



Notat

Dato: 17.09.2014
Arkivsak: 2014/15115-12
Saksbehandlar: mattorg

Til:	Tom-Christer Nilsen
Frå:	Samferdselsavdelinga

Mulegheit for innkorting av planprosess for ny E39 Hordfast

Innleiing

Dette notatet ser på mulegheit for innkorting av planleggingstid for ny E39 Hordfast. Notatet er ei bakgrunn for møte mellom fylkesordførar og samferdselsminister 24. september, samt eit grunnlag for AU møtet i kontaktutval for E39 30. september.

Status for planarbeidet

For strekninga Aksdal-Bergen ligg det føre godkjent KVU/KS1, og det er gitt retningsliner frå regjeringa om vidare planlegging på kommunedelplannivå basert på statlig plan.

Dei vanlege stadium vidare i ein planleggingsprosess er:

- Planprogram for kommunedelplan
- Kommunedelplan/områdeplan med KU
- Reguleringsplan
- KS2 med behandling i Stortinget av bompengesøknad
- Prosjektering/byggeplan

Tiltakshavar Statens vegvesen er i gang med forberedande arbeid, tekniske undersøkingar mv., og det er teke sikte på å utarbeide eit planprogram på kommunedelplannivå. Det er ikkje laga ein detaljert framdriftsplan for vidare planforløpet, men er antyda at planprogrammet kan sendast på høyring i løpet av våren 2015, og sjølvje planframlegget på høyring våren 2016. Dette er ein optimistisk planprosess samanlikna med det som er vanleg for denne type planar.

Statens vegvesen er likevel open for å vurdere alternative modeller, og ventar nok og på signal om vidare planprosess frå Samferdselsdepartementet.

Med statleg plan vil truleg planlegginga kunne skje raskare enn ein tradisjonell kommuneplan, ettersom det ikkje kan leggjast inn motsegn til statleg plan. Med dette kan det bli lettare å handtere usemje mellom kommunane, og godkjeningsprosessen kan - i alle fall i prinsippet - skje raskare.

Mulegheit for innkorting av planleggingstida

For innkorting av planleggingstida, peiker det seg ut to interessante mulegheitsområde:

1. Gå direkte frå planprogram til områdereguleringsplan
2. Overlapping av planfasar (prosjektering/KS2/detaljplan)

1. Gå direkte frå planprogram til områdereguleringsplan

I staden for å gjennomføre ein tradisjonell kommunedelplanprosess m/KU, kan ein modell vere å gjennomføre konsekvensutgreiing og utsiling av alternativ i prosessen med å utarbeide planprogram. Siktemålet vil vere å kome ned i tal aktuelle alternativ (fortrinnsvis eit) – som kan planleggjast vidare gjennom områderegulering med KU. Det kan også tenkjast at ein områdereguleringsplan kan omfatte fleire alternativ/variantar på delstrekningar, men det optimale vil vere å kome fram til ei line.

En slik modell har openberre fordelar ved at ein sparer tid på gjennomføring av ein full kommunedelplanprosess i forkant av reguleringsplanen. Dette gjeld spesielt tidsbruk og prosess knytt til å gjennomføre formell KU for mange alternative vegliner.

Det er samtidig problemstillingar med korleis ein slik prosess skal få tilstrekkeleg forankring med tryggleik for at dei vala som blir gjort i prosessen med planprogrammet bli gjort med eit tilstrekkeleg fagleg grunnlag. Planprogrammet vil gjennomgå ein formell høyringsprosess og innspela frå høyringa vil vere eit viktig grunnlag for staten til å konkludere på kva for eit alternativ som skal regulerast. Interessentar vil med dette bli høyrte i utsilingsprosessen, men nøkkelen vil trulig vere knytt til å sikre at alle dei kritiske/viktige konsekvensane av alternativa er grundig nok dokumenterte i planprogrammet. Det er og viktig med ein god prosess i planprogramfasen der ulike interessentar kan få uttrykt si mening. Konsekvensvurderingane i planprogrammet vil i ei slik modell måtte gjennomførast utan å vere basert på eit formelt vedtatt utredningsprogram, og det kan representere en risiko for den faglige forankringa for utsilinga.

Kommunane vil med ein slik modell få endra medverknad (1 mindre høyringsrunde):

- Med ein statleg kommunedelplan vil kommunane bli høyrte a) i utlegging av planprogrammet (med innspel til kva for alternativ som skal planleggast og program for tematiske utgreiingar), og b) i behandlinga av sjølve kommunedelplanen med KU med innspel til dei line/trasé som skal regulerast.
- Med å gå rett frå planprogram til områderegulering vil desse to høyringsrundane bli erstatta av ei høyring der kommunane vil behandle forslag til planprogram for påfølgjande områderegulering inkl. konsekvensvurdering/silingsrapport for lineval. Kommunane vil m.a.o. bli høyrte på same måte som ved slutthandsaminga av ein kommunedelplan, men mister muligheitene til å bli høyrte i innleiande planleggingsfase der det skal avklarast kva for alternativ som skal utgreiast og innhald i utgreiingsprogrammet. Områdereguleringsplan vil vere det siste tidspunktet der kommunane kan uttale seg. Dette er ein meir overordna plan enn ein ordinær reguleringsplan. Det kan difor vere nødvendig å vurdere alternative måtar å fange opp innspel i den innleiande fasen av arbeidet med planprogrammet, til dømes gjennom folkemøter, dialogmøter med kommunane, ideseminar, bruk av Planforum og Kontaktutvalet o.l.

For Hordfast er det truleg særleg kryssingspunkt for bru over Langenuen som vil vere kontroversiell. Her har kommunane og ulike interesser. Vidare er spørsmål om bru over Bjørnafjorden skal gå via Søre Øyane eller Bjørnatrynet i Os. Det synast lite føremålstenleg å føreta områderegulering med KU for to ulike

alternativ for kvar av desse to strekka. Det betyr i såfall at val av trase på desse to delstrekka må avgjerast i planprogrammet med tilråding av ein trase som seinare går til områderegulering.

Ein annen viktig faktor for å kunne gjennomføre ein alternativ planmodell er at tiltakshavar får nødvendige signal frå departementet om korleis regjeringa stiller seg til alternative planleggingsmodeller – og blir gitt klåre retningsliner for gjennomføring av planprosessen.

2. Overlapping av planfasar (KS2/detaljplan/prosjektering/bompengesøknad)

Gjennomføring av KS2 og detaljplanlegging/prosjektering er i dag ofte delt opp i etterfølgjande fasar som i sum kan være tidkrevjande. Det kan vere muleg å gjennomføre byggeplan delvis parallelt med reguleringsplanen, og å starte opp byggeplanen parallelt med KS2 og bompengesøknad. Det er og muleg å engasjere inn entreprenør tidlegare inn i prosjektering ved totalentreprise.

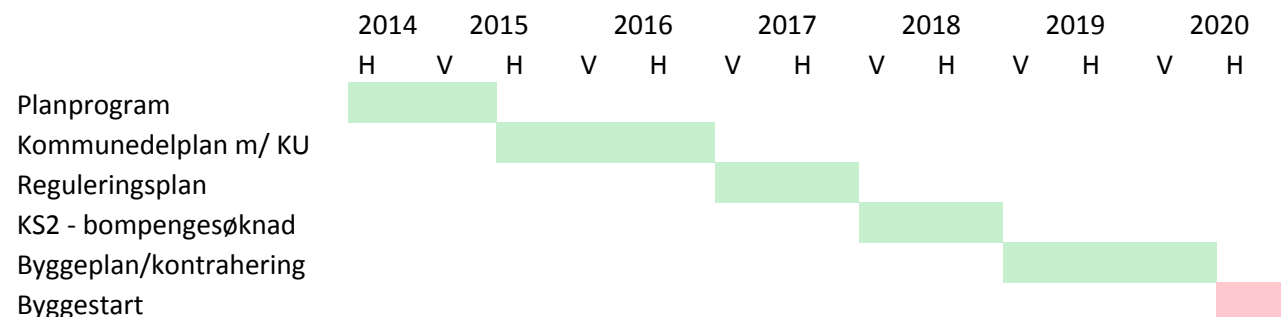
Reguleringsplanen skal på høyring. Dersom ein set i gang prosjektering før reguleringsplanen er ferdig, kan ein risikere å prosjektere delar som ikkje er i tråd med endeleg reguleringsplan.

Det viktigaste i denne fasen er truleg likevel at beslutningsprosessen skjer raskt. Det er særleg viktig at ikkje framdrifta blir stoppa opp i påvente av avklaringar av høyringsinnspel og av KS2 behandling og godkjenning i Stortinget.

Regjeringa har varsla at dei vil opprette eit statleg utbyggingsselskap for vegar. Det er ikkje klårgjort kva for funksjon dette selskapet vil få. Det som synast sikkert, er at denne type selskap vil sikre at finansiering ikkje er avhengig av årlege løyvingar i statsbudsjettet, men at prosjektet blir fullfinansiert. Dette kan bidra til å sikre raskare byggeprosess. Om det statlege utbyggingsselskapet skal få ei rolle i arbeidet med reguleringsplan og i arbeidet med byggeplan, er enno ikkje avklart.

Mulege framdriftsplanar

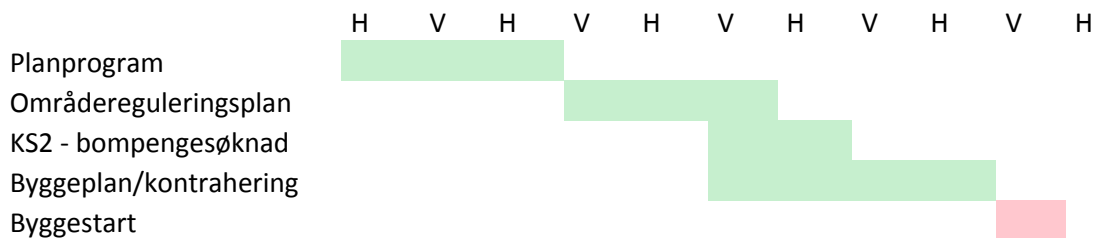
Som nemnt ligg det ikkje føre ein framdriftsplan for dei øvrige plantrinna. Men med utgangspunkt i dei signal dei har gitt i forhold til total planleggingstid og på planleggingstid som er anslått for veg og togsamband for Ringeriksbanan, kan ein muleg framdriftsplan basert på tradisjonelt planforløp vere om lag slik:



Dette er ein optimistisk framdriftsplan, som inneberer at alle prosessar skal gå optimalt.

Ein alternativ planframdrift kan vere:

2014	2015	2016	2017	2018	2019
------	------	------	------	------	------



Dette er òg ein optimistisk planframdrift. Det er noko usikkert om korleis prosessen med statleg vegselskap vil ha å seie for framdrifta etter godkjend planprogram. Det er og relativt ambisiøst å leggje opp til ein vedtatt planprogram i løpet av 2015.

Konklusjon

Det er mogleg å redusere planleggingstida vesentleg gjennom å gå direkte frå planprogram til områderegulering. Vidare ved å ha overlappende planfasar ved områderegulering, KS2 og byggesøknad, samt ved å engasjere inn entreprenør tidlegare inn i prosjektering ved totalentreprise. Samla innsparing kan vere på 2 år.

Det er likevel knytt ei viss prosjektrisiko ved dette. For kommunane er det særleg viktig at det vert ein høyringsrunde mindre. Vidare må trase bli avklart allereie i planprogramfasen, utan at det vert gjennomført ein full KU på alle trasear.