



DET KONGELEGE KOMMUNAL-
OG MODERNISERINGSDEPARTEMENT

Statsråden

Fylkesmannen i Hordaland
Postboks 7310
5020 BERGEN

Deres ref	Vår ref	Dato
2014/6322 412.3	16/3111-16	3. juli 2017

Stord kommune - Kommunedelplan E 39 Heiane - Ådland/Nordre Tveita. Avgjerd av motsegner frå Statens vegvesen Region vest og Fylkesmannen i Hordaland.

Kommunedelplan for E39 Heiane – Ådland/Nordre Tveita i Stord vart send til Kommunal- og moderniseringsdepartementet i brev av 28. juni 2016 frå Fylkesmannen i Hordaland for endeleg avgjerd etter plan- og bygningsloven § 11-16 andre ledd.

Kommunal- og moderniseringsdepartementet vedtek at alternativ 4 skal leggest til grunn for den vidare planlegginga av E39 Heiane – Ådland/Nordre Tveita i Stord.

Bakgrunn for saka

Den aktuelle parsellen av E39 frå Heiane til Ådland/Nordre Tveita i Stord er om lag 7 km. Planforslaget er utarbeidd i fire alternativ. Alternativ 1 er ei utviding av eksisterande E39, medan alternativ 2, 4 og 5 alle er nye traséar. Alternativ 4 og 5 følgjer same trasé, skilnaden er at alternativ 5 har lang tunnel under Landåsen, medan alternativ 4 har veg i dagen her. Alternativ 2 er lagt nærare eksisterande E39, og med dette meir i utkanten av natur- og friluftsområda ved Landåsen. Det er fremja motsegn mot alle fire alternativa.

Stord kommune vedtok alternativ 5 i møte 28. april 2016. I grunngjevinga legg kommunen vekt på natur- og friluftsverdiane i Landåsenområdet, og at alternativ 5 med lang tunnel vil vere ei meir skånsom løysing her enn alternativ 4. Dette gjeld sjølv med dei avbøtande tiltaka til alternativ 4 som Statens vegvesen har føreslege, med mellom anna ein 175 meter lenger tunnel enn i det første forslaget til alternativ 4. Kommunen syner til at skilnaden i kostnader mellom alternativ 5 og alternativ 4 med avbøtande tiltak er berekna til om lag 300 millionar kroner.

Kommunen er også ueinig i mange av dei vurderingane og vektingane som går fram av konsekvensutgreiinga.

Statens vegvesen Region Vest har motsegn til alternativ 1 fordi dette alternativet ikkje tilfredsstillar krava i den rutevise utgreiinga for standarden på E39 mellom Aksdal og Bergen, som legg opp til at vegen skal vere dimensjonert for 110 km/t. Statens vegvesen har også motsegn til alternativ 5 grunna auka kostnader som følgje av lenger tunnel enn i alternativ 4. Utbyggingskostnadane ved alternativ 5 er i høve utgreiingane 375 millionar kroner høgare enn alternativ 4. Medrekna auka kostnader til drift og vedlikehald og skattekostnader er det rekna ein skilnad i netto noverdi på 536 millionar kroner.

Fylkesmannen har motsegn til både alternativ 2, 4 og 5 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 kryssing av Ådlandsvassdraget.

Mekling har ikkje vorte gjennomført i denne saka, sidan verken kommunen eller Statens vegvesen såg trong for det. Det var eit dialogmøte 15. mars 2016 mellom Stord kommune, Statens vegvesen og Fylkesmannen i Hordaland, som det ikkje er skrive referat frå. Partane kom ikkje til semje om motsegnspunkta i dette møtet, men planforslaget er justert noko etter dialogmøtet, som Stord kommune gjer greie for i brev 5. april 2016.

Fylkesmannen har i sitt brev 28. juni 2016 til Kommunal- og moderniseringsdepartementet vurdert at alternativ 2 under visse omstende er det alternativet som best synest å kunne ta vare på natur-, kultur- og friluftsområda. Fylkesmannen peiker på at det er viktig å få til ei god løysing for mellom anna vilt- og hjortekorridoren ved Heiane, og å finne ei god løysing for å taka vare på naturverdiane knytt til Ådlandsvatnet.

Møte og synfaring vart halde 24. oktober 2016 med representantar frå Stord kommune, Fylkesmannen i Hordaland, Miljødirektoratet, Klima- og miljødepartementet, Statens vegvesen Region vest, Vegdirektoratet, Samferdselsdepartementet og Kommunal- og moderniseringsdepartementet.

Fylkesmannen har etter dette i brev 24. november 2016 (feil dagsett 24. oktober 2016) til Kommunal- og moderniseringsdepartementet presisert at fylkesmannen berre har motsegn knytt til hjort og naturmangfald. Fylkesmannen peiker samtidig på at natur- og friluftsområdet ved Landåsen, som strekkjer seg frå noverande E39 i aust til Sagvåg i vest, har stor verknad som rekreasjons- og friluftsområde for busette i områda rundt. Ein må difor unngå utbygging her, slik at folk også i framtida kan kome ut i friluftsområda utan å måtte nytte bil. Fylkesmannen meiner at Statens vegvesen ikkje har vurdert dette i planomtalen, og at verknaden av E39 som framtidig barriere for utbygging og verknaden av eventuell utbygging inn i Landåsenområdet, dermed er mangelfullt utgreidd. Fylkesmannen rår til at departementet uansett alternativ legg inn eit vilkår om at noverande E39 framleis må vera ei grense for utbygging mot dei grøne, ubygde områda. Fylkesmannen har også synspunkt om den meir detaljerte utforminga av kryssløysingar og traséføringa ved Heiane, av omsyn til vilttrekket i området. Fylkesmannen gjev også tilrådingar om nærføringa ved Ådlandsvatnet.

Stord kommune seier i brev 30. november 2016 at kommunen ikkje er ueinige i at noverande E39 framleis må vera ei grense for utbygging av dei grøne, ubygde områda. Samtidig gjer

kommunen uttrykk for at det kan verte vanskelegare å stå imot utbyggingspress i den korridoren som ved alternativ 2 vil bli verande att mellom noverande og ny E39. Kommunen meiner det vil ha store negative konsekvensar dersom ein vel alternativ 2 eller 4 framfor alternativ 5, som kommunen meiner er det beste for å taka vare på verdiane i Landåsen.

Klima- og miljødepartementet (KLD) tilrår i brev 25. november 2016 alternativ 2, mellom anna fordi dette alternativet har mindre negative effekt på lokalitetar med temperert kystfuruskog. KLD har vurdert at friluftinteressene ikkje nødvendigvis kjem dårlegare ut i alternativ 2 enn i alternativ 5, og i alle fall blir ivareteke i tilstrekkeleg grad. KLD meiner at det i den vidare planlegginga er sentralt å taka omsyn til vilttrekket ved Heiane, gode er-/undergangar for friluftslivet, støyskjerming og omsyn til Ådlandselva og Ådlandsvatnet.

Samferdselsdepartementet (SD) tilrår i brev 28. november 2016 at alternativ 4 blir lagt til grunn, ut frå at dette er det rimeligaste av dei aktuelle alternativa, og gjer ei rettare lineføring enn alternativ 2. Departementet støtter Vegdirektoratet si vurdering av at kostnadane ved alternativ 5 er for store.

SD syner til vurderingar frå Statens vegvesen Region vest, som mellom anna seier at uansett val av alternativ er det ein føresetnad at det vert arbeidd vidare med utforminga av kryss i sør ved Heiane og når det gjeld nærføring til Ådlandsvassdraget. Vegvesenet har også vurdert at alternativ 2 er eit hensiktsmessig alternativ både ut i frå vegtekniske og økonomiske omsyn, i tillegg til at dette alternativet kan utgjere ein barriereverknad mot vidare utbygging. SD syner også til at Vegdirektoratet støtter motsegna til alternativ 5, og at dei seier at både alternativ 4 og 2 vil vera hensiktsmessige løysingar. Vegdirektorat har, ut i frå konsekvensutgreiinga og fylkesmannen sine merknader om naturomsyn og byutvikling, tilrådd at alternativ 2 vert lagt til grunn for det vidare arbeidet med E39 forbi Leirvik. Direktoratet seier også at uansett val av trasé må det i tillegg til dei trafikale omsyna leggest betydeleg arbeid i vidare planlegging for å ivareta dei naturomsyna som er påpeika i konsekvensutgreiinga.

Kommunal- og moderniseringsdepartementet si vurdering

Kommunal- og moderniseringsdepartementet avgjer etter plan- og bygningslova § 11-16 andre ledd val av trasé for ny E39 Heiane – Ådland/Nordre Tveita i Stord, etter motsegner frå Fylkesmannen i Hordaland og frå Statens vegvesen Region vest.

Fylkesmannen har peika på at konsekvensutgreiingane er mangelfulle innanfor fleire tema. Kommunal- og moderniseringsdepartementet vurderer at konsekvensane er grundig nok utgreidde til å ta stilling til traséalternativ på dette plannivået. Departementet føreset at eventuell trong for meir kunnskap om konsekvensar vert vurdert og utgreidd i samband med den meir detaljerte planlegginga, mellom anna for å vurdere konkrete tilpassingar og avbøtande tiltak.

Samferdselsdepartementet seier i brev 28. november 2016 at heile strekninga mellom Stavanger og Bergen etter føresetnadene skal byggjast som 4-feltsveg og dimensjonert med fartsgrense 110 km/t. Alternativ 1 samsvarer ikkje med desse føresetnadene. Kommunal- og moderniseringsdepartementet vurderer ut frå dette at alternativ 1 ikkje er aktuelt.

Alle dei tre andre traséalternativa går gjennom eit småkuppert skogsområde ved Landåsen, som er eit viktig friluftsområde for folk som bur på Stord. Området har også mange viktige

naturkvalitetar og kulturminner, som vil verte påverka av tiltaket på ulike vis ved dei ulike traséalternativa.

Statens vegvesen si motsegn mot alternativ 5 er grunna i store skilnader i kostnader, i første rekkje grunna større omfang av tunnel i alternativ 5. Både Samferdselsdepartementet og Klima- og miljødepartementet rår til at alternativ 5 blir lagt bort, grunna dei økte kostnadane sett i høve til dei to andre alternativane. KLD syner til at det er tvil om kva ein oppnår i vinst, og seier at dei eventuelle mindre negative verknadene for friluftslivet ved alternativ 5 ikkje kan forsvarast ved å bruke ytterlegare 300 millionar på eit vegprosjekt som i utgangspunktet har negativ samfunnsnytte. Kommunal- og moderniseringsdepartementet er einig i dette.

Både alternativ 2 og 4 fører med seg naturinngrep og andre miljøkonsekvensar. I begge endar av parsellen, ved Heiane og ved Ådland/Nordre Tveita, er det små eller ingen skilnader mellom alternativ 2 og 4, slik at utfordringane som gjeld tilpassingar av traséen på desse stadene vert dei same. Den viktigaste skilnaden mellom desse to alternativane er på den midtre delen av parsellen, der alternativ 4 har ei rettare lineføring og ligg lenger unna tettstaden Leirvik enn alternativ 2.

Kommunal- og moderniseringsdepartementet legg vesentleg vekt på vurderinga frå Samferdselsdepartementet i høve val av alternativ i denne saka, og vedtek at alternativ 4 skal leggest til grunn for vidare planlegging av E39 Heiane - Ådland/Nordre Tveita.

Statens vegvesen Region vest har undervegs i planprosessen, og seinast på møte og synfaring den 24. oktober 2016, tilbode avbøtande tiltak på alternativ 4 til om lag 80 millionar kroner. Desse tiltaka er å forlengje tunnelen under Lønningsåsen, å etablere lysanlegg på eksisterande skogsvegar, samt oppgradering av eksisterande og bygging av nye skogsvegar. Vegdirektoratet har sagt at det uansett val av trasé må leggest betydeleg arbeid i vidare planlegging for å taka omsyn til dei naturtilhøva som konsekvensutgreiinga har synt.

Kommunal- og moderniseringsdepartementet ser at skogsområdet ved Landåsen er eit særskilt viktig natur- og friluftsområde for folk som bur på Stord, og at det er naturverdiar av stor verdi i området. Departementet legg difor til grunn at avbøtande tiltak i hovudsak i samsvar med det ovanfor nemnde tilbodet frå Statens vegvesen vert gjennomført som ein del av vegutbygginga, og at den konkrete utforminga av dei avbøtande tiltaka vert vurdert i samband med reguleringsplanen. Departementet viser også til at Klima- og miljødepartementet i sin uttale 25.11.2016 peika på at sentrale element i den vidare planlegginga er å avklara korleis vilttrekket ved Heiane kan takast i vare på eit best mogleg vis, med kryssing av traséen over Ådlandselva og tiltak for støyskjerming og over-/undergangar av omsyn til friluftslivet langs heile strekninga. Departementet legg til grunn at også desse omsyna vert løyst i reguleringsplanprosessen.

Vedtak

I medhald av plan- og bygningsloven § 11-16 andre ledd vedtek Kommunal- og moderniseringsdepartementet at alternativ 4 i kommunedelplan E 39 Heiane - Ådland/Nordre Tveita skal leggest til grunn for vidare reguleringsplanlegging.

Departementet sitt vedtak er endeleg og kan ikkje påklagast. For kunngjering av den endelige planen gjeld plan- og bygningslova § 11-15.

Kommunal- og moderniseringsdepartementet legg til grunn at Stord kommune endrar kommunedelplankart og føresegner i samsvar med dette vedtaket.

Kommunen er orientert om vedtaket gjennom kopi av dette brevet.

Med helsing

Jan Tore Sanner

Kopi:

Stord kommune, Postboks 304, 5402 STORD

Hordaland fylkeskommune, Postboks 7900, 5020 BERGEN

Statens vegvesen Region vest, Askedalen 4, 6863 LEIKANGER

Samferdselsdepartementet, Postboks 8010 Dep, 0030 OSLO

Klima- og miljødepartementet, Postboks 8013 DEP, 0030 OSLO

Statens vegvesen Vegdirektoratet, Postboks 8142, 0033 OSLO

Miljødirektoratet, Postboks 5672 Sluppen, 7485 TRONDHEIM