

Møtereferat

Dato: 24.03.2015

Emne:	Referat frå regionalt planforum 24.03.2015 E 39 Stord - Os. Statens vegvesen	
Til stades:	Marit Rødseth, HFK plansjef Signe Eikenes, SVV prosjektleiar Wenche Tislevoll, ordførar Fitjar kommune Kjetil Hestad, ordførar Tysnes kommune Terje Søviknes, ordførar Os kommune Christian Alstad, Fylkesmannen Torgeir Flo, fylkesmannen Jan Vidar Voster, fylkesmannen Steinar Dalland, Tysnes kommune Gunhild Raddum, HFK samferdsel Matti Torgersen, HFK samferdsel Jan Nordø, HFK klima og natur Else-Marie Aarø, HFK folkehelse Asle J Andås, Os kommune Gunnbjørg Austrheim, HFK Fylkeskonservatoren Silje Foyen, HFK Fylkeskonservatoren Tore Slinning, HFK Fylkeskonservatoren Ola Midttun, Fiskeridirektoratet Eva Birgitte Teige, SVV Stord Lars Tore Martinsen, SVV Stord Ove Kvalnes, Stord kommune Kari Patricia Kleppe, HFK næringsseksjonen Hanne Vie, HFK planseksjonen Karoline Eldøy, HFK planseksjonen Per Nordmark, HFK planseksjonen	
Forfall:		Sak: 2014/13624-58
Møtetid:	Kl 10:00 – 12:00	Møtestad: Fylkeshuset, møterom Vestlandet

Møteleiar: Marit Rødseth**Referent: Per Nordmark**

Plansjef Marit Rødseth ønskte velkomen og leia møtet.
Deltakarane presenterte seg med namn og arbeidsgjevar.

Om referatet: Referatet er forsøkt redigert i samsvar med forslaget til planprogram.

Statens vegvesen ved prosjektleiar Signe Eikenes presenterte forslag til planprogram.
Det er lagt tre føringar for arbeidet:

- Statleg plan
- Reduserer konflikt og uheldige verknader
- God dialog med kommunar og lokale myndigheiter.

Kommunal og moderniseringsdepartementet er planmynde for denne planen. E39 har vore gjennom ein KVVU prosess. I denne prosessen vart det bestemt at ein skal gå vidare med midtre linje. Det er vidare gjennomført ein silingsprosess. Her er det lagt til grunn desse effektmåla: Kortare reisetid, bedra mobilitet for kommunane, mindre ulykker, gode løysingar for gange/sykkel, minst moglege verknader for natur, friluftsliv og kulturminne. Det har og vore fokus på løysingar som vektlegg god arkitektur for dei reisande og vegen som attraksjon.

Silinga resulterte i to hovudalternativ: B og D, og to alternativ som kombinerer ulike parsellar frå alternativa; E og F. Ein går vidare med kombinasjonar av desse.

Det vert vurdert ulike løysingar for kryssing av Bjørnafjorden; røybru, flytebru, hengebru.

Val av trase har størst verknader for Fitjar og Tysnes kommunar.

Føremål

Det må framhevast at dette er både eit nasjonalt og eit regionalt prosjekt.

2 Planprosess, deltaking og framdrift.

Departement har stor fokus på framdrift. Oppstart av planarbeidet var i 2014. Det er arbeid med planprogram i ½ år. Planprogrammet skal leggest ut til offentleg høyring i perioden 04.05.15 - 30.06.15 og planprogrammet skal deretter fastsetjast innan 10 veker. Planarbeidet med KU er planlagt å ta eitt år med offentlig høyring juli – sept. 2016, og planlagt vedtak av plan i desember 2016.

Kommunane var positive til ambisjonen om rask framdrift, men det vart peika på at det ligg ei usikkerheit i kommunikasjon og rask avklaring mellom SVV og dep.

Medverknad

Folkemøte/høyringsmøte må vera tidleg i prosessen - dette bør arrangerast i mai. Politisk handsaming må skje innan ca midt i juni grunna sommarferie for politiske organ i kommunane.

Victor Normann og Torgeir Reve har vurdert samfunnsnyttan av prosjektet. Det vart foreslått å invitere desse til høyringskonferansen 4. juni. Det vart og foreslått at alternativ for bompengefinansiering vart tema her.

3 Prosjektmål - Effektmål og Resultatmål

Samfunnsmålet i planen er ikkje diskutabelt. Dette er gitt av departementet.

Effektmål bør formulerast slik at regional utvikling vert eit tydelegare effektmål. Prosjektet er både nasjonalt og regionalt.

Planprogrammet bør beskriva planarbeidet meir tydeleg og presist. Organisering og framdrift bør vera konkret og tydeleg. Planprogrammet bør gjerast tydelegare når det gjeld å formulera føremål og kva som skal omtalast i planskildringa. Det må koma med at det er eit viktige mål er å utvikla Hordaland. Regionale planar set mål for utviklinga, og planprogrammet bør ta med desse måla der det høver. Viktig er Regional plan for attraktive senter i Hordaland - senterstruktur tenester og handel.

Hordaland fylkeskommune arbeider med ein muligheitsstudie. Her er laga scenario for ulik folketalsutvikling og for korleis E 39 vil påverka utviklinga. Det vert ikkje tatt stilling til traséalternativ, men ulike ferjealternativ til Austevoll vert vurdert. Denne muligheitsstudien skal vera klar til 1. mai og vil vera eit viktig vurderingsgrunnlag. Den vert og eit prioriteringsgrunnlag for fylkeskommunale vegsamband.

4 Rammer og føringar

Det vart gitt innspel om følgjande:

Klimaplan for Hordaland må leggjast til grunn for planarbeidet.
 Regional plan for folkehelse må leggjast til grunn for planarbeidet.
 Kollektivstrategi for Hordaland må leggjast til grunn for planarbeidet.
 Regional plan for attraktive senter i Hordaland må leggjast til grunn for planarbeidet.
 Interkommunal strandsonerplan for Sunnhordland har mykje datagrunnlag som er relevant for planarbeidet og bør nyttast.

5 Planavgrensing og dagens situasjon

Planavgrensing

Det bør brukast meir kart som viser busetnad, senterstruktur, vegar, kollektivtrasse, næringsareal osv. Interkommunal kystsonerplan for Sunnhordland har kartlagt strandsona og gjev godt kunnskapsgrunnlag. Det er tilrettelagt ein kartportal i forbindelse med regional kystsonerplan som kan være nyttig i planarbeidet.

Det vart foreslått å endra planavgrensinga på Stord, og ved det utelata sjukehuset og høgskulen frå planen og ved det frå KU. Stord kommune vil og ta direkte kontakt med SVV om nokre faktafeil.

Busetjing og næringsliv

HFK sin muligheitsstudie skal vera ferdig til 1. mai. Denne vil vera eit nyttig informasjonsgrunnlag i planarbeidet.

Veg og transportsystem

Det må leggjast vekt på kollektivstrategien

Klimautslepp må fokuserast tydeleg. Hordaland har i klimaplanen vedteke 40 % reduksjon i klimagassutslepp frå transport innan 2030. Og 20 % av transporten sørover mellom Hordaland og Rogaland skal over frå fly til buss.

Kollektivknutepunkt bør planleggjast tett på traseen for å gjeva rask framføring.

Trafikk

Det vart kommentert at verknaden av auka trafikk ved ny E 39 må utgreiast for målpunkt Bergen.

Det vert utarbeidd nye trafikkprognosar i som del av planarbeidet.

Ein bør ha meir informasjon på samferdsel og transportstatusen

Kollektivknutepunkt bør planleggjast tett på traseen for å gjeva rask framføring.

Transportsituasjonen for næringslivet bør kartleggjast og analyserast konkret. Kopling land – sjø bør vera med i planarbeidet.

Landskapsbilete

Verknader i høve landskapsbilete vert tema under arkitektur og er viktig etter SVV sine retningslinjer.

Nærmiljø og friluftsliv

Folkehelse vert plassert inn her. Konsekvensar for folkehelse bør gjerast tydelegare og inngår som tema i KU.

Vilkår for gange og sykkel bør omtalast meir, t.d. Nordsjøløypa.

Naturmangfald

Vart vurdert som ivaretatt.

Kulturmiljø

Fylkeskonservatoren kjem tilbake til meir detaljerte konfliktpunkt seinare.

Naturressursar

Positivt at det er fokus på masseplassering. Dette er eit tema ein må koma nærare tilbake til med kommunane.

Geologi og Geoteknikk

Ikkje merknader.

6 Vegstandard

SVV opplyser at bestillinga frå departementet er 4 felts veg frå Stavanger til Bergen, berekna for fartsgrense 110 km/t. Det er norm for at kryss ikkje skal leggjast tettare enn min 3 km. Kryss skal byggjast med over- eller underkøyning og ei rundkøyning på kvar side.

Det bør leggjast til rette for landestasjonar, hydrogenfylllestasjonar, attraktive stoppe- og rasteplassar langs traséen.

7 Omtale av alternativ

Det vart skissert tre alternativ: Tunnel, flytebru og hengjebra. Dette vart ikkje vidare kommentert.

Forsvaret har meldt inn at det har viktige interesser i Bjørnafjorden og på Ulven. Forsvarsbygg vil ha direkte dialog med SVV.

Os signaliserer at kommunen ser det som einaste alternativ å gå i tunnel nordover frå landfeste på Sørøyane.

Presentasjonen av alternativ vart vurdert som ok: Med to hovudalternativ og så variantar av desse for ulike parsellar.

Det vart stilt spørsmål ved om kostnader er tilstrekkeleg vektlagt ved siling av alternativ. Kostnadsmomentet må tilleggjast større vekt, då dette vert heilt vesentleg for val av alternativ. Silinga bør difor gjerast med meir vekt på kostnader, og silinga må ha ei betre grunngjeving for kvifor ein går vidare med konkrete alternativ og variantar.

8 Samfunnsøkonomisk analyse

Prissette konsekvensar

Ikkje-prissette konsekvensar (KU)

Omtalen av KU er veldig detaljert, noko meir detaljert enn vanleg.

Klima vart oppgitt å vera under prissette konsekvensar, men vart foreslått som eit tema i KU.

ROS

Planarbeidet må synleggjera korleis ein taklar ulike uønska hendingar, som t.d. at det ikkje vert mogeleg å kryssa Bjørnefjorden. Kva er alternativa – omkøyning o.l.

Politiske sluttkommentarar frå dei tre ordførarane:

- Statens vegvesen arbeider godt og grundig med saka, held god framdrift og det er god dialog i prosessen.
- Ny E 39 er no det største samfunnsbyggjande prosjektet i vår region, og det overordna målet vurdert frå Fitjar, Tysnes og Os er at ein får på plass ny E 39! Så må ein finna dei lokale tilpassingane i dei ulike kommunar, men slik at ein sikrar gjennomføring av prosjektet.

