

Statens Vegvesen

Detaljreguleringsplan for E39 Arekrysset



Oppdragsnr.: 5144240 Dokumentnr.: Versjon: 01
2018-01-09



Oppdragsgiver: Statens Vegvesen
Oppdragsgivers kontaktperson: Hans Ivar Ravn-Larsen
Rådgiver: Norconsult AS, Jåttåflaten 27, NO-4020 Stavanger
Oppdragsleder: Jan Erik Johansson
Fagansvarlig: Jan Erik Johansson
Andre nøkkelpersoner: Turid Helgø, Fredrik Omdal

01	2018-01-09	Planbeskrivelse	TuHel	JeJ	KjMKu
Versjon	Dato	Beskrivelse	Utarbeidet	Fagkontrollert	Godkjent

Dette dokumentet er utarbeidet av Norconsult AS som del av det oppdraget som dokumentet omhandler. Opphavsretten tilhører Norconsult. Dokumentet må bare benyttes til det formål som oppdragsavtalen beskriver, og må ikke kopieres eller gjøres tilgjengelig på annen måte eller i større utstrekning enn formålet tilsier.



Sammendrag

Denne rapporten omfatter planbeskrivelse til detaljregulering av E39 Arekrysset, plan nummer 201702 i Bokn kommune.

Reguleringsplanen strekker seg fra Arsvegen i vest til E39 og Boknafjorden i øst. Planforslaget omfatter nytt T-kryss mellom Arsvegen og E39. I tillegg omfatter tiltaket et areal som vil benyttes til mellomlagring av vegetasjonsmasse og bakkeplaneringsmasse, som skal tilbakeføres til eksisterende landskap så godt som mulig ved endt utbygging av vegtrase. Planforslaget omfatter også et areal som vil benyttes for å legge en overvannsledning fra tunnelåpningen på Bokn til utløp i sjø. Den skal føre anleggsvann i byggeperioden samt innlekkasjevann og renset vaskevann i permanent tilstand.

Reguleringsarbeidet ble varslet igangsatt mai 2017, og det kom inn 4 merknader til varselet.



Innhold

1	Innledning	6
1.1	Innledning	6
1.2	Bakgrunn for og hensikten med planen	7
1.3	Forslagstiller og plankonsulent	8
1.4	Tidligere vedtak i saken	8
1.5	Krav om konsekvensutredning?	8
2	Planstatus og rammebetingelser	9
2.1	Overordnede planer	9
2.1.1	Nasjonal transportplan 2014 – 2023	9
2.1.2	Regionalplan for areal og transport i Ryfylke	9
2.1.3	Fylkesdelplan for samferdsel	9
2.2	Kommuneplaner	9
2.2.1	Kommuneplan for Bokn 2012 – 2024	9
2.2.2	Kommunedelplan for E39 Rogfast	9
2.3	Reguleringsplaner	10
2.3.1	Reguleringsplan for E39 ROGFAST Laupland – Knarholmen	10
2.3.2	Reguleringsplan for E39 ved Knarholmen	10
2.3.3	Rogfast områderegulering for Arsvågen næringsområde	11
2.3.4	Reguleringsplan for E39 Rogfast – Tverrslag (tunnel) og ventilasjonstårn ved Arsvågen.	11
3	Beskrivelse av planområdet, eksisterende forhold	12
3.1	Planområdets beliggenhet, avgrensning og størrelse.	12
3.2	Dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk	13
3.3	Landskap	13
3.4	Kulturminner og kulturmiljø	14
3.5	Naturmiljø	15
3.6	Nærmiljø og friluftsliv	15
3.7	Landbruk	16
3.8	Teknisk infrastruktur og trafikkforhold	17
3.9	Barns interesser	18
3.10	Sosial infrastruktur	18
3.11	Grunnforhold	18

4	Beskrivelse av planforslaget	19
4.1	Generelt	19
4.2	Arealformål og arealregnskap	20
4.3	Planlagt arealbruk	21
4.3.1	Alternativvurderinger og trafiksikkerhet	21
4.3.2	Veg- og trafikkløsning og utforming av veger	23
4.3.3	Rigg- og anleggsområder	23
4.4	Landskapsbilde	23
4.5	Kulturminner	24
4.6	Overvann	24
4.7	Barn og unges interesser	25
4.8	Forurensing (støy og luft)	25
4.9	Avbøtende tiltak/ løsninger ROS	26
5	Virkninger av planforslaget	29
5.1	Overordnede planer	29
5.2	Landskapsbilde	29
5.3	Stedets karakter	29
5.4	Kulturminner og kulturmiljø, ev. verneverdi	29
5.5	Naturmangfold og vannmiljø	29
5.6	Trafikkforhold	30
5.7	Barns interesser	30
5.8	Sosial infrastruktur	31
6	Innkomne innspill	32
6.1	Merknader med forslagstillers kommentar	32
6.1.1	Kulturavdelingen Fylkesrådmannen, datert 31.05.2017	32
6.1.2	Fylkesmannen i Rogaland, datert 31.05.2017	33
6.1.3	Regionalplanavdelingen Fylkesrådmannen, datert 02.06.2017	33
6.1.4	Statens vegvesen region vest, datert 07.06.2017	34

1 Innledning

1.1 Innledning

Statens vegvesen Region vest (SVV) prosjekterer ny E39 i kommunene Randaberg, Kvitsøy og Bokn. E39 Rogfast inngår i fergefri forbindelse langs vestlandskysten og skal blant annet binde Nord- og Sør-Rogaland sammen. Hensikten med utbyggingen er å oppnå fergefri kryssing av Boknafjorden og å utvikle E 39 Kyststamvegen mellom Stavanger og Trondheim.

Rogfast (Rogaland fastlandsforbindelse) består av en 27 km toløps tunnel, Boknafjordtunnelen, fra Harestad til Laupland, samt en ca. 4 km lang tunnelarm til Kvitsøy. Det skal være dagsoner på Kvitsøy, ved Laupland og på Harestad. Det er lagt opp til flere utfyllingsområder i sjø, blant annet ved Arsvågen i Bokn kommune.

Reguleringsplan E39 Rogfast Laupeland – Knarholmen, Tunnel og ventilasjonstårn på Krågå er en del av E39 Rogfast. Hensikten med planen er å legge til rette for ny E39 fra Laupland – Knarholmen. Tunnel fra kommunegrensen til Kvitsøy og ventilasjonstårn på Krågå inngår også i dette planforslaget. Når man senere i planforslaget omtaler entrepris 04/E04 er det entreprisen for en av delstrekningene på denne reguleringsplanen det henvises til. Når det videre i planbeskrivelsen skal henvises til tunnelen som kommer opp i dagen på Laupeland vil det omtales som «påhugg Laupeland».

I arbeidet med bygging av E39 ROGFAST tunnelen er det i tillegg behov for en sidetunnel (anleggstunnel). Reguleringsplan for E39 Tverrslag og ventilasjonstårn ved Arsvågen legger til rette for å etablere et ca. 2 km langt tverrslag (sidetunnel) mellom hovedtunnelen for E39 og frem til Arsvågen. Dermed kan masser som skal fylles ut ved Arsvågen næringsområde kjøres direkte, og man unngår transport av masser fra Laupland via Arsvegen. Når man senere i planbeskrivelsen omtaler entrepris 13/E13 så er det entreprisen for tverrslaget og ventilasjonstårnet ved Arsvågen det henvises til. Når det videre i planbeskrivelsen skal henvises til sidetunnel for denne planen vil det omtales «påhugg Arsvågen».



Figur 1 Oversiktskart E04 og E13. Planområdet for E39 Arekrysset illustrert ved rød sirkel.

1.2 Bakgrunn for og hensikten med planen

I gjeldende reguleringsplan E39 Rogfast Laupeland – Knarholmen, Tunnel og ventilasjonstårn på Krågå er eksisterende Arsvegen, fra påhugg Laupeland mot Arsvågen, regulert som bestemmelsesområde # 1 anlegg- og riggområde. Sideareal til vegen er inkludert i rigg- og anleggsområde for å få tilstrekkelig og hensiktsmessig areal til anleggsgjennomføringen. Lokalvegen kan i gjeldende regulering gis et midlertidig kryss med dagens E39. Det var i gjeldende reguleringsplan tenkt at anleggstrafikken skulle følge Arsvegen ut til E39 (se sirkel ved Austre Arsvågen i figur 2). Dagens Arsvegen er for smal og kronglete for anleggstrafikk og må utbedres før den tas i bruk som anleggsveg. Den siste strekningen på Arsvegen, fra nytt T-kryss til billettluken, inneholder flere automatisk freda kulturminner og egner seg derfor ikke til utvidelse av anleggsveg. I stedet blir det nå regulert et nytt permanent T-kryss mellom Arsvegen og E39. Gjennom dette krysset skal det kjøres noe masser fra Tverslaget (påhugg Arsvågen) til påhugg Laupeland for etablering av riggområde.

Formålet med planen er å legge til rette for bedre fremkommelighet for anleggstrafikk ved å utvide E39 for å klare å lage et trafikksikkert T-kryss. Utvidelsen skal legge til rette for bedre fremkommelighet for anleggstrafikk. Det nye krysset vil føre trafikken videre ut på E39 fra Arsvegen.



Figur 2 Øverste sirkel viser området for nytt T-kryss mellom E39 og Arsvegen. Nederste sirkel viser hvor anleggstrafikken ville kommet ut på E39 ved billettluken på Arsvågen i gjeldende regulering via Arsvegen.



1.3 Forslagstiller og plankonsulent

Statens vegvesen er forslagsstiller, Bokn kommune er ansvarlig planmyndighet. Planen er utarbeidet av Norconsult AS.

1.4 Tidligere vedtak i saken

Detaljregulering for E39 Rogfast Laupeland Knarholmen ble vedtatt 01.12.2015.

1.5 Krav om konsekvensutredning?

Basert på forskrift om konsekvensutredning for planer etter plan- og bygningsloven utløser ikke detaljreguleringen krav om konsekvensutredning.



2 Planstatus og rammebetingelser

2.1 Overordnede planer

2.1.1 Nasjonal transportplan 2014 – 2023

Det er en langsiktig målsetning å utvikle E39 til en fergefri, rask og effektiv forbindelse mellom Kristiansand og Trondheim. E39 Rogfast er en start på dette arbeidet og inngår i Nasjonal transportplan 2014 – 2023 (Meld- St. 26, 2012 – 013), med en planlagt oppstart i perioden 2014 – 2017.

E39 Rogfast inngår også i Statens vegvesens forslag til handlingsprogram for samme periode (Statens vegvesen 2013a).

2.1.2 Regionalplan for areal og transport i Ryfylke

E39 Rogfast inngår i regionalplan for areal og transport i Ryfylke 2011 – 2023, vedtatt i fylkestinget 2011.

2.1.3 Fylkesdelplan for samferdsel

E39 Rogfast ligger inne i Fylkesdelplanen for samferdsel i Rogaland 2008 – 2019, vedtatt i Fylkestinget i april 2008.

2.2 Kommuneplaner

2.2.1 Kommuneplan for Bokn 2012 – 2024

Kommuneplan for Bokn 2012 – 2024 ble vedtatt 17. desember 2013.

E39 og Rogfast er nevnt som en av de viktigste driverne for utviklingen på Bokn. Det er sannsynlig at tunnelen gir store vekstmuligheter, både innen nærings og stedsutvikling.

2.2.2 Kommunedelplan for E39 Rogfast

I 2007 ble det lagt fram KU for E39 med tilhørende kommunedelplaner, basert på planprogram som ble fastsatt i mai 2006. Kommunedelplanene for E39 Rogfast ble vedtatt 9.2.2010.

2.3 Reguleringsplaner

2.3.1 Reguleringsplan for E39 ROGFAST Laupland – Knarholmen

Reguleringsplan E39 Rogfast Laupland – Knarholmen ble vedtatt 01.12.2015. Planen innebærer fergefri kryssing av Boknafjorden og utbygging av E39 kyststamvegen. Utbyggingen vil gi en samlet reduksjon i reisetid på ca. 40 min i forhold til dagens situasjon. Reguleringsplanen gjelder tunnel og veg i dagen mellom Laupland og Knarholmen. Dette har sin bakgrunn i Statens vegvesen Vegdirektoratets beslutning om at tunnelen må bygges med slakere stigning enn tidligere forutsatt.



Figur 3 Plangrense for E39 ROGFAST stiplet i rødt, plangrense for E39 Arekrysset tegnet inn.

Store deler av planområdet for denne planen, plan 201702, ligger innenfor planområde til E39 ROGFAST Laupland – Knarholmen. Figur 3 viser sammenhengen, hvor plangrensen for E39 Rogfast er stiplet i rødt, mens plangrensen for E39 Arekrysset er tegnet innenfor den svarte plangrensen. Hele arealet som er en del av gjeldende regulering er regulert som bestemmelsesområde # 1 anlegg og riggområde.

2.3.2 Reguleringsplan for E39 ved Knarholmen

Reguleringsplan for kryss for E39 ved Knarholmen, ble vedtatt 18.6.2013. Planen innebærer en ombygging av kryss til et fullverdig planskilt kryss, hvor det skal etableres fysisk midtdeler over en strekning på ca. 1,3 km. Utbyggingen vil gjennomføres som en del av E39 Rogfast. Reguleringsplan for Laupland – Knarholmen regulerer ny E39 i dagen fra tunnelportalen og frem til reguleringsplan for E39 ved Knarholmen.



2.3.3 Rogfast områderegulering for Arsvågen næringsområde

I forbindelse med utbygging av E39 Rogfast skal et stort masseoverskudd plasseres i utfyllingsområder. Denne planen legger til rette for utfylling av 2,2 mill. m³ i sjøen utenfor Arsvågen.

Utfyllingsområdet foreslås regulert til næringsformål. Maks høyde c+5 meter på fyllingen. Detaljert utforming av næringsbebyggelsen vil bli definert i detaljregulering når en har tatt stilling til hvilken type næring som er aktuelt her.

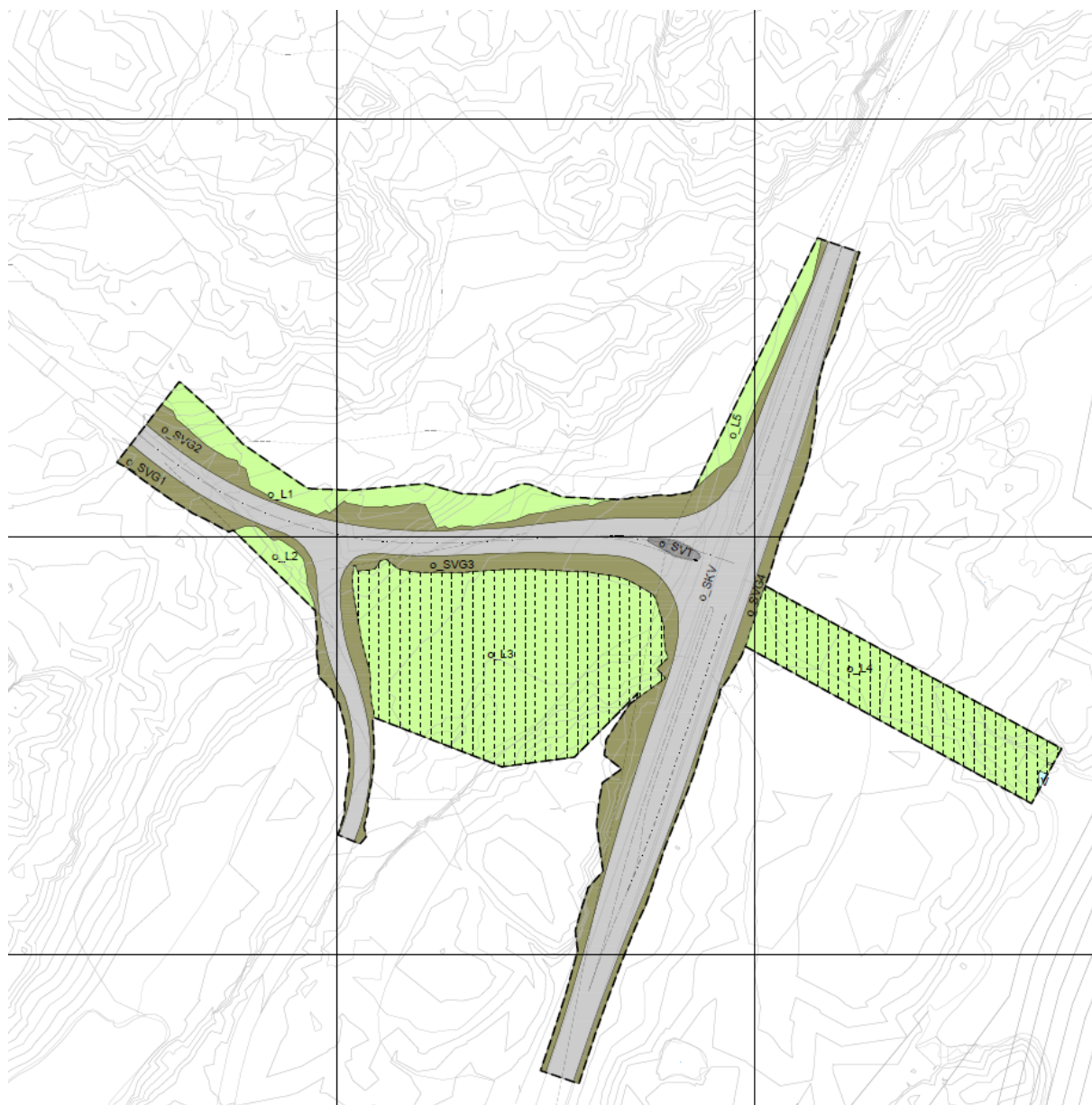
2.3.4 Reguleringsplan for E39 Rogfast – Tverrslag (tunnel) og ventilasjonstårn ved Arsvågen.

Reguleringsplanen ble vedtatt 18.05.2017. I arbeidet med bygging av tunnel mellom Harestad og Laupland er det behov for en anleggstunnel. Statens vegvesen planlegger nå å etablere et ca. 2km langt tverrslag (sidetunnel) mellom hovedtunnelen for E39 og frem til Arsvågen.

3 Beskrivelse av planområdet, eksisterende forhold

3.1 Planområdets beliggenhet, avgrensning og størrelse.

Planområdet strekker seg fra Arsvegen i vest til E39 og Boknafjorden i øst. Store deler av planområdet er veg i dagen samt LNF-områder. Planområdet er ca. 13 daa.



3.2 Dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk

Planområdet strekker seg primært over områder med kystlynghei, myr, overflatedyrka jord, åpen fastmark og skog. Det finnes ingen bebyggelse innenfor planområdet.



Figur 4 Bildet viser landskapet mellom Arsvegen, som vi skimter øverst i bilde, og E39.

3.3 Landskap

Landskapet i planområdet består i hovedsak av et åpent småkupert landskap, variert vegetasjon fra typisk kystlynghei og berg langs strandlinje, til lauvskog, skog og kratt i det kupert terrenget langs Arsvegen.

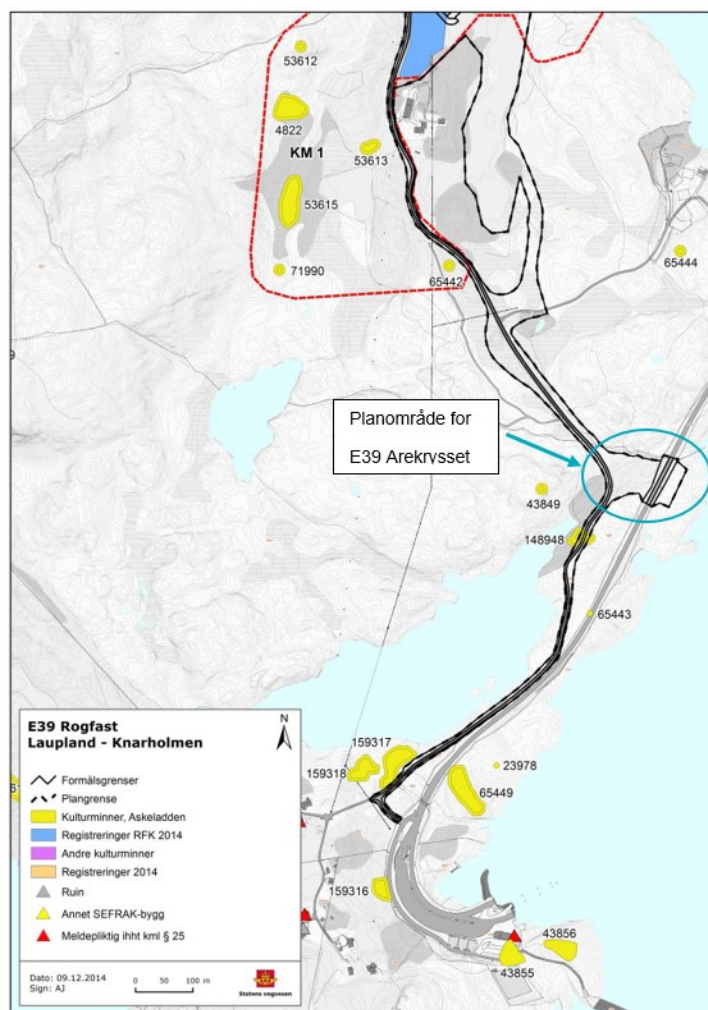
Det ble lagd en rapport for landskapsbilde i forbindelse med gjeldende reguleringsplan E39 ROGFAST Knarholmen – Laupeland. Der beskrives Arsvegen som en smal, sjarmerende bygdeveg. Den snor seg langs landskapsrommet Arsvatnet som utgjøres av karrig landskap bestående av fjell i dagen med innslag av lyng og kratt. Området har visuelle kvaliteter som er representative for landskapet i regionen. Videre strekker vegen seg langs et landskapsparti med middels variasjon. Det er et stedvis velskjøttet jordbrukslandskap med til dels gode kvaliteter i terrengformer og kulturlandskap. Steingjerder beskriver landskapets struktur. Landskapet har visuelle kvaliteter som er typiske for regionen, hvor helhetsinntrykket er noe brutt av dårlig vedlikeholdt jordbruksarealer og bygningsmasse. Selve opplevelsesverdien av å ferdes langs Arsvegen er stor. Vegen gir et inntrykk av å forsterke landskapets former ved at den følger terrengets naturlige formasjoner.



Figur 5 Utsnitt av Arsvegen innenfor planområdet, sett fra vest mot øst og E39/Boknafjorden.

3.4 Kulturminner og kulturmiljø

Rogaland fylkeskommune har i forbindelse med reguleringsplan for E39 ROGFAST Laupeland - Knarholmen gjennomført arkeologiske undersøkelser i planområdet høsten 2014. Det ble ikke funnet noen kulturminner innenfor planområdet til E39 Arekrysset, og det var heller ingen eksisterende registrerte kulturminner innenfor planområdet. Da plangrensen for nytt T-kryss ikke strekker seg veldig ut over eksisterende plangrense så fylkesrådmannen behov for nye arkeologiske registreringer innenfor planområdet. Stavanger Maritime museum skal i gang med marinarkeologiske registreringer i mars 2018 for å kartlegge kulturminner i sjø.

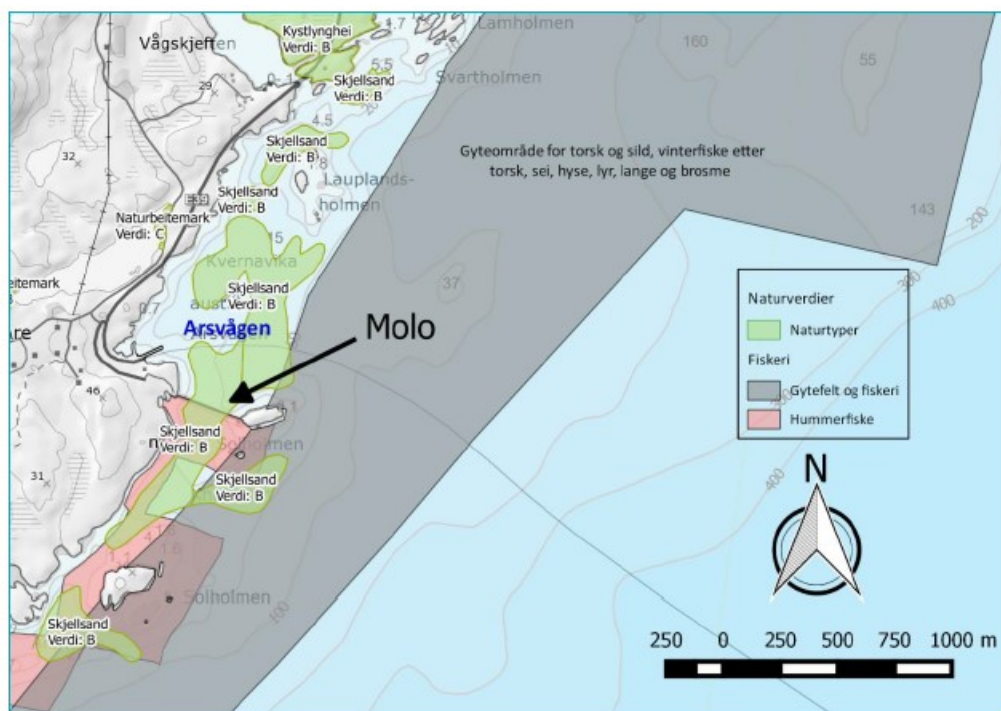


Figur 6 Registrerte kulturminner langs planlagt anleggsvei til reguleringsplan for E39 ROGFAST Laupeland - Knarholmen

3.5 Naturmiljø

Det er ikke gjort noen registreringer av naturmiljø innenfor plangrensen på land. Planforslagets vurderinger vedrørende naturmiljø og vannmiljø stopper ved eiendomsgrense i sjø. Forhold knyttet til overvannsledningen ut over plangrense følges opp i egen sak etter forurensingsloven ved søknad om midlertidig utslipp til sjø av anleggsvann fra tunnel og riggområde for Rogfast Entrepriise E13 Sidetunnel/tverrslag ved Arsvågen. Utslipp fra E04 vil bli omsøkt i egen søknad på et senere tidspunkt, men selve utslippspunktet for dette vannet etableres i E13. Søknaden ble sendt inn til Fylkesmannen 20/9-17 og ligger som vedlegg 2.

I forbindelse med søknaden har Norconsult gjennomført undersøkelser av forurensningstilstand i sedimentene i tiltaksområdet ved Arsvågen i 2015. Massene bestod i stor grad av sand og skjellsand. Norconsult har også gjennomført feltundersøkelser av marint naturmiljø i områder som vil bli berørt av planlagte tiltak. Feltundersøkelsene hadde som overordnet mål å skaffe til veie en generell oversikt over marint naturmiljø. Boknafjorden er registrert som gytefelt for blant annet torsk. Naturområdet rundt Arsvågen utgjøres av artsrike biotoper som tareskog og skjellsandområder, og er vurdert å være av middels verdi for biologisk mangfold.



Figur 7 Oversikt over marint naturmiljø registrert i Naturbase og Fiskeridirektoratets karttjeneste (Norconsult)

3.6 Nærmiljø og friluftsliv

Det ble laget egen rapport for deltema nærmiljø og friluftsliv i forbindelse med gjeldende reguleringsplan E39 ROGFAST Knarholmen – Laupeland. Rapporten tar blant annet for seg Arsvatnet og Arsvegen. Arsvatnet er et populært fiskevann, hvor det fiskes ørret og enkelte ganger sjørørret. Ved vannet drives det jakt på rådyr og hjort, og terrenget brukes også til turgåing. Arsvegen som bygdeveg med liten trafikk anses som en attraktiv gang- og sykkelveg i trenings- og friluftssammenheng. Observasjoner på stedet tyder på at bruksfrekvensen er lav.

3.7 Landbruk

Det finnes et område med overflatedyrka jord innenfor planområde. Området er ca. 3,3 daa stort, og brukes av beitedyr.



Figur 10 Overflatedyrka jord innenfor planområdet



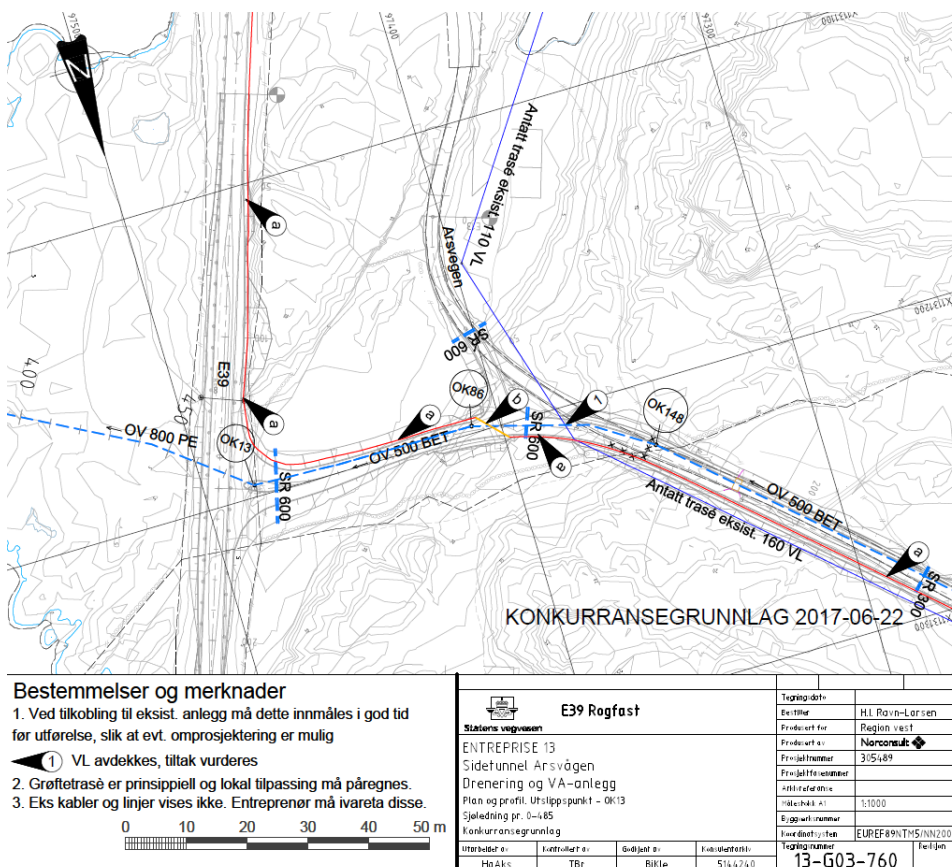
Figur 9 Beiteområde sett fra Arsvegen



Figur 8 Beiteområde sett fra E39

3.8 Teknisk infrastruktur

Det ligger en kommunal vannledning langs Arsvegen som kommer fra Alvestad og som går videre til Arsvågen. Det er en 160/110 mm vannledning. Den ligger i stor grad utenfor eksisterende veg som skal utvides i forbindelse med anlegget. Den berøres i krysningspunkter med vegen, og skal ikke legges om på noen steder. Vannledning må avdekkes før evt. tiltak skal gjøres. Det prosjekterte anlegget skal tilpasses eksisterende vannledning. Det er eneste vannledning mot syd, og det må utøves varsomhet ved anlegg i nærhet av denne ledningen.



Figur 11 Blå heltrukken linje er eksisterende vannledning.

3.9 Trafikkforhold

Bokn har bruforbindelse mot resten av Haugalandet i nord, og fergeforbindelse over Boknafjorden til Randaberg og Stavanger i sør.

Det ligger to kjøreveier innenfor planområdet; Arsvegen og E39. Arsvegen har i dag et kjørefelt og er ca. 3 meter bred med en fartsgrense på 80 km/t. Langs vegen er det enkelte avkjørsler hovedsakelig til bolig og gårdsbruk. Dagens E39 er ca. 7,5 meter bred og har en fartsgrense på 80 km/t.

Biltrafikken i Bokn består i all hovedsak av gjennomgangstrafikk fra fergeforbindelsen mellom Rennesøy, Mortavika og Arsvågen. Boknafjordsambandet er Norges mest trafikkerte fergestrekning. Gjennomsnittlig trafikkmengde (ÅDT) er på ca. 4300 kjøretøy per døgn, men denne varierer med årstid og ukedag. Andel tungtrafikk er høy, med ca. 16%.

Ved Arsvågen ligger dagens fergeleie. På dager med stor utfart står det køer tilbake på E39, noe som også medfører uønsket trafikk på lokalveger. Sør for Knarholmen kan forbikjøringer for å rekke fergen være et problem.

3.10 Barns interesser

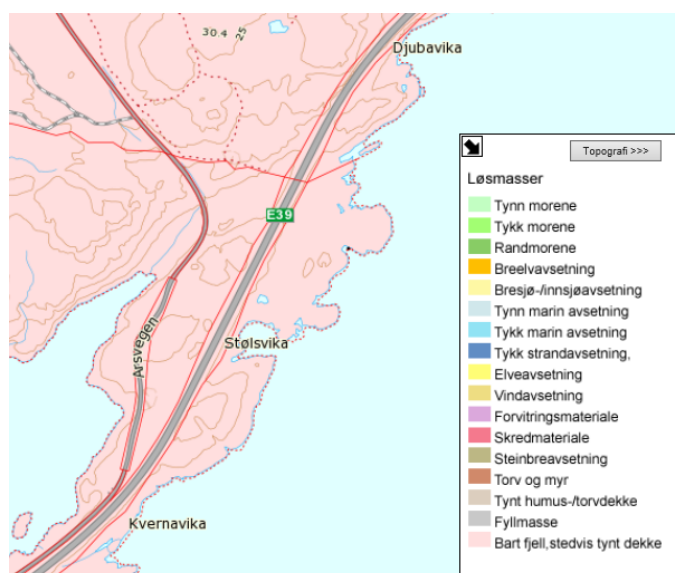
Det ligger ikke idrettsanlegg eller andre anlegg opparbeidet med tanke på barns lek og utfoldelse innenfor planområdet.

3.11 Sosial infrastruktur

I Føresvik, ca. 6.5 km nord for planområdet ligger Bokn barnehage og Bokn skole.

3.12 Grunnforhold

I henhold til kartdata fra Norges geologiske undersøkelse (NGU) består planområdet av bart fjell, med stedvis tynt dekke.



Figur 12 Kart fra NGU.

4 Beskrivelse av planforslaget

4.1 Generelt

Tiltaket som skal reguleres er et T-kryss mellom Arsvegen og E39. I tillegg omfatter tiltaket et areal som vil benyttes til mellomlagring av vegetasjonsmasse og bakkeplaneringsmasse, som skal tilbakeføres til eksisterende landskap så godt som mulig ved endt utbygging av vegtrase. Planforslaget omfatter også et areal som vil benyttes for å legge en overvannsledning fra tunnelåpningen på Bokn til utløp i sjø. Den skal føre anleggsvann i byggeperioden samt innlekkasjevann og rensset vaskevann i permanent situasjon.



Figur 13 T-kryss mellom Arsvegen og E39

4.2 Arealformål og arealregnskap

Arealtabell	
§ 12-5. Nr. 2 – Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur	Areal (m ²)
Annen veggrunn – grøntareal	2 120
Annen veggrunn – tekniske anlegg	31
Kjøreveg	4 080
Sum areal denne kategori:	6 231
§ 12-5. Nr. 5 Landbruks-, natur- og friluftsmål samt reindrift	
LNFR areal for nødvendige tiltak for landbruk og reindrift og gårdstilknyttet næringsvirksomhet basert på gårdens ressursgrunnlag	3 909
Landbruksformål	2 928
Sum areal denne kategori:	6 838
§ 12-5. Nr. 6 Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone	
Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone	13
Sum areal denne kategori:	13
Totalt alle kategorier:	13 082



4.3 Planlagt arealbruk

Arealene innenfor planområdet er regulert for å sikre rettigheter til opparbeidelse av planlagt utvidelse av E39 for å klare å lage et trafikksikkert T-kryss mellom E39 og Arsvegen i Bokn kommune.

4.3.1 Alternativvurderinger

Det er vurdert både T-kryss og rundkjøring mellom E39 og Arsvegen. Ved en eventuell rundkjøring vil sørgående trafikk til Arsvågen ha vikeplikt for nordgående trafikk fra Arsvågen som skal inn til Arsvegen. Det andre alternativet var å tilrettelegge for et T-kryss med eget venstresvingfelt for tungtransporten mens de venter på fri bane til Arsvegen. E39 vil ved et T-kryss ha forkjøringsrett.

Med hensyn til trafikkavvikling, spesielt trafikk fra fergen som kommer i pulser, ble T-kryss valgt som beste alternativ. Med et venstresvingfelt i T-krysset med plass til 2 vogntog i nordgående retning på E39 og god sikt i begge retninger er også trafikksikkerheten ivaretatt.

4.3.2 Massetransport og trafikksikkerhet

I følge registreringer gjennomført av Statens vegvesen er det på dagens E39 en gjennomsnittlig årsdøgntrafikk (ÅDT) på ca. 4300 kjøretøyer. Tungbiltrafikken er ca. 16%. Det betyr at hver dag kjører det ca. 700 tyngre kjøretøy på denne strekningen.

Massetransporten som er knyttet til utbygging av Rogfast prosjektet som skal fraktes til Knarholmen er beregnet til rundt seks kjøretøy i timen. Det utgjør et relativt beskjedent tillegg til den allerede eksisterende tungbiltrafikken. Det påpekes at lastebilene som skal brukes for å frakte masser ikke regnes som spesielt saktegående kjøretøy og vil derfor kunne holde samme trafikkrytmen som annen tungbiltrafikk. Trafikken i tilknytning til massetransporten vil derfor i liten grad påvirke trafikk i forbindelse med fergeleie i Arsvågen.

Massetransporten fra E 13 skal hovedsakelig gå fra påhugg Arsvågen nordover på eksisterende E39 til Knarholmen. Det vil være lite massetransport fra påhugg Arsvågen til påhugg Laupeland. Dermed blir det lite trafikk som skal fra Arsvågen og eksisterende E39 og inn på Arsvegen via nytt T-kryss. Noe masser fra sidetunnelen på Arsvågen blir kjørt opp til påhugg Laupeland for etablering av riggområdet til E04. Det skal etableres et venstresvingfelt på E39 i forbindelse med det nye T-krysset som vil gjøre at trafikk inn til Arsvegen ikke vil hindre fergetrafikken fra fergeleie. Resten av massene fra Arsvågen følger E39 nordover til Knarholmen hvor de skal deponeres. Massene fra påhugg Laupeland blir i størst mulig grad benyttet direkte i linjen for ny E39 og vil ikke bli transportert ned på dagens E39 via nytt T-kryss.

I forbindelse med transport av tunnelmasser på E39 til Laupeland og Knarholmen er det utarbeidet en trafikksikkerhetsplan av Statens vegvesen som tar for seg hele den aktuelle strekningen av E39 mellom Arsvågen og avkjøringen til deponiområdet ved Knarholmen. Trafikksikkerhetsplanen ligger i sin helhet som vedlegg 1 og skal belyse de tiltakene som er funnet nødvendige på den aktuelle strekningen for å ivareta nødvendig trafikksikkerhet i forbindelse med massetransporten.

Massetransporten fra påhugg Arsvågen langs E39 til Knarholmen vil følge øvrig trafikk forbi nytt T-kryss. Ufordringen for massetransport ligger ikke hovedsakelig i trafikkavviklingen i T-krysset, men vil være knyttet til påkjøringen fra påhugg Arsvågen øst for billettluken ved fergeleiet. Massetransporten kan her få problemer med å komme ut på E39 i den perioden fergene tømmes. Vanlig trafikk til fergen vil på dette stedet ha lav fart og vurderes ikke å ha stor sikkerhetsrisiko. Det vil ikke gis en nærmere beskrivelse av avbøtende tiltak for krysset ved billettluken i denne planen. Se vedlagt trafikksikkerhetsplan for beskrivelse av avbøtende tiltak for dette krysspunktet.

Trafikksikkerhetsplanen viser tiltak på tre steder. Det er i Arsvågen i kryss like nord for betalingsbodene, ved Stølsvika hvor det etableres kanalisert kryss (E39 Arekrysset) og ved Knarholmen. Tiltak ved Knarholmen vil ikke beskrives videre.

En oppsummering av trafikksikkerhetsplanen viser at det ikke er planlagt trafikksikkerhetstiltak på strekningen mellom disse tre kryssene utover redusert fartsgrense på strekningen fra Arsvågen til like nord for nytt kryss T-kryss ved Stølsvika. Bakgrunnen for dette er en vurdering av at dagens vegstandard ikke gjør det nødvendig med ytterligere tiltak.

Tiltak som blir gjennomført i forbindelse med trafikksikkerhetsplanen og som direkte berører plan E39 Arekrysset er:

- Nytt kanalisert kryss ved Stølsvika (T-kryss for denne planen, E39 Arekrysset)
- Nedsatt fartsgrense 60km/t
- Arbeidsvarsling og oppmerkingstiltak ved Arsvågen
- Siktforberedende tiltak i Arsvågen

Figur 14 viser hvor de aktuelle trafikksikkerhetstiltakene vil gjennomføres. Krysset like nord for betalingsbodene ved Arsvågen ferjekai blir tilpasset anleggstrafikken som kommer ut på E39. Det blir utført lettere trafikksikkerhetstiltak som skilting, ny oppmerking og utbedring av siktforhold. Ved Stølsvika litt lenger nord vil det etableres et nytt T-kryss, E39 Arekrysset, med eget felt for trafikken som skal inn til venstre på Arsvegen og videre inn til Laupland.



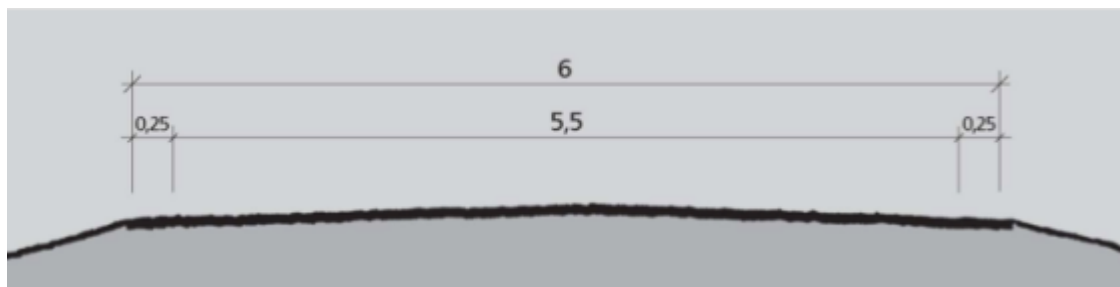
Figur 14 Oversiktskart Arsvågen og nytt T-kryss (Stølsvika)

4.3.3 Veg- og trafikkkløsning og utforming av veger

Vegene er dimensjonert ut fra Statens vegvesens håndbøker.

Eksisterende E39 er utvidet hvor det er nødvendig for å kunne utforme T-krysset. T-krysset er dimensjonert med venstresvingefelt med plass til 2 vogntog. Det er ikke anlagt fysisk deleøy i hovedvegen, men i sekundærvegen er det en fysisk deleøy.

Sekundærvegen er utformet med 6 meter tverrprofil, Sa1 standard. Dette for at 2 vogntog skal kunne passere hverandre uhindret.



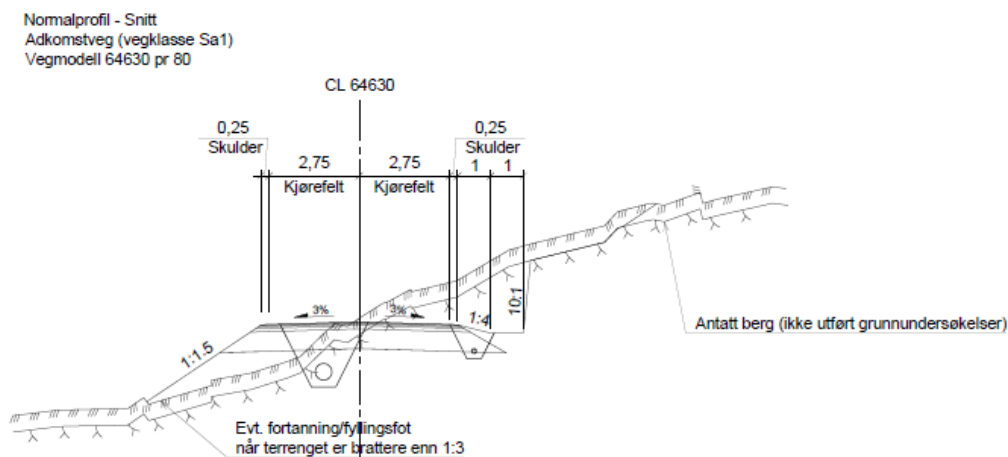
Figur 15 Tverrprofil Sa1 (alternativ 1) 6 m vegbredde

4.3.4 Rigg- og anleggsområder

Det er regulert et bestemmelsesområde for anlegg og riggområde over LL som skal benyttes til mellomlagring av vegetasjonsmasse og bakkeplaneringsmasser i forbindelse med etablering av den nye vegtraseen som utgjør krysset mellom E39 og Arsvegen. Etter endt utbygging skal området revegeteres.

4.4 Landskapsbilde

T-krysset skal etableres på et område som i dag er urørt dyrka mark mellom Arsvegen og E39, og vil derfor endre landskapsbilde noe. Terenget er forholdsvis flatt der veien skal legges, og vil derfor ikke gi konsekvenser for det totale landskapsbilde. Etablering av denne veien gir ikke store terrenginngrep. I figur 16 er landskapstilpasningen illustrert ved normalprofil, snitt.



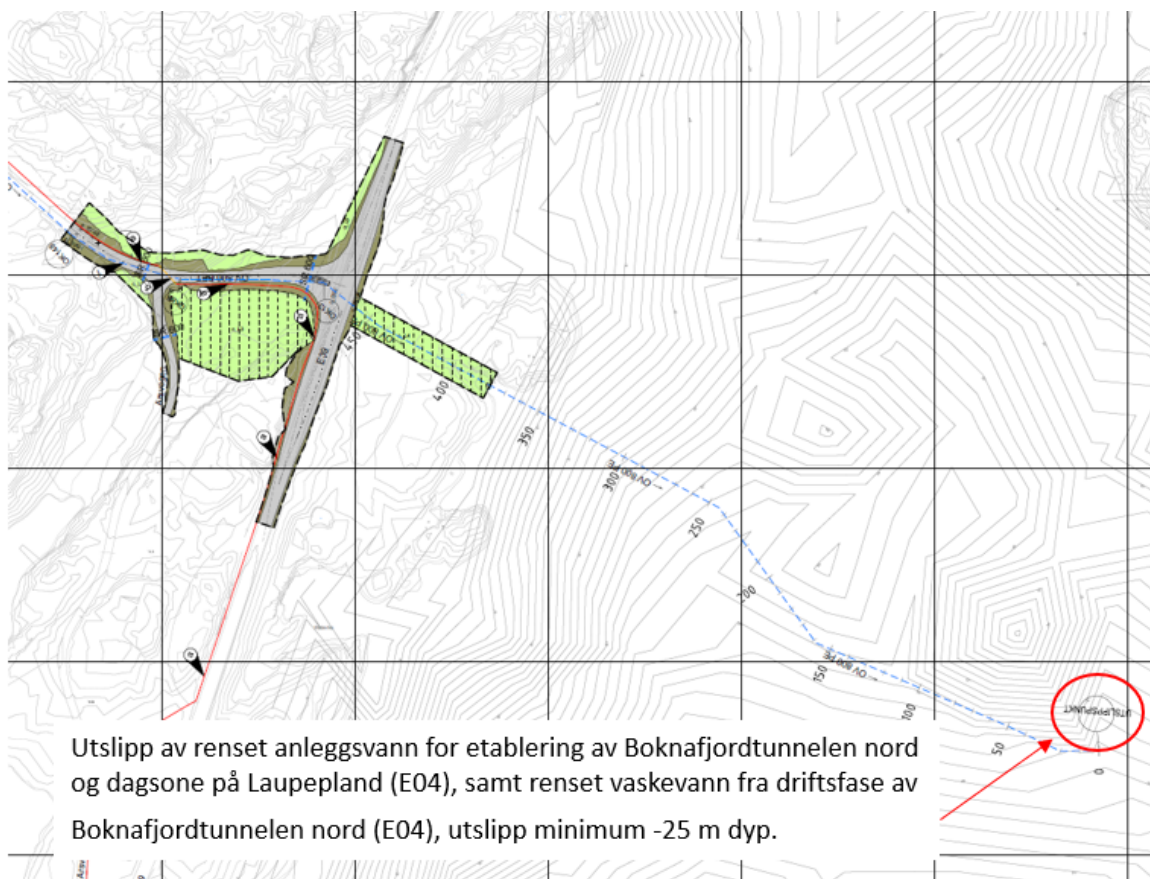
Figur 16 Illustrasjonen viser Normalprofil - snitt av landskapstilpasningen i T-krysset. Snittet er tatt like sør for eksisterende arm til venstre på Arsvegen.

4.5 Kulturminner

Det er ingen registrerte kulturminner innenfor planområdet. Stavanger Maritime museum skal i gang med marinarkeologiske registreringer i mars 2018 for å kartlegge kulturminner i sjø.

4.6 Overvann

Det skal legges en overvannsledning fra tunnelåpningen på Boknafjordtunnelen nord (E04) til utløp i sjø. Overvannsledningen skal føre anleggsvann i byggeperioden samt innlekkasjevann og renset vaskevann i permanent tilstand. Avløpsvannet skal føres ut på ca. 30 m dybde under havoverflaten i område med god havstrømning. Overvannsledningen skal legges i vegbanen fra tunnelportalen til E39, og derfra videre i terreng ned til sjøen. Det skal etableres kummer med ca. 80 m avstand. Rørdimensjon er 500 mm betong i veg, og 800 mm sjøledning. Plasseringen av ledningen er tverrfaglig vurdert av fagkyndige fra ytre miljø og kommunalteknikk. Fagpersoner på ytre miljø har vurdert dybde på ledningen samt avstand fra land med tanke på forurensning. Videre har kommunalteknikk tatt utgangspunkt i plasseringen til ytre miljø og justert seg inn i terrenget.



Figur 17 Plassering av overvannsledning og utslippspunkt.

Planforslagets vurderinger vedrørende naturmangfold og vannmiljø stopper ved eiendomsgrense i sjø. Forhold knyttet til ledningen ut over plangrense følges opp i egen sak etter forurensningsloven ved søknad om midlertidig utslipp til sjø av anleggsvann fra tunnel og riggområde for Rogfast Entrepriise E13 Sidetunnel/tverrslag ved Arsvågen. Utslipp fra E04 vil bli omsøkt i egen søknad på et senere tidspunkt, men selve utslippspunktet for dette vannet etableres i E13. Søknaden ble sendt inn til Fylkesmannen 20/9-17 og ligger som vedlegg 2.

4.7 Landbruk

Området med overflatedyrka jord som brukes av beitedyr i dag vil reduseres noe når det nye T-krysset er etablert. Etter endt utbygging skal området revegeteres tilbake til slik området fremstår i dag. Det er sikret i bestemmelsene at området skal inngjerdes med port for tilrettelegging av beitebruk, etter endt utbygging og før veianlegget åpnes. Det er også sikret i bestemmelsene at for området LL må byggeplan sikre at det opprettholdes drenering av beiteområde for dyr og at matjord ivaretas og tilbakeføres. Det er tegnet inn en landbruksavkjørsel til beiteområde fra Arsvegen.



Figur 18 Beiteområde illustrert med plangrense og linjer for nytt T-kryss

4.8 Barn og unges interesser

Det er ikke registrert viktige målpunkt for barn og unge innenfor planområdet. Formålet med planen er å tilrettelegge for nytt T-kryss mellom Arsvegen og E39.

4.9 Forurensing (støy og luft)

Støy

Forurensningsloven, samt Miljøverndepartementets «Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging» T-1442, eller senere vedtatte lover, forskrifter, vedtekter eller retningslinjer som erstatter disse, skal legges til grunn for gjennomføring av planforslaget. Dette gjelder også for anleggsfasen.

Det er ikke utført noen støyberegninger konkret for dette planforslaget, og det er ingen bebyggelse innenfor planområdet. I følge miljøstatus.no er det ikke noe støyproblematikk innenfor planområdet. Det er gjort en støyvurdering av planområdet i forbindelse med detaljregulering av E39 Rogfast, Knarholmen – Laupelandsvågen, Krågå. Heller ikke her ble det registrert støybelastning innenfor planområdet.

Luftkvalitet

Ifølge miljøstatus.no er det god luftkvalitet innenfor planområdet. Ifølge kartleggingen av luftkvalitet i forbindelse med detaljregulering av E39 Rogfast, vil dårlig luftkvalitet innenfor planområdet begrense seg til vegareal i forbindelse med tunnelmunningen, og dermed ikke berøre denne planen.

4.10 Avbøtende tiltak/ løsninger ROS

NATURRISIKO	Forhold som kartlegges	Vurdering		Utrednings-punktnr/ kommentar
Sikkerhets-klasse for tiltak i planområde	Oppgi sikkerhetsklasse etter konsekvens: F1- liten, F2 middels, F3 stor	Ja	Nei	F1
Skred/ras/ ustabil grunn (snø, is, stein, leire, jord og fjell)	Er området utsatt for snø- eller steinskred		X	
	Er området geoteknisk ustabil? Er det fare for utglidning/setninger på tilgrensende område ved masseutskifting, varig eller midlertidig senking av grunnvann m.v.?		X	
Flom/stormflo	Er området utsatt for springflo/flom i sjø?		X	
	Er området utsatt for flom i elv/bekk, (lukket bekk?)		X	
	Kan drenering føre til oversvømmelser i nedenforliggende områder?		X	
Radon	Er det radon i grunnen?		X	
Ekstremvær	Kan området være ekstra eksponert for økende vind/ekstremnedbør som følge av endring i klima?		X	
Lyng/ Skogbrann	Vil skogbrann/lyngbrann i området være en fare for bebyggelse?		X	
Regulerte vann	Er det åpent vann i nærheten, med spesiell fare for usikker is eller drukning.		X	
Terreng-formasjoner	Finnes det terrengformasjoner som utgjør en <i>spesiell</i> fare (stup etc.)		X	

VIRKSOMHETS RISIKO	Forhold som kartlegges	Vurdering		Utrednings-punktnr/ kommentar
		Ja	Nei	
Tidligere bruk	Er området (sjø/land) påvirket/forurensset fra tidligere virksomheter? - Industriaktivitet, herunder avfallsdeponering? - Militære anlegg, fjellanlegg, piggtrådsperringer? - Gruver, åpne sjakter, steintipper etc.? - Landbruk, gartneri		X	Området består i dag av dyrka mark.

Virksomheter med fare for brann og eksplosjon	Er nybygging i området uforsvarlig? Vil nybygging utgjøre en økt brannrisiko for omliggende bebyggelse dersom spredning?		X	
	Vil nybygging legge begrensninger på eksisterende anleggs mulighet for videreutvikling?		X	
Virksomheter med fare for kjemikalie-utslipp eller annen akutt forurensning	Er nybygging i nærheten uforsvarlig?		X	
	Vil nybygging legge begrensninger på eksisterende virksomhet?		X	
Høyspent	Går det høyspentmaster eller jordkabler gjennom området som påvirker området med magnetiske felt?		X	
	Er det spesiell klatrefare i forbindelse med master?		X	
TRAFIKK	Forhold som kartlegges	Vurdering		Utrednings-pktnr/ kommentar
		Ja	Nei	
Ulykkespunkt	Er det kjente ulykkespunkt på transportnettet i området?		X	
Farlig gods	Er det transport av farlig gods gjennom området? Foregår det fylling/tømming av farlig gods i området?		X	
Myke trafikanter	Er det spesielle farer forbundet med bruk av transportnettet for gående, syklende og kjørende innenfor området? (Ved kryssing av vei, dårlig sikt, komplisert trafikkbilde, lite lys, høy fart/fartsgrense) - Til barnehage/skole - Til idrettsanlegg, nærmiljøanlegg - Til forretninger - Til busstopp		X	Det er ikke en veg for gående og syklende.
Støy- og luft-forurensning	- Er området utsatt for støy? - Er området utsatt for luftforurensning for eksempel eksos fra biler, utslipp fra fabrikker? - Er området utsatt for svevestøv fra piggdekk/masseuttak eller lignende?		X	
Ulykker i nærliggende transportårer	Vil utilsiktede/ukontrollerte hendelser som kan inntreffe på nærliggende transportårer utgjøre en risiko for området i forbindelse med? - Hendelser på veg - Hendelser på jernbane - Hendelser på sjø/vann/elv - Hendelser i luften		X	

SAMFUNNS- SIKKERHET	Forhold som kartlegges	Vurdering		Utrednings- punkt nr/ kommentar
		Ja	Nei	
Kritisk infrastruktur	Medfører bortfall av tilgang på følgende tjenester spesielle ulemper for området? • Elektrisitet • Tele, data og TV-anlegg • Vannforsyning • Renovasjon/spillvann • Veier, broer og tunneller (særlig der det ikke er alternativ adkomst) Finnes det alternativ tilgang/forsyning ved brudd/bortfall?		X	
Høyspent/ energiforsyning	Vil tiltaket endre (svekke) forsyningssikkerheten i området?		X	
Brann og redning	Har området utilstrekkelig brannvannforsyning (mengde og trykk)?		X	
	Har området bare en mulig adkomststrute for brannbil?		X	
Terror og sabotasje	Er det spesiell fare for terror eller kriminalitet i området? (ved plassering av utsatt virksomhet)		X	
	• Er tiltaket i seg selv et sabotasje/terroremål? • Er det ev terroremål i nærheten		X	
Skipsfart 1	Er det planlagt en sjønær utbygging? Vil dette få konsekvenser for farleder eller strømforhold?		X	
Skipsfart 2	Er det fare for at skipstrafikk fører til: • Utslipp av farlig last • Oljesøl • Kollisjon mellom skip • Kollisjon med bygning • Kollisjon med infrastruktur		X	



5 Virkninger av planforslaget

5.1 Overordnede planer

Det vurderes at planforslaget ikke er i strid med overordnede planer, men følger disse opp ved å tilrettelegge for en fergefri E39 mellom Kristiansand og Trondheim.

5.2 Landskapsbilde

Tiltaket innebærer inngrep i urørt terreng, og vil således få konsekvenser for landskapet. Anlegget bygges delvis på eksisterende veger og delvis i overflatedyrka jord som i dag brukes av beitedyr. Inngrepet vil redusere området for beitemark noe.

5.3 Stedets karakter

Tiltaket medfører minimalt med terrenginngrep, og endrer dermed ikke stedets karakter vesentlig.

5.4 Kulturminner og kulturmiljø, ev. verneverdi

Det er ingen registrerte automatisk freda kulturminner innenfor området. I mars 2018 skal det gjennomføres en registrering av kulturminner i sjø.

5.5 Naturmangfold og vannmiljø

Det er ikke registrert spesielle naturforekomster, herunder truede dyrearter innenfor selve planområdet iht. temakart-rogaland.no. Det er registrert viktige naturtyper – sjø, med verdi B der hvor overvannsledningen skal legges med utløp til sjø i strandsonen. Det er derfor knyttet krav om utredning av naturmiljø i sjø i rekkefølgebestemmelsene, før tiltaket kan iverksettes.

5.6 Landbruk

Det nye T-krysset etableres hvor det er beiteområde i dag. Dermed vil ca. 1daa av dagens overflatedyrka jord medgå til etablering av ny veg.



Figur 19 Gult område viser overflatedyrka jord. Rød linje illustrer arealbeslag til etablering av ny veg.

5.7 Trafikkforhold

Løsningen med T-kryss vil gi trafiksikker adkomst til Arsvegen. Venstresvingefelt vil minimere fare for ulykker av typen påkjørsler bakfra.

5.8 Barns interesser

Tiltaket vurderes ikke å gi spesielle konsekvenser for barn og unge. Planområdet omfatter fra før ikke lekeplasser, skoler, barnehager eller andre funksjoner som er rettet mot barn. Gjeldende reguleringsplaner og pågående planarbeid i området legger ikke spesielt til rette for barn og unges opphold, eller har spesiell tilrettelegging eller intensjoner om økt tilrettelegging for dette. Universell utforming ivaretar alle aldersgrupper, inkludert barn og unge.



5.9 Sosial infrastruktur

Tiltaket vurderes ikke å påvirke eller utløse krav om sosial infrastruktur.



6 Innkomne innspill

6.1 Merknader med forslagstillers kommentar

6.1.1 Kulturavdelingen Fylkesrådmannen, datert 31.05.2017

Fylkesrådmannen påpeker at det i varselet ble opplyst at alle relevante dokumenter er tilgjengelige på Bokn kommunes hjemmeside, og at det ikke er tilfelle per dags dato. Det påpekes videre at det i oppstartsvarselet heter at planområdet i plan 201404 – E39 Rogfast Laupeland – Knarholmen, Tunnel og ventilasjonstårn på Krågå, er regulert som kjørevei og LNF-område, noe som imidlertid kun er tilfelle for deler av det varslede planområdet.

Fylkesrådmannen informerer om at det innenfor planområdet er kjent en boplass fra yngre steinalder. Boplassen er et automatisk freda kulturminne. I forbindelse med E39 Rogfast har riksantikvaren fattet vedtak om dispensasjon fra den automatiske fredningen av boplassen. Videre informerer han om to automatisk freda kulturminner like utenfor det varslede planområdet.

På bakgrunn av de automatisk fredede kulturminnene både innenfor og like utenfor varselet planområde mener fylkesrådmannen at det er stort potensial for at det kan befinne seg uregistrerte automatisk fredede kulturminner innenfor planområdet. Fylkesrådmannen i Rogaland stiller i den forbindelse krav om at det må gjennomføres en arkeologisk registrering før det kan avgis endelig uttalelse vedørende planarbeidets innvirkning på automatisk freda kulturminner, jf kulturminnelovens § 9 – undersøkelsesplikten. Videre opplyses det om at kostnadene forbundet med arkeologiske registreringer må dekkes av tiltakshaver, og at kravet om registreringer kun gjelder de deler av planområdet som ikke omfattes av reguleringsplan 201404.

I og med at varselet om oppstart også omfatter areal i sjø er det også forelagt Stavanger maritime museum (SMM), som uttaler at det ikke finnes kjente kulturminner i sjø innenfor det varslede området. Området er generelt vurdert til å ha et potensiale for funn av hittil ukjente verna skipsfunn og automatisk freda kulturminner. Det er viktig at tiltakshaver setter en hensiktsmessig plangrense i sjø med tanke på areal som behøves regulert.

Det opplyses om at kulturminnelovens undersøkelsesplikt gjelder hele sjøarealet som ønskes regulert. I den forbindelse bes det om at tiltakshaver forelegger SMM planavgrensningen så fort den foreligger. SMM vil da så tidlig som mulig kunne vurdere planen, samt signalisere eventuelle arkeologiske undersøkelser og kulturminnehensyn som må ivaretas i den videre prosessen.

Forslagsstillers kommentar:

Relevante dokumenter i forbindelse med varsel om oppstart av reguleringsplanen var ved en glipp ikke lagt ut på Bokn kommunes hjemmeside. Alle relevante dokumenter vil fremover legges ut fortløpende.

De områdene innenfor plangrensen til denne planen som ikke omfatter plan 201404, er i Bokn kommuneplan regulert som LNRF område, fiske og bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone.

Plangrensen er kraftig redusert i forhold til varslet plangrense, og det finnes ikke lenger noen registrerte kulturminner innenfor området. Det ble lagd et notat som illustrerer sammenhengen mellom varslet plangrense, faktisk plangrense og gammel plangrense (plan 201404). Notatet ble sendt til Fylkesrådmannen, kulturavdelingen. De svarte: «I henhold til det oversendte notatet, datert 6.9.2017, er planområdet innskrenket i en slik grad at det ikke lenger vil være behov for arkeologiske registrering for å kunne avgi uttalelse vedrørende planforslagets innvirkning på automatisk fredete kulturminner».

Stavanger Maritime museum fikk tilsendt det samme notatet angående kulturminner og ny plangrense. Notatet beskrev tiltak i sjø. Stavanger Maritime museums uttale til notatet var som følger: «Vi kjenner ikke til kulturminner i sjø i det varsle området. Området er generelt vurdert til å ha et potensiale for funn av hittil ukjente verna skipsfunn og automatisk freda kulturminner. Vi kan allerede nå varsle at vi kommer til å kreve å få gjennomført marinarkeologiske registreringer for å avklare forholdet til freda/verna kulturminner før vi kan gi vår fulle uttalelse til ev søknader gjennom PBL, havne og farledsloven eller forurensingsloven». På bakgrunn av denne uttalen ble det bestilt marinarkeologiske registreringer. De vil starte opp ca. mars 2018.

6.1.2 Fylkesmannen i Rogaland, datert 31.05.2017

Fylkesmannen registrerer at varslet planområdet er svært stort, men forutsetter at arbeidet bare gjelder T-krysset og at det ikke skal gjøres andre inngrep.

Fylkesmannen opplyser om at det i planområdet er et område med dyrka mark. Her sier rådmannen at det må sikres i bestemmelsene at dette området blir tilbakeført til dyrka jord når bruken av anleggsveien opphører. Planarbeidet må ellers legge til rette for god landskapstilpasning.

Forslagsstillers kommentar:

Planområdet er redusert, arbeidet gjelder bare T-krysset. Merknaden vil sikres gjennom bestemmelsene til planen.

6.1.3 Regionalplanavdelingen Fylkesrådmannen, datert 02.06.2017

Fylkesrådmannen registrerer at fristen for svar er satt til under fire uker. Dette oppleves som knapt, spesielt sett på bakgrunn av mai med sine hellig- og fridager.

Fylkesrådmannen har registrert at Bokn kommune har godkjent plan E39 Rogfast, detaljregulering for tverrslag (tunnel) og ventilasjonstårn ved Arsvågen, i kommunestyret 18.mai 2017. Det opplyses at vedtaket er gjort på visse vilkår, blant annet et punkt 2, hvor kommunen er svært skeptisk til et trafikkmonster, slik det beskrives i oppstartsvarselet for nytt veikryss mellom Arsvegen og E39 Arekrysset. Det kommer videre frem i merknaden at Fylkesrådmannen deler kommunens skepsis, og mener at reguleringsplanvarselet kun i begrenset grad gjør rede for denne løsningen.

Fylkesrådmannen påpeker også at det i varselet sies at det ikke er nødvendig med videre konsekvensutredning for løsningen. Fylkesrådmannen er ikke enige i denne vurderingen, og mener det må gjennomføres grundige analyser for i hvilken grad en blanding av anleggstrafikk og ordinær trafikk på E39 vil kunne innebære uønskede hendelser og trafikkfare.

Fylkesrådmannen skriver at det ut i fra varsel om oppstart er vanskelig å se den samlede betydningen av de foreslåtte endringene, og at det derfor er vanskelig å ta stilling til eventuelle konflikter knyttet til naturmangfold, trafikkssikkerhet, vannmiljø, friluftsliv, strandsone og landskap. Fylkesrådmannen mener derfor at disse vurderingene må gjøres når planforslaget legges ut til offentlig ettersyn.

Fylkesrådmannen påpeker at det ikke finnes ytterligere informasjon på kommunens hjemmesider, som antydnet i varselet.

Til slutt vil Fylkesrådmannen varsle at blant annet manglende analyser vil kunne medføre et høyt konfliktnivå, og minner om at planer med potensial for høyt konfliktnivå kan meldes opp til diskusjon i regionalt planforum.

Forslagsstillers kommentar:

Fristen for svar er satt til under fire uker når man regner inn mai sine helligdager. I plan og bygningsloven, § 12-8 står det «Når planarbeidet igangsettes, skal berørte offentlige organer og andre interesserte varsles». Videre står det i reguleringsplanveileder 2017 at «det bør settes en rimelig høringsfrist, for eksempel minimum 3 uker». Vi ser at 4 uker i mai måned, med så mange helligdager, kan være knapt. Det vil settes en lengre frist for svar ved høring av planforslag etter førstegangsbehandling.

Detaljreguleringen det henvises til gjelder et nytt tverrslag og ventilasjonstårn ved Arsvågen. Som en del av tidligere vedtatt Rogfast plan var det regulert ventilasjonstårn på Krågå. Fra sakspapiret 18.05.2017 står det «Av tekniske og sikkerhetsmessige årsaker har SVV konkludert med at ventilasjonstårnet heller skal plasseres på Are sørvest for moloen til Solholmen. Transporten dit skal foregå via E39 til et nytt kryss med egen avkjøringsfil ca. 0,8km nord for billettukene. I tillegg er det planlagt hastighetsreduksjon på E39 forbi krysset». I pkt 2 som det henvises til i merknaden står det «Bokn kommunestyre er kjent med at det i forbindelse med planene om å benytte E39 mellom Arsvågen og Knarholmen til massetransport, skal settes i gang et arbeid med utarbeidelse av reguleringsplan for ny kryssløsning mellom Arsvegen og E39. Bokn kommune vil allerede nå signalisere at vi er svært skeptiske til dette prosjektet og stiller oss undrende til at SVV evt. Vil godkjenne et slikt kryss på E39 for av/påkjøring av større anleggsbiler – midt i et fra før kaotisk trafikkområde med stor trafikk til og fra ferjene». Reguleringsplanen gir tilknytning for Arsvegen til E39. Arsvegen skal gi adkomst til forskjæringer og rigg for forskjæringer og ikke til utkjøring av masse for tunnelen. Trafikksikkerhetstiltak bør vurderes i forbindelse med entreprenørens trafikkavviklingsplan. Redusert hastighet kan være aktuell løsning.

Reguleringsplanvarselet viser angitt område for detaljreguleringen, og gjør som Fylkesrådmannen påpeker, kun i begrenset grad rede for løsningen i planen. Løsningen vil bli nærmere beskrevet ved førstegangsbehandling av planforslaget.

Det er i samråd med Bokn kommune, enighet om at planforslaget ikke skal konsekvensutredes. Trafikkutredningen skal utføres som en del planen, det samme gjelder temaene naturmangfold, trafiksikkerhet, vannmiljø, friluftsliv, strandsone og landskap.

Alle relevante dokumenter vil fremover legges ut fortløpende.

6.1.4 Statens vegvesen region vest, datert 07.06.2017

Statens vegvesen har ingen merknader til planarbeidet.

Forslagsstillers kommentar:

Ok.