



Møtereferat

Dato: 8. april 2021	Type møte: Dialogmøte
Tid og stad: Teamsmøte	Møteleiar: Øyvind Oddekalv, varaordfører Alver kommune
Bakgrunn: Politisk leing i Alver kommune har bedt om møte med prosjekteigar for KDP E39 Flatøy-Eikefettunnelen	Til stades: Frå Alver kommune: Sara Sekkingstad, Øyvind Oddekalv, Malin Andvik, Ørjan Raknes Forthun, Hogne Haugsdal, Kristin Nåmdal, Arne Eikefet, Marte H. Eiksrud. Frå Statens vegvesen: Kjartan Hove, Tone Margrethe Oppedal, Gunn Cecilie Omre, Eivind Kvarekvål, Frode Moen Aarland.

Referat:

1. Den totale båndleggingssona frå Flatøy til Eikefettunnelen – samfunnsmessige (arealutvikling), økonomiske og juridiske konsekvensar.

Alver kommune: KDP E39 er eit overordna vegprosjekt, som har store konsekvenser for Alver. Tiltaket vil innebere ei båndlegging av store areal i sentrale deler av kommunen og vere i konflikt med vårt behov for å utvikle Alver som kommune. Vi ønskjer informasjon:

- om status for planarbeidet
- kva endringar som eventuelt er gjort for båndleggingssona
- kva føringar ein legg opp til for tiltak i sona.

Statens vegvesen: Vi er positive til at Alver kommune har tatt initiativ til møte. Statens vegvesen representerer ei særinteresse knytt til å sikre ein europaveg gjennom kommunen. Sjølv om realisering av vegen ligg noko fram i tid, er det behov for å sikre eit areal for tiltaket. Fartsgrense og andre premiss som ligg til grunn for planen, er moment som Statens vegvesen i liten grad ønskjer å justere på. Vi er derimot innstilt på at omfang av båndlegging av areal, ikkje trenger å vere konsekvent gjennom heile planområdet. Statens vegvesen er klar over dei utfordringane som båndlegginga gir kommunen og er positive til å ha ein dialog i arbeidet med å lande eit planforslag.

Alver kommune: Kommunen er bekymra for at tidshorisonen for prosjektet er uavklart og at båndlegging av areal i planen, er utfordrande for vidare utvikling av kommunen. Det er positivt at Statens vegvesen er innstilt på å finne konkrete løysningar og er klar for dialog. For at kommunen kan fatte eit vedtak i saka er det viktig at planprosessen vidare gjev tydelege avklaringar og ein føreseieleg situasjon for kommunen, næringsliv og andre berørte partar.



Statens vegvesen: KDPen er i prosess og i eit slikt arbeid vurderer ein eit stort område og vi er no i prosessen med å avklare kva alternativ vi ønskjer å tilrå. Planarbeidet har nokre overordna føringar som har konsekvens for planforslaget; døme på dette er tilknytning til Bergen, ved Nordhordlandsbrua, kryss på Flatøy og Hagelsundet bru. Fastsatt dimensjonering på 90 km/t gir og ein stiv veg.

Knarvik er under utvikling og har per i dag ein vedtatt plan for E39 som båndlegger areal og ein områdeplan som er avhengig av ein ny plan for E39. Det er viktig med tett og god dialog med kommunen for å sikre ein korridor vi alle kan leve med. Gjennom planarbeidet skal Statens vegvesen sikre ein korridor som gjer det mogleg å få bygd ein veg gjennom konfliktområdene; Flatøy, Knarvik og Eikanger. Element som kan vanskeliggjere og/eller fordyre planen, vil kunne vere negativt med tanke på å få prioritert prosjektet inn i Nasjonal Transportplan.

Alver kommune; Kommunen ynkjer å få presentert revidert forslag til fastsatt korridor og utstrekning av areal som Statens vegvesen meiner det er behov for å avsette i planforslaget. Alver ynskjer og å få ei konkretisering av bruk av båndleggingssone og/eller byggjegrænse før planen vert fomet behandla.

Statens vegvesen; Planutkastet er no til intern kvalitetssikring i Statens vegvesen. Statens vegvesen skal gjere nye vurderinga av omfang av båndleggingssona. Utgangspunktet for den nye gjennomgangen er at ein i områder med mindre konflikt (mindre press på utbygging), kan tillate seg ei større sone. For områder med større konflikt (områder med press på utvikling, t.d. Knarvik), må det jobbes med å redusere sona. Gjennom det arbeidet er det håp om at Statens vegvesen og kommunen kan kome nærmare kvarandre. Ref båndleggingssona skal ein m.a. avklare om ein skal ta i bruk båndleggingssone og/eller byggjegrænse. Dette kan variere gjennom korridoren.

2. Kryssløysing på Flatøy og konsekvensar for Framo Flatøy og anna infrastruktur i området.

Alver kommune: Statens vegvesen har fremja motsegn til reguleringsplan for Framo Flatøy. Framo Flatøy er ei viktig bedrift for kommunen. Kommunen har sterk interesse av å få avklart dette motsegnet, og sikre at Framo Flatøy får vedtatt sin reguleringsplan. Kommunen ønskjer difor ytterlegare dialog med Statens vegvesen for å få avklart kva som er mogleg å få til. Båndleggingssone på 100 m er utfordrende med omsyn til dei behov bedriften har. Kommunen meiner det må vere mogleg å få vedtatt ein reguleringsplan for Framo Flatøy, sjølv om bedriften ligg i nærleiken av E39.

Statens vegvesen: Avgrensinga av båndleggingssona, som ligg til grunn for motsegnet, er begrunna i dei behov tiltaket har i korridoren. I tillegg til ny E39 skal ein ha areal til parallell fylkesveg, frå Knarvik til Flatøy, samt gjennomgåande gang- og sykkelveg. Det vil gje eit samla sett større tiltak enn dagens situasjon. Statens vegvesen vurderer no området på nytt, for å få avklart om det er mogleg å snevre inn sonen, og om det kan gje ein moglegheit for Framo Flatøy. Statens vegvesen er



usikker på om det er mogleg å unngå konflikt med bebyggelse som ligg inn i reguleringsplanen til Framo Flatøy, men vi har fokus på å ikkje ta meir areal enn det er behov for (behovet er truleg nærare 100 m, enn 50 m). Vi må derimot sikre oss at vi har tilstrekkeleg med areal, og at ein ikkje kjem i ein situasjon kor ein må flytte vegen meir mot motsatt side ein Framo, noko som kan gi store konsekvensar på andre siden av E39.

Statens vegvesen skal utarbeide eit framlegg til ny utstrekning av båndleggingssona/ny byggegrense ved Framo Flatøy, og vil legge til rette for dialog med kommunen i saka.

Alver kommune: Det er no pågåande planarbeid for E39 på begge sider av Nordhordlandsbrua, og på sikt må det gjerast noko med flytebrua. Ny bru er forventa å kome på austsida av den eksisterande brua. Det vil vel måtte bety at traseen for E39 over Flatøy, må skyvast austover?. Forventer at dette er eit tema som kan takast opp i andre møter i den vidare prosessen. Er og viktig å sikre omsynet til trafikkavviklinga over Flatøy ved utbygging av ny E39.

3. Kryssløysing i Knarvik og konsekvensar for anna infrastruktur og areal i regionsenteret

Alver kommune: Kommunen er opptatt av kva slags konsekvens båndlegginga vil ha over og under bakken. Når Statens vegvesen har utarbeida nytt forslag til kva korridor tilrådd trasè skal sikre, vil det vere enklare å sjå kva konsekvenser ein kan vente seg.

I det vidare arbeidet er det viktig og å sjå på konsekvens for konkrete areal som er under utvikling, til dømes utbyggingen av BS7 (inkl Lyngvegen, i Knarvikplanen), del av Hauglandtomten, BNR-tomten ved Hagelia og tomten der Rema 1000 ligger i dag (BS9). Er fleire områder som er i prosess, og kor det allereie er lagt ned mykje ressurser i planlegging.

Statens vegvesen: Målet med KDP arbeidet er å gje føreseielege rammer for berørte partar, og å få fastsatt ein framtidig trasè for eit tiltak vi veit det vil vere behov for fram i tid. Vi ønskjer å hindre store investeringer som seinare må rivast. I det vidare arbeidet er det sentralt å finne balanse mellom areal ein har behov for å sikre og behovet for å redusere dei negative konsekvensene. Viktig og å hindre endringar seinare som kan gje negativ konsekvens for nye områder.

Det er standardføringer for tunneller at ein ikkje skal ha tiltak ned i korridoren og ein vil utarbeide soner med ulik grad av båndlegging. I tunnellsonen vil ein ha føresegn knytt til sikring av overdekning, sikringssone m.m. Det vil truleg vere føresegn som skal sikre at ein ikkje får tiltak, til dømes energibrønner, som har konsekvens for realisering av tunnellene. Føremålet er å gjere kommunen og andre klar over at her er ein korridor for framtidig tiltak, og at ein sikrar ein grundig prosess med å avklare kva tiltak som kan realiseres i korridoren. Statens vegvesen ønskjer gjerne innspel om kva kommunen er opptatt av i denne saka. Vil vere viktig med vidare dialog om tema.



Når båndleggingssonen/byggjegrensa er konkretisert, må planavdelinga i kommunen vurdere korleis det politiske nivå skal kopløst inn. Rundt kryss og påhogg, vil byggegrensen være litt stor. Detaljering vidare må avklare kor stor den må være.

4. Talet på trasear frå Knarvik til Hjelmås – konsekvensar knytt til bandlegging av areal.

Alver kommune: Statens vegvesen har tidlegare i prosessen sagt at ein ønskjer å ha med tre alternativ mellom Knarvik og Hjelmås (V3, V4 og V100) for å ha ein fleksibilitet inn i reguleringsplanarbeidet. Kommunen er kritisk til dette, og ønskjer at ein i planforslaget til KDP tilrår eitt alternativ. Dette vil redusere areal som vert omfatta av planforslaget, og gje betre rom for utvikling.

Statens vegvesen: Pågåande arbeid med kvalitetssikring og vurdering av alternativa i Statens vegvesen no for å kunne ha grunnlag til å tilrå berre eit av alternativa mellom Knarvik og Hjelmås. Alternativ V3 er det som per no vert vurdert som mest aktuelt for Statens vegvesen å tilrå.

Alver kommune: Næringsområde i Gjervik er viktig for realisering av områdeplanen. Kommunen ber om dialog med Statens vegvesen når eit nytt forslag til avgrensing av planforslaget er klart. Når eit nytt forslag foreligger, vil kommunen kunne vere enno meir tydeleg på kva som er viktig for oss. Ved val av løysing er det viktig at den bygger opp under sentrumsutviklinga i Knarvik. Kommunen ønskjer og informasjon om kva handlingsrom ein har politisk ved val av alternativ.

Statens vegvesen: All dokumentasjon knytt til alle alternativ vil vere ein del av planforslaget. Plankart og føresegn vil vere knytt til det alternativ som Statens vegvesen tilrår.

5. Kryssløysing næringsområde på Eikanger – samfunnsmessige, juridiske og økonomiske konsekvensar med den løysinga som er lagt inn i kart og føresegner.

Alver kommune: Kommunen er bekymra for at løysinga som per no er foreslått for Eikanger næringsområde vil kunne gje unødvendig konflikt og vanskeliggjere eit politisk vedtak. Løysinga kan innebære ein risiko for dei som ønskjer å bygge ut i området. Viser til tidlegare dialog i saka, og kommunen meiner framleis at ein bør justere eksempelveglinje og kryssplassering før høyring, og ikkje vente til etter høyring, slik Statens vegvesen har signalisert at dei har ønskje om.

Statens vegvesen: Statens vegvesen er samd i at løysinga per no ikkje er ønskeleg. Statens vegvesen skal difor legge ved ei skisse med ny linje for Eikanger næringsområde før planen vert oversendt kommunen.

6. Ostereidet; konsekvens for områdeplan for Ostereidet

Alver kommune: Områdeplan for Ostereidet har vore i prosess i fleire år, og det har vore tett dialog med Statens vegvesen om utforming av planen. Planen er viktig for å sikre vidare utvikling av Ostereidet. Kommunen vil presisere at det er viktig at ein i KDP E39 ikkje legg opp til ei båndlegging som vil hindre realisering av områdeplan.



Ostereidet er, på lik linje med andre konkrete områder som har vore tema på møte, eit viktig utviklingsområde for kommunen. I planforslaget som forelegg p.t. ser det ut til at båndleggingssona råker eksisterande senterområde. Kommunen ønskjer ein dialog med Statens vegvesen før slutthandsaming av områdeplan for Ostereidet, for å sikre gjennomføring.

Statens vegvesen: Statens vegvesen skal gjere ei ny vurdering av båndleggingssona på Ostereidet i KDP E39. Kan og vere aktuelt å drøfte bruk av byggjegrænse, som erstatning for ei generell båndlegging. Statens vegvesen er positiv til å ha ein dialog før ferdigstilling av områdeplanen.

7. Framdrift og vidare dialog

Alver kommune: I møte er det kome opp ein del punkt ein skal sjå nærare på. Kan Statens vegvesen sei noko om vidare prosess og tidspunkt for oversending av planforslaget til kommunen?

Statens vegvesen: I revidert framdriftsplan på nettsida til Statens vegvesen er det lagt inn at planforslaget vert oversendt til kommunen i juni 2021. Jamfør dei moment som er tatt opp i møte, er det derimot fare for at det kan ta lengre tid. Statens vegvesen meiner det er verdt å bruke tid no, før vi sender over planforslaget. KDP E39 Flatøy-Eikefettunnelen ligg ikkje inne i Nasjonal transportplan no, og ein har difor ikkje eit tidspress på seg for å få eit vedtak i saka. Statens vegvesen er positiv til å legge til rette for ein dialog, både administrativ og politisk, i arbeidet fram mot formell oversending av planforslaget til Alver kommune.

Alver kommune: Ønskje om at det vert lagt opp til orienteringsmøte med utval for areal, plan og miljø før planforslaget vert formelt sendt over til kommunen. På den måten kan ein få avklart mest mogleg før den formelle sakshandsaminga. Stikkord for orienteringa; presentasjon av tilrådd alternativ, aktuell sone for båndlegging eller byggjegrænse, handtering av sentrale konfliktområder m.m.

Alver kommune: I planrapporten som føreligg p.t. er det lagt inn omtale av kva alternativ som vil gi innsigelse, og kva alternativ som er akseptert og kva alternativ som er tilrådd. Spørsmål til Statens vegvesen om kva som er prosessen viss kommunen vedtar eit anna alternativ enn det Statens vegvesen vil tilrå, t.d. om kommunen velger eit alternativ som er akseptert.

Statens vegvesen: I planforslaget vil Statens vegvesen tilrå eit alternativ. Viss kommunen vedtar eit anna alternativ enn det som Statens vegvesen tilrår, må vi vurdere om det alternative avviker i så stor grad at det er grunnlag for å fremje innsigelse. Kostnadsrammer som vil være førende for val av alternativ.

Statens vegvesen er positiv til å ha vidare dialog med kommunen, jamfør moment som er drøfta i møte. Gjennom denne dialogen er det ambisjon om at ein skal kunne lande på eit planforslag som er enno betre avstemt mellom Statens vegvesen, og Alver kommune sine behov og ønskjer.