



Statens vegvesen

Referat

Dato: 24.02.2016

Tid: 12.00 – 15.00

Referent: Fyll inn.

Sakshandsamar/telefon:

<Sakshandsamarsnamn / tlf>

Vår dato: Velg dato.

Vår referanse:

E39 Bokn – Stord, diskusjon om vidare planprosess

Møte nr: Fellesmøte med kommunane

Stad: Sveio

Møteleiar: Signe Eikenes

Til stades: Stord kommune: Ove Kvalnes og Torbjørn Brosvik. Sveio kommune: Åse Aleheim, Jorunn Skåden og Kenneth Tollefsen. Tysvær kommune: Sigmund Lier, Linda Christine Olsen, Bjørg Tone Vikshåland. Bokn kommune: Jan Erik Nygaard og Lars Alvestad. Hordaland fylkeskommune: Matti Thorgersen og Tore Slinning. Rogaland fylkeskommune: Leif H. L. Vikjhåland. Fylkesmannen i Rogaland: Knut Harald Dobbe. Statens vegvesen: Gro O. Kyvik, Ivar Thorkildsen, Eva Birgitte Teige, Sindre Lillebø, Bjørn Alsaker, Harald Lødemel, Idar Reistad, Hilde Sanden Nilsen, Christoffer Brenne og Signe Eikenes

Kopi til: Fyll inn.

Ansvar / frist

Bakgrunn

Statens vegvesen har arbeidd med kommunedelplan for E39 Stord – Os etter vedtak på KVU (Konseptvalutgreiing) for E39 Aksdal – Bergen. Vi fekk i desember 2013 ei bestilling på å gå vidare med statleg plan. Vi har også fått aksept for å innlemme strekninga Aksdal – Bokn i vidare arbeid.

Hausten 2015 hadde Statens vegvesen dialogmøte med kommunane Bokn, Tysvær, Sveio og Stord /Bømlo for å bli betre kjende og samle kunnskap for arbeidet.

Føringar for planarbeid:

På møtet gjekk Statens vegvesen gjennom nasjonale forventingar til effektive planprosessar. Nokre stader er det gjennomført ein enklare prosess slik at ein i godkjent planprogram kjem fram til ei linje som skal KU-utgreiast og regulerast. E6 Hålogalandsvegen og Ringeriksbanen er eksempel på dette. Kommunane Bokn, Tysvær og Sveio har signalisert tydeleg at dei ynskjer raske prosessar, i tillegg har miljøvernssjefen i Rogaland oppfordra til å gå direkte på reguleringsplan. Statens vegvesen har diskutert temaet i eit tidlegare møte med Rogaland fylkeskommune og fylkesmannen i Rogaland. Det er både fordelar og ulemper knytt til det å gå direkte på ein reguleringsplan.

Fordelar og ulemper ved å gå direkte på reguleringsplan:

Vi diskuterte dette på møtet, og det er mange dilemma og ein del usikre moment i dette. Kommunane har først og fremst fokus på å få ei rask avklaring på kva linje som skal byggast gjennom kommunane slik at anna planlegging og utbygging kan forholde seg til denne.

Prosess med kommunedelplan før reguleringsplan	Direkte på reguleringsplan
<p>Fordelar og ulemper: Konsekvensutgreier fleire linjer som grunnlag for val av alternativ; meir «robust» linje</p> <p>Med ein fastsett korridor har vi fleksibilitet i reguleringsfasen til å gjere nokre endringar i høve til tekniske løysingar</p> <p>Tek kortare tid å få fastsett eit planprogram</p> <p>Kommunane må forholde seg til ein bandlagd korridor</p>	<p>Fordelar og ulemper: Kortare planprosess totalt sett</p> <p>Slepp «omkampar» pga færre høyringsrundar</p> <p>Risiko for å måtte gjere reguleringsarbeidet på nytt: Planen kan gå ut på dato dersom det går lang tid mellom vedteken plan og byggestart:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 10 år grense for grunnerverv - Nye krav i vegnormalar - Anna samfunnsutvikling <p>Det er mange grunneigarar som skal involverast i tidleg fase. Kan få krav om arkeologisk utgraving i tidleg planfase</p> <p>Utarbeiding planprogrammet tek lenger tid</p> <p>Kommunane har ei meir eksakt linje /areal å forholde seg til</p>

Dersom utbygginga ligg nær fram i tid, kan det vere ein del å spare på å gå direkte på reguleringsplan. Dersom utbygginga ligg langt fram i tid er det ein risiko for å måtte gjere arbeidet på nytt.

Statens vegvesen tek opp spørsmålet med Kommunal- og moderniseringsdepartementet.

Silingskriteria:

Uavhengig av vidare prosess må vi gjennom silingsprosessar for å redusere talet på veglinjer. I første omgang vil Statens vegvesen gjennomføre ein slik prosess ved å ta bort dei mest urealistiske alternativa ut frå ei enkel vurdering av:

- Kostnader
- Store negative konsekvensar for miljøtema

I neste omgang vil vi setje opp eit sett med silingskriterium før vi tek ei ny runde med siling. I bestillinga frå departementet er det sagt at vi skal ha minst muleg negative verknader for natur- og kulturmiljø. I planen for E39 Stord – Os har vi tolka dette til å vere naturmangfald, friluftsområde og kulturminne.

I møtet kom det fram at kryssplassering, med mellom anna kopling til E134, vil vere eit aktuelt silingskriterium. I dette ligg også omsynet til gode kollektivløysingar. Som grunnlag for å vurdere dette vil vi køyre trafikkanalysar.

Fylkesmannen og Tysvær kommune peika på at det er viktig å ta omsyn til dyrka mark. Tidlegare har Fylkesmannen peika på verdien av kystlynghei.

Statens vegvesen vil setje opp forslag til silingskriteria og legge desse fram på møte i Planforum 17.mars.

Vidare planprosess:

Statens vegvesen vil fram til sommaren gjennomføre ei grovsiling og bearbeide gjenverande alternativ. Kommunane skal gjennom møte få ei oppdatering av det som er gjort og få høve til å kome med innspel. Gjennom arbeidet med planprogrammet og i dialog med KMD vil vi konkludere på om vi går rett på reguleringsplan eller utarbeider kommunedelplan. Det er også høve til å velje det eine og det andre på ulike strekningar innanfor planområdet.