

BOMSTASJONSPLASSERINGER I BYPAKKEN

Vedlegg til «Faglig grunnlag for bypakke Haugesund og fastlands-Karmøy»

Dette notatet er et vedlegg til faglig grunnlag for bypakke Haugesund og fastlands-Karmøy, datert 24. april 2023. Notatet svarer på statlige dokumentasjonskrav knyttet til bomstasjonsplasseringer.

INNHold

1.	BOMSTASJONSPLASSERINGER I BYPAKKE HAUGESUND OG FASTLANDS-KARMØY ...	2
1.1.	Krav til dokumentasjon om bomstasjonsplasseringer	2
1.2.	Plassering av bomstasjonene.....	2
1.3.	Innkrevingsutstyret	4
1.4.	Tilgang til elektrisitet og fiber	5
1.5.	Trafikksikkerhetsvurdering	5
2.	DETALJKART, PLANSTATUS OG VIDERE BEHANDLING	6
2.1.	Tittelsnesvegen.....	6
2.2.	Skeisvollsvegen	7
2.3.	Skjoldavegen.....	8
2.4.	Salhusvegen.....	9
2.5.	Karmsundgata.....	10
2.6.	Spannavegen/Hemmingstad	11
2.7.	E134 Ørpetveit.....	12
2.8.	E134 Norheim	13
2.9.	Spannavegen/Spannakalven.....	14
2.10.	Fv. 554 T-forbindelsen.....	15
2.11.	Vormedalsvegen.....	16
	VEDLEGG: BOMPENGESELSKAPETS UTTALELSE.....	17

1. BOMSTASJONSPLASSERINGER I BYPAKKE HAUGESUND OG FASTLANDS-KARMØY

1.1. Krav til dokumentasjon om bomstasjonsplasseringer

Ved lokalpolitisk behandling av nye bompengeprosjekter skal det foreligge dokumentasjon om¹:

- Plassering av bomstasjoner.
- Detaljert kart som viser plassering av bomstasjon(er) i forhold til sideveger/avkjørslser.
- Plangrunnlag for bomstasjonsområdene.
- Vurdering av behandling i forhold til plan- og bygningsloven.
- Dokumentasjon av tilgang til elektrisitet og tele, samt nødvendig adkomst til bomstasjon med installasjoner i anleggsfase og driftsfase.
- Trafikksikkerhetsvurdering.
- Bompengeselskapets uttalelse til forslag til bomplassering.

Kapittel 1 i notatet beskriver innkrevingsutstyret som skal settes opp og valg av bomstasjonsplasseringer. Kapittel 2 beskriver mer detaljert plassering og planstatus for bomstasjonene, atkomst, infrastruktur, trafikksikkerhet, eierforhold og søknadsbehandling. Bompengeselskapet (Ferde) sin uttalelse til bomstasjonsplasseringene følger som vedlegg. Dokumentet er basert på foreløpige vurderinger om bomstasjonsplassering. Nøyaktig plassering planlegges etter lokalpolitisk behandling - i samarbeid med kommunene, Statens vegvesen og bompengeselskapet.

1.2. Plassering av bomstasjonene

I planleggingen av bypakken, er det lagt til grunn at innkrevingssystemet og bomstasjonsplasseringene skal:

- Sikre bypakken et tilstrekkelig inntektsgrunnlag
- Fordele innkrevingen på flere av reisene i byområdet
- Bygge opp om nullvekst og byutvikling
- Være enkelt, forståelig og ressurseffektivt

Det er vurdert ulike alternativer med hensyn til bomringer og -snitt, og dette er nærmere omtalt i det faglige grunnlaget. Det er konkludert med å videreføre seks stasjoner i en «sentrumsring» i Haugesund, tilsvarende som i dagens Haugalandspakke (1-6).

Det videreføres også to stasjoner på E134, der den østre stasjonen flyttes fra Toskatjørn og vest til Ørpetveit. Sammen med tre nye stasjoner på fastlands-Karmøy (9-11), utgjør de en liknende «ring» rundt nærings- og boligområder sør i byen. Til sammen dekker stasjonene trafikken til de større målpunktene i byområdet, og samtidig en god del av interntrafikken innenfor byområdet. Den forholdsvis brede dekningen fordeler bompengebelastningen og gjør det mulig å holde takstene på et lavere nivå.



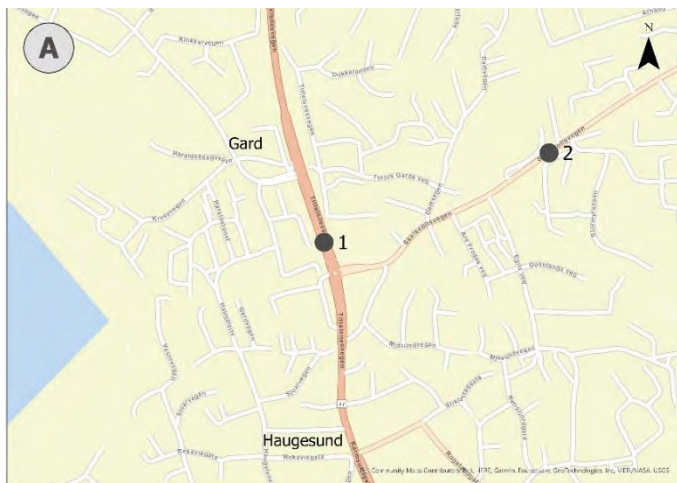
Figur 1.1: Oversiktskart for bomstasjonsplasseringer i bypakke Haugesund- og fastlands-Karmøy. Detaljkart for utsnitt A-C er vist nedenfor.

¹ Statens vegvesens veileder for bompengeprosjekter.

For de fire nye bomstasjonene på Ørpetveit og fastlands-Karmøy, er det forsøkt å unngå plasseringer som deler boligområder/ lokalsamfunn, for dermed å redusere skjev-belastninger. De tre nye stasjonene på fastlands-Karmøy er derfor lagt i tilknytning til skolegrenser. Videre er det lagt vekt på utstyrskrav og behov i anleggs- og driftsfase, som innebærer at stasjonene bør:

- stå på en oversiktig strekning (minst 50 m) med færrest mulig avkjørsler og andre forstyrrelser
- ha tilgang til elektrisitet og fiber i rimelig avstand
- mulighet for plassering av teknisk bod (eventuelt skap)
- tilkomst for servicebil

Stasjonene 1 og 2 plasseres i samme områder som i dagens Haugalandspakke. Stasjon 1 plasseres i Tittelsnesvegen ved Gard-senteret, og stasjon 2 i Skeisvollsvegen ved Trudvang. Sammen dekker de trafikk fra nordre bydeler i Haugesund mot sentrum, og fra Sveio.

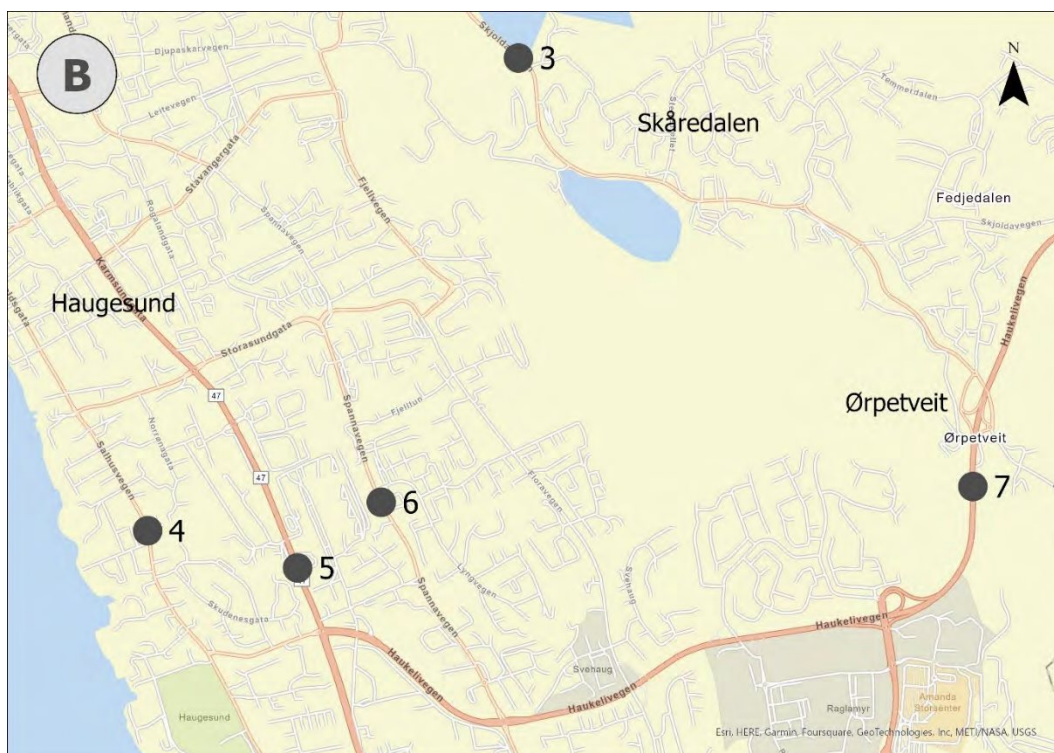


Figur 1.2: Plassering av bomstasjoner i Tittelsnesvegen ved Gard-senteret (1) og Skeisvollsvegen ved Trudvang (2).

Også stasjonene 3-6 plasseres i samme områder som i dagens Haugalandspakke:

- Stasjon 3 plasseres i Skjoldavegen, sør for Eivindsvatnet.
- Stasjon 4 plasseres i Salhusvegen ved Karmsund videregående skole.
- Stasjon 5 plasseres i Karmsundgata ved Rossabø.
- Stasjon 6 plasseres i Spannavegen ved Rossabø.

Stasjon 7 på E134 flyttes fra dagens plassering ved Toskatjørn til sør for Ørpetveit-krysset.



Figur 1.3: Plassering av bomstasjoner i Skjoldavegen ved Eivindsvatnet (3), Salhusvegen ved Karmsund videregående skole (4), Karmsundgata ved Rossabø (5), Spannavegen ved Lyngvegen (6) og E134 ved Ørpetveit (7).

Stasjon 3 og 7 dekker sammen trafikken fra østre bydeler, Tysvær og kommunene lenger øst. Stasjon 4, 5 og 6 utgjør et snitt øst-vest gjennom byområdet og gjør at flere internturer innenfor byområdet blir dekket. Dette bidrar til en jevnere geografisk bompengebelasting i byområdet.

Stasjonene 8-11 dekker til sammen trafikken sør- og vestfra inn til byområdet:

- Stasjon 8 plasseres på E134 ved Norheim/Oasen, slik som i dag. Denne dekker trafikk fra øysiden av Karmøy.
- Stasjon 9 plasseres på Spannavegen, ved Spannakalven.
- Stasjon 10 plasseres på fv. 554 T-forbindelsen, ved Kinnestein.
- Stasjon 11 plasseres på Vormedalsvegen, nord for Moksheim.



Figur 1.4: Plassering av bomstasjoner på E134 ved Norheim/Karmsund bru (8), Spannavegen ved Spannakalven (9), fv. 554 T-forbindelsen ved Kinnestein (10) og Vormedalsvegen ved Moksheim (11).

Stasjonene 9-11 er nye i forhold til dagens Haugalandspakke. I tillegg til å dekke trafikk fra søndre deler av byområdet, dekker de også trafikk som kommer via T-forbindelsen fra øysiden av Karmøy, søndre deler av Tysvær og lenger sør.

1.3. Innkrevingsutstyret

I bypakken for Haugesund og fastlands-Karmøy vil det til sammen bli satt opp 11 nye bomstasjoner med tilhørende utstyr. Bomstasjonene vil være «én-portals-løsning» - det vil si at det blir bare én portal som registreringsutstyret monteres på (mot tre portaler i dagens Haugalandspakke). Seks av stasjonene planlegges som «halv-portal» med fundament bare på én side av vegen. Ved de fem øvrige stasjonene er det større vegbredde, og det planlegges «helportal» som går over hele vegens bredde. Det vil enten bli benyttet fagverks- eller rørportaler (se bilder nedenfor). Alle stasjonene vil ha tovegs innkrevning. I tilknytning til portalene vil det bli satt opp bod for teknisk utstyr der det er plass til dette, eventuelt skap som i dag.

Seks av bomstasjonene i Haugesund (1-6) vil bli plassert i samme område som stasjonene i dagens Haugalandspakke. Disse vil likevel også få nye portaler og nytt teknisk utstyr.



Figur 1.5: Fagverksportal (helportal) i Nordhordlandspakken. Foto: Google street view.



Figur 1.6: Rørportal (halvportal) i Bypakke Bergen. Foto: Google street view.

1.4. Tilgang til elektrisitet og fiber

De seks bomstasjonene som står på fylkesveger i Haugesund (stasjon 1-6), samt E134 Norheim i Karmøy (8), har tilgang til strøm og fiber allerede i dag. For de fire nye bomstasjonene (7 og 9-11), er det innhentet informasjon om nærmeste påkoblingspunkt fra Fagne (strøm) og Haugaland Kraft (fiber). Tilbakemeldingene er omtalt for hver bomstasjon i kap. 2.

1.5. Trafikksikkerhetsvurdering

For bomstasjoner på fylkesveg, har Rogaland fylkeskommune gjort en foreløpig vurdering av trafikksikkerhet, sikkerhetssone, behov for rekkverk og mulig snikkjøring. Dette er beskrevet for hver av stasjonene i kap. 2. Mer detaljerte vurderinger gjøres i forbindelse med detaljprosjektering.

Trafikkfarlige sidehindre

Trafikkfarlige sidehindre er ofte faste gjenstander eller terrengutforminger ved siden av vegen som er så tunge, faste og solide at de vil kunne føre til bråstopp og volde alvorlig personskaade ved påkjørsel. Langs eksisterende veger bør vegforvalter erstatte ikke-ettergivende master i sikkerhetssonen med ettergivende master eller gjøre de ikke-ettergivende mastene ettergivende. Der dette ikke er mulig, kan master og portaler beskyttes ved bruk av rekkverk. Minste avstand fra mast til rekkverkets forside er angitt i N101:2022, kapittel 4.2.2 punkt g).

For veger med fartsgrense 50 km/t må ikke-ettergivende master og portaler sikres dersom de befinner seg innenfor sikkerhetssonen. Langs gater og veger med fartsgrense 40 km/t anbefales det å benytte ettergivende master og portaler som er testet i henhold til NS-EN 12767 i stedet for ikke-ettergivende konstruksjoner.

Sikkerhetssone

Sikkerhetssonens bredde består av en kombinasjon av vegens sikkerhetsavstand A og eventuelle tillegg ut fra stedlige forhold. Langs veger måles sikkerhetssonens bredde fra kjørebanelinjen (senter av kantlinje) og vinkelrett ut i vegens sideterreng. For visse steder med spesiell vegggeometri foreligger nærmere retningslinjer for hvordan sikkerhetsavstanden måles.

Beregning av sikkerhetssone: $S = A + T1 + T2 + T4$.

- A: Sikkerhetsavstand
- T1: tillegg ved ytterkurve
- T2: tillegg ved fallende terreng
- T4: tillegg ved oppholdsarealer og spesielle anlegg, $T4 = 0,5 \times A$

Der vegens sideområde har en skråningshelling på 1:4 eller slakere, er sikkerhetssonens bredde (S) lik sikkerhetsavstanden (A), altså er $T2 = 0$. For skråninger med fall som er brattere enn 1:4, legges 3 ganger skråningshøyden ($T2 = 3 \times SH$) til sikkerhetsavstanden (A).

2. DETALJKART, PLANSTATUS OG VIDERE BEHANDLING

2.1. Tittelsnesvegen

Dagens bomstasjon i Tittelsnesvegen er en halvportal på østsiden av veien som dekker nordgående kjøreretning. I vegskråningen mot øst er det skap for teknisk utstyr, der det er tilgang til strøm og fiber. Parkering/GS-veg på vestsiden og Torjus Gards veg/GS-veg på østsiden gir mulighet for parkering og atkomst.

Ny stasjon planlegges i omtrent samme område og vil bli en helportal som dekker begge kjøreretninger. Bomstasjonen planlegges plassert mellom rundkjøring med Skeisvollsvegen i sør og kryss med Kvalsvikvegen i nord. Mellom disse kryssene er det ca 160 m rettstrekk uten avkjørsler, der midtstrekket kun har to felt.

Dagens halvportal er plassert i sikkerhetssonen og er sikret med rekkverk (S=5+9=14 m). Den er plassert for nær rekkverket, og ved en eventuell påkjørsel vil utbøyingssrommet til rekkverket treffe dagens mast. Ved oppføring av ny portal, bør det settes opp nytt rekkverk og portalen plasseres bak dette.

Når det gjelder evt. utfordringer med snikkjøring, kan bilister eventuelt kjøre på gang- og sykkelveg vest for Tittelsnesvegen, men det er oppført bom for å forhindre dette.

Rogaland fylkeskommune er grunneier i Tittelsnesvegen. Fylkeskommunens eiendom strekker seg ca 10-12 m fra vegkanten både mot øst og vest (røde linjer i figur 2.3). Vegskråningen på vestsiden av Tittelsnesvegen er avsatt til vegformål i kommunedelplan fra 2015 og eldre reguleringsplan, mens på østsiden er deler av vegskråningen regulert til friområde/park.

Haugesund kommune opplyser at ny bomstasjon vil bli behandlet som ordinær byggesak dersom tiltaket lokaliseres innenfor fylkeskommunens eiendom og areal til annen veggrunn. Dersom tiltaket berører friområde/park på østsiden av Tittelsnesvegen, vil det antagelig kreve dispensasjon. Behandlingsform avklares i forbindelse med detaljplanlegging.



Figur 2.1: Detaljkart for planlagt plassering av bomstasjon i Tittelsnesvegen.



Figur 2.2: Dagens bomstasjon i Tittelsnesvegen, sett fra sør. Google Street view.



Figur 2.3: Bomstasjonsområdet er regulert til vegformål, og med friområde/park i nedre del av vegskråningen på østsiden. Gjeldende reguleringsplaner/ Kommunekart.com.

2.2. Skeisvollsvegen

Dagens bomstasjon i Skeisvollsvegen er en halvportal på sørsiden av vegen som dekker østgående kjøreretning. I dag er det skap for teknisk utstyr, der det er tilgang til strøm og fiber. Sideveger på sør- og nordsiden gir mulighet for parkering og atkomst.

Ny stasjon planlegges plassert i omtrent samme område og vil bli en halvportal som dekker begge kjøreretninger. Bomstasjonen planlegges plassert mellom kryss med Tormods veg i øst og kryss med Egils veg i vest. Mellom kryssene er det ca 160 m rettstrekk.

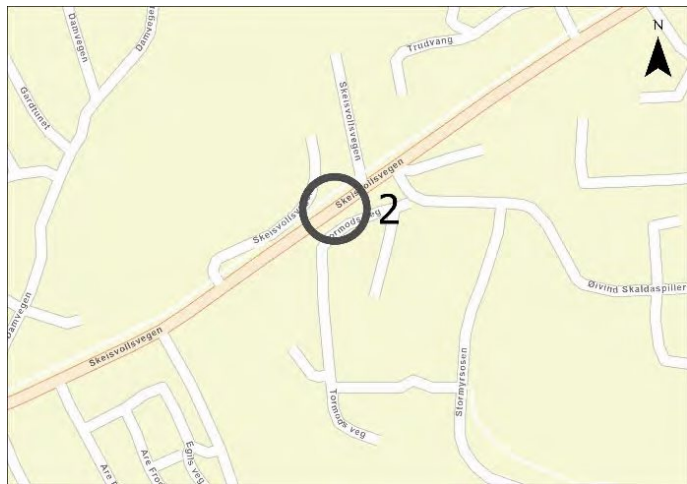
Bomstasjonen planlegges plassert på den østre delen av dette strekket, der det ikke er avkjørsler.

Det er ikke fallende sideterreng eller andre spesielle anlegg i nærheten, slik at sikkerhetssonen vil være lik sikkerhetsavstanden ($S=A=3$ m). Dagens halvportal er plassert utenfor sikkerhetssonen. Det er fortau på begge sider av Skeisvollsvegen som eventuelt kan gi mulighet for snikkjøring.

Rogaland fylkeskommune er grunneier i Skeisvollsvegen. Ved dagens bomstasjon dekker fylkeskommunens eiendom også 4-5 m på sørsiden av fortauet og ca 2-3 m på nordsiden (røde linjer på figur 2.6). Skeisvollsvegen er avsatt til vegformål i reguleringsplan fra 1974. Arealet på sørsiden, der dagens bomstasjon er plassert, er avsatt til friområde/park.

Haugesund kommune opplyser at ny bomstasjon vil bli behandlet som ordinær byggesak dersom tiltaket lokaliseres innenfor fylkeskommunens eiendom og areal til veg eller annen veggrunn.

Dersom tiltaket berører friområde/park på sørsiden av Skeisvollsvegen, vil det antagelig kreve dispensasjon. Behandlingsform avklares i forbindelse med detaljplanlegging.



Figur 2.4: Detaljkart for planlagt plassering av bomstasjon i Skeisvollsvegen.



Figur 2.5: Dagens bomstasjon i Skeisvollsvegen, sett fra øst. Google Street view.



Figur 2.6: Området der dagens bomstasjon er plassert, er regulert til friområde/park. Gjeldende reguleringsplaner/ Kommunekart.com.

2.3. Skjoldavegen

Dagens bomstasjon i Skjoldavegen er en halvportal på sørsiden av vegen sør for Eivindsvatnet og dekker østgående kjøreretning. I dag er det skap for teknisk utstyr, der det er tilgang til strøm og fiber. Parkering for turgåere, og gang-/sykkelveg mellom vegen og vatnet, gir mulighet for parkering og atkomst.

Ny stasjon planlegges i omtrent samme område og vil bli en halvportal som dekker begge kjøreretninger.

Bomstasjonen planlegges plassert et stykke nordvest for parkering for turgåere (i nærheten av dagens bomstasjon). I dette området er det et rettstrekk på ca 250 m uten avkjørsler.

Dagens halvportal står i sikkerhetssonen ($S=A=4$ m), samt bak en ikke – ettergivende steinmur som kan karakteriseres som påkjøringsfarlig. Oppføring av ny halvportal plassert i sikkerhetssonen bør sikres med rekkverk. Når det gjelder evt. utfordringer med snikkjøring, er det mulig å kjøre 650 m på gang- og sykkelveg utenom bomstasjonen i retning Stemmen. Det er mulig å hindre dette ved å sette opp bom. Det er ikke kjent at snikkjøring har vært et stort problem i dagens Haugalandspakke.

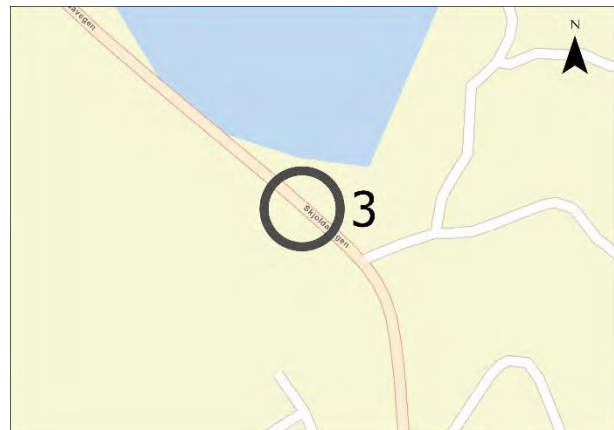


Figur 2.8: Dagens bomstasjon i Skjoldavegen, sett fra nordvest. Google Street view.

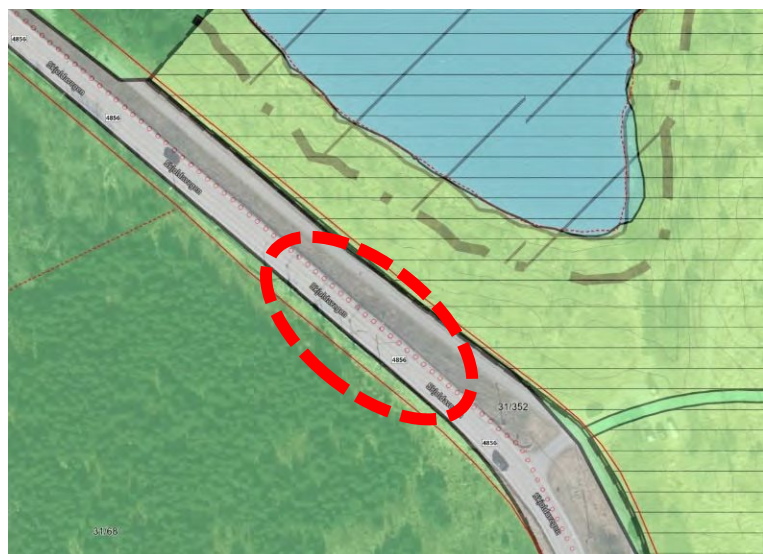
Rogaland fylkeskommune er grunneier i Skjoldavegen. Ved dagens bomstasjon dekker fylkeskommunens eiendom også en 4 m bred stripe på sørsiden og ca 5 m mellom vegen og gang-/sykkelveg på nordsiden (røde linjer på figur 2.9).

Skjoldavegen er uregulert i det aktuelle området. På sørsiden av vegen er det grønnstruktur i kommuneplanens arealdel, og på nordsiden er det vegformål mellom vegen og gang-/sykkelvegen. Haugesund kommune opplyser at ny bomstasjon vil bli behandlet som ordinær byggesak dersom tiltaket lokaliseres innenfor fylkeskommunens eiendom og areal til veg eller annen veggrunn.

Dersom tiltaket berører grønnstruktur-formål på sørsiden av vegen (Haugesund kommunes eiendom), vil det kreve dispensasjon. Dette avklares i forbindelse med detaljplanlegging.



Figur 2.7: Detaljkart for planlagt plassering av bomstasjon i Skjoldavegen.



Figur 2.9: Gjeldende kommuneplan (sør for vegen) og reguleringsplaner (nord for vegen). Kommunekart.com.

2.4. Salhusvegen

Dagens bomstasjon i Salhusvegen er en halvportal på vestsiden og dekker sørgående kjøreretning. Det er skap for teknisk utstyr, der det er tilgang til strøm og fiber. Parkering for Karmsund videregående skole på vestsiden gir mulighet for atkomst.

Ny stasjon planlegges i omtrent samme område og vil bli en halvportal som dekker begge kjøreretninger. Bomstasjonen planlegges plassert ved Karmsund videregående skole, mellom kryss med B. Stolt-Nielsens gate i sør, og kryss med Karmøygata i nord.

På søndre del av strekningen, der dagens bomstasjon står, er det ca 50 m fra krysset med B. Stolt-Nielsens gate til nærmeste avkjørsel.

Eksisterende portal er plassert like ved Karmsund videregående skole, noe som gjør at det er mange myke trafikanter i området. På dette delstrekket er det rekkverk på begge sider mellom vegbane og fortau. $S=A=4$ m. Det er ikke mulighet for snikkjøring.

Rogaland fylkeskommune er grunneier i Salhusvegen. Ved dagens bomstasjon dekker fylkeskommunens eiendom vegarealet og fortau (røde linjer på figur 2.12). Fylkeskommunen er også eier av Karmsund videregående skole på vestsiden. Salhusvegen er regulert og planlagt bygd med nye sykkelfelt. På vestsiden vil sykkelfeltet bli lagt litt inn på skoletomta. Der dagens bomstasjon står, blir det et ca 4 m bredt mellomliggende areal med «Annen veggrunn – grøntareal».

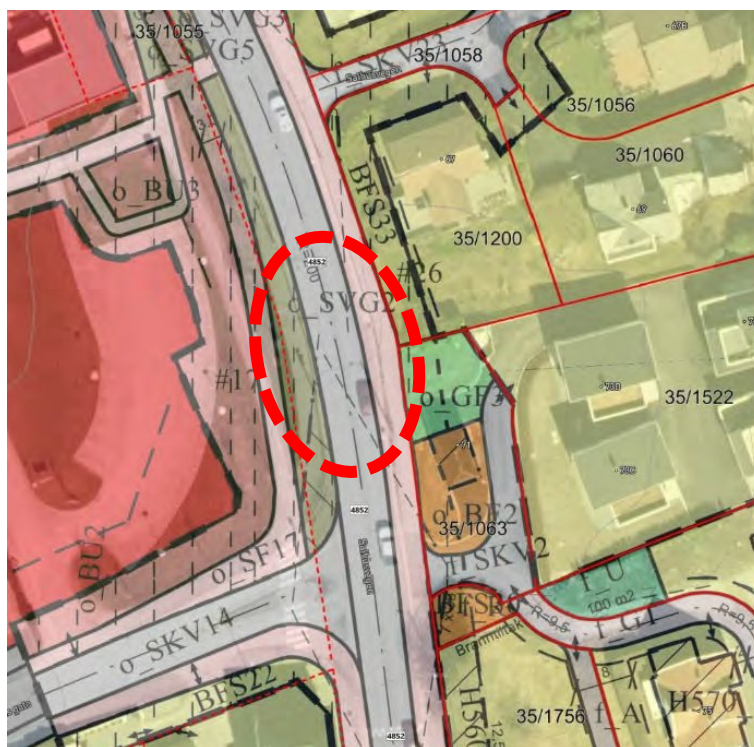
Haugesund kommune opplyser at ny bomstasjon vil bli behandlet som ordinær byggesak dersom tiltaket lokaliseres innenfor fylkeskommunens eiendom og område for «Annen veggrunn – grøntareal».



Figur 2.10: Detaljkart for planlagt plassering av bomstasjon i Salhusvegen.



Figur 2.11: Dagens bomstasjon i Salhusvegen, sett fra sør. Google Street view.



Figur 2.12: Gjeldende reguleringsplaner/Kommunekart.com.

2.5. Karmsundgata

Dagens bomstasjon i Karmsundgata er en halvportal på vestsiden og dekker sørgående kjøreretning. Bomstasjonen har vært plassert mellom undergang Bøgata og kryss/gangbro ved Vidars gate. Det var satt opp skap for teknisk utstyr med tilgang til strøm og fiber. Næringsområder langs Karmsundgata gir mulighet for parkering og atkomst.

Ny stasjon kan bli plassert noe lenger nord og vil bli en helportal som dekker begge kjøreretninger. Delstrekningen er på ca 170 m. Det pågår ombygging, og i etterkant vil det ikke være avkjørsler i dette området.

Ny helportal må antagelig plasseres innenfor sikkerhetssonen ($S=A=5$ m). Det må da benyttes ettergivende master eller sikres med stivt rekkverk. Det vil ikke være mulighet for snikkjøring forbi ny bomstasjon.



Figur 2.14: Bomstasjon i Karmsundgata, sett fra sør (tidligere byggefase). Google Street view.

Rogaland fylkeskommune er grunneier i Karmsundgata (røde linjer). Som del av pågående utbygging erverves grunn til gang-/sykkelinfrastruktur og annen veggrunn.

Haugesund kommune opplyser at ny bomstasjon vil bli behandlet som ordinær byggesak, så lenge tiltaket holdes innenfor fylkeskommunens eiendom og område for «Annen veggrunn – grøntareal».



Figur 2.15: Gjeldende reguleringsplaner/Kommunekart.com.



Figur 2.13: Detaljkart for mulig plassering av bomstasjon i Karmsundgata.

2.6. Spannavegen/Hemmingstad

Dagens bomstasjon i Skjoldavegen er en halvportal på vestsiden og dekker sørgående kjøreretning. Det er satt opp skap for teknisk utstyr, der det er tilgang til strøm og fiber. Lyngvegen/Friggs veg og gang-/sykkelveg langs Spannavegen gir mulighet for parkering og atkomst.

Ny stasjon planlegges plassert i omtrent samme område og vil også bli en halvportal som dekker begge kjøreretninger. Bomstasjonen planlegges plassert sør for kryss med Lyngvegen. På denne strekningen er det ca 70 m uten avkjørsler og ca 110 m til neste kryss med Friggs veg.

Eksisterende halvportal er plassert i sikkerhetssonen i dag ($S=A=4$ m). Ny halvportal bør bestå av ettergivende mast eller sikres med rekkverk.

Det er gang- og sykkelveg på østsiden av Spannavegen som kan gi muligheter for å unngå bomstasjonen. Det er benyttet avvisende kantstein for å skille gang- og sykkelvegen, og det er ikke kjent at snikkjøring har vært et problem i dagens Haugalandspakke.

Rogaland fylkeskommune er grunneier i selve Spannavegen. Ved dagens bomstasjon dekker eiendommen vegarealet og fortau (røde linjer), men ikke sideareal. Dagens bomstasjon står utenfor fylkeskommunens eiendom og på privat areal avsatt til boligformål.

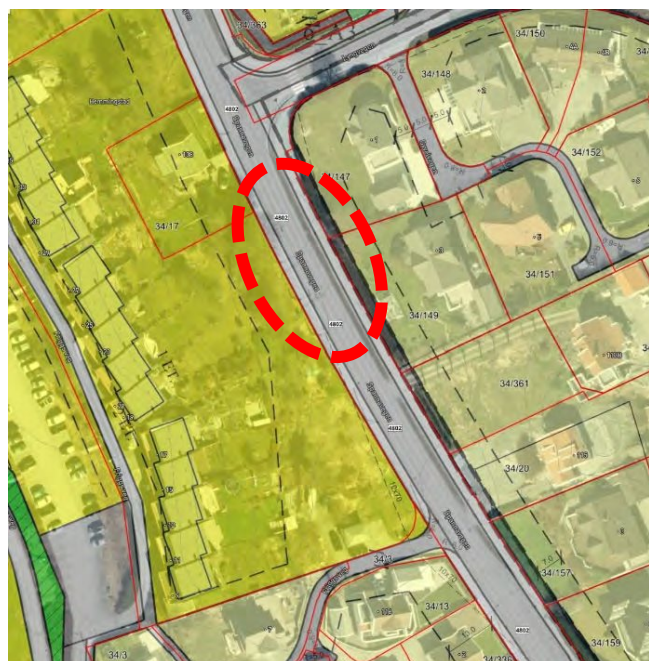
Haugesund kommune opplyser at ny bomstasjon må behandles som dispensasjon dersom tiltaket skal stå på areal avsatt til boligformål. Siden dette er privat eiendom, vil det også bli nødvendig å inngå/forlenge avtale med borettslaget som er grunneier, eventuelt foreta reguleringsendring.



Figur 2.16: Detaljkart for planlagt plassering av bomstasjon i Spannavegen ved Hemmingstad.



Figur 2.17: Dagens bomstasjon i Spannavegen, sett fra nord. Google Street view.



Figur 2.18: Gjeldende reguleringsplaner/Kommunekart.com.

2.7. E134 Ørpetveit

Bomstasjonen på E134 ved Ørpetveit planlegges plassert sør for toplanskrysset ved Ørpetveit/Skåredalen. Det er ca 450 m fra dette krysset og til avkjøringsfeltet øst for Raglamyr-krysset. På strekningen er det ett felt i sørgående retning og to nordgående felt.

Ny bomstasjon vil bli en helportal som dekker begge kjøreretninger. Det må etableres en veglomme for parkering og atkomst til servicepersonell.



Figur 2.19: Detaljkart for planlagt plassering av bomstasjon på E134 ved Ørpetveit.

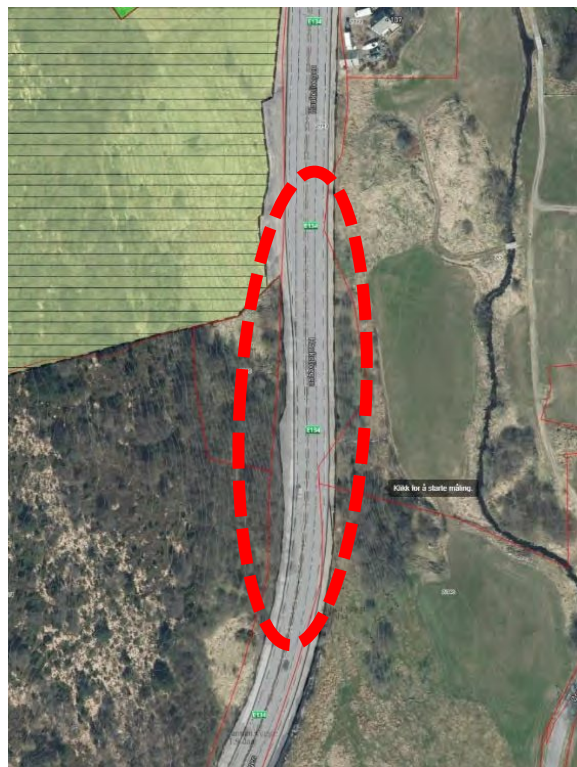
Fagne oppgir at tilgang til strøm vil være fra matekabel sørvest for Ørpetveit-krysset (ca 200 m unna). Haugaland Kraft oppgir at det også er tilkoblingspunkt for fiber sør for Ørpetveit-krysset.



Figur 2.20: E134 Haukelivegen, sett fra sør. Bomstasjonen planlegges plassert mellom skiltet i forgrunnen og nærmeste hus til høyre i bildet. Google Street view.

Statens Vegvesen er grunneier langs E134 Haukelivegen. Langs E134 mellom Ørpetveit-krysset og avkjøring til Raglamyr, dekker statens eiendom en stripe på siden av veien fra 5-8 m opp mot 15-20 m. Deler av dette er regulert til annen veggrunn. Nøyaktig plassering av ny bomstasjon i forhold til regulerings- og eiendomsgrenser, avklares i forbindelse med detaljplanlegging. Det må også avklares eventuelt areal til framtidig hvileplass på strekningen.

Haugesund kommune opplyser at ny bomstasjon vil bli behandlet som ordinær byggesak, dersom tiltaket holdes innenfor statlig eiendom og område for annen veggrunn.



Figur 2.21: Gjeldende reguleringsplaner/Kommunekart.com.

2.8. E134 Norheim

Dagens bomstasjon på E134 ved Norheim er en helportal som dekker begge kjøreretninger. Det er satt opp skap for teknisk utstyr på østsiden, der det er tilgang til strøm og fiber. Salhusvegen på vestsiden og Vormedalsvegen på østsiden gir mulighet for parkering og atkomst.



Figur 2.22: Detaljkart for planlagt plassering av bomstasjon på E134 ved Norheim.

Ny stasjon planlegges i omtrent samme område som i dag og vil fortsatt være en helportal som dekker begge kjøreretninger. Fra brukaret på Karmsund bru er det ca 450 m til kryss (rundkjøring) med Norheimvegen. Dagens bomstasjon er plassert sør på dette strekket, på høyde med Austbøvegen på østsiden..



Figur 2.23: Dagens bomstasjon på E134 ved Norheim, sett fra nord. Google Street view.

Staten er grunneier langs E134. Ved dagens bomstasjon dekker statens eiendom vegarealet og ca 4-5 på hver side. Dagens bomstasjon ligger innenfor areal regulert til gang-/sykkelveg, men dette tiltaket har ikke finansiering pr i dag. Statens vegvesen vil starte kommunedelplan for ny Karmsund bru, og endelige løsninger i dette området er derfor ikke avklart. Dersom det viser seg i bompengerperioden at ny bomstasjon blir berørt av en kommende utbygging, må konsekvensene av dette vurderes underveis. Nøyaktig plassering i forhold til regulerings- og eiendomsgrenser avklares i forbindelse med detaljplanlegging.



Figur 2.24: Gjeldende reguleringsplaner/Kommunekart.com.

Karmøy kommune opplyser at ny bomstasjon vil bli behandlet som ordinær byggesak dersom tiltaket holdes innenfor annen veggrunn.

2.9. Spannavegen/Spannakalven

Ny bomstasjon på Spannavegen ved Spannatoppen planlegges øst for kulvert under fv. 554 T-forbindelsen. Det er ca 110 m fra kulverten til nærmeste avkjørsel. På strekningen er det tofelts veg med vegbredde 5,5 – 6 m.

Ny bomstasjon vil bli en halvportal som dekker begge kjøreretninger. Bomstasjonen planlegges plassert ca 50 m øst for kulvert under fv. 554. Bomstasjonen må enten plasseres utenfor sikkerhetssonen ($S=A=4$ m) eller sikres med rekkverk. Det er ikke mulighet for snikkjøring.

Haugaland Kraft oppgir at det er tilkoblingspunkt for fiber ved avkjørsel ca. 50 m lenger øst. Fagne oppgir at tilgang til strøm vil være fra nettstasjon på vestsiden av fv. 554 (ca 300 m unna).

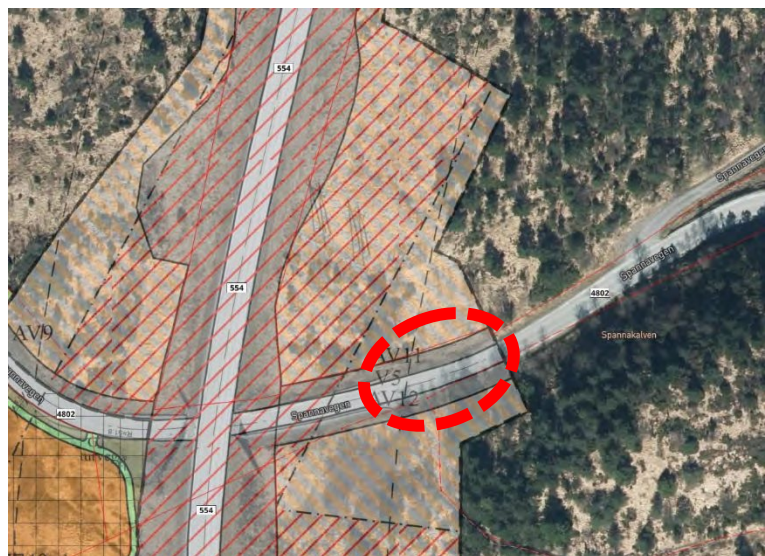
Det kan vurderes å etablere en veglomme innenfor annen veggrunn for parkering og atkomst til servicepersonell.



Figur 2.26: Spannavegen, sett fra øst. Bomstasjonen planlegges plassert på strekningen mellom avkjørsel fremst i bildet og kulvert under fv. 554. Google Street view.

Rogaland fylkeskommune er grunneier langs Spannavegen (røde linjer). Der bomstasjonen planlegges plassert, dekker fylkeskommunens eiendom en ca. 5 m bred stripe på nordsiden av vegen, og denne er regulert til annen veggrunn. På sørsiden er det privat eiendom helt inn mot vegen.

Karmøy kommune opplyser at ny bomstasjon vil bli behandlet som ordinær byggesak dersom tiltaket holdes innenfor fylkeskommunens eiendom og annen veggrunn.



Figur 2.27: Gjeldende reguleringsplaner/Kommunekart.com.



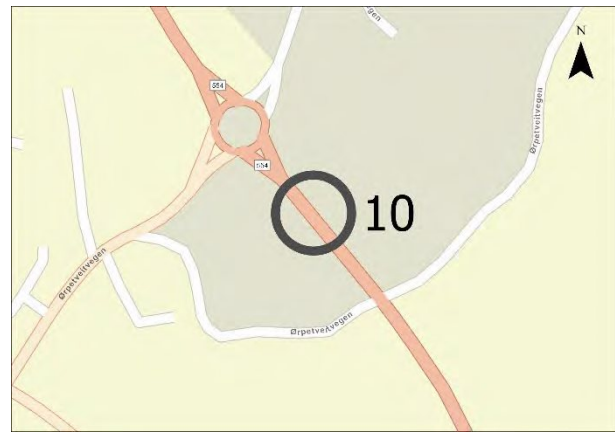
Figur 2.25: Detaljkart for planlagt plassering av bomstasjon i Spannavegen ved Spannakalven.

2.10. Fv. 554 T-forbindelsen

Ny bomstasjon på fv. 554 T-forbindelsen planlegges plassert i 60-sonen sør for rundkjøring med Ørpetveitvegen. Ny bomstasjon vil bli en helportal som dekker begge kjøreretninger

Planlagt plassering er på et rett strekk mellom rundkjøring og kulvert, der det ikke er avkjørsler/kryss. Det er stigende terreng på siden av vegen. $S=A=5$ m. Det er ikke mulighet for snikkjøring forbi bomstasjonen. Det må etableres en veglomme for parkering og atkomst til service-personell.

Fagne oppgir at tilgang til strøm vil være fra nettstasjon øst for kryss med Ørpetveitvegen (ca 200 m unna). Haugaland Kraft oppgir at det er tilkoblingspunkt for fiber på vestsiden av samme kryss, eventuelt kan det være mulig å sette inn kum over eksisterende rør for fiber på dette strekket.



Figur 2.28: Detaljkart for planlagt plassering av bomstasjon på fv. 554 T-forbindelsen.



Figur 2.29: Fv. 554 T-forbindelsen, sett fra sør. Bomstasjonen planlegges plassert i 60-sonen i bildet. Google Street view.

Rogaland fylkeskommune er grunneier langs fv. 554 T-forbindelsen (røde linjer). Der bomstasjonen planlegges plassert, dekker fylkeskommunens eiendom ca 10-20 m på siden av vegen. Området er regulert til annen veggrunn.

Karmøy kommune opplyser at ny bomstasjon vil bli behandlet som ordinær byggesak dersom tiltaket holdes innenfor fylkeskommunens eiendom og annen veggrunn.



Figur 2.30: Gjeldende reguleringsplaner/ Kommunekart.com.

2.11. Vormedalsvegen

Ny bomstasjon på Vormedalsvegen planlegges plassert nord for kryss med Røysvegen på Moksheim, der det er en strekning på ca 150 m uten avkjørsler. Ny bomstasjon vil bli en halvportal som dekker begge kjøreretninger.

På strekningen er det tofelts veg med langsgående sykkelveg med fortau på østsiden. Det er ikke fallende sideterreng eller andre spesielle anlegg i nærheten, slik at sikkerhetssonen er lik sikkerhetsavstanden ($S=A=4$ m).

Hensyn til trafiksikkerhet tilsier at bomstasjonen fortrinnsvis bør stå på motsatt side av sykkelveg m/fortau, og utenfor sikkerhetssonen.

Langsgående sykkelveg med fortau kan innby til snikkjøring, og det kan vurderes å sette opp bom for å hindre dette. Det kan også vurderes å etablere en veglomme for parkering og atkomst til servicepersonell.



Figur 2.32: Vormedalsvegen, sett fra nord. Bomstasjonen planlegges plassert på strekket mellom husene i bildet.

Fagne oppgir at tilgang til strøm vil være fra kabelskap ved pumpestasjon (til venstre i bilde). Haugaland Kraft oppgir at det kan være mulig å sette inn kum over eksisterende rør for fiber langs strekningen.

Rogaland fylkeskommune er grunneier langs Vormedalsvegen (røde linjer). Der bomstasjonen planlegges plassert, dekker fylkeskommunens eiendom en 3-4 m bred stripe på vestsiden av vegen og 4-5 m på østsiden. På østsiden er det en 1,5 m bred rabatt mellom vegen og sykkelvegen, og som er regulert til annen veggrunn. På vestsiden er det uregulert område (LNF-formål i kommuneplanens arealdel).

Karmøy kommune opplyser at ny bomstasjon vil bli behandlet som dispensasjon dersom tiltaket berører LNF-formål på vestsiden av vegen. Dersom privat eiendom også blir berørt, blir det nødvendig å inngå avtale med grunneier, eventuelt regulere.



Figur 2.31: Detaljkart for planlagt plassering av bomstasjon i Vormedalsvegen.



Figur 2.33: Gjeldende reguleringsplaner/ Kommunekart.com.

Rogaland Fylkeskommune
v/Samferdselsavdelingen, Enhet for Transport og Mobilitet

Stasjonsplasseringer i 'Bypakke Haugesund'

Ferde er forelagt forslag til bomstasjons plasseringer i forbindelse med ny 'Bypakke Haugesund'. Ref. dokument: 230105_Bypakke Haugesund_bomplasseringer.pdf

De fleste plassene tar utgangspunkt i dagens bom plasseringer. Dagens stasjoner har innkrevning kun en vei. Den nye løsningen vil ha innkrevning i begge retninger. Dette vil kreve ombygging av stasjonene og Ferde vil da benytte seg av en såkalt en-portal løsning. Det er ønskelig med 50-60m rett strekk uten avkjørsler osv. i bomsnittet. For eksisterende stasjoner er strøm og kommunikasjon ført fram. På Nye lokasjoner må dette etableres.

Ferde bekrefter at det kan etableres stasjoner med to-veis innkrevning i dagens bomsnitt:

- Tittelsnesvegen
- Skeisvollsvegen
- Salhusvegen
- Karmsundgata
- Spannavegen
- Skjoldavegen
- E134 Norheim

For Nye lokasjoner / Nye bomstasjoner:

1. Flytte E134 Toskartjønn til E134 Ørpetveit:

Ferde anbefaler at stasjon etableres med portalen i området der det gule skiltet står i dag. Se figur 1 under her.

2. Fv. 4848 Vormedalsvegen: Lokasjon er ok

3. Fv4802 Spannavegen 2: Her er nytt forslag i forhold til dokument kommet om å flytte stasjonen noen meter mot øst, til øst side av Fv. 554. Foreslått lokasjon like øst for Fv.554 er ok for Ferde. Se figur 2 under her.

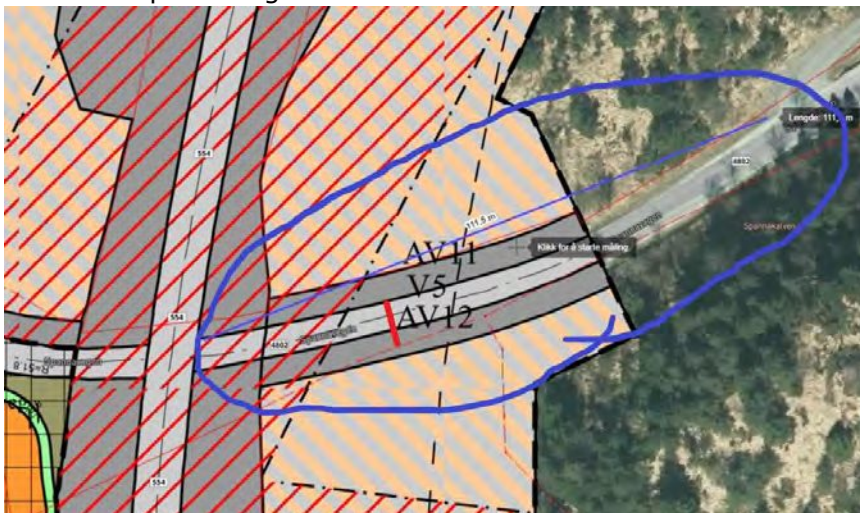
4. Fv. 554 T-forbindelsen: Her er nytt forslag kommet i forhold til dokument om å flytte stasjon noen meter lengre nord mot rundkjøring til Ørpetveitvegen. Den nye lokasjonen er ok for Ferde.

E134 Ørpetveit:



Figur 1

Fv. 4802 Spannavegen 2:



Figur 2

Vennlig hilsen

Ferde AS

Truls Pettersen
Gruppeleder veikant

Ferde AS

● POSTADRESSE:
Postboks 2623
5836 BERGEN

● ORG.NR: 918 012 745

● TELEFON: 55 90 14 00

● WEB: <https://ferde.no>