



Statens vegvesen

E1 8/E39 Gartnerløkka – Kolsdalen

(prosjektnavn iht. NTP)

25.10.2018

E18/E39 Gartnerløkka – Kolsdalen

Nr.032





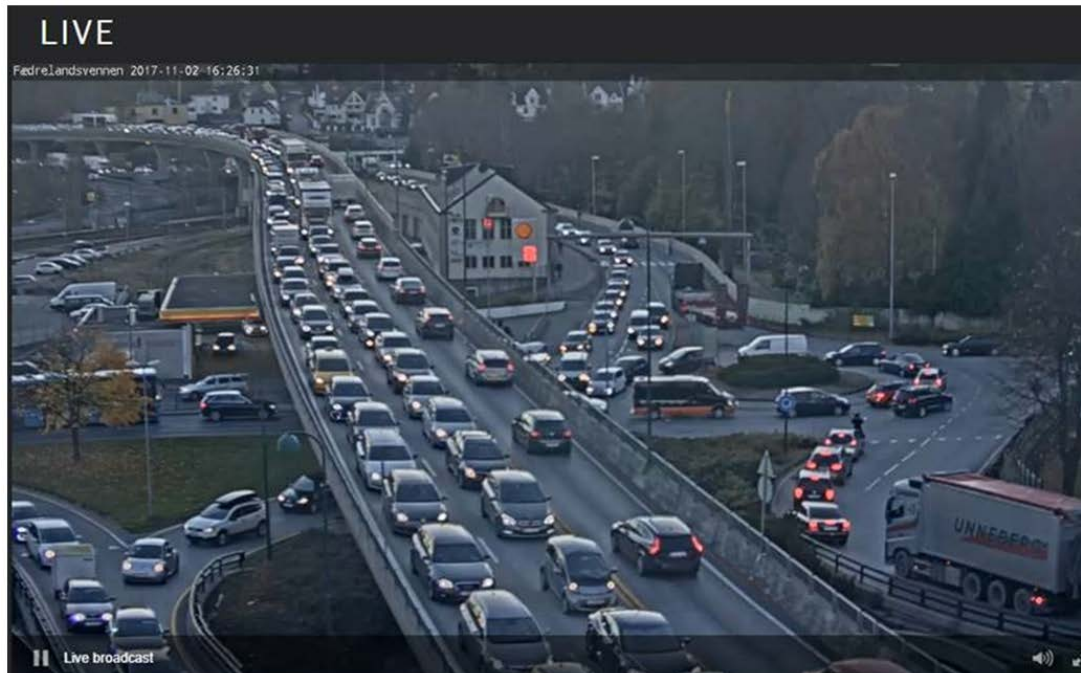
Trafikalt knutepunkt

- Fjertrafikk E18/E39
- Regionaltrafikk
- Lokaltrafikk
- Bus
- Jernbane persontrafikk
- Jernbane gods
- Containerhavn
- Ferjehavn
- Tankanlegg
- Industri
- Syssel ekspress veg
- Gående
- Byutvikling

E18/E39 Gartnerløkka - Kolsdalen

Knutepunktet Gartnerløkka en «Gordisk knute», som ikke lar seg løse på en drastisk måte med bare et sverdhugg.

- et sårbart vegsystem med dårlig flyt i trafikken
- ulempe for alle trafikant grupper
- porten til Europa
- dårlig gang- og sykkelveg mot vest
- dårlig samfunns nytte og dårlig miljø



Dagens hovedsykkelveg til byen fra vest



Statens vegvesen



25.10.2018

E18/E39 Gartnerløkka - Kolsdalen

Begrensninger for dagens jernbane



Havnesporet har ikke kontakt med ferja



Lavbrua legger begrensninger på utvikling av jernbanen pga. høyde
Vestervei brua fra 1938 (80år)



Vesterveien og adkomst til ferjehavna



Rundkjøring ved Samsen



Ulykkespunkt Vesterveien



Mål

- Vegstrekningen skal ha god framkommelighet – dagens kjøretid i rush skal reduseres vesentlig i forhold til i dag
- Kollektivtrafikken skal ha god framkommelighet
- Sykkeltrafikken skal gis attraktive løsninger med vekt på god og hurtig framkommelighet
- Kryssløsning med god framkommelighet til/fra ferjehavna
- Jernbanespor som legger til rette for overgang av gods fra båt til bane
- Et veganlegg med best mulig tilpasning til byen og som forbedrer bybildet i forhold til dagens veganlegg



Hensikt

- Prosjektet er mye mer enn en bedre kjøreveg til og gjennom byen
- En helt ny og mye triveligere løsning for gang- og sykkeltrafikken inn til sentrum, med bedre, sikrere og raskere framkommelighet
- Kollektivtrafikken får en god framkommelighet. Prosjektet legger til rette for prioritering og stor økning av kollektivtrafikken og at Vestre Strand gate kan utvikles som hovedgate for kollektivtrafikk
- Ny kryssløsning og god framkommelighet til Ferjehavna og til Vestre Havn med ny Havnegate
- Nytt jernbanespor som legger til rette for overgang av gods fra båt (ferje) til bane
- Økt samfunnssikkerhet og redusert sårbarhet i trafikksystemet
- Utforming som hovedveg i by, bedre tilpasset bymiljø og byutvikling.
- Best mulig nytte med nøkterne løsninger og ingen estetisk «luksus»

KVU Samferdselspakke for Kristiansandsregionen

Konsept Ytre ringveg – vedtatt 09.07.2012

Nye Veier AS

E18/E39 Ytre Ringveg
byggstart ikke prioritert
2025–2030 (?)

Kostnad Vige – Breimyr 6000 mill (?)

Ytre ringveg

korridor vedtatt 26.02.2016

Statens vegvesen

E18 Ny Varoddbru
Åpnes 2020

Nye Veier AS

E39 gjennom Songdalen
og Søgne
byggstart 2018/19

Breimyrkrysset

Arkivet (1)

Gartnerløkka

Rige

Meieriet

Kolsdalen (2)

Statens vegvesen

E18/E39 Gartnerløkka – Breimyr

E18/E39 Gartnerløkka(1)–Kolsdalen(2) ca.1,4 km

Byggstart 2020 (?)

Kostnad i 2017-kr:

Gartnerløkka – Kolsdalen 3000 mill

Kolsdalen – Meieriet 1100 mill

Meieriet – Rige (bygget)

Rige – Breimyr 470 mill



Helhetlig vegnett til nytte for hele regionen

- Prosjektet er del av vedtatt KVVU for Kristiansandsregionen (Samf.dep 09.07.2012)
- Effekt å fjerne kritisk flaskehals for lokal- og gjennomgangstrafikk
- Viktig for hinderfri framføring av buss
- Er europaveg over Kristiansand Ferjehavn
- I KVVU er prosjektet prioritert bygget i tidlig fase, med oppstart 8 år før Ytre Ring
- Rammebetingelser for Reguleringen sier at prosjektet må sikre kapasitet og fremkommelighet for kollektiv, gående og syklende
- Gang- og sykkelveg bygges som sykkelekspressveg
- Utvidet til 4 felt gjør at det ikke vil være behov for egne kollektivfelt. Det er busstopp på ramper i kryss. Ekstra kollektivfelt vil ha store arealkonsekvenser. Muligheter når 1/3 av trafikken er flyttet til Ytre ringveg.
- Trafikkberegninger i forbindelse med plan for Havnegata/Vestre Strandgate utført i 2017: Gode avviklingsforhold for alle trafikantgrupper i mange år, forutsatt trafikkreduserende tiltak (0-vekst) og god satsing på kollektiv
- Følsomhet for trafikkvekst:
Utbygd Gartnerløkka-Kolsdalen m/ny Havnegate og Vestre Strandgate prioritert for buss.
Beregninger viser et system som tåler 20-30% trafikkvekst før det blir avviklingsproblem i morgenrush
- Følsomhetsberegninger for vekst i trafikken sier noe om når Ytre Ringveg bør stå ferdig.
Det er ønskelig med vekst for enkelte trafikantgrupper.

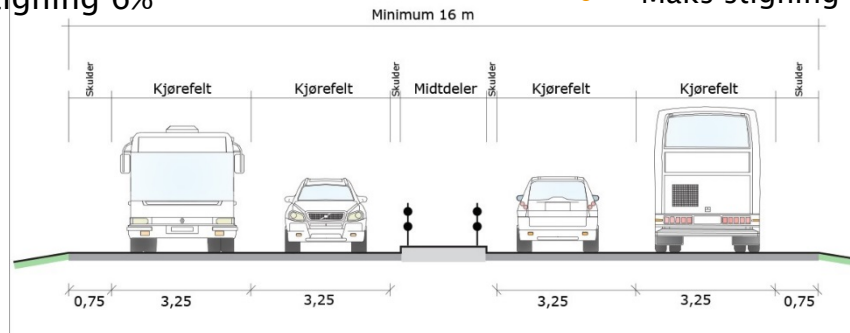
Standard

Reguleringsplan:

- Vegklasse H6
- Hastighet 60 km/t
- Feltbredde 3,25 m
- Middeler 1,5 m
- Maks stigning 6%

Nye normaler 2018:

- Kapasitetssterk gate/vei
- Hastighet 50 – 60 km/t
- Feltbredde 3,50 m
- Middeler 2,0 m
- Maks stigning 5%



Reguleringsplanens standard bør opprettholdes selv om nye normaler tilsier bedre standard

Det velges god kvalitet og lang levetid på materialbruk (f.eks granitt kantstein)

Mange konstruksjoner (bruer, underganger, murer) i prosjektet

Gode, sikre, driftsvennlige og estetiske løsninger

Ingen «luksus»

Ny veg bygges, Vester brua og Vestervei brua rives
I dag er ÅDT 40–45.000 kjøretøy pr. døgn



Gartnerløkka



Statens vegvesen



Vestre del av ferjehavn med tankanlegg (CircleK) og industri (Glencore)



Statens vegvesen





Sykkelekspressveg fra vest til Markens

(asfaltert 5,5–6.0m)

(langs Havnegata 5,5m)



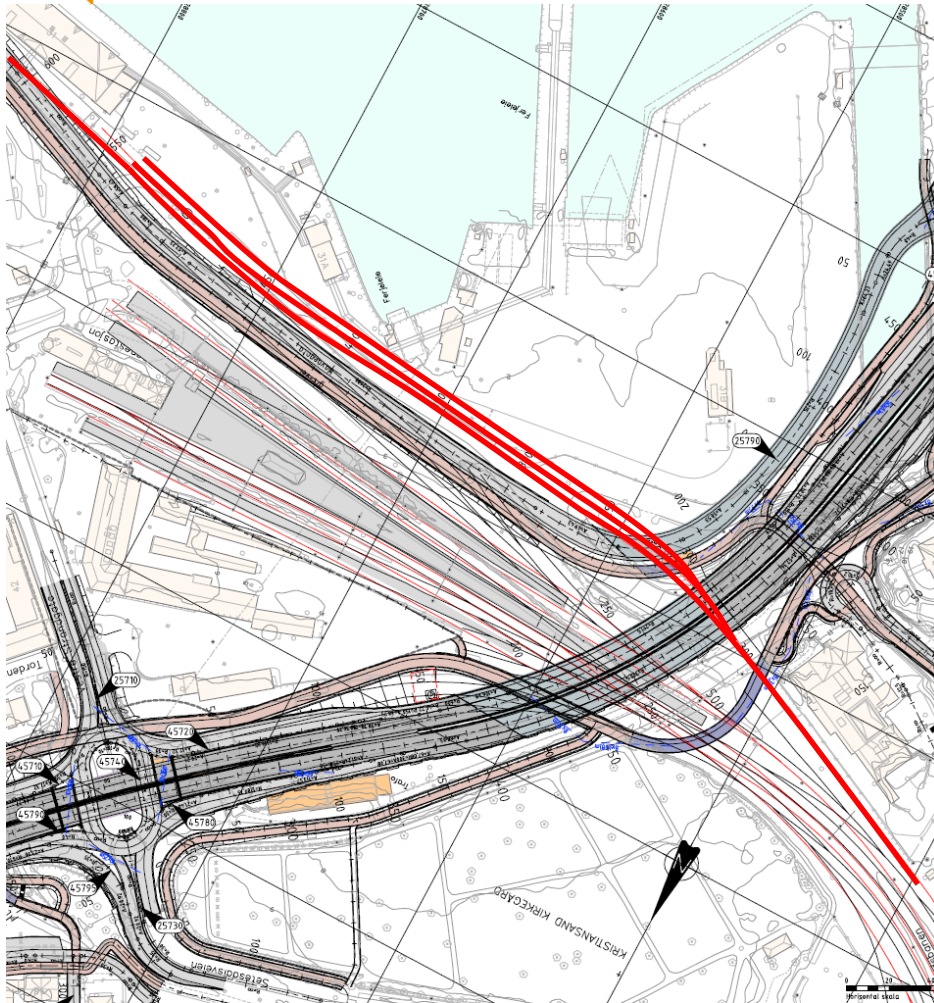


Statens vegvesen

Sykkelekspressveg ved Arkivet



Gods fra båt til bane



Jernbanespor ved Ferjeterminalen

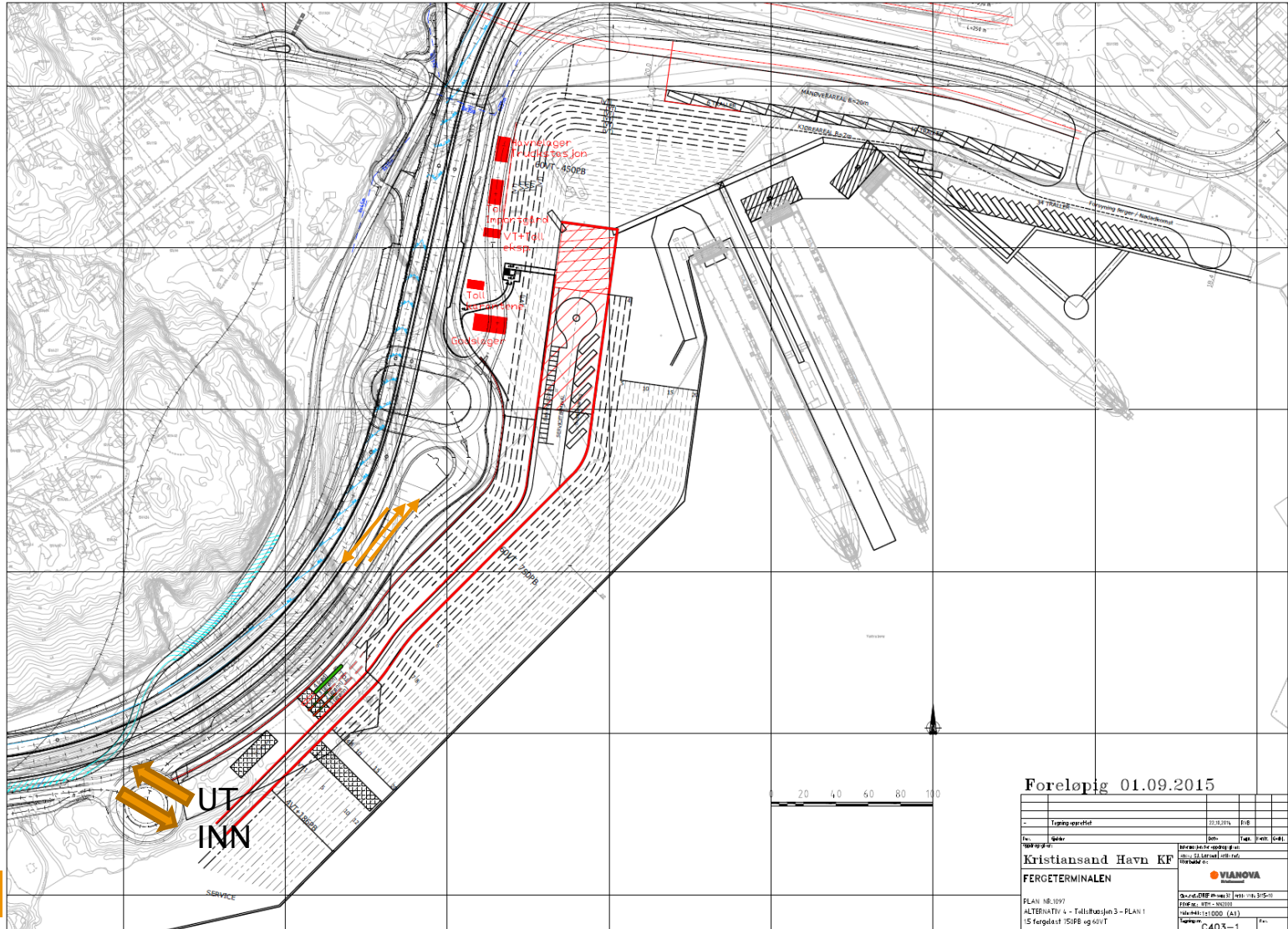
- 3 nye spor
- nordre spor er gjennomgående til containerhavna

Legger til rette for Vestre Strandgate som kollektivgate ved overført biltrafikk til ny Havnegate





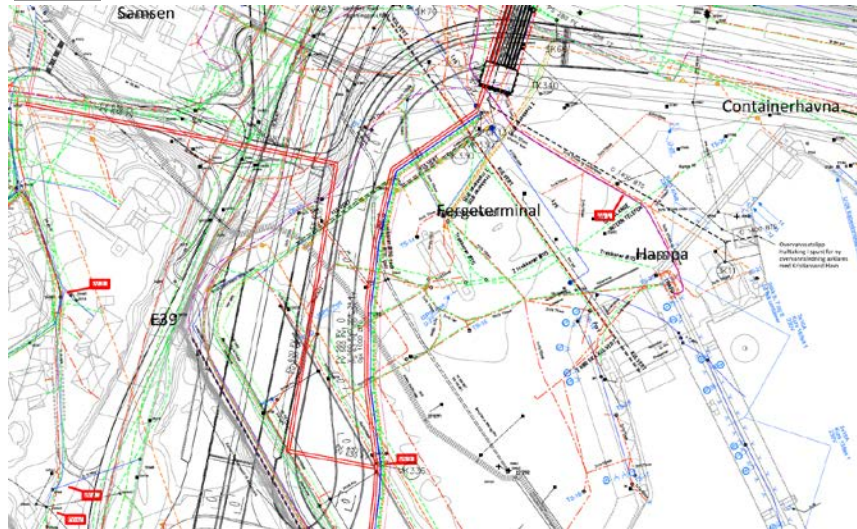
Ny adkomst til Ferjeterminalen legger til rette for ei ombygd og effektiv ferjehavn



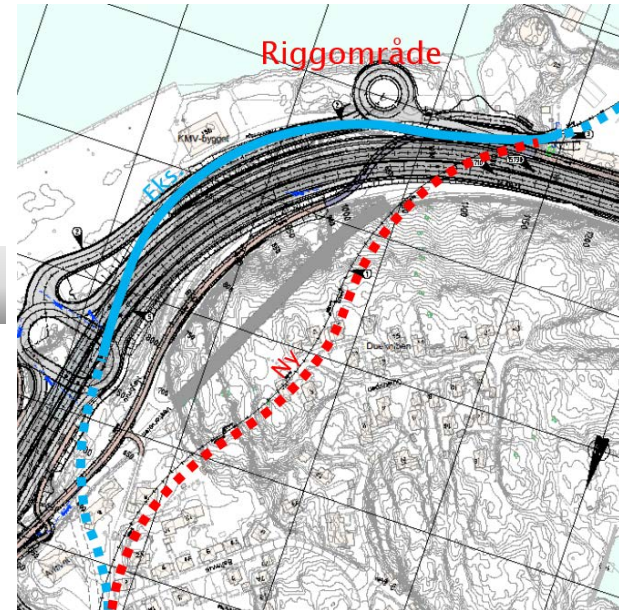
Andre forhold som gir en kraftig oppgradering og fornyet levealder:

- 1) Bygge nye trafikkareal til ferjetrafikk (kai areal)
- 2) Ombygging av infrastruktur med opprydding og oppgradering
- 3) Ny jernbanetunnel til Glencore

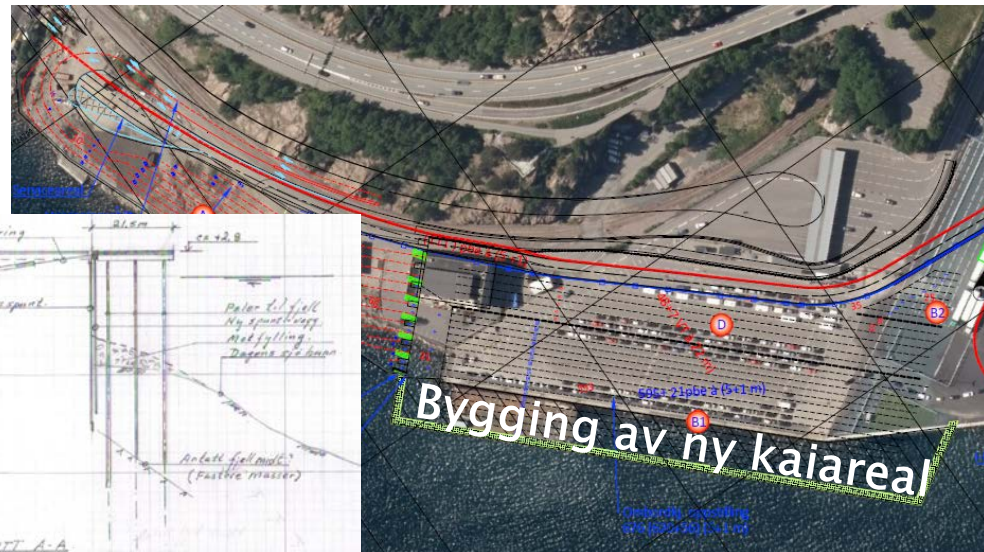
2)



3)



1)



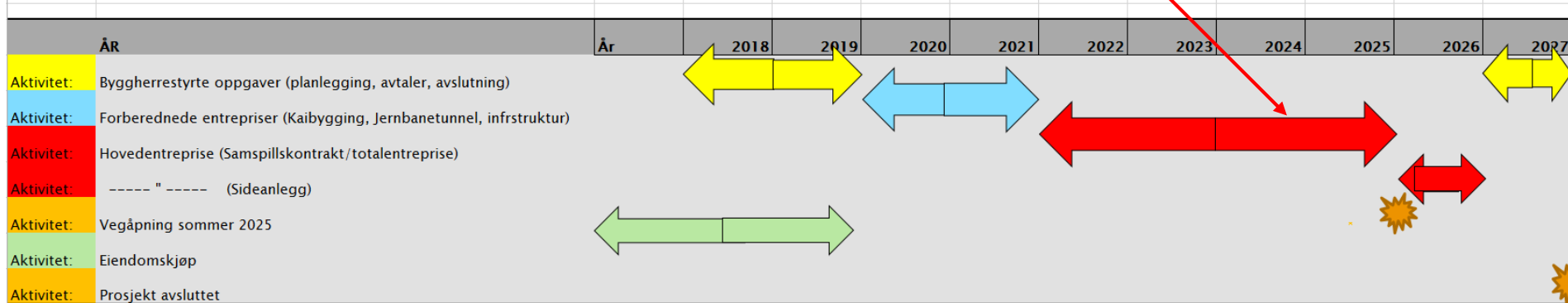


E18/E39 Gartnerløkka – Kolsdalen, parsell 1 Framdrift

Tidsplan det jobbes ut fra (usikker pga. finansieringen):

- Prosjektering og forhandlinger med berørte eiendommer 2016→
- Forberedende arbeider entrepriser 2020-2021
- Hovedentreprise 2022–2025 (størst konflikt periode i forhold til trafikkavvikling år 2024-2025)
- Avsluttende arbeider 2026

FRAMDRIFT HOVEDAKTIVITET





E18/E39 Gartnerløkka – Kolsdalen, parsell 1

Gitt styringsramme fra Samf.dep. i 2017 på **3060 mill (2018-kr)**

Parsell 1:

- Lengde ny E18/E39 1400 meter

Kostnader:

Anslag 2014-kr 2595 mill

Kostnader i NTP:

Statlig **1220 mill** (40%) (2018-kr)

Bompenger **1840 mill** (60%) (2018-kr)

Handlingsprogrammet 2018-23(29) er det ført opp **3060 mill (2018-kr)**

I Bymiljøpakka er det angitt at myke tiltak utgjør 433 mill knyttet til sykkelekkpressveg og kollektivfremføring.

Kostnaden inneholder også bygging av 3 jernbanespor for overgang av gods fra ferje til tog, samt omlagt ny jernbanetunnel til Glencore.

Prosjektet legger til rette for videreføring av Havnegata, ombygging av Vestre Strand gate med bussprioritering.

Handlingsprogram 2018–2023 (2029)

BEVILGNING ÅR	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	SUM
Fra STAT	Årlig fordeling av bevilgninger fra STAT											
Fra BQM1	10	70				50	200	460	410	100	0	1220
Fra BQM2	Fra ny BQM iht. byvekstavtale											
			80	270	360	460	360	100	70	60	0	1760
SUM	10	70	80	270	360	510	560	560	480	160	0	3060
SUM	Akkumulert bevilgning	10	80	160	430	790	1300	1860	2420	2900	3060	3060



E18/E39 Gartnerløkka – Kolsdalen

Kutt i kostnader og styring av usikkerhet

- Løsningen regulert med utgangspunkt i at E18/E39 om noen år går i Yter Ringveg
- Gartnerløkka – Kolsdalen som hovedveg i by med smalere felt og 60 km/t
- Krav til standard ut fra trafikkmengder gjør at det må bygges 4 felt på E18/E39
- Havnegata og veg til ferjeterminalen må bygges med min 2 kjørefelt
- Sykkelekspressvegen har her stor trafikk og bør ha sin valgte standard
- Kuttliste viser element av verdi over 200 mill, men krever grundig gjennomgang i forhold til realisme og muligheter
- Enkelte planendringer kan være mulig uten tidkrevende planprosess
- Evt. større endringer av løsning vil kreve omfattende planendringer og tid
- Kontraktstrategi viktig for redusert kostnads risiko i gjennomføring
 - samspillskontrakt mellom byggherre, konsulent og entreprenør
 - eierskap hos alle parter til løsninger, anleggsgjennomføring og kostnad
 - godt samarbeid og et godt gjennomført prosjekt

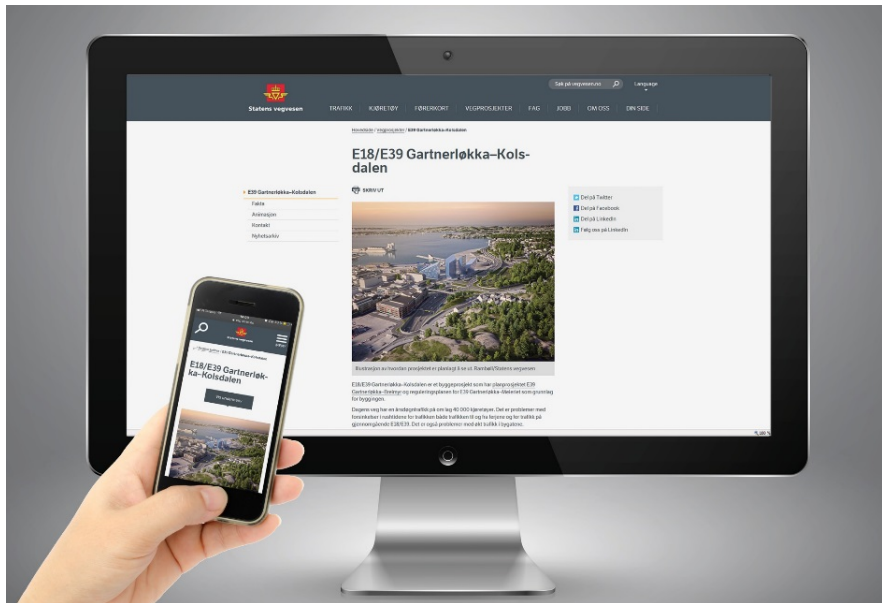


E18/E39 Gartnerløkka – Kolsdalen

Kriterier for å lykkes:

- God rolleavklaring
- Fordele ansvar og risiko riktig
- Jobbe mot samme mål
- Få eierskap til prosjektet gjennom kontrakten
- Forpliktende samarbeid
- Kompetanse fra flere miljø
- God avvikling av trafikk (alle grupper)
- Gi ros/incitament framfor ris/bøter
- Optimalisering av prosjektet
- Være løsningsorienterte
- Ha forutsigbare rammebetingelser / finansiering
- Budsjettkontroll
- Lav projektrisiko
- Uenigheter løses fortløpende, evt. ved bruk av «konfliktråd»
- Ha politisk ønske og støtte til realisering
- Oppnå forståelse for at prosjektet er til nytte for brukere i regionen

Informasjon



www.vegvesen.no/e39gk

- **Nettside** for byggeprosjektet på vegvesen.no
- **Sosiale medier**; Facebook, Twitter, Instagram
- **Nærinformasjon** i postkassene
- **Åpne informasjonsmøter**
- **God informasjon** i forbindelse med trafikkomlegginger (faser)
- **SMS-varsling** (til naboer ifm. selve byggingen ved sprengning, støv og støy)
- **Tett kontakt** med lokale medier
- **Være tilgjengelige**



Medvirkning

– en viktig del av prosjektstyring og informasjon

Det vil bli etablert samarbeidsgrupper for ulike tema

For eksempel:

Faseplaner og anleggsgjennomføring med deltakere fra:

- Prosjektet m/konsulent og entreprenør
- SVV avdeling Agder som myndighet
- Kristiansand kommune
- Andre kommuner
- Kristiansand Havna
- Colorline
- Bane NOR
- VAF
- AKT
- NLF
-



Anleggsgjennomføring



- Hovedgrep med 4-felt gjennomgående E39 i hele anleggsperioden med 4 stk. hovedfaser
- Gode og sikre omlegginger av gang- og sykkeltrafikk
- Mål om å prioritere kollektivtrafikk
- Sikre god adkomst til ferjehavna



Statens vegvesen



E18/E39 Gartnerløkka- Kolsdalen

Parsell 1

E18/E39 L=1400m
ÅDT er 40-45.000

E18/E39 Gartnerløkka - Kolsdalen

TAKK FOR MEG



Statens vegvesen



25.10.2018

E18/E39 Gartnerløkka - Kolsdalen