



Arkivnr: 2015/5412-30

Saksbehandlar: Hans-Christian Engum, Matti Torgersen, Sigrun Wølstad, Robert Stormark, Endre Sten Nilsen, David Aasen Sandved

Saksframlegg

Saksgang

Utval	Saknr.	Møtedato
Utval for kultur, idrett og regional utvikling		24.05.2018
Fylkesutvalet		31.05.2018

Fråsegn - Kommunedelplan for E39 Stord Os - Tilleggshøyring

Samandrag

Tilleggshøyringa omhandlar planforslag med tilleggsutgreiing for to nye alternativ for kryssing av Bjørnafjorden. Høyringsfristen er sett til 30. april 2018, men Hordaland fylkeskommune har fått utsett frist til å handsame saka i Fylkesutvalet 31.5.2018.

Statens vegvesen vil ikkje gå vidare med TLP-Hengebru (konsept K1/K2), då dette brukonseptet har ein vesentleg høgare kostnad enn flytebru. I tilleggshøyringa er det difor konseptta med endeforankra eller sideforankra flytebru ein står att med.

Endringane som er presentert i tilleggshøyringa påverkar ikkje trafikale forhold og gir ingen endringar i konsekvensane i trafikksystemet, med unntak av nye sykkelløysingar over Røtinga dersom brua får ilandføring på Gullholmen.

Ut frå dei prissette konsekvensane er ilandføring på Røtinga ved Gulholmane betre enn ilandføring i Kobbavågen. Den rette sideforankra brua i K8-1 kjem best ut totalt i konsekvensutgreiinga og er rangert som nr. 1

Fylkesrådmannen rår ifrå traséalternativ K7-1, K7 og K8 då desse får store negative konsekvensar for kulturminne og kulturmiljø i planområdet. På Reksteren vil traséane ligge så langt vest at det vil være eit høgare konfliktnivå med omsyn til kulturminne og kulturlandskap enn K8-1. K7 og K8 vil komme i konflikt med kulturmiljøet i Kobbavågen og det militære anlegget på Røtinga.

Fylkesrådmannen rår i frå gang- og sykkelveg alternativ 1, då dette får store negative konsekvensar for kulturmiljø i Kobbavågen. Her er og særst høgt potensial for funn av ukjende arkeologiske kulturminne.

Økonomi: Saka har ingen innverknad på Hordaland fylkeskommune sin økonomi.

Klima: Utslepp av klimagassar som følge av tiltaket var vurdert ved førre høyring og momenta i tilleggshøyringa endrar ikkje desse forholda vesentleg. Konklusjonen i konsekvensutgreiinga var at «berekningane av klimagassutslepp skil ikkje alternativa frå kvarandre. Skilnadene er så små at dei er innanfor uvissa i berekningane. Det er likevel sikkert at utbyggingsalternativet gir eit lågare utslepp av klimagassar enn nullalternativet med ferje.

Folkehelse: Tiltaket vil lokalt påverke friluftsliv og nærmiljø. Alternativa som fylkesrådmannen tilrår har minst konfliktgrad med dette tema. På den andre sidan inneber prosjektet tilrettelegging for sykkel som nokre lokalområder kan ha positiv effekt for folkehelsa.

Regional planstrategi: Vegsambandet E39 Stord – Os vil kunne vere med å oppfylle mål om «Samarbeid i ein sterk Vestlandsregion» og strategien om å « styrke regionale transportsamband og digital infrastruktur». Samtidig kan prosjektet ha ei målkonflikt med eit fokus på samordna areal- og transportplanlegging i Bergensområdet. I regionale planar er det eit definert mål om nullvekst i personbiltransporten. Utbygging av E39 vil ganske sikkert kunne auke trafikken inn mot Bergen.

Forslag til innstilling

1. Fylkesutvalet støttar Statens vegvesen i at ein ikkje bør gå vidare med alternativa med hengebru då desse er svært kostnadskrevjande.
2. Fylkesutvalet ser at alternativa med ilandføring på Gulholmane er minst kostbare og har lågast konfliktnivå med ikkje prissette konsekvensar. Brualternativ K8-1 er vurdert til å ha minst negativ konsekvens for kulturminne og kulturmiljø. Dette alternativet bør vere med i vidare planlegging.
3. Fylkesutvalet vil tilrå gang- og sykkelveg alternativ 2 eller 3, då desse får minst negativ konsekvens for kulturminne og kulturmiljø.

--- slutt på innstilling ---

Rune Haugsdal
fylkesrådmann

Bård Sandal
fylkesdirektør regional utvikling

Saksframlegget er godkjent elektronisk og har derfor inga underskrift.

Vedlegg

- 1 Vedlegg 1 - Planskildring
- 2 Vedlegg 2 - DELRAPPORT 4 - KULTURMILJØ

Fylkesrådmannen, 07.05.2018

Bakgrunn

Statens vegvesen har lagt ut ei tilleggshøyring til statleg kommunedelplan og konsekvensutgreiing for ny E39 på strekninga Stord –Os. Tilleggshøyringa omhandlar planforslag med tilleggsutgreiing for to nye alternativ for kryssing av Bjørnafjorden. Høyringsfristen er sett til 30. april 2018, men Hordaland fylkeskommune har fått utsett frist til å handsame saka i Fylkesutvalet 31.5.2018.

Statens vegvesen ber om uttale knytt til dei fire alternative løysingane for bru over Bjørnafjorden, med ilandføringar i nord og sør. Høyringsuttalar til brualternativa vil saman med høyringsuttalane som alle reie er gitt ved den ordinære høyringa, gje grunnlag for Statens vegvesen sitt endelege planforslag for heile planstrekninga mellom Stord og Os.

Frå fellespunktet på Gjøvåg og over Bjørnafjorden til Røtinga har Statens Vegvesen vurdert ulike trasear avhengig av brukonsept. Nedanfor er det lista opp vurderte brukonstruksjonar i Bjørnafjorden.

- K1/K2 Multispenn hengebru med tårn på stål- eller betongflytarar (TLP)
- K7 Endeforankra flytebru m/seglingsleid i sør
- K8 Sideforankra flytebru m/seglingsleid i sør

I kommunedelplanen la Statens Vegvesen K7 til grunn, endeforankra flytebru i kostnadsberekningane. I vidare planarbeid skulle Statens vegvesen optimalisere dei tre brukonsepta og fatte avgjerd om brutype; K1/K2, K7 eller K8 på eit seinare tidspunkt.

Statens vegvesen vil ikkje gå vidare med TLP-Hengebru (konsept K1/K2), då dette brukonseptet har ein vesentleg høgare kostnad enn flytebru. I tilleggshøyringa er det difor konseptane med endeforankra eller sideforankra flytebru ein står att med.

Kommunedelplanen var på første gang høyring vinteren 2017 og Fylkesutvalet i Hordaland handsama saka i politisk sak PS 28/2017. I saksframlegg og vedtak la ikkje Hordaland fylkeskommune vekt på tekniske løysingar for kryssinga av Bjørnefjorden, men hadde fokus på kostnader og konsekvensar av dei ulike alternative traseane. I tilleggshøyringa er det også først og fremst konsekvensane av endra lineføring og kostnader som fylkesrådmannen vurderer i saka.

Vedtak i Fylkesutvalet 23.2.2017

1. I statleg kommunedelplan for E39 må klima- og miljøtiltak vurderast, og legges til grunn for ein vidare planlegging.
2. Av dei omtalte forslaga rår Fylkesutvalet til at alternativ F med søre kryssing av Langenuen blir vald. Dette er blant dei alternativa som har minst konsekvensar for miljøet i høve til dei andre alternativa, og er i tråd med lokale og regionale innspel.
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 leggjast vekt på følgjande i vidare planprosess:
 - a) Krava i ny NTP til klima og miljø må leggjast til grunn
 - b) Fortsatt god dialog med lokale og regionale styresmakter.
 - c) Dei arkeologiske undersøkingane vert utført så tidleg som mogeleg i planprosessen

- d) Redusera miljøkonsekvensane ytterligare ved ei fjordkryssing enn det som er synleggjort i planen
 - e) 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 Svegatjørn. 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, det er bra for miljø, klima og folkehelse.
 8. Trafikken kan forventast å auka 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 finasiere 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.
 10. Fylkesutvalet vil peika på dei usikre prognosane for trafikkgrunnlaget i prosjektet og dei konsekvenser dette har for finansieringa og den lokale bompengandelen. Sjølv om ein forventar auka trafikkvekst er trafikken på sambandet mellom Sandvikvåg og Halhjem i dag ca. 2500 ÅDT og dette har vore stabilt over fleire år.
 11. Det vert vurdert at utbygging av E39 vil føre til meir trafikk inn mot Bergensområdet. Det vil gjere det svært krevjande 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 med Nyborg-tunell blir realisert tidlig i planperioden og i framkant av ein slik trafikkvekst.
 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.
 13. Fylkesutvalet vil syna til at det i høyringa vert lagt til grunn krav og målsettingar i gjeldane NTP mellom anna når det gjeld klimautslepp og godstransport. I grunnlagsdokument for ny NTP 2018.2029 er det føringar som vil gje strengare krav til klima og miljø og til auka overføring av gods frå veg til sjø og bane. Det vil få konsekvensar for det vidare planarbeidet.
 14. Fylkesutvalget vil be om at ein får ei grundigare vurdering og synleggjering av vedlikehaldskostnadane for prosjektet i det vidare arbeidet.
 15. Fylkesutvalet vil be om ei konkretisering av bompengekostnadane for prosjektet og omfanget av fylkeskommunen sitt garantiansvar for denne delen av finansieringa.
 16. Dersom komande NTP syner at prosjektet ikkje er gjennomførbart no på grunn av for høyt kostnadsramme, klimagassutsleppa auka utover klimaplanens målsettingar eller fordi naturinngrepa vert for store, bør ein gjera ei ny kostnadsvurdering av indre trasé og på nytt vurdere om dette er eit meir egna alternativ.

Protokollmerknad frå MDG

MDG støttar A/SP/KrF sitt heilheitlege framlegg p.g.a. at dette vert vurdert som betre for miljø og klima enn MISA sitt framlegg.

Protokollmerknad frå SV

SV sitt standpunkt i saka er at all fjordkryssing av Bjørnefjorden/Hordfast må stogkast, difor stemmer SV berre for forslag som har slik intensjon.

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 Om konsekvensutgreiinga

Tilleggsutgreiinga omfattar konsekvensutgreiing av dei nye brualternativa mellom Reksteren/Svarvhelleholmen i Tysnes kommune og Røtinga/Gulholmane i Os kommune. Utgreiinga sikrar at alle alternativa og ilandføringspunkta eer utgreidd på same nivå som det som vart gjort i hovudrapporten som har vore på høyring i 2017.

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. Fylkesrådmannen meiner krava i plan og bygningslova er oppfylt.

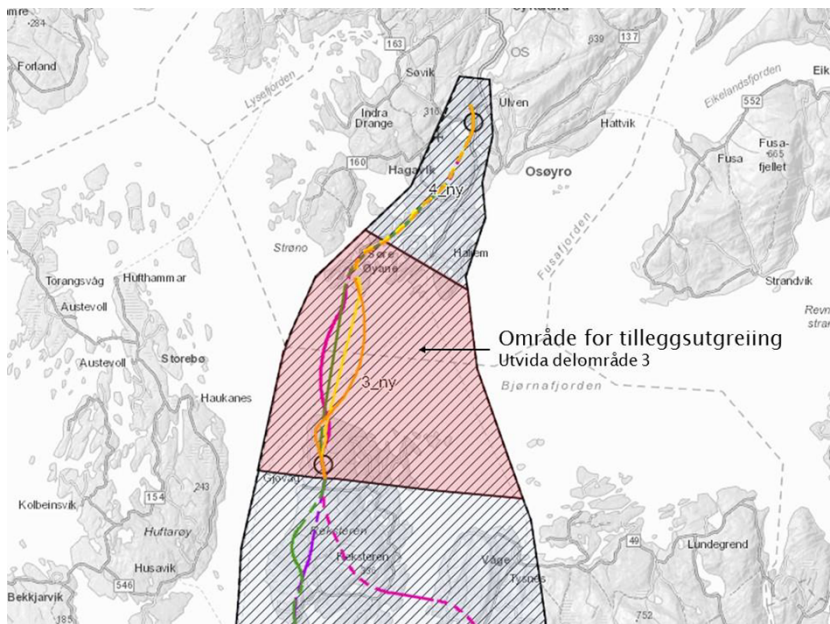
Spesielt om vurdering av kulturminne i konsekvensutgreiinga

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 *Tilleggsutgreiing Delrapport 4: Kulturmiljø* er fagleg særst godt utgreidd. 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 på detaljnivå er manglande dokumentasjon og registrering av nyare tids kulturminne og kulturlandskap innafør planområdet, og det er difor trong for nye registreringar (sjå under kulturhistoriske undersøkingar).

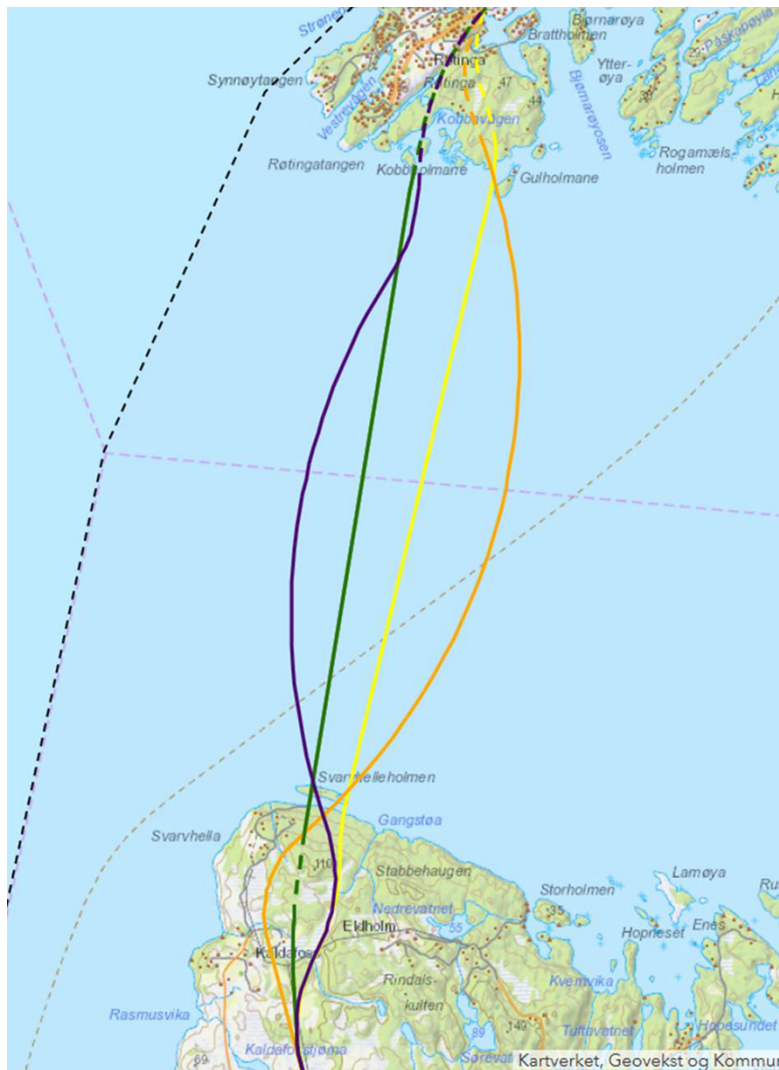
1.3 Nærare om tilleggshøyringa

Gjennom utvikling av brukonsepta har Statens vegvesen vurdert at det kan vere ei teknisk og økonomisk betre løysing at brua i nord går i land ved Gulholmane i staden for Kobbavågen. Gulholmane ligg noko lenger mot aust enn Kobbavågen. For alle miljøtema er det vurdert omfang, konsekvensar og kostnader ved ilandføring ved Gulholmane opp mot konsekvensar ved ilandføring i Kobbavågen.

Området for tilleggsutgreiinga omfattar heile det som i planskildringa var omtalt som delområde 3, pluss sørlegaste del av delområde 4. Utgreiingsstrekninga går frå Gjøvåg i Tysnes kommune til og med Søre Øyane i Os kommune og er vist med rosa skravering i figur 1. Dei alternative brulinjene er vist i figur 2.



Figur 1. Område som er ein del av vurderinga i tilleggshøyringa.



Figur 2. Alternative fjordkryssingar. Den gule (K8-1) og den oransje lina (K7-1) representerer dei nye kryssingsalternativa.

Det er den alternative ilandføringsstaden ved Gulholmane for dei to flytebruløysingane (konsept K7-1 og K8-1) som er konsekvensutgreidd i denne tilleggsgutgreiing og som i samanstillinga vert samanlikna med dei tidlegare utgreidd brukonsepta K7 og K8 mot Kobbavågen. Tabellen under oppsummerar brukonsepeta som er vurdert og samanlikna i denne høyringa.

Tabell 1. Skildring av brukonsept som er samanlikna i tilleggshøyringa.

BRUKONSEPT		Element
K7*	Endeforankra flytebru med seglingslei i sør. Ilandføring i Kobbavågen på Røtinga.	Kryss Gjøvåg. Veg Kaldafosskrysset - Gjøvåg til mogleg nytt ferjeleie. Bua linjeføring på brua med bue mot vest . Brutåm midt på Svarvhelleholmen. Fylling frå "flua" gjennom Kobbholmane til Røtinga
K8*	Sideforankra flytebru med seglingslei i sør. Ilandføring i Kobbavågen på Røtinga.	Kryss Gjøvåg. Veg Kaldafosskrysset - Gjøvåg til mogleg nytt ferjeleie. Ret linjeføring på brua. Brutåm midt på Svarvhelleholmen. Fylling frå "flua" gjennom Kobbholmane til Røtinga
K7-1	Endeforankra flytebru med seglingslei i sør. Ilandføring over Gulholmane på Røtinga.	Kryss Gjøvåg. Veg Kaldafosskrysset - Gjøvåg til mogleg nytt ferjeleie. Bua linjeføring på brua med bue mot aust , som gir ny linjeføring for veg på Reksteren . Brufeste aust på Svarvhelleholmen. Ilandføring av bru ved Gulholmane aust for Kobbholmane.
K8-1	Sideforankra flytebru med seglingslei i sør. Ilandføring over Gulholmane på Røtinga.	Kryss Gjøvåg. Veg Kaldafosskrysset - Gjøvåg til mogleg nytt ferjeleie. Ret linjeføring på brua. Brufeste aust på Svarvhelleholmen. Ilandføring av bru ved Gulholmane aust for Kobbholmane.

1.4 Trafikale forhold

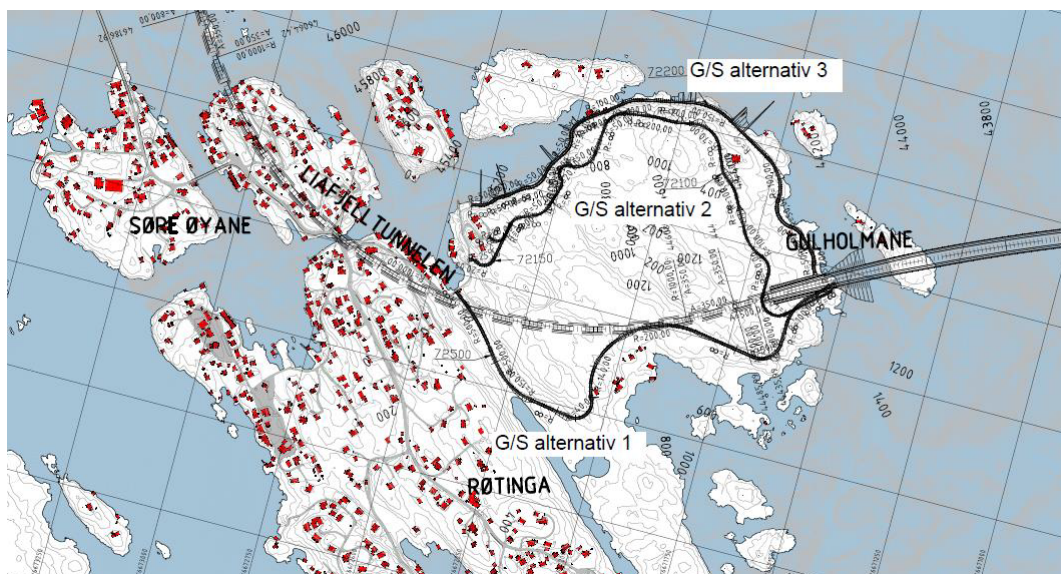
Endringane som er presentert i tilleggshøyringa påverkar ikkje trafikale forhold og gir ingen endringar i konsekvensane i trafikksystemet, med unntak av nye sykkelløysingar over Røtinga dersom brua får ilandføring på Gullholmen. Det er her presentert to ulike alternative løysingar gitt i figuren under.

I følgje Statens vegvesen har ein austre trasé har mindre konfliktgrad for g/s-løysing over Røtinga enn ein vestre trasé. Men det trengs ei meir detaljert vurdering og optimalisering av g/s løysinga for å redusere konfliktgraden ytterligare i det vidare planarbeidet.

Ilandføring av bru over Bjørnafjorden ved Gulholmane krev at ein må føre ny gang- og sykkelvegtilkomst til brua over Røtinga frå vegtilknytning til Røtingavegen. Som del av utgreiingsarbeidet vart det og sett på prinsipp for traséløysing for denne gang- og sykkelvegtilkomsten. Desse alternative traséløysingane er ikkje utgreidd i samsvar med Hb V712, men det er laga ei forenkla vurdering for grad av konflikt ut frå kvart fagtema.

Det vestre alternativet via Kobbavågen (alternativ 1) har fått størst konfliktgrad pga. konflikt med kulturmiljø i Kobbavågen, innverknad på landskapsbilete på store deler av strekninga, innverknad på friluftsområde, inngrep i skogsbotn med god bonitet mm.

Dei to austre traséalternativa kjem best ut med omsyn til konfliktgrad, men for alle fagtema er det poengtert at både alternativ 2 og 3 har lokalt store negative verknader og at ein kombinasjon av dei to austre alternativa, der ein optimaliserer traséen med omsyn til landskaps- og terrenginngrep, inngrep i viktige naturtypar, geometri på veglinja, reduksjon av ulemper for eksisterande bustader, god tilknytning til eksisterande stinett mm., vil redusere grad av konflikt ytterligare.



1.5 Investeringskostnader og prissette konsekvensar

Ei oppsummering av dei prissette konsekvensane er gitt i tabell 1. Kostnadene er oppgitt for heile strekninga Stord – Os.

I tabellen er det samanlikna endeforankra og sideforankra flytebruer inn mot Kobbavågen og Gulholmane for alternativ F og B. Skilnaden mellom desse er kryssing av Langenuen. Alternativa er skildra meir i detalj i saksframlegget til politisk sak som vart handsama i Fylkesutvalet i februar 2017.

Tabell 2. Oppsummering av kostnader og prissette konsekvensar.

Brualternativ	Kobbavågen		Gulholmane	
	K7	K8	K7-1	K8-1
Anleggskostand, P50				
Alternativ B	43,0 mrd.kr	36,0 mrd.kr	35,0 mrd.kr	35,0 mrd.kr
Alternativ F	43,1 mrd.kr	36,1 mrd.kr	35,1 mrd.kr	35,1 mrd.kr
Netto Nytte, NN				
Alternativ B	2,9 mrd.kr	11,8 mrd.kr	13,0 mrd.kr	13,0 mrd.kr
Alternativ F	1,9 mrd.kr	10,8 mrd.kr	12,0 mrd.kr	12,0 mrd.kr
NNB (NN pr budsj.kr)				
Alternativ B	0,08	0,39	0,44	0,44
Alternativ F	0,05	0,35	0,41	0,41
Støy	Dårlegare i Os	Dårlegare i Os	Best Os	Best Tysnes
Rangering	3	2	1	1

Ut frå dei prissette konsekvensane er ilandføring på Røtinga ved Gulholmane betre enn ilandføring i Kobbavågen. Det vil seie at K7-1 og K8-1 er best på Os-sida. I høve til støy vil K8-1 vere best på Tysnessida, og K7-1 på Os-sida.

1.6 Ikkje prissette konsekvensar

Statens vegvesen sin vurdering av ikkje prissette konsekvensar er oppsummert i tabell 2.

I konsekvensutgreiinga har brukonsept K8 med sideforankring mot Kobbavågen størst negativ konsekvensgrad for dei fleste tema og er rangert som nr 4.

Brukonsept med endeforankra bru, K7 og K7-1, har liten skilnad, men K7 med ilandføring i Kobbavågen er rangert dårlegare enn K7-1 med ilandføring ved Gulholmane, både for landskapsbilete og nærmiljø- og friluftsliv. For tema kulturmiljø er det direkte fysisk inngrep i kulturlandskap og kulturminne nord på Reksteren som gir høg negativ konsekvensgrad for K7-1. Det same gjeld for tema naturressursar der det er større direkte inngrep i jordbruksareal i Kaldafossområdet på Reksteren som er negativt for K7-1 i høve til K7. Begge tema har K7-1 betre enn K7 på Røtinga. Totalt sett er K7 rangert som nr. 3.

Tabell 3. Oppsummering av ikkje prissette konsekvensar.

Fag	Brukonsept							
	K7 endeforankra mot Kobbavågen		K8 sideforankra mot Kobbavågen		K7-1 endeforankra mot Gulholmane		K8-1 sideforankra mot Gulholmane	
	K-grad*	Rangering	K-grad	Rangering	K-grad	Rangering	K-grad	Rangering
Landskapsbilete	---	3	---	4	---	2	---	1
Nærmiljø og friluftsliv	---	3	---	3	--/---	2	--/---	1
Naturmangfald	-/--	2	-/--	4	-/--	1	-/--	2
Kulturmiljø	--/---	2	--/---	2	--/---	4	--	1
Naturressursar	--	1	--/---	4	--	2	--	3
Samla rangering	3		4		2		1	

Av dei to brukonsepta som går mot Gulholmane, er det den rette brua med sideforankring, brukonsept K8-1, som kjem best ut på Tysnessida. Den veglinja for K7-1 som er vurdert i KU rapporten, får stor negativ verknad for nesten alle fagtema. Det er berre naturmiljø som har K7-1 best her fordi denne traséen får minst verknad for dei verdifulle naturtypene i området. K8-1 med rett flytebru er også vurdert til å vere noko betre for landskapsbilete og kulturmiljø enn K7-1 med bruboge mot aust. Det vert grunngeve med at bruboge mot aust gjer noko større innverknad på landskapsrommet Bjørnafjorden og områda kring fjorden enn den rette brua.

For både naturmiljø og naturressursar er brua i K8-1 med sideforankring i sjøbotn i Bjørnafjorden, og noko større fylling på sjøbotn ved Gulholmane, vurdert med høgare negativ konsekvensgrad enn endeforankra bru, K7-1, jf KU-utgreiinga for dei aktuelle deltema.

Den rette sideforankra brua i K8-1 kjem best ut totalt i KU utgreiinga og er rangert som nr. 1, men skilnaden til K7-1 (rangert som nr. 2) er liten. Her må ein vurdere om inngrep i sjøbotn til den sideforankra brua er viktigare enn inngrep i nordaustre del av Reksteren. Dersom ein i det vidare planarbeidet arbeider med å få

justert vegløyninga slik at dei negative verknadene i høve til jordbruksareal, nærmiljø og friluftsliv og kulturmiljø på nordvestre del av Reksteren vert redusert utan at ein går inn i nye verdifulle naturtypar, vil skilnaden i konsekvensgrad mellom K7-1 og K8-1 vert enno mindre.

2 Vurdering av regionale interesser

Endringane som no er presentert og er på høyring inneber ikkje store endringar i høve til trafikale forhold og tema som samordna areal- og transport, løysingar for kollektivtransport og konsekvensar for fylkesvegnettet. Alle desse tema vart vurdert og gitt innspel på i førre høyringsrunde. Fylkesrådmannen gjer difor primært ei vurdering av kva konsekvensar dei nye fjordkryssingane har av konsekvensar for ikkje prisette tema, sett opp i mot kostnadsbiletet. For ei grundigare vurdering av andre tema viser fylkesrådmannen til saksframlegg i politisk sak [PS 28/2017](#). For sykkel er det heller ikkje vesentlege nye forhold, men det er presentert ulike alternativ for sykkelløysingar over Røtinga, jf. kapittel 2.1 over.

2.1 Kulturminne og kulturmiljø

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

Fylkeskonservatoren er i hovudsak samd med vurderingane som er gjort i tilleggsutgreiinga delrapport 4: kulturmiljø, men vil leggje til at dei militære anlegga frå andre verdskrig på Røtinga og Svarvhella på Reksteren må sjåast som del av eit større system av fort som høyrte til Artillerigruppe Korsfjord. Bergen var ei svært viktig hamn og ein finn mange krigsminne knytt til forsvaret i kommunane rundt byen. Sjølv om tiltaka ikkje kjem i direkte konflikt med desse kulturminna vil vi gjere merksam på at dei må sjåast i samanhengen. Vi meiner at det samla anlegget har høg verdi. Det samla anlegget besto av 7 fort, 1 kanonbatteri, og 2 torpedobatteri og 2 framskotne peilestasjonar på Marstein og Slotterøy. Artillerigruppa hadde som oppgåve å overvake og hindre invasjonforsøk via dei sør og sørvestleige seglingsledane til Bergen, og verne eigen skipstrafikk i området.

Vurderingane i tilleggsutgreiinga er basert på linjeføringa til bru og veg, som ligg føre. Dette er ei linje som kan verte justert på reguleringsplannivå.

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. Fylkeskonservatoren ber om at dette får høg prioritet.

2.1.1 Kulturhistoriske undersøkingar

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

Med omsyn til prosessar i planlegging og vedtak vil det vere ei stor føremon å få gjennomført arkeologiske og marinarkeologiske registreringar så tidleg som mogeleg. Eventuelle kulturminneverdiar er slik avklart før reguleringsplanen vert ferdigstilt. Planområdet har høgt potensiale for funn av hittil ukjende kulturminne både i Os og på Tysnes.

For å sikre ei god og føreseieleg framdrift, og unødvendige forseinkingar i planprosessen vil Fylkeskonservatoren rå til at den arkeologiske og marinarkeologiske registreringa vert gjort før reguleringsplannivå. Dersom tiltakshavar ønskjer å komme i gang med arkeologisk registrering så snart som råd, 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.

2.1.2 Vurdering av alternativ

Bru over Bjørnafjorden

Alle vegalternativa inneber kryssing av Bjørnafjorden med bru. Kulturmiljø og kulturlandskap rundt Bjørnafjorden generelt og på Reksteren og Røtinga spesielt, vil bli utsatt for store inngrep som vil vere fysisk og visuelt skjemma. Traséalternativa får i varierende grad negative konsekvensar for spesielt fem kulturminnemiljø som er definert i Statens vegvesen sin konsekvensutgreiing for kulturmiljø. Desse er Gjovåg (KM38), Kaldafoss (KM39) og Svarvhella (KM40) og Kobbavågen (KM53) og Røtinga fort (KM54).

K7 og K8

Fylkeskonservatoren er samd med Konsekvensutgreiing Delrapport 4: kulturmiljø i at K7 og K8 kan rangerast likt når det gjeld negativ konsekvens for kulturmiljø. Tiltaket får stor negativ konsekvens for Gjovåg. Tiltaket får middels negativ konsekvens for Svarvhella og Røtinga fort, stor negativ konsekvens for Kobbavågen, og liten konsekvens for Kaldafoss. Her er potensial for funn av hittil ikkje kjente kulturminne.

Alternativet får moderat negativ konsekvens for kulturmiljø på Reksteren og stor negativ konsekvens for kulturmiljø på Røtinga.

K7-1

Tiltaket vil få stor negativ konsekvens for Gjovåg, Kaldafoss og Svarvhella. Tiltaket får middels negativ konsekvens for Røtinga fort og Kobbavågen.

Alternativet får store negative konsekvensar for kulturmiljø på Reksteren, mindre negativ konsekvens for kulturmiljøet på Røtinga. Her er potensial for funn av hittil ikkje kjente kulturminne.

K8-1

Tiltaket får stor negativ konsekvens for Gjovåg. Tiltaket får middels negativ konsekvens for Svarvhella, Kobbavågen og Røtinga fort. Tiltaket får liten negativ konsekvens for Kaldafoss. Her er potensial for funn av hittil ikkje kjente kulturminne.

Alternativet får mindre negative konsekvensar for kulturmiljøet på Reksteren og på Røtinga.

Gang- og sykkelveg (G/S) Røtinga

Alternativ 1

Stor grad av konflikt mellom traséalternativ og kulturmiljø, samt stort potensial for funn av hittil ikkje kjente kulturminne.

Alternativ 2

Mindre grad av konflikt mellom traséalternativ og kulturmiljø, men stort potensial for funn av hittil ikkje kjente kulturminne.

Alternativ 3

Mindre grad av konflikt mellom traséalternativ og kulturmiljø, men eit visst potensial for funn av hittil ikkje kjente kulturminne.

2.1.3 Tiltråding og konklusjon kulturminne

Alle traséalternativa får negative konsekvensar for kulturminne og kulturmiljø av regional og nasjonal verdi. Alternativ K8-1 er vurdert som det beste alternativet då det får minst negative konsekvensar for kulturminne og kulturmiljø. Traséen vil ha same negative konsekvens som dei andre traséalternativa når det gjeld kulturmiljø Gjøvåg, men vil ha mindre påverknad på kulturmiljø på Kaldafoss, Svarvhella, Kobbavågen og Røtinga fort. Det er høgt potensial for funn av ukjende arkeologiske kulturminne i deler av traséen.

Når det gjeld gang- og sykkelveg er alternativ 2 og 3 dei beste alternativa då desse får minst negative konsekvensar for kulturminne og kulturmiljø. Alternativ 2 har høgare potensial for funn av ukjende arkeologiske kulturminne enn alternativ 3.

Konsekvensutgreiinga tilrår bru- og vegalternativ K8-1 som beste løysing for kulturminne og kulturmiljø. Fylkeskonservatoren er samd i tilråding av alternativ K8-1, som ser ut til å medføre minst negative konsekvensar for kulturmiljø. Fylkeskonservatoren tilrår G/S-alternativ 2 og 3 då desse ser ut til å medføre minst negative konsekvensar for kulturmiljø.

Fylkeskonservatoren rår ifrå traséalternativ K7-1, K7 og K8 då desse får store negative konsekvensar for kulturminne og kulturmiljø i planområdet. På Reksteren vil traséane ligge så langt vest at det vil være eit høgare konfliktnivå med omsyn til kulturminne og kulturlandskap enn K8-1. K7 og K8 vil komme i konflikt med kulturmiljøet i Kobbavågen og det militære anlegget på Røtinga.

Fylkeskonservatoren rår i frå gang- og sykkelveg alternativ 1, då dette får store negative konsekvensar for kulturmiljø i Kobbavågen. Her er og sær høgt potensial for funn av ukjende arkeologiske kulturminne.

2.2 Nærmiljø og friluftsliv

Alle alternativa råker det regionale friluftsområde knytt til Røtinga, eit område som i friluftskartlegging for Hordaland er definert som eit regionalt svært viktig friluftsområde med spesiell vekt på god tilgjengelegheit og tilrettelegging.

For nærmiljø og friluftsliv ligg hovudskilnaden mellom alternativa med ilandføring i Kobbavågen og dei nye alternativa med ilandføring lengre aust ved Gulholmane. Alternativa K7-1 og K8-1 har fått lågare konsekvensgrad enn K7 og K8 fordi dei gjer det mogleg å oppretthalde delar av Kobbavågen som friluftsområde. Skilnaden mellom K7-1 og K8-1 er liten. Det er først og fremst inngrep nær hytter og hus på Kaldafoss og i Sædalen på Reksteren i K7-1 som utgjer skilnaden. Statens vegvesen vurderer likevel K8-1 likevel til å ha minst konsekvensar samla sett for dette tema. Fylkesrådmannen stiller seg bak denne vurderinga.

2.3 Naturmangfald

Samla sett er det ikkje så stor skilnad i konsekvens mellom brukonsepta innanfor området som er påverka av endringane i tilleggshøyeringa. Alle konseptane har fått liten til middels negativ konsekvens. Brukonseptane K7 og K8 som går mot Kobbavågen, kjem dårlegast ut pga. konflikt med østers og ålegrasenger i Kobbavågen. Ved Gulholmane er det ikkje funne tilsvarende marint naturmangfald. Statens vegvesen har likevel rangert K7-1 som det beste alternativet, mellom anna fordi dette alternativet omgår ein viktig lokalitet av Kystmyr nord på Reksteren, samtidig som det også vert mindre utfylling i sjø fordi den endeforankra brua kjem inn på sjølve Gullholmen.

2.4 Naturressursar

Konseptane med endeforankra flytebru (K7 og K7-1) kjem best ut i konsekvensutgreiinga for naturressursar fordi dei ikkje har forankring i sjøbotn og dermed ikkje berører naturressursar i sjø i same grad som sideforankra bruer.

Av K7 og K7-1 er K7 rangert som noko betre enn K7-1 fordi K7-1 går tvers gjennom det mest verdifulle jordbruksarealet i Kaldafossområdet på Reksteren. Samla sett vert tap av jordbruksareal på Kaldafoss i K7-1 vurdert som meir negativt, enn kva ulempe senketunnel ved Kobbholmen har for sjøarela i K7. Sideforankra bru (K8 og K8-1) kjem dårlegast ut i høve til naturressursar.

2.5 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. Landskapsverkanene 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 verkanene for landskapet.

Bjørnafjorden er registrert som eit regional viktig landskapsområde og ligg innafør 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.

Sidan det er brua over Bjørnafjorden i seg sjølv som samla sett førar til at alle alternativ har stor negativ konsekvens for tema landskap, er det dei lokale verknadene ved ilandføringspunktta på Reksteren og på Røtinga som ligg til grunn for rangeringa mellom brukonsepta. I følgje Statens vegvesen sine vurderingar vil ilandføring på Gulholmane vere ei betre løysing enn ilandføring i Kobbavågen. Skilnaden mellom K7-1 og K8-1 er liten.

Fylkesrådmannen stiller seg bak Statens vegvesen sine vurderingar og understrekar at ein må jobbe vidare med optimalisering både av brua og ilandføringsområda i det vidare planarbeidet.

3 Fylkesrådmannens samla vurdering

Fylkesrådmannen vurderer i denne saka berre dei konkrete nye alternativa for kryssing av Bjørnefjorden. For fullstendig vurdering og gjennomgang av heile traseen vert det vist til saksframlegg ved første gangs høyring handsama i fylkesutvalet 22. februar 2017, jf politisk sak PS 28/2017. Endringane som Statens Vegvesen har føreslått påverkar heller ikkje trafikale forhold i vesentleg grad, med unntak av tilrettelegging for sykkel over Røtinga. Dette betyr at Fylkesrådmannen i denne saka konkret berre gjer ein vurdering av konsekvensane endringane som Statens vegvesen har føreslått for kryssing av Bjørnefjorden med omsyn til ikkje prisette konsekvensar og kostnader. For vurdering av kollektivtransport og trafikale forhold vises det også til sak frå februar 2017.

Alternativa som kjem i land ved Gulholmane har noko lågare investeringskostnader enn dei som kjem i land ved Kobbavågen, sjølv om det berre er alternativ K7 som skil seg ut meg dei klårt høgaste investeringskostnadane. Fylkesrådmannen støttar Statens vegvesen si konklusjon med å ikkje gå vidare med konsept med hengebru då dette har vesentleg høgare kostnader enn hengebrualternativa.

Alle traséalternativa får negative konsekvensar for kulturminne og kulturmiljø av regional og nasjonal verdi. Fylkesrådmannen vurderer alternativ K8-1 til å ha minst negative konsekvensar for kulturminne og kulturmiljø. Traseen vil ha same negative konsekvens som dei andre traséalternativa når det gjeld kulturmiljø. Gjøvåg, men vil ha mindre påverknad på kulturmiljø på Kaldafoss, Svarvhella, Kobbavågen og Røtinga fort.

Fylkesrådmannen viser til at K7-1, K7 og K8 får store negative konsekvensar for kulturminne og kulturmiljø i planområdet. På Reksteren vil traséane ligge så langt vest at det vil være eit høgare konfliktnivå med omsyn til kulturminne og kulturlandskap enn K8-1. K7 og K8 vil komme i konflikt med kulturmiljøet i Kobbavågen og det militære anlegget på Røtinga.

Fylkesrådmannen rår i frå gang- og sykkelveg alternativ 1, då dette får store negative konsekvensar for kulturmiljø i Kobbavågen. Her er og særst høgt potensial for funn av ukjende arkeologiske kulturminne.

Alternativa som går i land på Gulholmane, K7-1 og K8-1, har generelt eit lågare konfliktnivå enn dei som har ilandføring i Kobbavågen. Etter Fylkesrådmannen sin vurdering er det alternativ K8-1 som er det aller minst konfliktfylte av dei to som kjem i land ved Gulholmane og vil tilrå at dette alternativet vert tatt med i vidare planlegging. Samtidig vil fylkesrådmannen peike på at ein gjennom vidare planarbeid og detaljering av traseane må søke å sikre Kystmyrlokaltetane nord på Reksteren så godt som mogeleg. Vidare må det bli understreka at i eit så stor prosjekt som bru over Bjørnafjorden er det svært viktig å optimalisere brua og ilandføringa for å sikre at landsskapsverknadene vert minimert.

Når det gjeld gang- og sykkelveg over Røtinga er alternativ 2 og 3 dei beste alternativa ut i frå konfliktgrad med ikkje prissette tema, det er også best med omsyn til kulturminne og kulturmiljø. Fylkesrådmannen rår til at dette alternativet vert lagt til grunn for vidare arbeid.

4 Oppsummering

Tilleggshøyringa omhandlar planforslag med tilleggsgutgreiing for to nye alternativ for kryssing av Bjørnafjorden. Høyringsfristen er sett til 30. april 2018, men Hordaland fylkeskommune har fått utsett frist til å handsame saka i Fylkesutvalet 31.5.2018.

Statens vegvesen vil ikkje gå vidare med TLP-Hengebru (konsept K1/K2), då dette brukonseptet har ein vesentleg høgare kostnad enn flytebru. I tilleggshøyringa er det difor konseptane med endeforankra eller sideforankra flytebru ein står att med.

Endringane som er presentert i tilleggshøyringa påverkar ikkje trafikale forhold og gir ingen endringar i konsekvensane i trafikksystemet, med unntak av nye sykkelløysingar over Røtinga dersom brua får ilandføring på Gullholmen.

Ut frå dei prissette konsekvensane er ilandføring på Røtinga ved Gulholmane betre enn ilandføring i Kobbavågen. Det vil seie at K7-1 og K8-1 er best på Os-sida. I høve til støy vil K8-1 vere best på Tysnessida, og K7-1 på Os-sida.

Den rette sideforankra brua i K8-1 kjem best ut totalt i KU utgreiinga og er rangert som nr. 1, men skilnaden til K7-1 (rangert som nr. 2) er liten. Her må ein vurdere om inngrep i sjøbotn til den sideforankra brua er viktigare enn inngrep i nordaustre del av Reksteren.

Fylkesrådmannen rår ifrå traséalternativ K7-1, K7 og K8 då desse får store negative konsekvensar for kulturminne og kulturmiljø i planområdet. På Reksteren vil traséane ligge så langt vest at det vil være eit høgare konfliktnivå med omsyn til kulturminne og kulturlandskap enn K8-1. K7 og K8 vil komme i konflikt med kulturmiljøet i Kobbavågen og det militære anlegget på Røtinga.

Fylkesrådmannen rår i frå gang- og sykkelveg alternativ 1, då dette får store negative konsekvensar for kulturmiljø i Kobbavågen. Her er og særst høgt potensial for funn av ukjende arkeologiske kulturminne.