



Arkivsak: L13
Arkivnr: 2014/15246-24
Saksbehandlar: Hans-Christian Engum, Silje Øvrebø Foyn, Gunnbjørg Austrheim, Gunhild Raddum

Saksframlegg

Saksgang

Utval	Saknr.	Møtedato
Utval for kultur, idrett og regional utvikling		16.02.2016

Fråsegn - Kommunedelplan E39 Heiane - Ådland - Stord kommune

Samandrag

Stord kommune har sendt kommunedelplan for ny parsell på E39 Heiane – Ådland på høyring. I planen er det skissert 4 ulike planalternativ:

Alternativ 1: Utbetring av dagens E39 til ein firefeltsveg med fartsgrense 80 km/t.

Alternativ 2: Ny firefeltsveg dimensjonert for fartsgrense på 110 km/t. Alternativet vert lagt nærast mogleg eksisterande europaveg.

Alternativ 4: Ny firefeltsveg dimensjonert for fartsgrense på 110 km/t. Alternativet legg opp til kortast mogleg veglinje over Landåsen. To tunellar, men i hovudsak går vegen i ope landskap.

Alternativ 5: Ny firefeltsveg dimensjonert for fartsgrense på 110 km/t. Den største skilnaden frå alternativ 4 er lang tunnell under Landåsen.

Statens Vegvesen har fremja motsegn til alternativ 1 grunna standardval, og til alternativ 5 grunna kostnader. Dette alternativet er 375 millionar dyrare i utbyggingskostnader. Stord kommune ønskjer alternativ 5 for å ta omsyn til Landåsen som eit regionalt viktig landskap og friluftsområde.

Den betydninga ny E39 er meint å ha for regionforstørring og redusert reisetid mellom Bergen og Stavanger gjer at prosessen vidare bør være konsentrert kring alternativ 4 eller 5. Fylkesrådmannen støtter Vegvesenet si konklusjon at det er viktig at denne parsellen blir prioritert grunna at den vil fjerne ein sterkt ulukkesbelasta strekning på E39.

Alternativ 5 har vesentleg mindre negative konsekvensar for tema som kulturminne, friluftsliv og landskap, men har høgare kostnader. Fylkesrådmannen vil tilrå at omsynet til regionalt viktige friluftsområde, landskap og kulturminneverdiar vert tillagt større vekt enn utbyggingskostnader i denne saka. Alle alternativa har negativ samfunnsnytte i følgje konsekvensutgreiinga, og ein bør difor leggje meir vekt på dei ikkje-prissette konsekvensane.

Forslag til vedtak

1. Hordaland fylkeskommune meiner at ferjefri E39 er eit viktig nasjonalt prosjekt på Vestlandet. Det er likevel viktig at ein vektar utbyggingskostnader opp i mot regionalt og lokalt viktige arealverdiar.
2. Hordaland fylkeskommune ønskjer å støtte Stord kommune og tilrår at alternativ 5 med lang tunnel forbi Landåsen vert valt som løysing for ny E 39 mellom Heiane og Ådland på Stord. Dette alternativet har mindre negative konsekvensar for kulturminner og landskap, og har positive konsekvensar for friluftsliv.

Rune Haugsdal
fylkesrådmann

Bård Sandal
fylkesdirektør regional utvikling

Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor inga underskrift.

Fylkesrådmannen, 29.01.2016

1. Bakgrunn

Stord kommune har sendt kommunedelplan for E39 Heiane – Ådland på høyring med frist 12.02.2016. Fylkeskommunen har fått utsett frist grunna politisk handsaming til 23.februar 2016.

Hordaland fylkeskommune vurderer planen ut i frå fylkeskommunens sektoransvar og målsettingar i regionale planar.

Utval for kultur, idrett og regional utvikling kan gje fråsegn og fremje motsegn til planen dersom viktige regionale og nasjonale interesser står på spel.

Fylkeskommunen må ta atterhald om alle byggeområde i planen til undersøkingsplikta etter § 9 i kulturminnelova er oppfylt. Dette gjeld både land og sjøområde.

1.1 Planprosess og medverknad

Hordaland fylkeskommune har gitt innspel til planprogrammet i brev av 15.05.2014. Her vart det vektlagt tilhøve til kollektivtrafikk, klimautslepp, folkehelse, friluftsliv og kulturminne. I tillegg er det gitt innspel til ved kunngjering om utviding av planområdet datert 15.01.15.

Statens Vegvesen har fremja motsegn til alternativ 1 grunna standardval, og til alternativ 5 grunna kostnader. Dette alternativet er 375 millionar dyrare i utbyggingskostnader.

Stord kommune på si side har funnet at dei ikkje kan tilrå alternativ 4 som etter deira vurdering gjev for store konsekvensar for natur, friluftsliv, miljø og helse.

2. Innhald i planen

I dette avsnittet blir innhaldet i planforslaget kort referert, utan vurdering av konsekvensar for regionale interesser.

Det er fire ulike alternativ som er konsekvensutgreidd og er presentert i planskildringa, alternativ 1, 2, 4 og 5. For alle dei fire planalternativa s om ein har i dette prosjektet, er det same funksjon og trafikkmengde som er dimensjonerande for ny E39. Funksjonen er «nasjonal hovudveg» og trafikkmengda er mellom 12 000 og 20 000 for heile planstrekninga. Den tredje faktoren for val av dimensjoneringsklasse er fartsgrensa. For alternativ 1 er denne 80 km/t, medan den er 110 km/t for alternativ 2, 4 og 5.

Statens Vegvesen har lagt til grunn at alternativ 1 skal utformast i tråd med dimensjoneringsklassen «H7 Nasjonale hovudvegar og øvrige hovudvegar, ÅDT > 12 000 og fartsgrense 80 km/t». Alternativa 2, 4 og 5 skal dimensjonerast i tråd med dimensjoneringsklassen «Motorveg med fartsgrense 110 km/t».

Her vert kvar av dei fire alternativa kort presentert slik dei er skildra i planskildringa. I neste kapittel er regionale interesser nærmare vurdert.

Alternativ 1 er i hovudsak utviding av eksisterande tofeltsveg til firefeltsveg bortsett frå på strekninga frå Heiane til Studalen der det er ny firefeltsveg parallelt med dagens tofeltsveg. Dimensjonerande fartsgrense er 80 km/t. Alternativ 1 har 3 toplankryss på strekninga, eit like sørvest for Heiane Vest, eit i Studalen og eit ved kryss med Vestlivegen.

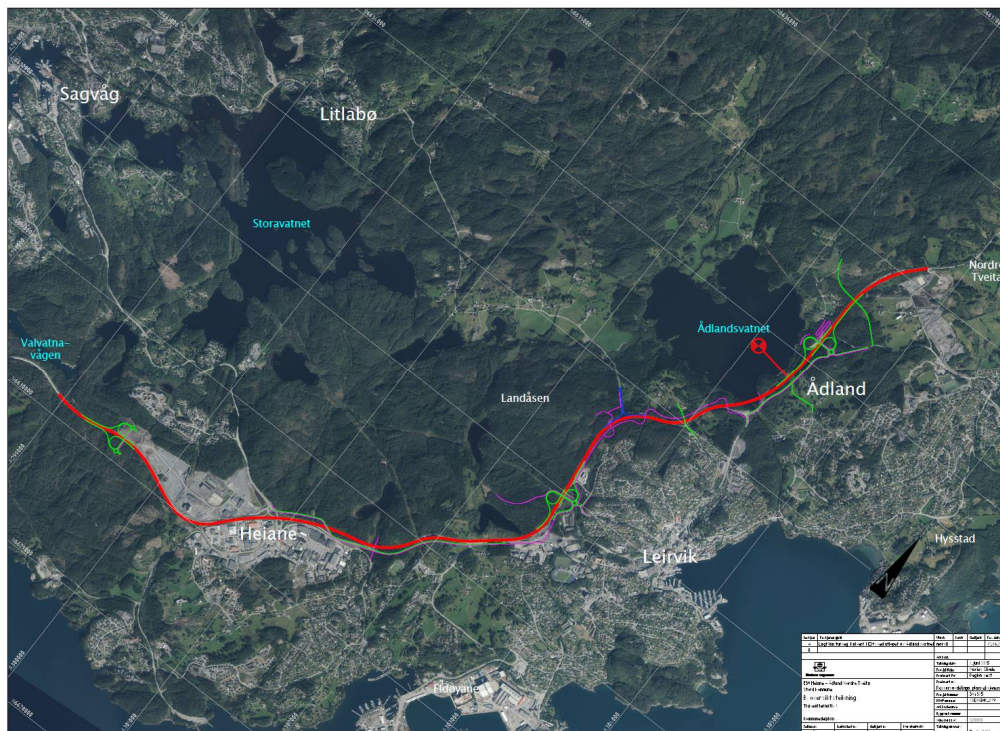
Alternativ 2,4 og 5 er ny firefeltsveg på heile strekninga dimensjonert for fartsgrense 110 km/t. Alle alternativa er like på strekninga frå Heiane Vest til Meatjørnområdet og på strekninga frå Ådland Bru til Ådland/ Nordre Tveita. På strekninga frå like sørvest for Heiane Vest til like nordaust for Meatjørn ligg den nye firefeltsvegen i området mellom Heiane Vest og Valvatnafeltet. På strekninga frå Ådland Bru til Ådland/ Nordre Tveita ligg den nye vegen på fylling på innsida av noverande bru og vidare nordover hovudsakleg

som utviding av eksisterende veg. Alle alternativa har 2 toplankryss som tilknytning mellom den nye E39 og lokalvegnettet; eit i Meatjørnområdet og eit i krysset med Vestlivegen.

Alternativ 2,4 og 5 er og like ved at eksisterande E39 vert oppretthalden som lokalveg på heile strekninga bortsett frå på strekninga frå Ådland bru til Vestlivegen der det er vist ny parallell lokalveg på sørsida mellom Vestlivegen og Leirvik. Alle desse alternativa har og ny gang-/ sykkelveg langs eksisterande E39 på heile strekninga.

Alternativ 1

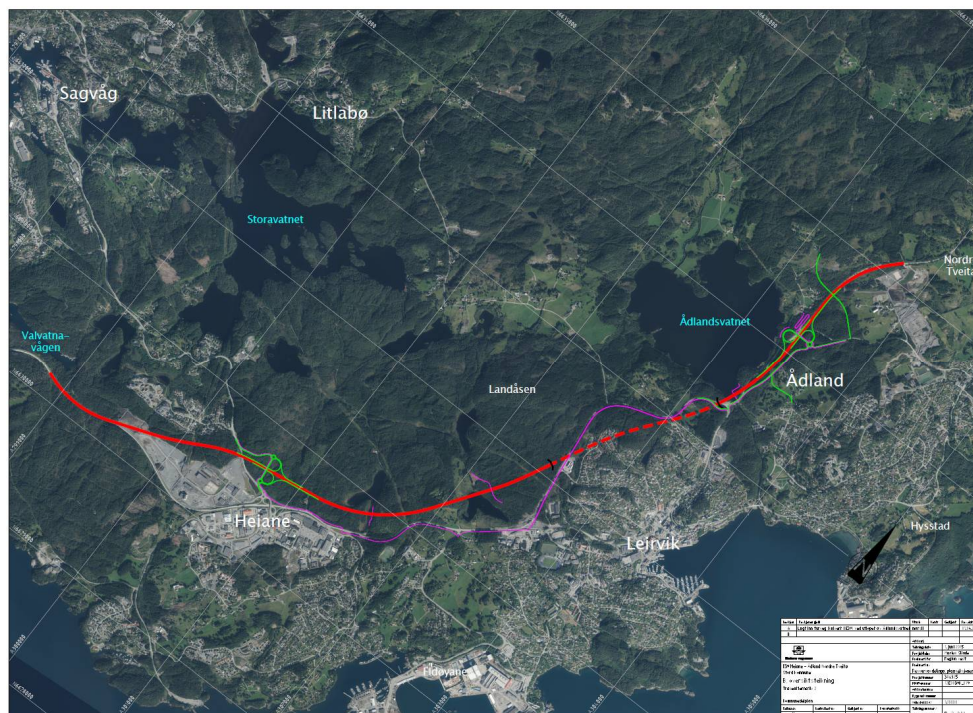
Prinsippet som ligg til grunn for alternativ 1 er utbetring av dagens veg til firefelts veg med fartsgrense på 80 km/t som vist i Figur 1.



Figur 1. Alternativ 1.

Alternativ 2

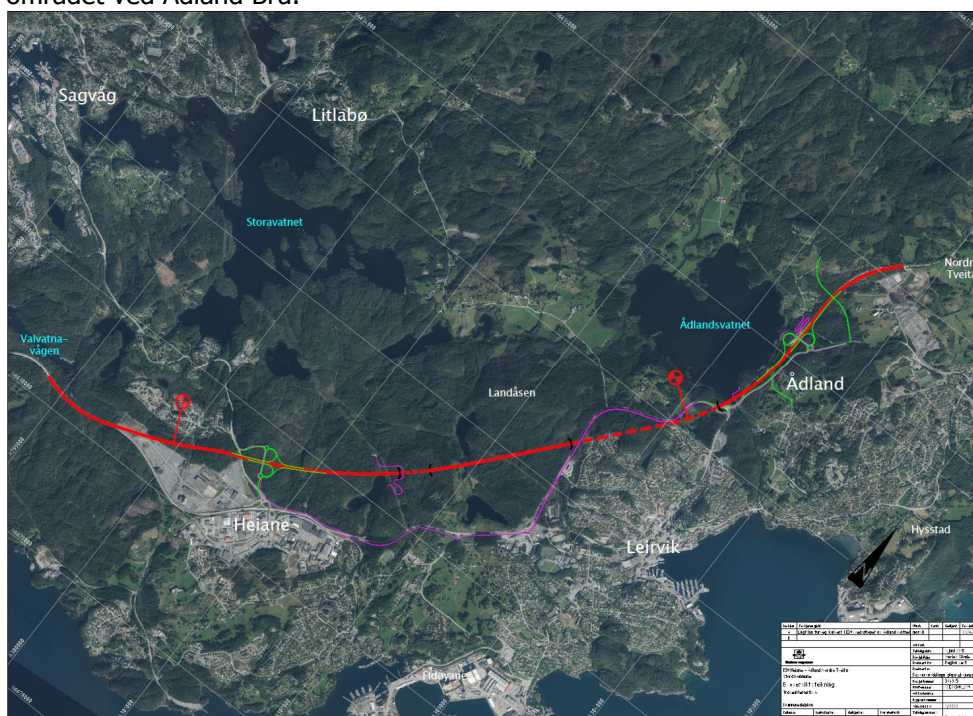
Alternativ 2 er alternativet med ny firefeltsveg lagt nærast mogleg dagens E39. Frå Meatjørnområdet har alternativet veg i dagen langs Heianeområdet, forbi sørenden av Skiphaugsvatnet, vidare på bru forbi nordenden av Tveitavatnet og veg i dagen fram til tunnellingnslag like før dagens E39 ved Studalen. Herifrå er det ca. 1,4 km lang tunnel under Lønningsåsen fram til området ved Ådland Bru.



Figur 2. Alternativ 2.

Alternativ 4

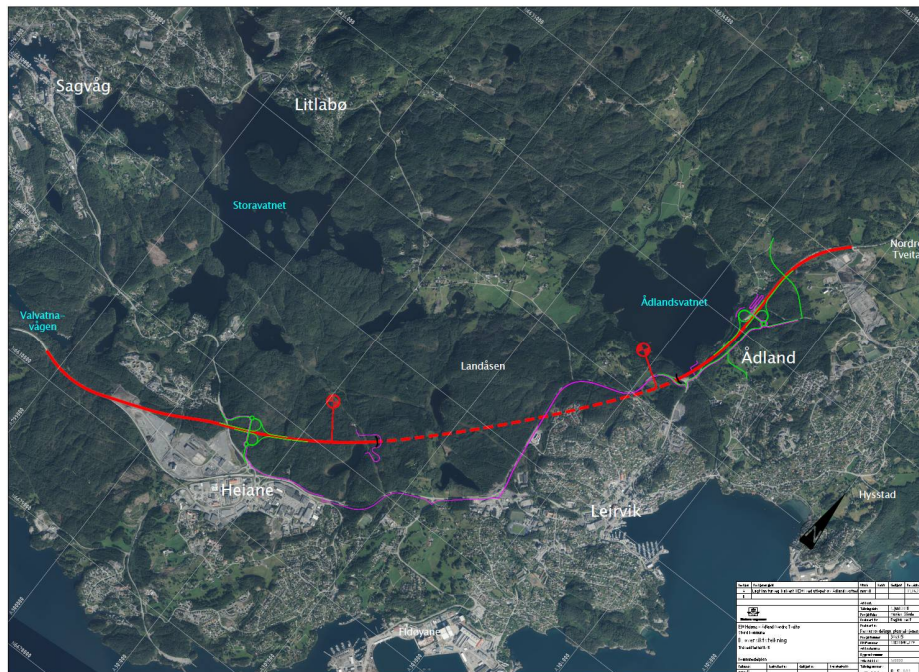
Alternativ 4 er eit alternativ med kortast mogleg veglinje. Mellom Meatjørnområdet og Ådland bru er det veg i dagen forbi nordenden av Skiphaugsvatnet, vidare gjennom ein ca. 250 m lang tunnel under Kollane, på bru i området mellom Tveitvatnet og Landåsvatnet og vidare veg i dagen fram til tunnelinnslag like før E39 ved Hadlabrekkoområdet. Herifrå er det ein ca. 1,2 km lang tunnel under Lønningsåsen fram til området ved Ådland Bru.



Figur 3. Alternativ 4.

Alternativ 5

Alternativ 5 er og eit alternativ med kortast mogleg veg, men med lang tunnel under store deler av Landåsenområdet. Mellom Meatjørnområdet og Ådland bru er det veg i dagen fram til nordenden av Skiphaugsvatnet. Herifrå går vegen i ein ca. 2,6 km lang tunnel under Landåsenområdet og Lønningsåsen fram til området ved Ådland bru.



Figur 4. Alternativ 5.

Kostnader og prissette konsekvensar

Dei prissette konsekvensane er dei konsekvensane som er eigna til å vurdere på ein økonomisk målestokk. Dette er konsekvensar for trafikantar og transportbrukarar, operatørar, det offentlege, og samfunnet elles.

Netto nytte er noverdien av nytten til eit tiltak minus noverdi av alle kostnader ved gjennomføring og drift av tiltaket. Netto nytte pr. budsjettkrone er eit mål på nytten til eit prosjekt, relativt til den kostnaden det gir over dei offentlege budsjetta, og nyttast til å rangere alternativa etter prissette konsekvensar.

Tabell 1. Investeringskostnader for dei ulike alternativa.

	Alt. 1	Alt. 2	Alt. 4	Alt. 5
Utbyggingskostnad	2 199 mill. kr.	2 416 mill. kr.	2 338 mill. kr.	2 713 mill. kr.

Tabell 2. Prissette konsekvensar for dei ulike alternativa¹.

	Alt. 1	Alt. 2	Alt. 4	Alt. 5
Trafikant og transportbrukarar	-269 577	712 052	764 364	764 364
Operatørar	-9 922	6 924	5 180	5 180
Investeringar	-2 047 915	-2 249 599	- 2 177 125	-2 526 197
Drift og vedlikehald	-57 398	-197 506	-197 783	-290 969
Skatte- og avgiftsinntekter	-15 975	75 410	67 692	65 702
Ulykker	234 696	292 484	298 718	298 718
Støy og luftforureining	-14 362	-50 379	-46 436	-49 599
Skattekostnadar	-373 273	-472 119	-459 225	-548 074
Netto nytte	-2 298 801	-1 871 634	-1 740 477	-2 276 738
Netto nytte pr. budsjettkrone	-1,23	-0,79	-0,76	-0,83

Ikkje prissette konsekvensar

Dei ikkje-prissette konsekvensane er dei konsekvensane i den samfunnsøkonomiske analysen som ein ikkje har ein god metodikk for å berekne på ein økonomisk skala. I staden reknar ein difor konsekvensane for desse temaa på ein ni-trinns verbal skala som strekker seg frå meget stor positiv til meget stor negativ konsekvens. Dette er konsekvensar for ytre miljø og dei temaa som sorterer i denne gruppa av konsekvensar er landskapsbilete, nærmiljø og friluftsliv, naturmiljø, kulturmiljø og naturressursar.

Tabell 3. Ikkje prissette konsekvensar for kvart av alternativa.

	Alt. 1	Alt. 2	Alt. 4	Alt. 5
Landskapsbilete	-	--/---	--	-/--
Nærmiljø og friluftsliv	+	0	-	++
Naturmiljø	---	--/---	--/---	--
Kulturmiljø	--	--/---	-/--	-/--
Naturressursar	-	-/--	-	-
Samla vurdering	--	--	--	-/--
Rangering	3	4	2	1

¹ Investeringskostnadene avviker frå tabell 1 fordi det her er berekna i 2016-kronar

3.Vurdering av regionale interesser

I dette avsnittet vurderer vi i kva grad regionale interesser er ivaretatt i planen.

Friluftsliv

Planområdet råkar to regionalt viktige friluftsområder, Landåsen og området rundt Ådlandsvatnet.

Ådlandsvatnet (område 12 i tabell 4).

Området omkring Ådlandsvatnet er gitt verdi A (svært viktig) i Hordaland fylkeskommune si kartlegging av regionale friluftsområde. Karakteren er gitt grunna høg bruksfrekvens, store opplevingskvalitetar og at området har regionale brukarar.

Konsekvensen for dette området er svært negativ for alle alternativ og det er ikkje store skilnader mellom alternativa. Dette har si årsak i at alle alternativ har eit større kryssområde sør for Ådlandsvatnet. Her vert det lagt opp til støyskjermar og andre avbøtande tiltak for å skåne området så mykje som mogeleg. Her skil ikkje alternativa seg vesentleg frå kvarandre.

Landåsen (område 9 i tabell 4)

Landåsen er i Hordaland fylkeskommune si kartlegging av regionale friluftsområde gitt verdi B (Viktig). Verdien er i stor grad basert på høg bruksfrekvens, store opplevingskvalitetar og liten grad av inngrep.

Konsekvensane for dette området er vesentleg forskjellig i dei ulike alternativa. I følgje konsekvensutgreiinga er konsekvensane for Landåsen varierende frå Stor negativ i alternativ 4 til stor positiv i alternativ 5. Dette er ein vesentleg forskjell i konsekvens for eit spesielt viktig lokalt, men også regionalt viktig friluftsområde. Fylkesrådmannen meiner dette bør tilleggast stor vekt i vurderinga av alternativa.

For andre delområde i planområdet skil ikkje konsekvensane av alternativa seg vesentleg frå kvarandre for dette tema.

Tabell 4. Konsekvenstabell friluftsliv og nærmiljø.

	Alternativ 1	Alternativ 2	Alternativ 4	Alternativ 5
Delområde 1	0/+	-	-	-
Delområde 2	+	+/++	+++	+++
Delområde 3	++	++	+	+/++
Delområde 4	+	+	+	++
Delområde 5	+	+	+	+
Delområde 6	0/+	+	+	+
Delområde 7	0	+	+	++/+++
Delområde 8	-	-/--	-/--	-/--
Delområde 9	-	--/---	---	++
Delområde 10	+	++	++	+/++
Delområde 11	+	+/++	+	+
Delområde 12	--/---	--/---	--/---	--/---
Delområde 13	0	-	-	-
Samla konsekvens	+ Liten positiv	0 Ubetydelig	- Liten negativ	++ Middels positiv
Rangering	2	3	4	1

Folkehelse

Helsevennleg lokalsamfunnsutvikling skal sikre at befolkninga kan få dekt ulike behov i bu- og nærmiljø, uavhengig av alder og livsfase, etnisk bakgrunn og fysisk funksjon. Gjennom planlegging kan statlege etatar, fylkeskommunen og kommunane i samarbeid med privat sektor og frivillige organisasjonar stimulere befolkninga til å føre ein meir helse fremjande livsstil. Døme på tiltak er å leggja til rette or meir bruk gjennom å sikre og merke areal og naturområde for fysisk aktivitet, fri ferdsel og friluftsliv, og ved å gjere fleire kulturminne tilgjengelege.

Regional plan for folkehelse 2014-2025 har som delmål å sikre gode friluftsområde for alle. Landåsen er eit særdeles viktig friluftsområde for regionsenteret Leirvik og har stort potensiale for auka bruk. Fylkesrådmannen meiner dette bør blir tillagt stor vekt i vurderinga.

Kulturminne og kulturmiljø

Hordaland fylkeskommune har vurdert saka som regional sektorstyresmakt innan kulturminnevernet. Det er utgreidd fire alternative løysingar for ny E39 på denne strekninga. Det er utarbeidd deltemarapport kulturminner som gjev ein oversikt over kulturminne innanfor planområdet.

Konsekvensutgreiinga vurderer desse kulturminna og kulturmiljøa til å ha middels til stor verdi:

- Sandåkerhaugen, automatisk freda kulturminne. Gravhaug frå yngre jernalder.
- Kattatveit, automatisk freda kulturminne. Busetjingsspor frå bronse- og jernalder.
- Søre Tveita 1 og 2 er viktige kulturmiljø som er med i bygningsvernplanen til Stord kommune og landbruksplanen for Stord og Fitjar kommune. Verna etter Plan og bygningsloven.
- Gardstun Langeland er eit viktig kulturmiljø med stor tidsdjupne som er med i bygningsvernplanen til Stord kommune og verna etter Plan og bygningsloven.
- Gardstun Nordre Tveita 2 er eit viktig kulturmiljø med stor tidsdjupne som er med i bygningsvernplanen til Stord kommune og verna etter Plan og bygningslova.
- Gardstun Øvre Ådland er eit viktig kulturmiljø med stor tidsdjupne som er med i bygningsvernplanen til Stord kommune og verna etter Plan og bygningslova.

Vurdering av planforslaget

Det er positivt at konsekvensutgreiinga viser kulturminne og kulturmiljø som eige tema. Konsekvensutgreiinga synleggjer kulturmiljø og kulturminne på ein god måte og Fylkeskonservatoren er samde i dei vurderingane som er gjort med omsyn til automatisk freda kulturminne og nyare tids kulturminne. I vidare planlegging må det utarbeidas ein plan for deponi og kva verknad dette får på kulturlandskapet. Freda kulturminne må visast på plankart som bandlagt areal.

Kattatveit

Dei framlagte trasealternativa (1, 2, 4 og 5) i planforslaget kjem alle i direkte konflikt med eit automatisk freda kulturminne på Kattatveit med id. nr. 124822. Lokaliteten ligg innafor planavgrensinga og tiltaka vil få negative konsekvensar for kulturminnet. Funna som er gjort på Kattatveit viser stor aktivitet i førhistorisk tid. Det er eit busetjings- og aktivitetsområde frå bronse- og jernalder, med i alt 102 påviste strukturar. Der vegalternativ 1 passerer Kattatveit er det ei skjering i direkte konflikt med kulturminnet. Alternativ 2, 4 og 5 går i tunell under lokaliteten, men skjeringa langsetter eksisterande E39 er og vist i desse alternativa. Hordaland fylkeskommunen ser inngrepet som svært uheldig. I konsekvensutgreiinga er det vurdert til middels til stor konsekvens, men at utforminga av vegtiltaket kan venteleg blir forma utan denne skjeringa. Skjeringa slik den ligg føre vil kunne utløyse motsegn eller dispensasjonshandsaming på reguleringsplannivå. Vi ber om at skjeringa ved Kattatveit vert lagt om og at Stord kommune og Statens vegvesen finn andre løysingar for å hindre inngrep i kulturminnet. Fylkeskonservator ynskjer eit samarbeid for å finne dei beste løysingane. Eventuelle arkeologiske utgravingar kan få høge kostnader. Det er nasjonal politikk at ein bør så langt som råd unngå inngrep i kjende automatisk freda kulturminne.

Søre tveita

Hordaland fylkeskommune ser det som særleg uheldig at planforslaget legg opp til direkte konflikt med kulturmiljøet på Søre Tveita.

Alternativ 1.

Landåsen med Søre Tveita. Kulturmiljøet på Søre Tveita vert råka i den grad at ein mister den store samanhengen dette kulturmiljøet er ein del av, med tiltak i omkringliggende landskap som nye fyllingar, støyskjermer m.m.

Alternativ 2

Landåsen med Søre Tveita. Her går vegen i ope landskap og kjem i direkte konflikt med kulturmiljøet på Søre Tveita. Konsekvensane for Søre Tveita og området er vurdert til som middels til store.

Alternativ 4

Landåsen med Søre Tveita. Alternativ 4 har ein vegløyising med tunell som både direkte og indirekte sikrar kulturminne og kulturmiljø på ein god måte. Kulturminna vert liggande i sin naturlege samanheng. Kulturmiljøet på Søre Tveita vert mindre råka av vegen, da vegen er mindre synleg i landskapet

Alternativ 5

Landåsen med Søre Tveita. Her går vegen i tunell frå Skipahaugen til Ådland, noko som gjer ingen konflikt og ingen konsekvensar for kulturminna på strekninga. Vi vurderer alternativ 5 som samla sett det beste alternativet med omsyn til nyare tids kulturminne og vil rå til at dette alternativet vert valt.

Vurdering av potensial for nye funn av automatisk freda kulturminne

I områder med endra arealbruk i samband med bygginga av ny E 39, er det potensial for funn av uregistrerte automatisk freda kulturminne. Det vil som nemnd i tidlegare fråsegn bli naudsynt med arkeologiske registreringar for å oppfylle undersøkingsplikta etter § 9 i kulturminnelova. Ein vil måtte pårekna arkeologiske registreringar uavhengig av kva trase som vert valt. Det vil og kunne bli stilt krav om marin arkeologiske registreringar (sjå uttale frå Bergens Sjøfartsmuseum under). Tilhøvet til kulturminneverdiar må avklarast på reguleringsplan. 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. På reguleringsplan vil me kunne ta stilling til omfanget av markundersøkingar jf. §9 i Kulturminnelova.

Innafor planavgrensing for alternativ 1, 2, 4 og 5 er det vurdert til å vere eit høgt potensial for nye funn i området Djupadalen og Valvatnevågen. Høgde over havet og topografiske forhold tilseier at det kan vere fleire ukjende steinalderbuplassar i dette området. Ved Ådlandsvatnet kan og alle vegalternativa føre til konflikt med funn frå steinalder. I skogsområdet Landåsen er det ikkje kjende kulturminner som kjem i konflikt med vegalternativa. Området er ikkje tidlegare kartlagt med tanke på kulturminne. Det er slik eit potensial for funn av kulturminne knytt til fortidig utnytting av utmarksressursar. Samla sett vurderer vi potensialet for funn av automatisk freda kulturminne i skogsområde vest for E39 som lågt. Alternativ 2 går over kulturmiljøet på Søre Tveita som og er eit område med potensial for funn. Konfliktpotensiale er mindre med alternativ 4 som er lagt lenger vest for Søre Tveita. Alternativ 5 går i tunell frå nordre enden av Skiphaugsvatnet til Ådland og kjem ikkje i konflikt med eventuelle kulturminne ved Søre Tveita eller Landåsen på denne strekninga. På garden Lønning er det potensial for funn på innmarksareal ned mot Ådlandsvatnet.

Då planområdet omfattar areal i sjø er planen sendt til vurdering ved Bergens Sjøfartsmuseum. Dei har tidlegare gjeve fråsegn i saka datert 06.05. 2014 og 12.01. 2015. Dei har følgjande uttale i saka:

Vårt ansvarsområde, etter føresegn til Lov av 9.juni 1978 nr. 50 om kulturminne, gjeld marine kulturminne og omfattar derfor sjø- og strandområda, samt vann og vassdrag. Bergens Sjøfartsmuseum er etter føresegna til Kulturminneloven marin arkeologisk uttalemuseum i forbindelse med alle tiltak som råkar sjøbotnen.

Museet er vidare rette myndigheit til å krevje undersøkingar ved tiltak, planer og utreiingar som vil kunne råka kulturminne under vann, og skal derfor underrettast ved oppstart av alle regulerings- og byggeplanar, samt andre tiltak som omfattar sjøareal. Vi minner om at undersøkingsplikta i Kulturminnelovens § 9 også gjeld for sjøbotnen og i vassdrag. Døme på tiltak i sjø er mudring/graving, utfylling/dumping, legging av vassleidningar, bygging av kaier, brygger, flytebrygger med meir. Særskild for kulturminne i vatn og sjø er Kulturminnelovens § 14 som inneber at skip- og skipslast eldre enn 100 år er statleg eigedom.

Varslinga skal skje gjennom Hordaland fylkeskommune, kultur- og idrettsavdelinga, eventuelt med kopi av sakene direkte til oss for uttale. Alle saker må leggjast fram for fylkeskommunen, som er mottak for alle plan- og tiltakssaker. Våre vurderingar av kva for planer som krev særskilte undersøkingar vil bl.a. ta utgangspunkt i føreliggjande kunnskap om førekomstar av kulturminne, eventuelt en vurdering av regulerings-/ tiltaksområdets potensial for marine kulturminne.

Vi ser at det er planlagt utfylling ved Ådlandsvatnet. Me melder allereie no at det må påreknas marin arkeologiske registreringar ved planlagt utfylling. Frå fråsegn 12.01. 2015: «Me kjenner til at det har vore ein del aktivitet omkring Ådlandsvatnet i eldre tid. Det har blant anna vore tømmerfløting ned elva og ei

sag på 1700-talet. Det kan derfor finnast spor i vatnet som for eksempel ei eldre oppdemming eller andre konstruksjonar. I ferskvann er det svært gode bevaringsforhold. Det vil derfor truleg bli stilt krav om marinarkologiske undersøkingar i forbindelse med ein meir konkret reguleringsplan i området.»

Oppsummering - kulturminne

Dei framlagte vegalternativa kjem alle i konflikt med eit allereie kjend automatisk freda kulturminne. Hordaland fylkeskommune vil sterkt rå i frå inngrep i kjende kulturminne og vi ber om at det vert vurdert andre løysingar. Det er høgast potensial for nye funn av automatisk freda kulturminne omkring Valvatnevågen-Djupadalen, ved Ådlandsvatnet og på dyrka mark ved Søre Tveita og Lønning. Hordaland fylkeskommune rår til alternativ 5 ut i frå omsynet til kulturminneverdiane knytt til nyare tid og uavklarte kulturminneområde. Alternativ 5 er samla sett det beste alternativet med omsyn til nyare tids kulturminne og kulturlandskapet.

3.10 Landskap

Planområdet ligg i eit landskapsområde av landskapstypen «Åslandskap og skogsåser. Åslandskapet sin karakter er relativt robust for vesentlege endringar. Tiltak som råkar dei langsgåande åskammene og ryggene kan endre karakteren til slike område. Dette vil gjelde for ein vegline på tvers av åskammene slik som er tilfellet her.

I den regionale landskapskartlegginga som Hordaland har gjennomført er heile dette området gitt verdien «vanleg førekomande landskap», men i konsekvensutgreiinga er dette biletet noko differensiert. Mesteparten av området er gitt middels verdi, men nokre mindre landskapsrom er peika på å ha middels til stor verdi. Dette gjeld området omkring Ådlandsvatnet, i tillegg til Landåsvatnet, Tveitavatnet og Skiphaugsvatnet som alle ligg innanfor området ein kallar Landåsen.

Alternativa råkar Ådlandsvatnet omtrent på same måte slik at konsekvensane for dette landskapsrommet ikkje er vesentleg forskjellig mellom alternativa.

Forskjellen mellom alternativa finnast først og fremst i føringa gjennom Landåsen der det varierer kor mykje vegen går i dagen og i tunell. Likevel peiker konsekvensutgreiinga på at konsekvensane for landskapsrommet ikkje varierer vesentleg mellom alternativa. For Landåsen har alternativ 5 liten/middels negativ konsekvens, mens alternativ 4 har middels negativ konsekvens. Fylkesrådmannen kan vere einig med Stord kommune i at det kan synast merkelig at ikkje skilnaden er større, all den tid at alternativ 5 går forbi fleire av dei nemnte vatna i tunell, mens alternativ 4 har lineføring i dagen.

Alternativ 5 kjem like fullt ut best når det gjeld tema landskap.

3. 3.12 Samferdsel

Felles for kryssløysingane for dei ulike alternativa er at dei er plassert nær Heiane og Ådland. Dette gir ein avstand til Leirvik på omlag 3,5 km frå Heiane og 2 km frå Ådland. Fylkesrådmannen vurderer at alle alternativa har gode løysingar for gåande og syklande. Det lokale vegnettet vil bli utbetra der det er mest hensiktsmessig å nytte denne traseen. Dette er godt skildra i planen, og samferdselsavdelinga har ingen særskilte merknader til desse løysingane.

Kollektivtransport og betening av Leirvik

Ny E39 gir grunnlag for eit ekspressbusstilbod mellom Bergen og Stavanger, som også betener Stordområdet. Det lokale kollektivtilbodet i og rundt Leirvik/Stord vil gå på eksisterande vegnett for å betene lokale reiser i og rundt Leirvik og reiser mellom Stord og kommunane rundt. Eit spørsmål er då korleis ekspressbusstilbodet skal koplast med lokale busslinjer på ein måte som gir eit samanhengande kollektivtilbod for dei reisande. Samferdselsavdelinga/Skyss ser det som viktig å byggje opp om Leirvik som det sentrale knutepunktet for lokale busslinjer, regionale busslinjer og snøggbåten. Alle busslinjer lokalt på Stord og mellom Stord og Bømlø, Fitjar og Sveio, samt fylkeskryssande bussar, har stopp på Leirvik terminal. I tillegg er Leirvik knutepunkt for reiser mellom snøggbåt og buss. Kollektivnettet i området er i såleis bygd opp kring Leirvik som knutepunkt, for å gi flest reisealternativ og moglegheiter, samt effektive byter. Sentral plassering av terminalen gir i tillegg gangavstand til tenestetilbod og arbeidsplassar og stør såleis opp om regionsenterfunksjonen til Leirvik. Dette vil vere i tråd med retningslinjene i «**Regional plan**

for attraktive senter 2015-2026». Her vert det poengtert at kollektivknutepunkt bør ligge sentralt i sentrum, og med fordel samlokalisert med andre miljøvennlige transportformer og ulike sentrumsfunksjonar. For mange av dei reisande vil lokalitetar i sentrum være viktige målpunkt.

Når det gjeld gjennomgåande ekspressbussar mellom Bergen og Stavanger må det gjerast ei nærare vurdering basert på krav til effektivitet og betening av Leirvik. Det er ei utfordring at langsgåande ekspressbussar må køyre over 5 km på fylkesveg for å kunne betene eit kollektivknutepunkt i Leirvik. Dette vil føre til auka reisetider og redusert konkurransekraft for den gjennomgåande ekspressbusstrafikken i høve til persontrafikken på nytt vegsystem. Samstundes er det viktig å betene knutepunktet i Leirvik på ein god måte. Vi vil i denne samanheng opplyse om at det er sett i gong eit utgreiingsarbeid for framtidig kollektivtilbod på strekninga E39 Bergen – Stavanger. Målsettinga med arbeidet er å utvikle ein kollektivstruktur med buss, båt og ferje som blir mest mogleg konkurransedyktig med bil og fly på strekninga E39 Bergen-Stavanger, samt til - og mellom - regionale målpunkt. Dette arbeidet skal vere ferdig medio april 2016, og vil vere eit innspel til pågåande planarbeid på E39 mellom Bergen og Stavanger.

Vi ber om at konklusjonane i dette arbeidet vert teke omsyn til i det vidare arbeidet med E39 Heiane-Ådland, og at fylkeskommunen/Skyss vert trekt direkte inn i eit vidare planarbeid om dette spørsmålet. Det vil kunne bli aktuelt å legge til rette for eit bytepunkt mellom regionale og lokale busslinjer og ekspressbussar mellom Bergen og Stavanger i området ved Heiane.

Nasjonale omsyn

Målsettinga med E39 er å etablere ein effektiv og ferjefri kyststamveg som reduserer reisetida mest mogleg. I følgje Statens vegvesen sine berekningar vil utbygging av heile strekninga på E39 mellom Bergen og Stavanger halvere reisetida frå om lag 4 ½ time i dag til 2 timer og 15 minuttar. For å oppnå dette leggast det opp til ein firefeltsveg med ei fartsgrense på 110 km/t med høg vegstandard der kryssa ikkje kan ligge for tett. Prosjektet viser høg positiv nytteverdi.

Den betydinga ny E39 er meint å ha for regionforstørring og redusert reisetid mellom Bergen og Stavanger gjer at prosessen vidare bør være konsentrert kring alternativ 4 eller 5. Høg vegstandard med stiv kurvatur gir dei mest optimale forholda for reisetid, og difor må slik tilrettelegging prioriterast høgt ved alle lokale delstrekningar.

Trafikktryggleik

Fylkesrådmannen støtter Vegvesenet si konklusjon at det er viktig at vegen blir prioritert grunna at den vil fjerne ein sterkt ulukkesbelasta strekning på E39.

Det er svært viktig å sikre gode og trafikksikre løysingar i den vidare planprosessen. Ved kryssinga av utløpet frå Ådlandsvatnet har ein i planer synleggjort ei løysing med bru eller legge vegen på ein fylling ut i vatnet. Estetisk sett vil bru vere å føretrekkje, men Statens vegvesen anbefaler utfylling av omsyn til trafikktryggleik. Årsaka er at ein bru vil kunne kondensere grunna nærleiken til tunellen og varm luft frå tunellen. Fylkesrådmannen støtter denne anbefalinga då omsyn til trafikktryggleik må veie tungt på ein veg med stor trafikk og høg fartsgrense.

Økonomi og gjennomføring

Statens vegvesen har estimert dei totale utbyggingskostnadane for E39 mellom Bergen og Stavanger til rundt 60 mrd kr. (2015). Investeringar av ein slik storleik byr difor på utfordringar knytt til gjennomføring innan den tidsplan som er sett. Fylkesrådmannen meiner dette også må leggast til grunn i den vidare vurderinga av dei ulike alternativa. Alternativ 5 medfører høgare kostnader enn alternativ 4.

4. Fylkesrådmannens samla vurdering

Ferjefri E39 er løfta som eit stort og viktig samferdselsprosjekt for Vestlandet og vil skape ein sterkare og meir robust region, og bidra til god næringsutvikling i heile regionen. Utbyggingskostnadane totalt sett er store og krev store investeringar over statsbudsjettet. Mellom Stord og Os har staten bestemt at ein skal bruke statleg reguleringsplan, men heile ferjefri E39-prosjektet består også av fleire parsellar som kommunane sjølve er planmyndigheit for. Den betydinga ny E39 er meint å ha for regionforstørring og redusert reisetid mellom Bergen og Stavanger gjer at prosessen vidare bør være konsentrert kring alternativ 4 eller 5. Fylkesrådmannen støtter Vegvesenet si konklusjon at det er viktig at denne parsellen blir prioritert grunna at den vil fjerne ein sterkt ulukkesbelasta strekning på E39.

Når det gjeld gjennomgåande ekspressbussar mellom Bergen og Stavanger må det gjerast ei vurdering basert på krav til effektivitet og betening av Leirvik. Det er ei utfordring at langsgåande ekspressbussar må køyre over 5 km på fylkesveg for å kunne betene eit kollektivknutepunkt i Leirvik. Fylkesrådmannen viser til at det er sett i gong eit utgreiingsarbeid for framtidig kollektivtilbod på strekninga E39 Bergen – Stavanger og ber om at konklusjonane i dette arbeidet vert teke omsyn til i det vidare arbeidet med reguleringsplan og at fylkeskommunen vert trekt inn i vidare planarbeid.

Sjølv om ferjefri E39 er eit nasjonalt viktig prosjekt er det naudsynt å ta omsyn til lokale og regionale høve på einkilde strekningar. Det er ikkje på denne aktuelle strekninga at dei største tidsgevinstane er å finne. Skilnadene i investeringskostnader er heller ikkje så store når ein ser det i samheng med totale kostander for heile E39-prosjektet samla. Alle alternativa har også negativ nytte per krone for dei prissette konsekvensane. Dette betyr at dei alle gjev samfunnsøkonomiske tap, og i følgje Statens vegvesen si eigen handbok for konsekvensutgreiingar, bør ein i ein slik situasjon velje nullalternativet, med mindre nokre alternativ har positiv nytte for dei ikkje-prissette tema. I dette tilfellet er det alternativ 5 som har positiv effekt for nærmiljø og friluftsliv i forhold til dagens situasjon, i tillegg til å vere noko meir skånsom for dei andre tema enn alternativ 4.

Som ein oppfølging av «Regional plan for attraktive senter» har Hordaland fylkeskommune ein sterk satsing på regionsentera. Vidareutvikling av Leirvik som regionsenter er viktig, og friluftsområde i nærleiken som samtidig har regional verdi er avgjerande viktig. Både for å oppretthalde attraktiviteten som regionsenter, men og for å ivareta folkehelsa til lokalbefolkninga i og omkring Leirvik. Stord kommune har gjennom mange år vore flinke til å ta vare på «markagrensa» i arbeid med kommuneplanrulleringane, delvis etter påtrykk frå regionale og statlege myndigheiter. Etter fylkesrådmannen si vurdering vil det difor vere uheldig dersom eit statleg vegprosjekt ikkje tek omsyn til dette.

Etter ein heilskapleg vurdering finn fylkesrådmannen det riktig å tilrå at alternativ 5 blir valt for vidare regulering. Dette har i eit overordna perspektiv ikkje vesentleg større kostnader enn alternativ 4, men kjem vesentleg betre ut i høve ikkje-prissette konsekvensar, og då spesielt regionalt viktige friluftsområde og kulturminner.

Fylkeskommunen vil likevel be Statens vegvesen å gå i dialog med Stord kommune og finne ei løysing som lokale myndigheiter kan stille seg bak.

5. Oppsummering

Stord kommune har sendt kommunedelplan for ny parsell på E39 Heiane – Ådland på høyring. I planen er det skissert 4 ulike planalternativ:

Statens Vegvesen har lagt til grunn at alternativ 1 skal utformast i tråd med dimensjoneringsklassen «H7 Nasjonale hovudvegar og øvrige hovuedvegar, ÅDT > 1 2 000 og fartsgrense 80 km/t». Alternativa 2, 4 og 5 skal dimensjonerast i tråd med dimensjoneringsklassen «Motorveg med fartsgrense 110 km/t».

Alternativ 1: Utbetring av dagens E39 til ein firefeltsveg med fartsgrense 80 km/t.

Alternativ 2: Ny firefeltsveg dimensjonert for fartsgrense på 110 km/t. Alternativet vert lagt nærast mogleg eksisterande europaveg.

Alternativ 4: Ny firefeltsveg dimensjonert for fartsgrense på 110 km/t. Alternativet legg opp til kortast mogleg veglinje over Landåsen. To tunellar, men i hovudsak går vegen i ope landskap.

Alternativ 5: Ny firefeltsveg dimensjonert for fartsgrense på 110 km/t. Den største skilnaden frå alternativ 4 er lang tunnell under Landåsen.

Statens Vegvesen har fremja motsegn til alternativ 1 grunna standardval, og til alternativ 5 grunna kostnader. Dette alternativet er 375 millionar dyrare i utbyggingskostnader.

Planområdet råkar to regionalt viktige friluftsområder, Landåsen og området rundt Ådlandsvatnet. Det er først og fremst i forhold til Landåsen at alternativa medfører ulike grad av konsekvens for temaet. Alternativ 5 har svært positiv konsekvens fordi vegen går i tunnell under Landåsen, dei andre alternativa har negativ konsekvens.

Dei framlagte vegalternativa kjem alle i konflikt med eit allereie kjend automatisk freda kulturminne. Det er høgast potensial for nye funn av automatisk freda kulturminne omkring Valvatnevågen-Djupadalen, ved Ådlandsvatnet og på dyrka mark ved Søre Tveita og Lønning. Hordaland fylkeskommune rår til alternativ 5 ut i frå omsynet til kulturminneverdiane knytt til nyare tid og uavklarte kulturminneområde. Alternativ 5 er samla sett det beste alternativet med omsyn til nyare tids kulturminne og kulturlandskapet.

Forskjellen mellom alternativa finnast først og fremst i føringa gjennom Landåsen der det varierer kor mykje vegen går i dagen og i tunell. Likevel peiker konsekvensutgreiinga på at konsekvensane for landskapsrommet ikkje varierer vesentleg mellom alternativa. For Landåsen har alternativ 5 liten/middels negativ konsekvens, mens alternativ 4 har middels negativ konsekvens. Alternativ 5 kjem like fullt ut best når det gjeld tema landskap.

Det er ei utfordring at langsgåande ekspressbussar må køyre over 5 km på fylkesveg for å kunne betene eit kollektivknutepunkt i Leirvik. Dette vil føre til auka reisetider og redusert konkurransekraft for den gjennomgåande ekspressbusstrafikken i høve til persontrafikken på nytt vegsystem. Samstundes er det viktig å betene knutepunktet i Leirvik på ein god måte. Det er sett i gong eit utgreiingsarbeid for framtidig kollektivtilbod på strekninga E39 Bergen – Stavanger. Målsettinga med arbeidet er å utvikle ein kollektivstruktur med buss, båt og ferje som blir mest mogleg konkurransedyktig med bil og fly på strekninga E39 Bergen-Stavanger. Dette arbeidet må bli lagt til grunn for vidare arbeid med reguleringsplanen.

