

## Spørsmål i forkant av Skype møte 24.april 2020

Vi takkar for brev frå Alver kommune, datert 07.04.2020, som svar på spørsmål frå Isdal/Åse, datert 15.03.2020, etter orientering i ATM utvalet 11.03.2020. Brevet vart først motteke 14.04:2020 i E-boks. Me ber difor om at det i tillegg vert sendt kopi av brev i e-post ved seinare høve, slik at me ikkje må venta så lenge på svar.

Me fekk i dette brevet berre svar på nokre av spørsmåla våre.

Her kjem ei tilbakemelding på kva vi framleis ønskjer svar på, til Skype-møte den 24.04.2020. Mange av spørsmåla er av teknisk karakter, då me treng oppdaterte og riktige opplysningar i saka. Dette er viktig for å kunne vere i stand til å føra ein kunnskapsbasert dialog, når me tek opp denne saka med politikarar.

Me vil presisere at me aldri har antyda at Norconsult har ein eigen agenda knytt til arbeidet, og at me er litt overraska over dette i svaret frå dykk. At konsulenten gjer vurderingar er ein del av jobben. Me ønskjer å vite meir om nokre av desse vurderingane, og forsikre oss om at alle gode løysingar er tenkt på. At tonen kan virke noko krass frå vår side er ikkje personleg meint. Vi ber om forståing for at dette er ei svært belastande sak for oss, som medfører både sinne og fortvilelse. Men me ønskjer å ha ein god dialog med både, kommune, vegvesen, konsulentar og politikarar slik at alle sider av saka kjem fram, og det vert teke dei best mulege avgjerder for framtida.

Statens Vegvesen har gjort vurderingar i silingsrapporten, der det kjem frå at traséane gjennom Isdal og Åse er dei mest konfliktfylte. Likevel er desse tekne med, og det blir derfor viktig at det kjem fram kva andre argument som ligg til grunn for dette, og at dei beste løysingane her vert vurdert. Me ønskjer og å forsikre oss om at dei minst konfliktfylte traséane vert godt utgreia, slik at desse vert med vidare når dette skal til politisk handsaming.

### Spørsmål som me fortsatt ønskjer svar på

Her er spørsmåla me ønskjer svar på, som ikkje kom fram i orienteringa i Utvalet for areal-, plan- og miljø den 11.03.2020. Me vil her gjenta dei spørsmåla som står ubesvart i brevet frå dykk. No har det gått så lang tid sidan me ba om å få besvart desse spørsmåla, at det i tillegg kjem nokre fleire som me har tenkt på (i raudt). Dei fleste er av teknisk karakter, som truleg Norconsult best kan svare på.

### TRASÉ V7C og V8

- 1) Vert det utgreia trasé i tunell forbi Isdal/Åse, slik Norconsult og Fritjof Stangnes antyda i på befaringa/møtet me hadde hausten 2019? Dersom svaret er nei ønskjer me ei forklaring på det.

- 2) Er det moglege med endringar i kurvatur etter endring av fart til 90 km/t, og er det då større moglegheiter for at vegen kan gå i tunell forbi Isdal og Åse?
- 3) Ser Norconsult alternativ for korridorar til V7C/V8, som kan skape mindre konflikt med Isdal- og Åsegardane, eller er det berre ei løysing?
- 4) Dykk viser til at ein vedtar ein 200 m korridor, og at det ikkje er bestemt kva som skal liggje i tunell og ope i dagen. Ein tunell forbi Isdal (gjennom Erstadfjellet) ligg innafor 200m for skisserte alternativ. Kan tunelløysing her då utgreiast med tanke på mogleg trase? Dette vil ikkje vere å rekne for eit nytt alternativ. Her gjeld vel 200-meters korridoren?
- 5) Vert det utgreia 2- eller 4-felts veg gjennom Isdal/Åse, med 90km/t?
- 6) Vil V7C og V8 gje ulike løysingar når det gjeld 2- eller 4-felts veg? (Krav til ÅDT).
- 7) Kva vert breidde/omfanget av ein 4-felts veg med vegskuldrer, i skrånande terreng slik som på Isdal?
- 8) Det er teikna inn kryss midt på slåttemarkene på øvre Isdal i begge alternativa. Kor stort vil eit slikt kryss bli? Kva vert forskjellane i størrelse/arealomfang når det gjeld kryssløysing med av- og påkjøringsrampar og 3 eller 4 armar på Øvre Isdal i alternativa V7C og V8? Kan dette samanliknast med f.eks rundkjøringa/kryss i Vågsbotn i Åsane?
- 9) Kvifor er ikkje den allereie planlagde traséen med tunnel mellom Alversundbrua og Nedre Isdal, som låg inne i førre kommunedelplan, med i E39-utredninga? Og kvifor vart denne teken ut av kommunedelplanen? Kjem denne inn att i planen dersom trase V7C ikkje vert vald?
- 10) Kva er vegvesenet og Alver kommune sin strategi for V7C og påkoplinga mot Alversund, dersom politikarane vel K6-3, V4 eller V3? Fins det ein samordnaplan for dette, når det avhenger så mykje og er så tett på?

#### TRASÉ V7C

- 11) Går trasé frå Alversundbrua ope i dagen til den møter fjellet vest for Tveitavarden, for så å gå i tunell gjennom Erstadfjellet mot Isdal (slik det ser ut i kartet)? Eller er vert det utgreia tunell heilt i frå Kyrkjelydshuset gjennom Erstadfjellet og til øvre Isdal, eller mot rundkjøring på nedre Isdal (som tidlegare vurdert i KDP)?
- 12) Kvifor har ikkje dette alternativet kryss på nedre Isdal slik som V8 i tidlegare skisseringar?
- 13) Korleis treff denne påkoplinga Åse, og kva konsekvensar vil den medføre?
- 14) Er konsekvensane for Alversund-bygda (med armen mot Alversund) med i konsekvensutgreiingane som pågår?
- 15) Kva er berekna berekna døgntrafikk på fv57 gjennom Isdal/Åse i dag, og kva vert den i alternativet V7C når all trafikken frå Radøy, Mongstad og noverande E39 vert slått saman i same strekning?

#### TRASÉ K6 og V4

Fleire av korridorane som har vore vegvesenet sine foretrakne, er i uvisse på grunn av fråviksgodkjenning. Dette er ei usikkerheit som gjer at ein til slutt kan sitte att med dei mest konfliktfylte alternativa, som einaste korridorar for politikarane å velje mellom. Dette meiner vi er grunnlag for å gå tilbake og finne nye moglegheiter som ikkje er så konfliktfylte og som ikkje har ei så stor usikkerheit, i å være avhengig av fråviksgodkjenning frå Vegdirektoratet.

- 16) Det kom fram i møtet 11/3 at det nye K6-alternativet truleg ikkje får godkjend fråvik pga kryss i fjell. Kvifor vil ikkje Norconsult jobba for å få dette godkjend, då det tilsynelatande er det minst konfliktfylte alternativet, som òg løyser lokaltrafikken med tunell mellom Knarvik-Isdal?
- 17) Gjeld dette og V4-alternativet? V4 er jo det minst konfliktfylte av dei opprinnelege alternativa, og det me alle håpa på. Dersom ein kun står att med alternativa gjennom Isdal/Åse (V8/V7C) og Gjervik (V3) som får store konsekvenser for bygdene, er dette svært uheldig. Ein må unngå at dette vert ein kamp mellom bygdene.
- 18) Er det sett på løysingar for V4 og K6 utan fråvik? Dette kan gjerast ved å ta ut kryss i fjell. For V4 kan ein fjerne arm til Gjervik som ligg med kryss i fjell. Denne armen er uansett ikkje med i K6-alternativet. For K6 kan ein flytte kryss til Knarvik (ope i dagen) slik som gjort i alt V4/V3. Er dette vurdert? Er det nokon grunn til å ikkje vurdere dette?

### FRÅVIK

- 19) Kva er grunnen til at korridorar med store fråvik ikkje vert behandla gjennom Vegdirektoratet før dei vert tatt med som alternativ, på lik linje med korridorar som politisk er ønska utreia i silingsrapporten?

Vi meiner det er eit dårleg utgangspunkt at ein av den grunn kan sitte igjen med berre korridorar, som er politisk «ønska vurderte» og at ein av dei kan verte realiteten for ny veg, på grunn av for få valgalternativ med bærekraftige løysingar/verdiar.

- 20) Dersom ein fjernar eit alternativ på grunn av at ein ikkje får godkjend fraviket, då forsvinn vel alle vurderingar som økonomi også i dette alternativet?

Det kan då fort bli eit dårlegare samanlikningsbilde for politikarane med attverande korridorar. Vi meiner det burde vore fleire alternativ for korridorar i fjellet, som vil klare krava til vegdirektoratet. Vi bur i eit land med fjell, så det er nok neppe siste gang vi skal bygge tunellar med påkoplings løysingar.

- 21) Kvifor skildrar ikkje Silingsrapporten om fravika frå eit regelstyrt Vegdirektorat i Norge, er innafor og løysbare for alternativa som går i fjellet under Knarvik V4 og K6-3?

Korridorvalet i 2021 vert som «lotto» for politikarane, dersom K6-3 og V4 fell ut på grunn av at fravika ikkje vert godkjend. Dette vil skape stor uro mellom bygder og samfunnet ellers i Alver. Vi har ikkje trua på at slike strategiar er framtidretta og bærekraftige, og dei vil skape konflikt i all framtid.

- 22) Kan vi få presentert saman med politikarane i Alver, ei gjennomgang av korleis prosjektet vert kjørt vidare etter at evt fravik ikkje vert godkjende? Då ynskjer vi detaljer og framdriftsplan.

### NYE OG ENDRA KORRIDORAR

- 23) Kva betyr endringa av V7C og K6-3? Kva ligg bak endringa og kven avgjer å endre alternativa? Kven påverker denne endringa? Er det funn i arealet, ikkje prisgitte, er det politikarar, er det andre, er det vurderingar av påkopling av nye vegen til Alversund?

24) Vi ser at det vert endra litt på korridorar på teiknebrettet etter silingsrapporten. Kven har dette mandatet? Kan politikarane krevje å fjerne alternativ som ligg i silingsrapporten frå 2017? Kan dei be om mindre konfliktfylte alternativ? Kan dei be om meir detaljert informasjon om dei forskjellige alternativa? Eks. kan E39 leggjast i tunell under Isdal og Aase? Vil det oppstå fravikskrav dersom ein legg V8/V7C i tunell? Vil fravika godkjennast? Finnes der andre løysingar som kan verte vurderte?

#### **BANDLEGGING**

25) Båndlegging av areal vedrørende E39 i arealplanen gjer at Vegvesenet skal ha alle søknader om utbygging inn til vurdering. Korleis vurdere de innkomne byggesøknader, når ein ikkje veit kor alternativet for traseen er tenkt å treffe? Kva med våre næringar og utviklingsstopp i denne tida planen ligg som eit svart teppe over areala våre? Korleis kompenserer ein våre tap og utviklingsmoglegheiter i denne perioden?

#### **GRUNNBORING**

26) Kva skjer vidare med grunnboring og sjekk av vassdraga etter at alle grunneigarane ved Isdal og Aase av slo samtykkeerklæringa fra Norconsult hausten 2019? Vi har ikkje hørt noko meir frå Vegvesenet om dette?

#### **STØY-FOLKEHELSE**

27) På Isdal er det store utfordringar allereie på grunn av støy. Eigne målingar med støymålar ligg på mellom 55-70 dBA avhengig av trafikk. Grensa for kva som er anbefalt er 55 dBA. Med ei mangedobling av trafikken som følge av E39 vil dette auke kraftig, og øydelegge livskvalitet, oppleving av kulturlandskap, friluftsliv og rekreasjon. Med fjell på begge sider av dalen forsvinn ikkje støyen, men blir forsterka av ekkoeffekt i dalføret. Me meiner at dette må dokumenterast i KU, og at det vert gjort reelle støymålingar, ikkje berre «berekningar» slik som me får beskjed om i dag. Avbøtande tiltak (støyskjerm) vil ikkje ha stor nok effekt. Me meiner at konsekvensane av støy er så store i dette tilfellet at dei må vere med i avgjerdsgrunnlaget som politikarane får når dei skal ta bestemme i saka. Kan dykk stadfeste om dette blir gjort?

28) For Åse vil Alternativa V7C og V8 vil føre til store støyproblem i eit område som i dag er stille, korleis vert tema folkehelse jobba med i konsekvensutgreiingane?

#### **KONSEKVENSGREINGA**

29) Kan me få ei oppdatering når det gjeld framdrifta og kontaktpersonar til KU med dei ulike fagtema, slik at vi får bidra med informasjon og lokalkunnskap?

30) På møtet i haust var dykk positive til at vi kan få bidra med lokalkunnskap i relevante tema i KU. Dykk skriv i brevet no at «metoden og arbeidsomfang ikkje legg opp til utstrakt grunneigarkontakt eller bruk av informantar på grunneigarnivå». Betyr dette at me likevel ikkje får bidra med relevant info som ikkje er fanga opp av tidlegare registreringar? (Til dømes sjøaure, store gamle tre, fugleobservasjonar, kulturminne m.m.).

31) Kortid kan me få presentert alle undersøkingar og vurderingar av ikkje prissatte verdiar som er gjort av fagfolk i våre berørte areal? Vi ynskjer selvfølgelig å vite om alt er vurdert og om vurderingane er riktig gjennomførte før politikarane skal vurdere dette.

## MEDVERKNAD

32) Me registrerer at det skal leggjast fram ein plan for medverknad i neste møte i Utvalet for areal-, plan- og miljø 29.april. Kva grep skal takast for å sikre ein reell medverknad, slik at dette ikkje berre vert eit anna ord for «informasjon»?

### Til ettertanke:

-All god erfaring tilsier at det er viktig å trekke grunneiere, næringsdrivende, velforeninger, interesserte borgere, kommunens administrasjon, politikere og andre statlige- og fylkeskommunale etater aktivt med i planprosessen.

-Få fram lokalkunnskap. Forholdet til omgivelsene kan ivaretas gjennom åpne møter. Poenget er å få fram lokalkunnskap som beboere og næringsliv har om planområdet, få aksept/forståelse for utredningene og forslagene til løsninger. De berørte bør aktivt inviteres til å komme med sine forslag til løsninger etter at de har fått en tilstrekkelig helhetlig problemforståelse. Det er viktig å ta omgivelsene på alvor, og vise at det de bidrar med blir vurdert og brukt.

Sitata over er henta frå Statens Vegvesen sine nettsider, om medvirkning, sjå link:

<https://www.vegvesen.no/fag/veg+og+gate/planlegging/medvirkning-i-planprosessen/medvirkning-i-planprosessen>