



Arkivnr: 2015/5412-2

Saksbehandlar: Karoline Eldøy, Matti Torgersen, Monika Cecylia Serafinska, Silje Øvrebø Foyn, Inger Lena Gåsemyr, Else-Marie Brobakke Aarø, Jan Nordbø, Gunhild Raddum, Eva Katrine Taule

Saksframlegg

Saksgang

Utval	Saknr.	Møtedato
Samferdselsutvalet		9.juni 2015
Kultur- og ressursutvalet		9.juni 2015
Fylkesutvalet		18.juni2015

Fråsegn til planprogram for E39 Stord – Os Moglegheitsstudie for fylkesvegar knytt til E39 Bergen-Rogaland

Samandrag

Regjeringa vedtok i desember 2013 at arbeidet med kommunedelplan for E39 på strekninga Stord-Os skal gjennomførast som statleg plan. Dette inneber at Kommunal- og moderniseringsdepartementet (KMD) overtek kommunane si rolle som planmynde, fastset planprogram og til slutt vedtek planen.

Føremålet med prosjektet er betre framkomst på E39 som bidreg til å realisere ei politisk ønska samfunnsutvikling om utvida bu- og arbeidsmarknad langs heile E39-strekninga. I 2011 vart det gjennomført ei konseptvalutgreiing (KVU) med tilhøyrande tilleggsutgreiing. Sitjande regjering gjorde i desember 2013 vedtak om konsept 4c, veg frå Stordøya over Tysnes kommune, kryssing av Bjørnafjorden med bru og veg vidare til Sveгатjørn i Os kommune.

KMD har i brev av 18.05.2015 gitt tilslutnad til høyring av planprogrammet. I brevet er det peika på tidlegare dialog med Hordaland fylkeskommune og kommunane Os, Stord og Tysnes knytt til problemstillingar for alternativet med dagline over Søre Øyane i Os. Departementet sin innstilling i denne saka er at dette alternativet framstår som eit lite aktuelt alternativ, men at det samstundes er viktig at alle vurderte alternativ er gjenstand for høyring. Fylkesrådmannen meiner dette alternativet er særleg konfliktfylt med omsyn til natur, kulturminne og landskapsomsyn. Fylkerådmannen er samd med departementet sin innstilling om at dette alternativet er lite aktuelt, men at det likevel bør utgreiast som eit alternativ.

Statens vegvesen har fremja eit godt og ryddig planprogram for ny E39 Stord – Os til offentleg ettersyn. Fylkesrådmannen står i hovudsak opp om vurderingane som er gjort i planprogrammet, med omsyn til skildring av ulike interesser i planområdet, utgreiingstema slik dei er lista opp, samt siling av alternative trasèar. Planforslag med konsekvensutgreiing skal utarbeidast på grunnlag av fastsett planprogram.

Det er gjennomført ei siling av alternativ allereie i samband med utarbeiding av planprogrammet. Til saman er seks alternative trasèar vurderte i denne fasen, to alternativ er føreslege forkasta. Vektlagde silingskriterium er knytt til dei som i størst grad skil mellom alternativa, som verknader for naturmangfald, friluftsområde og kulturminne, samt arkitektur og vegen som attraksjon.

Fylkesrådmannen har ikkje merknader til at alternativ A ikkje vert utgreidd vidare. Konfliktpotensialet med Forsvaret gjer at det ikkje er naturleg å vurdere Bjørnatrynet som brupunkt. Dette vil og gjere bru langt

lengre og dyrare, samt at ei slik brukryssing får negative landskapskonsekvensar både for Vernøyane i Tysnes og for Os kring Halhjemområdet.

Vidare viser fylkesrådmannen til at det nordlege alternativet for bru over Langenuen i alternativ C vil verte vesentleg lenger og følgjeleg dyrare, enn dei to andre alternativa. Kryss på Flygansvær og tilkopling til ny fylkesveg på Tysnes vil gje doble inngrep gjennom verdifullt natur- og kulturlandskap i Bårdsundet. Alt. C let seg heller ikkje kombinere med ein senketunnel gjennom Bårdsundet. Dei ulike verdiane knytt til Bårdsundet må takast særleg omsyn til i den vidare planlegginga. Fylkesrådmannen står difor at alternativ C utgår.

Fleire av traseane kan koma i direkte konflikt med allereie kjende automatisk freda kulturminne og viktige kulturminne og kulturmiljø, nokon med nasjonal verdi. Hordaland fylkeskommune vil sterkt rå ifrå traseval som kjem i konflikt med freda kulturminne og kulturmiljø av særst høg verdi. Fylkesrådmannen peikar på at trasear som går gjennom Uggdal og Uggdalsdalen (alt. D og E) er særskilt i konflikt med kulturminnevernet.

Hordaland fylkeskommune har parallelt med arbeidet med planprogram for E39 gjennomført eit moglegheitsstudie for fylkesvegar knytt til E39 Bergen-Rogaland. Målsetnaden med studien er å sikre gode tverrsamband og påkoplingspunkt langs ny E39 for dei ulike kommunane i regionen. Nytt samband mellom Bergen og Os vil kunne få store konsekvensar for regional utvikling i dei sørlege delane av Hordaland, og vil få konsekvensar for fylkeskommunalt tenestetilbod, som kollektivtrafikk. Fylkesrådmannen meiner det er svært viktig for ei heilskapleg planlegging av vegsamband og regional utvikling i denne regionen at ny E39 og tverrsamband vert sett i samanheng. Moglegheitsstudien er sendt til kommunane med frist til 2. juni for eventuelle merknader til fylkeskommunen si saksførebuing. Grunna tidsfristar for å nå politisk sakshandsaming, har det ikkje vore mogleg å innarbeide kommunane sine innspel. Moglegheitsstudien vil ikkje bli fremja for politisk handsaming utover dette saksframlegget. Konklusjonar frå studien er difor baka inn i fråsegn til E39-planarbeidet. Moglegheitsstudien skal også vera fagleg innspel og grunnlag for revisjon av regional transportplan og regional planstrategi.

Det er eit sterkt ønskje om ei stram og effektiv framdrift i planlegging av E39 Stord – Os. Kontaktutvalet for E39 arbeider målretta for å sikre best mogleg og raskast mogleg utbygging av E39 mellom Bergen og Stavanger. Som eit ledd i å fremja framdrifta ber fylkesrådmannen om at kvalitetssikring 2 (KS2) for prosjektet kan gjennomførast på bakgrunn av kommunedelplan, i staden for reguleringsplan.

Forslag til innstilling

1. Fylkesutvalet er nøgd med planprogrammet, og meiner at dei føreslåtte traseane gir eit godt grunnlag for vidare arbeid med statleg plan på kommunedelplannivå for E39 Stord-Os.
2. Fylkesutvalet vil peike på at trasealternativet med dagline over Søre Øyane har store konsekvensar for friluftsliv, natur, kulturmiljø og landskap. Fylkesutvalet er samd med departementet sin innstilling om at dette alternativet er lite aktuelt, men at det likevel bør utgreiast som eit alternativ.
3. Fylkesutvalet vil peike på at området kring Bårdsundet er svært sårbart med store verdier for kulturminne, friluftsliv, naturmiljø og landskap. Planlegginga må ta særskilt omsyn til verdiane i dette området.
4. Fylkesutvalet vil rå ifrå traseval som kjem i konflikt med freda kulturminne og viktige kulturmiljø av særst høg verdi. Alternativ D og E gjennom Uggdal og Uggdalsdalen på Tysnes har store konfliktar med automatisk freda kulturminne.
5. Fylkesutvalet vil peike på betydinga av å optimalisere det samla vegsystemet i området, og er nøgd med at planprogrammet fokuserer på tilknytningar til E39 på strekninga. Fylkesutvalet ber om at moglegheitsstudie for fylkesvegar knytt til E39 Bergen-Rogaland vert lagt til grunn for det vidare

arbeidet. For å få full effekt av E39, ber fylkesutvalet om at den statlege planen vurderer og kjem med løysingar for vegsamband med tilknytning til E39 for følgjande strekningar:

- Kommunedelplanen bør utgreie nytt framtidig vegsamband mellom Austevoll og Reksteren med vurdering av både ferjeløysing og bru. Kommunedelplanen bør og vurdere kryss ved Flygansvær som alternativ til Gjøvåg, som kryss for framtidig samband mot Austevoll.
 - Fylkesutvalet viser til tidlegare vedtak om Kvernaneset som ferjestø på Stord-sida av ferjesambandet mellom Stord og Kvinnherad, og til utgreiingane i Moglegheitsstudie for E39 Bergen-Rogaland. Under føresetnad av godkjenning frå Stord kommune, rår fylkesutvalet til at den statlege planen omfattar eit ferjeleie i området Buvika/Kvernaneset med tilførselsveg.
 - For alternativ B ber fylkesutvalet om at kommunedelplanen og omfattar ny veg frå kryss ved Drange til Uggdal, og for alternativ F mellom Søreide og Uggdal. Denne vegstrekninga må og bli finansiert av prosjektet for E39 Stord-Os om dette alternativet blir valt.
 - For alternativa D og F ber fylkesutvalet om at det i tillegg til kryss ved Førland, også blir utgreidd kryssløysing ved Agdestein på Stord for å sikre kortast mogleg veg mot Fitjar.
6. Fylkesutvalet understrekar betydninga av å vurdere omkjøringsalternativ for traseen på fylkesvegnettet som ein del av risiko og sårbarheitsvurderinga
 7. Det er av stor betydning at ein sikrar eit godt og attraktivt kollektivtilbod langs E39 med haldeplasser som er tenleg plassert både for å kunne handtere lokaltrafikk og ekspressbussar mellom Stavanger og Bergen.
 8. Fylkesutvalet vil peike på behovet for ein rask framdrift, og ønskjer at den vidare planprosessen etter vedteken statleg plan på kommuneplannivå vert avklara. Fylkesutvalet vil råde til at den vidare planlegginga skal skje i statleg regi. Fylkesutvalet ønskjer å gjennomføre KS2 (kvalitetssikring 2) før reguleringsplan, slik at KS2 blir gjennomført på grunnlag av vedteken statleg plan på kommunedelplannivå.

Rune Haugsdal
fylkesrådmann

Bård Sandal
regionaldirektør

Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor inga underskrift.

- Vedlegg: 1) Planprogram for E39 Stord – Os
2) Moglegheitsstudie for fylkesvegsamband knytt til ny E39 Bergen – Rogaland
3) Brev frå Kommunal- og moderniseringsdepartementet

Fylkesrådmannen, 29.05.2015:

1. Bakgrunn

På grunnlag av Konseptvalutgreiing (KVU) E39 Akrdal-Bergen gjorde regjeringa i desember 2013 vedtak om planlegging etter plan- og bygningslova for midtre konsept, 4c. Konseptet inneber ei ferjefri fjordkryssing og ein trasé som går frå Stordøya i sør, via Reksteren i Tysnes kommune og vidare til Os kommune i nord. Statens vegvesen Region vest har difor etter bestilling frå Samferdsledepartementet starta arbeid med statleg kommunedelplan for ny E39 på ei ca. 55 km lang strekning innanfor korridoren til konsept 4c.

Kommunal- og moderniseringsdepartementet (KMD) har i brev av 18.05.2015 gitt tilslutnad til høyring av planprogrammet. I brevet er det peika på tidlegare dialog med Hordaland fylkeskommune og kommunane Os, Stord og Tysnes knytt til problemstillingar for alternativet med dagline over Søre Øyane i Os. Departementet sin innstilling i denne saka er at dette alternativet framstår som eit lite aktuelt alternativ, men at det samstundes er viktig at alle vurderte alternativ er gjenstand for høyring.

Statens vegvesen – Region Vest har sendt oppstartsvarel med planprogram for kommunedelplan E39 mellom Stord og Os på høyring med frist 30.06.2015. Grunna ønskje om god framdrift på planarbeidet har Samferdselsutvalet og Kultur- og ressursutvalet sett opp ekstramøter i samband med fylkestinget 9.juni. Saka skal også handsamast i fylkesutvalet 18.juni.

Hordaland fylkeskommune har parallelt med arbeidet med planprogram for E39 gjennomført ein moglegheitsstudie for fylkesveggar knytt til E39 Bergen-Rogaland. Målsetnaden med studien er å sikre gode tverrsamband og påkoplingspunkt langs ny E39 for dei ulike kommunane i regionen. Nytt samband mellom Bergen og Os vil kunne få store konsekvensar for regional utvikling i dei sørlege delane av Hordaland, og vil få konsekvensar for fylkeskommunalt tenestetilbod, som kollektivtrafikk. Fylkesrådmannen meiner det er svært viktig for ei heilskapleg planlegging av vegsamband og regional utvikling i denne regionen at ny E39 og tverrsamband vert sett i samanheng. Moglegheitsstudiet er sendt på høyring med frist for merknader 2.juni 2015.

1.1 Planprosess og medverknad

Statens vegvesen skal som tiltakshavar planleggje prosjektet som statleg plan i samsvar med pbl. § 6-4. Normalt i plansaker er kommunane sjølv planmynde for planar innanfor dei respektive kommunegrensene. I statleg plan er KMD planmynde og skal difor fastsette planprogram, og dessutan fatte endeleg planvedtak etter plan- og bygningslova sine reglar. Dei kommunane det vert planlagt innanfor vil difor vere høyringspart på linje med andre offentlege organ og interesserte partar. Samferdselsdepartementet (SD) føreset likevel i oppdragsbrev at planprosessen legg til grunn god dialog med lokale styresmakter. Dette vert ivareteke ved opne møte og tid til politisk handsaming i kommunane.

Hordaland fylkeskommune har saman med andre regionale instansar gitt innspel til planprosess og utarbeiding av planprogram i to møter i planforum, oktober 2014 og mars 2015.

Statens vegvesen har planlagt fleire arena for dialog/møte mellom høyringspartar og andre aktørar i høyringsperioden av planprogrammet, samt i arbeid med planforslag. Følgjande aktivitetar knytt til medverknad er fastsett i planprogrammet:

Felles folkemøte for dei fire kommunane	Høyring planprogram, mai/juni 2015
Ungdommens fylkesutval i Hordaland	Høyring planprogram, mai/juni 2015
Kontordag for administrasjonane i dei fire kommunane	Planforslag, januar 2016
Ungdommens fylkesting i Hordaland	Planforslag, februar/mars 2016
Planforum i Hordaland fylkeskommune	Planforslag, februar 2016
Folkemøte, dei fire kommunane	Planforslag, august 2016

2. Innhald i planen

2.1 Generelt

Det er utforma egne samfunns mål for planarbeidet:

- Haugalandet og Sunnhordland skal i 2040 vere knytt nærare saman med Midthordland
- Stavanger og Bergensområdet skal i 2040 vere knytt nærare saman

Med utgangspunkt i KVV, samfunns målet og oppdragsbrevet frå Samferdselsdepartementet er det sett opp følgjande effektmål for E39 Stord-Os:

- Kortare reisetid og reduserte reisekostnader mellom Stord og Os
- Betre mobilitet mellom dei involverte kommunane
- Ingen møteulukker og lågare ulukkesfrekvens
- Ei føremålstenleg løysing for gåande og syklande over Langenuen og Bjørnafjorden
- Ei løysing som gir minst mogleg negative verknader for naturmangfald, friluftsområde og kulturminne.
- Ei løysing som vektlegg god arkitektur for omgjevnadene, for dei reisande og vegen som attraksjon.

Det er også utarbeidd resultatmål for planarbeidet:

- Utarbeide statleg plan på nivå med kommunedelplan. Det skal gjennomførast KU for minimum to realistiske alternativ.
- Tilrå alternativ som stettar samfunns måla og effektmåla.

2.2 Konsekvensutgreiing

Konsekvensutgreiinga vil bli gjennomført i tråd med Statens vegvesen si handbok V712

Konsekvensanalyse. Utgreiinga vil bestå av to hovuddelar: Ein del med samfunnsøkonomisk analyse og ein del med utgreiing av andre tilhøve.

Den samfunnsøkonomiske analysen er delt i prissette og ikkje-prissette konsekvensar. Prissette konsekvensar omfattar dei konsekvensane som kan kvantifiserast og verdsettast i kroner, til dømes kostnader til drift og vedlikehald av kjøretøy. Ikkje-prissette konsekvensar er delt i fem fagtema: Landskapsbilete, nærmiljø og friluftsliv, naturmangfald, kulturmiljø og naturressursar. Det skal gjerast ei samla vurdering av ikkje-prissette tema som gjer greie for verknaden av de ulike alternativa. Analysen skal inngå i ei samla tilråding der prissette verknader og ikkje-prissette verknader vert vurdert samla.

Lokal og regional utvikling er ikkje ein del av samfunnsøkonomiske analyser, men handlar om å syne korleis forbetringar i tilgjenge eller endra føresetnader for å utnytte areal, kan gi nye moglegheiter eller avgrensingar for befolkning og næringsliv lokalt og/eller regionalt. Netto ringverknader (meir-nytte), fordelingsverknader og lokale/regionale verknader skal utgreiast for dei ulike alternativa.

2.3 Nærare om planområdet og alternative trasear

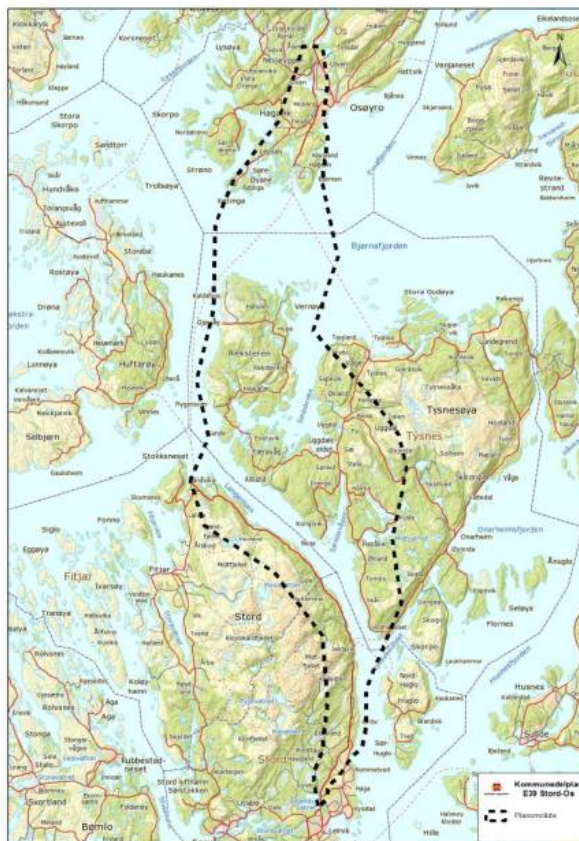
2.3.1 Planområde

E39 går mellom Kristiansand og Trondheim. E39 er ein del av det europeiske vegnettet og er knytt til Europa med ferje Kristiansand-Hirtshals. E39 går vidare til Ålborg, og derifrå går E45 sørover til Hamburg. I Nasjonal transportplan 2014-2023 ligg det ein intensjon om å bygge ut E39 med faste samband i løpet av tjue år.

Strekninga Stavanger – Bergen er delt i tre delområde som skal planleggast i eigne planprosessar.

Planlegginga av strekninga Heiane-Ådland på Stord er starta opp. Denne er gjennomført som ein kommunedelplan med Stord kommune som planmynde. Strekninga Stord-Os er første del av planarbeidet mellom Bokn og Os. Som siste delstrek er arbeidet med planprogram for strekninga Bokn-Stord nyleg starta opp.

Figuren syner planområdet for strekninga Stord-Os.



2.3.2 Vurderte alternativ i planprogram

Det er gjennomført ei siling av alternativ allereie i samband med utarbeiding av planprogram. Til saman er seks alternative trasèar vurderte i denne fasen.

Vektlagde silingskriterium er knytt til dei som i størst grad skil mellom alternativa, som verknader for naturmangfald, friluftsområde og kulturminne, samt arkitektur og vegen som attraksjon.

Som grunnlag for siling er det gjennomført ei overordna verdivurdering av områda med utgangspunkt i kjend og tilgjengeleg kunnskap.

I alternativsøk er det testa ut at vegen er byggbar i samsvar med gjeldande vegnormal.

I denne omgang er kostnad ikkje vurdert som eit silingskriterium. Investering- og driftskostnader mm. vil bli samanstilt og vurdert opp mot dei ikkje-prissette konsekvensane i planforslaget.

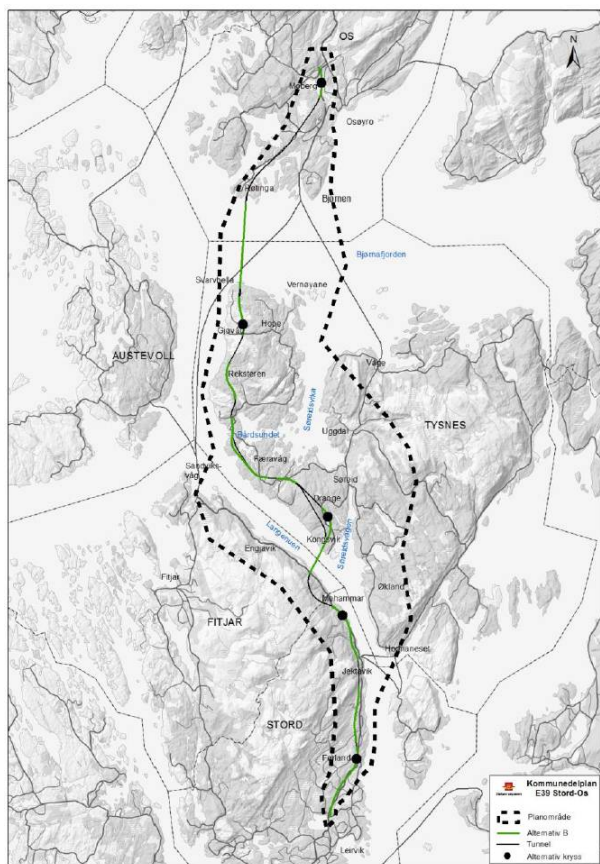
2.4 Alternative trasèar for vidare utgreiing

2.4.1 Alternativ som er føreslege utgreia vidare

Statens vegvesen har lagt vekt på å finne alternativ som er geografisk og/eller prinsipielt ulike. I samsvar med resultatmål skal det gjennomførast konsekvensutgreiingar for minimum to realistiske alternativ.

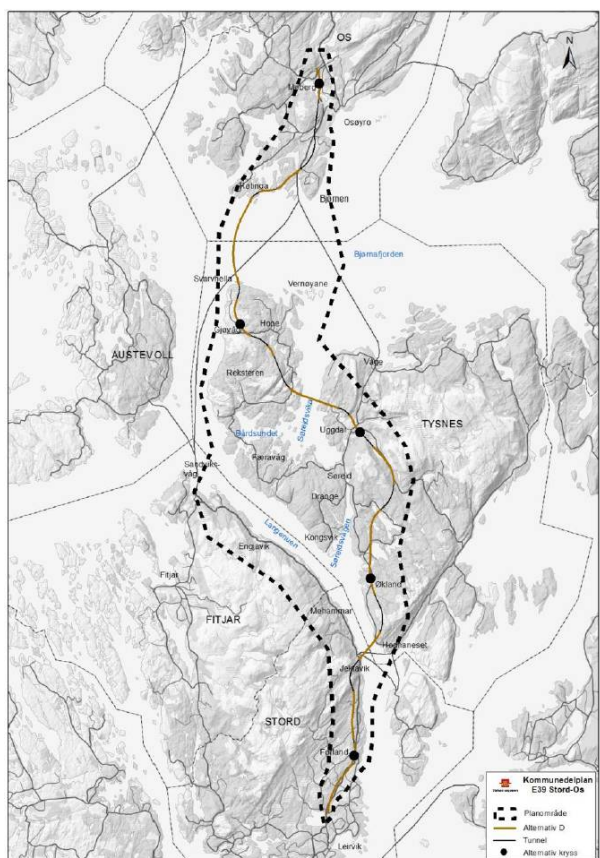
Brukryssing over Langenuen skal utgreiast vidare med to alternativ. Det nordlegaste alternativet er føreslege forkasta. Over Tysnes ligg ei linje via Søreidsvika som eit alternativ til kryssing av Bårdsundet. På Os-landet frå Røtinga til Moberg vil tunneløysing vere prinsipielt ulik ei dagløyning over øyane inn mot Halhjem.

Følgjande trasear skal utgreiast vidare:



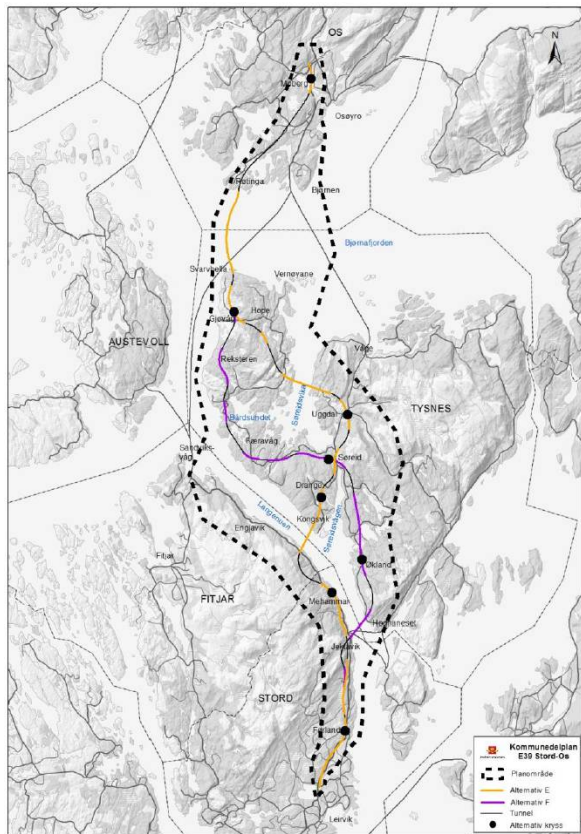
Alternativ B skal utgreiast vidare

- Midtre kryssing av Langenuen
- Veg retning Reksteren via Drange
- Variant med og utan senketunnel/røyrbru Bårdsundet
- Vestsida av Reksteren til Gjøvåg
- Fleire brukonsept Bjørnafjorden (flytebru, TLP med hengebru og røyrbru)
- Tunnel under Søre Øyane

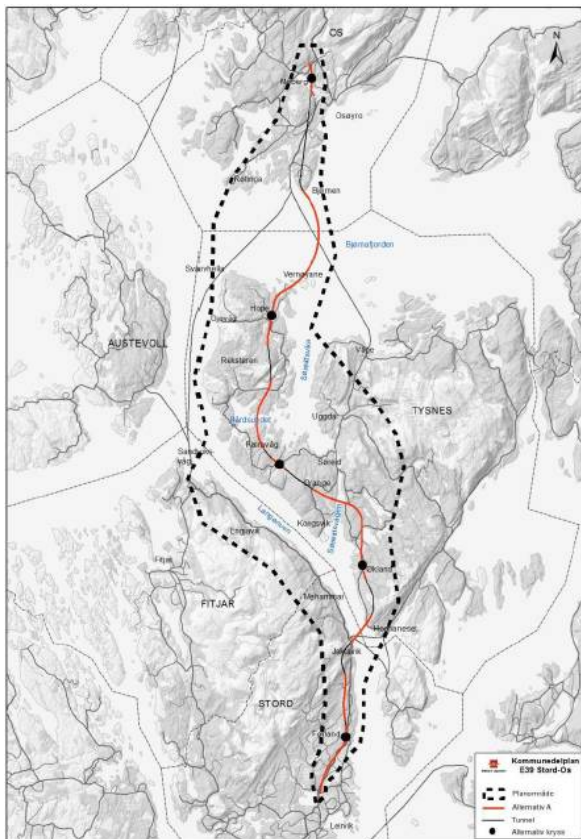


Alternativ D skal utgreiast vidare

- Kryssing av Langenuen i sør
- Veg retning Reksteren via Ugddalsdalen
- Kryssing i bru over Søreidsvika
- Austsida av Reksteren til Gjøvåg
- Fleire brukonsept Bjørnafjorden (flytebru, TLP med hengebru og røyrbru)
- Dagløyising over Søre Øyane



2.4.2 Alternativ som er føreslege forkasta



Alternativ E og F skal utgreiast vidare

Alternativ E og F er ein kombinasjon av altenativ B og D.

Alternativ E:

- Midtre kryssing av Langenuen
- Veg retning Reksteren via Drange og Uggdalseidet
- Kryssing i bru over Søreidsvika
- Austsida av Reksteren til Gjøvåg
- Fleire brukonsept Bjørnafjorden (flytebru, TLP med hengebru og røybru)
- Tunnel under Søre Øyane

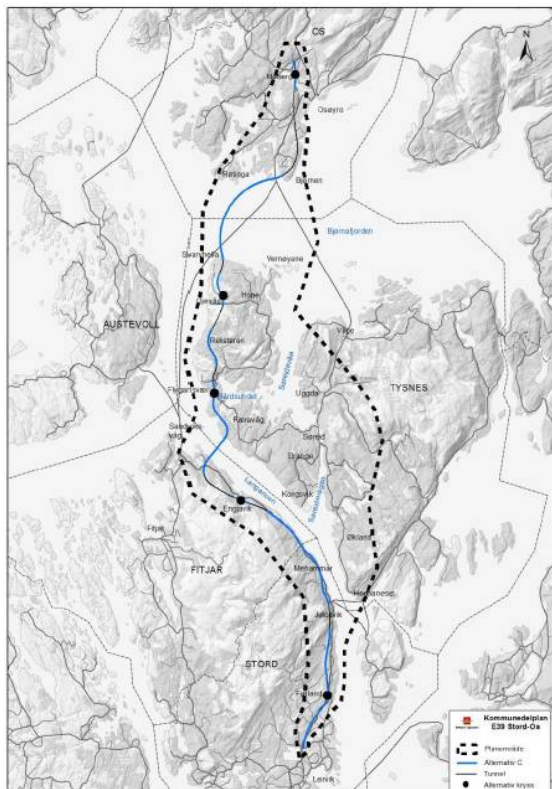
Alternativ F:

- Kryssing av Langenuen i sør
- Veg retning Reksteren via Søreid
- Kryssing i bru over Søreidsvika
- Variant med og utan senketunnel/røybru
- Bårdsundet
- Fleire brukonsept Bjørnafjorden (flytebru, TLP med hengebru og røybru)
- Tunnel under Søre Øyane

Alternativ A er føreslege forkasta

Dei viktigaste momenta for siling er:

- I strid med Forsvaret sine interesser då det tek store delar av øvingsområdet.
- Brua over Bjørnafjorden vil vere 25 % lenger og meir teknisk utfordrande.
- Linja ligg i «kjernen» av Bårdsundet, som er definert som eit nasjonalt viktig friluftsområdet (A-område). Sør-aust for Bårdsundet finn vi fleire av lokalitetar for boreonemoral regnskog, denne er nasjonal viktig naturtype. Området er rikt på kulturminne, og i høve til arkitektur er det problematisk å legge ein motorveg gjennom området.
- Vernøyane: Også dette er eit A-område for friluftsliv, og viktig i høve til kulturmiljø.



Alternativ C er føreslege forkasta

Dei viktigaste momenta for siling er:

- Løysinga let seg ikkje kombinere med senketunnel /røyrbu i Bårdsundet.
- Løysinga vil krevje kryss på Flygansvær, noko som gjev store miljøinngrep i dette området. I tillegg vil vi få eit press på opprusting av dagens veg gjennom Bårdsundet sidan det blir hovudtilknyttinga for Tysnes. Dette gjev doble inngrep gjennom sundet.
- Bru frå Svarvhella til Bjørnatrynet vil gje ei lengre og teknisk meir utfordrande bru. Brua vil liggje som ein fysisk og visuell barriere utanfor Halhjem inn mot Bjørnatrynet frå vest.

2.5 Vegstandard

Vegen skal byggjast som firefelts veg med midtdelar, med fartsgrense på 110 km/t. Kryssa skal byggjast som planskilde kryss, og avstanden mellom kryssa bør vere minimum 3 km. Planskilde kryss kan byggjast på fleire måtar, men felles for alle er at dei er svært arealkrevjande.

Bruløysingar

Kryssinga av Langenuen er tenkt løyst med tradisjonell hengebru. Dei to alternativa som skal utgreiast vidare har begge eit spenn på omlag 1200 m.

Det er tre prinsipielle konsept som skal vurderast for kryssing av Bjørnafjorden. **Røyrbu** er fast forankra i fjell ved endepunkta. Overkant røyrbu med to separate røyr ligg 30 m under havoverflata. Sykkel/gangbane er plassert under køyrebana i det eine løpet. **Flytebru** har ulike løysingar for forankring med sideforankring og endeforankring. Seglingsled kan plasserast midtfjords eller inn mot land. **Hengebru** som tredje alternativ nyttar kjent offshoretologi, der hengebrutårna er plassert på flytande plattformer som er forankra vertikal til havbotnen.

2.6 Løysingar for gåande og syklande

På nasjonalt nivå har Statens vegvesen eit overordna ansvar for tilbod til gåande /syklande langs, eller i tilknytning til riksvegnettet. Langs høgtrafikkerte vegar skal det vere separate løysingar for gåande /syklande. Som utgangspunkt skal sykkeltilbodet løysast ved hjelp av det lokale vegnettet. Unntaket er på dei store brukonstruksjonane som bruene over Langenuen og Bjørnafjorden. Desse skal ha eigne, avskjerma løysingar for gåande og syklande. Der det eventuelt manglar lenker/påkopling som kan nyttast til sykling, skal dette løysast gjennom planarbeidet slik at det blir eit samanhengande sykkeltilbod mellom Stord og Os.

Planprogrammet peikar på at det først og fremst er fritidssykling som vil vere aktuelt innanfor planområdet. Lokalt på Stord og Tysnes kan det også vere aktuelt med sykling til /frå skule og arbeid.

2.7 Løysingar for kollektivnett

Med ein ferdig utbygd E39 mellom Stavanger og Bergen vil det ligge godt til rette for ekspressbussruter mellom dei to byane. Ei køyretid på 2 timar og 15 min frå sentrum til sentrum, vil endre konkurransevilkåra mellom bil /buss og fly monaleg.

Planprogrammet peikar på at det mellom Stord og Os bør leggjast til rette for bussterminalar nær eitt eller fleire av kryssa. Dette vil gje moglegheit for overgang mellom lokalbuss og ekspressbuss, og mellom bil/sykkel og buss. Det bør difor også leggjast til rette for parkering. I tilknytning til kvart kryss bør det vere busstopp.

3 Vurdering av regionale interesser

Tilhøvet mellom aktuelle regionale interesser og hovudtrekka i den føreslåtte arealdisponeringa er omtalt og kommentert i det følgjande.

3.1 Samferdsel og regional utvikling

3.1.1 Bakgrunn for moglegheitsstudie for fylkesveggar knytt til E39 Bergen-Rogaland

Det har vore lagt stor vekt på at fylkeskommunen skal ha ei aktiv rolle i arbeidet med den statlege planen, særleg med tanke på å sikre gode tverrsamband og påkoplingspunkt langs ny E39. Nytt samband mellom Bergen og Os vil kunne få store konsekvensar for regional utvikling i dei sørlege delane av Hordaland, og vil få konsekvensar for fylkeskommunalt tenestetilbod, som kollektivtrafikk.

På grunnlag av dette gjorde fylkesutvalet slikt vedtak 19. juni 2014:

Fylkesutvalet ber om at det blir sett i gang arbeid med eit moglegheitsstudium for tverrsamband til E39 for strekninga Bergen-fylkesgrensa mot Rogaland. Denne skal ta føre seg tekniske, økonomiske og miljømessige aspekt ved nye samband og moglege arealbrukskonfliktar. Den skal særleg fokusere på det overordna fylkesvegnettet som blir tverrsamband til ny E39, men òg vurdere konsekvensar for kollektivtilbodet, samt konsekvensar for det øvrige fylkesvegnettet av mogleg nærings- og bustadutbygging i området.

Etter ein anbuds konkurranse fekk Sweco AS og Oslo Economics oppdraget med å utarbeide moglegheitsstudien. Denne følgjer vedlagt.

Moglegheitsstudien er brukt av fylkesrådmannen til fleire av vurderingane i denne saka. Studien vil bli brukt vidare i arbeidet opp mot statleg plan, samt som eit innspel m.a. til Regional Transportplan.

Moglegheitsstudien er og sendt til kommunane med frist til 2. juni for eventuelle merknader til fylkeskommunen si saksførebuing. Grunna tidsfristar for å nå politisk sakshandsaming, har det ikkje vore mogleg å innarbeide kommunane sine innspel i dette saksførelegget. Kommunane sine innspel vert difor lagt til orientering for politiske utval, eventuelt med tilleggsnotat dersom fylkesrådmannen ser behov for å kommentere ein skilde innspel.

3.1.2 Regional utvikling

Moglegheitsstudiet har tatt utgangspunkt i busetnad, næringsverksemd, reisetider og trafikkbelastning i dag. Det er i tillegg vist til kva som driv behovet for utbetring av fylkesvegnettet. Dette er særleg knytt til framtidig arealutnytting, folketal og arbeidsplassar. Trong for utbetringar i vegnettet er bestemt av kvar busetnaden og næringsverksemd er i dag, og reisetida til sentrale senter. Ein betre veg vil korte ned reisetida, og føre til at stader vert meir attraktive for busetnad og næringsverksemd. Dette betyr at ein til ein viss grad kan påverke kvar ein ønskjer at veksten skal komme gjennom tiltak i vegnettet.

Området rundt E39 gjennom Sunnhordland er prega av relativt spreidd busetnad. Saman med fleire av dei andre indikatorane talar dette for gode moglegheiter for vidare utbygging i området. Ein samla

gjennomgang av kommunane sine kommuneplanar har vist at arealknappheit ikkje peikar seg ut som ein avgrensande faktor for framtidig utbygging i nokon av kommunane i studieområdet.

Ved å styre brorparten av folketalsauken inn mot regionale senter og ta øvrig folkevekst som fortetting kring etablerte lokale senter, er det mogeleg å konsentrere trafikkveksten om nokre sentrale aksar. Konsentrert trafikkvekst i nokre områder gjer det lettare å prioritere tiltak i fylkesvegnettet, og den relative nytta ved tiltaka vert større. Å konsentrere folkevekst vil òg opne for å ta ein auka del av trafikkveksten kollektivt, som i studieområdet i hovudsak vil seie buss.

Kommunane langs traseen er prega av relativ låg utpendling samanlikna med samanliknbare kommunar i Hordaland. Den høge delen av befolkninga som bur og jobbar i same kommune (eigendekning) er eit naturleg resultat av at reisetida til kringliggande kommunar og arbeidsmarknader er lang. Ei nedkorting av reisetida mellom kommunar i planområdet vil venteleg auke pendlinga i området og gje ein auka mobilitet mellom arbeidsmarknadene i Bergensområdet, Sunnhordland og Haugalandet.

I studien er det lagt til grunn ein trend med sentralisering av arbeidsplassar i knutepunkt. Tal for arbeidsplassar og pendling viser at dagens knutepunkt tiltrekker seg arbeidskraft. Knutepunkta sin attraktivitet vil forsterke seg i framtida ettersom reisetida til knutepunkta vert redusert ytterlegare. Knutepunkta er vurdert til å samsvare med dei regionale sentra langs traseen, som er Osøyro, Leirvik og Husnes.

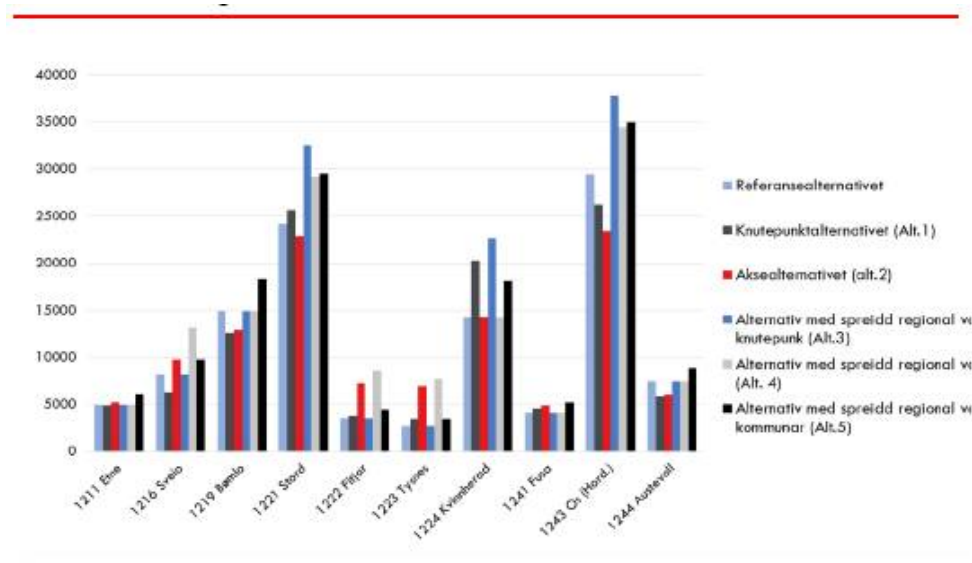
I planprogrammet er det lagt opp til å analysere andre samfunnsmessige verknader, der følgjande skal inngå

- Netto ringverknader (meir-nytte dersom positive ringverknader)
- Fordelingsverknader
- Lokale og regionale verknader

Fylkesrådmannen meiner slike samfunnsmessige verknader er særskilt viktig å vurdere i samband med vegprosjekt av ein slik storleik. Det må her og vurderast tiltak som kan bidra til gode konkurransetilhøve for kollektivtransport, samt til utbygging som ikkje stimulerer unødige til auka byspreiing med påfølgjande auka transportbehov. Ny E39 bidreg til å bryte ned transportbarrierane i regionen. Det er rimeleg å anta at ny E39 vil bidra med ein del nyskapt trafikk. Ein del av denne veksten vil truleg ikkje fangast opp av kollektivtilbod. Reisetida frå Sunnhordlandsregionen til Bergensområdet vil reduserast monaleg, og med dette aukar mellom anna pendlingsområdet. Det er ønskjeleg at kommunedelplanen også vurderer konsekvensane og prognosar for nyskapt trafikk som vil belaste trafikksystemet i Bergensområdet.

Folketalsutvikling

Som følgje av endra reisetid og endra trasé på E39 vil vi truleg sjå eit anna utviklingsmønster for busetnad i studieområdet. I moglegheitsstudien er det gjort ulike framskrivingar av mogleg folketalsutvikling. Det er eit referansealternativ, som er ei vidareføring av dagens situasjon, og fem ulike alternative framskrivingar fram til år 2040. Dei fem ulike prinsippa for folketalsutvikling i planområdet er basert på ulike hypotesar om kor mykje folketalet vil vekse og kvar veksten kjem. Føremålet med alternativa er å skapa prinsipielt ulike utviklingsbanar. Alternativa er valt for å vise ytterpunkt for mogleg folketalsutvikling, snarare enn å vere realistiske prognosar. To av alternativa har ei lik samla folketalsutvikling i studieområdet som referansealternativet basert på Statistisk sentralbyrå sitt middelalternativ. I dei andre tre alternativa er folketalsauke frå kringliggande regionar lagt til veksten i studieområdet. Med vekst frå kringliggande regionar tar vi omsyn til effekten av ny E39 med omsyn til regionsutviding. Alternativa for folketalsutvikling er presentert i figuren nedafor.



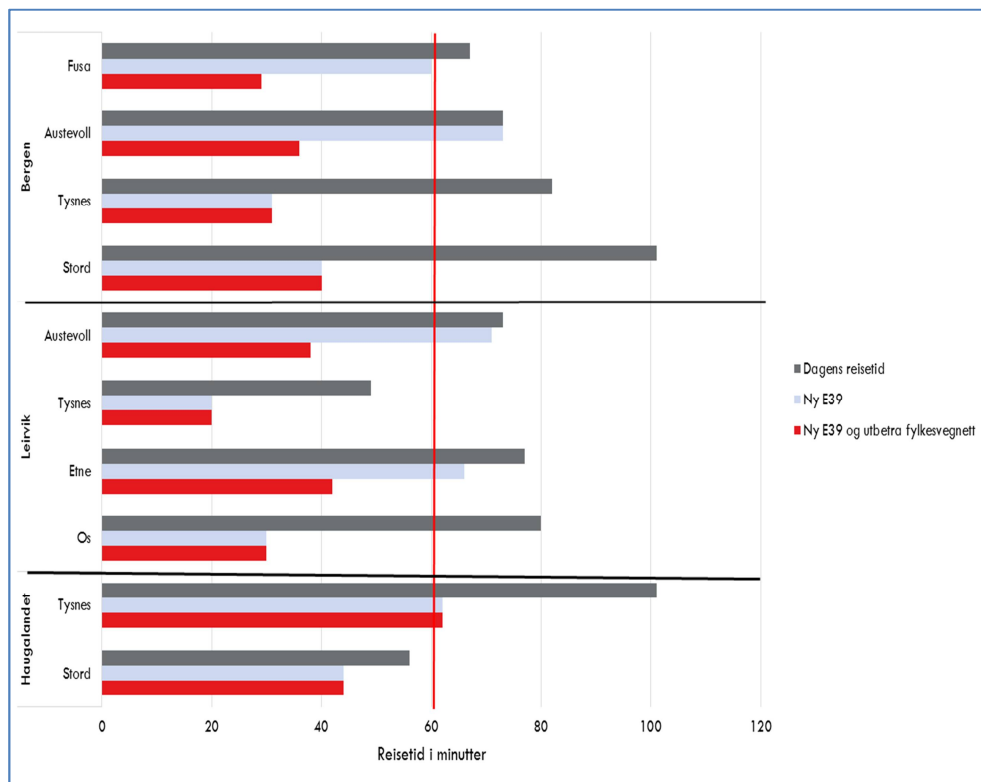
Kjelde: grunnlag: Statistisk sentralbyrå, modellar: Oslo Economics

Framtida sitt busetnadsmonster vil påverke trafikkbelastinga i fylkesvegnettet. Det er difor sentralt å syne til moglege utviklingsbanar som tek omsyn til framtidige utbetringar i vegnettet.

3.1.3 Reisetid

Ny E39 har stor innverknad på reisetider i Sunnhordland. Reisetida mellom kommunar i regionen og til sentrale arbeidssentra som Bergen, Leirvik og Haugalandet vil reduserast vesentleg. Ytterlegare reduksjon er vurdert ved utbetringar av fylkesvegnettet. Ei kortare reisetid vil auke interaksjonen i planområdet og knytte regionen tettare saman.

I nemnte moglegeheitsstudie er det rekna ut endringar i reisetid som følgje av E39 og av eventuelle utbetringar/nye vegsamband i området, sjå figur under.



Størst forbetring i reisetid som følgje av ny E39, vil sjølvsagt kome mellom dei kommunane som har E39 som hovuddelen av reisevegen. Til Bergen vil til dømes reisetida frå Sveio, Bømlo og Stord kortast inn med over ein time. Reisetida mellom Os og Stord vert forbetra med 50 minutt. Tilsvarande vil vi sjå ei reisetidsforbetring på over 50 minutt frå Os og Fusa til Haugesund.

Utbetringane i fylkesvegnettet verkar hovudsakleg lokalt der tiltaket vert gjort. Austevoll vil til dømes kunne få ei reisetidsforbetring på over 30 minutt til både Bergen, Leirvik og Haugalandet, dersom det vert fastlandssamband mellom Austevoll og Reksteren. Likeeins vil fastlandssamband mellom Fusa og Os korte reisetida mellom Bergen og Fusa med over 30 minutt.

Traséval og tilkoplingar til E39 påverkar reisetidsforbetringa og gir såleis ulike føringar mot trafikkbelastinga i vegnettet gjennom busetnad og pendling. Endeleg traséval for nye E39 kan difor få store effektar for nokre av kommunane, men lite effekt på eit regionalt nivå. Kryssplassering vil ha lite å seie for strekninga E39 totalt sett. Likevel vil brukryssinga over Langenuen ha stor påverknad på reisetider mellom nokre av kommunane, avhengig av kvar kryssa kjem. Kryssing i sør eller i det midtre alternativet vil redusere reisetida frå Tysnes mot Leirvik og Haugesund. På den andre sida vil ei kryssing i nord vere ei større føremon for Fitjar, som då får monaleg kortare reisetid til Bergen.

3.1.4 Aust-vest utgreiinga

Fylkesutvalet handsama «Utredning om forbindelser mellom Østlandet og Vestlandet» i PS-sak 92/15 15 april. I utgreiinga til SVV vart tre alternativ for ein Hordalandsdiagonal mellom Bergen og E134 vurderte. Dette vart via Jondal og Fusa, ein ny veg gjennom Kvam og tunell under Kvamskogen og eit alternativ via Skånevik, Kvinnherad og tilknytning til E39 på Tysnes.

I denne saka gjorde m.a. fylkesutvalet slikt vedtak:

«Fylkesutvalet meiner at E134 Haukeli må prioriterast som eit nasjonalt hovudsamband mellom Austlandet og Vestlandet. Med utbygging av ferjefri E39 mellom Stavanger og Bergen, vil E134 Haugesund - Sandvika bli ein tenleg veg for heile området mellom Stavanger og Bergen. På sikt må det byggjast ein diagonal frå E134 mot Bergen. Ein slik diagonal vil gje stor trafikk, betydeleg lågare reisetid og kunna gje store regionale effektar i fylket.

Når det er aktuelt å gjennomføra ein KVU for aktuelle trasear for E134 Jøsendal - Bergen, må samtlege moglege diagonaltraséar vurderast.»

Fleire av dei sambanda som er vurderte, samt kryss på E39, må sjåast i samanheng med trafikken Aust-vest. Dette er nærare omtala ovanfor.

3.1.5 Moglege konsekvensar for kommunane i regionen

Fusa

For Fusa har mogleheitsstudien vurdert trasé frå Ådland med bru over Ådlandsfjorden, vidare over Bogøya og bru over Samnangerfjorden til Rød i Os. Traseen vil erstatte sambandet Hatvik – Venjaneset og kan òg trekke trafikk frå fv. 48 om Tysse. Sett i høve til sambandet over Hatvik – Venjaneset, vil bru gi ei innspart køyretid på om lag 31 minutt. Det er rekna med ein ÅDT på 2100-2600. Konfliktpotensialet ved ny trasé er vurdert som høgt, og kostnadene blir og høge.

Utbygging av E39 vil kunne påverke trafikkstrømmar frå indre delar av studieområdet. Ny E39 vil gjere det raskare å køyre Gjermundshamn – Bergen om Uggdal, kontra om Eikelandsosen. Ein eventuell ny trasé frå Fusa til Os med bru over Samnangerfjorden vil gjere at det igjen vert raskare å køyre frå Gjermundshamn til Bergen over Eikelandsosen.

Fylkesrådmannen meiner det no ikkje er grunnlag for å vurdere vidare bru over Samnangerfjorden mot Fusa. Dette vil vere eit særst stort og kostnadskrevjande samband, som må sjåast i eit aust-vest perspektiv.

Fylkesrådmannen meiner difor at dette prosjektet ikkje er aktuelt å vurdere no, og i alle høve ikkje som eit fylkesvegprosjekt.

Tysnes og Austevoll

For Tysnes vil ny E39 gi ein heilt ny situasjon som kan påverke attraktivitet, næringsutbygging og tyngdepunkt for busetnad i kommunen. Med E39 over Tysnes vert det skapt ein ny innfartsport til Tysnes. Endringane kan gjere det naudsynt med utbetringar i fylkesvegnettet frå dei nye kryssa på E39 inn mot sentera på Tysnes. For alle kryssplasseringar på E39 vil Tysnes få ein vesentleg kortare reisetid til Bergen.

Fleire av forslaga til kryssplassering i planprogrammet til Statens vegvesen vil kunne løyse ut nytt utviklingsareal i tilknytning til traséane. Avhengig av val av kryss vil det berre i liten grad vere skilnad på mengde utviklingsareal, men det vil vere noko skilnad på kva som vert dei beste lokaliseringane for ulik type utbygging.

På Reksteren er det primært føreslege eit kryss i nærleiken av Gjøvåg, like sør for brufeste ved Bjørnafjorden. I dag er det lite busetnad på Reksteren (om lag 250 busette), men det kan bli eit attraktiv bustad- og næringsområde i framtida. I moglegheitsstudiet er det vurdert mogleg nytt ferjesamband eller bruløysing mellom Reksteren og austsida av Huftarøy i Austevoll. Det er sett på mogleg ferjesamband ved Gjøvåg, alternativt bru ved Flygansvær litt lenger sør. Det sistnemnte alternativet har det kortaste strekket, med eit eventuelt brufeste ved Tobbholmane. Moglegheitsstudiet viser at ei ny bru eller ferje mellom Reksteren og Austevoll vil gi kortare reisetid mot både Bergen og Stord, og med dette kan erstatte både dei to ferjesambanda Krokeide-Hufthamar og Husavik-Sandvikvåg, samt truleg også hurtigbåtsambandet mellom Austevoll og Bergen.

Fylkesrådmannen peiker på at det mest interessante ved kryssløysing på Reksteren er moglegheitene for ei ny tilknytning mot Austevoll. Løysingane er avhengig av bestemte kryssplasseringar på Reksteren. Det er mogleg å planleggje eit kryss litt lenger sør enn det planprogrammet legg opp til, i nærleiken av Flygansvær. Begge alternativa reduserer reisetid mot Bergen og Leirvik monaleg, men bru-alternativet gir størst reduksjon: 20-25 minutt raskare enn ferje, og om lag 35-40 minutt raskare en dagens løysing. Det er rekna med ein ÅDT på 1300-2000 for ein ferjeløysing, og 2000-3000 ved bru. Bru-alternativet vil såleis kunne generere vesentleg meir pendling og øvrig trafikk, men er venta å vere både vesentleg dyrare og meir konfliktskytt enn ei ferjeløysing.

Det er i moglegheitsstudien ikkje teke stilling til konsept for bruløysing. Strekinga kan vere for lang til at det er økonomisk og teknisk mogleg å bygge ein konvensjonell hengebru, og det er behov for å utgreie moglege konsept for bru. Leia mellom Austevoll og Reksteren er også seglingsled, noko som stiller krav til tilstrekkeleg med seglingshøgde. Det er heller ikkje føretatt ei vurdering av om det er teknisk mogleg å byggje ferjestø på begge sider.

Fylkesrådmannen vil på dette grunnlag rå til at det vert starta eit arbeid med ei nærare utgreiing av moglege konsept for ferje og bru over Langenuen mellom Reksteren og Austevoll. Etersom dette heng nært saman med traseval og løysingar for E39, vil fylkesrådmannen vil rå til at dette arbeidet blir utført av E39-prosjektet i Statens Vegvesen i eit nært samarbeid med Hordaland fylkeskommune og dei to aktuelle kommunane.

Vidare sørover på Tynes er det ulike framlegg for trasear med ulik verknad lokalt. Fylkesrådmannen vil særleg peike på behovet for å sikre ei god tilknytning til kommunesenteret Uggdal og nordsida av øya (Våge/Lunde), der flest bur i dag. Om ein vel alternativ D eller F vil det kunne bli eit kryss ved Uggdal, noko som vil gi ei god tilknytning til dei delar av Tysnes med størst busetnad.

Om alternativ B blir valt, er det behov for å lage eit nytt samband frå kryss ved Drange til FV49. Dagens vegnett i området er ikkje tilpassa den trafikkmengda som vil kome mellom Drange og Uggdalseide, og fylkesrådmannen meiner at framtidig veg mellom kryss på Drange og Uggdalseide bør inngå i den statlege planen, og bli finansiert som ein del av E39-prosjektet.

Fitjar

For Fitjar vil alternativ for kryssing av Langenuen og kryssplassering på ny E39 vere avgjerande for kor godt kommunen vert kopla på E39 i framtida. Særskilt vil dette gjelde for nordgåande trafikk mellom Fitjar og Bergen/Os. Alle alternativa vil gi innsparing i reisetid i høve til dagens situasjon, men nordleg kryssing av Langenuen vil gi om lag 20 minutt større reduksjon i reisetid enn ved sørleg kryssing.

I moglegheitsstudiet er det vurdert at ein tunell frå Fitjar sentrum inn mot E39 vil kunne gi ei innsparing av køyretid på om lag 5 minutt. Det er rekna med ein ÅDT på 2100-3000. Innsparinga vil kome ved alle alternativa, men ved nordleg eller midtre kryssing av Langenuen vil det vere mindre grunnlag for tiltaket. Det er forventa at ein eventuell tunell vil trekke delar av trafikken frå fv. 545 langs Stord si vestsida over på E39. Tunell har store investeringsutgifter, men tiltaket er vurdert til å ha lågt konfliktpotensiale.

Det er og i moglegheitsstudien referert til at det er mogleg å få til ei innkorting frå FV545 til Litlabø som og kan gi ein innsparing mot Leirvik og E39 på om lag 5 minuttar

Fylkesrådmannen meiner det er viktig å sikre Fitjar ein god tilkopling. Fitjar kan få ein dårleg tilkopling til E39, særleg om den sørlege kryssinga over Langenuen vert vald. Fylkesrådmannen legg til grunn at ettersom vegsambandet til Fitjar vil bli sterkt påverka av kor E39 vil krysse Langenuen, må ein først få avklare traseen til E39, og at ein etter dette må vurdere om det er behov for innkorting av samband inn mot Fitjar. Som ein del av ein mogleg innkorting, bør det vurderast bygging av ein kryssløysing ved Agdestein på Stord. Dette vil gi kortare reiseveg mot Fitjar, så fremt sørlege kryssing av Langenuen vert vald

Stord og Kvinnherad

Ferjesambandet mellom Stord og Kvinnherad går i dag mellom Skjersholmene og Ranavik. Ferja tek i dag om lag 40 minuttar. Det er mogleg å korte inn sambandet monaleg, og Statens Vegvesen utarbeidde i 2009 ein kommunedelplan med konsekvensutgreiing for ferjeleie på Stord-sida av ferjesambandet Stord-Kvinnherad, og vidare ein tilleggsutgreiing i 2011. Tiltrådinga frå Vegvesenet var eit nytt ferjeleie på Kvednaneset nord for Leirvik, noko som vart støtta av Kvinnherad kommune og av Hordaland fylkeskommune (FUV-sak 51/09) Kommunestyret på Stord vedtok i desember 2013 å avslutta arbeidet med kommunedelplanen, og oppretthalde Skjersholmene som ferjeleie på Stordsida inntil vidare. Kommunestyret bad vidare Statens Vegvesen om å utføre tilleggsutgreingar for framtidige kryssingspunkt for ferjetrafikk mellom kommunane Stord og Kvinnherad basert på endeleg val av trase for ferjefri kyststamveg.

Det har i prosessen vore lansert ei rekkje ulike framlegg til ferjestø for sambandet mellom Stord og Kvinnherad, kart syner utgreidde alternativ. I moglegheitsstudien er det vurdert 14 ulike sambandskombinasjonar. Framlegget om nytt ferjeleie på Kvernaneset har vakt stor motstand lokalt, og det har difor i prosessen vore føreslege å flytte ferjeleiet til Buvika, som ligg under 1 km lenger nord på Stord.

I nemnte moglegheitsstudie er dei ulike føreslåtte alternativa vurderte, sjå tabell nedanfor som viser reisetider.

Av dei vurderte kombinasjonane er det samband mellom Buvika/Kvernaneset og Klosterneset som vil gi kortast reisetid frå Husnes til både Bergen, Leirvik og Haugesund. Alternativet krev to nye ferjestø med høge investeringskostnader og middels til lågt konfliktpotensiale. Ved å oppretthalde



ferjestøet på Ranavik, vert overfartstida 5 minuttar lenger enn Buvika/Kvernaneset med dagens fart på ferjene. Det går fram av moglegheitsstudien at dette vil og gi ein sær s god tilknytning til E39.

	meter	minutt			Reisetid - sum ferje og køyretid		
Strekning	Strekning	Overfart	Ventetid	SUM FERJE	Husnes - Leirvik	Husnes - Haugesund	Husnes - Bergen
Ranavik-Skjersholmane	14370	43	15	58	88	108	126
Ranavik-Leirvik	11250	38	15	53	78	105	116
Ranavik-Buvika	8630	27	15	42	75	94	102
Ranavik-Huglo	4150	15	15	30	92	111	105
Ranavik-Jektevik	13149	40	15	55	91	110	110
Klosterneset-Skjersholmane	11710	36	15	51	81	101	118
Klosterneset-Leirvik	8650	31	15	46	71	99	110
Klosterneset-Buvika	6640	22	15	37	70	89	96
Klosterneset-Huglo	2640	11	15	26	88	107	101
Sunde-Leirvik	14550	52	15	67	77	105	116
Sunde-Buvika	11730	42	15	57	75	94	101
Sunde-Huglo	7030	29	15	44	91	110	103
Sunde-Jektevik	13708	47	15	62	83	102	102
Borgundøy-Skjersholmane	14120	50	15	65	98	119	136

Eit alternativ med Sunde – Jektevik føreset at ein nyttar eksisterande ferjestø. Ferjestøa vil venteleg måtte utvidast som følge av trafikkauke, men både pris og konflikter vil truleg verte vesentleg lågare enn ved nye ferjestø. Det er likevel ikkje teknisk mogleg å leggje eit kryss til E39 rett ved Jektevik. Sambandet gir 13 minutt lengre reisetid til Leirvik og Haugesund og 6 minutt lengre reisetid til Bergen enn Buvika/Kvernaneset. Reisetida vert likevel vesentleg betre enn dagens samband, særskilt mot Bergen der reduksjon i høve til dagens samband blir på om lag 24 minutt.

Fylkesrådmannen meiner det er viktig med ei innkorting av sambandet mellom Kvinnherad og Stord, og meiner at det må vurderast eit nytt ferjestø i området Kvernaneset/Buvika. I denne vurderinga er det lagt stor vekt på å integrere regionen, der det er viktig å få til god kommunikasjon mellom regionsentra Leirvik og Husnes. Under føresetnad av godkjenning frå Stord kommune, rår fylkesrådmannen til at ein bør be om at den statlege planen på kommuneplannivå omfattar eit ferjeleie i området Buvika/Kvernaneset.

Når det gjeld ferjeleiet på Kvinnherad-sida, er det mogleg å korte ned ca 5 minuttar ved å leggje det til Klosterneset i staden for Ranavika. Dette bør etter fylkesrådmannen si meining bli vurdert i ein eigen prosess.

Eit kryss ved Førland er primært tenkt for å koble E39 med ferjestø ved Kvernaneset/Buvika. Om dette ikkje vert aktuelt, bør eit eventuelt kryss flyttast nordover mot Agdestein, sjå omtale under Fitjar.

Strekninga sør for Stord

I moglegheitsstudien er det vurdert ein trasé frå Ølensvåg med bru over Ålfjorden til kryss på E39 i Sveio. Sett i høve til dagens samband vil bru kunne gi ei innspart køyretid frå Etne på om lag 35 minutt mot Leirvik/Bergen. Ny trasé vil ha avgrensa lokal effekt (anslagvis 100-200 ÅDT), og må vurderast i eit aust-vest perspektiv dersom fulle effektar av tiltaket skal vurderast. Sambandet krev bru og fleire tunellar noko som gjer at investeringskostnadene vert store. Konfliktpotensialet for traséen er vurdert til høgt.

Fylkesrådmannen meiner at ettersom eit eventuelt samband må ha ein større regional tyding, bør denne først og fremst vurderast som eit eventuelt statleg prosjekt på riksvegnettet. Vidare er planprogrammet for strekninga Stord-Bokn under oppstart. Det er naturleg å vurdere tilknyttinga mellom E39 og E134 i denne planprosessen. Dette gjeld og for andre tilknyttingar til E39 for fylkesvegnettet sør for Stord.

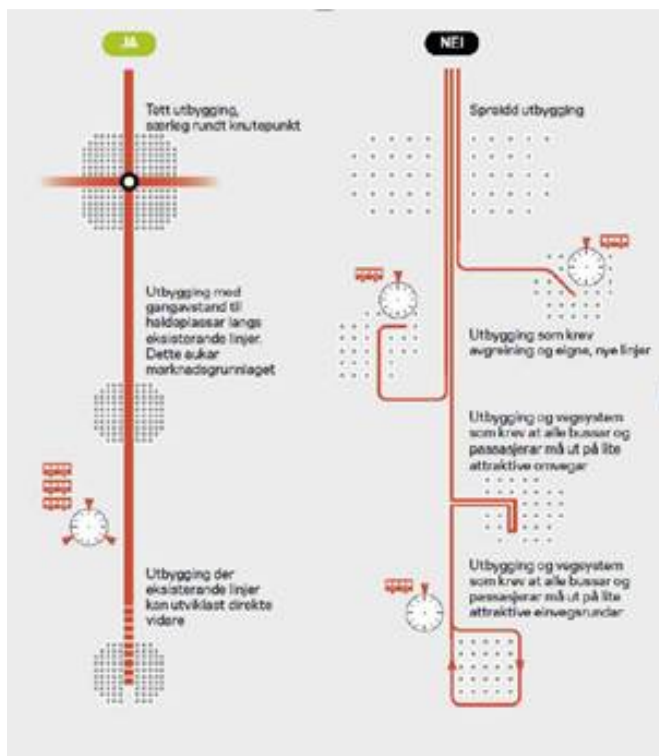
3.1.6 Konsekvensar for det overordna kollektivsystemet

Moglegheitsstudien viser at på nord-sør aksa langs E39 mellom Bergen og Stavanger vil det vere grunnlag for eit høgfrekvent busstilbod. Ei bussreise som kan kome ned mot 2 timar og 15 minutt frå sentrum til sentrum, vil kunne vere konkurransedyktig mot eksisterande flyrute. Skal buss kunne konkurrera med bil eller fly er det ein føresetnad at det ikkje vert lagt inn for mange haldeplassar. Busshaldeplassar bør lokaliserast ved kryss på E39.

Lokalbussane i området kan sleppe av passasjerar som skal over på ruta Bergen-Stavanger ved haldeplass på E39 og fortsetje vidare til sine målpunkt. Med tilstrekkeleg frekvens på ruta Bergen – Stavanger i morgon- og ettermiddagsrushet, samt tilstrekkeleg fasilitetar ved haldeplassane, vil alternativet kunne tene kollektivpendling frå dei mindre stadane.

Fylkesrådmannen vil peike på at eit godt og attraktivt kollektivtilbod langs E39 vil vere av stor betydning å ikkje stimulere til auka bilbruk. Det er viktig at haldeplassar vert tenleg plassert, både for å kunne handtere lokaltrafikk og ekspressbussar mellom Stavanger og Bergen. E39 går igjennom kommunar med spreidd busetnad, og dette gjer det utfordrande å planlegge gode kollektivløysingar. I nemnte moglegheitsstudie er kollektivtransporten vurdert med utgangspunkt i effektane av ny E39, samt eventuelle tiltak på fylkesvegnettet. Dokumentet gir ein grundig oversikt over kva utfordringar og moglege løysingar som kan vere aktuelle for eit godt kollektivtilbod knytt til E39.

Dokumentet «*Kollektivstrategi for Hordaland*» kan i også vere nyttig for det vidare planarbeidet. Anbefalinga frå HFK/Skyss kan enkelt skisserast opp slik:



Illustrasjonen gjeld by-utvikling og lokalisering av arbeidsplassar og bustadområder, men anbefalinga er og egna for planlegging av kollektivtransport langs E39. Som illustrasjonen viser vil det vere ein ulempe for passasjerane dersom bussane må ta ein omveg som vert opplevd som unødvendig. Samstundes må det leggest til rette for gode løysingar for matebussar som gjer det hensiktsmessig for dei som skal gjere eit bussbytte. Utfordringa kan vere at bussar langs E39 vanskeleg kan vente på passasjerar, noko som gjer det nødvendig med god frekvens for ekspressbussane.

Ved kollektivknutepunkta langs E39 vil det vere naudsynt med innfartsparkering for både bil og sykkel. I det vidare planarbeidet vil dialog med HFK/Skyss vere viktig for å finne effektive og attraktive løysingar for kollektivtransporten.

Sykkel

Det er ein nasjonal målsetnad å jobbe for gode løysingar for mjuke trafikantar. I «Nasjonal sykkelstrategi – Sats på sykkel» er det lagt opp til åuka sykkelsatsing, og mellom anna skal Statens vegvesen skal legge til rette for sykling langs egen sykkeltrase. I planprogrammet er det gjort greie for korleis det kan leggest til rette for sykkel ved fjordkryssingar og ulike bru-alternativ er skissert opp. Elles vert det vist til det lokale nettverket for etablering av gode sykkelløysingar knytt til E39. Generelt bør vilkåra for gåande og syklende viast større merksemd i det vidare planarbeidet. Til dømes bør koplinga til Nordsjøløypa vurderast nærare.

3.1.7 Risiko og sårbarheit

Fylkesrådmannen registrerer at omkøyringsalternativ skal inngå som ein del av risiko- og sårbarheitsanalyse. Ein 4-felts veg vil kunne ha mindre behov for avlastingsveggar, av di ein kan bruke to felt om vegen må stengast i ei kjøreretning. Det er likevel behov for å vurdere om tiltak på fylkesvegnettet kan utbetre eventuelle flaskehalsar ved behov for omkøyring. Det er og behov for å vurdere om det framleis bør vere beredskapsferjeleier.

3.2 Kulturminne og kulturmiljø

Innspelet nedanfor er forankra i nyleg vedteken regional plan for kultur – PREMISS: KULTUR – og i nasjonal lovgjeving og politikk. Kulturminnelova sitt føremål § 1 seier mellom anna at:

«Kulturminner og kulturmiljøer med deres egenart og variasjon skal vernes både som del av vår kulturarv og identitet og som ledd i en helhetlig miljø- og ressursforvaltning. Det er et nasjonalt ansvar å ivareta disse ressursene som vitenskapelig kildemateriale og som varig grunnlag for nålevende og framtidige generasjoners opplevelse, selvforståelse, trivsel og virksomhet.»

Visjonen i regional kulturplan PREMISS: KULTUR, er mellom anna uttrykt slik:

«Utviklinga av dei fysiske omgjevnadene med arkitektur og stadutvikling er sektorovergripande politikkområde. I PREMISS: KULTUR vert den estetiske forminga og forvaltninga av bygningar, omgjevnader og landskap tematisert, likeeins samanhangen mellom kulturminne, landskap og ny arkitektur og tydinga for lokal, regional og nasjonal identitetsskaping. Kultur har ei grunnleggjande rolle for utforminga av ein politikk

som fremjar ei berekraftig utvikling og bør integrerast som strategisk verkemiddel i regionalt, nasjonalt og internasjonalt utviklingssamarbeid.»

Vi ber om at den regionale kulturplanen vert teken med som referansegrunnlag i det vidare planarbeidet. Sjå nettsida <http://www.hordaland.no/Hordalandfylkeskommune/Kultur/kulturplan/>.

Kulturminne, kulturmiljø og kulturlandskap er eit av dei tema i planprogrammet som skal konsekvensutgreiast. Dette er i tråd med oppdragsbrevet frå Samferdselsdepartementet, der eit av effektmåla er ei løysing som gjev minst mogeleg negative verknader for naturmangfald, friluftsområde og kulturminne. Planprogrammet gjer god greie for desse tema, og vi vil rå til at desse utgreiingane vert fylgt og lagt til grunn ved dei mest konfliktfylte områda.

Vi gjer merksam på at det innafor planområdet er manglande dokumentasjon og registrering av kulturminne i tilgjengelege registre/kjelder. Det er difor stor trong for nye registreringar av ikkje-registrerte automatisk freda kulturminne og verneverdige kulturminne frå nyare tid.

Når det gjeld nyare tids kulturminne er det viktig at ikkje berre kjende bygningar/bygningssmiljø som vert omtalt i KU, men også andre synlege kulturlandskapselement. Kulturlandskap er eit område det er viktig å setje fokus på, anten som del av tema om landskapsbilete og opplevingsverdi, eller som ein del av tema om kulturminne og kulturmiljø.

Undersøkingssplikta, jf. § 9 i kulturminnelova, må avklarast på tidlegast mogleg tidspunkt, slik at konsekvensane av dei ulike alternativa vert identifisert. Ein vil måtte rekna med arkeologiske registreringar uavhengig av kva trasealternativ som vert valt. Planområdet er stort og potensialet for funn av hittil ukjende forhistoriske kulturminne er generelt høgt i Os, Tysnes, Fitjar og Stord. Det er viktig at det i samband med KU vert gjort potensialvurdering for dei einskilde traseane. Viss arkeologisk registrering er ønskeleg under arbeidet med kommunedelplan-prosessen, ber vi at tiltakshavar tek kontakt med Hordaland fylkeskommune. Dersom § 9 undersøkingar i samband med utarbeiding av reguleringsplan skulle påvise nye funn av automatisk freda kulturminne, vil planen måtte reviderast eller eventuelt leggjast fram for Riksantikvaren som dispensasjonsmynde etter kulturminnelova. Når eit meir detaljert planprodukt ligg føre, vil me kunne ta stilling til omfanget av markundersøkingane, og sende kostnadsoverslag for arkeologisk registrering for godkjenning.

Fylkesrådmannen sluttar seg til den overordna verdivurderinga av område med kulturminne og kulturmiljø av høg verdi (jf. vedlegg IA «Overordna verdivurdering av ikkje-prisette tema»). Trasealternativ som er definert med høg verdi er:

- 3B. Drange-Bårdsundet vest
- 3C. Bårdsundet vest-Gjøvåg
- 3D. Søreidsvika om Uggdalsdalen
- 3F. Flatråker-Søreid-Bårdsundet vest
- 4A. Storavatnet-Vernøyane
- 6D. Søre Øyane-Halhjem-Moberg.

Trasealternativ 3E, Søreidsvika om Uggdalseidet, har og høg verdi ut i frå automatisk freda kulturminne og må takast med i lista nemnd ovanfor.

Fleire av traseane kan komme i direkte konflikt med allereie kjende automatisk freda kulturminne og viktige kulturminne og kulturmiljø, nokon av dei av nasjonal verdi. Hordaland fylkeskommune vil sterkt rå ifrå traseval som kjem i konflikt med freda kulturminne og viktige kulturmiljø. Dei førhistoriske kulturminna ligg ofte i nærleiken av gardsbusetnad, der det er høgt potensial for nye funn. Planområdet omfattar i tillegg større areal med dyrka mark, der det er stort potensial for funn i form av førhistoriske busetjingsspor. I kystnære område er det høgt potensial for buplassar frå steinalderen, og sidan planområdet omfattar store sjøareal, er det også potensiale for nye funn på sjøbotnen.

3.2.1 Delstrekning 1: Ådland-Agdestein

I fjellsida over Agdestein på Stord, ligg eit sjeldan gardsanlegg frå mellomalder som er automatisk freda. Dette er det einaste kjende gardsanlegget frå mellomalder på Stord og representerer særskild viktig kulturhistorie, som ikkje må gå tapt. Vi vil på det sterkaste rå ifrå inngrep i dette kulturminnet.

3.2.2 Delstrekning 2: Agdestein-Flatråker/Drange/Bårdsundet vest

Delstrekning 2A-2F vil føre til massive inngrep i fleire viktige kulturlandskap og konsekvensane vil kunne vere øydeleggjande for historiske kulturmiljø. Hordaland fylkeskommune vil rå ifrå inngrep i slike kulturmiljø. Trase 2C vil gå gjennom små kulturlandskap i Fitjar som blant anna Vistvik og den verneverdige handelstaden Færøysund. Trase 2A, 2D og 2F vil råke kulturmiljø på Økland og den verneverdige handelstaden Flatråker i Tysnes. Trase 2B og 2E vil få negative konsekvensar for kulturmiljø på Mehammar, Agdestein, Jektevik og Børtveit på Stord og nyare tids kulturmiljø med høg verdi ved Drange, Kongsvik, Nese og den gamle gjestgjevarstaden Neshamn på Tysnes. Toplanskryss på Mehammar og Drange vil vere særskild øydeleggjande for kulturmiljøet her, og vi rår sterkt ifrå desse forslaga.

3.2.3 Delstrekning 3: Flåtraker-Storavatnet/Drange-Gjøvåg/Bårdsundet vest-Gjøvåg/Søreidsvika om Uggdalsdalen/Søreidevika om Uggdalseidet/Flåtraker-Bårdsundet vest

Av alle trasealternativa er det veglinje 3D og 3E gjennom Uggdal og Uggdalsdalen som er særleg konfliktfylte. Inngrep i dette området vil verke sterkt negativt inn på kulturminne og kulturmiljø av svært høg verdi. I Uggdalsdalen ligg eit av Vestlandets viktigaste kulturminneområde, og dei automatisk freda kulturminna her står i ei nasjonal særstilling. Her er det bevart eit stort gravfelt med opp mot 60 gravminne, eit øydegardsanlegg og eit eldre vegfar. Det gamle vegfarete, som har gått gjennom heile dalen og med vad over elva, kan vere eit av Hordalands eldste vegfar. Slike kulturminne som vert råka her er det einaste kjeldegrunnlaget vi har ifrå det skriftlause samfunnet.

Alternativ 3D og 3E kjem og i direkte konflikt med ei rekkje forhistoriske kulturminne og kulturmiljø på Myklestad i Uggdal. Her er Uggdal mellomalderkyrkjegard som er automatisk freda og Uggdal kyrkje frå 1876. Ved to lokalitetar er det påvist spor av busetjing frå eldre bronsealder til jernalder, med blant anna gravrøysar, hustuft, kokegropfelt og ardspar. Desse to lokalitetane er automatisk freda og er i gjeldande plan for Uggdal omsorgsenter regulert til omsynssone c) vern av kulturmiljø og d) bandlegging etter kulturminnelova. Alternativ 3D og 3E kjem og i konflikt med automatisk freda gravminne nord for kyrkjestaden og på austsida av Søreidsvika. Viktige kulturmiljøet på Økland, Reiso, og Heie vil verte råka av vegtrase. Alternativ 3F og 3E gjennom Søreide vil og vere særskild negativ for dei automatisk freda kulturminna her og kulturmiljøet generelt.

Vegalternativ 3D og 3E gjennom Uggdalsområdet vil få alvorlige konsekvensar for dette særskild viktige og sårbare kulturlandskapet. Kulturminna har stor autentisitet og opplevingsverdi. Alternativ 3D, med ei daglinje gjennom Uggdalsdalen med toplanskryss i Uggdal, vil få store negative konsekvensar med omsyn til kulturmiljø. Hordaland fylkeskommune vil derfor rå ifrå vegalternativ 3D og 3E gjennom Uggdal. Potensial for nye funn er vurdert til å vere særleg høgt i Uggdalsområdet.

Ved Bårdsundet kjem alternativ 3A, 3B, 3C og 3F i konflikt med kulturminne av svært høg verdi når det gjeld førhistorisk og nyare tids kulturminne. På begge sider av sundet ligg det ei stor samling gravrøysar frå bronsealder. Kryssing av Bårdsundet med veg i dagen vil verke sterkt negativt inn på kulturminna same kva alternativ som vert valt. Hordaland fylkeskommune vil sterkt rå ifrå ei dagløyising her. Dette er eit av Tysnes sine mest verneverdige fornminneområde. Kulturminna er meir eller mindre uforstyrre av moderne aktivitet og har stor autentisitet og opplevingsverdi. Her vil ei tunnelloyising vere beste alternativ, dersom den tar omsyn til eksisterande kulturmiljø. Det er særdeles høgt potensial for nye funn i området ved Bårdsundet, både gravminne og steinalderbuplassar.

Veglinje 3B med toplanskryss på Drange på Tysnes, vil vere særleg negativt for kulturmiljøet. Vi vil difor rå til ei tunnelloyising som er eit av alternativa. Brukryssing over Søreidsvågen i tillegg til ny veglinje gjennom området, vil ha negativ påverknad på kulturmiljø på begge sider av vågen.

3.2.4 Delstrekning 4: Storvatnet-Vernøyane/Gjøvåg-Svarvhelleholmen/Gjøvåg-Svarvhelleholmen

Alternativ 4A kjem i konflikt med fem automatisk freda kulturminne på Vernøyane på Tysnes. Vegen går tvers over området og kulturminna vil verte direkte råka. Her er det og høgt potensial for nye funn.

3.2.5 Delstrekning 5: Bjørnafjorden aust/vest

Kryssingsalternativ av Bjørnafjorden har ingen verknad på kjende kulturminne, men vil utløyse krav om marinarkeologiske registreringar.

3.2.6 Delstrekning 6: Søre Øyane/Bjørnatrynet-Moberg

For ilandføring i Os kommune er det vurdert to alternativ, ved Søre Øyane og ved Bjørnatrynet. I begge tilfelle, med unntak av alternativ 6D, er det planlagt vegløyning som går inn i tunnel vidare mot Moberg. Tunnelløyning er positivt med tanke på kulturmiljø på Lepsøy og Røtinga, Døsa, Halhjem, Haugland og Lunde. Alternativ 6D og dagløyning med vegen over Søre Øyane, vil ha særleg negativ verknad på kulturmiljø og landskap. Det er stort potensial for nye funn av kulturminne, særleg steinalderbuplassar. Dette alternativet kjem òg i konflikt med eit automatisk freda hamneområde og den verneverdige handelsstaden Kvaesund. Alternativ 6D vil utløyse krav om arkeologiske og marin arkeologiske registreringar.

3.2.7 Delstrekning 7: Daglinje Moberg-Svegane

Dagløyning påverkar i liten grad kjente kulturminne, men området kan ha potensial for nye funn.

3.2.8 Konklusjon kulturminne

Fleire av traseane kan komme i direkte konflikt med allereie kjende automatisk freda kulturminne og viktige kulturminne og kulturmiljø, nokon av dei av nasjonal verdi. Hordaland fylkeskommune vil sterkt rå ifrå traseval som kjem i konflikt med freda kulturminne og viktige kulturmiljø.

Alternativ D og E har særleg høg konflikt i høve til automatisk freda kulturminne og nyare tids kulturminne knytt til kulturmiljø i Uggdal, Uggdalsdalen og Myklestad i Tysnes kommune. I Uggdalsdalen ligg eit av Tysnes og Vestlandets viktigaste kulturminneområde.

Alternativ D og dagløyning med vegen over Søre Øyane i Os kommune, vil ha særleg negativ verknad på det urørte landskapet. Det er stort potensial for nye funn av kulturminne, særleg steinalderbuplassar.

Hordaland fylkeskommune rår ifrå alternativ D og E på grunnlag av særleg høg konflikt med kulturminneinteresser.

Alternativ A, B, C og F har alle høg konflikt i høve kulturminneinteresser ved Bårdsundet. Området har kulturminne av svært høg verdi når det gjeld førhistorisk og nyare tids kulturminne. Ei tunnelløyning vil vere det beste alternativet ved Bårdsundet, dersom den tar omsyn til eksisterande kulturmiljø. Det er særleg høgt potensial for nye funn i området ved Bårdsundet, både gravminne og steinalderbuplassar. Alternativ A som er forkasta er i konflikt med automatisk freda kulturminne ved Vernøyane.

3.3 Klima

Klimaplan for Hordaland 2014-2030, vart vedteken i fylkestinget 11.06.2014. For arealbruk og transport har klimaplanen følgjande mål:

Mål for arealbruk

Hordaland skal ha eit berekraftig utbyggingsmønster som reduserer transportbehovet, stimulerer til kortare og meir miljøvenlege reiser, og unngår nedbygging av verdifulle areal.

Mål for transport

Klimagassutsleppa frå vegtrafikk i Hordaland skal reduserast med 20 % innan 2020 og 30 % innan 2030 i høve til 1991. Samla klimagassutslepp frå mobile kjelder skal i 2030 vera 30 % lågare enn i 1991, dette gjeld også for Hordaland fylkeskommune.

Det er liten skilnad i reisetid og truleg også klimagassutslepp knytt til dei ulike alternativa. For alle alternativa gjeld at kortare reisetid høgst truleg ikkje vil «stimulera til kortare og meir miljøvenlege reiser» (sjå mål i klimaplanen over), men tvert om kan føra til eit utbyggingsmønster med meir pendling og større transportbehov. Som vist i nemnte moglegheitsstudie vil utbyggingsmønsteret i området kunne få store konsekvensar for transportbehovet og framtidig bilbruk. Det er ei viktig oppgåve for kommunane å sikre ei utbygging som reduserer behovet for biltrafikk. Auka biltrafikk kan gjera det vanskelegare å oppnå måla for klimagassutslepp frå vegtrafikk i Hordaland. Problemstillinga er likevel komplisert sidan vi ikkje veit tempoet i overgangen til transportmiddel med lågare eller null utslepp. Om den overgangen går hurtig, kan alle alternativa i høve til transport vera gode klimaprojekt.

Det er positivt at dei framlagte alternativa legg til rette for kollektivtransport med buss (ekspresbuss med overgangsterminalar), hurtigladestasjonar for el-bilar og «samanhengande sykkeltilbod mellom Stord og Os», inkl. avskjerma løysingar for syklende og gåande på dei store brukonstruksjonane. Dette er tiltak i samsvar med klimaplanen, sjølv om det er vanskeleg å rekna seg til kor mykje det vil bidra til i reduserte klimagassutslepp i framtida.

Satsinga på ekspresbuss kan få reisetida mellom Bergen og Stavanger ned i 2 timar og 15 minutt frå sentrum til sentrum. Det vil som planprogrammet peikar på, endra konkurransevilkåra mellom bil/buss og fly monaleg og slik vera vilkår for ein viktig strategi i klimaplanen: «Innan 2020 skal minst 20 % av persontransport ut av fylket austover og sørover over frå fly til buss og bane».

Målsetnad om eit effektivt transportnett med god framkome må vegast opp mot reduksjon av dei negative verknadane transport har på miljøet. Større eller mindre målkonfliktar kan definerast i dette skjeringspunktet. Overordna mål i klimaplanen om å redusera utslepp av klimagassar med 20 % innan 2020 kan ein best nå ved å redusera transportbehovet med bil. På den andre sida kan mål om å oppretthalda busetnad og næringsliv i distrikta føra til at kvar reise kan verte lengre.

Både Klimaplan for Hordaland og eit av hovudmåla i NTP gjeld reduksjon i utslepp av klimagassar. Transportsektoren er i dag ein av dei store kjeldene for denne type miljøproblematikk. Det kan difor oppfattast som ein målkonflikt når ein har som mål å bygge ut vegnettet for å gje betre framkome for biltrafikken. Betre vegar med jamnare køyring vil gje mindre utslepp enn ein smal og svingete veg. Men det er likevel slik at betre vegar og vil gjera det enklare å køyra og erfaring tilseier at trafikken vil auke. Utslepp av klimagassar frå transportsektoren er i dag eit aukande og globalt problem - eit resultat av økonomisk vekst og aukande transportbehov. Utstrakt forskning og utvikling av reinare motorar og alternative drivstoff vil i framtida kunna gje vesentleg mindre utslepp enn det ein gjennomsnitts bil har i dag. På sikt vil målkonflikten mellom reduserte utslepp og betre framkome såleis kunna verta mindre enn i dag.

Utbetring av vegnettet for å nå mål om redusert reisetid og betre framkome kan og vera i konflikt med målsetnaden om å redusera biltransport og å auka kollektiv- og sykkelandelen for personreiser. Her må ein skilja mellom dei utfordringane som gjeld byområde (Bergen) og dei som gjeld distrikta i fylket. I distriktet er det ikkje på same måte som i byane mogeleg å flytta store personvolum over kollektivnettet. Reisene er mykje meir spreidd, og oftast lengre.

Næringslivet er avhengig av gode transportløyningar. For gods- og varetransport finst det lokalt ingen alternativ til bruk av bil. Også servicetrafikk og tenesteytande næringar er i stor grad avhengig av biltransport. Redusert biltransport er difor eit mål som i hovudsak må rettast mot persontransporten.

Fylkesrådmannen vil be om at klimakonsekvensane får ein tydeleg plass i konsekvensutgreiingane, gjerne vurdert i samheng med verdien av økosystemtenester (sjå NOU 2013:10). Her vil det også vera naturleg å sjå nærare på konsekvensane av klimaendringar (ekstremvind, overvatn og ras; havnivåstigning og stormflo) og behovet for klimatilpassing av dei ulike alternativa. Særleg dei lange fjordkryssingane med bru er utsette for skiftande vær og vind og meir langsiktige klimaendringar.

Planprogrammet tek opp klimatilpassing i ROS-analysen, med fokus på skredfare og flaumfare. I den samanhengen er det avgjerande at konsekvensutgreiingane byggjer på kunnskap som er oppdatert og i størst mogleg grad skalert ned til prosjektområdet. Slike skreddarsydde data er no under utvikling i

prosjektet Klimaservice Hordaland (Hordaklim), som Statens Vegvesen er invitert inn i. Prosjektet er eit samarbeid mellom m.a. Hordaland fylkeskommune, Uni Research (Klima) og Fylkesmannen i Hordaland.

Bortsett frå eit sterkare fokus på klima, klimatilpassing og økosystemtenester, er det ikkje tema fylkesrådmannen saknar særskilt knytt til dette fokusområdet. Det er positivt at planprogrammet tek opp massehandtering og potensialet for å nytta massane til m.a. nydyrking, pukk- og steinproduksjon og næringsareal. Bortsett frå utskipping, bør ikkje overskotsmasse «fraktast ut av planområdet» slik planprogrammet dels legg opp til.

3.4 Folkehelse

Denne vurderinga er knytt opp mot konsekvensar for helse/folkehelse særleg med vekt på spørsmålet om utgreiingsplikta er innfridd mot kapittel 8. Vurderingane her er knytt opp mot Helsedirektoratet si sjekklister for helsekonsekvensvurdering i høve til nokre påverknadsfaktorar:

- *Infrastruktur, planlegging og transport, - ytre miljøfaktorar, - nærmiljøkvalitetar og - bustadtilhøve.*

Infrastruktur, planlegging og transport handlar mellom anna om at optimal planlegging av vegar og transport krev vurdering av konsekvensar for helse dersom dette kan redusere miljømessige kostbare utlepp, betre kapasiteten i transpostnettet og effektivisere transporten. I planprogrammet ligg det inne vurderingar både under prissette konsekvensar og ikkje-prissette konsekvensar. I plantema inngår auka tilgong på gang- og sykkelveg, vurdering knytt opp mot risiko for å bli utsett for skader og ulukker, nyttevurdering for trafikantar og transportbrukarar med fleire, samt om mogelegheiter til fysisk aktivitet vert påverka. *Ytre miljøfaktorar* kan i ulik grad påverke helsa og trivselen til befolkninga. Døme her er luftforureining, støy og klimaendringar. Tiltak mot luftforureining og støysonekart inngår under prissette konsekvensar.

Fylkesrådmannen har ingen framlegg til nye utgreiingsområder knytt til desse områda. Det er positivt at utgreiinga vil ha fokus på viktige målpunkt i dagleglivet for folk i alle aldersgrupper.

Det vert vist til definisjon av *nærmiljø som mennesket sitt daglege livsmiljø* (handbok V712 side 63). I følgje Helsedirektoratet handlar nærmiljø både om fysiske og sosiale tilhøve, samspillet mellom menneske og mellom menneske og dei fysiske omgjevnadane, altså om faktorar i nærmiljøet som kan fremje eller motverke folkehelsa.

Viktige spørsmål knytt til folk sine nærmiljø som i mindre grad er vurdert i utkast til planprogram er om ulike sosiale aspekt ved nærmiljøet vert påverka. Vidare er vurderingar knytt til generell tryggleik viktig. Utgreiing av rekreasjons- og aktivitetsmogelegheiter – særleg gjennom medverknad frå born og unge er dekkja i plangrunnlaget.

Tett knytt til nærmiljø er *bustadtilhøve* som handlar om både dei sosiale og dei fysiske sidene ved ein bustad. Dette kan vere tilhøve som støy, luftforureining, trafikktilhøve, tilgang til rekreasjonsmoglegheiter og sosiale kontaktar og nettverk. Konsekvensar for busetnad og bustaden sitt nærmiljø skal utgreiast. Under influensområde side 61 kjem det fram at arbeidet med dei ikkje-prissette tema vert avgrensa til områder der vegtiltaket har verknad. Sjølv om vegområdet stort sett er planlagt utanfor tettbygde områder er det viktig å ta omsyn til punkta ovanfor også i områder med liten busetnad så langt det let seg gjere. I samandraget på side III står det under ikkje-prissette konsekvensar at kapittelet om nærmiljø og friluftsliv også er irekna barn og unge sine interesser og folkehelse. Dette kjem ikkje fram i planprogrammet elles. Omsyn til folkehelse er også eit utgreiingsgrunnlag under prissette konsekvensar som mellom anna støy og luftforureining.

3.5 Kontaktutval for E39, framdrift og finansiering

Kontaktutvalet for Hordfast består av ordførarane i kommunane i Sunnhordland, og Os og Fusa og byråd for byutvikling og miljø i Bergen kommune, næringsråda i dei same kommunane, LO, NHO, fylkestinget i Hordaland ved fylkesordførar, leiar av samferdselsutvalet og opposisjonsleiar. Kontaktutvalet har eit arbeidsutval (AU) som er samansett av ordførarane i Os, Stord og Fitjar, byråd for byutvikling og miljø i Bergen, NHO og LO, samt leiar av samferdselsutvalet i Hordaland fylkeskommune. Hordaland

fylkeskommune ivaretek sekretariatet for kontaktutvalet. Fylkesordfører er leiar av både AU og av kontaktutvalet.

Hovudmålet med kontaktutvalet er å sikre at kommunar, næringsliv og befolkning i Hordaland og på Vestlandet får den beste og raskaste utbygginga av E39 mellom Bergen og Stavanger, med særleg fokus på strekninga mellom Os og fylkesgrensa til Rogaland. I første omgang vert det særleg lagt vekt på strekninga E39 Stord-Os, men etter kvart òg den vidare strekninga mot fylkesgrensa. I dette ligg rask byggestart og ferdigstilling av prosjekta, at lokale omsyn blir høyrte og ivaretekt og at vegen blir framtidsretta og i samsvar med regionale og kommunale planar.

Kontaktutvalet arbeider for å redusere planleggingstida for E39, og ser behovet for ein rask planprosess. Det har vore teke kontakt med sentrale styresmakter for å korte inn den vidare planleggingstida.

Statens Vegvesen legg opp til ein planframdrift der statleg plan på kommunedelplannivå vil kome på høyring hausten 2016. Med dette som grunnlag vil ein kunne starte på reguleringsplan. Godkjend reguleringsplan dannar som regel grunnlag for KS2 (kvalitetssikring 2) og bompengesøknad med behandling av finansieringsplan i Stortinget. Med bakgrunn i dette kan arbeidet med prosjektering og kontrahering starte opp.

Kontaktutval for E39 har tidlegare gitt innspel på at det er mogleg med ein raskare planframdrift. Det er m.a. behov for å få avklart den vidare planprosessen etter vedteken statleg plan på kommuneplannivå vert avklara. Det er behov for å avklare om den vidare planlegginga skal skje i statleg regi eller i kommunane, og fylkesrådmannen meiner det er mest føremålstenleg at arbeidet på reguleringsplannivå skjer vidare som statleg plan. Etter det fylkesrådmannen kjenner til, er dette og i tråd med dei aktuelle kommunar si interesse.

Vidare er det mogleg å gjennomføre KS2 før reguleringsplan, altså at KS2 blir gjennomført på grunnlag av vedteken statleg plan på kommunedelplannivå. Med grunnlag i KS2 kan det på dette plannivået leggest fram eit samla finansieringsopplegg for Stortinget, slik at det tidleg vil vere mogleg å inngå kontrakt med entreprenør ved konkurranseprega dialog, først og fremst for utvikling og bygging av dei store brukonstruksjonane. Samstundes kan det parallelt gjennomførast statleg reguleringsplan og prosjektering/bygging av det samla prosjektet, som grunnlag for grunnverv og vidare kontraktering.

Ei slik framgangsmåte vil etter det fylkesrådmannen kjenner til, ikkje la seg gjere ved ein tradisjonell planprosess, der vegen må vere regulert før KS2 behandling. Eit slikt opplegg vil medføre at det må akseptast ein større usikkerheit i kostnadsanslaga enn det vert lagt opp til normalt sett i KS2 på reguleringsplannivå (med feilmarginar på +/- 10 %). Det er likevel grunn til å presisere at føremoner med denne måten er at ein kan utnytte entreprenøren sin kompetanse på ein annan måte slik at totalkostnaden til slutt kan bli lågare, og løysinga gjerne betre.

Statens Vegvesen har saman med Hordaland fylkeskommune arbeida med å utgreie bompengepotensialet for prosjektet. Fylkesrådmannen reknar med å kome attende til fylkesutvalet med sak om tidleg avklaring av bompengefinansiering i løpet av hausten 2015.

4.Oppsummering

Statens vegvesen har fremja eit godt og ryddig planprogram for ny E39 Stord – Os til offentleg ettersyn. Fylkesrådmannen stør i hovudsak opp om vurderingane som er gjort i planprogrammet, med omsyn til skildring av ulike interesser i planområdet, utgreiingstema slik dei er lista opp, samt siling av alternative trasèar. Planforslag med konsekvensutgreiing skal utarbeidast på grunnlag av fastsett planprogram.

Fylkesrådmannen har ikkje merknader til at alternativ A ikkje vert utgreidd vidare. Konfliktpotensialet med Forsvaret gjer at det ikkje er naturleg å vurdere Bjørnatrynet som brupunkt. Dette vil og gjere bru langt lengre og dyrare, samt at ei slik brukryssing får negative landskapskonsekvensar både for Vernøyane i Tysnes og for Os kring Halhjemsområdet.

Vidare viser fylkesrådmannen til at det nordlege alternativet for bru over Langenuen i alternativ C vil verte vesentleg lenger og følgjeleg dyrare, enn dei to andre alternativa. Kryss på Flygansvær og tilkopling til ny fylkesveg på Tysnes vil gje doble inngrep gjennom verdifullt natur- og kulturlandskap i Bårdsundet. Alt. C let seg heller ikkje kombinere med ein senketunnel gjennom Bårdsundet. Dei ulike verdiane knytt til Bårdsundet må takast særleg omsyn til i den vidare planlegginga. Fylkesrådmannen stør difor at alternativ C utgår.

Fleire av traseane kan koma i direkte konflikt med allereie kjende automatisk freda kulturminne og viktige kulturminne og kulturmiljø, nokon med nasjonal verdi. Hordaland fylkeskommune vil sterkt rå ifrå traseval som kjem i konflikt med freda kulturminne og kulturmiljø av særst høg verdi. Fylkesrådmannen peikar på at trasear som går gjennom Uggdal og Uggdalsdalen (alt. D og E) er særskilt i konflikt med kulturminnevernet.

Hordaland fylkeskommune har parallelt med arbeidet med planprogram for E39 gjennomført eit moglegheitsstudie for fylkesvegar knytt til E39 Bergen-Rogaland. Målsetnaden med studien er å sikre gode tverrsamband og påkoplingspunkt langs ny E39 for dei ulike kommunane i regionen. Nytt samband mellom Bergen og Os vil kunne få store konsekvensar for regional utvikling i dei sørlege delane av Hordaland, og vil få konsekvensar for fylkeskommunalt tenestetilbod, som kollektivtrafikk. Fylkesrådmannen meiner det er svært viktig for ei heilskapleg planlegging av vegsamband og regional utvikling i denne regionen at ny E39 og tverrsamband vert sett i samanheng. Moglegheitsstudien er sendt til kommunane med frist til 2. juni for eventuelle merknader til fylkeskommunen si saksførebuing. Grunna tidsfristar for å nå politisk sakshandsaming, har det ikkje vore mogleg å innarbeide kommunane sine innspel. Moglegheitsstudien vil ikkje bli fremja for politisk handsaming utover dette saksframlegget. Konklusjonar frå studien er difor baka inn i fråsegn til E39-planarbeidet. Moglegheitsstudien skal også vera fagleg innspel og grunnlag for regional transportplan og regional planstrategi.

Det er eit sterkt ønskje om ei stram og effektiv framdrift i planlegging av E39 Stord – Os. Kontaktutvalet for E39 arbeider målretta for å sikre best mogleg og raskast mogleg utbygging av E 39 mellom Bergen og Stavanger. Som eit ledd i å fremja framdrifta ber fylkesrådmannen om at kvalitetssikring 2 (KS2) for prosjektet kan gjennomførast på bakgrunn av kommunedelplan, i staden for reguleringsplan.