

Saksprotokoll i Kultur- og ressursutvalet - 09.06.2015

Tom Sverre Tomren (MDG) sette fram slikt forslag på vegner av MDG og SV:

«1. Alternativt til heile rådmannen sitt framlegg:

Planprogrammet for E39 syner at motorveg med fire felt med fart på 110 km/t fører til uakseptabel øydelegging av verdfull natur i Sunnhordland, over Bjørnafjorden og i Os.

Alle traseval vil gje ein firedobling av trafikken i høve til trafikktalet i dag. 14000 ÅDT vil gje trafikkaos i møte med det overbelasta vegnettet i Bergen.

Motorvegprosjektet strir mot våre klimamål og mål om at all trafikkvekst i byane skal koma med kollektivtilbod, sykkel eller gange.

Planutgreiinga for E39 Hordfast midtre trase må stogkast. Fylkesutvalet ber departementet koma attende med ny utgreiing om alternativ trafikksikker tofelts veg i indre trase og med eit alternativ for miljøvenlege ferjer.

Hordfast er eit gigantisk vegprosjekt utan truverde og realisme der kostnadene allereie er langt høgare enn det som KVVU og KS1 la til grunn. Den sterke uroa i Os og i andre bygder som vert råka gjer at ein må rekne med at prisen vil auka kraftig i vidare prosjektering.

Den akutte situasjonen for E16 er livsfarlig både for bil- og tog trafikken. Samferdselsminister Solsvik-Olsen har gitt klare signal om at Hordaland må velja mellom prosjekta. I revidert nasjonalbudsjett blei det ikkje framlagt noko om strakstiltak for å sikre Vossebanen og E16.

Svein Halleraker (H) sette fram slikt forslag på vegner av Frp,H,V,Ap og Krf:

«

1. Fylkesutvalet er nøgd med planprogrammet, og meiner at dei føreslåtte traseane gir eit godt grunnlag for vidare arbeid med statleg plan på kommunedelplannivå for E39 Stord-Os.
2. Fylkesutvalet vil peike på at trasealternativet med dagline over Søre Øyane har store konsekvensar for friluftsliv, natur, kulturmiljø og landskap. Fylkesutvalet er samd med departementet sin innstilling om at dette alternativet er lite aktuelt, og at det ikkje bør utgreiast vidare som eit alternativ.
3. Fylkesutvalet vil peike på at området kring Bårdsundet er svært sårbart med store verdier for kulturminne, friluftsliv, naturmiljø og landskap. Planlegginga må ta særskilt omsyn til verdiane i dette området.
4. Fylkesutvalet vil generelt rå ifrå traseval som kjem i konflikt med freda kulturminne og viktige kulturmiljø av særskilt høg verdi. Alternativ D og E gjennom Uggdal og Uggdalsdalen på Tysnes har store konflikter med automatisk freda kulturminne, og må vurderast særskilt i det vidare planarbeidet.
5. Fylkesutvalet vil peike på betydinga av å optimalisere det samla vegsystemet i området, og er nøgd med at planprogrammet fokuserer på tilknytningar til E39 på strekninga. Fylkesutvalet ber om at mogleighetsstudie for fylkesvegar knytt til E39 Bergen-Rogaland vert lagt til grunn for det vidare arbeidet. For å få full effekt av E39 ber fylkesutvalet om at den statlege planen vurderer, og kjem med framlegg til kryssløysingar, som står opp om konklusjonane i mogleighetsstudiet for framtidige tverrsamband til ferjefri E39.
6. Fylkesutvalet understrekar betydinga av å vurdere omkjøringsalternativ for traseen på fylkesvegnettet som ein del av risiko- og sårbarheitsvurderinga.
7. Det er av stor betyding at ein sikrar eit godt og attraktivt kollektivtilbod langs E39 med

haldeplasser som er tenleg plassert både for å kunne handtere lokaltrafikk og ekspressbussar mellom Stavanger og Bergen.

8. Fylkesutvalet vil peike på behovet for ein rask framdrift, og ønskjer at den vidare planprosessen etter vedteken statleg plan på kommunedelplannivå vert avklara. Fylkesutvalet vil rå til at den vidare planlegginga skal skje i statleg regi. Fylkesutvalet ønskjer å gjennomføre KS2 (kvalitetssikring 2) før reguleringsplan, slik at KS2 blir gjennomført på grunnlag av vedteken statleg plan på kommunedelplannivå

Oversendingsframlegg til fylkesrådmannen;

Sak om *Mogeleghetsstudie for fylkesvegar knytt til E39 Bergen-Rogaland* vert fremja som eiga sak til politisk handsaming. Her må også høyringsuttalar frå berørte kommunar handsamast.»

Tom Sverre Tomren (MDG) sette fram slik protokollmerknad på vegner av MDG og SV:

«MDG og SV ber om at administrasjonen gir svar på desse spørsmåla frem til Fylkesutvalet sitt møte:

1. Er det rett at trafikkprognosane i KVVU og KS1 ikkje er i tråd med erfaringstal vi har til no? KVVU og KS1 legger til grunn ein årlig vekst i ÅDT på 2% i året frem til 2022. Trafikkvekst frå 2012 ligg på under 0,8 %.
2. Kva er dei ulike alternativa prisa til?
3. Kva kartlegging av miljø og kostnader vert planlagt av den kunstige øya som no er eit aktuelt alternativ?
4. Fylkesordførar viste i ein replikk under Hordfastkonferansen til nye utgreiingar om kostnader og bompengar. Vert desse tala lagt frem for Fylkesutvalet?
5. Kva er data har Staten for klimautslepp frå dei ulike trasealternativa?
6. Korleis vil tal for samfunnsøkonomisk lønsemd vera om ein legg til grunn den same renta for diskontering (4%) som for ny jernbane Arna-Voss og E16.
7. Kva følger får det for planlegging av Hordfast at Ap og Høgre i Rogaland ikkje vil akseptere den noverande planen for Rogfast fordi bompengesatsen vert for høg når staten berre skal betale 12 prosent av kostnadene.»

Røysting

Fylkesrådmannen si innstilling fekk ingen røyster og fall.

Tomren sitt forslag fekk 2 røyster (MDG) og fall.

Halleraker sitt forslag blei vedteke mot 2 syster (MDG)..

Innstilling

1. Fylkesutvalet er nøgd med planprogrammet, og meiner at dei føreslåtte traseane gir eit godt grunnlag for vidare arbeid med statleg plan på kommunedelplannivå for E39 Stord-Os.
2. Fylkesutvalet vil peike på at trasealternativet med dagline over Søre Øyane har store konsekvensar for friluftsliv, natur, kulturmiljø og landskap. Fylkesutvalet er samd med departementet sin innstilling om at dette alternativet er lite aktuelt, og at det ikkje bør utgreiast vidare som eit alternativ.

3. Fylkesutvalet vil peike på at området kring Bårdsundet er svært sårbart med store verdier for kulturminne, friluftsliv, naturmiljø og landskap. Planlegginga må ta særskilt omsyn til verdiane i dette området.
4. Fylkesutvalet vil generelt rå ifrå traseval som kjem i konflikt med freda kulturminne og viktige kulturmiljø av særskilt høg verdi. Alternativ D og E gjennom Uggdal og Uggdalsdalen på Tysnes har store konflikhtar med automatisk freda kulturminne, og må vurderast særskilt i det vidare planarbeidet.
5. Fylkesutvalet vil peike på betydinga av å optimalisere det samla vegsystemet i området, og er nøgd med at planprogrammet fokuserer på tilknytningar til E39 på strekninga. Fylkesutvalet ber om at mogleighetsstudie for fylkesvegar knytt til E39 Bergen-Rogaland vert lagt til grunn for det vidare arbeidet. For å få full effekt av E39 ber fylkesutvalet om at den statlege planen vurderer, og kjem med framlegg til kryssløysingar, som står opp om konklusjonane i mogleighetsstudiet for framtidige tverssamband til ferjefri E39.
6. Fylkesutvalet understrekar betydinga av å vurdere omkjøringsalternativ for traseen på fylkesvegnettet som ein del av risiko- og sårbarheitsvurderinga.
7. Det er av stor betyding at ein sikrar eit godt og attraktivt kollektivtilbod langs E39 med haldeplasser som er tenleg plassert både for å kunne handtere lokaltrafikk og ekspressbussar mellom Stavanger og Bergen.
8. Fylkesutvalet vil peike på behovet for ein rask framdrift, og ønskjer at den vidare planprosessen etter vedteken statleg plan på kommuneplannivå vert avklara. Fylkesutvalet vil rå til at den vidare planlegginga skal skje i statleg regi. Fylkesutvalet ønskjer å gjennomføre KS2 (kvalitetssikring 2) før reguleringsplan, slik at KS2 blir gjennomført på grunnlag av vedteken statleg plan på kommunedelplannivå

Oversending til fylkesrådmannen:

Sak om *Moge/egheitsstudie for fylkesvegar knytt til E39 Bergen-Rogaland* vert fremja som eiga sak til politisk handsaming. Her må også høyringsuttalar frå berørte kommunar handsamast.

Protokollmerknad frå Tom Sverre Tomren på vegner av MDG og SV:

MDG og SV ber om at administrasjonen gir svar på desse spørsmåla frem til Fylkesutvalet sitt møte:

1. Er det rett at trafikkprognosane i KVVU og KS1 ikkje er i tråd med erfaringstal vi har til no? KVVU og KS1 legger til grunn ein årlig vekst i ÅDT på 2% i året frem til 2022. Trafikkvekst frå 2012 ligg på under 0,8 %.
2. Kva er dei ulike alternativa prisa til?
3. Kva kartlegging av miljø og kostnader vert planlagt av den kunstige øya som no er eit aktuelt alternativ?
4. Fylkesordførar viste i ein replikk under Hordfastkonferansen til nye utgreiingar om kostnader og bompengar. Vert desse tala lagt frem for Fylkesutvalet?
5. Kva er data har Staten for klimautslepp frå dei ulike trasealternativa?
6. Korleis vil tal for samfunnsøkonomisk lønsemd vera om ein legg til grunn den same renta for diskontering (4%) som for ny jernbane Arna-Voss og E16.
7. Kva følger får det for planlegging av Hordfast at Ap og Høgre i Rogaland ikkje vil akseptere den noverande planen for Rogfast fordi bompengesatsen vert for høg når

staten berre skal betale 12 prosent av kostnadene.»