



Arkivsak:

Arkivnr: 2017/1774-17

Saksbehandlar: Liz Eva Tøllefsen, Eva Katrine Taule, Jostein Aksdal, Matti Torgersen.

Saksframlegg

Saksgang

Utval	Saknr.	Møtedato
Utval for miljø og samferdsel		15.08.2018
Utval for kultur, idrett og regional utvikling		21.08.2018

Fråsegn til varsel om oppstart av kommunedelplan og offentlig ettersyn av forslag til planprogram Tokagjelet - Kvam herad

Samandrag

Statens Vegvesen har sendt planprogram for kommunedelplan Tokagjelet på høyring i perioden 08.05.-22.6. 2018. Hordaland fylkeskommune har fått utsett frist for å handsame saka i utval for Kultur, idrett og regional utvikling til 24.8.2018.

Statens vegvesen skal som tiltakshavar planleggje prosjektet på vegne av Hordaland fylkeskommune. I utgreiing om «Skredsikringsbehov for riks- og fylkesvegar i Region vest» frå Statens Vegvesen i 2015 ligg to punkt i Tokagjelet som nr 2 og 3 rangert etter skredfaktor på fylkesvegane. Hordaland fylkeskommune har difor prioritert å få utbetra denne vegstrekninga.

Fylkesrådmannen meiner Statens Vegvesen har fremma eit godt og ryddig planprogram til offentleg ettersyn, og støttar langt på veg Statens vegvesen i vurderinga av kva alternativ som er lagt til grunn for vidare planprosess. Fylkesrådmannen er positiv til at man har gått bort frå alternativa knytt til opprusting av dagens vegtrase.

Fylkesrådmannen støttar konklusjonen i planprogrammet om at det ikkje er ønskjeleg å utbetre dagens veg eller å kople saman Snauhaugs- og Fossagjeltunnelen. Dette vil ikkje gje tilfredstillande sikring mot ras, og vil medføre så lange periodar med stenging at desse løysingane er uaktuelle

Det prosjektutløysande behovet er knytt til rassikring i Tokagjelet. Saman med at tunnel til Førland gir uakseptabel lang veg mellom Kvamskogen og andre delar av Kvam herad og høge investeringskostnader, gjer at fylkesrådmannen meiner at dette alternativet ikkje bør bli vurdert vidare i planarbeidet.

Påhogg i Eikedalen vart vist i forprosjektfasen, men utelatt i planprogrammet. Fylkesrådmannen meiner det er uheldig å utelate alternativet då Eikedalen ligg om lag 50 høgdemeter lågare enn alternativet Kleiva

Dokumentasjon av kulturminne og kulturmiljø skal gjerast på eit tidleg stadium i all arealplanlegginga. Fylkesrådmannen ber om at eventuelle kulturminneinteresser vert omtalte, verneverdiane vurderte og teken omsyn til i det vidare planarbeidet.

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.

Folkehelse: Tiltaket vil lokalt kunne påverke friluftsliv og nærmiljø og dette vil bli skildra i konsekvensutgreiinga som skal bli utarbeidd. Prosjektet bør også ha fokus på tilrettelegging for gåande og syklande.

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».

Forslag til innstilling

1. Utval for kultur, idrett og regional utvikling støttar i hovudsak Statens vegvesen i vurderinga av kva alternativ som er lagt til grunn for vidare planprosess, kor det er lagt opp til tunnell med til tre moglege påhogg i Øvre Steinsdalen, samt påhogg i Kleiva, Røyrlø og Frøland på vestsida av Tokagjelet.
2. Utval for kultur, idrett og regional utvikling støttar Statens vegvesen i konklusjonen i planprogrammet om at det ikkje er ønskjeleg å utbetre dagens veg eller å kople saman Snauhaugs- og Fossagjeltunnelen.
3. Utval for kultur, idrett og regional utvikling ber Statens Vegvesen vurdere alternativa i Øvre Steinsdalen, samt Røyrlø og Kleiva for påhogg til tunnel, for å få betre utgreidd konsekvensane knytt til ikkje-prisette tema som landskapsinngrep, landbruk, kulturminne, samt usikkerhet knytt til ras-utfordringar.
4. Utval for kultur, idrett og regional utvikling rår til at alternativ med påhogg i Eikedalen blir vurdert på nytt med omsyn til om det er mogleg å finne fram til tilfredstillande løysingar knytt til ras-sikring.
5. Utval for kultur, idrett og regional utvikling rår til at alternativa med lang tunnel til Frøland vert tatt ut av planprogrammet. Tunnel til Frøland gir uakseptabel lang veg mellom Kvamskogen og andre delar av Kvam herad og høge investeringskostnader. Utvalet vil vurdere å fremje motsegn om desse alternativa vert innarbeidd i eit planforslag.
6. Utval for kultur, idrett og regional utvikling peikar på at gamlevegen opp Tokagjelet er eit forskriftsfreda kulturminne av høg nasjonal verdi. Det vidare arbeidet med ny veg bør leggje til rette for at vegen som kulturminne vert halden i hevd etter dei føringane som forskriftsfredinga har.
7. Utval for kultur, idrett og regional utvikling rår til at planarbeidet må vektlegge omsynet til gåande og syklande. Planprogrammet må vurdere om det kan tillatast trafikk for syklande og gåande på noverande veg i Tokagjelet.

Ingrid Holm Svendsen
Kst.fylkesrådmann

Bård Sandal
fylkesdirektør regional utvikling

Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor inga underskrift.

Fylkesrådmannen, 04.07.2018

1. Bakgrunn

Statens Vegvesen (SVV) har sendt varsel om oppstart av kommunedelplan og offentlig ettersyn av forslag til planprogram Tokagjelet på høyring med frist 22.juni. Fylkeskommunen har fått utsett frist grunna politisk handsaming til 24.08.2018. Hordaland fylkeskommune vurderer planen ut i frå fylkeskommunens sektoransvar og målsettingar i regionale planar. Utval for kultur, idrett og regional utvikling (KIRU) har høve til å gje motsegn til planen dersom viktige regionale og nasjonale interesser står på spel.

Når motsegn blir fremma må kommunen følgje opp vedtaket i planen, som regel etter å ha drøfta problemstillingar og løysingar i møte med fylkeskommunen. Dei fleste motsegnene blir avklart i møte med kommunen, men dersom det ikkje blir semje vil planen gå til mekling hos Fylkesmannen i Hordaland.

Planprosess og medverknad

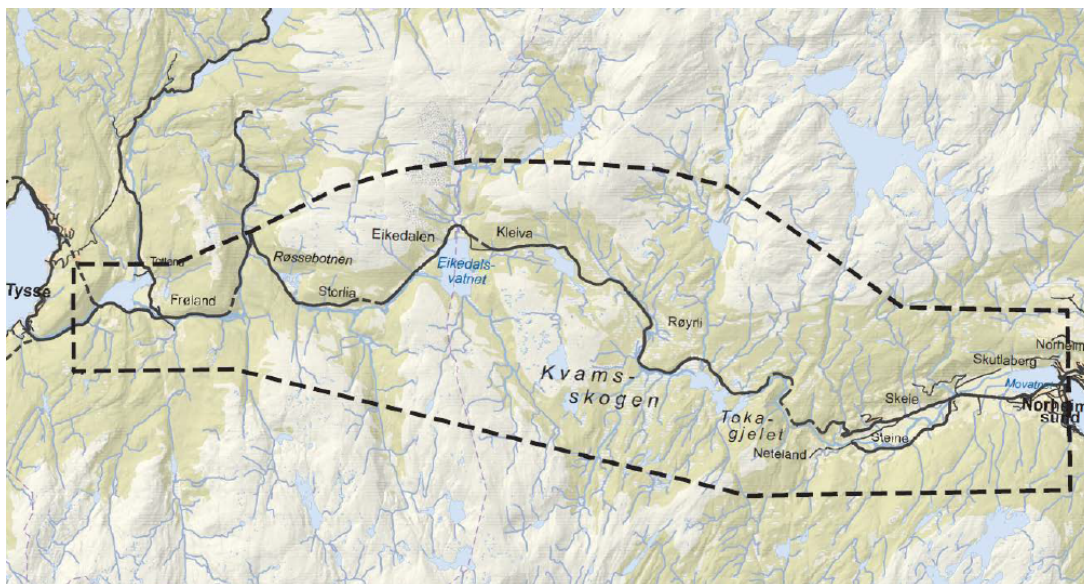
Forprosjektet vart presentert og drøfta i regionalt planforum 28.11.2017. Fylkeskommunen spelte då inn at omsynet til mjuke trafikantar måtte ivaretakast i dei ulike trasealternativa, noko som kan verte utfordrande ved etablering av lange tunnelar.

En mulig framtidig Hordalandsdiagonal vart og drøfta i planforum. Det er ikkje avklart kor ein eventuell Hordalandsdiagonal vil gå, om Fv7 blir ein del av Hordalandsdiagonalen vil den verte eit riksvegprosjekt. Meir om dette under pk 3.2.

Med forprosjektet følgde ein grundig rapport om kjente kulturminne. Delar av vegen er freda i hht. *Nasjonal verneplan* og fekk fredingsstatus i 2009.

2. Innhald i planprogrammet

Dagens fylkesveg 7 gjennom Tokagjelet er svært skredutsett. Fylkesvegen har to skredpunkt med høgt prioriteringstall for skredsikring. Samtidig er det nødvendig å gjere tiltak for at tunnelene på denne sida av fylkesvegen skal støtte krava i tunnellsikkerheitsforskrifta.



Planavgrensinga ved varsel om oppstart

På bestilling frå Hordaland Fylkeskommune har Statens vegvesen Region vest (SSV) fullført ein forprosjektrapport i 2016 som såg på kva for alternativ ein har for å løyse utfordringane med skred- og tunneltryggleik på fv. 7 gjennom Tokagjelet.

Prosjektet er forankra i kommuneplanen og utgangspunkt for prosjektet er sikring av trafikantane. I tillegg til skredproblematikk, tilfredsstillir tunnelane heller ikkje krav til kurvatur og høgde. Samfunns målet er at prosjektet skal gi betre framkomst, trafikktryggleik og miljø. Prosjektet skal gje lågare risiko for hendingar (på fv. 7) knytt til skred.

Effekt måla er nedfelt i pk. 3.1.3 i planprogrammet:

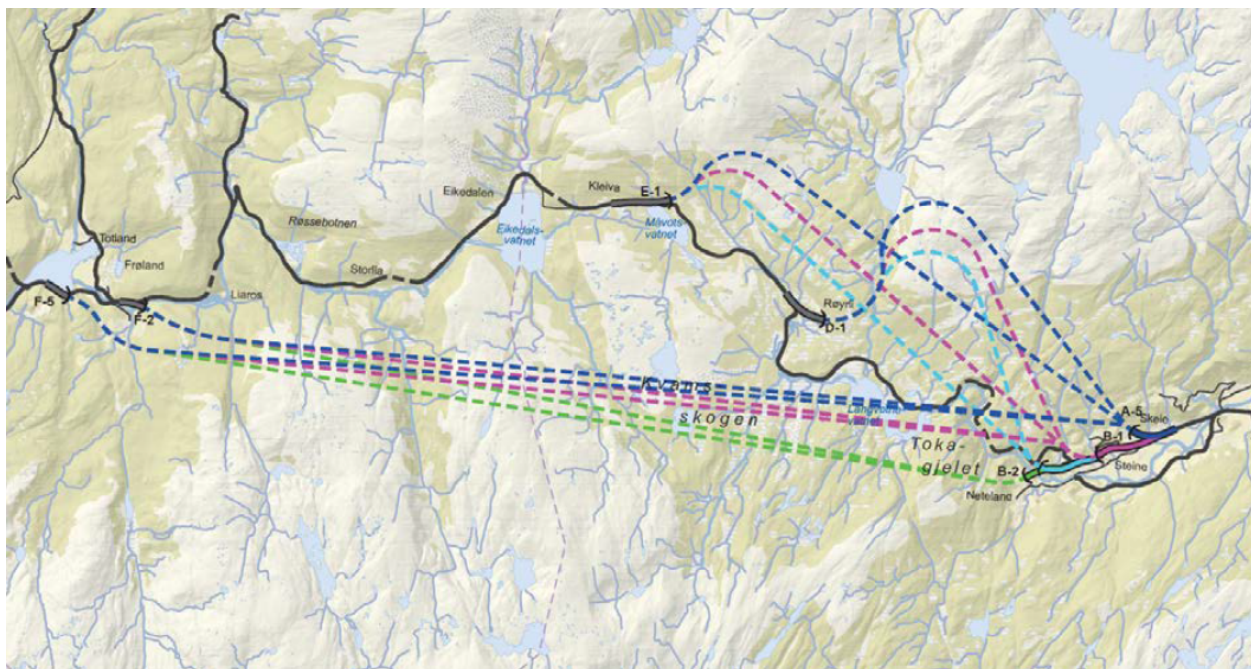
- Skredsikker veg forbi Tokagjelet
- Rask og trygg veg mellom Kvam og Bergen
- Rask og trygg veg mellom Norheimsund og Kvamskogen
- Tilbod til gåande og syklende forbi Tokagjelet
- Minst moglege negative konsekvensar for natur- og miljøverdiar

Ulike trasealternativ i planprogrammet

Det er valt å gå vidare med fleire ulike tunnelalternativ forbi Tokagjelet frå forprosjektfasen. Ulike aktuelle traséar for ein slik tunnel gir ulike planalternativ som skal vurderast nærare. Ein kjem fram til 12 alternative tunneltraséar ved å kombinere ulike alternativ til tunnelpåhogg på ned-/austsida av Tokagjelet med alternativ til påhogg på opp-/vestsida av Tokagjelet.

Påhoggsalternativ på ned-/ austsida av Tokagjelet

På ned-/austsida av Tokagjelet syner planprogrammet til tre ulike moglegheiter for tunnelpåhogg i Øvre Steinsdalen; Skeie, Steine og Neteland. Dei ulike alternative tunnelpåhogga er plassert slik at den nye tunnelen forbi Tokagjelet vert kortast moglege, samt minimere ikkje-prissette konsekvensar.



Tuneltraseane som gir dei ulike planalternativa som skal utgreiast nærare i det vidare arbeidet med kommunedelplanen for fv.7 Tokagjelet.

Påhoggsalternativ på opp-/vestsida av Tokagjelet

På opp-/vestsida av Tokagjelet syner planprogrammet til tre ulike mogelegheiter for tunnelpåhogg; Røyri og Kleiva på Kvamskogen og Frøland.

Kvamskogen. Tanken bak alternativa er å få eit tunnelpåhogg så langt inne på Kvamskogen at ein går forbi dei mest tettbygde hytteområda på Kvamskogen med tunnel.

Ved Røyri er det tenkt å få tunnelpåhogg plassert slik at den nye tunnelen forbi Tokagjelet vert kortast mogeleg, men at ein likevel kjem seg på nordsida av Kvinnhovden for å oppnå fordelar for trafikantane og gir betre forhold for gåande og syklende over Kvamskogen.

Frøland. Bakgrunnen for alternativa er å få eit tunnelpåhogg som ligg på andre sida av Kvamskogen, slik at ein får ein tunnel som leiar trafikken flatt gjennom fjellet under Kvamskogen i staden for over fjellet.

Det er gitt krav for korleis nye vegar skal utformast og byggast, fastsett i vegnormalar som er utarbeidd av Statens vegvesen etter § 3 i forskrift om anlegg av offentleg veg (7). Til saman finst det sju ulike vegnormalar som er forankra i denne forskrifta. Basert på status som «øvrig hovudveg», estimert dimensjonerande ÅDT til 3000 køyretøy og fartsgrense på 80 km/ vil dimensjoneringsklasse Hø2 ligge til grunn for utforminga.

Konsekvensutgreiing

Det skal utarbeidast ei konsekvensutgreiing som skal gjere særleg greie for følgjene som utbygging av dei ulike alternativa gir. Konsekvensutgreiinga vil bestå av fleire deler, slik det er gjort greie for under. Konsekvensutgreiinga vert gjennomført i tråd med Statens vegvesen si handbok V712 (28).

Den samfunnsøkonomiske analysen vil verte via størst merksemd i konsekvensutgreiinga i dette prosjektet. I denne analysen vert fordelar og ulemper for velferda i samfunnet systematisert og vurdert for dei ulike aktuelle planalternativa. Den samfunnsøkonomiske analysen skil mellom prissette og ikkje-prissette konsekvensar og analyserer desse kvar for seg, før ein til slutt ser konsekvensane samla:

Prissette konsekvensar

Dei prissette konsekvensane er konsekvensar som kan reknast på ein økonomisk skala. Dei prissette konsekvensane femner om desse tema:

- Trafikant- og transportbrukarnytte - Inkluderer distanseavhengige køyrekostnader, andre reiseutlegg, tidsbruk, ulempekostnader i ferjesamband og ved vegstenging, helsekonsekvensar av auka gang- og sykkeltrafikk og utrygghet for gåande og syklande.
- Operatørnytte - Inkluderer operatørselskapa (kollektiv-, bompeng-, ferje- og parkeringsselskap) sine kostnader, brukarinntekter og overføringar.
- Budsjettkonsekvens for det offentlege - Inkluderer investeringar, kostnader med drift og vedlikehald, tilskot til kollektivtrafikk og skatteinntekter.
- Trafikkulykker - Inkluderer kostnader som personskade- og materiellskadeulykker gir.
- Restverdi - Nytte av tiltaket etter berekningsperioden (40 år) for dei prissette konsekvensane.
- Skattekostnad - Omfattar effektivitetstap knytt til skattefinansiering og utgjør 20% av offentlege utgifter.
- Støy og luftforureining - Omfattar kostnader knytt til støyplage innandørs og lokal og regional luftforureining.
- Klimagassutslepp - Omfattar kostnader knytt global luftforureining.

Ikkje-prissette konsekvensar

Dei ikkje-prissette konsekvensane er konsekvensar som ikkje er eigna å rekne på ein økonomisk skala. Difor vert desse i staden vurdert etter ein kvalitativ metode på ein åttedelst skala som går frå kritisk negativ konsekvens til stor positiv konsekvens. Dei ikkje-prissette konsekvensane femner om desse tema:

- Landskapsbilete - Landskapsbilete er eit uttrykk for eit område sitt visuelle særpreg eller karakter, og er basert på fagtradisjonar innan landskapsarkitekturen. Temaet tek føre seg korleis landskapet vert opplevd romleg ut i frå omgjevnadane. Landskapsbilde omfattar alle omgjevnader, frå det tette bylandskap til det urørte naturlandskap. Viktige fokusområde for temaet landskapsbilete i dette planarbeidet er estetisk utforming av veg i dagen, verknadar for landskapet og reiseoppleving.
- Friluftsliv/by- og bygdeliv - By- og bygdeliv er definert som mennesket sitt daglege livsmiljø, inkludert område og ferdselsårer som ligg nær der folk bur, og område der lokalbefolkninga ferdist i kvardagen til fots eller på sykkel. Friluftsliv er definert som opphald og fysisk aktivitet i friluft i fritida med sikte på miljøforandring og naturoppleving. I dette reknar ein med naturterreng og rekreasjonsareal i tettstader, som parkar og idrettsanlegg. Motoriserte aktivitetar inngår ikkje i temaet. Viktige fokusområde for temaet friluftsliv/by- og bygdeliv i dette planarbeidet er friluftsområder med både lokal og regional verdi og miljøet langs både framtidig og dagens fv. 7.
- Naturmangfald - Temaet omhandlar naturtypar og artsførekomstar som er viktige for dyr og planter sitt levegrunnlag og geologiske element. Omgrepet naturmiljø omfattar alle førekomstar på land og i vatn og biologisk mangfald knytt til desse. Viktige fokusområde for temaet naturmangfald i dette planarbeidet er vassdrag og raud- og svartlista artar.
- Kulturarv - Kulturarv er alle spor etter menneskeleg verksemd i vårt fysiske miljø, inkludert lokaliteter det knyter seg historiske hendingar, tru eller tradisjon til. Eit kulturmiljø femner om eit område der kulturminne inngår som ein del av ein større samanheng. Temaet kulturarv tek utgangspunkt i den kulturhistoriske verdien av område som vert råka av tiltaket, og vurderer om tiltaket vil styrka eller redusera verdien av området. Viktige fokusområde for temaet kulturarv i dette planarbeidet er Steinsdalen der det er registrert mykje funn av kulturminne og fredag veg i Tokagelet.
- Naturressursar - Naturressursar er ressursar frå jord, skog og andre utmarksareal, fiskebestandar i sjø og ferskvatn, vilt, vassressursar og georressursar (berggrunn og mineral). Temaet omhandlar landbruk, fiske, reindrift, vatn, berggrunn og lausmassar i eit ressursperspektiv, det vil seie ressursgrunnlaget, fornybare ressursar og ikkje-fornybare ressursar. Viktige fokusområde for temaet naturressursar i dette planarbeidet er landbruk/matproduksjon, tilkomst til produktivt jord-/skogbruksareal og drikkevasskjelder.

Det skal og utgreiast *Risiko- og sårbarheitsanalyse*, analyse av arealbruksendringar og andre lokale og regionale verknadar, samt finansieringsanalyse.

Vurdering

Fylkesrådmannen meiner skissert KU-program er grundig og godt grunngeve.

3. Vurdering av regionale interesser

3.1 Vurdering av alternativ

Utbetring av eksisterande veg og forlenging av Snauhaugtunnelen

Fylkesrådmannen støttar konklusjonen i planprogrammet om at det ikkje er ønskjeleg å utbetre dagens veg eller å kople saman Snauhaugs- og Fossagjeltunnelen. Dette vil ikkje gje tilfredstillande sikring mot ras, og vil medføre så lange periodar med stenging at desse løysingane er uaktuelle. Fylkesrådmannen støtter derfor alternativet med å etablere ein ny vegkorridor, og vil nedanfor drøfte fordelar og ulemper med dei ulike alternativa innanfor denne løysinga:

Påhogg i Øvre Steinsdalen

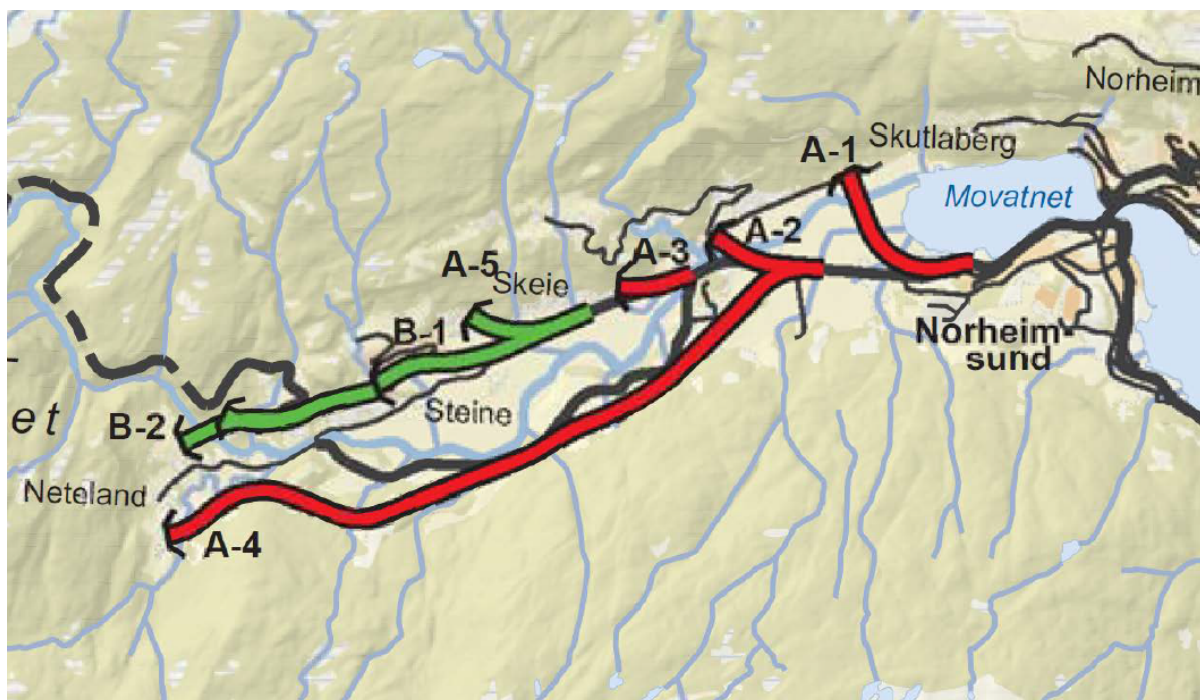
Fylkesrådmannen støtter vurderingane planprogrammet syner i silinga av alternativ. Både dei prisgitte og ikkje-prisgitte konsekvensane av å legge tunnelpåhogg i nedre del av Steinsdalen synast store, og det er derfor grunnlag for å sile vekk disse før neste fase. For dei tre alternativa vil det vere særskilt viktig å få grundig utgreidd konsekvensar for landskapsbilete, jordbruk og friluftsliv før ein falle ned på eit forslag.

Påhogg i Frøland

Dei lange tunnelalternativa er vist med påhogg i Frøland aust for Tokagjelet og vil gi utfordringar med kommunikasjon mellom Kvam og Kvamskogen. Ettersom Tokagjelet vert stengd ved bruk av rassikringsmidlar, vil det bli lang veg mellom Norheimsund og Kvamskogen ved alternativa ved Frøland. Kvamskogen er viktig mellom anna som næringsområde for Kvam, og er og eit regionalt viktig friluftsområde for Hordaland. Fylkesrådmannen meiner at dei lengste alternativa fører til uakseptabel lang veg mellom Norheimsund og Kvamskogen. Lang tunnell vil og gje finansielle utfordringar

Påhoggspunkt i Eikedalen

Forprosjektet vurderte at det var mogleg å byggje eit påhogg i Eikedalen. Etter Fylkesrådmannen si meining vil påhogg i Eikedalen vere å føretrekke framfor ved Kleiva, grunna at Eikedalen ligg om lag 50 høgdemeter lågare enn Kleiva. Vi registrerer at grunngevinga er knytt til rasfare, men vi kan ikkje sjå at dette er nærare grunngeve i rapporten. Vi ønskjer alternativet i Eikedalen utgreidd nærare i det vidare arbeidet. Eikedalen vil også kunne gje ein relativt høg bompengedel og relativt lang veg mellom Kvamskogen og resten av Kvam herad, men fylkesrådmannen meiner denne kan vere realistisk å finansiere om ein lokalt er viljuge til å akseptere nivået på bompenger ved ei slik løysing. Kostnadene og mogleg finansieringsløysing for dette alternativet må vuderast nærare i neste planfase. Fylkesrådmannen er samd i at påhogg ved Røyrlø blir vurdert vidare i planfasen, og har inga innvendingar til alternativa i Steinsdalen. Alternativa i Steinsdalen kan ha gje svært ulike konsekvensar (både prissatte og ikkje-prissatte), så vi rår til at alle vert teken med i prosessen vidare og konsekvensutgreia.



Påhoggsalternativ på ned-/austsida av Tokagjelet. For alternativ B-2 preiserast det at det er to variantar innanfor same alternativ.

3.2 Andre problemstillingar knytt til trasevalg

Finansiering

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). 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. Det er samstundes store behov for rassikring i fylket og mange andre aktuelle rassikringsprosjekt som konkurrerer om midlane. Fylkeskommunen kan ikkje sjå at det av omsyn til andre aktuelle prosjekt kan vere mogleg å auke avsetjinga til Tokagjelet ut over det som allereie ligg i investeringsprogrammet.

Med desse føresetnadene viser bompengeanalyse at det kan bli takster frå 150 kr til godt over 200 kr for ein tunnel til Frøland, avhengig av påhoggs punkt i Steinsdalen og endeleg kostnadsnivå. Dette vil føre til stor avvisningseffekt av trafikken på strekninga. Neste planfase vil gje sikrere estimat for kostnadane, men det er grunn til å tru at kostnaden for ein lang tunnel vil bli høg med påfølgjande høge bompengetakstar. Etter Fylkesrådmannen sine vurderingar vil lang tunnel til Frøland gje særskilte høge kostnader for trafikkantar, noko som vil gje ein høg avvisningseffekt.

Fylkesrådmannen vil peike på at det prosjektutløysande behovet er knytt til rassikring i Tokagjelet. Saman med at tunnel til Frøland gir uakseptabel lang veg mellom Kvamskogen og andre delar av Kvam herad, høge kostnader og høge bomtakstar, gjer at samferdselsavdelinga meiner at dette alternativet ikkje bør bli vurdert vidare i planarbeidet. Fylkesrådmannen vil derfor rå i frå desse alternativa. Dette inneberer også at planområdet bør avgrensast til Eikedalen i vest.

Gange og sykling

Planprogrammet må vurdere om det kan tillast trafikk for syklande og gåande på noverande veg i Tokagjelet. Dette vil også være i barn og unges interesse, og et godt folkehelseiltak. Fylkesrådmannen viser elles til arbeid med forenkla løysingar for gang- og sykkelveg på dei to delstrekningane mellom hhv Eikedalen og Naf, og mellom Naf og Ungdomsheimen.

Kollektivtransport

Endringar i kollektivtilbodet må vurderast, og det må takast kontakt med Skyss om dette. Det må m.a. regulerast vendesløyfe ved endepunkt på veg på oversida av Tokagjelet.

Hordalandsdiagonal

Fv7 på strekninga inngår som ein overordna fylkesveg som bind saman Kvam, Odda og indre Hardanger med Bergensområdet. Fylkesrådmannen vil presisere at sambandet er planlagd som eit fylkesvegsamband basert på vegen sin funksjon i dag. Det ligg ikkje inne i fylkeskommunale planar å byggje ein Hordalandsdiagonal.

Hordaland fylkeskommune har ved fleire høve, sist i samband med Statens Vegvesen sitt handlingsprogram til NTP for perioden 2018-23, bedt om at det vert gjennomført ei konseptvalutgreiing (KVU) for veg mellom Bergensområdet og E134. Om det i framtida vert sett i gang arbeid med ein KVU, vil denne bli planlagd som ein riksveg. Regjeringa har valt å ikkje prioritere dette, og p.t. er det inga bestilling knytt til å utarbeide ei konseptvalutgreiing for veg mellom Bergensområdet og E134. Ein Hordalandsdiagonal vil uansett ta såpass lang tid å planlegge og å byggje, at vi ikkje kan sjå at det er eit alternativ å vente på dette. Tunnel under Kvamskogen er òg berre ein av fleire moglege trasar for ein Hordalandsdiagonal.

Fylkesrådmannen vil også peike på at ein tunnel opp til Kvamskogen ikkje vil kome i motsetnad til ein Hordalandsdiagonal. Ein tunnel opp på Kvamsskogen vil truleg kunne kombinerast med ein tunnel vidare mot Samnanger om det skal lagast ein Hordalandsdiagonal i framtida.

Bruk av rassikringsmidlar

Rassikringsmidlar er øyremerkte statlege midlar til fylkeskommunane, og skal brukast til føremålet. Ein absolutt føresetnad for bruk av rassikringsmidlar er at Tokagjelet vert stengd for all biltrafikk etter at ny Fv7 forbi vert opna. Dette gjeld òg om vegen blir nedklassifisert.

3.3 Kulturminne og kulturmiljø

Fylkeskonservatoren viser til at Steinsdalen i Kvam er eit område svært rik på automatisk freda kulturminne og nyare tids kulturmiljø. Potensialet for konflikhtar er slik høgt. Ved Frøland Tysse i Samnanger er det derimot få kjente kulturminne.

Temaet om kulturminne er vist til som «kulturarv» under ikkje-prisette konsekvensar jf. kap. 6.1 i forslag til planprogram. Fylkesrådmannen vil rå til at dette vert løfta opp i utgreiinga, her under må deltema jf. lista under greiast ut nærmare som eit fagleg grunnlag for prosessane i saka.

Det leggst til grunn ei oversikt over dei kjente kulturminneverdiane og alternative veglinjer. Vidare må det gjerast ei vurdering av konsekvens og verknad av veglinjene vil kunne få på automatisk freda kulturminne og kulturmiljø.

Då fleire av kulturminna er fjerna, det bør og gjerast ei fagleg potensialvurdering av konfliktnivå i traseane. Konsekvens for nyare tids kulturminne må og visast i planarbeidet. Vidare bruk og vedlikehald av FV 7 som forskriftsfreda veganlegg vert og viktig.

3.4 Friluftsliv og landskap

Kvamskogen er eit regionalt viktig friluftsområde det vert særst viktig å vurdere ikkje-prisette konsekvensar for. Omsynet til trygg ferdsel langs veg, friluftsliv og landskap må ivaretakast.

4. Konklusjon

Fylkesrådmannen meiner Statens Vegvesen har fremma eit godt og ryddig planprogram til offentleg ettersyn, og støttar langt på veg Statens vegvesen i vurderinga av kva alternativ som er lagt til grunn for vidare planprosess. Fylkesrådmannen støttar konklusjonen i planprogrammet om at det ikkje er ønskjeleg å utbetre dagens veg eller å kople saman Snauhaugs- og Fossagjeltunnelen.

Det vil vere ein avslutt føresetnad ved bygging av ny veg forbi Tokagjelet at noverande veg blir stengd. For det første skuldast dette omsynet til trafikktryggleik. Vidare må bruk av øyremerkte rassikringsmidlar brukast til føremålet, og ein kan ikkje tillate bruk av vegen til biltrafikk når ny veg er ferdigstilt. Dette gjeld uavhengig om vegen blir omklassifisert til kommunal veg. Planen må vurdere om det kan tillatast for gåande og syklande i sommarsesongen.

Fylkesrådmannen meiner at alternativa med tunnel til Førland ikkje bør bli vurdert vidare i planarbeidet grunna at tunnelen gir uakseptabel lang veg mellom Kvamskogen og andre delar av Kvam herad, høge kostnader og høge bomtakstar, og rår til at alternativa vert tatt ut av planprogrammet.

Påhogg i Eikedalen vart vist i forprosjektfasen, men utelatt i planprogrammet. Fylkesrådmannen meiner det er uheldig å utelate alternativet då Eikedalen ligg om lag 50 høgdemeter lågare enn alternativet Kleiva

Dokumentasjon av kulturminne og kulturmiljø skal gjerast på eit tidleg stadium i all arealplanlegginga. Fylkesrådmannen ber om at eventuelle kulturminneinteresser vert omtalte, verneverdiane vurderte og teken omsyn til i det vidare planarbeidet. Fylkesrådmannen viser vidare til at undersøkingsplikta jf. § 9 i kulturminnelova må oppfyllast i dei områda der det er aktuelt i samband med reguleringsplan.