



Statens vegvesen

PLANPROGRAM (REVIDERT)

FORSLAG



E39 Heiane - Ådland/Nordre Tveita

Stord kommune

Kommunedelplan med konsekvensutgreiing

Region vest

30. oktober 2014

Forord

Statens vegvesen og Stord kommune har starta arbeidet med kommunedelplan for E39 mellom Heiane og Ådland/Nordre Tveita. Arbeidet skal resultere i ein overordna plan som fastset framtidig trasé og andre overordna prinsipp for utviklinga av E39 mellom Heiane og Ådland/Nordre Tveita.

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

For alle planarbeid som skal konsekvensutgreiast skal det utarbeidast eit planprogram. Eit planprogram er eit dokument som fastset rammene for planarbeidet og som soleis er eit styringsdokument for dette. Dette dokumentet er planprogrammet for kommunedelplanen E39 Heiane – Ådland/Nordre Tveita.

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, forventna 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 justert før det vert teke opp til godkjenning av kommunestyret.

Forslag til planprogram (datert 6. februar 2014) vart vedteke utlagt til offentlig ettersyn av Formannskapet i Stord kommune i sak nr. 8/14 den 5. mars 2014 og var utlagt i perioden til 9. mai 2014. Utlegginga av planprogrammet til offentleg ettersyn vart kunngjort gjennom annonse i bladet Sunnhordland 14. mars og i brev datert 13. mars til aktuelle myndigheiter og organisasjonar, samt grunneigarar.

Planprogram (datert 2. juni 2014) vart fastsett av kommunestyret til Stord kommune i sak nr. 32/2014 den 19. juni 2014.

I august 2014 kom Statens vegvesen til at det var ynskjeleg å få ei avslutning av dette planprosjektet i sørvest slik at det også kan utgreiast vegframføring for E39 forbi nærings- og industriområda på Heiane i dette planarbeidet. Difor har planprogrammet blitt revidert for å tilpasse seg dette. Når ein uansett har gjennomført ein revisjon av planprogrammet har ein samstundes oppdatert innhaldet utifrå nytileigna kunnskap og gjort nokre tekstlege forbetringar.

Forslag til revidert planprogram (datert dd. mmmm aaaa) vart vedteke utlagt til offentleg ettersyn av...

Bergen 30. oktober 2014

Innhold

Forord	2
1 Bakgrunn for og målsetting og føremål med planarbeidet	4
2 Overordna føringar og mål	5
2.1 Nasjonal transportplan 2014 – 2023	5
2.2 Konseptvalutgreiing.....	5
2.3 Regionale målsettingar	5
2.4 Kommuneplanen sin arealdel	6
3 Krav og mål for veganlegget	7
4 Alternativ	8
4.1 Alternativ 1: Utbetring av dagens veg.....	9
4.2 Alternativ 2: Ny veg basert på dagens veg	10
4.3 Alternativ 4: Kortast mogeleg E39.....	11
4.4 Alternativ 5: Lang tunnelloysing.....	12
5 Planområdet si avgrensing	13
6 Kommunedelplanen sitt innhald	14
6.1 Konsekvensutgreiinga sitt omfang	14
7 Planprosessen	18
7.1 Organisering	18
7.2 Framdrift i planarbeidet	18
7.3 Medverknad i planprosessen.....	19

1 Bakgrunn for og målsetting og føremål med planarbeidet

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

Den utløysefaktoren for 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 (kryssplassering, prinsipp for handtering av kollektivtrafikk og løysing for gang- og sykkeltrafikk) for E39. I tillegg skal planen sikre areal til framtidig E39 mot anna utbygging.



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

2 Overordna føringar og mål

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 innan desse sektorane. 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 same år. Her er det ikkje prioritert midlar til E39 Heiane – Ådland/Nordre Tveita. 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 konseptval-utgreiing, 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/Nordre Tveita 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 det såkalla konsept 4C skal leggjast til grunn for vidare planlegging. Dette konseptet inneber at sør for Langenuen skal E39 ligge i same området som dagens E39 over Stord. Endelege traséar innanfor dette konseptet avklarast gjennom kommunedelplanar.

I avgjersla til Regjeringa er det i tillegg gjeve føring om at det skal nyttast statlege kommunedelplanar for vidare planlegginga av E39 Aksdal – Bergen. Fordi planarbeidet E39 Heiane – Ådland/Nordre Tveita 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 Regionale målsettingar

Hordaland fylkeskommune har fastsett fleire regionale mål og føringar som er relevante for dette planarbeidet:

- I Regional transportplan for Hordaland 2013–2024 (vedteken 12. desember 2012) har fylkeskommunen fastsett følgjande ynskjer for riksvegnettet som er relevante for planarbeidet:
 - Dei mest trafikkerte riksvegane, og riksvegar som er ulukkesutsette, skal ha «vegnormalstandard».
 - Tiltak på riksvegar som går gjennom Bergen og ulike regionsentra, skal inkludera naudsynte tiltak for kollektivtrafikk, gang- og sykkeltrafikk, trafikksikring og miljø.
 - Riksvegnettet må sikrast mot skred og framtidige effektar av klimaendringar.

- Gjennom Regional planstrategi for Hordaland 2012–2016 er det vedteke at det skal startast opp regional plan for ferjefri E39 Aksdal–Bergen. I etterkant av dette vedtaket har Regjeringa vedteke at det skal startast opp statleg kommunedelplan for dette arbeidet. Difor vil det ikkje vere aktuelt med regional plan for prosjektet, men prioriteringa i planstrategien syner likevel at fylkespolitikarane i Hordaland meiner at dette planarbeidet er viktig for konkurransekraft og attraktivitet i fylket.

2.4 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/Nordre Tveita 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 strekninga. 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 strekninga.

3 Krav og mål for veganlegget

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 for det framtidige veganlegget som vert planlagt.

På **kravsida** vil det viktigaste 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 dei viktigaste. Av desse igjen vil det vere Statens vegvesen si handbok N100 («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/Nordre Tveita 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.

I tillegg til dei krava som er nemnde over, er det også ein del **mål** som er sette 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 i ei viss grad verte oppfylt gjennom at ein planlegg eit vegsystem i tråd med vegnormalane, men ulike løysingar som tilfredsstiller krava kan også ha ulik måloppnåing. Difor er måla viktige styringsverktøy for planarbeidet. Følgjande mål er fastsett for dette planarbeidet:

- Reisetida på E39 mellom Heiane og Ådland/Nordre Tveita skal reduserast med 37% i høve dagens situasjon.
- Veganlegget skal bidra til eit høgt trafikktryggleiksnivå:
 - E39 skal vere ein veg der det er svært lite sannsynleg med ulykker som fører til hardt skadde eller omkomne.
 - 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

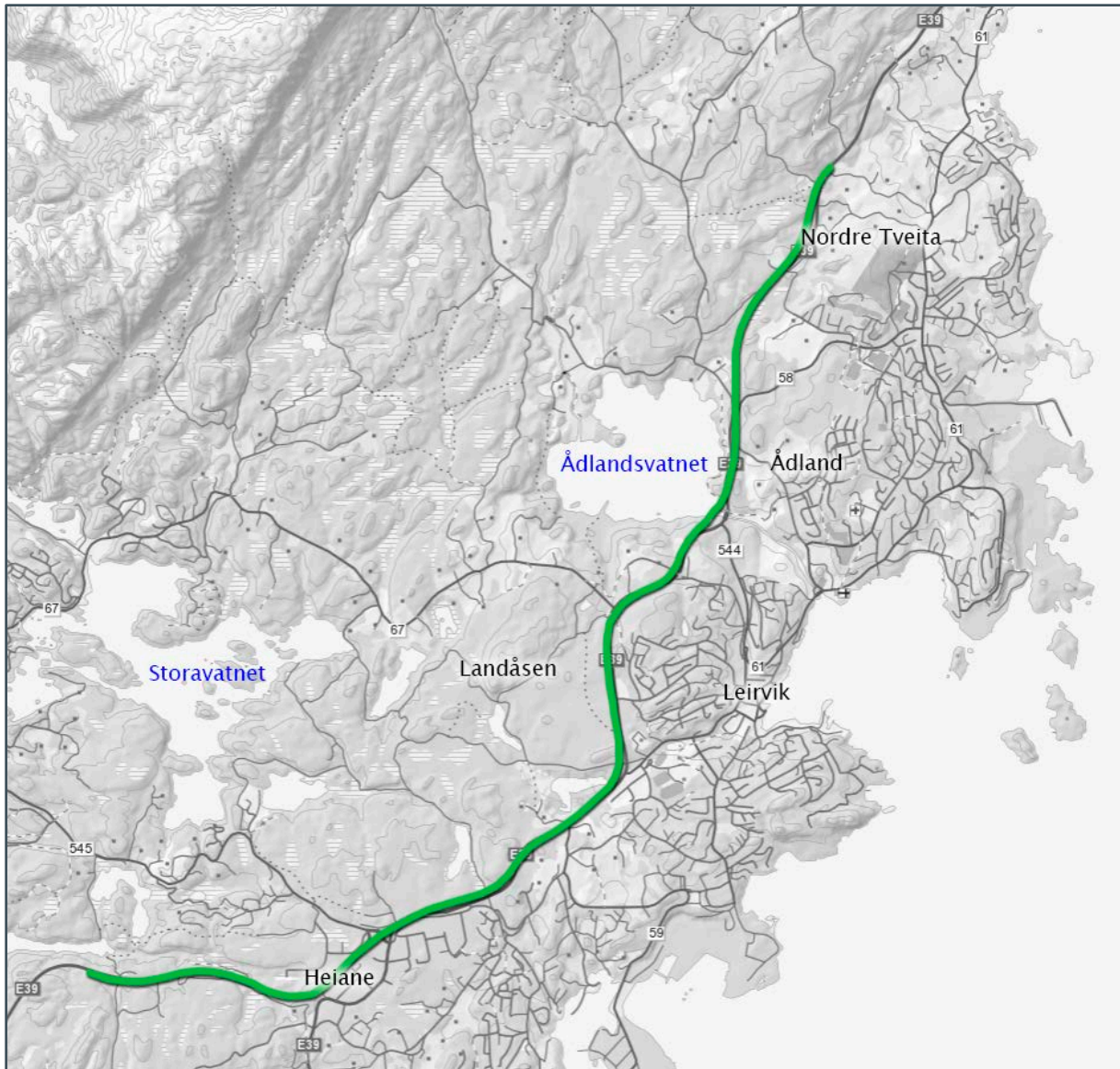
I den fyrste utgåva av planprogrammet var det fastsett at fem ulike traséalternativ skulle utgreiast i dette planarbeidet. Då planprogrammet vart revidert var det arbeida meir med linjene for desse fem alternativa, og det hadde då synt seg at alternativ 2 vil avvike meir frå dagens E39 i området ved Vabakkjen enn det som fyrst var forventa. Alternativ 3, som har som intensjon å vere ein mellomting mellom alternativa 2 og 4, vert difor såpass likt alternativa 2 og 4 at det vert vurdert at det ikkje lengre vil vere naudsynt å utgreie dette alternativet.

Nytt ved revisjon av planprogrammet er også at prosjektet er ynskt utvida mot sørvest slik at trasé for E39 vert fastlagt gjennom denne planen heilt frå området ved Djupadalen. Fordi ein forbi Heiane har to moglege alternativ til vegframføring vert dei ulike alternativa difor utgreidd i to variantar. Ein grunnvariant med framføring av E39 gjennom areala som dels er utbygt og dels er regulerte til utbygging på Heiane og ein alternativ variant der E39 vert lagt på nordsida av desse utbyggingsområda.

Dei alternativa som skal utgreiast i dette planarbeidet vert då som presentert på dei neste sidene:

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.

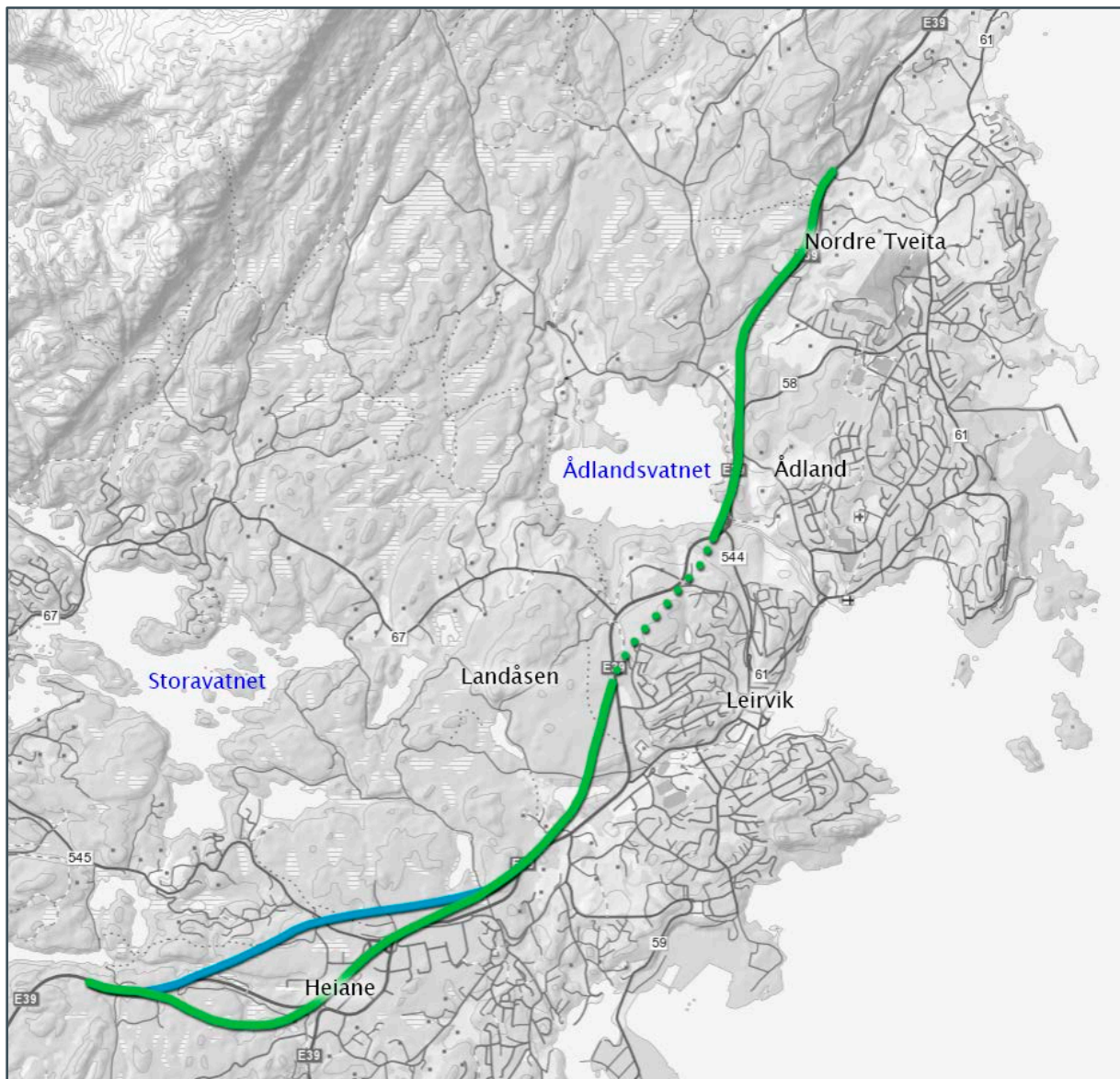


Figur 2: Illustrasjon av alternativ 1 (illustrasjon: Statens vegvesen)

4.2 Alternativ 2: Ny veg basert på dagens veg

Som alternativ 1, så baserer også dette alternativet seg på at ein tek utgangspunkt i dagens veg ved fastlegging av ny trasé for E39. Men i dette alternativet legg ein til grunn at ein har ein såkalla ny-veg-standard som inneber at E39 vert dimensjonert for 100 km/t og fordi høg fartsgrense gjev forholdsvis stiv linjeføring vil ein i mindre grad enn for alternativ 1 kunne ligge tett opp mot eksisterande E39.

Trasémesseg syner det seg at dette alternativet må innebere tunnel under Lønningsåsen for at ein skal få til ei tilfredsstillande utforming av veganlegget.

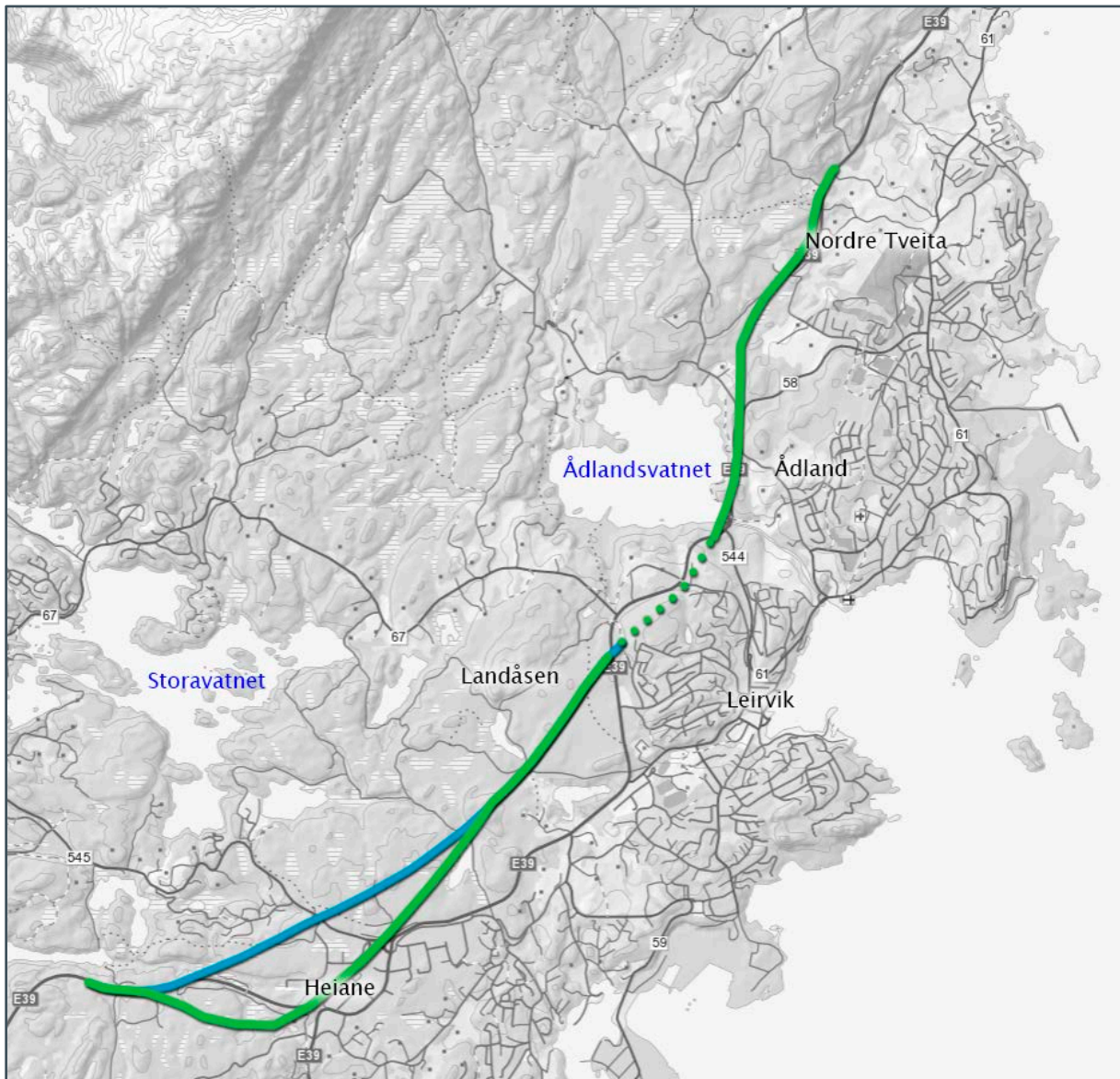


Figur 3: Illustrasjon av alternativ 2 (illustrasjon: Statens vegvesen)

I dei innleiande fasane av planarbeidet vart det vurdert ein variant av dette alternativet der tunnelen under Lønningsåsen har særleg utløp i området ved Stord vgs. avd. Vabakkjen (yrkesskulen). Dette var ei løysing som ein forkasta fordi den 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, med dei negative sidene som det har (blant anna støy og støv).

4.3 Alternativ 4: Kortast mogleg E39

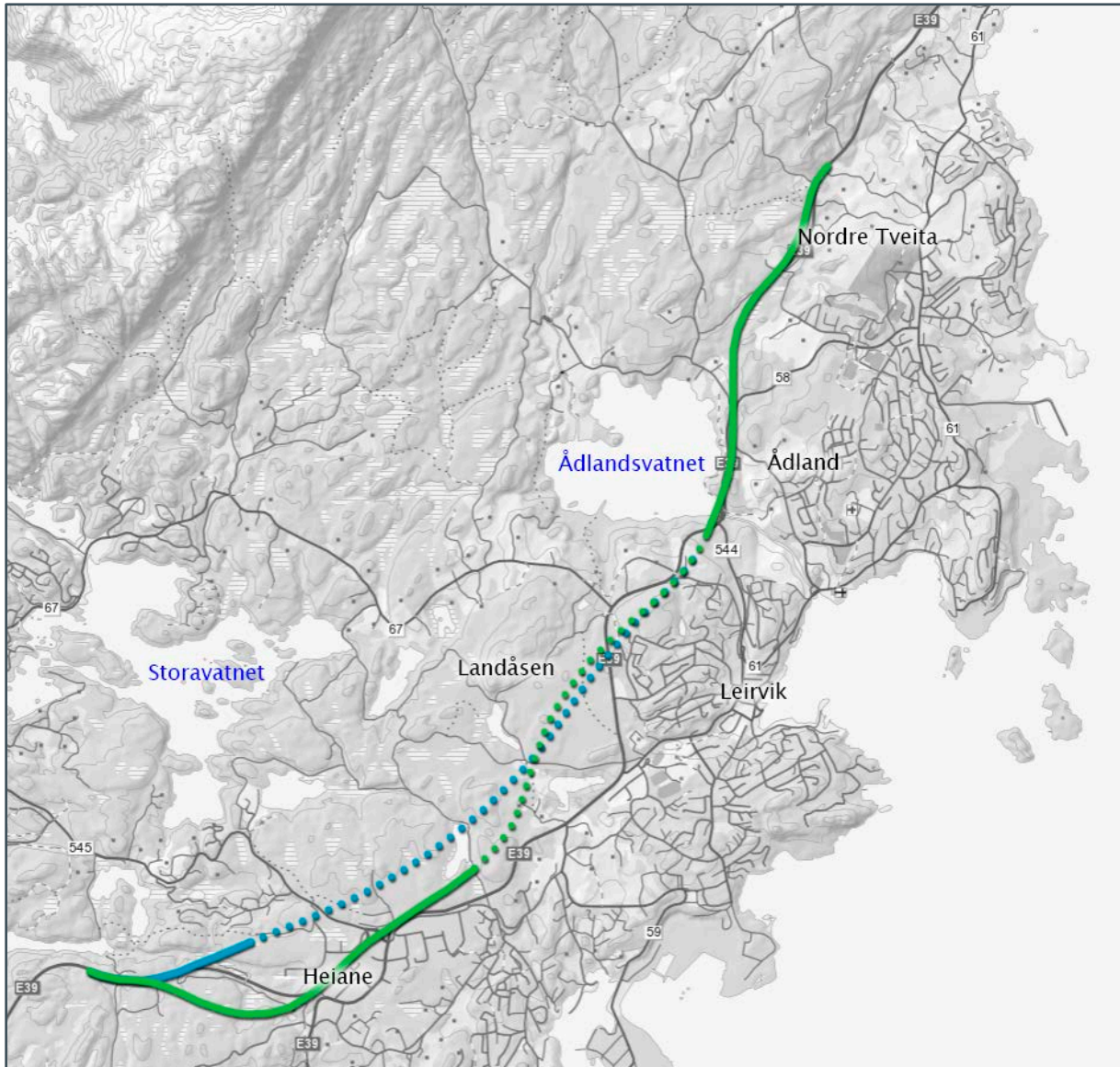
Som alternativ 2 baserer dette alternativet seg på ei løysing der E39 vert dimensjonert for fartsgrensene 100 km/t, men trasémessig søker ein i dette alternativet å oppnå kortast mogleg veglinje for E39.



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

4.4 Alternativ 5: Lang tunnelloøsing

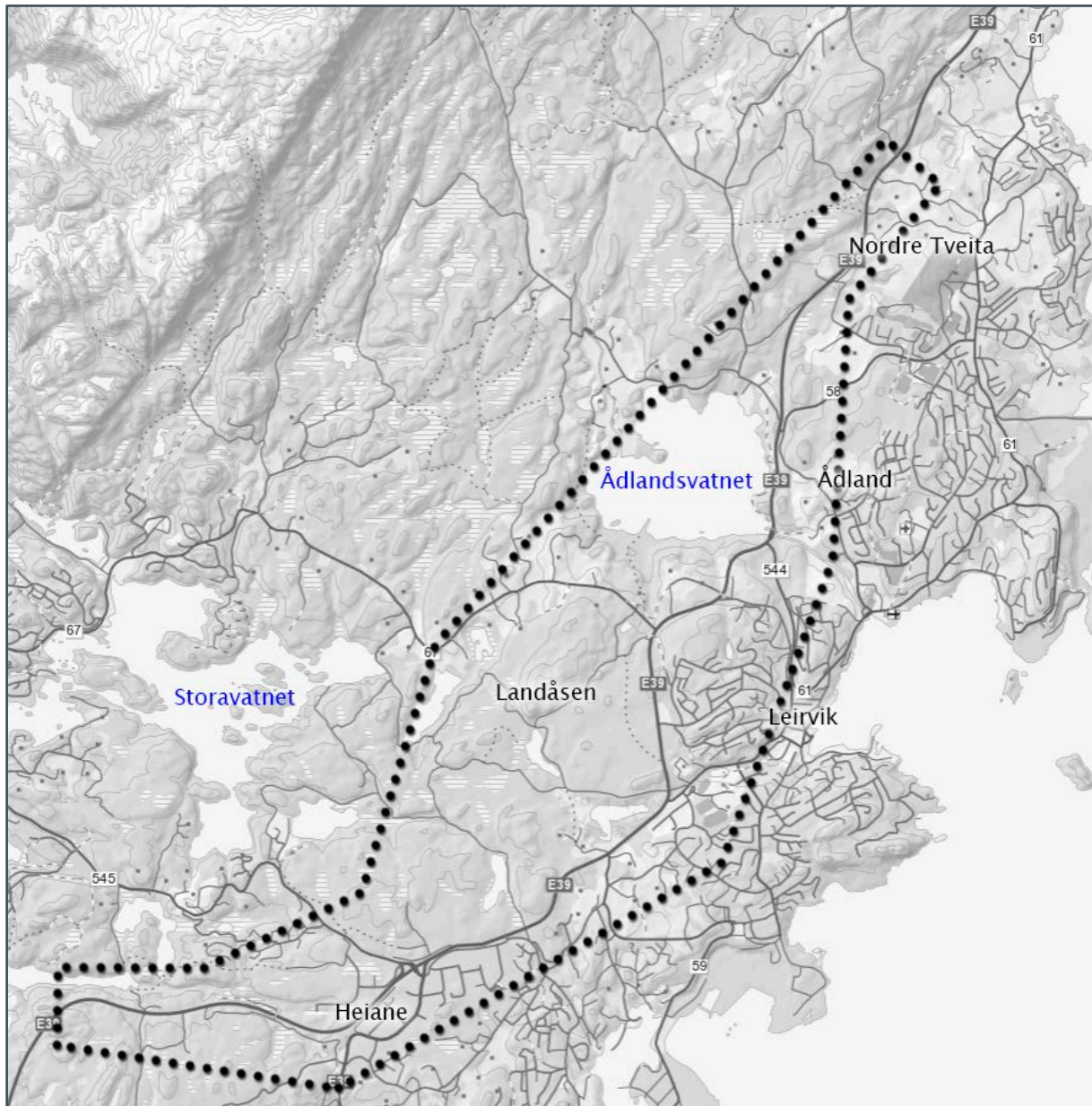
Også dette alternativet legg til grunn ei løysing der E39 vert dimensjonert for fartsgrense 100 km/t. Som ein kan sjå av illustrasjonen under legg ein med dette alternativet opp til at ein har ei løysing med framføring av E39 i tunnel på nærast heile strekninga under Landåsen.



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

5 Planområdet si avgrensing

Utifrå dei traséalternativa som skal utgreiast i planarbeidet har ein fastsett denne grensa for planområdet (kommunedelplanens utstrekning):



Figur 6: 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 fastsett romsleg, slik at ein kan handtere eventuell nye forhold som kjem fram vidare i planlegginga. Når kommunedelplanarbeidet vert avslutta vil planområdet verte avgrensa til den løysinga som vert vedteken.

6 Kommunedelplanen sitt innhald

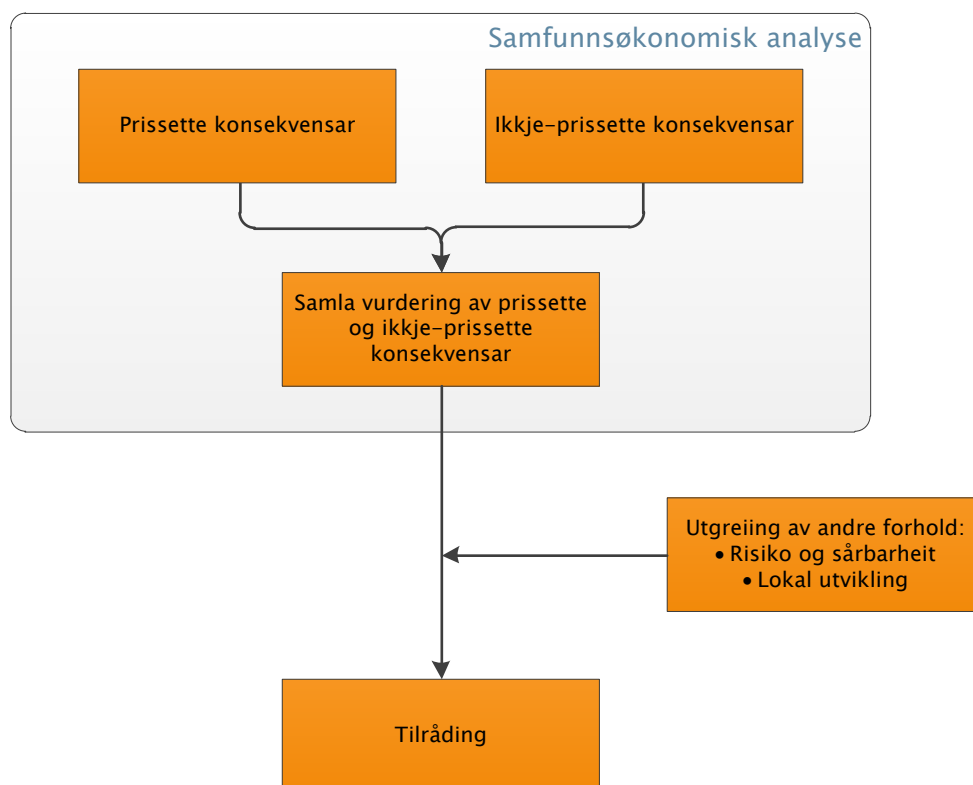
Kommunedelplanen som skal utarbeidast skal bestå av tre delar: plankart, føresegner og planomtale. Plankart og føresegner er dei juridisk bindande delen av planen, medan planomtalen er av ein opplysende karakter og skal utdjupe innhaldet i og konsekvensane av planen.

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 V712 («Konsekvensanalyser»).

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



Figur 7: Skjematisk framstilling i konsekvensutgreiinga sitt innhald (illustrasjon: Statens vegvesen)

Samfunnsøkonomisk analyse

Den delen av konsekvensutgreinga 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.

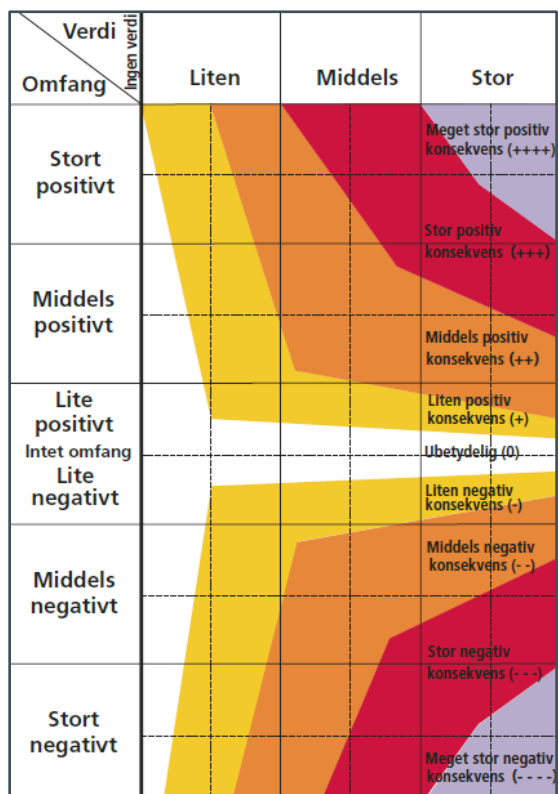
Prissette konsekvensar

Dei prissette konsekvensane er dei konsekvensane som er eigna til å vurdere 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 ni-trinns verbal skala som strekker seg frå meget stor positiv til meget stor negativ konsekvens. 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 og fastsett på den verbale skalaen nyttast ein felles metodikk på tvers av dei ulike fagfelta. Metodikken inneber at det fyrst vert gjort ei grundig kartlegging av verdiar som veganlegget kan komme i konflikt med, før det så vert vurderer i kva omfang veganlegget råkar ved desse verdiane. Utifrå «konsekvensvifta» fastsettast så konsekvensen.



Figur 8: «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. Difor vert det også sett krav om 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. Det skal difor utgreiast kva skilnadar det er mellom alternativa for risiko og sårbarheit. Utgreiinga skal gjere greie for desse fire forholda:

- 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

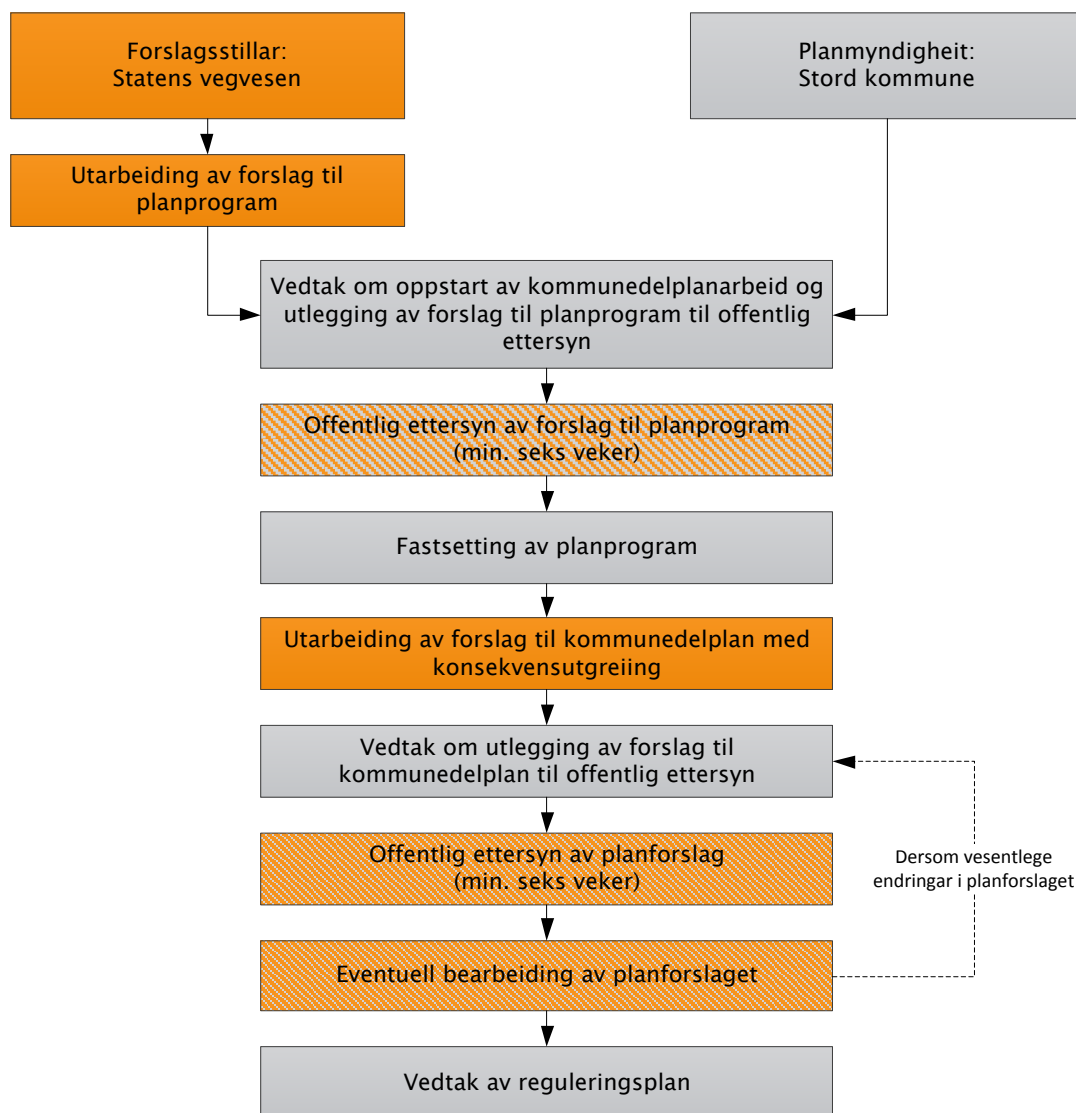
7.1 Organisering

I dette planarbeidet har Statens vegvesen rolle som forslagsstillar, medan Stord kommune er planmyndigheit. Dette inneber at Statens vegvesen står for utarbeiding av forslag til kommunedelplan og at Stord kommune fattar vedtak etter Plan- og bygningsloven sine reglar.

7.2 Framdrift i planarbeidet

Planprosessen og fristar

Prosessen i planleggingsarbeidet vil følgje reglane 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 nytta stripete bakgrunn.



Figur 9: 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.
19. juni 2014	Fastsett planprogram av Kommunestyret.
1. november 2014	Oversending av forslag til revidert planprogram frå Statens vegvesen til Stord kommune.
15. desember 2014	Vedtatt utviding av planområde og utlegging av forslag til revidert planprogram til offentlig ettersyn av Formannskapet.
12. februar 2015	Fastsett revidert planprogram av Kommunestyret.
1. september 2015	Oversending av forslag til kommunedelplan frå Statens vegvesen til Stord kommune.
1. oktober 2015	Vedtatt utlegging av forslag til kommunedelplan til offentlig ettersyn av Formannskapet.
1. april 2016	Vedtatt 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 planmateriell og annan relevant informasjon vert lagt ut.
- Sikre god tilgjengelegheit til prosjektleder for eksterne partar gjennom heile planprosessen.
- Ta prosjektet opp i Planforum i samband med planoppstarten og utlegging av planforslag til offentlig ettersyn.