

Saksnr: 2019/1151

Saksbehandlar: Malene Utkilen, Matti Torgersen, Helene Moe, Gunnbjørg Austrheim, Jostein Aksdal

Saksframlegg**Saksgang**

Utval	Utv.saksnr.	Møtedato
Hovudutval for samferdsel og mobilitet		02.12.2019
Fylkesutvalet		03.12.2019

Uttale til kommunedelplan for Fv. 49 Tokagjelet – Frøland i Kvam herad og Samnanger kommune**Forslag til innstilling**

1. Fylkesutvalet meiner planutkastet frå Statens Vegvesen utgjer eit godt grunnlag for å starte opp arbeid med ein reguleringsplan for Fv 49 Tokagjelet. Høg rasfare, låg vegstandard, trafikkgrunnlag, vegen sin regionale funksjon og betydning som omkøyringsveg for E16 tilseier at prosjektet skal prioriterast høgt.
2. Fylkesutvalet konstaterer at Regjeringa ikkje har gjort vedtak om ei konseptutvalsutgreiing for ein Hordalandsdiagonal mellom E134 og Bergen. Utdrøringane for Fv49 gjennom Tokagjelet er så store at det ikkje er tilrådeleg å avvente ein eventuell framtidig trase for ein Hordalandsdiagonal. Fylkesutvalet viser til at kommunedelplanen viser at det er mogleg å byggje tunnelar vidare frå Kvamskogen mot Samnanger, og at dette kan vere ei aktuell strekning for ein framtidig Hordalandsdiagonal.
3. Prosjektet skal planleggjast og byggjast som eit fylkesvegprosjekt med standard HØ1 med 80 km/t og tunnelprofil T9,5.
4. Fylkesutvalet legg til grunn at bruk av fylkeskommunale skredsikringsmidlar krev at Tokagjelet vert stengt for trafikk. Det er ikkje mogleg å bruke skredsikringsmidlar til ei vegstrekning der det framleis er tillat med trafikk.
5. Fylkesutvalet viser til fylkeskommunen sin økonomiske situasjon, og legg til grunn at vegstrekninga ikkje let seg finansiere berre med fylkeskommunale midlar. Vegstrekninga må difor delfinansierast gjennom brukarbetaling. Fylkesutvalet ber fylkesrådmannen kome tilbake med sak om finansiering av prosjektet inklusiv bompengefinansiering.
6. Fylkesutvalet rår til at Kvam herad og Samnanger kommune handsamar prinsippsak om å utarbeide eit fagleg grunnlag for ei bompengesak parallelt med kommunedelplanen. Fylkesrådmannen vert bedt om å samarbeide med Kvam herad og Samnanger kommune om det faglege grunnlaget.
7. Fylkesutvalet rår til at vidare reguleringsplanlegging også omfattar gang- og sykkelløysing, reduksjon av avkjørsler og mindre utbetringsiltak mellom det valde påhoggspunktet på vestsida av ny tunnel og Fossen Bratte. Fylkesrådmannen vert bedt om å avklare ambisjonsnivå for planlegging av dette i den vidare dialogen med kommunane fram mot vedtak av bompengesøknad og kommunedelplan avhengig av moglegheita for finansiering av tiltaka. Det vil ikkje vere aktuelt med større tiltak på den delen av Fv49 som vert erstatta av ny tunnel.
8. Kollektivutdrøringane må bli ein del av planen, og det må regulerast inn snusløyfe kombinert med busstopp i enden av vegen, samt fullverdige busslommer i begge retningar ved kryss på vestsida av tunnel.

9. Fylkesutvalet meiner det ikkje vil vere mogleg å oppretthalde eit tilbod for gåande og syklande gjennom Tokagjelet. Kvam herad vert oppmoda til å etablere ein turveg mellom Byrkjesete og Steinsdalen via Nyasete.
10. Fylkesutvalet konstaterer at det ikkje vil vere mogleg å finansiere ein lang tunnel til Jarland. Om kommunane vedtek dette alternativet, kan fylkesutvalet ikkje sjå at det er mogleg å starte opp arbeid med reguleringsplan. Den lange tunnelen utfordrar også overordna mål om omstilling til lågutsleppssamfunnet, då ein kortare reisetid mellom Norheimsund og Bergen kan føre til meir pendling regionalt. Samstundes vil den lengste tunnelen gi vesentleg lengre reisetid mellom Kvamskogen og Norheimsund.
11. Fylkesutvalet konstaterer at alle alternativa på Kvamskogen og i Steinsdalen er byggbare. Kommunane vert bedne om å ta stilling til val av løysing. Det må påreknast at bompengebelastinga aukar med aukande lengde på tunnel.
12. Fylkesutvalet rår ifrå kombinasjonar med B2 Nybø i Steinsdalen av omsyn til dei ikkje-prisette konsekvensane og av omsyn til trafikktryggleik. Påhogget gir stor negativ innverknad for kulturlandskapet, naturressursar, naturmangfald og landskapsbilete. Vidare rår ein i frå kombinasjonar der D1 Røyri inngår, av omsyn til kulturminne og at løysinga gir minst innsparing på køyretid. Fylkesutvalet viser likevel til at desse alternativa gir lågast investeringskostnader, og kan vere aktuelle kombinasjonar om lengre tunnelløysingar ikkje let seg finansiere. Linjeføringa må i så fall vurderast nærare i neste planfase slik at dei negative konsekvensane for ikkje-prisette tema vert reduserte.
13. Fylkesutvalet vurderer at A5 Skeie er det beste alternativet i Steinsdalen i høve til kulturminneinteresser. A5 Skeie gir samstundes størst permanent forbruk av dyrka mark av alternativa i Steinsdalen. B1 Kletten er det beste alternativet i Steinsdalen i høve til naturressursar og landskap.
14. Fylkesutvalet viser til at E3 Eikedalen kjem best ut i høve til dei ikkje-prisette konsekvensane. Eit påhogg i Eikedalen har samstundes store utfordringar knytt til finansiering. Fylkesutvalet rår difor til påhogg ved E1 Kleiva.

Samandrag

Statens vegvesen har sendt forslag til kommunedelplan (KDP) med konsekvensutgreiing for fylkesveg 49 mellom Steinsdalen og Frøland på høyring. Høg rasfare, låg vegstandard, trafikkgrunnlag, vegen sin regionale funksjon og betyding som omkøyringsveg for E16 tilseier at prosjektet skal prioriterast høgt.

Fylkesrådmannen vurderer at Tokagjelet må stengast ved bruk av rassikringsmidlar. Vegstrekninga let seg ikkje finansiere berre med fylkeskommunale midlar og må difor delfinansierast gjennom brukarbetaling.

Fylkesrådmannen kan ikkje sjå at det vil vere mogleg å finansiere ein lang tunnel til F2 Jarland. Ut ifrå ei samla vurdering av dei ikkje-prisette konsekvensane; kulturminne, naturressursar, naturmangfald og landskap, rår fylkesrådmannen i frå påhogg ved B2 Nybø i Steinsdalen.

Rune Haugsdal
prosjektleiar

Paal Fosdal
påtroppande fylkesdirektør for
Strategisk utvikling og digitalisering

Saksframlegget er godkjent elektronisk og har difor inga handskriven signatur.

Vedlegg

- 1 Planomtale Fv 49 Tokagjelet
- 2 Plankart Fv. 49 Tokagjelet
- 3 Godkjenningslogg Fv. 49 Tokagjelet

Saksutgreiing

1. Bakgrunn for saka

Statens vegvesen har sendt forslag til kommunedelplan (KDP) med konsekvensutgreiing for fylkesveg 49 mellom Steinsdalen og Frøland. Strekninga ligg i Kvam herad og Samnanger kommune. Føremålet med planarbeidet er å fastlegge framtidig vegløyising for fylkesveg 49 forbi Tokagjelet. Planframlegget er utarbeida på oppdrag av Hordaland fylkeskommune som er tiltakshavar.

Dagens fylkesveg 49 gjennom Tokagjelet er svært skredutsett, og det er i tillegg behov for oppgradering av dagens tunnelar. Skredfaren gir risiko for tap av liv og helse, samt risiko for stengt veg, med dei konsekvensane dette kan ha for til dømes samfunnssikkerheit og beredskap og folk sin mobilitet. For å fastsette framtidig trasé for framtidig fylkesveg. 49, forbi Tokagjelet vert det utarbeidd kommunedelplan med konsekvensanalyse.

Fylkesveg 49 forbi Tokagjelet er prioritert i Hordaland fylkeskommune sitt «Investeringsprogram for fylkesvegnettet 2019-2029» punkt 5.3.3, med 670 mill. kroner i rassikringsmidlar i perioden 2021-2026.

Det vart varsla oppstart av kommunedelplan i mai 2018, og planprogrammet som gir rammene for planarbeidet, vart vedteke i Samnanger kommune 08.11.2018 og i Kvam herad 13.11.2018.

Mål

Vedteken kommunedelplan skal avklare framtidig trasé og andre overordna prinsipp for fylkesveg 49 forbi Tokagjelet. Det overordna samfunns målet er at prosjektet skal gje betre framkomst, trafikktryggleik og miljø, samt lågare risiko for hendingar (på fylkesveg 49) knytt til skred. I planprogrammet er det vedteke følgende mål:

- Skredsikker veg forbi Tokagjelet
- Rask og trygg veg mellom Kvam og Bergen
- Rask og trygg veg mellom Norheimsund og Kvamskogen
- Tilbod til gåande og syklende forbi Tokagjelet
- Minst moglege negative konsekvensar for natur- og miljøverdiar

Alternative trasear

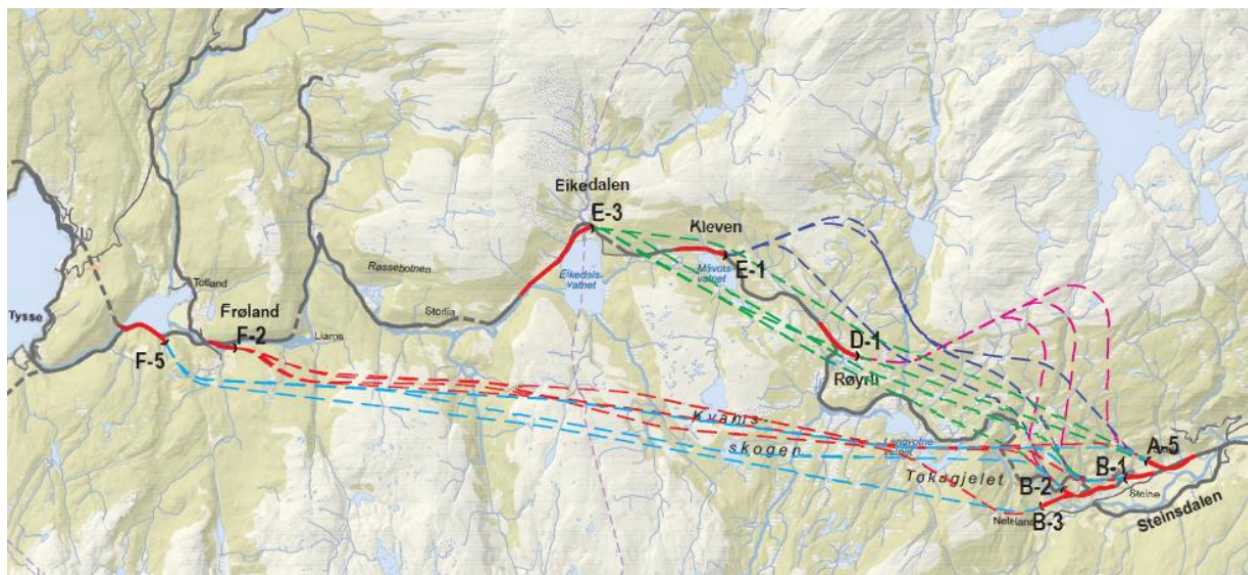
Vest for Tokagjelet er det vurdert fem alternative tunnel påhogg:

- D1 Røyri
- E1 Kleiva
- E3 Eikedalen
- F2 Jarland

Aust for Tokagjelet, i Steinsdalen, er det vurdert fire alternative tunnel påhogg:

- A5 Skeie
- B1 Kletten
- B2 Nybø

F5 Frølandsvatnet og B3 Neteland er skildra i konsekvensutgreiinga og vist i illustrasjonsbileta, men vart forkasta som alternativ seint i prosessen.



Figur 2-3 Ny fv 7 startar i aust i Steinsdalen og endast i vest på Kvamskoogen eller ved Frøland.

Vedtakskompetanse

Fylkesutvalet er avgjerdsmynde med heimel i kommunelova § 5-6.

2. Vurderingar og verknader

Økonomi: Det er i Investeringsprogrammet for fylkesvegnettet avsett 100 mill kr i 2021 av rassikringsmidlar, og resten i perioden deretter. Tokagjelet vil med dette bli det desidert største rassikringsprosjektet i Hordaland dei neste åra. I vurderinga av bompengepotensial er det lagt til grunn at fylkeskommunen bidreg med MVA- kompensasjon, midlar som er avsette til tunneloppgradering (51 mill kr) og rassikringsmidlar (670 mill. kr).

Klima: Utslepp av klimagassar er eit tema som vil inngå i konsekvensutgreiinga som skal bli utarbeidd for reguleringsplanen. Prosjektet kan ha ei målkonflikt med nasjonale og regionale mål om klimautslepp.

Folkhelse: Planforslaget legg ikkje til rette for gåande og syklende i kommunedelplanen. Det er utgreidd moglegheit for å utarbeide ein turveg frå Steinsdalen, men denne vert ikkje eit fylkesveganlegg og difor ikkje aktuell å ta med i reguleringsplanen for Fv. 49 Tokagjelet. Eksisterande rasutsette veg kan gi ein psykisk påkjenning for køyrande. Rassikringa i planforslaget vil difor vere positivt for folkhelse.

Regional planstrategi: Kommunedelplan for Tokagjelet vil kunne vere med å oppfylle mål om «Samarbeid i ein sterk Vestlandsregion» og strategien om å «styrke regionale transportsamband og digital infrastruktur».

2.1 Samferdsel

Fv 49 Tokagjelet er eit prioritert prosjekt

Som nemnt i planframlegget, er det prosjektutløyande behovet knytt til skredsikring. Delstrekninga Snauhaugstunnelen- Hansagjeltunnelen ligg med nest høgast skredfaktor av strekningar i Hordaland, mens Tokagjeltunnelen- Fossagjeltunnelen ligg som nr 3. Etersom det er starta opp arbeid ved Fureberget bru, er Tokagjelet vurdert som det mest skredfarlege partiet på fylkesveg i Hordaland der det ikkje er iverksett tiltak. I tillegg er det grunn til å peike på at vegen har ein ÅDT på i overkant av 2000, og bind saman store delar av Hardanger med Bergensområdet. Når Tokagjelet er stengt, er kortaste omkøyringsveg via Fusa, som tek om lag ein time meir. Fv 49 er også omkøyringsveg for E16 når denne er stengt mellom Granvin og Trengereid. For Hordaland fylkeskommune har prosjektet difor vore høgt prioritert.

Statens vegvesen vil leggje fram nye skredsikringslister i desember 2019. Ut i frå desse må gjerast ein samla prioritering av skredsikring i Vestland fylkeskommune. Det er fleire punkt i Sogn og Fjordane som har høgare skredfaktor enn Tokagjelet. Trafikkgrunnlaget er derimot lågare på desse strekningane.

Forholdet til ein Hordalandsdiagonal

Vegstrekinga Fv 49 har vore nemnt som ein mogleg del av ein Hordalandsdiagonal, det vil si som eit vegsamband mellom E134 og Bergensområdet.

Bakgrunnen for dette er at Statens Vegvesen utarbeida «Utredning om forbindelser mellom Østlandet og Vestlandet», (øst-vest –utgreiinga) i 2015. Utgreiinga rådde til å utarbeide ei konseptvalutgreiing (KVU) for eit samband mellom E134 og Bergensområdet. Tre ulike konsept vart vurderte, eit via Kvam og i tunnel under Kvamskogen, eit via Fusa og eit via Kvinnherad.

Fylkestinget i Hordaland har rådd til å utarbeide ein KVU for Hordalandsdiagonal, m.a. i høyringa for Nasjonal transportplan. Samferdselsdepartementet har avvist dette, og dette vart heller ikkje innarbeidd då Stortinget handsama Nasjonal transportplan for 2018-22.

Ein eventuell Hordalandsdiagonal må utgreiast av staten og planleggjast som ein riksveg. Første trinn vil vere å utarbeide ein KVU før Regjeringa tek avgjerd om trase. Etter dette må den innarbeidast i ein komande rullering av NTP (vil tidlegast kunne skje i NTP 2026-37) før eventuell planlegging kan starte opp og midlar bli løyvd i ei seinare rullering av Nasjonal transportplan. Dette prosjektet må også bli prioritert opp mot andre prioriterte samband i Vestland. Alt dette tilseier at oppstart av bygging av ein Hordalandsdiagonal uansett ikkje vil kunne skje før etter 2030, sannsynlegvis ein del seinare. Ein Hordalandsdiagonal er nyleg estimert til 29 mrd kroner, og må truleg byggjast etappevis. Det er følgjeleg ikkje tatt stilling til rekkjefølgje av prosjekt, eller om ein trase vil gå via Kvam.

Vi vurderer behovet for rassikring i Tokagjelet som så stort at det er uaktuelt å avvente ein KVU. Ein eventuell Hordalandsdiagonal vil etter dagens regelverk bli planlagd med ein annen funksjon og høgare standard enn det som er lagt opp til i planutkastet for Fv49 Tokagjelet.

Vi legg difor til grunn at Fv49 Tokagjelet må planleggjast som eit fylkesveganlegg. Omsynet til ein eventuell Hordalandsdiagonal er følgjeleg ikkje blitt lagt til grunn for våre vurderingar av trasealternativ. Vi støtter difor den vegstandarden som SVV har lagt til grunn med dimensjoneringsklasse HØ1 med fartsgrense 80 km/t og tunnel med profil T9,5, tunnelklasse B.

Vi vil elles vise til at planutkastet har synleggjort at det kan vere mogleg å byggje tunnelar vidare mot Samnanger, slik at ein tunnel opp på Kvamskogen vil kunne inngå i ein eventuelt framtidig Hordalandsdiagonal.

Tokagjelet må stengast

Fylkesrådmannen har lagt til grunn at vegen gjennom Tokagjelet må stengast ved bruk av rassikringsmidlar. Det vil vere lite logisk å bruke rassikringsmidlar på ei vegstreking der rasfaren framleis er like stor. T.d. vil det vere uaktuelt å bruke midlar til rassikring om det er laga ein ny trase forbi ein rasstad. Vidare vil ein open veg fortsett krevje midlar til drift og vedlikehald, og tunnelane må oppgraderast. Med all sannsynlegheit vil det etter kvart gå fleire ras over vegen, og opprydding vil kunne bli særskild kostnadsnevnde. Det vil følgjeleg påløpe store kostnader både til investering og drift ved å halde denne vegstrekinga open.

Vi føreset difor at ny veg forbi Tokagjelet fører til at noverande veg vert stengd ved opning av ny veg.

Finansieringsplan

Prosjektet vil bli særskild kostnadsnevnde for fylkeskommunen. Det vil vere ein risiko for at dei dyraste alternativa ikkje let seg finansiere, særleg om marknadssituasjonen viser seg å vere ugunstig.

Fylkeskommunen har lagt til grunn følgjande i finansieringsplanen:

- Rassikringsmidlar 670 mill. kr.
- Fylkeskommunalt bidrag (eg. kostnader ved utbetring av dagens tunnelar i Tokagjelet) 51 mill kr.
- Mva-kompensasjon

Dette er ikkje tilstrekkeleg til å kunne finansiere prosjektet. Vi registrerer også at nye kostnadsanslag er vesentleg høgare enn tidlegare anslag, grunna m.a. usikkerheit om marknadssituasjonen.

Fylkeskommunen vil i det vidare arbeide med finansieringsplan for prosjektet måtte ta omsyn til ein del ulike moment. Dette er m.a:

- Nye Vestland fylkeskommune må ta stilling til prioriteringsrekkefølge for rassikringsprosjekt i det nye fylket.
- Statens Vegvesen har varsla at dei legg fram nye skredsikringslister i desember 2019. Dette vil vere eit grunnlag for Vestland fylkeskommune i arbeidet med nye prioriteringslister for skredsikring.
- Ny Nasjonal transportplan vil venteleg signalisere kva fylkeskommunen kan vente av rassikringsmidlar i den komande NTP-perioden frå 2022-33.

Sjølv om det prosjektutløysande behovet er knytt til rassikring, kan vi ikkje sjå at det er mogleg å unngå delfinansiering gjennom bompengar. Fylkeskommunen har dei seinare åra prioritert midlar til drift og vedlikehald av vegnettet for å unngå auke i etterslepet på fylkesvegar. Den fylkeskommunale økonomien medfører samstundes at det er lite midlar til nyinvesteringar. Alle større fylkeskommunale vegprosjekt dei seinare åra i Hordaland har blitt delfinansiert med enten rassikringsmidlar og/eller bompengar.

Vi vil også peike på at prosjektet også løyser ein del andre forhold enn det som går på rassikring. Prosjektet gir kortare reisetid og erstattar dårleg veg utan tilbod til gåande og syklende på delar av strekninga over Kvamskogen.

Vi ønsker fram mot kommunestyra sine vedtak av kommunedelplanen å gå i dialog med kommunane om finansieringsmoglegheit inklusiv bompengefinansiering av prosjektet. Vi vil rå til at kommunen handsamar prinsippvedtak om bompengefinansiering med oppstart av arbeid med eit fagleg grunnlag for bompengefinansiering parallelt med planutkastet til kommunedelplanen.

Etter lokalpolitisk vedtak vil det bli arbeidd med ein bompengesøknad. Sentrale tema vert forhold som trafikkgrunnlag, finansieringsplan, bompengeperiode, bomstasjonsplassering, takst- og rabattsystem, innkrevjingskostnader osv. Det må ligge føre eit godkjent kostnadsoverslag på reguleringsplannivå som er kvalitetssikra før denne går til lokalpolitisk handsaming. Bompengesøknaden skal først handsamast av kommunane og deretter av fylkestinget før det vert fremja for Stortinget.

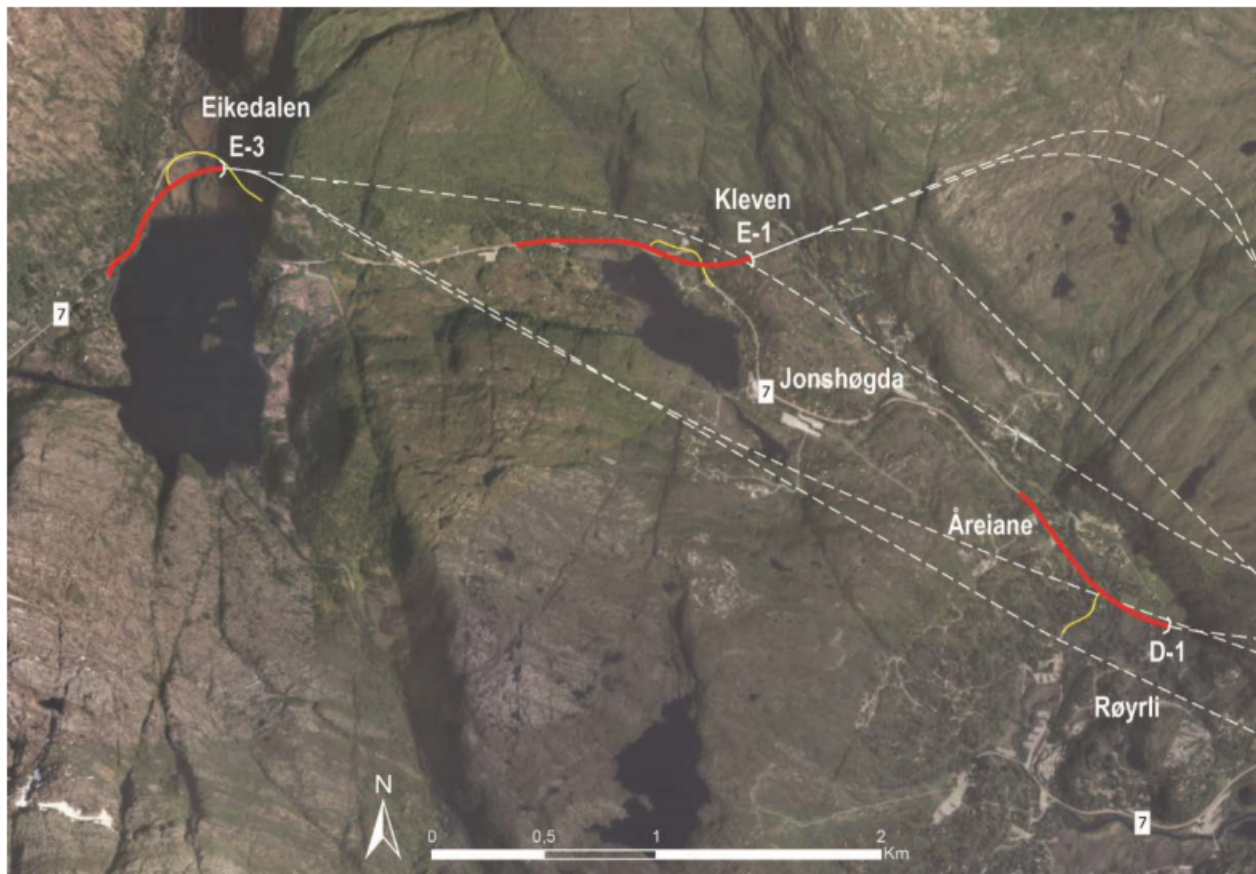
I neste planfase må det, slik det er nemnt i utkastet til kommunedelplan, bli vurdert optimalisering av prosjektet med sikte på å redusere kostnadene. I neste planfase vert også usikkerheita i kostnadsanslaga reduserte.

Etter planen skal noverande Kvammapakke vere nedbetalt i 2029. Det vil etter vår meining vere naturleg å samordne restinnbetalinga til pakken med nytt bompengeprojekt. Fylkeskommunen ønsker dialog med kommunane om korleis dette kan gjerast.

Samferdselsfaglege vurderingar av trasealternativa

Statens Vegvesen konkluderer med at opprusting av dagens veg gjennom Tokagjelet ikkje let seg gjennomføre utan omfattande stengingar, og det vil også vere kostnadskrevjande. Fylkeskommunen slutter seg difor til sikring av vegstrekninga krev ein lengre tunnel utanom Tokagjelet. Grunna kravet til maksimalt 5 prosent stigning, må tunnelen bli relativt lang for å kunne nå opp på Kvamskogen.

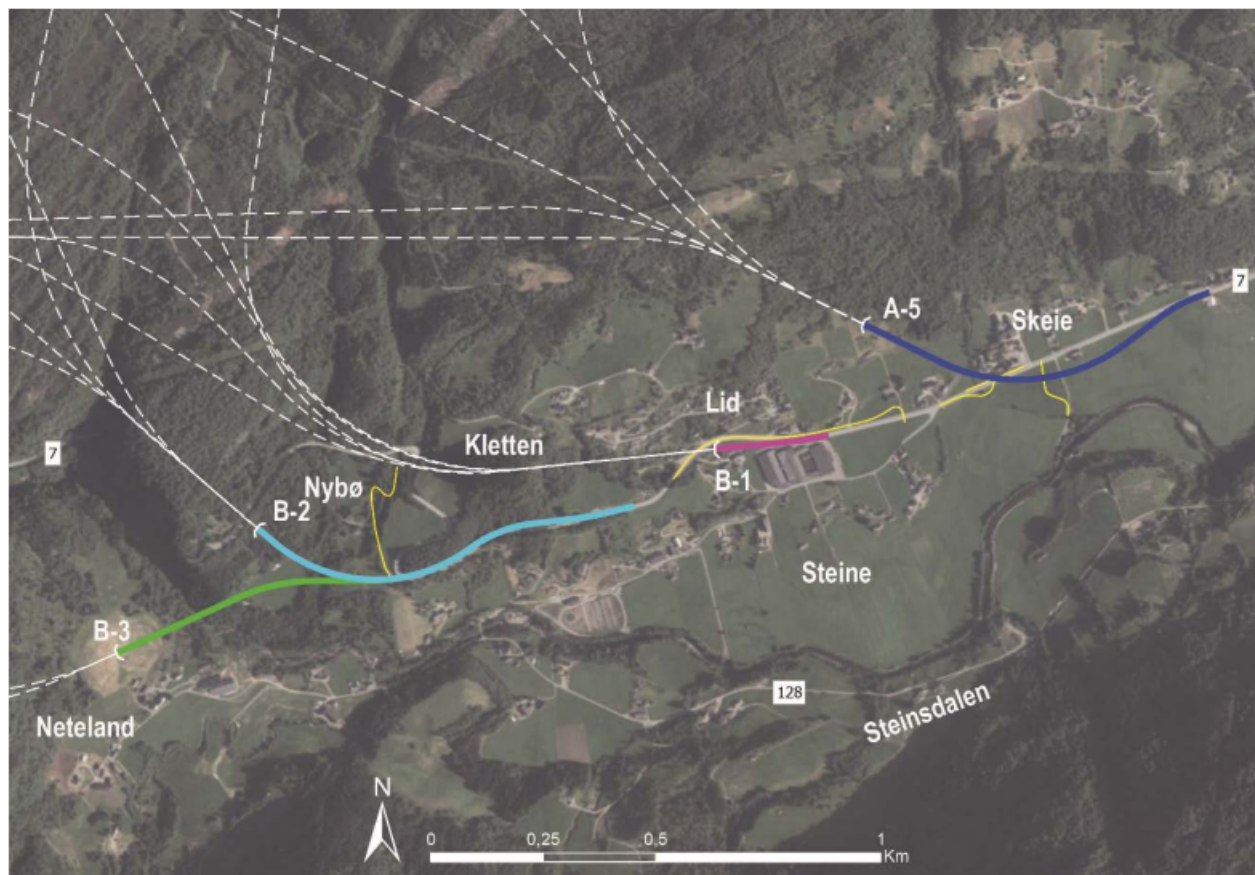
På Kvamskogen vil alternativet ved D1 Røyrløve vere det rimelegaste, men gir samstundes minst innsparring i reiselengde og har utfordringar med omsyn trafiktryggleik på Kvamskogen. I tillegg må tunnelen ha ein lang sving før ein kjem opp på Kvamskogen grunna stigningstilhøva. Fylkeskommunen støtter Statens Vegvesen sin konklusjon om at dette alternativet kjem dårlegare ut enn dei to andre på Kvamskogen. Det er likevel eit gjennomførbart alternativ, og kan vere aktuelt om dei andre alternativa ikkje let seg finansiere.



Figur 3.4 Ortofoto som syner dei 3 alternative påhogg som er utgreidd på Kvamskogen: D1 Røyrlø, E1 Kleven og E3 Eikedalen

Alternativet til E3 Eikedalen gir lågare stigning, og løyser ein større del av utfordringane med dårleg veg på Kvamskogen. Ut i frå omsyn til trafikktryggleik kan dette synast å vere eit betre alternativ enn E1 Kleven, men er samstundes dyrare. Om kommunen ønsker å prioritere E3 Eikedalen framfor E1 Kleven, vil bompengebelastinga bli høgare. Det er også usikkert om dette alternativet vil bli såpass kostbart at det ikkje vil lete seg finansiere. Vi vil rå til å velje påhoggspunkt ved E1 Kleven på Kvamskogen, då D1 Røyrlø synast å vere eit dårleg alternativ av omsyn til trafikktryggleik og lenger veglengde, og E3 Eikedalen vil vere vanskeleg å finansiere.

I Steinsdalen vil alternativet på B2 Nybø gje lågare kostnader og følgjeleg lågare bompengebelasting, men medfører sterk stiging opp mot påhoggspunktet. Alternativet er utfordrande med omsyn til byggefase og til trafikktryggleik. Det er likevel eit byggbart alternativ. Fylkeskommunen vurderer at alternativet på A5 Skeie medfører høgare kostnader utan at det gir noko meir nytte. Alternativet på B1 Kletten er difor å føretrekke framfor A5 Skeie. Vi vil difor i utgangspunktet tilrå alternativet på B1 Kletten, men meiner at B2 Nybø også er eit realistisk alternativ om ein ønsker lågare kostnader og dermed lågare bompengebelasting.



Figur 3.3 Ortofoto som syner dei 4 alternative påhogga som er utgreidd i Steinsdalen: A-5 Tunnelinnslag ved Skeie

Fylkesrådmannen kan ikkje sjå at det er mogleg å finansiere ein lang tunnel til F2 Jarland innanfor fylkeskommunen sitt budsjett og med bompengar, uavhengig av påhoggpunkt i Steinsdalen. Vi vil her minne om at Noreg si nest lengste tunnel, Gudvangatunnelen, er på om lag 11,4 km. Tunnel til F2 Jarland vil bli om lag 15 km. Det er også usikkert kva for krav som vil bli stilt til sikkerheit i ein så lang tunnel – m.a. om det vil bli kravd 2 løp – slik at kostnadsanslaga er her særst usikre. Alternativet vil også gje lang veg mellom Norheimsund og Kvamskogen. Vi meiner det bør vurderast om det er føremålstenleg å gå til motsegn mot dette alternativet ut i frå økonomisk realiserbarheit. Uansett må saka signalisere at det er uaktuelt å starte med regulering av dette alternativet.

Med unnatak av F2 Jarland som vi vurderer som ikkje realistisk med omsyn til finansieringsmoglegheit, må val av tunnelløysing vere ei lokalpolitisk vurdering knytt til nytte, kostnader, bompengebelastning og miljøkonsekvensar av dei ulike alternativa.

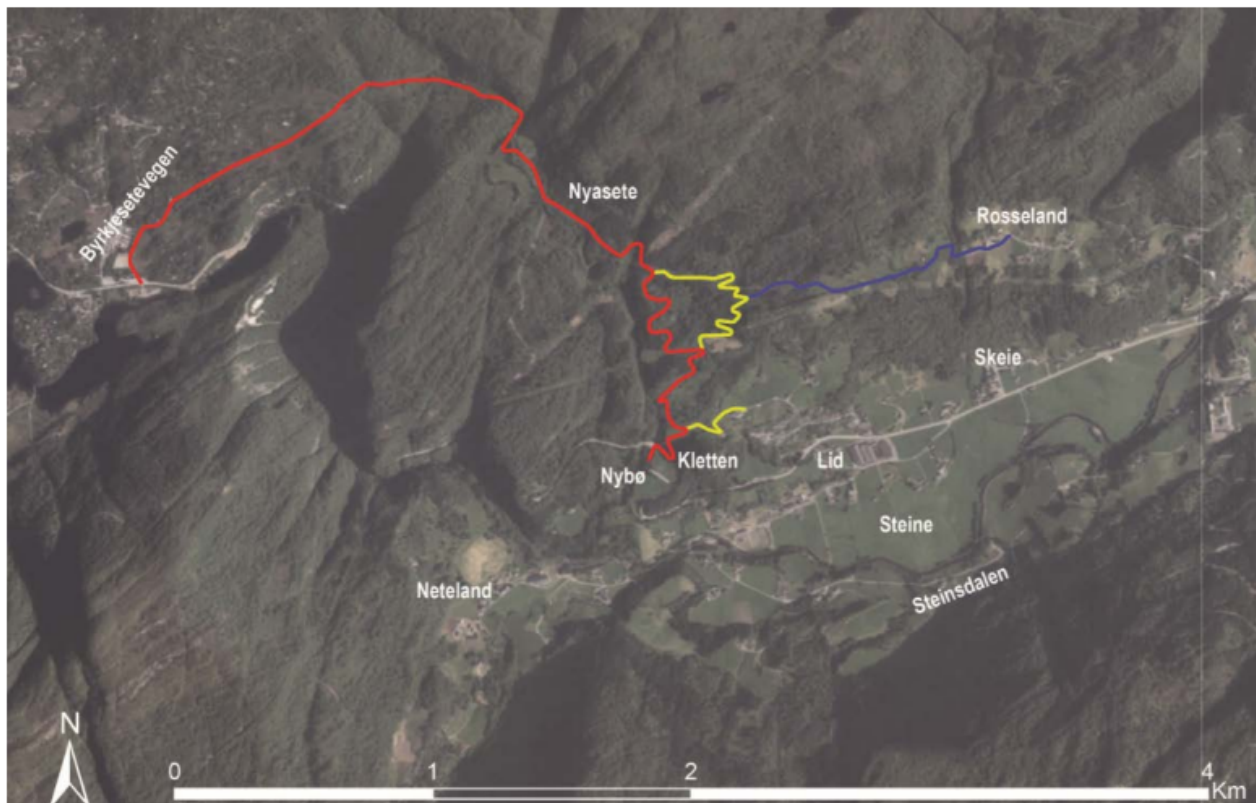
Gående og syklende forbi Tokagjelet

Fylkeskommunen viser til at det med såpass lange tunnelar, dels med stor stigning, ikkje kan bli lagt opp til at gåande og syklende kan bruke tunnelen. Noverande fylkesveg kan eventuelt mellombels bli brukt til gang og sykkeltrafikk om sommaren. Dette er likevel utfordrande av følgjande årsakar:

- Grunna rasfare vil det kunne vere farleg å bruke vegen.
- Etter kvart må det påreknast at vegen vil bli stengt grunna ras
- Det fører til utgifter til drift og vedlikehald av vegen.

I planarbeidet har det ikkje luktast å finne ei permanent løysing for gange og sykling forbi Tokagjelet. Det er ikkje noko krav om at alle vegar må vere opne for gåande og syklende, sjølv om dette er ønskeleg. Vi antar at det kan vere mogleg å tillate for sykling gjennom tunnelen ved større arrangement som t.d. sykkelrittet Bergen-Voss.

Planutkastet viser at det er mogleg å utarbeide ein turveg med enkel standard frå Byrkjesetevegen over Nyasete til Steinsdalen. Fylkesrådmannen vil peike på at denne vegen i så fall ikkje vil vere eit fylkesveganlegg, og at det difor ikkje er aktuelt å ta med denne i reguleringsplanen for Fv 49 Tokagjelet. Kvam herad kan likevel om dei ønsker, utarbeide vegen til ein turveg.



Figur 3.16 Ortofoto som viser moglege trasear for turveg mellom Kvamskogen og Steinsdalen

Gange og sykling forbi Tokagjelet vil primært vere aktuelt knytt til trening, reiseliv og turisme, ikkje til transportsykling. I Regional transportplan for Hordaland er særleg målpunkt for barn og unge prioritert. Dette tilseier at strekninga ikkje er av dei mest prioriterte strekningane for gåande og syklande.

Tiltak langs eksisterande veg over Kvamskogen

I utkastet til kommunedelplanen er det sett av areal til gang- og sykkelveg og samling av avkjørsler og utretting av krappe kurver på strekninga mellom Rørli og Fossen Brattetunnelen. Desse er ikkje inkludert i kostnadsanslaga. Etter vår meining kan det vere grunnlag for å regulere for gang- og sykkelveg og tiltak for sanering av avkjørsler på strekninga mellom nytt tunnelpåhogg og Fossen Bratte-tunnelen. Dette er område med mykje hytter med mange avkjørsler, og kor det vil vere grunnlag for ein del trafikk med gåande og syklande. Utfordringane med å finansiere ny tunnel er likevel så stor at det vil vere svært avgrensa med midlar til finansiering av desse tiltaka.

Mogleg finansiering kan vere knytt til utbyggingsavtalar som omfattar gang- og sykkelvegløysing og sanering av avkjørslar med utbyggjarar i området.

Vidare kan det som nemnt i planutkastet vere aktuelt å vurdere ei aktuell løysing med to bomstasjonar, ein før og ein etter kryss inn mot tunnelen. Nytteprinsippet tilseier i så fall at trafikantar som skal til Kvamskogen frå vest, også må få tiltak som gir dei nytte utover redusert biltrafikk. Aktuelle tiltak kan vere å finansiere sanering av avkjørsler, gang- og sykkelveg og/eller utbetring av krevjande parti som smale bruer og krappe svingar. Dette gjeld på den strekninga der ny veg ikkje vil erstatte gamal veg, dvs. vest for ny tunnel. Vi vil rå til at fylkeskommunen og kommunane vurderer kva strekningar dette eventuelt kan vere aktuelt for som del av det nemnte arbeidet med finansieringsopplegg og sak om prinsippvedtak for bompengefinansiering.

Det vil neppe vere aktuelt å byggje gang- og sykkelveg eller føreta vesentlege utbetringar på strekningar som vert erstatta av tunnel. Trafikken vil her vere låg, då vegen vil vere ein lokalveg utan gjennomgangstrafikk.

Kollektivtrafikk

Kollektivutfordringane må bli ein del av planen, og det må regulerast inn snusløyfe kombinert med busstopp i enden av vegen, samt fullverdige busslommer i begge retningar ved kryss på vestsida av tunnel. Vi ber om at det vert dialog med Skyss under vegs i planarbeidet.

Vidare framdrift

Etter fylkesrådmannen si vurdering har Statens Vegvesen gjort ein god jobb med å utgreie dei ulike trasealternativa som vart peikt på i planprogrammet. For å sikre vidare framdrift i arbeidet, må ein no ta sikte på å komme fram til eit tilrådd alternativ som kan regulerast med tanke på oppstart så snart som mogleg. Med optimal vidare framdrift kan byggjestart tidlegast bli i løpet av 2022.

Oppsummering samferdsel

Fylkesrådmannen har lagt til grunn at vegen gjennom Tokagjelet må stengast ved bruk av rassikringsmidlar. Prosjektet vil bli særskilt kostnadskrevjande for fylkeskommunen. Vi kan ikkje sjå at det er mogleg å unngå delfinansiering gjennom bompengar.

Planutkastet viser at det er mogleg å utarbeide ein turveg med enkel standard frå Byrkjesetevegen over Nyasete til Steinsdalen. Fylkesrådmannen vil peike på at denne vegen i så fall ikkje vil vere eit fylkesveganlegg, og at det difor ikkje er aktuelt å ta med denne i reguleringsplanen for Fv 49 Tokagjelet.

Ut i frå omsyn til samferdselsfaglege vurderingar rår fylkesrådmannen til påhoggspunkt ved E1 Kleven på Kvamskogen, då D1 Røyrlil synast å vere eit dårleg alternativ av omsyn til trafikktryggleik og lenger veglengde, og E3 Eikedalen vil vere vanskeleg å finansiere.

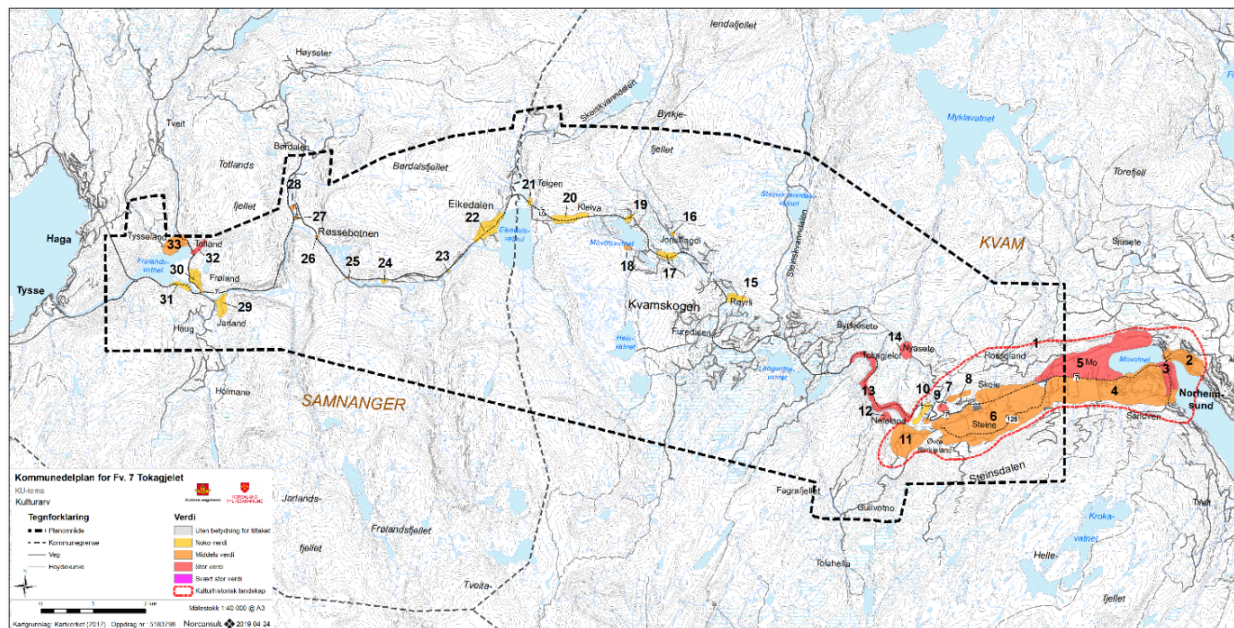
I Steinsdalen vurderer fylkesrådmannen at alternativet på A5 Skeie medfører høgare kostnader utan at det gir noko meir nytte. Alternativet på B1 Kletten er difor å føretrekke framfor A5 Skeie. Vi vil difor i utgangspunktet tilrå alternativet på B1 Kletten, men meiner at B2 Nybø også er eit realistisk alternativ om ein ønsker lågare kostnader og dermed lågare bompengebelasting.

Fylkesrådmannen kan ikkje sjå at det er mogleg å finansiere ein lang tunnel til F2 Jarland innanfor fylkeskommunen sitt budsjett og med bompengar, uavhengig av påhoggspunkt i Steinsdalen.

2.2 Kulturminne og kulturmiljø

Kulturminne, kulturmiljø og kulturlandskap er tema som skal konsekvensutgreiast. Utgreiingsområdet frå Steinsdalen i Kvam til Frøland i Samnanger har variasjon av kulturminnelokalitetar- og miljø, samt kulturlandskap. Den utførte konsekvensutgreiinga gjer god greie for desse temaa.

Kombinasjonar av trasear og påhogg gjev ei rekke alternativ som er utgreidd i planen. Fleire alternativ kan komme i direkte konflikt med allereie kjende automatisk freda kulturminne og viktige kulturmiljø og kulturlandskap. Hordaland fylkeskommune vil rå ifrå traseval og påhogg som kjem i konflikt med freda kulturminne og viktige kulturmiljø og kulturlandskap.



Figur 5-1 Oversiktskart, verdiområde kulturarv.

Alternativ i Steinsdalen

Alternativ A5 Skeie er vurdert å vere det beste alternativet i høve kulturminne og kulturmiljø. Det vil medføre noko negativ reduksjon av det heilskaplege kulturlandskapet, men har ingen direkte konflikstar med viktige nyare tids kulturminne eller kulturminnelokalitetar. Ut i frå kjente funnstader til no fjerna automatisk freda kulturminne, vil A5 Skeie ligga i eit område med høgt potensiale for funn av førhistoriske spor og anlegg. Fylkeskonservatoren viser til at ein må få etablert kunnskap om kulturminne ut i frå arkeologiske granskingar så tidleg som råd.

Alternativ B1 Kletten er vurdert å vere det nest beste alternativet i høve kulturminne og kulturmiljø. Det får påverknad i eitt kulturmiljø i Steinsdalen, og gir direkte påverknad i form av fjerning av bygningar på Steine og Lid. Fleire einskildement som er karakteristisk for kulturmiljøet her vil bli fjerna. Med omsyn til arkeologiske kulturminne kjem B1 Kletten likt med A5 Skeie, inn i eit område med stort potensiale for funn.

Alternativ B2 Nybø er vurdert å vere det dårlegaste alternativet i høve kulturminne og kulturmiljø. Det gir størst påverknad på kulturmiljøet på Eikehaugen, kor veglina vil råke eit saman bygd våningshus/ løe i frå 1700-talet som har høg verneverdi. Alternativ B2 Nybø har i tillegg nærføring til den freda vegstrekninga i Tokagjelet, og vil òg redusere kvalitetane i kulturlandskapet. B2 Nybø vil i større grad ha negativ innverknad på landskapet rund Kletten – registrert bygdeborg. Vegen som i dag snor seg rundt fjellet Kletten der borga ligg vil måtte utvidast og endrast til ny standard, noko som ut i frå eit kulturminneperspektiv ikkje er i tråd med nasjonal politikk på kulturminnefeltet. Veglinja til alternativet ligg slik i landskapet at potensialet for arkeologiske kulturminne er stort.

Gang- og sykkelveg mellom Steinsdalen og Kvamskogen

Det er vurdert to alternative trasear for gåande og syklande på denne strekninga, begge med føresetnad om at Tokagjelet vert stengd for all ferdsel. Den eine er via Rosseland og den andre via Nybø. Standard vil vera som «turveg» og vil ikkje innfri ordinære krav til gang- og sykkelveg, mellom anna på grunn av fleire bratte parti. Begge alternativa er vurdert å ha negativ påverknad på stølsmiljø på Nyasete. Alternativ 2 til Nybø gir i tillegg mest terrenginngrep i urørd terreng, og har ein mogeleg direkte konflikt med ei automatisk freda trekolgrøp på Haugagjerdet.

Alternativ Kvamskogen - Frøland

For dei korte tunnelalternativa, det vil seie dei som omfattar påhogga D1 Røyrlø, E1 Kløva og E3 Eikedalen, er utbetring av delar av eksisterande Fv7 og gang/sykkelveg lagt til grunn som del av tiltaket. For utbetring av dagens veg er det Kleven hytteområde og Verka bru som vert sterkast råka av dei korte

tunnelalternativa. Dei andre kulturmiljøa som råkast av vegutbetring og gang/sykkelveg får mindre påverknad.

Alternativ D1 Røyrlø er vurdert som det dårlegaste alternativet i høve kulturminne og kulturmiljø. Det medfører inngrep i gardsmiljø på Røyrlø. Tunet på Røyrlø vert påverka ved store terrenginngrep i omgjevnadene og nærføring til ny vegline. D1 Røyrlø gir i tillegg inngrep i hytteområde ved Kleven, med liten negativ konsekvens.

Alternativ E1 Kleiva er vurdert som det nest dårlegaste alternativet i høve kulturminne og kulturmiljø. Det medfører store inngrep i eit eldre hytteområde, i form av riving av Sporveishytten, og fleire andre eldre hytter og garasjar.

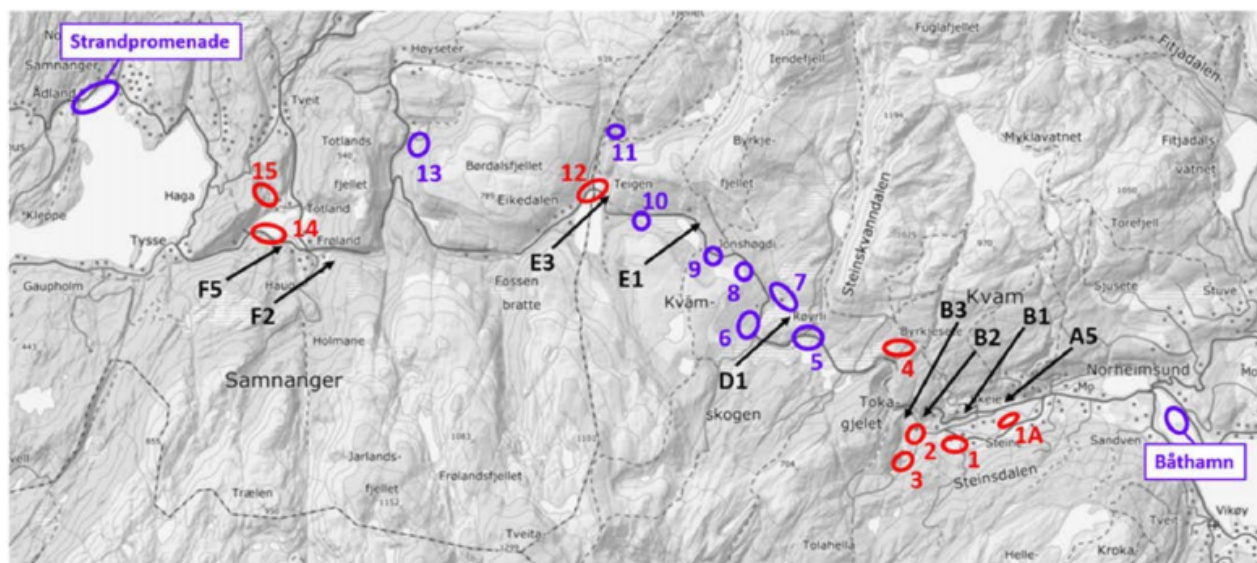
Alternativ E3 Eikedalen er vurdert å vere det beste alternativet av dei korte tunnelalternativa. Tunnelinnslaget er nær gardsmiljøet på Teigen, men råkar ikkje dette miljøet direkte.

Potensialet for automatisk freda kulturminne på Kvamskogen er noko avgrensa, i områda D1 - E1 og E3 er det ikkje kjent automatisk freda kulturminne.

I samla konsekvens av tunnell og vegutbetring vest for Tokagjelet vil det lange tunnelalternativet, med start ved F2 Jarland, medføre minst påverknad og konsekvens for kulturmiljøa. Det råkar gardsmiljøet på Jarland, kor minst eitt hus må rivast og minst to får vesentleg nærføring til ny vegline og tunnelinnslag. Den mest autentiske delen av kulturmiljøet på Jarland ligg lenger sør og vert i liten grad påverka.

Deponi - handsaming masseoverskot

Planen legg opp til 15 alternative deponiområde delt på dei ulike alternativa.



Figur 3.13 Kartet syner vurderte deponiområder. Område med lilla farge er aktuelle, og bør vurderast nærmare i samband med reguleringsplan. Område markert med raud farge er vurdert som mindre egna/konfliktfylte.

I Steinsdalen er det deponiområda 1, 1A, 2 3, og 4 som er aktuelle.

1 Øvre Byrkjeland	Eksisterer planar for mindre deponi i samband med landbruk. Vart gjort ei mindre arkeologisk registrering på dyrka mark, utan funn. Alternativ 1 til deponiområde femnar om eit større areal. I dette området er det kjent skal ha vore automatisk freda kulturminne. Tilkomst er definert som god. Etter vårt syn vil det vera utfordringar med omsyn til eksisterande standard på vegnett og der utbetringar vil kunne råke både arkeologiske kulturminne og nyare tids kulturminne.
-------------------	--

1A Grøntveit	Vil vera i konflikt med nyare tids kulturmiljø, her er og potensiale for arkeologiske kulturminne.
2 Neteland	Konflikt med SEFRAK registrerte bygningar, her under troskykkje, utløer knytt til landbruksressursar. Området rett sør for forslag til nytt deponi er arkeologisk registrert i 2011 utan funn. Det er vår vurdering at området som no ligg føre har eit potensial for arkeologiske kulturminne.
3 Netelandslia	Konflikt med SEFRAK registrerte bygningar, vidare er det vår vurdering at området vist som Netelandslia har eit potensial for arkeologiske kulturminne
4 Øvre Tokagjelet	Utfordrande tilkomst gjennom kulturmiljø på Nyesete. Fylkeskonservatoren viser til at det er funn av arkeologiske kulturminne på Nyasete, rett aust for deponiområdet. Kløvdalen viser truleg til ei eldre ferdslerule opp til Kvamskogen.

På Kvamskogen er det i alt ni moglege deponiområde.

5 Ungdomsheimen	SEFRAK-registrert utløe i planområdet, tyder på slåtteaktivitet i tidlegare tider. Området er elles mykje opparbeidd og har lite potensiale for funn av automatisk freda kulturminne.
6 Furedalen	Ingen kjende kulturminneverdiar
7 Røyrlø	Tunet på Røyrlø er SEFRAK-registrert og vil bli sterkt påverka av deponiet.
8 Røyro	Ingen kjende kulturminneverdiar
9 Jonshøgdi	Ingen kjende kulturminneverdiar
10 Kleiva	Ingen kjende kulturminneverdiar i tiltaksområda, registrerte SEFRAK objekt nord for deponiet.
11 Eikedalen Kråni	Ingen kjende kulturminneverdiar
12 Eikedalen	Ingen kjende kulturminneverdiar i tiltaksområda, registrerte SEFRAK objekt sør og nord for deponiet.
13 Børdalen Kråni	SEFRAK objekt i deponiområdet.

Det er avsett to areal for deponi ved Frøland, alternativ 14 og 15.

14 Frølandsvatnet	Ingen kjende kulturminneverdiar
15 Tysselelandsdalen	Ingen kjende kulturminneverdiar, men har potensiale for automatisk freda kulturminne. Kan vera problematisk med tilkomst og kulturlandskapet.

Deponiområde

Fleire av deponiområda ligg i landbruksområde og har følgeleg potensiale for arkeologiske kulturminne. Desse må likt med vegføremålet vurderast etter at undersøkingsplikta jf. Kulturminnelova er gjennomført. Dette gjeld særleg for deponiområde 1- 4. Det er og fleire eldre bygningsmiljø og kulturlandskap frå nyare tid som vert råka.

Riggområde

Fylkesrådmannen viser til KU (side 92) når det gjeld etablering av naudsynte riggområder i samband med prosjektet. Det må vera gjort ei vektning av plassering opp i mot kjende kulturminneverdiar for å unngå direkte konflikt. Sjølv om riggområde er mellombels, vil ein kunne gjera stor skade på eventuelle arkeologiske kulturminne og på nyare tids kulturminne. Riggområda må difor avklarast etter kulturminnelova og plan- og bygningslova.

Freda veganlegg i Tokagjelet

Ved eit eventuelt val av påhogget B2 Nybø må det utvisast særskild merksemd på det freda veganlegget i Tokagjelet. Ved detaljregulering må det vurderast om tiltak er naudsynt for å sikre at det freda anlegget ikkje vert utsett for skade eller uheldig påverknad i anleggsfasen.

Oppsummering kulturminne og kulturmiljø

Av alternativa lagt fram rår Hordaland fylkeskommune til kombinasjonar med alternativ A5 Skeie i Steinsdalen. Dette alternativet kjem best ut med omsyn til kulturminne og kulturmiljø dersom det kombinerast F2 Jarland.

Tunnelalternativ B1 Kletten vil medføre riving av fleire eldre SEFRAK-registrerte bygningar i Steinsdalen, og vert soleis ikkje tilrådd.

Kombinasjonar som inkluderer alt. B2 Nybø vil vere i størst konflikt med kulturminne og kulturmiljø. Hordaland fylkeskommune rår difor i frå kombinasjonar der alternativet inngår. Begge alternativa vil føre til at det verneverdige tunet på Eikehaugen vert øydelagt. Alternativ B2 Nybø har dessutan nærføring til den automatisk freda bygdeborga på Kletten og til den freda vegstrekninga i Tokagjelet, og vil verke sterkt negativt inn på kulturlandskapet.

Kombinasjonen B2 Nybø – D1 Røyri og kombinasjonen B1 Kletten – D1 Røyri vil begge ha sær negativ påverknad i høve kulturminne og kulturmiljø samla sett, både ved tunnel i Steinsdalen og ved tunnelopning ved Røyri. I tillegg vil vegutbetringa vidare vestover gje store inngrep ved Kleiven, mellom anna med tap av Sporveishytten.

Korte tunnelalternativ vil påverke flest kulturmiljø på bakgrunn av utbetring av veg i dagen. Her er det dei ulike påhogg som vil gje størst påverknad, medan gang- og sykkelveg langs dagens veg ikkje gjer vesentlege negative konsekvensar. Av dei korte tunnelalternativa vil kombinasjonar med alternativ E3 Eikedalen komme best ut.

Ein turveg frå Kvamskogen til Steinsdalen er vurdert å ha negativ påverknad på stølsmiljø på Nyasete. Alternativ 2 til Nybø gir i tillegg påverknad i urørt areal, og ein mogleg direkte konflikt med ei automatisk freda trekolgrøp. Alternativ 1 til Rosseland er vurdert som betre, men bør betrast gjennom betre terrengtilpassing og reduksjon av fyllingsutslag.

Omsynet til arkeologiske kulturminne er vist i utgreiinga til saka, men Fylkesrådmannen viser til at fleire av områda har potensiale for konflikt med arkeologiske kulturminne. Vi vil oppmoda til at ein får gjort arkeologiske registreringar i samsvar med kulturminnelova så tidleg som råd i planprosessen. Dette vil sikre eit godt grunnlag i planprosessane.

2.3 Naturressursar, naturmangfald og landskap

Fylkesrådmannen meiner det er gjort ei grundig konsekvensutgreiing av temaa naturressursar, naturmangfald og landskapsbilete for dei ulike alternativa. For friluftsliv og bygdeliv er alle alternativa som står igjen etter silingsprosessen vurdert til å gi totalt positive verknadar, med mindre skilnader. Temaet vert difor ikkje vidare utgreidd i vurderinga av planutkastet.

2. Ikkje prissette konsekvensar	Røyri			Kleven			Eikedalen			Jarland		
	D1-A5	D1-B1	D1-B2	E1-A5	E1-B1	E1-B2	E3-A5	E3-B1	E3-B2	F2-A5	F2-B1	F2-B2
Naturressursar	--	-	-	--	-	-	--	-	-	--	-	-
Kulturarv	-	--	--	-	--	--	-	--	--	-	-	-
Friluftsliv og bygdeliv	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
Naturmangfald	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0	-
Landskapsbilete	--	-	--	--	--	--	-	-	--	-	-	--
Rangering ut frå Ikkje-prissette konsekvensar	10	4	10	7	7	9	4	4	10	2	1	2

Figur 4.24 Samanstilling ikkje-prissette konsekvensar

Naturressursar

Alle alternativa i Steindalen ligg innanfor kjerneområde landbruk, og tap av jordbruksjord der jordvernet skal stå sterkt er uheldig. A5 Skeie er det påhogget med størst permanent forbruk av dyrka mark. B1 Kletten og B2 Nybø er rangert som dei beste alternativa i Steinsdalen og er sidestilt i rangering. Sjølv om B2 Nybø har noko meir arealtap jordbruksjord totalt sett, så er det meir fulldyrka jord som går tapt ved B1 Kletten.

For alternativa på Kvamskogen og Frøland er det E1 Kleven som er rangert som best med ubetydeleg konsekvens. F2 Jarland ligg innan kjerneområde landbruk og er difor vurdert til det dårlegaste alternativet. D1 Røyrlø og E3 Eikedalen er rangert som nummer to og tre. Dersom ein tek utgangspunkt i at tunnelpåhogg D1 Røyrlø saman med KPA framtidig hytteområde på Røyrlø vert utbygt, er dette faktorar som i seg sjølv vil redusere småbruksmiljøet på Røyrlø.

Naturmangfald

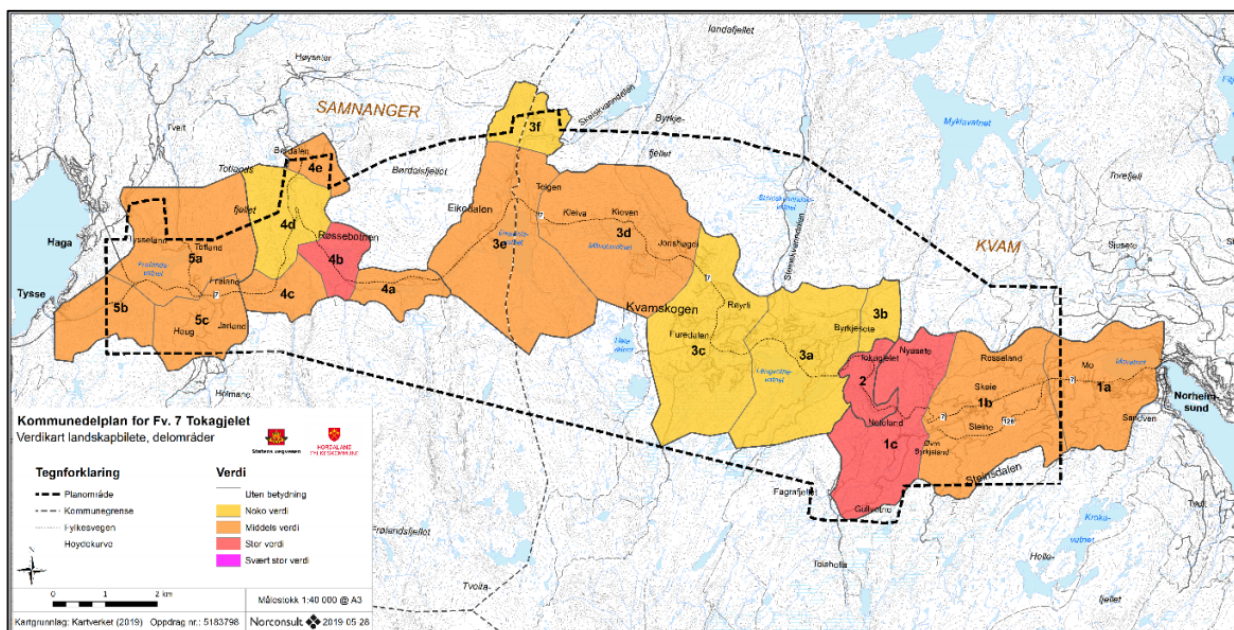
A5 Skeie og B1 Kletten er sidestilt i vurdering av konsekvens for naturmangfald med ubetydeleg påverknad og er difor dei beste alternativa i Steinsdalen. For B2 Nybø er det naudsynt med noko inngrep i delområde Risbruelva med svært stor verdi. Naturmangfaldrapporten stadfestar at: «Ut ifrå ei naturfagleg vurdering ser ein helst at alternativ B2 og B3 i Steinsdalen som er dei einaste som er i direkte konflikt med område som har fått svært stor verdi ikkje vert del av den endelege løysinga.» (B3 er vurdert i konsekvensutgreiinga, men vart forkasta seint i prosessen som alternativ).

Vest for Tokagjelet er F2 Jarland vurdert som det beste påhogget i høve til naturmangfald. Det er små skilnader mellom alternativ D1 Røyrlø og E3 Eikedalen. Konsekvensutgreiinga konkluderer med at tiltaket i liten grad er negativt for naturmangfald.

Landskap

I Steinsdalen ligg alle alternativa i det regionale landskapsområdet Indre bygder på Vestland, med middels verdi. B1 Kletten er vurdert som det beste alternativet, med ubetydelege påverknad. B2 Nybø er vurdert som det dårlegaste alternativet, med skjemmaende inngrep i det småskala landskapet med fyllingar, brufeste og tunnelinnslag. Konsekvensane er spesielt negative i delområdet Neteland som har svært stor verdi.

Alternativa vest for Tokagjelet ligg i det regionale landskapsområdet Kvamskogen, som er eit vanleg førekommande landskap. F2 Jarland er rangert som det beste alternativet, medan E1 Kleven gir mest negative verknadar for landskapet, med store skjeringar, fyllingar og riving av bygg.



Figur 0-1 Samlekart landskapsverdi

Oppsummering naturressursar, naturmangfald og landskap

Fylkesrådmannen rår i frå påhogg ved B2 Nybø i Steinsdalen etter ei samla vurdering av dei negative verknadane for naturressursar, naturmangfald og landskap.

2.4 Merknadar til reisetid

Overordna mål for Regional transportplan for Hordaland 2018-2019 seier at: «Hordaland skal ha eit sikkert transportsystem som ivaretek mobilitetsbehov og bidreg til omstilling til lågutsleppssamfunnet.»

Planforslaget syner til at alle alternative påhogg vil få endra reisetid, både regionalt og lokalt. Den lengste tunnelen med påhogg i F2 Jarland, vil gi mest innsparing på reisetid regionalt og kan difor bidra til meir pendling mellom Norheimsund og Bergen. Samstundes vil den lengste tunnelen gi vesentleg lengre reisetid lokalt. For reiser mellom Steinsdalen og Kvamskogen må ein køyre lengre strekk i nabokommunen Samnanger og reiser som i dag tek 10 minutt vil kunne ta 30 minuttar. Ei slik endring vil kunne redusere handels- og næringslivsrelasjonen mellom Kvamskogen og Norheimsund.

Fylkesrådmannen er kritisk til alternativet F2 Jarland, då den utfordrar overordna mål om omstilling til lågutsleppssamfunnet, ved å legge til rette for meir pendling regionalt. Den lengste tunnelen vil også i mindre grad ivareta mobilitetsbehova lokalt enn dei kortare tunnelane.

3. Konklusjon

Fylkesrådmannen meiner at planutkastet frå Statens Vegvesen utgjør eit godt grunnlag for å starte opp arbeid med ein reguleringsplan for Fv 49 Tokagjelet. Høg rasfare, låg vegstandard, trafikkgrunnlag, vegen sin regionale funksjon og betydning som omkøyringsveg for E16 tilseier at prosjektet skal prioriterast høgt.

Fylkesrådmannen har lagt til grunn at vegen gjennom Tokagjelet må stengast ved bruk av rassikringsmidlar. Prosjektet vil bli særskildt kostnadsnevjande for fylkeskommunen. Vi kan ikkje sjå at det er mogleg å unngå delfinansiering gjennom bompengar.

Planutkastet viser at det er mogleg å utarbeide ein turveg med enkel standard frå Byrkjesetevegen over Nyasete til Steinsdalen. Fylkesrådmannen vil peike på at denne vegen i så fall ikkje vil vere eit fylkesveganlegg, og at det difor ikkje er aktuelt å ta med denne i reguleringsplanen for Fv 49 Tokagjelet.

Av omsyn til samferdselsfaglege vurderingar rår fylkesrådmannen til påhoggspunkt ved E1 Kleven på Kvamskogen, då D1 Røyri synast å vere eit dårleg alternativ av omsyn til trafikktryggleik og lenger veglengde, og E3 Eikedalen vil vere vanskeleg å finansiere. I Steinsdalen vurderer fylkesrådmannen at alternativet på A5 Skeie medfører høgare kostnader utan at det gir noko meir nytte. Alternativet på B1 Kletten er difor å føretrekkje framfor A5 Skeie. Vi vil difor i utgangspunktet tilrå alternativet på B1 Kletten, men meiner at B2 Nybø også er eit realistisk alternativ om ein ønsker lågare kostnader og dermed lågare bompengebelasting.

Fylkesrådmannen kan ikkje sjå at det er mogleg å finansiere ein lang tunnel til F2 Jarland innanfor fylkeskommunen sitt budsjett og med bompengar, uavhengig av påhoggspunkt i Steinsdalen. Fylkesrådmannen er også kritisk til at F2 Jarland utfordrar overordna mål om omstilling til lågutsleppssamfunnet, ved å legge til rette for meir pendling regionalt. Den lengste tunnelen vil også i mindre grad ivareta mobilitetsbehova lokalt enn dei kortare tunnelane.

Av omsyn til kulturminne og kulturmiljø rår fylkesrådmannen til kombinasjonar med alternativ A5 Skeie i Steinsdalen. Av dei korte tunnelalternativa vil kombinasjonar med alternativ E3 Eikedalen komme best ut i vest. Tunnelalternativ B1 Kletten vil medføre riving av fleire eldre SEFRAK-registrerte bygningar i Steinsdalen, og vert soleis ikkje tilrådd. Kombinasjonen B2 Nybø – D1 Røyri og kombinasjonen B1 Kletten – D1 Røyri vil begge ha særskildt negativ påverknad i høve kulturminne og kulturmiljø samla sett, både ved tunnel i Steinsdalen og ved tunnelopning ved Røyri.

Ut ifrå ei samla vurdering av konsekvensane for naturressursar, naturmangfald og landskapsbilete, rår fylkesrådmannen til påhogg ved B1 Kletten i Steinsdalen.

B2 Nybø er vurdert til å gi dei største negative konsekvensane totalt sett for ikkje-prisette konsekvensar. Fylkesrådmannen rår difor i frå påhogg ved B2 Nybø i Steinsdalen.