



Arkivsak:

Arkivnr: 2014/1299-10

Saksbehandlarar: Karoline Eldøy, Tore Slinning, Per Morten Ekerhovd, Gunhild Raddum, Jomar Ragnhildstveit, Marit Rødseth

Saksframlegg

Saksgang

Utval	Saknr.	Møtedato
Kultur- og ressursutvalet		02.juni 2015

Fråsegn til kommunedelplan for E 134 Bakka - Solheim

Samandrag

Statens vegvesen har utarbeida forslag til kommunedelplan og konsekvensutgreiing for ny trasé for E134 med tilhøyrande kryssplassering på strekinga mellom Bakka i Etne kommune og Solheim i Vindafjord kommune. Føremålet med kommunedelplanen er å tilrå kva alternativ vegtrasé som skal leggjast til grunn for vidare reguleringsplanarbeid.

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

Det er utarbeida eit ryddig og oversiktleg planframlegg og konsekvensutgreiing for nye E134, som på ein god måte har vurdert konsekvensar for naturmiljø, landskap, naturressursar, kulturmiljø og kulturminne, nærmiljø, friluftsliv, nyttekostnadsanalyse, samfunnstryggleik og beredskap.

Fylkesrådmannen er i hovudsak samd med Statens vegvesen sin tilråding av trasèar, men ønskjer å peika på negative konsekvensar for kulturminne og kulturmiljø ved bruk av dagline forbi Etne sentrum, samt kort tunnell ved den freda bygdeborga på Hushaug. Fylkesrådmannen rår ifrå kort tunnell ved bygdeborga for å verna om sjølve bygdeborga, og landskapskonteksten den ligg i. Når det gjeld trasè forbi Etne sentrum har daglina både positive og negative konsekvensar. For Etne sentrum er det positivt og ønskjeleg at tettstaden skal vera synleg og tilgjengeleg for dei reisande. For landskapsomsyn og potensialet for kulturminne er løysinga med tunnell betre.

Det er viktig å sikra god landskapstilpassing av store veganlegg. Fylkesrådmannen ønskjer at føringa knytt til dette tema vert gjort juridisk bindande gjennom føresegner

Forslag til vedtak

1.	Fylkesrådmannen stør i hovudsak opp om Statens vegvesen si tilråding av trase mellom Fikse - Mo (ØA-T-b). Det er likevel ønskjeleg å peika på potensiale for funn av kulturminne i dette område, og negative konsekvensar med bruk av dagline.
2.	For strekinga Mo – Bakke (ØB-I-bab) rår vi frå kort tunnell ved Hushaug med bakgrunn i kulturminneverdiar. For dette delstrekket anbefalar Fylkesrådmannen alternativet med lengre tunell

	(ØB-I-bc). Dette er også i samsvar med vurderingar i konsekvensutgreiinga.
3.	Fylkeskommunen ber om at føresegnene til planen vert endra slik at viktige element som gjeld landskapsbilete, estetikk og landskapsinngrep ved deponering av overskotsmasse vert gjort juridisk bindande gjennom føresegn og ikkje berre vert tatt opp i retningslinene til planen..
4.	Ein reguleringsplan vil måtte ta omsyn til kjende kulturminne. Aktuelle vegtraséar har potensiale for funn av automatisk freda kulturminne på land og i sjø, og §9 i kulturminnelova må oppfyllest i samband med reguleringsplan.

Rune Haugsdal
fylkesrådmann

Bård Sandal
regionaldirektør

Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor inga underskrift.

Vedlegg:
Planframlegg kommunedelplan E134 Bakka - Solheim

Fylkesrådmannen, 19.05.2015:

1. Bakgrunn

Statens vegvesen – Region Vest har sendt kommunedelplan for ny E134 mellom Bakka i Etne kommune og Solheim i Vindafjord kommune på høyring med frist 12.05.2015. Fylkeskommunen har fått utsett frist grunna politisk handsaming til 10.juni. Kultur – og ressursutvalet (KURE) har fullmakt til å gje fråsegn til planforslaget på vegne av fylkeskommunen.

Etne kommune skal fatta vedtak om kommunedelplan dersom det ikkje er reist motsegn i saka. Hordaland fylkeskommune vurderer planen ut i frå fylkeskommunens sektoransvar og målsettingar i regionale planar.

1.1 Planprosess og medverknad

Hordaland fylkeskommune har gitt innspel til planprogrammet i brev av 07.02.2014. Planarbeidet har ikkje vore presentert i planforum.

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.

Statens vegvesen er tiltakshavar i prosjektet og dei to kommunane Etne og Vindafjord er planstyresmakter. Hordaland fylkeskommune ved samferdselsavdelinga og planseksjonen har vore representert i ekstern samarbeidsgruppe for arbeidet med kommunedelplanen. Hordaland fylkeskommune tek stilling til delstrekk av planen som rører ved Etne kommune.

2. Innhald i planen

2.1 Generelt

Planen er sendt på høying med følgjande dokument:

- Planomtale med konsekvensutgreiing og ROS-analyse. Konsekvensutgreiinga er gjort etter handbok V712 om konsekvensutgreiingar frå Statens vegvesen.
- Føresegner og retningslinjer
- Plankart. Plankartet syner alle alternative traserar, med bandleggingssoner.

Det er utforma eigne samfunns mål for planarbeidet:

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

2.2 Nærare om planområdet og alternative trasear

2.2.1 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 mogelege variantar for kryss ved Vågen, før den går vidare i tunnel under Grallsetelia (ØA-I-a) og ned mot eksisterande E134 ved Mo. Den midtarste varianten ligg noko lenger nord og ein unngår tunne (ØA-I-b). Ved Vågen er dei same kryssvariantane som i det sørlegaste alternativet synt. Den nordlegaste varianten ligg nærare Etne sentrum (ØA-I-c). 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 mogelege kryssplasseringar. Eit kryss ved Matskor med tilknytning til Etne frå sør. Eit alternativt kryss ligg lenger aust og gjev tilknytning på austsida av sentrum.



2.2.2 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 Etneelva (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 Brusparen. 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. Veginja kryssar Stordalsvatnet på ein lang bru ved Brusparen, 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 krysset 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.

2.3 Konsekvensutgreiing metode

I konsekvensutgreiinga har ein gjort utrekningar / vurderingar av følgjande:

Prissette konsekvensar:

- Budsjettkostnader
- Trafikkberekningar
- Økonomiske data

Ikkje prissette konsekvensar:

- Landskapsbilde og opplevingsverdi
- Nærmiljø og friluftsliv
- Kulturminner og kulturmiljø
- Naturmiljø
- Naturressursar

Ein har òg vektlagt:

- Samfunnstryggleik og beredskap (ROS)
- Regionale og lokale verknader og måloppnåing

2.4 Samanstilling av konsekvensar

2.4.1 Delstrekning ØA: Fikse – Mo

Prissette konsekvensar:

I valet mellom variantar mellom Fikse og Mo er det liten skilnad i trafikantnyttan mellom ØA-I-a og ØA-I-b, medan ØA-I-c kjem dårlegare ut grunna lengre trasé. Det er likevel den store forskjellen i investeringskostnader som gjev størst utslag og som gjer at den billigaste løysinga (ØA-I-b) samla kjem best ut i høve prissette konsekvensar, medan den dyraste ØA-I-c med kryss ved Skjensvoll kjem dårlegast ut.

Variant	Lengde (m)	Kostnad (mill.kr)	Rangering prissette konsekvensar
ØA-I-a, kryss Vågen	6010	950	2
ØA-I-b, kryss Vågen	6220	750	1
ØA-I-c, kryss Matskor	6700	1100	3
ØA-I-c, kryss Skjensvoll	6700	1150	4

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 og Mo. 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 er betre for friluftslivet og marginalt betre for dei andre fagtema. Begge desse variantane vil få kryss og tilknytning til eksisterande veg ved Vågen. Varianten som har størst konsekvens på denne strekninga er dei som ligg lengst mot vest og nærmast Etne (ØA-I-c). Denne varianten er teikna med to alternative kryss. Begge er vanskelege å tilpasse til landskapet, og gjev store inngrep. Dei vil og legge beslag på mykje dyrka mark.

Variant	Landskap	Nærmiljø og friluftsliv	Kulturmiljø	Naturmiljø	Naturressursar	Rangering
ØA-I-a, kryss Vågen	--	0/+	-	--	-/--	1
ØA-I-b, kryss Vågen	--	0/-	-/--	--	-/--	2
ØA-I-c, kryss Matskor	-/--	-	-/--	--	--	3
ØA-I-c, kryss Skjensvoll	-/--	-/--	-/--	--	-/--	4

2.4.2 Delstrekning ØB: Mo – Bakka

Prissette konsekvensar:

I valet mellom dei tre hovudvariantane frå Mo til Bakka er hovudalternativ ØB-I betre enn dei andre. Dette alternativet er tydeleg kortare enn dei andre og gjev med det betre trafikantnytte. Dei er og billigare enn dei andre hovudalternativa. Innan hovudalternativ ØB-I vil varianten med kortast tunnel og minst investeringskostnad (ØB-I bab) vera mest gunstig.

Variant	Lengde (m)	Kostnad (mill.kr)	Rangering prissette konsekvensar
ØB-I-aab	8780	1000	2
ØB-I-acb	8720	1100	4
ØB-I-bab	8740	1000	1
ØB-I-bcb	8680	1100	3
ØB-II-ab	9430	1200	8
ØB-II-bb	9530	1050	6
ØB-III-ab	9080	1050	5
ØB-III-bb	9000	1150	7

Ikkje prissette konsekvensar:

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

- Inngrepet i landskapsbildet blir størst for variantane som følgje sørsida av elva.
- Nærmiljø- og friluftslivsverdiane får noko større inngrep langs variantane på sørsida av elva.
- Området er svært rikt på kulturminner, og alle variantane er negative for kulturmiljøet.
- For naturmiljøet er det store verdiar knytt både til mindre områder med viktige arter, og større viltområde, men det er relativt små forskjellar mellom variantane.
- Alle variantane beslaglegg mykje dyrka mark. Veglinjene som ligg nord for Nordelva har minst beslag av dyrka mark.
- Det er lagt til grunn at drifta i grustaksområde kan kombinerast med grusdrifta, og at det difor ikkje blir så store konsekvensar for grusressursen på nordsida av elva.

Samla ser ein at hovudalternativ ØB-I kjem betre ut enn dei andre. Mellom variantane i ØB-I er det lite som skil, men variantane med lengst tunnel mellom Vad og Grønstad kjem marginalt betre ut.

Variant	Landskap	Nærmiljø og friluftsliv	Kulturmiljø	Naturmiljø	Naturressursar	Rangering
ØB-I-aab	--	0/-	-/--	---	--/---	4
ØB-I-acb	--	0	-/--	---	--/---	2
ØB-I-bab	-/--	-	-/--	---	--/---	3
ØB-I-bcb	-/--	0/-	-/--	---	--/---	1
ØB-II-ab	--/---	-/--	--	--/---	---	5
ØB-II-bb	---	--	---	--/---	---	7
ØB-III-ab	---	--/---	--/---	---	--/---	8
ØB-III-bb	--	-/--	---	---	---	6

2.5 Statens vegvesen si tilråding

2.5.1 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 dagløyninga blir valt.

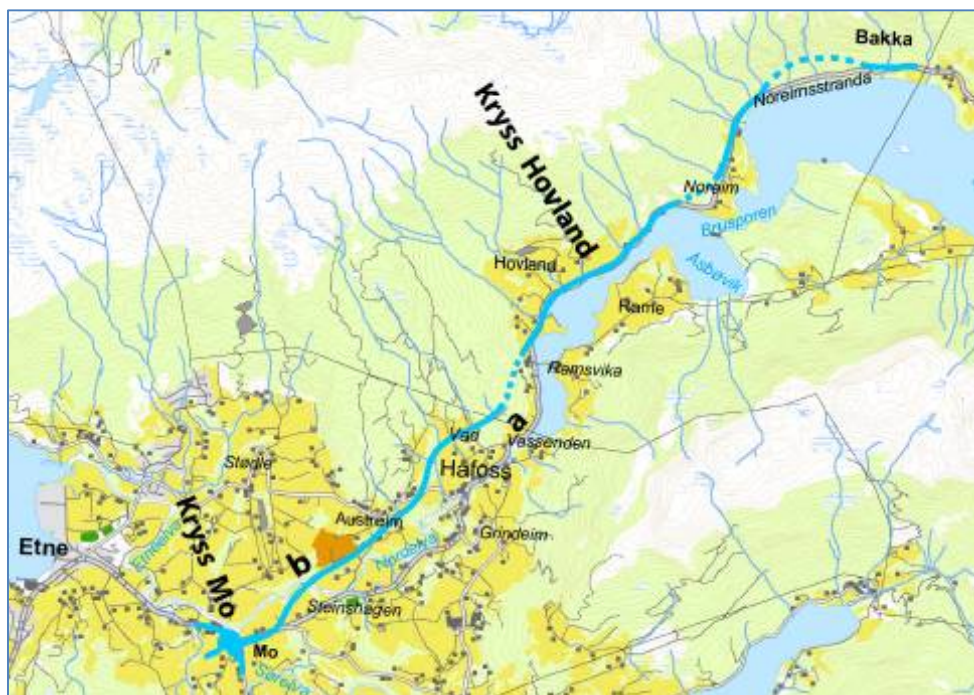


2.5.2 Delområde ØB

Frå Mo til Bakka vil Statens vegvesen råde frå å velje løysningane som går på sør-/austsida av Etne-vassdraget 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-prissette 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 alternativa 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 prissette 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.**



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 Generelt om planen

Det er utarbeida eit ryddig og oversiktleg planframlegg og konsekvensutgreiing for nye E134, som på ein god måte har vurdert konsekvensar for naturmiljø, landskap, naturressursar, kulturmiljø og kulturminne, nærmiljø, friluftsliv, nyttekostnadsanalyse, samfunnstryggleik og beredskap.

3.2 Kulturminne og kulturmiljø

Ut frå vårt ansvar for å ivareta kulturminneinteressene når det gjeld tiltaka sin verknad på kulturminne og kulturmiljø, har vi fylgt arbeidet med utgreiinga av trasealternativa, og meiner at det har vore ein grundig prosess. Konsekvensutgreiinga av kulturminne og kulturmiljø er omfattande og god, og vi er nøgd med defineringa av dei ulike kulturmiljøa og verdsettinga av dei. Forutan vurderingar kring to tunnelar, stør konsekvensutgreiinga i stor grad opp under Statens vegvesen sitt anbefalte forslag for delstrekningane Fikse-Mo (ØA) og Mo-Bakka (ØB).

Vi er nøgd med at ingen av dei framlagte trasealternativa kjem i direkte konflikt med kjente automatisk freda kulturminne. Med atterhald om dei SEFRAK-registrerte bygningane ved Vassenden, kjem heller ikkje trasealternativa i direkte konflikt med kjente kulturminne frå nyare tid. For å unngå store konflikter ved eventuelle inngrep i område med høgt potensiale for funn av uregistrerte automatisk freda kulturminne i marka, samt nærføring til kulturminna på Grindheim og Rame, meiner vi at ein må leggje stor vekt på vurderingane i konsekvensutgreiinga. I områder med ny arealbruk i samband med utbygginga av ny E 134, der det er stort potensiale for funn av uregistrerte automatisk freda kulturminne og verneverdige kulturminne frå nyare tid, vil det som nemnd i tidlegare fråsegn bli naudsynt med arkeologiske registreringar for å oppfylle undersøkingsplikta etter § 9 i kulturminnelova. Dette må avklarast på reguleringsplannivå, og vi gjer merksam på at planane må reviderast, eller eventuelt leggjast fram for Riksantikvaren som dispensasjonsmynde, dersom det viser seg at tiltak kjem i konflikt med automatisk freda kulturminne.

Ettersom Hordaland fylkeskommune, Fylkeskonservatoren, er einig med konsekvensutgreiinga av kulturminne og kulturmiljø, stør vi difor også i stor grad opp under Statens vegvesen sitt forslag knytt opp mot delstrekningalternativa ØA-I og ØB-I. Vi har berre to merknader knytt til dei to tunnelane nemnd i konsekvensutgreiinga.

I høve anbefalinga til vegvesenet på delstrekninga Fikse-Mo, alternativ ØA-I-b, vil traseen skjere gjennom Grallsetelia. Ut frå vår erfaring er det stort potensiale for funn av forhistoriske spor etter jordbruksbusetting og bergkunst i desse områda som i dag er nytta til utmarksbeite og skogbruk. For å unngå eventuelle konflikhtar med automatisk freda kulturminne, og for ikkje å punktere ein intakt del av det kulturhistorisk viktige landskapet som omkransar bygda i desse liene, vil tunnelalternativet i ØA-I-a vere ei god løysing. Dette er også i samsvar med vurderinga i konsekvensutgreiinga.

Når det gjeld delstrekningalternativet ØB-I, så ligg det føre to forslag til tunnelstrekk mellom Vad og Grønstad/Hovland. Som det går fram i konsekvensutgreiinga av kulturminne og kulturmiljø, får løysinga med ein noko lengre tunnel i alternativ ØB-I-bcb minst følgjer for kulturminneverdiane på Vad. Dette gjeld i hovudsak omsynet til den freda bygdeborga på Hushaug, registrert i Riksantikvaren sin database Askeladden med id. nr. 90172. Trase langs foten av Hushaug og ein kortare tunnel i alternativ ØB-I-bab, vil få negative følgjer for dette kulturminnet. Saman med tre andre bygdeborgar i Etne, er Hushaug eit element i dei forhistoriske forsvarsverka som omkransar bygda. Som kulturminne består ikkje forhistoriske anlegg av denne typen berre av dei attverande konstruksjonsspora oppå sjølve haugen. Heile haugen har tent som ein del av forsvarsverket, og ein mest mogeleg intakt topografi er eit premiss for at ein i framtida også skal kunne sjå logikken bak plasseringa av bygdeborga. I tillegg til dagens lokalveggar og gardsbusetting langs sør- og vestfoten av Hushaug, vil ein trase i høve alternativ ØB-I-bab med tiltenkt stamvegstandard på nordsida, føre til at nærområda til kulturminnet blir svært nedbygd. Hushaug vil bli liggjande inneklemt med redusert tilgjenge, vesentleg avgrensa frå omgjevnadane. Eit anna aspekt er at det er stort potensiale for funn av ukjente kulturminne i nærleiken av bygdeborga. For ikkje å få omfattande kostnader i samband med eventuelle arkeologiske undersøkingar, samt unngå sterkt skjemmaende inngrep ved foten av bygdeborga, vil Hordaland fylkeskommune, Fylkeskonservatoren, rå ifrå løysinga med kort tunnel i alternativ ØB-I-bab. Vår anbefaling er difor alternativ ØB-I-bcb. Dette er også i samsvar med vurderinga i konsekvensutgreiinga.

I samband med kulturminnefagleg vurdering av ny trase for E 134 på delstrekningane Fikse-Mo (ØA) og Mo-Bakka (ØB) i Etne kommune er alternativa ØA-I-a og ØB-I-bcb anbefalte.

3.3 Samferdsel

Den nye vegen skal ha god framkome og høg trafikktryggleik. Traseen er lagt utanom tettstadane og difor er det lagt opp til at lokal kollektivtrafikk følgjer «gamlevegen». I utgangspunktet er Samferdselsavdelinga/Skyss einig i ein slik løysing, men vi ønskjer å bli invitert inn i utforming av kryssa. Behov for haldeplassar for lokale bussar vil mellom anna vere avhengig av korleis dei kommersielle selskapa vil køyre. Vidare er det av interesse for samferdselsavdelinga å være i dialog med Statens vegvesen kring påkoplinga mellom E134 og fylkesveg.

3.4 Nærmiljø og friluftsliv

Planområdet er delt inn i delområde for nærmiljø og friluftsliv, der konsekvensane for dei enkelte delområda med omsyn til barriereverknad og støytilhøve knytt til ny veg er sentrale vurderingskriterium.

Det er ikkje lagt opp til parallell gang- og sykkelveg langs dei nye trasèane for E134. Slik gang- og sykkelveg vil ikkje fanga opp til dømes bustad- og sentrumsområde. Eitt unntak er frå Hovland til Bakka, der vegen er parallell eit strekke. Gang- og sykkelveg Etne-Mo har godkjent reguleringsplan og ligg i Handlingsprogrammet for 2014-2017 med midlar. Det er elles ikkje nemnt korleis restarande gang- og sykkelvegnett skal planleggjast og finansierast. Dette bør kome tydelegare fram.

Fylkesrådmannen stør opp om vurderingane som er gjort for temaet i konsekvensutgreiinga. Samstundes ønskjer vi å trekka fram moment som er peika på i planen med omsyn til detaljering av vegkryss og avbøtande tiltak. Det er teke som ein føresetnad av det blir etablert gode planskilde kryssingspunkt for mjuke trafikkantar ved sentra, ved større bustadfelt og der mykje brukte turveggar/stiar kryssar føreslåtte

veglinjer. I tillegg vil det bli særst viktig med avbøtande tiltak som hindrar støy og visuell forstyrning mot nærmiljø og friluftsområder.

3.5 Landskap

Planområdet går gjennom to landskapsområde, Etnefjorden som er av landskapstypen middels «breie fjordløp», og Stordalsvatnet som er av landskapstypen «fjorddaler og fjordvendte u-daler». Dette er landskapstypar som i utgangspunktet er storskalaområder og difor er relativt robuste mot inngrep som gir endring av landskapskarakteren.

Fylkeskommunen er samd i vurderingane knytt til landskapsverdiar og konsekvensar slik dei er skildra i planen. For delstrek som passerar Etne sentrum (ØA) er det krevjande å tilpasse veg nær sentrum med omsyn til landskapstilpassing. Alternativet med lengst tunnel gjennom Grallsetelia er slik konsekvensutgreiinga tilseier det alternativet med færrest negative landskapskonsekvensar. Det er generelt krevjande å tilpasse ny veg i verdifulle kulturlandskap. Dette er særskilt utfordrande for delstrekket Mo-Bakka (ØB). Fylkesrådmannen stør opp om tilrådd trasè for dette delstrekket.

På bakgrunn av dei landskapsmessige verdiane i området vert det viktig å unngå unødige og skjemmande terrenginngrep ved prosjektering og bygging av ny veg. Fylkesrådmannen har merknader til føresegnene, sjå kap. 4.

3.6 Naturmiljø

I KU (hovudrapport) kap. 9.4 Naturmiljø, står det under Hjortevilt i kap. 9.4.2 (Grunnlag og registreringar) at det vart utført kartlegging av viktige viltområde og status for viltartane i Etne i 2004. For hjort bør ein også vere merksam på nyare data frå GPS Merkeprosjektet Hordahjort (2008-2013). Detaljert sporing av fleire hjortar i det prosjektet kan vere interessante data til reguleringsplanstadiet. I Hordahjortprosjektet vart det dessutan, på bakgrunn av tidlegare viltkartlegging i Etne (MVA-rapport 7/2003) og nye data frå merkeprosjektet m.m., utarbeidd eit forslag til inndeling i bestandsplanområde for hjort. Det er teikna inn ei grense mellom to føreslåtte bestandsplanområde for hjort som går omtrent langs E 134 på delstrekninga ØA og ØB. Det betyr at E 134 i dette området har ein gunstig trasè i høve til hjortetrekk. I høve til hjort, elg og rådyr, kan alternativet ØB-1 frå Mo til Bakka synast å vere det beste trasevalet.

3.7 Senter- og næringsutvikling

I handsaminga av planprogrammet har Etne kommune bedt om at det blir gjort ei utgreiing av effekten for handelen i kommunen som følgje av ny veg. Ein har synt til at trafikken gjennom kommunesenteret fører med seg handel i forretningane på staden. Handelen i Etne sentrum vil truleg gå noko ned som følgje av omlegging av vegen, men det er stor usikkerheit knytt til storleiken på reduksjonen. Det er presisert i uttalen til kommunen at gode kryssløysingar før og/eller etter Etne sentrum er avgjerande for konsekvensane for handel og næringslivet.

Alternative trasèar forbi Etne sentrum har ulike konsekvensar for tettstaden, handel og næringsliv. Det nordlegaste alternativet (ØA-I-c) vil ha størst nærkontakt med sentrum, men berre ei avkøyring, anten ved Matskor i sør eller lenger aust med tilknytning frå austsida. Dette alternativet har derimot store negative konsekvensar for andre prissette og ikkje prissette konsekvensar, og Statens vegvesen varslar motsegn mot dette alternativet grunna større investerings- og samfunnskostnader, samt redusert trafikktryggleik. Dei to andre alternativa går lenger oppe i lia, og skil mellom dagline og tunnell. Begge har kryssløysingar på begge sider av Etne sentrum, noko som er positivt for tilgjenge til sentrum. Alternativet med dagline er tilrådd i hovudsak av økonomiske årsaker.

I eit sentrums- og handelsperspektiv meiner Fylkesrådmannen at det er ei føremon med dagline der tettstaden vert synleg og kjent for reisande, og at det vert opp til kommunen og dei næringsdrivande å marknadsføre tilboda godt for å sikra framleis handel i Etne for gjennomgangstrafikken.

4. Arealplan med føresegner

Planen syner areal sett av til samferdsleanlegg og teknisk infrastruktur, underføremål veg.

Fylkesrådmannen rår til at føresegnene til kommunedelplanen vert endra slik at viktige element som gjeld landskapsbilete, estetikk og landskapsinngrep ved deponering av overskotsmasse vert gjort juridisk bindande gjennom føresegn og ikkje berre vert tatt opp i retningslinene til planen.

Føljande retningsliner eller tilsvarande bør inngå i føresegnene til kommunedelplanen etter plan- og bygningslova §§ 11-9, pkt. 6:

Deponi av overskotsmassar

Som del av reguleringsplanarbeidet skal det utgreiast lokalisering og utforming av massedeponi i høve til landskap og opplevinga av landskapet

Landskapsbilete, utforming og estetikk

Utforming og materialbruk i samband med konstruksjonar som større terrengmurar, bruer, tunnelportaler, kulvertar, støyskjermar m.m., og andre tunge terrenginngrep som fjellskjeringar, fyllingar, deponiområde m.m. skal gjerast med sikte på å få ei god og heilskapleg estetisk utforming av vegaanlegga.

Anleggsperioden

Tiltak for å avgrense landskapsinngrep i anleggsperioden skal gjennomførast

5. Oppsummering

Statens vegvesen – Region Vest har sendt kommunedelplan for E134 mellom Bakka i Etne kommune og Solheim i Vindafjord kommune på høyring. Kommunane er planmynde og skal vedta kommunedelplanen.

Føremålet med planarbeidet er å finna eigna trasèrar for ny E 134 på desse delstrekka. Saksframlegg her tek stilling til delstrek gjennom Etne kommune.

Plankartet syner alle utgreidde alternativ som vegliner. Det er utarbeida eit ryddig og oversiktleg planframlegg og konsekvensutgreiing, som på ein god måte har vurdert konsekvensar for naturmiljø, landskap, naturressursar, kulturmiljø og kulturminne, nærmiljø, friluftsliv, nyttekostnadsanalyse, samfunnstryggleik og beredskap.

Gjennom Etne kommune er planområdet delt i to deltrekk; Fikse – Mo (ØA) og Mo – Bakka (ØB).

Deltrekk Fikse – Mo passerar Etne sentrum. Utgreiingar knytt til alternativ har hatt fokus på kryss og avkøyningar til sentrum, konsekvensar for landskap/kultur/sentrum og handel. Det er utgreidd 3 alternativ, eitt nær sentrum og to lenger oppe i lia, der ein skil mellom dagline og tunnel. Statens vegvesen har tilrådd daglina lengst oppe, i hovudsak av økonomiske årsaker. Daglina har både positive og negative konsekvensar. For Etne sentrum er det positivt og ønskjeleg at tettstaden skal vera synleg og tilgjengeleg for dei reisande. For landskapsomsyn og potensialet for kulturminne er løysinga med tunnell betre.

Delstrek Mo – Bakka kryssar Etneelva, Håfoss og Vad på veg oppover Stordalen. Det er utgreidd tre hovudalternativ, med fleire kombinasjonsmuligheiter. Tilrådd trasè kryssar Etneelva lenger sør enn eksisterande ved Håfoss. Dei sørlege/austlege variantane har større negative effektar i høve landskapsbilde, kulturmiljø og naturressursar. Den tilrådde linja er og den kortaste og billegaste. Den vestlege linja har to variantar 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. Statens vegvesen har tilrådd den kortaste tunnelen i hovudsak av økonomiske årsaker. Trase langs foten av den freda bygdeborga ved Hushaug og den kortaste tunnelen vil få negative følgjer for dette kulturminnet.

Det er også stort potensiale for funn av ukjente kulturminne i nærleiken av bygdeborga. For ikkje å få omfattande kostnader i samband med eventuelle arkeologiske undersøkingar, samt unngå sterkt skjemmande inngrep ved foten av bygdeborga, vil Fylkesrådmannen rå ifrå løysinga med kort tunnel i alternativ ØB-I-bab.

Hordaland fylkeskommune står i stor grad opp om konsekvensvurderingar og tilrådde trasèar, og meiner dei ivaretek regionale interesser. Fylkesrådmannen står opp om Statens vegvesen si tilråding av trase mellom Fikse - Mo (ØA-T-b). For strekninga Mo – Bakke (ØB-I-bab) står vi frå kort tunnell ved Hushaug med bakgrunn i kulturminneverdiar. For dette delstrekket vert alternativet med lengre tunell (ØB-I-bc) anbefala. Dette er også i samsvar med vurderingar i konsekvensutgreiinga.