



Fv. 49 Tunnel forbi Tokagjelet

Kommunedelplan
Merknader til høringsutkast

Statens Vegvesen Region Vest
Postboks 43
6861 Leikanger

Bergen, 21.11.2019

Merknad til kommunedelsplan for ny fylkesveg 49 forbi Tokagjelet i Kvam Herad.

Merknader til planen:

Jeg viser til kommunedelsplan for ny fylkesveg 49 forbi Tokagjelet, og som grunneier av eiendom med gnr/bnr 21/47 har jeg innspill til

1. valg av traséalternativ og
2. mulige konsekvenser for min eiendom «Svingen» i Røyrlisvingen, gnr./bnr.21/47.

Viser til effektmål for prosjektet:

- Skredsikker veg forbi Tokagjelet
- Rask og trygg veg mellom Kvam og Bergen
- Rask og trygg veg mellom Norheimsund og Kvamskogen
- Tilbod til gåande og syklande forbi Tokagjelet
- **Minst mogeleg negative konsekvensar for natur- og miljøverdiar**

1. Alternativ over D1 Røyrli:

Alternativ D1 Røyrli vil være et dårlig alternativ

- målt opp mot de konsekvensene denne traséen får for natur og miljø på Kvamskogen – støttet av effektmålet om minst mulig negative konsekvenser for natur- og miljøverdier. I denne traséen vil ny vei gå rett gjennom eksisterende friluftsområde, med svært skjemmende fyllinger som bryter opp og ødelegger sentrale deler av friluftsområdet. Konsekvensene for ikke-prissatte tema vil ifølge Statens vegvesen komme dårligst ut for B2 Nybø til D1 Røyrli og Eikedalen, samt A5 Skeie til Røyrli (jf. Vegvesenets forkastelse av alternativ Neteland grunngitt med «omsyn til landskap/miljø»)
- målt opp mot de anbefalinger som Statens vegvesen gir, der de sier at Røyrli som alternativ gir minst nytte per budsjettkrone, fremkomst og trafikkssikkerhet. En slik løsning vil gi behov for fremtidige investeringer langs eksisterende vei på strekningen vest for Røyrli
- målt opp mot innsparing i reiselengde, fordi alternativet til D1 Røyrli gir liten innsparing i så henseende

Jeg stiller meg bak Statens Vegvesens anbefaling og Kvamskogen Vels høringsuttalelse angående valg av trasé.

2. Mulige konsekvenser for min eiendom i Røyrlisvingen – dersom alternativ D1 Røyrli blir valgt:

- Dersom ny vei blir lagt over min eiendom eller tett opp til hytten, vil den miste bruksverdi og jeg forventer i forlengelse av dette at det blir foretatt et grunnerverv i regi av Statens vegvesen og Kvam Herad. Jeg ønsker å få tilbud om erstatningshytte eller økonomisk kompensasjon som gir meg muligheten til å sette opp ny hytte med tilsvarende størrelse/med tilsvarende verdi på Kvamskogen. Vi har siden reguleringsplan av 1988 ventet på en avklaring vedrørende inngrep på eksisterende Fv7. Disse potensielle inngrepene har blant annet hatt det formål å gjøre svingen forbi hytten vår mer trafikkssikker. Fordi planen av

1988 fortsatt er gjeldende, har ombygging, utbygging eller salg av hytten ikke vært mulig eller tjenlig, og standard på hytten er derfor ikke som ønsket eller etter dagens standard. Jeg forutsetter at et eventuelt grunnnerverv tar hensyn til disse forholdene, og at en kompensasjon/erstatning tar hensyn til hyttens størrelse, beliggenhet og eiende tomt.

- Dersom hytten må rives forventes det, som over, tilbud om erstatningshytte eller økonomisk kompensasjon som gir muligheten til å sette opp ny hytte på tilsvarende størrelse/med tilsvarende verdi på Kvamskogen
- Dersom hytten blir stående, med fortsatt bruksverdi, vil følgende være viktig for meg: at jeg får direkte adkomst og parkeringsmuligheter til eiendommen. I dag må hovedveg (Fv7) krysses på et trafikkfarlig punkt for å komme til eiendommen. Det ønskes trafiksikker adkomst til egen hytte – på riktig side av hovedvei og mulighet til å parkere ved hytten.

Jeg håper at mine innspill til kommunedelsplanen vil bli tatt med i vurderingen når det startes opp arbeid med detaljreguleringsplaner for ny fylkesveg 49 forbi Tokagjelet i Kvam Herad.

Med vennlig hilsen

Janne Nord (s) eier av eiendom gnr/bnr 21/47

Kristin Nord Hicks (s)

Nickolas Nord Hicks (s)

Bergen, 21.11.2019

Alf Bjarne Steine

Steine 45

5600 NORHEIMSUND

20.11.2019

Statens vegvesen Region Vest

Merknad : "Tokagjelet"

Postboks 43

6861 LEIKANGER

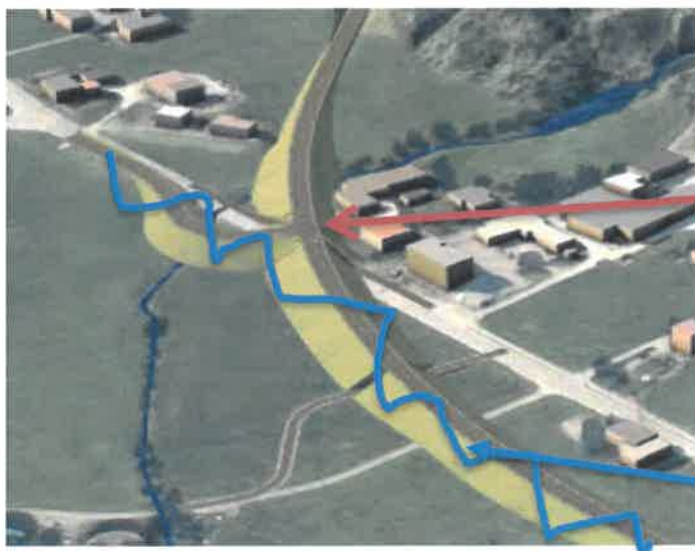
Merknad til kommunedelplan for ny Fv49 forbi Tokagjelet

Tunnelpåhugg A5 :

Kobling mot eksisterende riksveg bør kunna løysast med rundkøyring. Ein unngår då behovet for bruer som er teikna inn og treng derfor ikkje bygga opp / heva vegen som vist på illustrasjonane.

Løysinga blir mindre areal krevjande og ein kan opprethalda dagens vegar.

Fartsgrensa inn mot rundkøyringa bør ikkje vera høgare en 50 km/t.



Rundkøyring, kobling mot
dagens riksveg.

Veg det ikkje er behov for ved
og bruka rundkøyring

Tunnelpåhugg A5

Tunnelpåhugg B1:

Tilkomst til Steine 45 frå eksisterande riksveg ser ut til og verta fjerna.

Me er avhengig av vegen for å kunna komma til eigedomen med større bilar og traktorar.

Ved og forlenga tunnel munninga litt ut kan vegen og tilkomsten bestå.

Fartsgrensa i område ved tunnelmunninga bør ikkje vera høgare en 60 km/t for og redusera støyen i området.



Tunnelpåhugg B1

Tunnelpåhugg B2:

Tilkomst til jordbruksareal må sikrast i frå riksvegen.



Tunnelpåhugg B2

For alternativa B1 og B2 er det ynskje om støyskjerming mot eigedomen, både i anleggsperioden og permanent skjerming mot støy frå vegen.

Med helsing



Alf Bjarne Høgenæs Steine

Steine 45

5600 Norheimsund

Eigar av G.nr 19 B.nr 6

27 NOV 2019

17/52750-80

441

Ottar Byrkjeland,
Byrkjelandsvegen 130
56500 Norheimsund.
tlf 90023046.

Vikøy, 23/11.2019

STATENS VEGVESEN REGION VEST.

Høyring: Rv49 tunnel Tokagjelet.

Som pendlar og buande i Norheimsund opplever eg at bompenger-passeringar på vestlandsveiene snart tek livet av all transport og service i region vest. Også handelsstanden i Norheimsund og Øystese lever på ein knivsegg med synkande besøkstal/ handel både pga internett, men kanskje vel så mykje av den negative innstilling folk får til bomstasjonane.

Kvamskogen og helgeutfart som fremjar samhandel vert mindre.

Denne problemstillinga gjeld sikkert alle stader der bomstasjonane står i kø og du aldri slepp unna. Det merka vi då Kvammapakken kom, og fortsatt. Det normaliserte seg ikkje.

Når eg skal til Bergen og/ eller Sotra/ Askøy på jobb går det kvar dag kr 150 - 250 berre i bompengar.

Skal eg til Kinsarvik går det frå kr. 400-500, innom Odda av og til.

Skal Kvamskogen no i tillegg kosta kr. 80 -180 vil det minka både på pendlarar som idag og nyttilflytting som vi håpar på.

Vegvesenet har eit ansvar for å sjå på alle forhold ved sitt virke.

Vegkostnadane har skutt i veret dei siste åra, dubla seg faktisk, utan at alt rundt oss har hatt same stigning.

EU er sikkert noko av grunnen, men dei storstilte anlegga vi ser skuldast kanskje like mykje ynskjet til vegeigar. Dette ser vi i Kvammapakken der 2,5km Norheimsund -Vikøy er komen opp i 180 mill og ikkje ferdigstilt eingong, altså over kr 7000/m.

Norheimsund - Øystese like mykje. Øystese- Laupsa, nokre 100 m, til ein sum vi ikkje får vita. Og i tillegg set de alltid ned farten til 60km/t. Vi får ikkje tidsgevint ein gong.

Når de no reknar på kort og lang tunnel opp Tokagjelet, er stigningsforhold ein ting, fleksibilitet, altså kor mange som kan nytta den ein annan.

Vi ser at hyttefolket ikkje vil ha tunnel-kostnad, berre nytta godt av eksisterande vegar, medan vi får heile kostnaden åleine.

Når Voss -Trengereid er stengt, får vi all trafikken, men det er kun få dagar/år alle er med på å betala gildet. Resten av året må vi dra heile lasset.

Meinar at staten og/eller fylket må ta kostnaden på infrastruktur som gagnar alle.

At når europaveiene er gratis for alle, virkar det litt underleg at vi må dekke mesteparten sjølve, inkl litt MVA.

Det virkar også underleg at siste bom er på Voss når eg fartar til Sogn og inn/oppover.

Det er satt av rassikringspengar til Tokagjelet som er store nok til ei god utbetring utan at vegen må stengjast i eit år.

Litt fleksibel tenking og nattstenging i periodar kan gjera mykje. Eg ynskjer ikkje europaveg, men ein trygg og funksjonell veg, ei heller 60km over Kvamskogen for i 99,5% av døgnet ser eg ikkje eit menneske eller sauer gåande.

Kvar hovudvegane aust-vest endar opp, eller hordfast og kystvegen skal gå vil sikkert verta beslutta uten hensyn til våre vegstubbar som vi må betala for.

Dei fleste som ynskjer og ivrar for flat veg/ kortare veg brukar ikkje vegane dagleg og betalar skjeldan prisen,men når eg må ut med 10-20 000 kvart år merkast det svært godt, eller dårleg.

Ofte er "godt nok" faktisk godt nok.

Bruk meir tid og litt kostnad på gode og inspirerende opplysningsskilt som--del vegen(Syklist)- keep speed som England har, smak på dette : få opp farten og fokus på køyring og vegen (skjerpa seg på ein positiv måte) framfor mange småstubbar med vegar som kan konkurrera med Tyskland i breidde og fasilitetar.

No har heldigvis kravet til blindvegar inn til bustadfelt vorte endra -til 5m (godt nok) frå EU-veg eg har bygd før på 7m og fortau.

Tenk litt likeeins her.

Kvamskogen er flat, brei og oversiktleg, god skulderbreidd og under 1000 bilar i døgnet.

Litt stigning i begge endane gjer lite no når el-bilar overtek det meste og det er ikkje mange trailarar her.

Konklusjon:

Legg alle tunnel-planar vekk ,bruk pengar på rassikring både her og der i vår region.

Det er ikkje kjekt å måtta rulla ned vindauga i bilen vinterstid for å høyra etter buldring på utsette stader.

Vyrdsamt

Ottar



Knut Olav Aslaksen
Van der Weldesveg 13,
5232 Paradis
Mobil 99521562
E-post: Knut.Aslaksen@uib.no

Bergen, 29.oktober 2019

Hordaland fylkeskommune,
Fylkeskonservatoren

**Framlegg til Kommunedelplan for fylkesveg 49 tunnel forbi Tokagjelet
- konsekvensar for husmannsplassen Eikjehaugen**

Syner til framlegget til Kommunedelplan for fv 49 tunnel forbi Tokagjelet.

Underteikna er eigar av husmannsplassen Eikjehaugen (Gnr. 19 Bnr. 714) som blir sterkt råka av det tilrådde alternativet for tunnelinnslag i Steinsdalen, alternativ B2, og ber med dette fylkeskonservatoren om gå mot dette alternativet med følgjande grunngjeving:

Eikjehaugen er eit samanbygd anlegg frå 1796, med autentiske bygningsdeler (røykstove og grindverksbygd løe) som kan tidfestast til 1760. Mange gode krefter har gjennom åra vore i sving for å ta vare på plassen, grunna dei historieforteljande bygningane som framleis ligg på sin opphavelige plass i kulturlandskapet, utan nyare bygningar tett innpå. Dette er no eit særsyn i Hardanger. Fotodokumentasjon frå ca 1910 (Torstein Lofthus, Universitetsmuseet i Bergen) syner at bygningsskipnaden på Eikjehaugen er representativ for den opphavelige byggeskikken i Steinsdalen og Hardanger før førre hundreårsskifte. Tiltaket som er skissert i framlegget til kommunedelplan vil øydeleggja eit unikt og særmerkt bygningsmiljø og i tillegg brutalt skipla kulturlandskapet under den freda vegen i Tokagjelet.

Fylkeskonservatoren si rolle

Fylkeskonservatoren var i si tid sterkt engasjert i vern av Eikjehaugen, og både Riksantikvaren, Hordaland fylkeskommunen og Kvam herad har ytt midlar til sikring av

bygningane og det ytre restaureringsarbeidet. Under tittelen «Gamal husmannsplass treng nye pleieforeldre» søkte fylkeskonservatoren i 1987 etter privatpersonar som kunne ta ansvaret for den vidare restaureringa av bygningane. Eigerane har i ettertid nytta tid og midlar på å restaurera anlegget til tidsmessig bruk, samstundes som dei antikvarisk verdiane er tekne vel vare på.

I brev (Jm.982/87) til Fylkeslandbrukskontoret i Hordaland, i samband med frådelinga av grunnen rundt bygningane i 1988, skreiv Fylkeskonservatoren mellom anna dette: *«Eikehaugen er ein av dei siste attverande husmannsplassane i distriktet som står i nokolunde opphav/eg stand. Vi ser det som svært viktig at ein for framtida maktar å ta vare på nokre få representative døme på denne delen av norsk landbrukskultur. Bygningen representerer eit godt og typisk døme på samanbygging av stovehus og løe bygning. Dette er ein byggeskikk som har vare svært typisk på småbruk og husmannsplassar i Kvam. Stova i det samanbygde anlegget har vare ei røykstove, truleg bygd på 1700-talet. Tommeret kan ha vore flytt frå ein annan plass, noko ljoresperrene i taket tyder på. Husmannsplassen ligg i eit variert og intakt kulturlandskap som er godt synleg frå E68 (FV49) . Opplevingsverdien kan difor delast av svært mange.»*

Tinglyst verneavtale med Riksantikvaren

I samband med frådelinga vart det inngått ein tinglyst Vern- og vedlikehaldsavtale med Riksantikvaren, der det mellom anna står at *«Ingen må taka til med heil eller delvis riving eller flytting av bygning eller større omskipnad av bygningsmiljø utan at Riksantikvaren har gjeve løyve. Vedkommande kommune og fylkeskommune skal høyrast før Riksantikvaren tek avgjerd.»*

Alternativ B2 krev med andre ord godkjenning av Riksantikvaren.

I tillegg til SEFRAK-registrering og nemnde verneklausul, er Eikjehaugen òg lista som eit prioritert kulturminne i den nyleg vedtekne kulturminneplanen for Kvam Herad.

Verdivurdering.

Rapporten "Kommunedelplan fv7 Tokagjelet - Konsekvensutgreiing Kulturarv" utarbeidd av Norconsult for Statens vegvesen, konkluderer med at alternativa B2 og B3 som begge går over Eikjehaugen, blir vurdert som dårlegast innan kulturarv fordi dei øydelegg kulturlandskapet og bygningsmiljøet på Eikjehaugen, likevel blir miljøet berre vurdert til å ha "middels" verdi.

I sjølve framlegget til kommunedelplan konkluderer ein slik. *"Sett i lys av høge kulturminneverdiar i utgreiingsområdet er konsekvensane for kulturminne og kulturmiljø moderate. Det er ikkje vurdert høgare konsekvensgrad enn middels negativ innanfor nokre*

delområde, og alle i kulturmiljø med middels verdi.”

Statens vegvesen si verdivurdering har svak grunngjeving. Det er difor turvande at kulturstyresmaktene no føretek ei sjølvstendig vurdering av kulturminneverdiane på Eikjehaugen.

Grunna dei negative konsekvensane framlegget til kommunedelplan har for bygningsmiljøet og kulturlandskapet på Eikjehaugen, ber vi Hordaland fylkeskommune v/ fylkeskonservatoren om å gå imot alternativ B2 og om naudsynt nyttar retten til motsegn – dette av regionale kulturhistoriske omsyn.

Med venleg helsing

Knut Olav Aslaksen

Kopi: Riksantikvaren

Kvam herad

Statens vegvesen

Torstein Fosso

5610 Øystese

21/11-2019

Statens Vegvesen Region Vest

6863 Leikanger

firmapost-vest@vegvesen.no

Innspel til ny tunnel forbi Tokagjel og videre under Kvamskogen

Underteikna viser til lokalavisa HF 5/11-19 og tek med dette Carl-Erik Nielsen i Statens Vegvesen på ordet med å sjå i krystallkula og finne moglege realiseringar på kort-, mellomlang- og lang sikt, i høve ny tunnel forbi Tokagjel.

Etter 35 år med pendling ut av Kvam, har draumen om ein raskare og tryggare veg forbi Tokagjel og Kvamskogen vokse sakte men sikkert. No har Statens vegvesen endeleg komme med fleire alternativ, nokre synes urealistiske og andre mindre samfunnsnyttige. Men alternativ B2 – E3 (Nybø-Eikedalen) fortener litt meir tankespinn.

Ein må tenkja langt fram i tid, kanskje opptil 30 år for å få ei optimal løysing med effektiv og trygg gjennomgangstrafikk, samt samfunnsnyttige rammer for Kvamskogen/Eikedalen. For å realisere dette føreslår eg fleire byggetrinn. Når utbygginga først er i gang vil moglegvis Staten gjera vegen til ein hordalandsdiagonal, og kanskje blir tunnel vidare mot Trengereid aktuell langt fram i tid.

Eg har laga eit utkast som viser høgdeprofil for ei visjonær utbygging. Til samanlikning kan ein bruke Børvenestunnelen i Kvam. Dersom høgdeforskjellen der er 8m frå høgaste til lågaste punkt, og samme avstand er 800m, er stigninga 1 %. Børvenestunnelen er 1210m og har vore ein suksess sidan åpninga i 2011. Stigninga i Tokagjel er til samanlikning omlag 7-8%.

Mitt innspel er:

Byggetrinn 1: Tunnel frå Nybø til Eikedalen, lengd 5330 meter med stigning på 2,3 % til eit knutepunkt under Røyrlø/Jonshøgda på maksimalt 225 m.o.h, deretter 3300m vidare med stigning på 5 % til Eikedalen som ligg 390 m.o.h. Tunneldriving kan utførast frå 2 kanter og tunnelmasser kan brukast i Eikedalen/Kvamskogen og elles i Kvam.

Byggetrinn 2: Tunnel frå knutepunkt om lag 225 m.o.h under Røyrlø/Jonshøgda og vidare mot Mørkhølen 150 m.o.h, stigning 1,1 % (ref Børvenestunnelen) dersom tunnel blir om lag 7000m. Tunneldriving frå vest og masser kan brukast i Samnanger.

Byggetrinn 3: Kort tunnel frå knutepunkt 225 m.o.h under Røyrlø/Jonshøgda opp til Røyrlø. Då dette kun er ein lokal veg, kan stigning vere på 7-8% og lengd ca 2000m.

Eit sentralt punkt i heile prosjektet er rundkøyringa under Røyrli/Jonshøgda. Ein må ha som mål å minimum halvere antall høgdemeter for å passere høgaste punkt på Kvamskogen, som i dag er ca 450 m.o.h. Knutepunktet må vere på omlag 225 moh, og her må det i 1.byggetrinn byggjast ei stor rundkøyring med 4 løp. Rundkøyring i fjell er ikkje noko nytt, berre sjå til Vallaviktunnelen, der slik installasjon vart "ettermontert" ifbm Hardangerbrua. Tenk på signaleffekten av ein fantastisk stor rundkøyring midt under Kvamskogen som skifter lys i alle regnbogens farge kvar time døgnet rundt !!

Alternativ som må forkastast:

- 1) Ref overskrift i HF 11/10-19: "Råd: - Bygg tunnel til Kleven". Min meining er at dette er det minst logiske alternativ for miljø og klima, då høgdeforskjell ikkje forandrer seg frå dagens situasjon. Ein må fortsatt over høgaste punkt som er ca 450m, dermed ingen miljøgevinst å hente uansett køyretøyklasse.
- 2) Lang tunnel mellom Steinsdalen og Jarland er heller ikkje realistisk, bla pga økonomi, usikkerheit pga regler for tunnel >10 km og særskilt bakvendt for kvemningar som skal på Kvamskogen. Mørkhølen er eit meir naturleg tunnelpåhogg i vest, vegen er allerede delvis rassikra frå Jarland og Liarostunnel er nyleg oppgradert.
- 3) Kort tunnel mellom Steinsdalen og Røyrli må byggast i lang sløye for å få riktig stigning. Dette er bortkasta tid og pengar, kortsiktig tenkt og ingen miljøgevinst, då all gjennomgangstrafikk fortsatt må over Jonshøgda 450 moh., dvs samme som pkt 1.

Min konklusjon:

Det beste alternativet er ein kombinasjon som skissert ovanfor i fleire byggetrinn. Ein vil då dekke trafikkbehov for både Eikedalen og Kvamskogen, samt all gjennomgangstrafikken til/frå Bergen blir både trygg og miljøtilpassa i tunnel med maks stigning 2,3 %. Med nedsatt fartsgrense på gamlevegen frå Eikedalen til Tokagjel, blir også lokaltrafikken trygg og sikker for mjuke trafikanter. Heile området vil med dette bli meir attraktivt for fastbuande, friluftsliv og rekreasjon.

Til slutt set eg fram ein påstand om at det nye tunnelsystemet vil verta ei framtidig hovedpulsåre mellom Samnanger og Kvam, som før eller seinare vil slå seg saman til ein kommune. Me har allerede felles lensmannsdistrikt så kvifor slutte "frierferden" der.

Håpar på ei positiv vurdering og overlet profilskissa til dei skriftlærde for finrekning.

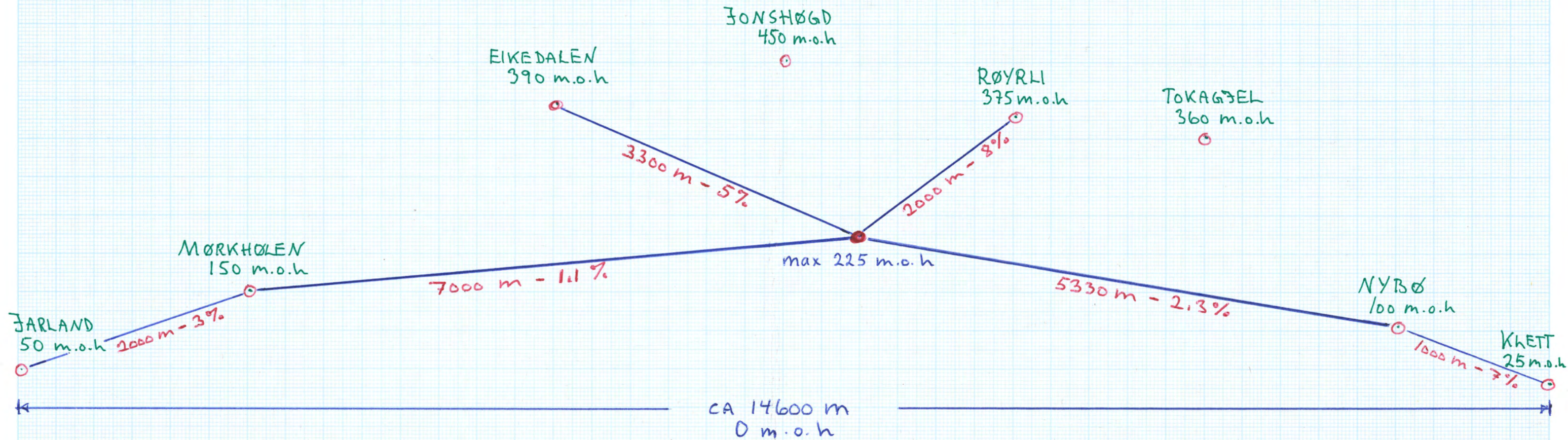
Ynskjer dykk lukke til med ny tunnel og trygg passering av Tokagjel / Kvamskogen / Eikedalen m.m.

T. Fosso

Torstein Fosso

HØGDEPROFIL - SKISSE

TUNNEL UNDER KVAMSKØGEN



TUNNELLENGD MÅLT HORIZONTALT
10 mm = 50 HØGDEMETER
19.11.2019 TORSTEIN FOSSE

From: Torstein Halstensen <tohalst@equinor.com>
Sent: 24. november 2019 01:52
To: Firmapost-Vest
Subject: Angående tunnel gjennom Tåkaglelet

2000 biler per dag. Løftes flere hundre meter. Gjør en berengning på CO2. Se også på varmgang i motorer ref Gudvangen tunnelen.

Sendt fra min iPhone

The information contained in this message may be CONFIDENTIAL and is intended for the addressee only. Any unauthorized use, dissemination of the information or copying of this message is prohibited. If you are not the addressee, please notify the sender immediately by return e-mail and delete this message.
Thank you

From: Svein Erik Hirth <svein.erik.hirth@gmail.com>
Sent: 3. november 2019 10:12
To: Firmapost-Vest
Subject: TOKAGJELET
Attachments: P5070080.JPG

Statens vegvesen Region vest
Postboks 43
6861 Leikanger

TOKAGJELET - KOMMUNEDELPLAN FOR NY FV49

Det vises til kommunedelplan for ny FV 49 forbi Tokagjelet, utlagt 07.10.2019 med høringsfrist 23.11.2019. Planen omfatter hele veistrekket fra Steinsdalen til Frøland. Etter gjennomgang av matriell som er tilgjengelig har vi noen kommentarer:

Gang- og sykkelvei

Vi har hytte (Gnr. 19 Bnr. 251) på Kvamskogen i Klevenområdet og mener som planene viser at det er riktig å bygge fremtidig gang- og sykkelvei (G/S) på sørsiden av FV49. Da oppnår en i "vårt område" en direkte forbindelse for "myke trafikanter" fra området ved Jonshøgdi (mot Bergen) til busstoppet som ligger ved den gamle firmahytten til Rieberkonsernet.

Utbedring av vei

I planens pkt. 3.4 Utbedring av veg og G/S Kvamskogen-Eikedalen står det at dagens vei blir uendret med unntak av 3 punktutbedringer. Den ene av disse utbedringer er rett nedenfor vår hytte, her er det nemlig ikke "gul stripe". I dette området har veimyndighetene i flere omganger sprengt vekk deler av tomten vår i forbindelse med tidligere utvidelse av veien. Det er derfor i dag en nesten loddrett fjellvegg ikke så langt fra hytten.

Dersom utvidelse av vei krever ytterligere sprengning av fjellskjæring vil dette gjøre ubotelig skade på eiendommen og trivsel ved å være på hytten:

- flere trær som står på topp av skjæring og som er plantet for 40-45 år siden som beskyttelse mot støv og innsyn fra vei vil "ryke til"
- hytten er fundamentert delvis på fjell og delvis på løsmasser med en grunnmur (1. etg. i hytten) utført med "sparestein". Sprengningsarbeider vil trolig påføre den skader.
- støttemur langs vei og sti opp til hytten vil bli ødelagt og ny trasé for sti medfører ytterligere rasering av eiendom / felling av trær.
- det blir en ytterligere verdiforringelse av eiendommen.
- en evt. utvidelse av FV49 vil òg medføre at trasé for vann/avløp opp til hytten blir ødelagt.

Det er i disse dager diskusjon om fartsgrenser over Kvamskogen og etter det jeg forstår foreslår "vegavdeling Hordaland" at denne reduseres fra 80 til 60km/t. Dette bør jo være med å redusere behovet for "gul stripe" og det er jo ikke noe problem for to kjøretøyer å passere hverandre i området slik det er i dag.

Om den nevnte punktutbedring bortfaller dersom tunnellalternativ B2 Nybø-E1 Kleven blir valgt vet jeg ikke men det er lov å håpe.

Konklusjon / innspill til plan:

Punktutbedringer av FV49 som ødelegger/raserer hyttareiendommer (som vår) utføres ikke.

PS: Legger ved et bilde som viser hytten og veiområdet det gjelder.

Mvh Britt Eva L. Hirth og Svein Erik Hirth

From: Pettersen, Per Erik <PerErik.Pettersen@bergen.kommune.no>
Sent: 3. november 2019 18:05
To: Firmapost-Vest
Subject: Innspill til ny Fv 49

Hei

Jeg er en av mange hytteeiere på Kvamskogen som bruker Fv 49 nærmest hver eneste helg (og iblant også noen ukedager).

Jeg opplever at nåværende vei tidvis generer noe støy, da gjennomgangstrafikken kan være ganske stor - også utenom "rushtiden". Som et avbøtende tiltak mot dette vil en tunnel til Eikedalen/Frøland fungere optimalt. Med andre ord - alle alternativer bortsett fra Røyrløi.

Også trafiksikkerhetsmessig vil en lengst mulig tunnel-løsning fungere best.

Mitt hovedanliggende i dette høringssvar er likevel primært ikke de ulike tunnel-alternativene, men de fremlagte planene for gang/sykkelvei over Kvamskogen. Den foreslåtte løsningen ved Jonshøgdi - der eksisterende vei blir omgjort til gang/sykkelvei og ny vei legges på østsiden (motsatt side av Jonshøgdi Fjellstove) av eksisterende vei - vil rasere en rekke eksisterende eiendommer. Selv vil jeg miste 80m x veibredden (9-10 m?), samt en lovlig/godkjent iavkjørsel, parkeringsplass til mange biler og tilgang til garasjen... Den nye veien vil komme kloss inntil hytten, og tomtens potensial for anneks og påbygg vil torpederes. Antakelig må hele eiendommen eksproprieres, og dette vil i tilfelle bli "over mitt lik"...

På strekningen over Jonshøgdi er det svært mange eiendommer som blir berørt, og muligheten for langvarige runder i rettsapparatet er absolutt tilstede.

Det vil også påløpe STORE totale kostnader ved å kjøpe ut/ekspropriere det store antallet berørte eiendommer.

I det foreslåtte utkast til ny Fv49 er disse momentene bare løftet frem i forbindelse med gang- og sykkelveien, og da også uten at det er fremlagt noen form for kostnadsoverslag. Jeg ber om at ansvarlig beslutningsorgan tar dette til etterretning. Det vil mao påløpe store ekstrakostnader knyttet til tunnel-alternativet Røyrløi. Ikke bare kostnader forbindet med utkjøp av eiendommer, men også en langvarig prosess. Dertil kommer det også kostnader med selve gang- og sykkelveien. Forholdene rundt dette er uklare, men det antydes at resterende vei over Kvamskogen (den som bli erstattet av tunnel) vil kategoriseres som lokalvei, og derfor ikke vil ha behov for trafiksikringstiltak slik de er skissert pr i dag. Det kan mao også være mange penger å spare på å velge et lengre tunnel-alternativ.

Oppsummert:

De presenterte kostnadsoverslag for de ulike tunnel-alternativene er ikke komplette. Jo kortere tunnel - jo mer ekstrakostnader vil påløpe!

Personlig ønsker jeg så lang tunnel som mulig - men absolutt IKKE RØYRLØI.

Mvh

Per Erik Pettersen

Kringlebotn 338

5225 Nesttun

Matrikkel Kvamskogen 21/196

Statens vegvesen
Region Vest
Postboks 43
6861 Leikanger
firmapost-vest@vegvesenet.no

Bergen 04.11.19

Høringsuttalelse vedr. Fylkesveg 49 – Tokagjelet

Som hytteeier på Kvamskogen med hytte på Kleven er vi berørt part i overnevnte sak.
Vi støtter Kvamskogen Vel som ønsker at tunnelpåhogget fra vest bør legges til Eikedalen.

Etter vår oppfatning bærer planforslaget om tunnelpåhogget ved Kleven preg av store belastninger for oss. Dette gjelder både i byggeperioden, men også når veien er ferdigstilt. Ved valg av E1 Kleven, vil flere hytter måtte rives. Dette alternativet vil også innebære at eiendommer må bli ekspropriert. *»På nordsida av fylkesvegen må det opparbeidas nye tilkomst/parkeringsplassar»*. Dette er ikke klart før det foreligger endelig reguleringsplan, men gjennom kontakt med Kvam kommune har vi blitt orientert om at noen eiendommer må regne med å bli ekspropriert. Ved valg av tunnelpåhogg i E3 Eikedalen, er det i derimot kun 1-2 bygninger som må rives (*Kommunedelplan s.30*)!

Når det gjelder trafikkforurensing i form av støy og svevestøv, vil færre mennesker bli berørt av trafikkstøy og forurensing om valget blir E3 Eikedalen. Ny vei får høy hastighet, 80 km/t, (*se side 35*) og man kan anta en økning i trafikken som sannsynlig. Allerede i dag er Fylkesveg 49 regnet som omkjøringsvei og avlastning for E16 Bergen/Voss.

Som høyeste punkt på Kvamskogen vil E1 Kleven være et dårlig alternativ på vinterstid. Vår erfaring er at fjellovergangen med jevne mellomrom har mer utfordrende kjøreforhold enn det er i Eikedalen.

Forslaget som ligger ute til høring peker på at E1 Kleven er det rimeligste alternativet. Men er det egentlig det? Innbefatter planen alle kostnader?

Slik vi ser det vil det bli tilleggskostnader for:

- Gang og sykkelsti. Dette er nevnt i planen men ikke kostnadsberegnet. *«Det er svært usikkert når disse tiltaka vert prioritert med offentlege midlar, og kostnadene ligg ikkje i kostnadsvurderinga av tunnellalternativa, (s.35). Det ligg føre teikningar av gang-og sykkelveg frå Røyrli til Eikedalen, inkl. utbedringspunkt og for bruene i heftet med tekniske teikningar. Ikkje prissette konsekvensar er vurdert for alle tiltaka, og dokumentert i temarapportane.»*
- Tilgang til skiløyper for beboere på Kleven.
- Flere hytteeiere har eierinteresser ved Måvotnet. Det gjelder naustetomter og båtfesterettigheter. Som myke trafikanter må vi ha tilgang til disse eiendommene på en trygg og sikker måte.
- Riving av hytter og kostnader for ekspropriering av eiendommer er ikke med i kostnadsberegninger.

- Vi stiller spørsmål i forhold til vannforsyning. Blir vann og avløp berørt av veiarbeidet?

Valg av Eikedalen er et bedre alternativ.

- Eikedalen er det alternativet som har høyest grad av trafikksikkerhet.
- Mindre stigning på tunnel og rettere veistrekning *«I analysen er det konkludert med at tunnel til Røyrli og Kleven har noko høgare risiko knytt til møteulukker, påkøyring bakfra og utforkøyring som følge av bratt stigning kombinert med kurvatur, s.89».*
- Kortere kjøretid mellom Bergen og Hardanger samt Hardanger og Kvamskogen.
- Bedre kjøreforhold vinterstid.
- Ivaretar hensyn til myke trafikanter her på Kvamskogen fordi det da blir mulig å senke fartsgrensen til 60 km/t slik det har blitt forhandlet fram. Ny veg vil ha 80 km/t frem til tunnelpåhogg på Kleven

Vår konklusjon er at påhogget fra vest må bli Eikedalen. Vegkontorets egen saksfremstilling underbygger også dette, og i et lengre tidsperspektiv er dette det beste og rimeligste alternativet. *Jamfør plansaken s.99, «Tunnel til Eikedalen har stigning på veg 3%, og ein unngår Jonshøgda som er det høgaste punktet på fjellovergangen og har mykje aktivitet knytt til friluftsliv. For alternativa til Kvamskogen vil Eikedalen vere det beste, med Kleven som nest beste».*

Med vennlig hilsen

Johannes Steensen og Anne Eriksen
Kleven 7
Tlf.: 95043786 / 48048295

Roger Jakobsen og Line Jellestad
Kleven 8
Tlf.: 91845694

Sak: Fylkesveg 49 Tokagjelet

Vi viser til informasjonsmøte i Samnanger vedrørende nye tunneler mellom Steinsdalen og Kvamskogen. Det fremkom i møtet at vegvesenet vil anbefale en trase mellom Nybø i Steinsdalen og Kleven på Kvamskogen. Vi som har hytter i område ved Kleven reagerer på dette valget. Dette tunnelinnslaget medfører at mange hytter må rives, og det krever en kostbar avkjøring til gamlevegen mot Jonshøgda. Avkjøringen, slik tegninger viser, vil få høye skjæringer, noe vi anser som store inngrep i terrenget.

Når det gjelder landskap og naturmangfold, vil vi nevne viktigheten av jord og massehåndtering. Vi ser hvordan det ser ut etter at Kvam Kommune har bygget et større vann- og avløpsprosjekt i dette området. Langs grøftetraseen vokser det nå en «urskog» av uønskede planter. Det er derfor viktig at utgravde jordmasser ikke blir planert ut over store områder da dette vil føre til en «skog» av uønskede vekster.

Fylkesveg 49 er en viktig avlastningsveg når Vossevegen er stengt, og vi vil derfor anbefale tunnelinnslag i Eikedalen. Dette vil gjøre forbindelsen på FV 49 som avlastningsveg bedre egnet for tungtransport. I tillegg slipper man da en kostbar opprusting av tunnelen mellom Eikedalen og Teigaberg.

Med tanke på det framtidige trafikkbilde, vil en betydelig oppgradering av FV 49 på denne strekningen føre til enda større trafikkbelastning enn det er i dag. Trafikkstøy og forurensing blir da helt sentrale faktorer i denne sammenheng. I dag er støyen fra vegen til tider ekstrem. Trafikksikkerheten mellom Eikedalen og Kleven er svært dårlig. Hytteeiere på dette strekket er avhengig av å gå langs vegen for å komme til hyttene sine. Dette er blitt farlig og ofte blir det en skremmende opplevelse når biler og tungtransport passerer. Hvis belastningen i dette området blir for stor m.h.t. miljøet, vil Kvamskogen kunne bli mindre attraktiv som rekreasjons- og hytteområde. Det vil også bli en betydelig merkostnad med tanke på nødvendige sikkerhetstiltak for myke trafikanter hvis man velger innslag ved Kleven. Planforslaget som er presentert er ikke godt nok ivarettatt på disse områdene. Argumentet om at hytteeiere lenger øst på Kvamskogen vil få noe lenger veg til Norheimsund ved innslag i Eikedalen ser vi ikke som aktuell problemstilling i denne sammenheng. Forskjellen i distanse blir da kun mellom Kleven og Eikedalen.

Når det gjelder bompenger, mener vi at FV 49 er en så viktig avlastningsveg, at staten må ta sin del av kostnaden med å bygge den nye vegen, d.v.s. midler utover eventuelle rassikringsmidler. Videre bør prinsippet være at kun de som benytter den nye vegen, betaler bompenger.

Vennlig hilsen hytteeiere ved Movotsvatnet

Edel og Helge Kaland

Marta Holmefjord og Asbjørn Gjerde

Bente og Ragnar Sten Olsen

Fra: lars Norheim
Til: [Firmapost-Vest](#)
Emne: Tokagjelet
Dato: lørdag 23. november 2019 10:50:49

Lars A. Norheim
Steine 117
5600 Norheimsund
Tlf: 95434272

Statens vegvesen Region vest
Postboks 43
6861 Leikanger

23.11.19

Innspill til plan om tunnel i Tokagjelet.

Viser til hyggelig samtale og gjennomgang på rådhuset i Kvam den 31 oktober.

Vi driver gårdsbruk nr 16/3, i forbindelse med dette så leier vi jord av 19/74, 19/2, 19/4, 19/1. På bakgrunn av dette har vi ønsker om at det må tilrettelegges for at vi skal kunne fortsatt drive med vår drift som i dag. Dette er aktuelt dersom B2 Nybø blir reelt.

Driften vår består i dag av 200 vinterforede sauer. Arealet vi leier blir brukt til beiting vår (frem til midten av juni) og høsten (fra september og t.o.m november). Imellom beitingene blir arealet brukt til slåttemark.

Våre forslag til innspill er:

- Undergang(er) så vi kommer til eiendommene med traktor og slåtteutstyr. Undergang(er) er også viktig for at vi skal kunne flytte dyrene (drifte) med tilstrekkelig sikkerhet for folk og fe.
- Det må tilrettelegges på en sånn måte at dyrene kan beite på tilstrekkelig sikker måte inntil veien. Gjerde, osv.

Som fastboende ser vi også at med tunnel alternativ B2, er det ikke gjort noe på plantegningene med det bratteste partiet. Dette er veldig synd da vi ser at her er det stadig vekk vanskelig for spesielt tungtransport på vinter når det er snø/glatte veier.

Vi er positive til veien og håper dette er ting en i felleskap kan finne en løsning på. Ta kontakt om det skulle være spørsmål.

Med vennlig hilsen
Gerd Ingrid & Lars Norheim.

Fra: Magne Tolo
Til: [Firmapost-Vest](#)
Emne: Fylkesveg 49 Tokagjelet - Merknad til "Forslag til kommunedelplan"
Dato: lørdag 23. november 2019 15:23:46

Det er lite framtidsretta å byggja ny tunnel frå Steinsdalen til nær det høgaste punktet på Kvamskogen for å omgå vegen gjennom Tokagjelet. Ein slik kort tunnel med maksimal høgdeskilnad, lite innkorting i reisetid og fortsett vinterveg, vil ha svært liten samfunns-nytte og ikkje medverka til reduserte klima-utslepp, og vil i alle høve måtta finansierast fullt ut av offentlege midlar. Bompengefinansiering av ei slik løysing vil neppe ha støtte i folket. Bygging av kort tunnel no vil dessutan blokkera for ei betre løysing med flat og kortare veg for all framtid. Lang tunnel bør vera det einaste alternativet til ny veg forbi Tokagjelet.

Framfor bygging av kort tunnel, bør ein difor prioritera sikring og vedlikehald av dagens veg gjennom Tokagjelet, inklusive reinsking og opprusting av den verneverdige vegen på utsida av tunnelane som turist-attraksjon og gang/sykkel-veg.

Ein lang tunnel frå Steinsdalen til Frøland (Lid/Kletten – Jarland) derimot, vil vera framtidsretta og kunna legitimera bompengefinansiering innanfor rimelege grenser, og føra til auka trafikk med innkorta reisetid, redusert høgdeskilnad, mindre vinterføre, redusert behov for brøyting osv. Samstundes vil heile Kvamskogen få redusert trafikk og kunna ha låg fartsgrense og kvit vinterveg.

Eit likande prosjekt på RV13 med tilsvarande problemstilling, er stadfesta og vedteke med lang tunnel av Kommunaldept. (mot SVV si tilråding) på grunnlag av høgdeskilnad og innkorting i reisetid, og burde vera eit eksempel til etterfølging.

(Ref <https://fjordvegen.no/2016/04/ardalstunnelen/> og

<https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/hjelmeland-og-strand-kommunar--motsegn-til-kommunedelplan-for-rassikring-av-rv-13/id2551343/>)

Tal og vurderingar både i Forslag til kommunedelplan og tidlegare forprosjektet viser begge at lang tunnel er klart det beste alternativet om ein ser bort frå kostnad-overslaget. At kostnadsoverslaget nær er dobla på tre år, tyder på svært dårleg grunnlag. Jondalstunnelen var bygd for ca 80mkr/km. Verdas lengste undersjøiske tunnel, Ryfylketunnelen, med rømmingsvegar og høgaste tryggleiksnivå, kostar knapt 200 mkr/km (2019). At lang tunnel under Kvamskogen skal kosta opp mot 280mkr/km verkar svært urimeleg. Å vurdere krav om dobbelt tunnel-løp på grunnlag av stipulert trafikk i 2050 burde også vera irrelevant. Det er like sannsynleg at prisen for lang tunnel kan ligga rundt 2mrd.kr som at han nærmar seg det doble.

Fv 49 over Kvamskogen fungerer stadig som ein viktig omkøyringsveg for E16, noko som vil vera naudsynt i fleire ti-år framover. Dessutan er vegen den einaste realistiske armen av E134 /Hordalandsdiagonalen til Bergen i overskodesleg framtid, og vil få stadig aukande trafikk. Samla burde dette vera gode argument for å få til statleg del-finansiering av lang tunnel, og grunnlag for aktiv innsats frå kommune- og fylkespolitikarar og lokale vegstyresmakter mot Storting og styresmakter for å få slik finansiering på plass. Ein kan ikkje venta på at staten skal velja ein eventuell trasé for E134 og «håpa» at denne går om Kvam, men må aktivt arbeida for å fremja dette alternativet som ei samla og svært rimeleg løysing.

Plankravet frå SVV om å stengja vegen gjennom Tokagjelet ved eventuell ny tunnel har som venta, og truleg etter intensjonen, skapt splid og usikkerheit i Kvam om løysinga, og gjort alternativet med lang tunnel mindre attraktivt. Plankravet, som er grunna i eit ønskje frå fylkeskommunen om å spare pengar på vedlikehald, og kanskje å samla støtte for kort tunnel, er ikkje tufta på demokratiske eller andre gjeldande vedtak, anna enn at *planprogrammet* er vedteke av Kvam heradsstyre og Samnanger kommunestyre. Kravet og føresetnaden om å stengja Tokagjelet må fråfallas og strykast frå planen.

Vegen må haldast open og i stand for å tillata lokal trafikk, turist-trafikk, enkelte bussruter og sykkel-trafikk det aller meste av året, kanskje med unntak av periodar med særleg utsette vêrtilhøve og auka rasfare. Det vil dessutan alltid vera trong for ein omkøyringsveg for ein lang tunnel med tanke på ulukker og vedlikehald.

MVH

Magne Tolo

From: Svein Rune Rykkje <svein.rykkje@outlook.com>
Sent: 17. oktober 2019 15:42
To: Firmapost-Vest
Subject: Fv. 49 Tokagjelet

Hei!

Må videresendes til riktig instans.

Eg er veldig opptatt av Hardangertunnelen og eg meiner at den bør enda på Frøland. Innslaget i Steinsdalen er mindre viktig for meg. Denne løysinga vil råka kvemmingar som har næringa si på Kvamskogen, i tillegg til at næringa i Kvam Herad vil miste ein del hytteturister. Til gjengjeld trur eg denne tunnelen vil trigga nytt næringsliv til å etablere seg i Kvam på sikt. Og eg trur det er viktig å ha ein allerede god infrastruktur når endeleg trasè for Hordalandsdiagonalen blir bestemt, for å få den via Norheimsund.

Oppsummert: Steinsdalen-Frøland er mi meining

Venleg helsing
Svein Rune Rykkje

Skaff deg [Outlook for Android](#)

Fra: Svein Kaptein
Til: [Firmapost-Vest](#)
Emne: Fylkesveg 49 Tokagjel
Dato: søndag 10. november 2019 11:40:22

For oss som benytter Fv 49 til pendling, vil lengst alternativ gje best nytte. Alternativ B1/B2- F2 er derfor føretrukke.

Dette gjer også best miljøgevinst, ved å sleppe stigning og høgdemeter- spesielt for tungtransport.

For turisme er det ingen tap i å komme snarare fra Bergen til Hardanger, det er ingen store serverdigheter på Kvamskogen som ein mister. Snarare vil reisetida til Steinsdalsfossen, Hardangerfjorden, Ullensvang og Eidfjord verte kortare for turistane som kjem via Bergen- dette er positivt.

For trafikktryggleik for syklistar, vil det være tryggare å legge trafikken i tunell heile vegen fra Frøland / Jarland til Steinsdalen, då dette vil betre sykkelforhalda i tunellane opp mot Kvamskogen.

Dette vil også gje ferre attværande gamle tunellar å vedlikehalde. Det vil også gje minst ødelegging av fritidsområde på Kvamskogen.

Alternativ B1/B2 - F2 er føretrukke.

Takk

Svein Hovden

Skeie Grendalag
Steinsdalsvegen 331
5600 Norheimsund

Steinsdalen 03.11.19

Statens Vegvesen
Postboks 43
6861 Leikanger

Høyringsuttale til kommunedelplan Tokagjelet

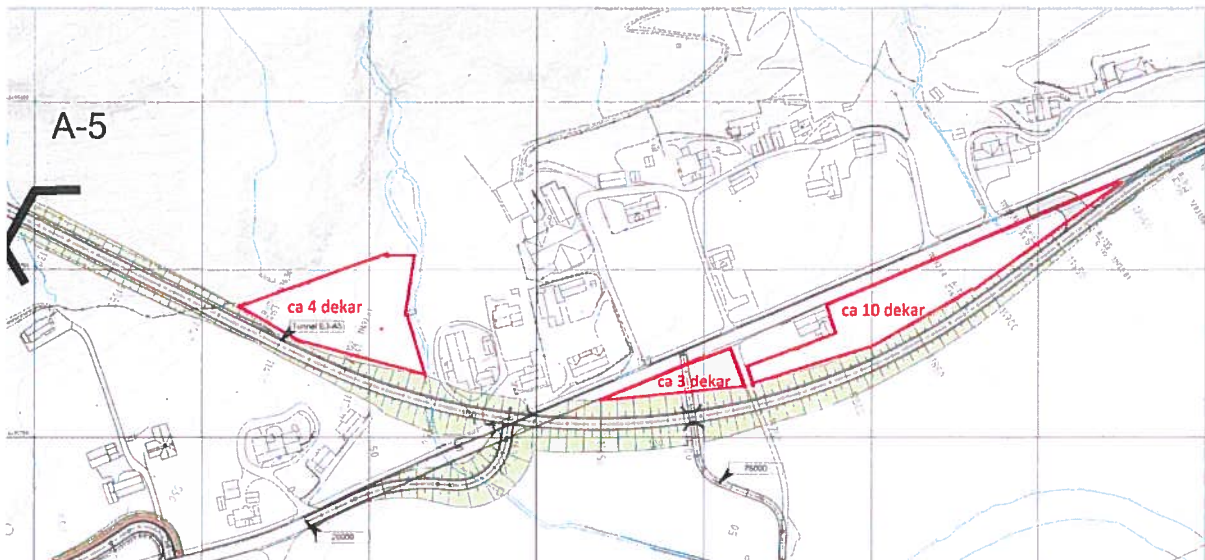
Skeie Grendalag er positiv til at Statens Vegvesen ikkje tilrår A-5 Skeie for tunnelinnslag i Steinsdalen. Dette vil bevare den flotte grenda Skeie slik som den er i dag med aktiv jordbruksdrift som det har vore i fleire hundre år og folk i alle hus.

Me har og nokre kommentarar rundt Skeie alternativet A-5 for å sikra at denne løysinga ikkje blir valgt. Desse punkta blir belyst i dette brevet.

1. Dyrka mark
2. Bumiljø
3. Flaum
4. Ras

1. Dyrka mark:

Ein ting er arealet som blir råka av sjølve vegen og den enorme fyllinga frå skjæringa av vegen. Dette jordbruksarealet har vore i dagleg drift i fleire hundre år og er av det beste landbruksjorda som er å oppdriva i Kvam Herad. Sjølve skjæringane til vegen vil vera ubrukelege for landbruksformål sjølv om dei er teikna grøne på teikningar av vegen. I tillegg vil det komplisera landbruksdrift når det vert små teigar. Resultatet vil bli dyrka mark som på sikt vil forringa seg samt gjera den daglige drifta særst vanskeleg. Desse små teigane er i underkant av ca 20 dekar om ein bruker kommunen sine kart. Skeie grendalag meiner at dette arealet også må telja som råka dyrka mark slik at råka mark ikkje blir 30 dekar som i planomtalen men 50 dekar.



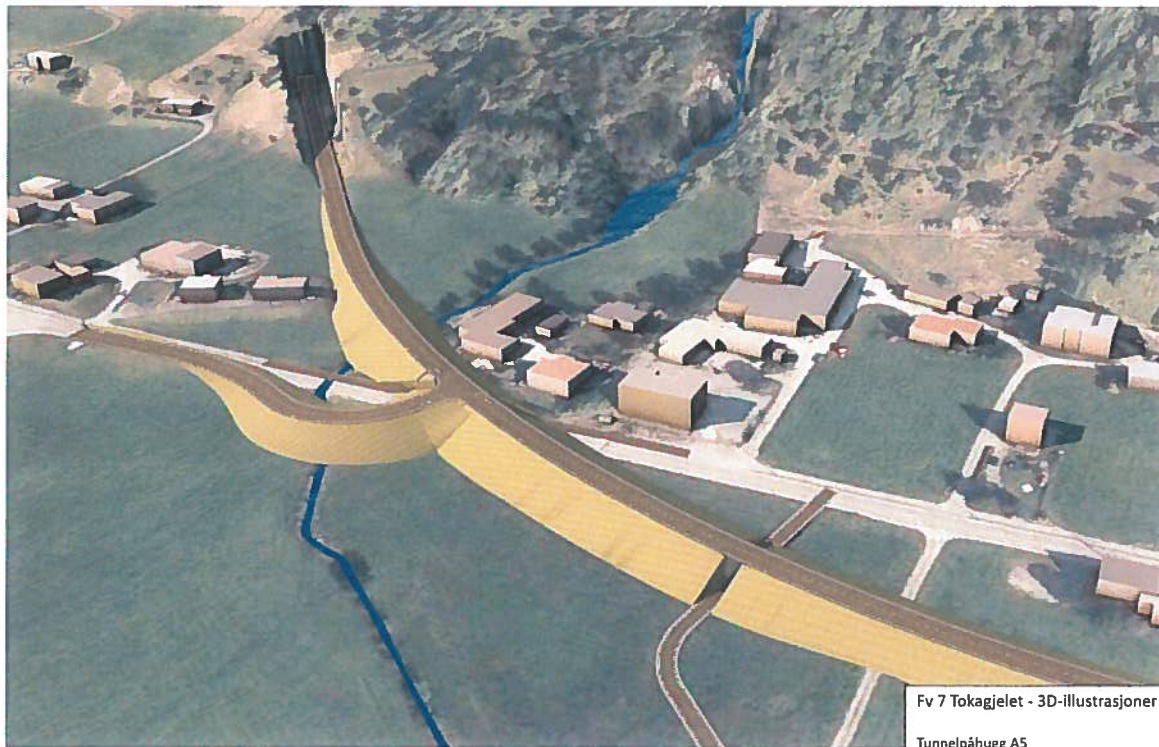
Figur1: Raude områder viser teigar som blir særs vanskeleg å driva vidare

2. Bumiljø

Alle husa og gårder som er vist på kartet vil få ei forringa bumiljø på grunn avdi ein får ein massiv vegg med ein enorm skjæring framfor utsikta mot elva og andre sida av dalen. I følge planomtale dokumentet side 24 står terrenghøgde på ca 17 meter? I følge Norgeskart er terrenghøgda ved bedehuset på 8 meter. Dette gjer vel at vegen kjem høgare enn taket på bedehuset! På grunn av ein må behalda gamle vegen for avkjøring til eksisterande hus så blir landbrukspreget i grenda erstatta av eit stort asfalt område i eit område der jordbruk skal vera særs høgt prioritet iht kommuneplan. I tillegg ligg vegen særs nær på hus som sikkert får auka støy på grunn av den nye vegen. Ein slik løysing vil øydelegga bumiljøet på Skeie totalt.



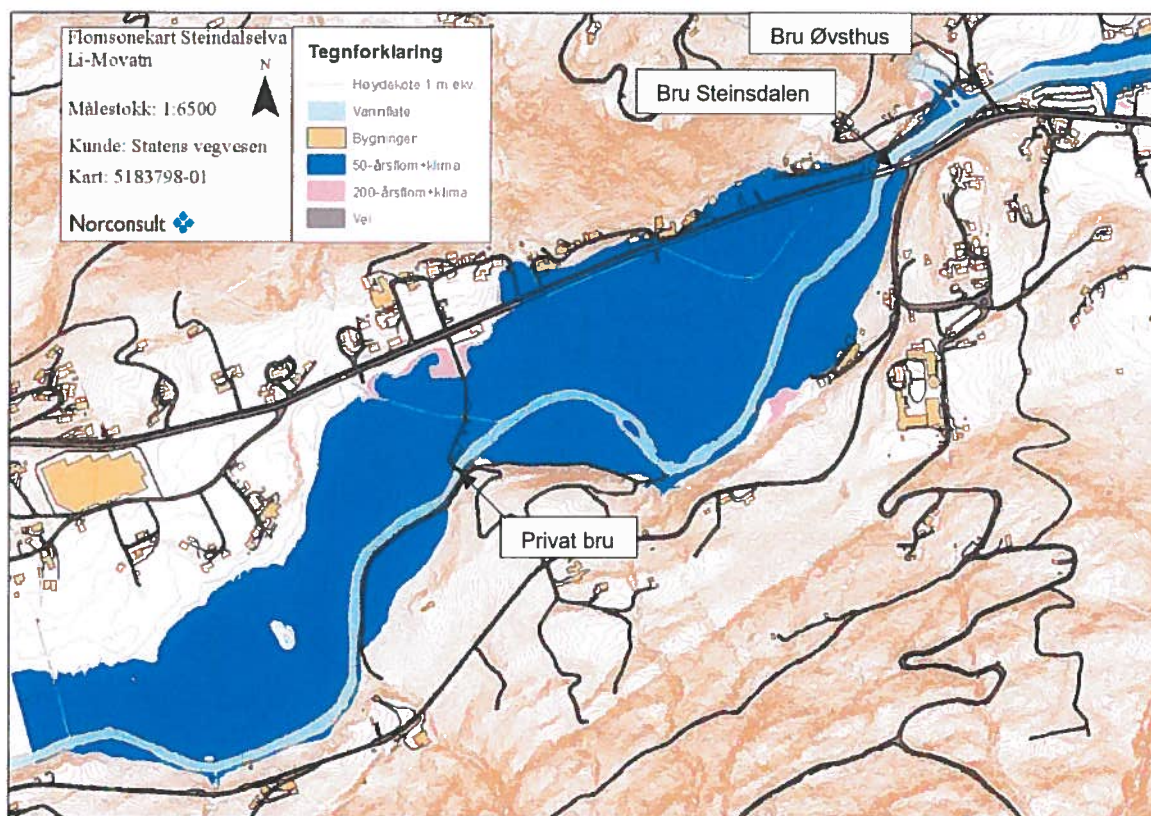
Figur2: Alternativet som vil øydelegga bumiljøet på Skeie med svære skjæringar.



Figur3: Alternativet som vil øydelegga bumiljøet på Skeie med svære skjæringar (3D).

3. Flaum

Me viser til figur 3-1 i rapport «Flaumvasstander FV7 Tokagjel» av dokumenta som er på høyring. I dette dokumentet syner ein korleis bakkane på Skeie er utsatt for flaum. Dette stemmer bra utfrå våre erfaringar. Me hadde ein slik situasjon seinast for nokre år sidan som vist på bildet under. Sidan det er stort areal å fløyma på fører ikkje dette til at dyrka mark blir vaska vekk i nevneværdig grad.



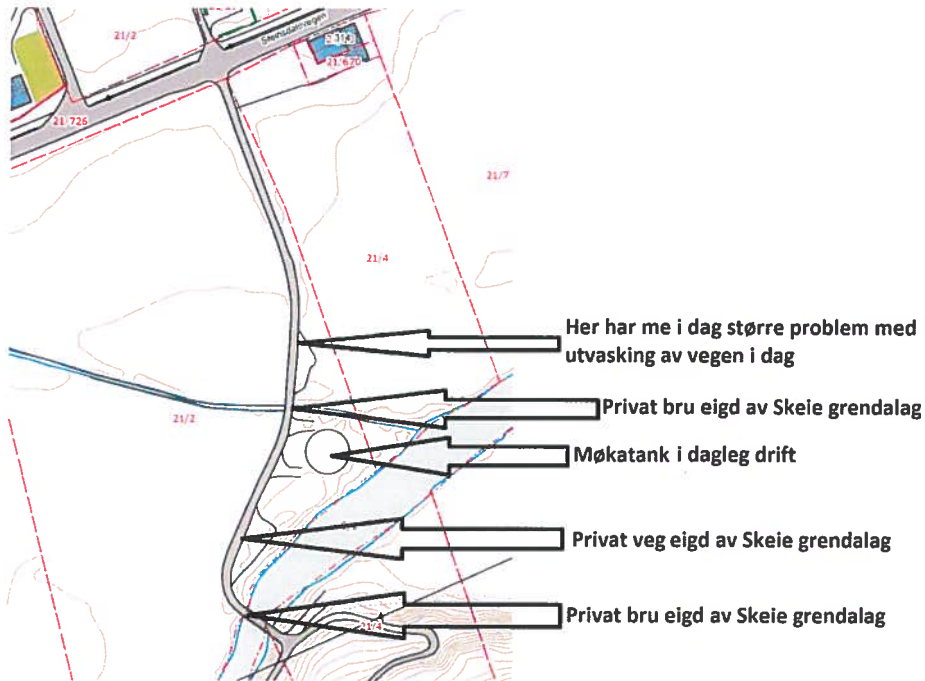
Figur 3-1: Flaumsonekart Li

Figur4: Flaumsonekart på Skeie utan ein har tatt hensyn til nytt A-5 Alternativ.

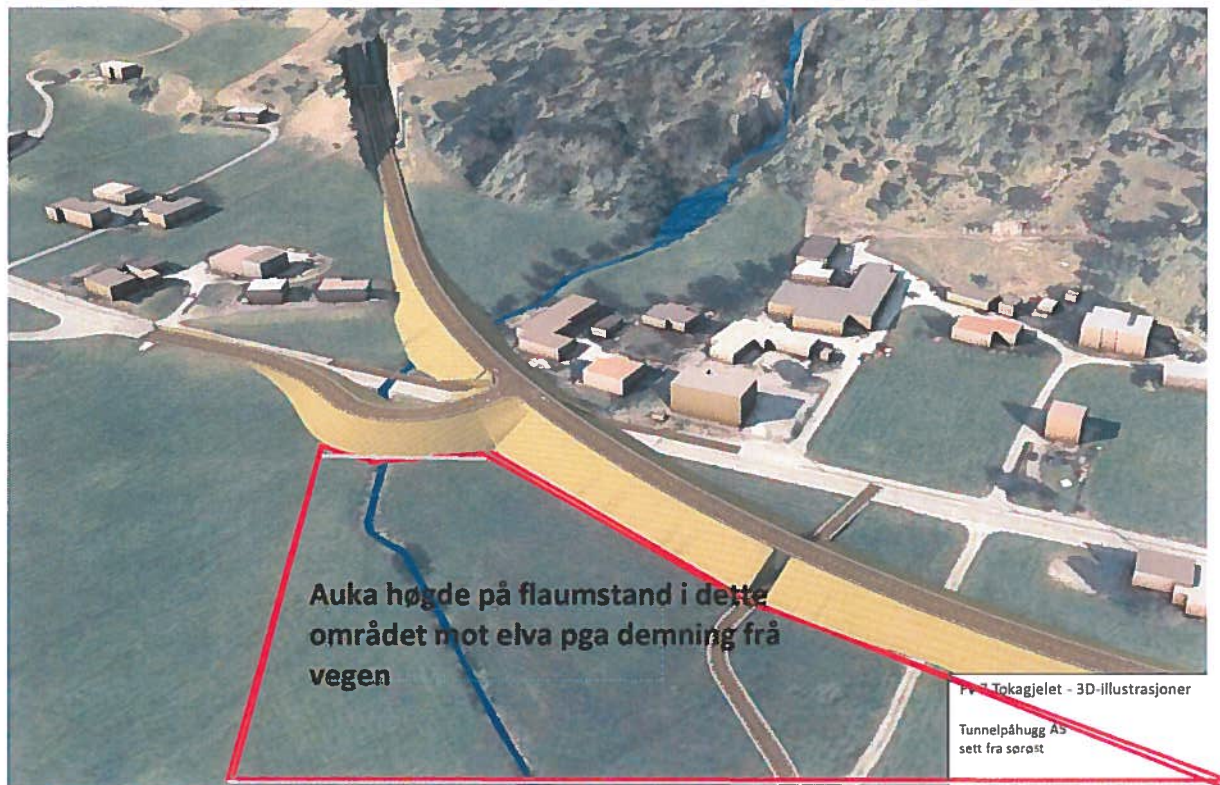
Dersom ein snevrar inn området elva kan flauma på av den enorme skjæringa på vegen, vil høgda på vannstanden frå flaumen auka. Dette betyr større fart på vatnet på sørsida av vegen og at flaumen kan vaska vekk landbruksjord i området mellom elva og påteikna nytt vegalternativ. Den private vegen og den private brua som vist Figur 5 vil også få denne auka vannstanden. Me er såleis redd for både at veg og bru kan bli skada noke som kompliserer jordbruksdrifta vesentleg. Det er allereie i dag problem at flaum tar deler av vegen slik vegen ligg i dag. Seinast for to år sidan då blei også høgspenkabelen som forsyner Skeie med straum som går her liggande i dagen etter deler av vegen forsvant. Ingen veit vel i dag kor store framtidige flaumar vil bli.

I tillegg er det ein stor møkatank der i dagleg drift som er ein god grunn til ikkje å auka vannstandsni vået her for å unngå forureining i lakselva Steindalselva. Alt dette er vist på dei to bileta under.

Desse punkta er ikkje belyst i rapporten «Flaumvasstander FV7 Tokagjel». Ein viser til sammendraget på side 3: «Flaumsonekartleggingene er nøyaktige nok til å vurdere om Fv 7 blir ramma eller ikkje. For annen infrastruktur og bygninger langs elvene er ikkje flaumsonekartleggingene nødvendigvis tilstrekkelege».



Figur5: Infrastruktur som vil kunne bli skada.

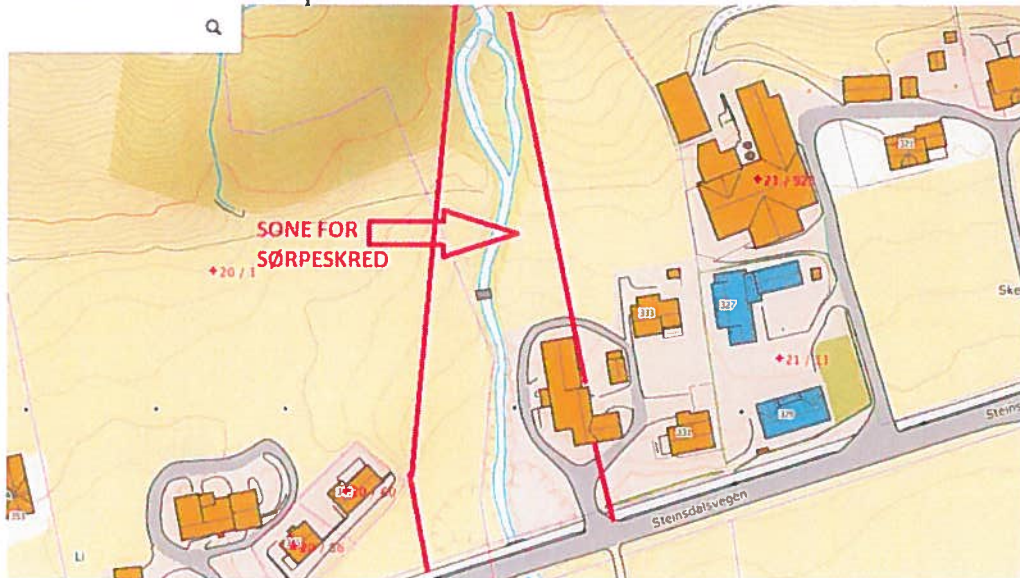


Figur 6 – Dyrka mark som vil kunne bli skada.

4. Sørpeskred

Me viser til vår tidligare innsendt merknad til oppstart av kommunedelplanen frå Skeie Grendalag i høyringsfasen. Her viste me til ras av nyare dato i Skeisbekkjen. Trer og is demde seg oppover mot Rossland og når dette slapp grov elva ny trase på Skeisbekkjen som er stor ved mykje nedbør. Dette gav store naturskadar då dette skjedde. Den høge skjæringa på vegen vil leia framtidige sørpeskred rett inn i eksisterande låve, to garasjebygg og to våningshus. Forhinding av dette vil krevja ein kjempestor kulvert både under ny veg og avkjøringa til Steine. Dei må ha kapasitet til å ta under sørpeskred med stor skog i seg.

VEDLEGG 1: Sone for sørpeskred



Figur 7 – Sone for sørpeskred

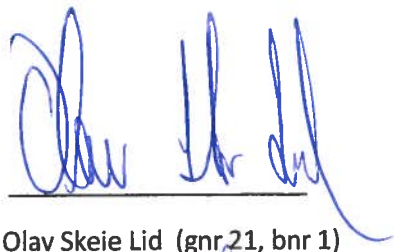


Figur 8 – Skader frå sørpeskred på låve i 2011 (har skjedd andre år også).

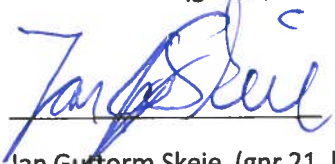
Konklusjon

Me vil med dette brevet be saksbehandlara om at Skeie alternativet A-5 blir forkasta i denne planfasen

Med venleg helsing alle bruka på Skeie.



Olav Skeie Lid (gnr 21, bnr 1)



Jan Guttorm Skeie (gnr 21, bnr 2)

Liv Helena Skeie - Rubio

Liv Helena Skeie (gnr 21, bnr 3 og bnr 6)

Nils Åge Skeie

Nils Åge Skeie (gnr 21, bnr 4)

Johan Skeie

Johan Skeie (gnr 21, bnr 5)

Agnar Skeie

Agnar Skeie (gnr 21, bnr 7)

Marius Trones

Marius Trones (gnr 21, bnr 8)

Janf Skeie Johan Skeie

Skuleplassen AS (gnr.21, bnr 11)

Hjeltelia velforening, Kvamskogen, v/styreleder Anne Lien

Prahls vei 30, 5034 Bergen, prahlsv@yahoo.no

Bergen, 19.11.2019

Statens vegvesen, Region Vest

Postboks 43, 6861 Leikanger

Merknader til kommunedelplan for ny fylkesveg 49 forbi Tokagjelet

Vi viser til ovennevnte plan som er lagt ut til offentlig ettersyn, og vil herved få komme med merknader fra vår velforening som omfatter ca. 50 hytter i området øst for Mødalselven på Kvamskogen.

Som mange andre hytteeiere liker vi å reise ned til Norheimsund og Øystese for å handle, eller for å delta på arrangementer, bade, etc. Det legges sannsynligvis igjen et betydelig beløp i Kvam fra vår side hvert år. Dette gjør vi til tross for at vi allerede betaler relativt høye bompenger for å dra ned til fjorden. Og blir man der nede lenge nok (over 1,5 time = bruker enda mer penger i Kvam) blir man straffet ved at man må betale bompenger på vei opp igjen også. Det er derfor lav betalingsvilje for en ny tunnel, og det skal nok ikke særlig mye ekstra bompenger til før hyttefolkets handel blir snudd mot Samnanger, -særlig hvis man må kjøre langt i den retningen for å komme inn i tunnelen.

Av de fremlagte alternativene ønsker vi kortest mulig tunnel, av følgende årsaker:

- Vi ønsker ikke å måtte kjøre langt vestover for så å snu og kjøre tilbake gjennom tunnel
- Kort tunnel vil gi raskest mulig realisering
- En kort tunnel blir rimeligst, og vil gi lavest bompenger. Men det blir kanskje likevel altfor høye bompenger til at tunnelen blir brukt av hyttefolk

Det er svært viktig at en tunnelløsning ikke medfører at dagens vei over Kvamskogen får dårlig vedlikehold, det gjelder både sommer og vinter. Det er også viktig for oss at dagens busstilbud over Kvamskogen blir videreført.

Men det aller viktigste er at en ny tunnel sørger for at rekkefølgekravet vedr. gang- og sykkelvei mellom Ungdomsheimen og NAF'en blir fjernet. Dette rekkefølgekravet har gjort at utviklingen i dette området på Kvamskogen er gått fullstendig i stå. Vi håper det vil bli tatt hensyn til dette momentet når planen skal vedtas.

De siste opplysningene som er fremkommet når det gjelder tunnelprosjektets økonomi bekymrer oss. Vi vil derfor få nevne at det kan være et godt alternativ at man heller foretar en kraftig opprusting og sikring av nåværende vei gjennom Tokagjelet, samt bygger gang- og sykkelvei over hele Kvamskogen. Dette vil sannsynligvis være svært økonomisk gunstig i forhold til tunnel, det vil slette/oppfylle rekkefølgekravet, og det vil gi akseptable bompenger fordi rassikringsmidlene da forhåpentligvis vil være tilstrekkelig til hele prosjektet.

Vennlig hilsen

for Hjeltelia velforening

Anne Lien

Norheimsund. 22.11.19

Kvam Arbeidarparti har fylgjande høyringsinnspel til kommunedelplan for ny Fv 49:

- 1) **Me meiner at det ikkje skal betalast bompengar for rassikring.**
- 2) **Me meiner at den mest tenlege traseen er Kletten – Kleven.**

Innslaget på Skeie vil innebera eit for stort visuelt inngrep i området, og vil dessutan innebera eit stort tap av verdfull matjord. Innslaget på Nybø vil innebera at ei av dei brattaste stigningane framleis er ein del av vegen. Kletten framstår som det klart beste av dei tre alternativa i Steinsdalen.

Kleven-alternativet er eit godt alternativ, då det vil fjerna storparten av trafikken i området aust for tunnelmunninga. Det vil forhåpentlegvis gjera at rekkjefylgjekravet om skibruer og gang-/sykkelsti som gjeld for området vert fråfalle.

Me meiner også at Kleven-alternativet framstår som ei god løysing ved at Tokagjelet vert forsert utan at kontakten mellom Kvamskogen og det sentrale Kvam vert for skadelidande. Det vil også gje betre innsparing av tid mellom Norheimsund og Samnanger enn eit kortare alternativ.

- 3) Slik planen framstår i dag er det ei stor finansieringsutfordring, uansett kva tunnelalternativ ein vel. Denne utfordringa er i planen tenkt løyst ved bompengar. Storleiken på bompengane vil vera mellom 180 og 200 kr pr veg, føresett ein kostnad (P50) på 2,3 milliardar kroner. Desse bompengane kjem i tillegg til bompengane i Kvammapakken på 50 kr (for personbilar). Kvam Ap meiner at bompengar av ein slik storleik vil ha ein svært trafikkavvisande effekt, og gjera stor skade for nærings- og arbeidsliv i Kvam og Hardanger. Pendlinga mellom Kvam og Bergen vil også bli nær uoverstigeleg kostbar.

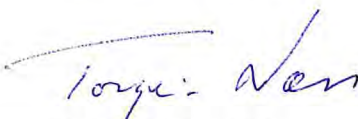
Dersom den statlege eller fylkeskommunale andelen i prosjektet ikkje vert kraftig auka, vil me difor frårå at nokon av tunnelprosjekta vert realiserte. Då vil me heller tilrå «null-alternativet» - altså ei utbetring/rassikring av eksisterande veg gjennom Tokagjelet.

Fv 49 fungerer i dag som omkøyringsveg når E16 mellom Trengereid og Voss er stengd. Årsaka til stenging av den vegen er i regelen ekstremnedbør som utløyser ras. Når det er slike verforhold på Trengereid-Voss vil det også vera liknande eller verre verforhold på Kvamskogen og ved Tokagjelet. Det er under slike omstende det i dag kjem store mengder omdirigert trafikk ned Tokagjelet. Dette aukar faren for stort skadeomfang på liv og helse.

Det vil ta lang tid før E16 vert rassikker. Fv 49 vil difor truleg vera omkøyringsveg for E16 i fleire tiår. Difor bør det koma statlege midlar inn i eit tunnelprosjekt forbi Tokagjelet.

Det kan ikkje vera slik at dersom eit rassikringsprosjekt er stort og alvorleg nok, så kan det ikkje realiserast.

For Kvam Arbeidarparti:



Torgeir Næss, leiar.

Kvam FRP.
Ved Ronny Samland.

4.11.19

Statens Vegvesen Region Vest

Merknader til kommuneplan Tokagjel.

Merknad nr.1:

Miljø og samfunnsnytte. Me vil tilrå det lengste tunnel alternativet (Kletten til Jarland).
Me vil ha utredning av fakta: 1. Redusert utslepp. 2.Spart drivstoff forbruk.

Merknad nr. 2

Prosjektet mangler realistisk finansiering. Me ber om at det vert funne ei løysing på dette.

Merknad nr.3

Kvam Herad har eit gjeldende vedtak om bompengefinansiering:

Det skal ikkje vera bomstasjoner mellom bygdene i Kvam.

Vi skal ikkje ha bompenger for rassikring. Kva kommentarer har De til det?

Merknad nr. 4

Det manglar løysing for mjuke trafikanter. Me ber om at løysinga kjem på plass.

Merknad nr.5

Kvar skal innkrevinga til Kvammapakken foregå?

Merknad nr. 6

Er det mogeleg å få til ei rundkjøyring på Skeie?

Det er ynskjeleg å ta vare på dyrka mark.

Merknad nr. 7

Kva vert kostnadane for Kvam Herad ved overtaking av resten av FV49 på Kvamskogen?

Merknad nr. 8

Me ynskjer ikkje løysinga på Røyrli. Det er ei svært dårleg løysing, å laga ei sløyfe langt inn mot Steinskvandalen. Løysinga vil og vera dominernde, og øydellegga heile området rundt Røyrli.

Merknad nr.9

Ved bruk av påhogget på Nybø vil me råda SVV å gjennomføre grunnundersøking.

Heile lia nedom Kletten er i røyrslø.

Til Statens Vegvesen Region Vest
e-post: firmapost-vest@vegvesen.no

Merknad til prosjekt FV. 49 Steinsdalen – Frøland.

Styret i Kvam Næringsråd (KN) har drøfta innhald i planomtalen, «Prosjekt: Fv.49 Tunnel forbi Tokagjelet» og har kome fram til følgjande:

1. KN ynskjer ei rask realisering av tunnel
2. KN vil tilrå at vald trasé vert E1 – B1 Kleven – Kletten.
3. Det må arbeidast for auka offentleg finansiering, utan at dette medfører utsetting av planlegging og oppstart av arbeidet.
4. Framtidig bomstasjon må plasserast rett ovanfor Teigabergtunnelen

Rask realisering av tunnel

Styret i KN ser det som svært viktig at ein så snart som råd får ein skredsikker veg forbi Tokagjel og som i tillegg medfører ein raskare veg til Kvamskogen og Bergen. Me meiner at den samla nytteverdien av å få dette på plass «i dag» er stor; og er urolege for at usemje skal medføra utsetjing av eit eventuelt prosjekt, plassert i uoversikteleg framtid.

Kleven - Kletten

Samla vurdering av prosjektkostnader, reduksjon av reisetid, frigjering av store deler av Kvamskogen for gjennomgangstrafikk og, ikkje minst, omsyn til handel og levande sentrum i Kvam, medfører at styret i KN meiner at Kleven er det beste alternativet for eit tunnelutløp (framfor Røyrli og Eikedalen). Innsparad reisetid til Samnanger vil vera ca 7 minutt ved tunnelutløp på Kleven..

Vidare ynskjer KN tunnelinngang ved Kletten framfor inngang ved Nybø.

Tunnelinnslag ved Nybø vil medføra ei stigning mot Nybø er på 7,7 %; ei stigning som er meir enn det EU/EØS godkjenner for vegar utanom tunnelar. Dette kan hindra at vegen, i framtida, vert godkjend som del av eit fullverdig aust-vest samband i Hordalands-diagonalen. Ved å velja Kletten framfor Røyrli vil ein unngå kostnader med veg/bru og periodar med stenging av FV 49. Redusert reisetid, Kleven – Kletten, vil verta 7 minutt.

Finansiering

Figur 7.4 (s.96) i planomtalen syner ulike prosjektkostnader og kva som ikkje, pr i dag, er finansiert av offentlege midlar. I planomtalen er det ikkje satt opp direkte berekningar for bompengar. Med bakgrunn i kostnadane for dei ulike alternativa og tabellen for bompenggebidrag som står oppført i pkt 6.5.4 (s.96) i planen, kan eit overslag, etter ein midels byggekostnad (sjå figur 1.5, s.4) verta som i tabellen under:

Alternativ	Lengd	kostnad	Bompengedel	Bompengar
E1 Kleven – B2 Nybø	8180	1.700	684	90
E1 Kleven – B1 Kletten	9130	1.900	850	110
E3 Eikedal – B1 Kletten	11500	2.500	1.180	140
F2 Jarland - B1 Kletten	15.020	4.000	2.585	260

Merknad: Lette køyretøy. Eventuell restbetaling i Kvammapakken er ikkje rekna inn.

Eit prosjekt, som primært er eit rassikringsprosjekt på ein fylkesveg, må i størst mogeleg grad betalast av fylke og stat, ikkje av bompengar. Det må difor verta arbeidd intensivt med å få ein større del av kostnaden finansiert av stat og fylke.

KN ynskjer ein størst mogeleg «fri flyt» innanfor kommunen for innbyggjarar og hyttebuarar. Ein ynskjer seg levande sentrum med handel og aktivitet. Betaling av bompengar i Steinsdalen for Kvammapakken medfører allereie at «flyten» mellom Kvamskogen og resten av kommunen er redusert.

Plassering av bompengestasjon

Bompengestasjonen som no står i øvre Steinsdalen må flyttast når ny tunnel vert teken i bruk. Tunnelinnslag på vestsida av Kvamskogen på Kleven gjer det mogeleg å plassera den nye bompengestasjon rett ovanfor Teigabergtunnelen, slik at biltrafikk internt i Kvam vert bompengefri. Det vil verta svært negativt, for både næringsliv og folk flest i Kvam, om det vert bompengar mellom Kvamskogen og Norheimsund av den storleiken som er skissert. Kvamskogen er viktig som rekreasjonsområde både sommar og vinter for innbyggjarane i Kvam. Det er viktig for næringsliv, handel og kulturliv at hyttebuarane på Kvamskogen har ein kort og bompengefri veg ned til regionsenteret. Det vil også vera av verdi for hyttebuarane å ha ein kort, bompengefri, veg til service, kultur- og fritidstilbod i resten av kommunen.

Tillegg

- Tunnelmassar bør nyttast til utbetring av eksisterande veg og bygging av gang- og sykkelvegar. Svingen nede ved Mørkhølen i Samnanger bør rettast ut ved å bruka tunnelmassar til å laga ei fylling tvers over dalen og gå ned langs vegen til Høysæter. Det vil gje betre framkomst vinterstid og ein treng ikkje utvida, eller byggja ny bru ved Mørkhølen.
- Trafikkmengda i framtida er, slik me ser det, estimert for lågt i planomtalen: *«Tungtransport vert i hovudsak generert av lokale transportbehov. Gjennomgangstrafikk av tungtransport skjer hovudsakleg ved stengingar av E16.»* Det stemmer ikkje. Det er ein stadig vekst i aust-vest-transport over Haukeli (ferjesambandet Tørvikbygd – Jondal). Sannsynet for at denne trafikken vil tilta når dei låge tunnelane i Tokagjel vert borte er stor. Store utbetringar i nær framtid på E134 vil også bidra til slik utvikling. Aukande trafikkmengd vil gje raskare nedbetaling eller lågare bompengar.
- Styret i KN har hatt drøftingar i høve dei ulike prosjekialternativa og har kome fram til konklusjonane som er lista over. Me tenkjer at konklusjonane vil vera representative for tyngda av medlemsmassen vår.

Øystese 23. november 2019

Tone Søgaaard
Styreleiar for Kvam Næringsråd

Forslag kommunedelplan Tokagjeltunell, fylkesveg 7. Høyringsuttale Kvam SV

Kvam SV er oppteken av ei raskast mogleg realisering av ein Tokagjeltunnel for å skaffe trygg veg. Kvam SV meiner at Tokagjeltunnelen, som eit prioritert rassikringsprosjekt, skal vera fullfinansiert utan bompengar, inkludert gang og sykkelveg via Nyasete. Bompengar skal kun kunna krevjast inn for tilleggskostnader for lengre tunellalternativ en det kortaste som stettar krava (D1 Røyrlø-B2 Nybø, kostnadsestimat 1,3 til 2,2 mrd.kr)

Dersom dette blir aktuelt er det vidare ynskeleg å utgreie bompengar som ein del av Kvammapakken. Kvam SV meiner trafikk får vest til Kvamskogen skal betale bompenger da alle tunnelalternativa avlastar området. Kvam Sv meiner eksempel 4 i høyringa med to bomstasjonar, ein i ny tunnel og ein vest for ny tunnel gir ei rettvis fordeling av bompengar.

Kvam SV er primært oppteken av trygg og rassikker veg men i tillegg skal prosjektet ha best mogleg miljøvinst og avlaste Kvamskogen for gjennomgangstrafikk. Kvamskogen er eit viktig hytte og rekreasjonsområde med potensiale for vidare utvikling. Tunell under Kvamskogen vil føre til at rekkefølgekrav knytt til sykkel og gangveg blir fjerna.

Planomtalen viser turveg via Nyasete som skal erstatte krav om sykkel og gangveg i Tokagjelet. Dette er eit godt alternativ med tilleggseffektar for friluftslivet. Vegen må koplust både mot Rosseland og Lid, og på sikt lengast mot Sjusete og Fitjadalen slik at dette blir ein samanhengande turveg.

Kvam SV føreset at Frøland -alternativet blir for langt og vanskeleg å realisere i rimeleg framtid.

Som i planomtalen meiner også Kvam SV at alternativ E3 Eikedalen - B1 Kletten er beste alternativ. Av viste påhogg i aust (Steinsdalen) meiner Kvam SV at B1Kletten gir minst naturinngrep og minst stiging. Vinterstid er dette tryggaste påhogg med tanke på is og snø i vegbanen.

Av påhogga i vest meiner Kvam SV at E3 Eikedalen gir best avlasting for Kvamskogen og minst ulemper for hytter og miljø i området ved påhogget. Avkøyning til Kvamskogen og Eikedalen bør leggst til rundkøyning i staden for kryss for å få betre trafikkflyt, og betre «invitere» til å nytte Kvamskogen.

Det må finnast løysingar for gode kollektivtilbod på Kvamskogen slik at området blir tilgjengeleg for alle.

For deponi og bruk av overskotsmasse meiner Kvam SV at ein må søke løysingar for meir bruk i sentrale Kvam. Industrifelta i Sandvenhagen (Norheimsund) og Skarpen (Øystese) kan vera aktuelle område. På Kaldestad i Norheimsund er det regulert inn ein 40 meter lang molo som treng steinmasse og på Norheim-sida er det regulert utfylling i sjø for bustadføremaal.

Norheimsund 23.11.2019

For Kvam SV
v/ leiar Geir Madsen

**Statens vegvesen
Region Vest
Postboks 43
6861 Leikanger
firmapost-vest@vegvesenet.no**

Bergen, dato 04.11.19

**Fylkesveg 49 - Tokagjelet
Høringsuttalelse fra Kvamskogen Vel**

Kvamskogen Vel er en frivillig organisasjon for hytteeiere og brukere av Kvamskogen. Foreningen ble stiftet i 1971 og har i dag 650 hyttemedlemmer. Det innebærer at ca. 2.600 personer er knyttet til foreningen. I tillegg kommer resterende hytter, ca. 1500, som pr. i dag er bygget på Kvamskogen. Totalt er det altså vel 8-9000 personer som bebor hytter på Kvamskogen.

Kvamskogen Vel ønsker at tunnelpåhogget fra vest legges til Eikedalen.

Ifølge utredningen fra Statens vegvesen vil *"tunnel til Eikedalen oppfylle målsettingane med rask og trygg veg både til Bergen og Kvamskogen, og har samstundes mindre stigning enn dei andre alternativa til Kvamskogen. Om alternativet let seg finansiere vil det vere eit godt alternativ. For dei kortaste tunnelalternativa vert det vurdert slik at B2 Nybø – E1 Kleven er best. Det er det gunstigaste alternativet samfunnsøkonomisk sett med best netto nytte pr. budsjettkrone, i hovudsak pga. innspart reisetid samstundes som investeringskostnaden er nest minst."*

"Utbyggingsalternativet E1 Kleven - B2 Nybø er rangert som nummer ein etter ei samla vurdering av prissette og ikkje-prissette konsekvensar. Deretter kjem tunnelar til Jarland. Av tunnelane som endar på Kvamskogen kjem tunnelane til Eikedalen ut nest best"

Kvamskogen Vel understreker at hovedmomentet for Vegkontoret når det gjelder å velge Kleven i stedet for Eikedalen, er at tunnelpåhogg på Kleven er noe rimeligere ut ifra de usikre kalkylene som er lagt frem. Kvamskogen Vel mener i den sammenheng at Vegkontoret ikke har vurdert godt nok hvilke ytterligere kostnader som vil påføres prosjektet dersom påhogget kommer på Kleven. Vi lister opp følgende moment som ligger i utredningen:

- **E1-Kleven: fleire hytter må rivast**
- **E3 Eikedalen: kun 1-2 bygninger må rivast**
- **Trafikktrygghet: Eikedalen er bedre enn Kleven**
- **Tunnel til Eikedalen har stigning på vel 3 %, ein unngår Jonshøgda som er det høgaste punktet på fjellovergangen og strekningar med mykje aktivitet langs vegen. For alternativa til Kvamskogen vil E3 Eikedalen vere det beste, med E1 Kleven som nest beste. Spesielt knyttes dette til tunge kjøretøy og lav stigning.**
- **Tunnel til Eikedalen oppfylle målsettingane med rask og trygg veg både til Bergen og Kvamsskogen, og har samstundes mindre stigning enn dei andre alternativa til Kvamsskogen.**

Postadresse styreleder :
Kvamskogen Vel
v/ Eva Grimstad
C. Sundtsgate 36
5004 Bergen

Postadresse kasserer :
Kvamskogen Vel
v/ Øyvind Valland
Nedre Norheim 27
5600 Norheimsund

Telefon styreleder:
Telefon kasserer:
Bankkonto
Organisasjons nr.
E-mail
E-mail styreleder:
E-mail kasserer
Hjemmeside

905 88 889
996 09 795
5235.20.14834
975 794 482
post@kvamskogen-vel.no
eva-grim@online.no
kasserer@kvamskogen-vel.no
<http://www.kvamskogen-vel.no>

- **Handel i Norheimsund: Eikedalen og Kleven er like gode**
- **Evt. videreføring av ny tunnel til Frøland - Den må ha påhogg i Eikedalen**

Når det gjelder handel, uttaler Vegkontoret:

Tunnelane som endar på Kvamskogen gir relativt liten endring for handel og næringsliv. Lang tunnel til Frøland vil vere meir positivt for pendling og gi større gjennomgangstrafikk via Norheimsund, men samstundes gi mindre handel mellom Kvamskogen og Kvam. Det vert enklare å utvikle hytteområda aust for nytt påhogg. Samla sett synest tunnel til E1 Kleven og E3 Eikedalen å vere best. Då kan ein utvikle hytteområda ved Jonshøgda og austover utan dei avgrensingar ein hovudveg gir, reisetida til Norheimsund vert om lag den same som i dag for dei fleste på Kvamskogen, samstundes som gjennomgangstrafikken får gevinst.

Vurdering av vidare tunnel til Frøland på et senere tidspunkt, Vegkontoret uttaler:

", jf. Notat «Vurdering av tunnel frå Kvamskogen og vestover» Alternativa er ikkje konsekvensutgreidde, og det vil krevje store investeringar å få realisert eit slikt framtidig byggetrinn. Stigning i tunnel kan vere maks 5 %. Som for tunnel mellom Steinsdalen og Kvamskogen er det utfordring med høgdeforskjell også i vest. Det trengs minimum 4 km tunnel for å ta inn 200 høgdemeter. Eikedalsvatnet ligg på 384 m over havet og Frølandsvatnet 28 m over havet. Det er mogleg og mest naturleg å starte en slik tunnel ved Eikedalen uavhengig av tunnelalternativa austover. Plassering av tunnelpåhogg er ikkje vurdert i detalj, men det er sannsynleg at det er brukbare område for påhogg i området. Det er ikkje aktuelt å starte ein tunnel ved Kleiva vest for Kleven sidan området ligg vesentleg høgare enn Eikedalsvatnet og det ikkje vil vere mogleg å få overdekning for ein vestvend tunnel."

Kvamskogen Vel har forstått utredningen slik at det ikke er tatt med kostnader til oppgradering av veg i Eikedalen eller frem til påhogg på Kleven. Dette ble bekreftet på folkemøtet 31.10. Disse kostnadene kommer altså i tillegg. Vegkontoret sier det ikke er midler til dette, så det ligger lengre frem i tid. Kvamskogen Vel vurderer det derfor slik at:

- Økte kostnader til veg Kleven-Eikedalen blir 60-70 mill.kr. - dette kommer i tillegg til tunnelkostnadene.
- **Totale kostnader tunneler:**
- E1-Kleven – kr. 2 milliarder - dersom en tar med økte kostnader til gang- og sykkelveg fra Eikedalen til Kleven, evt. fra Teigabergtunnelen til Kleven - vil kostnadene utgjevne seg for de to alternativene, mens driftskostnadene vil bli vesentlig mindre med påhogg i Eikedalen.
- E3-Eikedalen – kr. 2,5 milliarder
- Rangering drift/vedl.hold:
- E1-Kleven – 8 - altså langt mer kostbart enn Eikedalen
- E3-Eikedalen - 5 - det rimeligste alternativet
- Reisetidsgevinster Norheimsund-Tysse:
- E1-Kleven – 4,2 min.
- E3-Eikedalen – 5,1 min. - her er størst reisetidsgevinst
- Det er 2.403 hytter på Kvamskogen i dag, det er beregnet 3030 i fremtid. Kvamskogen Vel er derfor en viktig premissleverandør til hvor påhogget for tunnelen må komme på Kvamskogen.
- Busstilbudet til Kvamskogen må opprettholdes.
- Vedlikehold/brøyting av vegen over Kvamskogen må opprettholdes.
- Det er vanskelige kjøreforhold fra Kleven til Eikedalen på vinterstid.

Postadresse styreleder :
Kvamskogen Vel
v/ Eva Grimstad
C. Sundtsgate 36
5004 Bergen

Postadresse kasserer :
Kvamskogen Vel
v/ Øyvind Valland
Nedre Norheim 27
5600 Norheimsund

Telefon styreleder:
Telefon kasserer:
Bankkonto
Organisasjons nr.
E-mail
E-mail styreleder:
E-mail kasserer
Hjemmeside

905 88 889
996 09 795
5235.20.14834
975 794 482
post@kvamskogen-vel.no
eva-grim@online.no
kasserer@kvamskogen-vel.no
<http://www.kvamskogen-vel.no>

Trafikkøkning:

Det fremkommer at det må regnes med trafikkøkning ved tunnel, enten den kommer på Kleven eller i Eikedalen. Det er klart at det i tillegg vil komme økning av trafikken de gangene E39 stenges pga ras, og all trafikk må gå over Kvamskogen. Dette innebærer at Vegkontoret ikke kan vente med å bygge gang- og sykkelveg i Eikedalen, eller fra Kleven til Teigabergtunnelen. Disse kostnadene må altså tas med i kalkylen.

Bompenger

Vegkontoret legger frem følgende alternativer med en nedbetalingstid på 15 år:

- Eksempel 1: Ein bomstasjon plassert i ny tunnel Eksempel 2: Ein bomstasjon plassert vest for ny tunnel Eksempel 3: To bomstasjoner, ein plassert i ny tunnel og ein på sideveg (gamal veg) Eksempel 4: To bomstasjoner, ein plassert i ny tunnel og ein vest for ny tunnel.

"Statens vegvesen ser at eksempel 1 er eit bompengelopplegg som sikrar nytteprinsippet for alle tunnelalternativ best. Samtidig kan det virke meir rettferdig med eit bompengelopplegg som Eksempel 4 der alle som har målpunkt på Kvamskogen betalar halv takst. Det vil både skjerme mange som ofte drar til Kvamskogen, samtidig ein kan hevde at alle vil få indirekte nytte ved at framkome og tryggleiken på Kvamskogen. Nytteprinsippet for trafikantane frå vest vil verte betre ivaretatt dersom ein samtidig utbetrar eksisterande veg. Dette vil føre til at prosjektet vert noko meir kostbart enn berekna i kommunedelplanprosessen.

- *Statens vegvesen tilrår at både Eksempel 1 og 4 vert med i ei eventuell faglege utgreiinga av bompengesak for dei kortaste tunnelalternativa, mens Eksempel 1 er det einaste tilrådde bompengelopplegget for dei lengste tunnelalternativa til Frøland. Nytteprinsippet for enkeltprosjekt og moglegheit for bom på sideveg er stramma inn av regjeringa den seinare tida. Ein må anta at Eksempel 4 er ein variant av «bom på sideveg» og at dette eksempelet må avklarast med Samferdselsdepartementet.*
- *NB. Dei høgaste bompengetakstane som er rekna på i denne førehandsvurderinga er tovegs innkrevjing med 280 kr for takstgruppe 1. Det må truleg reknast på høgare bompengetakstar dersom det lengste tunnelalternativet til Frøland vert valt. Men det er mogeleg at eit slikt tunnelalternativ ikkje let seg finansiere med dei fylkeskommunale løyvingane som ligg til grunn for denne analysen. Dette fordi trafikken vert lågare når takstane går opp. På eit takstnivå vil det ikkje være mogeleg å auke takstane meir for å få meir inntekter. Skal prosjektet kunne realiserast med delvis bompengefinansiering, må ein truleg leggje til grunn høgare løyvingar frå andre finansieringskjelder."*

Kvamskogen Vel kan ikke se at det er naturlig, eller rimelig, at hytteeierne på Kvamskogen skal betale bompenger for en tunnel når de ikke benytter den. Uavhengig av om tunnelpåhogget kommer i Eikedalen eller på Kleven, må forutsetningen være at de som kun skal til Kvamskogen - som blir blindveg - ikke skal betale bompenger. Dette prinsippet er også lagt inn i Samferdselsdepartementets grunnlag for å kunne kreve bompenger.

Vegkontoret argumenterer med at hyttefolket kun kan betale halv takst! Dette ser vi på som en misforståelse i argumentasjonen, ettersom disse ikke skal benytte tunnelen.

Postadresse styreleder :	Postadresse kasserer :	Telefon styreleder:	905 88 889
Kvamskogen Vel	Kvamskogen Vel	Telefon kasserer:	996 09 795
v/ Eva Grimstad	v/ Øyvind Valland	Bankkonto	5235.20.14834
C. Sundtsgate 36	Nedre Norheim 27	Organisasjons nr.	975 794 482
5004 Bergen	5600 Norheimsund	E-mail	post@kvamskogen-vel.no
		E-mail styreleder:	eva-grim@online.no
		E-mail kasserer	kasserer@kvamskogen-vel.no
		Hjemmeside	http://www.kvamskogen-vel.no

Vegkontoret argumenterer også med at hyttefolket vil få bedre trafikkforhold med tunnel under Kvamskogen. At det ikke har vært etablert gang- og sykkelveg over Kvamskogen tidligere, og at fartsgrensen har vært 80 km/t, kan ikke brukes som argument her. Ingen andre betaler bompenger for en slik veg. Det er mange eksempler på at områder har fått mindre trafikk pga ny tunnel, men disse er ikke krevet bompenger fordi trafikken forbi husene deres ble mindre.

Kvamskogen Vel ser av utredningen at finansiering av tunnelen er vanskelig. Et bompengekrav på 280 kr hver veg er høyt. Skal prosjektet kunne gjennomføres, synes det derfor nødvendig med ytterligere statlig finansiering.

Kvamskogen Vel sin konklusjon er altså at påhogget fra vest må bli i Eikedalen. Vegkontorets egen saksfremstilling gir også grunnlag for å hevde at dette i realiteten, og i et lengre tidsperspektiv, er det beste og rimeligste på alle måter.

Vennlig hilsen
Kvamskogen Vel



Eva Grimstad
styreleder

Postadresse styreleder :
Kvamskogen Vel
v/ Eva Grimstad
C. Sundtsgate 36
5004 Bergen

Postadresse kasserer :
Kvamskogen Vel
v/ Øyvind Valland
Nedre Norheim 27
5600 Norheimsund

Telefon styreleder:
Telefon kasserer:
Bankkonto
Organisasjons nr.
E-mail
E-mail styreleder:
E-mail kasserer
Hjemmeside

905 88 889
996 09 795
5235.20.14834
975 794 482
post@kvamskogen-vel.no
eva-grim@online.no
kasserer@kvamskogen-vel.no
<http://www.kvamskogen-vel.no>

Statens vegvesen Region vest

Postboks 43, 6861 Leikanger

Uttale til framlegg kommunedelplan; Fv. 49 Tunnel forbi Tokagjelet

Viser til forslag kommunedelplan for strekninga Fv 49 Steinsdalen- Frøland.

Uttale/merknad;

Rask og trygg veg forbi Tokagjel til Kvamskogen, samt å korte reisetida til Bergen bør telja høgt.

Open veg gjennom Tokagjel i anleggsperioden må være prioritert.

Me stiller oss i så måte 100% bak effektmåla i planen;

- Skredsikker veg forbi Tokagjelet
- Rask og trygg veg mellom Kvam og Bergen
- Rask og trygg veg mellom Norheimsund og Kvamskogen
- Tilbod til gåande og syklande forbi Tokagjelet
- Minst mogeleg negative konsekvensar for natur- og miljøverdiar

For mange bedrifter, spesielt i sentrale deler av Kvam, Norheimsund og Øystese, kan nytt vegval forbi Tokagjel gje ulike konsekvensar. Historisk sett har Kvamskogen vore eit viktig næringsområde for Kvam, samt for varehandelen i Norheimsund og Øystese. Ein del av bedriftene, spesielt innan varehandelen, driv marginalt i dag. For å oppretthalda forsvarleg drift er nærheita til Kvamskogen svært viktig, også i framtida. Hardangerbadet nærmar seg ferdigstilling, ei stor kommunal/privat investering. I kundegrunnlaget er det gått ut i frå dagens reisetid/kostnad til/frå Kvamskogen.

Med bakgrunn i dette, vil me tilrå alternativ med ny kort tunnel;

Påhogg aust;

Ser på Kletten som det beste alternativet. Påhogg Nybø gjev kortare tunnel og er rimelegare, men med ca 8% stigning frå Lid til tunnel, kan det gje trafikale utfordringar vinterstid. Kletten er bygd for framtida, og samfunnet er ferdig med utfordringa Tokagjel i uoverskueleg tid. Nybø er meir kostnadseffektivt, «men litt står att». Men begge alternativa er imidlertid gode løysingar.....

Påhogg vest;

Tunnelinnslag v/Kleven meiner me er det beste alternativet. Dette vil gje ynskt reduksjon i totallengd og køyretid i forhold til dagens løysing. Dette alternativet dekker effektmåla godt. Kvamskogen vil og bli «frigjort» for rekkefølgekrav og kan vidareutviklast.

Økonomi;

Pr i dag er bompengetrykket i samband med Kvammapakken v/bomstasjonen i Tokajelet ein barriere for fri flyt av trafikken mellom Norheimsund og Kvamskogen/Bergen, då spesielt kostnaden for reisande som dagleg passerer Tokagjelet. Utgiftene er allereie i grenseland høge, så ein evt auke i bompengesats må vera heilt marginal. Vegen er, og skal i framtida vera trygg omkøyringsveg for «statens» E16 Voss-Trengereid. **Det viktig at dette vert sett på som eit rassikringsprosjekt, som det faktisk er, og at størst mogleg del av finansieringa vert fylkeskommunal evt med støtte frå staten.** I andre rassikringsprosjekt i Hordaland/Hardanger siste åra har ikkje bompengar vore tema.

Norheimsund Næringslag

Geir Mo

Sign.

Øystese Næringslag

Gunnar Egil Seljebotn

Sign.

Norheimsund Næringslag og Øystese Næringslag består av medlemmer frå ulike bedrifter i Norheimsund og Øystese. Totalt 107 bedrifter.

Til

Statens vegvesen - Region vest

Postboks 43

6861 Leikanger

Norheimsund, 21.11.2019

Fylkesveg 49 Tokagjelet

Høyringsuttale frå pendlarane til kommunedelplan som er lagt ut på høyring Prosjekt: Fv. 49 Tunnel forbi Tokagjelet Strekning: Steinsdalen – Frøland

Kvam Herad er ein stor pendlarkommune der ein i 2018 har totalt 4208 sysselsette. 915 personar pendlar ut av heradet og 433 pendlar inn til heradet. Med andre ord hentar 22% av dei sysselsette i Kvam inntektene sine utanfor heradet og pendlargruppa tilhøyrer slik sett største enkeltgruppa av arbeidstakarar i heradet. Om ein legg til grunn at 2/3 av pendlinga skjer mot næringssterke område i Bergen og det øvrige mot Hardanger/Voss og Kvinnherad/Fusa vil antallet pendlarar som nyttar vegen igjennom Tokagjel vera opp mot 900.

Tokagjel er ei utfordring for ulike aktørar både lokalt, regionalt og til dels nasjonalt. Vegen har viktig funksjon både som lokal veg for Kvam, forbindelse mellom Kvam/Hardanger og Bergensområdet, og som eit viktig alternativ omkjøringsveg og aust-vest samband ved ulike hendingar på E16. Vegen over Kvamskogen er då einaste reelle forbindelsen aust-vest. Saman med Jondalstunnel er den og ein viktig forbindelse mellom Bergensregionen og E134.

Ei effektiv, berekraftig og økonomisk vegløyning mellom Kvam og arbeidsmarkedet i Bergen er ein føresetnad for å halda Kvam som ein attraktiv bu og næringskommune. Ein framtidsretta og miljøvenleg pendlarveg som gjer at ein kan pendla sikkert vil og auka Bergen sitt naturlege bu og næringsområde.

For pendlarane er det er det den daglege problematikken og logistikken som er utfordringa. Ein svært liten del av trafikken har Kvamskogen som reisemål, dei aller fleste kjører opp - og ned att på andre sida. I tillegg til bompengar for å finansiera Kvammapakken kostar det store summar i tid og ikkje minst drivstoff. Om ein legg til grunn tal i frå Transportøkonomisk institutt (sjå tabell) kan ein rekna seg fram til at med dagens trafikk og høgdeprofil over Kvamskogen kostar det trafikantane 50 millionar årleg berre i ekstra drivstoffutgifter (8.000 tonn CO²) samanlikna med flat veg over same strekninga. Ved 5 dagar arbeidsveke og 45 veker tur/retur over Kvamskogen vil 10-15 minutt spart tid pr- tur i løpet av eit år bli 2-3 veker arbeidstid innspart pr pendlar,

Tabell V- 1: Prosentvis avvik i drivstoffkostnad per kilometer ved varierende stigningsrate på vegen, sammenlignet med drivstofforbruket på flat veg.

Stigningsrate, prosent	Lette kjøretøy	Tunge kjøretøy
5%	109%	563%
4%	88%	450%
2%	44%	225%
1%	22%	113%
-1%	-7%	-8%
-2%	-14%	-16%
-4%	-28%	-32%
-5%	-35%	-40%

Kilde: Bygger på Sintef-notat datert 2013-02-02.

Planframlegget:

I forkant av arbeidet med kommunedelplan for Tokagjel har Kvam herad gjort ulike vedtak, me nemner:

Tilleggspunkt 5 til budsjettvedtak for 2017

- Heradsstyret er og godt kjent med behovet for rassikring av Tokagjelet. Kvam heradsstyre ber om at vegeigar Hordaland fylkeskommune utarbeider nødvendige planar, finansieringsopplegg . Dette må skje etter prioritert rekkefylgje for rassikringsprosjekt i Hordaland. Prosjektet skal ikkje bompengefinansierast.

Merknader frå Kvam Herad til planprogrammet:

- Planprogrammet må ha med ei utgreiing på korleis eit kort tunnelalternativ kan forlengast i ein fase 2, og ikkje vera til hinder for ei slik framtidig løysing.
- I tillegg legg Kvam heradsstyre ved ein merknad:
Dersom ny vegløyning i hovudsak vert eit rassikringsprosjekt, bør prosjektet løysast innanfor rammene for fylkesvegmidlar og statlege rassikringsmidlar.

Frå planprogrammet

3.1.1 Krav

For alle traséalternativa vert desse krava stilt for at dei skal vere aktuelle å utgreie og velje som framtidig løysing for fylkesveg 7 forbi Tokagjelet:

- *Dagens skredutsette veg gjennom Tokagjelet skal ikkje ha biltrafikk.*
- *Utbygginga må kunne gjennomførast utan at det er behov for å stenge fv. 7 i lengre periodar (fleire veker eller månadar).*
- *Utbygginga av skredsikker veg forbi Tokagjelet må kunne finansierast ved hjelp av 670 millionar kroner i skredsikringsmidlar, og elles ved hjelp av bompengar, jamfør kapittel 7.*
- *Ny veg skal ha tilfredsstillande tryggleik mot skred, noko som inneber at årleg nominell sannsynlegheit for skred ikkje skal overstige 1/50 over strekningar på ein kilometer (6).*

I planomtalen punkt 4.5.2 Nytte- og kostnadsanalyse (side 54) står fylgjande::

Berekningane tek utgangspunkt i nullalternativet og bereknar så kva konsekvensar eit alternativ får i forhold til nullalternativet. Nullalternativet inneheld naudsynste og pålagte oppgraderingar, som oppgradering av Hansagjel tunnelen og Fossen Bratte med 136 mill. kr (i samsvar med tunnelsikkerheitsforskrifta) og naudsynt rensk/sikring i Tokagjelet for å halde vegen open i analyseperioden, med anslagsvis 30 mill. kr

Dette viser at føresetnaden om å stenga Tokagjel for all biltrafikk er **feil** – dette skulle ikkje vore ein del av planprogrammet. For 30 millionar kan ein oppretthalda Tokagjel som lokalveg mellom Norheimsund og Kvamskogen, og det vil løysa utfordringa med tilbod til gåande/syklande. Det aller meste av trafikken vil gå gjennom ny tunnel (lang eller kort), og trafikken gjennom Tokagjel vert truleg redusert til mindre enn 10% av dagens trafikk. Dersom ny veg vert bonfinansiert vil ein og tilfredstillast presisering frå regjering/departementet om at det ikkje skal vera bom på sideveg for å sikre trafikantane auka grad av gratis omkjøringsveg.

<https://www.autopass.no/attachment/2746689/binary/1335313>

Ein stor del av analysane i planframlegget blir med denne premissen feil, både trafikkgrunnlag, konsekvensar for næring og lokal trafikk, konsekvensar for beredskap etc.

Planprogrammet set og avgrensingar på finansiering til 670 millionar i skredsikringsmidlar og ingen av dei føreslegne alternativa lar seg realisere, ref. Kvam Herad sin merknad til planprogrammet «*Dersom ny vegløyning i hovudsak vert eit rassikringsprosjekt, bør prosjektet løysast innanfor rammene for fylkesvegmidlar og statlege rassikringsmidlar.*» Det rimlegaste alternativet kostar 1 milliard meir enn kravet i planprogrammet – og lang tunnel er utelukka.

Med desse føresetnadane oppnår ein difor heller ikkje i særleg grad fleire av effektmåla.

- *Skredsikker veg forbi Tokagjelet*
- *Rask og trygg veg mellom Kvam og Bergen*
- *Rask og trygg veg mellom Norheimsund og Kvamskogen*
- *Tilbod til gåande og syklande forbi Tokagjelet*
- *Minst moglege negative konsekvensar for natur- og miljøverdiar*

Det er kun dei lange tunnel-alternativa, med ope Tokagjel, som gjev måloppnåing på alle punkta, og særleg vil flat veg med høg snittfart og lågt drivstofforbruk gje høg gevinst for alle brukarane.

Tilbod til gåande og syklande er omtalt i planen og løysingar er skissert. Men tiltaka er ikkje kostnadsrekna og dei inngår ikkje i kostnadsberekninga for dei nye tunnelane. Med Tokagjel opent også i framtida er dette løyst, både for Tokagjel og over heile Kvamskogen.

I temarapport *Trafikkanalyse fv. 7 Tokagjelet* er det berekna trafikkutvikling for ulike alternativ. Me merkar oss at Regional Transport Modell (RTM) blir omtala som treffsikker for dei fleste område. Men i dette tilfellet er trafikken justert ned for dei lange tunnel-alternativa (-300) og tilsvarande opp for dei korte alternativa. Me ser og at alle alternativa i trafikkanalysen er berekna med snittfart 80 km/t. Det er urealistisk for dei korte tunnelalternativa med til dels svingete veg og mykje stigning. Reell gjennomsnittsfart er ikkje meir enn 50-55 km/t.

SVV si tilråding er tvetydig. Dei tilrår eit alternativ som dei fagleg sett meiner ikkje er det beste. Alternativet Nybø-Kleven kjem kunstig godt ut i konsekvensutgreiinga og kost/nytte analysen fordi tunnelpåhogget er lyfta høgt opp for å unngå stigning inne i tunnelen, mens stigninga nedafor påhogget er nesten 8%. Når investeringskostnader nesten utelukkande er basert på lengde ny tunnel (ca 280.000 kr/m), blir det samla biletet av dette feil og misvisande.

Når det gjeld utbetring av eksisterande veg er dette mellom anna omtala slik i rapporten:

Ved tunnel til Frøland vert heile strekninga over Kvamskogen erstatta med ny veg, og dagens fylkesveg vert lokal veg til Kvamskogen utan gjennomgangstrafikk og med låg trafikkmengde. På det som vert lokalveg vil det ikkje vere behov for oppgraderingar (med unntak etter krava i tunnelsikkerhetsforskrifta) eller for gang- og sykkelveg.

I den samfunnsøkonomiske vurderinga av nye tunnelar ovanfor er kostnader i samband med utbetring/gang-sykkelveg/trafikktryggingstiltak langs eksisterande veg ikkje teke omsyn til.

Om desse kostnadane, oppgitt til om lag ein halv milliard (ref. tabell side 93 i planomtalen) hadde vore med, og kravet i planprogrammet om stengd Tokagjel ikkje var med, er det heva over all tvil at alternativa med lange tunnelar kjem øverst på lista – på samtlige område.

Me har og merka oss fylgjande:

(side 93) Framtidige målsettingar for fylkesvegnettet er omtalt fylkeskommunen sin Regionale transportplan. I denne samanheng er det m.a. utført strekningsvise utgreiingar for overordna fylkesvegar «Strekning 1 Ulvik – Trengereid, her er m.a. fv 49 over Kvamskogen detaljert omtalt.

Berre på strekninga Steinsdalen-Frøland er det rekna opp prosjekt og anslått behov mellom 707 og 1049 millionar. Alt dette vil bli dekkja med lang tunnel.

Høyringsuttale

- Kvam Herad må ikkje planleggja eller arbeida vidare med korte tunnelalternativ som krev bomfinansiering, uten vesentleg gevinst i både reisetid, kostnader, miljø og vidare utvikling av Kvamskogen. Rein «rassikring» og korte tunnelalternativ må utelukkande finansierast av offentlige midlar og den kan ikkje vera avgrensa til 670 millionar.
- Tokagjel må i overskueleg framtid vera open for biltrafikk uansett kva alternativ som blir valgt. Tilbod til gåande og syklande og lokaltrafikk mellom Kvam og austsida av Kvamskogen (Tokagjel-Røyrlø) er då løyst.
- Reinsk/sikring av Tokagjel som oppgjeve for 0-alternativet må gjennomførast snarast.
- Sjølv om planen så langt er bygd på analysar der føresetnaden er at vegen i Tokagjel stengd for biltrafikk, bør Kvam gå vidare med alternativet **F2 Jarland-B1 Kletten** som gjev flatast veg, kortast reisetid og minst negative konsekvensar. Dette alternativet gjev størst innsparing i tid, drivstoff, CO₂-utslepp, størst trafikk tryggleik, løyser alle problem på Kvamskogen både for gåande/syklande, og vidare utvikling av Kvamskogen som hytteområde.

Me bed politikarane i Kvam, Hordaland fylke og SVV om å sjå den openbare samfunnsgevinsten i å kombinera fleire tankar samstundes, og nytta rassikringsmidlane til Tokagjelet saman med andre identifiserte beløp og behov på same strekning (ref målsettingar i regional transportplan) og gå inn for ein lang tunnel som fremjar/løyser:

- Trafikkproblema på Kvamskogen
- Utvikling av hytteområda på Kvamskogen
- Rasproblema i Tokagjelet
- Betre og sikrare samband mellom Hardangerregionen og Bergen
- Samband Bergen-E134
- Avlasting for E16 Voss/Trengereid
- Kort tilkomst for handlande mellom Kvamskogen og Kvam
- Betra logistikk for varetransport.
- Pendlararutfordringar mellom Kvam og Bergen – 3 veker arbeidstid innspart pr pendlar pr år
- Auka folketalet i Kvam, med alt det som det fører med seg av handel, tjenester, skuletilbehød etc.
- Og sist og ikkje minst spara miljøet for anslagsvis 9000 tonn CO₂, og dei reisande for om lag 50 mill i drivstoffkostnader kvart einaste år.

For pendlargruppa i Kvam

Karsten Valland

Arne Sandven

Hogne Høysæter

Alf Kåre Hjartnes

Geir Øystein Djupevåg

Margun Sande

Nils Heradstveit

Geir Sigurd Handegaard

Britt Jorunn Stranden

Ingrid Bjørke Nisamjan

Gisle Gravdal

Christian S Mathiassen

John Roger Tveiterås

Terje Ljones

Lars R Djupevåg



Rødne 36 - 5658 Årland
Tlf. 97094408
www.samnanger-naering.no

Statens vegvesen Region Vest
Postboks 43,
6861 LEIKANGER

Samnanger 18.11.2019

Fv. 49 Tokagjelet – Frøland i Kvam og Samnanger Kommune. Forslag til kommunedelplan 8KDP) med konsekvensutgreiing (KU) – høyring.

Styret i Samnanger Næringsforum har drøfta innhaldet i kommunedelplanen –(ref. Dykkar brev datert 07.10.2019 med referanse 17/52750-47), og har kommentarar som fylgjer:

Utgreiinga som Statens vegvesen har gjennomført, konkluderer med at E1-B2 (Kleven- Nybø) samla sett er det alternativet som bør veljast. Styret i Samnanger Næringsforum har vurdert dei ulike alternativa noko annleis og kome fram til at alternativ E3-B1 (Eikedalen - Li/Kletten) kan vera eit betre alternativ. Ein har då valt bort frå dei lengste alternativa frå Steinsdalen til Frøland eller Jarland. Med gjeldande rammer for offentlege løyvingar vil det neppe vera mogeleg å finansiera desse lange tunellforslaga. Dette er også konklusjonen i Statens vegvesen sin rapport for tiltaket.

Alternativet E3- B1 (Eikedalen – Kletten) vil ha ein meirkostnad på ca. Kr. 0.6 mrd. samanlikna med E1-B2. (iflg. berekningar som er lagt ved utgreiinga). Dette vil truleg føra til relativt høge bompengar sjølv om ein tek omsyn til at nye og betre vegar vil generera meir trafikk. I regional transportplan for Hordland 2013 - 2024 inngår Fv.49 i det overordna fylkesvegnettet, og vil ha «fortrinn» kva gjeld utbetringar og vedlikehald. I Samnanger har ein merka ein stadig auke i biltrafikken gjennom kommunen, både av lokal- og gjennomgangstrafikk. Deler av denne auken er trafikk mot Odda /Haukeli via Tørrvikbygd, og det er derfor ynskje og håp om at Fylkeskommunen tilgodeser Fv.49 med meir midlar for dermed å redusera bompengenivået.

Styret er kjent med at nye E-16 mellom Arna og Voss truleg vil verta bompengebelasta. Ein bør vera merksam på at plasseringa og kostnadsnivået på nye bomstasjonar kan ha innverknad på trafikkenfordeling mellom E16 og Fv.49. Nytteprinsippet må liggja til grunn for desse nye vegprosjekta.

Nedanfor har styret i Samnanger Næringsforum lista opp nokre argumenter for at E3-B1 (Eikedalen - Kletten) bør veljast:

- Vegparsellen vil primært vera til nytte for, og bygd for, gjennomgangstrafikk. Eit av måla til prosjektet er rask og trygg veg mellom Hardanger/Kvam og Samnanger/Bergen. Dette bør vera hovudmålet når ein vurderer alternativa i konsekvensutgreiinga.
- Ved alternativ E3-B1 vil stigningsforholdet i tunnelen vera ca. 3,2%, og tunnelen vert bygd i ein rett retning utan «ekstra» svingar for å oppnå tilstrekkeleg lengde for at stigningsforhold vert under kravet på 5%.
- Ved E3-B1 vil ein unngå å måtta riva hytter/fritidshus ved Kleven. På begge sider av fylkesvegen er dette området mykje brukt til friluft og fritidsaktivitetar. Området er dessutan aktuelt for vidare utbygging av fritidsbustader. Ved å føra tunnelen fram til Eikedalen vil ein bevare friluftsområdet, og unngå støy og annan forureining i hytteområdet kring Kleven.

- Om ein vel E3-B1 (på hogg i Eikedalen) unngår ein å måtta strossa Teigaberg- tunellen på grunn av dagens ikkje akseptabel tunell-høgde. Ekstra arbeid og utlegg vil dermed vera spart.
- Ved påhogg i Eikedalen vil ein spare høgdemeter ca. 40-45 meter (høgdeforskjell mellom Kleven og Eikedalen). Dette vil føra til lågare kostnader for gjennomgangstrafikken, særleg for tunge køyretøy.
- Rapporten peikar på mogeleg trafikkfare ved tunell påhogg ved Nybø (B2). Påhogg her er det klårt dårlegaste i Steinsdalen, og det medfører bratt stigning på ca. 7.7 % på veg i dagen opp mot tunnelinnslaget. Føresetnad er at ein senkar dagens veg ned ca. 6 meter. Ifølge konsekvensutgreiinga er terrenget slik at det ikkje vil vere råd å utbetre denne stigninga seinare. Det vil bli standardsprang vest for krysset med kommunal veg til Liabrekka, og det kan bli naudsynt å gjere tiltak for å betre trafikktryggleik i området ved brua og krysset. Ein må og vera merksam på at det frå tid til annan oppstår glatt vegbane på grunn av frostrøyk då vegen her kryssar ei elv ikkje langt frå tunell opninga. Denne ulempa gjeld særleg trafikken frå Kvamskogen mot Steinsdalen, då farten vil vera relativt høg ut av tunellen.
Om ein vel tunnelinnslag ved Li/ Kletten, slik Samnanger Næringsforum foreslår, må dette alternativet vegast opp mot ulempa av å måtta riva bygningar.
- Eikedalen er ein naturleg stad for påhogg ved eventuell framtidig utbetring av Fv.49 mot Samnanger (til Børdal eller Jarland/Frøland). Rapporten omtaler desse alternativa som aktuelle dersom Fv.49 i framtida vert del av ein Hordalandsdiagonal (E134 med arm til Bergen via Odda, Kvam og Samnanger, med tilknytning E16 ved Trengereid).

Konsekvensar for arbeidsmarknad og handel.

Rapporten slår fast at endringar i arbeidsmarknaden eller handelen både i Kvam og Samnanger, vil verta ubetydeleg for alle alternativa som har påhogg på Kvamskogen eller Eikedalen. Arbeidsmarknad og handel er fylgje ikkje tema for konsekvensutgreiinga.

Bompengeopplegga.

Styret i Næringsforumet støttar nytteprinsippet med bomstasjon for ny tunnel, eit bompengeopplegg som godt tar i vare nytteprinsippet. Trafikantar som har nytte av ny tunnel vil i eit slikt system betale, og dei som betalar har nytte av tunnelen.

Fv. 49 - Eikedalen til Trengereid.

På vegstrekningen mellom Mørkhølen og Eikedalen er det 3 smale bruer med (ei køyrebane), i tillegg har vegen opp frå Mørkhølen ein svært knapp sving der store køyretøy ofte får problem på glatt føre. Vegparsellen mot Trengereid har fleire «låge» tunellar (høgde på ca. 4 meter). Fv 49 er ein mykje brukt veg for trafikk mellom Bergen og Hardanger og vidare mot sør- og austlandet over Haukeli. Vegen er nytta som omkøyringsveg når E-16 mellom Arna og Voss av ulike grunnar er stengt. I tillegg til rassikring, er det derfor viktig at vegen vert utbetra og godt vedlikehalden.

Med beste helsing

For styret i Samnanger Næringsforum
Knut Bjørnås (Sign)
Mobil: 97094408
e.mail: knut.bjoernaas@hotmail.com

Cc; Samnanger Kommune v/Ragnhild Lønningdal

Til

Statens vegvesen - Region vest

Postboks 43

6861 Leikanger

Mrk.: fylkesveg 49 Tokagjelet

Viser til Forslag til kommunedelplan som er lagt ut på høyring med frist 23.11.2019:

Prosjekt: Fv. 49 Tunnel forbi Tokagjelet Strekning: Steinsdalen – Frøland

Tokagjel er ei utfordring for ulike aktørar både lokalt, regionalt og til dels nasjonalt. Vegen har viktig funksjon både som lokal veg for Kvam, forbindelse mellom Kvam/Hardanger og Bergensområdet, og som eit viktig alternativ omkjøringsveg og aust-vest samband ved ulike hendingar på E16. Vegen over Kvamslogen er då einaste reelle forbindelsen aust-vest. Saman med Jondalstunnel er den og ein viktig forbindelse mellom Bergensregionen og E134.

Vegen gjennom Tokagjel og over Kvamskogen har tung stigning, krappe svingar, for låge tunnelar, utfordring vinterstid og utsett for ras med fare for stenging. I stor grad gjeld dette og vestsida av Kvamskogen. Det har vore ei verkeleg stor hending seinare år, då portalen i øvre ende av Snauhaugtunnelen kollapsa under store steinmassar hausten 2013 – med påfølgjande heilt/delvis stenging i 3 månader.

Kvamskogen er og eit av dei største hytteområda på Vestlandet med stor utfart spesielt vinterstid, og krav om gang- og sykkelveg har sett ein effektiv stoppar for utviklinga seinare år. Utvikling av området er viktig for deler av det lokale næringslivet. Ulike planar for dette har så langt ikkje ført fram, og finansiering av g/s-veg har også her vore den store utfordringa - med behov for fleire hundre millionar.

Men for største delen av det verdiskapande næringslivet er det fyrst og fremst den daglege problematikken og logistikken som er utfordringa. Ein svært liten del av trafikken har Kvamskogen som reisemål. Dei aller fleste kjører opp - og ned att på andre sida. I tillegg til bompengar for å finansiera Kvammapakken kostar det store summar i tid og ikkje minst drivstoff. Om ein legg til grunn tal i frå Transportøkonomisk institutt (sjå tabell) kan ein rekna seg fram til at med dagens trafikk og høgdeprofil over Kvamskogen kostar det trafikantane 50 millionar årleg i ekstra

Tabell V- 1: Prosentvis avvik i drivstoffkostnad per kilometer ved varierende stigningsrate på vegen, sammenlignet med drivstofforbruket på flat veg.

Stigningsrate, prosent	Lette kjøretøy	Tunge kjøretøy
5%	109%	563%
4%	88%	450%
2%	44%	225%
1%	22%	113%
-1%	-7%	-8%
-2%	-14%	-16%
-4%	-28%	-32%
-5%	-35%	-40%

Kilde: Bygger på Sintef-notat datert 2013-02-02.

drivstoffutgifter (8.000 tonn CO²) samanlikna med flat veg over same strekninga. Eit fullasta vogntog med eit forbruk på 5 liter pr. mil på flat veg vil bruke 26.5 liter på 8 km med 5% stigning. Altså nær 400 kroner i drivstoff – berre opp til Kvamskogen..... Ved arbeidskjøring Kvam-Bergen tur/retur 5 dagar i 45 veker vil ein i løpet av eit år spare 2-3 veker arbeidstid pr. varetransportør, trailer eller pendlar.

I framtida kjem nok og elektriske tunge kjøretøy, men det vil ta svært mange år før dei har batterikapasitet til å forsere slike stigningar som opp til Kvamskogen.

Om planforslaget:

I forkant av arbeidet med kommunedelplan for Tokagjel har Kvam herad gjort ulike vedtak. Spesielt nemner me:

Tilleggspunkt 5 til budsjettvedtak for 2017

- *Kvam heradsstyre har i vedtak av 16.6.2015 tinga ein revisjon av Kvammapakken og er kjent med at det vert arbeidd med ei sak som kjem på nyåret. Den ser heradsstyret fram til. Men heradsstyret ynskjer alt no å gje melding om at det ikkje er aktuelt å gjennomføra prosjekt som føreset nye interne bommar i Kvam, og ber om at arbeidet med løysingar utan slike vert prioritert i ein eventuelt revidert kvammapakke.*
- *Heradsstyret er og godt kjent med behovet for rassikring av Tokagjelet. Kvam heradsstyre ber om at vegeigar Hordaland fylkeskommune utarbeider nødvendige planar, finansieringsopplegg . Dette må skje etter prioritert rekkefylgje for rassikringsprosjekt i Hordaland. Prosjektet skal ikkje bompengefinansierast.*

Merknader frå Kvam Herad til planprogrammet:

- *Planprogrammet må ha med ei utgreiing på korleis eit kort tunnelalternativ kan forlengast i ein fase 2, og ikkje vera til hinder for ei slik framtidig løysing.*
- *I tillegg legg Kvam heradsstyre ved ein merknad:
Dersom ny vegløyning i hovudsak vert eit rassikringsprosjekt, bør prosjektet løysast innanfor rammene for fylkesvegmidlar og statlege rassikringsmidlar.*

Me har merka oss fygjande:

Planprogram

3.1.1 Krav

For alle traséalternativa vert desse krava stilt for at dei skal vere aktuelle å utgreie og velje som framtidig løysing for fylkesveg 7 forbi Tokagjelet:

- *Dagens skredutsette veg gjennom Tokagjelet skal ikkje ha biltrafikk.*
- *Utbygginga må kunne gjennomførast utan at det er behov for å stenge fv. 7 i lengre periodar (fleire veker eller månadar).*
- *Utbygginga av skredsikker veg forbi Tokagjelet må kunne finansierast ved hjelp av 670 millionar kroner i skredsikringsmidlar, og elles ved hjelp av bompengar, jamfør kapittel 7.*

- *Ny veg skal ha tilfredsstillande tryggleik mot skred, noko som inneber at årleg nominell sannsynlegheit for skred ikkje skal overstige 1/50 over strekningar på ein kilometer (6).*

I planomtalen punkt 4.5.2 *Nytte- og kostnadsanalyse* (side 54) står fylgjande::

Berekningane tek utgangspunkt i nullalternativet og bereknar så kva konsekvensar eit alternativ får i forhold til nullalternativet. Nullalternativet inneheld naudsynte og pålagte oppgraderingar, som oppgradering av Hansagjel tunnelen og Fossen Bratte med 136 mill. kr (i samsvar med tunnelsikkerheitsforskrifta) og naudsynt rensk/sikring i Tokagjelet for å halde vegen open i analyseperioden, med anslagsvis 30 mill. kr

Dette viser at føresetnaden om å stenga Tokagjel for all biltrafikk er feil, og skulle aldri vore ein del av planprogrammet. For 30 millionar kan ein oppretthalda Tokagjel som lokalveg mellom Norheimsund og Kvamskogen, og det vil løysa utfordringa med tilbod til gåande/syklende. Det aller meste av trafikken vil gå gjennom ny tunnel (lang eller kort), og trafikken gjennom Tokagjel blir truleg redusert til mindre enn 10% av dagens trafikk. Dersom ny veg vert bomfinansiert vil ein og tilfredstillast presisering frå regjering/departementet om at det ikkje skal vera bom på sideveg for å sikre trafikantane auka grad av gratis omkjøringsveg.

<https://www.autopass.no/attachment/2746689/binary/1335313>

Ein stor del av analysane i planframlegget blir med denne premisen feil, både trafikkgrunnlag, konsekvensar for næring og lokal trafikk, konsekvensar for beredskap etc.

Planprogrammet set og avgrensingar på finansiering til 670 millionar i skredsikringsmidlar og ingen av dei føreslegne alternativa lar seg realisere, ref. Kvam Herad sin merknad til planprogrammet «*Dersom ny vegløyning i hovudsak vert eit rassikringsprosjekt, bør prosjektet løysast innanfor rammene for fylkesvegmidlar og statlege rassikringsmidlar*». Det rimlegaste alternativet kostar 1 milliard meir enn kravet i planprogrammet – og lang tunnel er utelukka.

Med desse føresetnadane oppnår ein difor heller ikkje i særleg grad fleire av effektmåla.

- *Skredsikker veg forbi Tokagjelet*
- *Rask og trygg veg mellom Kvam og Bergen*
- *Rask og trygg veg mellom Norheimsund og Kvamskogen*
- *Tilbod til gåande og syklende forbi Tokagjelet*
- *Minst moglege negative konsekvensar for natur- og miljøverdiar*

Det er kun dei lange tunnel-alternativa, med opent Tokagjel, som gjev måloppnåing på alle punkta, og særleg vil flat veg med høg snittfart og lågt drivstoff forbruk gje høg gevinst for næringsliv og andre trafikantar.

Tilbod til gåande og syklande er omtalt i planen og løysingar er skissert. Men tiltaka er ikkje kostnadsrekna og og dei inngår ikkje i kostnadsberekninga for dei nye tunnelane. Med Tokagjel opent også i framtida er dette løyst, både for Tokagjel og over heile Kamskogen.

I temarapport *Trafikkanalyse fv. 7 Tokagjelet* er det berekna trafikkutvikling for ulike alternativ. Me merkar oss at Regional Transport Modell (RTM) blir omtala som treffsikker for dei fleste områder. Men i dette tilfellet er trafikken justert ned for dei lange tunnel-alternativa (-300) og tilsvarande opp for dei korte alternativa. Dvs. 600 passeringar i disfavour lang tunnel. Me ser og at alle alternativa i trafikk analysen er berekna med snittfart 80 km/t. Det er urealistisk for dei korte tunnelalternativa med til dels svingete veg og mykje stigning. Reell gjennomsnittsfart er ikkje meir enn 50-55 km/t.

SVV sin tilråding er tvetydig. Dei tilrår eit alternativ som dei fagleg sett meiner ikkje er det beste. Alternativet Nybø-Kleven kjem kunstig godt ut i konsekvensutgreiinga og kost/nytte analysen fordi tunnelpåhogget er lyfta høgt opp for å unngå stigning inne i tunnelen, mens stigninga nedanfor påhogget er nesten 8%. Når investeringskostnader nesten utelukkande er basert på lengde ny tunnel (ca 280.000 kr/m), blir det samla bilete og samanlikningane feil og misvisande.

Når det gjeld utbetring av eksisterande veg er dette mellom anna omtala slik i rapporten:

Ved tunnel til Frøland vert heile strekninga over Kvamskogen erstatta med ny veg, og dagens fylkesveg vert lokal veg til Kvamskogen utan gjennomgangstrafikk og med låg trafikkmengde. På det som vert lokalveg vil det ikkje vere behov for oppgraderingar (med unntak etter krava i tunnelsikkerhetsforskrifta) eller for gang- og sykkelveg.

.....

I den samfunnsøkonomiske vurderinga av nye tunnelar ovanfor er kostnader samband med utbetring/gang- sykkelveg/trafikktryggingstiltak langs eksisterande veg ikkje teke omsyn til.

Om desse kostnadane, oppgitt til om lag ein halv milliard (ref. tabell side 93 i planomtalen), hadde vore med, og kravet i planprogrammet om stengd Tokagjel ikkje var med, er det heva over all tvil at alternativa med lange tunnelar kjem øverst på lista – på samtlige områder.

Me har og merka oss fylgjande:

(side 93) Framtidige målsettingar for fylkesvegnettet er omtalt i fylkeskommunen sin Regionale transportplan. I denne samanheng er det m.a. utført strekningsvise utgreiingar for overordna fylkesveggar «Strekning 1 Ulvik – Trengereid», her er m.a. fv 49 over Kvamsskogen detaljert omtalt.

Berre på strekninga Steinsdalen-Frøland er det i desse utgreiingane rekna opp prosjekt og anslått behov mellom 707 og 1049 millionar. Alt dette vil bli dekkja med lang tunnel, som i same utgreiing er opplista og anslått til 1,8-2,0 mrd.

Sjå side 42: <https://www.hordaland.no/globalassets/for-hfk/plan-og-planarbeid/regionale-planar-under-arbeid/regional-transportplan/strekning-1-ulvik-trengereid.pdf>

Oppsummering

- Kvam Herad må planleggja og arbeida vidare med tunnelalternativ som gjev vesentleg gevinst i både reisetid, kostnader, miljø og vidare utvikling av Kvamskogen. Rein rassikring må utelukkande finansierast av offentlige midlar
- Krav i planprogrammet om offentlig finansieringa avgrensa til skredsikringsmidlar og kronebeløp må fjernast. Planen må prioritera gode arealløysingar. Er planen god nok, er det lettare å finna finansiering og samfunnsøkonomiske gevinstar.
- Tokagjel må i overskueleg framtid vera open for biltrafikk uansett kva alternativ som blir valgt. Tilbod til gåande og syklande og lokaltrafikk mellom Kvam og austsida av Kvamskogen (Tokagjel-Røyrlø) er då løyst.
- Reinsk/sikring av Tokagjel som oppgjeve for 0-alternativet må gjennomførast snarast.
- Av framlagde alternativ bør Kvam gå vidare med alternativ **F2 Jarland-B1 Kletten** som gjev flatast veg, kortast reisetid og minst negative konsekvensar. Dette alternativet gjev størst innsparing i tid, drivstoff, CO₂-utslepp, størst trafikk tryggleik, løysar alle problem på Kvamskogen både for gåande/syklande, vidare utbygging o.s.v.

Me bed politikaane i Kvam, Hordaland fylke og SVV om å sjå den openbare samfunnsgevinsten i å kombinera fleire tankar samstundes, og nytta rassikringsmidlane til Tokagjelet saman med andre identifiserte beløp og behov på samme strekning (ref målsettingar i regional transportplan) og gå inn for ein lang tunnel som fremjar/løysar:

- Trafikkproblema på Kvamskogen
- Utvikling av hytteområda på Kvamskogen
- Rasproblema i Tokagjelet
- Betre og sikrere samband mellom Hardangerregionen og Bergen
- Samband Bergen-E134
- Avlasting for E16 Voss/Trengereid
- Kort tilkomst for handlande mellom Kvamskogen og Kvam
- Betra logistikk for varetransport.
- Pendlar mellom Kvam og Bergen – 2-3 veker arbeidstid innspart pr pendlar pr år
- Auka folketalet i Kvam, med alt det fører med seg av handel, tjenester, skuletilbod etc.
- Og sist og ikkje minst spara miljøet for anslagsvis 9000 tonn CO₂, og dei reisande for om lag 50 mill i drivstoffkostnader kvart einaste år.

Norheimsund 21.11.2019

Bård Sandven - Hardangerski fer AS

Reidar Tolo - Socon Norheimsund Sveis AS

Tom Christian Vikør - Kvam Auto AS

Lars Djupevåg - TTS Offshore Solutions AS



Direktoratet for mineralforvaltning
med Bergmeisteren for Svalbard

Statens vegvesen Region vest
Postboks 43
6861 LEIKANGER

Dato: 21.11.2019
Vår ref: 18/02459-6
Deres ref: 17/52750-47

Fråsegn til høyring av forslag til kommunedelplan for fv.49 Tokagjelet–Frøland i Kvam herad og Samnanger kommune

Leiv Erikssons vei 39
Postboks 3021 Lade
N-7441 Trondheim

TELEFON + 47 73 90 46 00
E-POST post@dirmin.no
WEB www.dirmin.no

GIRO 7694.05.05883
SWIFT DNBANOKK
IBAN NO5376940505883
ORG,NR: NO 974 760 282

SVALBARDKONTOR
TELEFON +47 79 02 12 92

Direktoratet for mineralforvaltning med Bergmeisteren for Svalbard (DMF) viser til ovannemnde sak, datert 7. oktober 2019.

DMF er statens sentrale fagmyndigheit ved forvaltning og utnytting av mineralske ressursar, og skal bidra til størst mogleg samla verdiskaping basert på ein forsvarleg og berekraftig utvinning og foredling av mineraler. Vi forvaltar lov om erverv og utvinning av mineralske ressursar (minerallova), og har eit særleg ansvar for at mineralressursar blir teke omsyn til i saker etter plan- og bygningslova.

Sentrale mål i mineralforvaltninga er å sikre tilgangen til mineralressursane i framtida og å hindre at viktige førekomstar blir bandlagt av arealbruk som er til hinder for framtidig utnytting.

DMF syner til vårt fråsegn til varsel om oppstart av arbeid med kommunedelplan og offentleg ettersyn av forslag til planprogram, dagsett 05.07.2018. DMF har ikkje ytterlegare kommentarar i saka.

For nærmare informasjon om minerallova med tilhøyrande forskrifter, sjå heimesida vår på www.dirmin.no. Her finn du og vår digitale kartløysning, som er eit nyttig verktøy for oppdatert informasjon om mineraluttak, bergrettar m.m., supplert med relevante kartdata frå andre etatar.

Med helsing

Dragana Beric Skjøstad
seksjonsleiar

Rut Helene Langebrekke Eikeland
seniorrådgjevar

Dokumentet er elektronisk signert og har difor ikkje handskrivne signaturar.
Sakshandsamar: Rut Helene Langebrekke Eikeland



Mottakrar:

Statens vegvesen Region vest Postboks 43

6861 LEIKANGER

Kopi til:

Fylkesmannen i Vestland Njøsavegen 2

6863 LEIKANGER

Vår saksbehandlar
Terje Olav Austerheim, tlf.

Dokumentdato
11.11.2019
Dykkar dato

Vår referanse
2019/11813 AUTE
Dykkar referanse
17/52750

STATENS VEGVESEN
Att.Magna Fondenes Vangsnes
Brynsengfaret 6A
0667 OSLO

Fv 49 Tokagjelet – Frøland - forslag til kommunedelplan (KDP) med konsekvensutgreiing (KU) – merknader til planen

Vi viser til brev datert 7.10.2019.

Direktoratet for samfunnstryggleik og beredskap (DSB) er nasjonal myndigheit med oppfølgingsansvar for brann- og eltryggleik, farlege stoff og produkttryggleik. I tillegg er vi fagmyndigheit for brannvesenet og fylkesmennene sitt beredskapsarbeid. Vi har ansvar for Sivilforsvaret, Nasjonalt utdanningscenter for samfunnstryggleik og beredskap og Norges brannskule.

Vi skal ha oversikt over risiko og sårbarheit i samfunnet. Vi skal være pådrivar i arbeidet med å forebygge ulukker, kriser og andre uønska hendingar, og vi skal sørge for god beredskap og effektivulukkes- og krisehandtering.

Direktoratet har normalt ikkje ei aktiv rolle i sambande med denne type prosjekt. Oppfølgingsansvaret er delegert til det kommunale brannvesen som ansvarleg for å følge opp forebyggjande og beredskapsmessige brannvernspørsmål og til Fylkesmannen når det gjeld generelle spørsmål rundt arealplanleggjing og for beredskap og samfunnstryggleik for øvrig.

Vi forutset derfor at Fylkesmannen og det kommunale brannvesen blir orientert om planprosessen og gir eventuelle merknader. Vi viser også til Retningslinjer for saksbehandling og ivaretagelse av brann- og elsikkerhet i vegtunneler utgitt av Statens vegvesen og Direktoratet for samfunnstryggleik og beredskap.

Med helsing
for Direktoratet for samfunnstryggleik og beredskap

Dag Rune Omland

Terje Olav Austerheim

Dokumentet er godkjend elektronisk og sendast derfor utan underskrift.



Statens vegvesen Region vest
Postboks 43
6861 LEIKANGER

Saksbehandlar, innvalstelefon
Christian Johan Alstad, 5557 2112

Motsegn - Kvam og Samnanger – Kommunedelplan med konsekvensutgreiing for Fv 49 - Tokagjelet - Offentleg ettersyn

Vi viser til brev av 07.10.2019 om høyring av kommunedelplan (KDP) med konsekvensutgreiing (KU) for Fv 49 – Tokagjelet med høyringsfrist 23.11.2019.

Fylkesmannen mottok planframlegget den 25.11.2019 og har difor fått utvida frist for å kome med merknader til 19.01.2020.

Av omsyn til å samordne statlege interesser, vart det halde eit samordningsmøte den 19.12.2019 mellom Fylkesmannen og Statens vegvesen på avdelingsnivå. Vi viser til at Fylkesmannen har eit ordinært samordningsansvar for eventuelle motsegner fremma innanfor eige myndigheitsområde, jf. brev av 22.12.2017 frå Kommunal og moderniseringsdepartementet om *Delegering av myndigheit til å samordne statlege motsegner til kommunale planar etter plan- og bygningslova*.

Etter å ha vorte orienterte om resultatet av samordningsmøtet og Fylkesmannen sitt motsegnsbetev, har både Kvam herad og Samnanger kommune takka nei til eit formelt dialogmøte om planen. Vi er ikkje kjend med at det ligg føre motsegner til planforslaget frå andre statlege høyringsinstansar.

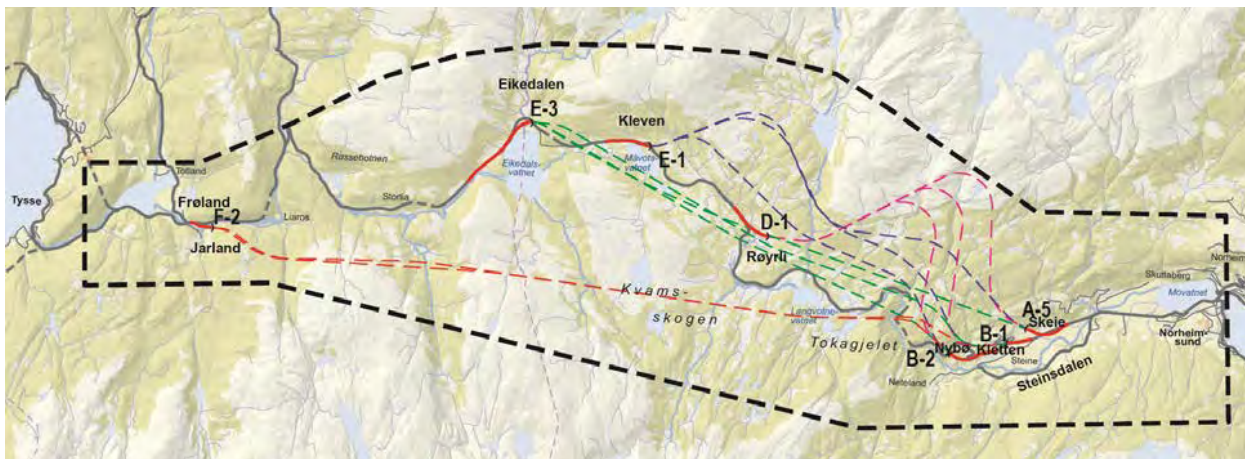
Bakgrunn

Føremålet med planarbeidet er å fastleggje framtidig vegløyising for Fv 49 forbi Tokagjelet. Dagens veg er særskredutsett, og i tillegg er det trong for oppgradering av tunnelar. Planprogrammet som vart fastsett i 2018 slår fast at framtidig veg skal gå i tunnel forbi Tokagjelet, og at eksisterande veg i Tokagjelet vert stengd for biltrafikk.

Fv 49 forbi Tokagjelet er prioritert i «investeringsprogram for fylkesvegnettet 2019-2029» med 670 mill. kroner i rassikringsmidlar.

Alternativ

Det er tre tunnelinnslag i aust i Steinsdalen (Nybø, Kletten og Skeie). I vest kan tunnelen ende på Kvamskogen (Røyrlø, Kleven eller Eikedalen), eller gå under heile fjellet til Frøland i Samnanger.



Dei ulike tunnelinnsloga kan kombinerast, og det gjev 12 moglege liner. For alternativ som har tunnelinnslog på Kvamsskogen/Eikedalen, inngår gang- og sykkelveg og punktutbetringar på strekninga frå nytt tunnelinnslog og fram til dagens tunnel ved Fossen Bratte, i kommunedelplanen.

Fylkesmannen si vurdering

Vi vil innleiingsvis gje uttrykk for at Fylkesmannen ser eit sterkt behov for å få på plass eit nytt, fungerande vegsystem forbi Tokagjelet. Dagens veg er skredutsett, ofte stengt, ulykkebelasta og i dårleg stand. Eit nytt vegsystem vil venteleg ha stor betydning for både folk og næringsliv. Alle alternativa som er skildra i kommunedelplanen speglar av hovudmål i gjeldande Nasjonal transportplan 2018-2029 om betre framkome for personar og gods og reduksjon av transportulykker i samsvar med nullvisjonen.

Det er eit omfattande planarbeid med komplekse problemstillingar som Statens vegvesen har lagt ut til offentleg ettersyn. Hovudinstrykket vårt er at det er gjort eit grundig planarbeid, der løysingane som vert presentert er godt forankra i underliggende fagrapportar for ulike tema. Vi finn likevel grunn til å kome med nokre merknader til og innvendingar mot planforslaget:

Samfunnstryggleik

Basert på planomtalen (pkt. 1.4.3), så kjem alle alternativ betre ut i eit samfunnstryggleiksperspektiv enn 0-alternativet (dagens situasjon). Det kan difor synast som om ein på den bakgrunn kanskje i mindre grad har vektlagt funn i ROS-analysen. Sjølv om dette er ein kommunedelplan, noko som medfører at ROS-vurderingane i utgangspunktet berre skal vere på aktsemdsnivå, saknar vi likevel tydelegare tilrådingar og føringar knytt til samfunnstryggleik og beredskap både i planomtalen og føresegnene. Om mogeleg burde ein alt i kommunedelplanen vurdert om det er alternativ som er uaktuelle grunna samfunnstryggleikssyn. Vidare meiner vi føresegnene burde hatt tydelegare krav til kva som må følgjast opp på reguleringsplannivå. Vi finn elles lite om metodeval og akseptkriteria i dei tilsendte dokumenta.

Friluftsliv

Kvamsskogen er eit særskilt viktig område for friluftsliv og fritidsbusetnad på Vestlandet. Store delar av Kvamsskogen, både nord og sør for fylkesvegen, er kartlagt som friluftslivsområde med særskilte høgepotensielt nasjonale verdiar, jf. planomtalen s. 69 og KDP for Kvamsskogen.

Kvam herad si målsetting for Kvamsskogen er i følgje KDP for Kvamsskogen s. 6 mellom anna at



«Kvamskogen skal vera det viktigaste fjellområde i landsdelen som gjer det mogleg å realisere (imøtekomme) den aukande etterpørselen av hytter, leilegheiter, eit variert fritidstilbod og friluftsliv.»

Satsing på friluftsliv er sentralt i regjeringa sitt folkehelsearbeid. Friluftsliv er ikkje fysisk aktivitet aleine, men inngår i ein heilskap og samanheng med omgjevnadene. Deltaking i friluftsliv er nært knytt til tilgjengelegheit til attraktive turområde, slik som ein har på Kvamskogen i dag. Nye, større vegprosjekt kan prege landskapet, medføre støy, og dermed redusere opplevingsverdiane og attraktiviteten for dei som utøver friluftsliv.

Kommunedelplanen tek utgangspunkt i handbok V712 som delar verdier for friluftsliv og bygdeliv inn i ulike områdekategoriar. Dette er generelt ein tenleg metode, men vi klarar ikkje heilt å sjå at dei unike friluftsverdiane på Kvamskogen, som er av nasjonal verdi, vert vektlagt tilstrekkeleg i planforslaget.

Alle traséalternativa vil styrke friluftslivet i høve til 0-alternativet. For friluftslivet av nasjonal betydning på Kvamskogen, vil det vere betre dess lenger mot vest det nye tunnelpåhogget kjem, då det vil redusere både trafikk og inngrep i det viktigaste og største friluftslivsområdet. Vi er difor ikkje heilt samd med konklusjonane for friluftsliv i planskildringa eller vektinga av dei ulike alternativa i høve til friluftsliv.

Når det er sagt, vil vi ikkje underdrive at det er sterke friluftslivsverdier knytt til bruk av Eikedalsvatnet; både langs kantsona til vassdraget og ute på vatnet heile året. Med gjennomføring av pågåande reguleringsplanar i Eikedalen for nye fritidsbustader vil vatnet få auka verdi i framtida for friluftslivet. Eikedalsvatnet har likevel ikkje så stor verdi for friluftslivet som Kvamskogen har som friluftslivsdestinasjon. Friluftsliv inngår som del av vernegrunnlaget til Eikedalsvassdraget (Frølandselvi), men det er i hovudsak det varierte vassdragslandskapet og særleg Fossen Bratte som er utheva.

Fylkesmannen vil elles legge til at dersom ein vel traséalternativ D1-Røyrlø, vil det vere naturleg å stille krav om planfri kryssing for friluftslivet ved Jonshøgdi, jf. krav i KDP for Kvamskogen § 3 a) bokstav d og oppfølging av Fylkesmannen sine tidlegare innvendingar mot detaljreguleringsplan for Skårane – Dalen – Leite og Vassværena.

Landbruk

Dyrka mark skal i utgangspunktet ikkje nyttast til føremål som ikkje tek sikte på jordbruksproduksjon, jf. jordlova § 9. Den nasjonale jordvernstrategien har som mål at det årleg skal omdisponerast mindre enn 4000 dekar dyrka jord i Noreg fram mot 2020. Kommunane har eit klart ansvar for at jordvernålet vert nådd. Fylkesmannen er kritisk til omdisponering av dyrka mark der det er råd å finne alternative lokaliseringar som er mindre konfliktfulle for jordvernet.

I Steinsdalen vil påhogg ved A5 Skeie legge beslag på mykje dyrka mark med høg kvalitet, og gje ei fylling som vil vere dominerande både for det karakteristiske landskapet i Steinsdalen og for busetnaden nær påhogget. Om lag 41 dekar jordbruksareal vert omdisponert, derav 30 dekar fulldyrka areal. Dette vil vere særskild uheldig ut i frå nasjonale målsettingar om jordvern, særleg når vi vurderer at det finst fullverdige traséalternativ. Vi vil òg presisere at traséalternativ A5 gjer attverande jordbruksareal mindre attraktive og at fyllinga vil splitte opp garden og danne uheldige barrierar som kan vanskeleggjere vidare gardsdrift.

Fylkesmannen finn det difor naudsynt å fremj motsegn til traséalternativ A5 – Skeie med dei negative verknadane for landbruk som dette alternativet medfører. Etter dialog med Statens



vegvesen, og slik det går fram av planskildringa s. 24, forstår vi at det framleis kan vere mogelegheiter for å halde fram med påhogg ved Skeie med andre variantar som tek betre omsyn til dei nasjonale jordverninteressene. Fylkesmannen er open for nærare dialog om vegutforming og avklaring av landbruksinteressene i området i den vidare planprosessen.

Landskap

Arealplanar etter plan- og bygningslova skal ta vare på kvalitetar i landskapet og verne om verdifulle landskap, jf. pbl. § 3-1 første ledd bokstav b. Skissene av tunnelpåhogga syner at særleg traséalternativa E3 – Eikedalen og D1- Røyrlø vil få store fyllingar i terrenget. Etter dialog med Statens vegvesen forstår vi at skissene kan framstå overdimensjonerte. Vi vil likevel oppfordre Statens vegvesen til å arbeide vidare med å optimalisere kryssutforminga i høve til terreng og landskap, og sjå på om det er mogeleg å komprimere krysset ved Eikedalsvatnet av vassdragsomsyn i tillegg.

Vassdrag

Då risiko for avrenning til det sårbare Steinsdalsvassdraget er til stades, vil Fylkesmannen påpeike at bestandane av villaks og sjøaure i Steinsdalsvassdraget ikkje toler ekstra belastningar. Vi legg til grunn at eit nytt vegsystem vil vere handterbart etter villaksnorma og lakse- og innlandsfisklova §§ 1 og 7, men saknar ei klarare vurdering av dette, med ei tilhøyrande konkret vurdering etter miljørettsprinsippa i §§ 7 og 8-12 i naturmangfaldlova i denne kommunedelplanen for dette temaet.

Konklusjon

Fylkesmannen fremjar motsegn til traséalternativ A5 – Skeie slik løysinga er utforma i høyringsframlegget, i hovudsak på grunn av konflikt med det nasjonale jordvernet.

Motsegna inneber at kommunane ikkje kan vedta ein kommunedelplan som inkluderer traséalternativ A5 - Skeie i sin noverande form. Skulle kommunane likevel kome til at ein vil ta traséalternativ A5 - Skeie opp til slutthandsaming, vil det vere naturleg å be om formell mekling mellom dei involverte partane, jf. pbl. § 5-6.

Med helsing

Nils Erling Yndesdal
avdelingsdirektør

Egil Hauge
seksjonsleiar

Dokumentet er elektronisk godkjent

Kopi til:

Vestland fylkeskommune
Samnanger kommune

Postboks 7900
Tyssevegen 217

5020 BERGEN
5650 TYSSE

Kvam herad

Grovagjelet 16

5600 NORHEIMSUND

Statens Vegvesen - region vest
Askedalen 4
6863 LEIKANGER

Vår dato: 12.12.2019
Vår ref.: 201834590-4
Arkiv: 323
Dykkar dato: 07.10.2019
Dykkar ref.: 17/52750-47

Sakshandsamar:
Toralf Otnes
22959527/toot@nve.no

NVE si fråsegn til offentleg ettersyn av kommunedelplan med KU - Fv 49 Tokagjelet – Frøland i Kvam herad og Samnanger kommune

Vi syner til brev datert 07.10.2019. Saka gjeld offentleg ettersyn av kommunedelplan for fylkesveg 49 Tokagjelet – Frøland. Føremålet med planarbeidet er å avklare framtidig vegline og andre overordna prinsipp for fylkesveg 49 forbi Tokagjelet. Vi seier oss leie for seint svar. NVE har heller ikkje hatt kapasitet til å gå grundig inn i planane.

Det er utgreidd fleire alternative vegliner. Vegen skal gå inn i tunnel nede i Steinsdalen. Her er det tre ulike alternative tunnelinnslag B2, B1 og A5. Dersom lang tunnel vert valt så skal den kome ut ved Jarland/Frøland. Alternativ med kort tunnel kjem ut på Kvamskogen; anten i Eikedalen (E3), Kleven (E1) eller Røyrli (D1). Til saman gir dei ulike alternativa 12 mogelege vegliner.

Vi ser positivt på at det er gjennomført flaumsonekartlegging for Steindalselva for strekninga Li – Movatnet, og Frølandselva på strekninga Måvotvatnet – Frølandselva. Likeeins er det positivt at det er gjennomført vurderingar av korleis flaumvasstandar kan endre seg dersom vegutbygging medfører terrengendringar i flaumsona for Frølandselva. Hovudkonklusjonane slik vi les dei er at konsekvensar for eksisterande bygg/infrastruktur er små. Tilsvarende vurderingar av konsekvensar av terrengendringar i flaumsona kan vi ikkje sjå er gjort for Steinsdalen sin del. Det er litt vanskeleg for oss å få oversikt over i kva grad vegen kjem inn i flaumsona, men det kan synes som om tunnelpåhogg A5 medfører ei fylling som går i bue ut i flaumsona og snevrar den inn.

De bør velje alternativ som i minst mogeleg grad påfører andre ulemper i form av auka flaum og erosjonsfare. Slike konsekvensar må dokumenterast i detalj på reguleringsplannivået.

Med helsing

Siss-May Edvardsen
fung. regionsjef

Toralf Otnes
senioringeniør

E-post: nve@nve.no, Postboks 5091, Majorstuen, 0301 OSLO, Telefon: 22 95 95 95, Internett: www.nve.no

Org.nr.: NO 970 205 039 MVA Bankkonto: 7694 05 08971

Hovedkontor
Middelthunsgate 29
Postboks 5091, Majorstuen
0301 OSLO

Region Midt-Norge
Abels gate 9
7030 TRONDHEIM

Region Nord
Kongens gate 52-54
Capitolgården
8514 NARVIK

Region Sør
Anton Jenssensgate 7
Postboks 2124
3103 TØNSBERG

Region Vest
Naustdalsvegen. 1B
6800 FØRDE

Region Øst
Vangsveien 73
Postboks 4223
2307 HAMAR



Dokumentet vert sendt utan underskrift. Det er godkjent etter interne rutinar.

Kopi til:

FYLKESMANNEN I VESTLAND

Kvam herad

Samnanger kommune



Statens vegvesen Region Vest Leikanger Kontorsted
Askedalen 4
6863 LEIKANGER

Vår referanse:
2018000554/19/9160/17/RLØ

Arkivkode:
FA-Q10

Dykkar referanse:
Tokagjelet

Dato:
13.11.2019

**Melding om vedtak - Uttale til kommunedelplan for fv 49 forbi Tokagjelet.
Uttale frå Samnanger kommunestyre.**

Kommunestyret- 054/2019, har i møte 17.10.2019 fatta følgjande vedtak:

- Grunna auka belastning på vegen i Samnanger i forbindelse med tunnel gjennom Tåkagjelet, så ynskjer vi utbetring og trafikksikringstiltak som avbøtende tiltak.
- Samnanger kommune støtter ikkje alternativet med utløp på Jarland.

Med helsing

Kenth Opheim
teknisk sjef

Ragnhild Lønningdal
planleggjar

Dette dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen signatur.

Adresseliste:

Statens vegvesen Region Vest Askedalen 4 6863 LEIKANGER
Leikanger Kontorsted

**SAKSFRAMLEGG**

Sakshandsamar: Ragnhild Lønningdal	Arkivkode: FA-Q10
Arkivsaksnr: 18/554	Løpenr: 19/7838
Sakstype: Politisk sak	

SAKSGANG

Styre, utval, komité m.m.	Møtedato	Saksnr
Kommunestyret	17.10.2019	054/2019

**Kommunedelplan for fv 49 forbi Tokagjelet - Offentleg ettersyn
Uttale frå Samnanger****17.10.2019 Kommunestyret:**

Handsaming i møtet:

Nils Aadland (A) meinte at det kom for lite fram kva ulemper dette prosjektet vil få for Samanger.
Monica Tjønna (Sp) bad om eit gruppemøte.

Etter gruppemøte sette Tjønna fram følgjande framlegg til vedtak:

- *Grunna auka belastning på vegen i Samnanger i forbindelse med tunnel gjennom Tåkagjelet, så ynskjer vi utbetring og trafikksikringstiltak som avbøtende tiltak.*
- *Samnanger kommune støtter ikkje alternativet med utløp på Jarland.*

Det vart røysta over framlegget til Monica Tjønna (Sp) punktvis.

Punkt 1 vart samrøystes vedteke.

Punkt 2 vart vedteke med 11 mot 10 røyster

For punkt 2	Imot punkt 2
Knut Harald Frøland (Bl)	Martin Haugen (Bl)
Anja Elisabeth Gjerde Markhus (Bl)	Jon Magne Borgevik (pol.uavh.)
Lena Tveit (Bl)	Øyvind Strømmen (MDG)
Solveig Vassenden (Bl)	Nils Aadland (A)
Øyvind Røen (Sp)	Gunn Østvik Petersen (A)
Monica Tjønna (Sp)	Harald Boge (A)
Ingvild Raftevoll Borgevik (Frp)	Roger Gjerde Urås (A)
Arild Røen (H)	Brigt Olav Gåsdal (A)
Sture Tveit (H)	Odd Arne Haga (Frp)
Inge Aasgaard (Krf)	Gunnar Bruvik (Frp)
Gunn Totland Moss (Krf)	
Totalt: 11 røyster	Totalt: 10 røyster

KS- 054/2019 Vedtak:

- Grunna auka belastning på vegen i Samnanger i forbindelse med tunnel gjennom Tåkagjelet, så ynskjer vi utbetring og trafikksikringstiltak som avbøtende tiltak.
- Samnanger kommune støtter ikkje alternativet med utløp på Jarland.

Rådmannen sitt framlegg til vedtak:

Samnanger kommune har ingen merknader til offentlig ettersyn av kommunedelplan for fv 49 forbi Tokagjelet. Alle alternativa er grundig konsekvensutgreide, og valet mellom dei kviler mest på moglegheitene for finansiering.

Kva saka gjeld:

Det er utarbeidd forslag til kommunedelplan (KDP) med konsekvensutgreiing (KU) for fylkesveg 49 mellom Steinsdalen og Frøland. Strekninga ligg i kommunane Kvam og Samnanger. Formålet med planarbeidet er å fastleggje framtidig vegløyising for fylkesveg 49 forbi Tokagjelet. Dagens veg gjennom Tokagjelet er svært skredutsett, og i tillegg er det behov for oppgradering av tunnelar. Det vart utarbeidd eit forprosjekt i 2016, og fylkeskommunen vedtok å gå vidare og utarbeide kommunedelplan med konsekvensutgreiing. Planprogrammet for kommunedelplan vart vedteke av Kvam herad og Samnanger kommune i november 2018. Planprogrammet legg til grunn at framtidig veg skal gå i ny tunnel forbi Tokagjelet, og at eksisterande veg i Tokagjelet vert stengd for biltrafikk.

Hordaland fylkeskommune/Statens vegvesen er etter lova tiltakshavar og kommunane er ansvarleg planstyresmakt. Planarbeidet er omfatta av forskrift om konsekvensutgreiing. Planarbeidet er gjennomført i regi av Statens vegvesen Region vest. Norconsult har utarbeidd delrapportar og slutført veglinjene. Fylkesveg 7 endra namn til fylkesveg 49 i juli 2019. I og med at det meste av grunnlagsmateriale vart produsert før juli 2019 vil ein finne begge vegnummer i materialet.

Kommunedelplan vert lagt ut med fleire alternative veglinjer.

Kommunedelplan består av:

- Planomtale med konsekvensutgreiing
- Plankart
- Føresegner

Grunnlagsmaterialet består av desse dokumenta:

- Teikningshefte, Norconsult
- Illustrasjonshefte 3D, Norconsult
- KU-rapport for landskapsbilete, Norconsult
- KU-rapport for friluftsliv, bu- og bygdeliv, Norconsult
- KU-rapport for naturmangfald, Norconsult
- KU-rapport for kulturmiljø, Norconsult
- KU-rapport for naturressursar, Norconsult
- Trafikkanalyse fylkesveg. 7 Tokagjelet, Statens vegvesen
- ROS-analyse, Norconsult
- Risikoanalyse tunnelkonsept tunnel, Norconsult
- Geologisk rapport, Statens vegvesen
- Geoteknisk rapport, Statens vegvesen
- Rapport frå flaum- og vasslinjeberekningar, Norconsult
- Notat Flaumvasstander Tokagjelet, Norconsult
- Støysonekart, Statens vegvesen
- Vurdering av tunnel frå Kvamskogen og vestover, Norconsult
- Vurdering av ulike bompengepplegg, Statens vegvesen
- Forprosjekt Fylkesveg 49 Tokagjelet, Statens vegvesen
- Planprogram

Alle dokumenta kan lastast ned frå følgjande internettadresse:
<https://www.vegvesen.no/Fylkesveg/fv7tokagjelet/kommunedelplan>

Offentleg ettersyn og informasjon

Kommunedelplanen og konsekvensutgreiing vert i tråd med Plan- og bygningslova §4-2 og §11-14 lagt ut til offentlig ettersyn og sendt på høyring til aktuelle styresmakter og interesseorganisasjonar.

I samband med utlegginga vert det halde informasjonsmøte og kontordag i dei to kommunane.

Samnanger, tysdag 5.november

- Kl. 13-15 Kontordag, kommunehuset
- Kl. 19–20 Informasjonsmøte, Biblioteket på Bjørkheim

Kvam, torsdag 31.oktober

- Kl. 12–15 Kontordag, på rådhuset i Norheimsund.
- Kl. 18–20 Informasjonsmøte i Norheimsund, på Norheimsund skule

Statens vegvesen sitt samandrag frå planskilddinga summerer opp kva planarbeidet har bestått i og kva tilrådingar dei kjem med:

SAMANDRAG

1.1 Bakgrunn

Dagens fylkesveg 49 gjennom Tokagjelet er svært skredutsett, og det er i tillegg behov for oppgradering av dagens tunnelar. Skredfaren gir risiko for tap av liv og helse, samt risiko for stengt veg, med dei konsekvensane dette kan ha for til dømes samfunnssikkerheit og beredskap og folk sin mobilitet. For å fastsette framtidig trasé for framtidig fylkesveg. 49, forbi Tokagjelet vert det utarbeidd kommunedelplan med konsekvensanalyse.

Fylkesveg 49 forbi Tokagjelet er prioritert i Hordaland fylkeskommune sitt «Investeringsprogram for fylkesvegnettet 2019-2029» punkt 5.3.3, med 670 mill. kroner i rassikringsmidlar i perioden 2021-2026.

Det vart varsla oppstart av kommunedelplan i mai 2018, og planprogrammet som gir rammene for planarbeidet, vart vedteke i Samnanger kommune 08.11.2018 og i Kvam herad 13.11.2018.

1.2 Mål

Vedteken kommunedelplan skal avklare framtidig trasé og andre overordna prinsipp for fylkesveg 49 forbi Tokagjelet. Det overordna samfunns målet er at prosjektet skal gje betre framkomst, trafikktryggleik og miljø, samt lågare risiko for hendingar (på fylkesveg 49) knytt til skred. I planprogrammet er det vedteke fylgjande mål og krav:

Effekt mål:

- *Skredsikker veg forbi Tokagjelet*
- *Rask og trygg veg mellom Kvam og Bergen*
- *Rask og trygg veg mellom Norheimsund og Kvamskogen*
- *Tilbod til gåande og syklende forbi Tokagjelet*
- *Minst mogeleg negative konsekvensar for natur- og miljøverdiar*

Krav til løysing:

- *Dagens skredutsette veg gjennom Tokagjelet skal ikkje ha biltrafikk.*
- *Utbygginga må kunne gjennomførast utan at det er behov for å stenge fylkesveg. 7 (no*

fv. 49) i lengre periodar (fleire veker eller månadar).

- Utbygginga av skredsikker veg forbi Tokagjelet må kunne finansierast ved hjelp av 670 millionar kroner i skredsikringsmidlar, og elles ved hjelp av bompengar.
- Ny veg skal ha tilfredsstillande tryggleik mot skred, noko som inneber at årleg nominell sannsynlighet for skred ikkje skal overstige 1/50 over strekningar på ein kilometer.

1.3 Alternativ



Figur 1.1 Oversikt alternative linjer

Det er tre tunnelinnslag i aust i Steinsdalen. I vest kan tunnelen ende på Kvamskogen (Røyrlå, Kleven eller Eikedalen), eller gå under heile fjellet til Frøland, til påhogg ved F2 Jarland. Dei ulike tunnelinnslaga kan kombinerast og det gir 12 moglege linjer. På grunn av krav til maksimal stigning på 5 % i tunnel må tunnelane til Røyrlå og Kleven gjere ein ekstra sving inne fjellet for å ta opp høgdeskilnaden til Steinsdalen.

Undervegs i planarbeidet vart påhogg ved Frølandsvatnet og Neteland forkasta. Frølandsvatnet er teke ut pga. svært dårlege grunnforhold, og det vert strekt frårådd å fylle ytterlegare ut i vatnet. Neteland vert forkasta av omsyn til landskap/miljø, samt at påhogg B2 Nybø kan knytast til F2 Jarland med omlag same kostnad.

Ny veg er planlagt etter dimensjoneringsklasse HØ1 Øvrig hovudveg, med vegbreidde 7,5 meter og tunnelprofil T9,5. Fartsgrensa er 80 km/t. Framtidig trafikkmengde for tunnel mellom Steinsdalen og Kvamskogen er estimert til ca. 3200 køyretøy pr døgn, lang tunnel til Frøland vil gje meir trafikk på sikt, ca. 4000 pr. døgn (2050). Figur 1-5 nedanfor syner lengder og kostnader for ulike alternativ.

Ny veg vil i varierende grad erstatte eksisterande fylkesveg. Om tunnelpåhogget vert lagt til Kvamskogen vil fylkesveg 49 vest for tunnelpåhogget og ned til Frøland bestå som i dag, og ha same funksjon. Aust for nytt tunnelinnslag vert dagens fylkesveg 49 lokalveg til Kvamskogen.

Forslag til kommunedelplan omfattar ny tunnel forbi Tokagjelet. Dei lange tunnelane gir stort overskot av massar og mange massedeponi er vurderte, men endeleg avklaring må gjerast i reguleringsplan.

Mjuka trafikantar kan ikkje nytte dei nye tunellane, dette vert likt for alle alternativa. Trase for mjuka trafikantar mellom Kvamskogen og Steinsdalen er vurdert, men det er ikkje teke endeleg stilling til løysinga i kommunedelplan.

For alternativ som har tunnelinnslag på Kvamsskogen/Eikedalen inngår gang- og sykkelveg og punktutbetringar, på strekninga frå nytt tunnelinnslag og fram til dagens tunnel ved Fossen Bratte, i kommunedelplan. Det er usikkert når desse tiltaka kan realiserast, og dei inngår ikkje i

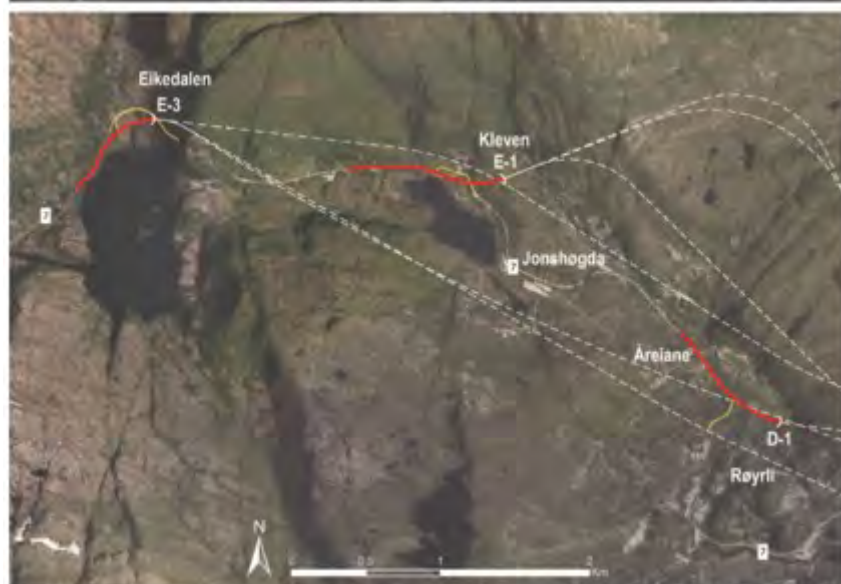
kostnadsberekninga for dei nye tunnelane. Også i konsekvensutgreiinga er desse tiltaka omtalt separat.

Omtale av tunnelpåhogg og nye tunellar:



Figur 1.2 Ortofoto som syner : alternative påhogg i aust, Steinsdalen: A5 Skeie, B1 Kletten, B2 Nybø

Påhogga A5, B1 og B2 kan kombinerast med alle tunnelpåhogg i vest. B2 Nybø ligg ca. 100 m.o.h. Der gir kortare tunnel til Kvamskogen enn frå dei andre påhogga som lågare terrenget.



Figur 1.3 Ortofoto som syner : alternative tunnelinnslag i vest på Kvamskogen: D1 Røyrlø, E1 Kleven og E3 Eikedalen.

Tunnellar til Røyrlø og Kleven får 5 % stigning, medar tunnel til Eikedalen får vel 3 % stigning og kan gå i rett linje frå Steinsdalen.

Jonshøgda er høgaste punktet på Kvamskogen.



Figur 1.4 Ortofoto som syner tunnelinnslag i vest ved Frølandsvatnet F2 Jarland.

F2 Jarland kan kombinerast med alle dei 4 tunnelinnslag i Steinsdalen. Tunnel hit ver flat, men svært lang, mins 13 km.

Alternativ	Stigning i tunnel	Lengde ny tunnel (m)	Total lengde vegprosjekt (m)	Innkorta veg mellom Norheimsund og Tysse (km)	Kostnadsspenn 25% usikkerheit (mrd.)	Kostnad P50(mrd. kr)
D1 Røyrlø - A5 Skeie	5 %	7140	8810	1,3	1,5-2,5	2,0
D1 Røyrlø - B1 Kletten	5 %	7160	8260	0,0	1,5-2,5	2,0
D1 Røyrlø-B2 Nybø	5 %	5880	7600	1,1	1,3-2,2	1,7
E 1 Kleiva-A5 Skeie	5 %	8500	9600	2,9	1,7-2,9	2,3
E1 Kleven -B1 Kletten	5 %	8600	9130	2,5	1,7-2,9	2,3
E1 Kleven -B2 Nybø	5 %	7030	8180	3,0	1,5-2,5	2,0
E3 Eikedalen-A5 Skeie	3,20 %	9720	12170	4,1	2,0-3,3	2,6
E3Eikedalen -B1 Kletten	3,20 %	9610	11490	3,9	2,0-3,3	2,7
E3 Eikedalen -B2 Nybø	3,20 %	8630	11130	3,9	1,9-3,1	2,5
F2 Jarland-A5 Skeie	1,50 %	14830	15800	7,6	3,0-5,0	4,0
F2 Jarland-B1 Kletten	1,50 %	14620	15020	7,4	2,9-4,9	4,0
F2 Jarland-B2 Nybø	1,50 %	13700	14720	7,2	2,8-4,7	3,7

Figur 1.5 Stigning og lengder, innkorta reiselengde og kostnader for vurderte alternativ.

1.4 Vurderingar

Vurderingsform	Konsekvenstema
Prissatte konsekvenser	Trafikant- og transportbrukernytte
	Operatørnytte
	Budsjettkonsekvens for det offentlige
	Trafikkulykker
	Restverdi
	Skattekostnad
	Støy og luftforurensning
	Klimagassutslipp
Ikke-prissatte konsekvenser	Landskapsbilde
	Friluftsliv/by- og bygdsliv
	Naturmangfold
	Kulturarv
	Naturressurser

Det er utført samfunnsøkonomisk analyse med utgangspunkt i handbok V712 Konsekvensanalyser (Statens vegvesen). Metodikken består av samfunnsøkonomisk analyse som inkluderer prissatte og ikke-prissatte konsekvensar. I tillegg blir andre relevante tema vurdert, som :

- ROS

- Regionale og lokale verknadar
- Tilleggsvurdering trafikktryggleik og framkomst
- Måloppnåing
- Investeringsbehov langs framtidig fylkesveg 49
- Usikkerheit

Ut frå dette er det gitt ei fagleg tilråding til val av alternativ.

Det er òg utarbeidd eit eige notat om finansiering av tiltaket, der bompengar vert belyst, samt eit notat om korleis tunnelalternativ til Kvamsskogen kan førast vidare vestover, jf. vedtak i Kvam herad.

1.4.1 Samfunnsøkonomisk vurdering

For prissette konsekvensar kjem alternativet B2 Nybø - E1 Kleven best ut målt i netto nytte pr. budsjettkrone. Alternativet gir innspart reisetid og god nytte for trafikantane, samstundes som investeringskostnaden er nest lågaste. Alle alternativa gir negativ netto nytte.

Lang tunnel til F2 Jarland gir størst innsparing i transporttid og kostnader, og størst nytte for trafikantar og transportbrukarar. Også for kostnader knytt til ulykker og forureining, og for ikkje-prisette tema er desse alternativa best. Men investeringskostnaden er svært høg slik at alternativet samla sett kjem etter alternativet B2 Nybø – E1 Kleven. Med ev. rømningstunnel vert alternativa dei dårlegaste pga. høg kostnad.

Alternativa til D1 Røyrlø gjev liten innsparing i reiselengde. Det gir mindre nytte for transportbrukarar, og alternativa kjem samla dårlegare ut enn alternativa til Kleven og Eikedalen fordi det er forholdsvis liten skilnad i høve investeringskostnad.

Generelt sett er konsekvensane for ikkje-prisette tema moderate for alle alternativa - med noko negativ til middels negativ konsekvens. Det er ingen tunnelkombinasjonar som gjev så høg negativ konsekvensgrad at dei ikkje kan veljast. Samla sett kjem dei lengste tunnelalternativa best ut.

Dårlegaste ut kjem alternativ B2 Nybø til D1 Røyrlø og E3 Eikedalen, samt A5 Skeie til D1 Røyrlø.

Alternativ B2 Nybø er eit godt alternativ for dei prissette konsekvensane sidan påhogget gir kortare tunnel og dermed mindre investeringskostnader, men for ikkje-prisette tema er alternativ via B2 Nybø blant dei dårlegaste.

Den kortaste tunnelen mellom B2 Nybø – D1 Røyrlø vil gje den billigaste tunnelen.

Samla sett for prissette og ikkje-prisette konsekvensar er B2 Nybø – E1 Kleven best. Det er lagt vekt på nytte for trafikantane og investeringskostnad, samt at negative verknader for dei ikkje prissette konsekvensane er akseptable. Tabellen nedanfor viser prissette og ikkje-prisette konsekvensar.

1. Prissette konsekvensar	Røyrlå				Kleven				Eikedalen				Jarland			
	D1-A5	D1-B1	D1-B2	E1-A5	E1-B1	E1-B2	E3-A5	E3-B1	E3-B2	F2-A5	F2-B1	F2-B2				
Trafikanter og transportbrukere	667	602	596	990	913	947	1 262	1 219	1 181	2 141	2 106	2 026				
Operatører	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
Det offentlige	-1 518	-1 506	-1 283	-1 777	-1 788	-1 444	-2 059	-2 069	-1 909	-3 206	-3 146	-2 988				
Samfunnet for øvrig	-256	-258	-211	-285	-294	-218	-310	-315	-283	-468	-459	-432				
Netto nytte	-884	-938	-674	-849	-945	-492	-884	-942	-786	-1 310	-1 275	-1 170				
NNB	-0,58	-0,62	-0,53	-0,48	-0,53	-0,34	-0,43	-0,46	-0,41	-0,41	-0,41	-0,39				
Rangering ut frå netto nytte pr. budsjettkrone	11	12	9	8	10	1	6	7	5	4	3	2				

2. Ikkje prissette konsekvensar	Røyrlå				Kleven				Eikedalen				Jarland			
	D1-A5	D1-B1	D1-B2	E1-A5	E1-B1	E1-B2	E3-A5	E3-B1	E3-B2	F2-A5	F2-B1	F2-B2				
Naturressursar	--	-	-	--	-	-	--	-	-	--	-	-				
Kulturarv	-	--	--	-	--	--	-	--	--	-	-	-				
Friluftsliv og bygdeliv	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+				
Naturmangfald	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0	-				
Landskapsbilete	--	-	--	--	--	--	-	-	--	-	-	--				
Rangering ut frå Ikkje-prissette konsekvensar	10	4	10	7	7	9	4	4	10	2	1	2				

Samla rangering 1 og 2	12	10	11	8	9	4	5	6	8	3	1	2				
------------------------	----	----	----	---	---	---	---	---	---	---	---	---	--	--	--	--

1.4.2 Lokale og regionale verknader

Tunnelane som endar på Kvamskogen gir relativt liten endring for handel og næringsliv. Lang

tunnel til Frøland vil vere meir positivt for pendling og gi større gjennomgangstrafikk via Norheimsund, men samstundes gi mindre handel mellom Kvamskogen og Kvam. Det vert enklare å utvikle hytteområda aust for nytt påhogg.

Samla sett synest tunnel til E1 Kleven og E3 Eikedalen å vere best. Då kan ein utvikle hytteområda ved Jonshøgda og austover utan dei avgrensingar ein hovudveg gir, reisetida til Norheimsund vert om lag den same som i dag for dei fleste på Kvamskogen, samstundes som gjennomgangstrafikken får gevinst.

1.4.3 ROS

Alle alternativa gir ein betre situasjon m.o.t. risiko- og sårbarheit enn dagens veg. Med lang tunnel til Jarland vil det bli lengre utrykkingstid til Kvamskogen. Basert på gjennomført sårbarhetsvurdering så er påhogg A5 Skeie til D1 Røyrlø/ E1 Kleven rangert som dei beste. Påhogg B1 Kletten/ B2 Nybø i aust og E3 Eikedalen i vest er vurdert som dårlegare samla sett.

1.4.4 Trafikktryggleik og framkomst

Alternativ med mest ny veg vil samla sett den gje tryggaste vegen og gi beste framkomsten for gjennomgangstrafikken, og spesielt for tunge køyretøy der lite stigning er viktig. Lang tunnel til Frøland og deretter tunnel til Eikedalen er dei beste alternativa isolert sett ut frå desse omsyn. For reisande mellom Kvam til Kvamskogen vil lang tunnel til Frøland vere ein lang omveg, for desse er A5/B1 Skei/Kletten – E1 Eikedalen/E1 Kleven gi best trafikktryggleik og framkomst.

Stigninga opp på fjellet frå vest vert den same som i dag for alle alternativa til Kvamskogen. Tunnel til Eikedalen har stigning på vel 3 %, ein unngår Jonshøgda som er det høgaste punktet på fjellovergangen og strekningar med mykje aktivitet langs vegen. For alternativa til Kvamskogen vil E3 Eikedalen vere det beste, med E1 Kleven som nest beste.

Alternativet til D1 Røyrlø har 5 % stigning og gir kortaste tunnelen. På grunn høgdeskilnaden og krav til stigning vert tunnellengda lengre enn den geografiske avstanden skulle tilseie, og ein kjem ut forholdsvis langt aust på Kvamskogen. Det vert lite innkorting av vegen, og framtidig fylkesveg går via Jonshøgda som er det høgaste punktet med mykje aktivitet langs vegen.

Tunnelpåhogg B2 Nybø er det klårt dårlegaste i Steinsdalen. Det medfører bratt stigning på ca. 7.7 % på veg i dagen opp mot tunnelinnslaget, forutsett at ein senkar dagens veg ned ca. 6 meter. Slik terrenget er vil det ikkje vere råd å utbetre denne stigninga seinare. Store køyretøy vil ha låg fart inn i ny tunnel, og med tunnel til Røyrlø og Kleven på 5 % vil dette vare gjennom heile tunnelen. I motsett køyreretning er standardsprang i bakken nedover mot Lid uheldig med tanke på trafikktryggleik. Det må påreknast mellombelse stengingar i samband med anleggsarbeidet for å senke vegen mellom bomstasjonen og Eikehaugen.

1.4.5 Usikkerheit

Det er noko usikkerheit knytt til utforming av tunnelar til Jarland. Desse er lengre enn 10 km og det kan bli krav om rømmingsveg. Det vil i så fall gje stor auke i kostnader.

Usikkerheit i kostnadsvurderingane er på 25 % i dette plannivået. Det gir stor spennvidde i høve investeringssum, kor stor sum som manglar finansiering og ev. bompengetakst.

1.4.6 Måloppnåing

Alle alternativa vil gje betre framkomst, trafikktryggleik og miljø.

Alle alternativ gir rassikker veg forbi Tokagjelet. Ser ein på heile planområdet mellom Steinsdalen og Frøland vil det vil framleis vere risiko for skred mellom Frøland og Eikedalen.

Alle alternativ vil gje raskare og tryggare veg mellom Kvam og Bergen, men for reisande mellom Kvam og Kvamskogen vert det ein omveg med tunnel til Frøland. For begge reisemåla sett under

eitt vil tunnel til E2 Kleven og E3 Eikedalen vere best.

Alle alternativ til Kvamskogen kan vidareførast vestover mot Samnanger i eit framtidig byggjesteg.

1.4.7 Finansiering

I planprogrammet er det bl.a. stilt fylgjande krav: «*Utbygginga av skredsikker veg forbi Tokagjelet må kunne finansierast ved hjelp av 670 millionar kroner i skredsikringsmidlar, og elles ved hjelp av bompengar*»

Det ikkje vera råd å finansiera nokon av alternativa berre med offentlege midlar, om ramma på 670 mill. kr ligg fast.

Alternativ B2 Nybø – D1 Røyrlø er den billigaste tunnelen og kan byggjast innanfor 1300-2200 millionar kroner. Alternativet vil gje lågaste bompengetakst. Alternativ til E1 Kleven er noko dyrare enn alternativ til D1 Røyrlø, men gir meir gevinst for brukarane i høve reisetid og trafikksikkerheit.

Framtidig behov for investeringar på veg i dagen på Kvamskogen vil og vere mindre for E1 Kleven enn for alternativ til D1 Røyrlø.

Alternativa til F2 Jarland har ein kostnad mellom 2800 – 4700 mill. kr (tunnel med eit løp). Sjølv om ein legg til grunn eit optimistisk syn og at endeleg kostnad vert i nedre del av kostnadsramma vil det likevel krevje ei at ein klarar å finne finansiering for minst 1700 millionar. Med dei gjeldande rammene for off. løyving vil det ikkje vere muleg å finansiere tunnel til Frøland. Det kan òg vere vanskeleg å finansiere tunnel til Eikedalen.

I samsvar med bestillinga frå planprogrammet er det utarbeidd ei vurdering i høve bompengefinansiering «*Vurdering av ulike bompengeopplegg for finansiering av fv. 7 Tokagjelet*». Denne ligg som vedlegg til kommunedelplanen.

1.5 Tilråding

Alle alternativ inneber lang tunnel, ei stor investering, og den valde løysinga gir truleg føringar for trafikksystemet i mange tiår. Som vist i konsekvensutgreiinga er det noko skilnad på fordelar og ulemper ved dei ulike alternativa: Hovudkonklusjonen er at likevel at alle dei ulike alternativa er akseptable ut frå dei omsyna som inngår i konsekvensutgreiinga og vegnettet elles. Kostnadene for alle alternativ er høge. I tillegg til vurderingane i konsekvensutgreiinga, vil vurdering av kva alternativ det er muleg å finne finansiering for, vere viktig når med tanke på realisering av prosjektet.

Ut frå konsekvensutgreiinga og målsettingane i planprogrammet er hovudkonklusjonane slik:

- Av alternativa til Kvamskogen er alternativ som endar på E1 Kleiva og i E3 Eikedalen betre enn alternativ til Røyrlø. I Steinsdalen vil påhogg ved A5 Skeie legge beslag på mykje dyrka mark med høg kvalitet, og gje ei fylling som vil vere dominerande for busetnaden nær påhogget. Påhogg ved B1 Kletten gir litt mindre innspart reisetid og gjennomgangstrafikken kjem nærmare nærmiljøet ved Lid, enn ved påhogg A5 Skeie. Påhogg ved B2 Nybø vil ha underkant av 8 % stigning opp mot Nybø.
- Lang tunnel til Jarland er beste alternativet ut frå omsyn til nytte og framkomst for gjennomgangstrafikk, og for miljø og trafikktryggleik, samt målet om rask og trygg veg til Bergen. Alternativet vil medføre at kontakten mellom Kvam og Kvamskogen vert svekka. Alternativet vert rådd ifrå pga. stor kostnad, manglande måloppnåing og usikkerheit knytt til utforming av tunnel.

- Tunnel til Eikedalen oppfyller målsettingane med rask og trygg veg både til Bergen og Kvamsskogen, og har samstundes mindre stigning enn dei andre alternativa til Kvamsskogen. Om alternativet let seg finansiere vil det vere eit godt alternativ.
- For dei kortaste tunnelalternativa vert det vurdert slik at B2 Nybø – E1 Kleven er best. Det er det gunstigaste alternativet samfunnsøkonomisk sett med best netto nytte pr. budsjettkrone, i hovudsak pga. innspart reisetid samstundes som investeringskostnaden er nest minst.

Investeringa er likevel noko høgare enn kortaste alternativ B2 Nybø - D1 Røyrlø, men tunnel B2 Nybø - E1 Kleven gir betre trafikktryggleik og større nytte for trafikantane. Ein eliminerer behov for framtidig opprusting /trafikktryggingstiltak på strekninga Røyrlø – Kleven. Største ulempa med alternativet er stigninga opp til påhogget ved B2 Nybø, og er det rom for å forlenge tunnelen ned til B1 Kletten vil det vere gunstig.

Alternativa til Røyrlø er prioritert langt nede sjølv om dei har lågaste kostnad, fordi alternativet gir minst nytte, framkomst og trafikktryggleik. Det gir behov for framtidige investeringar langs eksisterande veg på strekninga vest for Røyrlø. Ved å forlenge tunnelen med 1 km til Kleven får ein ca. 2 km innspart reiselengde, og unngår gjennomgangstrafikk i området ved Jonshøgda.

- Alternativ B2 Nybø – D1 Røyrlø gir den kortaste tunnelen, krev minst investering, og løyser hovudutfordringa på vegstrekninga som er skredsikring av Tokagelet. Alternativet gir mindre nytte og trafikktryggleik enn alternativa rangert høgare, og ein nyttar dei minst gunstige påhogga ut frå trafikktryggleik og framkomst for trafikantane.

[Samandrag slutt]

Vurderingar og konsekvensar:

Det lange og flate tunellalternativet til Jarland er beste alternativet ut frå omsyn til nytte og framkomst for gjennomgangstrafikk, og for miljø og trafikktryggleik. Det kunne også ha gjeve eit oppsving for næringsdrivande i Samnanger, fordi reisevegen mellom Norheimsund og Kvamsskogen ville blitt mykje lengre. Me ser det likevel som heilt usannsynleg at dette alternativet kan finansierast, og kommenterer såleis ikkje arealbruken på Jarland noko vidare.

Alternativet til Eikedalen ser me også på som usannsynleg med tanke på finansiering, men sannsynleg nok til å koma med nokre kommentarar.

Begge alternativa i Samnanger (Jarland og Eikedalen) vil gje betre veg og innsparingar i reisetid av ein slik storleik at vegvesenet legg til grunn ein monaleg trafikkauke både for lokalreiser og aust-vest-reiser. Difor er det i Eikedalen teikna inn gang- og sykkelveg heilt ned til Fossen bratte tunell, men bygging av denne ligg likevel ikkje inne i prosjektet:

«Dersom ein vel alternativ som endar på Kvamsskogen vert dagens fylkesveg 49 frå Frøland og fram til tunnelinnslaget vere del av framtidig hovudveg. I eit 40-års perspektiv er det sannsynleg at det må gjerast utbetringar på denne strekninga om den skal fungere som trygg og effektiv veg, og oppretthalde dagens fartsgrense.

I den samfunnsøkonomiske vurderinga av nye tunnelar ovanfor er kostnader samband med utbetring/gangsykkelveg/trafikktryggingstiltak langs eksisterande veg ikkje teke omsyn til. Dette er tiltak som ikkje er prioritert av fylkeskommunen og det er svært usikkert når desse kan gjennomførast. Om ein tek med kostnader til tiltak/utbetring langs eksisterande veg vil lange tunnelar komme forholdsvis betre ut pga. at kostnaden med korte alternativ

ville blitt høgere.» (s. 91 i planrapporten)

Samnanger kommune skal i samarbeid med Kvam herad byggja ut offentleg vatn- og avløpsnett på denne strekninga, og me er i gang med å starta opp reguleringsplanarbeid. I den samanheng vil det også bli regulert gang- og sykkelveg i same trasé. Me har god von om at denne er ferdig etablert før trafikkauken eventuelt er ein realitet, fordi kommuneplanens arealdel har rekkjefølgekrav om gang- og sykkelveg fram til nye/utvida område for fritidsbustader nedover mot Fossen bratte. Dette kan løysast med bruk av utbyggingsavtalar.

Detaljar omkring arealbruken vil me koma tilbake til ved ein eventuell reguleringsplan for dette tunellalternativet. Me ser ingen store konflikter som gjer at me vil rå i frå Eikedalenalternativet, men 1 fritidsbustad må rivast og noko dyrka mark vert nedbygd (20 dekar).

Prosjektet må delfinansierast av bompengar, og regelverket seier at bomstasjonane skal plasserast slik at alle som må passera har faktisk nytte av vegutbetringa. Me går ut i frå at dette blir grundig utgreidd i bompengesaka som skal leggjast fram for stortinget, og kommenterer såleis ikkje detaljar rundt dette no.

Oppsummering

Administrasjonen har ingen særskilde merknader til planutkastet. Alle alternativa er grundig konsekvensutgreidd, og valet mellom dei kviler mest på moglegheitene for finansiering.

STATENS VEGVESEN REGION VEST
LEIKANGER KONTORSTED
Askedalen 4
6863 LEIKANGER

Dato: 09.12.2019
Vår ref.: 2019/115-2
Saksbehandlar: Malene Utkilen
Dykkar ref.:

Fråsegn til høyring av kommunedelplan for Fv. 49 Tokagjelet – Frøland i Kvam herad og Samnanger kommune

Vi viser til brev datert 07.10.2019 om høyring av forslag til kommunedelplan med konsekvensutgreiing for fv. 49 Tokagjelet.

Saka vart handsama i Hovudutval for samferdsel og mobilitet den 02.12, og i Fylkesutvalet den 03.12.

Fylkesutvalet fatta følgande vedtak i møte 03.12.2019:

1. Fylkesutvalet meiner planutkastet frå Statens Vegvesen utgjer eit godt grunnlag for å starte opp arbeid med ein reguleringsplan for Fv 49 Tokagjelet. Høg rasfare, låg vegstandard, trafikkgrunnlag, vegen sin regionale funksjon og betydning som omkøyringsveg for E16 tilseier at prosjektet skal prioriterast høgt.
2. Fylkesutvalet konstaterer at Regjeringa ikkje har gjort vedtak om ei konseptutvalsutgreiing for ein Hordalandsdiagonal mellom E134 og Bergen. Utfordringane for Fv49 gjennom Tokagjelet er så store at det ikkje er tilrådeleg å avvente ein eventuell framtidig trase for ein Hordalandsdiagonal. Fylkesutvalet viser til at kommunedelplanen viser at det er mogleg å byggje tunnelar vidare frå Kvamskogen mot Samnanger, og at dette kan vere ei aktuell strekning for ein framtidig Hordalandsdiagonal.
3. Prosjektet skal planleggjast og byggjast som eit fylkesvegprosjekt med standard HØ1 med 80 km/t og tunnelprofil T9,5.
4. Fylkesutvalet legg til grunn at bruk av fylkeskommunale skredsikringsmidlar krev at Tokagjelet vert stengt for trafikk. Det er ikkje mogleg å bruke skredsikringsmidlar til ei vegstrekning der det framleis er tillat med trafikk.
5. Fylkesutvalet viser til fylkeskommunen sin økonomiske situasjon, og legg til grunn at vegstrekninga ikkje let seg finansiere berre med fylkeskommunale midlar. Vegstrekninga må difor delfinansierast med ekstra med statlege midlar som følgje av at det er ein naudsynt omkøyringsveg og av vesentleg verdi for næringslivet og/eller brukarfinansiering. Fylkesutvalet ber Fylkestinget ta initiativ til dialog i lag med Kvam og Samnanger mot Staten for å koma fram til ei løysing.
6. Fylkesutvalet rår til at vidare reguleringsplanlegging også omfattar gang- og sykkelløysing, reduksjon av avkjørslar og mindre utbetringstiltak mellom det valde påhoggspunktet på vestsida av ny tunnel og Fossen Bratte. Fylkesrådmannen vert bedt om å avklare ambisjonsnivå for planlegging av dette i den vidare dialogen med kommunane fram mot vedtak av bompengesøknad og kommunedelplan avhengig

av moglegheita for finansiering av tiltaka. Det vil ikkje vere aktuelt med større tiltak på den delen av Fv49 som vert erstatta av ny tunnel.

7. Kollektivutfordringane må bli ein del av planen, og det må regulerast inn snusløyfe kombinert med busstopp i enden av vegen, samt fullverdige busslommar i begge retningar ved kryss på vestsida av tunnel.
8. Fylkesutvalet meiner det ikkje vil vere mogleg å oppretthalde eit tilbod for gåande og syklande gjennom Tokagjelet. Kvam herad vert oppmoda til å etablere ein turveg mellom Byrkjesete og Steinsdalen via Nyasete.
9. Fylkesutvalet konstaterer at det ikkje vil vere mogleg å finansiere ein lang tunnel til Jarland. Om kommunane vedtek dette alternativet, kan fylkesutvalet ikkje sjå at det er mogleg å starte opp arbeid med reguleringsplan.
10. Fylkesutvalet konstaterer at alle alternativa på Kvamskogen, i Steinsdalen er byggbare. Kommunane vert bedne om å ta stilling til val av løysing. Det må påreknast at finansieringa frå andre kjelder aukar med aukande lengde på tunnel.
11. Fylkesutvalet rår ifrå kombinasjonar med B2 Nybø i Steinsdalen av omsyn til dei ikkje-prissette konsekvensane og av omsyn til trafikktryggleik. Påhogget gir stor negativ innverknad for kulturlandskapet, naturressursar, naturmangfald og landskapsbilete. Vidare rår ein i frå kombinasjonar der D1 Røyrli inngår, av omsyn til kulturminne og at løysinga gir minst innsparing på køyretid. Fylkesutvalet viser likevel til at desse alternativa gir lågast investeringskostnader, og kan vere aktuelle kombinasjonar om lengre tunnelløysingar ikkje let seg finansiere. Linjeføringa må i så fall vurderast nærare i neste planfase slik at dei negative konsekvensane for ikkje-prissette tema vert reduserte.
12. Fylkesutvalet vurderer at A5 Skeie er det beste alternativet i Steinsdalen i høve til kulturminneinteresser. A5 Skeie gir samstundes størst permanent forbruk av dyrka mark av alternativa i Steinsdalen.

Fylkesutvalet meiner derfor at B1 Kletten er det beste og mest fremtidsretta alternativet i Steinsdalen spesielt i høve til å ivareta naturressursar og landskap.
13. Fylkesutvalet viser til at E3 Eikedalen kjem best ut i høve til dei ikkje-prissette konsekvensane. Eit påhogg i Eikedalen har samstundes store utfordringar knytt til finansiering. Fylkesutvalet rår difor til påhogg ved E1 Kleiva.

Paal Fosdal
påtroppande fylkesdirektør for
Strategisk utvikling og digitalisering

Malene Utkilen
Saksbehandlar

Brevet er godkjent elektronisk og har difor inga handskriven underskrift.

Kopi til:

FYLKESMANNEN I VESTLAND	Njøsavegen 2
KVAM KOMMUNE	Grovagjelet 16
SAMNANGER KOMMUNE	Tyssevegen 217

Saksnr: 2019/1151

Saksbehandlar: Malene Utkilen, Matti Torgersen, Helene Moe, Gunnbjørg Austrheim, Jostein Aksdal

Saksframlegg**Saksgang**

Utval	Utv.saksnr.	Møtedato
Hovudutval for samferdsel og mobilitet	7/19	02.12.2019
Fylkesutvalet	16/19	03.12.2019

Uttale til kommunedelplan for Fv. 49 Tokagjelet – Frøland i Kvam herad og Samnanger kommune**Forslag til innstilling**

1. Fylkesutvalet meiner planutkastet frå Statens Vegvesen utgjør eit godt grunnlag for å starte opp arbeid med ein reguleringsplan for Fv 49 Tokagjelet. Høg rasfare, låg vegstandard, trafikkgrunnlag, vegen sin regionale funksjon og betydning som omkøyringsveg for E16 tilseier at prosjektet skal prioriterast høgt.
2. Fylkesutvalet konstaterer at Regjeringa ikkje har gjort vedtak om ei konseptutvalsutgreiing for ein Hordalandsdiagonal mellom E134 og Bergen. Utfordringane for Fv49 gjennom Tokagjelet er så store at det ikkje er tilrådeleg å avvente ein eventuell framtidig trase for ein Hordalandsdiagonal. Fylkesutvalet viser til at kommunedelplanen viser at det er mogleg å byggje tunnelar vidare frå Kvamskogen mot Samnanger, og at dette kan vere ei aktuell strekning for ein framtidig Hordalandsdiagonal.
3. Prosjektet skal planleggjast og byggjast som eit fylkesvegprosjekt med standard HØ1 med 80 km/t og tunnelprofil T9,5.
4. Fylkesutvalet legg til grunn at bruk av fylkeskommunale skredsikringsmidlar krev at Tokagjelet vert stengt for trafikk. Det er ikkje mogleg å bruke skredsikringsmidlar til ei vegstrekning der det framleis er tillat med trafikk.
5. Fylkesutvalet viser til fylkeskommunen sin økonomiske situasjon, og legg til grunn at vegstrekninga ikkje let seg finansiere berre med fylkeskommunale midlar. Vegstrekninga må difor delfinansierast gjennom brukarbetaling. Fylkesutvalet ber fylkesrådmannen kome tilbake med sak om finansiering av prosjektet inklusiv bompengefinansiering.
6. Fylkesutvalet rår til at Kvam herad og Samnanger kommune handsamar prinsippsak om å utarbeide eit fagleg grunnlag for ei bompengesak parallelt med kommunedelplanen. Fylkesrådmannen vert bedt om å samarbeide med Kvam herad og Samnanger kommune om det faglege grunnlaget.
7. Fylkesutvalet rår til at vidare reguleringsplanlegging også omfattar gang- og sykkelløysing, reduksjon av avkjørsler og mindre utbetringstiltak mellom det valde påhoggspunktet på vestsida av ny tunnel og Fossen Bratte. Fylkesrådmannen vert bedt om å avklare ambisjonsnivå for planlegging av dette i den vidare dialogen med kommunane fram mot vedtak av bompengesøknad og kommunedelplan avhengig av moglegheita for finansiering av tiltaka. Det vil ikkje vere aktuelt med større tiltak på den delen av Fv49 som vert erstatta av ny tunnel.

8. Kollektivutfordringane må bli ein del av planen, og det må regulerast inn snusløyfe kombinert med busstopp i enden av vegen, samt fullverdige busslommar i begge retningar ved kryss på vestsida av tunnel.
9. Fylkesutvalet meiner det ikkje vil vere mogleg å oppretthalde eit tilbod for gåande og syklende gjennom Tokagjelet. Kvam herad vert oppmoda til å etablere ein turveg mellom Byrkjesete og Steinsdalen via Nyasete.
10. Fylkesutvalet konstaterer at det ikkje vil vere mogleg å finansiere ein lang tunnel til Jarland. Om kommunane vedtek dette alternativet, kan fylkesutvalet ikkje sjå at det er mogleg å starte opp arbeid med reguleringsplan. Den lange tunnelen utfordrar også overordna mål om omstilling til lågutsleppssamfunnet, då ein kortare reisetid mellom Norheimsund og Bergen kan føre til meir pendling regionalt. Samstundes vil den lengste tunnelen gi vesentleg lengre reisetid mellom Kvamskogen og Norheimsund.
11. Fylkesutvalet konstaterer at alle alternativa på Kvamskogen og i Steinsdalen er byggbare. Kommunane vert bedne om å ta stilling til val av løysing. Det må påreknast at bompengebelastinga aukar med aukande lengde på tunnel.
12. Fylkesutvalet rår ifrå kombinasjonar med B2 Nybø i Steinsdalen av omsyn til dei ikkje-prissette konsekvensane og av omsyn til trafikktryggleik. Påhogget gir stor negativ innverknad for kulturlandskapet, naturressursar, naturmangfald og landskapsbilete. Vidare rår ein i frå kombinasjonar der D1 Røyrløi inngår, av omsyn til kulturminne og at løysinga gir minst innsparing på køyretid. Fylkesutvalet viser likevel til at desse alternativa gir lågast investeringskostnader, og kan vere aktuelle kombinasjonar om lengre tunnelloysingar ikkje let seg finansiere. Linjeføringa må i så fall vurderast nærare i neste planfase slik at dei negative konsekvensane for ikkje-prissette tema vert reduserte.
13. Fylkesutvalet vurderer at A5 Skeie er det beste alternativet i Steinsdalen i høve til kulturminneinteresser. A5 Skeie gir samstundes størst permanent forbruk av dyrka mark av alternativa i Steinsdalen. B1 Kletten er det beste alternativet i Steinsdalen i høve til naturressursar og landskap.
14. Fylkesutvalet viser til at E3 Eikedalen kjem best ut i høve til dei ikkje-prissette konsekvensane. Eit påhogg i Eikedalen har samstundes store utfordringar knytt til finansiering. Fylkesutvalet rår difor til påhogg ved E1 Kleiva.

Saksprotokoll i hovudutval for samferdsel og mobilitet - 02.12.2019

Jenny Følling (Sp) sette på vegner av Sp, A, SV, MDG og KrF fram slikt forslag:

«Endring:

5. Fylkesutvalet viser til fylkeskommunen sin økonomiske situasjon, og legg til grunn at vegstrekinga ikkje let seg finansiere berre med fylkeskommunale midlar. Vegstrekinga må difor delfinansierast med ekstra med statlege midlar som følgje av at det er ein naudsynt omkøyringsveg og av vesentleg verdi for næringslivet og/eller brukarfinansiering. Fylkesutvalet ber Fylkestinget ta initiativ til dialog i lag med Kvam og Samnanger mot Staten for å koma fram til ei løysing.

6. Utgå

10. Fylkesutvalet konstaterer at det ikkje vil vere mogleg å finansiere ein lang tunnel til Jarland. Om kommunane vedtek dette alternativet, kan fylkesutvalet ikkje sjå at det er mogleg å starte opp arbeid med reguleringsplan.

11. Fylkesutvalet konstaterer at alle alternativa på Kvamskogen, i Steinsdalen er byggbare. Kommunane vert bedne om å ta stilling til val av løysing. Det må påreknast at finansieringa frå andre kjelder aukar med aukande lengde på tunnel.»

Gunnar Moland (H) sette fram slikt forslag:

«Alternativ punkt 13:

Fylkesutvalet vurderer at A5 Skeie er det beste alternativet i Steinsdalen i høve til kulturminneinteresser. A5 Skeie gir samstundes størst permanent forbruk av dyrka mark av alternativa i Steinsdalen.

Fylkesutvalet meiner derfor at B1 Kletten er det beste og mest fremtidsretta alternativet i Steinsdalen spesielt i høve til å ivareta naturressursar og landskap.»

Avrøysting

Prosjektleiar sitt forslag punkt 1-4 vart samrøystes vedteke.

Følling sitt forslag punkt 5 vart samrøystes vedteke mot ingen røyster for prosjektleiar sitt forslag.

Følling sitt forslag til at punkt 6 utgår vart samrøystes vedteke mot ingen røyster for prosjektleiar sitt forslag.

Prosjektleiar sitt forslag punkt 7-9 vart samrøystes vedteke.

Følling sitt forslag punkt 10 vart vedteke mot 3 røyster (Frp og FNB). Det vart ikkje røysta over prosjektleiar sitt forslag punkt 10.

Følling sitt forslag punkt 11 vart samrøystes vedteke mot ingen røyster for prosjektleiar sitt forslag.

Prosjektleiar sitt forslag punkt 12 vart samrøystes vedteke.

Moland sitt forslag punkt 13 vart vedteke mot 2 røyster (Frp). Prosjektleiar sitt forslag punkt 13 fekk ingen røyster.

Prosjektleiar sitt forslag punkt 14 vart samrøystes vedteke.

Innstilling til fylkesutvalet

1. Fylkesutvalet meiner planutkastet frå Statens Vegvesen utgjer eit godt grunnlag for å starte opp arbeid med ein reguleringsplan for Fv 49 Tokagjelet. Høg rasfare, låg vegstandard, trafikkgrunnlag, vegen sin regionale funksjon og betydning som omkøyingsveg for E16 tilseier at prosjektet skal prioriterast høgt.
2. Fylkesutvalet konstaterer at Regjeringa ikkje har gjort vedtak om ei konseptutvalsutgreiing for ein Hordalandsdiagonal mellom E134 og Bergen. Utfordringane for Fv49 gjennom Tokagjelet er så store at det ikkje er tilrådeleg å avvente ein eventuell framtidig trase for ein Hordalandsdiagonal. Fylkesutvalet viser til at kommunedelplanen viser at det er mogleg å byggje tunnelar vidare frå Kvamskogen mot Samnanger, og at dette kan vere ei aktuell strekning for ein framtidig Hordalandsdiagonal.
3. Prosjektet skal planleggjast og byggjast som eit fylkesvegprosjekt med standard HØ1 med 80 km/t og tunnelprofil T9,5.
4. Fylkesutvalet legg til grunn at bruk av fylkeskommunale skredsikringsmidlar krev at Tokagjelet vert stengt for trafikk. Det er ikkje mogleg å bruke skredsikringsmidlar til ei vegstrekning der det framleis er tillat med trafikk.

5. Fylkesutvalet viser til fylkeskommunen sin økonomiske situasjon, og legg til grunn at vegstrekinga ikkje let seg finansiere berre med fylkeskommunale midlar. Vegstrekinga må difor delfinansierast med ekstra med statlege midlar som følgje av at det er ein naudsynt omkøyringsveg og av vesentleg verdi for næringslivet og/eller brukarfinansiering. Fylkesutvalet ber Fylkestinget ta initiativ til dialog i lag med Kvam og Samnanger mot Staten for å koma fram til ei løysing.
6. Fylkesutvalet rår til at vidare reguleringsplanlegging også omfattar gang- og sykkelløysing, reduksjon av avkjørsler og mindre utbetringstiltak mellom det valde påhoggspunktet på vestsida av ny tunnel og Fossen Bratte. Fylkesrådmannen vert bedt om å avklare ambisjonsnivå for planlegging av dette i den vidare dialogen med kommunane fram mot vedtak av bompengesøknad og kommunedelplan avhengig av moglegheita for finansiering av tiltaka. Det vil ikkje vere aktuelt med større tiltak på den delen av Fv49 som vert erstatta av ny tunnel.
7. Kollektivutfordringane må bli ein del av planen, og det må regulerast inn snusløyfe kombinert med busstopp i enden av vegen, samt fullverdige busslommar i begge retningar ved kryss på vestsida av tunnel.
8. Fylkesutvalet meiner det ikkje vil vere mogleg å oppretthalde eit tilbod for gåande og syklende gjennom Tokagjelet. Kvam herad vert oppmoda til å etablere ein turveg mellom Byrkjesete og Steinsdalen via Nyasete.
9. Fylkesutvalet konstaterer at det ikkje vil vere mogleg å finansiere ein lang tunnel til Jarland. Om kommunane vedtek dette alternativet, kan fylkesutvalet ikkje sjå at det er mogleg å starte opp arbeid med reguleringsplan.
10. Fylkesutvalet konstaterer at alle alternativa på Kvamskogen, i Steinsdalen er byggbare. Kommunane vert bedne om å ta stilling til val av løysing. Det må påreknast at finansieringa frå andre kjelder aukar med aukande lengde på tunnel.
11. Fylkesutvalet rår ifrå kombinasjonar med B2 Nybø i Steinsdalen av omsyn til dei ikkje-prissette konsekvensane og av omsyn til trafikktryggleik. Påhogget gir stor negativ innverknad for kulturlandskapet, naturressursar, naturmangfald og landskapsbilete. Vidare rår ein i frå kombinasjonar der D1 Røyrløi inngår, av omsyn til kulturminne og at løysinga gir minst innsparing på køyretid. Fylkesutvalet viser likevel til at desse alternativa gir lågast investeringskostnader, og kan vere aktuelle kombinasjonar om lengre tunnelloysingar ikkje let seg finansiere. Linjeføringa må i så fall vurderast nærare i neste planfase slik at dei negative konsekvensane for ikkje-prissette tema vert reduserte.
12. Fylkesutvalet vurderer at A5 Skeie er det beste alternativet i Steinsdalen i høve til kulturminneinteresser. A5 Skeie gir samstundes størst permanent forbruk av dyrka mark av alternativa i Steinsdalen.

Fylkesutvalet meiner derfor at B1 Kletten er det beste og mest fremtidsretta alternativet i Steinsdalen spesielt i høve til å ivareta naturressursar og landskap.
13. Fylkesutvalet viser til at E3 Eikedalen kjem best ut i høve til dei ikkje-prissette konsekvensane. Eit påhogg i Eikedalen har samstundes store utfordringar knytt til finansiering. Fylkesutvalet rår difor til påhogg ved E1 Kleiva.

Saksprotokoll i fylkesutvalet - 03.12.2019

Sigbjørn Framnes (Frp) sette fram slikt forslag:

«Tillegg:

Nytt punkt

Fylkesutvalet vurderer at A5 Skeie er det beste alternativet i Steinsdalen i høve til kulturminneinteresser. A5 Skeie gir samstundes størst permanent forbruk av dyrka mark av alternativa i Steinsdalen. B1 Kletten er det beste alternativet i Steinsdalen i høve til naturressursar og landskap.»

Avrøysting

Innstillinga punkt 1-8, 10 og 13 vart samrøystes vedteken.

Innstillinga punkt 9 vart vedteken mot 2 røyster (Frp).

Innstillinga punkt 12 vart vedteken mot 2 røyster (Frp).

Framnes sitt forslag vart ikkje røysta over.

Vedtak

14. Fylkesutvalet meiner planutkastet frå Statens Vegvesen utgjer eit godt grunnlag for å starte opp arbeid med ein reguleringsplan for Fv 49 Tokagjelet. Høg rasfare, låg vegstandard, trafikkgrunnlag, vegen sin regionale funksjon og betydning som omkøyringsveg for E16 tilseier at prosjektet skal prioriterast høgt.
15. Fylkesutvalet konstaterer at Regjeringa ikkje har gjort vedtak om ei konseptutvalsutgreiing for ein Hordalandsdiagonal mellom E134 og Bergen. Utfordringane for Fv49 gjennom Tokagjelet er så store at det ikkje er tilrådeleg å avvente ein eventuell framtidig trase for ein Hordalandsdiagonal. Fylkesutvalet viser til at kommunedelplanen viser at det er mogleg å byggje tunnelar vidare frå Kvamskogen mot Samnanger, og at dette kan vere ei aktuell strekning for ein framtidig Hordalandsdiagonal.
16. Prosjektet skal planleggjast og byggjast som eit fylkesvegprosjekt med standard HØ1 med 80 km/t og tunnelprofil T9,5.
17. Fylkesutvalet legg til grunn at bruk av fylkeskommunale skredsikringsmidlar krev at Tokagjelet vert stengt for trafikk. Det er ikkje mogleg å bruke skredsikringsmidlar til ei vegstrekning der det framleis er tillat med trafikk.
18. Fylkesutvalet viser til fylkeskommunen sin økonomiske situasjon, og legg til grunn at vegstrekninga ikkje let seg finansiere berre med fylkeskommunale midlar. Vegstrekninga må difor delfinansierast med ekstra med statlege midlar som følgje av at det er ein naudsynt omkøyringsveg og av vesentleg verdi for næringslivet og/eller brukarfinansiering. Fylkesutvalet ber Fylkestinget ta initiativ til dialog i lag med Kvam og Samnanger mot Staten for å koma fram til ei løysing.
19. Fylkesutvalet rår til at vidare reguleringsplanlegging også omfattar gang- og sykkelløysing, reduksjon av avkjørsler og mindre utbetringstiltak mellom det valde påhoggspunktet på vestsida av ny tunnel og Fossen Bratte. Fylkesrådmannen vert bedt om å avklare ambisjonsnivå for planlegging av dette i den vidare dialogen med kommunane fram mot vedtak av bompengesøknad og kommunedelplan avhengig av moglegheita for finansiering av tiltaka. Det vil ikkje vere aktuelt med større tiltak på den delen av Fv49 som vert erstatta av ny tunnel.
20. Kollektivutfordringane må bli ein del av planen, og det må regulerast inn snusløyfe kombinert med busstopp i enden av vegen, samt fullverdige busslommar i begge retningar ved kryss på vestsida av tunnel.
21. Fylkesutvalet meiner det ikkje vil vere mogleg å oppretthalde eit tilbod for gåande og syklande gjennom Tokagjelet. Kvam herad vert oppmoda til å etablere ein turveg mellom Byrkjesete og Steinsdalen via Nyasete.

22. Fylkesutvalet konstaterer at det ikkje vil vere mogleg å finansiere ein lang tunnel til Jarland. Om kommunane vedtek dette alternativet, kan fylkesutvalet ikkje sjå at det er mogleg å starte opp arbeid med reguleringsplan.
23. Fylkesutvalet konstaterer at alle alternativa på Kvamskogen, i Steinsdalen er byggbare. Kommunane vert bedne om å ta stilling til val av løysing. Det må påreknast at finansieringa frå andre kjelder aukar med aukande lengde på tunnel.
24. Fylkesutvalet rår ifrå kombinasjonar med B2 Nybø i Steinsdalen av omsyn til dei ikkje-prissette konsekvensane og av omsyn til trafikktryggleik. Påhogget gir stor negativ innverknad for kulturlandskapet, naturressursar, naturmangfald og landskapsbilete. Vidare rår ein i frå kombinasjonar der D1 Røyrlø inngår, av omsyn til kulturminne og at løysinga gir minst innsparing på køyretid. Fylkesutvalet viser likevel til at desse alternativa gir lågast investeringskostnader, og kan vere aktuelle kombinasjonar om lengre tunnelloysingar ikkje let seg finansiere. Linjeføringa må i så fall vurderast nærare i neste planfase slik at dei negative konsekvensane for ikkje-prissette tema vert reduserte.
25. Fylkesutvalet vurderer at A5 Skeie er det beste alternativet i Steinsdalen i høve til kulturminneinteresser. A5 Skeie gir samstundes størst permanent forbruk av dyrka mark av alternativa i Steinsdalen.
- Fylkesutvalet meiner derfor at B1 Kletten er det beste og mest fremtidsretta alternativet i Steinsdalen spesielt i høve til å ivareta naturressursar og landskap.
26. Fylkesutvalet viser til at E3 Eikedalen kjem best ut i høve til dei ikkje-prissette konsekvensane. Eit påhogg i Eikedalen har samstundes store utfordringar knytt til finansiering. Fylkesutvalet rår difor til påhogg ved E1 Kleiva.

Samandrag

Statens vegvesen har sendt forslag til kommunedelplan (KDP) med konsekvensutgreiing for fylkesveg 49 mellom Steinsdalen og Frøland på høyring. Høg rasfare, låg vegstandard, trafikkgrunnlag, vegen sin regionale funksjon og betydning som omkøyringsveg for E16 tilseier at prosjektet skal prioriterast høgt.

Fylkesrådmannen vurderer at Tokagjelet må stengast ved bruk av rassikringsmidlar. Vegstrekninga let seg ikkje finansiere berre med fylkeskommunale midlar og må difor delfinansierast gjennom brukarbetaling.

Fylkesrådmannen kan ikkje sjå at det vil vere mogleg å finansiere ein lang tunnel til F2 Jarland. Ut ifrå ei samla vurdering av dei ikkje-prissette konsekvensane; kulturminne, naturressursar, naturmangfald og landskap, rår fylkesrådmannen i frå påhogg ved B2 Nybø i Steinsdalen.

Rune Haugsdal
prosjektleder

Paal Fosdal
påtroppande fylkesdirektør for
Strategisk utvikling og digitalisering

Saksframlegget er godkjent elektronisk og har difor inga handskriven signatur.

Vedlegg

- 1 Planomtale Fv 49 Tokagjelet
- 2 Plankart Fv. 49 Tokagjelet
- 3 Godkjenningsslogg Fv. 49 Tokagjelet

Saksutgreiing

1. Bakgrunn for saka

Statens vegvesen har sendt forslag til kommunedelplan (KDP) med konsekvensutgreiing for fylkesveg 49 mellom Steinsdalen og Frøland. Strekninga ligg i Kvam herad og Samnanger kommune. Føremålet med planarbeidet er å fastlegge framtidig vegløyising for fylkesveg 49 forbi Tokagjelet. Planframlegget er utarbeida på oppdrag av Hordaland fylkeskommune som er tiltakshavar.

Dagens fylkesveg 49 gjennom Tokagjelet er svært skredutsett, og det er i tillegg behov for oppgradering av dagens tunnelar. Skredfaren gir risiko for tap av liv og helse, samt risiko for stengt veg, med dei konsekvensane dette kan ha for til dømes samfunnssikkerheit og beredskap og folk sin mobilitet. For å fastsette framtidig trasé for framtidig fylkesveg. 49, forbi Tokagjelet vert det utarbeidd kommunedelplan med konsekvensanalyse.

Fylkesveg 49 forbi Tokagjelet er prioritert i Hordaland fylkeskommune sitt «Investeringsprogram for fylkesvegnettet 2019-2029» punkt 5.3.3, med 670 mill. kroner i rassikringsmidlar i perioden 2021-2026.

Det vart varsla oppstart av kommunedelplan i mai 2018, og planprogrammet som gir rammene for planarbeidet, vart vedteke i Samnanger kommune 08.11.2018 og i Kvam herad 13.11.2018.

Mål

Vedteken kommunedelplan skal avklare framtidig trasé og andre overordna prinsipp for fylkesveg 49 forbi Tokagjelet. Det overordna samfunns målet er at prosjektet skal gje betre framkomst, trafikktryggleik og miljø, samt lågare risiko for hendingar (på fylkesveg 49) knytt til skred. I planprogrammet er det vedteke følgende mål:

- Skredsikker veg forbi Tokagjelet
- Rask og trygg veg mellom Kvam og Bergen
- Rask og trygg veg mellom Norheimsund og Kvamskogen
- Tilbod til gåande og syklende forbi Tokagjelet
- Minst moglege negative konsekvensar for natur- og miljøverdiar

Alternative trasear

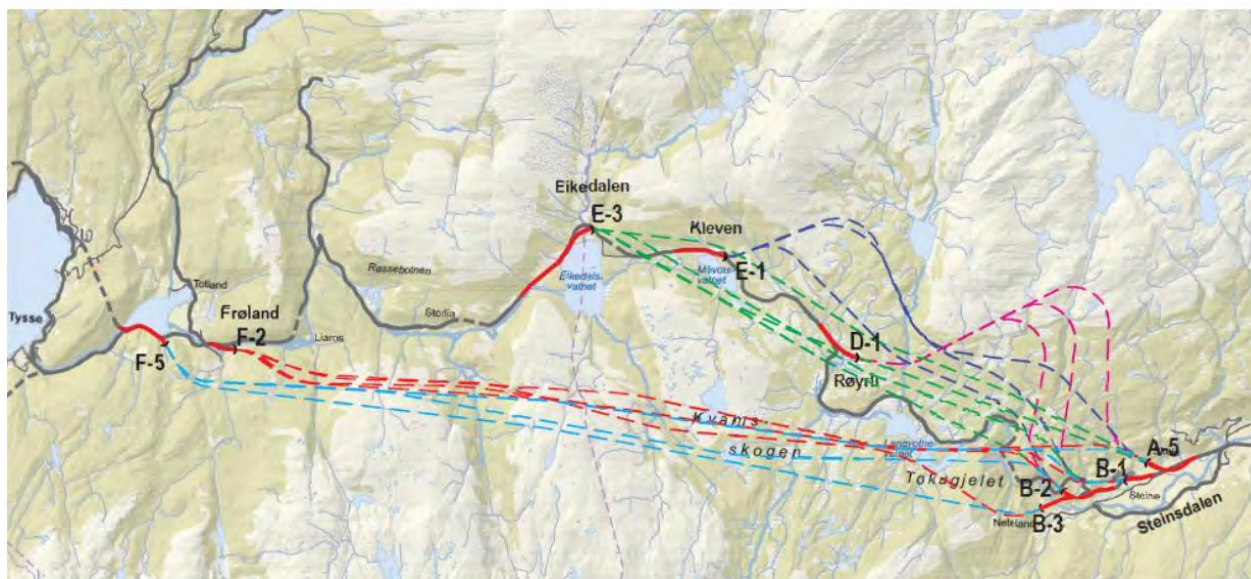
Vest for Tokagjelet er det vurdert fem alternative tunnel påhogg:

- D1 Røyrlø
- E1 Kleiva
- E3 Eikedalen
- F2 Jarland

Aust for Tokagjelet, i Steinsdalen, er det vurdert fire alternative tunnel påhogg:

- A5 Skeie
- B1 Kletten
- B2 Nybø

F5 Frølandsvatnet og B3 Neteland er skildra i konsekvensutgreiinga og vist i illustrasjonsbileta, men vart forkasta som alternativ seint i prosessen.



Figur 2-3 Ny fv 7 startar i aust i Steinsdalen og endast i vest på Kvamskogen eller ved Frøland.

Vedtakskompetanse

Fylkesutvalet er avgjerdsmynde med heimel i kommunelova § 5-6.

2. Vurderingar og verknader

Økonomi: Det er i Investeringsprogrammet for fylkesvegnettet avsett 100 mill kr i 2021 av rassikringsmidlar, og resten i perioden deretter. Tokagjelet vil med dette bli det desidert største rassikringsprosjektet i Hordaland dei neste åra. I vurderinga av bompengepotensial er det lagt til grunn at fylkeskommunen bidreg med MVA- kompensasjon, midlar som er avsette til tunneloppgradering (51 mill kr) og rassikringsmidlar (670 mill. kr).

Klima: Utslepp av klimagassar er eit tema som vil inngå i konsekvensutgreiinga som skal bli utarbeidd for reguleringsplanen. Prosjektet kan ha ei målkonflikt med nasjonale og regionale mål om klimautslepp.

Folkehelse: Planforslaget legg ikkje til rette for gåande og syklande i kommunedelplanen. Det er utgreidd moglegheit for å utarbeide ein turveg frå Steinsdalen, men denne vert ikkje eit fylkesveganlegg og difor ikkje aktuell å ta med i reguleringsplanen for Fv. 49 Tokagjelet. Eksisterande rasutsette veg kan gi ein psykisk påkjenning for køyrande. Rassikringa i planforslaget vil difor vere positivt for folkehelse.

Regional planstrategi: Kommunedelplan for Tokagjelet vil kunne vere med å oppfylle mål om «Samarbeid i ein sterk Vestlandsregion» og strategien om å «styrke regionale transportsamband og digital infrastruktur».

2.1 Samferdsel

Fv 49 Tokagjelet er eit prioritert prosjekt

Som nemnt i planframlegget, er det prosjektutløysande behovet knytt til skredsikring. Delstrekninga Snauhaugstunnelen- Hansagjeltunnelen ligg med nest høgast skredfaktor av strekningar i Hordaland, mens Tokagjeltunnelen- Fossagjeltunnelen ligg som nr 3. Ettersom det er starta opp arbeid ved Fureberget bru, er Tokagjelet vurdert som det mest skredfarlege partiet på fylkesveg i Hordaland der det ikkje er iverksett tiltak. I tillegg er det grunn til å peike på at vegen har ein ÅDT på i overkant av 2000, og bind saman store delar av Hardanger med Bergensområdet. Når Tokagjelet er stengt, er kortaste omkøyringsveg via Fusa, som tek om lag ein time meir. Fv 49 er også omkøyringsveg for E16 når denne er stengt mellom Granvin og Trengereid. For Hordaland fylkeskommune har prosjektet difor vore høgt prioritert.

Statens vegvesen vil leggje fram nye skredsikringslister i desember 2019. Ut i frå desse må gjerast ein samla prioritering av skredsikring i Vestland fylkeskommune. Det er fleire punkt i Sogn og Fjordane som har høgare skredfaktor enn Tokagjelet. Trafikkgrunnlaget er derimot lågare på desse strekningane.

Forholdet til ein Hordalandsdiagonal

Vegstrekinga Fv 49 har vore nemnt som ein mogleg del av ein Hordalandsdiagonal, det vil si som eit vegsamband mellom E134 og Bergensområdet.

Bakgrunnen for dette er at Statens Vegvesen utarbeida «Utredning om forbindelser mellom Østlandet og Vestlandet», (øst-vest –utgreiinga) i 2015. Utgreiinga rådde til å utarbeide ei konseptvalutgreiing (KVU) for eit samband mellom E134 og Bergensområdet. Tre ulike konsept vart vurderte, eit via Kvam og i tunnel under Kvamskogen, eit via Fusa og eit via Kvinnherad.

Fylkestinget i Hordaland har rådd til å utarbeide ein KVU for Hordalandsdiagonal, m.a. i høyringa for Nasjonal transportplan. Samferdselsdepartementet har avvist dette, og dette vart heller ikkje innarbeidd då Stortinget handsama Nasjonal transportplan for 2018-22.

Ein eventuell Hordalandsdiagonal må utgreiast av staten og planleggjast som ein riksveg. Første trinn vil vere å utarbeide ein KVU før Regjeringa tek avgjerd om trase. Etter dette må den innarbeidast i ein komande rullering av NTP (vil tidlegast kunne skje i NTP 2026-37) før eventuell planlegging kan starte opp og midlar bli løyvd i ei seinare rullering av Nasjonal transportplan. Dette prosjektet må også bli prioritert opp mot andre prioriterte samband i Vestland. Alt dette tilseier at oppstart av bygging av ein Hordalandsdiagonal uansett ikkje vil kunne skje før etter 2030, sannsynlegvis ein del seinare. Ein Hordalandsdiagonal er nyleg estimert til 29 mrd kroner, og må truleg byggjast etappevis. Det er følgjeleg ikkje tatt stilling til rekkjefølgje av prosjekt, eller om ein trase vil gå via Kvam.

Vi vurderer behovet for rassikring i Tokagjelet som så stort at det er uaktuelt å avvente ein KVU. Ein eventuell Hordalandsdiagonal vil etter dagens regelverk bli planlagd med ein annen funksjon og høgare standard enn det som er lagt opp til i planutkastet for Fv49 Tokagjelet.

Vi legg difor til grunn at Fv49 Tokagjelet må planleggjast som eit fylkesveganlegg. Omsynet til ein eventuell Hordalandsdiagonal er følgjeleg ikkje blitt lagt til grunn for våre vurderingar av trasealternativ. Vi støtter difor den vegstandarden som SVV har lagt til grunn med dimensjoneringsklasse HØ1 med fartsgrense 80 km/t og tunnel med profil T9,5, tunnelklasse B.

Vi vil elles vise til at planutkastet har synleggjort at det kan vere mogleg å byggje tunnelar vidare mot Samnanger, slik at ein tunnel opp på Kvamskogen vil kunne inngå i ein eventuelt framtidig Hordalandsdiagonal.

Tokagjelet må stengast

Fylkesrådmannen har lagt til grunn at vegen gjennom Tokagjelet må stengast ved bruk av rassikringsmidlar. Det vil vere lite logisk å bruke rassikringsmidlar på ei vegstreking der rasfaren framleis er like stor. T.d. vil det vere uaktuelt å bruke midlar til rassikring om det er laga ein ny trase forbi ein rasstad. Vidare vil ein open veg fortsett krevje midlar til drift og vedlikehald, og tunnelane må oppgraderast. Med all sannsynlegheit vil det etter kvart gå fleire ras over vegen, og opprydding vil kunne bli særskild kostnadskrevjande. Det vil følgjeleg påløpe store kostnader både til investering og drift ved å halde denne vegstrekinga open.

Vi føreset difor at ny veg forbi Tokagjelet fører til at noverande veg vert stengd ved opning av ny veg.

Finansieringsplan

Prosjektet vil bli særskilt kostnadskrevjande for fylkeskommunen. Det vil vere ein risiko for at dei dyraste alternativa ikkje let seg finansiere, særleg om marknadssituasjonen viser seg å vere ugunstig.

Fylkeskommunen har lagt til grunn følgjande i finansieringsplanen:

- Rassikringsmidlar 670 mill. kr.
- Fylkeskommunalt bidrag (eg. kostnader ved utbetring av dagens tunnelar i Tokagjelet) 51 mill. kr.
- Mva-kompensasjon

Dette er ikkje tilstrekkeleg til å kunne finansiere prosjektet. Vi registrerer også at nye kostnadsanslag er vesentleg høgare enn tidlegare anslag, grunna m.a. usikkerheit om marknadssituasjonen.

Fylkeskommunen vil i det vidare arbeide med finansieringsplan for prosjektet måtte ta omsyn til ein del ulike moment. Dette er m.a.:

- Nye Vestland fylkeskommune må ta stilling til prioriteringsrekkefølge for rassikringsprosjekt i det nye fylket.
- Statens Vegvesen har varsla at dei legg fram nye skredsikringslister i desember 2019. Dette vil vere eit grunnlag for Vestland fylkeskommune i arbeidet med nye prioriteringslister for skredsikring.
- Ny Nasjonal transportplan vil venteleg signalisere kva fylkeskommunen kan vente av rassikringsmidlar i den komande NTP-perioden frå 2022-33.

Sjølv om det prosjektutløysande behovet er knytt til rassikring, kan vi ikkje sjå at det er mogleg å unngå delfinansiering gjennom bompengar. Fylkeskommunen har dei seinare åra prioritert midlar til drift og vedlikehald av vegnettet for å unngå auke i etterslepet på fylkesvegane. Den fylkeskommunale økonomien medfører samstundes at det er lite midlar til nyinvesteringar. Alle større fylkeskommunale vegprosjekt dei seinare åra i Hordaland har blitt delfinansiert med enten rassikringsmidlar og/eller bompengar.

Vi vil også peike på at prosjektet også løyser ein del andre forhold enn det som går på rassikring. Prosjektet gir kortare reisetid og erstattar dårleg veg utan tilbod til gåande og syklende på delar av strekninga over Kvamskogen.

Vi ønsker fram mot kommunestyra sine vedtak av kommunedelplanen å gå i dialog med kommunane om finansieringsmoglegheit inklusiv bompengefinansiering av prosjektet. Vi vil rå til at kommunen handsamar prinsippvedtak om bompengefinansiering med oppstart av arbeid med eit fagleg grunnlag for bompengefinansiering parallelt med planutkastet til kommunedelplanen.

Etter lokalpolitisk vedtak vil det bli arbeidd med ein bompengesøknad. Sentrale tema vert forhold som trafikkgrunnlag, finansieringsplan, bompengeperiode, bomstasjonsplassering, takst- og rabattsystem, innkrevjingskostnader osv. Det må liggje føre eit godkjent kostnadsoverslag på reguleringsplannivå som er kvalitetssikra før denne går til lokalpolitisk handsaming. Bompengesøknaden skal først handsamast av kommunane og deretter av fylkestinget før det vert fremja for Stortinget.

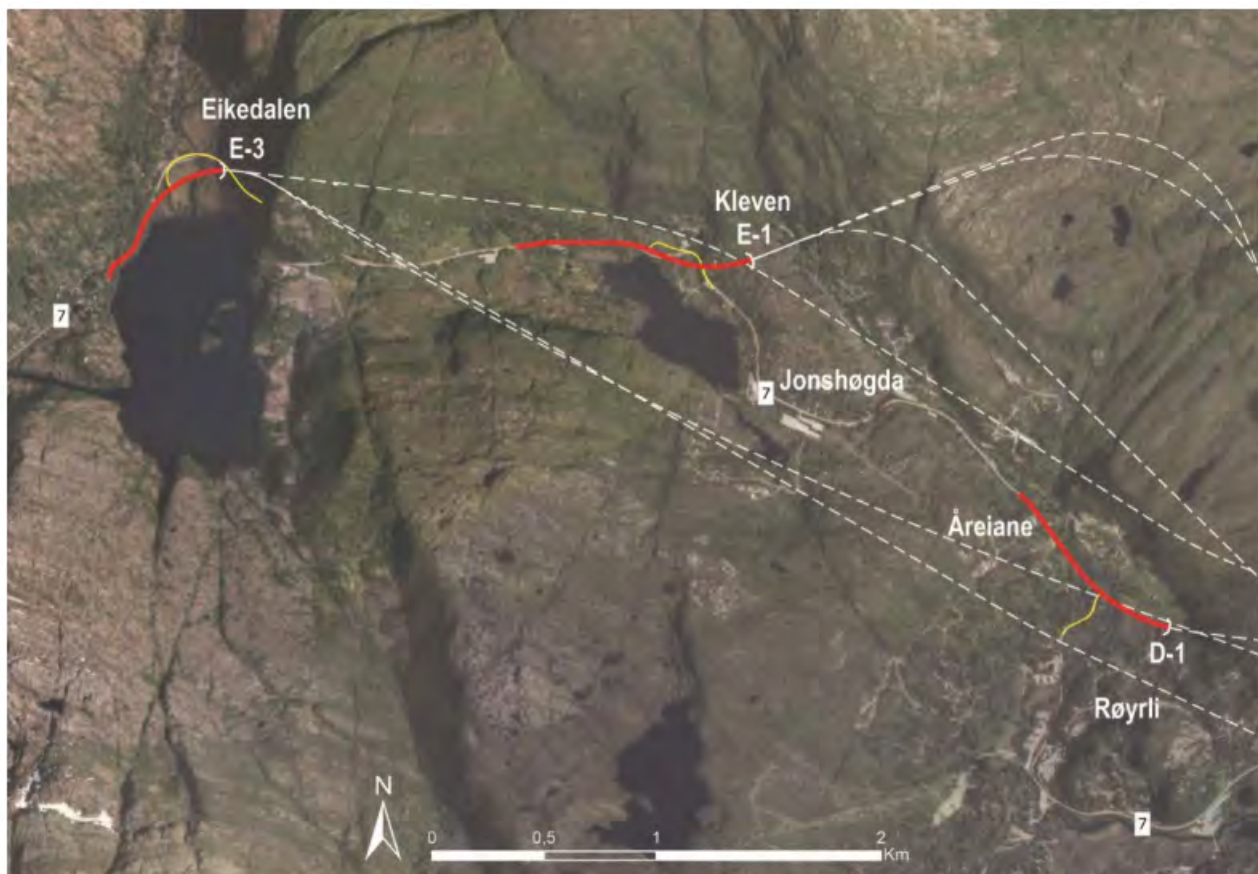
I neste planfase må det, slik det er nemnt i utkastet til kommunedelplan, bli vurdert optimalisering av prosjektet med sikte på å redusere kostnadene. I neste planfase vert også usikkerheita i kostnadsanslaga reduserte.

Etter planen skal noverande Kvammapakke vere nedbetalt i 2029. Det vil etter vår meining vere naturleg å samordne restinnbetalinga til pakken med nytt bompengeprojekt. Fylkeskommunen ønsker dialog med kommunane om korleis dette kan gjerast.

Samferdselsfaglege vurderingar av trasealternativa

Statens Vegvesen konkluderer med at opprusting av dagens veg gjennom Tokagjelet ikkje let seg gjennomføre utan omfattande stengingar, og det vil også vere kostnadskrevjande. Fylkeskommunen slutter seg difor til sikring av vegstrekninga krev ein lengre tunnel utanom Tokagjelet. Grunna kravet til maksimalt 5 prosent stigning, må tunnelen bli relativt lang for å kunne nå opp på Kvamskogen.

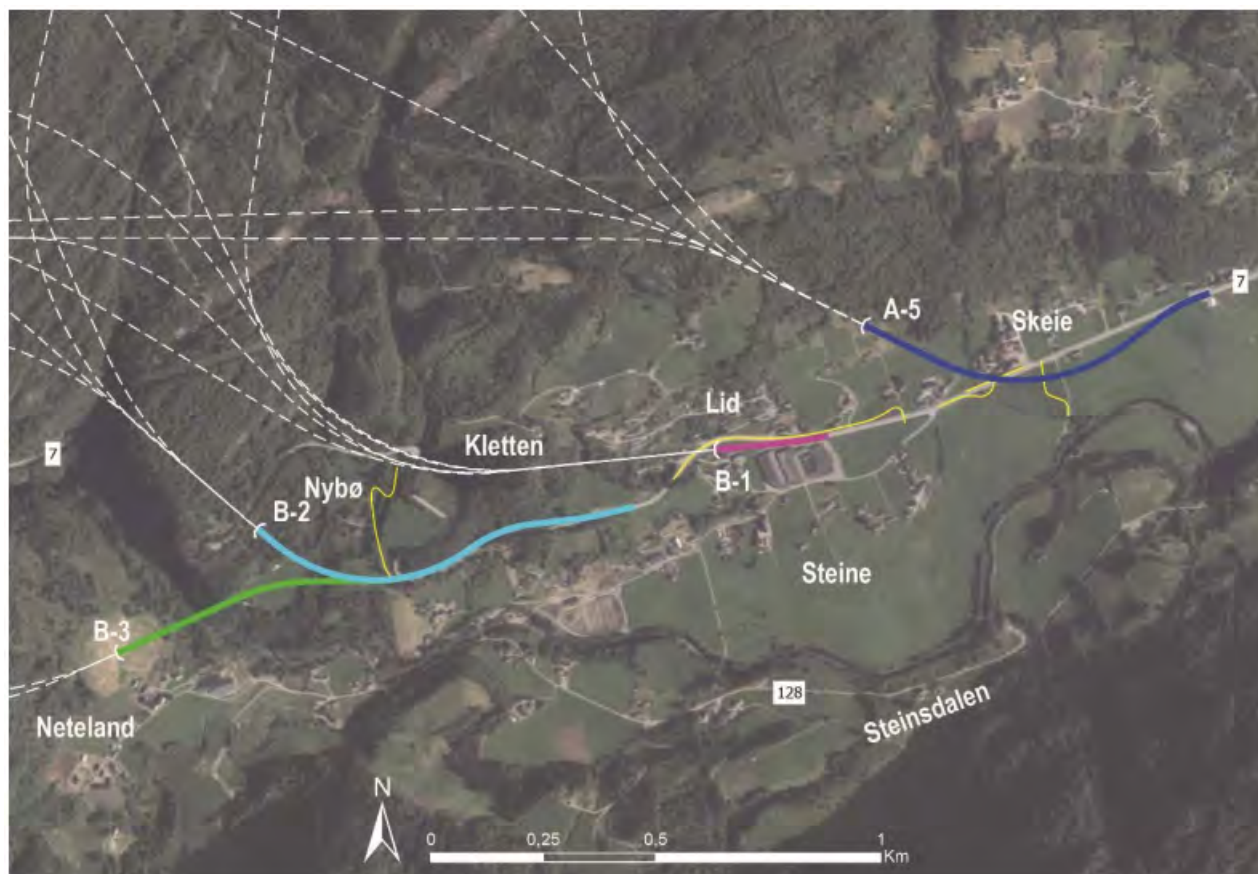
På Kvamskogen vil alternativet ved D1 Røyrlı vere det rimelegaste, men gir samstundes minst innsparing i reiselengde og har utfordringar med omsyn trafikktryggleik på Kvamskogen. I tillegg må tunnelen ha ein lang sving før ein kjem opp på Kvamskogen grunna stigningstilhøva. Fylkeskommunen støtter Statens Vegvesen sin konklusjon om at dette alternativet kjem dårlegare ut enn dei to andre på Kvamskogen. Det er likevel eit gjennomførbart alternativ, og kan vere aktuelt om dei andre alternativa ikkje let seg finansiere.



Figur 3.4 Ortofoto som syner dei 3 alternative påhogga som er utgreidd på Kvamskogen: D1 Røyrlı, E1 Kleven og E3 Eikedalen

Alternativet til E3 Eikedalen gir lågare stigning, og løyser ein større del av utfordringane med dårleg veg på Kvamskogen. Ut i frå omsyn til trafikktryggleik kan dette synast å vere eit betre alternativ enn E1 Kleven, men er samstundes dyrare. Om kommunen ønsker å prioritere E3 Eikedalen framfor E1 Kleven, vil bompengebelastinga bli høgare. Det er også usikkert om dette alternativet vil bli såpass kostbart at det ikkje vil lete seg finansiere. Vi vil rå til å velje påhoggs punkt ved E1 Kleven på Kvamskogen, då D1 Røyrlı synast å vere eit dårleg alternativ av omsyn til trafikktryggleik og lenger veglengde, og E3 Eikedalen vil vere vanskeleg å finansiere.

I Steinsdalen vil alternativet på B2 Nybø gje lågare kostnader og følgeleg lågare bompengebelasting, men medfører sterk stiging opp mot påhoggspunktet. Alternativet er utfordrande med omsyn til byggefase og til trafikktryggleik. Det er likevel eit byggbart alternativ. Fylkeskommunen vurderer at alternativet på A5 Skeie medfører høgare kostnader utan at det gir noko meir nytte. Alternativet på B1 Kletten er difor å føretrække framfor A5 Skeie. Vi vil difor i utgangspunktet tilrå alternativet på B1 Kletten, men meiner at B2 Nybø også er eit realistisk alternativ om ein ønsker lågare kostnader og dermed lågare bompengebelasting.



Figur 3.3 Ortofoto som syner dei 4 alternative påhogga som er utgreidd i Steinsdalen: A-5 Tunnelinnslag ved Skeie

Fylkesrådmannen kan ikkje sjå at det er mogleg å finansiere ein lang tunnel til F2 Jarland innanfor fylkeskommunen sitt budsjett og med bompengar, uavhengig av påhoggspunkt i Steinsdalen. Vi vil her minne om at Noreg si nest lengste tunnel, Gudvangatunnelen, er på om lag 11,4 km. Tunnel til F2 Jarland vil bli om lag 15 km. Det er også usikkert kva for krav som vil bli stilt til sikkerheit i ein så lang tunnel – m.a. om det vil bli kravd 2 løp – slik at kostnadsanslaga er her særst usikre. Alternativet vil også gje lang veg mellom Norheimsund og Kvamskogen. Vi meiner det bør vurderast om det er føremålstenleg å gå til motsegn mot dette alternativet ut i frå økonomisk realiserbarheit. Uansett må saka signalisere at det er uaktuelt å starte med regulering av dette alternativet.

Med unnatak av F2 Jarland som vi vurderer som ikkje realistisk med omsyn til finansieringsmoglegheit, må val av tunnelløysing vere ei lokalpolitisk vurdering knytt til nytte, kostnader, bompengebelasting og miljøkonsekvensar av dei ulike alternativa.

Gående og syklande forbi Tokagjelet

Fylkeskommunen viser til at det med såpass lange tunnelar, dels med stor stigning, ikkje kan bli lagt opp til at gåande og syklande kan bruke tunnelen. Noverande fylkesveg kan eventuelt mellombels bli brukt til gang og sykkeltrafikk om sommaren. Dette er likevel utfordrande av følgjande årsakar:

- Grunna rasfare vil det kunne vere farleg å bruke vegen.
- Etter kvart må det påreknast at vegen vil bli stengt grunna ras
- Det fører til utgifter til drift og vedlikehald av vegen.

I planarbeidet har det ikkje lukkast å finne ei permanent løysing for gange og sykling forbi Tokagjelet. Det er ikkje noko krav om at alle vegar må vere opne for gåande og syklande, sjølv om dette er ønskeleg. Vi antar at det kan vere mogleg å tillate for sykling gjennom tunnelen ved større arrangement som t.d. sykkelrittet Bergen-Voss.

Planutkastet viser at det er mogleg å utarbeide ein turveg med enkel standard frå Byrkjesetevegen over Nyasete til Steinsdalen. Fylkesrådmannen vil peike på at denne vegen i så fall ikkje vil vere eit fylkesveganlegg, og at det difor ikkje er aktuelt å ta med denne i reguleringsplanen for Fv 49 Tokagjelet. Kvam herad kan likevel om dei ønsker, utarbeide vegen til ein turveg.



Figur 3.16 Ortofoto som viser moglege trasear for turveg mellom Kvamskogen og Steinsdalen

Gange og sykling forbi Tokagjelet vil primært vere aktuelt knytt til trening, reiseliv og turisme, ikkje til transportsykling. I Regional transportplan for Hordaland er særleg målpunkt for barn og unge prioritert. Dette tilseier at strekninga ikkje er av dei mest prioriterte strekningane for gåande og syklande.

Tiltak langs eksisterande veg over Kvamskogen

I utkastet til kommunedelplanen er det sett av areal til gang- og sykkelveg og samling av avkjørsler og utretting av krappe kurver på strekninga mellom Røyrli og Fossen Brattetunnelen. Desse er ikkje inkludert i kostnadsanslaga. Etter vår meining kan det vere grunnlag for å regulere for gang- og sykkelveg og tiltak for sanering av avkjørsler på strekninga mellom nytt tunnelpåhogg og Fossen Bratte-tunnelen. Dette er område med mykje hytter med mange avkjørsler, og kor det vil vere grunnlag for ein del trafikk med gåande og syklande. Utfordringane med å finansiere ny tunnel er likevel så stor at det vil vere svært avgrensa med midlar til finansiering av desse tiltaka.

Mogleg finansiering kan vere knytt til utbyggingsavtalar som omfattar gang- og sykkelvegløysing og sanering av avkjørslar med utbyggjarar i området.

Vidare kan det som nemnt i planutkastet vere aktuelt å vurdere ei aktuell løysing med to bomstasjonar, ein før og ein etter kryss inn mot tunnelen. Nytteprinsippet tilseier i så fall at trafikantar som skal til Kvamskogen frå vest, også må få tiltak som gir dei nytte utover redusert biltrafikk. Aktuelle tiltak kan vere å finansiere sanering av avkjørsler, gang- og sykkelveg og/eller utbetring av krevjande parti som smale bruer og krappe svingar. Dette gjeld på den strekninga der ny veg ikkje vil erstatte gamal veg, dvs. vest for ny tunnel. Vi vil rå til at fylkeskommunen og kommunane vurderer kva strekningar dette eventuelt kan vere aktuelt for som del av det nemnte arbeidet med finansieringsopplegg og sak om prinsippvedtak for bompengefinansiering.

Det vil neppe vere aktuelt å byggje gang- og sykkelveg eller føreta vesentlege utbetringar på strekningar som vert erstatta av tunnel. Trafikken vil her vere låg, då vegen vil vere ein lokalveg utan gjennomgangstrafikk.

Kollektivtrafikk

Kollektivutfordringane må bli ein del av planen, og det må regulerast inn snusløyfe kombinert med busstopp i enden av vegen, samt fullverdige busslommar i begge retningar ved kryss på vestsida av tunnel. Vi ber om at det vert dialog med Skyss under veks i planarbeidet.

Vidare framdrift

Etter fylkesrådmannen si vurdering har Statens Vegvesen gjort ein god jobb med å utgreie dei ulike trasealternativa som vart peikt på i planprogrammet. For å sikre vidare framdrift i arbeidet, må ein no ta sikte på å komme fram til eit tilrådd alternativ som kan regulerast med tanke på oppstart så snart som mogleg. Med optimal vidare framdrift kan byggjestart tidlegast bli i løpet av 2022.

Oppsummering samferdsel

Fylkesrådmannen har lagt til grunn at vegen gjennom Tokagjelet må stengast ved bruk av rassikringsmidlar. Prosjektet vil bli særskildt kostnadskrevjande for fylkeskommunen. Vi kan ikkje sjå at det er mogleg å unngå delfinansiering gjennom bompengar.

Planutkastet viser at det er mogleg å utarbeide ein turveg med enkel standard frå Byrkjesetevegen over Nyasete til Steinsdalen. Fylkesrådmannen vil peike på at denne vegen i så fall ikkje vil vere eit fylkesveganlegg, og at det difor ikkje er aktuelt å ta med denne i reguleringsplanen for Fv 49 Tokagjelet.

Ut i frå omsyn til samferdselsfaglege vurderingar rår fylkesrådmannen til påhoggspunkt ved E1 Kleven på Kvamskogen, då D1 Røyrli synast å vere eit dårleg alternativ av omsyn til trafikktryggleik og lenger veglengde, og E3 Eikedalen vil vere vanskeleg å finansiere.

I Steinsdalen vurderer fylkesrådmannen at alternativet på A5 Skeie medfører høgare kostnader utan at det gir noko meir nytte. Alternativet på B1 Kletten er difor å føretrekke framfor A5 Skeie. Vi vil difor i

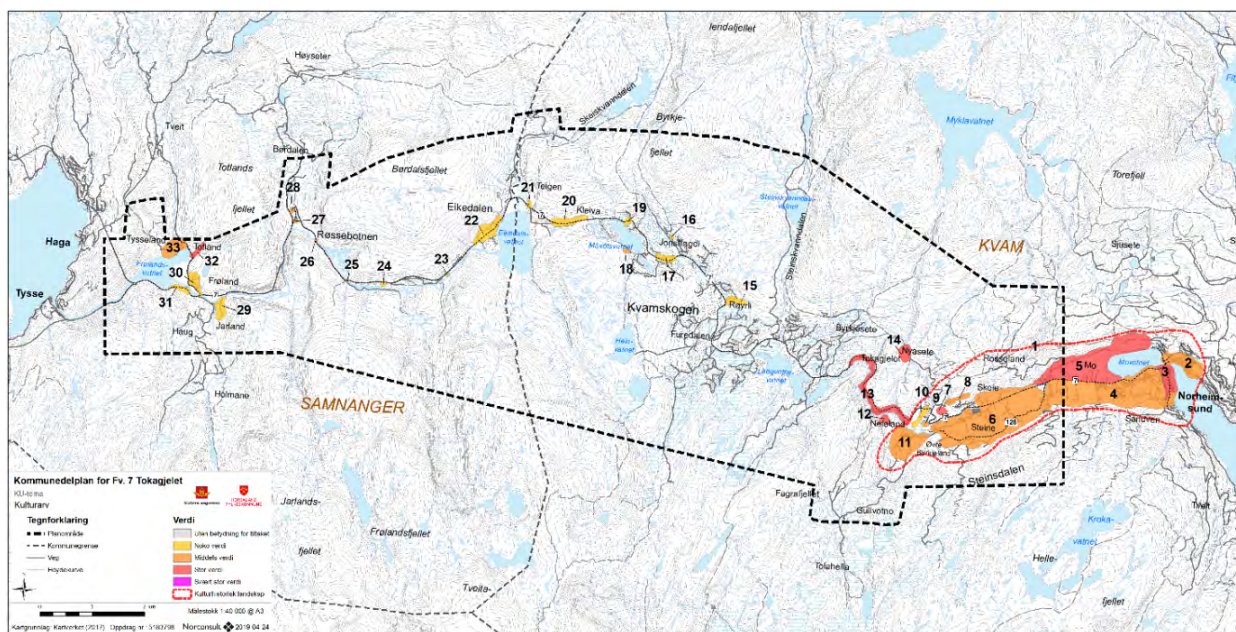
utgangspunktet tilrå alternativet på B1 Kletten, men meiner at B2 Nybø også er eit realistisk alternativ om ein ønsker lågare kostnader og dermed lågare bompengebelasting.

Fylkesrådmannen kan ikkje sjå at det er mogleg å finansiere ein lang tunnel til F2 Jarland innanfor fylkeskommunen sitt budsjett og med bompengar, uavhengig av påhoggspunkt i Steinsdalen.

2.2 Kulturminne og kulturmiljø

Kulturminne, kulturmiljø og kulturlandskap er tema som skal konsekvensutgreiast. Utgreiingsområdet frå Steinsdalen i Kvam til Frøland i Samnanger har variasjon av kulturminnelokalitetar- og miljø, samt kulturlandskap. Den utførte konsekvensutgreinga gjer god greie for desse temaa.

Kombinasjonar av trasear og påhogg gjev ei rekke alternativ som er utgreidd i planen. Fleire alternativ kan komme i direkte konflikt med allereie kjende automatisk freda kulturminne og viktige kulturminne og kulturmiljø. Hordaland fylkeskommune vil rå ifrå traseval og påhogg som kjem i konflikt med freda kulturminne og viktige kulturminne og kulturmiljø.



Figur 5-1 Oversiktskart, verdiområde kulturarv.

Alternativ i Steinsdalen

Alternativ A5 Skeie er vurdert å vere det beste alternativet i høve kulturminne og kulturmiljø. Det vil medføre noko negativ reduksjon av det heilskaplege kulturlandskapet, men har ingen direkte konflikstar med viktige nyare tids kulturminne eller kulturminnelokalitetar. Ut i frå kjente funnstader til no fjerna automatisk freda kulturminne, vil A5 Skeie ligga i eit område med høgt potensiale for funn av førhistoriske spor og anlegg. Fylkeskonservatoren viser til at ein må få etablert kunnskap om kulturminne ut i frå arkeologiske granskingar så tidleg som råd.

Alternativ B1 Kletten er vurdert å vere det nest beste alternativet i høve kulturminne og kulturmiljø. Det får påverknad i eitt kulturmiljø i Steinsdalen, og gir direkte påverknad i form av fjerning av bygningar på Steine og Lid. Fleire einskildelement som er karakteristisk for kulturmiljøet her vil bli fjerna. Med omsyn til arkeologiske kulturminne kjem B1 Kletten likt med A5 Skeie, inn i eit område med stort potensiale for funn.

Alternativ B2 Nybø er vurdert å vere det dårlegaste alternativet i høve kulturminne og kulturmiljø. Det gir størst påverknad på kulturmiljøet på Eikehaugen, kor veglina vil råke eit saman bygd våningshus/ løe i frå 1700-talet som har høg verneverdi. Alternativ B2 Nybø har i tillegg nærføring til den freda vegstrekninga i Tokagjelet, og vil òg redusere kvalitetane i kulturlandskapet. B2 Nybø vil i større grad ha negativ innverknad på landskapet rund Kletten – registrert bygdeborg. Vegen som i dag snor seg rundt fjellet Kletten der borga ligg vil måtte utvidast og endrast til ny standard, noko som ut i frå eit kulturminneperspektiv ikkje er i tråd med nasjonal politikk på kulturminnefeltet. Veglinja til alternativet ligg slik i landskapet at potensialet for arkeologiske kulturminne er stort.

Gang- og sykkelveg mellom Steinsdalen og Kvamskogen

Det er vurdert to alternative trasear for gåande og syklande på denne strekninga, begge med føresetnad om at Tokagjelet vert stengd for all ferdsel. Den eine er via Rosseland og den andre via Nybø. Standard vil vera som «turveg» og vil ikkje innfri ordinære krav til gang- og sykkelveg, mellom anna på grunn av fleire bratte parti. Begge alternativa er vurdert å ha negativ påverknad på stølsmiljø på Nyasete. Alternativ 2 til Nybø gir i tillegg mest terrenginngrep i urørd terreng, og har ein mogeleg direkte konflikt med ei automatisk freda trekolgrøp på Haugagjerdet.

Alternativ Kvamskogen - Frøland

For dei korte tunnelalternativa, det vil seie dei som omfattar påhogga D1 Røyrli, E1 Kleiva og E3 Eikedalen, er utbetring av delar av eksisterande Fv7 og gang/sykkelveg lagt til grunn som del av tiltaket. For utbetring av dagens veg er det Kleven hytteområde og Verka bru som vert sterkast råka av dei korte tunnelalternativa. Dei andre kulturmiljøa som råkast av vegutbetring og gang/sykkelveg får mindre påverknad.

Alternativ D1 Røyrli er vurdert som det dårlegaste alternativet i høve kulturminne og kulturmiljø. Det medfører inngrep i gardsmiljø på Røyrli. Tunet på Røyrhaug vert påverka ved store terrenginngrep i omgjevnadene og nærføring til ny vegline. D1 Røyrli gir i tillegg inngrep i hytteområde ved Kleven, med liten negativ konsekvens.

Alternativ E1 Kleiva er vurdert som det nest dårlegaste alternativet i høve kulturminne og kulturmiljø. Det medfører store inngrep i eit eldre hytteområde, i form av riving av Sporveishytten, og fleire andre eldre hytter og garasjar.

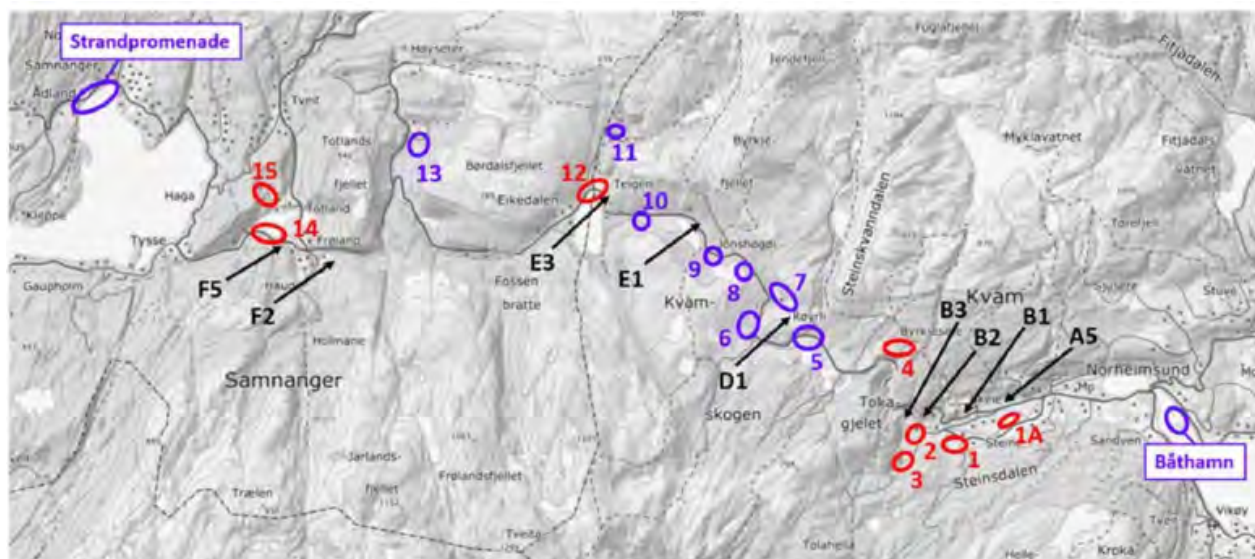
Alternativ E3 Eikedalen er vurdert å vere det beste alternativet av dei korte tunnelalternativa. Tunnelinnslaget er nær gardsmiljøet på Teigen, men råkar ikkje dette miljøet direkte.

Potensialet for automatisk freda kulturminne på Kvamskogen er noko avgrensa, i områda D1 - E1 og E3 er det ikkje kjent automatisk freda kulturminne.

I samla konsekvens av tunnell og vegutbetring vest for Tokagjelet vil det lange tunnelalternativet, med start ved F2 Jarland, medføre minst påverknad og konsekvens for kulturmiljøa. Det råkar gardsmiljøet på Jarland, kor minst eitt hus må rivast og minst to får vesentleg nærføring til ny vegline og tunnelinnslag. Den mest autentiske delen av kulturmiljøet på Jarland ligg lenger sør og vert i liten grad påverka.

Deponi - handsaming masseoverskot

Planen legg opp til 15 alternative deponiområde delt på dei ulike alternativa.



Figur 3.13 Kartet syner vurderte deponiområder. Område med lilla farge er aktuelle, og bør vurderast nærmare i samband med reguleringsplan. Område markert med raud farge er vurdert som mindre egna/konfliktfylte.

I Steinsdalen er det deponiområda 1, 1A, 2 3, og 4 som er aktuelle.

1 Øvre Byrkjeland	Eksisterer planar for mindre deponi i samband med landbruk. Vart gjort ei mindre arkeologisk registrering på dyrka mark, utan funn. Alternativ 1 til deponiområde femnar om eit større areal. I dette området er det kjent skal ha vore automatisk freda kulturminne. Tilkomst er definert som god. Etter vårt syn vil det vera utfordringar med omsyn til eksisterande standard på vegnett og der utbetringar vil kunne råke både arkeologiske kulturminne og nyare tids kulturminne.
1A Grøntveit	Vil vera i konflikt med nyare tids kulturmiljø, her er og potensiale for arkeologiske kulturminne.
2 Neteland	Konflikt med SEFRAK registrerte bygningar, her under troskykkje, utlører knytt til landbruksressursar. Området rett sør for forslag til nytt deponi er arkeologisk registrert i 2011 utan funn. Det er vår vurdering at området som no ligg føre har eit potensial for arkeologiske kulturminne.
3 Netelandslia	Konflikt med SEFRAK registrerte bygningar, vidare er det vår vurdering at området vist som Netelandslia har eit potensial for arkeologiske kulturminne
4 Øvre Tokagjelet	Utfordrande tilkomst gjennom kulturmiljø på Nyesete. Fylkeskonservatoren viser til at det er funn av arkeologiske kulturminne på Nyasete, rett aust for deponiområdet. Kløvdalen viser truleg til ei eldre ferdslerute opp til Kvamskogen.

På Kvamskogen er det i alt ni moglege deponiområde.

5 Ungdomsheimen	SEFRAK-registrert utløe i planområdet, tyder på slåtteaktivitet i tidlegare tider. Området er elles mykje opparbeidd og har lite potensiale for funn av automatisk freda kulturminne.
6 Furedalen	Ingen kjende kulturminneverdiar
7 Røyrli	Tunet på Røyrli er SEFRAK-registrert og vil bli sterkt påverka av deponiet.
8 Røyro	Ingen kjende kulturminneverdiar

9 Jonshøgdi	Ingen kjende kulturminneverdiar
10 Kleiva	Ingen kjende kulturminneverdiar i tiltaksområda, registrerte SEFRAK objekt nord for deponiet.
11 Eikedalen Kråni	Ingen kjende kulturminneverdiar
12 Eikedalen	Ingen kjende kulturminneverdiar i tiltaksområda, registrerte SEFRAK objekt sør og nord for deponiet.
13 Børdalen Kråni	SEFRAK objekt i deponiområdet.

Det er avsett to areal for deponi ved Frøland, alternativ 14 og 15.

14 Frølandsvatnet	Ingen kjende kulturminneverdiar
15 Tysseldalsdalen	Ingen kjende kulturminneverdiar, men har potensiale for automatisk freda kulturminne. Kan vera problematisk med tilkomst og kulturlandskapet.

Deponiområde

Fleire av deponiområda ligg i landbruksområde og har følgeleg potensiale for arkeologiske kulturminne. Desse må likt med vegføremålet vurderast etter at undersøkingssplikta jf. Kulturminnelova er gjennomført. Dette gjeld særleg for deponiområde 1- 4. Det er og fleire eldre bygningsmiljø og kulturlandskap frå nyare tid som vert råka.

Riggområde

Fylkesrådmannen viser til KU (side 92) når det gjeld etablering av naudsynte riggområder i samband med prosjektet. Det må vera gjort ei vekting av plassering opp i mot kjende kulturminneverdiar for å unngå direkte konflikt. Sjølv om riggområde er mellombels, vil ein kunne gjera stor skade på eventuelle arkeologiske kulturminne og på nyare tids kulturminne. Riggområda må difor avklarast etter kulturminnelova og plan- og bygningslova.

Freda veganlegg i Tokagjelet

Ved eit eventuelt val av påhogget B2 Nybø må det utvisast særskild merksemd på det freda veganlegget i Tokagjelet. Ved detaljregulering må det vurderast om tiltak er naudsynt for å sikre at det freda anlegget ikkje vert utsett for skade eller uheldig påverknad i anleggsfasen.

Oppsummering kulturminne og kulturmiljø

Av alternativa lagt fram rår Hordaland fylkeskommune til kombinasjonar med alternativ A5 Skeie i Steinsdalen. Dette alternativet kjem best ut med omsyn til kulturminne og kulturmiljø dersom det kombinerast F2 Jarland.

Tunnelalternativ B1 Kletten vil medføre riving av fleire eldre SEFRAK-registrerte bygningar i Steinsdalen, og vert soleis ikkje tilrådd.

Kombinasjonar som inkluderer alt. B2 Nybø vil vere i størst konflikt med kulturminne og kulturmiljø. Hordaland fylkeskommune rår difor i frå kombinasjonar der alternativet inngår. Begge alternativa vil føre til at det verneverdige tunet på Eikehaugen vert øydelagt. Alternativ B2 Nybø har dessutan nærføring til den automatisk freda bygdeborga på Kletten og til den freda vegstrekinga i Tokagjelet, og vil verke sterkt negativt inn på kulturlandskapet.

Kombinasjonen B2 Nybø – D1 Røyri og kombinasjonen B1 Kletten – D1 Røyrlø vil begge ha sær negativ påverknad i høve kulturminne og kulturmiljø samla sett, både ved tunnel i Steinsdalen og ved tunnelopning ved Røyrlø. I tillegg vil vegutbetringa vidare vestover gje store inngrep ved Kleiven, mellom anna med tap av Sporveishytten.

Korte tunnelalternativ vil påvirke flest kulturmiljø på bakgrunn av utbetring av veg i dagen. Her er det dei ulike påhogga som vil gje størst påverknad, medan gang- og sykkelveg langs dagens veg ikkje gjer vesentlege negative konsekvensar. Av dei korte tunnelalternativa vil kombinasjonar med alternativ E3 Eikedalen komme best ut.

Ein turveg frå Kvamskogen til Steinsdalen er vurdert å ha negativ påverknad på stølsmiljø på Nyasete. Alternativ 2 til Nybø gir i tillegg påverknad i urørt areal, og ein mogleg direkte konflikt med ei automatisk freda trekolgrøp. Alternativ 1 til Rosseland er vurdert som betre, men bør betrast gjennom betre terrengtilpassing og reduksjon av fyllingsutslag.

Omsynet til arkeologiske kulturminne er vist i utgreiinga til saka, men Fylkesrådmannen viser til at fleire av områda har potensiale for konflikt med arkeologiske kulturminne. Vi vil oppmoda til at ein får gjort arkeologiske registreringar i samsvar med kulturminnelova så tidleg som råd i planprosessen. Dette vil sikre eit godt grunnlag i planprosessane.

2.3 Naturressursar, naturmangfald og landskap

Fylkesrådmannen meiner det er gjort ei grundig konsekvensutgreiing av temaa naturressursar, naturmangfald og landskapsbilete for dei ulike alternativa. For friluftsliv og bygdeliv er alle alternativa som står igjen etter silingsprosessen vurdert til å gi totalt positive verknadar, med mindre skilnader. Temaet vert difor ikkje vidare utgreidd i vurderinga av planutkastet.

2. Ikkje prissette konsekvensar	Røyrlø			Kleven			Eikedalen			Jarland		
	D1-A5	D1-B1	D1-B2	E1-A5	E1-B1	E1-B2	E3-A5	E3-B1	E3-B2	F2-A5	F2-B1	F2-B2
Naturressursar	--	-	-	--	-	-	--	-	-	--	-	-
Kulturarv	-	--	--	-	--	--	-	--	--	-	-	-
Friluftsliv og bygdeliv	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
Naturmangfald	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0	-
Landskapsbilete	--	-	--	--	--	--	-	-	--	-	-	--
Rangering ut frå Ikkje-prissette konsekvensar	10	4	10	7	7	9	4	4	10	2	1	2

Figur 4.24 Samanstilling ikkje-prissette konsekvensar

Naturressursar

Alle alternativa i Steindalen ligg innanfor kjerneområde landbruk, og tap av jordbruksjord der jordvernet skal stå sterkt er uheldig. A5 Skeie er det påhogget med størst permanent forbruk av dyrka mark. B1 Kletten og B2 Nybø er rangert som dei beste alternativa i Steinsdalen og er sidestilt i rangering. Sjølv om B2 Nybø har noko meir arealtap jordbruksjord totalt sett, så er det meir fulldyrka jord som går tapt ved B1 Kletten.

For alternativa på Kvamskogen og Frøland er det E1 Kleven som er rangert som best med ubetydeleg konsekvens. F2 Jarland ligg innan kjerneområde landbruk og er difor vurdert til det dårlegaste alternativet. D1 Røyrlø og E3 Eikedalen er rangert som nummer to og tre. Dersom ein tek utgangspunkt i at tunnelpåhogg D1 Røyrlø saman med KPA framtidig hytteområde på Røyrlø vert utbygt, er dette faktorar som i seg sjølv vil redusere småbruksmiljøet på Røyrlø.

Naturmangfald

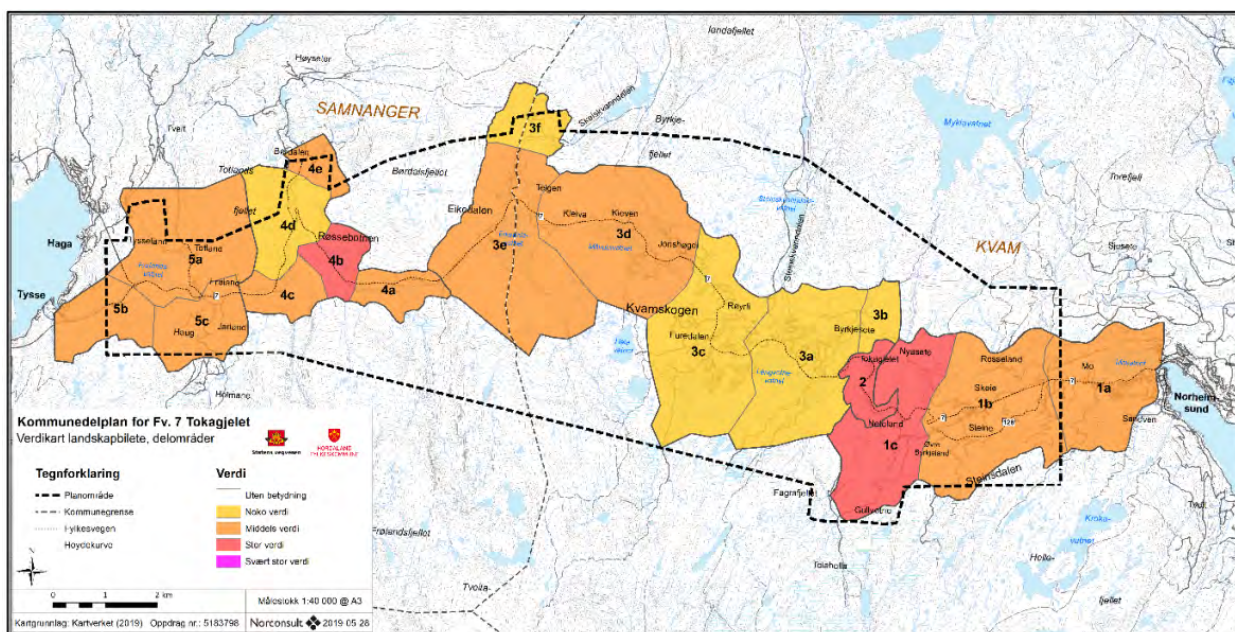
A5 Skeie og B1 Kletten er sidestilt i vurdering av konsekvens for naturmangfald med ubetydeleg påverknad og er difor dei beste alternativa i Steinsdalen. For B2 Nybø er det naudsynt med noko inngrep i delområde Risbruelva med svært stor verdi. Naturmangfaldrapporten stadfestar at: «Ut ifrå ei naturfagleg vurdering ser ein helst at alternativ B2 og B3 i Steinsdalen som er dei einaste som er i direkte konflikt med område som har fått svært stor verdi ikkje vert del av den endelege løysinga.» (B3 er vurdert i konsekvensutgreiinga, men vart forkasta seint i prosessen som alternativ).

Vest for Tokagjelet er F2 Jarland vurdert som det beste påhogget i høve til naturmangfald. Det er små skilnader mellom alternativ D1 Røyrli og E3 Eikedalen. Konsekvensutgreiinga konkluderer med at tiltaket i liten grad er negativt for naturmangfald.

Landskap

I Steinsdalen ligg alle alternativa i det regionale landskapsområdet Indre bygder på Vestland, med middels verdi. B1 Kletten er vurdert som det beste alternativet, med ubetydelege påverknad. B2 Nybø er vurdert som det dårlegaste alternativet, med skjemmande inngrep i det småskala landskapet med fyllingar, brufeste og tunnelinnslag. Konsekvensane er spesielt negative i delområdet Neteland som har svært stor verdi.

Alternativa vest for Tokagjelet ligg i det regionale landskapsområdet Kvamskogan, som er eit vanleg førekommande landskap. F2 Jarland er rangert som det beste alternativet, medan E1 Kleven gir mest negative verknadar for landskapet, med store skjeringar, fyllingar og riving av bygg.



Figur 0-1 Samlekart landskapsverdi

Oppsummering naturressursar, naturmangfald og landskap

Fylkesrådmannen rår i frå påhogg ved B2 Nybø i Steinsdalen etter ei samla vurdering av dei negative verknadane for naturressursar, naturmangfald og landskap.

2.4 Merknadar til reisetid

Overordna mål for Regional transportplan for Hordaland 2018-2019 seier at: «Hordaland skal ha eit sikkert transportsystem som ivaretek mobilitetsbehov og bidreg til omstilling til lågutsleppssamfunnet.».

Planforslaget syner til at alle alternative påhogg vil få endra reisetid, både regionalt og lokalt. Den lengste tunnelen med påhogg i F2 Jarland, vil gi mest innsparing på reisetid regionalt og kan difor bidra til meir pendling mellom Norheimsund og Bergen. Samstundes vil den lengste tunnelen gi vesentleg lengre reisetid lokalt. For reiser mellom Steinsdalen og Kvamskogen må ein køyre lengre strekk i nabokommunen Samnanger og reiser som i dag tek 10 minutt vil kunne ta 30 minuttar. Ei slik endring vil kunne redusere handels- og næringslivsrelasjonen mellom Kvamskogen og Norheimsund.

Fylkesrådmannen er kritisk til alternativet F2 Jarland, då den utfordrar overordna mål om omstilling til lågutsleppssamfunnet, ved å legge til rette for meir pendling regionalt. Den lengste tunnelen vil også i mindre grad ivareta mobilitetsbehova lokalt enn dei kortare tunnelane.

3. Konklusjon

Fylkesrådmannen meiner at planutkastet frå Statens Vegvesen utgjør eit godt grunnlag for å starte opp arbeid med ein reguleringsplan for Fv 49 Tokagjelet. Høg rasfare, låg vegstandard, trafikkgrunnlag, vegen sin regionale funksjon og betyding som omkøyringsveg for E16 tilseier at prosjektet skal prioriterast høgt.

Fylkesrådmannen har lagt til grunn at vegen gjennom Tokagjelet må stengast ved bruk av rassikringsmidlar. Prosjektet vil bli særskildt kostnadskrevjande for fylkeskommunen. Vi kan ikkje sjå at det er mogleg å unngå delfinansiering gjennom bompengar.

Planutkastet viser at det er mogleg å utarbeide ein turveg med enkel standard frå Byrkjesetevegen over Nyasete til Steinsdalen. Fylkesrådmannen vil peike på at denne vegen i så fall ikkje vil vere eit fylkesveganlegg, og at det difor ikkje er aktuelt å ta med denne i reguleringsplanen for Fv 49 Tokagjelet.

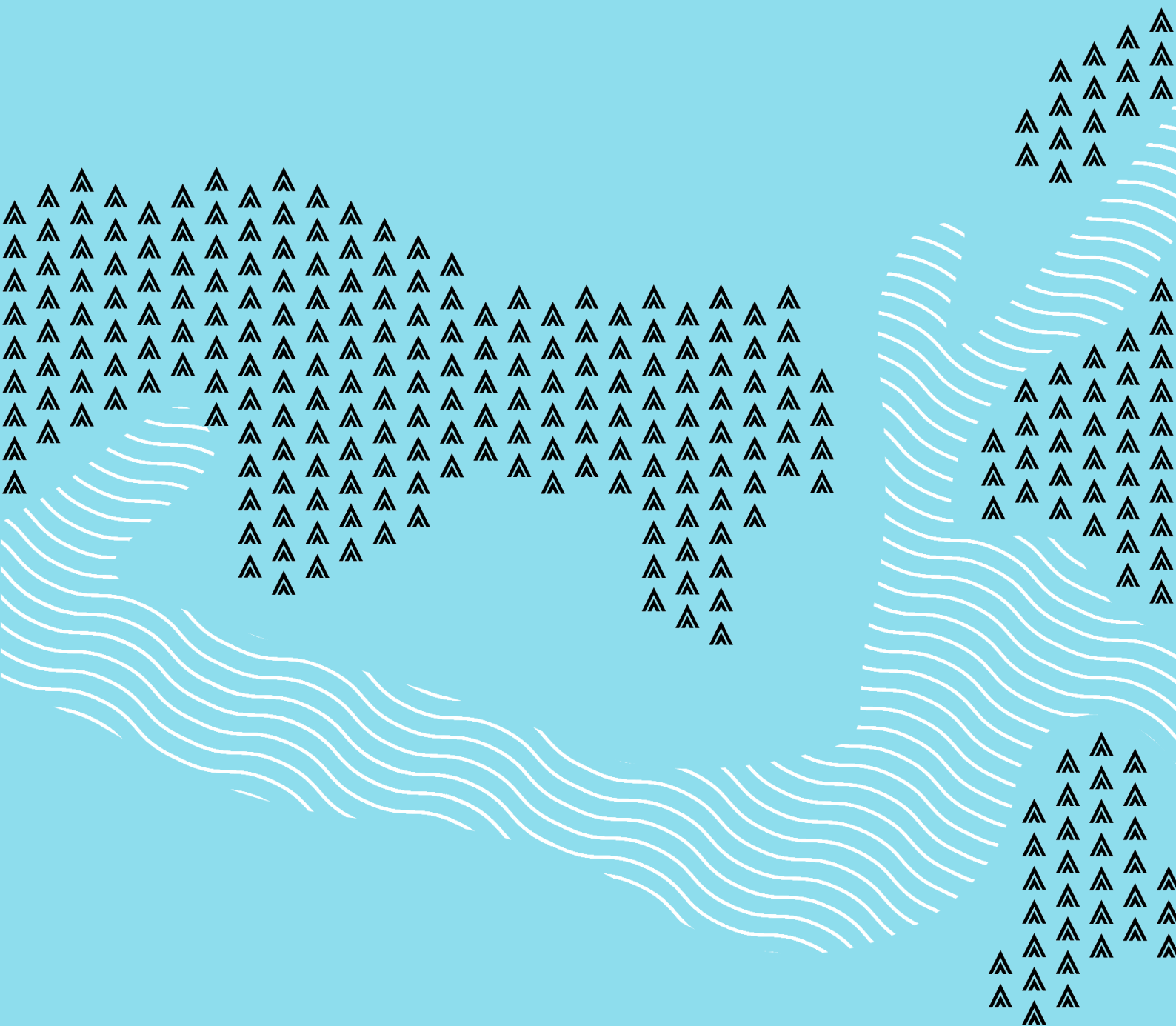
Av omsyn til samferdselsfaglege vurderingar rår fylkesrådmannen til påhoggspunkt ved E1 Kleven på Kvamskogen, då D1 Røyri synast å vere eit dårleg alternativ av omsyn til trafikktryggleik og lenger veglengde, og E3 Eikedalen vil vere vanskeleg å finansiere. I Steinsdalen vurderer fylkesrådmannen at alternativet på A5 Skeie medfører høgare kostnader utan at det gir noko meir nytte. Alternativet på B1 Kletten er difor å føretrekkje framfor A5 Skeie. Vi vil difor i utgangspunktet tilrå alternativet på B1 Kletten, men meiner at B2 Nybø også er eit realistisk alternativ om ein ønsker lågare kostnader og dermed lågare bompengebelasting.

Fylkesrådmannen kan ikkje sjå at det er mogleg å finansiere ein lang tunnel til F2 Jarland innanfor fylkeskommunen sitt budsjett og med bompengar, uavhengig av påhoggspunkt i Steinsdalen. Fylkesrådmannen er også kritisk til at F2 Jarland utfordrar overordna mål om omstilling til lågutsleppssamfunnet, ved å legge til rette for meir pendling regionalt. Den lengste tunnelen vil også i mindre grad ivareta mobilitetsbehova lokalt enn dei kortare tunnelane.

Av omsyn til kulturminne og kulturmiljø rår fylkesrådmannen til kombinasjonar med alternativ A5 Skeie i Steinsdalen. Av dei korte tunnelalternativa vil kombinasjonar med alternativ E3 Eikedalen komme best ut i vest. Tunnelalternativ B1 Kletten vil medføre riving av fleire eldre SEFRAK-registrerte bygningar i Steinsdalen, og vert soleis ikkje tilrådd. Kombinasjonen B2 Nybø – D1 Røyri og kombinasjonen B1 Kletten – D1 Røyri vil begge ha særskildt negativ påverknad i høve kulturminne og kulturmiljø samla sett, både ved tunnel i Steinsdalen og ved tunnelopning ved Røyri.

Ut ifrå ei samla vurdering av konsekvensane for naturressursar, naturmangfald og landskapsbilete, rår fylkesrådmannen til påhogg ved B1 Kletten i Steinsdalen.

B2 Nybø er vurdert til å gi dei største negative konsekvensane totalt sett for ikkje-prisette konsekvensar. Fylkesrådmannen rår difor i frå påhogg ved B2 Nybø i Steinsdalen.



vestlandfylke.no