Rogaland fylkeskommune

Vedlegg til notat: Trafikksikkerhetsvurdering av alternativer for fv. 4678 og fv. 4680 Hundsnesvegen på strekningen mellom Kleppakrossen og Viganeset

Hjelmeland kommune.

30/07/2026

Innhold

1. Bakgrunn og formål 2

2. Beskrivelse av alternativer 2

Alternativ 0 – Eksisterende løsning. 2

Alternativ 1 – Utbygging iht. vedtatt reguleringsplan – Full løsning. 3

Alternativ 2 – Fortau mellom Kleppakrossen og Hundsnes (ca. 1500 meter). 5

Alternativ 3 – Fortau til Hundsnes (ca. 1 500 meter) + punktutbedringer til Viganeset. 7

Alternativ 4 – Fortau- Innkortet løsning (ca. 850 m). 8

Alternativ 5 – Fortau - Innkortet løsning (ca. 850 m) + mindre tiltak til Hundsnes. 10

Alternativ 6 – Utbedring av delstrekninger etter innspill fra Næringsforeningen 11

Alternativ 7 - Kobling mellom rv. 13 og boligbebyggelsen i Askvik 13

Alternativ 8 – lokal kobling langs boligbebyggelsen mot Mowi – innkortet regulert løsning (ca. 650 meter). 16

Alternativ 9 – Styrt trafikk, innsnevringer, møteplasser og stedvise tiltak for myke trafikanter. 18

Alternativ 10: Etablering av møteplasser langs hele strekning 20

Alternativ 11 – Kleppakrossen – alternativ kopling fra rv. 13 til Vika – veg i dagen. 21

Oversikt over kostnadsestimat 23

Konklusjon 25

Dato: 29.07.2026

Utarbeidet av: Panagiota Kostara.

Mottaker: Hjelmeland kommune

Prosjektleder: Erlend Claussen

Bestiller: Harald Bøhn

---

1. Bakgrunn og formål

Prosjektet har fått i oppgave å utrede og vurdere ulike alternativer for strekningen, og belyse hvordan de ulike løsningene bidrar til å oppfylle prosjektets mål.

Den aktuelle strekningen starter ved avkjøringen fra rv. 13 ved Kleppakrossen og strekker seg om lag 3,5 km fram til industriområdet på Viganeset. Strekningen betjener både lokaltrafikk, næringstransport og myke trafikanter.

Prosjektets overordnede mål er å:

- Bedre fremkommeligheten på strekningen.
- Forbedre trafikksikkerheten.
- Etablere en løsning for myke trafikanter, særlig mellom Kleppakrossen og Hundsnes.
- Gi et beslutningsgrunnlag for videre prioritering av tiltak.

Prosjektet er vurdert som en del av arbeidet med handlingsprogrammet. Endelig prioritering vil bli avklart gjennom den videre politiske behandlingen.

2. Beskrivelse av alternativer

Alternativ 0 – Eksisterende løsning.

Alternativ 0 innebærer at dagens situasjon videreføres uten tiltak. Det foreligger foreløpig ikke oppdaterte tellinger av antall gående og syklende på strekningen eller fartsmålinger. Det er likevel kjent at myke trafikanter ferdes i vegbanen. Dette kan blant annet forklares med den lave fartsgrensen på deler av strekningen (40 km/t), som kan bidra til at vegen oppleves som relativt trygg å benytte. Strekningen har samtidig en relativt høy andel tungtrafikk. Selv om det

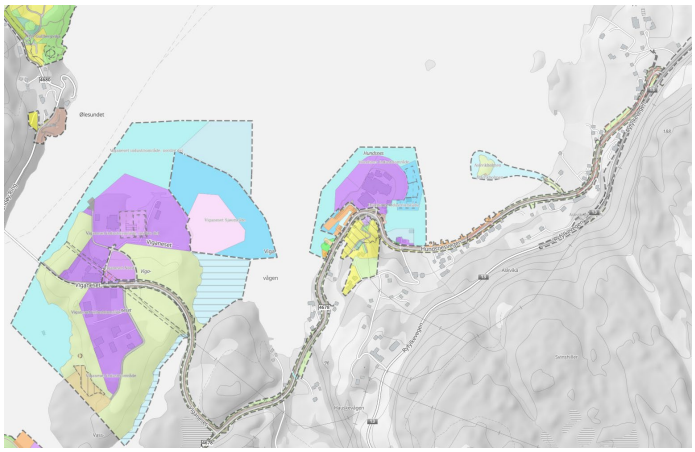
kun er registrert én politirapportert ulykke de siste ti årene, kan dette ikke alene legges til grunn som dokumentasjon på at ulykkesrisikoen er lav eller at det ikke vil skje ulykker i fremtiden. Risikoen påvirkes blant annet av samspillet mellom tungtrafikk og myke trafikanter som må ferdes i kjørebanen. Det vurderes derfor at alternativ 0 i begrenset grad bidrar til å nå målet om økt trafikksikkerhet for gående og syklende, selv om ulykkesstatistikken ikke viser et høyt antall registrerte ulykker.

Deler av strekningen har utfordringer knyttet til siktforhold og vegbredde. Disse utfordringene kan få større betydning for trafikksikkerheten dersom andelen tungtransport øker.

Alternativet innebærer at det ikke gjennomføres fremkommelighetstiltak for tungtrafikken. Manglende siktutbedringer og andre fremkommelighetstiltak kan bidra til økt risiko for konflikter mellom trafikanter. Samtidig kan dagens begrensninger i framkommeligheten bidra til å holde fartsnivået nede, noe som isolert sett kan ha en positiv effekt på trafikksikkerheten.

Alternativ 1 – Utbygging iht. vedtatt reguleringsplan – Full løsning.

Beskrivelse: Alternativet omfatter full utbygging av strekningen mellom Kleppakrossen og Viganeset (ca. 3,5 km) i samsvar med reguleringsplanen vedtatt i 2016. Løsningen innebærer etablering av gjennomgående gang- og sykkelveg samt oppgradering av fylkesvegen etter regulert standard.



Regulert løsning.

Element	Bredde
Kjørefelt	2,75 m + breddeutvidelse
Skulder mot grøft	0,50 m
Skulder mot kantstein	0,25 m
Trafikkdeler	1,50–3,00 m
Gang- og sykkelveg	3,00–3,50 m
Mur	1,50 m

Annen veggrunn (utside)	2,00 m
Annen veggrunn (innside)	3,00 m

Total bredde (ekskl. fylling/skjæring): ca. 10,75 m + breddeutvidelser.

Utfordringer

- Reguleringsplanen er 10 år gammel i april 2026 (krevende pga planens alder).
- Rett til ekspropriasjon er utløpt.
- Planen har utfordringer knyttet til byggbarhet.
- Omfattende grunnerverv.
- Behov for avklaringer med kommunen om nødvendige arealer til gjennomføring. Mulig ny planprosess.
- Tiltaket koster klart mer enn avsatt økonomisk ramme.

Vurdering av:	**Ulemper/fordeler:**
Trafikksikkerhet	Løsningen gir full separasjon mellom myke trafikanter og kjøretrafikk og vurderes å gi den største trafikksikkerhetsgevinsten av alle alternativene. Risikoen for konflikter mellom gående, syklende og tungtrafikk reduseres betydelig. Samtidig kan den forbedrede vegstandarden bidra til økt fartsnivå, noe som gjør utforming og sikring av kryssingspunktene særlig viktig. Dette understøttes også av TS-revisjonen (trinn 1, januar 2021), som konkluderte med at et sammenhengende tilbud for myke trafikanter gir vesentlig bedre trafikksikkerhet, samtidig som økt fartsnivå må motvirkes gjennom gode kryssingsløsninger.
Framkommelighet	Alternativet gir god framkommelighet for både tunge kjøretøy og myke trafikanter. Siden hoveddelen av boligbebyggelsen ligger på motsatt side av fylkesvegen, er sikre og godt plasserte kryssingspunkter en forutsetning for at løsningen skal fungere etter hensikten.

Samlet vurdering: Alternativet vurderes å gi den høyeste måloppnåelsen når det gjelder både trafikksikkerhet og framkommelighet. Løsningen ligger imidlertid utenfor prosjektets økonomiske rammer og vil kreve omfattende arealerverv, både innenfor og utenfor gjeldende reguleringsplan. Den representerer likevel referanseløsningen som de øvrige alternativene vurderes opp mot.

Alternativ 2 – Fortau mellom Kleppakrossen og Hundsnes (ca. 1500 meter).

Beskrivelse: Alternativet omfatter etablering av fortau langs en strekning på om lag 1 500 meter mellom Kleppakrossen og Hundsnes ved utvidelse av eksisterende veg. Det foreslås ingen tiltak på den resterende delen av strekningen mot Viganeset.



Kartavsnitt som viser hvor løsningen begynner og avsluttes.

Element	Bredde
Kjørefelt	2,75 m
Skulder mot grøft	0,50 m
Skulder mot fortau	0,25 m
Fortau inkl. skuldre/kantstein	2,35 m

Total bredde: ca. 8,60 m.

Utfordringer

- Krever fravik.
- Ingen breddeutvidelse i kurver.
- Universell utforming oppfylles ikke fullt ut.
- Kan kreve at fortau dimensjoneres for tunge kjøretøy.
- Områdestabilitet ved Askvika gir kostnadsusikkerhet.
- Grunnundersøkelser i sjø bør vurderes.

Vurdering av:	Ulemper/fordeler:

Trafikksikkerhet	Alternativet gir et eget areal for gående på deler av strekningen og forbedrer dermed trafikksikkerheten sammenlignet med dagens situasjon. Løsningen gir imidlertid ingen tilrettelegging for syklende, som fortsatt må benytte kjørebanen sammen med øvrig trafikk. Den reduserte vegbredden, manglende breddeutvidelser i kurver og flere nødvendige fravik innebærer at framkommeligheten for vogntog blir krevende. I de skarpeste kurvene vil to vogntog kunne ha behov for å benytte deler av fortauet ved passering. Et overkjørbart fortau svekker den fysiske separasjonen mellom myke trafikanter og kjørende, og reduserer dermed trafikksikkerhetsgevinsten. Delvis utbygging medfører også standardsprang mellom utbedrede og ikke-utbedrede strekninger, noe som kan bidra til uforutsigbar trafikantatferd og økt ulykkesrisiko.
Framkommelighet	Løsningen forbedrer framkommeligheten for gående på den utbygde delen av strekningen, men gir begrenset nytte for syklende. Framkommeligheten for tungtrafikken vurderes ikke som tilfredsstillende ivaretatt, og det vil fortsatt være behov for ytterligere tiltak for å sikre gode møteforhold og en tilfredsstillende standard langs hele strekningen.

Samlet vurdering: Alternativ 2 vurderes å være en forbedring sammenlignet med alternativ 0 ved at gående får et sammenhengende fortau på deler av strekningen. Løsningen gir imidlertid begrenset måloppnåelse fordi den ikke ivaretar syklende, samtidig som framkommeligheten for tungtrafikken fortsatt er utfordrende. Behovet for flere fravik, manglende breddeutvidelser i kurver og bruk av overkjørbart fortau svekker den samlede trafikksikkerhetsgevinsten. Samlet vurderes derfor alternativet som en mellomløsning som gir bedre forhold enn dagens situasjon, men som er vesentlig svakere enn full utbygging etter reguleringsplanen.

Alternativ 3 – Fortau til Hundsnes (ca. 1 500 meter) + punktutbedringer til Viganeset.

Beskrivelse: Alternativet kombinerer alternativ 2 med punktvise framkommelighetstiltak på strekningen mellom Hundsnes og Viganeset. Formålet er å forbedre forholdene for både myke trafikanter og tungtrafikk uten full utbygging av hele strekningen.

Element	Beskrivelse
Fortau	Ca. 1 500 m mellom Kleppakrossen og Hundsnes
Framkommelighetstiltak	Punktvise breddeutvidelser og møteplasser mellom Hundsnes og Viganeset

Utfordringer

- Krever tilleggsfinansiering.
- Grunnundersøkelser må gjennomføres.
- Krevende grunnerverv.

Vurdering

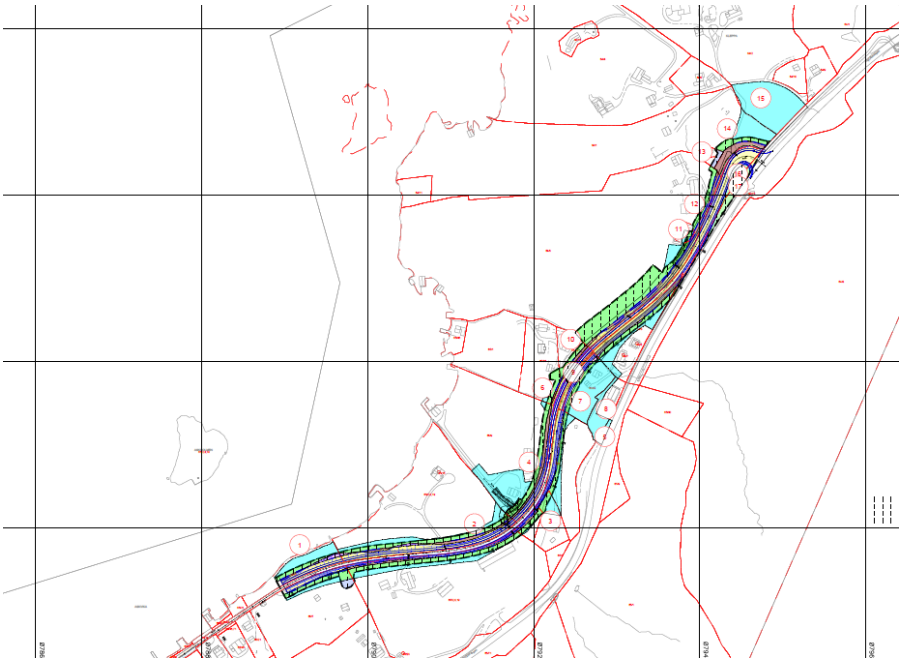
Vurdering av:	Ulemper/fordeler:
Trafikksikkerhet	Alternativet bygger videre på fortauløsningen i alternativ 2, men inkluderer i tillegg punktvise framkommelighetstiltak for tungtrafikken. Selv om dette forbedrer kjøreforholdene, forventes tiltakene også å kunne bidra til høyere fartsnivå på deler av strekningen. Samtidig etableres et fortau som vil tiltrekke flere gående. Kombinasjonen av økt trafikk av myke trafikanter, overkjørbare fortausarealer og begrenset fysisk separasjon gjør at den samlede trafikksikkerhetsgevinsten ikke vurderes å være vesentlig større enn i alternativ 2. Den forbedrede framkommeligheten for motorisert trafikk kan dermed motvirke deler av gevinsten for myke trafikanter.
Framkommelighet	Alternativet gir bedre framkommelighet enn alternativ 2, særlig for tungtrafikk, gjennom etablering av punktvise breddeutvidelser og møteplasser. Forutsatt at tiltakene gjennomføres i tilstrekkelig omfang mellom Hundsnes og Viganeset, vurderes framkommeligheten å bli vesentlig forbedret. Samtidig vil

	standarden fortsatt variere langs strekningen, og utfordringene løses ikke fullt ut.

Samlet vurdering: Alternativ 3 representerer et kompromiss mellom trafikksikkerhet og framkommelighet. Sammenlignet med alternativ 2 forbedres forholdene for tungtrafikken, men dette skjer på bekostning av deler av trafikksikkerhetsgevinsten for gående og syklende. Løsningen vurderes derfor å gi høyere måloppnåelse for framkommelighet, men lavere måloppnåelse for trafikksikkerhet enn alternativ 2. Tiltaket er dermed bedre egnet dersom framkommelighet for næringstransport prioriteres, men mindre egnet dersom hovedmålet er å forbedre trafikksikkerheten for myke trafikanter.

Alternativ 4 – Fortau- Innkortet løsning (ca. 850 m).

Beskrivelse: Alternativet er en forkortet utgave av alternativ 2 og omfatter etablering av fortau på en strekning på om lag 850 meter fra Kleppakrossen mot Askvika. Det foreslås ingen øvrige tiltak på resten av strekningen.



Kartavsnitt som viser hvor løsningen begynner og avsluttes.

Element	Beskrivelse
Fortau	Ca. 850 m mellom Kleppakrossen og Askvika
Øvrige tiltak	Ingen tiltak på resterende del av strekningen

Utfordringer

- Holder seg innenfor økonomisk rammer, men gir løsning for myke trafikanter på deler av strekningen.
- Mindre permanent erverv enn regulert løsning.
- Gjennomføring er avhengig av minnelige avtaler med grunneiere.

Vurdering

Vurdering av:	Ulemper/fordeler:
Trafikksikkerhet	Alternativet bygger på samme prinsipp som alternativ 2 og har derfor mange av de samme utfordringene. Den kortere utbyggingsstrekningen gjør imidlertid at svakhetene blir mer fremtredende. Gående får et eget areal på en begrenset del av strekningen, mens både gående og syklende fortsatt må ferdes i blandet trafikk på store deler av vegen. Bruk av overkjørbart fortau i enkelte partier reduserer den fysiske separasjonen mellom myke trafikanter og kjørende, og svekker dermed den samlede trafikksikkerhetsgevinsten. Trafikksikkerhetsforbedringen blir derfor begrenset til den delen av strekningen hvor fortau etableres.
Framkommelighet	Løsningen forbedrer framkommeligheten for gående på den utbygde delen av strekningen, men gir ingen vesentlig forbedring for syklende eller tungtrafikken. Dagens utfordringer knyttet til møteforhold og framkommelighet for større kjøretøy videreføres i stor grad. Samtidig forventes dagens relativt lave fartsnivå å opprettholdes, noe som isolert sett er positivt for trafikksikkerheten.

Samlet vurdering: Alternativ 4 gir en viss forbedring sammenlignet med alternativ 0 ved at gående får et eget areal på deler av strekningen. Den

begrensede utstrekningen gjør imidlertid at den samlede måloppnåelsen blir moderat. Syklende mangler fortsatt et eget tilbud, framkommeligheten for tungtrafikken forbedres i liten grad, og bruk av overkjørbart fortau svekker den fysiske separasjonen mellom myke trafikanter og motorisert trafikk. Samlet vurderes alternativet derfor å gi en begrenset trafikksikkerhetsgevinst og en moderat forbedring av framkommeligheten for gående

---

Alternativ 5 – Fortau - Innkortet løsning (ca. 850 m) + mindre tiltak til Hundsnes.

Beskrivelse: Alternativet bygger på alternativ 4 og kombinerer en innkortet fortauløsning på om lag 850 meter med mindre tiltak mellom Askvika og Hundsnes.

Element	Beskrivelse
Fortau	Ca. 850 m mellom Kleppakrossen og Askvika
Tilleggstiltak	Mindre tiltak mellom Askvika og Hundsnes
Formål	Bedre framkommelighet og lokale forbedringer for myke trafikanter

Utfordringer

- Krever videre detaljering av tiltakene.
- Kan gi relativt høy nytte innenfor prosjektets rammer og et visst handlingsrom innenfor eksisterende veggrunn, men klarer ikke å løse utfordringene langs hele strekningen.

Vurdering

Vurdering av:	Ulemper/fordeler:
Trafikksikkerhet	Alternativet gir en forbedring for myke trafikanter sammenlignet med alternativer uten eget gangareal, men har mange av de samme begrensningene som alternativ 4. Gående får et eget tilbud på deler av strekningen, mens syklende fortsatt må benytte kjørebanen. Overkjørbare fortausarealer og den begrensede utstrekningen av fortauet reduserer den samlede trafikksikkerhetsgevinsten. De

	mindre tiltakene mellom Askvika og Hundsnes gir en viss forbedring, men endrer ikke de grunnleggende utfordringene knyttet til manglende separasjon mellom trafikantgruppene.
Framkommelighet	De mindre tiltakene bidrar til lokale forbedringer mellom Askvika og Hundsnes. Framkommeligheten for tungtrafikken videre mellom Hundsnes og Viganeset vurderes fortsatt som utilstrekkelig, og de overordnede utfordringene langs strekningen blir i hovedsak videreført.

Samlet vurdering: Alternativ 5 gir noe høyere måloppnåelse enn alternativ 4 ved at mindre tiltak forbedrer forholdene på enkelte delstrekninger. Tiltaket gir imidlertid fortsatt ikke et sammenhengende og trafikksikkert tilbud for myke trafikanter, og framkommeligheten for tungtrafikken er fortsatt utilstrekkelig på deler av strekningen. Samlet vurderes alternativet å gi en moderat forbedring sammenlignet med alternativ 0, men lavere måloppnåelse enn alternativ 2 og 3.

Alternativ 6 – Utbedring av delstrekninger etter innspill fra Næringsforeningen.

Beskrivelse: Alternativet omfatter delvis breddeutvidelse av eksisterende veg for å forbedre framkommeligheten for tungtrafikk. Tiltaket bygger på innspill fra lokale næringsaktører og omfatter utbedring av identifiserte flaskehalser langs strekningen.



Element	Beskrivelse
Tiltak	Punktvise breddeutvidelser av eksisterende veg
Formål	Bedre framkommelighet for tungtrafikk
Omfang	Tilpasses prosjektets rammer og kan optimaliseres underveis

Utfordringer og kostnad

- Ingen egen løsning for myke trafikanter.
- Kan gjennomføres med opsjoner eller rammeavtale.
- Endelig omfang kan optimaliseres underveis.
- Omfang og kostnad kan tilpasses tilgjengelig økonomisk ramme.

Vurdering

Vurdering av:	Ulemper/fordeler:
Trafikksikkerhet	Alternativet omfatter ingen tiltak for gående og syklende og etablerer derfor ikke et eget

	tilbud for myke trafikanter. Disse må fortsatt ferdes i eller tett på kjørebanen. Samtidig forventes framkommelighetstiltakene å kunne bidra til høyere fartsnivå, noe som kan redusere trafikksikkerheten ytterligere. Samlet vurderes alternativet å gi lav måloppnåelse for trafikksikkerhet og å være mindre gunstig enn dagens situasjon for myke trafikanter.
Framkommelighet	Alternativet gir bedre framkommelighet for tungtrafikken gjennom utbedring av lokale flaskehalser, bedre møteforhold og enklere framføring for større kjøretøy. Tiltaket gir imidlertid ingen forbedring av framkommeligheten for gående og syklende.

Samlet vurdering: Alternativ 6 prioriterer framkommelighet for motorisert trafikk fremfor trafikksikkerhet for myke trafikanter. Løsningen er ikke i tråd med prosjektets opprinnelige mål om å etablere et sammenhengende tilbud for gående og syklende. Selv om tiltaket forbedrer framkommeligheten for større kjøretøy, skjer dette på bekostning av trafikksikkerheten for myke trafikanter. Alternativet vurderes derfor å gi høy måloppnåelse for framkommelighet, men lavest måloppnåelse av de vurderte alternativene når det gjelder trafikksikkerhet for gående og syklende.

Alternativ 7 - Kobling mellom rv. 13 og boligbebyggelsen i Askvik

Beskrivelse: Alternativet omfatter etablering av en kobling mellom rv. 13 og boligområdet i Askvika. To varianter er vurdert.

Variant 7a: Innkortet regulert løsning med 650 meter gang- og sykkelveg.



Element	Beskrivelse
Tiltak	Gang- og sykkelveg
Omfang	Ca. 650 m gang- og sykkelveg
Tilbud	Tilbud for både gående og syklende

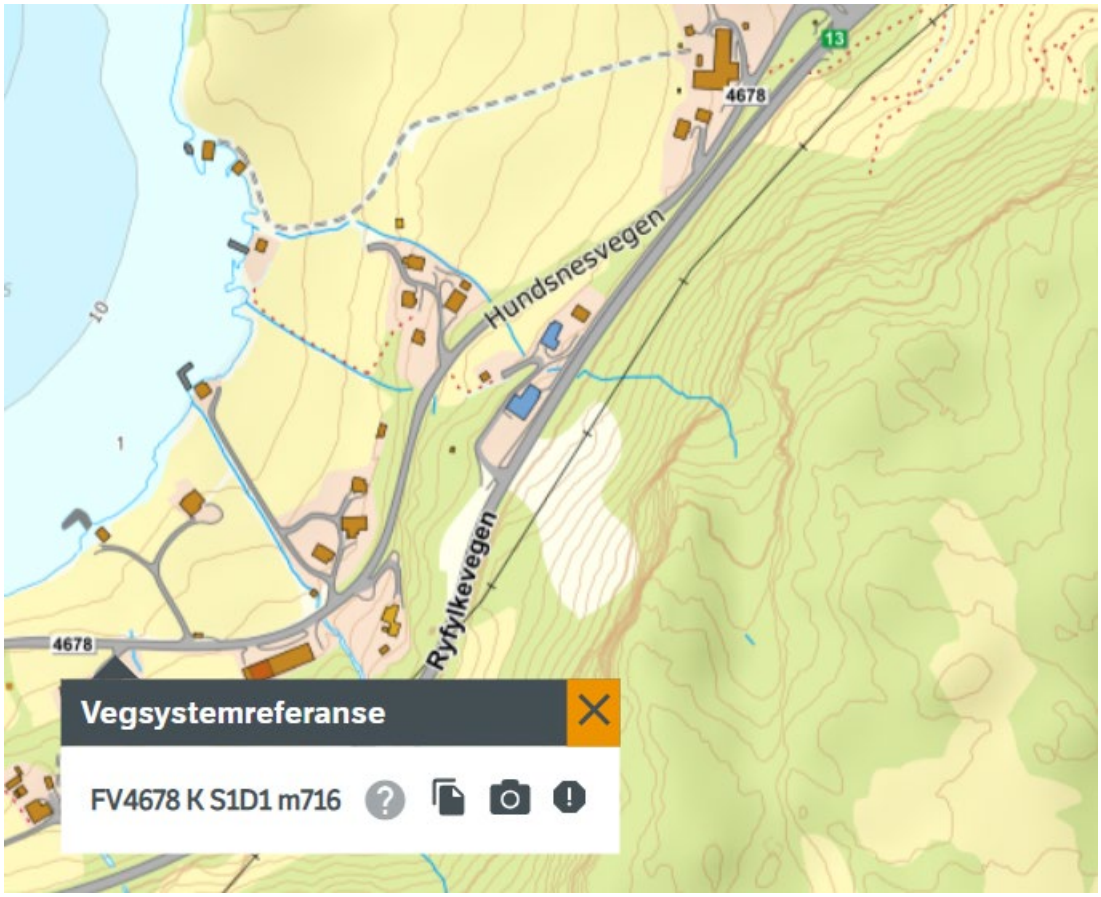
Utfordringer:

- Det dekker ikke hele boligområdet,
- utfordringene på resten av strekningen blir ikke løst,
- standardsprang.
- Høy kostnadsusikkerhet pga. krevende terreng.

Fordeler:

- Kobling til rv. 13.
- Fysisk separasjon mellom myke trafikanter og kjørende.

Variant b: ca. 720 meter med fortau (Rv.13- Askvik): En viktig forskjell mellom alternativ 4 i den tidligere vurderingen og denne varianten er at den ikke har overkjørbart fortau. Fremkommelighetsutfordringen løses med etablering av møteplasser.



Element	Beskrivelse
Tiltak	Fortau
Omfang	Ca. 720 m fortau med møteplasser
Tilbud	Tilbud for gående

Utfordringer:

- Kun tilbud for gående.
- Dekker bare deler av boligområdet, Løsningen ivaretar ikke området med flest bolighus,
- Standardsprang.
- Utfordringene på resten av strekningen løses ikke.
- Middels kostnadsusikkerhet.
- Terrenget er stedvis krevende.

Fordeler:

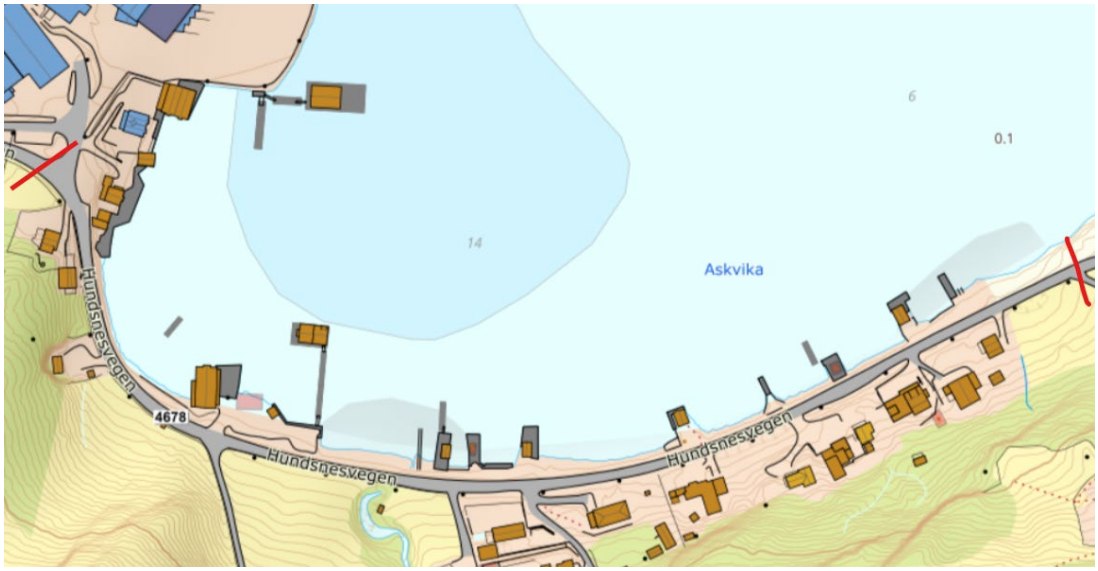
- Kobling til rv. 13.
- Møteplasser bedrer framkommeligheten uten overkjørbart fortau.

Vurdering av:	Ulemper/fordeler:
Trafikksikkerhet	Bedre enn dagens situasjon for gående, men lavere måloppnåelse enn variant 7a fordi syklende fortsatt må benytte kjørebanen.
Framkommelighet	Bedrer framkommeligheten lokalt, men løser ikke de overordnede utfordringene langs strekningen.

Samlet vurdering: Variant 7a vurderes som den beste løsningen av de to fordi den gir et sammenhengende tilbud for både gående og syklende. Variant 7b gir en enklere løsning med fortau og møteplasser, men oppnår lavere måloppnåelse siden den ikke ivaretar syklende.

Alternativ 8 – lokal kobling langs boligbebyggelsen mot Mowi – innkortet regulert løsning (ca. 650 meter).

Beskrivelse: Alternativet omfatter etablering av et lokalt tilbud for myke trafikanter langs den delen av strekningen hvor boligbebyggelsen er mest konsentrert, inkludert forbindelsen mot Mowi-området. Konseptet prioriterer interne reiser innenfor området og trygg ferdsel mellom noen av boliger og Mowi.



Element	Beskrivelse

Tiltak	Ca. 650 m innkortet gang- og sykkelløsning
Omfang	Lokal kobling mellom boligområdet og Mowi
Prioritering	Interne reiser og myke trafikanter

Utfordringer:

- Høy usikkerhet knyttet til geotekniske forhold og områdestabilitet.
- Supplerende grunnundersøkelser, inkludert i sjø, bør gjennomføres før endelig kostnadsvurdering.
- Dersom kostnadene blir for høye, bør rekkverk vurderes som alternativ til rabatt på deler av strekningen.
- Ikke kobling med alle boliger og Mowi, Ikke kobling med rv.13.
- Det løser ikke trafikksikkerhets utfordringer på hele strekningen,
- Standardsprang.

Vurdering av:	**Ulemper/fordeler:**
Trafikksikkerhet	Alternativet gir et sammenhengende tilbud for gående og syklende langs den delen av strekningen der boligbebyggelsen er mest konsentrert, og forbedrer trafikksikkerheten mellom boligområdet og Mowi. Løsningen gir imidlertid ikke et tilbud langs hele strekningen og mangler kobling til rv. 13. Standardsprang og manglende dekning av enkelte boliger begrenser den samlede trafikksikkerhetsgevinsten.
Framkommelighet	Løsningen forbedrer framkommeligheten for myke trafikanter på den aktuelle delstrekningen, men gir begrenset effekt for resten av strekningen. Framkommeligheten for motorisert trafikk endres i liten grad.

Samlet vurdering: Alternativ 8 gir et målrettet og sammenhengende tilbud for myke trafikanter der behovet er størst, ved å knytte boligområdet til Mowi. Løsningen oppnår god lokal måloppnåelse, men dekker ikke hele boligområdet og etablerer ingen kobling til rv. 13. Samlet vurderes alternativet å gi en betydelig forbedring lokalt, men en begrenset effekt for den samlede strekningen. Den største usikkerheten er knyttet til geotekniske forhold og kostnader ved gjennomføring.

Alternativ 9 – Styrt trafikk, innsnevringer, møteplasser og stedvise tiltak for myke trafikanter.

Beskrivelse: Alternativet bygger på en differensiert strategi der trafikken styres gjennom innsnevringer, møteplasser, fartsreduserende tiltak og stedvise breddeutvidelser. Løsningen tilpasses lokale forhold og tilgjengelig areal, med mål om å forbedre både trafikksikkerhet og framkommelighet innenfor prosjektets rammer.



Element	Beskrivelse
Delstrekning type 1	Ingen tiltak for myke trafikanter. Envegstrafikk for kjøretøy kombinert med fartsreduserende tiltak.
Delstrekning type 2	Mellomløsning med mindre breddeutvidelse. Envegstrafikk for kjøretøy og et definert areal for myke trafikanter med markert skille.
Delstrekning type 3	Strekningsvis breddeutvidelse der dette er teknisk og økonomisk gjennomførbart. Areal prioriteres til myke trafikanter fremfor kjøretøy, med fysisk skille ved bruk av rekkverk eller kantstein. Det legges til grunn en minimum total bredde på ca. 7,4 m.
Prinsipp for trafikkavvikling	Envegstrafikk mellom møteplasser og aktiv bruk av møteplasser for å styre hvor passeringer skjer. Eksisterende møteplasser utvides og nye etableres ved behov.
Fartsreduserende tiltak	Fartshumper og andre fartsdempende tiltak.

Veiledende tverrprofil	• Ett kjørefelt (envegstrafikk): 4,0 m • Atskilt gang- og sykkelveg: minimum 2,0 m • Rekkverksrom: 0,4–0,5 m • Skulder: 0,5 m

Utfordringer:

- Tiltakenes omfang bør avklares etter fartsmålinger og øvrige registreringer.
- Løsningen gir betydelige standardsprang langs strekningen.
- Det etableres ikke et sammenhengende tilbud for myke trafikanter.
- Om lag 15–25 % av strekningen antas ikke å kunne breddeutvides innenfor prosjektets rammer.
- Tiltakene kan skaleres opp eller ned etter hvert som prosjektet modnes og kostnadsbildet blir klarere, men alternativet har større byggbarhet enn alternativ 7 og 8.

Vurdering av	**Ulemper/fordeler**
Trafikksikkerhet	Alternativet kombinerer flere tiltak for å redusere hastighet og styre trafikken, samtidig som det etableres stedvise løsninger for myke trafikanter der forholdene ligger til rette. Dette kan gi en lokal forbedring av trafikksikkerheten, men standardsprang og manglende sammenhengende tilbud begrenser den samlede effekten. Fysisk separasjon oppnås bare på deler av strekningen.
Framkommelighet	Aktiv bruk av møteplasser, envegskjøring og punktvise breddeutvidelser forventes å forbedre framkommeligheten for motorisert trafikk. Samtidig gir den fleksible modellen mulighet til å tilpasse omfanget etter tilgjengelige midler og lokale forhold.

Samlet vurdering: Alternativ 9 representerer en fleksibel og trinnvis tilnærming der ulike tiltak kombineres for å oppnå best mulig balanse mellom trafikksikkerhet, framkommelighet og gjennomførbarhet. Løsningen gir høyere byggbarhet enn flere av de foregående alternativene og kan tilpasses prosjektets utvikling. Samtidig innebærer standardsprang og manglende

sammenhengende tilbud for myke trafikanter at måloppnåelsen for trafikksikkerhet blir lavere enn ved en helhetlig utbygging.

Alternativ 10: Etablering av møteplasser langs hele strekning.

Beskrivelse: Alternativet omfatter etablering og utbedring av møteplasser på utvalgte steder langs hele strekningen for å håndtere utfordringer knyttet til begrensede møtemuligheter og manglende sikt. Løsningen har som mål å forbedre framkommeligheten, særlig for tungtrafikk og større kjøretøy, samtidig som en felles standard opprettholdes langs hele strekningen.

Element	Beskrivelse
Tiltak	Etablering og utbedring av møteplasser langs hele strekningen.
Formål	Forbedre sikt, møtemuligheter og framkommelighet for motorisert trafikk.
Standard	Lik standard langs hele strekningen.
Målgruppe	Særlig tungtrafikk og større kjøretøy.

Utfordringer:

- Tiltaket gir ingen egen løsning for gående og syklende.
- Det er høy usikkerhet knyttet til omfang og kostnader før detaljprosjektering, men kostnadene kan tilpasses prosjektets økonomiske ramme.
- Plassering og utforming av møteplasser må optimaliseres gjennom videre planlegging.
- Alternativ 10 vil også kunne få utfordringer med avtaler i minnelighet.

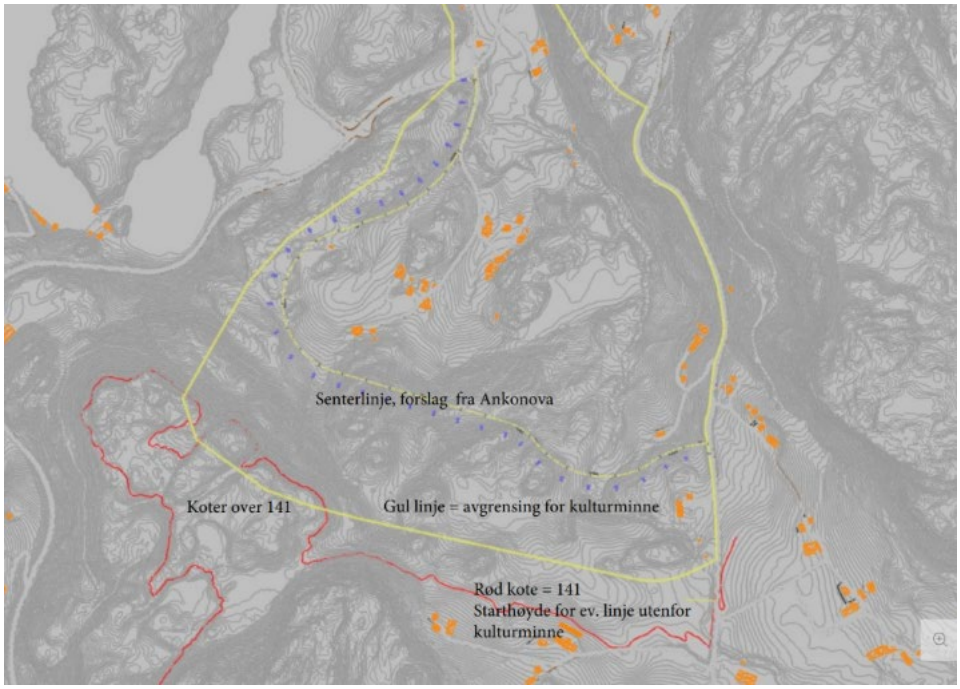
Vurdering av	Ulemper/fordeler
Trafikksikkerhet	Tiltaket forventes å forbedre trafikksikkerheten for motorisert trafikk gjennom bedre sikt og sikrere møtesituasjoner. For gående og syklende innebærer alternativet ingen vesentlig forbedring, ettersom det ikke etableres egen infrastruktur eller andre tiltak som øker sikkerheten for myke trafikanter.

Framkommelighet	Framkommeligheten forbedres, særlig for tungtrafikk og større kjøretøy, ved at møteplasser reduserer konflikter og forenkler passeringer. Tiltaket forventes i liten grad å bidra til økt fartsnivå.

Samlet vurdering: Alternativ 10 er et målrettet framkommelighetstiltak som forbedrer møteforholdene og gir en mer ensartet standard langs hele strekningen. Tiltaket gir positive effekter for trafikksikkerhet og framkommelighet for motorisert trafikk, uten å forventes å øke fartsnivået vesentlig. Samtidig gir alternativet ingen forbedringer for gående og syklende. Samlet vurderes alternativ 10 som en realistisk og gjennomførbar løsning innenfor en begrenset økonomisk ramme.

Alternativ 11 – Kleppakrossen – alternativ kopling fra rv. 13 til Vika – veg i dagen.

Beskrivelse: Alternativet omfatter etablering av en ny vegforbindelse i dagen på om lag 1 600 meter mellom rv. 13 og Vika. For å oppnå ønsket effekt må også eksisterende veg videre mot Viganeset i vest og Hundsnes i øst oppgraderes. Samlet vil tiltaket ha et omfang som i stor grad tilsvarer reguleringsplanen fra 2016. Løsningen bygger på tidligere vurderinger av en alternativ tilknytning til rv. 13 og vurderes som et konsept på overordnet nivå.



Figur 1: Alternativ trasé – gul linje - forslag fra Ankonova. Viser også avgrensning for kulturminne.

Element	Beskrivelse
Tiltak	Ny vegtrasé på ca. 1 600 meter mellom rv. 13 og Vika.
Omfang	Oppgradering av veg videre mot Viganeset og Hundsnes for å oppnå ønsket effekt.
Formål	Flytte gjennomgangstrafikk og tungtrafikk bort fra dagens veg gjennom Vika.
Planstatus	Konsept på overordnet nivå som bør utredes videre gjennom en KVU.
Kostnadsnivå	Anslått til 350–450 MNOK, med betydelig usikkerhet.

Utfordringer:

- Krevende terreng kan medføre behov for fravik fra krav til stigning.
- Mulig behov for kostbare bruer og andre konstruksjoner.
- Traséen berører kulturminneområde, og det forventes innsigelse fra kulturminnemyndighetene.
- Planprosessen vurderes som krevende og gjennomførbarheten er usikker.

- Kostnadsestimatet er beheftet med stor usikkerhet fordi traséen ikke er detaljprosjektert.

Vurdering av	Ulemper/fordeler
Trafikksikkerhet	En ny trasé kan gi en betydelig trafikksikkerhetsgevinst ved å flytte gjennomgangstrafikk og tungtrafikk bort fra dagens veg gjennom Vika. Dette vil redusere konfliktene mellom motorisert trafikk og myke trafikanter. Den faktiske gevinsten vil avhenge av hvor stor andel av trafikken som overføres til den nye forbindelsen og hvordan dagens veg disponeres etter utbygging.
Framkommelighet	Alternativet vurderes å kunne gi en vesentlig forbedring av framkommeligheten gjennom en ny og mer direkte forbindelse mellom rv. 13 og Vika. Løsningen vil gi bedre forhold for tungtrafikk og annen gjennomgangstrafikk, men gjennomførbarheten er usikker på grunn av krevende terreng, kulturminnehensyn, behov for fravik og en omfattende planprosess.

Samlet konklusjon: Alternativ 11 har det største potensialet for å forbedre både trafikksikkerhet og framkommelighet ved å etablere en ny hovedforbindelse og flytte gjennomgangstrafikken bort fra dagens veg gjennom Vika. Samtidig er alternativet beheftet med betydelig usikkerhet knyttet til kostnader, teknisk gjennomførbarhet, kulturminner og planprosess. På nåværende tidspunkt vurderes løsningen derfor som et konsept som bør utredes videre på KVU-nivå. Før en eventuell videre prioritering bør det dokumenteres at de forventede gevinstene står i et rimelig forhold til kostnadene og at løsningen er gjennomførbar. Vurderingen er gjort ut fra veg i dagen. Et eventuelt alternativ med tunnel må vurderes nærmere i det videre. Et eventuelt alternativ med tunnel antas å øke kostnad.

Oversikt over kostnadsestimat

Det er avsatt 100 millioner 2026-kroner til prosjektet. Etter fradrag for historiske prosjektkostnader på om lag 7 millioner kroner, utgjør tilgjengelig investeringsramme om lag 93 millioner 2026-kroner.

Reguleringsplanen ble vedtatt i 2016 og er nå over ti år gammel. Som følge av dette er retten til ekspropriasjon bortfalt. En eventuell gjennomføring av hele eller deler av reguleringsplanen forutsetter derfor at det oppnås minnelige avtaler med berørte grunneiere. En oversikt over de økonomiske rammene og kostnadsestimatene for de ulike alternativene er vist i tabellen nedenfor.

Alternativ	Beskrivelse	Kostnad (MNOK)
0	Eksisterende løsning	0
1	Full løsning	370
2	Fortau til Hundsnes	150
3	Fortau til Hundsnes+punktutbedringer til Viganeset	170
4	Fortau - Innkortet løsning	90
5	Fortau - Innkortet løsning +mindre tiltak til Hundsnes	innenfor ramme
6	Utbedring av delstrekninger etter innspill fra Næringsforeningen	tilpasses ramme
7	Kobling mellom rv. 13 og boligbebyggelsen i Askvik	rammen brukes opp
8	lokal kobling langs boligbebyggelsen mot Mowi – innkortet regulert løsning (ca. 650 meter).	rammen brukes opp
9	Styrt trafikk, innsnevringer, møteplasser og stedvise tiltak for myke trafikanter.	tilpasses ramme
10	Etablering av møteplasser langs hele strekning.	tilpasses ramme

11	Kleppakrossen – alternativ kopling .- veg i dagen - fra rv.13 til Vika.	350 - 450

Rød farge angir alternativer med estimert kostnad over den aktuelle budsjettrammen, mens grønn farge angir alternativer som ligger innenfor eller kan tilpasses budsjettrammen.

Kostnadsestimatene er basert på et overordnet plannivå og må derfor betraktes som grove estimater. Det hefter usikkerhet ved kostnadsestimater gitt på såpass lite detaljert grunnlag, for noen alternativ må usikkerheten anses høy. Nevnes kan særlig alternativ 11. I vurderingene er det sett hen til erfaringspriser fra tilsvarende prosjekt, kostnadsanslag på et senere tidspunkt når ting er mer detaljert vil gi et mer presist bilde. Usikkerheten varierer ellers mellom alternativene og er blant annet knyttet til planstatus, prosjekteringsgrad og behov for nærmere avklaringer. For konsepter som skal tilpasses en gitt økonomisk ramme, vil omfanget av tiltakene kunne justeres i den videre planleggingen.

Konklusjon

På kort og mellomlang sikt vurderes **alternativ 10** som den mest realistiske løsningen. Tiltaket kan gjennomføres innenfor en begrenset økonomisk ramme og forventes å gi en merkbar forbedring av framkommeligheten, særlig for tungtrafikk. Samtidig kan bedre sikt- og møteforhold gi en moderat trafikksikkerhetsgevinst uten vesentlig økning i fartsnivået. Selv om alternativet i begrenset grad ivaretar behovene til gående og syklende, vurderes det som det mest gjennomførbare tiltaket innenfor dagens rammebetingelser.

Selv om alternativ 1, 7, 8 og 11 samlet vurderes å ha størst potensial til å oppnå prosjektets mål om bedre trafikksikkerhet og framkommelighet, representerer alternativene ulike ambisjonsnivåer og skiller seg vesentlig fra hverandre når det gjelder investeringsbehov, teknisk gjennomførbarhet og tidshorisont.

- **Alternativ 1** vurderes som den faglig beste løsningen. En helhetlig utbygging gir høy måloppnåelse både for trafikksikkerhet og framkommelighet, men investeringskostnaden ligger langt over dagens økonomiske rammer.
- **Alternativ 8** vurderes som den beste løsningen innenfor en investeringsramme på om lag 100 MNOK. Tiltaket etablerer et trafikksikkert tilbud for gående og syklende der behovet vurderes å være størst, samtidig som det vurderes å være mer realistisk å gjennomføre enn en full utbygging.
- **Alternativ 7** vurderes også som en god løsning ved å etablere en kobling mellom rv. 13 og boligområdet i Askvik. Løsningen gir god

måloppnåelse for myke trafikanter, men omfatter en mindre del av strekningen enn alternativ 1.

- Selv om **alternativ 11** har et betydelig potensial for å forbedre både trafikksikkerhet og framkommelighet ved å flytte gjennomgangstrafikken bort fra dagens veg, er alternativet beheftet med betydelig usikkerhet knyttet til kostnader, teknisk gjennomførbarhet, kulturminnehensyn og planprosess. Alternativet vurderes derfor ikke som et realistisk tiltak innenfor dette prosjektet og anbefales ikke videreført i denne planfasen. Løsningen kan eventuelt vurderes videre på KVU-nivå dersom det på et senere tidspunkt blir aktuelt å utrede en ny hovedforbindelse.

  Det er bestilt nye trafikkmålinger og trafikktellinger. Målingene skal blant annet kartlegge trafikkstrømmer mellom de viktigste interessepunktene, myke trafikanters bevegelsesmønster, ÅDT, tungtrafikkandel og fartsnivå. Resultatene vil gi et bedre grunnlag for å vurdere og prioritere eventuelle videre tiltak på strekningen. Ved vurdering av en eventuell langsiktig investering av denne størrelsesorden bør det også foreligge tilstrekkelig sikkerhet for at transportbehovet som begrunner tiltaket vil være varig. Dette omfatter blant annet en vurdering av den framtidige aktiviteten ved Mowi og om trafikkgrunnlaget forventes å være stabilt over tid. En slik avklaring vil være viktig for å kunne dokumentere at nytten av en omfattende investering står i et rimelig forhold til kostnadene.

Rogaland fylkeskommune
Postboks 130 sentrum
4001 Stavanger

Besøksadresse
Ankerkvartalet
Haakon VIIs gate 9
4005 Stavanger

Telefon
51 51 66 00

E-post
firmapost@rogfk.no

www.rogfk.no

Rogaland fylkeskommune