger SMM planavgrensningen så fort den foreligger. SMM vil da så tidlig som mulig kunne vurdere planen, samt signalisere eventuelle arkeologiske undersøkelser og kulturminnehensyn som må ivaretas i den videre prosessen.

Forslagsstillers kommentar:

Relevante dokumenter i forbindelse med varsel om oppstart av reguleringsplanen var ved en glipp ikke lagt ut på Bokn kommunes hjemmesider. Alle relevante dokumenter vil fremover legges ut fortløpende.

De områdene innenfor plangrensen til denne planen som ikke omfatter plan 201404, er i Bokn kommuneplan regulert som LNRF område, fiske og bruk og vern av sjø og vassdrag med

tilhørende strandsone.

Plangrensen er kraftig redusert i forhold til varslet plangrense, og det finnes ikke lenger noen registrerte kulturminner innenfor området. Det ble lagd et notat som illustrerer sammenhengen mellom varslet plangrense, faktisk plangrense og gammel plangrense (plan 201404). Notatet ble sendt til Fylkesrådmannen, kulturavdelingen. De svarte: «I henhold til det oversendte notatet, datert 6.9.2017, er planområdet innskrenket i en slik grad at det ikke lenger vil være behov for arkeologiske registrering for å kunne avgi uttalelse vedrørende planforslagets innvirkning på automatisk fredete kulturminner ».

Stavanger Maritime museum fikk tilsendt det samme notatet angående kulturminner og ny plangrense. Notatet beskrev tiltak i sjø. Stavanger Maritime museums uttale til notatet var som følger: «Vi kjenner ikke til kulturminner i sjø i det varsle området. Området er generelt vurdert til å ha et potensiale for funn av hittil ukjente verna skipsfunn og automatisk freda kulturminner. Vi kan allerede nå varsle at vi kommer til å kreve å få gjennomført marinarkeologiske registreringer for å avklare forholdet til freda/verna kulturminner før vi kan gi vår fulle uttalelse til ev søknader gjennom PBL, havne og farledsloven eller forurensingsloven». På bakgrunn av denne uttalen ble det bestilt marinarkeologiske registreringer. De vil starte opp ca. mars 2018.

Teknisk sjefs vurdering:

Undersøkelser i sjø skal ifølge konsulent gjøres i mars 2018. Rekkefølgekrav i planbestemmelsene sikrer at disse gjennomføres før tiltak settes i gang i planområdet. For øvrig skal slike registreringer være gjort før planen godkjennes av kommunen.

2. Fylkesmannen i Rogaland

Fylkesmannen registrerer at varslet planområdet er svært stort, men forutsetter at arbeidet bare gjelder T - krysset og at det ikke skal gjøres andre inngrep.

Fylkesmannen opplyser om at det i planområdet er et område med dyrka mark. Her sier rådmannen at det må sikres i bestemmelsene at dette området blir tilbakeført til dyrka jord når bruken av anleggsveien opphører. Planarbeidet må ellers legges til rette for god landskapstilpasning.

Forslagsstillers kommentar:

Planområdet er redusert, arbeidet gjelder bare T - krysset. Merknaden vil sikres gjennom bestemmelsene til planen.

Teknisk sjefs vurdering

Planbestemmelser setter krav om tilbakeføring av jordmasser til jordbruksarealet, selv om dette vil bli redusert med ca 1 daa på grunn av vei. Overvannsledning vil legges under bakken ned mot sjøen. Utslippstillatelse gis i egen søknadsprosess etter forurensningsloven. Det er stilt rekkefølgekrav om at det skal gjøres utredning av naturmiljø i sjø før tiltak i sjø kan igangsettes.

3. Rogaland fylkeskommune, regionalplanavdelingen

Fylkesrådmannen registrerer at fristen for svar er satt til under fire uker. Dette oppleves som knapt, spesielt sett på bakgrunn av mai med sine hellig - og fridager. Fylkesrådmannen har registrert at Bokn kommune har godkjent plan E39 Rogfast, detaljregulering for tverrslag (tunnel) og ventilasjonstårn ved Arsvågen, i kommunestyret 18.mai 2017. Det opplyses at vedtaket er gjort på visse vilkår, blant annet et punkt 2, hvor kommunen er svært skeptisk til et trafikkmønster, slik det beskrives i oppstartsvarselet for nytt veikryss mellom Arevegen og E39 Arekrysset. Det kommer videre frem i merknaden at Fylkesrådmannen deler kommunens skepsis, og mener at reguleringsplanvarselet kun i begrenset grad gjør rede for denne løsningen. Fylkesrådmannen påpeker også at det i varselet sies at det ikke er nødvendig med videre konsekvensutredning for løsningen. Fylkesrådmannen er ikke enig i denne vurderingen, og mener det må gjennomføres grundige analyser for i hvilken grad en blanding av anleggstrafikk og ordinær trafikk på E39 vil kunne innebære uønskede hendelser og trafikkfare.

Fylkesrådmannen skriver at det ut i fra varsel om oppstart er vanskelig å se den samlede betydningen av de foreslåtte endringene, og at det derfor er vanskelig å ta stilling til eventuelle konflikter knyttet til naturmangfold, trafikksikkerhet, vannmiljø, friluftsliv, strandsone og landskap. Fylkesrådmannen mener derfor at disse vurderingene må gjøres når planforslaget legges ut til offentlig ettersyn. Fylkesrådmannen påpeker at det ikke finnes ytterligere informasjon på kommunens hjemmesider, som antydnet i varselet.

Til slutt vil Fylkesrådmannen varsle at blant annet manglende analyser vil kunne medføre et høyt konfliktnivå, og minner om at planer med potensial for høyt konfliktnivå kan meldes opp til diskusjon i regionalt planforum.

Forslagsstillers kommentar:

Fristen for svar er satt til under fire uker når man regner inn mai sine helligdager. I plan og bygningsloven, § 12 - 8 står det «Når planarbeidet igangsettes, skal berørte offentlige organer og andre interesserte varsles». Videre står det i reguleringsplanveileder 2017 at «det bør settes en rimelig høringsfrist, for eksempel minimum 3 uker». Vi ser at 4 uker i mai måned, med så mange helligdager, kan være knapt. Det vil settes en lengre frist for svar ved høring av planforslag etter førstegangsbehandling.

Detaljreguleringen det henvises til gjelder et nytt tverrslag og ventilasjonstårn ved Arsvågen. Som en del av tidligere vedtatt Rogfast plan var det regulert ventilasjonstårn på Krågå. Fra sakspapiret 18.05.2017 står det «Av tekniske og sikkerhetsmessige årsaker har SVV konkludert med at ventilasjonstårnet heller skal plasseres på Are sørvest for moloen til Solholmen. Transporten dit skal foregå via E39 til et nytt kryss med egen avkjøringsfil ca. 0,8km nord for billettluken. I tillegg er det planlagt hastighetsreduksjon på E 39 forbi krysset». I pkt 2 som det henvises til i merknaden står det «Bokn kommunestyre er kjent med at det i forbindelse med planene om å benytte E39 mellom Arsvågen og Knarholmen til massetransport, skal settes i gang et arbeid med utarbeidelse av reguleringsplan for ny kryssløsning mellom Arevegen og E39. Bokn kommune vil allerede nå signalisere at vi er svært skeptiske til dette prosjektet og stiller oss undrende til at SVV evt. vil godkjenne et slikt kryss på E39 for av/påkjøring av større anleggsbiler – midt i et fra før kaotisk trafikkområde med stor trafikk til og fra ferjene». Reguleringsplanen gir tilknytning for Arevegen til E39. Arevegen skal gi adkomst til forskjæringer og rigg for forskjæringer og ikke til utkjøring av masse for tunnelen. Trafikksikkerhetstiltak bør vurderes i forbindelse med entreprenørens trafikkavviklingsplan. Redusert hastighet kan være aktuell løsning.

Reguleringsplanvarselet viser angitt område for detaljreguleringen, og gjør som Fylkesrådmannen påpeker, kun i begrenset grad rede for løsningen i planen. Løsningen vil bli

nærmere beskrevet ved førstegangsbehandling av planforslaget.

Det er i samråd med Bokn kommune, enighet om at planforslaget ikke skal konsekvensutredes. Trafikkutredningen skal utføres som en del planen, det samme gjelder temaene naturmangfold, trafiksikkerhet, vannmiljø, friluftsliv, strandsone og landskap.

Alle relevante dokumenter vil fremover legges ut fortløpende.

Teknisk sjefs vurdering:

Fylkeskommunens vurderinger virker å legge til grunn at tunnelmassene fra tverrslagstunnelen (ved Arsvågen) skal fraktes ut gjennom nytt planlagt kryss og videre nordover E39. Ifølge forslagsstiller er det kun mindre mengder masser som skal fraktes ut, tunnelmassene skal i all hovedsak fylles ut i sjø ved Arsvågen fergeleie og gir derfor ikke økt trafikk i krysset og på E39. Ved utkjøring fra tverrslagstunnel ved Arsvågen skal eksisterende kryss (ved fergeleie) brukes, dersom massene skal videre nordover E39 mot Knarholmen.

Teknisk sjef kan ikke se at en utbedring av krysset for å bedre adkomst for anleggsarbeidet, samt lokalbefolkning, i seg selv skal kreve en konsekvensutredning. Det er i gjeldende plan gitt adgang til en midlertidig rigg- og anleggsområde med kryss for anleggstrafikk, og det er et eksisterende kryss ved betalingsbodene ved Arsvågen fergeleie som også skal brukes. Dermed vil anleggstrafikken uansett gå på E39, uavhengig av hvilket kryss man tar i bruk. Avkjøringsfil i nytt kryss vil bedre trafiksikkerheten for trafikk nordover, som skal inn på Arevegen fra E39. Teknisk sjef viser også til at andel tungtrafikk på E39 er svært høy, og at planlagt anleggstrafikk kun vil utgjøre en liten del av allerede eksisterende tungtrafikk.

Området er allerede avklart som midlertidig riggområde i gjeldende reguleringsplan, og spørsmål vedrørende naturmangfold, vannmiljø og friluftsliv er dermed tatt stilling til tidligere. Det er krav om utredning av naturmangfold i sjø før tiltak i sjø kan igangsettes. Det er også satt krav om ivaretagelse av matjord, samt inngjerding av beitearealet etter at midlertidig deponi er avsluttet.

4. Statens vegvesen, region Vest

Statens vegvesen har ingen merknader til planen.

De innkomne merknader er vedlagt.

Teknisk sjefs vurdering:

Det foreliggende forslag til reguleringsplan er et ledd i gjennomføringen av Rogfast-sambandet. Teknisk sjef kan ikke se at det til nå i saksbehandlingen er avdekket forhold som skulle tilsa at planen ikke bør godkjennes og legges ut til offentlig ettersyn i den foreliggende form.

På bakgrunn av det som er sagt over, vil teknisk sjef derfor anbefale at Forvaltningsstyret ved 1.gangsbehandling vedtar at det foreliggende forslag til reguleringsplan legges ut til offentlig

ettersyn.

Vedlegg:

Dok.nr	Tittel på vedlegg
12.01.2018	GJELDENE REGULERINGSPLAN
12.01.2018	PLANBESKRIVELSE
12.01.2018	PLANBESTEMMELSER
12.01.2018	PLANKART
12.01.2018	PLANSAK TIL 1. GANGS BEHANDLING - PLAN 201702 - E39
	AREKRYSET
12.01.2018	SAKSFREMLEGG TIL FORVALTNINGSSTYRET
12.01.2018	TRAFIKKSIKKERHETSPLAN
15.01.2018	Vedlegg til plansak Are krysset



Statens vegvesen

TRAFIKKSIKKERHETSPLAN



Prosjekt: E39 Rogfast

Transport av tunnelmasser på E39 til Laupland og Knarholmen

Kommune: Bokn

Innholdsfortegnelse

1. Bakgrunn for trafikksikkerhetsplanen	2
2. Oppsummering	2
3. Oversikt over de aktuelle trafikksikkerhetstiltakene	3
3.1 Oversikt sør	3
3.2 Oversikt nord	4
4. Konkretisering av trafikksikkerhetstiltakene	5
4.1 Kryss Arsvågen	5
4.2 Nytt kanalisert kryss ved Stølsvika	6
4.3 Veg med avkjøringsrampe til Knarholmen:	6

1. Bakgrunn for trafikksikkerhetsplanen

I forbindelse med at masser fra tverrslaget skal transporteres til Laupland og til mellomlagring ved Knarholmen via E39 har Bokn kommune i forbindelse med behandling av reguleringsplanen for «tverrslag og ventilasjonstårn ved Arsvågen», gjort et vedtak om at det skal lages egen trafikksikkerhetsplan for hele den aktuelle stekningen av E39 mellom Arsvågen og avkjøringen til deponiområdet ved Knarholmen.

Denne trafikksikkerhetsplanen skal belyse de tiltakene som er funnet nødvendig på den aktuelle strekningen for i å ivareta nødvendig trafikksikkerhet i forbindelse med massetransporten. Trafikksikkerhetsplanen skal legges fram for Bokn kommune til uttale.

2. Oppsummering

Denne trafikksikkerhetsplanen viser tiltak på tre steder. Det er i Arsvågen i kryss like nord for betalingsbodene, ved Stølsvika hvor det skal etableres kanalisert kryss og ved Knarholmen.

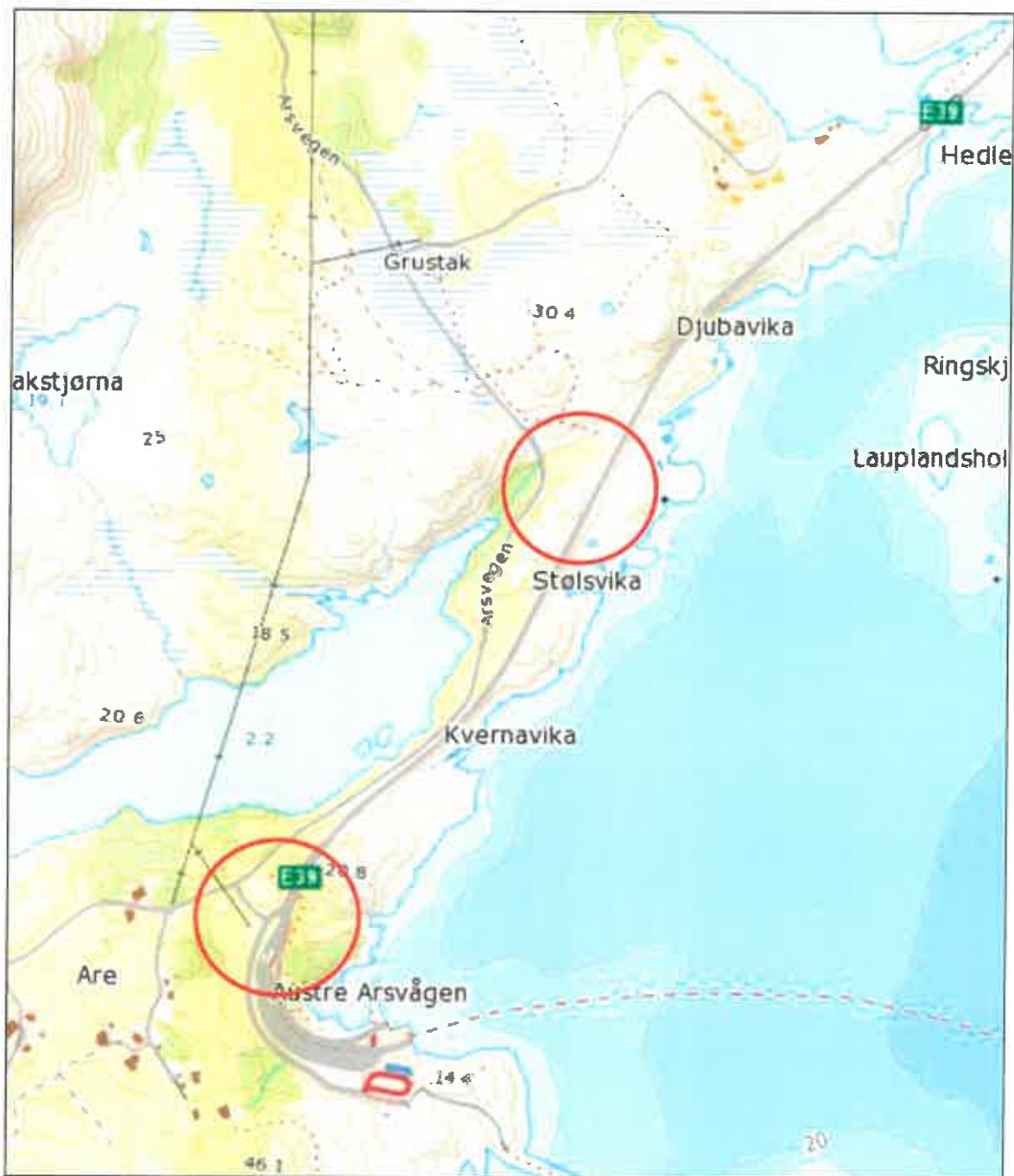
Det er ikke planlagt trafikksikkerhetstiltak på strekningene mellom disse tre kryssene utover at det vil med redusert fartsgrense på strekningen fra Arsvågen til like nord for nytt kryss ved Stølsvika. Bakgrunnen for dette er en vurdering av at dagens vegstandard ikke gjør det nødvendig med ytterligere tiltak.

Tiltak som blir gjennomført er i hovedsak:

- Nytt kanalisert kryss ved Stølsvika.
- Ny avkjøringsrampe ved Knarholmen.
- Nedsatt fartsgrense 60 km/t.
- Ny midlertidig gang- og sykkelveg ved kryss Knarholmen.
- Sikring av gang- og sykkelkryssing over anleggsveg ved Knarholmen.
- Arbeidsvarsling og oppmerkingstiltak ved Arsvågen.
- Siktforbedrende tiltak i Arsvågen.

3. Oversikt over de aktuelle trafikksikkerhetstiltakene

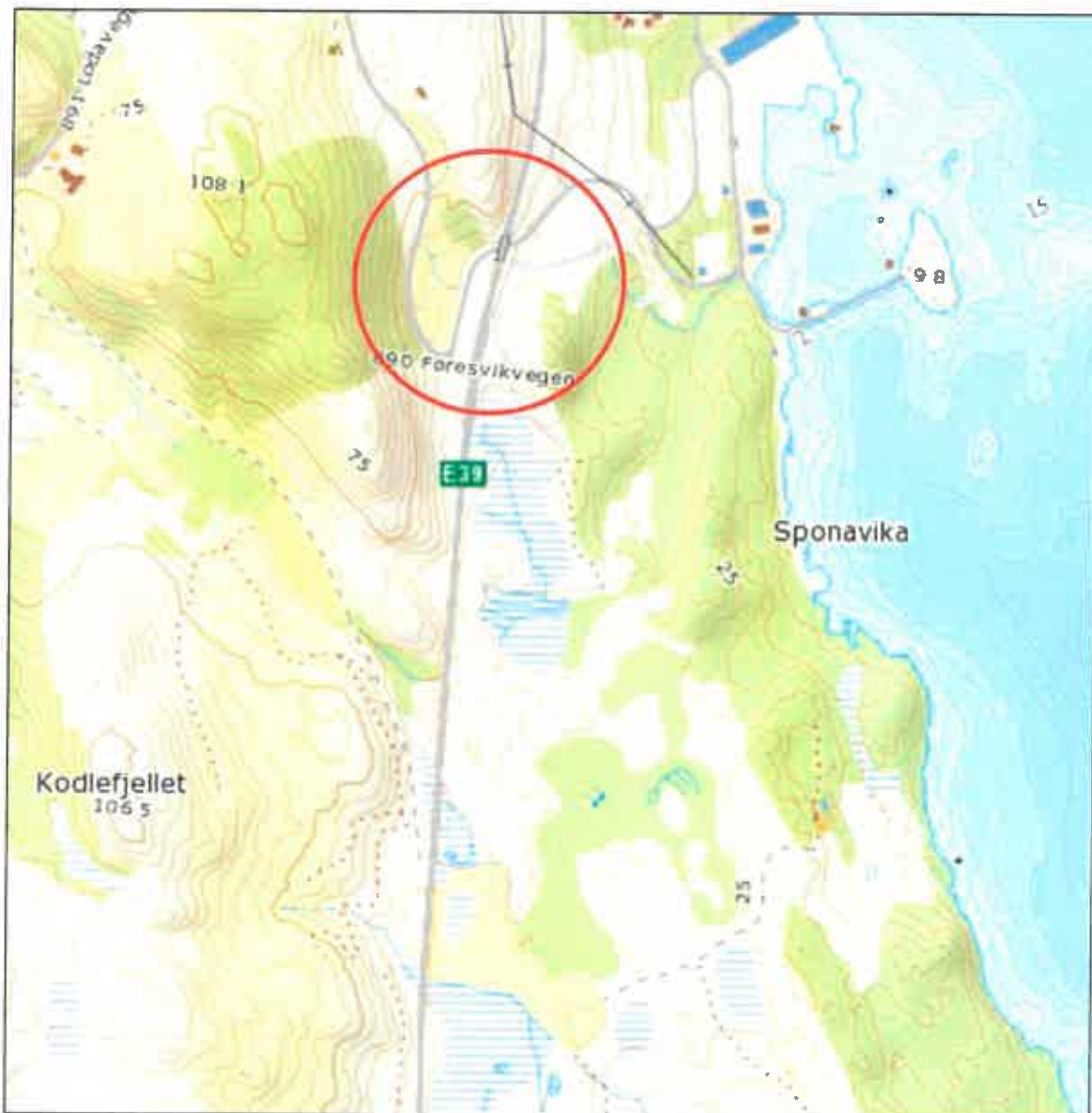
3.1 Oversikt sør



Figur 1 Oversiktskart Arsvågen og Stølsvika

Figur 1 viser hvor de aktuelle trafikksikkerhetstiltakene vil bli gjennomført i sør. Krysset like nord for betalingsbodene ved Arsvågen ferjekai blir tilpasset anleggstrafikken som kommer ut på E39. Det blir utført lettere trafikksikkerhetstiltak som skilting, ny oppmerking og utbedring av siktforhold. Ved Stølsvika litt lenger nord vil det bli etablert et nytt kanalisert vegkryss med eget felt for trafikken som skal inn til venstre på Arsvågen og videre til Laupland.

3.2 Oversikt nord



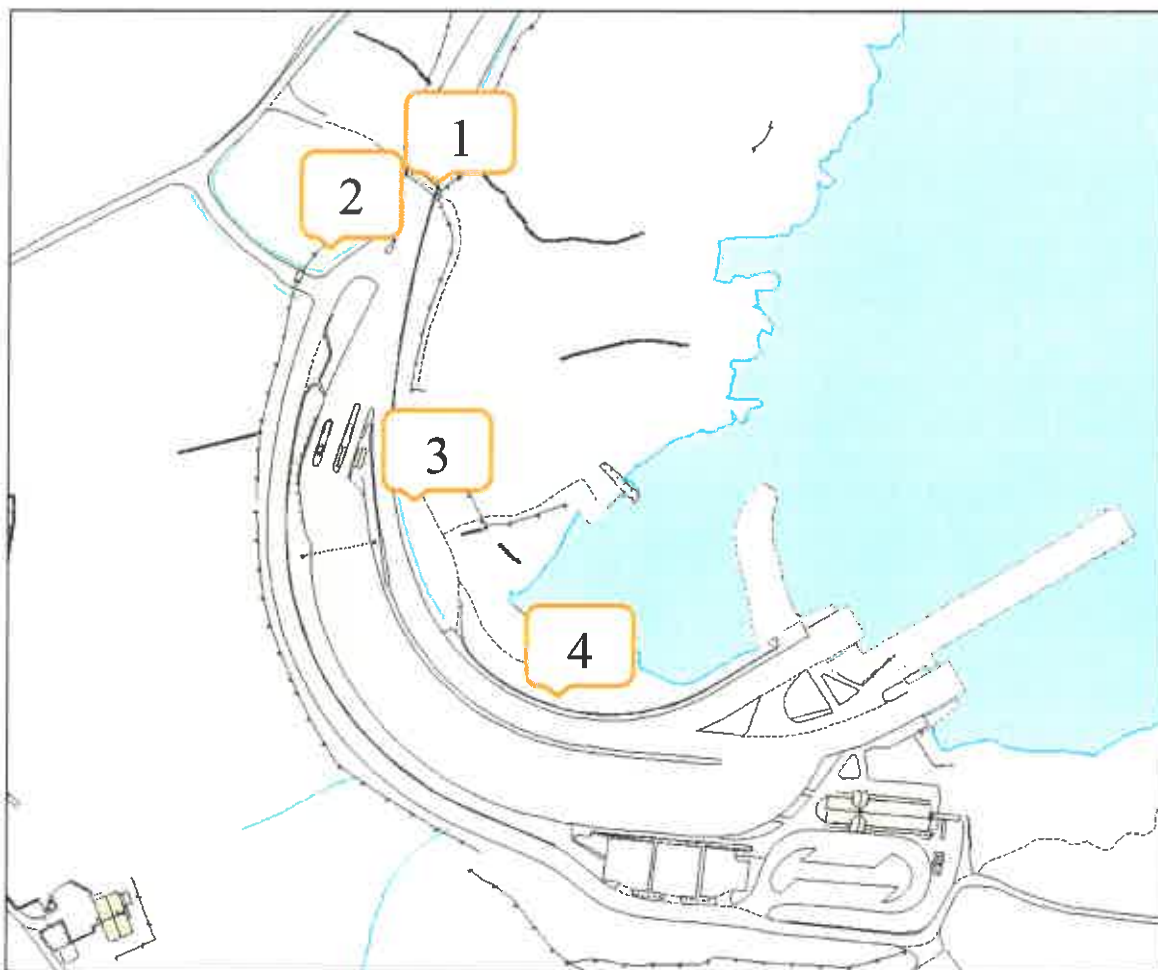
Figur 2 Oversiktskart Knarholmen

Figur 2 viser området hvor anleggstrafikken som kommer fra sør kjører av E39 for videre å tømme massen i deponiområdet øst for E39 ved Knarholmen. Det vil bli utført trafikksikkerhetstiltak for de myke trafikantene som ferdes i det eksisterende kryssområdet og til- og fra busslommene der.

4. Konkretisering av trafikksikkerhetstiltakene

De ulike trafikksikkerhetstiltakene er i dette kapittelet konkretisert i de tre kryssområdene som får økt trafikk i forbindelse med transport av masser fra prosjektet. Tiltakene er vist på kartutsnitt og kort beskrevet. På noen av kartene er symboler satt inn for å stedfeste de ulike tiltakene

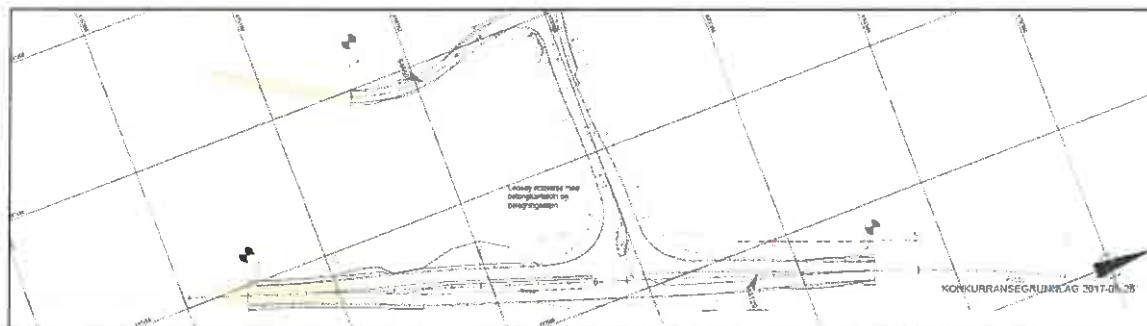
4.1 Kryss Arsvågen



Figur 3 Detaljkart - eksisterende forhold Arsvågen

1. E39: Skilt: «Sperr ikke krysset» settes opp på trafikkøy.
2. E39: Krysset merkes med sperrefelt for å unngå stans som hindrer anleggstrafikken.
3. Det settes opp skilt: «vegarbeid» og underskilt «anleggstrafikk» retning nord fra kai.
4. Det utføres skogrydding i sideterrenget retning nord fra kai for å bedre stoppsikten.

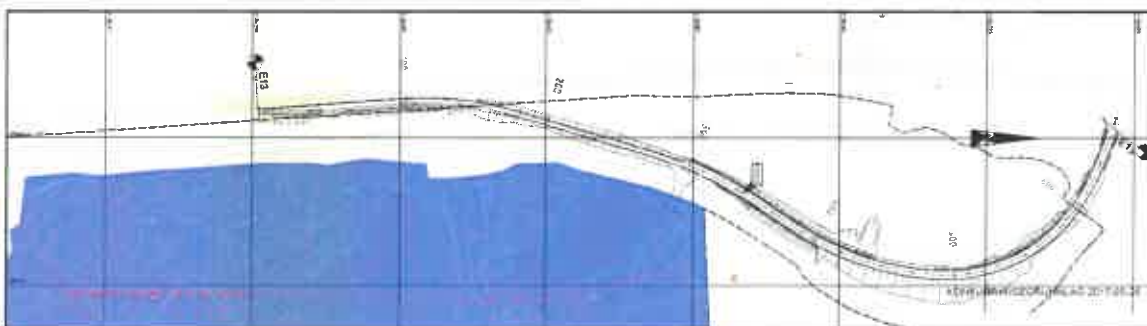
4.2 Nytt kanalisert kryss ved Stølsvika



Figur 4 Planlagt kanalisert kryss ved Stølsvika

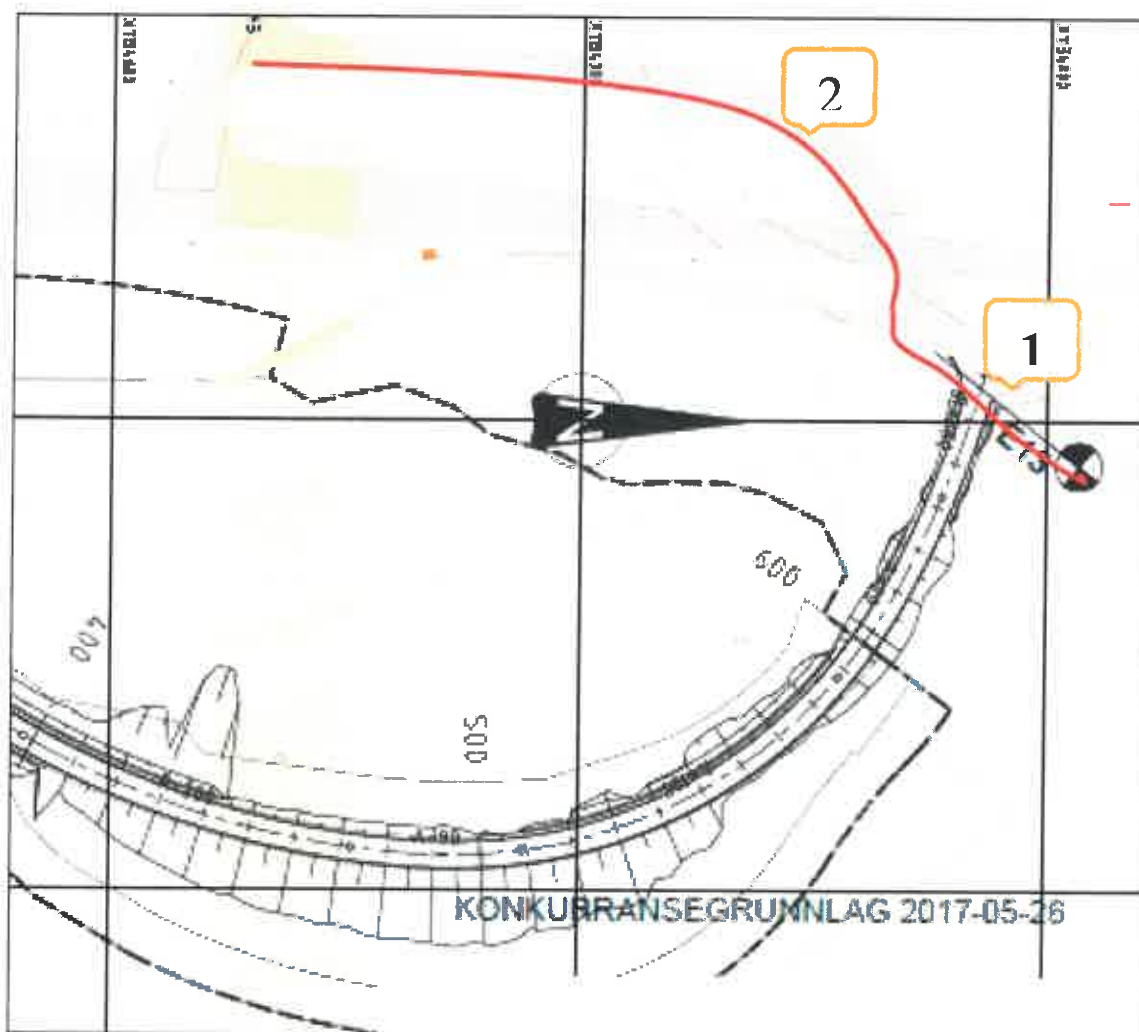
Figur 4 viser det nye planlagte krysset. Fartsgrensen på E39 vil bli satt ned til 60 km/t fra Arsvågen og nordover forbi kryssområdet for å ivareta trafikksikkerheten. Venstresvingende anleggstrafikk fra sør som skal inn på Arsvegen har eget felt slik at bakenforkjørende trafikk fra Arsvågen ikke blir hindret.

4.3 Veg med avkjøringsrampe til Knarholmen:



Figur 5 Planlagt avkjøringsrampe ved Knarholmen

Figur 5 viser planlagt ny avkjøringsrampe fra E39 ved Knarholmen. Anleggstrafikken fra sør vil kjøre av uten vesentlig å senke farten. Etter at massene er deponert, vil anleggskjøretøyene krysse under E39 og komme opp i eksisterende kryss på vestsiden av E39 og sørover igjen. I dette området vil det bli etablert separate løsninger for de myke trafikantene med fysisk sikring mellom gang- og sykkelveg og kjørevegen under brua. Det vil også bli etablert en sikker fotgjengerkryssing over den nye anleggsvegen i form av et hevet gangfelt.



Figur 6 Detaljer fra kryssområdet

Figur 6 viser de trafikksikkerhetstiltakene som vil bli gjennomført

1. Midlertidig gang- sykkel rase langs eksisterende veg for gående som kommer fra sørgående busslomme eller kryssområdet og skal under bru E39. Traseen sikres fysisk med betongblokker e.l. under brua.
2. Sikker kryssing for gående over anleggsvegen (hevet gangfelt).

Stavanger, 05.10.2017



Statens vegvesen
Region vest
Vegavdeling Rogaland
Postboks 43 6861 LEIKANGER
Tlf: (+47) 22073000
firmapost-vest@vegvesen.no

vegvesen.no

Trygt fram sammen