

Saksnr 24/14	Utval Formannskapet	Møtedato 04.06.2014
32/14	Kommunestyret	19.06.2014

KOMMUNEDELPLAN FOR E39 HEIANE – NORDRE TVEITA – FASTSETJING AV PLANPROGRAM OG UTGREIINGSPROGRAM FOR KONSEKVENsutGREIING

Framlegg til innstilling:

Kommunestyret fastset i medhald av Plan- og bygningslova §§ 4-1, 11-13 og 14-2 planprogram datert 02.06.2014 for kommunedelplan for E 39 Heiane – Ådland/ Nordre Tveita. Planprogrammet skal liggja til grunn for utarbeiding av kommunedelplanen og konsekvensutgreiinga.

Saksprotokoll i Formannskapet - 04.06.2014

Innstilling

Kommunestyret fastset i medhald av Plan- og bygningslova §§ 4-1, 11-13 og 14-2 planprogram datert 02.06.2014 for kommunedelplan for E 39 Heiane – Ådland/ Nordre Tveita. Planprogrammet skal liggja til grunn for utarbeiding av kommunedelplanen og konsekvensutgreiinga.

Handsaming

Samrøystes tilrådd

Protokolltilførsel:

Jakob Bjelland, Sp kom med protokolltilførsel på vegn av formannskapet som følgjer:

Formannskapet fekk sakspapira for seint til å setja seg inn saka, og innstillinga gjev difor ikkje nødvendigvis uttrykk for tilslutnad til alle realitetane saka.

Saksprotokoll i Kommunestyret - 19.06.2014

Vedtak

1. Kommunestyret fastset i medhald av Plan- og bygningslova §§ 4-1, 11-13 og 14-2 planprogram datert 02.06.2014 for kommunedelplan for E 39 Heiane – Ådland/ Nordre Tveita. Planprogrammet skal liggja til grunn for utarbeiding av kommunedelplanen og konsekvensutgreiinga.
2. Kommunestyret vil allereie ved oppstart av dette planarbeidet presisere at ein i det vidare arbeid må leggje vinn på å finne fram til trace/vegløysingar som i størst mogleg grad skjermar Landåsen.
3. Kommunestyret ser det som ein føresetnad at det vil bli mulig å ferdast på interne parallelle veier mellom krysset på E39 Vestlivegen og Heiane.

Handsaming

Det vart til slutt røysta samla for dei forslaga som hadde fått fleirtal, som vart samrøystes vedtekne saman med formannskapet si innstilling.

Det vart først røysta over dei ulike framlegga:

SV kom med følgjande framlegg til eit pkt 2:

Kommunestyret vedtek å ta alternativ 3 og 4 ut av planprogrammet i det vidare arbeidet med kommunedelplanen for E39; Heiane-Nordre Tveita

Framlegget fekk 4 røyster (SV og V) og fall.

V kom med følgjande framlegg til eit pkt 2:

Kommunestyret vil ved oppstart av planarbeidet presisera at ein i det vidare arbeidet må leggja trykk på at parsellval i størst mogeleg grad skal skjerma Landåsen.

Framlegget fekk 15 røyster (V, SV, Frp og H utan Per Ove Husevik og Helge Vie) og fall.

Harry Herstad, Ap kom med framlegg til pkt. 2 slik det ligg føre i vedtaket.

Framlegget vart vedteke med 33 mot 1 røyst (D).

Svein Halleraker, H kom med framlegg til pkt 3 slik det ligg føre i vedtaket.

Framlegget vart vedteke med 24 mot 10 røyster (D, SV Krf, Sp og Leif Ottar Heimro Ap).

Ap kom med følgjande framlegg:

Vidare ber kommunestyret om at ein i den vidare planløysinga også søkjer å finna traceløysingar som finansielt og trafikalt klarar å skilje lokaltrafikken frå gjennomgangstrafikken.

Framlegget fekk 10 røyster (Ap) og fall.

Frp kom med følgjande framlegg:

Kommunestyret vedtek at det i tillegg til framlagt planprogram vert vedtek å utgreia eit alternativ 6, med ein vestleg trase som følgjande:

Stordbrua, Valvatnavågen, Isdal, vest for Ådlandsvatnet, tunnel under Fjellgardane, Jektevik.

Planprogrammet skal liggja til grunn for utarbeiding av kommunedelplanen og konsekvensutgreiinga.

Framlegget fekk 9 røyster (Frp, Krf, D og Håkon Frode Særsten, V) og fall.

H kom med følgjande framlegg:

Kommunestyret ser dei 5 viste alternativ som generelt orienterande. Dei anbefalte planar som blir resultat av planprosess, kan være kombinasjonar av dei 5 viste alternativ og avvik frå desse.

Framlegget fekk 15 røyster (Frp, H og V) og fall.

Dokumentliste

S	02.06.2014		Kommunedelplan for E39 Heiane - Nordre Tveita - Fastsetjing av planprogram og utgreiingsprogram for konsekvensutgreiing
I	25.04.2013	Statens Vegvesen Region Vest	Tinging av oppstartsmøte
U	07.06.2013	Statens vegvesen, Region Vest	Referat frå oppstartsmøte i plansak
I	07.05.2013	Statens vegvesen, Region Vest	E39
I	06.02.2014	Statens Vegvesen, Region Vest	Forslag til planprogram
I	06.02.2014	Statens Vegvesen Region Vest	Oppstart av planarbeid, E39 Heiane - Ådland
S	18.02.2014		Kommunedelplan for E39 Heiane - Nordre Tveita - fastsetjing av planprogram og utgreiingsprogram for konsekvensutgreiing
X	06.03.2014		Særutskrift - Kommunedelplan for E39 Heiane - Nordre Tveita - fastsetjing av planprogram og utgreiingsprogram for konsekvensutgreiing
I	11.03.2014	Statens vegvesen	E39 Heiane - Ådland: Kunngjering forslag til planprogram og oppstart av planarbeid
U	10.03.2014	Adresseliste	Kommunedelplan for E39 Heiane - Ådland/Nordre Tveita - kunngjering av forslag til planprogram og melding om oppstart av planarbeid
I	19.03.2014	Åge Aadland	Merknad til planprogram ny E 39
I	20.04.2014	Oscar Ingebrigtsen for Per Ivar Ingebrigtsen, eigar av 28/1	E39 Heiane-Ådland Merknader til planprogrammet
I	04.05.2014	Åshild Rygg Tonning	Innspeil til oppstart av planarbeid og forslag til planprogram
I	07.05.2014	Gerda Malene Øen	Kommentar til planstrategi for ny E39-Heiane-Ådland
I	08.05.2014	Harald Landa	Merknad innspel til oppstart av planarbeid
I	08.05.2014	Bjarte Husum	Merknader kommunedelplan
I	09.05.2014	Hordaland Fylkeskommune	Utsetjing av frist for fråsegn til planprogram og melding om oppstart
I	09.05.2014	Arne Knutsen	Merknad til planprogrammet k-delplan E 39,
I	15.05.2014	Hordaland Fylkeskommune	Fråsegn til Planprogram
I	27.05.2014	Fylkesmannen i Hordaland, Kommunal og samfunnsplanavdelinga	Offentleg ettersyn - Stord - E39 Heiane - Ådland / Nordre Tveita - Kommunedelplan

Vedlegg

Planprogram datert 02.06.2014

Innleiing (bakgrunn for saka)

Statens vegvesen og Stord kommune har starta arbeidet med kommunedelplan for E39 mellom Heiane og Nordre Tveita. Kommunedelplanen skal fastsetja framtidig trase for E39 på strekninga, og avklara framtidig tilknytning og løysing for lokalvegnettet, busstrafikken, gang-/sykkeltrafikken og tilgjenge til friluftsområda i Landåsen og langs Ådlandsvatnet på strekninga Heiane – Leirvik- Nordre Tveita.

Statens vegvesen er forslagsstillar og ansvarleg for å utarbeida planen. Stord kommune er planmynde og ansvarleg for sakshandsaminga og for å vedta planen.

For alle arealplanar som kan ha vesentleg verknad for miljø og samfunn skal det som ledd i varsling av planoppstart utarbeidast eit planprogram som grunnlag for planarbeidet. For kommuneplanar med

retningslinjer eller rammer for framtidig utbygging skal planomtalen gje ei særskilt vurdering og omtale – konsekvensutgreiing – av planen sin verknad for miljø og samfunn.

Utarbeiding av kommunedelplan for E39 vil krevja at det vert utarbeidd og fastsett planprogram og gjennomført ei konsekvensutgreiing som del av planarbeidet.

Planprogrammet skal gjera greie for føremålet med planarbeidet, planprosessen med fristar og deltakarar, opplegget for medverknad, spesielt i høve til grupper som kan verta særleg berørt, kva alternativ som vil verta vurdert og behovet for utgreiingar. Forslag til planprogram med forslag til kva som skal konsekvensutgreiast skal sendast på høyring og leggjast ut til offentleg ettersyn samstundes med varsling av planoppstart.

Etter høyring og offentleg ettersyn skal planprogrammet med utgreiingsprogram fastsetjast av kommunen som planmynde. Det fastsette planprogrammet skal leggjast til grunn for arbeidet med kommunedelplanen som skal munna ut i kommunedelplan for ny E39 på strekninga med kryssløysingar for tilknytning til lokalvegnettet og løysing for busstrafikk, gang-/ sykkeltrafikk, tilgjenge til friluftsområda m.m. Det er lagt opp til at kommunedelplanen skal leggjast fram for vedtak i kommunestyret i mai 2015.

Det vart halde oppstartsmøte med kommunen 07.06.2013.

Forslag til planprogram vart oversendt kommunen 06.02.2014.

Formannskapet vedtok i møte 05.03.2014 å leggja forslaget til planprogram ut til offentleg ettersyn. Planprogrammet låg ute til ettersyn i tida 10. 03. – 09.05.2014. Planprogrammet vart samstundes sendt på høyring til offentlege høyringsinstansar, lag, organisasjonar og berørte grunneigarar. Det kom inn 10 merknader og uttalar som er oppsummert og kommentert i saka. 26.03.2014 vart det halde ope møte med godt oppmøte.

På bakgrunn av merknadane er det gjort nokre endringar i forslaget til planprogram.

Saksutgreiing (fakta, saksopplysningar)

I 2010 utarbeidde statens vegvesen i samarbeid med kommunen ein forstudierapport som viste ulike løysingar for oppgradering av E39 med kryss og tilførselsveggar på strekninga frå Heiane til krysset med Vestlivegen. Strekninga har stor trafikk og har hatt mange alvorlege ulykker. Mellom Heiane og Vabakkenkrysset er trafikken ca 15000 kjt/døgn. Over halvparten er lokaltrafikk mellom Heiane og Leirvik. Forstudien tilrådde utviding av dagens E39 til 4 felt på strekninga frå Heiane til Vabakken, nye kryssløysingar i Vabakken-/ Studalenområdet med m.a. rundkøyring for lokaltrafikken i Vabakkenkrysset og tunnell vidare til Ådland bru.

Den tilrådde vegkorridoren vart lagt inn som bandleggingssone i kommuneplanen og det vart lagt til grunn at endeleg traseval og kryssløysingar m.v. skulle avklarast ved utarbeiding av kommunedelplan og reguleringsplanar.

Prosjektet E39 Heiane – Ådland er no og omfatta av konseptvalutgreiinga for E39 Aksdal – Bergen. Med grunnlag i utgreiinga har Regjeringa avgjort at E39 sør for Langenuen skal liggja i same området som dagens E39 over Stord og at endelege trasear skal avklarast gjennom kommunedelplanar. Det er og avgjort at det skal nyttast statlege kommunedelplanar og reguleringsplanar for vidare planlegging av E39 Aksdal – Bergen, men fordi planarbeidet E39 Heiane – Ådland var starta opp før konklusjonen til Regjeringa låg føre og då dette planarbeidet ikkje går over fleire kommunar, har Regionvegsjefen bestemt at det ikkje skal nyttast statleg plan på dette prosjektet.

Planprogrammet skisserer 5 alternativ for ny E39 der

- alternativ 1 er utbetring av dagens veg på heile strekninga
- alternativ 2 er ny veg basert på dagens veg fram til Studalen og vidare i tunnel under Lønningsåsen fram til ny Ådland bru
- alternativ 3 er ny veg i kanten av Landåsen fram til Studalen og vidare i tunnel under Lønningsåsen
- alternativ 4 er kortast mogleg trase gjennom Landåsen og vidare i tunnel under Lønningsåsen
- alternativ 5 er tunnel under Landåsen og Lønningsåsen på heile strekninga frå Heiane til ny Ådland bru.

Planprogrammet legg til grunn at alle desse alternativa skal konsekvensutgreiast og gje grunnlag for endeleg val av framtidig trase og løysing.

Planarbeidet og konsekvensutgreiinga vil verta gjennomført i tråd med Plan- og bygningslova sine reglar og Statens vegvesen sine vegnormalar og handbok 140.

Samstundes med at forslaget til planprogram vart sendt på høyring og lagt ut til offentleg ettersyn vart det varsla oppstart av planarbeidet. Forslaget til planprogram og varsel om planoppstart vart sendt offentlege høyringsinstansar, lag, organisasjonar og berørte grunneigarar og det vart halde ope informasjonsmøte. Det vil seinare verta halde ope møte i samband med utlegging og høyring av planforslaget.

Nærare omtale av krav og mål for planarbeidet, dei ulike trasevala, planinnhald, kva som skal konsekvensutgreiast, organisering, framdrift og medverknad går fram av planprogrammet som ligg vedlagt.

Innkomne merknadar og uttalar

1. Hordaland fylkeskommune (brev av 15.05.2014)

- Ber om at det vert innlemma relevante regionale mål og føringar i planprogrammet kap.2 og trekkjer fram regional transportplan med delmål om utvikling av riksvegnettet, regional planstrategi der det er vedteke at arbeid med regional plan for ferjefri E39 Aksdal – Bergen skal gjennomførast, moglegheitsstudie med tekniske og økonomiske vurderingar for tilknyttingar og samband på fylkesvegnettet til E39 på strekninga mellom Os og fylkesgrensa til Rogaland og klimaplan for Hordaland med fastsette mål for klimagassutslepp
- Meiner kap. 3 om krav og mål er noko uklart og at det i større grad bør konkretiserast kva som er måla med planarbeidet.
- Meiner at programmet for konsekvensutgreiing er svært genrelt og at det bør konkretiserast for dette planarbeidet og at det bør gjevast ei oversikt over eksisterande utgreiingar
- Meiner det ikkje går fram at klimagassutslepp er blant temaa som skal utgreiast. Dei spelar og inn at klimagassutslepp ved fartsgrense over 90 km/t bør utgreiast
- Ber om at konsekvensane for folkehelse vert teke inn som tema
- Spelar inn at konsekvensane som ny vegtrase vil medføra for friluftinteressene i Landåsen, tilkomst og eventuelle avbøtande tiltak må gå fram av konsekvensutgreiinga
- Meiner at planen må gjera greie for korleis ein skal tilretteleggja for lokaltrafikken, herunder korleis kryss er tenkt
- Peikar på at Skyss må kontaktast i høve til framtidig kollektivtransport
- Peikar på at det er kjent fleire automatisk freda kulturminne i planområdet og at det er stort potensiale for funn. Dei rår til at det vert gjort arkeologiske registreringar alt i samband med arbeidet med kommunedelplanen.

Kommentarar:

På bakgrunn av innspela over gjort er det gjort følgjande endringar i planprogrammet:

- Teke inn eit avsnitt om regionale målsettingar i kapittel 2.
- Gjeve tydelegare og meir utfyllande overskrift for, og innhald i, kapittel 1 og 3. Målsetjingane for planarbeidet er fastsett i kapittel 1, medan kapittel 3 fastset krava til det veganlegget som ein skal ende opp med når byggearbeidet er ferdig.

Når det gjeld kap. 6.1 der konsekvensutgreiinga sitt omfang vert fastsett vert det vist til at planprogrammet slår fast at konsekvensutgreiinga vil verta gjennomført i tråd med Statens vegvesen si handbok 140 («Konsekvensanalyser»). Når det er sagt at utgreiinga skal gjerast i tråd med denne handboka kan ein ikkje sjå at det er naudsynt å gjenta innhaldet i denne i stor grad i planprogrammet, og difor er det berre gjeve ein kort omtale av konsekvensutgreiinga sitt omfang i planprogrammet. Elles vert det vist til at handboka gjev ein generell metodikk som ein tilstrebar å nytte på same vis for alle prosjekt slik at konsekvensane ein kjem fram til er samanliknbare mot andre prosjekt.

Når det gjeld ynskje om ei oversikt over eksisterande utgreiinga som er relevante for konsekvensutgreiinga, så meiner ein at dette ikkje høyrer naturleg heime i planprogrammet. Det høyrer med til arbeidet med utarbeidinga av konsekvensutgreiinga å finne fram til relevant kjeldemateriell, og i planprogrammet skal ein berre fastsette rammene for utarbeidinga av denne. Konsekvensar for klimagassutslepp vil verta utgreidd som del av arbeidet med dei prissette konsekvensane, jamfør handbok 140 kapittel 5.6.5. Det vert ikkje gjort utgreiing av konsekvensane for klimagassutslepp som ein får ved å legge opp til fartsgrense over 90 km/t. Det er Vegnormalane som

fastset fartsgrensa som det skal dimensjonert for, og i arbeidet med desse vert det gjort avvegingar mellom fart/framkomlegheit og konsekvensar blant anna for klimagassutslepp.

Når det gjeld folkehelse, så meiner ein at dette er dekkja gjennom dei ulike temaa som skal utgreiast og det vert lagt opp til å gje ei omtale av folkehelse samla i eit eige avsnitt i planomtalen. Konsekvensane for friluftssinteressene er alt fastsett at skal utgreiast under deltemaet nærmiljø og friluftsliv. I vurderinga av heile konsekvensane vil det også verte teke omsyn til eventuelle avbøtande tiltak som er føresett at skal utførast.

Fylkeskommunen sine innspel vert elles teke med i det vidare planarbeidet.

2. Bergen Sjøfartsmuseum epost av 06.05.2014)

Syner til at det er kjennskap til ein del aktivitet omkring Ådlandsvatnet i eldre tid og at det difor kan finnast spor etter dette i vatnet. Det vert peika på at det i ferskvatn er svært gode bevaringsforhold og at det difor truleg vil bli stilt krav om marinarkologiske undersøkingar i samband med reguleringsplan for prosjektet.

Det vert oppmoda om at ein i føresegnene til planen tek inn eit krav om at «alle planlagde enkelttiltak som skal utførast i sjø skal leggjast fram for Bergen sjøfartsmuseum for uttale». Det vert også bede om at «planlagde områdedisponeringar som omfattar sjøareal har ein klausul i føresegnene til kommunedelplanen om at dei skal utgreiast med regulerings- eller byggeplan, og dermed lagt fram for museet for uttale». I telefonsamtale med Eirik Søyland hjå Sjøfartsmuseet den 20. mai er det avklart at ein kan sjå bort frå dette siste ynskje, då det ikkje var meininga at dette skulle vore med i merknaden i det heile.

Kommentar:

Innspelet vil verta teke med i det vidare planarbeidet.

3. Fylkesmannen i Hordaland (brev av 27.05.2014)

Fylkesmannen syner til at val av trasé og kryssløysingar vil få konsekvensar for sentrale delar av Stord kommune, og at fordi hovudparten av trafikken vil vere lokalgenerert bør det difor leggjast særleg vekt på dette i planarbeidet, sjølv om vegparsellen er ein del av Kyststamvegen. På bakgrunn av dette trekkjer Fylkesmannen fram det å få til ei god og tenleg kopling mellom E39 og lokalvegnettet, samstundes som ein ivaretek tilhøva for «stamvegtrafikken», som ei særleg utfordring i dette planarbeidet. Vidare i brevet går det fram at dei:

- Saknar at det ikkje er gjeve føringar kva gjeld val av kryss og plassering av desse mellom E39 og lokalvegnettet i planprogrammet.
- I samanheng med koplingar mellom ny E39 og lokalvegnett trekkjer Fylkesmannen fram at dimensjonerande trafikk vil verta vesentleg påverka av korleis desse koplingane vert planlagt.
- Saknar ei nærare omtale i planprogrammet av kva utfordringar/problemstillingar ein vil ta tak i ved dette planarbeidet. I denne samanhengen vert det trekt fram at det mellom anna ikkje er gjeve opplysningar i planprogrammet om trafikale tilhøve.
- Ynskjer at tilrettelegging for transportsyklistar og andre mjuke trafikantar vert inkludert både i planlegginga og ved val av løysingar.
- Påpeikar at dagløysingar gjennom Landåsenområdet vil være særleg konfliktfylt når det gjeld friluftsliv.
- I samanheng med daglinje i Landåsen trekkjer Fylkesmannen også fram at det vil vere strategisk uheldig for den overordna planlegginga til Stord kommune om «markagrensa», som dagens E39 dannar, vert flytta monaleg. Dette meiner dei med utifrå statlege mål om å konsentrera bustadbygging innanfor dagens byggesoner.
- Utover dei utfordringane som elles er nemnd, peikar Fylkesmannen avslutningsvis i merknaden på at barriereeffektar av oppgradert E39 både for dyr og menneske, vegtrafikkstøy, nedbygging av dyrka mark osb. (arealrekneskap) og handtering av eventuelle overskotsmassar er vere sentrale tema i dette planarbeidet.

Kommentarar:

- Ein er samd i at det er viktig å koma fram til ei samla løysing for vegsystemet som både ivaretek omsynet til lokaltrafikken og den overordna trafikken på Kyststamvegen på ein god måte, herunder kvar koplingspunkt mellom E39 og lokalvegnettet vert plassert. I arbeidet med å utarbeide planforslag vil ein leggja stor vekt på å få til dette best mogeleg (blant anna ved hjelp

av trafikkmodellar) i alle dei aktuelle vegalternativa. Det vil vera viktig at ein tek omsyn til bidraget frå lokaltrafikken når dimensjonerande trafikk-mengde vert berekna, slik at veganlegget ikkje vert underdimensjonert.

- Ein meiner det går forholdsvis tydeleg fram av planprogrammet at ein gjennom dette planarbeidet skal legge til rette for utbygginga av ein ny E39 med ein høgare standard enn i dag. I praksis betyr dette at det skal planleggast ein veg med «ny-veg-standard» etter Vegnormalane. Kvifor ein skal gjere dette og kva mål ein har for den nye vegen meiner ein går tydeleg fram av planprogrammet, spesielt i kapittel 1 og 3. Ein ser ikkje at det er behov for å utdjupa ytterlegare kva problemstillingar som vert teke tak i gjennom planarbeidet.
- Det er forankra i planprogrammet (kapittel 3) at det skal sytast for ei tilrettelegging for mjuke trafikantar som har gode kvalitetar slik at det vert attraktivt å gå og sykle. Dette inneber blant anna at tilhøva for mjuke trafikantar må vektleggast i planlegginga og ved val av løysingar.
- Når det gjeld ei dagløysing gjennom Landåsenområdet, så er ein samd i at dette vil vere konfliktfylt med tanke på friluftslivsinteresser. Men ein meiner likevel at det er riktig å utgreie alle alternativa slik at ein kan velje det samla sett beste alternativet for ny E39. Det vil vera grunnleggande at ein arbeidar inn gode avbøtande tiltak i dei ulike alternative slik at dei negative konsekvensane vert begrensa mest mogeleg.
- Ein er samd i at dei øvrige momenta som Fylkesmannen nemner som sentrale i dette planarbeidet er viktige, og innspela vil verta teke med i det vidare arbeidet.

4. Stord-Fitjar turlag (brev av 07.05.2014)

Peikar på at området Landåsen-Skjephaugen er det mest nytta tur- og rekreasjonsområdet i Stord kommune og at naturmiljøet her har stor verdi. På bakgrunn av dette meiner Stord-Fitjar turlag at alle inngrep som forringar dette området visuelt og som stad for rekreasjon/friluftsliv er uakseptable. Med dette som utgangspunkt vurderer turlaget alternativ 5 å vere det beste (gitt at dette ikkje skadar tilkomsten til Skjephaugsområdet) og at alternativet bør vera eksisterande trasé for E39.

Kommentar:

Slik ein forstår merknaden er det her tale om ei haldningsmarkering frå turlaget si side, og det vert ikkje gjeve nokon konkrete ynskje om endringar i planprogrammet. Ein har difor ingen kommentarar til denne merknaden spesielt, men innspelet vert teke med i det vidare planarbeidet. På generelt grunnlag ynskjer ein å arbeide for at den samla sett beste traséen vert valgt og at ein ikkje vel trasé utelukkande på bakgrunn av deler av konsekvensbiletet.

5. Åge Ådland (epost av 19.03.2014)

Ber om at det vert utgreidd ein alternativ trasé i tråd med innspel som Sigbjørn Framnes (Frp) presenterte i kommunestyremøtet den 20. mars. Slik ein har forstått innspelet frå Framnes inneber dette at ytterpunkta til prosjektet vert endra, slik at ein i dette planarbeidet også skal utgreia eit nærast rettlinja traséalternativ mellom Digernes i sør og området Agdestein-Jektevik i nord.

Kommentar:

Løysinga som er ynskt utgreidd kan gjere E39 intill 2 km kortare enn dei alternativa som er presentert i forslag til planprogram. Men trass i denne fordelene, meiner ein likevel at det vil vere naturleg å halde på dei ytterpunkta som ein til no har operert med og som er i tråd med tilrådingane i kommuneplanen og konseptvalutgreiinga og følgd i samråd mellom administrasjonen til Stord kommune og Statens vegvesen. Til grunn for dette ligg følgjande vurderingar:

- Ein har lagt til grunn at E39 bør gå relativt nær Leirvik for å sikre at kommunesenteret får ei enkel og kort tilkopling til Kyststamvegen.
- Dersom ein legg E39 så perifert som ytra ynskje om, vil ein ikkje få avvika noko av den overordna lokaltrafikken på E39, og ny E39 kan då ikkje ventast å bidra til å avlaste dagens vegnett for lokaltrafikk.
- Nord for Ådland ligg det godt til rette for å bygge ny E39 med utgangspunkt i dagens veg (god kurvatur og bra retning på vegtraséen). Då får ein utnytta den verdien som eksisterande veg utgjer i det framtidige vegsystemet, samstundes som ein slepp å vurdere bruk av urørte områder til vegframføringa.
- I sør får ein større fleksibilitet i høve til framføring av framtidig ny kryssing av Bømlafjorden når det ein gong i framtida vert trong for dette. Det må gjerast nærare utgreiingar for å fastsetja korleis ei slik kryssing skal gjerast, men på dette tidspunktet i prosessen kan ein

ikkje utelukkande basera seg på at Bømlafjordtunnelen skal supplerast med nytt tunnellop (mellom anna fordi det i dag er strengare krav til stigning i tunnel enn det Bømlafjordtunnelen har).

- Ein får eit endepunkt i nord som ligg så langt nord at ein, av omsyn til føringar for kryssing av Langenuen, bør inkludere planlegginga av ny vegtrasé forbi Leirvik i den interkommunale statlege kommunedelplanen E39 Stord-Os. Dette kan forseinke utbygging av ny E39 forbi Leirvik.
- Det er ein føresetnad for planarbeidet at utbygginga skal kunna bompeng-finansierast. Prosjektet må difor ha eit økonomisk omfang som gjer dette mogeleg. Traséen som Aadland ynskjer utgreidd vil ha ein langt større totalkostnad og få eit begrensa trafikkgrunnlag. Dette vil truleg gjera det vanskeleg å finansiera prosjektet i noko monaleg omfang ved hjelp av bompengar.

6. Oscar Ingebrigtsen (brev av 20.04.2014)

Syner til at det for traséalternativa 2 - 5 vil vera tale om å ta i bruk areal som Ingebrigtsen eig (eigedom 28/1) til vegføremål. Peikar spesielt på at dette vil gje eit økonomisk tap fordi ein vil redusere potensielt tomteområde med utsikt mot Ådlandsvatnet. Med bakgrunn i dette - samt ynskje om å unngå terrenginngrepa og auka støybelastninga for eksisterande busetnad ved Ådlandsvegen – er det ynskje om at ein utgreier variantar av alternativa 2-5 der ein på strekket langs austsida av Ådlandsvatnet leiar E39 i tunnel.

Kommentar:

Innleiingsvis ynskjer ein generelt å kommentera at økonomisk tap vil verta erstatta når ein kjem til grunnervervsprosessen i forkant av utbygginga. Når ein skal fastsetja erstatninga, må ein då også ta omsyn til om arealet som vert erverva eventuelt kunne vore nytta til anna framtidig utbygging, til dømes til bustadar. I tillegg vil ein og generelt nemne at ein i samband med realiseringa av anlegget vil skjerme dei bustadane som er utsette for støy, jamfør retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442/2012).

Elles har ein sett nærare på moglegheitane for ein tunnelvariant som det er ytra ynskje om i merknaden. Dette arbeidet syner at sjølv om det er nokre fordelar med å føra vegen fram i tunnel, så er det, slik ein vurderer saka, fleire negative sider som tilseier at ei slik løysing ikkje bør arbeidast vidare med i planlegginga:

- Ein vil i mindre grad klara å leia den overordna lokaltrafikken inn på E39 og soleis avlasta lokalvegnettet for trafikk.
- Det vil verta ein arealbrukskonflikt med Stord hestesportsenter fordi topp plankryss må plasserast lengre nord enn løysing med veg i dagen.
- Løysing med veg i dagen mogleggjer kryss stort sett i utmark omtrent der dagens kryss mellom E39 og fv. 58 ligg.
- Det vil vera trong for innløysing av bustadhus og anna bygningsmasse på Ådland på grunn av liten fjelloverdekning for tunnel.
- Både investeringskostnadane og kostnadar til drift og vedlikehald av det framtidige vegganlegget vil verte mykje større med tunnel enn veg i dagen.

7. Åshild Rygg Tonning (epost datert 05.05.2014)

Ber om at ein i planane for E39 Heiane - Ådland/Nordre Tveita inkluderer gang- og sykkelvegsløysing slik at ein har ei god kopling for mjuke trafikantar mellom Nordre Tveita/Prestegardslio/Hestesportsenteret og Lunde. Føremålet med dette vil vera å skilja dei mjuke trafikantane frå dei køyrande på E39 og gje tryggare tilhøve.

Kommentar:

Det er ein føresetnad at ein legg opp til naudsynte løysingar for å sikre gode og trygge tilhøve for mjuke trafikantar der ein ikkje har dette allereie, jamfør planprogrammet sitt kapittel 3. Om det vil vera tale om eigne gang- og sykkelveggar eller ei løysing med lokalveg som har lite trafikk og låg fart må avklarast i det vidare planarbeidet. I kva grad ein vil koma fram til ei løysing for den problemstrekninga som Tonning peikar på i dette planarbeidet vil avhenge av kva ytterpunkt ein endar opp med. I utgangspunktet har tanken vore å avslutta dette planarbeidet mellom Ådland og Nordre Tveita, jamfør planavgrensinga som er fastsett og som er synt i planprogrammet sitt kapittel 5.

8. Bjarte Husum (brev av 08.05.2014)

Han peikar på at gard nr. 42 (Søre Tveita), som han eig bruk nr. 1 på, har hatt drift frå langt tilbake i tid og at gardsbruka er del av eit kulturlandskap med nærleik til Tveitevatnet og naturområde med rikt dyre- og planteliv. Det vert synt til at alternativa for det nye veganlegget vil "rasera" verdifullt kulturlandskap og pressa seg heilt inn på dei verna gardstuna, og at dette er i strid med intensjonane i verneplanane for Stord kommune.

I merknaden går også Husum gjennom dei ulike alternativa og drøftar ulemper som desse vil medføre. Konklusjonen til Husum er at ein berre må arbeida vidare med alternativ 5 i planarbeidet og at ein må forkaste alle dei andre alternativa.

Kommentar:

I planarbeidet vil det verta utgreidd kva konsekvensar dei ulike alternativa vil medføre blant anna for kulturminne og naturmiljø, som Husum har spesielt fokus på. Ein meiner det er uaktuelt å forkaste alle andre alternativ enn alt. 5 no. Vidare i planarbeidet skal ein utgreia konsekvensane ved dei aktuelle alternativa og basert på ei grundig fagleg utgreiing skal ein velje kva traséalternativ som skal ligge til grunn for framtidig E39. Ein legg vekt på at det alternativet som vert valt skal vera det samla sett beste alternativet. Dersom ein skal velja vekk alternativ no før konsekvensutgreiinga er gjennomført, risikerer ein at det alternativet som ein vert sitjande att med til slutt ikkje er det beste alternativet.

9. Harald Landa (epost av 08.05.2014)

Stiller ein del spørsmål til korleis ein tenker seg detaljar i den endelege løysinga. Blant anna er det spørsmål om arealbruk, støyskjerming og omsynet til tilgrensande landbruksdrift til veganlegget. Peikar også på nokre konsekvensar ved dei ulike alternativa og ber elles om at ein ser på ein rettast mogeleg tunneltrasé frå Valvatne til Grov i planarbeidet.

Kommentar:

Det er for tidleg i planarbeidet til å kunne svare på dei spørsmåla som vert stilt, men det vil i stor grad gå fram av planforslaget korleis dette er tenkt for dei ulike alternativa. Som kommentert fleire gongar over så er ein opptekne av at ein vel det samla sett beste alternativet.

Når det gjeld moglegheitane for ein rettast mogeleg trasé frå Valvatne til Grov, syner me til kommentarane til Åge Aadland sin merknad.

10. Arne Knutsen (epost av 09.05.2014)

Ein utfyllande merknad der det vert synt til at Landåsenområdet er eit fleirbruksområde av stor verdi for innbyggjarane i Stord kommune, samt at området har høge naturverdiar. Knutsen meiner blant anna at det er "eit underbart skogområde" og, slik ein forstår merknaden, ber Knutsen om at dette vert lagt vekt på i det vidare arbeidet med planen. Knutsen har som vedlegg til merknaden også levert eit kart der han har teikna inn ulike verdiar som han har kjennskap til i området.

Kommentar:

Ein er godt kjend med at det er store verdiar i Landåsenområdet. Det er difor viktig at ein i alle aktuelle traséalternativ søkjer å avgrensa det negative omfanget som veganlegget fører til for desse verdiane mest mogeleg. I kor stor grad ein vil ta omsyn til verdiar knytt til naturmiljø og nærmiljø og friluftsliv når ein skal tilrå alternativ vil basera seg på ei vurdering av heile konsekvensbiletet. Igjen vert det peika på at ein ynskjer at planarbeidet endar opp med val av det som samla sett er det beste alternativet.

Vurdering

E39 mellom Heiane og Nordre Tveita har i lengre tid hatt for låg standard i høve til dei krav som må stillast til ein europaveg og stamveg, og i høve til dei store trafikkmengdene og den blandinga av stamvegtrafikk og lokaltrafikk det er på denne strekninga. Det er difor svært viktig at ein får nødvendig planavklaring som gjev grunnlag for å laga detaljplanar for og gjennomføra framtidretta løysingar både for stamvegtrafikken og lokaltrafikken.

Kommunestyret har tidlegare stilt seg positiv til bruk av bompengar til finansiering av ny E39 på strekninga og til tiltak på lokalvegnettet. Det vert difor og arbeidd med eit bompengepopplegg (Stordpakken). Men før ei sak om bompengefinansiering kan leggjast fram for kommunestyret og deretter for Stortinget må det liggja føre godkjent kommunedelplan med kostnadsoverslag for den

aktuelle strekninga på E 39 i tillegg til godkjente reguleringsplanar for dei største prosjekta på lokalvegnettet.

Etter offentlig ettersyn og høyring av forslaget til planprogram er det gjort nokre endringar slik det går fram av kommentarane til merknadane. Innspela vil elles verta teke med i det vidare planarbeidet. Det er imidlertid ikkje rådd til å ta med eit nytt alternativ med direkte linje frå Digernesområdet til Grov-/ Agdesteinsområdet. Det er heller ikkje rådd til å ta med alternativ med tunnel langs austsida av Ådlandsvatnet eller å ta ut nokon av dei 5 alternativa i forslaget til planprogram som alle berører Landåsen-/ Skjephaugenområdet i ulik grad.

Rådmannen meiner forslaget til planprogram er utarbeidd i samsvar med reglane i Plan- og bygningslova og gjer greie for formålet med planarbeidet, planprosessen og viktige problemstillingar som skal utgreiast i det vidare planarbeidet.

Konklusjon

Planprogrammet skal liggja til grunn for utarbeiding av kommunedelplanen og konsekvensutgreiinga. Rådmannen rår til at planprogrammet vert fastsett slik det no ligg føre.