

**Referent:** Hans-Christian Engum

**Dato:** 29.4.2022

<b>Emne:</b>	Referat – Regionalt planforum 26.4.2022 – KDP E39 Flatøy-Eikefettunellen – Alver kommune	
<b>Til stades:</b>	Marte Hagen Eriksrud      Kontaktperson E39 – rådgjevar plan og analyse Kristin Nåmdal            Tenesteleiar plan og analyse Hogne Haugsdal          Kommunalsjef samfunnsutvikling Arne Eikefet                Rådgjevar stab samfunnsutvikling Anne Grete Eide           Nestleiar utval for areal, plan og miljø Sara Hamre Sekkingstad   Ordførar  Gunn Cecilie Omre        Statens vegvesen Øystein Skofteland        Konsulent til Statens vegvesen i arbeid  Frode Moen Aarland       Statens vegvesen - transportforvaltning Hege Brekke Hellesøe    Statsforvalteren Eirik Brynjelsen            Statsforvalteren  Eva Katrine R. Taule        VLFK- SUD- PKF Fagleiar plan Hans-Christian Engum      VLFK- SUD- PKF – regionalplan Ingunn B. Skjerdal         VLFK- SUD- PKF Koordinator for planforum Lillian Bakke Byrknes      VLFK-INV-forvaltning Bergensområdet Tone Bøyum                 VLFK-INV-forvaltning Bergensområdet Sigrun Wølstad             VLFK – KII- kulturarv Berit Vik                      VLFK-KII-kulturarv  Arve Helle                    Politisk vald observatør	
<b>Forfall:</b>		<b>Sak:</b>
<b>Møtetid:</b>	13:00- 15:00	Møtestad: Teams

**Møteleiar:** Eva-Katrine Taule.

**Referent:** Hans-Christian Engum

Eva Katrine Taule opnar møtet og ønskjer velkommen til alle deltakarane.

**Innleiande presentasjon frå kommunen:**

Kommunen er oppteken av at det bør sikrast eit lokalpolitisk handlingsrom i prosessen, at ikkje sektromyndigheitene avgrensar mogelegheiter for val av alternativ meir enn naudsynt, slik ein har sett i andre prosjekt i nærleiken. Kommunen ønskjer at Statens vegvesen rår til eit alternativ, men vil ha reelle mogelegheiter til å velje alternativ gjennom politiske prosessar.

Kommunen er oppteken av målkonfliktar, og at planen legg opp til 4- felts veg og kapasitetsauke for biltrafikk samtidig som ein har eit nullvekstmål for personbiltrafikk.

Kommunen har heile vegen lagt vekt på utvikling av Knarvik anna samfunnsutvikling i kommunen, og at dette er eit viktig premiss for planarbeidet. Planen rår store deler av Alver, og kan gi konsekvensar for vidareutvikling av viktige næringsareal fleire stader, både på Flatøy og ved Eikanger.

Lang og usikker horisont fram til realisering. Konsekvensar for areal som vert omfatta av KDP. Kvifor kan vi ikkje avklare V100 og V4 om fråvik no? Desse er meir reelle for kommunen. Kva handlingsrom har kommunen til å velje?

### Presentasjon av planforslaget v/ Statens vegvesen og Norconsult

Hensikten med planen er å erstatte dagens omsynssone i KPA, som båndlegg store areal i kommunen. Det vart ein stopp i prosessen i 2021 som resulterte i endringar i delstrekning M for å unngå Nordhordland Næringspark. Dette førte til behov for å revidere konsekvensutgreiinga, anslag og justere tilrådingar. Hausten 2021 har det vore intern kvalitetssikring i vegdirektoratet og avklaring av fråvik frå vegnormalar. Målet er at Statens vegvesen skal oversende komplett og revidert plan innan hausten 2022.

Førebels anbefalingar frå Statens vegvesen er kombinasjon av alternativ F3, V3, M2 og A2.

I vest er F3 einaste alternativ.

På Strekninga Knarvik – Hjelmås tilrår Statens vegvesen alternativ V3 fordi det er det einaste alternativet som ikkje krev vidare avklaring av fråvik, i tillegg er det einaste alternativet som opnar for trinnavis utbygging. Alternativet gir på den andre sidan noko meir gjennomgangstrafikk i Knarvik, men likevel vesentleg lågare enn referansesituasjonen. Statens vegvesen peiker på at vidare prosess med reguleringsplan kan vurdere alternativa V4, og V100 på nytt. Fråvika som krevst for desse alternativa kan i følgje vegdirektoratet ikkje bli avgjort på kommunedelplannivå. Plankartet i KDP må likevel sikre areal til V3 i dagen ved Gjerdvik.

På midtstrekninga rår Statens vegvesen til alternativ M2. Dette har heilt marginalt betre kost-nytte enn andre alternativ, men inneber betydeleg mindre konsekvensar for ikkje prissette tema.

I aust vert alternativ A2 tilrådd. Dette gir betre avlasting av dagens E39 og betre tilknytning til lokalvegen. Reint samfunnsøkonomisk er det likevel marginalt dårlegare enn alternativ A3.

To måtar for å sikre areal: Arealføremål og byggegrense. I tillegg bestemmelsesområde for å sikre seg mot inngrep i grunn som står i vegen for realisering av tunell.

### Drøfting

#### Val av alternativ

Statens vegvesen vart utfordra på å svare tydelegare på kommunen sitt spørsmål om kva handlingsrom kommunen har i val av alternativ.

*SVV: Alternativa er sortert i ulike kategoriar: alternativ som vert tilrådd, alternativ som vert akseptert, alternativ som vert frarådd og til slutt alternativ der det vil bli fremja motsegn. Dette er kommunisert i planskildringa. På v-strekninga er alle bortsett frå V3 er frarådd, men det er ikkje varsla motsegn. Det er opna for at ein legg til rette for V3, men at dei andre alternativa kan bli vurdert på nytt seinare. Det er likevel eit krav om at V3 vert sikra i plankartet, elles vil SVV reise motsegn. På strekningane M og A er det handlingsrom. Den økonomiske ramma gitt av Vegdirektoratet og departementet er stor nok til at alle alternativ er akseptable på desse strekningane. V4 og V100 går stort sett i tunnel og det gjer det enklare når det gjeld avsetting av areal.*

Kommunen peiker på at det er eit ønskje å ikkje gå i dagen ved Gjerdvik fordi det vert vurdert til å råke lokalt viktige verdiar. Det er difor nyttig å vite at det er eit visst handlingsrom for kommunen. Vidare er det krevjande for kommunen med tidsramma og at planen vil bandlegge areal i lang og uviss tid.

#### Vegstandard

Fylkeskommunen peiker på at dei har vektlagt forholdet til utvikling av regionsenteret i heile prosessen. Det som då er sentralt er å avgrense dimensjonane på kryss og veg og søke å avgrense trafikken i sentrum. Det vart vidare stilt spørsmål om kva som er lagt til grunn for dimensjonering av vegen, er det ordinære framskrivingar eller har ein nytta det som i N100 vert omtala som balansert kapasitet og at nullvekstmålet er lagt til grunn for dimensjoneringa?

*Statens vegvesen viser til at ein har nytta vanleg framskriving av trafikktalet og vurdering av standardval. Det vert likevel vist til at standarden er redusert i høve til det som normalt verk krevja for veger av denne typen. I midtområdet har ein gått ned til 2-felt, men i vest er trafikktalet så store at det er fire felt som er lagt til grunn, men ein har akseptert lågare fart (90km/t). Når det gjeld kapasitet i vegen gjennom Knarvik er ikkje dette vurdert i denne*

*planen. Arbeidet starta før byvekstavtalen vart inngått. Denne har kanskje endra premissa og dette må bli vurdert i reguleringsplanarbeidet. Strengt tatt avgjer ikkje føresegnene i KDP standardval, så dette er det opning for å justere i seinare prosessar.*

Kommunen meiner det er ei utfordring at mange vanskelege problemstillingar vert skyvd til reguleringsplanprosessen. Mellom anna er det vanskeleg at store areal vert beslaglagt. Val av standard har og ei arealkonsekvens. Kommunen har og ei bekymring for at alternativ V3 inneber noko meir gjennomgangstrafikk enn V100.

### **Kulturminne**

Utifrå omsyn til arkeologiske kulturminne meiner fylkeskommunen det er bra at M2 vert prioritert. Dagløysing i Gjerdvik er meir problematisk. Den nye Hagelsundbrua vil og råke nokre kulturminne. Det er ikkje dei største konfliktane med kjente kulturminner, men det er viktig at det vert gjennomført vurdering av potensiale for funn.

Fylkeskommunen peiker vidare på at det ikkje er nokon kjente konfliktar med nyare tids kulturminne, men det er naudsynt å ha fokus på skadereduserande tiltak i vidare prosess.

### **Fylkesveg**

Fylkeskommunen meiner at planen har gode og konkrete effekt mål, også for sykkel. Å legge til rette for sykling var ein av føresetnadene for arbeidet og dette effektmålet bør bli løfta meir fram. Det er ulike sykkelløysingar som er lagt til grunn, deler i blanda trafikk og nokre strekningar med separerte løysingar. Fylkeskommunen stiller spørsmålsteikn ved om det er låge nok trafikktal til å ha sykkel i blanda trafikk. Det vert og stilt spørsmålsteikn ved kva løysinga er for Mundalsberg tunellen. Sykkelpapporten som er utarbeidd må bli sendt ut i høyringa.

*SVV: Alle rapportar vil bli sendt ut og følgje høyringa. Når det gjeld sykkel er det i planen skissert kva behov det er på ulike strekningar, men detaljane skal bli handtert i reguleringsplan. Det er likevel tydelege mål og føresegner som sikrar at dette skal bli løyst i prosjektet. Det er lagt til grunn ein eigen sykkel tunnel gjennom Mundalsberg tunnelen og dette er lagt til grunn i kostnadsberekningane.*

Fylkeskommunen vil måtte sjå nærare på korleis koplinga til FV57 (gymnastunellen) vil stå seg og kan bli realisert uavhengig av E39.

Det er sett for føresetnad at fylkeskommunen skal overta dagens E39 etter opning av ny veg, også den nye langsgåande lokalvegen på Flatøy. Fylkeskommunen føreset at utgiftene for dette vert handtert av prosjektet og at vegane vert overlevert i god stand. Det er viktig at prosessen knytt til omklassifisering startar tidleg.

### **Landbruk og massehandtering, Naturmangfald og klima**

Masse: Samfunnsmessig bruk av massar vert ikkje omhandla no, men skal takast til i reguleringsplan. Ser likevel at det er føreslått deponi langs FV. Vil gjerne ha tilsendt fagrapporten. Vil ha tilsendt trafikkanalyse og G/S rapporten.

Statsforvaltaren viser til at kryssing av Eikangervassdraget vil vere problematisk.

SVV: Ved å tilrå M2 som går i tunell unngår ein utfordringane i Eikangervassdraget.

Fylkeskommunen viser til at det i førre planforumsmøte var fokus på myr og omdisponering av CO<sub>2</sub>-rike areal. Kva er status på dette arbeidet? Statsforvaltar peiker på at det er fleire djupe myrer i området omkring rundt Eikanger og for industriområdet.

*Statens vegvesen viser til at omdisponering av karbonrikt areal vert handtert i EFFEKT og at planskildringa viser eit uttrekk herifrå. Myrene i planområdet er ikkje detalj kartlagt, men ein har berekna utifrå tilgjengelege datakjelder og standardtal. I reguleringsplanarbeidet vil ein gå nærare inn i ulike utsleppskjelder.*

av 4

Statsforvaltaren viser til at det tidleg i prosessen vart gjort ei vurdering på at det ville bli omdisponert 75 dekar landbruksareal. Slik planforslaget vert lagt fram no er det er positivt at ein unngår Eikanger. Dette kan kanskje bety at ein kjem under 50 dekar omdisponert landbruksjord, noko som er bra. Samtidig bør ein vurdere om overskotsmassane i prosjektet kan bli brukt i landbruket. Alver jobba godt med å framskaffe ei arealbank i landbruket. Her har ein gode mogelegheiter til å bli arealnøytrale i prosjektet.

*Statens vegvesen viser til at det er krevjande å handtere overskotsmassar, i alle fall på KDP-nivået og når ein ikkje veit når prosjektet skal bli gjennomført. Det er valt å peike på nokre mogelegheiter og mogelege konsekvensar, men reguleringsplanen må detaljere meir. Det kan oppstå nye og betre mogelegheiter i framtida, så planarbeidet må ha naudsynt fleksibilitet. Det er utarbeida eigen rapport på temaet som vil bli sendt ut i høyringa.*

Fylkeskommunen stilte spørsmål om det er koplingar mellom kommuneplanens arealdel som er i prosess, og dette planforslaget når det gjeld massehandtering.

*Kommunen viser til at dette ikkje er vurdert per i dag, men at dette er eit tema som bil bli vurdert i vidare arbeid.*

#### **Vidare framdrift**

Statens vegvesen venter på skriftlege attendemelding frå Vegdirektoratet. Planforslaget vil sannsynlegvis bli oversendt til kommunen rett over sommaren.