



-Arkivsak: 141  
Arkivnr: 2015/5412-10  
Saksbehandlar: Hans-Christian Engum, Silje Øvrebø Foyn, Gunnbjørg Austrheim, Inger Lena Gåsemyr, Monika Serafinska, David Aasen Sandved, Matti Torgersen

## Saksframlegg

### Saksgang

Utval	Saknr.	Møtedato
Utval for miljø og samferdsel		07.02.2017
Utval for kultur, idrett og regional utvikling		15.02.2017
Fylkesutvalet		22.02.2017

## Fråsegn til statleg kommunedelplan for E39 Stord - Os

### Samandrag

Statens vegvesen har lagt kommunedelplan med konsekvensutgreiing for E39 Stord – Os til offentlig ettersyn og høyring. Høyringsfristen er sett til 20. januar 2017, men Hordaland fylkeskommune har fått utsett frist for å handsame saka i Fylkesutvalet 22/23. februar.

Fylkesrådmannen meiner at konsekvensutgreiinga er gjennomført på ein god måte og at den gir eit nyttig kunnskapsgrunnlag for å vurdere konsekvensane av dei ulike alternativa.

I Nasjonal Transportplan 2014-23 ligg det inne ein intensjon om å byggje ut heile E39 mellom Kristiansand og Trondheim med ferjefrie samband i løpet av 20 år. Veggen er planlagt som 4-felts motorveg med fartsgrense 110 km/t.

I planforslaget er det vurdert fire alternativ, B, D, E og F. Alternativ B og F har vesentleg lågare kostnader enn dei andre alternativa, samtidig som dei har høgare nytteeffekt. Alle alternativ har konsekvensar for ikkje prissette konsekvensar, men alternativ B kjem likevel best ut samla sett. For fylkeskommunen sine ansvarsområde kulturminne og kulturmiljø, landskap og friluftsliv er det også alternativ B som har minst negative konsekvensar. Fylkesrådmannen er samd med Statens vegvesen i at alternativ B med midtre kryssing av Langenuen bør veljast.

Fylkesrådmannen registrerar at det er ei stor kostnadsauke i prosjektet og rår til at det må bli sett fokus på reduksjon av kostnadene i vidare planarbeid. Element for å halde kostnadene nede er mellom anna å berre bygge fram til krysset Stord i første omgang. I tillegg må det bli avsett tilstrekkeleg med planressursar til at ein raskt kan avklare teknologisk løysing for kryssing av Bjørnafjorden og med dette kunne redusere kostnadene ved fjordkryssinga. Fylkesrådmannen meiner at ein og bør vurdere alternativ standard med to-feltsveg for å redusere kostnadene i prosjektet.

Sjølv om kostnadsauken i prosjektet har vore stor vil fylkesrådmannen vekte omsynet til kulturmiljø av nasjonal verdi og viktige område for landskap og friluftsverdi sterkt. På denne bakgrunn vil fylkesrådmannen tilrå at ein kryssar Bårdsundet med senketunnell, til tross for kostnaden på 900 millionar kroner.

Fylkesrådmannen støttar at det vert lagt opp til løysingar for syklende og gåande over bruene, men sykkelveg langs E39 vil primært vere knytt til fritidssykling, ikkje til transportsykling. Særleg ein sykkelveg over Bjørnafjorden kan ha stor betydning i ein reiselivssamanheng.

Fylkesrådmannen er nøgd med at det vert lagt opp til å byggje haldeplassar for kollektivtrafikk og overgang til lokal- og regionaltilbod ved alle kryss. Det må bli lagt vekt på gode omstigningsmoglegheiter til lokal- og regionaltrafikk med gode ventefasilitetar. Det bør og bli vurdert ein terminal for omstiging ved Svevatjørn. Det er også behov for å vurdere innfartsparkering for sykkel og bil i tilknytning til kryssa.

Fylkesrådmannen meiner innkorting av sambandet mellom Kvinnherad og Stord er ein viktig regional sak, men konstaterer at det er ei uløyst utfordring med å få korta inn sambandet. Fylkesrådmannen meiner den beste løysinga er å få etablert eit nytt ferjestø nord for Leirvik med god tilkomst til E39. Kommunedelplanen bør sikre at det blir regulert eit kryss på Førland som kan vere eit godt utgangspunkt for eit framtidig ferjesamband mot Kvinnherad.

Kryss ved Gjøvåg på Reksteren gir moglegheit for å etablere eit nytt ferjesamband med Austevoll til erstatning for dei to sambanda som går til Austevoll i dag. Ei bruløysing mellom Huftarøy og Reksteren viser seg etter fylkesrådmannen si meining å bli for kostnadskrevjande til at det let seg gjere.

Fylkesrådmannen peiker på at ei ny ferjerute mellom Reksteren og Austevoll vil gi eit vesentleg betre tilbod enn i dag for samband til og frå Austevoll, og gjer framlegg om at det vert arbeidd vidare med dette.

### **Forslag til innstilling**

1. Fylkesutvalet meiner statleg kommunedelplan for E39 gir eit godt grunnlag for vidare planlegging av E39 på strekninga Stord-Os.
2. Fylkesutvalet rår til at alternativ B med midtre kryssing av Langenuen blir vald. Dette alternativet gir høgast samfunnsnytte, og fylkesutvalet kan ikkje sjå at det er lokale eller regionale omsyn som tilseier at andre alternativ vert vald.
3. Fylkesutvalet rår sterkt i frå alternativ D grunna store negative konsekvensar for nasjonale kulturminneverdiar.
4. Fylkesutvalet vektlegg omsynet til nasjonale og regionale kulturminneverdiar, landskap og friluftsliv ved Bårdsundet. Fylkesutvalet rår difor til at ein kryssar Bårdsundet gjennom senketunnel.
5. Fylkesutvalet rår til at vidare reguleringsplanlegging skjer som statleg plan. Det må leggast vekt på følgjande i vidare planprosess:
  - a. Fortsatt god dialog med lokale og regionale styresmakter.
  - b. Dei arkeologiske undersøkingane vert utført så tidleg som mogeleg i planprosessen
  - c. Å redusere totalkostnadene i prosjektet gjennom:
    - Å vurdere to-felts veg som standard på vegen
    - Å vente med bygginga av strekninga Ådland – Mehammar
    - Avsetje tilstrekkeleg med planressursar til å kunne avklare teknologival for kryssing av Bjørnafjorden
6. Fylkesutvalet er nøgd med at det vert lagt opp til å byggje haldeplassar og overgang til lokal- og regionaltilbod ved alle kryss. Det må bli lagt vekt på gode omstigningsmoglegheiter til lokal- og regionaltrafikk med gode ventefasilitetar. Det bør vurderast ein terminal for omstiging ved Svevatjørn. Det er også behov for å vurdere innfartsparkering for sykkel og bil i tilknytning til kryssa.

7. Fylkesutvalet støttar at det vert lagt opp til løysingar for syklende og gåande over bruene. Særleg ein sykkelveg over Bjørnafjorden kan ha stor betydning i ein reiselivssamanheng.
8. Trafikken kan forventast å auke på Fv 49 mellom Søreid og Våge, samt på Fv83 mellom kryss ved Fv49 nord for Søreid til Gjøvåg ved Reksteren. Fylkesutvalet meiner prosjektet må finansiere naudsynt utbetring av Fv49 mellom Søreid og Våge.
9. Fylkesutvalet meiner det på sambandet mellom Stord og Kvinherad bør bli etablert eit nytt ferjestø med god tilknytning til E39. Kommunedelplanen bør difor leggje opp til at det blir regulert eit kryss på Førland som kan vere eit godt utgangspunkt for eit framtidig ferjesamband mot Kvinnherad. Fylkesutvalet ber Statens Vegvesen om å inkludere ei samfunnsøkonomisk vurdering av eit eit nytt ferjestø i nærleiken av Førland.
10. Fylkesutvalet meiner det må arbeidast vidare med å etablere eit nytt ferjesamband mellom Austevoll og Reksteren til erstatning for sambanda Hufthamar-Krokeide og Sandvikvåg-Husavik. På sikt kan det vere aktuelt å byggje eit kryss ved Flygansvær, og vidare planlegging må ta høgde for dette.
11. Utbygging av E39 vil føre til meir trafikk inn mot Bergensområdet og gjere det vanskelegare å få gjennomført ambisjonane om nullvekst i biltrafikk i byområdet. Fylkesutvalet meiner dette aukar behovet for ei samordna areal- og transportpolitikk for Bergensområdet. Ferjefri E39 vil også auke behovet for at ringveg aust blir etablert.
12. Fylkesutvalet meiner det kan vere behov for omkøyringsveg eller beredskapskai for å sikre framkome ved eventuell stenging av bruer, og ber Statens Vegvesen om å vurdere dette nærare

Rune Haugsdal  
fylkesrådmann

Bård Sandal  
regionaldirektør

*Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor inga underskrift.*

Fylkesrådmannen, 19.01.2017

## 1 Bakgrunn

Kommunal – og moderniseringsdepartementet har som statleg arealmynde slutta seg til at Statens vegvesen sitt framlegg til statleg kommunedelplan med konsekvensutgreiing for E39 Stord – Os kan leggjast ut til offentleg ettersyn og sendast på høyring. Høyringsfristen er sett til 20. januar 2017, men Hordaland fylkeskommune har fått utsett frist for å handsame saka i Fylkesutvalet 22/23. februar.

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

Kultur – og ressursutvalet kan gje fråsegn og fremje motsegn til planen dersom viktige regionale og nasjonale interesser står på spel.

### Fråsegn til planprogram for E39 Stord – Os med vedtak frå Fylkesutvalet 18.juni 2015

1. Fylkesutvalet er nøgd med planprogrammet, og meiner at dei føreslåtte traséane gir eit godt grunnlag for vidare arbeid med statleg plan på kommunedelplannivå for E39 Stord-Os.
2. Fylkesutvalet vil peike på at traséalternativet med dagline over Søre Øyane har store konsekvensar for friluftsliv, natur, kulturmiljø og landskap. Fylkesutvalet er samd med departementet si innstilling om at dette alternativet er lite aktuelt, og at det ikkje bør utgreiast vidare som eit alternativ.
3. Fylkesutvalet vil peike på at området kring Bårdsundet er svært sårbart med store verdier for kulturminne, friluftsliv, naturmiljø og landskap. Planlegginga må ta særskilt omsyn til verdiane i dette området.
4. Fylkesutvalet vil generelt rå ifrå traseval som kjem i konflikt med freda kulturminne og viktige kulturmiljø av særskilt høg verdi. Alternativ D og E gjennom Uggdal og Uggdalsdalen på Tysnes har store konflikter med automatisk freda kulturminne, og må vurderast særskilt i det vidare planarbeidet.
5. Fylkesutvalet vil peike på betydinga av å optimalisere det samla vegsystemet i området, og er nøgd med at planprogrammet fokuserer på tilknyttingar til E39 på strekninga. Fylkesutvalet ber om at moglegheitsstudie for fylkesvegane knytt til E39 Bergen-Rogaland vert lagt til grunn for det vidare arbeidet. For å få full effekt av E39, ber fylkesutvalet om at den statlege planen vurderer og kjem med framlegg til kryssløysingar som står opp om konklusjonane i moglegheitsstudiet for framtidige tverrsamband til ferjefri E39.
6. Fylkesutvalet understrekar betydinga av å vurdere omkøyringsalternativ for traséen på fylkesvegnettet som ein del av risiko- og sårbarheitsvurderinga.
7. Det er av stor betyding at ein sikrar eit godt og attraktivt kollektivtilbod langs E39 med haldeplasser som er tenleg plassert både for å kunne handtere lokaltrafikk og ekspressbussar mellom Stavanger og Bergen.
8. Fylkesutvalet vil peike på behovet for ei rask framdrift, og ønskjer at den vidare planprosessen etter vedteken statleg plan på kommuneplannivå vert avklart. Fylkesutvalet vil rå til at den vidare planlegginga skal skje i statleg regi. Fylkesutvalet ønskjer å gjennomføre KS2 (kvalitetssikring 2) før reguleringsplan, slik at KS2 blir gjennomført på grunnlag av vedteken statleg plan på kommunedelplannivå.

**I sak 59/2016 Nasjonal transportplan 2018-29 – Høyringsfråsegn gjorde Hordaland fylkeskommune m.a. slikt vedtak (vedtakspunkt 5):**

*«Vedtatt plan for utbygging av ferjefri E39 i løpet av 20 år må oppretthaldast/forsterkast. Ferjefri E39 mellom Bergen og Stavanger vil gje ein samanhengande, transportsikker veg i den mest folkerike delen av Vestlandet, og med dette vil ein byggje eit solid fundament for framtidig auka*

verdiskaping. Fylkestinget rår til at følgjande prosjekt blir prioriterte i handlingsplanperioden 2018-21:

- a.E39 Ådland-Svegatjørn (Hordfast)
- b.E16/E39 Ringveg aust
- c.E39 Nordhordlandstunnellen (Klauvaneset-Nyborg)»

## 1.1 Planprosess og medverknad

Det har vore god dialog og informasjonsflyt mellom Hordaland fylkeskommune og Statens vegvesen i høve til våre ansvarsområde i planprosessen. Det interaktive kartet som syner ulike miljøtema har vore eit nyttig og godt verktøy til å få oversikt over våre ansvarsområde.

## 1.2 Statleg plan

Kommunedelplanen er laga som ein statleg plan på kommunedelplannivå etter kommunelova § 6-4. Dette inneber at Kommunal- og regionaldepartementet (KMD) har trådd inn for kommunestyra som vedtaksmynde av planen. Statens Vegvesen ønskjer å starte ein formell reguleringsplan etter same paragraf når det vert gitt klårsignal frå KMD. Grunngevinga er at E39 er eit viktig nasjonalt prosjekt med stort planområde som omfattar 4 kommunar. SVV meiner det kan oppstå motsetnader mellom nasjonale, regionale og lokale interesser når ein går meir inn i detaljane. Det blir framheva at det skal leggjast til grunn eit nært samarbeid mellom lokale og regionale styresmakter.

Det er gjort framlegg om å dele inn planarbeidet i 3 separate reguleringsplanar. Dette er :

- Ådland- Drange inklusiv kryss på Drange med tilknytingsveg til Fv49.
- Drange- Gjøvåg
- Gjøvåg-Svegatjørn, inklusiv kryss på Gjøvåg og anleggsveg til kai.

## 1.3 Konsekvensutgreiing

Vurdering av konsekvensane er gjort i tråd med Forskrift om konsekvensutgreiingar for planar etter plan- og bygningslova og Statens vegvesen si handbok om konsekvensanalyser (Handbok V712).

Konsekvensanalysen inneheld vurderingar av prissette konsekvensar og *ikkje prissette* konsekvensar inkludert følgjande tema:

1. Landskapsbilete
2. Nærmiljø og friluftsliv
3. Naturmangfald
4. Kulturmiljø
5. Naturressursar

Fylkesrådmannen meiner at konsekvensutgreiinga er gjennomført på ei god måte og at den gir eit nyttig kunnskapsgrunnlag for å vurdere konsekvensane av dei ulike alternativa. Det er gjennomført registreringar, avgrensing av delområde, verdisetting og vurdering av omfang av tiltakets påverknad. Fylkesrådmannen meiner krava i plan og bygningslova er oppfylt.

Spesielt om vurdering av kulturminner i konsekvensutgreiinga

Effektmål/premiss fastsatt i planprogrammet er mellom anna å velje «ei løysing som gir minst moglege negative verknader for naturmangfald, friluftsområde og kulturminne». Ein ser at dette er prioritert, då *Delrapport 4: Kulturmiljø* er fagleg særst godt utgreia. Det er gjort grundig arbeid i høve gjennomgang av tilgjengeleg kjeldemateriale, synfaringar og registreringar av kulturmiljø. Konsekvensutgreiinga (KU) har ei omfattande skildring av kulturminner og kulturlandskap innafør planområdet og influensområdet og det er gjort gode verdivurderingar av kulturmiljøa. Det er gjort ei samla vurdering av kva alternativ som er dårlegast og kva alternativ som er best for kulturmiljøa i området. Delrapporten er difor eit godt

kunnskapsgrunnlag for vurdering av kva konsekvensar dei ulike alternativa vil få for kulturminneinteressene. Den vil og vere eit godt grunnlag for lokal, regional og nasjonal kulturminneforvaltning. I konsekvensutgreiinga kjem det fram at det er manglande dokumentasjon og registrering av nyare tids kulturminne og kulturlandskap innafor planområdet, og det er difor trong for nye registreringar.

## 2 Om planforslaget

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

### 2.1 Generelt

Parsellen Stord-Os er ein del av E39 som går mellom Kristiansand og Trondheim. Ruta inngår i det europeiske TEN-T-nettverket, og er knytt til kontinentet med ferje Kristiansand –Hirtshals. E39 går vidare til Ålborg, og derifrå går E45 sørover til Hamburg. Strekinga er eitt av utbyggingsprosjekta i det overordna utgreiingsprosjektet «Ferjefri E39». I Nasjonal Transportplan 2014-23 ligg det inne med ein intensjon om å bygge ut heile E39 mellom Kristiansand og Trondheim med ferjefrie samband i løpet av 20 år.

Strekinga vil erstatte det statlege ferjesambandet E39 Halhjem-Sandvikvåg, og dei to fylkeskommunale ferjesambanda Halhjem-Våge og Jektevik-Hodnanes.

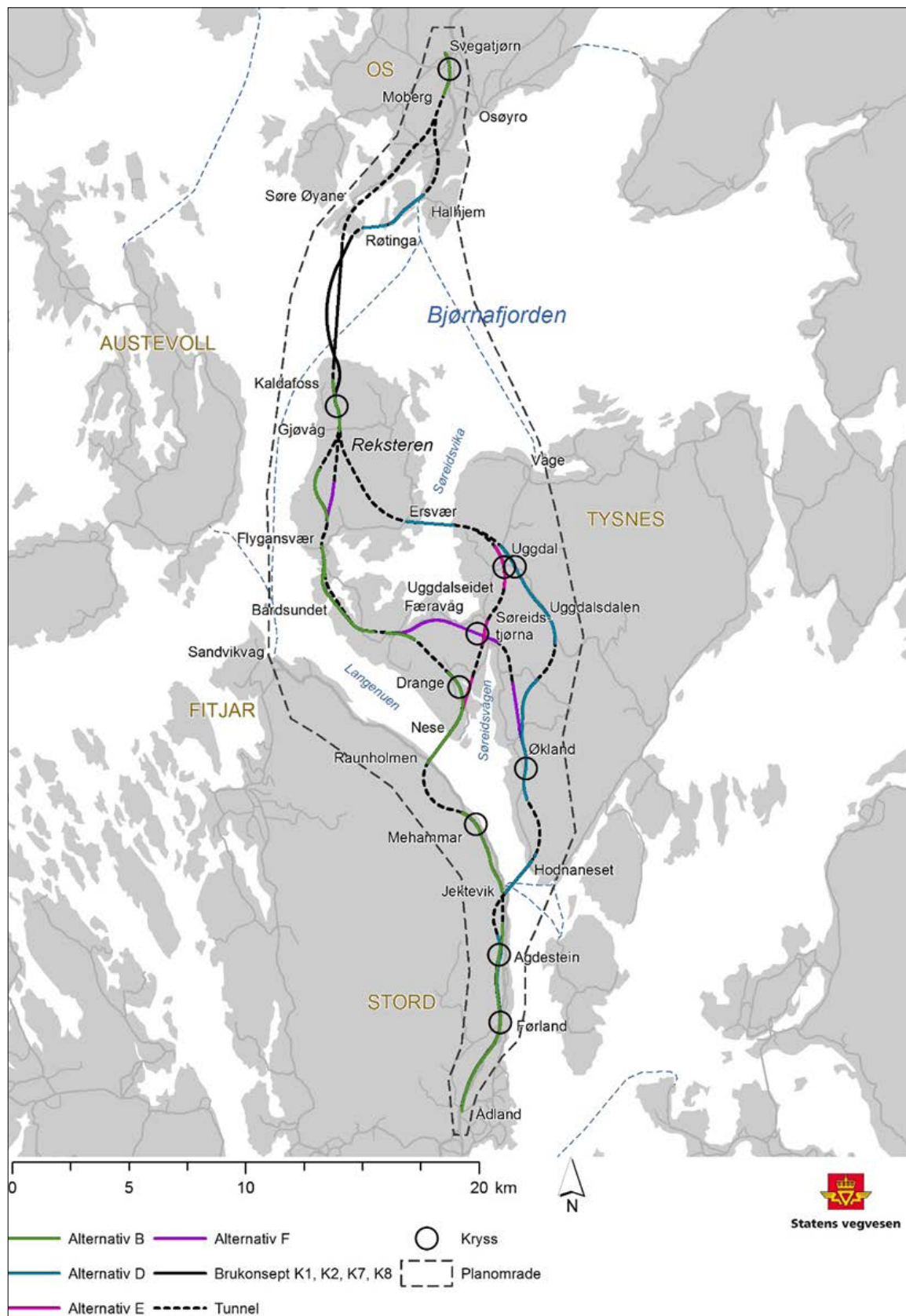
Svegatjørn-Ådland er ein av fleire prosjekt i Ferjefri E39. Det er sett i gang planarbeid på heile strekinga mellom Bergen og Stavanger. Saman med utbygging av E39 Rogfast som kan få oppstart i 2017, vil prosjektet gje ferjefritt samband mellom Stavanger og Bergen. Reisetida mellom dei to byane vil kunne bli om lag halvert til litt over to timar med full utbygging av heile strekinga.

Det er små skilnader når det gjeld trafikk på E39 mellom dei ulike alternativa. Alternativ B og F har noko mindre tunell enn dei to andre alternativa.

Prosjektet er eit viktig ledd i visjonen om ferjefri E39. Saman med Rogfast (undersjøisk tunell under Boknafjorden), vil den gje ferjefri veg mellom Bergen og Stavanger. Prosjektet er først og fremst eit nasjonalt prosjekt for å binde saman Vestlandet og sikre ein god transportkorridor mellom Vestlandet og kontinentet. Prosjektet vil i tillegg gje regionale effektar, samstundes som det er viktig å sjå på prosjektet først og fremst som eit nasjonalt prosjekt. Med dette er kort reisetid og god kapasitet heilt sentralt. Det betyr også at ein må akseptere at det vert eit fåtal kryss.

### 2.2 Nærare om planområdet og alternative trasear

I planforslaget er det fire alternativ, B, D, E og F. Alle alternativa startar i sør på Ådland og har felles trasé nordover til Grov på Stord. Her skil alternativa retning og alternativ D, E og F kryssar Langenuen over til Hodnanes på Tysnes. Alternativ B kryssar Langenuen lengre nord ved Raunholm. I Os har alle alternativa felles trasé frå tunnelmunningen på Moberg til påkopling ved Svegatjørn.



Figur 1. Kart med alternative trasear.

Alternativ B

Frå Ådland til Jektevik er det ca. 10 km. Vegen vil gå for det meste i dagen. Mellom Agdestein og Jektevik er det lagt inn ein tunnel på ca. 1,5 km. Det ligg inne eit kryss på Førland. Vidare nordover til bru over Langenuen ved Raunholm er det ca. 9 km frå Førlandskrysset. Det er lagt inn ein tunnel på ca. 3 km på det bratte og rasutsette partiet nord for Mehammar. På Mehammar er det lagt inn eit kryss for å gi god tilknytning til E39 til/frå Fitjar.

Brua over Langenuen kryssar frå Raunholm til Nese, og total brulengde er 1910 m. Bruspenet er på 1235 m. Seglingshøgda er 75 m i 400 m breidde. Frå Nese /Kongsvik til Drange går vegen i dagen. Hovudkrysset på Tynes blir i dette alternativet lagt på Drange med ny lokalveg til Søreide sørvest for Uggdal.

Vidare frå Drange er det lagt inn ein 2 km lang tunnel mot Færavåg, og ein mindre tunnel derifrå mot Bårdsundet. Vegen ligg relativt tungt i terrenget på denne strekninga for å skjerme områda rundt med omsyn på støy.

Bårdsundet blir kryssa med 450 m lang bru vest for dagens bruer. Mellom Bårdsundet og Gjøvåg er det lagt inn to tunnelar med til saman knapt 3 km lengde.

Det er lagt inn eit fellespunkt på Gjøvåg for alle vegalternativa og brukonsepta. Det ligg godt til rette for å legge eit kryss nord for Gjøvåg. Ei framtidig innkorta ferjestrekning frå Austevoll kan ha tilkomst til E39 her. Det kan også vere aktuelt å legge ein rasteplass nord på Rekstern. Frå dette punktet og nordover vil trasé vere avhengig av kva brukonsept ein vel.

Frå tunnelmunning på Moberg går vegen i bru over Ulvenvatnet vest for Mobergbrua. Dagens veg blir kopl opp i eit felles kryss sør for Svegatjørn. Frå dette krysset er det mogleg å etablere ein ny direkte tilkomst til Os sentrum.

Sør for Moberg, ved Lekven, vil det vere tenleg å bygge av- og påkøyringsrampar mot sør. Dette vert i tilfelle bygd som kryss i fjell.

*Senketunnel under Bårdsundet (B2) som mogleg avbøtande tiltak*

Ein senketunnel under Bårdsundet med fjelltunnel på kvar side er vurdert som eit mogleg avbøtande tiltak, men ikkje teke inn i Statens vegvesen si anbefalte løysing. Samla lengde på tunnel /senketunnel ned, under og opp frå sundet vil vere ca. 2,2 km. Ei slik løysing er mogleg i både alternativ B og F.

Alternativ D

Alternativ D følgjer alternativ B nordover til Agdestein. I staden for kryss på Førland har vi i dette alternativet lagt krysset på Agdestein. Frå Agdestein ligg vegen i tunnel fram til brufestet på Jektevik der brua går over Langenuen til Hodnanes. Brua har ei total lengde på 1720 m og eit bruspen på 1220 m.

På Hodnanes går vegen direkte inn i ein kort tunnel og etter ei kort dagstrekning inn i ein ca. 2,5 km lang tunnel til Økland. På Økland er det lagt inn eit kryss som vil gje god tilknytning til bygdene sør og aust på Tynes. Vidare nordover kryssar vegen Nordbustadvatnet med bru før den går inn i ein knapp 2 km lang tunnel mot Uggdalsdalen. Gjennom Uggdalsdalen er vegen lagd i vestre dalside til Uggdal. Hovudkrysset til Tynes er lagt på Uggdal, ved skulen. Vidare vestover går vegen i tunnel til Søreidsvika der den kryssar fjorden med ei 1400 m lang hengebru.

På Reksteren kjem brua i land ved Brakahaug og vegen går eit kort stykke i dagen før den går inn i ein vel 5 km lang tunnel til fellespunktet på Gjøvåg. I Os har vi lagt inn ei dagløyning i dette alternativet. Det inneber kortare tunnelar, bruer og veg i dagen inn til Halhjem. Vidare frå Halhjem til Moberg går vegen i tunnel. Frå Moberg til Svegatjørn følgjer D alternativ B.

Alternativ E

Alternativ E er ein kombinasjon av alternativ B og D. Det følgjer alternativ B til Kongsvik. Frå Kongsvik til Uggdal går vegen vekselvis i tunnel og i dagen, og den kryssar Drangevågen med ei 500 m lang bru. Vidare vert Søreid kryssa på langs av dalformasjonen før vegen vert ført vidare i ein ca. 1300 m lang tunnel til Uggdal.



Som i alternativ D er hovudkrysset på Tysnes lagt i Uggdal. Alternativ E er som alternativ D fram til Røtinga på Os. Derifrå er alternativ E likt med B.

#### Alternativ F

Alternativ F er også ein kombinasjon av B og D. Det følgjer alternativ D til Økland. Som i alternativ D er det i alternativ F lagt inn eit kryss der. Vidare går vegen mot Søreid der den kryssar over dalformasjonen og dagens veg i ei høg bru. Hovudkrysset for Tysnes blir i dette alternativet lagt ved Søreidstjørna. Mot Færavåg og Bårdsundet går vegen i dagen, men med ein kort tunnel ved Færavåg. Vidare nordover i /gjennom Bårdsundet er alternativ F likt med alternativ B.

### **2.3 Vegstandard**

Vegen er planlagt som 4-felts motorveg med fartsgrense 110 km/t. Det set store krav til stiv lineføring, og det vil vere eit fåtal planfrie kryss.

### **2.4 Løysingar for gåande og syklende**

Trase for E39 har innverknad på lokale, regionale og nasjonale tilbod for sykkel. Lokalt har Os og Stord kommune utarbeida planar for sykkelvegnettet. Strekninga mellom Stord og Os har innverknad på nasjonal sykkelrute 1: «Kystruta» som går heile vegen langsetter kysten frå Svinesund via Sørlandet og Vestlandet og opp til Nordkapp og Kirkenes. Eit av effektmåla i prosjektet er at det skal leggjast til rette for gåande og syklende på bruene. Vidare er det lagt til grunn at sykkelrutene utanom bruene ikkje skal følgje E39, men at ein skal knyte fjordkryssingane saman med lokalt vegnett, i første rekkje lokalt vedtekne gang- og sykkeltrasear der slike fins. På Tysnes må framtidig sykkelrute koplant til dagens vegnett, mens det er tiltenkt at anleggsveg på Røtinga i Os kommune kan gjerast om til sykkelveg fram til bru over Bjørnefjorden når den står ferdig.

### **2.5 Løysingar for kollektivtransporten**

I kommunedelplanen er det vist til at Cowi har på oppdrag frå Hordaland fylkeskommune vurdert overordna kollektivstruktur langs ny E39 mellom Bergen og Stavanger. I denne blir det framheva at gode løysingar for kollektivtrafikken i tidleg planlegging kan sikre at mest mogleg av trafikkauken blir teken kollektivt.

Med ny E39 vil reisetida på veg bli konkurransedyktig med fly. Kollektivtrafikken sin konkurrent etter utbygging vil difor vere bilen.

Cowi anslår passasjerpotensialet til i snitt 4.800 passasjerar pr dag på ei ekspressbussline mellom Bergen og Stavanger. I tillegg kjem trafikken på dei regionale turane som handterer reisande på kortare strekningar. Cowi peikar på Svegatjørn i Os og Heiane på Stord som moglege påkoplingspunkt. Det er i planen lagt opp til busstopp på rampane i alle kryssa. Det er framheva at det bør leggjast til rette for overgangar til lokale-/regionale bussar og parkering for både bilar og sykklar i tilknytning til kryssa. Dette vil bli detaljert i neste planfase (reguleringsplanlegging).

### **2.6 Investeringskostnader og prissette konsekvensar**

Kostnadene for prosjektet er avhengig av teknologi for kryssing av Bjørnafjorden.

Som det går fram av tabell 1, har alternativ B og F vesentleg lågare kostnader enn alternativ D og E, og følgeleg lågare nytte. Det skuldast i første rekkje at dei to alternativa har ei ekstra brukryssing over Søreidsvika. Kostnadene er avhengig av teknologi for kryssing av Bjørnafjorden. Det blir framheva at det er usikkerheit knytt til kostnadene for overgangen mellom bru og tunell på Røtinga i Os.

Tabell 1. Oversikt over kostnader.

		Alt. B	Alt. D	Alt. E	Alt. F
		Mrd.kr	Mrd.kr	Mrd.kr	Mrd.kr
Ådland – Sveqatjørn utan bru Bjørnafjorden	Veg i dagen	3,1	2,9	2,3	3,0
	Bruer*	7,3	16,3	13,0	7,4
	Tunnelar	8,1	8,1	10,1	8,2
	SUM	18,5	27,3	25,4	18,6
Bru over Bjørnafjorden	K1 henqebru/TLP, stål	24,0	24,0	24,0	24,0
	K2 henqebru/TLP, betong	25,9	25,9	25,9	25,9
	K7 Endeforankra flytebru	21,2	21,2	21,2	21,2
	K8 Sideforankra flytebru	16,9	16,9	16,9	16,9
	Overgang til land / tunnel frå brua K1/K2	2,4	2,8	2,4	2,4
	Overgang til land / tunnel frå brua K7/K8	3,3	2,8	3,3	3,3
Ådland – Sveqatjørn med ulike bru-konsept	K1	44,9	54,1	51,8	45,0
	K2	46,8	56,0	53,7	46,9
	K7	43,0	51,3	49,9	43,1
	K8	40,3	48,6	47,2	40,4

Det er lagt opp til endeforankra flytebru i denne omgang grunna usikkerheit om grunnforhold i Bjørnafjorden. For å vurdere dei to botnforankra brukonsepta, hengebru og sideforankra flytebru, arbeider Statens Vegvesen med å samle inn meir omfattande datagrunnlag om grunntilhøva. Om ein kan velje sideforankra flytebru, kan kostnadene verte mindre. Avgjerd om brutype må takast gjennom arbeid med reguleringsplan for prosjektet.

Dette er oppsummert slik for netto nytte og for nette nytte pr budsjettkrone, jf tabell 2.

Tabell 2- Netto nytte av alternativa.

Alternativ		B	D	E	F
Prissette konsekvensar	Anleggskostnad (P50) daglinje i Os	43,0 (44,6)	49,7 (51,3)	49,9 (51,5)	43,1 (44,7)
	Netto Nytte NN daglinje i Os	2,9 (1,8)	-5,4 (-6,4)	-5,5 (-6,4)	1,9 (0,9)
(kostnader og Netto Nytte i mrd.kr)	NNB NNB daglinje i Os	0,08 (0,05)	-0,12 (-0,14)	-0,12 (-0,14)	0,05 (0,02)
	Rangering	1	3	3	2

Ein senketunell under Bårdsundet vil auke kostnaden med om lag 0,9 mrd kr.

For å redusere kostnadene er det vurdert å ikkje byggje ut strekninga Ådland–Mehammar i denne omgang, men la dette inngå i parsellen E39 Heiane–Ådland som også er under planlegging.

## 2.7 Ikkje prissette konsekvensar

Dei ikkje-prissette konsekvensane er inndelt i fem fagtema:

- Landskapsbilete
- Nærmiljø og friluftsliv
- Naturmangfald
- Kulturmiljø
- Naturressursar

Innanfor kvart tema er det vurdert verdi og omfang av påverknad av tiltaket vil ha på verdien.

Ikkje prissette konsekvensar er oppsummert i tabell 3:

Tabell 3. Oppsummering av ikkje prissette konsekvensar.

Fag	Alt B	Alt D	Alt E	Alt F	Merknader
Landskaps- bilete	--	-/--	-/--	-/--	Neset – Drangeområdet med kryss i alt. B vert endra i stor grad. Frå småskala kultur-landskap til dominerande veganlegg.
Nærmiljø og friluftsliv	--	---	--/---	--/---	I alt. D vert nærmiljøverdiar mest råka i Uggdalsområdet, og friluftsverdiar sterkast råka i Flatråkevassdraget.
Natur- mangfald	---	--	--/---	--/---	Bårdsundområdet og Reksteren størst negativ konsekvens i alt. B og F. Alt. B kjem i konflikt med hole eiker (utvalt naturtype) på Stordsida
Kulturmiljø	--/---	---/---	---	--/---	Uggdalsdalen størst negativ konsekvens i alt. D
Natur- ressursar	--/---	---	--/---	--/---	Uggdalsområdet størst negativ konsekvens i alt. D
Samla rangering	1	4	3*	2	

\* Skilnaden mellom alt.E og F er hovudsakleg at alt. E får størst negative konsekvensar i samband med kryssing av Søreidområdet.

Alternativ B er heilt marginal betre enn alternativ F når ein ser alle deltema under eitt. Men ein må uansett kunne seie at det er svært liten skilnad på dei to alternativa.

I dette prosjektet vil det, uansett val av alternativ B eller F, vere mest viktig å gjere avbøtande tiltak som vil redusere dei negative konsekvensane.

Dersom ein berre ser på dei ikkje-prissette konsekvensane, vil til dømes senketunnel under Bårdsundet redusere dei negative konsekvensane spesielt for kulturmiljø og nærmiljø/friluftsliv, og til ein viss grad for naturmangfald. Med ein slik tunnel kan ein unngå inngrep i dei viktigaste kulturmiljøa og friluftsområda kring Bårdsundet. Ein unngår og nokre lokalitetar med regnskog. Senketunnel kan vere eit avbøtande tiltak for både alternativ B og F.

Ved å forlengje tunnelen til Gjøvågområdet kan ein unngå inngrep i dei viktigaste naturområda på Reksteren og i friluftsområdet på Gjøvågsfjellet.

### **3 Vurdering av regionale interesser**

I dette kapittelet vurderer fylkesrådmannen i kva grad regionale interesser er ivaretatt i planen.

#### **3.1 Om bruk av statleg plan**

Det har vore ei auka bruk av statleg plan dei seinare åra. Det er prinsipielt uheldig med omsyn til kommunalt sjølvstyre. Samstundes er E39 primært ein nasjonal veg, og fylkesrådmannen ser at det lett vil oppstå ein del konflikter mellom ulike interesser i arbeidet. Statens Vegvesen har etter fylkesrådmannen si meining hatt ein tett og god dialog med lokale og regionale styresmakter under vegs i planprosessen.

Fylkesrådmannen rår til at vidare planlegging skjer i form av statleg reguleringsplan. Det må leggjast opp til ein fortsatt god dialog med ulike interessentar i arbeidet.

#### **3.2 Lokale og regionale verknader**

I ein delrapport har Norconsult analysert lokale og regionale verknader trasealternativ for E39. Skilnaden i alternativa er hovudsakleg knytt til sørre eller midtre kryssing av Langenuen og plassering av kryssa på Stord og Tysnes. Det er understreka at forskjellen mellom alternativa er liten, og at alle alternativa vil ha positiv innverknad på lokal utvikling. Alternativ F er vurdert som marginalt betre enn dei andre av di hovudkryss for Tysnes ved Søreid ligg nær tettstaden Uggdal og Våge, samstundes som Uggdal ikkje får nærføring av motorveg. Vidare vil kryss ved Økland gi betre tilknytning enn austre og sørre delar av Tysnes. Dei positive verknadene for Tysnes er vektlaagd meir enn dei negative for Fitjar ved at dei får lenger tilknytingsveg til E39. Kryss ved Drange er vurdert som negativt med omsyn til utbyggingspress i eit område utan utbygging i dag.

Fylkesrådmannen vurderer her primært mellom alternativ B og F. Alternativ F gir litt kortare (2 km) kortare tilførselsveg. Fylkesrådmannen meiner dette er av marginal betydning med omsyn til tilknytning til Våge/Uggdal.

Etter fylkesrådmannen si meining vil også eit kryss på Økland medføre eit uheldig utbyggingspress rundt Økland og den sørlege delen av Tysnes, som no er lite omfatta av inngrep. Fylkesrådmannen meiner difor at alternativ F er like uheldig som B sett i forhold til utbyggingspress på Tysnes som kryss ved Drange. Fitjar vil også få over 10 km lenger veg mot Bergensområdet, slik at fylkesrådmannen har vanskeleg for å sjå at alternativ F peiker seg positivt ut i forhold til alternativ B.

Noen interessentar har peikt på moglegheit for å få eit framtidig brusamband mellom Tysnes over Huglo og bru mot Bjellandsneset ved Husnes, og vidare over Kvinnherad mot E134 den såkalla Sunnhordlandsdiagonalen. I utkastet til kommunedelplan er dette ikkje vurdert. Fylkesrådmannen er samd i dette. Fylkestinget gikk i sak 59/2016 inn for at det vert utgreidd ein konseptvalutgreiing for strekninga mellom Bergen og E134. Ein Sunnhordlandsdiagonal må vurderast i denne samanheng saman med andre konsept på strekninga. Fylkesrådmannen kan ikkje sjå at midtre kryssing vil hindre ein eventuell framtidig Sunnhordlandsdiagonal, og det er uansett høgst usikkert om denne vil bli vald som ein framtidig Hordalandsdiagonal.

#### **3.3 Samordna areal og transportplanlegging**

Det er i utgreiinga ikkje vurdert nærare kva konsekvensar prosjektet kan få for utbyggingsmønster i området ut over å peike på at kryss på Drange kan gi eit uheldig utbyggingspress i dette området. Det er likevel klårt at med langt kortare avstand mellom Bergen og Sunnhordland, vil det gje eit auka press på utbygging i

området. På den eine sida er det positivt med omsyn til utvikling av Sunnhordland, på den anna side kan det opne for ei spreitt utbygging med påfølgjande auka transportbehov.

Det er likevel ikkje i denne planen ein skal ta opp framtidig utbyggingsmønster. Det må ein kome attende til i regionale planar og i kommuneplanarbeidet. I denne omgang er det viktig å sikre knutepunkt for kollektivtrafikken langs E39 slik at det kan leggjast eit grunnlag for at mest mogleg av trafikken kan takast kollektivt.

Det er likevel ganske sikkert at utbygging av E39 vil føre til meir trafikk inn mot Bergensområdet. Det kan gjere det vanskelegare å få gjennomført ambisjonane om nullvekst i biltrafikk i byområdet. Fylkesrådmannen meiner dette aukar behovet for ei samordna areal- og transportpolitikk for Bergensområdet slik at ein sikrar at mål om nullvekst i personbiltransporten kan bli nådd. Ferjefri E39 vil også auke behovet for at ringveg aust blir etablert.

### **3.4 Samferdsel**

#### **3.4.1 Sykkel**

Ein sykkelveg langs E39 vil primært vere knytt til fritidssykling, ikkje til transportsykling. For reiselivet er det viktig å ha moglegheit for å sykle langs E39, og fylkesrådmannen er positiv til at det vert mogleg å sykle over bruene på E39. Særleg ein sykkelveg over Bjørnafjorden kan ha stor betydning i ein reiselivssamanheng. Det vil vere viktig å skjerme sykkeltraseen mest mogleg for støy frå biltrafikken.

Det er og positivt at anleggsveg over Røttinga kan gjerast om til gang- og sykkelveg mot brufeste.

Fv83 frå kryss med FV49 nord for Søreid og til Gjøvåg på Reksteren, er av dårleg standard. I dag er trafikken såpass låg at den kan eigne seg som ein sykkelveg. Vi kan forvente at kryss på Gjøvåg kan føre til auka trafikk, og utbyggingspresset på Reksteren kan auke monaleg. Det kan krevje at det vert sett i verk tiltak for sikring av myke trafikkantar over Reksteren. Dette bør vurderast nærare i neste planfase.

Fylkesrådmannen vil også peike på at FV49 frå Søreid mot Ugddal og Våge i lita grad er lagt til rette for mjuke trafikkantar. Når hovudinnfallsporten til Tysnes frå Bergensområdet endrast frå ferjestø på Våge til Søreid eller eventuelt Ugddal, kan vi forvente at det vil føre til vesentleg auka trafikk på Fv49. Det forsterkar behovet for gang- og sykkelveg på denne strekninga, og fylkesrådmannen meiner dette må bli vurdert i neste planfase.

#### **3.4.2 Kollektivtransport**

Fylkesrådmannen meiner det er viktig at det vert lagt til rette for ein best mogleg konkurransesituasjon for kollektivtrafikken. Det inneberer at det vert bygd haldeplassar ved alle kryss, og at det blir lagt til rette for gode overgangsmoglegheiter til lokal- og regional trafikk. Det er viktig i det vidare planarbeidet blir lagt til rette for fysiske løysingar som gir minst mogleg tidstap ved stopp, og der det er korte avstandar for bytte mellom bussar. Det må vere kontakt med Hordaland fylkeskommune og Skyss i dette arbeidet.

Fylkesrådmannen støttar at det vert lagt opp til innfartsparkering for bil og sykklar i tilknytning til kryssa. Det er samstundes grunn til å peike på at innfartsparkering er arealkrevjande, og det alternativt kan leggjast opp til utbygging rundt kryssa.

#### **3.4.3 Konsekvensar for fylkesvegnettet**

For Hordaland fylkeskommune som vegeigar er det særleg viktig å vurdere konsekvensane for fylkesvegnettet.

### **Ferje Kvinnherad-Stord**

I planframlegget har tilknytning til Kvinnherad ikkje vore eit særskilt tema. Det er nemnt at om det i framtida blir aktuelt med ein ny ferjekai i området Kvednaneset-Buvika på Stord, kan trafikk til og frå Kvinnherad kopløst inn på ny E39 via lokalveg og kryss på Førland/Agdestein.

Sambandet Ranavik- Skjersholmane tek over 40 minuttar, og det har vore arbeid med å korte inn sambandet. Det har til no ikkje lukkast med å finne ei løysing på dette. Det har hausten 2016 vore utgreidd eit alternativ med ferjestø på Djupavikneset rett sør for Leirvik sentrum, men det har vist seg å ikkje vere aktuelt å byggje. Fylkesrådmannen vil kome tilbake til sak om dette i februar 2017.

Fylkesrådmannen meiner innkorting av sambandet er ein viktig regional sak av fleire grunner:

- Innkorting av sambandet vil gi både kortare overfartstid og reisetid til sentrale målpunkt på begge sider av fjorden,
- Innkorting av sambandet vil gje store delar av Kvinnherad rask tilgang til ny E39. Det er også ønskjeleg å leie mest mogleg av trafikken mellom Sunnhordland og Bergen på framtidig E39.
- Kortare reisetid gir mulegheit for endra driftsopplegg med hyppigare avgangar og meir miljøvenlege ferjer.
- Både Leirvik og Stord er og bør vidareutviklast som regionale sentra. Særleg er det eit behov for å oppretthalde og vidareutvikle Leirvik som eit regionalt senter for heile Sunnhordlandsregionen. For at Leirvik kan utvikle seg som regionalt senter både for private og offentlege tenester, er befolkningsgrunnlaget i Kvinnherad viktig.
- Innkorting av sambandet vil føre til reduserte kostnader for næringslivet, og vil bidra til tettare integrasjon for næringslivet i Sunnhordlandsregionen.

Fylkesrådmannen konstaterer at det er ei uløyst utfordring med å få korta inn sambandet, og det påkvar dei to kommunane saman med Hordaland fylkeskommune å finne ei løysing på dette. Fylkesrådmannen meiner den beste løysinga er å få etablert eit nytt ferjestø nord for Leirvik med god tilkomst til E39. Det vil gje den raskaste sambandet mellom Kvinnherad og Bergen, og vil også gi eit godt samband mellom Kvinnherad og Leirvik.

Det er viktig at det på sambandet Stord – Kvinnherad blir etablert eit nytt ferjestø med god tilknytning til E39. Kommunedelplanen bør sikre at det blir regulert eit kryss på Førland som kan vere eit godt utgangspunkt for eit framtidig ferjesamband mot Kvinnherad. Eit kryss her vil i tillegg betene området mot Rommetveit på ein god måte.

Fylkesrådmannen viser til at det er gjort ei enkel samfunnsøkonomisk vurdering av eit muleg nytt ferjesamband mellom Reksteren og Austevoll etter vedtak i fylkesutvalet i august 2015 i sak om *Moglegheitsstudie for fylkesvegar knytt til E39*. Det er her m.a. gitt overslag over kostnader, innspart reisetid og trafikantnytte. Eg vil rå til at Statens Vegvesen gjennomfører ei tilsvarande analyse for ferjesambandet Stord-Kvinnherad ved etablering av eit nytt ferjestø i nærleiken av Førland.

### **Internvegnettet på Tysnes**

I planframlegget er det lagt opp til å byggje tilførselsvegar frå kryss på E39 mot sentrale punkt. For alternativ B vil det måtte byggjast ein tilførselsveg frå kryss på Drange til FV49 på Søreid. For dei andre kryssa er det kort tilførselsveg inn mot eksisterande fylkesvegnett. Konsekvensane for fylkesvegnettet av auka trafikk er ikkje vurderte.

Fylkesrådmannen meiner det er positivt at veg mellom kryss ved Drange og Søreid ligg inne som ein del av plangrunnlaget. Den må bli bygd og finansiert som del av E39-prosjektet.

Ved at det blir kryss ved Drange eller Søreid, vil innfallsporten til Tysnes endre seg. I dag er hovudtilkomst via Våge. Våge har også den største befolkningsmengda i kommunen. Det kan gjere at det er behov for utbetring av FV49 mellom kryss på E39 og Våge. Dette bør vurderast i neste planfase, og fylkesrådmannen meiner E39-prosjektet må finansiere naudsynt utbetring av Fv49 mellom Søreid og Våge som følgje av auka trafikk frå E39.

### **Mogleg tilkopling på Reksteren – Ferje eller bru mellom Reksteren og Huftarøy i Austevoll**

Det bur i dag om lag 250 personar på Reksteren. I tillegg er det ein del fritidsbustader på øya. Ny E39 kan opne for omfattande utbygging på Reksteren. Det er likevel mogleg tilkopling til Huftarøy i Austevoll som er mest interessant for eit kryss på Reksteren.

Det er vist til at det er mogleg å få betre tilknytning til Austevoll når E39 blir lagt over Reksteren. Etter vedtak i fylkestinget for planprogrammet, har Statens Vegvesen vurdert dette, og har sett på to alternativ:

- Ferje Austevoll – Gjøvåg som erstatning for dagens to ferjer. Det er lagt til grunn at lengda på ferjestrekninga vil vere 3,2 km med ei overfartstid på 10 minuttar med moglegheit for ½-time frekvens. Det er i utgreiinga lagt opp til ei anleggskai på Gjøvåg som kan gjerast om til ein ferjekai.
- Hengebru ved Flygansvær på Reksteren med seglingshøgde 75 meter og hovudspenn på i underkant av 1600 meter.

Statens Vegvesen har utgreidd dei to alternativa, og har samanfatta resultatata slik som gitt i tabell 4.

Grunna høge kostnader meiner SVV at kostnaden blir for høg til at ein kan tilrå ein løysing med bru. Innkorta ferjesamband blir vurdert som eit reelt og godt alternativ. Det blir streka under at kostnadene ved eit nytt ferjesamband ikkje ligg inne i E39 prosjektet.

Tabell 4. Konsekvensar og kostnader av moglege koplingar mellom Reksteren og Austevoll.

	Dagens situasjon	Ferje Austevoll – Reksteren	Bru Austevoll – Reksteren
Utbyggingskostnad	0	300–500 mill.kr	5–8 mrd.kr
Trafikantnytte	0	+ 3%	+ 20%
Reisetider	minutt	Minutt	minutt
Bekkjarvik – Leirvik	72	59	37
Bekkjarvik – Våge	116	59	36
Bekkjarvik – Hop (Bergen)	102	59	37
Storebø – Leirvik	78	54	31
Storebø – Våge	122	53	31
Storebø – Hop (Bergen)	82	54	31

I dag er Austevoll knytt til omverda gjennom to ferjesamband, Krokeide- Hufthamar og Husavik-Sandvikvåg. Overfartstida er hhv. om lag 35 minuttar og 20 minuttar

Fylkestinget gjorde i samband med høyring av planprogrammet (sjå ovanfor) vedtak om at det skal arbeidast vidare med ei bruløysing mellom Reksteren og Austevoll.

Eit samband mellom Austevoll og Reksteren vil vere eit fylkesvegprosjekt. Ein bru her vil vere lenger enn Hardangerbrua, og vil også vere lenger enn brua over Langenuen mellom Stord og Tysnes. Vidare er Langenuen mellom Reksteren og Austevoll hovudseglingslei, og krev difor ein høg brukonstruksjon. Fylkesrådmannen meiner utrekningane frå SVV viser at kostnadene er såpass høge at det ikkje let seg gjere å byggje eit brusamband over Langenuen mellom Reksteren og Austevoll, i alle fall ikkje i overskødeleg framtid.

Det er mest nærliggjande å vurdere ein eventuell bru ved Flygansvær over til Tobbholmane, slik Statens Vegvesen har lagt inn. Det er ikkje lagt inn kryss på Flygansvær, men etter det fylkesrådmannen kjenner til, er dette teknisk mogleg, men relativt konfliktykt med omsyn til natur- og miljøverdiar. Alternativet kan vere å etablere ein ny veg mellom kryss ved Gjøvåg/Kaldafoss og Flygansvær.



Fylkesrådmannen peiker på at ei ny ferjerute mellom Reksteren og Austevoll vil gi eit vesentleg betre tilbod enn i dag for samband til og frå Austevoll, og gjer framlegg om at det vert arbeidd vidare med dette under føresetnad av at det vert oppstart av utbygging av E39 mellom Stord og Os.

Fylkesrådmannen meiner det ikkje er aktuelt å byggje kryss ved Flygansvær no, men meiner at kommunedelplanen må ta høgde for at det kan byggjast eit kryss i området i framtida.

I dag er ferjeavløysingsordninga slik at det blir gitt ein kompensasjon i 40 år prisjustert for bortfall i utgiftsutjamningsystemet. Dette er pr i dag om lag 19 mill. kr. pr ferjesamband, altså om lag 640 mill kr. totalt. Sjølv om ein eventuell bru vil kunne bli delvis finansiert gjennom ferjeavløysingsordninga, vil det langt i frå vere tilstrekkeleg finansieringsgrunnlag, sjølv med bompengar. Det kan også forventast bompengefinansering av ny E39, slik at det vil vere eit avgrensa bompengegrundlag for bru over til Austevoll.

Det må avklarast om den nye ferjeavløysingsordninga vil kunne finansiere bygging av nytt ferjestø og utbetring av Fv546 på austsida av Reksteren ved at to ferjesamband blir erstatta med eitt.

### Kryss på Stord

Eit kryss på Førland vil gje ein god tilkopling mot høgskuleområdet på Rommetveit, og også gi moglegheit for framtidig utbygging av ferjestø i området Buvika/Kvernavika for tilkopling mot Kvinnherad.

Fylkesrådmannen vil rå til at det vert bygd kryss her. Det bør også byggjast kryss på Førland, sjølv om



alternativ F vert vald. Ved alternativ F bør det byggjast kryss ved Agdestein for å sikre tilkomst mot nordre del av Stord og Fitjar.

### **Kryss på Moberg**

Eit «halvkryss» på Moberg med av- og påramping til E39 sørover vil avlaste FV 552 mellom Sveгатjörn og Osøyro, og vi vil rå til at dette vert bygd.

### **Risiko- og sårbarheit:**

Det er vurdert at risikoen for stenging og behovet for omkøyning vil vere minimalt ned ny E39, då det er mogleg å stenge den eine køyreretninga og ha tovegstrafikk på den andre. Ferje er truleg ikkje aktuell reserveløysing. Det er berekna ein oppetid på 99,7-99,8 % avhengig av bruløysing.

Fylkesrådmannen registrerer at det er forventa høg oppetid, og at det er mogleg å ha tovegstrafikk i ein køyreretning. Det kan likevel vere situasjonar der brua vert strengd. Om bru over Bjørnefjorden vert strengd, er mogleg omkøyingsveg via Fv49 og Fv48 via Våge –Eikelandssosen. Denne vegen har ikkje standard og kapasitet til å ta trafikken på E39. For bru over Langenuen er det vanskeleg å sjå at det vil vere nokon fungerande omkøyingsveg, noko som kan tilseie at det er behov for å oppretthalde beredskapsferjestø på t.d. Hodnanes.

I regional transportplan 2013-24 er ein skilde fylkesvegstrekingar kategorisert som overordna vegnett då dei fungerer som omkøyingsveg ved vegstengingar på fylkesvegnettet. Fylkesrådmannen meiner kommunedelplanen bør vurdere om dette er aktuelt for E39 Stord-Os, og vurdere nærare om det er behov for omkøyingsveg eller beredskapskai for å sikre framkome ved eventuell stenging av bruer.

## **3.5 Kulturminne og kulturmiljø**

Hordaland fylkeskommune har vurdert saka som regional sektorstyresmakt innan kulturminnevern. Fylkesrådmannen ber om at regional kulturplan vert teken med som referansegrunnlag i planomtalen. Sjå nettsida: <http://www.hordaland.no/Hordalandfylkeskommune/Kultur/kulturplan/>.

Fylkesrådmannen er i hovudsak samd med vurderingane som er gjort i konsekvensutgreiinga for kulturminne og kulturmiljø. Vurderingane i KU er basert på linjeføringa til vegen, som ligg føre. Dette er ei linje som kan verte endra på reguleringsplannivå. Hordaland fylkeskommune vurderer kulturminneinteresser ut frå linjeføringa av vegen og den 200 meter breie vegkorridoren i kommunedelplanen.

I konsekvensutgreiinga er det gjort ei vurdering av potensialet for funn av automatisk freda kulturminne i områda som vert direkte råka av tiltaket. Det er gjort greie for avbøtande tiltak for dei råka kulturmiljøa både i anleggsperioden og i den permanente situasjonen. Fylkesrådmannen ber om at dette får høg prioritet.

### Tilrådd vegalternativ i konsekvensutgreiinga

Alle vegalternativa fører med seg negative konsekvensar for nasjonalt og regionalt viktige kulturminne og kulturmiljø. Konsekvensutgreiinga har difor sett på kva alternativ som råkar færrest kulturmiljø og på ein minst negativ måte. Alternativa B og F har fått best rangering. Største utfordringa for desse alternativa er vegline med bru gjennom kulturmiljøet ved Bårdsundet i Tysnes. Alternativ B er rangert som betre enn F, då alternativ F har større konflikt med kulturminneinteresser på Stord og Tysnes. Alternativ E er rangert som nest dårlegast. Dette alternativet får særst stor negativ konsekvens for kulturminne og kulturmiljø på Støle/Søreid og Sæ på Tysnes. Alternativ D er rangert som det dårlegaste alternativet, med stor og særst stor negativ konsekvens for kulturmiljø gjennom Uggdalsdalen og nordover opp til Ersvær/Brattetveit på Tysnes.

**Ut frå ei slik rangering er alternativ B tilrådd som beste vegalternativ for deltema kulturmiljø i konsekvensutgreiinga, og vurderinga støtter slik opp under Statens vegvesen sitt tilrådde forslag.**

B2 er ei *variant* av alternativ B, med senketunell under Bårdsundet i staden for dagline og bru. B2 er ikkje rangert i konsekvensutgreiinga då det er ein variant. I konsekvensutgreiinga står det at dersom B2 hadde vore eit eige alternativ hadde det vore rangert over alternativ B og F.

### Omsynssoner

Plankarta manglar omsynssone for kulturminne og kulturmiljø av nasjonal og regional interesse. Fylkesrådmannen ber om at alle kulturminne, som er automatisk freda, jf. § 4 i kulturminnelova, og nyare tids kulturminne med høg verdi og regional interesse, vert vist på plankart med omsynssone H730 og H570. Dette gjeld blant anna dei automatisk freda kulturminna ved Bårdsundet, Uggdalsdalen, Sæ/Søreid og Myklestad i Tysnes kommune.

### Føresegner og retningslinjer

Framlegg til føresegner og retningslinjer tar i hovudsak godt vare på kulturminneinteressene.

Føresegn § 2-5-1 *Omsynssone for kulturmiljø* må òg gjelde for arkeologiske kulturminne. Fylkesrådmannen ber difor om at denne føresegna vert endra til:

*«Kulturminne, kulturmiljø og kulturlandskap skal vera ein integrert del av planlegging og søknad om tiltak. Det skal visast til korleis ein har søkt å ivareta dette gjennom planforslag og plantiltak. Tilhøve til automatisk freda kulturminne må avklarast i reguleringsplanfasen. Område som skal takast vare på, skal leggest inn som omsynssoner.»*

### Kulturhistoriske undersøkingar

Hordaland fylkeskommune varslar at det må utførast arkeologiske undersøkingar, jf. § 9 i kulturminnelova. Dette gjeld både på land og i sjøareal.

Med omsyn til prosessar i planlegging og vedtak vil det vere ei stor føremon å få gjennomført arkeologiske og marinarkeologiske registreingar så tidleg som mogeleg. Eventuelle kulturminneverdiar er slik avklart før reguleringsplanen vert ferdigstilt. Vedkomande området har ei stor utstrekning, og potensialet for funn, av hittil ukjende forhistoriske kulturminne er generelt høgt i Os, Tysnes og Stord.

For å sikre ei god og føreseieleg framdrift, og unødvendige forseinkingar i planprosessen vil Fylkesrådmannen rå til at den arkeologiske og marinarkeologiske registreringa vert gjort før reguleringsplannivå. Dersom tiltakshavar ønskjer å komme i gang med arkeologisk registrering i 2017, må Hordaland fylkeskommune og Bergens Sjøfartsmuseum få tilbakemelding om dette. Hordaland fylkeskommune og Bergens Sjøfartsmuseum vil deretter ta stilling til omfang og type undersøkingar som trengs, jf. § 9 i kulturminnelova. Ut i frå dette utarbeidast det kostnadsoverslag, jf. nasjonal standard for budsjettering. Bergens Sjøfartsmuseum ber tiltakshavar om å ta kontakt i forkant av kartlegging av sjøbotn slik at Sjøfartsmuseet kan vurdere eventuell deltaking i kartlegginga.

Dersom § 9 undersøkingar skulle påvise nye funn av automatisk freda kulturminne som kjem i konflikt med val av vegtrase, må saka handsamast av Riksantikvaren som dispensasjonsmynde etter kulturminnelova.

### 3.5.1 Vurdering av konsekvensar for kulturminne og kulturmiljø

Det er definert 57 kulturmiljø innafor plan- og influensområdet til ny E39, som har relevans for konsekvensutgreiinga. Under er ei oppsummering av vegalternativa og kva konsekvensar vegalternativa har på kulturmiljø og automatisk freda kulturminne. Der automatisk freda kulturminne kjem innafor byggjegrænse til vegkorridorane i kommunedelplanen, vert det oppfatta som konflikt. Verdivurdering og negative konsekvensar er i stor grad basert på konsekvensutgreiinga (sjå tabell 1).

## Bru over Bjørnafjorden

Alle vegalternativa inneberer kryssing av Bjørnafjorden med bru. Denne løysinga vil medføre store fysiske inngrep på Reksteren i Tysnes kommune og på Søre Øyane i Os kommune. Ilandføring av brua vil kome i direkte konflikt med det militærhistoriske anlegget på Svarvhella og med kulturmiljøet ved Kobbavågen. Uansett kva for eit alternativ for kryssing av fjorden er valt, vil brua virke visuelt skjemmande på kulturmiljøa og kulturlandskapet rundt Bjørnafjorden.

## Alternativ B

Alternativ B får negative konsekvensar for 23 kulturmiljø, kor 5 av desse har stor verdi og 9 har middels til stor verdi. Tiltaket vil få stor negativ konsekvens for kulturmiljø på Mehammar på Stord og Nese, Kongsvik og Bårdsundet aust på Tysnes. Tiltaket vil få særstort negativ konsekvens for kulturmiljø ved Bårdsundet vest. Tunnelløysing frå Søre Øyane til Moberg i Os kommune vil kome i konflikt med kulturmiljøet ved Kobbavågen, og vil påverka kulturmiljøet ved Røtinga og Moberg/Kuven.

### Automatisk freda kulturminne

- *Øydegard frå mellomalder på Agdestein, Stord*

Like ovanfor planlagd vegkorridor ligg ein automatisk freda øydegard frå mellomalder. Veggen vil verke særstort skjemmande på dette kulturminnet. Her er det stort potensial for funn av førhistoriske kulturminne.

- *Gravrøysar frå bronse- og jernalder ved Bårdsundet, Tysnes*

Den største utfordringa med alternativ B er vegtrase med bru over eit nasjonalt viktig kulturmiljø ved Bårdsundet (sjå kart 1). Verdien til desse kulturminna er i konsekvensutgreiinga satt til særstort, dvs. nasjonal verdi. På baa sider av sundet ligg det ei stor samling gravrøysar frå bronse- og jernalder. Dette er eit av Tysnes sine fornminneområde med høgast kulturminneverdi. Kulturminna er meir eller mindre uforstyrta av moderne aktivitet og har stor autentisitet og tidsdjupne. Kryssing av Bårdsundet med bru i dagen og store vegskjeringar er i KU vurdert til å ha særstort negativ konsekvens på kulturminna. Traseen kjem ikkje i direkte konflikt med kulturminna, men ei firefelts motorveg vil skjemma kulturmiljøet i sterk grad. Det er særdeles høgt potensial for nye funn i området ved Bårdsundet, både gravminne og steinalderbuplassar.

*Fylkesrådmannen vil rå ifrå ei dagløysing over Bårdsundet.*

### Variant B2 med tunell

Ei tunell under Bårdsundet er beste løysing. I konsekvensutgreiinga er tunell vurdert til å få ubetydelig konsekvens for kulturminne ved Bårdsundet.

## Alternativ D

Alternativ D får negative konsekvensar for 25 kulturmiljø, kor 9 av desse har stor verdi og 8 av har middels til stor verdi. Tiltaket vil få stor negativ konsekvens for desse kulturmiljøa: Mehammar på Stord, Ersvær/Brattetveit, Botnen/Nordbustad og To/Rolse på Tysnes, Kvaalesundet og Kobbavågen i Os. Alternativ D gjennom Uggdalsdalen og med toplanskryss i Uggdal vil få særstort store negative konsekvensar for kulturmiljø på Vollane, Gjellefall, Opdal og Reiso/Myklestad i Tysnes kommune. Val av dette alternativet vil også påverka kulturmiljøa ved Røtinga og Moberg/Kuven i Os kommune.

### Automatisk freda kulturminne

- *Øydegard frå mellomalder på Agdestein, Stord*

Vegalternativet kjem i konflikt med øydegarden frå mellomalderen som er automatisk freda (sjå kart 2).

- *Førhistorisk kulturmiljø på Vollane i Uggdalsdalen, Tysnes*

Av alle trasealternativ er det veglinje gjennom Uggdalsdalen som er særleg konfliktfylt. I Uggdalsdalen ligg eit av Vestlandets viktigaste kulturminneområde, og dei automatisk freda kulturminna her står i ei nasjonal særstilling. Vegkorridoren kjem i konflikt med eit automatisk freda gravfelt med over 40 gravminne og kjem tett på eit øydegardsanlegg frå jarnalder, i tillegg til eit eldre vegfar. Det gamle vegfare, som har gått gjennom heile dalen og med vad over elva, kan vere eit av Hordalands eldste vegfar (sjå kart 3).

*Fylkesrådmannen rår difor ifrå vegalternativ D.* Ny E39 gjennom den smale dalen vil verke sterkt negativt inn på førhistoriske kulturminne av nasjonal verdi. Kulturminna har stor autentisitet og i tillegg vil opplevingsverdien verte øydelagt. Potensial for nye arkeologiske kulturminne, som gravminne og busetnadsspor, er vurdert til å vere særleg høgt i Uggdalsområdet.

- *Kvalesund hamneområde, Os*

Hamneområde er eit automatisk freda marinarkeologisk kulturminne knytt til handelssteden Kvalesund. Den automatisk freda sikringssone til kulturminnet ligg delvis innanfor byggegrense til den 200 meter breie vegkorridoren for vegalternativet D. Veggen vil komme i konflikt med hamneområdet som er ein del av det viktige kulturlandskapet ved Kvalesund.

### Alternativ E

Alternativ E får negative konsekvensar for 26 kulturmiljø, kor 7 av desse har stor verdi og 9 har middels til stor verdi. Tiltaket vil få stor negativ konsekvens for kulturmiljø på Mehammar på Stord og Nese, Kongsvik, Ersvær/Brattetveit og To/Rolse på Tysnes. Vegtrase vil få sær stor negativ konsekvens for kulturmiljø av stor verdi på Støle/Søreid, Sæ og Reiso/Myklestad i Uggdal i Tysnes kommune. Her vil ny veg gå rett gjennom kulturmiljøa og vil øydelegge eldre bygningsmasse og store delar kulturlandskapet. Val av dette alternativet vil også kome i konflikt med kulturmiljøet ved Kobbavågen, og vil påverka kulturmiljøa ved Røtinga og Moberg/Kuven i Os kommune.

#### Automatisk freda kulturminne

- *Førhistoriske gravminner på Sæ og Søreid, Tysnes*

Alternativ E kjem i konflikt med kjente arkeologiske kulturminner på garden Sæ og Søreid. Her er det bevart førhistoriske gravrøysar, der 3 av dei kjem i konflikt med vegkorridoren (sjå kart 4). Alternativet får sær store negative konsekvensar for dei automatisk freda kulturminna her og kulturmiljøet generelt, som har stor tidsdjupne og eit velhalden kulturlandskap med fleire kulturspor. Det er stort potensial for å nye funn av arkeologiske kulturminner fleire stader i dette området, både busetnadsspor frå bronse-, jarn eller mellomalder, i tillegg til steinalderbuplassar.

- *Arkeologiske kulturminner på Myklestad, Tysnes*

Vegkorridoren med toplanskryss på Myklestad/Reiso i Uggdal kjem tett på fleire kulturminne frå førhistoriske tid på Myklestad i Uggdal (sjå kart 5). Aust for Uggdal mellomalderkyrkjestad er det registrert ei hustuft frå jarnalder, to førhistoriske gravrøysar, ulike busetnadsspor frå eldre bronsealder til jarnalder, som kokegropfelt, stolpehol og dyrkingslag. Området er automatisk freda og er i gjeldande plan for Uggdal omsorgssenter regulert til omsynssone c) vern av kulturmiljø og d) bandlegging etter kulturminnelova. Det automatisk freda kulturminnet kjem i nærføring til grensa for vegkorridoren. Vegkorridoren vil og gå like aust for ei automatisk freda gravrøys på Bjørkestølen. Alternativ E kan verke skjemmande på det samla kulturmiljøet.

### Alternativ F

Alternativ F får negative konsekvensar for 22 kulturmiljø, kor av 7 har stor verdi og 7 har middels til stor verdi. Konsekvensane for alternativet er vurdert til sær store, då ny E39 vil råke kulturmiljø av stor verdi på Støle og Søreid på Tysnes. Alternativet vil og verke visuelt skjemmande på førhistoriske og historisk kulturmiljø på Sæ. I Os kommune vil alternativ F kome i konflikt med kulturmiljøet ved Kobbavågen, og vil påverka kulturmiljøa ved Røtinga og Moberg/Kuven.

### Automatisk freda kulturminne

- *Førhistoriske gravrøysar ved Bårdsundet, Tysnes*

Alternativet har same utfordringar i høve kulturminneverdiane ved Bårdsundet som alternativ B.

- *Førhistoriske gravminner på Sæ og Søreid, Tysnes*

Her er det bevart 6 førhistoriske gravrøysar, der 3 av dei kjem i konflikt med vegkorridoren (sjå kart 6). Alternativet vil få store negative konsekvensar for dei automatisk freda kulturminna her og kulturmiljøet generelt, som har stor tidsdjupne og eit velhalden kulturlandskap med fleire kulturspor. Det er stort potensial for å nye funn av arkeologiske kulturminner fleire stader i dette området, både busetnadsspor frå bronse-, jarn eller mellomalder, i tillegg til steinalderbuplassar.

- *Øydegard frå mellomalder på Agdestein, Stord*

Alternativet kjem i konflikt med øydegarden frå mellomalderen som er automatisk freda.

### **Tilråding og konklusjon kulturminne**

Alle trasealternativa får negative konsekvensar for kulturminne og kulturmiljø med regional og nasjonal verdi.

Hordaland fylkeskommune har tidlegare omtalt dei store kulturminneverdiane i Bårdsundet og Uggdalsdalen. Alternativ B og F har utfordring i høve nasjonale kulturminneinteresser ved Bårdsundet. Alternativa som går over Bårdsundet unngår direkte konflikt med kulturminneverdiar, men traseane vil likevel skjemma kulturminna i stor grad. Ei tunnelløysing vil vere det beste alternativet ved Bårdsundet. Det er særst høgt potensial for nye arkeologiske funn i området ved Bårdsundet. Alternativ B får minst negativ konsekvens for øydegardsanlegg frå mellomalder ved Agdestein på Stord, medan alternativ F råker dette kulturminnet, i tillegg til store negative konsekvensar for automatisk freda kulturminne og historisk kulturmiljø på Sæ/Søreid på Tysnes.

**Konsekvensutgreiinga tilrår alternativ B som beste løysing for kulturminne og kulturmiljø. Fylkesrådmannen er samd i tilråding av alternativ B, som ser ut til å medføre minst konsekvensar for kulturmiljø.**

Alternativ D er vert vurdert som det dårlegaste alternativet og alternativ E som det nest dårlegaste. Alternativ E får store negative konsekvensar for automatisk freda kulturminner og historisk kulturmiljø på Sæ/Søreid og kjem tett på fleire førhistoriske kulturminne på Myklestad, Tysnes. Alternativ D får stor og særst stor negativ konsekvens for eit av Tysnes og Vestlandets viktigaste kulturminneområde. Vegalternativet kjem i konflikt med automatisk freda kulturminne av nasjonal verdi og tiltaket vil ha særst stor negativ konsekvens for heile det førhistoriske kulturmiljøet i Uggdalsdalen, i tillegg til kulturmiljø med stor verdi på Stord, Tysnes og Os. Potensial for nye arkeologiske kulturminne, som gravminne og busetnadsspor, er vurdert til å vere særleg høgt i Uggdalsområdet.

Alternativ D og dagløysing med vegen over Søre Øyane i Os kommune vil ha særst negativ verknad på det urørte landskapet. Det er stort potensial for nye funn av kulturminne, særleg steinalderbuplassar.

Fylkesrådmannen rår ifrå alternativ D og E på grunnlag av særst høg konflikt med kulturminneverdiar.

### **3.6 Nærmiljø og friluftsliv**

Hordaland fylkeskommune har i samarbeid med Fylkesmannen i Hordaland kartlagt regionalt viktige friluftsområde i Hordaland. Dette er nytta som grunnlag for vurderingane i konsekvensutgreiinga. Det er store og varierte område for friluftsliv i planområdet både i strandsona, marka og i kystfjellområde. Verkandene for friluftsliv vert drøfta under dei ikkje-prisette konsekvensane. Det er utforma ein eigen delrapport for tema nærmiljø og friluftsliv. Planområdet er i konsekvensutgreiinga delt inn i delområde for vidare vurderingar.

Det nasjonale målet om at innbyggerane skal drive friluftsliv er mellom anna grunngeve utifrå eit helse-, trivsels- og miljøperspektiv. Ein del av befolkninga, i hovudsak barn og unge, har liten eller redusert mobilitet. For desse gruppene blir det særskild viktig at ein i seinare detaljplanlegging sikrar gode tilhøve for friluftsliv og uteaktivitetar tett opp til bustad, skular og tettstadsnære uteområde.

#### Delstrekning 1 og 2

Delstrekning 1 frå Ådland til Jektevik og delstrekning 2 frå Jektevik til Gjøvåg omfattar mellom anna dei regionale friluftsområda Midtfjellet, Tysnessåta og Bårdssundet. Desse er registrert som regionalt svært viktige. Det er vurdert at alternativ D vil ha stor negativ konsekvens for friluftsliv og nærmiljø. Vurderinga er mellom anna gjeve grunna konflikt med det regionale friluftsområdet Flatakervassdraget som er registrert som regionalt viktig. Alternativ B kjem best ut med middels negative konsekvensar for friluftslivet, sjølv om dette alternativet omfattar kryssing av Bårdssundet. Med alternativ B vil nærmiljø på Tysnes ikkje bli råka, og alternativet har mindre verkander for Flatakervassdraget. I den heilskapelege vurderinga er det lagt vekt på at negative verknadene ved kryssing av Bårdssundet ved alternativ B vert mindre enn ved andre alternativ.

#### *Særskild om tilrådd vegføring frå Statens Vegvesen, alternativ B frå Jektevik til Gjøvåg*

Bårdssundet er registrert som eit regionalt svært viktig friluftsområde med store verdier i strandsona. Alternativ B med vegføring over Bårdssundet vert i tilrådd løyst med bru. Fylkesrådmannen meiner konsekvensane ei bruløysing over Bårdssundet vil ha for friluftslivet er kritiske. Planskildringa drøfter senketunell som avbøtande tiltak, men dette vert ikkje anbefalt av Statens Vegvesen grunna kostnader. For friluftslivsverdiane i området ville det vere gunstig med ei senketunell som avbøtande tiltak.

#### Delstrekning 3 og 4

Ilandføringa av brukonsept og vidare vegføring mot Svegatjørn vil ha konsekvensar for dei regionale friluftsområda på Sørø Øyane. Dette vart også vektlagt i Hordaland fylkeskommune sitt fråsegn til planprogram der ei linjeføring i dagen over Sørø Øyane vart frarådd. Grunna konflikt med nasjonale interesser på Kalneset er vegalternativ D vurdert med svært stor negativ konsekvens. Alternativ B, E og F er vurdert til liten til middels negativ konsekvens.

#### *Særskild om tilrådd vegføring frå Statens Vegvesen, alternativ B frå Gjøvåg til Svegatjørn*

Alternativ B som vert tilrådd frå Statens Vegvesen omfattar løysing med tunell under Sørø Øyane. Dei regionale interessene for friluftsliv vert ivareteke ved tunelløysing under Sørø Øyane.

### **3.7 Naturmangfald**

På delstrekninga mellom Ådland og Gjøvåg er alternativ B vurdert å ha størst negativ konsekvens på naturmangfald. Hovudårsaka til dette er at vegen vil gå gjennom eit av dei mest sentrale områda for boreonemoral regnskog av nasjonal verdi. I tillegg vil alternativet gå gjennom eit viktig viltområde på Reksteren som ligg mellom Gjøvågsfjellet og Åsevatnet. Området er og viktig for hjort og leveområde for m.a. havørn, hønsehauk, kvitryggspett og gråspett. Det er også eit større viltområde på Kleppavarden som vil verta berørt. Det er liten skilnad mellom med bru over og senketunnel under Bårdssundet. Senketunnel vil spare ein eller to lokalitetar med regnskog. Alternativ B, med bru eller senketunnel er difor rangert likt som nr 4.

Alternativ F har om lag like stor konsekvens som alternativ B. Alternativ F vil berøre like mange regnskoglokalitetar som B, men gå utanom viltområdet på Kleppavarden. Alternativet vil i staden få konsekvens for eit viltområde nord for Flatråkvatnet. Samla sett er konsekvensgraden nokså lik, men på grunn av at alternativet unngår øydelegging av holer eiker på Stord er alternativ F rangert som nr. 3.

Alternativ D vil ha minst konsekvens på naturmangfald. Dette fordi vegen går via Uggdal over Sørøidsvika i bru og vidare i ein lengre tunnel fram til Gjøvåg. Dette gjer at dei viktigaste områda for regnskog på Reksteren ikkje vert berørt, samt at vegen vil gå i tunnel under viltområde på Reksteren. Størst konsekvens

vil det få for viltområdet nord for Flatråkervatnet. Totalt vil alternativ D berøre 3 lokalitetar av regnskog. Alternativet er difor rangert som nr. 1

Alternativ E er nokså likt alternativ D i konsekvensgrad, men vil koma i konflikt med nokre holer eiker på Stord og vil avskjera ein viktig trekkveg for hjort over Søreid. E er difor rangert som nest beste alternativ når det kjem til konsekvensar for naturmangfald.

Fylkeskommunen har hovudansvar på regionalt nivå for forvaltninga av haustbare, ikkje truga artar av vilt- og innlandsfisk. På Tysnes vurderer fylkesrådmannen at vegalternativ D kjem best ut i forhold til trekk og leveområde for hjort og spesielt for hjortetrekk aust-vest, ut frå tunnelar langs dette vegalternativet. Også alternativ B ser forsvarleg ut i forhold til hjort, med avbøtande tiltak som kan gjerast i seinare planfase, jf. føresegner om viltpassasjer i framlegg til reguleringsplan og retningsliner om kartlegging av viktige trekkvegar for hjort.

### 3.8 Landskap

Hordaland fylkeskommune har kartlagt og verdivurdert landskapet i Hordaland med utgangspunkt i nasjonalt referansesystem for landskap. Verdivurderinga har vore nytta som kunnskapsgrunnlag i konsekvensutgreiinga. Landskapsverkandene for dei ulike alternativa er vurdert under dei ikkje-prisette konsekvensane og planområdet er delt inn i delområde for vidare vurderingar.

Utbygging av E39 Stord- Os vil verte eit infrastrukturtiltak som vil ha store verknader på landskapet. Det er difor viktig at valt linjeføring vert planlagt slik at den innordnast i det fysiske landskapet og at det vert sikra avbøtande tiltak for å dempe verkandene for landskapet.

#### Delstrekning 1 og 2

På delstrekning 1 frå Ådland til Jektevik vert alle alternativa vurdert til å ha liten til middels negativ konsekvens for landskapet. På denne strekninga går vegalternativa gjennom landskapsområde som er verdivurdert til vanleg førekommande eller med middels verdi. På delstrekning 2 frå Jektevik til Gjøvåg er alternativ B vurdert med stor negativ konsekvens medan alternativ D er vurdert med liten til middels negativ konsekvens. Totalt vert det for delstrekning 1 og 2 vurdert at alternativ D er det beste alternativet for landskap, medan alternativ B vert vurdert til å størst negative konsekvensar for landskapet.

#### *Særskild om tilrådd vegføring for alternativ B, delstrekning 1 og 2 frå Ådland til Jektevik*

Statens vegvesen tilrår vegføringa i alternativ B. Dette er det alternativet som kjem dårlegast ut for landskapsverknader i konsekvensutgreiinga. Linjeføringa av alternativ B går gjennom varierte og karakteristiske landskapsområde med indre øy, holme og skjergardslandskap, middels breie fjordløp, og åslandskap og skogsåser. Alternativ B krysser Smievollsosen ved Bårdssundet. Osen er registrert som eit indre øy, holme og skjærgardslandskap med stor regional verdi. Vegføringa over Bårdssundet vert føreslått løyst med bru. Grunna konsekvensane for landskap er det drøfta senketunell under Bårdssundet som avbøtande tiltak, men dette vert ikkje anbefalt av Statens vegvesen i totalvurderinga.

Smievollsosen er i regional landskapsvurderinga gjeve stor verdi ut frå den heilskapelege og representative utforminga i regionen, osen er også eit viktig område for friluftsliv, sjå meir om dette under tema friluftsliv. Fylkesrådmannen meiner ei avbøtande tiltak med senketunell under Bårdssundet ville redusert konsekvensane for viktige landskapsverdiar i vesentleg grad.

#### Delstrekning 3 og 4

Delstrekning 3 og 4 går frå Gjøvåg i Tysnes kommune til Svegatjørn i Os kommune. Delstrekninga inkluderer kryssing av Bjørnefjorden frå Gjøvåg til Røtinga. Grunna kryssing av fjorden er alle alternativa vurdert med stor negativ konsekvens for landskapet. For delstrekning Røtinga- Svegatjørn vert alternativa B, D og F vurdert til liten negativ konsekvens, medan alternativ D vert vurdert til liten-middels negativ konsekvens.

### *Særskild om tilrådd vegføring for alternativ B delstrekning 3 og 4 frå Gjøvåg til Svevatjørn*

Vegføringa i alternativ B frå Gjøvåg til Svevatjørn går gjennom landskap med variert karakter, frå breie fjordløp, fjordmøter og åpne fjorarmer, til kystfjell og indre øy, holme og skjergardslandskap. Fleire av landskapsområda er registrert med middels verdi. I alternativ B er det føreslått tunelløysing under Søre Øyane. Fylkesrådmannen er nøgd med at føreslått alternativ B sikrar tunelløysing under Søre Øyane. Dette sikrar også Søre Øyane sin funksjon som eit viktig område for friluftsliv, sjå meir om dette under tema friluftsliv.

### *Kryssing av Bjørnafjorden.*

Bjørnafjorden er registrert som eit regional viktig landskapsområde og ligg innafor landskapskategori «*breie fjordløp, fjordmøter og åpne fjordmunninger*». Landskapet har ein stor skala med unik visuell kontakt mellom opent hav og bre. Kryssing av Bjørnefjorden vil bli eit høgdepunkt på reisevegen både for både lokale, regionale og nasjonale reiser. Brua vil og bli eit synleg og viktig byggverk for identifikasjon i regionen. Fylkesrådmannen legg difor vekt på at det ved valt brukonsept må bli sikra god arkitektur og løysingar som spelar på lag med landskap og terreng. I kostnadsberekningane er det kalkulet med alternativ K7, endeforankra flytebru.

### Formingsretteleiar

Fylkesrådmannen er positiv til at det vert utforma ein retningsleiar for det vidare arbeidet. Dette vil være eit nyttig bidrag for å sikre at dei regionale interessene for landskap, terrengforming, arkitektur og estetikk vert ivareteke.

### **Konklusjon landskap**

Etter ein heilskapleg vurdering av konsekvensar for landskapet meiner fylkesrådmannen at alternativ B med eit avbøtande tiltak med senketunell under Bårdsundet ville vere det beste alternativet.

## **3.9 Naturressursar**

### ***Massedeponi***

Som føresegn i planframlegget er det føreslått at «*Areal til anleggsgjennomføring inkl. riggområde og eventuelle massedeponi skal inngå i reguleringsplanen*».

Masseoverskot av stein frå store infrastrukturprosjekt bør reknast som ein verdifull ressurs som kan brukast til samfunnsnyttige formål. Så tidleg som råd i planprosessen bør det utarbeidast ein massehandteringsplan som mellom anna bør innehalde mogeleg gjenbruk av tunnelstein, transport/masselogistikk, behov for mellomlagring og permanent deponering, arealbehov for sortering og vidare prosessering av tunnelstein. Utarbeiding av massehandteringsplan må skje på eit tidleg stadium slik at regulering kjem i mål innan byggjearbeid.

Vedkomande massehandtering/massedisponering i plan viser vi elles til regional planstrategi for Hordaland 2016-2020, som seier at det skal utarbeidast ein regional plan for areal, natur- og kulturminneressursar, som også kan kome til å omhandle forvaltning av overskotsmassar frå samferdsleanlegg. Vi viser også til det pågåande forskningsprosjektet «Kortreist stein» der Statens vegvesen er med som partner.



## 4 Fylkesrådmannens samla vurdering

Fylkesrådmannen meiner Statens Vegvesen har gjennomført ein god plan prosess og har utarbeida ein statleg kommunedelplan for E39 som gir eit godt grunnlag for vidare planlegging av E39 på strekninga Stord-Os.

Fylkesrådmannen rår til at alternativ B med midtre kryssing av Langenuen blir vald som alternativ for vidare planlegging. Alternativ D og E er såpass mykje dyrare enn alternativ B og F, slik at desse er etter fylkesrådmannen si meining ikkje aktuelle ut i frå eit kostnadsomsyn. Fylkesrådmannen registrerer vidare at alternativ B kjem litt betre ut enn alternativ F i nyttevurdering. Det skuldast i hovudsak at denne traseen ser ut til å bli marginalt billigare, og gir eit minutt kortare køyretid. Alle alternativ har konsekvensar for ikkje prissette konsekvensar, men alternativ B kjem likevel best ut samla sett. Det er dette alternativet som har minst konfliktpotensiale med landskap, friluftsliv, kulturminne og kulturmiljø.

Kryssing av Bårdsundet førar med seg store konfliktar knytt til kulturmiljø, landskap og friluftsliv. Varianten med senketunnel ville redusert dei negative konsekvensar betydeleg og ville ut i frå omsynet til ikkje prissette konsekvensar vere å tilrå. Dette må likevel bli sett opp i mot ekstra kostnader av tiltaket. Fylkesrådmannen rår sterkt i frå alternativ D grunna store negative konsekvensar for nasjonale kulturminneverdiar.

Det har vore ei sterk auke i kostnadene frå dei første anslaga som kom i KVU E39 Aksdal-Bergen på 19,3 til 43 mrd kr. Noko av kostnadsauken skuldast forhold som hadde auka opp kostnadene uansett, som prisstigning, auka mva, i tillegg til at kommunedelplanen omfattar ei lenger strekning enn det opphavlege kostnadsanslaget. Samstundes registrerer fylkesrådmannen at tunelldirektivet set krav til rømningstunell. Det er også grunn til å tru at eventuelle andre trasealternativ rundt Bjørnafjorden også ville fått auka kostnader, ikkje minst grunna at dei alternativa ville hatt langt meir tunell enn alternativa som er utgreidd i kommunedelplanen.

Fylkesrådmannen registrerar at det er ei stor kostnadsauke i prosjektet, og ser at det kan vere vanskeleg å får det finansiert. Fylkesrådmannen vil rår til at det må bli sett fokus på reduksjon av kostnadene i vidare planarbeid. Element for å halde kostnadene nede er mellom anna å berre bygge fram til krysset Stord i første omgang. I tillegg må det bli avsett tilstrekkeleg med planressursar til at ein raskt kan avklare teknologisk løysing for kryssing av Bjørnafjorden og med dette kunne redusere kostnadene ved fjordkryssinga. Fylkesrådmannen meiner at ein og bør vurdere alternativ standard med to-feltsveg for å redusere kostnadene i prosjektet.

Sjølv om kostnadsauken i prosjektet har vore stor vil fylkesrådmannen likevel vektlegge avbøtande tiltak for fylkeskommunen sine ansvarsområde og vektar omsynet til kulturmiljø av nasjonal verdi og viktige område for landskap og friluftsverdi sterkt. På denne bakgrunn vil fylkesrådmannen tilrå at ein kryssar Bårdsundet med senketunnell, til tross for kostnaden på 900 millionar kroner.

Prosjektet vil erstatte to fylkesferjesamband, Våge Halhjem og Hodnanes-Jektevik. Det er ikkje avklart om ferjeavløysing for desse to sambanda skal inngå i finansieringa av prosjektet. Det må ein kome attende til i samband med arbeid med finansieringsplan for prosjektet.

Fylkesrådmannen er nøgd med at det vert lagt opp til å byggje haldeplassar og overgang til lokal- og regionaltilbod ved alle kryss. Det må i neste planfase leggjast vekt på at busstilbodet får kortast mogleg omkøyning for stopp, og at det vert gode omstigingsmoglegheit til lokal- og regionaltrafikk med gode ventefasilitetar. Det bør vurderast ein terminal for omstiging ved Svegatjørn. Det er også behov for å vurdere innfartsparkering for sykkel og bil i tilknytning til kryssa. Fylkesrådmannen ønskjer ein dialog i neste planfase om korleis dette kan løysast.

Fylkesrådmannen støttar at det vert lagt opp til løysingar for syklande og gåande over bruene. Trafikken kan forventast å auke på Fv 49 mellom Søreid og Våge, samt på Fv83 mellom kryss ved Fv49 nord for

Søreid til Gjøvåg ved Reksteren. Fylkesrådmannen meiner prosjektet må finansiere naudsynt utbetring av Fv49 mellom Søreid og Våge.

Fylkesrådmannen meiner innkorting av sambandet mellom Kvinherad og Stord er ein viktig regional sak, men konstaterer at det er ei uløyst utfordring med å få korta inn sambandet. Fylkesrådmannen meiner den beste løysinga er å få etablert eit nytt ferjestø nord for Leirvik med god tilkomst til E39. Kommunedelplanen bør leggje opp til at det blir regulert eit kryss på Førland som kan vere eit godt utgangspunkt for eit framtidig ferjesamband mot Kvinherad. Fylkesrådmannen viser elles til at eit kryss her vil også betene området mot Rommetveit på ein god måte.

Fylkesrådmannen meiner det må arbeidast vidare med å etablere eit nytt ferjesamband mellom Austevoll og Reksteren til erstatning for sambanda Hufthamar-Krokeide og Sandvikvåg-Husavik. Fylkesrådmannen meiner det ikkje er aktuelt å byggje kryss ved Flygansvær no, men meiner at kommunedelplanen må ta høgde for at det kan byggjast eit kryss i området i framtida.

## 5 Oppsummering

Statens vegvesen har lagt kommunedelplan med konsekvensutgreiing for E39 Stord – Os til offentlig ettersyn og høyring. Høyringsfristen er sett til 20. januar 2017, men Hordaland fylkeskommune har fått utsett frist for å handsame saka i Fylkesutvalet 22/23. februar.

Fylkesrådmannen meiner at konsekvensutgreiinga er gjennomført på ei god måte og at den gir eit nyttig kunnskapsgrunnlag for å vurdere konsekvensane av dei ulike alternativa. Det er gjennomført registreringar, avgrensing av delområde, verdisetting og vurdering av omfang av tiltakets påverknad. Fylkesrådmannen meiner krava i plan og bygningslova er oppfylt.

Parsellen Stord-Os er ein del av E39 som går mellom Kristiansand og Trondheim. Ruta inngår i det europeiske TEN-T-nettverket, og er knytt til kontinentet med ferje Kristiansand –Hirtshals. I Nasjonal Transportplan 2014-23 ligg det inne med ein intensjon om å byggje ut heile E39 mellom Kristiansand og Trondheim med ferjefrie samband i løpet av 20 år.

Vegen er planlagt som 4-felts motorveg med fartsgrense 110 km/t. Det set store krav til stiv lineføring, og det vil vere eit fåtal planfrie kryss.

I planforslaget er det fire alternativ, B, D, E og F. Alle alternativa startar i sør på Ådland og har felles trasé nordover til Grov. I Os har alle alternativa felles trasé frå tunnelmunningen på Moberg til påkopling ved Svegatjørn.

Alternativ B og F har vesentleg lågare kostnader enn dei andre alternativa, samtidig som dei har høgare nytteeffekt. Alle alternativ har konsekvensar for ikkje prissette konsekvensar, men alternativ B kjem likevel best ut samla sett. Det er dette alternativet som har minst konfliktpotensiale med landskap, friluftsliv, kulturminne og kulturmiljø. Fylkesrådmannen har på denne bakgrunn tilrådd alternativ B som grunnlag for vidare planlegging.

Sjølv om kostnadsauken i prosjektet har vore stor vil fylkesrådmannen likevel vektlegge avbøtande tiltak for fylkeskommunen sine ansvarsområde og vektar omsynet til kulturmiljø av nasjonal verdi og viktige område for landskap og friluftsverdi sterkt. På denne bakgrunn vil fylkesrådmannen tilrå at ein kryssar Bårdsundet med senketunnell, til tross for kostnaden på 900 millionar kroner.

Det er ganske sikkert at utbygging av E39 vil føre til meir trafikk inn mot Bergensområdet. Det kan gjere det vanskelegare å få gjennomført ambisjonane om nullvekst i biltrafikk i byområdet. Fylkesrådmannen meiner dette aukar behovet for ei samordna areal- og transportpolitikk for Bergensområdet slik at ein sikrar at mål om nullvekst i personbiltransporten kan bli nådd. Ferjefri E39 vil også auke behovet for at ringveg aust blir etablert.

Ein sykkelveg langs E39 vil primært vere knytt til fritidssykling, ikkje til transportsykling. For reiselivet er det viktig å ha moglegheit for å sykle langsetter E39, og fylkesrådmannen er positiv til at det vert mogleg å sykle over bruene på E39. Særleg ein sykkelveg over Bjørnafjorden kan ha stor betyding i ein reiselivssamanheng. Det vil vere viktig å skjerme sykkeltraseen mest mogleg for støy frå biltrafikken.

Fylkesrådmannen meiner det er viktig at det vert lagt til rette for ein best mogleg konkurransesituasjon for kollektivtrafikken. Det inneberer at det vert bygd haldeplassar ved alle kryss, og at det blir lagt til rette for gode overgangsmoglegheiter til lokal- og regional trafikk. Det er viktig i det vidare planarbeidet blir lagt til rette for fysiske løysingar som gir minst mogleg tidstap ved stopp, og der det er korte avstandar for bytte mellom bussar.

Fylkesrådmannen meiner innkorting av sambandet mellom Kvinnherad og Stord er ein viktig regional sak av fleire grunner, men konstaterer at det er ei uløyst utfordring med å få korta inn sambandet, og det påkvarar dei to kommunane saman med Hordaland fylkeskommune å finne ei løysing på dette. Fylkesrådmannen meiner den beste løysinga er å få etablert eit nytt ferjestø nord for Leirvik med god tilkomst til E39. Det vil gje den raskaste sambandet mellom Kvinnherad og Bergen, og vil også gi eit godt samband mellom Kvinnherad og Leirvik.

Fylkesrådmannen peiker på at ei ny ferjerute mellom Reksteren og Austevoll vil gi eit vesentleg betre tilbod enn i dag for samband til og frå Austevoll, og gjer framlegg om at det vert arbeidd vidare med dette under føresetnad av at det vert oppstart av utbygging av E39 mellom Stord og Os. Det må avklarast om den nye ferjeavløysingsordninga vil kunne finansiere bygging av nytt ferjestø og utbetring av Fv546 på austsida av Reksteren ved at to ferjesamband blir erstatta med eitt.