



Arkivnr: 2014/15115-60
Saksbehandlar: Matti Torgersen

Saksframlegg

Saksgang

Utval	Saknr.	Møtedato
Samferdselsutvalet		19.08.2015
Fylkesutvalet		27.08.2015

Moglegheitsstudie for fylkesvegar knytt til E39 Bergen-Rogaland - Oppfølging

Samandrag

Fylkesutvalet gjorde i juni 2014 vedtak om å få utarbeida Moglegheitsstudie for fylkesvegar knytt til E39 Bergen – Rogaland. Moglegheitsstudiet utgjer eit fagleg grunnlag med sikte på å ha ei aktiv rolle i arbeidet med den statlege planen for ny E39. Moglegheitsstudiet vil og vere eit grunnlag for anna planarbeide i fylkeskommunen, særleg for neste rullering av Regional transportplan.

Moglegheitsstudiet vart sendt til uttale til 11 kommunar. 8 kommunar og Samarbeidsrådet for Sunnhordland har gitt uttale.

Mandatet for moglegheitsstudien har i første rekkje vore å vurdere tiltak i fylkesvegnettet i samband med at det vert planlagt ny, ferjefri E39 mellom Bergen og Stavanger, og vurdere konsekvensar for regional utvikling i området. Bättre transportsamband og kortare reisetid gir grunnlag for ei positiv regional utvikling som følgje av at regionen vert meir integrert.

Moglegheitsstudiet har tatt utgangspunkt i busetnad, næringsverksemd, reisetider og trafikkbelastning i dag. Området rundt E39 gjennom Sunnhordland er prega av relativt spreidd busetnad. Saman med fleire av dei andre indikatorane talar dette for gode moglegheiter for vidare utbygging i området. Ein samla gjennomgang av kommunane sine kommuneplanar har vist at arealknappheit ikkje peikar seg ut som ein avgrensande faktor for framtidig utbygging i nokon av kommunane i studieområdet.

Ved å styre brorparten av folketalsauken inn mot regionale senter og ta øvrig folkevekst som fortetting kring etablerte lokale senter, er det mogeleg å konsentrere trafikkveksten om nokre sentrale aksar. Konsentrert trafikkvekst i nokre områder gjer det lettare å prioritere tiltak i fylkesvegnettet, og den relative nytta ved tiltaka vert større. Å konsentrere folkevekst vil òg opne for å ta ein auka del av trafikkveksten kollektivt.

For å sikre at fylkesvegnettet er robust for ei auka trafikkbelastning, og for å få best mogleg utbytte av nye E39, er det utgreidd fem nye tiltak i fylkesvegnettet. Tiltaka vi har vurdert er:

- Brusamband mellom Fusa og Os
- Samband mellom Austevoll og nye E39 på Reksteren
- Tverrsamband mellom Fitjar og E39
- Nytt ferjesamband mellom Kvinnherad og Stord
- Tverrsamband over Ålfjorden mellom E39 og E134, frå Etne til Ølen og Sveio

I tillegg er konsekvensane for kollektivtilbodet i området vurdert.

I denne saka vert det føreslått vidare oppfølging av moglegheitsstudiet.

Moglegheitsstudiet vart utført av Sweco og Oslo Economics etter ein anbodskonkurranse. Den følgjer vedlagt.

Forslag til innstilling

1. Fylkesutvalet tek moglegheitsstudie for fylkesvegar knytt til E39 Bergen- Rogaland til orientering, og ber fylkesrådmannen leggje den til grunn i det vidare arbeidet opp mot statleg plan for kommunedelplannivå for E39 Stord-Os, samt for neste rullering av Regional transportplan.
2. Med ny E39 vil innfallsporten til Tysnes bli endra. Fylkesutvalet meiner det er særleg er behov for å sikre at Tysnes får ei best mogleg tilknytning frå E39 inn mot kommunesenteret Uggdal, og meiner at strekninga bør inngå som ein del av planlegginga av E39- prosjektet.
3. Fylkesutvalet ber om at det i regi av det statlege planarbeidet for E39 Stord –Os blir starta eit arbeid med ei utgreiing av moglege konsept for ferje og bru mellom Reksteren og Austevoll med sikte på å leggje til rette for ei føremålstenleg kryssløysing på E39 på Reksteren.
4. Fylkesutvalet meiner at innkorting av sambandet mellom Stord og Kvinnherad er sentralt for å utvikle Sunnhordlandsregionen, og ber fylkesrådmannen gå i dialog med Statens Vegvesen og Stord og Kvinnherad kommune om korleis dette kan gjerast.
5. Fylkesutvalet viser til tidlegare vedtak om Aust- vest samband, og legg til grunn at tverrsamband over Samnangerfjorden mellom Fusa og Os, bru over Ålfjorden mellom Etnesjøen og bru mot Kvinnherad frå Tysnes må vurderast som statleg vegprosjekt i ein KVVU for strekninga Jøsendal-Bergen.
6. Det må i planarbeidet for E39 og i Regional transportplan arbeidast med å utvikle ein effektiv kollektivstruktur som kan betre konkurransekrafta for kollektivtrafikken.
7. Fylkesutvalet peiker på behovet å leggje til rette for ein positiv og berekraftig utvikling i Sunnhordland, og ønskjer å bidra med plankompetanse og plankapasitet til å bistå kommunane.
8. Fylkesutvalet ber fylkesrådmannen ta kontakt med Rogaland fylkeskommune om å få utarbeida ein felles moglegheitsstudie for fylkesvegar knytt til E39 på strekninga Bokn-Stord.

Rune Haugsdal
fylkesrådmann

Håkon Rasmussen
fylkesdirektør samferdsel

Saksframlegget er godkjent elektronisk og har derfor inga underskrift.

Fylkesrådmannen, 30.06.2015

Bakgrunn

Ved handsaming av KVU for E39 Aksdal- Bergen i 2013, gjorde Regjeringa vedtak i desember 2013 om at E39 skal krysse Bjørnafjorden med bru mellom Tysnes og Os.

Seinare har Samferdselsdepartementet gjort vedtak om å utvide planområdet til Bokn i Rogaland. Statens Vegvesen har fastsett at sambandet mellom Os og Bokn vert delt opp i tre planområde:

- E39 Stord-Os, der planprogrammet vart sendt på høyring med frist 30. juni 2015. Fylkesutvalet gav høyringsfråsegn i møte 18. juni 15, sjå nedanfor.
- E39 Heiane-Ådland/Nordre Tveita i Stord kommune, der kommunedelplanarbeid som har vore starta opp vart vidareført. Planutkast er venta på høyring hausten 2015.
- E39 Stord-Bokn, der planprogramarbeidet er under oppstart.

Det har vore lagt stor vekt på at fylkeskommunen skal ha ei aktiv rolle i arbeidet med den statlege planen, særleg med tanke på å sikre gode tverrsamband og påkoplingspunkt langs ny E39. Nytt samband mellom Bergen og Rogaland vil kunne få store konsekvensar for regional utvikling i dei sørlege delane av Hordaland, og vil få konsekvensar for fylkeskommunalt tenestetilbod, som kollektivtrafikk. Med dette som utgangspunkt gjorde fylkesutvalet slikt vedtak i 19. juni 2014:

«Fylkesutvalet ber om at det blir sett i gang arbeid med eit moglegheitsstudium for tverrsamband til E39 for strekninga Bergen-fylkesgrensa mot Rogaland. Denne skal ta føre seg tekniske, økonomiske og miljømessige aspekt ved nye samband og moglege arealbrukskonfliktar. Den skal særleg fokusere på det overordna fylkesvegnettet som blir tverrsamband til ny E39, men òg vurdere konsekvensar for kollektivtilbodet, samt konsekvensar for det øvrige fylkesvegnettet av mogleg nærings- og bustadutbygging i området.»

Etter ein anbodskonkurranse fekk Sweco AS og Oslo Economics oppdraget med å utarbeide moglegheitsstudien. Denne følgjer vedlagt.

Under utarbeiding av sak om Fråsegn til planprogram for E39 Stord-Os (PS sak 167/2015 i fylkesutvalet 18. juni 2015) vart m.a. moglegheitsstudiet for fylkesvegar knytt til E39 Bergen- Rogaland brukt som grunnlag, og det vart m.a. gjort slikt vedtak

...

5. Fylkesutvalet vil peike på betydinga av å optimalisere det samla vegsystemet i området, og er nøgd med at planprogrammet fokuserer på tilknytingar til E39 på strekninga. Fylkesutvalet ber om at moglegheitsstudie for fylkesvegar knytt til E39 Bergen-Rogaland vert lagt til grunn for det vidare arbeidet. For å få full effekt av E39, ber fylkesutvalet om at den statlege planen vurderer og kjem med framlegg til kryssløysingar som står opp om konklusjonane i moglegheitsstudiet for framtidige tverrsamband til ferjefri E39.
6. Fylkesutvalet understrekar betydinga av å vurdere omkøyringsalternativ for traséen på fylkesvegnettet som ein del av risiko- og sårbarheitsvurderinga.
7. Det er av stor betyding at ein sikrar eit godt og attraktivt kollektivtilbod langs E39 med haldeplasser som er tenleg plassert både for å kunne handtere lokaltrafikk og ekspressbussar mellom Stavanger og Bergen.

Moglegheitsstudien vart som eit ledd i saksførebuinga til nemnte sak sendt til kommunane med frist til 2. juni for eventuelle merknader til fylkeskommunen si saksførebuing. Grunna tidsfristar for å nå politisk sakshandsaming, vart ikkje kommunane sine innspel innarbeida i dette saksførelegget. I samband med

handsaming i Samferdselsutvalet 4. juni 2015 vart det gjort slikt vedtak i sak om Fråsegn til planprogram for E39 Stord – Os (PS 78/15):

Sak om Moglegheitsstudie for fylkesveggar knytt til E39 Bergen-Rogaland vert fremja som eiga sak til politisk handsaming. Her må også høyringsuttalar frå berørte kommunar handsamast.

Fylkesrådmannen følgjer med denne saka opp nemnte vedtak.

Om mulegheitsstudien

Mandatet for moglegheitsstudien har i første rekkje vore å vurdere tiltak i fylkesvegnettet i samband med at det vert planlagt ny, ferjefri E39 mellom Bergen og Stavanger, og vurdere konsekvensar for regional utvikling i området. Betre transportsamband og kortare reisetid gir grunnlag for ei positiv regional utvikling som følgje av at regionen vert meir integrert. Ei slik utvikling vil kunne generere meir pendling og øvrig trafikk i området. Trafikkvekst kan i sin tur generere trong for tiltak på fylkesvegnettet, noko som igjen kan korte inn reisetidene. Betra transport og folkevekst er i dette perspektivet påverka av kvarandre. Folkevekst vil i tillegg krevje tilstrekkeleg arealreserve for bustadbygging med tilhøyrande sosial- og teknisk infrastruktur. Samla peikar dette på eit moglegheitsrom der folkeveksten til ein viss grad kan styrast inn mot dei samfunnsmessig mest gunstige områda gjennom vegprosjekt og arealdisponering på regionalt og lokalt nivå.

Regional utvikling

Moglegheitsstudiet har tatt utgangspunkt i busetnad, næringsverksemd, reisetider og trafikkbelastning i dag. Området rundt E39 gjennom Sunnhordland er prega av relativt spreidd busetnad. Saman med fleire av dei andre indikatorane talar dette for gode moglegheiter for vidare utbygging i området. Ein samla gjennomgang av kommunane sine kommuneplanar har vist at arealknappheit ikkje peikar seg ut som ein avgrensande faktor for framtidig utbygging i nokon av kommunane i studieområdet.

Ved å styre brorparten av folketalsauken inn mot regionale senter og ta øvrig folkevekst som fortetting kring etablerte lokale senter, er det mogleg å konsentrere trafikkveksten om nokre sentrale aksar. Konsentrert trafikkvekst i nokre områder gjer det lettare å prioritere tiltak i fylkesvegnettet, og den relative nytta ved tiltaka vert større. Å konsentrere folkevekst vil òg opne for å ta ein auka del av trafikkveksten kollektivt.

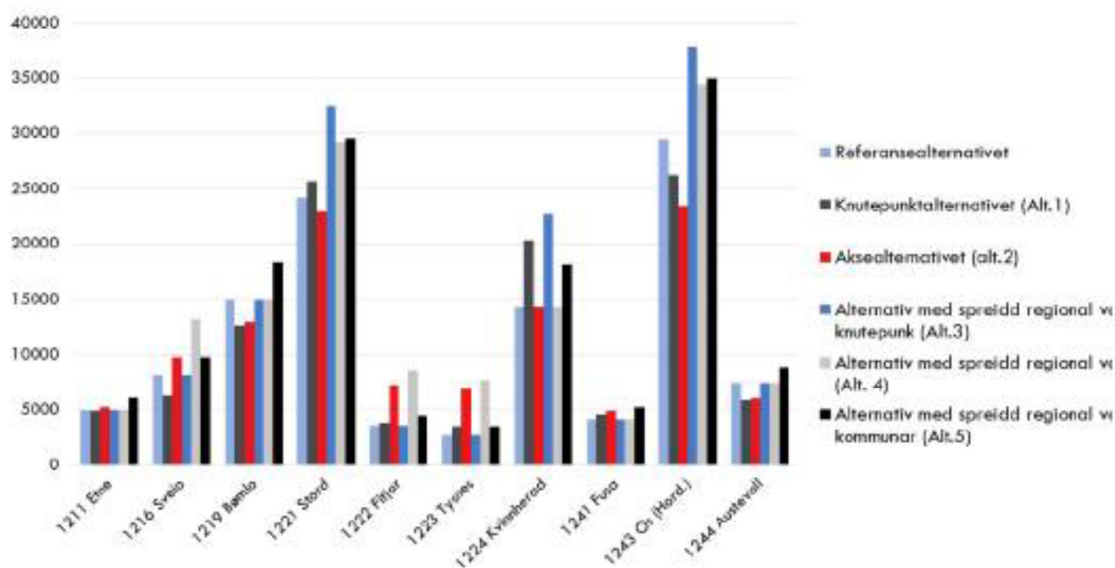
Kommunane langs traseen er prega av relativ låg utpendling samanlikna med samanliknbare kommunar i Hordaland. Den høge delen av befolkninga som bur og jobbar i same kommune (eigendekning) er eit naturleg resultat av at reisetida til kringliggande kommunar og arbeidsmarknader er lang. Ei nedkorting av reisetida mellom kommunar i planområdet vil venteleg auke pendlinga i området og gje ein auka mobilitet mellom arbeidsmarknadene i Bergensområdet, Sunnhordland og Haugalandet.

I studien er det lagt til grunn ein trend med sentralisering av arbeidsplassar i knutepunkt. Tal for arbeidsplassar og pendling viser at dagens knutepunkt tiltrekker seg arbeidskraft. Knutepunkta sin attraktivitet vil forsterke seg i framtida ettersom reisetida til knutepunkta vert redusert ytterlegare. Knutepunkta er vurdert til å samsvare med dei regionale sentra langs traseen, som er Osøyro, Leirvik og Husnes.

Folketalsutvikling

Som følgje av endra reisetid og endra trasé på E39 vil vi truleg sjå eit anna utviklingsmønster for busetnad i området. I moglegheitsstudien er det gjort ulike framskrivingar av mogleg folketalsutvikling. Det er eit referansealternativ, som er ei vidareføring av dagens situasjon, og fem ulike alternative framskrivingar fram til år 2040. Dei fem ulike prinsippa for folketalsutvikling i planområdet er basert på ulike hypotesar om kor mykje folketalet vil vekse og kvar veksten kjem. Føremålet med alternativa er å skapa prinsipielt ulike utviklingsbanar. Alternativa er valt for å vise ytterpunkt for mogleg folketalsutvikling, snarare enn å vere realistiske prognosar. To av alternativa har ei lik samla folketalsutvikling i studieområdet som referansealternativet basert på Statistisk sentralbyrå sitt middelalternativ. I dei andre tre alternativa er folketalsauke frå kringliggande regionar lagt til veksten i studieområdet. Med vekst frå kringliggande

regionar tar vi omsyn til effekten av ny E39 med omsyn til regionsutviding. Alternativa for folketalsutvikling visast i figuren nedafor.

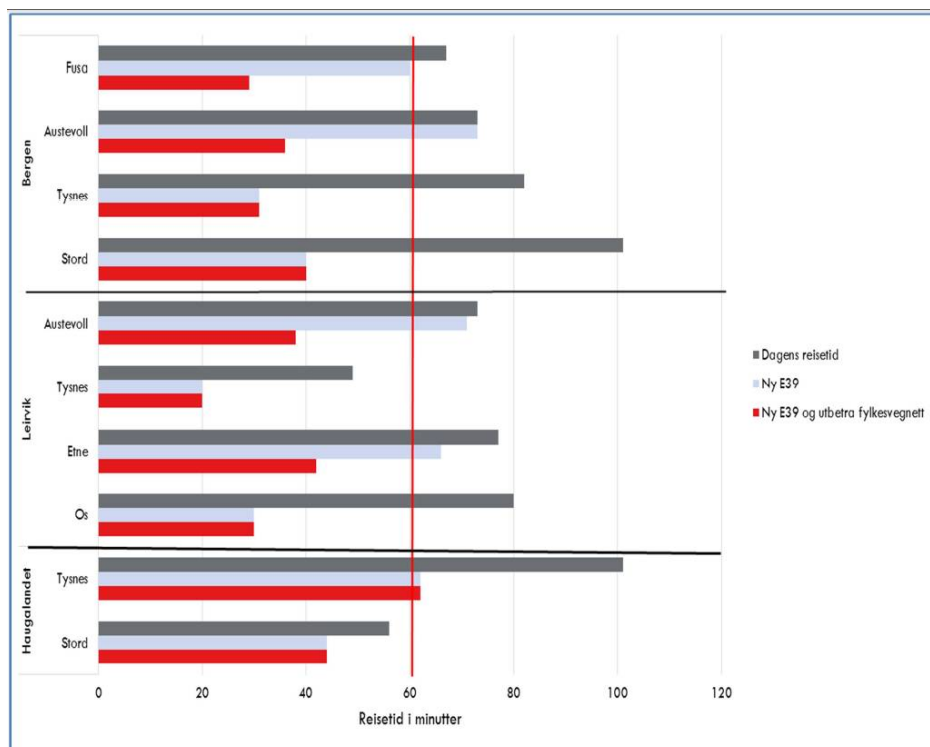


Kjelde: grunnlag: Statistisk sentralbyrå, modellar: Oslo Economics

Framtida sitt busetnadsmønster vil påverke trafikkbelastninga i fylkesvegnettet. Det er difor sentralt å syne til moglege utviklingsbanar som tek omsyn til framtidige utbetringar i vegnettet.

Reisetid

Ny E39 har stor innverknad på reisetider i Sunnhordland. Reisetida mellom kommunar i regionen og til sentrale arbeidssentra som Bergen, Leirvik og Haugalandet vil reduserast vesentleg. Ytterlegare reduksjon er vurdert ved utbetringar av fylkesvegnettet. Ei kortare reisetid vil auke interaksjonen i planområdet og knytte regionen tettare saman. I nemnte moglegheitsstudie er det rekna ut endringar i reisetid som følgje av E39 og av eventuelle utbetringar/nye vegsamband i området, sjå figur under.



Størst forbetring i reisetid som følgje av ny E39, vil sjølvstakt kome mellom dei kommunane som har E39 som hovuddelen av reisevegen. Til Bergen vil til dømes reisetida frå Sveio, Bømlo og Stord kortast inn med over ein time. Reisetida mellom Os og Stord vert forbetra med 50 minutt. Tilsvarende vil vi sjå ei reisetidsforbetring på over 50 minutt frå Os og Fusa til Haugesund.

Utbetringane i fylkesvegnettet verkar hovudsakleg lokalt der tiltaket vert gjort. Austevoll vil til dømes kunne få ei reisetidsforbetring på over 30 minutt til både Bergen, Leirvik og Haugalandet, dersom det vert fastlandssamband mellom Austevoll og Reksteren. Likeeins vil fastlandssamband mellom Fusa og Os korte reisetida mellom Bergen og Fusa med over 30 minutt.

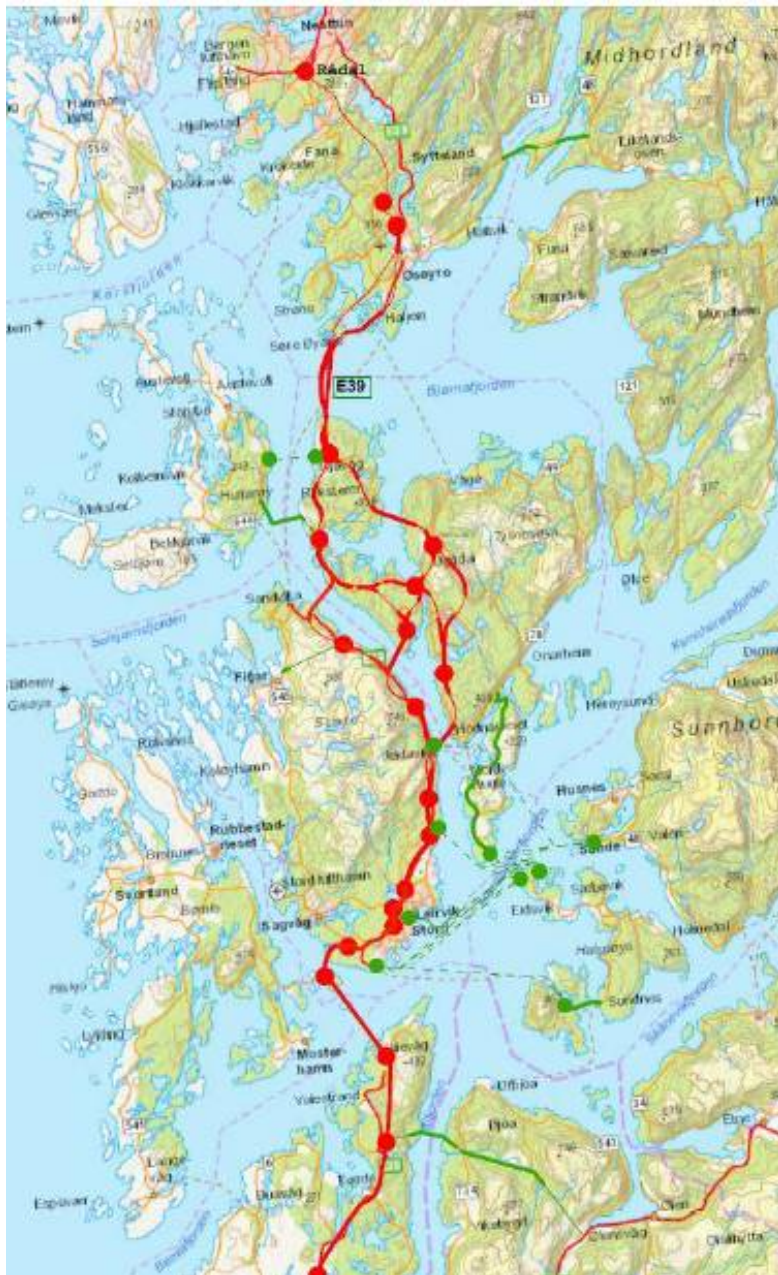
Traséval og tilkoplingar til E39 påverkar reisetidsforbetringa og gir såleis ulike føringar mot trafikkbelastinga i vegnettet gjennom busetnad og pendling. Endeleg traséval for nye E39 kan difor få store effektar for nokre av kommunane, men lite effekt på eit regionalt nivå. Kryssplassering vil ha lite å seie for strekninga E39 totalt sett. Likevel vil brukryssinga over Langenuen ha stor påverknad på reisetider mellom nokre av kommunane, avhengig av kvar kryssa kjem. Kryssing i sør eller i det midtre alternativet vil redusere reisetida frå Tynes mot Leirvik og Haugesund. På den andre sida vil ei kryssing i nord vere ei større føremon for Fitjar, som då får monaleg kortare reisetid til Bergen.

Mulege tilkoplingspunkt langsetter E39

Mulegheitsstudiet konkluderer med at traséval og tilkoplingar til E39 påverkar reisetidsforbetringa og gir dermed ulike føringar mot trafikkbelastinga i vegnettet gjennom busetting og pendling. Endeleg traséval for nye E39 kan derfor få store effektar for nokre av kommunane. Dette gjeld først og fremst trasévalet for den delen av E39 som går mellom Leirvik og Reksteren. Val av trasé vil likevel hovudsakleg berre ha lokal påverknad, og fordi befolkninga i dette området er relativt låg vil ikkje val av trasé gi vesentlege endringar på regionalt nivå

Traséval vil gjennom endra reisetid vere førande for kvar folketalsveksten kjem, og vidare for kvar trafikkbelastinga vert størst. På same måte vil kryssløysingar på E39 òg påverke reisetida lokalt, noko som igjen påverkar folketalsutviklinga. Kryssplassering vil derimot ha lite å seie for strekninga E39 som heilheit.

Nedanfor er dei ulike utgreidde alternative traseane og mulege kryssløysingar vist på kart. Utgreiingane i moglegheitsstudiet vert referert under kommunevis.



Tysnes

For Tysnes vil ny E39 gi ein heilt ny situasjon som kan påverke innretning av senterstruktur og tyngdepunkt for busetnad i kommunen. Med E39 over Tysnes vert det skapt ein ny innfallspurt til Tysnes. Endringane kan gjere det nødvendig med utberingar i fylkesvegnettet frå dei nye kryssa på E39 inn mot sentera på Tysnes. For alle kryssplassingar på E39 vil Tysnes få ein vesentleg kortare reisetid til Bergen.

Endra tilkomst til Tysnes kan gi grunnlag for endringar i utbyggingsmønster. For areal som får ei enkel og rask påkopling til E39 kan vi vente auka press for utbygging. Fleire av forslaga til kryssplassing som figurerer i planane til Statens vegvesen vil kunne utløyse nytt utviklingsareal i tilknytning til traseane. Avhengig av val av kryss vil det berre i liten grad vere forskjell på mengde utviklingsareal, men det vil vere noko forskjell på kva som vert dei gunstigaste lokaliseringane og type utbygging. Nordleg kryssing av Langenuen med kryss på Flygansvær og Gjøvåg er det alternativet som gir minst opning for nytt

utbyggingsareal. Dette alternativet er for øvrig føreslått å ikkje utgreie vidare i planprogrammet for E39 Stord- Os.

I studien er det ikkje mogeleg å konkludere med omsyn til traséval og kryssløkalisering. Kva ein prioriterer og korleis ein skal vurderer konfliktpotensialet og potensiale for nye utbyggingsområde opp mot reisetid er ikkje gitt. Korleis kopling til E39 for Onarheim og området rundt skal vurderast er òg eit spørsmål. I lokal politikk vert Onarheim vurdert som viktig, men når ein her ser på utviklinga i eit regionalt perspektiv er ikkje viktigheita av Onarheim like opplagt.

Fusa

For Fusa er det vurdert trasé frå Ådland med bru over Ådlandsfjorden, vidare over Bogøya og bru over Samnangerfjorden til Rød i Os. Traseen vil erstatte sambandet Hatvik – Venjanaset og kan òg trekke trafikk frå fv. 48 om Tysse. Sett i høve til sambandet over Hatvik – Venjanaset, vil bru gi ei innspart køyretid på om lag 31 minutt. Konfliktpotensialet ved ny trasé er vurdert som høgt, og kostnadene vert og høge.

Utbygging av E39 vil kunne påverke trafikkstrømmar frå indre delar av studieområdet. Ny E39 vil gjere det raskare å køyre Gjermundshamn – Bergen om Ugddal kontra om Eikelandsosen. Ein eventuell ny trasé frå Fusa til Os med bru over Samnangerfjorden vil gjere at det igjen vert raskare å køyre frå Gjermundshamn til Bergen over Eikelandsosen.

Austevoll

Ny E39 opnar for at Austevoll kan koplast på E39 på Reksteren og eventuelt gjere Austevoll landfast. For Austevoll er det vurdert bru- og ferjesamband frå Huftarøy til Reksteren som erstatning for dei to eksisterande ferjesambanda. Løysingane er avhengig av bestemte kryssplasseringar på Reksteren.

Begge alternativa reduserer reisetid mot Bergen og Leirvik monaleg, men bru-alternativet gir størst reduksjon: 20-25 minutt raskare enn ferje, og om lag 35-40 minutt raskare en dagens løysing. Bru-alternativet vil dermed kunne generere vesentleg meir pendling og øvrig trafikk, men vert både vesentleg dyrare og meir konfliktfylt enn ei ferjeløysing. Dersom ein berre legg vekt på ønsket om å integrere regionen ved å senke barrierane for pendling, vil bru vere vesentleg betre enn ferje.

Kopling mellom Huftarøy og Reksteren vil snu inngangen til Austevoll. Det vil truleg og krevje ytterlegare utbetring av Fv546 på austsida av Huftarøy og gi nye transporttraumar inn til resten av Austevoll. Endra reisemønster vil verke inn på utbyggingsmønster. Areal på austsida av Huftarøy vil verte meir attraktive for busetnad og næringsutvikling. Her er tilgjengeleg areal som kan ligge svært gunstig til for reisetider og pendling mot Bergen eller Leirvik. Områdene har relativt få registrerte verdier og eit konfliktpotensial som derfor er vurdert som lågt.

Fitjar

For Fitjar vil alternativ for kryssing av Langenuen og kryssplassering på ny E39 vere avgjerande for kor godt kommunen vert kopla på E39 i framtida. Spesielt vil dette gjelde for nordgåande trafikk mellom Fitjar og Bergen/Os. Alle alternativa vil gi innsparing i reisetid i høve til dagens situasjon, men nordleg kryssing av Langenuen vil gi om lag 20 minutt større reduksjon i reisetid enn ved sørleg kryssing.

Ein tunell frå Fitjar sentrum inn mot E39 vil kunne gi ein innsparing av køyretid på om lag 5 minutt. Innsparinga vil komme ved alle alternativa, men ved nordleg eller midtre kryssing av Langenuen vil det vere mindre grunnlag for tiltaket. Det er forventa at ein eventuell tunell vi trekke delar av trafikken frå fv. 545 langs Stord si vestsida over på E39. Tunell har store investeringsutgifter, men tiltaket er vurdert til å ha lågt konfliktpotensiale.

Kvinnherad

Det har vore lansert ei rekkje ulike framlegg til ferjestø for sambandet mellom Stord og Kvinnherad, kart syner utgreidde alternativ. Sambandet mellom Skjersholmane og Ranavik tek i dag om lag 40 minuttar. Det er mogleg å korte inn sambandet monaleg, og Statens Vegvesen utarbeidde i 2009 ein kommunedelplan

med konsekvensutgreiing for ferjeleie på Stord-sida av ferjesambandet Stord-Kvinnherad, og vidare ein tilleggsutgreiing i 2011. Tilrådinga frå Vegvesenet var eit nytt ferjeleie på Kvernaneset nord for Leirvik, noko som vart støtta av Kvinnherad kommune og av Hordaland fylkeskommune (FUV-sak 51/09). Kommunestyret på Stord vedtok i desember 2013 å avslutta arbeidet med kommunedelplanen, og oppretthalde Skjersholmane som ferjeleie på Stordsida inntil vidare.

Kommunestyret bad vidare Statens Vegvesen om å utføre tilleggsutgreiingar for framtidige kryssingspunkt for ferjetrafikk mellom kommunane Stord og Kvinnherad basert på endeleg val av trase for E39.

I moglegheitsstudien er det vurdert 14 ulike sambandskombinasjonar, så tabell nedanfor som viser reisetider.

Strekning	meter	minutt			Reisetid - sum ferje og køyretid		
	Strekning	Overfart	Vente-tid	SUM FERJE	Husnes - Leirvik	Husnes - Haugesund	Husnes - Bergen
Ranavik-Skjersholmane	14370	43	15	58	88	108	126
Ranavik-Leirvik	11250	38	15	53	78	105	116
Ranavik-Buvika	8630	27	15	42	75	94	102
Ranavik-Huglo	4150	15	15	30	92	111	105
Ranavik-Jektevik	13149	40	15	55	91	110	110
Klosterneset-Skjersholmane	11710	36	15	51	81	101	118
Klosterneset-Leirvik	8650	31	15	46	71	99	110
Klosterneset-Buvika	6640	22	15	37	70	89	96
Klosterneset-Huglo	2640	11	15	26	88	107	101
Sunde-Leirvik	14550	52	15	67	77	105	116
Sunde-Buvika	11730	42	15	57	75	94	101
Sunde-Huglo	7030	29	15	44	91	110	103
Sunde-Jektevik	13708	47	15	62	83	102	102
Borgundøy-Skjersholmane	14120	50	15	65	98	119	136

Framlegget om nytt ferjeleie på Kvernaneset har vakt stor motstand lokalt, og det har difor i prosessen vore føreslege å flytte ferjeleiet til Buvika, som ligg under 1 km lenger nord på Stord. Av dei vurderte kombinasjonane er det samband mellom Buvika/Kvernaneset og Klosterneset som vil gi kortast reisetid frå Husnes til både Bergen, Leirvik og Haugesund. Alternativet krev to nye ferjestø med høge investeringskostnader og middels til lågt konfliktpotensiale. Ved å oppretthalde ferjestøet på Ranavik, vert overfartstida 5 minuttar lenger enn Buvika/Kvernaneset med dagens fart på ferjene. Det går fram av moglegheitsstudien at dette vil og gi ei særns god tilknytting til E39.

Eit alternativ med Sunde – Jektevik føreset at ein nyttar eksisterande ferjestø. Ferjestøa vil venteleg måtte utvidast som følgje av trafikkauke, men både pris og konfliktar vil truleg verte vesentleg lågare enn ved nye ferjestø. Det er likevel ikkje teknisk mogleg å leggje eit kryss til E39 rett ved Jektevik. Sambandet gir 13 minutt lengre reisetid til Leirvik og Haugesund og 6 minutt lengre reisetid til Bergen enn Buvika/Kvernaneset. Reisetida vert likevel vesentleg betre enn dagens samband, særskilt mot Bergen der reduksjon i høve til dagens samband blir på om lag 24 minutt. Av dei vurderte kombinasjonane er det samband mellom Buvika/Kvernaneset og Klosterneset som vil gi kortast reisetid frå Husnes til både Bergen, Leirvik og Haugesund. Alternativet krev to nye ferjestøer med høge investeringskostnader og middels til lågt konfliktpotensiale.

Eit alternativ som Sunde – Jektevik føreset at ein nyttar eksisterande ferjestøer. Ferjestøa vil venteleg måtte utvidast som følgje av trafikkauke, men både pris og konfliktar vil sannsynlegvis verte vesentleg lågare enn ved nye ferjestøer. Sambandet gir 13 minutt lengre reisetid til Leirvik og Haugesund og 6 minutt

lengre reisetid til Bergen. Reisetida vert likevel vesentleg betre enn dagens samband, spesielt mot Bergen der reduksjon i høve til dagens samband blir på om lag 24 minutt.

Ingen av alternativa er venta å påverke pendlingsprosenten i vesentleg grad, då dei alle gir ei reisetid på over ei time mot Leirvik og godt over halvanna time til Bergen.

For største delen av Kvinnherad er det i dag raskare å køyre til Bergen over ferjesambandet Årsnes - Gjermundshamn. Skiljet for kor det vert raskare å køyre frå austre del av Kvinnherad til Bergen via ny E39 over Bjørnafjorden vil variere etter kva ferjealternativ som vert valt. Ved alternativet med kortast reisetid, Klosterneiset – Buvika/Kvernaneset, vil skiljet gå om lag ved Seimsfoss. Ved dagens løysing med ferje frå Ranavik til Skjersholmane og ny E39 vil skiljet gå mellom Husnes og Uskedalen.

Det er i mulegheitsstudiet ikkje vurdert om det er mogleg med ferjefri tilknytning mellom E39 og Kvinnherad.

Etne

For Etne er det vurdert trasé frå Ølensvåg med bru over Ålfjorden til kryss på E39. Sett i høve til dagens samband vil bru kunne gi ei innspart køyretid frå Etne på om lag 35 minutt mot Leirvik/Bergen. Ny trasé vil ha avgrensa lokal effekt og må vurderast i eit aust-vest perspektiv dersom fulle effektar av tiltaket skal vurderast. Sambandet krev bru og fleire tunellar noko som gjer at investeringskostnadene vert store. Konfliktpotensialet for traséen er vurdert til høgt.

Konsekvensar for det overordna kollektivsystemet

I mulegheitsstudiet er det og vurdert effektane som ny E39 samt eventuelle tiltak på fylkesvegnettet kan få for det overordna kollektivsystemet. På nord-sør aksen langs E39 mellom Bergen og Stavanger vil det vere grunnlag for eit høgfrekvent busstilbod. Ei bussreise som kan komme ned mot 2 timar og 15 minutt frå sentrum til sentrum, vil kunne vere konkurransedyktig mot eksisterande flyrute. Skal buss kunne konkurrera med bil eller fly er det ei føresetnad at det ikkje vert lagt inn for mange haldeplassar. Busshaldeplassar bør lokaliserast ved kryss på E39.

Leirvik er det sentrale knutepunktet i regionen og det vert føresett at det framleis vert kollektivterminal sentralt i, eller ved Leirvik. Bussruta Bergen – Stavanger vil i så fall kunne ha faste avgangstider frå Leirvik. Korespondanse inn mot denne ruta vil då vere lettare å få til i Leirvik enn ved dei andre haldeplassane.

Lokalbussane i studieområdet kan sleppe av passasjerar som skal over på ruta Bergen-Stavanger ved haldeplass på E39 og fortsette vidare til sine målpunkt. Med tilstrekkeleg frekvens på ruta Bergen – Stavanger i morgon- og ettermiddagsrushet samt tilstrekkeleg fasilitetar ved haldeplassane, vil alternativet kunne betene kollektivpendling frå dei mindre stadane.

Kollektivdelen vil i liten grad endast som følgje av tiltak i vegnettet. Auke i folketal bør kunne auke tal på kollektivreisande, men i spreiddbygde område vil det krevje svært stor folketalsauke dersom det skal vere økonomi i å betre tilbodet ved å auke frekvensane. For at flest mogeleg skal ha eit godt kollektivtilbod vil det viktigaste tiltaket vere konsentrert busetnad kring etablerte sentre.

Eksisterande snøggbåtruter er vurdert opp i mot reisetid på vei med ny E39 og tiltak i fylkesvegnettet. Vurderingane viser at ved ny E39, kan bussar erstatte dei snøggbåtsambanda som bind saman området på langs, dvs frå Bergen og sørover. Sambanda som er meir tverrgåande i høve til E39, som til dømes Sunde – Leirvik, vil ikkje kunne erstattast med buss utan at dette resulterer i lengre reisetid.

Høyringsfråsegn

Mulegheitsstudiet vart sendt ut til følgjande kommunar til uttale:

- Austevoll kommune
- Bergen kommune
- Bømlo kommune

- Etne kommune
- Fitjar kommune
- Fusa kommune
- Kvinnherad kommune
- Os kommune
- Stord kommune
- Sveio kommune
- Tysnes kommune

8 kommunar i tillegg til Samarbeidsrådet for Sunnhordland har kome med uttale.

Bømlo kommune (formannskapet 2.06.2015)

Bømlo kommune tek mulighetsstudie for fylkesvegar knytt til E39 til vitande med følgjande kommentarar:

Å få etablert ei kortast mogleg reisetid med ferje frå Kvinnherad til Stord vil vera viktig med tanke på å knytta Kvinnherad til ny E39 Bergen-Rogaland. Av eksisterande ferjeleier vil Jektevik i kombinasjon med nytt ferjemateriell vere eit betre alternativ, enn Skjersholmane.

Kryssing av E39 over Langenuen etter det sørligste alternativet vil kunna gi den beste regionale effekten for Sunnhordland. Spesielt vil ein då peka på moglegheiter for ein framtidig ferjefri tilknytning av Kvinnherad mot E39 over Huglo/Tysnes og den økonomiske gevinsten for regionen der mykje av dagens fylkesvegnett over Tysnes vert erstatta med statleg stamvei.

Samband om Ølensvåg til E39 med bru over Ålfjorden vil korte ned reisetida får Etne mot Leirvik/Bergen med om lag 35 minutt dersom ein resier om E134 og Våg. Samtidig vil ny strekning med bru over Ålfjorden korte ned reisetida mot E134 frå Bømlo tilsvarande. Det vil ha positiv innverknad for transportverksemda frå Bømlo. Det går ca 2700 vogntog per år med laks over E134. I tillegg kjem transport av andre varer til og frå verksemdene som er meir vanskeleg å fastslå i form av tal.

Etne kommune (formannskapet 1.06.2015)

Etne kommune ser positivt på planane om eit «tverrsamband» mellom E134 og E39 frå Ølensvåg til Sveio med bru over Ålfjorden, då dette vil gi kortare reisetid mellom Etne og Bergen, men ser det som lite realistisk å få gjennomført dette som eit fylkesvegprosjekt.

I samband med mogelegheitsstudie for fylkesvegsamband mellom E134 og E 39 ber Etne kommune om ei utgreiing av Sunnhordlandsdiagonalen med alternative løysingar frå E134 via Åkrafjorden/Skånevik/Kvinnherad mot Tysnes.

Fitjar kommune (formannskapet 2.06.2015)

Fitjar kommune ser særst positivt på det arbeidet som er gjort gjennom mogelegheitstudiet.

- *Det er avgjerande for Fitjar, uansett val av brukryssing, at påkoblingskryssa kjem så langt nord som mogeleg, ved alternativ sør ikkje lengre sør enn Agdestein.*
- *Det er sterkt ynskjeleg, dersom det ikkje er mogeleg å få påkjøring ved brua, at det kan bli mogeleg å få ei avkjøringsfil direkte frå brua og mot Fitjar. Dette vil korte reisetida for reiser frå Bergen (og aust for Langenuen) til Fitjar, uansett val av brualternativ.*
- *Fitjar kommune vil be om at Hordaland Fylkeskommune arbeider for at det blir eit avkjøringsfelt mot Fitjar uavhengig av kor brua kjem.*
- *Fitjar kommune vil prioritera ei monaleg forkorting av fylkesveg 545 i sør, framfor tunnell frå Breivik, uavhengig av brualternativ.*

Fusa kommune (formannskap 4.06.2015)

Fusa formannskap har følgjande merknadar til «Mogelegheitsstudie for fylkesvegar knytt til E39 Bergen-Rogaland»:

I Moglegheitsstudie for fylkesvegsamband knytt til nyE39 Bergen-Rogaland kjem det fram at nytteverdien av eit tverrsamband mellom Fusa og Os er stor med bl.a. opp i mot 50 % reduksjon i reisetid mellom Eikelandsosen og Bergen. Med ei reisetid på 30 min. vil dette gje store positive verknader, ikkje berre for Fusa, men for heile Ytre Hardanger. Fusa formannskap ber om at dette tverrsambandet må få høg prioritet i det vidare arbeidet.

Ny trasé frå Ådland til Rød. Dette er ei god løysing for Fusa dersom Fv137 gjennom Hegglandsdalen blir utbetra samstundes, og at vegen får ei fartsgrense på 80 km/t. Fusa formannskap kan ikkje akseptere at ferjesambandet Venjanaset –Hatvik blir avvikla før heile strekninga Ådland-Os er på plass i fullgod standard.

Ny trasé Venjanaset-Hatvik. I rapporten på side 62 står det at ein trasé med bru ved dagens ferjesamband Hatvik-Venjanaset kan vurderast.

I forarbeidet til ferjefri E39 var eit av forslaga bru på denne strekninga. Løysinga gav ein positiv kostnytte verdi, men blei vraka grunna høge bukostnader. I det vidare arbeidet med ferjefri E39 blei det peika på ny og billigare bruteknologi som gjorde det mogleg å byggja bru over Bjørnafjorden. Ved bruk av tilsvarande teknologi ber Fusa formannskap om at ein tek med brukryssing mellom Hatvik og Venjanaset i det vidare arbeidet.

Fv 552 Eikelandsosen-Os. I god tid frametter vil Fv 552 Eikelandsosen-Os, med ferje Venjanaset-Hatvik, vere Fusa kommune sin tilkoplingsveg til E39. På Fv552 kan ein forventast vesentleg trafikkauke allereie når E39 Svegatjørn-Rådal blir ferdig i 2022. Fusa formannskap ber difor om at Fv552 vert utbetra innan 2022, og at ferjefrekvensen blir oppretthalde på eit akseptabelt nivå.

Kvinnherad kommune (kommunestyret 18.06.2015)

Kvinnherad kommunestyre tek rapporten frå Hordaland fylkeskommune sitt moglegheitsstudie for fylkesvegsamband knytte til E39 til etterretning. Rapporten vil vera viktig i det vidare arbeidet med Kvinnheradspakken samt arealdelen og samfunnsdelen til kommuneplanen.

Os kommune (kommunestyre 16.06.2015)

Os kommunestyre har følgjande merknader til moglegheitsstudien for fylkesvegsamband knytt til ny E39 Bergen – Rogaland:

- *Optimale avkøyrslar frå E39 til regionsenteret Osøyro er viktig for Os kommune. Både Moberg og Svegatjørn bør vurderast i det vidare arbeidet.*
- *Ulike bruløysingar, inkludert flytebru, på strekninga Os-Fusa må vurderast for framtidige fylkesvegsamband mellom kommunane Os og Fusa sett i lys av kommunereformarbeidet.*
- *Moglege traséar for å leggje gjennomgangstrafikken austfrå utanom Osøyro må utgreiast i arbeidet med framtidige fylkesvegsamband.*

Tysnes kommune (formannskapet 3. juni 2015)

Tysnes kommune meiner at prosessen som har leia fram til rapport – Moglegheitsstudie for fylkesvegsamband knytt til ny E39 Bergen – Rogaland har vore god.

Tysnes kommune finn rapporten av interesse og meiner i hovudssak at rapporten gjev eit godt bilete av moglegheiter for framtidig utvikling.

Tysnes kommune meiner at rapporten gjev eit godt grunnlag for vidare samarbeid med Hordland fylkeskommune om utvikling av regionvegnettet.

Stord kommune (kommunestyret 18.06.2015)

1. *Kommunestyret tek moglegheitsstudien til vitande. Kommunestyret meiner at studien gjev gode innspel til det vidare planarbeidet for E39 Stord-Os med tverrsamband.*

2. *Kommunestyret ser det som uaktuelt å bygga nye ferjestø i Buvika/Kvednaneset-området, og ynskjer ikkje vidare utgreiing av dette alternativet.*
3. *Stord kommune ynskjer å arbeida for meir miljøvennlige og raskare ferjer på strekninga Stord - Kvinnherad.*
4. *KST meiner at moglegheitsstudien må inkludere eit framtidig samband mellom Skorpo på Tysnes og Kvinnherad*
5. *Kryssing av E39 over Langenuen etter det sørligaste alternativet vil kunna gi den beste regionale effekten for Sunnhordland. Spesielt vil ein då peika på moglegheiter for ein framtidig ferjefri / ferjestø tilknytning av Kvinnherad mot E39 over Huglo/Tysnes.*

Samarbeidsrådet for Sunnhordland (møte 11.06.2015)

Samarbeidsrådet er svært positive til arbeidet som er gjort gjennom Moglegheitsstudien.

For Sunnhordland er det nokre moment som er særst viktige:

- *Kvinnherad må knytast opp mot E39 gjennom ei løysing som er tenleg for Kvinnherad.*
- *Uavhengig av val av trase over Langenuen, må påkoplingskryssa på Stord leggest så langt nord som mogleg for å korta reisetida frå Fitjar.*
- *Uavhengig av val av trase over Langenuen må fylkesvegnettet over Tysnes utbetrast slik at det gjev god tilkomst til påkoplingspunkt til E39.*
- *Alle tilkomstvegar til E39 må i Regional Transportplan klassifiserast som overordna.*
- *Samband om Ølensvåg frå E134 til E39 med bru over Ålfjorden vil korta ned reisetida frå Etne mot Bergen/ Leirvik med om lag 35 minutt. Dette vil ha ei svært positiv innverknad for blant anna transport av laks frå Sunnhordland.*
- *Ved Traseval over Tysnes må det takast hensyn til påkoplingspunkt med bru frå Austevoll.*

Fylkesrådmannen sine vurderingar

Etter fylkesrådmannen si vurdering gir Moglegheitsstudie for fylkesvegar knytt til E39 Bergen-Rogaland eit godt fagleg grunnlag for vidare arbeid knytt opp mot samferdselsendringar og regional utvikling i dei sørlege delane av Hordaland. Studien vil vere eit grunnlag både opp mot arbeidet med statleg plan for E39, samt ved planlegging av fylkesvegar og påkoplingspunkt for E39 langsetter traseen. Den vil og kunne nyttast til vurdering av framtidige endringar av fylkeskommunal tenestetilbod, særleg kollektivtrafikk i området. Moglegheitsstudiet vil bli brukt i arbeidet med rullering av Regional transportplan, som etter planen skal vedtakast i 2017, og kan og vere eit innspel i arbeidet med neste rullering av Regional planstrategi for Hordaland.

I denne omgang er det særleg vesentleg å vurdere kva for trasear som det skal arbeidast vidare med.

Tilknytning mellom E39 og E134

Moglegheitsstudiet har i sine analysar teke utgangspunkt i regionale og lokale behov. Det er i tillegg behov for å sjå ein del av tverrsambanda til E39 i eit større perspektiv, noko som ikkje var ein del av mandatet for moglegheitsstudiet.

Statens Vegvesen la i vinter fram «*Utredning om forbindelser mellom Østlandet og Vestlandet*». I denne utgreiinga vart det m.a. vurdert alternativ for diagonal mellom E134 og Bergen med bru over Hardangerfjorden ved Jondal, og trase enten vidare enten over Eikelandssosen med påkopling til E39 i Os eller via Samnanger og inn på E16 mot Bergen. Det vart gjort framlegg om ein eiga KVVU for strekninga Odda-Bergen. Vidare vart det vurdert, men ikkje tilrådd, eit samband via Åkrafjorden og Kvinnherad og inn på E39 på Tysnes.

Ved høyringa til denne utgreiinga gjorde fylkesutvalet i april 2015 slikt vedtak («*Høyring - "Utredning om forbindelser mellom Østlandet og Vestlandet"*» PS 92/2015):

...

3. *Fylkesutvalet meiner at E134 Haukeli må prioriterast som eit nasjonalt hovudsamband mellom Austlandet og Vestlandet. Med utbygging av ferjefri E39 mellom Stavanger og Bergen, vil E134 Haugesund - Sandvika bli ein tenleg veg for heile området mellom Stavanger og Bergen. På sikt må det byggjast ein diagonal frå E134 mot Bergen. Ein slik diagonal vil gje stor trafikk, betydeleg lågare reisetid og kunna gje store regionale effektar i fylket.*
4. *Når det er aktuelt å gjennomføra ein KVVU for aktuelle trasear for E134 Jøsandal - Bergen, må samtlege moglege diagonaltrasear vurderast.*

Fylkesrådmannen registrerer at Os og Fusa kommunar ønskjer bru over Samnangerfjorden og meiner det vil styrkje Bjørnafjordregionen. Moglegheitsstudiet viser likevel at bru mellom Fusa og Os vil ha eit relativt lågt trafikkgrunnlag basert på lokal trafikk. Det er også moglegheit for innkorting av sambandet mellom Fusa og Bergen, t.d. gjennom Ringvest aust og andre utbetringar mot Bergen. Fylkesrådmannen viser og til at mulegheitsstudiet konkluderer med at eit slikt samband både vil være særskild kostnadskrevjande og vil kunne føre til store konflikhtar med omsyn til natur- og miljøverdiar.

Eit samband over Ålfjorden mellom Etne og Ølensvåg vil føre til redusert reisetid, noko som og blir understreka av Bømlo og Etne kommune, jf. ovanfor. Også når det gjeld eit samband mellom Etne og Ølensvåg over Ålfjorden, er det lokale trafikkgrunnlaget lågt. Mulegheitsstudiet viser at kostnadene vil vere store, og det vil vere store konflikhtar med omsyn til natur- og miljøverdiar.

Fylkesrådmannen viser vidare til at det i den seinare tid har kome innspel om ein bru over Hardangerfjorden frå Kvinnherad til Tysnes via Huglo. Ei slik bru er ikkje vurdert i mulegheitsstudiet, men vil vere kostnadskrevjande og utfordrande teknisk (jf Øst-vest –utredninga, nemnt ovanfor), og vil krevje eit større trafikkgrunnlag enn det som svarar til lokaltrafikken til og frå Kvinnherad mot Stord og E39.

Fylkesrådmannen vurderer at alle desse tre prosjekta, bru over Ålfjorden, eit brusamband bru mellom Kvinnherad og Tysnes samt bru mellom Fusa og Os over Samnangerfjorden, må ha eit større trafikkgrunnlag enn det som svarar til lokal trafikk, sjølv om dei vil kunne ha viktige regionbyggjande effekter. Alle prosjekta er særskild kostnadskrevjande og vil vere konfliktfylte med omsyn til miljø- og naturverdiar. Fylkesrådmannen meiner difor at dette er prosjekt som må sjåast i ein nasjonal samanheng, og bli vurdert som eit riksvegprosjekt. Det er naturleg at prosjekta blir sett på som alternative trasear for ein Hordalandsdiagonal mellom E134 og Bergen. Fylkesrådmannen viser her til vedtaket i fylkesutvalet i Øst-vest-utgreiinga nemnt ovanfor om at alle dei ulike traseane for forbindelse mellom E134 og Bergen bør vurderast i nemnte KVVU, dvs at sambandet over Ålfjorden mellom Sveio og Ølensvåg, og ei bru mellom Kvinnherad og Tysnes/Huglo bør vurderast som moglege trasear for ein Hordalandsdiagonal til E134 mot Bergen.

Tysnes

For Tysnes vil ny E39 gi ein heilt ny situasjon som kan påverke attraktivitet, næringsutbygging og tyngdepunkt for busetnad i kommunen. Med E39 over Tysnes vert det skapt ein ny innfartsport til Tysnes. Endringane kan gjere det naudsynt med utbetringar i fylkesvegnettet frå dei nye kryssa på E39 inn mot sentera på Tysnes. Det skal vurderast 4 ulike trasar med ulike kryssløysingar over Tysnes. Fleire av forslaga til kryssplassering i planprogrammet til Statens vegvesen vil kunne løyse ut nytt utviklingsareal i tilknytning til traséane. Avhengig av val av kryss vil det berre i liten grad vere skilnad på mengde utviklingsareal, men det vil vere noko skilnad på kva som vert dei beste lokaliseringane for ulik type utbygging.

Det er særleg er behov for å sikre at Tysnes får ein best mogleg tilknytning frå E39 inn mot kommunesenteret Ugddal og mot den største tettstaden i kommunen, Våge. Fylkesrådmannen meiner at ein på sikt bør arbeide for at strekninga mellom kryss på E39 og kommunesenteret Ugddal vert finansiert som ein del av E39- prosjektet om innfallsporten til Tysnes vert endra med ny E39. Dette vil likevel vere

avhengig av kor framtidig kryssløysing på E39 på Tysnes vert plassert, her er det som nemnt fleire ulike alternativ i utkastet til planprogram for E39 Stord-Os.

Grunna ulike trasealternativ over Tysnes og at det kan vere aktuelt at kommunen legg ut større område til utbygging, er det i dag ikkje mogleg å seie kva for konsekvensar det vil bli for resten av Tysnes. Om dette medfører større konsekvensar, kan dette vurderast i rullering av Regional Transportplan, som etter planen skal vedtakast i 2017. Som ledd i dette arbeidet må det vere ein tett dialog med Statens Vegvesen under planarbeidet for E39, samt med kommunen.

Austevoll

Det er som nemnt mogleg å erstatte dagens to ferjestrekningar til Austevoll og truleg og hurtigbåtsambandet mellom Austevoll og Bergen med ei bru eller ferje mellom Huftarøy og Reksteren. Fylkesrådmannen ønskjer å ha ein tett dialog med Statens Vegvesen med sikte på å vurdere bru eller ferjeløysing. Det er og ønskjeleg å vurdere kryss både i nærleiken av Gjøvåg like sør for brufestet over Bjørnafjorden og litt lenger sør ved Flygansvær, då begge er moglege kryssløysingar for Austevoll .

Eit nytt ferjesamband eller bru vil vere kostnadskrevjande. Det er ikkje rekna på dette i moglegheitsstudiet, då det m.a. vil vere behov for å vurdere kva for bruløysing som kan vere aktuell. Noko kan finansierast gjennom ferjeavløysingsmidlar og eventuell bortfall av hurtigbåtsamband, men det vil likevel truleg bli behov for finansiering via bompengar. Dette må vurderast i det vidare arbeidet.

Fylkesrådmannen vil på dette grunnlag rå til at det vert starta eit arbeid med ei nærare utgreiing av moglege konsept for ferje og bru over Langenuen mellom Reksteren og Austevoll. Ettersom dette heng nært saman med traseval og løysingar for E39, vil fylkesrådmannen vil rå til at dette arbeidet blir utført av E39-prosjektet Statens Vegvesen i eit nært samarbeid med Hordaland fylkeskommune og dei to aktuelle kommunane.

Fitjar

For Fitjar vil alternativ for kryssing av Langenuen og kryssplassering på ny E39 vere avgjerande for kor godt kommunen vert kopla på E39 i framtida. Fylkesrådmannen legg til grunn at ettersom vegsambandet til Fitjar vil bli sterkt påverka av kor E39 vil krysse Langenuen, må ein først avklare traseen til E39, og at ein etter dette må vurdere om det er behov for innkorting av samband inn mot Fitjar. Som ein del av ei mogleg innkorting, bør det vurderast bygging av ein kryssløysing ved Agdestein på Stord. Dette vil gi kortare reiseveg mot Fitjar, så fremt sørlege kryssing av Langenuen vert valt. Fylkesrådmannen registrerer elles at Fitjar kommune ønskjer å prioritere ei forkorting av fylkesveg 545 i sør enn ein tunnell mot Fitjar sentrum.

Ferjesambandet Stord-Kvinnherad

Fylkesrådmannen meiner det er viktig med ei innkorting av sambandet mellom Kvinnherad og Stord, og meiner den beste løysinga vil vere eit nytt ferjestø i området Kvernaneset/Buvika. I denne vurderinga er det lagt stor vekt på å integrere regionen, der det er viktig å få til god kommunikasjon mellom regionsentra Leirvik og Husnes. Fylkesrådmannen registrerer at eit samrøystes kommunestyre på Stord har gått imot å byggje eit nytt ferjestø på Stord. Fylkesrådmannen meiner likevel det er av stor betyding å korte inn sambandet, og rår til å gå inn i ein dialog med dei to kommunane og med Statens Vegvesen om den vidare framdrifta i saka. Det må leggjast til rette for ei god tilknytning mellom Stord og Kvinnherad i planlegginga av E39.

Fylkesrådmannen meiner flytting av ferjeleiet på Stord-sida til Jektevik ikkje er ei god løysing. For det første er det ikkje teknisk mogleg å leggje eit kryss for E39 ved Jektevik, slik at ein må nytta dagens E39 som tilførselsveg til ferjeleiet. Det vil og gi lenger reisetid både mot Bergen og spesielt sørover mot Leirvik og Stavanger frå Kvinnherad. Ferjestrekninga vert berre marginalt kortare enn i dag, noko som vil føre til lang overfartstid med påfølgjande relativt dyrt driftsopplegg. Vidare vil det truleg vere behov for å utvide ferjestøet, då trafikken mot Kvinnherad er større enn trafikken over Jektevik/Hodnanes i dag. Fylkesrådmannen meiner difor det ikkje er nokon vinst ved å flytte ferjestø på Stordsida til Jektevik, og meiner at ferjestøet på Skjersholmane bør oppretthaldast om det ikkje let seg gjere å få til eit ferjestø i nærleiken av Buvika/Kvernaneset-området.

Fylkesrådmannen meiner og at Huglo er eit dårleg alternativ for ferjestø, då det har ein lang tilknytingsveg til E39, og av di det vil vere store investeringskostnader og medføre store miljømessige konflikstar. Eit ferjestø på Huglo vil krevje ein betre veg enn det som vert planlagt i pågåande kommunedelplan for fastlandssamband på Huglo. Det vil og svekke integrasjonen i Sunnhordland, då Kvinnherad vil få ein lang reiseveg mot Stord og dei sørlege delane av Sunnhordland. Dei andre framlegga til ferjestø på Stord-sida har tidlegare vore forkasta av ulike omsyn, og er etter fylkesrådmannen si vurdering ikkje aktuelle.

Når det gjeld ferjestøet på Kvinnherad-sida, er det mogleg å korte ned ca 5 minuttar seglingstid ved å leggje det til Klosterneiset i staden for Ranavika. Etter fylkesrådmannen står kostnadene ved å byggje eit nytt ferjestø ved Klosterneiset ikkje i forhold til vinsten i form av innkorta reisetid, og vurderer dette som eit lite aktuelt alternativ.

Kollektivtrafikk

Utbygging av ny E39 vil favorisere bruk av privatbil inn mot Bergen, noko som er i motstrid med nasjonale målsettingar om å ta veksten i trafikken i byområda med kollektiv, sykkel og gange. Det er difor sentralt å sikre kollektivtrafikken ein god konkurransesituasjon, og fylkesrådmannen ønskjer å vurdere korleis dette kan gjerast. Eit viktig ledd i dette er i første omgang å sikre at ein i plan på kommunedelplannivå for E39 Stord-Os sikrar gode haldeplassar og terminalar som gir rask og smidig overgang, og at det vert innfartsparkering i nærleiken av haldeplassar. Seinare i prosessen vil det vere behov for å vurdere rutestrukturen i området. I tillegg til køyretid er faktorar som billettpris, bompengetakst, frekvens, rutestruktur og gode kollektivknutepunkt viktig for kollektivtrafikken si konkurransekraft.

Buss vil kunne bli raskare enn hurtigbåt mellom Sunnhordland og Bergen, og det vil neppe vere grunnlag for framtidig hurtigbåttilbod på denne strekninga når ny E39 er ferdig. Som eit ledd i arbeidet med framtidig tilknytning til Austevoll, er det naturleg å og vurdere om det framleis vil vere behov for hurtigbåt mellom Austevoll og Bergen. Hurtigbåttilbodet mellom Stord og Kvinnherad samt sørover frå Stord bør vurderast m.a. i lys av framtidig ferjetilbod i området.

For neste generasjon ferjeandod, viser fylkesrådmannen til sak om strategiske vegval knytt til neste generasjons ferjekontraktar i møte 29.01.15 og til referatsak om Miljøferjer i møte 18.06.15.

Strekninga E39 Bokn-Stord

Erfaringa med mogleighetsstudiet har vist at det vore nyttig å gjennomføre muleghetsstudiet parallelt med planprogram for E39. Arbeidet med planprogram for E39 Bokn-Stord er under oppstart, og fylkesrådmannen ønskjer å ta kontakt med Rogaland for å vurdere eit nytt muleghetsstudie knytt til denne delstrekninga. Det vil her m.a. vere aktuelt å sjå nærare på tilknytninga til Haugesund og nordover mot E39, samt tilknytning mellom E39 og E134.

Regional utvikling i området

Utbygging av E39 vil få store konsekvensar for Sunnhordland, og kan tilføre regionen sterke vekstimpulsar. Fylkesrådmannen vil peike på konklusjonane i muleghetsstudie om at ved å styre brorparten av folketalsauken inn mot regionale senter og ta øvrig folkevekst som fortetting kring etablerte lokale senter, er det mogeleg å konsentrere trafikkveksten om nokre sentrale aksar. Konsentrert trafikkvekst i nokre områder gjer det lettare å prioritere tiltak i fylkesvegnettet og med dette gjere nytta av tiltaka større, samt at det vil bidra til å styrkje kollektivtrafikken sin konkurransekraft.

Fylkesrådmannen vil peike på at fylkeskommunen bør bruke sin plankompetanse og plankapasitet til å bistå kommunane i arbeidet med å sikre ein berekraftig utvikling i Sunnhordlandsområdet.