



Fylkesmannen i Hordaland

Sakshandsamar, innvalstelefon
Egil Hauge, 5557 2350
Torgeir Flo, 5557 2146
Magnus J, Steinsvåg 5557 2325
Gry Walle, 5557 2332
Jan Vidar Voster, 5557 2034
Anniken Friis, 5557 2313

Vår dato
15.02.2016
Dykkar dato
08.12.2015

Vår referanse
2014/6322 421.3
Dykkar referanse
13/2055

Stord kommune
Postboks 304
5402 Stord

Samordna uttale med statlege motsegner i sak: offentlig ettersyn - Stord - E39 Heiane - Ådland / Nordre Tveita – Kommunedelplan.

Fylkesmannen syner til brev av 08.12.15 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. Vi viser og til e-post av 13.01.16 frå Stord kommune om forlenga frist for uttale til 15.02.16.

Bakgrunn

Saka gjeld høyring av forslag til kommunedelplan med konsekvensutgreiing for E39 Heiane - Ådland/Nordre Tveita. Føremålet med kommunedelplanen er å fastsetje ein av dei fire trasèane som planforslaget syner for E39, plassere kryss og å velje standard på vegen.

Konsekvensutgreiinga gjer greie for kva følgjer utbygginga har for miljø, natur og samfunn. Etter at høyringsfristen er ute, skal det gjerast vedtak om kva for eit av dei fire alternativa ein skal leggja til grunn for framtidig E39 på strekninga Heiane - Ådland/ Nordre Tveita og for seinare utarbeiding av reguleringsplan.

Planforslaget ligg føre som plankart med fire alternativ, samt føresegner og planomtale som mellom anna omhandlar dei fire alternativa. Konsekvensutgreiinga opplyser om prissette og ikkje - prissette konsekvensar, samt risiko- og sårbarheitsanalyse.

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 fagorgan sender i forsøksperioden uttalane sine, 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. Her, der det vert teke stilling til kva motsegner som skal fremjast.

Fylkesmannen kan her avskjere ei motsegn, slik at ho 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.

Statlege motsegner til planen – forankring og grunngeving

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

Statens vegvesen (SVV)

Vi viser til vedlagt brev dagsett 14.01.16. I brevet går det fram at SVV fremjar motsegn mot alternativ 1 og alternativ 5. Grunngevinga går fram av oversendingsbrevet av 06.11.15 og av SVV si tilråding i planomtalen. Motsegna mot alternativ 1 er grunnlagt med at standarden ikkje samsvarar med dei rutevise utgreiingane som legg til grunn at E39 mellom Aksdal og Bergen skal vera dimensjonert for fartsgrense 110 km/t. Når det gjeld motsegna mot alternativ 5, er ho grunnlagt med at skilnaden i utbyggingskostnader og i framtidige drifts- og vedlikehaldskostnader er på om lag 536 millionar. Etter SVV si vurdering har alternativ 4 fått ei løysing som gjer at det alternativet også gjev ei god løysing gjennom Landåsen.

Vi viser elles til uttalen, som er lagt ved.

Fylkesmannen har vurdert motsegnene frå Statens vegvesen og har ingen merknader til grunngeving eller forankring. Motsegnene vert ikkje avskorne.

Fylkesmannen

Fylkesmannen har vidare vurdert planen når det gjeld verknadane dei ulike alternativa kan få for nasjonale og viktige regionale verdiar med omsyn til naturmangfald, friluftsliv, landskap og beredskap.

Konsekvensar for vilt / landskapsøkologisk funksjon

Fylkesmannen registrerer at alle alternativa i større eller mindre grad fører til nedbygging av etablert grønstruktur i Heiane-området. Vi vurderer at den samla belastninga på naturmangfald, spesielt når det gjeld påverknad av leveområda for hjort, har vorte særstør dei siste åra. Det har skjedd som fylgje av etappevise utbyggingar i Heiane-området (delområde A og del B). Kunnskapsgrunnlaget som ligg føre om m.a. viktig hjortetrekk, baserer seg på viltkartlegging for heile Stord - øya som vart gjennomført i 2003. Kartfestinga og verdisettinga er so-leis ikkje oppdatert. Men det er sannsynleg at trekkorridoren over E39 frå Digernes og nord-over må vektast vesentleg mykje høgare enn det som går fram av planen. Vi veit at Digernes har funksjon som vinterbeite for hjort. Under viltkartlegginga kom det fram at det også kan vera eit regionalt trekk av hjort til Digernes-området frå både Sveio og Bømlo. Det var ikkje ressursar til å stadfeste eit slikt regionalt trekk då, men det kan vere at det allereie ligg føre nyare, relevant informasjon om dette, skaffa fram gjennom merkeprosjekt for hjort eller andre, nyare kjelder.

Fylkesmannen kan ikkje sjå at noverande forslag til etablering av motorveg er vurdert når det gjeld SVVs sine egne råd om ivaretaking av vilt i handboka «veger og dyreliv». Oversikts-teikningane i høyringsdokumenta illustrerer likevel problemstillinga godt, ved at motorvegen nord for Heiane er lagt midt inne i etablert grønkorridor. Det er ein grønkorridor med viktig

landskapsøkologisk funksjon, som ein gjennom bevisst arealplanlegging i Stord har tatt vare på for å sikre trekkfunksjon for hjort og andre artar. Ein firefelts motorveg, i tillegg til tilhøyrande inngrep utafor sjølve vegbana, vil påverke store areal. Vidare ser toplanskrysset like nord for Heiane også ut til å kome i stor konflikt med trekkkorridoren for hjort. Samla ser det ut til at det kan stengje trekkmoegelheitene for hjort og anna vilt i området.

Fylkesmannen tykkjer det er særst uheldig at planen legg opp til ein trase som vil øydeleggja denne korridoren. Etter vurderinga vår er det ikkje gjort ei tilfredstillande kartlegging av dagens hjortetrekk jf. naturmangfaldlova § 8 om kunnskapsgrunnlaget. Utan ei oppdatert kartlegging har ein ikkje tilstrekkeleg kunnskapsgrunnlag om følgjene av utbygging av motorvegen og elles kunnskap som skal til for å gjennomføre adekvate vurderingar og tilpassingar/avbøtande tiltak i planen. For at verknadane for naturmangfaldet reelt skal la seg vurdere, må dagens trekkvegar på heile traseen undersøkjast ute i felt og kartfestast. Adekvate tiltak for å ivareta trekkfunksjon (landskapsøkologisk korridor) må vidare tydeleggjerast i plankartet og i føresegnene.

I delområde C er landskapsøkologisk funksjon for området ivareteke ved at vegen går i tunnell under skogområdet. I delområde D er det òg registrert hjortetrekk (lokalitet 17) ved Ådland. Ivaretaking av naturprega trekkorridor for hjort kan også sikra landskapsøkologiske funksjonar for anna naturmangfald i området. Det må også inkluderast i plankart og føresegner jf. naturmangfaldlova § 12 om miljøforsvarlege teknikkar og driftsmetodar.

Elles vil vi peike på at E39, som i dag går nord for Digernes, i stor grad er oversiktleg. Det har truleg medverka til relativt få ulykker som fylgje av påkjøring av hjort. Ein ny motorveg vil kunne utgjere ein barriere og dermed skape auka fare for kollisjonar. Vi saknar ei vurdering av kva slags avbøtande tiltak planen legg opp til for å hindra møteulykker med hjort. Etter vurderinga vår vil ein firefelts motorveg gjennom denne korridoren auka faren for kollisjon med vilt og soleis utgjere ein fare for trafikktryggleiken på strekninga.

Nasjonalt viktige regnskogar

Naturtypen boreonemoral regnskog er ein sjeldan og trua naturtype som Noreg har eit særleg forvaltaransvar for. Naturtypen husar mange trua lav- og moseartar, med heilt spesielle krav til livsmiljø, særleg stabilt høg luftfuktigheit. Førekomstane er små og særleg sårbare for inngrep i nærområda, ettersom det ofte kan føre til redusert luftfuktigheit i skogen.

Fylkesmannen i Hordaland har fått i oppdrag frå Miljødirektoratet å utgreie boreonemoral regnskog som utvald naturtype etter naturmangfaldlova § 52. Det viktigaste tiltaket for å sikra denne skogtypen for framtida er å ta betre omsyn til han i arealforvaltinga. Vi vil difor trekkje fram følgjande, knytt til planen sine mogelege verknader for naturtypen:

- Fylkesmannen er kritisk til lineføringa for alle alternativa ved delstrekning A, Heiane. Sjølv om trasen ved Heiane ikkje rår regnskoglokalitetane direkte, vil ein firefelts motorveg påverke lokalklimaet og luftfuktigheita i regnskogen. Der er heller ikkje synt nokon avbøtande tiltak for å bevare kvaliteten på regnskoglokalitetane.
- Alternativa 4 og 5 vil råke naturtypelokalitet nr. 25 og 26 (regnskog) i delområde A. Vidare vil begge alternativa i delområde B råke to nye regnskoglokalitetar (nr. 23 og 24). Fylkesmannen tykkjer det er uheldig at alternativ fire legg opp til ein tunnelmunning ved lokalitet 24. Vi har merka oss at alternativ to unngår desse «hotspotane».

- I delområde C ved Lønningsåsen, ser det ut til at både alternativ fire og fem har plass til gang- og sykkelveg på nordvestsida av vegen, og ikkje søraustsida som vist på kartet. Ved å flytta gang- og sykkelvegen vil ein kunne skåne både regnskog for inngrep, jf. naturmangfaldlova § 12. Det må eventuelt vurderast kvifor det ikkje kan la seg gjere.

Ei realisering av motorvegen legg òg premiss for vidareføring av ny motorveg både nord og sør for denne strekninga. Det vil vidare sørover dermed føre til at regnskog vekta som svært viktig i lokalitet 28 vil verte råka. I nord vil lokalitet nr. 5 og 17 verte råka.

Anadrom fisk – hydrologiske endringar

Ådlandsvassdraget har ein eigen bestand av både villaks og sjøaure. Situasjonen for bestanden av villaks er kategorisert som kritisk/tapt og sjøauren som sårbar. Begge bestandane vert no samla inn og lagde i genbanken for Hardangerfjord - bestandane. Det er eit langsiktig arbeid som skal bidra til å bygge opp att bestandane i regionen.

Alle alternativa i planen syner omfattande utfylling ovanfor utløpet av Ådlandsvatnet. Fylkesmannen legg til grunn at det er gjort utrekningar på kapasiteten ved utløpet, slik at flaumfaren ikkje aukar. Ved tiltak i vassdrag elles, og særleg der det finst bestandar av anadrom fisk og ål (raudlista frå 2015 som sårbar - VU), er det eit lovgjeve krav at fisken si frie vandring ikkje vert hindra og at leveområda for fisk og ferskvassorganismar generelt vert forvalta i tråd med naturmangfaldslova, jf. lakse- og innlandsfiskelova (laksfl.) § 1 og 35. Vidare går det fram av laksfl. § 7 at:

Hensynet til fiskeinteressene og ivaretagelse av fiskens og andre ferskvannsorganismers økologiske funksjonsområder skal innpasses i planer etter plan- og bygningsloven i kommune og fylke.

Det ligg ikkje føre noka utgreiing av konsekvensar og heller ikkje nærare vurdering av dei ulike alternativa, basert på desse statlege føresetnadene og på det kunnskapsgrunnlaget som finst om naturmangfaldet og fiskebestandane i Ådlandsvassdraget. I tillegg til å få fram dei fysiske inngrepa sine eventuelle verknader, må òg bruk av sprengstein (sprengstoffrestar som er giftig for fisk, bruk av fyllitt i fylling), sjølve plastringa og utføringa av denne og tap av areal / leveområde mv. vurderast, når det vert planlagt tiltak i viktige vassdrag.

Etter Fylkesmannen sitt syn har planframlegget difor vesentlege manglar når det gjeld å skildre mogelege konsekvensar for vassdragsmiljøet og fisk / fiskeinteressene. Ut i frå tilsendt kartmateriale ligg fyllinga i Ådlandsvatnet, slik at det truleg ikkje er direkte tap av gyteareal her, men det vil likevel kunne bli eit avgrensa tap av habitat. Veg- og kryssløysninga med tilhøyrande fylling ved Ådlandsvatnet kan likevel gje store negative verknader for vassdragsmiljøet. Det må etter vårt syn gjerast tilleggsutgreiing for temaet naturmangfald/ fisk, samt at det må vurderast eventuelle avbøtande tiltak, før vi kan ta endeleg stilling til planen.

Statens vegvesen peikar på trafikktryggleik som årsak til at ein ikkje har funne å kunna tilrå bru i staden for fylling over utløpet av Ådlandsvatnet. Det er grunna med faren for kondensering og tilhøyrande ising i vegbana nær tunnelutløpet. Fylkesmannen har forståing for dette, men meiner likevel at det bør vurderast om ein ved avbøtande tiltak kan få til ei trafikksikker bruløysing i staden for fylling ved utløpet til Frugradselva ved Ådlandsvatnet. Dersom det er mogeleg å unngå, kan vi ikkje sjå at det er naudsynt å fylla ut massar i vatnet, når ei bru truleg vil gje mindre inngrep i landskapet og gje mindre negative konsekvensar for naturmangfald,

landskap og friluftsliv. Vi saknar soleis ei betre grunngeving på kvifor SVV ikkje rår til bru-
løysning.

Statlege og regionale friluftsiinteressar

Ådlandsvatnet er registrert som eit svært viktig regionalt friluftsområde, verdi A i prosjekt-
rapport «*Område for friluftsliv, kartlegging og verdsetting av regionalt viktige område i
Hordaland*». Ådlandsvatnet er nytta til rekreasjon, tur, aktivitetar og andre fritidsføremål.
Desse områda er også mykje brukt av skular, barnehagar, lokallag og idrettsforeiningar.
Ådlandsvatnet vert om vinteren nytta til vinteraktivitetar.

På austsida av vatnet ligg eit statleg sikra friluftsområde. Alle alternativa vil råka delar av
dette området, både i sør ved elvemunninga og ved planlagt kryss ved Ådland frå E39 til
lokalvegnettet. Ei eventuell omdisponering av dette arealet utløyser krav om samtykke frå
Miljødirektoratet, då området er tinglyst til friluftsføremål. Fylkesmannen saknar ein skildring
av dette i konsekvensutgreiinga og i planomtalen.

Vi vil minne om at Stord kommune har motteke statlege tilsagn frå Miljødirektoratet for
sikring og tilrettelegging av turveg og parkering ved Ådlandsvatnet på over kr. 1 mill. Stien er
planlagd på nord- og vestsida av vatnet. Slik E39 er skildra på sørsida av Ådlandsvatnet, vil
denne stien verte råka, då han følgjer strandsona langs vatnet og elva ned til Leirvik. Fylkes-
mannen tykkjer det er uheldig at kvaliteten på denne stien no kan verte redusert. Vi legg til
grunn av det vert gjort avbøtande tiltak, som sikrar kvaliteten på turstien mot støy og anna frå
E39.

Landåsen

Landåsen er ein del av eit større område som er registrert som eit regionalt viktig friluft-
område, verdi B i prosjektrapport «*Område for friluftsliv, kartlegging og verdsetting av
regionalt viktige område i Hordaland*». I prosjektrapporten er det føreslått at arealforvaltning
og bruk i svært viktige friluftsområder (kategori A) er områder som det ikkje bør skje inngrep
eller utbygging i. Kategori B er føreslått som områder der det ikkje bør skje inngrep som fører
til at funksjonen som friluftsområde vert forringa.

Ved alternativ 4 vil det for områda fram til Skipphaug verte eit belte som vert beslaglagt som
vegareal. Det heilskapelege friområdet Landåsen vil bli delt i to av motorvegen. Turområda
vert råka av veg og delvis av bru på denne strekninga. Det vert lagt gang- og sykkelveg frå
Skipphaugvatnet over tunnel mot Skipphaugen. Skipphaugvatnet vil ved dette alternativet verte
sterkt støybelasta. Etter vår vurdering vil området verte mindre attraktivt for opphald og tur-
bruk på grunn av barriereeffekten frå dette alternativet og auka støybelastning frå vegen som vil
verte liggjande i dagen. Kvaliteten på dei eksisterande turstiane vil verte sterkt redusert, sjølv
om dei skal leggjast i alternative trasear. Slik dei alternative turstiane er synte i planforslaget,
illustrerer det barriereeffekten motorvegen vil få, då stiane ut i frå karta slyngjer seg i fleire
svingar opp og ned i terrenget for å kunne kryssa motorvegen. Turstiar langs Landåsvatnet og
Skipphaugvatnet vil bli liggjande i gul støysone frå trafikken frå motorvegen. Fylkesmannen er
svært kritisk til ei løysning med dagline gjennom Landåsenområdet, slik alternativ 4 syner. Ei
dagline vil vesentleg redusera kvaliteten Landåsen har som regionalt viktig friluftsområde.

Ved alternativ 5 går vegen i tunnel frå Skipphaug. Dette alternativet har store positive conse-
kvensar mot nord og aust i forhold til alternativ 4, ettersom barriereeffektane og støyforurein-
ing vil forsvinne. Alternativ 5 vil bevare meir av Landåsen som er eit svært viktig regionalt

friluftsområde. Ved alternativ 2 er trasen trekt monaleg lengre sør gjennom Landåsen og soleis gjere langt mindre inngrep i Landåsenområdet. Vi har merka oss at dette alternativet har omtrentleg same kostnad som alternativ 4. Det same er tilfelle når det gjeld total samfunnsøkonomisk lønsemd.

Stord kommune har, i tråd med nasjonale retningsliner i lang tid ivareteke natur- og friluftsområder i planlegginga på ein sær god måte. Ved å nytta noverande E39 som «markagrense» - grense for utbygging - har ein sikra Landåsen som eit regionalt viktig friluftsområde for innbyggjarane. Ein firefelts motorveg gjennom dette området vil sterkt redusere kvaliteten på friluftsområdet.

Landskapsverknader

Alle alternativa har stor negativ konsekvens for landskapet i og kring strekninga Heiane – Ådland / Nordre Tveita. Etter vurderinga vår er det likevel alternativ 4 som har dei største negative konsekvensane for landskapet. Alternativet legg opp til ein ny vegkorridor gjennom eit eksisterande naturområde. Lineføringa for motorvegen er ikkje godt tilpassa landskapet og terrenget. Veganlegget har ein anna skala enn landskapet i Landåsenområdet. Fjernverknaden vil difor verte stor.

Oppsummering - motsegn

Konsekvensane for naturmiljø er etter Fylkesmannen sitt syn mangelfullt utgreidde for alle fire alternativ. Dei viktigaste naturverdiane i planområdet er sannsynleg regionalt viktig hjortetrekk, førekomstane av nasjonalt viktig regnskog og laks og sjøaure i Ådlandsvassdraget, samt friluftsverdiar av nasjonal og regional verdi.

Fylkesmannen meiner dermed at rettsprinsippa i naturmangfaldlova, jf. § 7 og §§ 8-12, ikkje er lagde til grunn på ein tilfredsstillande måte i planarbeidet og at det difor må gjerast tilleggsutgreiingar før vi kan vurdere verknadane av vegframføringa og ta stilling til beste miljøfaglege løysing for traseval. Det er kytt motsegn til planen på bakgrunn av dette.

Inntil dette er gjort, vil Fylkesmannen trekkje fram følgjande som grunnlag for motsegna:

Området kring Heiane

- Vi er kritisk til lineføringa for alternativa 2, 4 og 5 på delstrekning A ved Heiane. Sjølv om trasen her ikkje råkar regnskoglokalitetar direkte, vil ein firefelts motorveg i større eller mindre grad påverke lokalklimaet og fuktregimet i regnskogen. Vidare vil vegframføringa i området kunne øydeleggje ein regionalt viktig viltkorridor/ område med stor landskapsøkologisk verdi og auke trafikkfaren.
- Vi meiner at det ikkje er gjort ei tilstrekkeleg grundig kartlegging av hjortetrekket. Verdien av viltkorridoren må utgreiast. Det er ikkje ikkje lagt fram kunnskap om kor hjortetrekket går, om konsekvensane motorvegen kan få for trekkfunksjonen for hjort og anna vilt og om ein eventuelt kan ivareta denne ved førebyggjande tiltak. Utbygginga vil truleg òg kunne auke trafikkfaren som fylgje av påkøyrse av hjort på strekninga.
- Vi tykkjer soleis i sum det er vanskeleg å ta stilling til kva effekt motorvegen vil få i området, men det bør vurderast om det lar seg gjere å sikre naturmangfaldet og korridoren betre, ved å leggje trasen noko lengre sør, nærare eller i eksisterande næringsområde.

Ådlandsvassdraget

Når det gjeld delstrekning D, er Fylkesmannen kritisk til fylling av massar i Ådlandsvatnet. Som tidligare nemnd, er Ådlandsvatnet eit regionalt viktig friluftsområde, verdi A, og delar av planområdet er statleg sikra friluftsområde. Vassdraget er i tillegg viktig for laks og sjøaure. Vi kan ikkje sjå at det er vurdert i planen.

- Vi saknar ei vurdering av alternativ der ein unngår å gå inn i sikra friluftsområde og ei grundig grunngjeving av kvifor det ikkje er vurdert bruløysning. Etter vurderinga vår vil ei bru ved Ådlandsvatnet i mindre grad råka friluft- og naturmiljøinteressene som er her. I tillegg vil også fjernverknaden verte mindre med ei bru, enn ved ein fylling.
- Fylkesmannen meiner difor at rettsprinsippa i naturmangfaldlova, jf. § 7 og §§ 8-12, ikkje er lagt til grunn på ein tilfredsstillande måte kva gjeld forslaga til kryssing av Ådlandsvassdraget. Det går likevel fram av planframstillinga at alle dei føreslegne løysingane vil ha store negative verknader. Fylkesmannen meiner difor at det må arbeidast vidare med å betre kunnskapsgrunnlaget og vurdere avbøtande tiltak, eventuelt gjerast ei alternativ traseløysing for dette området, før vi kan ta endeleg stilling til verknadane av planen.

Kommentarar til utgreidde alternativ

Etter det vi førebels kan sjå, er det alternativ 1 det som best følgjer opp målstrategi tre i Stortingsmelding 39 (2000-2001) om at *«område av verdi for friluftslivet skal sikrast slik at det fremjar miljøvennleg ferdsel, opphald og hausting, og at naturgrunnlaget vert teke i vare på»*. I noko mindre grad følgjer alternativ 2 og 5 denne målstrategien.

Som nemnt ovanfor, saknar vi eit betre beslutningsgrunnlag for å kunne tilrå nokon av dei øvrige traseane, men ut frå kunnskapsgrunnlaget som til no ligg føre, meiner Fylkesmannen at alternativ 1 og 2 begge kan vera eit utgangspunkt for å finne fram til ei miljøfagleg sett god løysning for E39 mellom Heiane - Ådland/Nordre Tveita.

Konklusjon

Statens vegvesen har fremja motsegn til trasealternativa 1 og 5. Fylkesmannen har kome til at motsegna ikkje vil bli avskoren.

Vidare har Fylkesmannen motsegn knytt til at planarbeidet har vesentlege manglar i skildring av konsekvensane for naturmangfald, friluftsliv og landskap. Særleg gjeld dette for løysingane i Heiane-området og for områda kring- og kryssinga av Ådlandsvassdraget.

Motsegnene inneber at Stord kommune ikkje kan vedta noko alternativ ut frå planen, slik han no ligg føre.

Fylkesmannen rår difor til at kommunen som planstyresmakt i staden tek initiativ til eit snarleg dialogmøte om motsegnene, alternativt at ein ber om mekling i saka, jf. plan og bygningslova § 5-6.

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
Statens Vegvesen - Region Vest	Askedalen 4	6863	Leikanger