

**MØTEBOK****E-39 Engevik-Sandvikvåg. Stadfesting av reguleringsplan.**

Utval sak	Utval	Møtedato
84/14	Utval for plan og miljø	24.09.2014
58/14	Kommunestyret	24.09.2014

Vedlegg:

Plankart
Planomtale med rapportar
Føresegner.

Samandrag:

Opprusting av E39 frå Borevik – Sandvikvåg vart vedtatt i Stortinget hausten 2001, jamfør St.prp nr 1 (2001-2002). Opprustinga av vegen er delt i fleire parsellar, og dette prosjektet omfattar delstrekninga Engevik - Sandvikvåg i Fitjar kommune.

E-39 Engevik-Sandvikvåg er om lag 3 km lang, og er ei direkte vidareføring av den stadfesta planen frå Vistvik til Engevik som vart vedteken i 2013.

Hovedmålet med planen er å betre trafikksikkerheten i området, å legge til rette for gang og sykkelveg langs E-39 over Stordøya, og å betre vegstandarden for det aktuelle vegstrekket.

Administrasjonen rår til at planen vert stadfesta slik han no ligg føre.

Saksopplysningar:

Igangsetjing av planarbeidet blei varsla i Haugesunds Avis 5. februar 2013. Meldinga om igangsetjing blei også sendt per brev til grunneigarar og offentlege planstyresmakter, samt offentleggjort på kommunen sine heimesider. Reguleringsplanen låg ute til offentlig ettersyn i perioden 17. desember 2013 – 31. januar 2014 etter eit samrøystes vedtak i planutvalet i Fitjar kommune den 11. desember 2013. Som del av høyringa blei det 23. januar 2014 halde kontordag om planarbeidet.

Merknader til både igangsetjing og sjølve planforslaget er kommentert og vurdert i det reviderte planforslaget.

Reguleringsplanen skal vidare handsamast i tråd med Plan- og bygningslova § 12-12 (Miljøverndepartementet 2008).

Planforslaget er i hovudsak i samsvar med kommuneplanen.

Vurdering.

Statens vegvesen har saman med Fitjar kommune vurdert innkomne merknader, og ut frå desse gjort naudsynte endringar i planen.

Vegstrekninga Engevik - Sandvikvåg på E39 i Fitjar kommune treng med bakgrunn i trafikktryggleik ein betre vegstandard. Dagens veg held ikkje mål i forhold til kurvatur, linjeføring, vegbreidd og siktforhold. Det er difor naudsynt med utviding og utretting av eksisterande veg, i tillegg til å betre siktforholda. Det er også behov for å samle og/ eller legge om nokre av avkøyrslane langs vegstrekninga. Det skal etablerast parallell gang- og sykkelveg med samanhengande veglys langs heile traséen.

Trafikkmengda (ÅDT) på strekninga er i dag 3000 kjøretøy per døgn. I løpet av dei siste 10 åra er det registrert sju personskadeulukker på strekninga.

Vegklasse U-H2 i handbok N100 (Statens vegvesen 2014) vert lagt til grunn i planarbeidet (Nasjonale hovudvegar, ÅDT <4000 og fartsgrense 80 km/t). Total vegbreidd er 8,5 meter. Parallelt fylgjer eit tre meter breitt trafikkskilje (rabatt) mellom kjøreveg og gang- og sykkelveg.

Det er gjort ei vurdering av konsekvensar av planforslaget for ulike deltema. Under er desse kort omtala slik:

Landskap

Landskapsbiletet er vurdert til å ha middels høg verdi generelt i området, nokre stader med innslag av større og mindre verdi. Størst verdi knyt seg til tun- og beitelandskapet. Nye skjeringar og fyllingar vil verke skjemma, særleg dei første åra etter anlegg. Alle grøfter og vegskråningar, sideareal og varige massedepot vil ved anleggsslutt få ein form med naturlege overgangar til terrenget omkring og såast igjen. Eit breiare tverrprofil er med på å auke den visuelle barrieren mellom areala nedanfor og ovanfor E39, og gjer vegen til eit meir dominerande landskapselement. Visuelt går dette særleg ut over kulturlandskapet i Fossvika og Levåg, som er klart definerte landskapsrom med utsyn mot Langenuen. Tiltaket er vurdert til å ha middels negativ konsekvens for landskapet i området.

Naturmiljø

Store eiketre definert som prioritert naturtype – hole eiker ligg tett på vegtraséen og innafor riggområdet i Levåg. Dei fleste kan reddast om det vert tatt særleg omsyn til dei i byggeplanfasen. Pollen og bekk til Pollen er sårbar og det må takast særleg omsyn for å redusere dårleg vasskvalitet i elva og pollen i anleggsfasen. Samla for heile strekninga er tiltaket vurdert til å ha liten negativ konsekvens for naturverdiane.

Kulturmiljø og kulturminne

Det er skilt ut seks kulturmiljø langs strekninga, alle beståande av eldre gardsbygningar og kulturlandskap med ulike kulturspor. Verdien til kulturmiljøa er vurdert å vere frå liten til middels/stor. E39 går allereie i dag gjennom fleire av kulturmiljøa, og utgjer eit forstyrrende element. Utbetring av vegstrekninga vil stort sett følgje eksisterande trasé, men legg opp til endra tilkomstveg, gangog sykkelveg og ny kurvatur. Størst negativ konsekvens vil tiltaket ha for kulturmiljøet i Nedre Levåg, der eit eldre vegfar og ruin av kvernhus vil verte direkte råka. Kulturmiljøet vil i tillegg verte skjemt av nye fyllingar. Samla konsekvens for kulturminne og kulturmiljø er vurdert å vere ingen til liten negativ.

Nærmiljø og friluftsliv

Utbetring av E39 vil bidra til etablering av samanhengande gang- og sykkelveg over Stordøya, noko som kan reknast som svært positivt for nærmiljøet. Fjerning av busslommer ved avkøyrse til Færøysund vil vere negativt for dei som nyttar desse i dag. Etablering av undergang i Levåg vil redusere barriereeffekten E39 har her i dag. Det vert ingen undergang ved avkøyrse til Færøysund og ved Kuleskotet, og barriereeffekten her vert som i dag. Samla vert konsekvensane for nærmiljø og friluftsliv vurdert som liten til middels positivt.

Naturressursar

Tiltaket vil i liten grad ha konsekvens for naturressursane i planområdet. Vegomlegginga vil resultere i at noko skog går med. Nokon dekar fulldyrka mark vert også fjerna i anleggsperioden, men det er ein føresetnad i tiltaket at dyrka mark vert re-etablert på riggområder, massedeponi og gammal veggrunn, og dermed gi meir dyrka mark enn før tiltaket. Samla vert det ingen konsekvens for naturressursane i området.

Støy

Ved planområdet vil totalt åtte bustader vere støyutsette. Ein av desse bustadane har støynivå ved fasade som overskrid grenseverdien for raud støysone, og dei andre sju har fasadenivå i gul støysone. Alle desse bustadane er heilårsbustadar. Ved etablering av langsgåande støyskjerm ved Kuleskotet vil ein bustad komme ut av raud sone, mens to bustadar vil komme ut av gul sone. Gjennomføring av dette planforslaget vil ikkje føre til meir trafikk, og såleis ikkje meir trafikkstøy på strekninga. Det vil difor ikkje vere negative verknader i forhold til trafikkstøy. Men tiltaket krev at det vert gjort berekningar

og vurderingar av trafikkstøyen langs strekninga. Det kan føre til at bustader som ikkje har støyskjerming i dag kan få det i framtida. Såleis vil tiltaket kunne ha positiv konsekvens når det gjeld støypåverknad.

Utslepp til luft

Tiltaket i seg sjølv vil ikkje skapa meir trafikk, og dermed heller ikkje meir utslepp til luft. Såleis vil det ikkje vere negative verknader i forhold til utslepp til luft, og tiltaket er vurdert til ikkje å ha konsekvens for utslepp.

Trafikkforhold

Ny veg får slakare kurver, betre siktforhold, samanhengande belysning og færre avkøyrslar. Sideterreng får også ei slik behandling at konsekvens ved utforkøyring blir vesentleg redusert. Tilhøva for mjuke trafikantar vert også betra med ny samanhengande gang- og sykkelveg. Tiltaket er vurdert å ha stor positiv konsekvens for trafikkforholda.

Endra arealbruk og bygg som skal rivast

Ei hytte er foreslått riven i planen. Då ingen fastbuande vert råka av rivinga er dette vurdert til å ha mellom liten negativ til ingen konsekvens i denne samanhengen.

Kollektivtransport

Det er planlagt færre busstopp på strekninga enn det som finns i området i dag. Nye busslommer er utforma og plassert etter krav gitt i normalane, og vert såleis meir trafiksikre. Det er to par busslommer innteikna i den nye planen. Kuleskotet og Levåg. Det går vekk eit par busslommer frå område (frå avkjøringa ved Ferøysund). Tiltaket samla sett er vurdert til å ha positiv konsekvens.

Ros-analyse

Det er utført ROS-analyse for tiltaket. Her viser sårbarvurderinga at planområdet er lite sårbart i forhold til alle dei vurderte farane. Det er difor ikkje nødvendig å gå vidare med risikovurdering og risikoreduserande tiltak for planområdet

Offentleg høyring/ Deltaking.

Fylgjande er eigarar langs planområdet og har vorte varsla:

- 78/1 Sandvik Sverre Eivind Fitjar
- 78/3 Tufteland Jens Fitjar
- 78/4 Rydland Anne-Kristin S Fitjar
- 79/1 Sandvik Svein Inge Fitjar
- 79/10 Nesbø Jan Helge Fitjar
- 79/10 Nesbø Lisbeth Tufteland Fitjar
- 79/11 Winkel Bernd Paul Richard Stord
- 80/1 Levåg Gisle Norvald Fitjar
- 80/2 Sævdal Arne OS
- 80/3 Gaute Mork Levåg Fitjar
- 80/3 Charlotte Ayde Solberg Fitjar
- 81/1 Sandvik Magne Kristoffer Fitjar
- 81/2 Thomassen Tor Ivar Fitjar
- 81/3 Raunholm Arne Fitjar
- 81/4 Kjelsnes Gro Haldis Fitjar
- 81/4 Kjelsnes Ole Fitjar
- 81/5 Kjelsnes Gro Haldis Fitjar
- 81/5 Kjelsnes Ole Fitjar
- 78/13 Sandvik Harald Johan Fitjar
- 78/18 Rydland Anne-Kristin S Fitjar
- 79/16 Sandvik Svein Inge Fitjar
- 79/21 Rullestad Steinar Aksdal
- 81/13 Huseth Kjetil Fitjar
- 81/13 Huseth Aud Iren Fitjar
- 81/15 Eltvik Odd Arvid Fyllingsdalen
- 81/18 Kjelsnes Ole Fitjar
- 81/19 Vreede Anthonius G Fitjar
- 81/19 Vreede Astrid De Fitjar
- 81/23 Huseth Kjetil Fitjar
- 81/23 Opedal Kristine Fitjar
- 81/24 Huseth Aud Iren Fitjar
- 81/26 Huseth Kate Iren Fitjar

81/27 Østrem Erik Schafer Fitjar
81/28 Kjelsnes Gro Haldis Fitjar

I tillegg er offentlege mynde varsla om planen og har kome med innspel som fylgjer under: Innspela er handsama og kommenterte i samarbeid mellom Nordconsult As og Fitjar kommune.

A. NVE, 21. januar 2014:

I. Avsendar har ingen merknader til planframlegget.

B. Fylkesmannen i Hordaland, 22. januar 2014:

I. Avsendar har ingen merknader til planframlegget.

C. Hordaland fylkeskommune, Regionalavdelinga, 31. januar 2014:

I. Avsendar ser det som positivt at det vert tilrettelagt for gang- og sykkelveg for å auke trafikktryggleiken. Avsendar opplyser at det ikkje er kjend automatisk freda kulturminner eller andre verneverdige kulturminner i planområdet, og har derfor ingen avgjerande merknader, utover at ein ved opparbeiding av anlegget tar omsyn til kulturlandskapstrekk som steingardar, eldre vegar/ stiar, bakkemurar, ruinar/tufter mm.

Innspel frå private høyringspartar

D. Steinar Rullestad og Ingrid Hjartnes (79/21), 29. november 2013:

I. Avsendar meier det er ei dårleg løysing å stenge eksisterande avkøyrsl ved profil 5240 til fritidsbusetnad. Standarden på veg via gardstun på 79/1 er dårleg, og kostnader til vedlikehald vil bli mykje høgare for den nye vegen. Grunneigar ynskjer at tilkomstvegen vert oppretthaldd, men at gang- og sykkelvegen vert nytta fram til kaiområdet i Sandvikvåg. Konflikt med stor fylling kan løysast ved å flytte E39 noko vestover, samt å redusere breidde på rabatt/ erstatte med rekkverk. Avsendar peikar også på at New Jersey-rekkverk vil redusere støy til eigedom. Det vert også opplyst om to drikkevasskjelder i området; ei brønn ved profil 5060 (austside/nedside) og eit borehol ved profil 5000 ved hytte.

Kommentar:

I. Fritidsbustad er ikkje direkte råka av vegplanen, og i planforslaget er tilkomst til eigedom løyst i forhold til gjeldande krav. Ved å justere E39 noko vestover i tillegg til bruk av natursteinsmur og justering av eksisterande tilkomstveg, får ein til å oppretthalde omtala tilkomstveg.

Når det gjelder støy vert gjeldande regelverk nytta. Framtidig støy ved fasade til hytte på 79/21 er berekna til å vere 46 dB, og er såleis under grenseverdien på 55 dB for utandørs støynivå. Det er då tatt høgde for trafikkvekst 20 år fram i tid, jf. planskildringa.

Tiltakshavar vil ta omsyn til brønnar i området. I forkant av anleggsstart vil vasskvaliteten til drikkevasskjelder i området registrerast. Dersom ei brønn er i direkte konflikt med veganlegget, vil tiltakshavar erstatte brønnen eller i samråd med grunneigar etablere ny drikkevasskjelde.

E. Kasper Olsen og Eva Hamre Olsen (79/6), 13. januar 2014 og 27. januar 2014:

I. Avsendar stiller seg undrande til omfanget av planen (ref. ferjefri E39/ bru over Langenuen) og meiner prosjektet ved Levåg vil vere skjemmaende både får land og sjø, og at både natur, kultur og trivsel vert rasert. Avsendar er også oppteken av tilkomstveg til fritidsbusetnaden ved Pollen. Avsendar peikar på E39 lenger sør på Stord, kor det er brukt New Jersey-rekkverk. Dette er også ynskjeleg forbi Levåg, både med tanke på støy og for å redusere ny vegbreidde (rekkverk i staden for rabatt). Det vert også vist til E39 ved Grov og Agdestein lenger sør på Stordøya med tanke på avkøyrslar, og avsendar meier at avkøyrsl via gang- og sykkelveg må kunne behaldast. I merknad vert det skisserer ei rundkjøringsløysing i kryss til Fitjar, kor tilkomstveg til fritidseigedomar (m.a. 79/6) vert knytt til. Grunneigar ber også om at E39 vert justert lenger vestover frå Øvre Levåg mot Sandvikvåg, slik at dei store fyllingane vert redusert. Vidare er avsendar uroa for auka støy dersom vegetasjon i Levågslia, særleg granskogen, vert tatt bort. I tillegg er avsendar uroa for natur- og kulturskjending og stiller spørsmål til kven i Fitjar kommune som har ansvaret. Avsendar ynskje svar på sine spørsmål før høyringsfrist er ute. I innspel vert det også lista opp dyre- og planteartar for å understreke mangfaldet i området.

Avsendar har hatt tilhald i Nedre Levåg sidan 1950 men aldri registrert ras i området. Det er heller ikkje registrert ulukker med hjort i området. Avsendar har lagt ved fleire vedlegg kor det går fram at ein ikkje er einig i vurderingane av verdi og konsekvensane for mellom anna kulturminner og kulturmiljø, i tillegg til dei fysiske løysingane som ligg i planforslaget. Innspel av 27. januar 2014 viser til møte under kontordag, kor m.a. ein mogleg justering av E39 Frå Levåg til Sandvikvåg var eit tema.

Kommentar:

Fritidsbustad er ikkje direkte råka av vegplanen. I revidert planforslaget er tilkomst til eigedom løyst slik grunneigar ynskjer, men med avkøyrse direkte frå E39 som i dag, jf. punkt D.

Det er ikkje ynskjeleg å nytte New Jersey-rekkverk mellom kjøreveg og gang- og sykkelveg av fleire grunnar, m.a. drift og vedlikehald og omsynet til dei mjuke trafikantane, jf. eigen vurdering av normalprofil for strekninga. I støyrapport er det vist at aktuell fritidsbustad vil få et framtidig støynivå på ca. 45 dB. I støyberekningane ligg det ikkje inne vegetasjon.

Kravet til vegbreidder og stram kurvatur gjer det svært utfordrande å føre vegen forbi Levåg utan konsekvensar for natur, kulturmiljø og landskap. I arbeidet med denne planen er det føresett at E39 via Sandvikvåg framleis skal vere del av kyststamvegen i lang tid framover. Dette på bakgrunn av at planane om ferjefri E39 er usikre både med omsyn til trasé og framdrift. Med bakgrunn i trafikktryggleik har ein derfor avgjort at dette planarbeidet skal gå uavhengig av framtidig ferjefri E39, då ein ikkje har tid til å vente på desse avklaringane.

Når det gjeld rasfare er det her snakk om auka fare dersom ein legg ny veg inn i bratt skråning på vestsida av dagens E39. Helling på terrenget er brattast ved Levåg, og flatar ut mot Sandvikvåg. Omtala strekning ein ynskjer justert er rettlinja frå kurve (R=200 meter) i Øvre Levåg til foreslått stengd avkøyrse. Ved justering vestover i dette punktet, vil rettlinja for heile strekninga følgje etter. Ein har i revidert planforslag lagt inn ei ekstra kurve (R=2000) på opphavleg rettstrekning, slik at veg/grøft langs vestsida frå profil 4800-5150 ikkje går inn i terrenget i forhold til dagens veg. Samtidig går E39 frå profil 5150-5350 tyngre inn i terrenget enn opphavleg. Dette gir betre siktforhold i kryss til Fitjar og i avkøyrse til Pollen. Når det gjeld landskap, naturmiljø, friluftsliv, naturressursar, kulturmiljø og kulturminner er dette tema som er grundig handsama i planarbeidet etter metode for konsekvensanalyser (handbok V712 frå Statens vegvesen).

Innspel vert handsama på vanleg måte ved offentleg høyring, jf. ynskje om egne svar på spørsmåla som er stilt.

F. Harald Johan Sandvik (78/13), 29. januar 2014 :

1. Avsendar ber om eit samarbeid mellom Statens vegvesen og Fitjar kommune i samband med ombygging av tilkomstveg til Færøysund, slik at vegen vert utbetra med fast dekke for heile den bratte stigninga. Standarden på vegen er i dag dårleg med manglande vedlikehald.

Avsendar ynskjer også at E39 vert flytta lenger vest frå Levåg til Sandvikvåg, tilsvarende kommentarar i punkt D og E.

Avsendar peikar også på kapasitetsproblema for ferjetrafikken frå Sandvikvåg og sørover. Det vert tilrådd at fletting skjer etter/ sør for kryss til Fitjar, og at trafikken til Fitjar får sitt eige felt til høgre. Dette vil også kunne funger som eit krabbefelt.

Kommentar:

I. Det er vist utbetring/ omlegging av ca. 200 meter av tilkomstvegen til Færøysund i samband med planarbeidet. Eventuell tilleggsarbeider/ vidare utbetring av vegen må komme i eigen plan i regi av vegeigar.

Angående ynskje om justering av veglinja for E39 på strekninga Levåg- Sandvikvåg, sjå punkt D og E.

Sandvikvåg ferjekai ligg utanfor dette planarbeidet, og vil såleis ikkje tas med i dette arbeidet. Synspunkta er vidareformidla til Statens vegvesen og vert vurdert nærmare.

Konklusjon

Planen er godt gjennomarbeidd, og det har vore samarbeid mellom administrasjonen og Ordføraren og Norconsult As/ Statens Vegvesen i heile prosessen. Alle innkomne merknader er kommenterte i fellesskap mellom kommunen, Norconsult og Statens Vegvesen. I tre høver har kommunen presisert og kommentert særskilt. Hovudfokus i planlegginga har vore sikkerhet. Innspela som har kome har for det meste dreidd seg om gode tilpasningar til omkringliggjande bygningar og naturen i området. Sjølv om

påverknaden som til dømes i Levåg er omfattande så har ein gjort tiltak utover det ein normalt gjer, for å balansere dette på ein god måte.
Det har vore ein god dialog med ibuarane i området, der ein blant anna har gjort nytte av personlege møter med eigarane, der ein har fått kome med synpunkta sine, og forslag til løysingar på ulike område.

Av 8 bustader som ligg i støyutsett område, så er det kun eit som ligg i raud sone. Her vil det verte gjort støyskjermande tiltak for å få dette bygget ut at raud sone.

Dei andre 7 ligg i gul sone. Også desse skal støyskjermast gjennom skjermingstiltak. Sidan planen ikkje aukar støyforholda eller aukar trafikken, så vil dette verte positivt for alle eigarane i forhold til dagens situasjon.

Administrasjonen rår til at utvalet for plan og miljø ber kommunestyret stadfeste planen for E-39 Engevik Sandvikvåg slik han ligg føre.

Framlegg til vedtak:

Utval for plan og miljø rår kommunestyret til å gjere slikt vedtak:

Fitjar kommunestyre stadfestar detaljreguleringsplan for E-39 Engevik Sandvikvåg i medhald av § 12-12 i plan og bygningslova.

Behandling i Utval for plan og miljø - 24.09.2014:

Tilråding til kommunestyret: (Samrøystes)

Fitjar kommunestyre stadfestar detaljreguleringsplan for E-39 Engevik Sandvikvåg i medhald av § 12-12 i plan og bygningslova.

Behandling i Kommunestyret - 24.09.2014:

Representanten Harald Rydland (KRF) ba kommunestyret vurdere om han er ugild i denne saka, då kona hans er nemnt som grunneigar. Kona sin eigedom vert ikkje råka av planen, den er berre naboeigedom. Kona til Rydland har ikkje levert merknad til planen, og representanten kjenner seg habil i saka. Harald Rydland gjekk frå møtet medan kommunestyret vurderte saka. Kommunestyret vurderte samrøystes representanten Harald Rydland (KRF) gild i denne saka.

Vedtak: (Samrøystes)

Fitjar kommunestyre stadfestar detaljreguleringsplan for E-39 Engevik Sandvikvåg i medhald av § 12-12 i plan og bygningslova.



Atle Tørnes
Rådmann