

SAKSPAPIR

Saksnr	Utval	Type	Dato
124/16	Plan- og miljøutvalet	PS	19.10.2016

Saksbehandlar	ArkivsakID
Frøydis Ones	16/1180

Kommunedelplan E39 Flatøy - Eikefettunnelen. Oppstart av planarbeid, og planprogram til offentlig ettersyn

Vedlegg :

E39 Flatøy-Eikefettunnelen: Planprogram og Silingsrapport2016-10-07-Silingsrapport

Rådmannen sitt framlegg til vedtak

Plan- og miljøutvalet vedtek oppstart av arbeid med kommundelplan for E39 Flatøy-Eikefettunnelen i samsvar med plan- og bygningslova § 11-12, jf. §11-4. Framlegg til planprogram vert i samsvar med plan- og bygningslova §11-13 lagt til offentlig ettersyn.

.....

Plan- og miljøutvalet - 124/16

PM - behandling:

Rådmannen sitt framlegg vart samrøystes vedteke.

PM - vedtak:

Plan- og miljøutvalet vedtek oppstart av arbeid med kommundelplan for E39 Flatøy-Eikefettunnelen i samsvar med plan- og bygningslova § 11-12, jf. §11-4. Framlegg til planprogram vert i samsvar med plan- og bygningslova §11-13 lagt til offentlig ettersyn.

Saksopplysningar:

Politisk handsaming

Saka skal avgjerast i Plan- og miljøutvalet. Dei kommunale utvala får saka til uttale når planprogrammet vert lagt til offentleg ettersyn. Plan- og miljøutvalet får planprogrammet til handsaming igjen etter offentleg ettersyn. I den samanheng skal utvalet ta stilling til om planprogrammet kan stadfestast. Planprogrammet vert deretter grunnlaget for det påfølgjande arbeidet med kommunedelplanen.

Bakgrunn

Statens vegvesen har utarbeidd eit framlegg til planprogram for E39 frå Flatøy til Eikefettunnelen. Lindås kommune skal som planmynde melde oppstart på planarbeid, og handsamae planprogrammet for den delen av planen som ligg i Lindås kommune.

Administrasjonen i Lindås kommune ved planavdelinga og teknisk drift har delteke i ei arbeidsgruppe saman med vegvesenet og konsulent, der føremålet har vore å få utarbeidd silingsrapport og framlegg til planprogram.

Det vert vist til vedlegga framlegg til planprogram og silingsrapport. Silingsrapporten er eit vedlegg til planprogrammet.

Kvifor ny trasè for E39?

Europaveg 39 (E39) mellom Flatøy og Eikefettunnelen inngår i satsinga på utbetra og ferjefri E39 og er ein del av nasjonal transport korridor 4 for Stavanger-Bergen-Ålesund-Trondheim, jamfør Utviklingsstrategi for ferjefri E39 og Riksvegutgreiinga. Det er eit mål å løyse trafikken gjennom Knarvik, som ikkje vert rekna som akseptabel, utbetre Mundalsberg tunnelen, og løyse gang og sykkelveg (GS-veg) frå Knarvik til Leiknes ca 5,5 km (Riksvegutgreiinga kap 7.3.4.1). Det er forventa ei vesentleg auke i trafikken ved ferjefri E39 i 2050. På lang sikt skal det difor etablerast ny veg frå Knarvik til Ostereidet.

Statens vegvesent har tidlegare sett i gang planarbeid for utbetring av delstrekningar på E39 knytt til utbetring av Mundalsberg tunnelen og etablering av GS-veg på strekket Knarvik-Leiknes, og Vikane-Eikangervåg. Utviklinga av E39 vert no sett i ein større samanheng på grunn av E39 som går gjennom Knarvik sentrum, først utvida til 4 felt i dagen, seinare i tunnel under Knarvik.

Planprogrammet viser til godkjent områdeplan for tunnel på fylkesveg 57 Knarvik-Isdalstø som legg til grunn E39 i tunnel under Knarvik sentrum, og firefelts bru over Hagelsundet. Vidare viser vegvesenet i planprogrammet til planarbeidet som pågår på Flatøy som vil generere trafikk på E39. Dei trafikale løysingane mellom Knarvik og Flatøy må sjåast i eit overordna perspektiv med naudsynt tilkopling til E39 vidare mot aust. Statens vegvesen seier i planprogrammet at dei gjeldande planane er koordinert, men «tufta på ei tunnelloysing under Knarvik sentrum som ikkje har vore ønskeleg frå kommunens side.»

Statens vegvesen ynskjer også å sjå nærare på samspelet mellom ny veg mellom Alversund og Isdalstø, og ny E39.

Varslingsområde for planarbeidet

Varslingsområdet for planarbeidet er vist i kapittel 1.6, og strekkjer seg frå Knarvik og Alversund i vest, kysten langs Osterfjorden til Bjørsvik og innløpet til Eikefettunnelen i aust. Nordleg grense går sør for Seim og Vassbygdi i rett line til Eikefettunnelen. Arealet er av denne storeleiken fordi det i planarbeidet vert teke sikte på å identifisera og avklara område for massehandtering.

Målet med prosjektet, jf planprogrammet kapittel 2

Regjeringa sitt overordna mål for transportpolitikken er: «Å tilby et effektivt, tilgjengelig, sikkert og miljøvennlig transportsystem som dekker samfunnets behov for transport og fremmer regional utvikling» (Nasjonal transportplan 2014-2023). Ein ynskt tilstand for transportsektoren er:

- Betra framkomst og reduserte avstandskostnader for å styrka konkurransekrafta i næringslivet, og for å bidra til å oppretthalde hovudtrekka i busettingsmønsteret
- Ein visjon om at det ikkje skal skje ulukker med drepne eller hardt skadde i transportsektoren
- Reduserte klimagassutslepp, redusere miljøskadelege verknader av transport, samt bidra til å oppfylle nasjonale mål og Noreg sine internasjonale plikter på helse- og miljøområdet
- Eit transportsystem som er univverselt utforma

Samfunnsmålet for planarbeidet er at ny E39 på strekninga Flatøy-Eikefettunnelen skal gje eit meir effektivt og trafikkikkert nord-sør-samband på Vestlandet innanfor dei rammer og føringar som er gjeve i NTP. Løysinga må leggje til rette for vidare utvikling av Knarvik som regionsenter.

Det er utarbeidd effektmål jf. kapittel 2. 2 som også skal leggjast til grunn for planarbeidet. I kapittel 2.3 er det vist til andre omsyn som vil kunne leggje føringar for planarbeidet.

Rammer for planarbeidet

Planprogrammet gir eit oversyn over andre planar og føringar som gir rammer for planarbeidet, jf kapittel 3 i planprogrammet. Desse er knytt til nasjonale planar og føringar, regionale planar, og lokale planar.

Organisering og medverknad

Planprogrammet, kapittel 4, viser korleis planarbeidet er tenkt organisert og gjennomført.

Prosjekteigar er vegavdelinga i vegvesenet, Hordaland. Lindås kommune skal sitje i ei ekstern samarbeidsgruppe saman med regionale instansar, med møtefora Planforum (organisert og styrt av Hordaland fylkeskommune). Internt i Statens vegvesen vert det to arbeidsgrupper; prosjektgruppe og intern samarbeidsgruppe.

Statens vegvesen ynskjer å halde informasjonsmøte for allmenta, i tillegg vert det lagt opp til kontordagar i tidleg fase i planarbeidet. Tilsvarande vert det halde informasjonsmøte og kontordagar når planforslag skal til offentleg ettersyn. Det kan vurderast å arrangere eigne møter med aktuelle interessegrupper.

Dagens situasjon

Dagens situasjon i varslingsområdet er i planprogrammet, kapittel 5, skildra gjennom:

- Trafikksystem
- Busetnad og næringsliv
- Landskapsbilete
- Nærmiljø og friluftsliv
- Naturmangfald
- Kulturmiljø
- Naturressursar

Tiltaket

Gjennom planarbeidet skal vegtiltaket avklarast, jf. planprogrammet kapittel 6. Planarbeidet skal handsame:

- Val av vegstandard
- Plassering av vegkorridor, kryss og tilknytning til anna vegnett
- Gang- og sykkeltilbod langs eksisterande E39-korridor
- Kollektivtilbod
- Tekniske utfordringar som geologi og grunntilhøve, plassering av større bruer og konstruksjonar og avklare fråvik (hovudprinsipp som kryss eller rampar i fjell)
- Trafikkprognose
- Forprosjekt for ny Hagelsund bru og eventuelt andre større bruer/konstruksjonar.
- Kostnadsoverslag
- Masseoverskot
- Teknisk mogelegheit og sikring av areal for doble tunnellop langs heile strekninga.
- Behov for bandlegging av areal/byggegrense.

Val av vegstandard

Det skal utarbeidast prognosar for trafikkmengda i 2050. Dette vert lagt til grunn for val av vegstandard. Gode løysingar med fartsgrense over 80 kilometer i timen er vanskeleg å oppnå i området Flatøy-Knarvik, og i tunnel forbi Knarvik.

Behovet for to tunneltubar skal avklarast i planarbeidet, men det skal i planarbeidet sikrast plass til to tunneltubar for fleksibilitet i framtida.

Vegkorridor, kryss og tilknytning til anna vegnett

Kryss skal byggjast som planskilte kryss, dei skal byggje på dei kryssa som er vist på løysingane i tilrådingane i silingsrapporten, men med særleg god kopling til fylkesvegane til Mongstad, Radøy, Frekhaug og Masfjorden. Endeleg kryssutforming vert avklara i reguleringsplan.

Gang- og sykkelveg

Som hovudregel skal løysingane for gåande og syklande løysast på det lokale vegnettet, med unntak av gang- og sykkel over store brukonstruksjoner. Standard for gang- og sykkelveg vert vurdert med bakgrunn i trafikkvurderingane som skal gjennomførast.

Kollektivtilbod

Det skal leggst til rette for god kollektivbetening og gode kollektivknutepunkt med moglegheit for overgang mellom ulike transportmiddel. Planarbeidet skal sjåast i samanheng med pågåande planlegging av kollektivterminalar. Eventuelt behov for ny lokalisering må verte avklart. Løysingar for kollektivtransport skal synleggjerast for kvart vegalternativ.

Fråvik

Fleire av alternativa som er tilrådd vidareført i planarbeidet treng fråvik frå gjeldande vegnormalar.

Teknisk gjennomføring

Tekniske undersøkingar vert gjennomført for å gje tryggleik til at tiltak kan iverksettast. Dette gjeld særskilt overdekning for tunnelar og geologiske tilhøve i Knarvikområdet, og Hjelmås – Eikanger.

Trafikkanalyse

Trafikkanalyse er gjennomført med utgangspunkt i trafikken pr 2014. Det skal gjennomførast trafikkberekningar for heile vegnettet i influensområdet med utgangspunkt i forventa trafikk 20 år etter opningsåret. Tungtrafikkandelen skal og kunne identifiserast. Det vert lagt til grunn forventa trafikk i 2050. Resultata vert nytta for å vurdere standard på ulike deler av vegstrekinga, og som grunnlag for nytte-kostnadsanalysen.

Skisseprosjekt ny Hagelsund bru m.m.

I skisseprosjektet vert det lagt til grunn fire felt, og skilt felt for sykkel og gåande. Prosjektet vert grunnlag for seinare forprosjekt for ny bru. Dersom det vert naudsynt skal det gjennomførast skisseprosjekt for andre større tekniske anlegg.

Kostnadsoverslag

Kostnadsutrekning ved bruk av Statens vegvesen ANSLAG-metode vert gjennomført. Kostnadsoverslaget skal inngå i vedtaksgrunnlaget for val av alternativ og i grunnlaget for å

rekne prissette konsekvensar. Både ny korridor for E39 og tilrettelegging for GS-trafikk langs heile eksisterande E39 korridor skal leggjast til grunn i kostnadsoverslaget.

Massehandtering

Alle vegalternativ vil gje masseoverskot på grunn av tunnelar. Massehandtering vert difor eit tema som må vurderast og løysast i planarbeidet.

Alternativsvurdering, kapittel 7

Planprogrammet legg til grunn tilrådinga i silingsrapporten som grunnlag for det vidare planarbeidet. Planarbeidet skal utgreie val av vegkorridor innanfor ulike delområde:

- Flatøy – Knarvik (kapittel 7.2), der det er konkludert med at det skal utgreiast:
 - ei løysing for konsept med E39 via Gjervik med halvt vestvendt kryss i Knarvik vest (alternativ K1), og
 - ei løysing med fullt kryss i Knarvik vest, for konsept der E39 delvis følgjer fylkesveg 57 (alternativ K3)
- Knarvik – Eikanger (kapittel 7.3) inneheldt to hovudkonsept:
 - Via Gjervik – med to alternativ V3 og V4.
 - Via Isdal/Åse – med to alternativ V7c og V8
- Eikanger-Eikefettunnelen (kapittel 7.4) inneheldt eit hovudalternativ med to tunnelar og dagsone nord for Ostereidet (alternativ A2 og A3). Planarbeidet avklarar om det skal vere kryss på Ostereidet.

Overordna metodisk prinsipp, kapittel 8

Det skal utarbeidast konsekvensutgreiing for kommunedelplanen, og vegvesenet si handbok V712 vert lagt til grunn for dette arbeidet. Denne handboka føreskriv ein samfunnsøkonomisk analyse i to deler: prissette (jf. kapittel 8.3) og ikkje prissette konsekvensar (jf. kapittel 8.4). Det skal og i dette planarbeidet gjennomførast tilleggsvurderingar knytt til lokale og regionale verknader, og sårbarheitsanalysar (jf. kapittel 8.5). Dette arbeidet vert saman med vurdering av måloppnåing lagt til grunn for tilråding av alternativ. I tillegg til dei tidlegare nemnde vurderingstemaene, vert andre samfunnsmessige konsekvensar omtala i kapittel 8.6 i planprogrammet. Dette er verknader som vil vere relevante for vedtaksgrunnlaget, og som omfattar netto ringverknader, lokale og regionale verknader og fordelingsverknader som er omtala i Handbok V712.

0-alternativet og samanlikningsgrunnlag

0-alternativet tek utgangspunkt i dagens situasjon og inkluderer vedlikehaldskostnader og vedtekne utbyggingar som er venta fullført før samanlikningsåret. Kva planar som skal leggjast til grunn vert avklart i planarbeidet.

Dei andre vegalternativa skal vurderast mot 0-alternativet.

Framlegget til planprogrammet peiker på at det i planarbeidet må sikrast at dei ulike alternativa vert samanlikna på likt grunnlag. Difor må konsekvensar ut over tiltak som inngår i E39 prosjektet skildrast.

Vurdering

Lindås kommune har delteke i arbeidet med silingsrapporten, og har spelt inn viktige omsyn til planprogrammet. Statens vegvesen presenterte arbeidet med silingsrapporten i eige møte med plan- og miljøutvalet, og korrigeringar til målsettingar vart deretter spelt inn.

Planprogrammet er utforma i perioden juni-oktober, og Lindås kommune har ikkje vore like involvert i utforminga av planprogrammet som i arbeidet med silingsrapporten. Med bakgrunn i det, vil administrasjonen peike på ei formulering knytt til kapittel 1.3. I framlegg til planprogram er det der sagt at dei gjeldande planane i Knarvik er «...tufta på ei tunnelloysing under Knarvik sentrum som ikkje har vore ønskeleg frå kommunens side.» Det vert og sagt i same kapittel at: «Tunnellen under sentrum er vurdert å vere mindre gunstig for utvikling av parkeringsareal i sentrumsplanen.»

Tunneltraseen under Knarvik vart bestemt gjennom eit kommunedelplanarbeid for vegsystemet i Knarvik-Isdal, vedteke i siste halvdel av 1990 talet. Denne traseen har vore lagt til grunn for seinare planarbeid i Knarvik utan at det er tatt stilling til om det kan vere aktuelt å endre vegtraseen for tunnel under Knarvik.

Sikringssona rundt framtidig tunnel under Knarvik sentrum er i områdeplanen redusert for å gje rom for å utvikle også areala under bakken. Det er fastsett ekstra føringar for grunnarbeid inn til denne sikringssona, noko som vert fordyrande for byggeprosjekta som er råka av dette. Lindås kommune har vore oppteken av å få avklart om det er aktuelt å leggje om E39 i ein annan trase enn det som kommunedelplanen frå slutten av 1990 talet viser. Ei slik endring vil kunne gje andre rammer for den vidare utviklinga av Knarvik sentrum både med omsyn til parkering som vert nemnt i framlegg til planprogram, men også med omsyn til kostnader for den einskilde utbyggjar i Knarvik sentrum. Dersom det blir aktuelt å leggje om framtidig E39 i Knarvik er det viktig at eit vedtak om dette kjem så snart råd er, og før det vert lagt ned store unødige kostnader i utviklinga av Knarvik.

Ny E39 skal ivareta nasjonale målsettingar om høg fart og tidsmessig kortare Nord-Sør samband. Samstundes vil konsekvensane lokalt kunne vere både positive og uheldige. Ny vegkorridor vil kunne gje konsekvensar for enkelte grunneigarar, nærmiljø, og areal som er av lokal verdi. Den lokale trafikkavviklinga vil også kunne verte sterkt råka av den nye traseen for E39. Vi har eit sårbart lokalt vegnett sidan E39 i dag er ein viktig del av det lokale vegnettet, og utan særleg moglegheiter for omkøyningar. Lindås kommune er vertskommune for Mongstad som er eit næringsområde av nasjonal karakter. Næringstrafikken til og frå Mongstad er difor ein viktig faktor som må vurderast som ein del av konsekvensutgreiinga. Omsynet til trafikkavviklinga til og frå regionsenteret Knarvik vert også eit viktig forhold, for å få ei god løysing for den lokale og regionale handelen og tenesteytinga.

Statens vegvesen har utarbeidd eit planprogram for eit komplekst planarbeid. Det er i utgangspunktet to heilt ulike hovudkorridorar for ny E39 som skal vurderast, og desse har kvar sine to alternativ. Dei to hovudkorridorane er svært ulike når ein kjem til konsekvensutgreiing, og dei omtala kriteria i kapittel 8.6 *Andre samfunnsmessige konsekvensar* må imidlertid vektleggast tyngre i det vidare arbeidet enn det som synes å gå fram av planprogrammet.

Framlegg til planprogram med vedlegg gir elles ein god presentasjon av det føreståande planarbeidet.

.....