



Fylkesmannen i Hordaland

Sakshandsamar, innvalstelefon
Egil Hauge, 5557 2350
Jan Vidar Voster, 5557 2034
Torgeir Flo, 5557 2146

Vår dato
27.05.2015
Dykkar dato
25.03.2015

Vår referanse
2013/3628 421.3
Dykkar referanse

Etne kommune
Statens vegvesen

Samordna uttale med statlege motsegner i sak: Etne og Vindafjord - E134 Bakka - Solheim - kommunedelplan

Fylkesmannen syner til brev dagsett 23.03.15, med varsel om at nemnde plan er lagt ut til offentlig ettersyn. Vi viser òg til Forsøk med samordning av statlege motsegner i arealplansaker (samordningsprosjektet), jamfør brev av 22.06.2013 og til avtale om utsett svarfrist.

Bakgrunn

Saka gjeld høyring av forslag til kommunedelplan med konsekvensutgreiing for ny E134 mellom Bakka i Etne kommune og Solheim i Vindafjord kommune. Føremålet med kommunedelplanen er å fastsetje trasé for ny E134, plassere kryss og å velje standard på vegen. Konsekvensutgreiinga gjer greie for kva følgjer utbygginga har for miljø, naturressursar og samfunn.

Vindafjord ligg i Rogaland fylke, og vi har tidligare uttala oss om planen når det gjeld den delen som omfattar arealet i Hordaland, Etne kommune.

Kommunedelplanen for E134 er delt i fire ulike delstrekningar. Delstrekning VA og VB som ligg i Vindafjord, strekkjer seg frå Solheim til Ølensvåg og frå Ølensvåg til Fikse. Delstrekning ØA og ØB som ligg i Etne, strekkjer seg frå Fikse til Mo og frå Mo til Bakka.

Statlege motsegner til planen – forankring og grunngjeving

I løpet av høyringsperioden har Fylkesmannen motteke uttaler til planen, med motsegn, frå følgjande statlege sektorstyresmakter:

Statens vegvesen (SVV)

Vi viser til vedlagt brev datert 28.4.2015. I brevet går det fram at SVV fremjar motsegn mot alternativa som inngår i ØA-I-c i Etne kommune. Denne lina har store negative konsekvensar. Dei skisserte kryssa vil i følge SVV bli vanskelege å byggje, då det er dårlege grunntilhøve, store høgdeforskjellar og dels mykje busetnad. Lina har to tunnelar og dyre kryss og vert om lag 300-400 mill. kr dyrare enn tilrådd variant. Motsegna er grunngjeven med vesentleg større investerings- og samfunns-kostnader, samt redusert trafikktryggleik.

I Grallsetelia er det skissert ei line i tunnel og ei dagline. Konsekvensutgreiinga syner at tunnelen vert vesentleg dyrare. Det er elles liten positiv effekt av å leggje vegen i tunnel her. Statens vegvesen rår til at dagløyninga vert valt.

Frå Mo til Bakka vil Statens vegvesen rå i frå å velje løysningane som går på sør-/austsida av Etnevassdraget opp til Noreim. Ein vil spesielt rå frå å velje lang tunnel ved Rame då investeringskostnaden er om lag 150 mill. kr høgare enn for den kortaste tunnelen. Lengre tunnel gjev og auka kostnader til drift, vedlikehald og rehabilitering. Fordelane for dei ikkje prissette konsekvensane ved val av lang tunnel, kan i følge SVV ikkje vege opp for dei auka kostnadane.

Statens vegvesen rår samla sett til at ein vel ei line 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 konsekvensutgreinga at dei sørlege/austlege variantane har større negativ effekt når det gjeld landskapsbilete, kulturmiljø og naturressursar. Den tilrådde lina er og den kortaste og billegaste, og kjem best ut når det gjeld prissette konsekvensar.

Varianten som kryssar elva nærast Mo går inn i grustaksområdet på vestsida av elva, og ligg i eit landskap som allereie har store inngrep, slik at effekten av nye inngrep vert mindre. Når ein har tilrådd den vestlege lina, 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 line 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 byggje ein såpass mykje lengre og dyrare tunnel. Dei vil difor tilrå den korte tunnelen, og rå frå den lengste.

Vi viser elles til uttalen.

Fylkesmannen si vurdering av planen

Generell merknad

Fylkesmannen ser behovet for å gjera utbetringar langs denne strekninga på E134. Dagens trasé har delvis dårleg standard. Det vert lagt til grunn at gjennomgangstrafikken i Etne sentrum vil auka mykje framover, med dei ulempene det medfører. Men som utgreinga syner, vil vegframføringa måtte skje i verdifulle landskapsrom og landbruksområde innanfor planområdet i Etne kommune.

Det er som kjent ei nasjonal, arealpolitisk målsetjing å redusere omdisponering av dei mest verdfulle jordressursane. Etne er ein viktig landbrukskommune, og er den einaste kommunen i Hordaland med kornproduksjon. Vegframføringa vil såleis råke jordbruksområde med svært høg verdi, samt område med restar av gamle lokalitetar av kulturmark som har stort mangfald av artar. Fylkesmannen er difor oppteken av at ein i valet av trasé og i komande detaljplanlegging må søkje å finne løysingar som er minst mogeleg til skade, med omsyn til tap av dyrka mark og kulturlandskap. Vidare må ein så langt som råd unngå oppstykking av landbruksareal på ein måte som vil gjere landbruksdrifta vanskelegare.

Etnevassdraget ligg i tillegg innanfor planområdet. Som verna vassdrag og nasjonalt laksevassdrag er dette eit elvemiljø som har svært store nasjonale verdiar. Desse er knytte til vassdraglandskapet generelt, til friluftsliv, oppleving og fritidsfiske og ikkje minst til bestandane av laks og sjøaure i vassdraget. Det er difor svært viktig at vegen vert lagt i ein trasé som tek vare på det vassdragstilknytta naturmangfaldet på best mogleg måte.

Strekninga Fikse - Mo

Når det gjeld delstrekning ØA (Fikse – Mo), viser utgreingane at det er lina som ligg lengst mot nord og nærast Etne sentrum den varianten som har størst konsekvens på landskapet og for landbruket. Statens vegvesen vil som nemnt motsetje seg den nordlegaste lina om Matskor/ Skjensvoll grunna dårlege grunntilhøve. 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. Fylkesmannen er difor samd med Statens vegvesen i at den nordlegaste lina er eit dårlig alternativ.

I Grallsetelia er det skissert ei line i tunnel og ei line i dagen. Konsekvensutgreinga syner at tunnelen vert dyrare og at det elles er liten positiv effekt av å legge vegen i tunnel her. Fylkesmannen meiner likevel at ei tunnelloysing under Grallsetelia vil gje mindre fjernverknader.

Kryssing av Etnevassdraget

Fylkesmannen meiner det må vere eit viktig poeng å minimalisere talet på elvekryssingar og nærføring til vassdraget. Vi er elles samd i Statens vegvesen si tilråding om at ein bør velje ei line som kryssar Nordelva så tidleg som mogeleg nord for Mo. Etnevassdraget har, i tillegg til det som før er ment, eit rikt naturmangfald knytt til mellom anna forma på elveløpet, plante- og dyreliv, inkludert laks- og sjøaurestammane. Det er dermed viktig å redusere påverknaden så mykje som råd.

I den løysinga som vert vald, må òg jordverninteressene og friluftsliv/ fritidsfiske ivaretakast på ein god måte. Fylkesmannen ber om at ein i dette området vurderer nøye kvar elva bør kryssast for å minimalisere mogeleg verknad på verne- og bruksinteressene. I kommunedelplanen er det lagt til grunn at bruer som kryssar elveløp ikkje skal ha landkar eller søyler i elva eller som rører elvebredda. Fylkesmannen legg til grunn at dette vert gjennomført.

Vi minner elles om laks- og innlandsfiskelova § 7a, der det går fram at laksen skal sikrast mot skadelege inngrep. Tiltak i den storleiken som planen opnar for har potensial til store øydeleggingar i anleggsfasen, til dømes ved spreiring av forureina massar og partikkelspreiing i vassdraget, og skader på verdifull kantvegetasjon. Vi rår difor til at det om naudsynt vert utført avbøtande tiltak som gjer at omfanget av dette vert redusert og er elles open for ein vidare dialog om desse tilhøva. Vi viser elles til Rikspolitiske retningslinjer for verna vassdrag, gjeldande kvalitetsnormer for ville bestandar av atlantisk laks (<https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2013-09-20-1109>) og til vassressurslova § 11 om kantvegetasjon som viktige føringar for vidare planlegging og bygging.

Strekninga Mo - Vad

For delstrekninga ØB (Mo – Bakka), er alle variantane som Statens vegvesen har utarbeidd negative for kulturmiljøet i kommunen. Konflikar når det gjeld landskap vil ein få i større eller mindre grad ved alle dei skisserte variantane. På begge sider av elva fins det kvartærgeologiske førekomstar. På vestsida av elva ligg Stødleterrassen, og austsida Grindheimterrassen. Begge terrassane er terrasselandskap som er registrert i Norges geologiske undersøking (NGU) som eit «*svært verneverdig område av nasjonal eller internasjonal betydning*», og som eit område med geologisk naturarv.

For landskapsbildet er traseen på vestsida av elva, etter Fylkesmannen sitt syn, likevel minst negativ etter som den går nær eksisterande grustak, i terreng og landskap som allereie i stor grad er påverka av inngrep. På austsida av elva vil vegen eventuelt måtte gå gjennom eit gammalt og særprega kulturlandskap med store kulturminneverdiar og viktige naturressursar, som Grindheimterrassen. Ei austleg line vil dessutan føra til fleire kryssingar av det vassdraget og vil òg punktera eit relativt urørt landskap aust for Stordalsvatnet. Fylkesmannen er difor samd med Statens vegvesen i at ei line på vestsida Stordalsvatnet vil vera den beste løysinga.

Fylkesmannen fremjar etter dette **motsegn** til dei alternativa som går på austsida av Etnevassdraget, på bakgrunn av at ny vegframføring i dette området vil ha for store negative verknader på kulturlandskap, den nasjonalt viktige Grindheimterrassen, samt verdiane knytt til Etnevassdraget.

Strekninga Vad - Bakka

På den vestlege lina av vatnet er det to variantar på strekninga mellom Vad og Hovland. Ein variant er ein lang tunnel som startar ved Vad og kjem ut ved Grønstad. Den andre lina dreier meir austleg ved Vad og har ein kortare tunnel vest for bygdeborga. Sjølv om den kortaste 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. Statens vegvesen vil på bakgrunn av dette tilrå den kortaste tunnelen. I området kor tunnelane er synt, er det ikkje registrert jordbruksareal eller andre verdiar. Vi har difor ikkje noko merknader til val av line her.

Statens vegvesen tilrår til slutt også tunnel på siste del av strekninga frå Norheimstranda til Bakka, i staden for en line i dagen. Det er ikkje registret særlege verdiar her i høve til naturmangfald, jordbruk eller friluftsliv, med unntak av nokre jordbruksområda ved tunnelmunningane. Fylkesmannen er samd med Statens vegvesen si tilråding med ei tunnelloysning, med omsyn til trafikktryggleik og skredfare.

Andre merknader

Kryssløysingar

Statens vegvesen har planlagd fleire kryss på strekninga Fikse – Mo, mellom anna tre planfrie kryss. Det er planlagt to kryss knytt til Etne sentrum både aust og vest for tettstaden. Vidare er det sett av eit planfritt kryss ved Fikse, like vest for Etne. Ved Mo er det planlagd eit planskilt kryss, då ein legg til grunn at E134 skal verte bygd med H5-standard (fysisk midtdelar) så langt austover mot Bakka som det er økonomisk forsvarleg. Det planskilte krysset har ei rundkjøring på kvar side av ny E134. Områda ved Mo og langs Nordelva er viktige kulturlandskapsområde og planskilte kryss tek store landbruksareal og fjernverknaden er store. Forutan kryss ved Mo, er det planlagd kryss ved Fikse, kryss ved Vågen, kryss ved Hovland og kryss ved Norheim. Fylkesmannen finn det ikkje dokumentert at det er trong for heile tre planfrie kryss for kopling mellom E134 og lokalvegnettet i nærleiken av Etne sentrum og rår til at omfanget av kryss vert vurdert på nytt og dimensjonert på ein måte som gjev minst moglege negative verknader på landbruksareal, landskaps- og vassdragsverdiar.

Massehandtering

Bygging av ny trasé mellom Bakka og Solheim vil kunne gje nye og store utfordringar knytt til handtering av overskotsmassar. Det er difor viktig at overordna plan omtaler dette, slik at omsyn til landskap og andre verdiar i planområdet vert ivaretekne på ein god måte. I planprogrammet er massehandtering i liten grad omtala. Det er gjort ei grov vurdering av massane på dei ulike delstrekningane. Dette syner at det sannsynlegvis vil bli eit masseoverskot i prosjektet. Det er synt nokre areal langs lina som kan vera moglege deponiområde. Mange av dei er knytte til oppgradering av dyrka mark, men det er ikkje gjort føresetnader i planen knytte til desse områda.

Det vert poengtert at det ikkje er detaljvurdert på dette plannivået. Statens vegvesen har heller ikkje vore i kontakt med grunneigarane. Det er heller ikkje gjort vurderingar av kor godt eigna områda er når det gjeld mengde massar, avrenning, arrondering, grunnforhold og anna, men det går fram at dette skal greiast ut i vidare planarbeid. Fylkesmannen meiner at kommunedelplanen med fordel kunne ha fanga opp massehandteringsspørsmålet på ein meir utfyllande måte, men kan akseptere at omfang og plassering av overskotsmassar vert planlagt i detalj i komande reguleringsplanar, der verknadane for miljø og samfunn vert opplyst og lagt til grunn for valet av eventuelle deponiområde.

Konklusjon

Fylkesmannen har **motsegn** mot traséalternativa på austsida av Etnevassdraget.

Vidare rår Fylkesmannen til at det vert arbeidd vidare med å redusere omfanget kryssutbygging i planforslaget og peikar på at særleg kryssløysinga på Mo bør vurderast særleg nøye og utformast/dimensjonerast med tanke på jordvern, vassdrags- og landskapsinteressene i området. Dersom det vert overskot av massar, vil Fylkesmannen kome attende med innspel til føreslegne deponiområde når planane for slike ligg føre.

Andre statlege innspel

Det ligg ikkje føre motsegner frå andre statsetatar i denne saka, men vi viser til at Noregs vassdrags- og energidirektorat har sendt eigen uttale, der direktoratet peikar på ein del omsyn som må takast i den vidare planlegginga av parsellen.

Om samordningsprosessen – saksgang

Føremålet med forsøket med samordning av statlege motsegner til kommunale planar går fram av brev av 3.9.2013 frå Miljøverndepartementet. Målet er å få til ei meir effektiv og målretta handsaming av plansaker og eit betre samarbeid mellom kommunane og statlege styresmakter. Det er også eit mål at forsøket vil medverke til å styrke kvaliteten på dei kommunale arealplanane og gjere dei lettare å gjennomføre.

Statlege fagorgana sender i forsøksperioden sine uttaler, med motsegn, til Fylkesmannen. Fylkesmannen samordnar så høringsuttalane, i samråd med høyringsinstansane og får dermed ei utvida rolle. Fylkesmannen skal vurdere motsegner og merknader som er komne inn og gje ei samla uttale til kommunen, der det vert teke stilling til kva motsegner som skal fremjast.

Fylkesmannen kan her avskjere ei motsegn, slik at denne ikkje blir fremja for kommunen, men då etter dialog med vedkomande styresmakt. Fylkesmannen skal elles i vurderinga si alltid ha fokus på motsegna sitt juridiske grunnlag (forankring, tidsfrist), samt på kva for viktige nasjonale/ regionale omsyn som vert råka av planforslaget. I denne vurderinga må det òg leggjast vekt på det kommunale sjølvstyret.

Fylkesmennene kan i prosjektperioden sjølve finne praktiske løysingar for samordna uttale. I Hordaland har dette blitt løyst ved at det, innan utløp av høyringsfristen, vert halde eit samordningsmøte mellom aktuelle statlege styresmakter og Fylkesmannen, der innhald i motsegnspunkta og forankringa av desse vert diskutert.

Samordningsmøte

I denne saka er innkomne motsegnspunkt gjennomgått og drøfta i møte mellom Statens vegvesen og Fylkesmannen den 13.5.2015.

Frå Statens vegvesen møte:

- Ivar Thorkildsen, seksjonsleder
- Henry Damman, bestiller/prosjekteier
- Bjørn Åmdal, prosjektleder.

Frå Fylkesmannen møte:

- Lars Sponheim, fylkesmann.
- Rune Fjeld, assisterande fylkesmann.
- Egil Hauge, prosjektleiar - stab.
- Jan Vidar Voster – rådgjevar - KSA.
- Torgeir Flo – seniorrådgjevar KSA.

På møtet orienterte Statens vegvesen om planen. Aktuelle motsegnspunkt, forankring og grunngjeving vart deretter lagt fram av partane og drøfta.

Fylkesmannen har etter samordningsdialogen ingen merknader til forankring av eller grunngjevinga for dei motsegnene som er fremja. Det ligg heller ikkje føre motstrid. Motsegnene vert ikkje avskorne.

Dialogmøte med kommunen

I tråd med rutine i forsøksordninga med samordning av motsegner vert det kommunen som planstyresmakt vanlegvis invitert til eit dialogmøte i etterkant av samordningsmøtet og før samordna uttale med eventuelle statlege motsegner vert sendt ut. Dialogmøtet er valfritt.

I denne saka har Fylkesmannen ikkje funne det naturleg å invitere kommunen til dialogmøte, då Statens vegvesen, etter avtale med dei aktuelle kommunane, har fått overført ansvaret for planførebuing og utlegging til offentleg ettersyn, jf. plan og bygningslova § 3-7. Fylkesmannen legg likevel gjerne til rette for ein dialog om motsegnspunkta, dersom Etne kommune ønskjer det, når kommunen som planstyresmakt skal førebu planen for vedtak.

Oppsummering

Denne uttalen samordnar dei motsegnene som er fremja av statlege styresmakter til Kommunedelplan, Etne og Vindafjord - E134 Bakka – Solheim, for den delen som ligg i Hordaland fylke/ Etne kommune.

- Statens vegvesen har motsegn til alternativa som inngår i ØA-I-c i Etne kommune.
- Fylkesmannen i Hordaland har motsegn til traséalternativa på austsida av Etnevassdraget.

Fylkesmannen har ikkje funne det rett å avskjere nokon av motsegnene. Vi syner elles til vedlegg og til grunngjevinga som går fram ovanfor. Vi ber om elles om at dei uttaler og råd som er gitt av statlege styresmakter som har uttalt seg til planen, vert tekne med og vurdert i det vidare planarbeidet.

Fylkesmannen legg til grunn at Etne kommune no vil arbeide vidare med planen, med sikte på å kome fram til eit planframlegg som kjem motsegnspunkta i møte. Som ein del av denne prosessen er Fylkesmannen open for å leggje til rette for eit dialogmøte, dersom kommunen ønskjer det. Dersom det ikkje vert oppnådd semje, vil Etne kommune ikkje kunne vedta planen. Alternativet kan då vere at kommunen ber Fylkesmannen om formell mekling, jf. plan og bygningslova § 5-6.

Vi ønskjer lukke til med det vidare arbeidet med planen !

Med helsing

Rune Fjeld
assisterande fylkesmann

Egil Hauge
prosjektleder

Brevet er godkjent elektronisk og har derfor inga underskrift.

Kopi til:

Hordaland fylkeskommune	Postboks 7900	5020	Bergen
Fylkesmannen i Rogaland	Postboks 59	4001	Stavanger
NVE - Norges vassdrags- og energidirektorat	Postboks 5091	0301	OSLO
	Majorstua		