



Statens vegvesen



KDP E39 Flatøy – Eikefettunnelen

Presentasjon

13. mai 2020

- Status planarbeid
- Gjennomgang av linjer
- Optimalisering av linjer
- Fravik



Status planarbeid

Oppstart og kunnskapsinnhenting

Grunnlagsmodell inkl grunnforhold 29.01

Skisse og optimaliseringsfase

Forprosjekt bru, 03.04

Fravikssøknad 29.01

Optimaliserte ekempeveiliner 29.06

Grunnlag for Anslag 29.06

Fagmodeller 29.06

Utredningsfase

Delrapporter KU og ROS 29.09

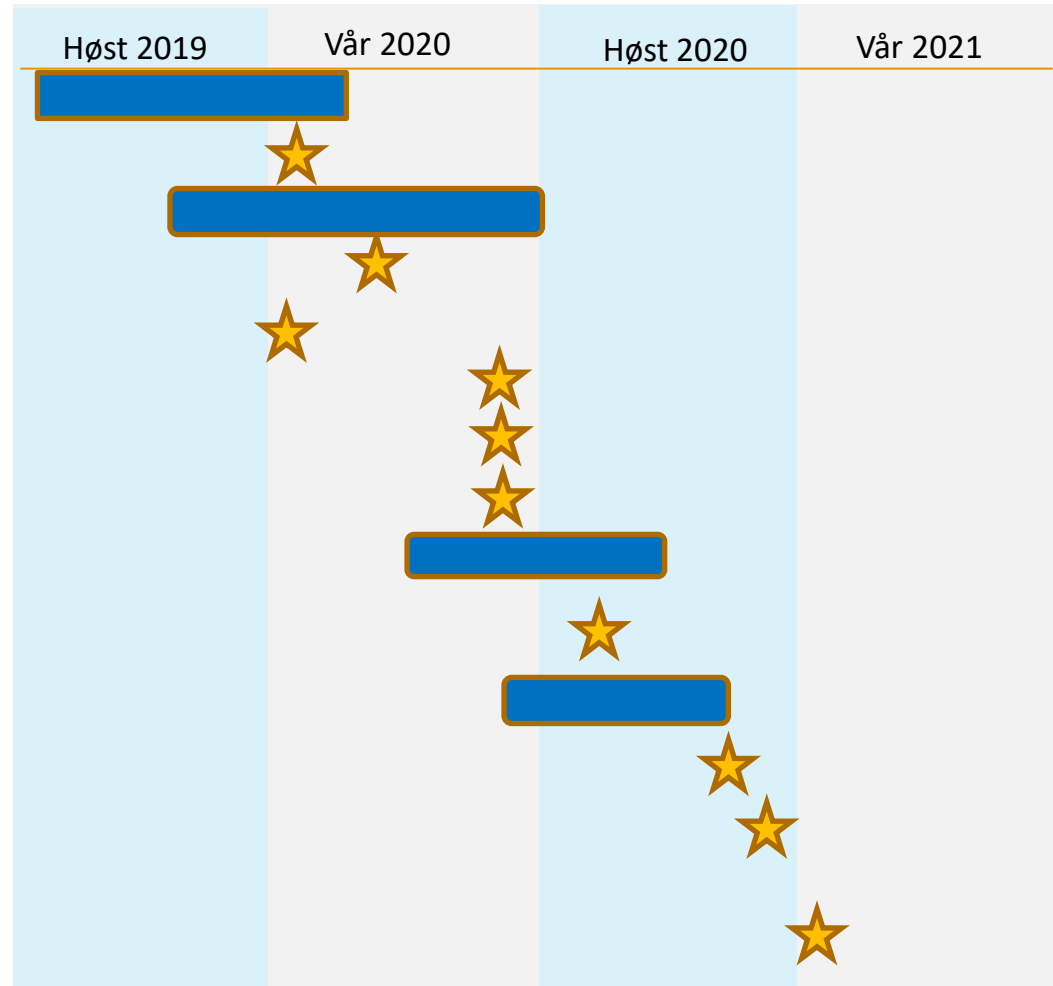
Produksjon av plandokumenter

Utkast til plandokumenter 29.10

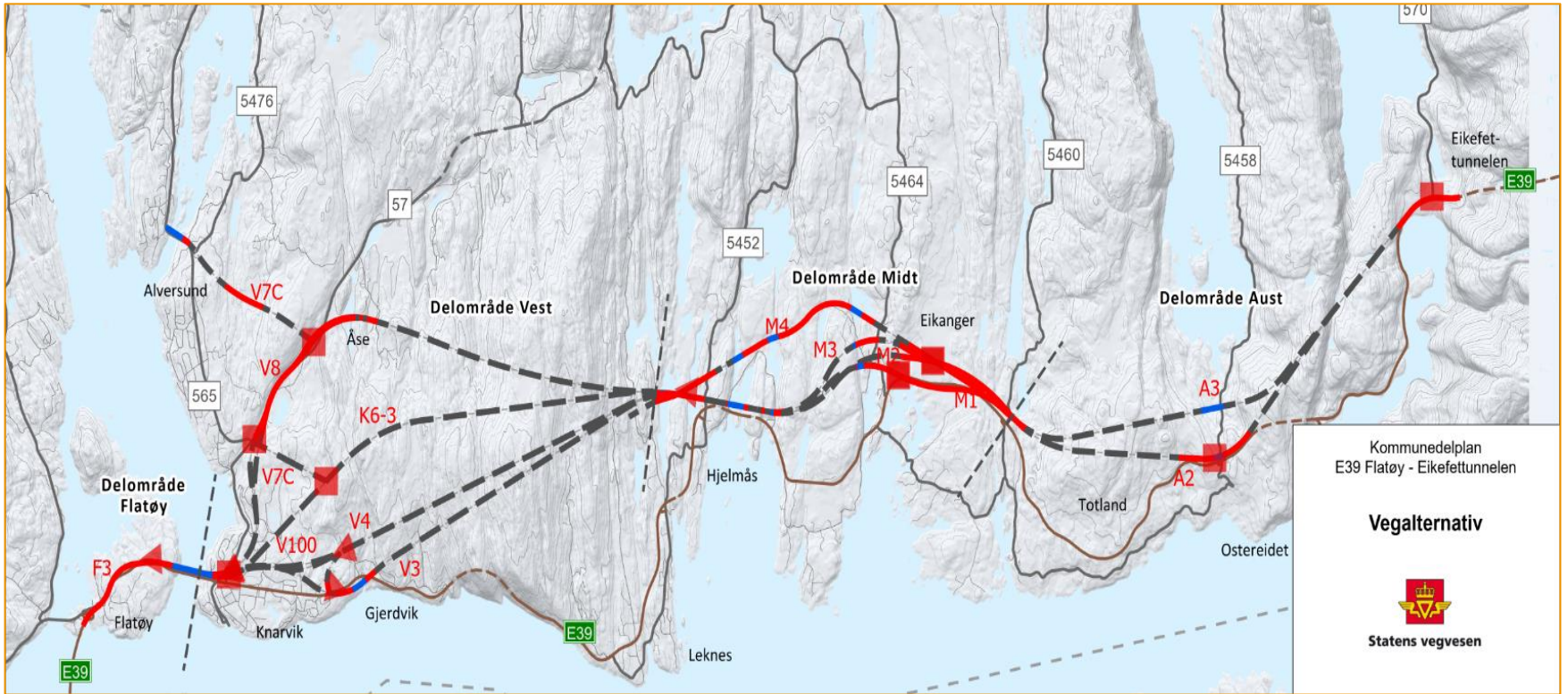
KU og plandokumenter 30.11

Leveranse

Planforslag fra SVV til kommunen 29.01

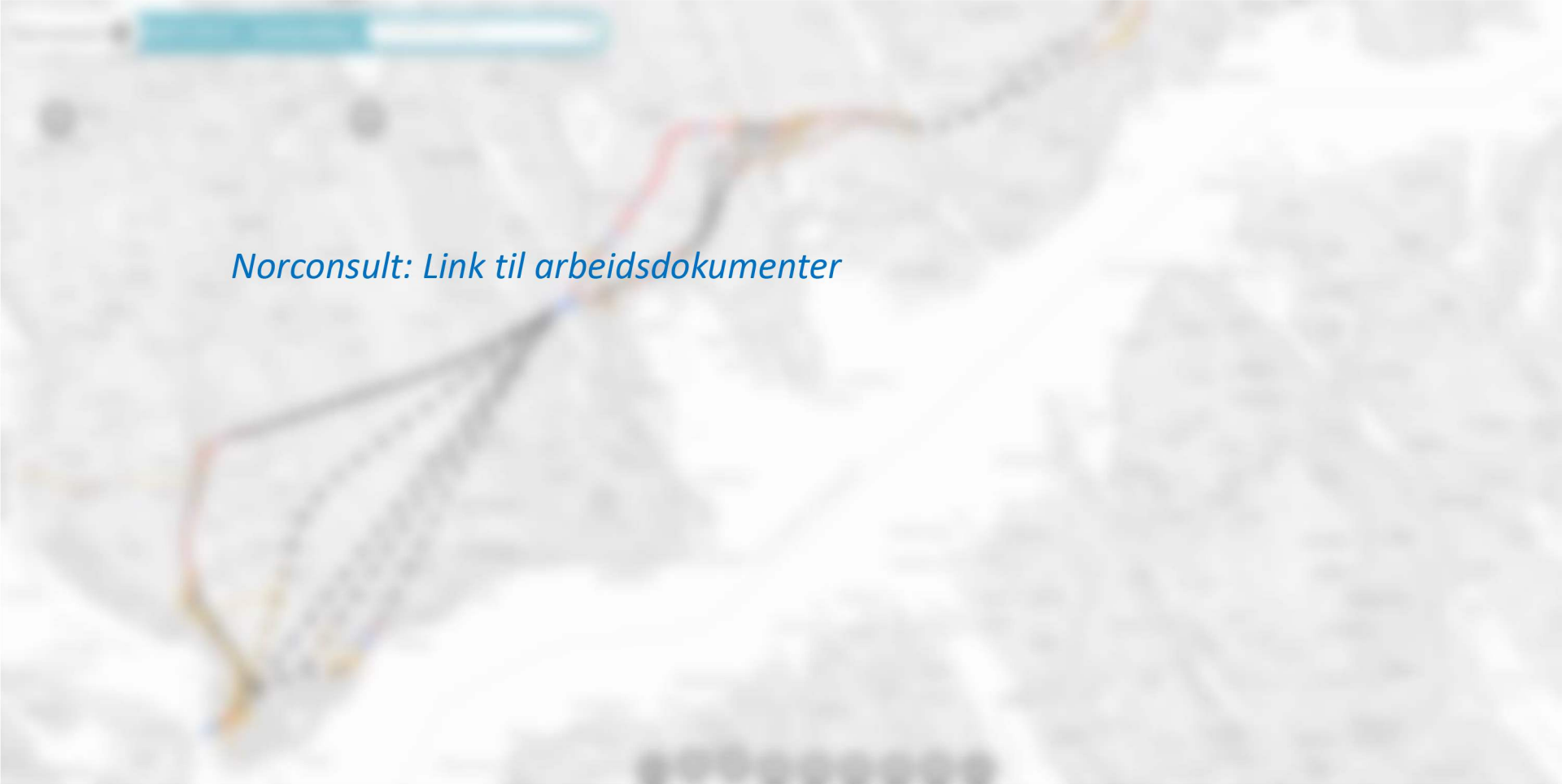


Status planarbeid



Gjennomgang av linjer

Norconsult: [Link til arbeidsdokumenter](#)



Optimalisering av linjer

K6-3

Dette alternativet er ikke anbefalt videreført i utkast til planprogram, men ved politisk behandling av planprogrammet i Lindås kommune ble det gjort vedtak om at alternativet skal utredes på lik linje med de andre alternativene. Alternativet har blitt detaljert og optimalisert gjennom de innledende fasene av KDP-arbeidet, og inngår som del av søknadsprosessen for fravik hos Vegdirektoratet på lik linje med øvrige alternativ.

Kryss Flatøy nord

I planprogrammet punkt 7.2 er det beskrevet at alternativ F3 med fullt kryss som i dag sør på Flatøy og et halvt vestvendt kryss nord på Flatøy skal utredes, men at en i kommunedelplanen må vurdere hvordan dette fungerer i forhold til kollektivtrafikken og utbygginga på Flatøy.

I svar på merknad fra Vest-Land eigedom til planprogrammet har Statens vegvesen presisert at det i utgangspunktet blir vurdert halvt kryss på Flatøy nord, men at løsning uten kryss på Flatøy nord kan bli vurdert i det videre planarbeidet. Med dette som bakgrunn er det, som del av planarbeidet for kommunedelplanen, laget et notat som vurderer en løsning uten kryss på Flatøy nord.

Optimalisering av linjer

V100 Fullt kryss i Knarvik

Planprogrammet punkt 7.2. fig 8 beskriver løsning med både halvt og helt kryss i Knarvik. Begge alternativene er tilrådd videreført. I oppgavebeskrivelsen fra Statens vegvesen er dette utdypet slik: *I følge planprogrammet skal det vurderes halvt kryss på Flatøy øst og fullt kryss i Knarvik (Alternativ F3)*. Samtidig skal behov for avkjøringsramper for buss og nødetater mot Knarvik vurderes og inngå i planleggingen.

For å belyse en løsning med fullt kryss i Knarvik er det utarbeidet et alternativ som har fått benevnelsen V100. Dette alternativet har fullt kryss i Knarvik og tunnel videre til Hjelmås.

Fullt kryss på Ostereidet

Planprogrammet punkt 7.4 beskriver at en for alternativ A2 skal gjøre undersøkelser av en løsning med fullt kryss i tillegg til løsning med halvt kryss på Ostereidet. Det er tegnet ut løsninger med fullt kryss og halvt kryss.

Planprogrammet beskriver også at en skal se på en løsning for A2 uten kryss på Ostereidet. Som vegsystem er den løsningen å sidestille med A3, og den blir derfor ikke vurdert videre.

Optimalisering av linjer

M1-M4, utviklet flere varianter

Planprogrammet punkt 7.5 beskriver at det bare er anbefalt en korridor på strekningen Hjelmås-Eikanger, blant annet fordi området er kupert og ikke gir klar indikasjon på hva som bør bygges som tunnel og hva som kan legges som dagsone. I tillegg står det i planprogrammet at området er utfordrende å krysse og krever nærmere undersøkelser videre i arbeidet med kommunedelplanen.

I svar på merknad fra Bygdelaget 5915 til planprogrammet skriver Statens vegvesen at en gjennom det videre utgreiingsarbeidet skal se på løsningene mer detaljert slik at konsekvensene kan vurderes. I svar på merknad fra Anders Eidsnes til planprogrammet skriver Statens vegvesen at løsninger med lenger tunnel, kulvert og kryssplassering vil bli vurdert i det videre planarbeidet.

For å vurdere strekningen nærmere er Hjelmås-Eikanger definert som en egen strekning, og den er benevnt M «midt». Det er tegnet ut fire linjer på strekningen. Variantene kalles M1, M2, M3 og M4. Det skal gjennomføres en tidlig siling av de fire linjene og intensjonen er å gå videre med to av disse i kommunedelplanen.

Optimalisering av linjer

V7C og V8 Linjeføring i Isdal

I merknad fra Hordaland fylkeskommune til planprogrammet har kulturminnemyndighetene rådd ifra å ha med V7C og V8 videre i planarbeidet, men i en tilleggsuttalelse skriver Fylkeskommunen at de likevel tilrår at alternativene blir tatt med videre i prosessen. Statens vegvesen skriver i sitt tilsvar at det i videre arbeid blir fokus på optimalisering av veglinjer innenfor korridorene og at en i det arbeidet vil se på om en reduksjon av konfliktgraden for kulturminner er mulig for V7C og V8.

På bakgrunn av dette er det i kommunedelplanen lagt til grunn en endring av V7C der en bruker linjeføring som V8, men kryss på Øvre Isdal som V7C. Løsningen endrer ikke V7C-konseptet, trafikalt er det samme løsning. Løsningen gir noe mindre konflikt med landbruk og kulturminner på Isdal.

Det blir også vurdert varianter der en legger V7C og V8 i tunnel inn under Erstadfjellet, løsningene krever fravik og er krevende i forhold til kryssløsninger.

Optimalisering av linjer

Husdalsvatnet

I merknad til planprogrammet har Fylkesmannen i Vestland skrevet at det kan være nyttig å utrede nærmere rundt et alternativ med veg i dagen langs Husdalsvatnet. Statens vegvesen har svart på merknaden at variant med kortere tunnel og lengre dagsone langs Husdalsvatnet kan vurderes.

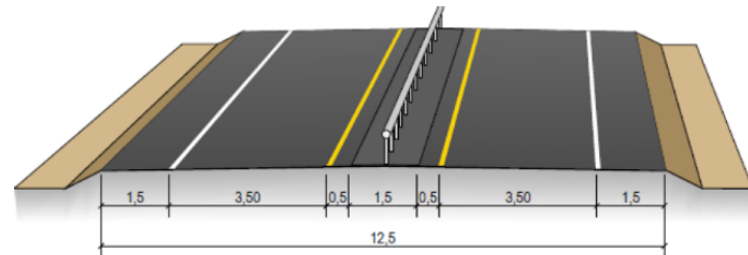
På denne bakgrunn er det i planarbeidet vurdert løsninger med mer veg i dagen langs Husdalsvatnet. Sidebratt terreng og krav til kurvatur for ny E39 gir imidlertid store konsekvenser i forhold til landskapsinngrep og kostnader for slike alternativ. Det er derfor ikke gått videre med disse alternativene.

Der vegen skal ha fire felt, anbefaler vi et normalprofil med bredde 18,5 m. Når man legger dimensjoneringsklasse H5 til grunn, må man søke fravik om å

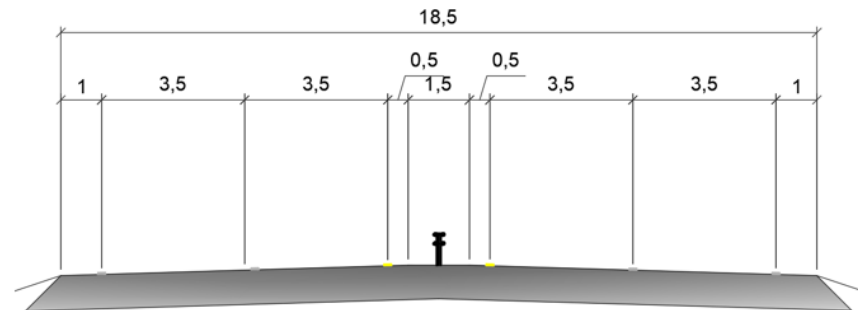
- benytte H5/90 km/t for ÅDT > 12000
- benytte 4 felt (3,5 m bredde) for H5, og redusert skulderbredde til 1 m

Eventuelt kan man øke skulderbredden til 1,5 m og dermed se bort fra redusert skulderbredde i siste kulepunkt over.

Der man legger til grunn tofelts veg/én tunneltube/80 km/t (nordre halvdel av strekningen) legges normalprofil for H5 til grunn.



Der man legger til grunn toløps tunnel, anbefaler vi tunnelprofil 2 x T10,5 som gir like kjørefeltbredder i tunnel og i dagen. Dette gir også mulighet for en trinnvis utbygging av E39, hvor det i første omgang kan bygges ett løp (T10,5 og 80 km/t), før man i andre omgang (når fremtidig ÅDT overstiger 8000) kan etablere løp nummer to. |



Tilsvarende tunnel 2xT10,5

Rampe får samme kjørefeltbredde som hovedvegen

Normalprofil og linjeføring

Det blir søkt om å legge 90 km/t til grunn for hele planstrekningen og å dimensjonere vegens linjer og normalprofil innenfor kravene til dim.klasse H5.

Kryss i tunnel

Flere fravik ang. kryss i tunnel:

- Alternativ V4 med tunnel fra E39 til Gjerdvik med ramper nordover av og på E39 i tunnel.
- Alternativ K6-3 der E39 kobles til fv. 57 og fv. 565 med fullt kryss i tunnel.
- Alternativ V8 med vekslingsstrekning i tunnel for kryss i Knarvik og Isdal, og alternativ V100 og V7C som også har ramper/krysselement i tunnel (akselerasjons- og retardasjonsfelt).

Avstand mellom kryss

Avstand mellom kryss er kortere enn 1,5 km.