

Saksprotokoll i fylkesutvalet - 23.02.2017

Roald Kvamme (A) sette på vegner av A, KrF og Sp fram slikt forslag:

1. «I statleg kommunedelplan for E39 må klima- og miljøtiltak vurderast, og legges til grunn for ein vidare planlegging.
2. Av dei omtalte forslaga rår Fylkesutvalet til at alternativ F med søre kryssing av Langenuen blir vald. Dette er blant dei alternativa som har minst konsekvensar for miljøet i høve til dei andre alternativa, og er i tråd med lokale og regionale innspel.
3. Fylkesutvalet rår sterkt i frå alternativ D grunna store negative konsekvensar for nasjonale kulturminneverdiar.
4. Fylkesutvalet vektlegg omsynet til nasjonale og regionale kulturminneverdiar, landskap og friluftsliv ved Bårdsundet. Fylkesutvalet rår difor til at ein kryssar Bårdsundet gjennom senketunnel.
5. Fylkesutvalet rår til at vidare reguleringsplanlegging skjer som statleg plan. Det må leggjast vekt på følgjande i vidare planprosess:
 - a) Krava i ny NTP til klima og miljø må leggjast til grunn
 - b) Fortsatt god dialog med lokale og regionale styresmakter.
 - c) Dei arkeologiske undersøkingane vert utført så tidleg som mogeleg i planprosessen
 - d) Redusera miljøkonsekvensane ytterligare ved ei fjordkryssing enn det som er synleggjort i planen
 - e) Å redusere totalkostnadene i prosjektet gjennom:
 - Å vurdere to-felts veg som standard på vegen
 - Å vente med bygginga av strekninga Ådland – Mehammar
 - Avsetje tilstrekkeleg med planressursar til å kunne avklare teknologival for kryssing av Bjørnafjorden
6. Fylkesutvalet er nøgd med at det vert lagt opp til å byggje haldeplassar og overgang til lokal- og regionaltilbod ved alle kryss. Det må bli lagt vekt på gode omstigningsmoglegheiter til lokal- og regionaltrafikk med gode ventefasilitetar. Det bør vurderast ein terminal for omstiging ved Svegatjørn. Det er også behov for å vurdere innfartsparkering for sykkel og bil i tilknytning til kryssa.
7. Fylkesutvalet støttar at det vert lagt opp til løysingar for syklende og gåande over bruene, det er bra for miljø, klima og folkehelse.
8. Trafikken kan forventast å auka på Fv 49 mellom Søreid og Våge, samt på Fv83 mellom kryss ved Fv49 nord for Søreid til Gjøvåg ved Reksteren. Fylkesutvalet meiner prosjektet må finansiere naudsynt utbetring av Fv49 mellom Søreid og Våge.
9. Fylkesutvalet meiner det på sambandet mellom Stord og Kvinherad bør bli etablert eit nytt ferjestø med god tilknytning til E39.
10. Fylkesutvalet vil peika på dei usikre prognosane for trafikkgrunnlaget i prosjektet og dei konsekvenser dette har for finansieringa og den lokale bompengandelen. Sjølv om ein forventar auka trafikkvekst er trafikken på sambandet mellom Sandvikvåg og Halhjem i dag ca. 2500 ÅDT og dette har vore stabilt over fleire år.
11. Det vert vurdert at utbygging av E39 vil føre til meir trafikk inn mot Bergensområdet. Det vil gjere det svært krevjande å få gjennomført ambisjonane om nullvekst i biltrafikk i byområdet.

Fylkesutvalet meiner dette aukar behovet for ei samordna areal- og transportpolitikk for Bergensområdet. Ferjefri E39 vil også auke behovet for at ringveg aust med Nyborg-tunell blir realisert tidlig i planperioden og i framkant av ein slik trafikkvekst.

12. Fylkesutvalet meiner det kan vere behov for omkøyingsveg eller beredskapskai for å sikre framkome ved eventuell stenging av bruer, og ber Statens Vegvesen om å vurdere dette nærare.
13. Fylkesutvalet vil syna til at det i høyringa vert lagt til grunn krav og målsettingar i gjeldane NTP mellom anna når det gjeld klimautslepp og godstransport. I grunnlagsdokument for ny NTP 2018.2029 er det føringar som vil gje strengare krav til klima og miljø og til auka overføring av gods frå veg til sjø og bane. Det vil få konsekvensar for det vidare planarbeidet.
14. Fylkesutvalget vil be om at ein får ei grundigare vurdering og synleggjing av vedlikehaldskostnadane for prosjektet i det vidare arbeidet.
15. Fylkesutvalet vil be om ei konkretisering av bompengekostnadane for prosjektet og omfanget av fylkeskommunen sitt garantiansvar for denne delen av finansieringa.
16. Dersom komande NTP syner at prosjektet ikkje er gjennomførbart no på grunn av for høye kostnadsramme, klimagassutsleppa auka utover klimaplanens målsettingar eller fordi naturinngrepa vert for store, bør ein gjera ei ny kostnadsvurdering av indre trasé og på nytt vurdere om dette er eit meir egna alternativ.»

Aud Karin Oen (SV) sette på vegner av SV og MDG fram slikt forslag:

1. «Fylkesutvalet meiner statleg kommunedelplan for E39 ikkje gir eit godt grunnlag for vidare planlegging av E39 på strekninga Stord-Os.
2. Planen er i strid med vedtekne regionale og nasjonale klimamål i Klimaplan for Hordaland, samt nasjonale målsettingar i Klimaforliket og Paris avtalen.
3. Planen har ikkje tilfredsstillande løysingar på følgjande problemstillingar:
 1. Plandokumentet viser at prosjektet ikkje er lønsamt. Det går fram at prosjektet Stord-Os er rekna å ha ein netto nytte tilnærma lik 0. Dette til tross for at ein har lagt til grunn ein særskilt kraftig trafikkauke ved nytt samband (ca. femdobling).
 2. Kommunedelplanen for E39 Stord-Os fører til uakseptabel øydelegging av verdifull natur i Sunnhordland, over Bjørnafjorden og i Stord, Tysnes og Os.
 3. 40 viktige naturtypar av nasjonal og internasjonal verdi, som vi har eit særleg forvaltningsansvar for verta råka, deriblant fleire regnskogområde på Tysnes. Prosjektet står førebels i sterk kontrast til den nasjonale måla om å redusere den negative utviklinga på trua artar og naturtypar, jf. Meld. St. 14 (2015-2016).
4. Fylkesutvalet etterlyser ein betre visualisering, herunder 3D-film, av dei omfattande landskapsinngrepa ein firefelts motorveg vil føra til i dei sårbare kystområda.
5. Utbygging av E39 vil føre til meir trafikk inn mot Bergensområdet og gjere det vanskelegare å få gjennomført ambisjonane om nullvekst i biltrafikk i byområdet. Fylkesutvalet meiner dette aukar behovet for ei samordna areal- og transportpolitikk for Bergensområdet.
6. Fylkesutvalet ber departementet om å stogga all planlegging av fjordkryssing av Bjørnafjorden i samband med E39 Hordfast.

7. Fylkesutvalet ber departementet / Statens vegvesen gjera ny utgreiing om alternativ E39 tofelts trafikksikker bruksveg via indre trasé med gode løysingar for gang-, sykkel- og kollektivtrafikk, samt eit alternativ for miljøvenlege ferjer.
8. Fylkesutvalet meiner vidare planprosess bør gjennomførast som ein kommunal planprosess.
9. Fylkesutvalet meiner at prosjektets skisserte kostnadar er uakseptable og vil stå i veggen for andre viktige prosjekt i fylket. Det er i tillegg knytt høg usikkerheit til storleik og risiko ved ein eventuell framtidig fylkeskommunal garanti til prosjektet.»

Roald Stenseide (Frp) sette fram slikt forslag:

«Som fylkesrådmannen sitt forslag, med slike endringar:

- (a) Endring punkt 2: (endringa er understreka)

Fylkesutvalet rår til at alternativ B med søndre kryssing av Langenuen (alternativ F) blir vald. Dette alternativet gir høgast samfunnsnytte, og fylkesutvalet kan ikkje sjå at det er lokale eller regionale omsyn som tilseier at andre alternativ vert vald.

- (b) Punkt 3 utgår.

- (c) Endring punkt 5: (berre første setning, resten utgår)

Fylkesutvalet rår til at vidare reguleringsplanlegging skjer som statleg plan.

- (d) Punkta 8, 9, 10 og 11 vert erstatta av eitt punkt:

Langs heile planområdet må det sikrast gode tilførselsvegar og andre forbindelsar i tillegg til gode tverrforbindelsar i dialog med dei berørte kommunane.

- (e) Nytt punkt:

Når det gjeld ilandføring av gang- og sykkelsti i Søre Øyane, ber fylkesutvalet om at det vert vurdert ulike ilandføringspunkt for å skåna dei høgt verdsette rekreasjonsområda i Søre Øyane i størst mogleg grad. Vi ber vidare om at det blir bakt inn naudsynte avbøtande tiltak både for å redusere lyd og dempe det visuelle inntrykket.

- (f) Nytt punkt:

Fylkesutvalet ber om at fyllmasse for senketunnell vert lagt lengst mogleg bort frå land, og at det vert lagt til rette for båtferdsel mellom kunstig øy og landsida. Fylkesutvalet vil stilla krav om at mest mogleg av utstyr og fyllmasser vert transportert sjøvegen via lekter for å unngå unødig tung anleggstrafikk i nærområdet i Søre Øyane. Anleggvegen som skal etablerast, må leggjast med minst mogleg inngrepen i naturen, og det må i anleggsfasen leggjast til rette for at friområda rundt kan nyttast. Anleggsvegen må planleggjast nøye slik at den blir liggjande over kortast mogleg tid, og raskast mogleg omgjert til gang- og sykkelsti.

- (g) Nytt punkt:

Tilrettelegging for syklende har vore ei viktig føring i planarbeidet og noko fylkesutvalet støttar. I det vidare planarbeidet ønskjer vi at det vert lagt til rette for eit gjennomgåande godt tilbod for syklende frå Søre Øyane til Sveгатjørn.»

Nils Marton Aadland (H) sette fram slikt forslag:

«Alternativ til punkt 5e):

Å redusere totalkostnadane i prosjektet (4).»

Anne Beth Njærheim (V) sette fram slikt forslag:

«Alternativ til punkt 16:

Dersom ein ikkje klarer å få ned kostnadene på E39, og skåne utsette naturverdiar i midtre trasé, bør ein vurdere å redusere vegstandarden heilt eller delvis til to- og trefeltsveg. Ein bør og vurdere å redusere hastigheit på deler av vegen.»

Tom Sverre Tomren (MDG) sette fram slik protokollmerknad:

«MDG støttar A/SP/KrF sitt heilheitlege framlegg p.g.a. at dette vert vurdert som betre for miljø og klima enn MISA sitt framlegg.»

Aud Karin Oen (SV) sette fram slik protokollmerknad:

«SV sitt standpunkt i saka er at all fjordkryssing av Bjørnefjorden/Hordfast må stoggast, difor stemmer SV berre for forslag som har slik intensjon.»

Røysting

Fylkesordføraren la innstillinga frå utval for kultur, idrett og regional utvikling til grunn for røystinga.

Stenseide sitt forslag fekk 2 røyster (Frp) og fall.

Oen sitt forslag fekk 2 røyster (SV, MDG) og fall.

Innstillinga punkt 1 fekk 5 røyster (H, Frp) og fall.

Innstillinga punkt 2-8 fekk ingen røyster og fall.

Kvamme sitt forslag punkt 1 fekk 9 røyster (A, V, MDG, Sp, KrF) og vart vedteke.

Kvamme sitt forslag punkt 2 og 3 fekk 14 røyster (A, V, MDG, Sp, KrF, H, Frp) og vart vedteke.

Kvamme sitt forslag punkt 4, 1. setning fekk 12 røyster (A, MDG, Sp, KrF, V, H) og vart vedteke.

Kvamme sitt forslag punkt 4, 2. setning fekk 8 røyster (A, MDG, Sp, KrF) og vart vedteke.

Kvamme sitt forslag punkt 5, innleiande setning var vedteke mot 1 røyst (SV).

Kvamme sitt forslag punkt 5a fekk 9 røyster (A, V, MDG, Sp, KrF) og vart vedteke.

Kvamme sitt forslag punkt 5b og 5c fekk 14 røyster (A, V, MDG, Sp, KrF, H, Frp) og vart vedteke.

Kvamme sitt forslag punkt 5d fekk 9 røyster (A, V, MDG, Sp, KrF) og vart vedteke.

Aadland sitt forslag punkt 5e fekk 4 røyster (H, V) og fall.

Kvamme sitt forslag punkt 5e fekk 8 røyster (A, MDG, Sp, KrF) og vart vedteke.

Kvamme sitt forslag punkt 6-9 fekk 14 røyster (A, V, MDG, Sp, KrF, H, Frp) og vart vedteke.

Kvamme sitt forslag punkt 10 fekk 9 røyster (A, V, MDG, Sp, KrF) og vart vedteke.

Kvamme sitt forslag punkt 11 og 12 fekk 14 røyster (A, V, MDG, Sp, KrF, H, Frp) og vart vedteke.

Kvamme sitt forslag punkt 13-15 fekk 9 røyster (A, V, MDG, Sp, A, KrF) og vart vedteke.

Njærheim sitt forslag punkt 16 fekk 1 røyst (V) og fall.

Kvamme sitt forslag punkt 16 fekk 8 røyster (A, MDG, Sp, KrF) og vart vedteke.

Vedtak

1. I statleg kommunedelplan for E39 må klima- og miljøtiltak vurderast, og legges til grunn for ein vidare planlegging.
2. Av dei omtalte forslaga rår Fylkesutvalet til at alternativ F med søre kryssing av Langenuen blir vald.

Dette er blant dei alternativa som har minst konsekvensar for miljøet i høve til dei andre alternativa, og er i tråd med lokale og regionale innspel.

3. Fylkesutvalet rår sterkt i frå alternativ D grunna store negative konsekvensar for nasjonale kulturminneverdiar.
4. Fylkesutvalet vektlegg omsynet til nasjonale og regionale kulturminneverdiar, landskap og friluftsliv ved Bårdsundet. Fylkesutvalet rår difor til at ein kryssar Bårdsundet gjennom senketunnel.
5. Fylkesutvalet rår til at vidare reguleringsplanlegging skjer som statleg plan. Det må leggjast vekt på følgjande i vidare planprosess:
 - a) Krava i ny NTP til klima og miljø må leggjast til grunn
 - b) Fortsatt god dialog med lokale og regionale styresmakter.
 - c) Dei arkeologiske undersøkingane vert utført så tidleg som mogeleg i planprosessen
 - d) Redusera miljøkonsekvensane ytterligare ved ei fjordkryssing enn det som er synleggjort i planen
 - e) Å redusere totalkostnadene i prosjektet gjennom:
 - Å vurdere to-felts veg som standard på vegen
 - Å vente med bygginga av strekninga Ådland – Mehammar
 - Avsetje tilstrekkeleg med planressursar til å kunne avklare teknologival for kryssing av Bjørnafjorden
6. Fylkesutvalet er nøgd med at det vert lagt opp til å byggje haldeplassar og overgang til lokal- og regionaltilbod ved alle kryss. Det må bli lagt vekt på gode omstigningsmoglegheiter til lokal- og regionaltrafikk med gode ventefasilitetar. Det bør vurderast ein terminal for omstiging ved Svegatjørn. Det er også behov for å vurdere innfartsparkering for sykkel og bil i tilknyting til kryssa.
7. Fylkesutvalet støttar at det vert lagt opp til løysingar for syklende og gåande over bruene, det er bra for miljø, klima og folkehelse.
8. Trafikken kan forventast å auka på Fv 49 mellom Søreid og Våge, samt på Fv83 mellom kryss ved Fv49 nord for Søreid til Gjøvåg ved Reksteren. Fylkesutvalet meiner prosjektet må finansiere naudsynt utbetring av Fv49 mellom Søreid og Våge.
9. Fylkesutvalet meiner det på sambandet mellom Stord og Kvinherad bør bli etablert eit nytt ferjestø med god tilknyting til E39.
10. Fylkesutvalet vil peika på dei usikre prognosane for trafikkgrunnlaget i prosjektet og dei konsekvenser dette har for finansieringa og den lokale bompengandelen. Sjølv om ein forventar auka trafikkvekst er trafikken på sambandet mellom Sandvikvåg og Halhjem i dag ca. 2500 ÅDT og dette har vore stabilt over fleire år.
11. Det vert vurdert at utbygging av E39 vil føre til meir trafikk inn mot Bergensområdet. Det vil gjere det svært krevjande å få gjennomført ambisjonane om nullvekst i biltrafikk i byområdet. Fylkesutvalet meiner dette aukar behovet for ei samordna areal- og transportpolitikk for Bergensområdet. Ferjefri E39 vil også auke behovet for at ringveg aust med Nyborg-tunell blir realisert tidlig i planperioden og i framkant av ein slik trafikkvekst.
12. Fylkesutvalet meiner det kan vere behov for omkøyringsveg eller beredskapskai for å sikre framkome ved eventuell stenging av bruer, og ber Statens Vegvesen om å vurdere dette nærare.
13. Fylkesutvalet vil syna til at det i høyringa vert lagt til grunn krav og målsettingar i gjeldane NTP mellom anna når det gjeld klimautslepp og godstransport. I grunnlagsdokument for ny NTP 2018.2029 er det

føringar som vil gje strengare krav til klima og miljø og til auka overføring av gods frå veg til sjø og bane. Det vil få konsekvensar for det vidare planarbeidet.

14. Fylkesutvalget vil be om at ein får ei grundigare vurdering og synleggjering av vedlikehaldskostnadane for prosjektet i det vidare arbeidet.
15. Fylkesutvalet vil be om ei konkretisering av bompengekostnadane for prosjektet og omfanget av fylkeskommunen sitt garantiansvar for denne delen av finansieringa.
16. Dersom komande NTP syner at prosjektet ikkje er gjennomførbart no på grunn av for høyt kostnadsramme, klimagassutsleppa auka utover klimaplanens målsettingar eller fordi naturinngrepa vert for store, bør ein gjera ei ny kostnadsvurdering av indre trasé og på nytt vurderer om dette er eit meir egna alternativ.

Protokollmerknad frå MDG

MDG støttar A/SP/KrF sitt heilheitlege framlegg p.g.a. at dette vert vurdert som betre for miljø og klima enn MISA sitt framlegg.

Protokollmerknad frå SV

SV sitt standpunkt i saka er at all fjordkryssing av Bjørnefjorden/Hordfast må stogkast, difor stemmer SV berre for forslag som har slik intensjon.