

Arkiv: <arkivID><jplD> FA-Q13
JournalpostID:
Sakshandsamar:
Dato: 20.09.2022

Saksframlegg

Saksnr.	Utval	Møtedato
130/22	Utval for areal, plan og miljø	05.10.2022
	Alver kommunestyre	

Sambandet vest – handsaming av planprogram for kommunedelplan

Kommunedirektøren sitt framlegg til vedtak:

Planprogrammet for kommunedelplan Sambandet Vest blir ikkje godkjend, det vidare arbeidet med kommunedelplanen blir avslutta.

Utval for areal, plan og miljø 05.10.2022:

Handsaming:

Framlegg frå Leif Taule-Sp:

Planprogrammet for kommunedelplan Sambandet Vest blir ikkje godkjend. Det vidare arbeidet med kommunedelplanen blir stilt i bero og tatt opp til nærare vurdering i neste valperiode i samband med sak om Alver kommune sin planstrategi.

Framlegg fekk 4 røyster og fall (Anne Grete Eide-Ap, Leif Taule-Sp, Kenneth Murberg-H, Heine Fyllingsnes-H)

Kommunedirektøren sitt framlegg vart vedteke med leiar si dobbelrøyst (Malin Andvik-Krf, Ståle Hopland-Uavh, Sveinung Toft-V, Rikke Slaatten Nordal-Krf)

APM- 130/22 Vedtak:

Innstilling i APM - 05.10.2022:

Planprogrammet for kommunedelplan Sambandet Vest blir ikkje godkjend, det vidare arbeidet med kommunedelplanen blir avslutta.

Politisk handsaming

Saka skal til innstilling i utval for areal, plan og miljø

Saka skal avgjerast i kommunestyret

Bakgrunn

Kommunedelplan for Sambandet Vest er eit interkommunalt fylkesvegprosjekt der kommunane Askøy og Alver er planmynde etter plan- og bygningslova (pbl). Planarbeidet er forankra i kommunestyret i kommunane, samt vedteke i Fellesnemnda for Alver kommune. Finansieringa til planarbeidet er gitt av Fellesnemnda gjennom midlar frå Kommunal og Moderniseringsdepartementet (KMD). Føremålet med kommunedelplanen er å velje ein trasé for nytt vegsamband frå Askøy, via Meland til Radøy. Hovudmålet i prosjektet er definert slik: Sambandet Vest skal binde saman Askøy og Nordhordland for å leggje il rette for Næringsutvikling og busetnad, samt styrkje transportberedskap på det regionale

hovudvegnettet.

Som grunnlag for planarbeidet med kommunedelplan er det utarbeidd eit forslag til planprogram jf. pbl. og forskrift for konsekvensutgreiingar. Vegsambandet er av eit slikt omfang at det vil få vesentlege verknadar for miljø og samfunn, og tiltaket skal utgreiast i samsvar med forskrift om konsekvensutgreiing.

Forslag til planprogram vart vedteke å legge ut til offentleg ettersyn i samsvar med plan og bygningslova § 11-3 og forskrift om konsekvensutgreiing § 6. sommaren 2019 og 2020. Årsaka til at det har vore to høyringar er at det skjedde det ein formell feil/uklarheit ved den første høyringa sommaren 2019 i høve til ei felles utsending for alle deltakar kommunane.

Etter høyringa var saka om høyring av planprogram til behandling i areal, plan og miljø i møte 11.11.20. Sak 163/20) med samrøystes vedtak.

«APM utset saka og ber Ordførar i Alver gå i dialog med Ordførar i Askøy Kommune. Når saka kjem opp at bør den også innehalde faglege vurderingar frå rådmannen knytt til alle merknadane som kom inn til høyringa av planprogrammet.»

Saksopplysningar:

Prosess etter vedtak i areal, plan og miljø 11.11.20 (sak 163/20)

Etter vedtaket er det gjennomført møte med Askøy og Alver kommune tysdag 08.12.20. Her drøfta politisk og administrativ leiding den vidare behandling av planprogrammet for kommunedelplan for Sambandet vest.

Den administrative tilrådinga i begge kommunane var å tilrå i politisk sak å ikkje gå vidare med arbeidet med kommunedel plan for Sambandet Vest. Samstundes vart det peika at det er gjennomført eit grundig forarbeid med silingsrapporter og planprogram, men utfordringa er finansiering og forankring i Nasjonal transportplan og vegeigar Vestland fylkeskommune.

Konklusjonen i møte var at planprogram for KDP Sambandet vest skal til avgjerd i begge kommunar. I den samanheng ønskjer Askøy og Alver å ha eit møte med politisk leiding i Fylkeskommunen for å drøfte vidare prosess for planarbeidet.

Vestland fylke, Askøy og Alver kommunar hadde dialogmøte den 25.01.21.

Ordførar frå Alver informerte om kvifor kommunane ynskte eit møte med Vestland fylkeskommune. Kommunane har gjort eit grundig forarbeid til planarbeidet, og slik situasjonen er vil det vere krevjande å handtere dette store prosjektet vidare på eigenhand. Vestland fylke skriv i sin uttale til planprogrammet at dette blir eit Fylkesvegprosjekt og Vestland fylkeskommune vil vere vegeigar. Vestland fylke må såleis vere ein medspelar i det eventuelle vidare arbeidet.

Fylkesordføraren understreka at det hadde vore ein lang prosess med å planlegge for Sambandet vest, og at det er gjort mykje godt grunnlagsarbeid. Han peika på at det er ei utfordring at det ikkje er finansiering til det vidare arbeidet.

Kommunane vart oppmoda om å kome med innspel til finansiering og forankring til prosjektet i handlingsprogrammet til regional transportplan som skal rullerast til våren 2022. Regional Transportplan (RTP) er den øvste, langsiktige planen for samferdsle- og transportsektoren i Vestland. Handlingsprogrammet til planen skal rullerast årleg. Alver kommune kom med innspel til RTP i møte 31.03.22. (Vedlagt saka.) Vidare planlegging av Sambandet vest vart ikkje teke med i vedteke handlingsprogram for regional transportplan.

Etter oppfølginga av vedtaket til areal plan og miljø ynskjer kommunedirektøren å legge fram saka om handsaming av planprogrammet i ny sak.

I vedtaket frå sak 163/20 var det også presisert at saka må innehalde faglege vurderingar når den kjem opp igjen. Bakgrunn for dette punktet var at delar av denne vurderinga mangla i saksframlegget då saka blei lagt fram første gong. Som ei oppfølging av heile vedtaket i sak 163/20, har kommunedirektøren vald å legge fram handsaming av planprogrammet i ny politisk sak (denne saka). Vidare i dette dokumentet vil planprogram med merknader bli vurdert, og kommunedirektøren vil kome med ei tilråding til slutt.

Prosjektet Sambandet vest

Prosjektet Sambandet Vest vart opphavleg etablert for å knytte saman regionane Sotra/Øygarden, Askøy og Nordhordland i eit felles bu- og arbeidsmarknad for å styrke grunnlaget for næringsutvikling og busetnad i desse regionane. Med dette ville ein styrke transportberedskapen i Bergensområdet og avlaste Bergen sine sentrale delar for gjennomkøyring. Sidan 2012 er det lagt ned arbeid i prosjektet. Det er utarbeidd eit forprosjekt med tilleggsgutgreiing der det mellom anna er sett på brualternativ, transportmodellar og finansieringsløyningar. Det er og lagd fleire illustrasjonar, samt gjort seismiske undersøkingar ved Herdla og Bognestraumen. I 2016 ble det utarbeidd ein konseptanalyse der det vart gjort kartleggingar og vurdert ulike konsept for sambandet som også innebar kryssing sør på Askøy/Meland. I løpet av vår 2019 vart det utarbeidd ein silingsrapport av ulike traséalternativ (vedlegg til dette planprogrammet) som er grunnlag for alternativa som er omtalt i planprogrammet og som skal utgreiast i planarbeidet.

Planprogram for arbeidet med kommunedelplan for sambandet vest

Kommunestyre i Askøy, Meland, Radøy og Lindås har vedteke at arbeidet med KDP for Sambandet vest skal settast i gong. Det er Alver kommune som koordinerer arbeidet med planen. Planprogrammet, som er obligatorisk ved oppstart av alle kommunedelplanar, skal klargjere føremålet med planarbeidet og avklare mål for prosjektet samt andre rammer og premiss for arbeidet. Planprogrammet skal gje ei oversikt over kva alternativ som skal utgreiast, tema og problemstillingar som er knytt til planarbeidet, og kva utgreiingar som må til for å synleggjere vesentlege verknadar av tiltaket. Planprogrammet skal også presentere eit opplegg for informasjon og medverknad frå råka parter, innbyggjarar og interessentar.

Mål: I planprogrammet er det vist til overordna mål om regional og nasjonal transportpolitikk.

Hovudmålet i prosjektet er definert slik:

Sambandet Vest skal binde saman Askøy og Nordhordland for å leggje til rette for næringsutvikling og busetnad, samt styrkje transportberedskap på det regionale hovudvegnettet.

Med grunnlag i hovudmåla er det formulert effektmål som konkretiserer måla. Måla er brukt som del av silingskriteria ved val av alternativ, og for å vurdere måloppnåing som del av konsekvensutgreiinga i KDP.

Tiltaket: I planprogrammet står det at KDP skal avklare utforming av vegtiltaket, der vegstandard avhenger av kva alternativ som vert valt. I utgangspunktet skal det etablerast kryss og tilkomst til dei viktigaste fylkesvegane i området (fv. 223 og 562 Askøy, 564 Holsnøy og 409/565 Radøy). Det skal etablerast gang- og sykkeltilbod langs traséen, samt setjast av areal til kollektivtilbod der dette er tenleg. Dersom det vert trong for fråvik frå gjeldande vegnormalar skal dette godkjennast av vegdirektoratet før planen vert lagt ut til høyring og offentleg ettersyn. Kostnadsutrekning skal gjennomførast etter SVV sin anslagsmetode, der nøyaktigheit er +/- 25%. Planarbeidet må skissere løysing for massehandtering, men konkrete areal for deponi skal først avklarast i reguleringsplanfasen.

Alternativ for val av vegtrase: Planprogrammet viser til vedlegg 1: Silingsrapport. I denne rapporten er det forklart prosessen og argumentasjon for korleis ein har kome fram til dei tilrådde alternativa for utgreiing i KDP. I silingsprosessen vart det forkasta fleire forslag til traséar, men det står att 4 gjennomgåande alternativ med variantar som skal vurderast i KDP med KU. Dette er alternativa: Aa3, Aa4, Ca1, Ca2 og Cc. Sjå i silingsrapporten som ligg ved saka for nærare vurderingar og kart knytt til traséval.

Sjå kap. 6.3 i planprogrammet for alternativa som skal vurderast nærmare. Silingsrapporten legg fram argumentasjon for kvifor bru c sør i Radfjorden er forkasta som løysing. Likevel kan Sambandet vest ha vesentlege indirekte verknadar for trafikksystemet i kommunen. Dette vil belysast på rett nivå i

kommunedelplanen og i det vidare planarbeidet i form av alternativ Cc i tråd med Vegvesenet sitt høyringsinnspel.

Program for utreiingar: Planprogrammet skisserer opplegg for utgreiing, der Statens vegvesen si handbok V712 skal leggst til grunn for konsekvensutgreiinga. Denne samfunnsøkonomiske metoden går ut på å vurdere prissette konsekvensar (verknadar som kan målast i kroner) og ikkje-prissette konsekvensar (verknadar som ikkje kan bereknast i kroner, som til dømes verdiar innan friluftsliv, naturmangfald og kulturarv) som tiltaket vil føre til. Verknadane skal vurderast opp mot eit referansealternativ, eit såkalla 0-alternativ (som betyr dagens situasjon inkl. planar som allereie er vedtekne og realiserbar for området). I tillegg skal det vurderast lokale og regionale verknadar, samt ROS-analyse. Til slutt skal alternativa vurderast opp mot måla i prosjektet (måloppnåing). Til saman skal desse vurderingane vere eit grunnlag for val av alternativ for vidare planlegging.

Konsekvensutgreiinga av planen

konsekvensutgreiinga vil verknadar på folkehelsa utgreiast som del av tema «friluftsliv og bygdemiljø (rekreasjon)». Temaet omfattar område med verdi for allmenta si høve til å drive friluftsliv som ein aktivitet som fremjar helse, og som skapar trivsel i både skog, mark og nærmiljø. Blant anna kan positiv effekt nåast ved å gjere det meir attraktivt å gå/sykle i kvardagen, samtidig som eksisterande bumiljø tett opp til det planlagde vegsambandet kan råkast negativt ved endring i støy/luftforureining.

Tema Miljø :Nytt samband med nye bruer vil ha direkte negativ effekt på fleire av dei ikkje-prissette tema landskapsbilete, naturmangfald, naturressurs og kulturarv ved arealbeslag. Silingsrapporten har vurdert konfliktpotensiale på eit overordna nivå. Ein meir detaljert utgreiing av konsekvensar (KU) kan synleggjere tiltaket sin påverknad på miljøet i større grad. Det er mogleg at vidare arbeid med KU vil avdekke vesentlege negative konsekvensar enkelte stader som ikkje er avdekka på overordna nivå.

Team Økonomi: Ut frå eit økonomisk perspektiv og som del av konsekvensutgreiinga vil dei prissette konsekvensane bli vurdert samla i ein nytte-kostnadsanalyse. Statens vegvesen sitt standardprogram EFFEKT skal nyttast som verktøy i vurderinga, der det vert lagt vekt på kostnader og inntekter (nytte) for trafikantar, operatørar, det offentlege og resten av samfunnet.

Konsekvensutgreiinga skal samanstillast etter prinsippa og framstillingsdøma slik desse er spesifisert i handbok V712. Alternativet som kjem best ut vert tilrådd som grunnlag for vidare planlegging av Sambandet vest.

Organisering og medverknad: Det er etablert ei politisk styringsgruppe og ei administrativ arbeidsgruppe i arbeidet med arbeidet med KDP (representantar frå kommunane), i tillegg skal det kallast inn ei ekstern referansegruppe etter kvart. Silingsrapporten (vedlegg til dette planprogrammet) vart forankra i politisk styringsgruppe i møte 1. april 2019.

Planen sin verknad

Hovudføremålet med kommunedelplan for Sambandet vest er å velje eit alternativ for ny veg og å leggje grunnlag for utarbeiding av reguleringsplan og bygging. Vedteken kommunedelplan gjev ikkje grunnlag for utløyising av eigedom eller ekspropriasjon, det vert først tema i samband medreguleringsplanarbeidet. Regulering av Sambandet vest treng ikkje gjerast for heile strekninga under éin plan. Anlegget kan delast opp i fleire byggesteg avhengig av finansiering og andre tilhøve.

Offentleg ettersyn og høyring av planprogrammet

Forslag til planprogram vart vedteke å legge ut til offentleg ettersyn i samsvar med plan og bygningslova § 11-3 og forskrift om konsekvensutgreiing § 6.

Forslag til planprogram har vore ute på høyring sommaren 2019 og 2020. Årsaka til at det har vore to høyringar er at det skjedde det ein formell feil/uklarheit ved den første høyringa sommaren 2019 i høve til ei felles

utsending for alle deltakar kommunane. Planprogrammet ble difor sendt ut på ein ny høyring sommaren 2020. Sjølve planprogrammet og silingsrapporten var uendra. I løpet av høyringsperiodane kom det til saman 17 merknadar til planprogram-utkastet. 14 av dei innkomne merknadane var frå offentlege partar og 3 frå privatpersonar.

Under er det gjort ei oppsummering av merknadane frå Statsforvaltaren i Vestland, Vestland fylkeskommune og Statens vegvesen. For oppsummering av dei resterande merknadane og kommentarar til desse, vert det vist til vedlegg til dette saksframlegget.

Oppsummering av sentrale moment frå statleg og regionalt nivå:

Statsforvaltaren i Vestland

Statsforvaltaren viser til at prosjektet vil få store konsekvensar for natur, landskap og friluftsliv, i tillegg til at det vert særskild kostbart. Kommunane må vurdere om dette er eit prosjekt som bør konkurrere med andre samferdsle-prosjekt i regionen. Det at midlar til prosjektet er gjeve frå kommunal og Moderniseringsdepartementet (KMD), ser ikkje statsforvaltaren som eit signal om at prosjektet er særskild viktig, men at ein får eit best mogleg grunnlag for å fatte avgjerd om prosjektet.

For å få ein tilfredsstillande avgjerdsprosess må det leggjast vekt på omfattande utreiingsressursar i kost/nytte-analysen. Det må gjerast ei kvantifisering av kostnadane av dei negative effektane. Kostnadar knytt til avbøtande tiltak bør synleggjerast. Fordi prosjektet kan bli bompengefinansiert, bør det reknast på mogelegheite av konsekvensar av trafikk som konsekvens av bompengar.

Det største trugsmålet mot naturmangfald er fysiske inngrep og nedbygging av ikkje-bebygde areal. Dette gjeld både globalt og i Nordhordland. Det er ei nasjonal målsetning om å stoppe tap av natur. Arealpress på nye område vil vere ein indirekte effekt som over tid også vil få følgjer for naturmangfaldet i området, jf. naturmangfaldlova § 10 om samla belastning. Å redusere naturinngrep gjennom i praksis å nytta mest mogeleg av eksisterande vegtrase, unngå fyllingar i sjø ved sjøkryssingar. Det å unngå inngrep i nærleiken av Rylandsvassdraget er såleis viktig. 0-alternativet må vere fullt utgreidd og presenterast som eit reelt alternativ. Med bakgrunn i dette rår statsforvaltaren ifrå alternativ Aa4 og Ca2.

Statsforvaltaren synar til statlege retningslinjer for samordna bustad, areal og transportplanlegging. Utbyggingsmønster og transportsystem skal samordnast for å oppnå effektive løysingar; dette ettersom transportbehovet vert avgrensa og ein legg til rette for klima- og miljøvennlege løysingar. Det må gjerast ei vurdering av om planen vil føre til auka bruk av bil.

Planen legg opp til bygging i strandsona fleire stader. Tidlegare Meland kommune ligg i eit område som er vurdert til å ha stort press på areal i strandsona, og kor byggeforbodet i pbl § 1-8 praktiserast strengt. I statlege planretningslinjer for differensiert forvaltning av strandsona av 2011 kjem det fram m.a. at omsyn til ferdsel og landskapstilpassing skal bli vektlagt spesielt. Bygging i strandsona bør og vere eit tema i KU.

Kommunane har eit klart ansvar for å nå det nasjonale jordvernmålet. I samband med KU av landbruk bør ein også vurdere uheldig oppsplitting av jordbruksareal.

I planlegginga må det leggjast vekt på vedtak og vassdraget sin verneverdi når det gjeld kommunane sitt ansvar for å oppnå dei nasjonale måla for forvaltning av verna vassdrag. Statsforvaltaren viser også til at kommunane har eit ansvar med å styrke folkehelse i planlegginga, samt omsyn til barn og unge. Det vert vist til aktuelle rettleiarar, planar, rundskriv og lovverk.

Vestland fylkeskommune sine merknader

Vestland fylkeskommune (VF) har i dag store utfordringar med vegnettet og eit etterslep på om lag 11 milliardar kroner. Difor prioriterast utbetring av eksisterande vegnett, framfor nye vegprosjekt jf. Regional transportplan. Nye prioriterte fylkesvegprosjekt vert delfinansiert av bompengar eller rassikringsmidlar, og VF

har ikkje økonomisk moglegheit til eigenfinansiering i andre store prosjekt.

Sambandet Vest medfører to større fjordkryssingar, og vil vera eit særskild kostnadskrevjande prosjekt. Trafikkgrunnlaget er truleg ikkje stort nok til at prosjektet kan finansierast gjennom bompengar. Fylkeskommunen vil primært vise til at prosjektet er særskild kostnadskrevjande, og at det ikkje vil vere mogleg å finansiere prosjektet, som ikkje ligg inne i Regional transportplan, og som ikkje er i tråd med Regional areal- og transportplan for Bergensområdet. Fylkeskommunen kan ikkje sjå at det er grunnlag for å tilråde at ein går vidare med planane for Sambandet vest.

Vestland fylkeskommune vil i utgangspunktet tilrå at planarbeidet for Sambandet vest ikkje vert vidareført.

Dersom kommunane vel å gå vidare med planarbeidet Vestland fylke har desse merknadene:

Samferdsel, areal og transport:

I Nordhordlandspakken er det lagt inn fleire nye prosjekt på Fv 565 mellom Radøy og Knarvik. Det er vidare starta opp ein reguleringsplan for ny Alversund bru. Dette vil redusere reisetida og betre trafikktryggleiken mellom Radøy og Meland. På dette grunnlag kan VF ikkje sjå at innspart reisetid på denne strekninga kan forsvare den store investeringa og dei store konsekvensane for miljø og landskap som ei bru mellom Radøy og Meland vil medføre. Det gjeld særleg alternativa med bru over Radfjorden mellom Espehaug i Meland og Radtangen på sørspissen av Radøy. Innspart reisetid her vil vere minimal i forhold til å følgja dagens Fv564 over Holsnøy til Flatøy og E39/Fv 565 via Knarvik til Radøy. Innspart reisetid vil derimot bli langt større med bru over Herdlefjorden, og ei slik bru kan føra til trafikkauke og nyskapt trafikk.

Konseptanalysen til Helge Hopen viste at eit slikt samband kan gje lite avlastning av E39/Rv555 gjennom Bergen og dessutan føre til meirbelastning på Askøybrua som i dag er overbelasta. Bru over Herdlefjorden vil bli ein stor og kostbar konstruksjon. Trafikkgrunnlaget i konseptanalysen var såpass lågt at VF ikkje kan sjå at det kan forsvare ei slik investering.

Heller ikkje når det gjeld reduksjon av sårbarheit for Askøy og Holsnøy (berre ein tilkomst i dag) kan investeringar i vegnettet i den storleik som det her er lagt opp til forsvare. Eventuell omkøyring via Meland vil truleg føre til store framkomstproblem ved stenging av Askøybrua. Gjennom Askøy- og Nordhordlandspakken skal vegnettet utbetrast og vert dermed tryggare og mindre sårbart.

Regional areal- og transportplan for Bergensområdet har som føremål at planlegging av utbyggingsområde og transportsystem skal leggje til rette for mest mogleg effektiv og miljøvenleg transport slik at transportbehovet reduserast. Ved å leggje opp til å utløyse større nærings- og bustadbygging i dei perifere områda av kommunane, kan dette bidra til ein trafikkauke i området som ikkje er i tråd med regionale planar.

Konsekvensane for kollektivtrafikken inkl. behov for terminalar og knutepunkt må vurderast. VF er positiv til at planarbeidet skal sjå på gang- og sykkelløysingar.

Landskap, friluftsliv og kulturminne/-miljø:

Men omsyn til store landskapsverdiar nordvest i planområdet, er VF positiv til at alternativ Aa1 er silt bort. Sannsynlegvis vil også alternativa Aa3 og Aa4 ha vesentlege konsekvensar for landskap og ein bør vurdere om også desse bør bli silt bort. VF nemner fleire regionalt viktige friluftsområde (på Askøy, Meland, Radøy og Lindås) som vil verte råka med redusert opplevingskvalitetar og auka barrierar. Med store verdiar for landskap og friluftsliv i området må det vere eit særleg fokus på dette i KU. VF vil vektlegge omsyn til desse to tema i vurderinga når kommuneplanen skal høyrast.

Vestland Fylkeskommune gjer merksam på at det er manglande dokumentasjon og registrering av kulturminne i tilgjengelege registrer/kjelder, i planområdet. Det er difor stor trong for nye registreringar av ikkje-registrerte automatisk freda kulturminne og verneverdige kulturminne frå nyare tid. Det er høgt potensiale for nye funn. Ein vil måtte rekna med arkeologiske registreringar uavhengig av kva traseval som vert valt. Kulturminne-, kulturmiljø og kulturlandskap er viktige tema i KU. FK vil rå ifrå traseval som kjem i direkte konflikt med freda

kulturminne og viktige kulturmiljø. Det er på noverande tidspunkt lite grunnlag for å seie noko meir konkret utover plankonsulentens vurderingar av konfliktgrad ved dei ulike alternativa.

VF minnar om at undersøkingsplikta jf. Kulturminnelova også gjeld for sjøbotn og i vassdrag. Saka har vore til vurdering ved Bergens Sjøfartsmuseum, som er uttalemuseum i samband med alle tiltak som rår sjøbotnen. Når det gjeld KU på marine kulturminne så bør dette komme i seinare planfase (regulerings- eller byggeplannivå) pga. for stort omfang.

Alternativ Aa4 har tre variantar ved området Rossland/Vikebø. Fylkeskommunen tilrår at alternativ 3. gjennom Rossland utgår. Ca1 og deretter Ca2 rår Fylkeskommunen til at ein arbeidar vidare med, da desse trasevala i stor grad følgjer eksisterande vegtrasear

Statens vegvesen (SVV)

SVV uttalar seg som forvaltar av riksveg og som statleg fagstyresmakt med sektoransvar innanfor vegtransport. Nullvekstmålet vart lagt til grunn av Stortinget i Klimaforliket i 2012, og inneberer at veksten i persontransporten i byområda skal takast med kollektivtransport, sykkel og gange. Målet er deretter lagt til grunn i Nasjonal transportplan 2014-2023 og 2018-2029.

Det er forventa at prosjektet Sambandet vest vil gje både omfordelt og nyskapt trafikk. Mogelege tiltak for at noko av denne trafikken kan nytte andre transportformer bør kome fram i planframlegget, det gjeld òg mogeleg restriktive tiltak for å avgrense auka i personbiltrafikken som følge av prosjektet.

I planarbeidet må ein gjere ei grundig vurdering av plassering av større kollektivknutepunkt basert på gjeldande og mogeleg nye bussruter. Dette må sjåast i samanheng med båttruter.

SVV ber om at effektmål 4 blir endra, som er knytt til kollektiv- og gang- /sykkeltilbod. Målet bør vere tydelegare utforma med eit klart krav om at prosjektet skal redusere reisetida også for gåande, syklande og kollektivreisande mellom eksisterande og planlagde nærings-, bustad- og sentrumsområde på aksen Askøy, Holsnøy og Nordhordland.

SVV meiner alternativ Cc, traseen på Holsnøy har vore forkasta for tidleg i prosessen, og rår til at Cc vert vurdert og utgreidd på lik line med dei andre gjenståande alternativa. Dette på bakgrunn av uvisse rundt kva nytte EFFEKT-berekningar dette alternativet kan gje.

Eksisterande vegnett (særleg nord i analyseområdet) er langt unna dagens vegstandard. På dagens veger kan ein difor kan få problem både med framkome og trafikktryggleik. Trafikkberekningar må vise endring i trafikkmengd på fylkesvegar i eit større område enn analyseområdet som er avgrensa i planprogrammet. SVV vil krevje rekkefølgjekrav om at vegar der trafikkauken er vesentleg, må utbetrast i samband med utbygging av Sambandet vest. Dette gjeld også tilbod til mjuke trafikantar, og i tilstøytane vegnett.

SVV ser positivt på at Sambandet vest inkl. bruer skal planleggast med attraktive løysingar for gåande og syklande, anten langs vegen eller langs sekundærvegnettet. Mogelege restriktive tiltak for å avgrense auke i personbiltransporten som følge av prosjektet bør synleggjerast i kommunedelplanarbeidet

Kommunedirektøren si tilråding

Planprogrammet viser til at det skal vurderast fem alternativ (med variantar) i ein kommunedelplan med konsekvensutgreiing(ku). For desse alternativa er det i silingsrapporten vurdert at dei vil ha middels negativt konfliktpotensial for fleire av dei ikkje-prissette tema. Ein kan ikkje utelukka at vidare arbeid med KU vil avdekke vesentlege negative konsekvensar enkelte stader som ikkje er avdekka på overordna nivå.

Når det gjeld kostnadsvurderinga har den svært høg grad av uvisse, og i silingsrapporten er vurderinga gjort for å vise skilnaden mellom alternativa på eit overordna nivå. Rimelegaste korridor er difor vurdert til å ha ein kostnad på «n» der dei andre er prosentvis dyrare en dette. Det er likevel i silingsrapporten konkludert med at det er mogleg at meirnytte for trafikkantar knytt til bru C kan vere så stor at meirkostnadane kan forsvareast i

ein kost/nytte-analyse. Dette vil evt. ein KU med kost/nytte-analyse kunne utgreie.

I merknadane frå sentrale offentlege etatar , er det lagt vekt på svært store kostnader med to fjordkryssingar og store negative konsekvensar for miljø. Statsforvaltaren i Vestland og Vestland fylkeskommune har uttalt skepsis til det kostbare prosjektet. Dei ber om at kommunane vurderer på nytt om dette interkommunale vegprosjektet skal få konkurrere med andre vegprosjekt i regionen. Tilrådinga frå fylkeskommunen som blir vegeigar er tydeleg på å ikkje sette i gang vidare planarbeid. Det er ikkje høve å kome med motsegn til eit planprogram for ein plan, men signala frå stat og region er tydelege i deira tilråding til det vidare arbeidet med planen.

- Vegprosjektet er særskild kostnadskrevjande og vil få vesentlege negative konsekvensar for natur, landskap og friluftsliv.
- Det er nemnt at prosjektet ikkje kan forsvarast med dei økonomiske konsekvensane det vil få. Vestland fylke som vegeigar opplyser om at dei har store økonomiske etterslep og at det ikkje vil vere mogleg å finansiere prosjektet. Nye prioriterte fylkesvegprosjekt vert finansiert av bompengar eller rassikringsmidlar. Trafikkgrunnlaget her vil truleg ikkje vere stort nok til at prosjektet kan finansierast gjennom bompengar.
- Prosjektet er ikkje prioritert i Nasjonal eller Regional transportplan
- Statens vegvesen viser bl.a. til nullvekstmålet der veksten i persontransporten i byområda skal takast med kollektivtransport, sykkel og gange. Det er forventa at prosjektet vil gje omfordelt og nyskapt trafikk, og det må påreknast utbetring av eksisterande vegnett.
- Gjennom Askøy- og Nordhordlandspakken skal vegnettet utbetrast – noko som vil gjere det tryggare og mindre sårbart enn i dag.
- Ei eventuell omkøyning via Holsnøy vil truleg føre til store framkomstproblem ved stenging av Askøybrua. Konseptanalysen til siv. ing. Helge Hopen viste at eit slikt samband kan gje lite avlastning av E39/Rv555 gjennom Bergen og dessutan føre til meirbelastning på Askøybrua som i dag er overbelasta. Verken trafikkgrunnlaget eller reduksjon av sårbarheit (for Askøy og Holsnøy som i dag berre har ein tilkomst) kan forsvare investeringar i vegnettet i den storleik det er lagt opp til her.
- Det at KMD har løyvd midlar til utreiing betyr isolert sett ikkje at det er gjeve signal om at prosjektet på dette stadiet vurderast som særleg viktig eller at det er gitt finansiering. Det er difor stor uvisse om prosjektet er realiserbar med bakgrunn i at ein på eit tidleg tidspunkt ser at prosjektet vil vere svært kostbart og føre til vesentlege negative konsekvensar for miljø.
- Arbeidet med ein KDP for eit vegsamband nord på Holsnøy vil i planleggingsperioden påverknad på arealdisponeringa. Det vil blir lagt ned ei forbodzone i påvente av vidare planarbeid. Dette betyr at det vil blir krevjande å få endre arealbruk til dømes får bygge

bustader i areal som er under planlegging i dette området i planprosessen.

- Arbeidet med KDP for sambandet vest vil vere ressurskrevjande administrativt og i denne perioden er ressursar knytt til offentleg planarbeid knytt opp mot kommuneplanen sin arealdel og KDP E 39 og andre offentlege planer i prosess.

Etter ei heilskapleg vurdering tilrår kommunedirektøren at planprogrammet for kommunedelplan Sambandet Vest ikkje blir godkjend, og at det vidare arbeidet med kommunedelplanen blir avslutta.

Vedlegg i saken:

25.09.2022	5190526_Sambandet_vest_planprogram_Etter høyring (L)(243101)	1808445
26.09.2022	5190526_Sambandet_vest_silingsrapport_Høyringsutkast (L)(243080)	1808633
25.09.2022	5190526_Sambandet vest_Oppsummering av merknader (L)(243083)	1808446
25.09.2022	Regional transportplan Vestland investeringsprogram (L)(682129)	1808447
26.09.2022	Referat frå møte Alver Askøy og Vestland fylkeskommune_	1808448