

NotatDato: 21.01.2016
Arkivsak: 2014/15246-23
Saksbehandlar: gunradd

Til:	Hans-Christian Engum
Frå:	Gunhild Raddum

Samferdselsavdelinga si uttale til E39 Heiane – Ådland/Nordre Tveita

I kommunedelplanen er det skissert opp 4 ulike planalternativ:

Alternativ 1: Utbetring av dagens E39 til ein firefeltsveg med fartsgrense 80 km/t.

Alternativ 2: Ny E39 som vert lagt nærast mogleg eksisterande europaveg.

Alternativ 4: Ny firefeltsveg dimensjonert for fartsgrense på 110 km/t. Alternativet legg opp til kortast mogleg veglinje over Landåsen. To tunellar, men i hovudsak går vegen i ope landskap.

Alternativ 5: Ny firefeltsveg dimensjonert for fartsgrense på 110 km/t. Den største skilnaden frå alternativ 4 er lang tunnell under Landåsen.

Felles for kryssløysingane for dei ulike alternativa er at dei er plassert nær Heiane og Ådland. Dette gir ein avstand til Leirvik på omlag 3,5 km frå Heiane og 2 km frå Ådland.

Samferdselsavdelinga vurderer at alle alternativa har gode løysingar for gåande og syklende. Det lokale vegnettet vil bli utbetra der det er mest hensiktsmessig å nytte denne traseen. Dette er godt skildra i planen, og samferdselsavdelinga har ingen særskilte merknader til desse løysingane.

Samferdselsavdelinga sine merknader er knytt til følgjande tema:

Kollektivtransport og betening av Leirvik

Ny E39 gir grunnlag for eit ekspressbusstilbod mellom Bergen og Stavanger, som også betener Stordområdet. Det lokale kollektivtilbodet i og rundt Leirvik/Stord vil gå på eksisterande vegnett for å betene lokale reiser i og rundt Leirvik og reiser mellom Stord og kommunane rundt. Eit spørsmål er då korleis ekspressbusstilbodet skal koplatt med lokale busslinjer på ein måte som gir eit samanhengande kollektivtilbod for dei reisande. Samferdselsavdelinga/Skyss ser det som viktig å byggje opp om Leirvik som det sentrale knutepunktet for lokale busslinjer, regionale busslinjer og snøggbåten. Alle busslinjer lokalt på Stord og mellom Stord og Bømlø, Fitjar og Sveio, samt fylkeskryssande bussar, har stopp på Leirvik terminal. I tillegg er Leirvik knutepunkt for reiser mellom snøggbåt og buss. Kollektivnettet i området er i såleis bygd opp kring Leirvik som knutepunkt, for å gi flest reisealternativ og moglegheiter, samt effektive byter. Sentral plassering av terminalen gir i tillegg gangavstand til tenestetilbod og arbeidsplassar og stør såleis opp om regionsenterfunksjonen til Leirvik. Dette vil vere i tråd med retningslinjene i «**Regional plan for attraktive senter 2015-2026**». Her vert det poengtert at kollektivknutepunkt bør ligge sentralt i sentrum,

og med fordel samlokalisert med andre miljøvennlige transportformer og ulike sentrumsfunksjonar. For mange av dei reisande vil lokalitetar i sentrum være viktige målpunkt.

Når det gjeld gjennomgåande ekspressbussar mellom Bergen og Stavanger må det gjerast ei nærare vurdering basert på krav til effektivitet og betening av Leirvik. Det er ei utfordring at langsgåande ekspressbussar må køyre over 5 km på fylkesveg for å kunne betene eit kollektivknutepunkt i Leirvik. Dette vil føre til auka reisetider og redusert konkurransekraft for den gjennomgåande ekspressbusstrafikken i høve til persontrafikken på nytt vegsystem. Samstundes er det viktig å betene knutepunktet i Leirvik på ein god. Vi vil i denne samanheng opplyse om at det er sett i gong eit utgreiingsarbeid for framtidig kollektivtilbod på strekninga E39 Bergen – Stavanger. Målsettinga med arbeidet er å utvikle ein kollektivstruktur med buss, båt og ferje som blir mest mogleg konkurransedyktig med bil og fly på strekninga E39 Bergen-Stavanger, samt til - og mellom - regionale målpunkt. Dette arbeidet skal vere ferdig medio april 2016, og vil vere eit innspel til pågåande planarbeid på E39 mellom Bergen og Stavanger. Vi ber om at konklusjonane i dette arbeidet vert teke omsyn til i det vidare arbeidet med E39 Heiane-Ådland, og at fylkeskommunen/Skyss vert trekt direkte inn i eit vidare planarbeid om dette spørsmålet. Det vil kunne bli aktuelt å legge til rette for eit bytepunkt mellom regionale og lokale busslinjer og ekspressbusser mellom Bergen og Stavanger i området ved Heiane.

Nasjonale omsyn

Målsettinga med E39 er å etablere ein effektiv og ferjefri kyststamveg som reduserer reisetida mest mogleg. I følge Statens vegvesen sine berekningar vil utbygging av heile strekninga på E39 mellom Bergen og Stavanger halvere reisetida frå om lag 4 ½ time i dag til 2 timer og 15 minuttar. For å oppnå dette leggast det opp til ein firefeltsveg med ei fartsgrense på 110 km/t med høg vegstandard der kryssa ikkje kan ligge for tett. Prosjektet viser høg positiv nytteverdi.

Den betydinga ny E39 er meint å ha for regionforstørring og redusert reisetid mellom Bergen og Stavanger gjer at prosessen vidare bør være konsentrert kring alternativ 4 eller 5. Høg vegstandard med stiv kurvatur gir dei mest optimale forholda for reisetid, og difor må slik tilrettelegging prioriterast høgt ved alle lokale delstrekningar.

Trafikktryggleik

Vi støtter Vegvesenet si konklusjon at det er viktig at vegen blir prioritert grunna at den vil fjerne ein sterkt ulukkesbelasta strekning på E39.

Generelt ser samferdselsavdelinga det som svært viktig å sikre gode og trafikksikre løysingar i den vidare planprosessen. Ved kryssinga av utløpet frå Ådlandsvatnet har ein i planer synleggjort ei løysing med bru eller legge vegen på ein fylling ut i vatnet. Estetisk sett vil bru vere å føretrekkje, men Statens vegvesen anbefaler utfylling av omsyn til trafikktryggleik. Årsaka er at ein bru vil kunne kondensere grunna nærleiken til tunellen og varm luft frå tunellen. Samferdselsavdelinga støtter denne anbefalinga då omsyn til trafikktryggleik må veie tungt på ein veg med stor trafikk og høg fartsgrense.

Økonomi og gjennomføring

Statens vegvesen har estimert dei totale utbyggingskostnadane for E39 mellom Bergen og Stavanger til rundt 60 mrd kr. (2015) Investeringar av ein slik storleik byr difor på utfordringar knytt til gjennomføring innan den tidsplan som er sett. Samferdselsavdelinga meiner dette også må leggast til grunn i den vidare vurderinga av dei ulike alternativa. Alternativ 5 medfører høgare kostnader enn alternativ 4.

Konklusjon

Av omsyn til nasjonale omsyn rår samferdselsavdelinga til å utgreie vidare alternativ 4 eller 5.