

SAKSPAPIR

Saksnr	Utval	Type	Dato
100/19	Plan- og miljøutvalet	PS	25.09.2019

Saksbehandlar	ArkivsakID
Hans Kristian Dolmen	17/3009

Detaljplan E39 Molvikkrysset - Framlegg til 1. gongs handsaming - planID 1263 - 201703

Vedlegg :

DP E39 Molvikkrysset Planskildring 210619DP E39 Molvikkrysset Plankart 210619DP E39 Molvikkrysset Føresegn 210619DP E39 Molvikkrysset ROS 040719DP E39 Molvikkrysset VA-R og FLOM 040719DP E39 Molvikkrysset Geologi 070419DP E39 Molvikkrysset Vegteikning 210619

Rådmannen sitt framlegg til vedtak

I medhald av plan- og bygningslova § 12-10, vedtek Plan- og miljøutvalet å leggje framlegg til reguleringsplan for E39 Molvikkrysset, planID 1263-201703, ut til høyring og offentlig ettersyn.

.....

Plan- og miljøutvalet - 100/19

PM - behandling:

Rådmannen sitt framlegg vart samrøystes vedteke.

PM - vedtak:

I medhald av plan- og bygningslova § 12-10, vedtek Plan- og miljøutvalet å leggje framlegg til reguleringsplan for E39 Molvikkrysset, planID 1263-201703, ut til høyring og offentlig ettersyn.

Saksopplysningar:

Politisk handsaming

Saka skal til uttale i Eldreråd, Råd for menneske med nedsett funksjonsevne og

Levekårsutvalet.

Saka skal ved 1.gongs handsaming avgjerast i Plan- og miljøutvalet.

Bakgrunn (Frå planskilddinga s.1--)

«Statens vegvesen Region vest legg fram forslag til reguleringsplan for utbetring av kryssområdet langs E39 mellom krysset til Bjørsvik og krysset til Molvik. Jf. Plan og bygningslova § 12-10. Statens vegvesen utarbeidar og fremjar utkast til reguleringsplanen, i tillegg til å melde oppstart av planen. Lindås kommune er planstyresmakt og har ansvar for den formelle handsaminga av planen.

Molvikkrysset ligg langs E39 i Lindås kommune. Krysset har ei uheldig utforming og er trafikkfarleg. Det er med dagens utforming lite oversiktleg, både for dei som kjem frå Molvik og dei som kjem køyrande langs E39. Krysset ligg relativt tett innpå krysset til Bjørsvik, noko som forverrar trafikktryggleikssituasjonen.

Det er utarbeida eit forprosjekt med ulike alternativ som løysing. Nokre av alternativa inkluderer også å samla Molvik-krysset med og Bjørsvik-krysset som ligg nærmare Bjørsviktunnelen. Anbefalt løysing er å samle Molvik- og Bjørsvikkrysset i eitt kryss.

Kommunen har vurdert at planframlegget ikkje treng å handsamast etter forskrift om konsekvensutgreiing. Prosjektet har ei økonomisk ramme på 22 mill. (2017 kr), og skal finansierast gjennom Nordhordlandspakken.

Nordhordlandspakken omfattar prosjekt og tiltak på fylkesvegar og E39. Det er mellom anna lagt opp til bygging av nye fylkesvegar, utbetring av eksisterande fylkesvegar og utviding av E39 gjennom Knarvik sentrum. For auka trafikktryggleik og for å redusere talet på ulykker, leggst det opp til bygging av gang- og sykkelvegar. I tillegg er det lagt opp til å styrke kollektivtrafikken og leggje til rette for meir miljøvennlege transportløyser. Strekninga er eit av prosjekta i Nordhordlandspakken og er prioritert som nr. 15 av 19 prosjekt.

Tilhøve til overordna plan og retningslinjer

Planarbeid skal kome i møte ulike statlege og regionale føringar og mellom anna skal dette arbeidet ta omsyn til:

Rikspolitiske retningslinjer **for barn og unge sine interesser** der føremålet med retningslinene er å:

- a. Synleggjere og styrke barn og unge sine interesser i all planlegging og byggesakshandsaming etter plan- og bygningslova
- b. Gje kommunane betre grunnlag for å integrere og ivareta barn og unge sine interesser i si planlegging og byggesakshandsaming
- c. Gje eit grunnlag for å vurdere saker der barn og unge sine interesser kjem i konflikt med andre omsyn/interesser

Rikspolitiske retningslinjer **for samordna areal- og transportplanlegging** der føremålet med retningslinene er å:

- a. Leggje til rette for løysingar som gjev korte avstandar i det daglege og ei effektiv samordning mellom ulike transportmåtar
- b. Lage klare skilje mellom utbygde område og område for landbruk og friluftsliv
- c. Sikre omsyn til statlege normer og retningslinjer for miljøkvalitet i arealplanlegginga
- d. Ta omsyn til regionale skilnadar og behov knytt til lokalisering av offentlege og private servicetilbod

Statens vegvesen arbeider no med ein kommunedelplan på strekninga E39 Flatøy – Eikefettunnelen.

Molvikkrysset inngår i denne strekninga. Det er bestemt at E39 ikkje skal gå i dagens trasé og det er uvisst om Molvikkrysset vil vere del av framtidas E39.

Kommuneplanens samfunnsdel

Kommuneplanens samfunnsdel (KPS 2017) har som styringsverktøy ei rekkje mål og strategiar for samfunnsutviklinga i Lindås. Dette framlegget til reguleringsplan kan vere med på å byggje opp under fleire av desse, mellom anna:

	Tema 3 Attraktive nærmiljø Me vil ha gode, trygge og aktive nærmiljø som fremjar god helse Leggje til rette for spreidd busetnad og mindre byggjefelt i heile kommunen (Strategi 32) Sikre trygg ferdsel for barn og unge frå bustadområde til skular og andre aktivitetar i nærmiljø (Strategi 34)
	Tema 5 Klima og miljø Me vil utvikle eit samfunn som er meir klima- og miljøvennleg og energieffektivt Utvikle naudsynt infrastruktur slik at fleire skal kunne nytte miljøvennlege transportmedel (Strategi 55) Me vilha ei samfunnsutvikling som er berekraftig og tilpassa klimaendringane Byggje ut infrastrutur som legg til rette for mjuke trafikanter (Strategi 59)
	Tema 6 Livsmeistring og fellesskap Me vil at innbyggjarane i Lindås kommune opplever god livskvalitet og meistring i eigen kvardag Utvikle nærmiljø, arenaer og møteplassar som sikrar at alle kan delta og høyre til (Strategi 72) Arbeide for at alle har like moglegheiter til å delta på kultur-, aktivitets- og fritidstilbod (Strategi 73) Fremje folkehelse og styrke førebyggjande arbeid i alle sektorar

(Strategi 76)

Tema 8 Samfunnstryggleik og beredskap

Vi skal ivareta innbyggjarane sin sikkerhet og tryggleik, og på den måten redusere risiko for tap av liv eller skade på helse, miljø, materielle verdiar og kritisk infrastruktur
Arbeide systematisk og heilskapleg med samfunnstryggleik i samfunnet generelt (Strategi 94)

Kommunedelplanen for trafikksikring 2017-2020

Lindås kommune ynskjer å ha stort fokus på trafikksikringsarbeid. Dette er eit nasjonalt satsingsområde som Lindås kommune ynskjer å ta del i for å førebyggje at ulykker skjer, og for å redusere skadeomfang ved ulykker.

I 2015 vart Lindås kommune godkjend som ein trafikksikker kommune i samarbeid med Trygg Trafikk. I perioden 2006 – 2016 har 38 % av ulykkene i Lindås kommune skjedd langs Europaveg E39.

Eit av hovudmåla i KDP for trafikksikring er å betra vegutforminga og gjennomføre fysiske tiltak for å få eit vegnett med færre ulykker og utan alvorleg skadde eller drepne. Det vert lagt vekt på at tilbodet til mjuke trafikantar må utbetrast, særleg i samband med skuleveg.

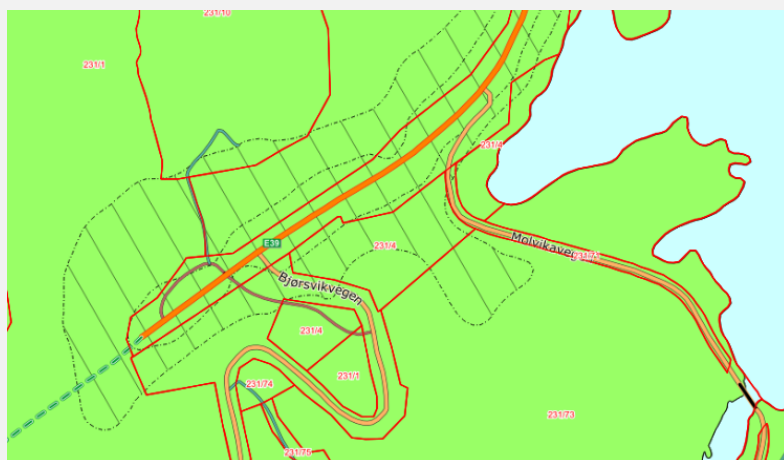
Planframlegget for Vikane-Eikanger vil vere i tråd med kommunedelplan for trafikksikring.

Kommuneplanens arealdel

Kommuneplanens arealdel (KPA 2011) har som styringsverktøy rammer for arealbruk og krav til funksjonar innan for planlagde område. Det føreslegne planområdet er eksisterande veganlegg med omsynssone knytt til støy. Støysona er i all hovudsak LNF-område.

Planområdet

Planområdet er ein del av Osterfjordvegen (E39) og strekk seg frå Vikane ved avkøyrsla til Sauvågen austover over Solåsbakken og fram til brua ved Eikangervågen.



Utsnitt kommuneplanens arealdel

Arealbruksføremål og føresegn

Arealet innan for planområdet er i sett av til landbruk, natur og friluftsområde (LNF).

Det er ikkje anna regulert arealbruksføremål innan for planområdet. Ny avkøyrsla eller kryss er ein del av reguleringsarbeidet.

Førsegna knytt til arealplanen og særskilt dette planområdet stillar mellom anna krav om detaljregulering og vurderingar knytt til mellom anna miljø og landskap

Gjennomføring av planarbeid

«Statens vegvesen Region vest legg fram forslag til reguleringsplan for utbetring av kryssområdet Molvik og Bjørsvik jf. plan- og bygningslova §12-10. Statens vegvesen utarbeider og fremjar utkast til reguleringsplan, i tillegg til å melde oppstart av planen. Lindås kommune er planstyresmakt og har ansvar for den formelle handsaminga av planforslaget.»

Etter oppstartsmøte 22.6.2017 vart det varsla oppstart i lokalavis 18.9.2017. Innan fristen for innspel 23.10.2017 kom det inn totalt 5 merknadar til oppstarten der 4 var frå offentlege instansar og 1 frå private. Gjennomgang av innkomne innspel synast grundig og Lindås kommune har ut frå oppsummeringa som er gjeve ikkje ytterlegare kommentarar. Innspela både frå private og offentlege synast fullnøyande teken i vare (sjå oppsummeringa i kap. 9 (s.47) i planskildringa).

Det har under forarbeidet til framlegg til plan vore fleire undrevegsmøte mellom Statens vegvesen og Lindås kommune. Som planmynde er me kjent med at vegvesenet har gjennomført synfaringar, samtale med grunneigarar og hatt avklarande dialog mellom anna med næringsverksemda i Bjørsvik. Dette fordi oppdrettsanlegget i Bjørsvik har vassinntak for produksjon av smolt oppe i Husdalsvatnet.

Framlegg til plan

Plankartet har relativt stor utstrekning og det er ikkje heilt føremålsreneleg og syne fram i sin heilskap (sjå vedlegg). Her er skildra hovudgrepa og utsnitt knytt til desse. Planarbeidet har tre hovudtilhøve som må takast i vare. Det eine er avstanden til tunnelopninga på Bjørsviktunnelen, det å samle i eit kryss Bjørsvik- og Molvikvegen og handtere den påfølgjande svingen vidare mot aust.

Utsnitt 1 frå plankart – Kryssløysing E39



Mest sentrale grep i planen er å gjere krysset og avkøyringa til E39 meir oversiktleg og trafikktrygg.

Punktet for akøyring vert trekt lengre vekk frå tunnelopninga til Bjørsviktunnelen

Til krysset ligg gang- og sykkelveg (o_SGS1) som skal lede frå lokalveg og til haldeplass for buss mot Eikefet.

Utsnitt 2 frå plankart – Bjørsvik- og Molvikvegen

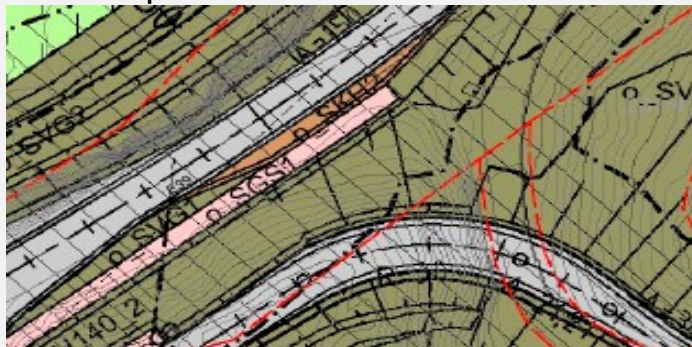
Tett opp til avkøyrsla til E39 kjem kryss mellom lokalvegane Bjørsvi- og Molvikvegen.



Avstanden til hovudvegen er slik at ein skal kunne gjennomføre ein fullverdig svingbevegelse frå Molvik før innan ein er orientert mot E39.

Stiginga opp frå Bjørsvik sett ramme for utforming og plassering.

Utsnitt 3 frå plankart – Busslomme mot Eikefet



Planen gjev grunnlag for opparbeiding av ny haldeplass for buss mot Eikefet (o_SKH2).

Haldeplassen er knytt til lokalvegane med gang- og sykkelveg o_SGS1.

Utsnitt 4 frå plankart – Busslomme mot Knarvik, kulvert og tilkomst



Planen stadfestar eksisterande tilkomst (o_SGS2-4) frå lokalveg under E39 og opp til haldeplass for buss (o_SKH1).

Gang- og sykkelvegen er og tilkomst til Storbotn som ligg like nord for planområdet.

Utsnitt 5 frå plankart – Mulig riggområde og parkering

Området o_SPP er i framlegget til plan skildra som rigg- og anleggsområde.

Etter anlegg er det ei målsetting at arealet kan nyttast til parkering.



Mellom anna til bruk for folk som vil på tur på Husdalen ig Husdalsfjellet.

Utsnitt 6 frå plankart – Utfylling i Husdalvatnet



Gjennomføring av plan og veganlegget førar med seg eit masseoverskudd. I all hovudsak er det berkena at dette skal nyttast innan for planområdet.

Som oppbygging av endra Molvikveg er det naudysnt å byggje opp ei fylling som strekk seg noko ut i Husdalvatnet..

Gjennomføring

Planområdet dekker eksisterande vegtrase for E39. I målestokken som dette planområdet gjeld vil gjennomføring føre med seg tydelige inngrep i terrenget. På bilete er planområdet sett frå aust. For å klare å samle Bjørsvik- og Molvikvegen i eit kryss må ein stor del av Vågahaugen takast bort og endra Molvikveg vert ført paralelt med E39 til Bjørsvikvegen. Vidare må ein betre siktilhøva gjennom kurven på vegen inn mot kryss, busstopp og tunnel. Det er difor planlagt å gå vidare inn i Storhaugen der skjæringa vert «trappa» opp

Planområdet sett frå aust



Etter gjennomførast planen vil kryssområdet vere utforma om lag som dette. Samlokalisering av dei to lokale vegane og ei felles avkøyring til E39 er hovudføremålet med planen. Tiltaket førar med seg at ein stor del av Vågahaugen vert teken vekk og ei ser her skjæringa. Skjæringa vert om lag 15m høg, medan skjæringa på nordsida av hovudvegen vert om lag 23m høg

Framstilling av ferdig anlegg sett frå vest (Eidaåsen)



Plasseringa og utforminga av lokalvegane er bestemt av stigninga opp frå Bjørsvik og vegen inn til parkeringsområde og kulvert under E39 til busshaldeplass mot Knarvik. I øvre del av dette bilete ser ein øvre del av fylling ned mot Husdalvatnet.

Plantema

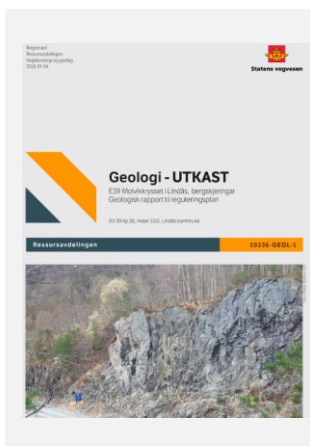
Verknadar av framlegget til plan er omtalt i kap. 6 i planskildringa. Her er og ulike plantema diskutert nærare. I høve til liknande framlegg til plan for veganlegg der planområde har ei større utstrekning er det gjort eigne fagrapportar på fleire tema. I dette høve er det meir handteringa av tekniske tilhøve som er sentralt og ikkje påverknad eller inngrep på ei store eller langstrekt område.

Det er gjort ei konkret vurdering av fleire plantema som mellom anna trafikktryggleik, landskapsbilete, nærmiljø og friluftsliv, kulturminne og kulturmiljø, støy og naturmangfald. Omtalen av gjennomføringa av planen gjer synleg korleis dei ulike tema er planlagt handtert.

Når det gjeld trafikktryggleik er dette det viktigaste målet med heile planprosessen. Alle dei planlagte tiltaka gjerast for å betre tilhøve både for harde og mjuke trafikantar. Når det gjeld påverknad på landskapet er det ikkje mogleg å gjere denne type tiltak utan at ein grip inn i landskapet på ulike vis. Styrande er krava til utforminga av veg, men samstundes må denne gjennomføringa vere å sjå som «utbetring» av eksisterande anlegg. Anlegget vert liggjande i eit rimeleg lukka landskapsrom samstundes som gjennomføringa vil opne det opp og vert meir oversiktleg. Attståande del av Vågahaugen vil skjerme skjeringa mot nord slik at inntrykket på avstand vert redusert monleg.

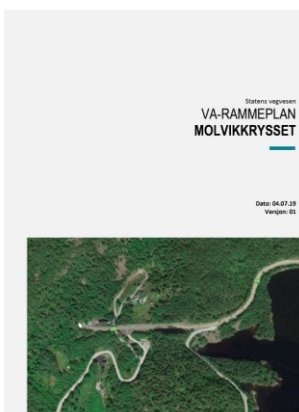
Fagrapportar

Til grunnlag for framlegget til plan er det utarbeida nokre fagrapportar. I denne planen vil gjennomføring i hovudsak vere retta mot utbetring av eksisterande tiltak i eit begrensa område. Der til dømes eksisterande store skjæringar og desse vert endra. Slik sett har dei tekniske fagrapportar større vekt eller interesse om ein vil i dette høvet.



Geologi

Rapporten gir ei geologisk vurdering av eksisterande bergskjering og berg i terrenget der det blir nye skjeringar. Med bakgrunn i dette blir det foreslått geometri, sikringsomfang m.m. av dei nye skjeringane. To bergskjeringar for ny lokalveg og E39, planlagt å bli over høvesvis 10 og 20 meter høge, er omhandla.



VA-Rammeplan

Denne VA-rammeplanen inngår som en del av reguleringsplanarbeidet for samling av Molvik-krysset og Bjørsvik-krysset til ett kryss langs E39 i Lindås kommune. VA-rammeplanen har som funksjon å sikre en helhetlig løsning for vannforsyning, spillvann- og overvannshåndtering. Den skal også sikre tilstrekkelig brannvannsdekning.

VA-rammeplanen skal legges til grunn for videre detaljprosjektering og byggesaksbehandling. Varammeplanen er en overordnet plan, og alle nødvendige kummer, bend, ledningsdimensjoner og andre installasjoner er ikke nødvendigvis vist i planen.

ROS-analyse

«Denne ROS-analysen gjøres i forbindelse med planarbeid for E39 Molvikkrysset i Lindås kommune. Formålet med reguleringsplanen er å bygge om to kryss ved å lage et nytt felleskryss fra E39.

Det er benyttet Lindås kommune sine akseptkriterier og risikomatriser med klassifisering av sannsynlighet og konsekvens i analysen. Disse er delt inn i Liv og helse, miljø, og økonomi. Sammen med risikomatrissene er det benyttet Statens vegvesen Region vest sin sjekkliste for ROS.

Identifisering av potensielle uønskede hendelser gjøres ved gjennomgang av sjekkliste for ROS. Statens vegvesen Region vest sin sjekkliste for ROS er benyttet. For hver potensiell uønsket hendelse vurderes sannsynlighet for at hendelsen kommer til å inntreffe (frekvens), og hva som blir konsekvensen dersom den inntreffer (mest ventelig utfall). Produktet av vurdert sannsynlighet og konsekvens gir risikonivå (fargekode), jf. risikomatrisene som ligger til grunn for analysen. Dernext kommenteres identifiserte potensielle hendelse og det gjøres anbefalinger rundt avbøtende tiltak.»

Kartlegginga av risiko og sårbarhet gjer synleg at gjennomføring av framlegget til plan vil forbetre dei fleste faktorar er målbare parametre som er rekna opp i høve til hending eller situasjon. Kartlegginga syner fleire hendingar / situasjonar som kategoriserast som raud der ein må gjere tiltak, men alle desse er knytt til anleggsfasen for utam eit punkt som gjeld transport av farleg gods. Eventuelt farleg gods transporterast på vegen i dag, men gjennomføring av plan skal forbetre tilhøva og med det redusere risiko i planområdet

I utgangspunktet synast det at naudsynte tiltak som må gjerast under anleggsfasen er sikra gjennom ramme gjeve i føresegn eller Statens vegvesen sin eiga interrnkontroll for gjennomføring av denne type tiltak.

Konklusjon og tilråding

«I driftsfasen utgjør det planlagte tiltaket en forbedring i forhold til dagens situasjon for alle trafikanter i området. Avdekte potensielle uønskete hendinger som det planlagte tiltaket utgjør en risiko for, og som det må utføres avbøtende tiltak for, gjelder alle anleggsfasen.

Det blir nødvendig med redusert fart på E39 i anleggsfasen, god arbeidsvarsling, god dialog med uttrykningsetatene (særlig i perioder med sprengningsarbeid og vegstenging). Forebyggende tiltak og plan for handtering av evt. akutt forurensing til vassdrag og drikkevannskilde ved tiltaksområdet er også nødvendig. Analysen tar utgangspunkt i at sikringsarbeid med nye høye fjellskjæringer på grunn av utbyggingen følger gjeldende regelverk og blir vurdert og dokumentert av geologisk og geoteknisk fagpersonell.»

Vurdering

Plandokumenta

Til framlegget til plan er det utarbeid eit naudsynt og fyldig planmateriale. I tillegg til dei vanlege og pålagte planskildring (21.6.2019), plankart (21.6.2019), føresegner (21.6.2019) samt ROS-analyse (4.7.2019) er det naudsynte fagrapportar og vegteknisk dokumentasjon.

Framlegget til plan er grundig gjennomarbeida og grunnlag for ulike plantema er utarbeidd. Dei delane av materialet som er gjeld sjølve planarbeidet synast fullnøydande både i høve til

det som gjeld trafikksikring og vegutforming, men og dei tilhøve som skal takast i vare lokalt. Ein ser ikkje grunn for at ein ved gjennomføring ikkje skal kunne oppnå dei målsetingane som er satt for arbeidet

ROS-analysa tar utgangspunkt i akeseptkriteria fastsett for Lindås kommune og Statens vegvesen si sjekkliste for ROS. Framstillinga av sannsyn og konsskvens er gjort slik ein er vant med, og vurderingsanen knytt til tema for Situasjon / hendingar som er vurdert kjem godt fram. Administrasjonen meiner at dei avbøtande tiltaka som er skildra som utgangspunkt er fullnøyande. Størst risiko for skade på omgivandane er ei større uønska hending knytt til transport av farlig gods og kjemikalier. Viktige rammer ligg i VA-rammeplan og føresegnene.

.....