

Saksbehandlar: Torbjørn Hasund, Fylkesrådmannen
Sak nr.: 16/3521-24

Gloppen Stryn og Hornindal kommunar - Kommunedelplan - E39 Byrkjelo - Grodås

Fylkesrådmannen rår fylkesutvalet til å gjere slikt vedtak:

1. Fylkesutvalet støttar det tilrådde alternativet til Statens vegvesen, jf. planomtalen kapittel 6, inkludert redusert standard på veg og kryss og innkorting av trase på Byrkjelo.
2. Fylkesutvalet understrekar at ein i det vidare arbeidet med trasear og tilpassingar må leggje stor vekt på lokale behov og interesser. På kommunedelplannivå er det og avgrensa med detaljar, og vanskeleg for den enkelte å sjå omfanget av konsekvensar for sine interesser og moglegheiter for tilpassingar. Dette gjer òg at det er spesielt viktig å ivareta desse omsyna.
3. Fylkesutvalet kan på dette plannivået ikkje seie oss samd i arealbruken, jf. lov om kulturminne § 8, fjerde ledd. Dette inneber at planen ikkje har rettsverknad før det er avklart om den rårkar automatisk freda kulturminne. Arealbruken vert først avklart på reguleringsplannivå.

Vedlegg:

Planomtale

Andre relevante dokument i saka:

[Link direkte til saksdokumenta på heimesida til Statens vegvesen](#)

SAKSFRAMSTILLING

1. SAMANDRAG

Formålet med planarbeidet er å fastleggje framtidig vegløyising for E39 med tilknytingar. Konsekvensanalysane for prissette konsekvensar viser at tiltaket vil ha positiv netto nytte per budsjettkrone, og er betre enn 0-alternativet. Konsekvensanalysane for ikkje-prissette konsekvensar viser at alle alternativa er vurdert til å vere negative, i ulik grad. Samla samfunnsøkonomisk vurdering er derfor noko usikker, men er vurdert til å gå i positiv retning.

For at lokalsamfunna og den enkelte grunneigar langs vegen skal få til gode løysingar vil det vere avgjerande at Statens vegvesen i det vidare planarbeidet, inkl. reguleringsarbeidet, er i konstruktiv dialog med lokalsamfunna og grunneigarar.

Fylkesrådmannen er samla sett samd i konsekvensvurderingane som er gjort for tema kulturminne, og dei alternativa som Statens vegvesen har vurdert som minst konfliktfylte.

2. BAKGRUNN FOR SAKA

I 2014 vedtok regjeringa konseptvalutgreiing (KVU) for E39 Skei – Ålesund, og det vart konkludert med at framtidig E39 skal følgje ei indre linje i Nordfjord. Det betyr tunnel under Utvikfjellet, og bru over indre del av Nordfjorden. Ny E39 er dimensjonert for ein årsdøgntrafikk (ÅDT) på 6500 køyrety. Lengda på ny E39 blir rundt 38 kilometer. Om lag halvparten av vegen vil gå i tunnel.

Ny E39 er dimensjonert til 90 km/t. På veg i dagen er det lagt opp til midtrekkverk og eigne forbiøyringsfelt på nokre strekningar. Dette fører til at mykje av vegen i dagen vil bli trefeltsveg. Vegen skal vere avkøyrsefrie, dvs. at avkøyrser må koplant til eit lokalt vegnett som blir knytt til E39 via kryss. Kryssa kan utformast som T-kryss eller planskilt kryss.

Tunnelane skal byggast med tunnelprofil T10,5, dvs. eitt tunneløp med trafikk i begge retningar og 80 km/t. Det vert ikkje midtrekkverk i tunnelane, men eit sperreområde mellom køyrefelta i ein meter breidde.

For ÅDT 6000 – 8000 skal kryss byggast som forkøyreregulert T-kryss eller planskilt kryss. Planskilde kryss kan utformast på ulike måtar, men felles for alle er at dei er arealkrevjande.

VURDERTE ALTERNATIV

For Byrkjelo er det utgreidd tre alternativ, inkl. eit planskilt kryss for kvart alternativ; B1 (Byrkjelo aust), B2 (Byrkjelo midt) og B3 (Byrkjelo vest).

For Vikane (Utvik og Innvik) ligg det føre alternativa V1 (Vikane høgg), V2 (Vikane låg) og V3 (kombinasjonsalternativet). Tunnelen under Utvikfjellet kjem ut Tverrlida i Utvik. Ny E39 går i dagen gjennom øvre del av Utvik, i tunnel vidare mot Innvik, og deretter i dagen gjennom øvre del av Innvik. For alle alternativa er det utgreidd eit planskilt kryss i Innvik.

I Indre Nordfjord og Markane er det utgreidd éin vegtrasé (N). Ny E39 går i tunnel frå Innvik under Hildehalsen, og går så direkte inn på ei hengebru på nærare 1,8 km over Nordfjorden. På nordsida av fjorden ved Svarstad er det planlagt kryss. Vegen går så direkte inn i neste tunnel og nordover til Markane, med ny veg i dagen gjennom Nord-Markane. Nytt tunnelinnslag aust for Øyane og tunnel vidare mot Hornindal.

For Hornindal er det utgreidd tre alternativ: H1 (Hornindal vest), H2 (Hornindal midt) og H3 (Hornindal aust). H1 har tunnelinnslag ved Kyrkjehorne, og vegen vidare mot Kivstunnelen blir liggande som i dag. H2 har tunnelinnslag aust for Hornindal skule, og vil få ei ny bru på over kryssområdet ved barnehagen. H3 har ei kort dagsone i Åresvora, før tunnelen kjem ut ved Lødden og går i dagen vidare mot Kivstunnelen, med ny bru over Hornødla.

RESULTAT FRÅ KONSEKVENSANALYSANE

Pris-sette konsekvensar (trafikale og samfunnsøkonomiske konsekvensar). Alle utbyggingsalternativa er berekna å ha positiv netto nytte pr. budsjettkrone. Dei er altså betre enn 0-alternativet, dvs. å ikkje byggje vegen. Alternativet som har høgast netto nytte er B1-V3-N-H3. Alternativet B3-V1-N-H2 har lågast netto nytte og er rangert som dårlegast.

For alternativa på Byrkjelo kjem B1 best ut, fyrst og fremst på grunn av lågare anleggskostnader. Det er lite skilnad på nytte for trafikantar (ulike typar persontransport) og transportbrukarar (godstransport). I Vikane har V3 noko høgare anleggskostnader enn V2, men kjem betre ut i forhold til netto nytte grunna noko høgare nytte for trafikantar og transportbrukarar.

For alternativa i Hornindal kjem H3 best ut på netto nytte på grunn av høgast nytte for trafikantar og transportbrukarar, sjølv om dette alternativet har høgast anleggskostnader. B2 har noko lågare anleggskostnader enn B3 og kjem noko betre ut i forhold til netto nytte.

Ikkje-prissette konsekvensar (konsekvensar for landskap, kulturminne, friluftsliv etc.)

Samanlikna med 0-alternativet er alle alternativa vurdert til å vere negative. Det er difor 0-

alternativet som er beste alternativ for dei ikkje-prissette fagtema. Alternativet som gjev minst negative konsekvensar for ikkje prissette tema er B1-V3-N-H2. Det nest beste alternativet er B1-V1-N-H2 og det tredje beste er B1-V2-N-H2. Desse har samla sett liten til middels negativ konsekvens for ikkje prissette fagtema. Alternativa som er rangert som dårlegast er B3-V2-N-H3 og B2-V2-NH3, med middels til stor negativ konsekvens for ikkje-prissette fagtema.

Det er verdt å merke seg at dette er summen av alle ikkje prissette konsekvensar. For enkelttema kan dei som samla kjem best ut kome dårleg ut. M.a. gjeld dette for alternativ B1 på Byrkjelo der naturressurs, som her i stor grad gjeld konsekvens for landbruk, kjem ut med «middels til stor negativ konsekvens». Det same gjeld for indre Nordfjord der brua over fjorden gjer at det for landskapsbilete vert sett «Stor negativ konsekvens».

Kulturminne og kulturmiljø.

Vegvesenet (SVV) tok tidleg kontakt med fylkeskommunen om planarbeidet. Det er utført felles synfaringar og mindre registreringar av utvalde område i 2017. I tillegg har det vore dialog gjennom Planforum.

Fylkeskommunen har delegert mynde til å sjå til at automatisk freda kulturminne vert forvalta på ein god måte gjennom arealplanlegginga. Lov om kulturminne er ei særlov og går føre plan- og bygningslova dersom det er konflikt.

SVV har konsekvensutgreidd tema kulturminne. Det er gitt oversikter over kva for konsekvens dei ulike alternativa vil ha for kjende kulturminne i dei ulike vegalternativa. Når det gjeld deponering av tunnelmassar vil mykje gå med til utfylling av vegar og grøfter, men i tillegg vil det kome deponi i Hornindal og Byrkjelo som ikkje er fastlagt i dette høyringsframlegget.

I KU er det sett på kulturmiljøa i Breim/Byrkjelo, Vikane, kryssing av Nordfjorden, Fjelli, Markane og Hornindal/Grodås. I alt er 23 kulturmiljø vurdert. Vidare har dei skildra dei ulike planområda og sett på kva kulturminne som blir råka, i tillegg er verknadane av dei ulike tiltaka vurdert og til slutt er det sett opp forslag til avbøtande tiltak. Når det gjeld detaljar kring avbøtande tiltak, er det opp-gitt at dette først ligge føre i ein seinare planfase.

Ut frå vurderingane som er gjort i KU for kulturminne finn SVV at alternativ B-1 for Byrkjelo har liten negativ (-) konsekvens. For Vikane er V-3 og V-1 vurdert å ha same konsekvens, altså Liten/middels negativ (-/--) men V-3 har fått rangering 1. I Hornindal er H-2 vurdert å ha Liten negativ (-) konsekvens.

Samanstilling av prissette og ikkje-prissette konsekvensar. Positiv netto nytte inneber at prosjektet vert vurdert som lønsamt. Negative konsekvensar for ikkje-prissette tema trekkjer den samfunnsøkonomiske lønsemda i negativ retning. Samla samfunnsøkonomisk vurdering er derfor noko usikker, men er vurdert til å helle i positiv retning.

Konklusjonen i den samfunnsøkonomiske analysen er at utbyggingsalternativet B1-V3-N-H2 er beste alternativ. B1-V2-N-H2 er rangert som nummer to, B1-V1-N-H2 som nummer tre og B1-V3-N-H3 som nummer fire. Statens vegvesen går difor vidare med dette alternativet i si tilråding for vidare planlegging av E39 Byrkjelo – Grodås.

Kostnadsoverslag. Kostnadsoverslag på kommunedelplannivå har krav til nøyaktigheit på +/- 25 %. Kostnadsanslaget frå kommunedelplanen skal vera grunnlaget for tal som skal meldast inn til NTP-arbeidet, og det skal også danne styringsramme for prosjektet seinare. Prosjektet ligg ikkje inne i NTP 2018 – 2029. SVV Region vest har vurdert måtar ein kan redusere kostnaden på, og det er tilrådd kostnadsreduksjonar.

Det tilrådde alternativet B1-V3-N-H2 er kostnadsrekna til 12,2 milliardar i 2018-kroner. Det er arbeid ganske detaljert i kommunedelplanen, spesielt med hengebru over Nordfjorden som er ein stor del av kostnaden.

Tilrådde kostnadsreduksjonar for E39 – Byrkjelo – Grodås. Det er lagt opp til å skaffe plass til ein god standard i framtida, dvs. sikre areal til at ein fram i tid t.d. kan bygge kryss med høg

standard. Som eit første byggetrinn tilrår SVV å bygge ein lågare standard. Det er utarbeidd kostnadsoverslag på kva veganlegget kan kosta med redusert standard, og tabellen nedanfor viser kva endringar som er vurderte og tilrådde;

Tiltak	Kostnadsreduksjon, mill. kr.	Kommentar	Tilrådd
Innkorting Byrkjelo (Alternativ B1)	200	Inkl. lågare standard på veg og kryss på Byrkjelo	Ja
Redusert standard veg inklusiv kryss	600	I Innvik og Markane har type kryss noko å sei for kva fart ein kan ha på vegen, 80 eller 90 km/t.	Ja
Tunnelprofil T10,5 blir endra til T9,5 inklusive portalar	600	Tunnel Hatledal blir ikkje redusert pga. at den er kort. Det er ikkje mogleg å bygge om frå T9,5 til T10,5 i ettertid.	Nei

SVV si tilråding. Dei tilrår at alternativet B1 - V3 - N - H2 blir valt og lagt til grunn for vidare planlegging av E39 Byrkjelo – Grodås.

Vegvesenet tilrår alternativ B1 på Byrkjelo. Dette er det beste alternativet for gjennomgåande trafikk på E39. Legg likevel merke til at alternativ B1 har noko større negative konsekvensar for tap av dyrka mark enn dei andre alternativa. SVV tilrår at ein i første omgang bygger ein kortare veg med lågare standard og med tilknytning til eksisterande veg i T-kryss rett sør for Byrkjelo sentrum. Det er ikkje sett opp tal for tap av dyrka mark for det kostnadsreduserande tiltaket her, men ut frå kart ser det ut som at tapet for dyrka mark vert mindre, men samstundes truleg noko auka negativ konsekvens for nærmiljø og friluftsliv.

I Vikane blir alternativ V3 tilrådd då det har minst stigning. V3 har den beste kryssplasseringa ut frå både miljø- og kostnadsomsyn i tillegg til at vegen er lagt høgt og i god avstand til bygdetunet Li. Ny fv. 60 frå ny E39 og ned til dagens fv. 60 er vist som to alternativ. Vegvesenet peikar på at alternativet som går sørvestover er best for landbruk.

I Hornindal blir alternativ H2 tilrådd som det beste alternativet. Dette gir riktig vegstandard på E39, ein får brukt eksisterande bru over Storelva, og det er mogleg å bygge eit kryss med god utforming.

3. Vurderingar og konsekvensar

Det er lagt opp til vegstandard med fartsgrense 90 km/t. Høg standard kombinert med topografi og relativt avgrensa landbruksressursar gjer at arealbruken fort kan verte konfliktylt. Lokalt for Gloppen, Stryn og Hornindal har vegen stor verdi for og påverknad på lokaltrafikk.

Fylkesrådmannen ser det som viktig at lokale interesser vert vektlagt ved val av løysingar i det vidare planarbeidet.

Naturressurs - landbruk

Som konsekvensanalysane viser, er det av dei tilrådde alternativa, særleg Byrkjelo som peiker seg ut som konfliktylt. Alle alternativa på Byrkjelo har middels til stor negativ konsekvens for dyrka mark. SVV tilrår her eit alternativ dei kallar «Byggesteg 1», ein kombinasjon av dagens veg og ny trase mot tunnelinnslag nordaust for meieriet. Det at vegen er kortare og at standard på veg og kryss er lågare vil føre til mindre tap av dyrka mark. Løysinga har likevel negative konsekvensar, også slik alternativ B1 og B2 er det, med tanke på tap av landbruksjord, nær-føring til bustadfeltet Byrkjelo aust og til Tine Meierier. Når det gjeld Tine Meierier sitt anlegg er det viktig å finne løysingar som ikkje vil vere til hinder for utviding av anlegget i framtida.

Fylkesrådmannen vurderer løysinga med å sjå på lokale tilpassingar med lågare standard på veg og kryss for å få til gode løysingar som bra. Det er og tilrådd redusert standard veg inkl. kryss for

Innvik og Markane. Vi forstår planframlegget slik at den reduserte vegstandarden i tillegg til å redusere kostnadane, også har positive konsekvensar for landskap og dyrka mark.

Fylkesrådmannen føreset at det i det vidare arbeidet med detaljplanlegging av tiltaket vert lagt stor vekt på tilpassingar og justeringar, inkl. justeringar for å ta så lite landbruksjord som mogleg, få til ei arrondering som er så god som mogleg for driftstilhøva til den enkelte garden og leggje til rette for gjenbruk av landbruksjord.

Kulturminne og kulturmiljø

Fylkesrådmannen er samla sett samd i konsekvensvurderingane som er gjort for tema kulturminne. Det er ein grundig og godt fundert KU som gir ein god peikepinn på kva alternativ som ut frå det vi veit no, er dei minst konfliktfylte alternativa i dei ulike delområda. Det er gode illustrasjonar og bilete som gjer KU-en lett tilgjengeleg.

Fylkesrådmannen vil likevel presisere at sjølv om det er område, særskild i dyrka mark, som ikkje inneheld kjende kulturminne, er potensialet likevel høgt. Det gjeld t.d. for alternativ B-1 i Byrkjelo. Fylkesrådmannen er i hovudsak samd i dei alternativa som SVV har vurdert som minst konfliktfylte.

Fylkesrådmannen meiner det er positivt at SVV trekk fram Den Trondhjemske postveien og ser på kva for avbøtande tiltak som kan gjerast for å ta vare på eit viktig samferdslekulturminne. Det er viktig, slik det kjem fram, at vegen vert skjøtta, skilta og gjort kjend for folk flest.

Fylkesrådmannen minner om at det ikkje er nok grunnlagsmateriale til å kunne vurdere om dei føreslegne arealdisponeringane rår automatisk freda kulturminne eller ikkje. Vi presiserer derfor at vi ikkje kan seie oss samd i arealbruken, jf. lov om kulturminner § 8, fjerde ledd. Dette inneber at arealdelen ikkje har direkte rettsverknad før det er avklart om dei ulike byggeområda rår automatisk freda kulturminne eller ikkje. Arealbruken vert først avklart på reguleringsplannivå.

Vassmiljø

Regional plan for vassforvaltning for Sogn og Fjordane vassregion (2015) fastset miljømål som viser korleis vi ynskjer å forvalte vassmiljøet og vassressursane. Den regionale planen skal leggjast til grunn for kommunal planlegging og verksemd.

Konsekvensane for dei ulike alternativa når det gjeld vassførekomst og -ressursar er vurderte i konsekvensutgreiinga. Konsekvensane i anleggsfasen er omtala, saman med avbøtande tiltak. Det er viktig at naudsynte avbøtande tiltak vert konkretisert og fastsett i føresegner i kommunedel-planen og vidare i detaljregulering og prosjektering. Konsekvensane på vassførekomst og -ressursar i driftsfasen er vurdert som «ubetydeleg/ingen», eller i nokre høve «liten negativ». For den tilrådde løysinga (B1-V3-N-H2) vert konsekvensane for vassressursane V4 Byrkjelo, V7 Geilane – Lid og V8 Innvik «liten negativ» grunna mogleg påverknad frå vegsilt på grunnvassbrønner. Det er viktig at den tilrådde supplerande kartlegginga vert gjennomført i neste fase, og at avbøtande tiltak vert vurdert.

Vi gjer merksam på at vassforskrifta §4 og §6 ikkje tillét at ny arealbruk gjer tilstanden av elver, bekkar, grunnvatn og kystvatn dårlegare enn han er i dag. Heller ikkje at ny bruk aukar risikoen for at vassmiljømål ikkje vert nådd. I tillegg bør kommunedelplanar, reguleringsplanar og utbyggings-tiltak leggje til rette for betring av vassmiljøet slik at miljømål vert nådd der det er praktisk og økonomisk mogleg.

Vidare arbeid i neste fase av prosjektet må vise omsyn til vassmiljøet og sørge for at minstekrava i vassforskrifta og miljømåla i vassforvaltningsplanen vert møtt, med mindre det er grunnlag for unntak etter §12.

Klima og miljøkonsekvensar

Regional plan for klimaomstilling (2018) legg føringar for korleis fylket skal klimaomstille seg. Planen legg opp til ei klimaomstilling som inkludere både utsleppsreduksjon, klimatilpassing og samfunnsendring. I planen er det vedtak om reduksjon av klimagassutslepp i fylket, m.a. ved å redusere transportbehovet, leggje til rette for endra val av reisemiddel og utsleppsreduksjon ved omlegging til transportmiddel med låg- og nullutslepp. Samstundes er det vedteke at infrastruktur i

fylket tek omsyn til klimasårbarheit og at all ny planlegging og utbygging tek omsyn til auka påkjenningar som følgje av klimaendringar. I dei nye statlege planretningslinjer frå 2018, er klimatilpassing også inkludert i planretningslinjene ([Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpassing, 2018](#)).

Inngrep i myr er omtalt i eige tilleggsnotat til konsekvensutgreiinga, og tek for seg klimagassutslepp ved arealendringar i skog og myr. I tillegg er det nødvendig å sjå på potensielle konsekvensar av inngrepet på sjølve tiltaket og omliggande område, i møtet med klimaendringar.

Heile livsløpet til planprosjektet bør inkluderast. Klimagassutslepp ved ev. inngrep i skog og myr er berre eitt av omsyna knytt til klimagassutslepp. Materialbruk, utslepp i anleggsfasen, vedlikehald i driftsfasen, i tillegg til korleis ein handsamar avfallet til prosjektet inngår i klimafotavtrykket til prosjektet, og er viktige omsyn i vurderingane.

Prosjektet legg til rette for kortare køyreavstandar, noko som vil kunne gje reduserte klimagassutslepp på kort sikt. Ei potensiell auke i trafikk på strekninga vil igjen kunne gi auka klimagassutslepp. Det er nødvendig å legge til rette for at trafikken på vegen innan relativt kort tid skal gje nullutslepp. Difor bør framtidige behov på vegen inkluderast i planen, som til dømes lade- / fyllinfrastruktur til nullutsleppskøyretøy.

4. Konklusjon

E-39 mellom Byrkjelo og Grodås er eit omfattande veganlegg, med vegstandard og dimensjonar som er nytt for fylket vårt. Kombinert med ein topografi prega av fjell og fjordar og lokalsamfunn og landbruksområde plasserte i mindre lommer i landskapet vil dette medføre arealkonfliktar. Fylkesrådmannen meiner planen er utarbeidd på eit godt fagleg grunnlag, og det er lagt fram ulike alternativ for traseval og løysingar.

SVV tilrår i planutkastet alternativ B1 + V3 + N + H2. Ut frå regionale omsyn er det ingen av alternativa som er svært konfliktfylte, men for kulturminne peikar det tilrådde alternativet seg ut som det beste. Fylkesrådmannen stiller seg bak det tilrådde alternativet, inkl. dei tilrådde kostnadsreduksjonane med lågare standard på Byrkjelo, Innvik og i Markane jf. tabell ovanfor. Fylkesrådmannen vil likevel understreke at fylkeskommunen ønskjer at det vert lagt stor vekt på ønska til dei ulike lokalsamfunna langs traseen.

Fylkesrådmannen vil og understreke behovet for gode løysingar for deponi og bruk av massar. Matjord som vert fjerna for å gje plass til vegen må ikkje deponerast, men nyttast på nytt andre stader til å erstatte tapt landbruksareal. Der landbruksareal vert avskore av veg må det også leggjast til rette for gode løysingar slik at drift av jorda ikkje i vesentleg grad vert vanskeleggjort.

På kommunedelplannivå er det avgrensa med detaljar, og vanskeleg for den enkelte grunneigar å sjå omfanget av konsekvensar og moglegheiter for tilpassingar for sin eigedom. Fylkesrådmannen ser det som viktig at det i det påfølgande arbeidet med detaljregulering av tiltaket vert oppretta god dialog med grunneigarar og andre som vert råka av planarbeidet.

Fylkesrådmannen minner om at det ikkje er nok grunnlagsmateriale til å kunne vurdere om dei føreslegne arealdisponeringane rår automatisk freda kulturminne eller ikkje. Vi presiserer derfor at vi ikkje kan seie oss samd i arealbruken, jf. lov om kulturminne § 8, fjerde ledd. Dette inneber at arealdelen ikkje har direkte rettsverknad før det er avklart om dei ulike byggeområda rår automatisk freda kulturminne eller ikkje. Arealbruken vert først avklart på reguleringsplannivå.