



E134 Bakka - Solheim KORTVERSJON

Kommunedelplan og konsekvensutgreiing



INNLEIING

Statens vegvesen Region vest har utarbeida forslag til kommunedelplan og konsekvensutgreiing for trasé for ny E134 på strekninga mellom Bakka i Etne kommune og Solheim i Vindafjord kommune, ei strekning på ca. 37 km.

Føremålet med kommunedelplanen er å fastsetje trase for ny E134, plassere kryss og å velje standard på vegen. Konsekvensutgreiinga gjer greie for kva følgjer utbygginga har for miljø, naturressursar og samfunn.

Dette dokumentet er ein kortversjon av planomtale og konsekvensutgreiing (hovudrapporten). I tillegg finst plankart og planføresegnar, teikningar og fagrapportar. Dokumenta finnes på: <http://www.vegvesen.no/Vegprosjekter> + «Offentlige høyringer», samt på prosjektet si heimeside <http://www.vegvesen.no/Europaveg/e134bakkasolheim>

Dokumenta er på høyring i tidsrommet frå 25. mars 2015 til 12. mai 2015. Etter at uttalane til høyring er handsama vert planen/val av trase vedteke av kommunane.

Høyringsuttale og innspel til arbeid med planen sendast innan **12. mai 2015** til: Statens vegvesen Region vest, Askedalen 4, 6863 Leikanger, eller firmapost-vest@vegvesen.no.



Dagens veg har dårleg standard, som her frå Håfoss i Etne. (Foto: Bjørn Åmdal)

1. KORTVERSJON

1.1 Innleiing

Statens vegvesen har utarbeida forslag til kommunedelplan og konsekvensutgreiing for ny trasé for E134 med tilhøyrande kryssplassering på strekninga mellom Bakka i Etne kommune og Solheim i Vindafjord kommune.

Eksisterande veg har varierende og dårleg standard, og går direkte gjennom tettstadane i kommunane. Strekninga har ikkje gang- og sykkelveg, med unntak av gjennom Etne sentrum og Ølen sentrum.

Målsettinga er å få på plass ein trafikksikker stamveg med høg standard for gjennomgangstrafikken, og å ta hand om mest mogleg av den lokalt skapte trafikken.

1.2 Mål

Det er utforma eigne samfunns mål for planarbeidet:

- Veggen skal ha standard og funksjon som stamveg, med god framkomelegheit og høg trafiktryggleik.
- Veggen skal tene kommunesentra i Etne og i Vindafjord godt.
- Veggen skal redusere miljøbelastninga som dagens vegnett fører med seg for tettstadane Etne Ølen og Ølensvåg.
- Veggen skal vera tilpassa og samordna framtidig areal- og tettstadsutvikling i influensområde.
- Vegsystemet skal gje grunnlag for effektiv kollektivdekning, gode gang- sykkelforbindelsar og eit godt lokalvegnett i området.
- Vald trasé skal ta omsyn til interesser knytt til natur-, miljø- kulturminne-, kulturmiljø-, landbruk- og jordvern i området.

1.3 Bakgrunn

Kommunedelplanen og konsekvensutgreiinga er gjort med grunnlag i planprogrammet for arbeidet, vedteke i kommunestyret i Vindafjord den 22.04.2014, og i Etne kommunestyre den 28.10.2014.

I tillegg til planprogrammet er kommunane sine kommuneplaner, fylkesdelplan for areal- og transport for Haugalandet og statlege retningslinjer og føringar lagt til grunn for arbeidet. Konsekvensutgreiinga er gjort etter handbok V712 om konsekvensutgreiingar frå Statens vegvesen

1.4 Dagens situasjon

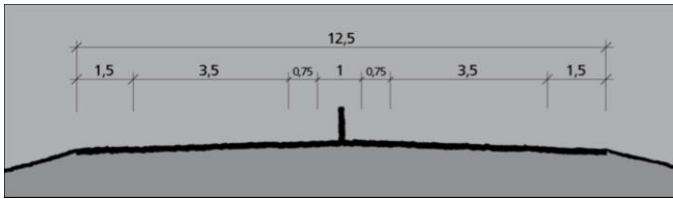
Dei to kommunane har hatt positiv befolkningsvekst dei seinaste åra og har i dag om lag 12600 innbyggjarar til saman. Begge kommunane har eit samansett næringsliv i hovudsak basert på landbruk, industri og tenesteyting. Det er fleire store industriverksemder i kommunane, med til dels stort transportbehov.

Dagens veg er ein del av stamvegen E134 mellom Haugesund og Drammen. Eksisterande veg har varierende og dårleg standard. Han er smal, svingete og utan midtoppmerking, og går direkte gjennom tettstadane i kommunane. Fartsgrensa varierer frå 40 til 80 km/t. Ny veg frå Bakka til Lauareid (Stordalstunnelen) i øst og Skjoldavik – Solheim i vest er under bygging. Med unntak av Etne sentrum, Ølen sentrum og gjennom Ølensvåg sentrum og vidare vestover til avkjøringa til Espelandgardane, er strekninga utan tilbod for gåande og syklende. Dagens trafikk tal gjennom Ølen og Etne sentrum er ca. 7000 og ca. 4300 bilar pr. døgn. I traseen varierer døgntrafikken frå ca. 2000 til ca. 7000.

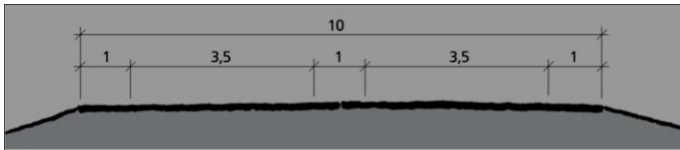
I perioden mellom 2004 og 2013 er det registrert tre ulykker med dødsfall i Vindafjord og to i Etne. Det har vore seks ulykker med særleg alvorleg eller alvorleg skade i Vindafjord og fem i Etne. Til saman er det registrert 64 ulykker med lettare skade på E134 i dei to kommunane i denne perioden.

1.5 Forslag til løysingar

1.5.1 Vegstandard



Det er planlagt for at vegen mellom Solheim og vestre del av Etne skal ha standardklasse H5, med total bredde på 12,5 meter og fysisk midtdelar. Det skal vera planskilte kryss på denne strekninga. På H5-veg skal det vera minst to forbikøyringsfelt kvar 10. kilometer, kvart på minst ein kilometer.



På austre del av strekninga i Etne er det planlagt å nytta vegstandard H4, som er ein 10 meter brei veg med utvida midtfelt, men ikkje fysisk midtdelar. Her vil kryss bli bygd som forkjøringsregulerte T-kryss.

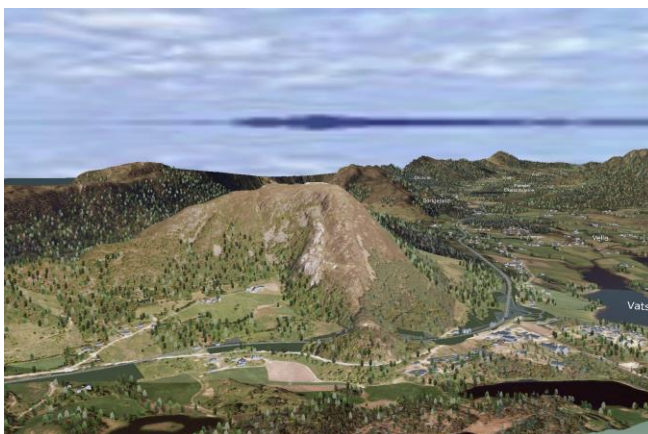
I arbeidet har ein delt strekninga mellom Bakka og Solheim i fire delstrekningar. Omtalen av delstrekningane er gjort i retning frå Solheim til Bakka.

1.5.2 Delstrekning VA: Solheim – Ølensvåg

På denne strekninga er det teikna tre hovudalternativ.

Hovudalternativ VA-I følgjer i grove trekk dagens veg frå Solheim om Knapphus til Eikelandstjørna. Ved Knapphus ligg linja lenger opp i lia enn dagens veg og det er planlagt eit kryss like nord for dagens kryss. Ved Eikelandstjørna er det teikna ein variant på kvart side av tjørna. Vidare mot Ølensvåg er det ein variant som grovt følgjer dagens trasé gjennom Espelandsvingane, der det er mogeleg å leggja eit kryss. Frå dette kryssområdet går vegen opp i lia på oversida av busetnaden i Ølensvåg og vidare mot aust.

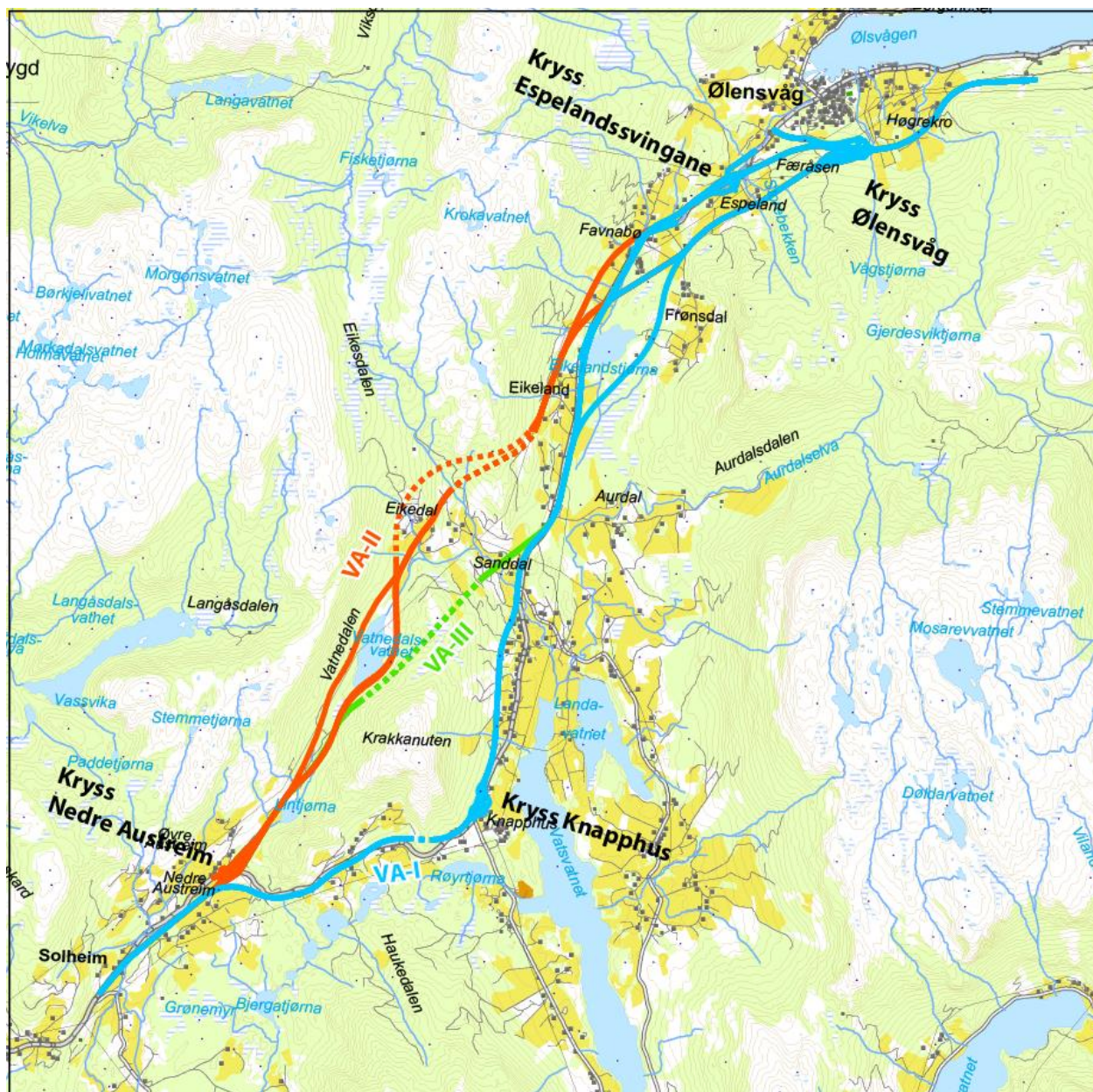
I den andre varianten ligg linja litt høgare forbi Frønsdal og Espeland, og det er teikna eit kryss ved Ølensvåg, og ny tilkomstveg ned til eksisterande E134.



Alternativ VA-I forbi Knapphus



Alternativ VA-I sett mot Eikeland



Hovudalternativ i delområde VA

Hovudalternativ VA-II følgjer dagens korridor frå Solheim til Nedre Austreim. Her er det teikna eit kryss. Vidare er vegen lagt opp gjennom Vatnedalen. I Vatnedalen kan vegen gå anten på austre eller vestre side av Vatnedalsvatnet. Over Eikesdalen er det teikna to variantar, ein med ein lang tunnel bak garden Eikedal og under Eikesdalen, og ein anna i dagen over Eikesdalen før linja går inn i tunnel mot Eikeland. Linja ligg oppe i lia nordover forbi Eikelandstjørna. Ved Espelandssvingane og Ølensvåg kan ein knyte seg til dei same variantane som i VA-I.

Hovudalternativ VA-III er ein kombinasjon av dei to andre. Frå Solheim blir same korridor som VA-II fylgt opp i Vatnedalen, med kryss ved Nedre Austreim. I Vatnedalen går linja inn i tunnel aust for Vatnedalsvatnet. Tunnelen går ned mot eksisterande E134 nedst i Eikesdal og knytter seg til hovudalternativ VA-I vidare, med dei same mogelege variantane ved Eikelandstjørna, Espelandssvingane og Ølensvåg.



Alternativ VA-II inn Vatnedalen, sett frå sør



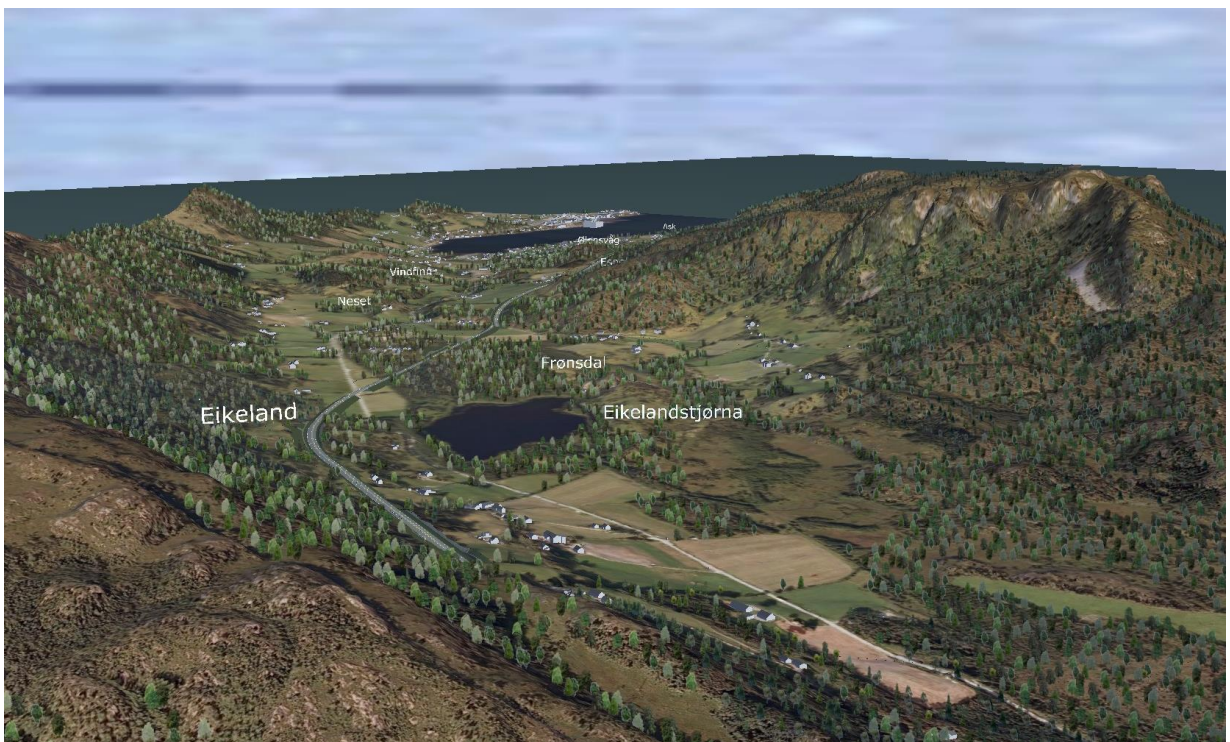
Alternativ VA-III, sett mot Vatnedalen i sør



Kryss/trase ved Ølensvåg



Kryss/trase ved Espelandssvingene



Alternativ VA-II ved Eikelandstjørna og vidare med kryss/trase Ølensvåg

1.5.3 Delstrekning VB: Ølensvåg – Fikse



Linja held fram austover frå Ølensvåg og går i lia under Kornberget fram mot Eidselva og fv. 514. Her er det teikna to variantar av kryss med tilkomst til Ølen. Frå Ølen ligg linja vidare oppe i lia på oversida av dyrka mark. Det er teikna ein variant med tunnel gjennom Lauvåsen, og ein der vegen er lagt i dagen ned mot eksisterande E134. Vegen kryssar fylkesgrensa ved Fikse i same korridor som dagens veg. Det er teikna eit kryss ved Fikse.



Trase forbi Ølen, sett mot øst – alternativ med «samlet kryss»

1.5.4 Delstrekning ØA: Fikse – Mo



Frå Fikse går linja vidare på austsida av dagens veg eit stykke før den blir liggjande høgare oppe i lia austover mot Gjerdsvik /Vågen. Traseen går gjennom ein kort tunnel ved Eikanes. Mellom Gjerdsvik og Mo er det teikna tre variantar for hovudlinje, og fleire kryssvariantar.

Den *sørlegaste varianten* er teikna med to moglege variantar for kryss ved Vågen, før den går vidare i tunnel under Grallsetelia og ned mot eksisterande E134 ved Mo.

Den *midtarste varianten* ligg noko lenger nord og ein unngår tunnel. Ved Vågen er dei same kryssvariantane som i det sørlegaste alternativet synt.

Den *nordlegaste varianten* ligg nærare Etne sentrum. Han går først i tunnel frå Gjerdsvik ned mot Matskor, vidare rundt Grallsetelia og inn i ein ny tunnel mot Mo. For denne varianten er det teikna to moglege kryssplasseringar. Eit kryss ved Matskor med tilknytning til Etne frå sør. Eit alternativt kryss ligg lenger aust og gjev tilknytning på austsida av sentrum.



Trase frå Fikse mot Etne sentrum



Midtre variant og kryss ved Vågen, sett frå nord mot Fikse



Midtre variant og kryss ved Vågen

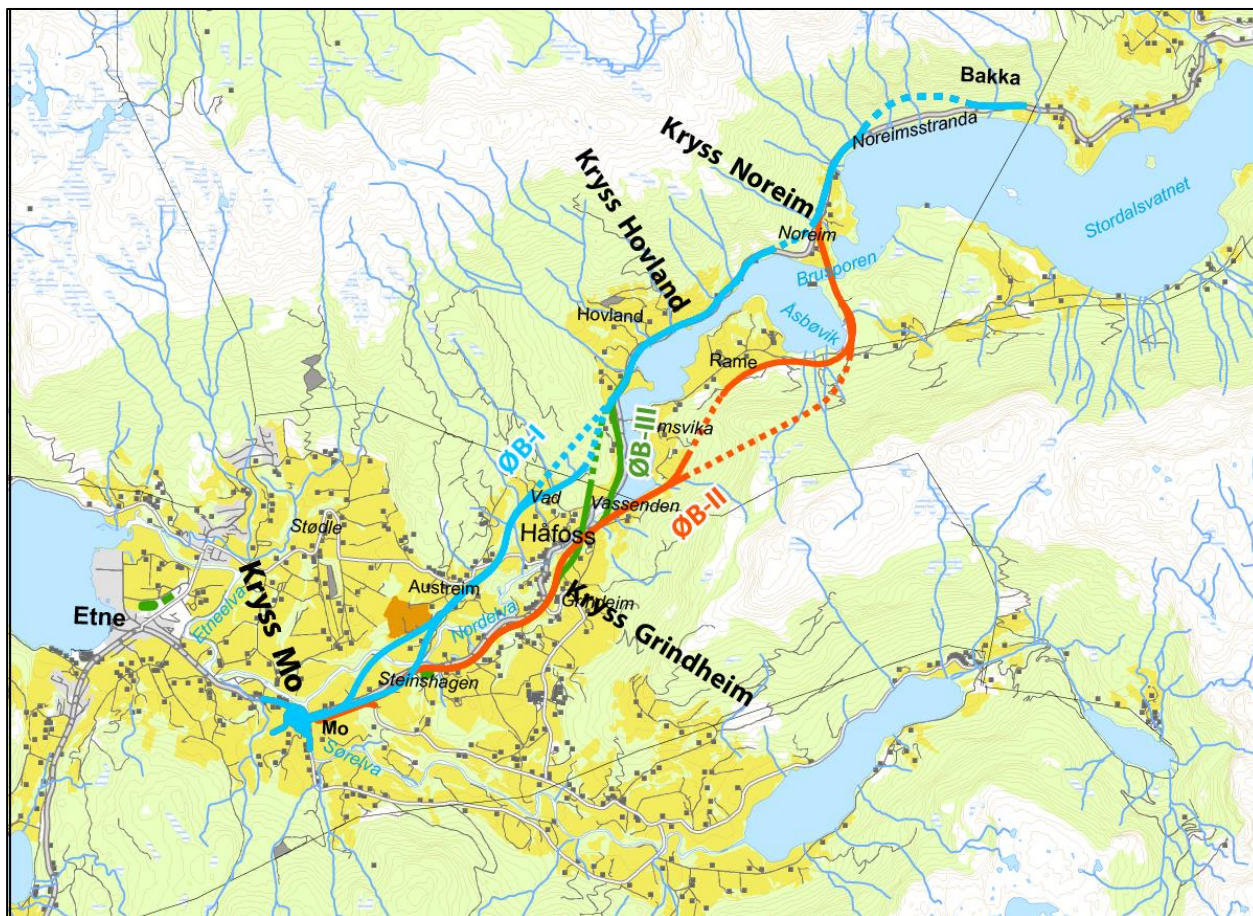


Nordre variant og kryss ved Matskor



Kryss ved Mo, likt i alle varaintar

1.5.5 Delstrekning ØB: Mo– Bakka



Ved Mo er det planlagt eit planskilt kryss, som er likt for alle alternativa på denne delstrekninga.

Hovudalternativ ØB-I kryssar Etnelva (Nordelva) ganske fort etter krysset ved Mo. Det er teikna to variantar for kryssing. Den vestlegaste kryssinga går over elva og langs kanten av grustaket ved Austreim, medan den austlegaste kryssinga går over elva mot nordsida av grustaket.

Vidare går linja mot Vad, der den skil seg i to variantar. Ei vestleg linje har ein lang tunnel mot Hovland, medan ei austleg linje har ein kortare tunnel ved bygdeborga. Forbi Hovland følgjer ny veg same korridor som dagens veg. Det er teikna kryss mellom eksisterande og ny veg her. Vegen går i ein kort tunnel fram mot Noreim, og vidare i tunnel langs Noreimsstranda fram til Bakka.

Hovudalternativ ØB-II følgjer austsida av Nordelva oppover forbi Håfoss og vidare aust for Stordalsvatnet fram mot Brusporen. Mellom Vassenden og Åsbøvik er det to variantar, med ulike lengde på tunnel. Den austlege varianten har ein nesten 2 km lang tunnel, medan tunnelen i den vestlege varianten er om lag 800 m lang.

Veglinja kryssar Stordalsvatnet på ein lang bru ved Brusporen, og følgjer same trasé som hovudalternativ ØB-I vidare.

Hovudalternativ ØB-III er ein kombinasjon av dei to andre, ved at den følgjer ØB-II oppetter Nordelva fram til Håfoss. Her kryssar ein vestleg variant over elva og inn i tunnel ved bygdeborga. Ein austleg variant kryssar elva ved Vassenden og går gjennom busetnaden ved Lurasund. Begge variantane knyter seg til hovudalternativ ØB-I ved Hovland, og følgjer denne traseen vidare.



Alternativ ØB-I sett frå Mo mot Vad/Hovland



Alternativ ØB-I sett frå Noreim mot Hovland



Alternativ ØB-II sett frå Mo mot Grindheim



Alternativ ØB-II ved Noreim/Rame (kort tunnel)



Alternativ ØB-III, med veg i dagen forbi Lurasund

1.5.6 Bruer

Det må bli bygd ei rad bruer og kulvertar etter den nye vegen. Det er lagt til grunn at kryssingar av vassdrag skal dimensjonert for 200 års flaum, og at ingen delar av konstruksjonane skal stå ute i elva, eller røre elvebredden direkte.

1.5.7 Anleggsområder og handsaming av overskotsmasse

Det er ikkje gjort nærare planlegging av anleggsvegar eller riggområder i denne planfasa, men det er gjort ei overordna vurdering og ein meiner det ligg godt til rette for naudsynt tilkomst til anlegget og riggområder.

Det er gjort ei grov vurdering av massane på dei ulike delstrekningane, og desse syner at det er sannsynleg at det vil bli masseoverskot i prosjektet. Ein veit ikkje nå kva for masser som kan bli nytta i veglinja og kva for masser som må bli køyrt til deponi, men ein reknar med at ein del av fjellmassane som blir teken ut kan vera av slik kvalitet at den kan bli nytta som kvalitetsmasse i veglinja.

Det er synt nokre areal langs linja som kan vera mogelege deponiområder - mange av dei knytt til oppgradering av dyrka mark, men det er ikkje lagt føringar i planen knytt til desse områda. Endeleg plassering og omfang av slike område må planleggjast nærare i seinare planfasar.

1.5.8 Sideanlegg

Ein har vurdert at det kan vera aktuelt å anleggja eit vegserviceanlegg og/eller kvileplass for tungtrafikken ved Fikse. Her er det og mogeleg å etablere kontrollplass for politiet og Statens vegvesen.

Den aktuelle vegstandarden legg ikkje til rette for busshaldeplassar på strekningane mellom kryssa, men det er mogeleg og ønskeleg å leggja til rette for busstopp i kryssområda, særleg med tanke på ekspress- og langrutebussar. På denne strekninga er det naturleg å tenkje seg at ein legg til rette for haldeplassar på denne måten ved: Nedre Austreim/Knapphus, Espelandssvingane/Ølensvåg, Ølen og Etne (Mo).

1.5.9 Utbyggingsetappar – kostnader

Den totale kostnaden for strekninga ligg mellom 3900 og 4300 mill. kr (2014-prisnivå). Usikkerheten er på 25 %. Planstrekninga for kommunedelplanen er lang, og det er naturleg å tenkje at den blir delt i fleire utbyggingsetappar, og ein har skissert fleire aktuelle parsellider langs strekninga. Ein legg til grunn at finansiering, moglegheit for bompengar, anleggstekniske høve, mogelegheit for å knytte sammen ny og eksisterande veg og tilknytning til tettstadene vil vera viktige når ein skal bestemme eventuelle utbyggingsetappar.

1.6 Konsekvensar

Konsekvensutgreiinga er gjort etter handbok V712 om konsekvensanalyser. I utgreiinga er nullalternativet samanlikningsgrunnlag for vurdering av konsekvensar ved alternativa. Det betyr at nullalternativet alltid har konsekvens 0, og at konsekvensane av utbyggingsalternativa syner kor mykje alternativa skil seg frå nullalternativet.

Det er utgreidd konsekvensar for prissette konsekvensar og ikkje-prissette konsekvensar, dei siste er delt i landskapsbilde, kulturmiljø, nærmiljø og friluftsliv, naturmiljø og naturressursar.

For dei prissette konsekvensane ser ein at det i hovudsak er trafikantnyttan (spart køyretid og køyrelengde) og reduksjon i ulykkeastalet som gjev positiv effekt. Investeringskostnader og drift og vedlikehald er dei store negative bidraga. Grovt kan ein da seie at dess lengre linje, og dess dyrare element som er nytta (lange tunnelar og bruer) dess dårlegare blir den samfunnsøkonomiske nytten av prosjektet.

Det er egne fagrapportar for dei ikkje-prissette konsekvensane. I desse er det gjort detaljert greie for grunnlaget for vurderingane, verdiar og konsekvensar for dei ulike tema.

1.6.1 Delstrekning VA

Prissette konsekvensar

Traseen om Knapphus er ca. 0,9 km lengre enn traseen gjennom Vatnedalen. I valet mellom linje om Knapphus (VA-I) og linje om Vatnedalen (VA-II og VA-III) ser ein at linjene om Vatnedalen har noko høgare trafikantnytte. Mellom linjene i Vatnedalen er det berre små forskjellar i trafikantnytte, linje VA-II-baa kjem best ut total sett, sidan den har lågast investeringskostnad og kortast tunnelengde. Kort tunnel er positivt både i høve investeringskostnader, driftskostnader og i ein viss mon ulykkeskostnadar av di tunnelane vil bli bygd utan midtdelar.

I val mellom kryss ved Espelandssvingane og Ølensvåg gjev krysset ved Espelandssvingane vesentleg dårlegare avlastning av eksisterande E134 mellom Ølen og Ølensvåg. Det gjev dessutan lengre veg og er dyrare enn alternativet med kryss ved Ølensvåg. Samla gjev kryss ved Ølensvåg betre samfunnsøkonomisk nytte enn kryss ved Espelandssvingane.

Ikkje-prissette konsekvensar

Det er små forskjellar mellom dei ulike alternativa når det gjeld ikkje-prissette konsekvensar. Landskapsbildet blir noko meir påverka der vegen går i heilt ny trasé i Vatnedalen. Lengre tunnelar dempar ulempa noko. Det er og eit større landskapsinngrep å bygge nytt kryss ved Espelandssvingane enn ved Ølensvåg.

For nærmiljø og friluftsliv er det små forskjellar, men lengre tunnelar i Vatnedalsalternativa gjev mindre inngrep enn veg i dagen. Kryss ved Espelandssvingane påverkar nærmiljø og friluftsliv meir enn kryss ved Ølensvåg.

For kulturmiljøet er nærføring til gravhaugar og kulturmiljø ved Sørhus negativ for alle variantane, medan nærføring til gravfeltet ved Lundegard gjev størst negativ verknad for alternativ VA-III. Variantane med kryss ved Espelandssvingane kjem nær graver og kulturmiljø ved Viland vest for Ølensvåg.

Naturmiljøet blir påverka på fleire stader. Linjene om Vatnedalen kjem i konflikt med raudlistearter og hjorteviltområder, medan kryssing av Espelandssmyrane vil påverke naturmiljøet her i negativ retning. Kryss ved Espelandssvingane vil gje effekt på elva og naturmiljøet rundt. Samla er det liten forskjell i konsekvensane for naturmiljøet.

Naturressursane på denne delstrekninga er i hovudsak knytt til landbruket. Det vil bli lagt beslag på relativt mykje dyrka mark. Størst beslag vil det bli med variantane som går om Knapphus. Det er noko mindre arealbeslag for linjer som går aust for Eikelandstjørna enn dei som går på vestsida, og der er noko meir beslag knytt til kryss/trase ved Espelandssvingane enn ved Ølensvåg.

1.6.2 Delstrekning VB

Prissette konsekvensar

Trafikalt er det ingen skilnad mellom variantane på denne strekninga, så da er det i hovudsak investeringskostnader som verker på nytteberekninga, og den billegaste varianten ØA-I-b med samla kryss ved Ølen kjem best ut.

Ikkje-prissette konsekvensar

På denne delstrekninga er det konsekvensane for kulturmiljøet som er mest alvorleg av dei ikkje-prissette konsekvensane. Konsekvensane er i stor grad knytt til området ved Eide og krysset med fv. 514.

Effekten på landskapsbildet er nokså likt for dei ulike variantane, det same gjeld nærmiljø og friluftsliv.

Særleg ved Eide og fv. 514 er det ein strekning der det blir eit ganske stort beslag av dyrka mark.

Størst skilnad i konsekvensar er det mellom dei to kryssalternativa ved Eide. Det splitta krysset har større inngrep i det verdifulle kulturmiljøet og i dyrka mark og får større effekt på landskapsbildet.

Om ein ser bort frå kostnaden er det lite skilnad i konsekvens mellom varianten som har tunnel ved Oppeim (VB-I-b) og den utan (VB-I-c).

1.6.3 Delstrekning ØA

Prissette konsekvensar

I valet mellom variantar mellom Fikse og Mo ser ein at det nordlegaste alternativet har lengre køyreveg og med det dårlegare trafikantnytte. Størst effekt på samfunnsøkonomisk nytte har den store skilnaden i investeringskostnader. Den nordlegaste varianten (ØA-I-c) er ca. 400 mill. kr dyrare enn den billegaste (ØA-Ib). Samla vil den billegaste varianten ha best samfunnsøkonomisk nytte.

Ikkje-prissette konsekvensar

På denne strekninga går variantane først gjennom skogsterrenget aust for Fikse, før ein kjem meir i kontakt med kulturlandskapet fram mot Etne sentrum og Mo. Effekt på naturmiljøet er i hovudssak knytt til inngrep i eit viktig viltområde. Landskap og kulturmiljø blir nokså likt påverka av dei ulike variantane. For nærmiljø og friluftsliv er det små verknader, sett bort frå den nordlegaste varianten som gjev noko større barriereverknad enn dei andre. For landbruket er det varianten som ligg lengst nord som har størst verknad.

Det er små skilnader mellom dei to alternativa som held seg lengst aust, og går lengst gjennom skogen (ØA-I-a med tunnel under Grallsetelia og ØA-I-b utan denne tunnelen), men tunnelvarianten gjev noko mindre effekt på ikkje-prissette konsekvensar. Begge disse variantane vil få kryss og tilknytning til eksisterande veg ved Vågen. Krysset er skissert i to variantar, ein med slyng og ein som er retta meir mot Etne sentrum. Den siste vil leggje beslag på noko meir dyrka mark, men bortsett frå det er det liten skilnad mellom dei to kryssvariantane.

Varianten som har størst konsekvens på denne strekninga er den som ligg lengst mot nord og nærast Etne sentrum (ØA-I-c). Denne varianten er teikna med to kryssmogelegheiter. Begge er vanskelege å tilpasse til landskapet, og gjev store inngrep. Dei vil og legge beslag på mykje dyrka mark. Begge kryssa er teknisk vanskelege å bygge med dårlige grunnforhold og store høgdeforskjellar.

1.6.4 Delstrekning ØB

Prissette konsekvensar

I valet mellom dei tre hovudvariantane frå Mo til Bakka er hovudalternativ ØB-I noko betre enn dei andre. Den er ca. 0,7 km kortare enn den lengste og har lågare kostnad. Innan dette hovudalternativet vil varianten med kortast tunnel vera mest gunstig sidan den er billigare i investering og drift. Dårlegast nytte får ein i hovudalternativ VA-II, sidan det er det lengste og dyraste alternativet.

Ikkje-prissette konsekvensar

Det er på denne delen av heile prosjektet at det er størst konflikt med omgjevnaden. Her går vegen gjennom eit gamalt og særprega kulturlandskap, med store kulturminneverdiar og viktige naturressursar. Desse konfliktane vil ein få i større eller mindre grad ved alle dei skisserte variantane.

For landskapsbildet ser ein at linjene som går nær grustaka er lagt i terreng og landskap som alt er rørt i stor grad, slik at verdien er noko mindre, og effekten av inngrepet mindre. På austsida av elva er det meir urørt landskap og konsekvensen av inngrepet blir da større.

For nærmiljø og friluftsliv er konsekvensane ganske små for variantane som i hovudsak ligg vest for vassdraget, medan dei er noko større på austsida.

Området er svært rikt på kulturminner, og alle variantane er negative for kulturmiljøet. For kulturminner er det og variantane som følger Grindheimssida av elva som får størst konsekvensar. Naturmiljøet blir og negativ påverka, og alle variantane kryssar og ligg nær Etnevassdraget med negativ konsekvens. På denne strekninga er det mindre konsekvensar for hjorteviltet, men enkelte naturtypar som bekkedrag og gråor-heggeskog blir påverka.

Alle variantane har store inngrep i dei viktig naturressursane i området, og legg beslag på mykje dyrka mark. I konsekvensutgreiinga har ein lagt til grunn at veglinjene som kryssar Etneelva og går opp gjennom grustaksområde kan kombinerast med grusdrifta, og at det difor ikkje blir så store konsekvensar for grusressursen på vestsida av elva. Linjene på austsida vil leggje band på grusressursar, sjølv om dei frå før er vaskelege å utytte, sidan dei ligg i konflikt med kulturminner og dyrka mark. Linjene langs austsida av Etneelva legg beslag på større areal dyrka mark og vil å gje noko større ulemper for drifta av jorda enn linjene som kryssar elva tidleg.

1.7 Lokal og regional utvikling

1.7.1 Busetnad og arbeidsmarknad

Begge dei to kommunane har hatt positiv utvikling i folketalet dei seinare åra. Mykje tyder på at ny E134 kan gi ein impuls til vekst, men at vegen aleine berre vil gje moderat effekt. Skal kommunane ha fortsatt befolkningsvekst er gode kommunikasjonar ein føresetnad, men det krev andre og sterkare verkemidlar i tillegg til vegen.

1.7.2 Næringsliv

Næringslivet i dei to kommunane er prega av landbruk, industri/verkstad, bygg og anlegg og varehandel som er dei største næringane. Reiselivsbransjen har moderat storleik i kommunane.

Kommunane har store industribedrifter med stort behov for effektiv transport. Nokre av bedriftene har omfattande transport austover langs E134 og vidare over fjellet til austlandet, medan andre er meir retta mot kysten og avhengig av vegtilhøva mot Haugesund. Alle næringane har store behov for lokal transport på korte avstandar internt i kommunane.

I handsaminga av planprogrammet har særleg Etne kommune bede om at det blir gjort ei utgreiing av effekten for handelen i kommune som følgje av ny veg. Ein har synt til at trafikken gjennom kommunesenteret fører med seg handel i forretningane på staden. Det vanskeleg å sjå at dei ulike løysingane som er skissert vil ha vesentleg ulik effekt for varehandelen. Dei ulike tilkomstalternativa mot Etne sentrum vil berre gje nokre sekundars forskjell i reisetid for den delen av gjennomgangstrafikken som vel å køyre av E134 for å stoppe i tettstaden. Det er truleg at om trafikantane vel å stoppe her eller ein anna stad i like stor grad avheng av tilbodet på staden som marginale forskjellar i tilkomstmoegleheit.

1.8 ROS – trafikktryggleik

Samanlikning av alternativa syner at det ikkje er store forskjellar mellom alternativa når det gjeld trafikktryggleikt. I dei tilfella det er ulikheter, er desse knytt til lokale forhold som skredfare, blending og pipeeffekt i tunnelar samt lokale variasjonar i føreforhold. Desse forholda må følgjast opp og utgreiast nærare i det vidare arbeidet. Tunnelar vil ikkje ha midtdelar og vil difor ha noko større risiko for møteulykker. Lange tunnelar blir med det uheldig i høve trafikktryggleiken.

Ved to av delstrekningane er det alternativ som skil seg spesielt negativt ut. Dette gjeld alternativa mellom Solheim og Ølensvåg som har kryss ved Espelandssvingane og alternativ ØA-I-c (Fikse – Mo, nordlig alternativ om Etne). For VA-linjene om Espeland, er det spesielt anleggsfasa som er utfordrande, og særleg gjeld dette ved etablering av krysset ved Espeland. For ØA-I-c er det eit mogleg fråvik frå normalar og uheldige kombinasjonar av tunnel (med stigning), kryss og kurve, og varianten er forbunde med risiko både i driftsfase og anleggsfase.

1.9 Statens vegvesen si tilråding



Statens vegvesen rår til at ein vel følgjande trasé for ny E134 frå Solheim til Bakka:

Delområde VA

Frå Solheim følgjer ein dagens korridor fram til Nedre Austreim, der det blir eit kryss. Linja via Vatnedalen (VA-II) gjev ein kortare trasé enn traseen om Knapphus, og har mindre konsekvensar for landbruket. Statens vegvesen vil sterkt råde frå å velje ein trasé via Knapphus.

I Vatnedalen er forslaget og leggje linja på vestsida av Vatnedalsvatnet.

Statens vegvesen tilrår at ein vel kort tunnel ved Eikesdal/Eikeland. Det er store ulemper med lang tunnel; ekstra tunnallengde gjev ein meirkostnad på om lag 200 mill. kr, vegen blir samla sett lengre, den blir mindre trafiksikker då det vert lengre strekning utan fysisk midtdelar. Lengre tunnel gjev betydelig større kostnader til drift, vedlikehald og rehabilitering. Statens vegvesen vil sterkt råde frå å velje lang tunnel ved Eikesdal/Eikeland.

Statens vegvesen tilrår at tilknyttingen til Ølensvåg blir lagt om eit kryss ved Ølensvåg. Trafikkanalysane syner at dette krysset har best effekt på trafikken, gjev ein betre avlastning av eksisterande veg mellom Ølen og Ølensvåg, er billigare og gjev kortare køyrevog. Konsekvensutgreiinga syner tydeleg at traseen og krysset ved Espelandssvingane har større negative konsekvensar på alle tema enn krysset og traseen ved Ølensvåg. Statens vegvesen rår frå å velje trase/kryss ved Espelandssvingane.

Delområde VB

I val av kryss ved Ølen vil Statens vegvesen tilrår at ein vel ei samla løysing. Den delte løysinga er dyrare og har så store konsekvensar både i høve til landbruk, kulturmiljø og landskap, at sjølv om den samla løysinga krev innløyning av eit lager/næringsbygg er det tydeleg at den er best.

I valet av tunnel eller dagløyising ved Oppheim meiner Statens vegvesen at konsekvensutgreiinga syner at det er lite positivt å hente med å bruke pengar på ein tunnel på denne staden. Forskjellen mellom dei to alternativane er marginal for alle tema som er vurdert, medan kostnadsforskjellen er ca. 100 mill. kr.

Delområde ØA

På strekninga mellom Fikse og Mo vil Statens vegvesen motsetje seg den nordlegaste linja om Matskor/Skjensvoll. Denne linja har store negative konsekvensar, og dei skisserte kryssa vil bli vanskelege å bygge av di det er dårlege grunntilhøve, store høgdeforskjellar og dels mykje busetnad. Linja har to tunnelar og dyre kryss og blir om lag 300-400 mill. kr dyrare enn tilrådd variant. Statens vegvesen har motsegn til trasé via Matskor/Skjensvoll med bakgrunn i vesentleg større investerings- og samfunnskostnader, samt redusert trafikktryggleik.

I Grallsetelia er det skissert ei linje i tunnel og ei daglinje. Konsekvensutgreiinga syner at tunnelen blir vesentleg dyrare og at det elles er liten positiv effekt av å legge vegen i tunnel her. Ein rår til at dagløyisinga blir valt.

Delområde ØB

Frå Mo til Bakka vil Statens vegvesen råde frå å velje løysningane som går på sør-/austsida av Etnevassdraget opp til Noreim (ØB-II og ØB-III). Ein vil spesielt råde frå å velje lang tunnel ved Rame av di investeringskostnaden er om lag 150 mill. kr høgare enn den kortaste tunnelen. Lengre tunnel gjev og auka kostnader til drift, vedlikehald og rehabilitering. Fordelane for dei ikkje-prisette konsekvensane for den lange tunnelen kan ikkje vege opp for dei auka kostnadane.

Statens vegvesen rår til at ein vel ei linje som kryssar elva så tidleg som mogeleg nord for Mo. Sjølv om alternativane på nord-/vestsida av vassdraget har store konsekvensar går det fram av konsekvensutgreiinga at dei sørlege/austlege variantane har større negativ effekt i høve landskapsbilde, kulturmiljø og naturressursar. Den tilrådde linja er og den kortaste og billegaste, og kjem best ut i høve prisette konsekvensar.

Varianten som kryssar elva nærast Mo går inn i grustaksområdet på vestsida av elva, og ligg då i eit landskap som allereie har store inngrep, slik at effekten av det nye inngrepet blir noko mindre.

Når ein har tilrådd den vestlege linja er det to variantar av denne på strekninga mellom Vad og Hovland, enten ein lang tunnel som startar ved Vad og kjem ut ved Grønstad, eller ei linje som dreier meir austleg ved Vad og går inn i tunnel vest for bygdeborga. Sjølv om den korte tunnelen har noko større negativ konsekvens for landskap og landbruk, meiner Statens vegvesen at forskjellen mellom dei to er for liten til at det kan forsvare å bygge ein såpass mykje lengre og dyrare tunnel. Ein vil derfor tilråde den korte tunnelen, og råde frå den lengste.

1.10 Vurdering av måloppnåing

Det er utforma eigne samfunns mål for planarbeidet, sjå kapittel 1.1. Statens vegvesen meiner at den tilrådde løysinga er den som samla sett gjev best måloppnåing.

Ved å velje kortaste traseen får E134 styrka sin funksjon som stamveg, samstundes som det vert kryss og gode tilknytingar til kommunesentra i begge kommunar (delmål 1 og 2).

Tilrådd trasé gjev vesentlege inngrep i omgjevnadene og kjem ut negativt for dei ikkje-prisette konsekvensane, men er totalt sett den beste løysninga (delmål 6).

Alle alternativane reduserer miljøbelastninga som dagens veg fører med seg i kommunesentra, og det er lite som skil dei (delmål 3).

Det er lite som skil alternativane når det gjeld arealutvikling og høva for kollektiv, gang/sykkel og lokalvegnett (delmål 4 og 5).



Statens vegvesen
Region vest
Vegavdeling Rogaland

Tlf: (+47 915) 02030
firmapost-vest@vegvesen.no

vegvesen.no

Trygt fram sammen