

# VEDLEGG A

## KRAVSPESIFIKASJON

Bakgrunn .....	2
Målet med anskaffinga .....	2
Innholdet i og omfanget av anskaffinga .....	3
Krav til utføring av oppdraget .....	6

## 1. BAKGRUNN

Ny E39 Aksdal-Os med avklaring av trase skal fastleggjast gjennom statleg plan med kryssing av Bjørnafjorden med bru mellom Tysnes og Os, og vidare kryssing av Langenuen til Stord.

Statens Vegvesen har starta opp arbeidet med planprogram strekninga Stord-OS. Utkast til planprogram er venta sendt på høyring i løpet av våren 2015. Den statlege planen vil innehalde alternative trasear med tekniske og økonomiske vurderingar. Vidare skal det lagast ei KU der konsekvensar for nærmiljø/friluftsliv, naturmiljø, kulturmiljø, landskapsbilde og naturressursar for dei ulike traseane vert vurderte.

Statens Vegvesen (SVV) har òg førespurt Samferdselsdepartementet om å utvide planområdet frå Aksdal til Bokn, begge i Rogaland. SVV vil avvente planarbeidet for strekninga frå Leirvik og sørover mot Aksdal/Bokn, og det er førebels ikkje sett noe tidspunkt for oppstart av dette planarbeidet. Dette arbeidet kan bli inndelt i fleire ulike planprosessar.

Hordaland fylkeskommune 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 Os vil kunne få store konsekvensar for regional utvikling i dei sørlege delane av Hordaland. Med ei forventa reisetid på om lag 50 minutt mellom Leirvik og Bergen sentrum og med gode tilkoplingar og vegsamband på fylkesvegnettet til E39, vil store delar av Tysnes, Fitjar, Stord og Austevoll kunne bli eit felles bu- og arbeidsmarknad med Os og Bergen sør. Vi kan sjå på den framtidige strekninga langsetter ny E39 frå Bergen og vidare over Stord, Haugesund og Stavanger (med Rogfast) som ein kjeda bu- og arbeidsmarknadsregion.

Ny E39 vil venteleg bidra til styrkt økonomisk utvikling og vekst i området. Næringslivet vil få reduserte transportkostnader og tilgang til ein større arbeidsmarknad, noko som venteleg vil gjere det meir attraktivt å etablere seg i området. Med tilgang til ein større arbeidsmarknad, vil det òg kunne forventast å vere meir attraktivt for folk å busette seg i området.

Det vil og føre til auka press på areal i delar av Sunnhordland med store arealkonfliktar m.a. mellom utbyggingsønsker, friluftsliv, naturmangfald og vern av kulturminne. Vidare kan det føre til aukande byspreiing med påfølgjande auka transportbehov.

Det vil vere ei sentral oppgåve for fylkeskommunen i samarbeid med kommunane å leggje til rette for vekst og utvikling i området, samstundes som veksten skal handterast på ei berekraftig måte. Det er òg viktig å leggje til rette for eit godt kollektivtilbod i området.

## 2. MÅLET MED ANSKAFFINGA

Oppdragsgjevar ønskjer å inngå avtale med eit konsulentfirma om levering av konsulenttenester til utarbeiding av mogleighetsstudie for fylkesvegsamband med tilknytning til ny E39 Aksdal-Os.

Mulighetsstudiet vil vere viktig for fleire prosessar i fylkeskommunen frametter. Først og fremst vil den vere eit grunnlag for arbeidet opp mot statleg plan for E39, og bidra til å avklare fylkeskommunen sine interesser i planarbeidet. Det er viktig å avklare både tilkoplingspunkt og nye tverrsamband i området for å optimalisere transportsystemet, og få oversyn over trafikkgrunnlag, kostnader og nytteeffekt av tiltak. Vidare bør studiet gi innspel i forhold til kva framtidig utbyggingsmønster i området kan få å seie for transportbehovet i området. Det vil òg vere eit grunnlag for å vurdere kor ny bru bør krysse Langenuen.

Muleighetsstudiet vil òg vere eit bidrag til å avklare kva for planar og utgreiingsbehov det vil vere for framtidige fylkesvegar i området.

Neste rullering av Regional Transportplan (RTP) vil måtte vurdere framtidige tilknytningar til E39 på fylkesvegnettet og ta stilling til prioritering av dei ulike sambanda i den komande perioden som grunnlag for vidare planlegging. RTP vil i tillegg måtte sjå på konsekvensar for infrastruktur innan kollektivtransport, slik som terminalstruktur og ferje- og snøggbåtsamband i området.

Det vil òg vere eit viktig bidrag for avklaring av konsekvensar for regional utvikling og fylkeskommunalt tenestetilbod i området. Regional planstrategi skal ta føre seg utfordringar og utviklingsmoglegheit for fylket, og kva for planar som skal lagast i fylkestingsperioden. Nye samband i Sunnhordland gir store mulegheiter for regional utvikling, samstundes som det òg reiser ein god del arealkonfliktar. Det vil vere behov for å vurdere korleis ein møter dette gjennom regional planlegging og anna politikktutvikling i dei komande åra, og mulegheitsstudiet vil vere eit grunnlag for dette arbeidet.

### **3. INNHALDET I OG OMFANGET AV ANSKAFFINGA**

Prosjektet har ein leveranse. Konsulenten skal utarbeide ein mulegheitsstudie som skal danne grunnlag for vidare arbeid med fylkesvegsamband med tilknytning til E39 for strekninga Aksdal-Os.

#### ***Hovudtema for studiet***

Mulegheitsstudiet skal fokusere på tverrsamband og påkopplingsløysingar til fylkesvegnettet til ny E39. Studiet bør i hovudsak fokusere på samband på det overordna fylkesvegnettet i området. Det er særleg behov for å vurdere:

- Påkopplingspunkt til E39 for tverrsamband på fylkesvegnettet med sikte på å optimalisere transportmønsteret.
- Behov for opprusting og utbetring av eksisterande fylkesvegnett i området som følgje av framtidige utbyggingsbehov og endra trafikkmønster.
- Vurdere mulegheiter for nye tverrsamband i området.

Sjølv om den statlege planen i første omgang omfattar strekninga Leirvik-Os, skal mulegheitsstudiet omfatte heile strekninga mellom Os og til samband som kryssar fylkesgrensa mot Rogaland. Fylkeskommunen kan med dette vere førebudd til vidareføring av planarbeidet frå Stord mot Aksdal/Bokn.

Framtidig trase for E39 er ikkje avklart, og det er grunn til å tru at alternative kryssingspunkt over Langenuen vert vurdert. Dette må derfor vurderast fleire mulege løysingar.

#### ***Samband som skal vurderast***

Samband som bør vurderast, er:

- Det kan vere aktuelt med eit nytt tverrsamband for å knyte Fusa nærare saman med E39. Dette sambandet er òg samband mot Kvinnherad og Odda frå Bergen sør, og frå Fusa som samband sørover mot E39. Det må vurderast bru over Samnangerfjorden eller fortsett ferjeløysing mot Bergen sør. Ved eventuell ny trase må ein vurdere kor sambandet skal kome inn på E39. Behovet for eventuell ny trase må sjåast i samanheng med betre kommunikasjon mot Bergen via FV48 og FV7 og eventuell ny Arnatunnell.
- Ny E39 opnar for muleg nytt samband til Austevoll enten via bru eller nytt ferjeleie på Reksteren. Begge desse alternativa bør utgreiast, og aktuell påkopplingspunkt til E39 må vurderast. Det er naturleg å vurdere om det framleis vil vere behov for dei to ferjesambanda som i dag trafikkerer Austevoll.

- Tysnes vil få sitt hovudsamband mot Bergensområdet via E39 over Reksteren, og dette vil erstatte sambandet Halhjem-Våge. Det kan føre til auka trafikk frå E39 og FV49 mot Uggdal og resten av kommunen, og Tysnes vil kunne bli meir attraktivt som nærings- og bustadområde. Utforming av tverrsambandet mot Uggdal vil vere avhengig av kor bru over Langenuen vert plassert, og konsekvensar for ulike kryssingspunkt for Langenuen må vurderast.
- Fitjar kan bli eit utbyggingsområde som følgje av ny E39, samstundes som konsekvensane for Fitjar m.a. vil vere avhengig av kor bru over Langenuen vert lokalisert, og konsekvensar ved ulike kryssingspunkt må vurderast. Det pågår i dag utbetring av FV545 på Stord vestside. Nye vegløyningar som kan redusere reiseavstanden frå E39 til Fitjar bør inngå i mulegheitsstudiet.
- Nytt ferjesamband mellom Kvinnherad og Stord har vore utgreidd med alternative ferjeleie på Stord-sida. Det er grunn til å tru at dette sambandet vil få auka betyding ved ny E39, då det vil bli raskare å reise mellom dei sørlege delane av Kvinnherad og Bergen via ny E39 enn via sambandet Årsnes – Gjermundshamn. Det er behov for å vurdere lokalisering av ferjeleie samt tilknytingsveg og kopling til E39 frå ferjeleie på Stord-sida.
- Det er utarbeida ein kommunedelplan for eit mogleg fastlandssamband til Huglo. Dette bør vurderast saman med andre vegløyningar på Tysnes, jf ovanfor. Om bru over Langenuen skal krysse i nærleiken av dagens ferjestrekning Hodnes-Jektavik, kan òg Huglo vere aktuell som ferjeleie for ferje mot Kvinnherad.
- Påkoblingspunkt til E39 til Leirvik og konsekvensar dette vil få for fylkesvegnettet i området vil måtte vurderast. Dette må og sjåast i samanheng med påkoplingspunkt til ferje til Kvinnherad, samt til FV545 mot Fitjar.
- Bømlo har i dag tilknytning til E39 via Trekantsambandet. Gjennom Bømlopakka skjer det ei monaleg utbetring av vegsamband på Bømlo. Mulegheitsstudiet bør vurdere standarden for FV 542 frå Føyne (kryss med E39) og vidare inn i Bømlo.
- FV47 frå Haugesund og Sveio til E39 har i dag varierende standard, og det kan vere grunn til å tru at ny E39 vil kunne gi auka trafikk på denne vegen. Dette må vurderast saman med Rogaland fylkeskommune.
- Det kan vurderast om det er behov for ei eiga samanbinding mellom E39 og E134 austover mot Ølen og Etne ved kryssing av kryssar Ålfjorden, jf tilleggsutgreiing til KVV Akrdal-Bergen. Dette må vurderast saman med Rogaland fylkeskommune.
- Forutan tiltak på det overordna vegnettet, bør mulegheitsstudiet etter fylkesrådmannen si meining òg omfatte om det er behov for utbetring eller eventuelle nye samband på det øvrige fylkesvegnettet. Dette kan vere både grunna potensial for nærings- eller bustadbygging eller andre grunnar til potensiell trafikkauke.

### **Formål**

Utarbeide eit mulegheitsstudium med framlegg til samband og tilknytningar på fylkesvegnettet til E39 mellom Os og fylkesgrensa til Rogaland. Denne skal ta føre seg tekniske og økonomiske aspekt ved nye samband, samt arealmessige konsekvensar og mulege arealbrukskonfliktar.

Det vil neppe vere mogleg å realisere alle desse sambanda, men eit mulegheitsstudium vil gi eit grunnlag for å prioritere mellom ulike prosjekt.

### **Innhald**

Forhold som skal vurderast er:

- Kartleggje på konseptnivå behov for utbygging og utbetring av eksisterande tverrsamband med påkoplingspunkt, og behov for mulege nye trasear for nye tverrsamband på fylkesvegnettet til ny E39 Os-fylkesgrensa mot Rogaland. Det bør særleg fokuserast på tiltak på det overordna fylkesvegnettet, men det vil og vere behov for å vurdere utbetring

eller utbygging av andre samband som ikkje er ein del av det overordna fylkesvegnettet i området, jf. ovanfor.

- Mulege tekniske løysingar for m.a. brusamband og tunellar må vurderast. Studiet må klårgjere i kva grad det er muleg med etappevis utbygging.
- Vurdere aktuell utbetningsstandard for strekningane.
- Kalkulere utbyggingskostnadene på konseptnivå for behov for utbetningar og nye samband for dei ulike strekningane som skal utgreiast.
- Estimere forventta trafikkgrunnlag for vegsambanda.
- Utrekning av nytte i form av innspart kjøretid for ulike alternativ.
- På overordna nivå kartleggje konsekvensar for nærmiljø /friluftsliv, naturmiljø, kulturmiljø, landskapsbilete og naturressursar for ulike tilknytningar på vegane.
- Kartleggje mulege utbyggingsområde for næring og bustader langsetter mulege trasear for fylkesvegnettet, og vurdere konfliktpotensiale i forhold til miljø og til anna arealbruk.
- Vurdere moglege konsekvensar for kollektivtilbodet, både for ferje, hurtigbåt og bussar i området, og korleis ein kan leggje til rette for betre og meir effektiv kollektivtilbod i området gjennom terminalløysingar mv i tilknytning til E39.
- Potensialet for reduksjonar av klimagassutslepp og konsekvensar for samfunnsberedskap ved dei einskilde tverrsambanda skal og vurderast.

### **Standardar/metodar**

Konsulenten skal benytte følgjande standardar og/eller metodar ved utføringa av Oppdraget:

- Det bør gjennomførast ei geografisk analyse på eit konseptnivå av ulike trasear med mulege utbyggingsareal for næring- og bustader. Konfliktpotensialet skal vurderast ut i frå tilgjengelege geografisk analyse om nærmiljø /friluftsliv, naturmiljø, kulturmiljø, landskapsbilete og naturressursar. Det skal takast utgangspunkt i kommuneplanar i dei aktuelle kommunane, samt i den fylkesdekkjande kartlegginga og verdisettinga av landskapstypar i Hordaland, og Råd om landskap i kommunal planlegging
- Bruke Askeladden/Kulturminnesøk til lokalisering av kulturminner. Det må òg vere dialog med antikvariske styresmakter med omsyn til område med stort potensiale for funn av kulturminner.
- Bruke Statens Vegvesen sitt Nasjonale Vegdatabank til å få oversyn over teknisk standard for dei aktuelle strekningane.
- I vurdering av samband, skal det takast utgangspunkt i Statens Vegvesen sine Vegnormalar
- Det må under veps i arbeidet vere kontakt med dei aktuelle kommunane, Statens Vegvesen, Skyss og andre aktuelle fagmiljø.
- Vurdere å bruke regional transportmodell til utrekning av forventta trafikkutvikling og potensielle reisetider på dei ulike sambanda med tilknytning til E39. Om modellen nyttast, kan definisjon av parameterar i modellen skje i samråd med prosjektgruppe, og Statens Vegvesen kan eventuelt gjennomføre sjølve modellutrekninga.

Om det er ønskeleg å bruke anna eller supplerande metodikk i arbeidet, må dette spesifiserast i tilbodet. Det må og spesifiserast kva for underlag dette krev frå kunden, og aktuelle samarbeidspartar for å løyse oppgåva.

Prosjektgruppa kan og brukast til å gi innspel på moglege trasear, utbyggingsområde og konfliktpotensiale.

### **Organisering**

Samferdselsdirektøren er prosjektansvarleg. Arbeidet vert fylgt opp av eit sekretariat som består av fylkeskommunen og ein representant for Statens Vegvesen. Det vert lagt opp til møte kvar 14. dag mellom sekretariat og konsulent.

Det vert sett ned ei referansegruppe til å følgje opp arbeidet der Statens Vegvesen og dei aktuelle kommunane vert inviterte til å delta (kommunane Os, Fusa, Tysnes, Austevoll, Stord, Fitjar, Kvinnherad, Sveio, Etne og Bømlo). Grappa skal følgje arbeidet til konsulent, og gi innspel til arbeidet med mulegheitsstudiet. Grappa skal òg vere eit bindeledd mellom konsulent, fylkesadministrasjon og dei respektive kommunane i arbeidet med å planleggje nye samband med tilknytning til E39.

Det vert arbeidd for å opprette eit kontaktutval for ny E39 der fylkespolitikarar, ordførarane i området og representantar for lokalt næringsliv deltek. Mandat er ikkje endeleg avklart, men det er grunn til å tru at kontaktutvalet for E39 skal vere eit organ for å avstemme interessene til kommunane, fylkeskommunen, lokalt næringsliv, samt å vere eit organ for å drive påverknadsarbeid mot samferdselsstyresmaktene, Stortinget og Regjeringa for prioritering av økonomiske rammer til ferjefri E39. Kontaktutvalet skal verte orientert om arbeidet med mulegheitsstudiet under vegs i prosessen.

### ***Framdriftsplan***

Arbeidet skal starte opp seinast 1. oktober 2014. Arbeidet skal fullførast innan 1. mars 2015. Det vert lagt opp til møte kvar 14 dag i sekretariatet, samt 3 møter i referansegruppa. Det må leggjast opp til å orientere Kontaktutvalet for E39 to gongar om framdrift/resultat av arbeidet.

Vi ber om at det i tilbodet vert spesifisert ein framdriftsplan for arbeidet med milepelar.

## **4. KRAV TIL UTFØRING AV OPPDRAGET**

Konsulentfirmaet vil få ansvar for levering av moglegheitsstudien.

Oppdragsgjevar legg til grunn at konsulenten si forståing av oppdraget sitt omfang er å rekne som del av konkurransen for å bli tildelt oppdraget.

Oppdragsgjevar legg til grunn at det er å rekne som del av konkurransen å foreslå grad av detaljering/det nivået som er naudsynt for å gi eit grunnlag for vidare arbeid med tverrsamband, jf. målsetjinga med anskaffinga, pkt. 2.

Hordaland fylkeskommune nyttar nynorsk målføre. Som hovudregel skal utgreiingar, rapportar og andre leveransar skrivast på nynorsk.

Alt underlagsmateriale vil vere fylkeskommunen si eigedom, og geodata skal kunne overførast på eigna format. Det må bli utforma metadata knytt til geodatasett.

Konsulenten skal levere moglegheitsstudien skriftleg.

Konsulenten skal vere tilgjengeleg til å delta på møte i Bergen og i Sunnhordland i løpet av avtaleperioden.

Konsulenten skal ha planfagleg og transportfagleg kompetanse, og skal tilby prosjektleiar på seniornivå.

Konsulenten skal vere tilgjengeleg ved personleg frammøte, videokonferansar, direktekopla (online), e-post eller telefon.

Konsulenten skal ha kapasitet til å kunne prioritere oppdraget.