

VINDAFJORD KOMMUNE

SAKSPAPIR

| Saksnummer | Utval | Vedtaksdato |
|------------|---------------|-------------|
| 092/15 | Formannskapet | 13.10.2015 |
| 070/15 | Kommunestyret | 20.10.2015 |

Saksbehandlar: Johannessen, Ingrid
Sak - journalpost: 13/2587 - 2015012694

KOMMUNEDELPLAN E134 BAKKA - SOLHEIM, VAL AV TRASE GJENNOM VINDAFJORD KOMMUNE

Rådmannen sitt framlegg til vedtak:

Med heimel i plan- og bygningslova §11-15 vert framlegg til kommunedelplan for E134 mellom Solheim og fylkesgrensa mellom Rogaland og Hordaland vedteke slik:

1. Vindafjord kommune vedtar Statens vegvesenet si tilråding for val av trasé for ny E134 gjennom Vindafjord kommune, alternativ VA-II-baa med veglinje gjennom Vatnedalen og kort tunnel ved Eikesdal, samt VB-I-c med samla kryssløysing og linje i dagen ved Oppheim. Vegstandard på strekninga gjennom Vindafjord skal vere H5.
2. Vindafjord kommune vedtar vegvesenet si tilråding når det gjeld plassering av følgande kryss: Planskilte kryss ved Nedre Austreim, Ølensvåg, Ølen (samla løysing) og Fikse.
3. Vindafjord kommune vedtar føresegner og retningslinjer slik dei ligg føre.
4. Vindafjord kommune ber Statens vegvesen om, i seinare reguleringsplanarbeid, å ta generelle omsyn til jordvern og finne løysingar for erstatningsjord så langt som råd er og særskilt ta omsyn til kulturminna ved Eide gard.
5. Vindafjord kommune ber Statens vegvesen om å finne ei løysing langs dagens E134 for mjuke trafikantar frå Solheim til Nedre Austreim.

13.10.2015 Formannskapet

Reidar Håvås foreslo for Ap:

Det skal byggjast gang- og sykkelveggar der dette manglar, slik at ein har ein samanhengjande gang- og sykkelveg frå Tysvær til Etne.

Rådmannen sitt framlegg til vedtak vart samrøystes tilrådd.

Håvås røysta for Ap sitt forslag, 8 røysta mot.

FS-092/15 Vedtak:

Tilråding frå Formannskapet:

Med heimel i plan- og bygningslova §11-15 vert framlegg til kommunedelplan for E134 mellom Solheim og fylkesgrensa mellom Rogaland og Hordaland vedteke slik:

1. Vindafjord kommune vedtar Statens vegvesenet si tilråding for val av trasé for ny E134 gjennom Vindafjord kommune, alternativ VA-II-baa med veglinje gjennom Vatnedalen og kort tunnel ved Eikesdal, samt VB-I-c med samla kryssløysing og linje i dagen ved Oppheim. Vegstandard på strekninga gjennom Vindafjord skal vere H5.
2. Vindafjord kommune vedtar vegvesenet si tilråding når det gjeld plassering av følgande kryss: Planskilte kryss ved Nedre Austreim, Ølensvåg, Ølen (samla løysing) og Fikse.
3. Vindafjord kommune vedtar føresegner og retningslinjer slik dei ligg føre.
4. Vindafjord kommune ber Statens vegvesen om, i seinare reguleringsplanarbeid, å ta generelle omsyn til jordvern og finne løysingar for erstatningsjord så langt som råd er og særskilt ta omsyn til kulturminna ved Eide gard.
5. Vindafjord kommune ber Statens vegvesen om å finne ei løysing langs dagens E134 for mjuke trafikantar frå Solheim til Nedre Austreim.

20.10.2015 Kommunestyret

Reidar Håvås foreslo for Ap:

6. Kommunestyret ser betydninga ved planlegging av ny hovudveg 134 for å betra trafikktryggleik og transport økonomi gjennom kommunen for biltransport, at samtidig blir planlagt sykkel- og gangsti for å betra trafikktryggleiken og framkomelegheita for mjuke trafikantar på same måte som ved planlegging av E134. Sykkel- og gangsti kan bli tilrettelagt ved bruk av gamal E134 eller ny sykkel- og gangsti om nødvendig. Meininga er at auka trafikktryggleik og framkomelegheit gjeld for både harde trafikantar og mjuke trafikantar og høyrer saman i eit felles mål. Finansieringa vil då bli felles og mjuke trafikantar slepp å kjempa om midlar på eiga hand.

Formannskapet si tilråding vart samrøystes vedtatt (med 23 røyster).

4 (Ap) røysta for Ap (Håvås) sitt forslag, 19 røysta mot.

KS-070/15 Vedtak:

Med heimel i plan- og bygningslova §11-15 vert framlegg til kommunedelplan for E134 mellom Solheim og fylkesgrensa mellom Rogaland og Hordaland vedteke slik:

1. Vindafjord kommune vedtar Statens vegvesenet si tilråding for val av trasé for ny E134 gjennom Vindafjord kommune, alternativ VA-II-baa med veglinje gjennom Vatnedalen og kort tunnel ved Eikesdal, samt VB-I-c med samla kryssløysing og linje i dagen ved Oppheim. Vegstandard på strekninga gjennom Vindafjord skal vere H5.
2. Vindafjord kommune vedtar vegvesenet si tilråding når det gjeld plassering av

følgande kryss: Planskilte kryss ved Nedre Austreim, Ølensvåg, Ølen (samla løysing) og Fikse.

3. **Vindafjord kommune vedtar føresegner og retningsliner slik dei ligg føre.**
4. **Vindafjord kommune ber Statens vegvesen om, i seinare reguleringsplanarbeid, å ta generelle omsyn til jordvern og finne løysingar for erstatningsjord så langt som råd er og særskilt ta omsyn til kulturminna ved Eide gard.**
5. **Vindafjord kommune ber Statens vegvesen om å finne ei løysing langs dagens E134 for mjuke trafikantar frå Solheim til Nedre Austreim.**

Aktuelle lover, forskrifter, avtalar, reglement m.m.:

Plan- og bygningslova og naturmangfaldlova.

Saka gjeld:

Kommunedelplan for E134 mellom Bakka i Etne kommune og Solheim i Vindafjord kommune.

Saksopplysningar:

Innleiing

Tiltakshavar og planforslagsstillar er Statens vegvesen Region vest. Statens vegvesen(SVV) har det overordna ansvaret for organisering, framdrift og fagleg innhald. Planmyndigheit er Etne kommune og Vindafjord kommune. Rambøll har på oppdrag frå SVV gjort planarbeidet og gjennomført konsekvensutgreiinga.

Det er utarbeida kommunedelplan med konsekvensutgreiing for ny trase for E134 med tilhøyrande kryssplassering på strekninga mellom Bakka i Etne kommune og Solheim i Vindafjord kommune og det er utarbeida eigne samfunns mål for planarbeidet:

1. Vegen skal ha standard og funksjon som stamveg, med god framkommelegheit og høg trafikktryggleik.
2. Vegen skal tene kommunesentra i Etne og Vindafjord godt.
3. Vegen skal redusere miljøbelastninga som dagens vegnett fører med seg for tettstadane Etne, Ølen og Ølensvåg.
4. Vegen skal vere tilpassa og samordna framtidig areal- og tettstadsutvikling i influensområde.
5. Vegsystemet skal gje grunnlag for effektiv kollektivdekning, gode gang- og sykkelsamband og eit godt lokalvegnett i området.
6. Vald trase skal ta omsyn til interesser knytt til natur-, miljø-, kulturminne-, kulturmiljø-, landbruk- og jordvern i området.

10.12.2013 varsla SVV oppstart av arbeidet med kommunedelplan. Kommunen fastsette planprogrammet i vedtak i kommunestyret 22.04.14, sak 022/14.

I tillegg til planprogrammet er kommunane sine kommuneplanar, fylkesdelplan for areal og transport for Haugalandet og statlege retningsliner og føringar lagt til grunn for planarbeidet.

Planen blir lagt fram som to kommunedelplanar, med ei felles planskildring, som må handsamast i kvar av kommunane Etne og Vindafjord. Forslag til kommunedelplan med konsekvensutgreiing (KU) vart sendt på høyring/lagt ut til offentleg ettersyn i perioden 25.mars til 12. mai 2015 i medhald av PBL § 3.7 (I medhald av § 3-7 kan myndigheiter med ansvar for større samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur (i dette tilfellet SVV) etter samråd med planmyndigheit (Vindafjord kommune) utarbeide og fremme forslag til arealplan for slike tiltak og beslutte å legge slike planar ut til offentleg ettersyn.).

Det har vore ope møte i samband med høyring av planforslag. I tillegg hadde vegvesenet 15. april ein kontordag i kommunen. Rådmannen v/ eining areal og forvaltning har vore representert i både prosjektgruppe og ekstern samarbeidsgruppe for planarbeidet.

Vedtatt kommunedelplan skal innarbeidast i arealdelen til kommuneplanen. Når kommunedelplanen er endeleg godkjent, vil han vere eit juridisk og praktisk grunnlag for å utarbeide reguleringsplan(ar) for vegen. Alle dokument knytt til kommunedelplanen finn ein her: <http://www.vegvesen.no/Europaveg/e134bakkasolheim/kommunedelplan-med-konsekvensutgreiing>

Dagens situasjon

E134 gjennom Vindafjord kommune er ein del av stamvegen mellom Haugesund og Drammen. Eksisterande veg har varierende og dårleg standard, han er smal og svingete. Han går direkte gjennom tettstadane Ølen og Ølensvåg. Fartsgrensa varierar frå 40 til 80 km/t. Ny veg frå Bakka til Lauareid (Stordalstunnelen) i aust og Skjoldavik til Solheim i vest, er under bygging. Med unntak av i sentrumsområda er strekninga utan tilbod for gåande og syklende. Trafikktal på dagens vegnett (tal frå 2013) viser ein årsdøgntrafikk (ÅDT) på 5100 ved Knapphus, 4600 ved Eikelandsmyrane og 6100 mellom Ølensvåg og Ølen.

Omtale av løysingane på strekninga

Det skal vere dimensjoneringsklasse H5 på vestre del av strekninga, dvs. på heile strekninga gjennom Vindafjord kommune frå Solheim i vest til vestre del av Etne kommune.

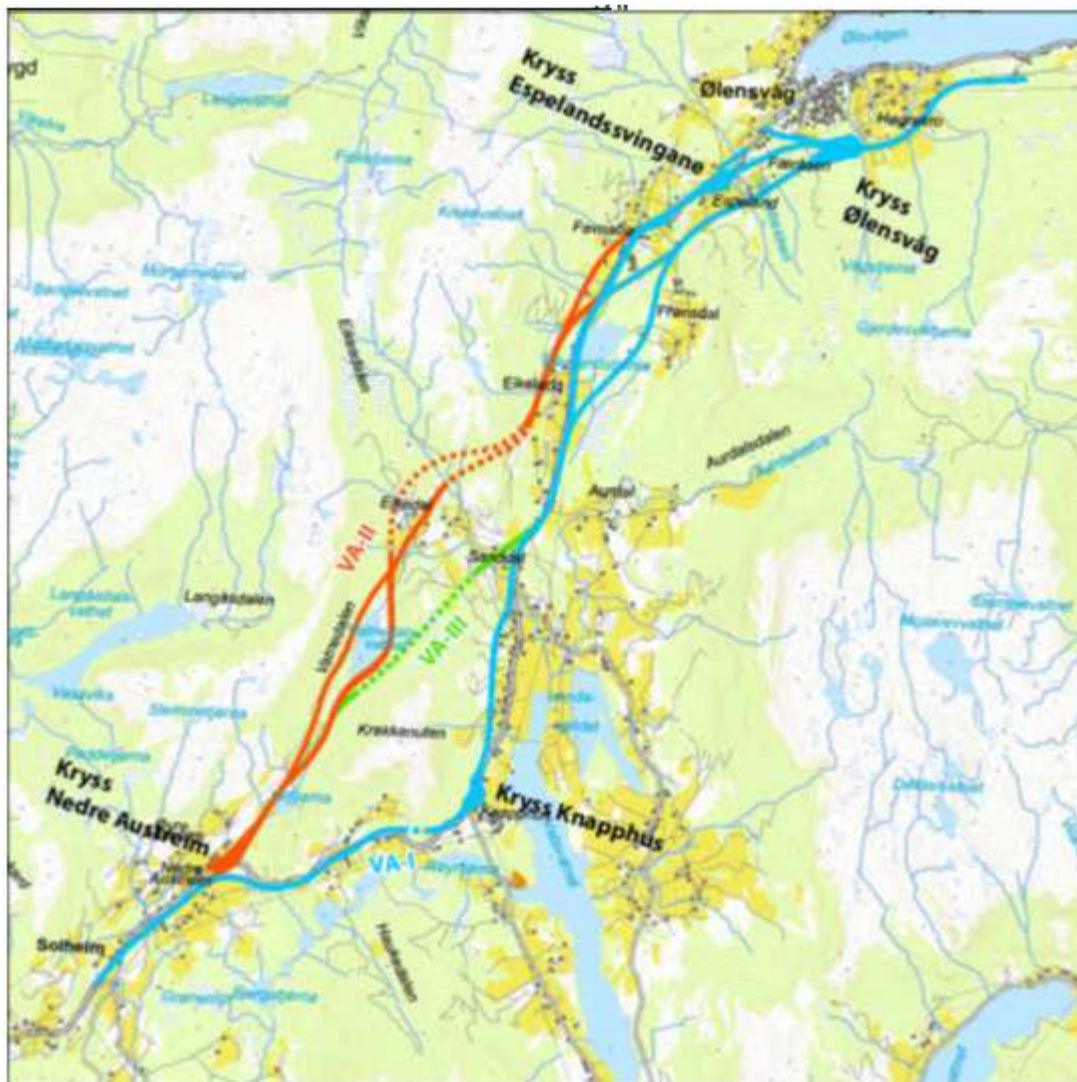
Dimensjoneringsklasse H5 er lagt til grunn på nabostrekninga Skjold-Solheim, som er under bygging. Denne dimensjoneringsklassen skal nyttast til nasjonale hovudvegar med årsdøgntrafikk(ÅDT) mellom 6000 og 12000 og fartsgrense 90 km/t. Vegen skal ha midtdelar med midtrekkverk. Minste horisontalradius for H5-veg er 450 meter og maksimal stigning skal ikkje vere over 6 %. Det er lagt til grunn at kryss skal vere planskilte på strekninga frå Solheim og til og med Mo i Etne.

Det er ei lang rekke alternative vegtrasear. I Vindafjord er strekninga inndelt i to delområde:

Område VA: Solheim – Ølensvåg

Område VB: Ølensvåg – kommune-/fylkesgrensa til Etne

Hovudalternativa VA: Solheim – Ølensvåg



Delstrekninga VA frå Solheim til Ølensvåg er vidare inndelt i tre hovudalternativ:

VA-I: Følger i grove trekk dagens veg frå Solheim om Knapphus til Eikelandstjørna. Det er planlagt eit kryss like nord for dagens kryss på Knapphus. Ved Eikelandstjørna er det ein variant på kvar side av tjørna. Vidare mot Ølensvåg er det ein variant som grovt følger dagens trasé gjennom Espelandssvingane, der det er mogleg å legge eit kryss. Frå dette krysset går alternativet på oversida av bustadområdet i Ølensvåg og vidare mot aust. I den andre varianten ligg linja høgare forbi Frønsdal og Espeland, og det er planlagt eit kryss ved busetnaden i Ølensvåg, og ny tilkomstveg ned til eksisterande E134.

Kryss Ølensvåg: Det er laga eit eige notat som vurderer fleire alternative tilkomstvegar ned mot eksisterande E134. To av løysingane (opprinneleg løysing og variant B1) er omtalt i planskildringa og plankartet tar høgde for begge. I opprinneleg løysing er krysset med eksisterande E134 lagt så nær Ølensvåg som mogleg. Vegen vil i hovudsak gå i ei kraftig fjellskjering, dvs. dårleg terrengtilpassing, men har ein fordel med omsyn til støy og barriere. Vegen er tilpassa regulert bustadfelt. Stigninga på tilkomstvegen er 8 %.

I variant B flyttast krysset ml tilkomstveg og eksisterande E134 vestover og det etablerast ei ny rundkøyring. Denne gjer at eksisterande E134 ikkje blir gjennomgåande, og at det blir ei meir naturleg linjeføring av tilkomstvegen opp til ny E134. Krysset ved ny E134 kjem 80 meter lengre vest og tilkomstvegen noko lengre unna bustadfelt. Stigninga blir 8 %.

VA-II: Følger dagens korridor frå Solheim til Nedre Austreim. Her er planlagt eit kryss. Vidare går vegen gjennom Vatnedalen. Ved Vatnedalsvatnet kan vegen leggast enten på

austre eller vestre side. Over Eikesdalen er det to variantar, ein med lang tunnel bak garden og under Eikesdalen, og ein i dagen over Eikesdalen før linja går inn i kort tunnel mot Eikeland. Linja ligg nordover forbi Eikelandstjørna. Ved Espelandssvingane og Ølensvåg kan ein knytte seg til dei same variantane som i VA-I.

VA-III: er ein kombinasjon av dei to andre hovudalternativa. Frå Solheim blir same korridor som VA-II fulgt opp i Vatnedalen, med kryss ved Nedre Austreim. I Vatnedalen går linja inn i tunnel aust for Vatnedalsvatnet. Tunnelen går ned mot eksisterande E134 nedst i Eikesdalen og knytt seg til hovudalternativ VA-I, med dei same variantane ved Eikelandstjørna, Espelandssvingane og Ølensvåg.

Frå Solheim til Nedre Austreim vil ny veg ligge parallelt med dagens E134 i alle alternativa. Ved bedehuset er linja teikna lengre mot søraust for å unngå konflikt med gravhaugar som er oppdaga i samband med planlegginga.

Hovudalternativ VB: Ølensvåg – Fikse



Delstrekninga VB frå Ølensvåg til kommunegrensa på Fikse har berre eit hovudalternativ. Linja går austover frå Ølensvåg og går i lia under Kornberget fram mot Eidselva og fv 514. Her er det teikna inn to variantar av kryss med tilkomst til Ølen. Frå Ølen går linja vidare opp i lia på oversida av dyrka mark. Det er teikna ein variant (b) med tunnel gjennom Lauvåsen (ca 800m) før linja svingar ned mot eksisterande E134 og mot fylkesgrensa på Fikse. Den andre varianten (c) skil seg berre frå variant b ved at vegen i staden for å gå i tunnel, svingar nordom Lauvåsen og ligg nære dagens veg vidare opp mot Fikse. Vegen kryssar fylkesgrensa på Fikse i same korridor som dagens veg. Det er teikna inn eit kryss på Fikse.

I krysset med fv 514 er det skissert to ulike kryssalternativ. I begge kryssalternativa vil fv 514 gi tilknytning til Ølen/E134 via Eiodalen.

Kryss ved Nerheim, delt løysing

Dette alternativet (delt kryss) bygger på at traseen går i tunnel under næringsarealet ved Nerheim. Tunnelen blir kort (ca 270 m) og har så lita fjelloverdekking at det kan vere risiko for at den blir vanskeleg å bygge. Rampane vestover frå krysset blir knytt til hovudlinja på vestsida av tunnelen og så langt unna tunnelopning som vegnormalane krev. På austsida av tunnelen går vegen i bru (ca 170 m) over Eidselva og fylkesveg 514, før dei austgåande rampane blir knytt til.

Kryss ved Nerheim, samla løysing

I denne løysinga går vegen i dagen, men i ganske djup skjering gjennom ryggen der næringsareala ligg. Rampane blir knytt til ein vegarm som går ned mot fylkesvegen. Hovudvegen held fram på bru over fylkesvegen med same brulengde som i den delte løysinga.

Vurdering/konsekvensutgreiing (KU):

SVV har gjennomført ei konsekvensutgreiing(KU) med bakgrunn i planprogrammet til kommunedelplanen. KU er gjennomført etter Statens vegvesen si handbok V712 om konsekvensanalyser. Det er utgreidd konsekvensar for prissette konsekvensar; kostnader, trafikk og ikkje-prissette konsekvensar; landskapsbilde, nærmiljø og friluftsliv, kulturminne og kulturmiljø, naturmiljø og naturressursar. For dei prissette konsekvensane ser ein at det i hovudsak er trafikantnyttan (spart køyretid og køyrelengde) og reduksjon i ulykkestalet som gjev positiv effekt. Investeringskostnader og drift og vedlikehald er dei store negative bidraga. Grovt kan ein då seie at dess lengre linje, og dess dyrare element som er nytta (lange tunnelar og bruer) dess dårlegare blir den samfunnsøkonomiske nytten av prosjektet. Det er utarbeida eigne fagrapportar for dei ikkje-prissette konsekvensane.

KU er omfattande og fagrapportar følger saka. Desse er:

- fagrapport landskap
- fagrapport nærmiljø og friluftsliv
- fagrapport kulturminne
- fagrapport naturmiljø
- fagrapport naturressursar

Delstrekning VA

Delområdet er prega av landbruk og tunstruktur knytt til gardsbusetnad. Små og store tettstadar med butikk, service og næring ligg i området, særleg rundt Knapphus og først og fremst i Ølensvåg.

Prissette konsekvensar

Traseen om Knapphus er ca 0,9 km lengre enn traseen gjennom Vatnedalen. I valet mellom linje om Knapphus (VA-I) og linje om Vatnedalen (VA-II og VA-III) ser ein at linjene om Vatnedalen har noko høgare trafikantnytte (spart køyretid og køyrelengde). Mellom linjene i Vatnedalen er det berre små forskjellar i trafikantnytte. Linje VA-II-baa kjem best ut totalt sett, sidan den har lågast investeringskostnad og kortaste tunnelengde. Kort tunnel er positivt både i høve til investeringskostnader, driftskostnader og i ei viss grad ulykkeskostnader fordi tunnelane vil bli bygd utan midtdelar.

I val mellom kryss ved Espelandssvingane og Ølensvåg gir krysset ved Espelandssvingane vesentleg dårlegare avlastning av eksisterande E134 mellom Ølen og Ølensvåg. Det gir dessutan lengre veg og er dyrare enn alternativet med kryss i Ølensvåg. Samla gir kryss ved

Ølensvåg betre samfunnsøkonomisk nytte enn kryss ved Espelandssvingane.

Ikkje-prissette konsekvensar

Det er små forskjellar mellom dei ulike alternativa når det gjeld ikkje-prissette konsekvensar. Generelt er det vanskeleg å tilpasse eit så stort inngrep i eit til dels opent og samstundes variert og oppdelt landskap. Dei mest kritiske punkta for terrengtilpassing er nokre av kryssområda (Knapphus og Espelandssvingane) og verknad for landskapsbilde der vegen går i heilt ny trasé i Vatnedalen og kryssar Eikesdal. Lengre tunnelar dempar ulempa noko. Det er og eit større landskapsinngrep å bygge nytt kryss ved Espelandssvingane enn ved Ølensvåg (Når det gjeld kryss i Ølensvåg er dette konsekvensvurdert berre for opphavleg alternativ som er SVV si tilråding.).

For nærmiljø og friluftsliv er det små forskjellar, men lengre tunnelar i Vatnedalsalternativa gir mindre inngrep enn veg i dagen. Kryss ved Espelandssvingane påverkar nærmiljø og friluftsliv meir enn kryss ved Ølensvåg. Det er totalt liten variasjon i verknad av støy, men truleg vil alternativ gjennom Vatnedalen vere det beste alternativet.

For kulturmiljø er nærføring til gravhaugar og kulturmiljø ved Sørhus negativ for alle variantane, medan nærføring til gravfeltet ved Lundegard gir størst negativ verknad for alternativ VA-III. Variantane med kryss i Espelandssvingane kjem nær graver og kulturmiljø ved Viland, vest for Ølensvåg.

Vindafjord kommune er ein viktig jordbrukskommune med variert natur. Dei største naturverdiane er hovudsakleg knytt til vatn og våtmarksområde, men det finst og lokalitetar med rik edellauvsko og verdfull natur knytt til kulturlandskapet og/eller menneskeleg aktivitet. Naturmiljøet blir påverka på fleire stadar. Linjene om Vatnedalen kjem i konflikt med raudlistearter og hjorteviltområde, medan kryssing av Eikelandsmyrane vil påverke naturmiljøet her i negativ retning. Kryss ved Espelandssvingane vil gi effekt på elva og naturmiljøet rundt. Samla er det liten forskjell i konsekvensane for naturmiljøet.

Naturressursane på denne delstrekninga er i hovudsak knytt til landbruket. Det vil bli lagt beslag på relativt mykje dyrka mark. Størst beslag vil det bli med variantar som går om Knapphus. Det er noko mindre beslag av dyrka mark for linjer som går aust for Eikelandsmyrane enn dei som går på vestsida, og der er noko meir beslag knytt til kryss ved Espelandssvingane enn ved Ølensvåg. Med andre ord vil linjer som går via Vatnedalen legge minst beslag på dyrka mark totalt sett. Det vil vere dyrka mark i Eikesdal som i dette alternativet blir sterkest berørt, men varianten med lang tunnel ved vere aller best.

Delstrekning VB

Bygda Ølen pregar dette delområdet. Inn mot tettstaden finn ein bustadfelt, næring og små og store gardsbruk. Ølen si rolle som viktig knutepunkt for ferdsle nord-sør og aust-vest går langt tilbake i tid. Ølen er rik på fornminne og funn, del på grunn av grøderike område (særskilt sandterrassen på Eide), men også på grunn av den sentrale plasseringa kommunikasjonsmessig.

Prissette konsekvensar

Trafikalt er det ingen skilnad mellom variantane på denne strekninga, så da er det i hovudsak investeringskostnader som verkar på nytteberekninga, og den billegaste varianten VB-I-c med samla kryss i Ølen og utan tunnel ved Oppheim kjem best ut.

Ikkje-prissette konsekvensar

Når det gjeld naturressursar/inngrep i dyrka mark er det liten skilnad mellom variantane, tunnel gir ein liten innsparing, men unntaket er ved Eide og fv 514 der det blir eit ganske stort beslag av dyrka mark. Val av kryssløysing ved Ølen med eit samla kryss, gir om lag 10 daa mindre inngrep i dyrka mark. Samla kryss er også den beste løysinga for landskapsbilde og nærføring til gardstunet på Austre Eide. Det vil generelt vere av betydning å få god linjeføring i sidebratt terreng vidare austover og særskilt forbi tunet på Austre Eide. Portalområde for tunnel får noko mindre konsekvens for landskapsbilde enn dagløysing.

Med ny E134 lagt utanom tettstaden, vil sentrum av Ølen og busetnaden langs dagens E134 få langt betre tilhøve med omsyn til nærmiljø. Ølen som tettstad vil m.a. bli meir buattraktiv. Busetnaden i tettstaden vil få noko forringa tilgang til turområde i kulturlandskapet og

fjellområde då ny veg blir ein barriere. Varianten med tunnel (alt. b) gir nærføring til busetnaden og kulturmiljøet på garden Rødne og vil sannsynlegvis kreve innløyising av bygningane, rådmannen viser til SVV sine kommentarar til merknader frå grunneigarane på Oppheim/Fikse. (I planskildringa s 124 er det skrive feil; der står at alternativ c har noko større omfang i høve til busetnad og kulturmiljø på Rødne enn b- alternativet.) På denne delstrekninga er det konsekvensane for kulturmiljøet som er mest alvorleg av dei ikkje-prisette konsekvensane. Generelt er dei negative konsekvensane i dette delområdet store for kulturminne og kulturmiljø. Størst negativ konsekvens er forbunde med delt kryss, som gjer at arealinngrepet på Eideterrassen vert stort, og er minst ønskeleg ut frå omsyn til eit større gravfelt (13 gravhaugar), refter etter ein gamal holveg og bygningane i gardstunet på Eide.

Konflikt med bustadhus/næringsbygg

Det er utarbeida eit notat med vurdering av direkte konflikt med bustadar og næringsbygg. Ein kommunedelplan er ein overordna plan, justering/optimalisering vil bli gjort i reguleringsplan. Det er først i reguleringsplan at arealbruk og konflikt med bygningsmasse vil bli endeleg avklart. I notatet er det gjort vurderingar på kva slags bustadar/større næringsbygg som det er sannsynleg at vil bli direkte berørt, eller ligg så nær inntil trasé at konflikt/innløyising er mest sannsynleg.

Delstrekning VA: Solheim – Ølensvåg

Hovudalternativ VA-I frå Solheim til Ølensvåg går via Knapphus og følger i hovudsak dagens trasé. Denne linja vil vere i konflikt med 10 bustadhus og eitt næringsbygg (ved avkøyring til Aurdal). Kryssløyising i Espelandssvingane vil bety konflikt med ytterlegare eitt bustadhus og avhengig av tilkomstveg i Ølensvåg kan også eitt bustadhus vere i konflikt. Hovudalternativ VA-II frå Solheim til Ølensvåg gjennom Vatnedalen vil vere i konflikt med to bustadhus som begge ligg på strekninga Solheim – nedre Austreim. Val av kryssløyising i Espelandssvingane vil komme i konflikt med ytterlegare eitt bustadhus og avhengig av tilkomstveg i Ølensvåg kan også eitt bustadhus vere i konflikt. Hovudalternativ VA-III frå Solheim til Ølensvåg via Vatnedalen i tunnel aust, vil vere i konflikt med to bustadhus og eitt næringsbygg. Traseen som SVV tilrår (VA-II og kryss i Ølensvåg) er i direkte konflikt med to bustadar. Ein trasé via Knapphus og kryss i Espelandssvingane har størst konflikt med totalt 11 bustadar og eit næringsbygg.

Delstrekning VB: Ølensvåg – Fikse

I tilrådd trasé vil det vere konflikt med fem bustadar og eitt næringsbygg. I ei løysing med delt kryss i Ølen og tunnel ved Oppheim vil det vere konflikt med fire bustadar.

Naturmanfaldlova

Planen omfattar areal som er relevant å vurdere etter naturmangfald. Det følgjer av naturmangfaldlova § 7 at prinsippa i lova §§ 8-12 skal leggjast til grunn som retningsliner for handsaming av saka og at det skal gå fram av avgjerda korleis desse prinsippa er vurderte og vektlagde. Konsekvensutgreiinga omtalar tilhøvet til Naturmangfaldlova. Det føreliggande kunnskapsgrunnlaget (§8) er vurdert som tilstrekkeleg på eit overordna nivå. Det vil derfor kunne bli lagt vekt på føre-var-prinsippet (§9) i seinare og meir detaljerte planfasar. I fagrapport naturmiljø er det skissert avbøtande tiltak, men dette kan berre nærare vurderast når trasé er vedteken. Den planlagde utvidinga og omlegginga av E134 er eit stort inngrep. Likevel er det snakk om ei utviding/omlegging av ein veg som eksisterer i dag. Sjølv om det er negative konsekvensar for naturmiljø for nokre av alternativa, så vil det også vere mogleg å betre forholda, til dømes ved å utforme gode og velfungerande viltkryssingar, samt andre avbøtande tiltak (§10). Utbygging i samsvar med planen vil bety at meir areal vil bli nedbygd. Det vil altså i framtida bli ei større belastning på området. Tiltaket vil påverke leveområde og potensielle leveområde for sårbare artar. Kostnadene ved miljøforringing skal berast av tiltakshavar (§ 11). Det bør såleis nyttast utstyr og velgast løysingar som gir minst mogleg skade (§ 12) på naturmangfaldet (§§ 10 og 12). § 11 om kostnader ved miljøforringing vert dermed i denne saka mindre aktuell.

Etter ei totalvurdering av føremoner og skadeverknadar som ny E134 vil føre til, konkluderer rådmannen med at dei samfunnsmessige interessene knytt til vegbygginga på det aktuelle arealet er større enn ulempene for naturmangfaldet.

ROS-analyse

Det er utarbeida ein ROS-analyse som følger saka. Analysen har sett på alle alternativa på kvar delstrekning. Vidare er det gjennomført ein samanlikning av dei ulike alternativa med fokus på å påpeike vesentlege faktorar som framstår som risikoaukande og/eller risikoreduserande, og som dermed bidrar til å skille alternativa frå kvarandre.

Samanlikninga hentyder at det ikkje vil vere vesentlege forskjellar på alternativa med tanke på trafikktryggleik. I dei tilfella det er ulikskap, er desse knytt til lokale forhold som skredfare, blending og pipeeffekt i tunnelar samt lokale variasjonar i føreforhold.

I følgje aktsemdskart vil alternativet via Knapphus vere mindre skredutsett enn alternativa via Vatnedalen (både aust og vest). Alternativet via Vatnedalen med tunnel gjennom Krakkanuten og vidare med nærføring til Eikelandstjørna vil vere det mest risikofylte med omsyn til miljø. Linja vil i omfattande grad gå nær sårbare område både i Vatnedalen og langs Eikelandstjørna. Med tanke på regularitet framstår alternativ via Vatnedalen som det mest hensiktsmessige, ved at anleggsgjennomføringa mellom Nedre Austreim og Eikeland kan gjennomførast uavhengig av dagens E134. Vilt påkøyring er eit tema for alle alternativa, men det er for stor usikkerheit knytt til forskjellar. Alternativ med kryss i Espelandssvingane skil seg spesielt negativt ut. Dette er på grunn av utbreidd risiko- og sårbarheit i anleggsfasen knytt til trafikkulukker, flaum, akuttforureining, grunnforhold/skred og regularitet. Det er også alternativet via Espelandssvingane som kjem dårligst ut i driftsfasen, dette på grunn av utfordrande føreforhold og sårbarhet med tanke på akutt forureining av vassdraget (ulukke med farleg godt). Alternativ med kryss i Ølensvåg vil kunne gi meir støy for busetnaden. For strekninga mellom Ølensvåg og Fikse er det i hovudsak berre eit alternativ og såleis ikkje aktuelt å samanlikne alternativ.

Statens vegvesen si tilråding

Delstrekning VA



Frå Solheim følger ein dagens korridor fram til Nedre Austreim, der det blir eit kryss. Linja via Vatnedalen (VA-II) gir ein kortare trasé enn traseen om Knapphus, og har mindre konsekvensar for landbruket. SVV rår sterkt i frå å velge trasé via Knapphus. I Vatnedalen er forslaget å legge linja på vestsida av Vatnedalsvatnet. SVV tilrår vidare at ein vel kort tunnel ved Eikesdal. Det er store ulemper med lang tunnel; ekstra tunnallengde gir meirkostnad på om lag 200 mill. kr, vegen blir samla sett lengre og han blir mindre trafikksikker då det vert lengre strekning utan fysisk midtdelar. Lengre tunnel gir også betydeleg større kostnader til drift, vedlikehald og rehabilitering. SVV rår sterkt frå å velje lang tunnel ved Eikesdal.

SVV tilrår at tilknytninga til Ølensvåg blir lagt til eit kryss ved Ølensvåg. Trafikkanalysane syner at dette krysset har størst effekt på trafikken, gir betre avlastning av eksisterande veg mellom Ølen og Ølensvåg, er billigare og gir kortare køyreveg. Konsekvensutgreiinga syner tydeleg at traseen og krysset ved Espelandssvingane har større negative konsekvensar på alle tema enn krysset ved Ølensvåg. SVV rår frå å velje trasé/kryss ved Espelandssvingane.

Delstrekning VB



I val av kryss ved Ølen vil SVV tilrå at ein vel ei samla løysing. Den delte løysinga er dyrare og har så store konsekvensar både i høve til landbruk, kulturmiljø og landskap, at sjølv om den samla løysinga krev innløysing av eit lager/næringsbygg er det tydeleg at den er best. I valet av tunnel eller dagløysing ved Oppheim meiner SVV at konsekvensutgreiinga syner at det er lite positivt å hente med å bruke pengar på ein tunnel på denne staden. Forskjellen mellom dei to alternativa er marginal for alle tema som er vurdert, medan kostnadsforskjellen er ca 100 mill.kr.

SVV meiner at den tilrådde løysinga er den som samla sett gir best måloppnåing. Ved å velge kortaste traseen får E134 styrka sin funksjon som stamveg, samstundes som det vert kryss og gode tilknytningar til kommunesentra i begge kommunane (delmål 1 og 2). Alle alternativa kjem negativt ut for dei ikkje-prisette konsekvensane, det er likevel små forskjellar mellom dei ulike alternativa. Tilrådd trasé er totalt sett den beste løysinga (delmål 6). Alle alternativa reduserer miljøbelastninga som dagens veg fører med seg i kommunesentra, og det er lite som skil dei (delmål 3). Det er også lite som skil alternativa når det gjeld arealutvikling og høve for kollektiv, gang/sykkel og lokalvegnett (delmål 4 og 5).

Høyringsuttalar

Det er komme inn ei rekke uttalar frå offentleg styresmakter, interesseorganisasjonar og private personar/grunneigarar. Hovudinnhaldet i uttalane er gjengitt og kommentert av SVV i vedlegg: «merknadshandsaming». Rådmannen sluttar seg til SVV sine kommentarar i stor

grad, men har funne det naudsynt å kommentere nokre tema/uttalar særskilt:

Samanhengane veg

Slik planforslaget er vist og ny E134 snart er ferdigstilt i Skjold, er det eit brot i lokalvegen ved Solheim. Dette gjer det ikkje mogleg for mjuke trafikantar å ferdast mellom Austreim og Skjold, noko som er svært uheldig. Rådmannen vil understreke viktigheita av at dette problemet må løysast i reguleringsplanarbeidet, og viser til føresegnene § 2-2, samt til samfunns mål 5.

Mjuke trafikantar

Det er i kommunedelplanen ikkje lagt opp til parallell g-/s-veg langs dei nye traseane for E134. Det er lagt til grunn at g-/s-veg må løysast langs det lokale vegnettet. Det er gang- og sykkelveg og/eller fortau på deler av strekninga (dagens E134); Knapphus-kryss Aurdal, Espeland-Ølensvåg og gjennom Ølen sentrum. Det er under planlegging g/s-veg mellom Ølen og Ølensvåg og frå Ølen skule til kryss Hiksalsvegen. Når desse sistnemnde er bygd ut, vil det vere tilbod for mjuke trafikantar på deler av strekninga som har størst grad av busetnad. Nokre stadar vil fortsett vere risikofylt, til tross for at trafikken blir betydeleg redusert med ny E134. Det bør understrekast at busetnaden i Austreimsbygda får stor belastning både med eksisterande veg, ny veg og nytt kryss som barriere mellom øvre og nedre del av bygda. Det er heller ikkje ei løysing for mjuke trafikantar gjennom dette området. Rådmannen meiner SVV må finne ei løysing for mjuke trafikantar.

Dyrka mark og beite

Ny veg vil legge betydeleg beslag på dyrka mark og beite. Landbruk er ei særst viktig næring i Vindafjord, og mange grunneigarar blir ramma av ny vegtrasé. Rådmannen har ikkje kommentert den enskilde grunneigar sitt innspel, men kommenterer desse på eit generelt grunnlag. Det er av stor betyding at ein i seinare reguleringsplanarbeid optimaliserer linjer for å redusere nedbygging av jord og oppsplitting av eigedomar i størst mogleg grad. Rådmannen er oppmerksom på veglinja som er trekt lengre aust for dagens trasé i Austreimsbygda for å unngå konflikt med fornminne. Som fylkesmannen har påpeikt vil også rådmannen be om at fornminne i området blir vurdert frigitt for å finne gode løysingar for landbruket.

Massehandtering

Massehandtering vil bli eit viktig tema i reguleringsplanarbeidet. Rådmannen vil allereie i kommunedelplansaka påpeike viktigheita av at dette spørsmålet får ei grundig vurdering på reguleringsplannivå. Overskotsmassar må sjåast på som ein ressurs, men midlertidig og/eller permanent deponering må vurderast opp mot andre interesser. Som rådmannen tidlegare har kommentert, vil mykje dyrka jord og beite bli berørt. Det må arbeidast for at grunneigarane sine ulemper blir minst mogleg og at ein finn løysingar som reduserer driftsulemper og finn erstatningsareal.

Omsynssoner

NVE har fagleg råd om at alle område som kan vere utsett for flaum- og skredfare blir innarbeidd i kommunedelplanen. SVV har kommentert at dei har utarbeidd revidert plankart for tilrådd alternativ, der omsynssonene som ligg i kommuneplanane er lagt inn. Rådmannen vil påpeike at Vindafjord sin kommuneplan er frå 2011, og at NVE sidan den gong har oppdatert sine kartbasar. Omsynssoner må såleis ta utgangspunkt i NVE sine egne kartbasar.

Kraftlinjetrasear

Vegtraséen kjem i konflikt med kraftlinjer fleire stadar. Både SKL Nett as og Haugaland Kraft as har peika på dette. Rådmannen er samd med kraftlaga i at det er viktig å samarbeide for å få til samfunnsmessige og fornuftige løysingar. Det er i Vindafjord kommune si interesse å delta i dette samarbeidet for å finne løysingar som ikkje hindrar utvikling i kommunen.

Næringsareal

Det er eit konkret innspel frå grunneigar Berge Sag as på Nerheim som blir betydeleg berørt av veglinja. Rådmannen ser ulempen desse får med ein uavklart situasjon så lenge det ikkje føreligg reguleringsplan. I dette tilfellet gjeld det kryssløysinga til tettstaden Ølen og sambandet med fv 514. Det er svært viktig å få ein god tilkomst til Ølen sentrum. SVV tilrår eit samla kryss som er mindre i konflikt med jordbruksareal og eldre og nyare tids kulturminne. Rådmannen er samd i dette og vil også understreke at eit samla kryss med god tilkomstveg dessutan vil vere ein fordel for næringsetableringar på Nerheim totalt sett. Nerheim har store areal ledig for etableringar. Rådmannen prioriterer dette næringsområdet høgt, vil ha fokus på utvikling og ser behov for å starte nytt reguleringsplanarbeid i området. I samsvar med kommunedelplanen er det sone for bandlegging i traseen for E134, jf. føresegnene § 4. Reguleringsplan for næringsområde vil såleis vere avhengig av eit nært samarbeid med vegvesenet. Reguleringsplan må løyse tilkomst og avkøyringar fram til ny veg og endeleg løysing med nytt toplanskryss.

Det er også komme innspel om næringsareal i tilknytning til kryss i Ølensvåg. Dette er eit innspel som høyrer heime og kjem til vurdering i kommuneplanprosessen.

Kulturminne

Fylkeskommunen viser til Lov om kulturminner og understreker at arealbruken først vil bli avklart i forhold til kulturminneloven når dei einskilde reguleringsplanane blir handsama. Det er fleire negative forhold også ved SVV sin tilrådde trasé, men fylkeskommunen støttar likevel denne, inklusiv kryss ved Ølensvåg og samla kryss i Ølen. Potensiale for å gjere nye funn er stort, og nærare undersøkingar vil bli gjennomført i samband med reguleringsplanarbeid. Rådmannen viser til sin kommentar relatert til dyrka mark og fornminne i Austreimsbygda. Når det gjeld nyare tids kulturminne vil rådmannen trekke fram betydinga av gardstunet på Austre Eide. Ei samla kryssløysing vil vere beste løysing for dette kulturminnet og samstundes bør ein så langt som råd er optimalisere linjer i reguleringsplan for å få linjene lengst mogleg vekk frå tunet. Krigsminna på Fikse vert ikkje direkte berørt, men tilgjengelegheita til desse kan ivaretas i seinare reguleringsplanarbeid.

Tidsaspektet

Kommunedelplanen med plankart legg ei bandleggingszone på alt areal innanfor plangrensa i påvente av reguleringsplan(ar). Rådmannen har forståing for den usikkerheit som kommunedelplanen legg på den einskilde grunneigar, då det enda er uvisst kva tid regulering vil starte opp. I mellomtida vil grunneigarane vere i eit visst vakuum med omsyn til utviklingsmoglegheiter. I den grad SVV kan påverke vidare planprosess er det viktig at dette blir belyst, jf. rådmannen sine kommentarar til næringsareal ovanfor.

Merknad innkomen etter fristen

Frå oppsittarane på Oppheim og Fikse er komme inn eit oppfølgande skriv til tidlegare innsendt merknad. Tidlegare merknad er kommentert av SVV.

Nytt skriv understrekar særskilt konflikten som tilrådd trasé har med bustadhus, landbruksinteresser, viltkryssingar og krigsminne på Fikse. Når det gjeld konflikten med bustadhus, vil rådmannen vise til konsekvensvurderingane som er gjort for alternativa VB; b (med tunnel) og c (utan tunnel). Bustadhus på Fikse vil sannsynleg måtte bli innløyst ved tilrådd trasé medan gardstunet på Rødne sannsynleg må bli innløyst ved alternativ b. Det er lite som skil dei to alternativa når det gjeld landbruksinteresser. Viltkryssing på Fikse er eit problem som ein bør finne løysingar for i seinare reguleringsplan. Når det gjeld kulturminna, viser rådmannen til sine kommentarar om kulturminne ovanfor.

Rådmannen si oppsummering

Statens vegvesen har lagt fram ein kommunedelplan med konsekvensutgreiing i samsvar med planprogrammet. Konsekvensutgreiinga er gjennomført etter handbok V712.

Rådmannen meiner at KU er godt gjennomført og belyser dei prissette og ikkje-prissette konsekvensane på ein tilfredsstillande måte.

Traséval for ny E134 skal styrke vegen sin funksjon som stamveg samtidig som han skal gi gode kryssløysingar og god tilknytning til kommunesenter. Den totale miljøbelastninga som dagens veg fører med seg, skal forbeholdt og vere tilpassa og samordna framtidig areal- og tettstadsutvikling i kommunen. SVV si tilråding samsvarar godt med dei mål som er sett for planarbeidet. Det er relativt små skilnader mellom variantane for dei ikkje-prissette konsekvensane for delstrekning VA, medan det er variantar gjennom Vatnedalen og med kort tunnel i Eikesdal som kjem best ut i høve til prissette konsekvensar. Lang tunnel under Eikesdal er sterk frårådd av SVV grunna meirkostnad, lengre veg totalt sett, mindre trafiksikker, usikker anleggsgjennomføring og større kostnader til drift. Linje om Knapphus vil også gi lengre veg og løysinga vil krevje store areal og innløyning av bustadar for bygging av kryss. Trasé om Vatnedalen vil vere betre med tanke på landbruk og i høve til støy for busetnad. Kryss ved Ølensvåg kjem betre ut enn kryss ved Espelandssvingane både i høve til prissette og ikkje-prissette konsekvensar. Grovt kan ein då seie at dess lengre linje, og dess dyrare element som er nytta (lange tunnelar og bruer) dess dårlegare blir den samfunnsøkonomiske nytten av prosjektet.

For Vindafjord kommune vil ny veg gi mykje betre forhold i lokalsamfunnet. Busettinga i bygdene langs eksisterande E134 vil få eit meir trafiksikkert nærmiljø. Det vil styrke buattraktiviteten at vegen kjem utanom busettinga. Med mykje av trafikken over på ny E134, vil trafikktilhøva på lokalvegen bli betydeleg betre, sjølv om det er ikkje samanhengande gang- og sykkelveg langs lokalvegen. Ny E134 vil også gi rom for utvikling i bygdene langs eksisterande E134.

Lokalisering av kryss og gode tilkomstvegar vil likeeins vere av stor viktighet. For Vindafjord gjeld det plassering av fire kryss høvesvis ved Nedre Austreim, ovanfor bustadfelt i Ølensvåg, ved Nerheim i Ølen og på Fikse. Det er bygd toplanskryss på ny E134 i Skjold. Det vil vidare bli nytt kryss ved Nedre Austreim for av-/påkøyring mot Knapphus og R46 til Sauda. Vegen vil gå gjennom Vats og neste kryss vil gi tilkomst til Ølensvåg. Vurderingar av kryssløysing har vist at kryss i Ølensvåg betre avlastar trafikken på eksisterande E134 enn kryss ved Espelandssvingane. Denne strekninga mellom dei to tettstadane Ølen og Ølensvåg er i dag sterkt trafikkert og redusert gjennomgangstrafikk og tungtransport vil skape betre lokalsamfunn og gi rom for ei utvikling som bygger desse tettstadane saman. Det er vurdert fleire alternative tilkomstvegar frå krysset i Ølensvåg og ned til tettstaden, jf. eige notat. Ein kommunedelplan er ein overordna plan, justering/ optimalisering vil bli gjort i reguleringsplan. I notatet blir det også understreka at det er foreløpige vurderingar, og at det ikkje er dokumentert at løysingane kan utformast akkurat slik som illustrert. Det er først i reguleringsplan at arealbruken blir endeleg fastsett. Rådmannen meiner derfor at det er for tidleg å ta stilling til val av tilkomstveg i Ølensvåg.

Det er sett på to ulike kryssløysingar i Ølen; delt eller samla kryss. SVV tilrår eit samla kryss sjølv om dette fører til innløyning av eit næringsbygg. Rådmannen er samd i at samla kryss gir best løysing. Det er totalt sett minst arealkrevande, beste løysing for landskapsbilde, tar minst av dyrka mark og kjem minst i konflikt med kulturminne. Ølen som viktig knutepunkt og kommunesenter, er avhengig av eit velfungerande kryss. Regulerte næringsareal på Nerheim vil ha eit fortrinn med si lokalisering nær kryss og tettstad. Det er dessutan store ledige næringsareal som vil kunne erstatte det som går tapt. På Fikse er arealbruken i to

område regulert til masseuttak, medan resterande areal er LNF-område. Vindafjord har førebels ikkje planar om næringsaktivitet på Fikse. Eit nytt kryss vil imidlertid kunne gi rom for dette i framtida.

Ny veg vil nokre stadar legge beslag på dyrka mark. Dette er til stor ulempe for den einskilde grunneigar og hans framtidsmoglegheiter i landbruksnæringa. Andre stadar blir vegen liggande i lia ovanfor dyrka mark. Det vil kunne gi dårlegare tilkomst til utmarksbeite og skogareal. Rådmannen vil understreke at desse ulempene må reduserast til eit minimum i seinare reguleringsplanarbeid, og at det blir vurdert erstatningsareal så langt det er råd. Ny E134 vil slik han blir liggande ovanfor busetnaden i bygdene, også bli ein barriere mot dei store samanhengande LNF-områda ovanfor. Det vil derfor bli særskilt viktig i reguleringsplanarbeidet å ta omsyn til tilkomst til desse områda for å oppretthalde tilgjengelege friluftsområde.

I planskildringa omtalar SVV at eit mogleg serviceanlegg for vegfarande kan lokaliserast til Fikse. Rådmannen vil understreke viktigheita av å sjå eit slikt anlegg både i høve til lokal og regional utvikling. Kor slike anlegg blir lokalisert har sjølvstendig betydning for dei vegfarande, men også for lokalsamfunnet i nærleiken. Å sette av areal til formålet høyrer heime i ein kommuneplanprosess.

Vedlegg:

Merknadsbehandling.pdf (L)(281560)

Innkomne merknader Vindafjord kommune

Notat tilkomstveg Ølensvåg.pdf (L)(271567)

Notat om konflikt med bebyggelse.pdf (L)(281565)

merkna frå oppsittarane på Oppheim-Fikse