

Saksnr                      Utval  
                                    Formannskapet  
  
                                    Kommunestyret

Møtedato

**Framlegg til innstilling:**

Kommunestyret tek moglegheitsstudien til vitring og meiner studien er eit godt grunnlag når ein skal koma med innspel til og vera med på det vidare arbeidet med den statlege planen for E39 frå Stord til Os og seinare den statlege planen for E39 sørover frå Stord, og når ein skal ta avgjerder i høve til dei vurderte tiltaka på fylkesvegnettet.

**Rådmannen, 27.05.2015**

### **Dokumentliste**

I	04.09.2014	Hordaland fylkeskommune, Samferdselsavdelinga	Moglegheitsstudie for fylkesvegsamband knytte til ny E39 Bergen-fylkesgrensa til Rogaland - Oppnemning av referansegruppe
I	27.08.2014	Hordaland fylkeskommune, Samferdselsavdelinga	Moglegheitsstudie for fylkesvegsamband knytte til ny E39 Bergen-fylkesgrensa til Rogaland - Oppnemning av referansegruppe
I	14.10.2014	Hordaland Fylkeskommune	Utsetjing av møte - Påminning om oppnemning av representantar
U	16.10.2014	Hordaland fylkeskommune	Moglegheitsstudie for fylkesvegsamband knytt til E39 - representant i referansegruppa
U	30.10.2014	Matti Torgersen, Hordaland Fylkeskommune	Kravsspesifikasjon, mulighetsstudien E39
I	30.10.2014	Hordaland fylkeskommune, Samferdselsavdelinga	Kravsspesifikasjon, mulighetsstudien E39
I	23.12.2014	Hordaland fylkeskommune	Referansegruppemøte for mulegheitsstudie for fylkesvegar knytte til E39 Os-fylkesgrensa til Rogaland - Innkalling til møte tysdag 6. januar kl. 10-13
I	03.12.2014	Hordaland Fylkeskommune	Ferjesambandet mellom Stord og Kvinnherad på FV544 - Lokalisering av framtidige ferjeleie Trase E134
I	24.02.2015	Interesseorganisasjonen E 134 til Bergen	Langenuen E39
I	17.02.2015	Interesseorganisasjonen E 134 til Bergen	info leserinlegg + møte med kvinnherad kommune
I	16.01.2015	Interesseorganisasjonen E 134 til Bergen m.fl.	utklipp Haugesund avis 5.1.2015
I	07.01.2015	Interesseorganisasjonen E 134 til Bergen	leserbrev kommer vegsamb.
I	31.12.2014	Interesseorganisasjonen E 134 til Bergen	Fergestø i Leirvik Hamn
I	25.02.2015	.	Kvednaneset fergekai
I	25.02.2015	.	Innkorting i ferjestrekket
I	12.03.2015	NN	Moglegheitsstudie fylkesvegsamband knytt til E39
I	21.05.2015	Hordaland fylkeskommune, Samferdselsavdelinga	Formannskapsmøte 03.06.2015
I	27.05.2015	Jomar Grov	Fwd: Formannskapsmøte 03.06.2015
U	27.05.2015	Jomar Grov	Uttale til moglegheitsstudie for fylkesvegsamband knytt til E39 Bergen - Rogaland
S	27.05.2015		

### **Vedlegg**

Moglegheitsstudie for fylkesvegsamband knytt til E39 Bergen - Rogaland

### **Innleiing (bakgrunn for saka)**

Hordaland fylkeskommune har fått laga ein moglegheitsstudie for fylkesvegsamband knytt til E 39 frå Bergen til Rogaland. Bakgrunnen for studien er planane for ny ferjefri E39 mellom Kristiansand og Trondheim, regjeringa sitt vedtak om at midtre linje med kryssing av Bjørnafjorden mellom Tysnes og Os skal leggjast til grunn for vidare arbeid, igangsett arbeid med statleg kommunedelplan for strekninga Stord – Os og fylkeskommunen sitt ønske om å sikra at val gjort i samband med ny E39 stettar regional utvikling og det regionale transportsystemet. Studien er utarbeidd av konsulentfirmaene Sweco og Oslo Economics. Kommunane og Statens vegvesen har medverka i arbeidet med studien gjennom deltaking i ei referansegruppe og kontaktutvalet for E39.

Studien vart tilgjengeleg og offentleggjort 13. mai men sendt kommunane på epost først 21.mai. I epost skriv fylkeskommunen at ein ikkje rekk tradisjonell høyring fordi studien skal nyttast som grunnlag for høyringsfråsegn til den statlege planen for E39 Stord – Os men dei skriv vidare at dei gjerne tek imot innspel av betydning for fylkeskommunen si høyringsfråsegn og at dei reknar med at kommunane kan nytta studien i sine høyringsfråsegner.

## **Saksutgreiing (fakta, saksopplysningar)**

Moglegheitsstudien omhandlar kva regional utvikling ein kan få i Sunnhordlandskommunane i tillegg til Fusa, Os og Bergen som følgje av ny E39 mellom Stavanger og Bergen og som følgje av aktuelle tiltak på fylkesvegnettet knytt til E39 på strekninga.

Målet er å styrkja det sørlege Hordaland som ein konkurransedyktig og integrert bu- og arbeidsmarknad og studien syner konsekvensar for kommunane som følgje av ny E39 i seg sjølv og vurdere aktuelle tiltak på fylkesvegnettet og kva konsekvensar dei i tillegg kan ha for den regionale utviklinga.

Studien viser dagens reisetider mellom kommunesentra og Bergen, Leirvik og Haugesund, nye reisetider etter at ny E39 er bygd og ytterlegare innsparte reisetider som følgje av tiltak på fylkesvegnettet knytt opp mot den nye E39.

Dei regionale konsekvensane er vist gjennom prognosar for folketalsutvikling, auka pendling og trafikk fram mot år 2040.

I prognosane for folketalsutvikling fram mot år 2040 er referansealternativet, som er Statistisk sentralbyrå si framskriving, samanlikna med 5 alternative scenari der alt.1 er knutepunktsalternativet, alt.2 aksealternativet, alt. 3 spreidd regional vekst i knutepunkta, alt.4 spreidd regional vekst i aksane og alt.5 spreidd regional vekst i heile studieområdet. Os, Stord og Kvinnherad er knutepunkta og aksene er E39 mellom Rogaland og Bergen. Sveio, Stord, Fitjar, Tysnes og Os er aksekommunane då dei vil liggja inntil den nye E39 (Fitjar dersom midtre brukryssing vert valt). For Stord viser prognosane at folketallet i år 2040 vil vera frå ca. 23000 i alt.2 til ca. 33000 innb. i alt.4. Når folketallet er lågast i alt. 2 er det lagt til grunn at Stord og Os i dette alternativet må dela folketalsauken med aksekommunane. For Stord er folketallet i 2040 i referansealternativet ca. 24000 innb.

Studien vurderer følgjande tiltak på fylkesvegnettet:

- Brusamband mellom Fusa og Os
- Bru eller ferje mellom Austevoll og ny E39 på Rekstern
- Tverrsamband/ tunnell mellom Fitjar og ny E39
- Nytt ferjesamband mellom Kvinnherad og Stord
- Tverrsamband/ bru over Ålfjorden mellom E39 og E134 frå Etne/ Ølen til Sveio

Studien legg til grunn at ny E39 bidreg til å bryta ned transportbarrierar i regionen og viser effekten av auka pendling. Føresetnaden om at ein berre får auka pendling dersom reisetida kjem under 60 minutt har stor betydning for dei tala studien har kome fram til. M.a. vert reisetida frå Kvinnherad mot Bergen, Leirvik og Haugesund også med utbetra fylkesvegnett over 60 min og då ikkje rekna å gje auka pendling til/ frå Kvinnherad.

Når det gjeld prognosane for framtidig trafikk som følgje av ny E39 og tiltak på fylkesvegnettet, så viser prognosane at trafikken på E39 mellom Stord og Jektevik aukar frå dagens 3800 Ådt til 13200 – 16600 Ådt i 2040.

Studien har ein grovmaska analyse av konfliktpotensialet for dei tiltaka på fylkesvegnettet som er vurdert. For sambandet Stord – Kvinnherad er potensialet for konflikt rekna til å vera lågt – høgt.

Studien har ein kommunevis gjennomgang av verknader av ny E39 og moglege tiltak på fylkesvegnettet.

For Stord vert det slått fast at ny E39 i liten grad vil endra situasjonen. Traseen vil framleis gå gjennom kommunen, det vil verta færre kryss men framleis tilstrekkeleg til å gje kommunen svært god tilkopling til E39. Reisetida Stord – Bergen vil gå ned frå dagens 101 min til 40 min og reisetida Stord – Haugesund frå dagens 56 min til 44 min. Dette er rekna å gje ein auke i pendlinga på 2 prosentpoeng mot Haugesund og 16 prosentpoeng mot Bergen.

Som samla vurdering for Stord står det at Stord får særleg god tilknytning til E39 med påfølgjande reisetidsreduksjon mot Bergen og Haugesund, at kryssplassering synest tilstrekkeleg for å betene kommunen, men at for plassering av kryss sør og nord på Stord bør omsynet til påkopling av nabokommunane Bømlo, Fitjar og Kvinnherad vega tungt.

For Stord vil fylkesvegtilknytningane frå Bømlo, Fitjar, Kvinnherad og Tysnes vera dei viktigaste.

For Kvinnherad gjeld dette ferjesambandet Kvinnherad – Stord. Her er Skjersholmane, Leirvik, Buvika, Jektevik og Huglo vurdert som ferjestø på Stordsida saman med Ranavik, Klosterneiset, Sunde og Borgundøy på Kvinnheradsida. For alle variantar med ulike ferjestø på begge sider er det rekna samla reisetid Husnes – Leirvik, Husnes – Haugesund og Husnes – Bergen. I samla reisetid er det lagt til grunn at ferjetida er overfartstida i dei ulike ferjestrekningane pluss ei ventetid på 15 min som er lik i alle variantane.

I høve til dagens samband Ranavik – Skjersholmane vil alternativet med kortast samla reisetid som er Klosterneiset – Buvika gje ei innspart reisetid på 17 min (frå 88 til 70 min) for reisestrekninga Husnes – Stord, 30 min (frå 126 til 96 min) for strekninga Husnes – Bergen og 19 min (frå 108 – 89 min) for strekninga Husnes – Haugesund.

Reisetida er rekna ut frå 12 knop som maks fart på ferjene. Dersom maks fart vert auka til 17 knop vil reisetida verta redusert med 10 min for alternativa med dei lengste ferjestrekningane men berre med 5 min for dei kortaste ferjestrekningane som alternativet Klosterneiset – Buvika.

Den innsparte reisetida på 17 min for strekninga Husnes – Stord i alternativet Klosterneiset – Buvika er 7 min ved å flytta ferjestøtet på Kvinnheradsida til Klosterneiset og ytterlegare 10 min ved å flytta ferjestøtet på Stordsida frå Skjersholmane til Buvika.

Alternativet Jektevik på Stordsida har langt på veg dei same reisetidene mot Stord og Husnes som dagens samband mens reisetida mot Bergen vert noko kortare. Alternativet Jektevik og Sunde på Kvinnheradsida er det som kjem gunstigast ut etter alternativa med Klosterneiset og/ eller Buvika.

Alternativet med ferjestø på Huglo kjem gunstig ut i høve til reisetid Husnes – Bergen men dårlegast ut i høve til reisetid mot Stord og Haugesund. Dersom det vert midtre kryssing av Langenuen og kryss på Drange, vert reisetida mot Stord og Haugesund endå lengre.

Når det gjeld den utrekna reisetida mot Stord, Bergen og Haugesund, så er den avhengig av kvar krysset med den nye E39 kjem. Det vil likevel ikkje utgjera mange minuttar i forskjell, men i alternativet med nytt ferjestø i Buvika vil reisetida til Bergen verta litt lengre med kryss på Førland enn med kryss på Agdestein mens for reisetida mot Stord og Haugesund vil det vera omvendt. Det går ikkje klart fram av studien kva kryssplassering som er lagt til grunn.

Studien viser og til reisevaneundersøkinga for Kvinnheradssambandet som vart gjennomført i 2004. Her kom det fram at om lag 60% av dei reisande skulle til/ frå sør- og austsida av Stord, 20% til sørvestsida av Stord, 10% til/frå Bergensområdet og 10% til/ frå Haugesundsområdet

For Fitjar gjeld det innspart reisetid som følgje av evt. nytt tverrsamband/ tunnell mot E39. Eit slikt tverrsamband er rekna å kunna gje 5 min innspart reisetid mot Bergen og mot Leirvik. Det er og nemnt i studien at utbetring av fylkesvegen på vestsida og ny veg forbi Sagvåg kan gje ei innspart reisetid på 4 min mot Leirvik.

For Fitjar er det elles den nye E39 i seg sjølv og kryssplasseringane som vil avgjera kor mykje reisetida vert redusert og då særleg mot Bergen. Ved søndre kryssing av Langenuen og kryss på Førland vert reisetida til Bergen redusert med 26 min (frå 87 til 61 min), med kryss på Agdestein med 30 min, med midtre kryssing med 40 min og med nordre kryssing med 47 min.

## **Vurdering**

Rådmannen meiner det er ein grundig og god studie som ligg føre og at studien gjev kommunane eit godt grunnlag når ein skal koma med innspel til og vera med på det vidare arbeidet med den statlege planen for E39 frå Stord til Os og seinare den statlege planen for E39 sørover frå Stord.

Studien gjev og eit godt grunnlag når ein skal ta vidare avgjerder i høve til dei vurderte tiltaka på fylkesvegnettet. For Stord gjeld det særleg sambandet Kvinnherad – Stord i samarbeid med Kvinnherad kommune og tiltak på fylkesvegnettet mot Fitjar i samarbeid med Fitjar kommune.

Når det gjeld sambandet Kvinnherad – Stord, så lyder kommunestyret sitt siste vedtak i saka slik (vedtak i møte 19.12.2013, sak 95/13):

*Vedtak:*

- 1) *Kommunestyret vedtek å avslutta arbeidet med kommunedelplan og at Skjersholmane inn til vidare vert oppretthalden som ferjeleie på Stordsida.*
- 2) *Kommunestyret ber om at Statens vegvesen utfører tilleggsutgreingar for framtidige kryssingspunkt for ferjetrafikk mellom kommunane Stord og Kvinnherad basert på endeleg val av trase for ferjefri kyststamveg.*
- 3) *Kommunestyret ønskjer også å sjå spørsmålet i samanheng med planarbeidet for E39 over Stord med særleg vekt på trafikk sikring og ein meir skånsom arealbruk for tilslutningsvegane knytta til dei ulike alternativ som vert fremja.*

- 4) *Kommunestyret ønskjer vidare ein dialog mot fylkeskommunen m.o.t. ein tidsplan for gjennomføring av prosjektet. Me ber fylkeskommunen vidare undersøka bruken av moderne raskare og miljøvenlege ferjer, og sjå på synergieffektar saman med t.d. Rogaland fylkeskommune*
- 5) *Ein legg til grunn at tilleggsvurderingane ( 1 og 2) vert lagt ut på høyring før endeleg handsaming.*

Gjennom moglegheitsstudien og arbeidet med den statlege planen for E39 Stord – Os der det no ligg føre forslag til planprogram, meiner rådmannen ein no har gjort dei tilleggsgutgreiingane for framtidige kryssingspunkt og at ein no er kome så langt i planarbeidet for ny E39 at ein får sett sambandet Kvinnherad – Stord i samanheng med planarbeidet for E39 slik det var bedt om.

Når det gjeld sambandet Kvinnherad – Stord så er det i motsetnad til tidlegare kommunedelplanarbeid for dette sambandet no sett på heile reiselenka frå målpunkt på Kvinnheradsida til dei viktige målpunkta Bergen, Leirvik og Haugesund langs den nye E39. Eit viktig spørsmål vert då om innspart reisetid ved å byggja nye ferjestø ved Kvernaneset/ Buvika på Stordsida og Klosterneiset på Kvinnheradsida står i forhold til den vinsten ein får på den eine sida og dei negative konsekvensane ein får på den andre sida. Moglegheitsstudien har berre ei grov vurdering av dei ikkje prissette konsekvensane naturressursar, naturmangfald, kulturminne, landskap og friluftsliv. Det er ikkje gjort noko vurdering av prissette konsekvensar eller gjort noko kost-/ nytteberekning. Dette vil koma i neste omgang i samband med kommunedelplanarbeid eller reguleringsplanarbeid for dei tiltaka ein bestemmer seg for å gå vidare med.

Rådmannen ser det likevel som uaktuelt med eit mogleg ferjestø sør på Huglo og ny veg langs heile vestsida av Huglo. Eit alternativt ferjestø må her visast sør på Skorpo og mot den nye vegen som er planlagt langs vestsida av Skorpo då den samla reisetida frå Husnes og mot Bergen, Stord og Haugesund likevel vert tilnærma den same.

Det er ikkje gjort nokon nyare reisevaneundersøking enn den frå 2004. Men truleg skal dei aller fleste av dei reisande med ferja Kvinnherad – Stord også i dag til/ frå sør-, aust- og vestsida av Stord.

Rådmannen meiner moglegheitsstudien ikkje gjev betre grunnlag for å konkludera med at ein skal arbeida vidare med nytt ferjestø på Stordsida enn det som har kome fram gjennom kommunedelplanarbeidet med ferjesambandet Kvinnherad – Stord tidlegare og som låg til grunn for vegvesenet si tilråding om nytt ferjestø ved Kvernaneset. Rådmannen kan difor ikkje rå til at ein no skal setja i gang arbeid med kommunedelplan for sambandet.

### **Konklusjon, alternativ tilråding**

Rådmannen rår til at kommunestyret sluttar seg til moglegheitsstudien slik den ligg føre og at det vert gjeve uttrykk for at studien er eit godt grunnlag når ein skal koma med innspel til og vera med på arbeidet med den statlege planen for E39 frå Stord til Os og seinare den statlege planen for E39 sørover frå Stord, og at den vidare er eit godt grunnlag når ein skal ta avgjerder i høve til dei vurderte tiltaka på fylkesvegnettet.

Alternativt kan kommunestyret alt no vedta at ein skal setja i gang arbeidet med å utarbeida kommunedelplan for sambandet Kvinnherad – Stord der alternativet Buvika/ Klosterneiset er eit av alternativa på Stordsida som skal utgreiast.