

Hei,

Grunneigarane på Isdal og Åse ynskjer å stille spørsmål til orienteringa frå Norconsult/Statens vegvesen som var i Utval for areal, plan- og miljø den 11.03.2020 i Frekhaug kommunehus. Me har arbeid med denne saka sidan 2017. Strategien som det no vert lagt opp til i E39 saka, vil gje våre politikarar i Alver eit nesten umogleg val av endeleg korridor, etter det presentasjonen frå Norconsult/Statens vegvesen beskriv.

Me ser at strategien i 2017 var at Statens vegvesen skulle lage ny E39 for å avlaste lokaltrafikken gjennom Knarvik og austover til bygdene mot Ostereidet og Eikefet. I same tid vart det sett på hjå Lindås kommune der Alversund treng ny bru og mogleg ny veg i tunell frå brua til Fylkesveg 57. Me har heile tida fått bekrefte at det ikkje er ei samanheng med E39 og denne nye Alversund-koplinga, men den er likevel integra i rødt som einaste alternativ til ei slik kopling.

Det er og eit stor behov for ny veg frå Hagelsundet til Isdalstø rundkøyring, på grunn av den sterkt trafikkerte Isdalbakken m.m. Dette skal etter vår informasjon ligge i Nordhordlandspakka i trinn 2.

Politikarane i «gamle Lindås Kommune» ynskja å få utreie konsekvensar ved å legge vegen gjennom Isdal og Åse. Dette har heile tida vore merka å vera dei mest konfliktfylte korridorane. Det var argumentert med at det var viktig for framtida at dei vart grundig utgreia, for lettare å kvittere dei ut, sidan desse inneheld dei største landbruks og kulturminneverdiane i «gamle Lindås kommune».

Arbeidet har stått stille hjå Vegvesenet i tre år og me ser at både strategi og forutsetningar har endra seg. Dette meiner me er grunnlag for at politikarane i Alver må få meir tid til å setje seg inn i, riktig informasjon på kva som er med i bestillinga, og kva som er ting som kan være» kjekt» å kople på! Det ser ikkje ut som ein heilskapleg plan er tilstades og det er sårbart, når det er mindre enn eit år til ei avgjerd for val av korridor skal takast.

Vårt inntrykk etter orienteringa den 11.03.2020 i Utval for areal, plan-og miljø, er at alt virker meir uoversikteleg i dag grunna:

- Fleire av korridorane som har vore vegvesenet sine foretrakne, er i uvisse på grunn av fråviksgodkjenning. Dette er ei usikkerheit som gjer at ein til slutt kan sitte att med dei mest konfliktfylte alternativa, som einaste korridorar for politikarane å velje mellom. Dette meiner vi er grunnlag for å gå tilbake og finne nye moglegheiter som ikkje er så konfliktfylte og som ikkje har ei så stor usikkerheit, i å være avhengig av fråviksgodkjenning frå Vegdirektoratet.
- Det vert ikkje snakka om kor Alversund-korridoren skal gå, heller ikkje kven som skal betale denne. Det vert ikkje sagt noko om andre moglegheiter for Alversund korridor eller om den er ein del av E39 planen. Me forstår at ein ser på moglegheiter, men å presentere berre eit alternativ er ein fattig presentasjon. Me meiner det burde ligge minimum tre alternativ for utredning, i ei så viktig framtidig vegstrekning.
- Me ser at per i dag så er Alversund-koplinga berre skissert på korridor V7C, som einaste alternativ, som knuser bygdene og gardane på Isdal, Åse, Hjelmtveit og Koppardalen, samt fleire bygder i Alversund. Dette meiner me er lite oppfinnsamt, når politikarane til slutt skal velje korridor. Vi må huske på at ein korridor er ca 200 meter brei, og mesteparten er i dag nemnt å skulle liggje i opent terreng og ikkje i tunell. Så for å byggje Knarvik, er vel dette rekna som det blodigaste alternativet ein kan tenkje seg. Politikarane bør få lagt på bordet alternativ som fjerner ein open

firefelts motorveg gjennom fredfulle landbruksbygder, vassdrag og friluftområder. Dette skal vi ta vare på for neste generasjonar. Politikarane må kunne sjå på papiret dei skal stemme over, kor trasèar er tenkt ligge i tunell og kor vegen ligg opent i landskapet. Desse forskjellane vil gje to sårbarheits analyser og sjølvstøtt to kostnadskalkylar. For at politikarane ikkje skal måtte velje knuste bygder på grunn av økonomi, så må det tenkast på andre alternativ. Me ser ikkje at det er gjort slike val i arbeidet til Norconsult. Dette er for dårleg presentert i ei så viktig orientering til Alver Kommune sine politikarar. Me meiner orienteringa ber preg av at arbeidet har lagt stille i tre år.

- Me er bygdefolk og ville aldri satt opp bygder mot kvarandre. Ut frå alternativa og usikkerheit i krav, ser me her at dette kan verte politikarane sine verste val i 2021, der dei skal velje kva for bygd ein skal knuse.
- Den nye korridoren K6 framstår som det beste alternativet med minst konflikt for bygdene, og som samstundes ivaretek finansiering av tunnel mellom Knarvik-Isdal. Likevel var Fritjof Stamnes frå Norconsult i møtet skeptisk til dette alternativet og håpa at dette gjekk ut. Dette kan vi ikkje forstå. Dersom det er slik som Stamnes sa, at ei godkjenning av fråvik ikkje er ein søknad som skal sendast - men ein dialog der Vegdirektoratet gjer eit fråvik, så er det jo sterke argument for at fråvik her bør arbeidast med å få godkjent. For om fråvik ikkje vert godkjend, må ein jo gå vidare å finne nye alternativ som er mindre konfliktfylte! Dersom dei minst konfliktfylte alternativa ikkje vert utreia, så vil dette gje politikarane valet mellom "pest eller kolera". Utgreiinga vil og framstå som manglande og ufullstendig arbeid frå Norconsult si side. Dette må politikarane være vakne på og etterspørje i noverande del av prosessen.
- Me fekk høyre at farten er endra frå 110 km/t til 90 km/t for ny E39 i området. I 2017 fekk me veta at korridorane måtte ha slike lange kurver/buer på grunn av hastigheit på 110 km/t. Dette meiner me gjev grunnlag for å gå tilbake til silingsrapporten å sjå på andre alternativ for korridorar for kurvatur, og krav til av- og påkøyringsrampar. Kva for fråvik er det mogleg å få innfridd i andre korridorplasseringar, eller om korridorar skal gå i tunell i staden for ope landskap? Me ser at når forutsetningar har endra seg sidan 2017, då må ein ta inn over seg at det kanskje finnes andre alternativ som må utgreiast. Vi kan ikkje sjå at det er vurdert slike når no prosjektet er satt i gang igjen.
- Me meiner at det ikkje vert sagt noko om kva for endringar i fråvik ein kan gjennomføre, etter at farten vert redusert til 90 km/t?
- I 2017 og i silingsrapporten var mange av argumenta som kom fram at veg gjennom Isdal og Åse i 110 km/t ville spare eit par minutt tid for reisande på trasè gjennom Isdal og Åse. Dette er vel ikkje tilfelle no med 90 km/t. Det vart også skildra at vegen mellom Knarvik og Leknes ville kunne fungere som gang og sykkelveg, når det var hurtigare å køyre motorveg om Åse og Isdal. Dette er forutsetnader som ikkje lenger er reelle, og dei som bur på Leknes vil nok alltid køyre kortaste vegen til Knarvik gjennom Mundalsberget.
- Me meiner at det kjem lite fram frå både kart og skildringar korleis korridorane som er tenkt, skal fellast inn i tunell og landskap og kva dei vil påverke i stor grad. Dette er vel avgjerande å få skildra før ein vel korridor, dersom ein skal ta omsyn til bygdene. Me meiner dette har stor betydning for arbeidet med ikkje-prisgitte verdiar. Vi kan ikkje ende ei slik viktig avgjerd med at vi «trudde at»!!
- Frå silingsrapporten og i kommentarar kjem det fram at vegen gjennom Isdal og Åse tar store areal og øydelegg store deler av den dyrka jorda, fører til konfliktfylt fylling av vassdrag, gjev store konfliktrar med *Omsynssone kulturminne* og vil lage store begrensingar for dei største dyrkbare landbruksområda i Alver kommune for all framtid. Me meiner dei skildra øydeleggingane av areal

med korridor V7C/V8, må vere grunnlag for å fjerne desse alternativa i ope landskap, dersom Alver skal stå fram som ein berekraftig og framtidsretta kommune.

Her er fleire spørsmål me ønskjer svar på, som ikkje kom fram i orienteringa i Utvalet for areal-, plan- og miljø den 11.03.2020:

V7C og V8:

- Vert det utgreia trasé i tunell forbi Isdal/Åse, slik Norconsult og Fritjof Stangnes antyda i på befaringsmøtet me hadde hausten 2019? Dersom svaret er nei ønskjer me ei forklaring på det.
- Vert det utgreia 2- eller 4-felts veg gjennom Isdal/Åse med 90km/t?
- Er det moglege med endringar i kurvatur etter endring av fart til 90 km/t, og er det då større moglegeheiter for at vegen kan gå i tunell forbi Isdal og Åse? Dette har vi aldri fått noko svar på!
- Ser Norconsult alternativ for korridorar til V7C/V8, som kan skape mindre konflikt med Isdal- og Åsegardane, eller er det berre ei løysing?
- Det er teikna inn kryss midt på slåttemarkene på øvre Isdal i begge alternativa. Kor stort vil eit slikt kryss bli?

V7C:

- Kva betyr det at trasé mot Alversundbrua merkt i raudt i kartet?
- Kven skal finansiera ein trasé mot Alversundbrua?
- Går trasé frå Alversundbrua ope i dagen til den møter fjellet vest for Tveitavarden, for så å gå i tunell gjennom Erstadfjellet mot Isdal (slik det ser ut i kartet)? Eller er vert det utgreia tunell heilt i frå Kyrkjelydshuset gjennom Erstadfjellet og til øvre Isdal, eller mot rundkjøring på nedre Isdal (som tidlegare vurdert i KDP)?
- Kvifor har ikkje dette alternativet kryss på nedre Isdal slik som V8 i tidlegare skisseringar?
- Korleis treff denne påkoplinga Åse, og kva konsekvensar vil den medføre?

FRÅVIK:

- Det kom fram i møtet at det nye K6-alternativet truleg ikkje får godkjend fråvik pga kryss i fjell. Kvifor vil ikkje Norconsult jobba for å få dette godkjend, då det tilsynelatande er det minst konfliktfylte alternativet, som òg løysar lokaltrafikken med tunell mellom Knarvik-Isdal?
- Gjeld dette og V4-alternativet? V4 er jo det minst konfliktfylte av dei opprinnelege alternativa, og det me alle håpa på. Dersom ein kun står att med alternativa gjennom Isdal/Åse (V8/V7C) og Gjervik (V3) som får store konsekvensar for bygdene, er dette svært uheldig. Ein må unngå at dette vert ein kamp mellom bygdene.

ENDRINGAR:

- Kvifor er ikkje den allereie planlagde traséen med tunnel mellom Alversundbrua og Nedre Isdal, som låg inne i førre kommunedelplan, med i E39-utredninga? Og kvifor vart denne teken ut av kommunedelplanen? Kjem denne inn igjen i planen dersom trase V7C ikkje vert vald?

STØY:

- På Isdal er det store utfordringar allereie på grunn av støy. Eigne målingar med støymålar ligg på mellom 55-70 dBA avhengig av trafikk. Grensa for kva som er anbefalt er 55 dBA. Med ei mangedobling av trafikken som følge av E39 vil dette auke kraftig, og øydelegge livskvalitet, oppleving av kulturlandskap, friluftsliv og rekreasjon. Med fjell på begge sider av dalen forsvinn ikkje støyen, men blir forsterka av ekoeffekt i dalføret. Me meiner at dette må dokumenterast i KU, og at det vert gjort reelle støymålingar, ikkje berre «berekningar» slik som me får beskjed om i dag. Avbøtande tiltak (støyskjerm) vil ikkje ha stor nok effekt. Me meiner at konsekvensane av støy er så store i dette tilfellet at dei må vere med i beslutningsgrunnlaget som politikarane får når dei skal ta avgerd i saka. Kan dykk stadfeste om dette vert gjort?

KU:

- Kan me få ei oppdatering når det gjeld framdrifta og kontaktpersonar til KU med dei ulike fagtema, slik at vi får bidra med informasjon og lokalkunnskap?

INFO

- Me ber om at me snarast får tilsendt PPT som Fritjof Stamnes i Norconsult viste på møtet, slik at me kan vise oppdatert informasjon når me no skal ha kontakt med politikarane i Alver.
- Kven er kontaktpersonar hjå Vestland fylkeskommune og Fylkesmannen i Vestland, og som sit i Samarbeidsutvalet for E39-utgreiinga?

MEDVERKNAD:

- Me registrerer at det skal leggjast fram ein plan for medverknad i neste møte i Utvalet for areal-, plan- og miljø 29.april. Kva grep skal takast for å sikre ein reell medverknad, slik at dette ikkje berre vert eit anna ord for «informasjon»?

For å sikra ein god medverknad allereie no sett me Utvalet på kopi i desse spørsmåla. Me ønskjer ein open prosess der alle fakta og argument kjem fram. Me set difor og dei politiske partia på kopi, samt postmottak og avisene.

Vi ser for oss eit felles vidare arbeid med Statens vegvesen, Norconsult, politikarar i Alver, grunneigarar og innbyggjarane i Alver. Målet er å påverke til at viktige avgjerder vert teke med best mogleg løysing for alle partar. Me ønskjer alle gode vegforhold, og samstundes ei ivaretaking av kulturarv, landbruksnæring, natur, friluftsliv, samt ei god framtid for bygdene og vår felles identitet.

Dette vert ei av dei største sakene i nye Alver kommune. Om politikarane i Alver ikkje passar på at dei beste løysingane for E39 no vert utgreia, vil resultatet bli stor konflikt og øydelegging av bygder. Alver vil framstå som ein kommune som ikkje tek berekraftige val for framtida. Dette handlar om omdømmet og identiteten til Alver kommune, og innbyggjarane sin trivsel, helse og miljø.

Med helsing

Kjersti Isdal (for Isdalgardane)

Arild Aase (for Åsegardane, Hjelmtveit og Koppardalen)