



Statens vegvesen

PLANPROGRAM

FORSLAG



Foto: Statens vegvesen

E39 Heiane - Ådland Stord kommune

Kommunedelplan med konsekvensutgreiing

Region vest

6. februar 2014

Forord

Statens vegvesen og Stord kommune har starta arbeidet med kommunedelplan for E39 mellom Heiane og Ådland. Arbeidet skal resultere i ein overordna plan som skal fastsette framtidig trasé og andre overordna prinsipp for utviklinga av E39 mellom Heiane (ved dagens toplanskryss) og Ådland (ved Vestlivegen).

Dette prosjektet vil vere av ein slik art at det – i tråd med Plan- og bygningslova § 4-2 og Forskrift om konsekvensutgreiingar § 2, bokstav c) – skal gjerast ei særlig utgreiing av konsekvensane som prosjektet medfører (konsekvensutgreiing).

For alle planarbeid som skal konsekvensutgreiast skal det utarbeidast eit planprogram. Eit planprogram er eit dokument som skal fastsette rammene og vere eit styringsdokument for planarbeidet. Dette dokumentet er planprogrammet for kommunedelplanen E39 Heiane – Ådland.

Meir utdjupa skal planprogrammet gjere greie for bakgrunnen og føresetnadane for planprosjektet, kva alternativ som skal drøftast og kva tema konsekvensutgreiinga skal ta opp. Elles skal planprogrammet også syne kva som er planområdet si geografiske avgrensing, forventta planprosess og opplegg for medverknad. Forslag til planprogram vert lagt ut til offentlig ettersyn samstundes med at det vert varsla oppstart av planarbeidet. Det er då mogeleg å komme med innspel til dette. Deretter vil det eventuelt verte revidert før det vert teke opp til godkjenning av kommunestyret.

Forslag til planprogram datert dd.mm.åååå er vedteke utlagt til offentlig ettersyn av Formannskapet i Stord kommune i sak nr. ss/åååå den dd.mm.åååå og har vore utlagt i perioden dd.mm.åååå – dd.mm.åååå.

Planprogram datert dd.mm.åååå er fastsett av Formannskapet i Stord kommune i sak nr. SS/ÅÅÅÅ den DD.MM.ÅÅÅÅ.

Bergen 6. februar 2014

Innhold

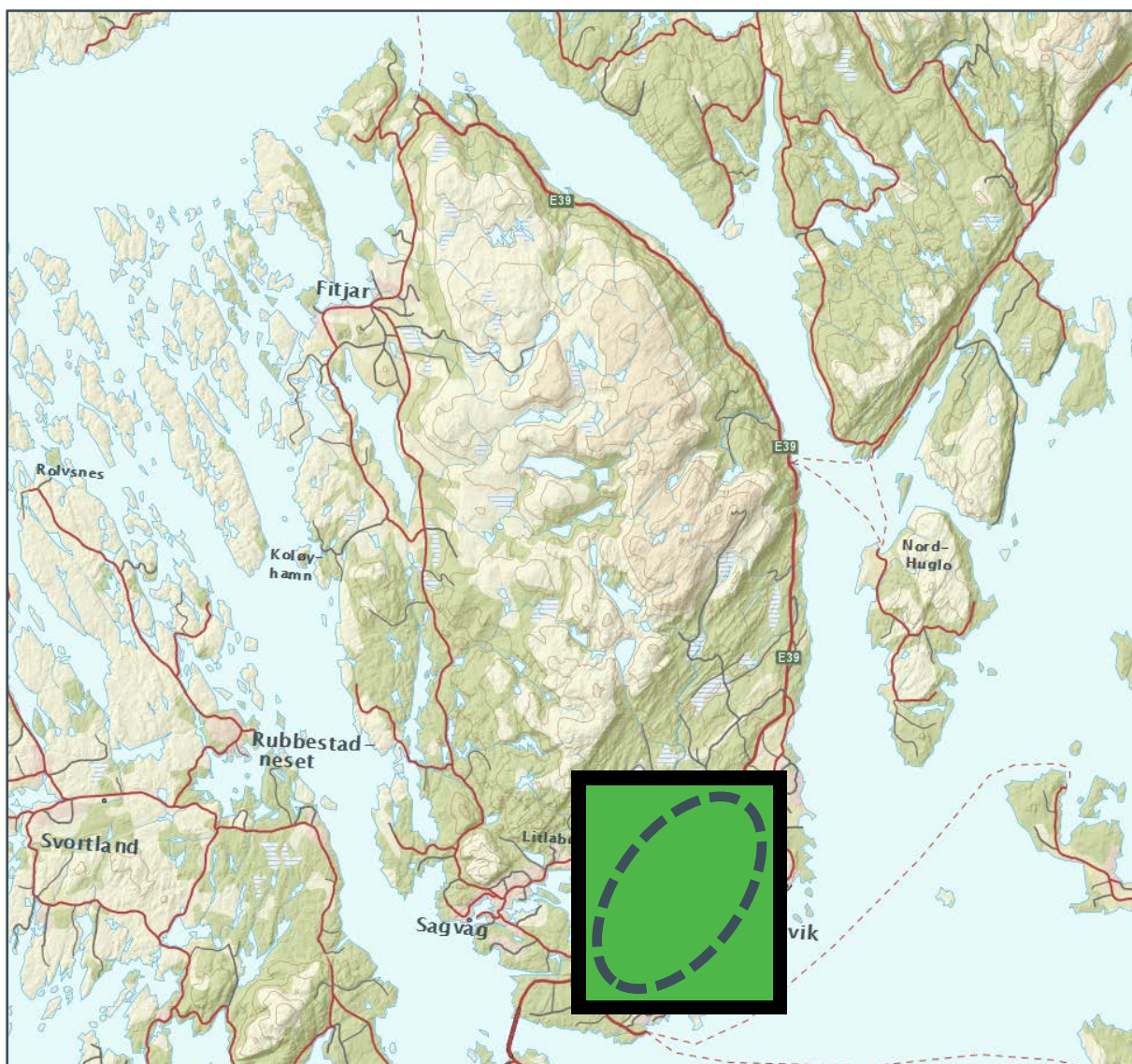
| | |
|--|-----------|
| Forord | 2 |
| 1 Bakgrunn, målsetting og føremål | 4 |
| 2 Overordna føringar | 5 |
| 2.1 Nasjonal transportplan 2014 – 2023 | 5 |
| 2.2 Konseptvalutgreiing..... | 5 |
| 2.3 Kommuneplanen sin arealdel | 5 |
| 3 Krav og mål | 6 |
| 4 Alternativ | 7 |
| 4.1 Alternativ 1: Utbetring av dagens veg..... | 7 |
| 4.2 Alternativ 2: Ny veg basert på dagens veg | 8 |
| 4.3 Alternativ 3: Kort E39 med avgrensa inngrep i Landåsen | 9 |
| 4.4 Alternativ 4: Kortast mogeleg E39..... | 10 |
| 4.5 Alternativ 5: Lang tunnelloysing..... | 11 |
| 5 Planområdet si avgrensing | 12 |
| 6 Kommunedelplanen sitt innhald | 13 |
| 6.1 Konsekvensutgreiinga sitt omfang | 13 |
| 7 Planprosessen | 17 |
| 7.1 Organisering | 17 |
| 7.2 Framdrift i planarbeidet | 17 |
| 7.3 Medverknad i planprosessen..... | 18 |

1 Bakgrunn, målsetting og føremål

Målet med dette planarbeidet er å utarbeide ein kommunedelplan som skal danne grunnlag for detaljplanlegging og utbygging av europaveg 39 mellom Heiane og Ådland. Det skal planleggast ein moderne og framtidretta europaveg med høgare vegstandard enn i dag, slik at det vert lagt til rette for meir effektiv transport og at ein får eit høgare tryggleiksnivå for dei vegfarande. Veganlegget skal på ein god måte ta omsyn til lokale trafikktilhøve.

Den utløysande faktoren at planlegginga er sett i gang er eit lokalt ynskje om utbetring av E39 med finansiering gjennom bompengar som del av «Stordapakken». Initiativet til å finansiere ei utbygging ved hjelp av bompengar spring ut frå at dette er ei strekning der det har vore ei rekke ulykker med hardt skadde og omkomne.

Kommunedelplanen skal fastsette framtidig trasé, og andre overordna prinsipp, for E39, samt sikre areal til framtidig E39 mot utbygging.



Figur 1: Prosjektområdet si lokalisering (illustrasjon: Statens vegvesen)

2 Overordna føringar

2.1 Nasjonal transportplan 2014 – 2023

Nasjonal transportplan er ein strategisk plan som syner utviklinga av det samla systemet for veg-, jernbane-, luft- og sjøtransport i Norge og gjeld både drift, vedlikehald og investeringar. Planen gjeld for ein tiårsperiode, men har hovudfokus på dei fyrste fire åra. Planen vert revidert kvart fjerde år.

Nasjonal transportplan 2014 – 2023, som er den gjeldande revisjonen, vart lagt frem av Regjeringa i april 2013 og handsama av Stortinget i juni 2013. Her er det ikkje prioritert midlar til E39 Heiane – Ådland. Det at prosjektet ikkje er prioritert inneber at prosjektet i utgangspunktet ikkje er aktuelt for gjennomføring i perioden fram til 2023. Men når det no vert utarbeida kommunedelplan kan prosjektet likevel vere aktuelt for prioritering alt i dei fyrste fire åra av neste planperiode, det vil seie i 2018 – 2022.

2.2 Konseptvalutgreiing

For alle statlige investeringar med ein forventa kostnad over 750 millionar kroner skal det gjennomførast ei statleg utgreiing av prosjektet i tidlig fase. Denne utgreiinga, kalla konseptvalutgreiing, utgjer saman med den tilhøyrande kvalitetssikringa Regjeringa sitt faglege grunnlag for å avgjere om det skal arbeidast vidare med eit prosjekt, og eventuelt kva føringar som skal gjelde for det vidare arbeidet.

Prosjektet E39 Heiane – Ådland er omfatta av konseptvalutgreiinga E39 Aksdal – Bergen. Basert på denne utgreiinga og den tilhøyrande kvalitetssikringa, har Regjeringa avgjort rammene for vidare planlegging og utvikling av E39 mellom anna over Stord. Konklusjonen til Regjeringa blei presentert av Samferdsleministaren 20. desember 2013 og det er avgjort at konsept 4C skal leggjast til grunn for vidare planlegging. Dette konseptet inneber at E39 sør for Langenuen skal ligge i same området som dagens E39 over Stord. Endelege traséar innanfor dette konseptet avklarast gjennom kommunedelplanar.

I avgjersla til Regjeringa er det dessutan gjeve føring om at det skal nyttast statlege kommunedelplanar for vidare planlegginga av E39 Aksdal – Bergen. Fordi planarbeidet E39 Heiane – Ådland var starta opp før konklusjonen til Regjeringa førelåg, samt at planarbeidet ikkje går over fleire kommunar, har Regionvegsjefen bestemt at det ikkje skal nyttast statleg plan på dette prosjektet.

2.3 Kommuneplanen sin arealdel

I kommuneplanen sin arealdelen, gjeldande for perioden 2010 – 2021, er det lagt opp til utarbeiding av kommunedelplan for E39 mellom Heiane og Ådland v/ Vestlivegen. I påvente av at kommunedelplan er på plass, er det i kommuneplanen sin arealdel difor lagt inn sone med bandlegging for regulering av vegløyning på denne strekkinga. Bandleggingssona som er lagt inn baserer seg på den tilrådde traséen som ein kom fram til i ei forstudie til kommuneplanen. Men trass at det er lagt inn ei sone basert på eit tidlegare drøfta alternativ, er kommuneplanen heilt klår på at det skal utarbeidast kommunedelplan for å utgreie og endeleg fastsette trasé for framtidig E39 på strekkinga.

3 Krav og mål

For dei planane som vert utarbeida gjeld det fleire krav som skal stettast og mål som ein skal søke å oppnå i størst mogeleg grad.

På kravside vil dei viktigaste krava vere at ein skal planlegge eit vegsystem i tråd med vegnormalane. For dette arbeidet vil det vere dei normalane som gjeld for planlegging og bygging som er det viktigaste. Av desse vil det vere Statens vegvesen si handbok 017 («Veg- og gateutforming») som vil vere den mest sentrale normalen. Denne normalen fastset standardkrav for utforming av vegar og gater.

Kva standardkrav som skal gjelde når ein skal utarbeide kommunedelplan for E39 Heiane – Ådland vil verte fastsett seinare i planarbeidet, då det krev berekningar av dimensjonerande trafikkmengder før dette kan gjerast. Det er likevel nokre viktige standardkrav som alt no kan nemnast at vil gjelde:

- E39 skal vere møtefri. Det vil seie at det skal vere fysisk barriere mellom møtande køyreretningar.
- E39 skal vere utan avkøyrslar.
- Det skal vere eigen tilrettelegging for gåande og syklende. Tilrettelegginga skal ha gode kvalitetar slik at det vert attraktivt å gå og sykle.

Medan me no har nemnd absolutte krav til planlegginga, så gjeld det også ein del mål for planarbeidet. Måla det her er tale om er effektmål og er målsettingar for gevinstar som samfunnet opplever når veganlegget vert opna for trafikk. Måla vil til ein viss grad verte oppfylt ved at ein planlegg eit vegsystem i tråd med vegnormalane, men ulike løysingar som tilfredsstiller krava kan også ha ulik måloppnåing. Difor er måla viktige styrings-verktøy for planarbeidet. Desse måla er fastsett for dette planarbeidet:

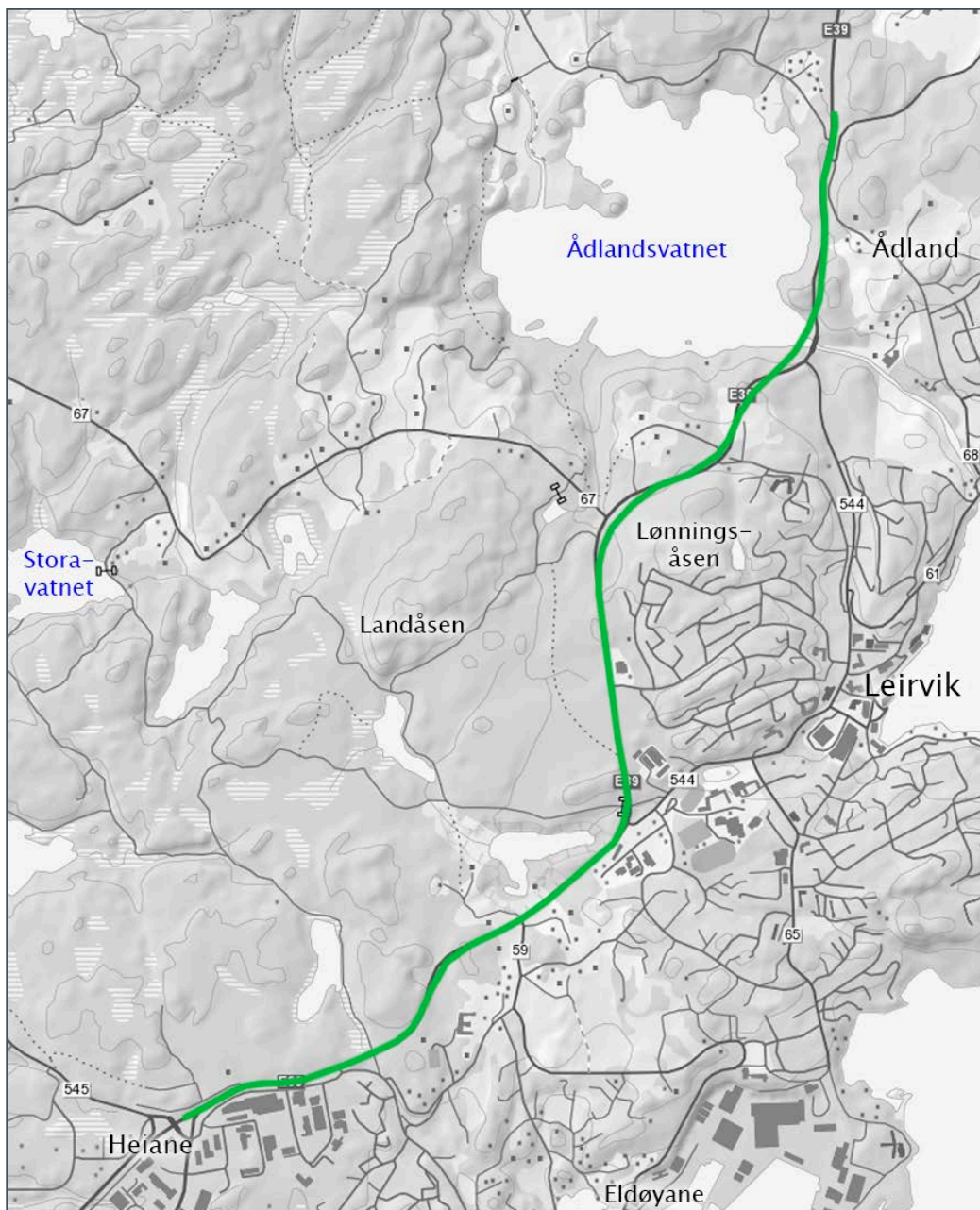
- Reisetida på E39 mellom Heiane og Ådland skal reduserast med 37% i høve dagens situasjon.
- Veganlegget skal bidra til eit høgt trafikktryggleiksnivå:
 - o E39 skal vere ein veg der det er svært lite sannsynleg med ulykker som fører til hardt skadde eller omkomne.
 - o Det skal leggest opp til løysingar som motverkar gjennomgangstrafikk på lokalvegar som ikkje er eigna for dette.
 - Dette vil mellom anna innebere at det må sikrast god trafikkavvikling der ein ynskjer lokaltrafikken skal gå.
- Det skal leggest opp til løysingar som tek omsyn til lokalt viktige forhold ved at ein legg opp til god tilrettelegging for gåande og syklende og kollektivreisande, samt at ein ikkje reduserer tilgjenge til friluftsområde.

4 Alternativ

Gjennom det innleiande arbeidet har ein komme fram til følgjande traséalternativ som ein skal arbeide vidare med og utgreie i dette planarbeidet:

4.1 Alternativ 1: Utbetring av dagens veg

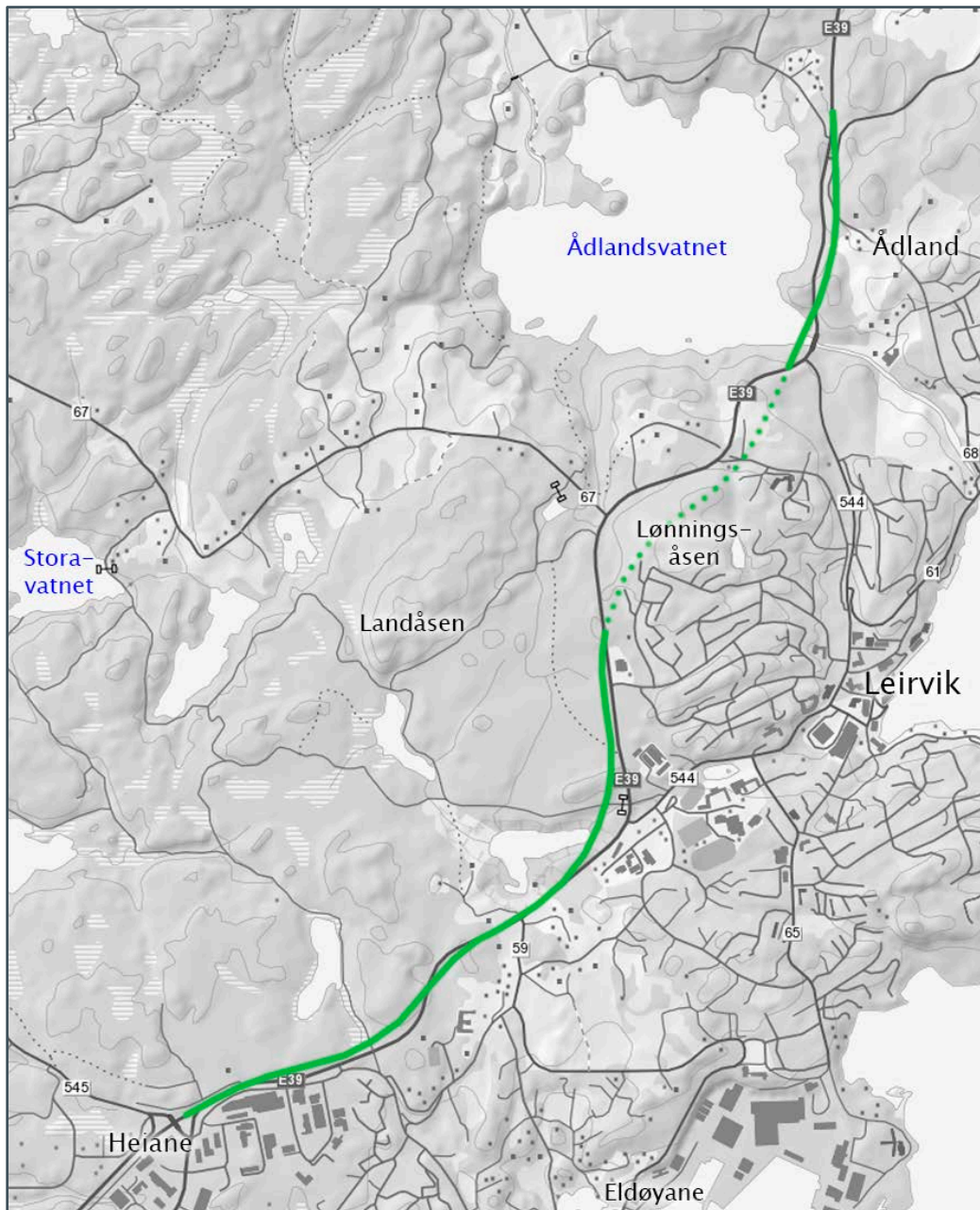
Dette alternativet inneber at ein nyttar dagens E39 mest mogeleg. Det vert lagt til grunn ein vegstandard som er dimensjonert for fartsgrense 80 km/t. Det vil avhenge av trafikkmengder om vegen skal ha to eller fire køyrefelt. Dette vert fastsett når dimensjonerande trafikkmengder er berekna.



Figur 2: Illustrasjon av alternativ 1 (illustrasjon: Statens vegvesen)

4.2 Alternativ 2: Ny veg basert på dagens veg

Som alternativ 1, så baserer dette alternativet seg på at ein tek utgangspunkt i dagens veg. Men i dette alternativet legg ein til grunn at ein har ei løysing der E39 vert dimensjonert som ein tofeltsveg med fartsgrense 90 km/t og/eller ein firefeltsveg med fartsgrense 100 km/t. Dette vert fastsett når dimensjonerande trafikkmengder er berekna. Trasémessseg vil dette alternativet innebere framføring av E39 i tunnel under Lønningsåsen, elles ny veg med utgangspunkt i eksisterande veg.

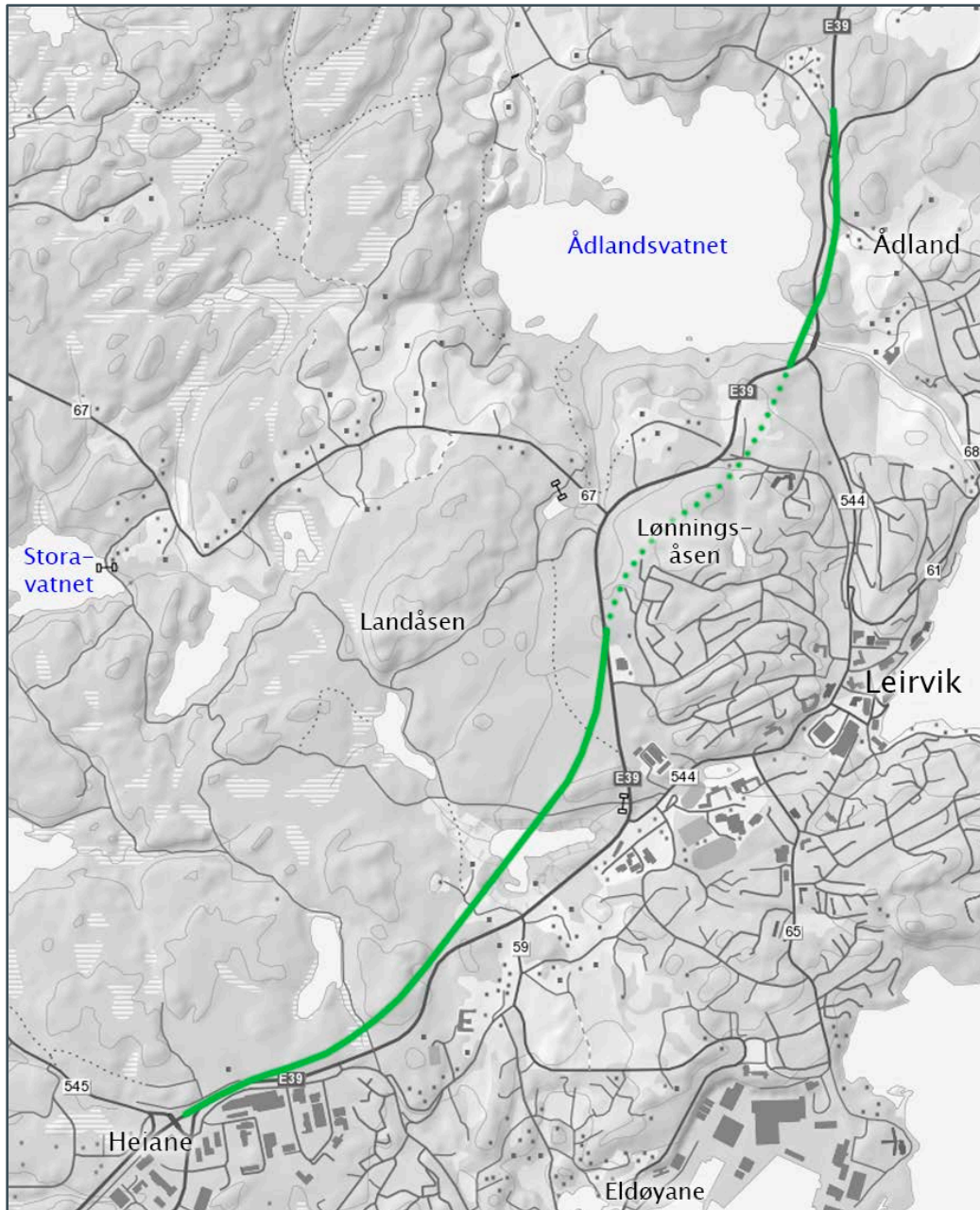


Figur 3: Illustrasjon av alternativ 2 (illustrasjon: Statens vegvesen)

I dei innleiande fasane av planarbeidet vart det vurdert ein variant av dette alternativet der tunnelen har særleg utløp i området ved Stord vgs. avd. Vabakkjen (yrkesskulen). Dette var ei løysing som ein forkasta fordi det gav store negative konsekvensar. Blant anna ville det vore trong for å rive yrkesskulen og ei rekke bustadhus (10–15 stk.). Dessutan ville ei slik løysing medført at europavegen vert liggande nær mykje av den attståande busetnad i området, noko som blant anna inneber auka vegtrafikkstøy for denne.

4.3 Alternativ 3: Kort E39 med avgrensa inngrep i Landåsen

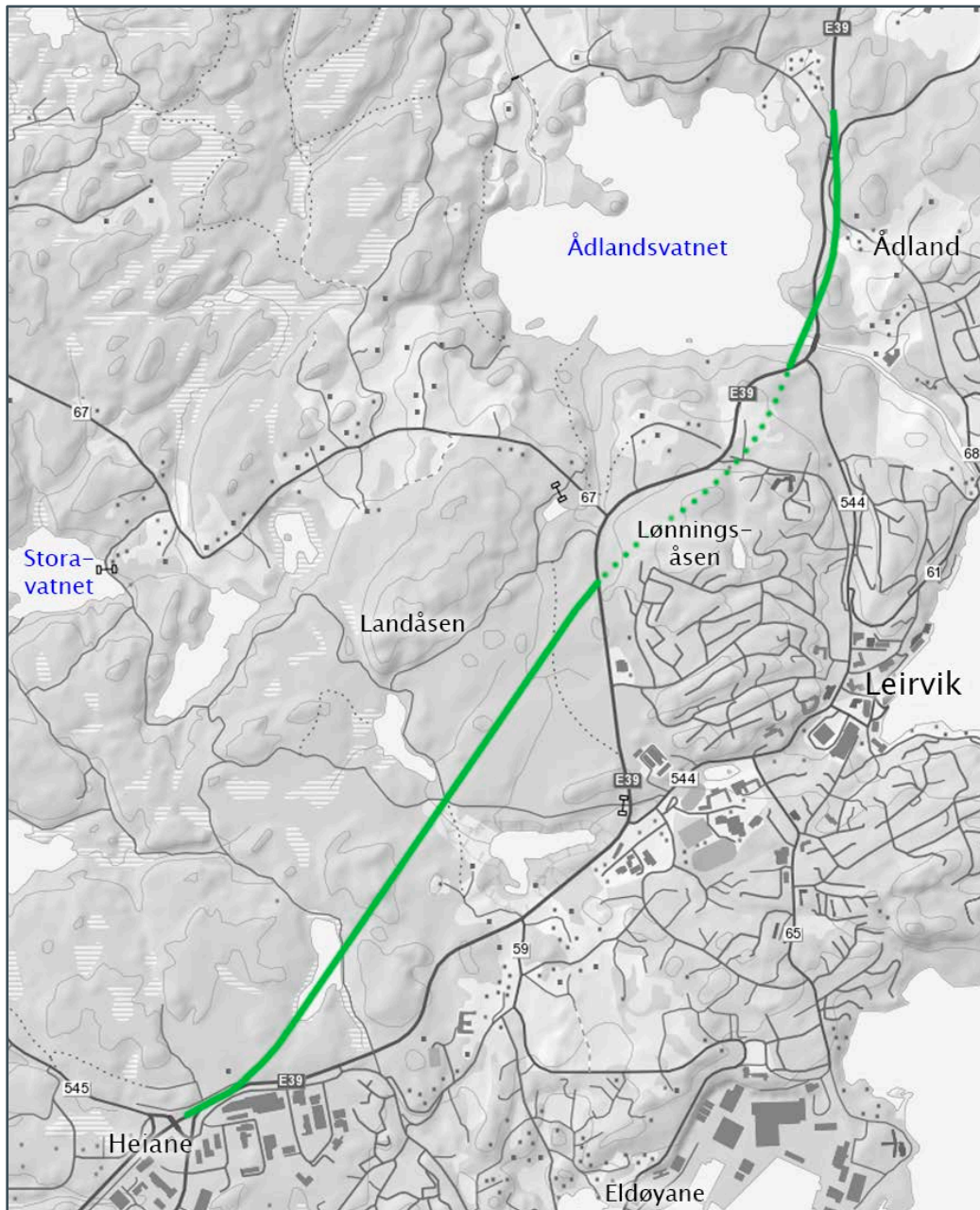
Dette alternativet baserer seg også på ei løysing der E39 vert dimensjonert som ein tofeltsveg med fartsgrense 90 km/t og/eller ein firefeltsveg med fartsgrense 100 km/t. I høve til alternativ 2 legg ein her opp til ei beinare framføring av europavegen mellom prosjekta sine ytterpunkt, men med ei linjeføring slik at ein avgrensar inngrepet i Landåsen i høve til alternativ 4 (sjå neste side).



Figur 4: Illustrasjon av alternativ 3 (illustrasjon: Statens vegvesen)

4.4 Alternativ 4: Kortast mogeleg E39

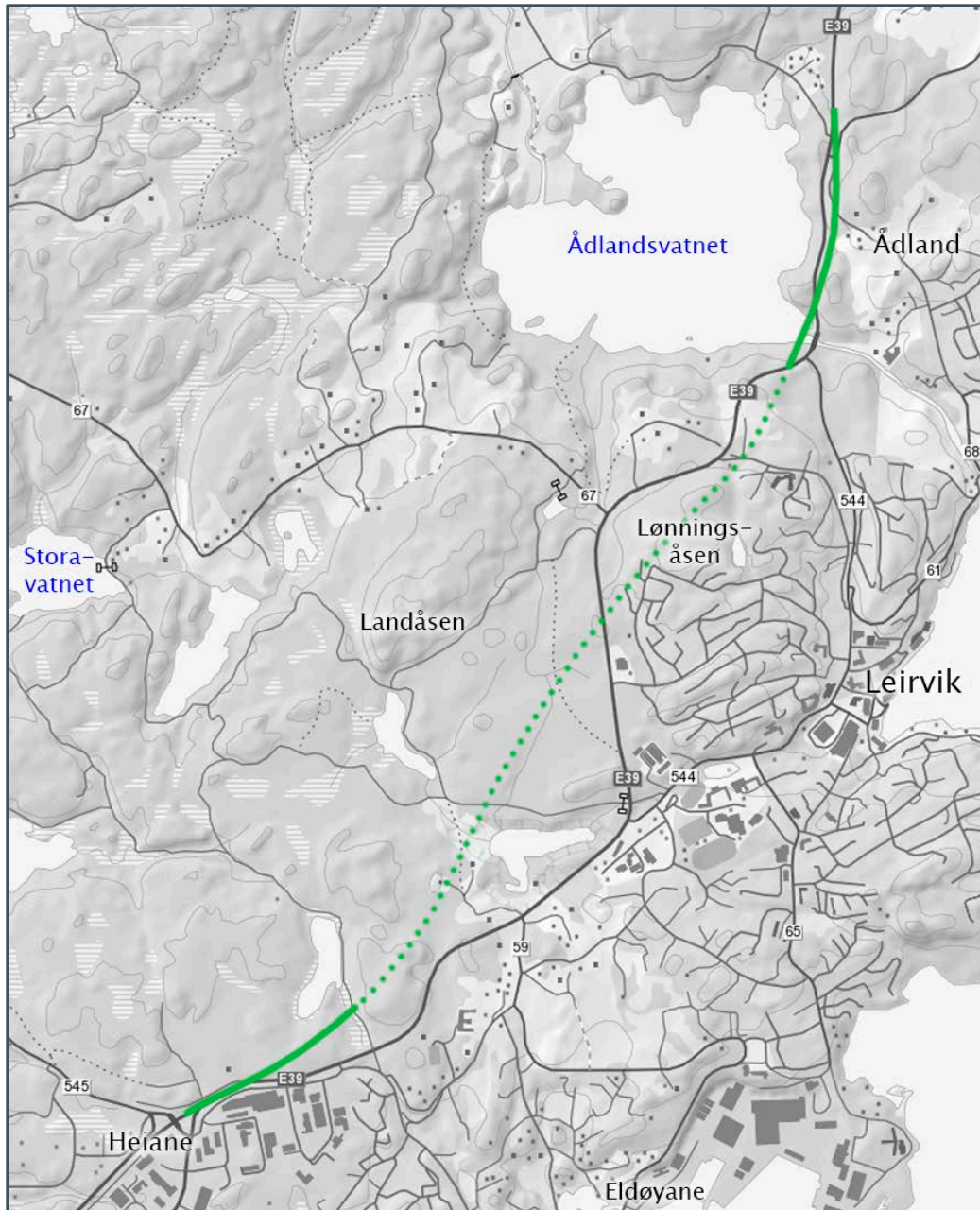
Igjen baserer alternativet seg på ei løysing der E39 vert dimensjonert som ein tofeltsveg med fartsgrense 90 km/t og/eller ein firefeltsveg med fartsgrense 100 km/t. I dette alternativet har ein søkt kortast mogeleg veglinje for E39.



Figur 5: Illustrasjon av alternativ 4 (illustrasjon: Statens vegvesen)

4.5 Alternativ 5: Lang tunnelloysing

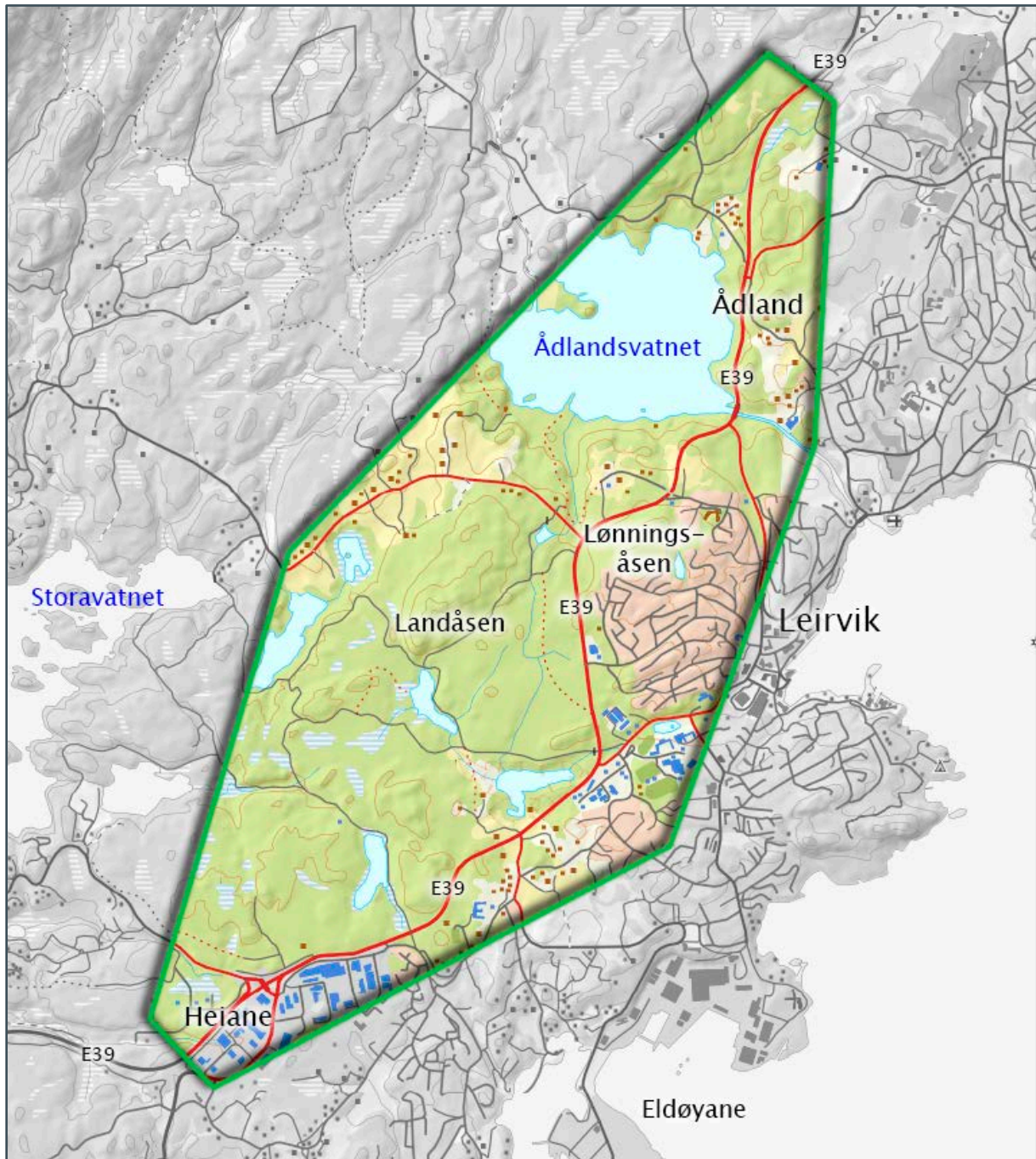
I dette alternativet baserer ein seg på ei løysing der E39 vert dimensjonert som firefeltveg med fartsgrense 100 km/t. Som ein kan sjå av illustrasjonen under legg ein med dette alternativet opp til at ein har ei lang tunnelloysing med framføring av E39 i tunnel på nærast heile strekninga mellom Heiane og Ådland.



Figur 6: Illustrasjon av alternativ 5 (illustrasjon: Statens vegvesen)

5 Planområdet si avgrensing

Med utgangspunkt i dei alternativa som skal vere med i det vidare utgreiingsarbeidet har ein fastsett denne grensa for planområdet (kommunedelplanens utstrekning):



Figur 7: Planen si avgrensing ved planoppstart (illustrasjon: Statens vegvesen)

Det området som er innanfor planen si avgrensing skal vere tilstrekkeleg for å kunne realisere alle alternativ og tilhøyrande tiltak. Ved oppstart er planområdet no fastsett romsleg, slik at ein kan handtere eventuell nye forhold som kjem fram vidare i planlegginga. Når kommunedelplan-arbeidet vert avslutta vil planområdet verte avgrensa til den løysinga som vert vedteken.

6 Kommunedelplanen sitt innhald

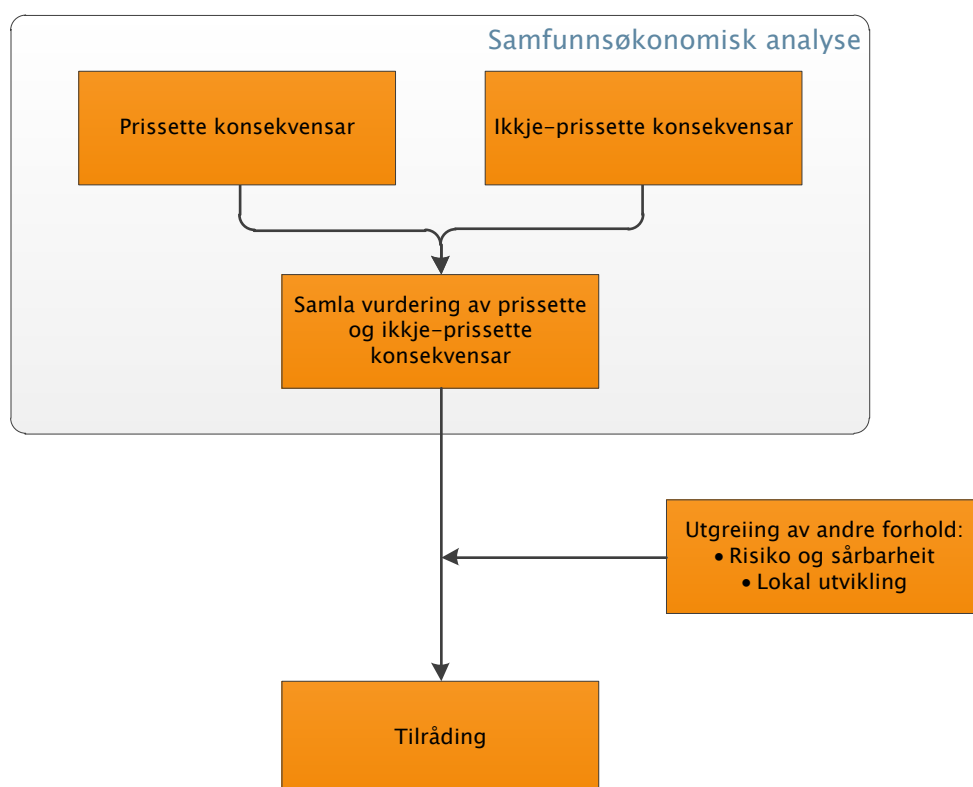
Kommunedelplanen som skal utarbeidast skal bestå av tre delar: plankart, føresegner og planomtale. Plankart og føresegner er dei juridisk bindande delen av planen, medan planomtalen er av ein opplysende karakter og skal utdjupe innhaldet i og konsekvensane av planen.

Ein sentral del av planomtalen vil vere konsekvensutgreiinga som skal gjennomførast. Målet med konsekvensutgreiinga er å gi ei grundig skildring av konsekvensane som dei ulike alternativa vil medføre ved realisering. Dette er ein sentral del fordi den vil utgjere det faglege underlaget for val av alternativ for framtidig E39. Under er det fastsett kva omfanget konsekvensutgreiinga skal ha.

6.1 Konsekvensutgreiinga sitt omfang

Konsekvensutgreiinga vil bli gjennomført i tråd med Statens vegvesen si handbok 140 («Konsekvensanalyser»).

Som figuren under syner så vil utgreiinga bestå av to hovudbestanddelar: Ein del bestående av ein samfunnsøkonomisk analyse og ein del med utgreiing av andre forhold. Til slutt vil Statens vegvesen sjå på desse to delane samla og komme fram til ei fagleg tilråding.



Figur 8: Skjematisk framstilling i konsekvensutgreiinga sitt innhald (illustrasjon: Statens vegvesen)

Samfunnsøkonomisk analyse

Den delen av konsekvensutgreininga som er ein samfunnsøkonomisk analyse, består av to underdelar. I den eine delen studerer ein prissette konsekvensar og i den andre delen ikkje-prissette konsekvensar. Årsaken til at ein har denne underdelinga er at nokre av konsekvensane kan bereknast på ein økonomisk målestokk, medan ein del andre konsekvensar ikkje er eigna til dette og difor må vurderast på ein eigen skala.

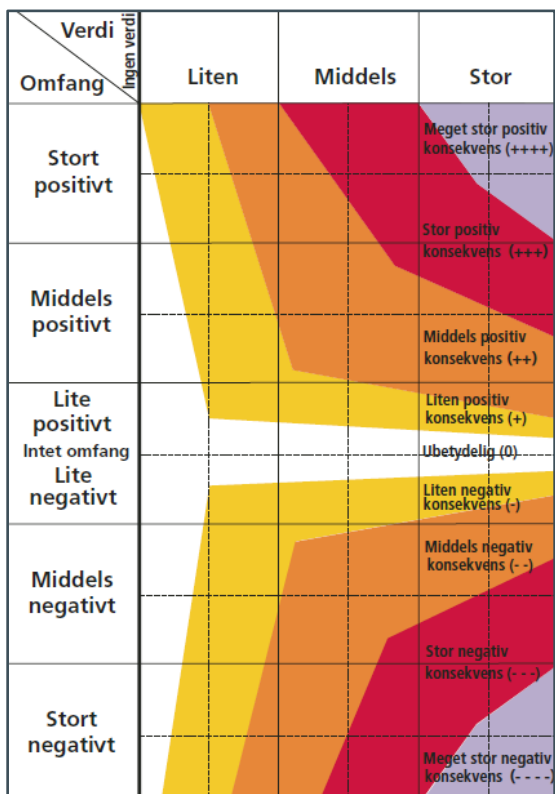
Prissette konsekvensar

Dei prissette konsekvensane er dei konsekvensane som er eigna til å berekne på ein økonomisk målestokk. Sagt på ein annan måte; konsekvensar som kan reknast i kroner og ører. Dette er konsekvensar for trafikantar og transportbrukarar, operatørar, det offentlege, og samfunnet elles. Ein nyttar transportmodellar, samt berekningar ved hjelpa av programvaren *Effekt* for å komme fram til resultatata for desse konsekvensane.

Ikkje-prissette konsekvensar

Dei ikkje-prissette konsekvensane er konsekvensar som ein ikkje har ein god metodikk for å berekne på ein økonomisk målestokk, og som ein difor reknar konsekvensane av på ein eigen skala. Dei temaa som sorterer i denne gruppa av konsekvensar er landskapsbilete, nærmiljø og friluftsliv, naturmiljø, kulturmiljø og naturressursar. På neste side er det gjort nærare greie for analysen sitt omfang for kvart av desse temaa.

Når konsekvensane for dei ikkje-prissette temaa vert vurdert nyttast ein felles metodikk. Denne går ut på at ein fyrst gjer ein ei grundig kartlegging av verdiar som veganlegget kan komme i konflikt med, før ein deretter vurderer i kva omfang veganlegget råkar ved desse verdiane. Konsekvensane vert deretter fastsett utifrå «konsekvensvifta».



Figur 9: «Konsekvensvifta» (illustrasjon: Statens vegvesen)

Dei ikkje-prissette temaa som vert vurdert i den samfunnsøkonomiske analysen har følgjande avgrensing:

Landskapsbilete:

Temaet landskapsbilete omhandlar dei visuelle kvalitetane i omgivnadane og korleis desse vert endra som følgje av prosjektet. Temaet tek føre seg både korleis tiltaket er tilpassa landskapet sett frå omgivnadane og korleis landskapet opplevast for de vegfarande.

Nærmiljø og friluftsliv:

Under dette temaet skal tiltaket sine verknadar for bebuarane i og brukarane av dei områda som prosjektet påverkar utgreiast. Det skal mellom anna utgreiast korleis tiltaket svekkjer eller betrar tilhøva for trivsel, samvær og fysisk aktivitet i uteområda. Det fell også inn under dette temaet å utgreie korleis prosjektet påverkar tilgjengelegheit til ute- og friluftsområde, forhold for gåande og syklande og born og unges oppvekstvilkår.

Naturmiljø:

Temaet naturmiljø omfattar utgreiing av planter og dyr sitt levegrunnlag gjennom å studere verknadane for naturtypar og artsførekomstar. Temaet femner om alle terrestriske (landjorda), limnologiske (ferskvatn) og marine (brakk- og saltvatn) førekomstar, samt biologisk mangfald knytt til desse.

Kulturmiljø:

Dette temaet omfattar utgreiing av prosjektet sine konsekvensar for kulturmiljø og kulturminne. Det vert teke utgangspunkt i den kulturhistoriske verdien av område og enkeltelement som prosjektet påverkar, og deretter vert det vurdert i kva grad prosjektet vil redusere eller styrkje verdien av disse.

Naturressursar:

Under dette temaet vert det utgreidd korleis prosjektet påverkar ressursar frå jord, skog og andre utmarksareal, fiskebestandar i sjø og ferskvatn, vilt, vassførekomstar, berggrunn og mineralar. Det vert særleg trekt fram at konsekvensar for landbruket vert utgreidd under dette temaet.

Andre forhold som skal utgreiast

Den samfunnsøkonomiske analysen gjer greie for fleire sentrale forhold og er ein viktig del av konsekvensutgreiinga. Men denne analysen åleine er ikkje eit vidt nok fagleg grunnlag for val av alternativ i dette planarbeidet. På grunn av dette vert det også sett krav til at ein i planarbeidet må utgreie **risiko og sårbarheit** og **lokal utvikling**.

Risiko og sårbarheit

Dei ulike alternativa kan ha eit ulikt risiko- og sårbarheitsbilete som skal utgreiast. Det skal difor utgreiast kva skilnadar det er mellom alternativa for risiko og sårbarheit. Utgreiinga skal gjere greie for desse fire forholda:

- Risiko for uynskte hendingar i anleggsfasen (arbeidsulykker).
- Risiko for interne uynskte hendingar etter opning (trafikkulykker).
- Risiko for eksterne uynskte hendingar etter opning (naturfarar og menneske- og verksemdsbaserte farar)
- Samfunnssikkerheit

Lokal utvikling

Ein har i dei innleiande fasane av planarbeidet sett at dei ulike alternativa kan påverke den lokale utviklinga på ulikt vis. Det skal difor utgreiast eventuelle skilnadar mellom alternativa i høve til lokal utvikling.

Nærare bestemt skal denne utgreiinga gjere greie for om det er skilnadar mellom alternativa kva gjeld nye moglegheiter eller avgrensingar for befolkning og næringsliv, som følgje av endra tilgjengelegheit til E39 eller andre føresetnadar som prosjektet medfører.

7 Planprosessen

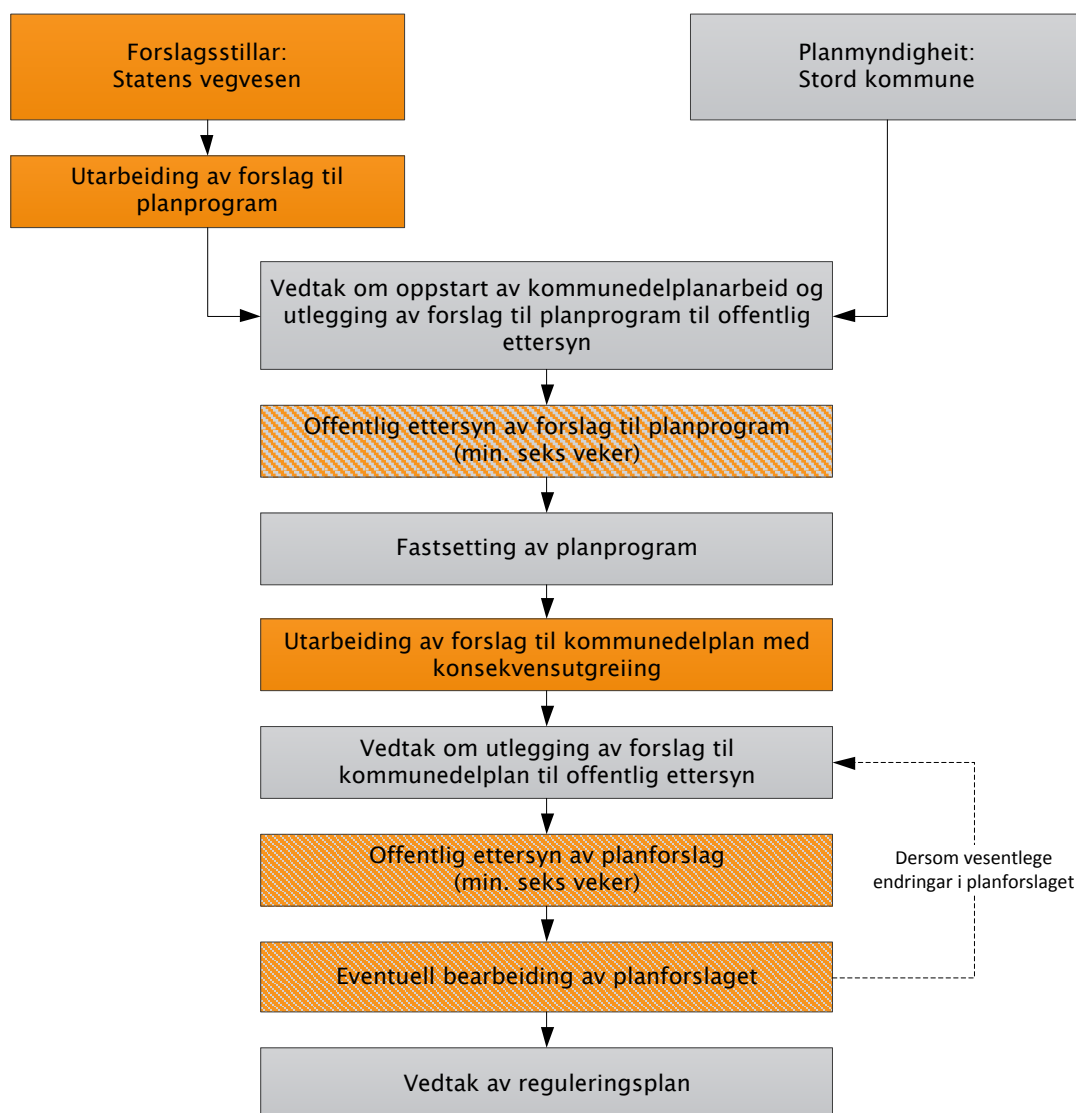
7.1 Organisering

I dette planarbeidet har Statens vegvesen rolle som forslagsstillar, medan Stord kommune er planmyndigheit. Dette inneber at Statens vegvesen utarbeidar forslag til kommunedelplan, men at det er Stord kommune som har myndighet til å fatte vedtak etter Plan- og bygningsloven sine reglar.

7.2 Framdrift i planarbeidet

Planprosessen og fristar

Prosessen i planleggingsarbeidet vil følgje reglene i Plan- og bygningsloven. Ei skjematisk framstilling av prosessen er synt i diagrammet under. Dei delane av prosessen som Statens vegvesen har ansvar for er markert med oransje bakgrunnsfarge, medan dei delane som Stord kommune har ansvar for har grå bakgrunnsfarge. Der både Statens vegvesen og Stord kommune har eit ansvar er det stripete bakgrunn.



Figur 10: Skjematisk framstilling av planprosessen (illustrasjon: Statens vegvesen).

Milepælar

For planleggingsarbeidet har ein sett opp følgjande milepælar for framdrifta:

| Dato | Milepæl |
|-----------------|---|
| 6. februar 2014 | Oversending av forslag til planprogram frå Statens vegvesen til Stord kommune. |
| 5. mars 2014 | Vedtatt oppstart av kommunedelplanarbeid og utlegging av forslag til planprogram til offentlig ettersyn av Formannskapet. |
| 1. juni 2014 | Fastsett planprogram av Formannskapet. |
| 1. januar 2015 | Oversending av forslag til kommunedelplan frå Statens vegvesen til Stord kommune. |
| 1. februar 2015 | Vedtatt utlegging av forslag til kommunedelplan til offentlig ettersyn av Formannskapet. |
| 1. mai 2015 | Vedtak av kommunedelplan av Kommunestyret. |

7.3 Medverknad i planprosessen

I tråd med Plan- og bygningsloven § 5-1 skal forslagsstillar (Statens vegvesen) legge til rette for medverknad i planarbeidet. I tillegg til dei tiltak som er direkte forankra i loven vil Statens vegvesen leggje opp til følgjande tiltak for å ivareta kravet om å legge til rette for medverknad:

- Arrangere informasjonsmøte og/eller kontordag i samband med oppstart av planarbeidet, samt når planforslaget er lagt ut til offentlig ettersyn.
- Etablere eiga prosjektnettside på www.vegvesen.no der planmaterieill og annan relevant informasjon vert lagt ut.
- Sikre god tilgjengelegheit til prosjektleder for eksterne partar gjennom hele planprosessen.
- Ta prosjektet opp i Planforum i samband med planoppstarten og utlegging av planforslag til offentlig ettersyn.