

MELAND KOMMUNE
Havnevegen 41A
5918 FREKHAUG

Dato: 02.09.2019
Vår ref.: 2019/12733-11
Saksbehandlar: hanengu
Dykkar ref.:

Fråsegn - Varsel om oppstart med planprogram for kommunedelplan for Sambandet Vest

Vi viser til brev datert 17.6.2019 om oppstart av arbeid med kommunedelplan for Sambandet Vest med planprogram. Hovudføremålet med reguleringa er å legge til rette for nytt samband mellom Askøy, Meland og Radøy kommunar. Kommunen har vurdert at planen utløyser krav om konsekvensutgreiing.

Hordaland fylkeskommune vurderer planprogrammet ut i frå fylkeskommunens sektoransvar og målsettingar i regionale planar.

Vurdering og innspel

Planfaglege merknader

Planprogrammet skil mellom analyseområdet som området som kan bli direkte råka av tiltaka, og influensområdet som området som kan verte påverka av tiltaket. Det er uklårt korleis ein meiner at analyseområdet ein omtaler i planprogrammet skil seg frå det ein normalt omtaler som planområde. Hordaland fylkeskommune er samd i at planområdet normalt er det området som KDP til slutt omfattar, men det er heilt normalt at området det vert varsla oppstart på er noko større enn det ein til slutt tek med i endeleg plan. For å unngå misforståingar understreker fylkeskommunen at ein forstår det ein kallar analyseområdet som planområdet oppstartsvarselet gjeld.

Prioritering av sambandet vest i regionale planar

Sambandet vest er omtalt i Investeringsprogrammet til fylkesvegnettet for 2019 som eit planprosjekt på fylkesveg i kommunal regi. Det er derimot ikkje prioritert som eit planprosjekt med finansiering gjennom investeringsprogrammet for fylkesvegnettet.

Fylkeskommunen har i dag sær store utfordringar på vegnettet med eit etterslep på om lag 7 milliardar kroner. Nye Vestland fylkeskommune vil ha eit etterslep på om lag 11 milliardar kroner. I Regional transportplan har difor fylkeskommunen prioritert utbetring av eksisterande vegnett framfor nye vegprosjekt.

Prioriterte nye prosjekt på fylkesvegnettet er enten delfinansiert ved hjelp av rassikringsmidlar eller gjennom bompengar. Ut over dette har det ikkje vore prioritert midlar til andre større vegprosjekt i fylket dei siste åra. Fylkeskommunen har ikkje hatt økonomisk moglegheit til å finansiere andre større prosjekt med eigenfinansiering.

Sambandet vest medfører to større fjordkryssingar. Dette vil vere sær kostnadskrevjande prosjekt. Vi kan heller ikkje sjå at trafikkgrunnlaget vil vere tilstrekkeleg stort til at bompengar kan utgjere ein vesentleg del av finansieringa til desse prosjekta. På dette grunnlag finn vi det heilt urealistisk å kunne finansiere prosjektet som eit fylkesvegprosjekt. Vi finn på dette grunnlag ikkje det tilrådeleg å gå vidare med planane

for Sambandet vest. Dersom ein likevel vel å gå vidare med planarbeidet ber vi om at merknadene i det følgjande vert ivarettatt.

Samferdsel

Vegstandard

Dei fleste av veglinene vil truleg kunne få ein ÅDT på under 6.000. Det kan vurderast om vegklasse Hø1 er tilstrekkeleg for å dekkje det lokal behovet.

Konsekvensar for trafikksystemet

I Nordhordlandspakken er det lagt inn fleire nye prosjekt på Fv 565 mellom Radøy og Knarvik. Det er vidare starta opp eit forprosjekt for ny Alversund bru. Dette vil redusere reisetida og betre trafikktryggleiken mellom Radøy og Meland. På dette grunnlag kan vi ikkje sjå at innspart reisetid på denne strekninga kan forsvare den store investeringa og dei store konsekvensane for miljø og landskap som ei bru mellom Radøy og Meland vil medføre.

Særleg gjeld dette alternativa med bru over Radfjorden mellom Espehaug i Meland og Radtangen på sørsippen av Radøy. Innspart reisetid vil her vere minimal i forhold til å følgje dagens Fv 564 over Holsnøy til Flatøy og E39/Fv 565 via Knarvik til Radøy.

Innspart reisetid vil derimot bli langt større med bruk over Herdlefjorden. Det er grunn til å tru at det er lita trafikk mellom Meland/Radøy og Askøy i dag. Ei bru kan derimot føre til ei trafikkauke med nyskapt trafikk, og i ein viss grad gje eit alternativ mellom Bergen Vest/Sotra og Meland via Askøy. Konseptanalysen til Siv Ing Helge Hopen as viste at eit slikt samband kan gje ei lita avlastning av E39/Rv555 gjennom Bergen, men derimot føre til auka trafikk over dagens Askøybru. Grunna framkomstutfordringar over Askøybrua i dag, er det ikkje tilrådeleg med ei trafikkauke her.

Ei bru over Herdlefjorden vil bli ein stor bru med eit hovudspenn på truleg minst storleiken av dagens Askøybru (850 meter). Det vil bi ein stor og kostbar konstruksjon. Trafikkgrunnlaget slik det vart rekna i konseptanalysen til Siv Ing Helge Hopen AS, vart såpass lågt at vi ikkje kan sjå at det kan forsvare ei slik investering.

Sårbarheit

Holsnøy og Askøy har begge i dag berre ein tilkomst til kommunane, noko som sjølvstg gjer det til ein sårbar situasjon. Gjennom Askøypakken og Nordhordlandspakken blir vegnettet i området utbetra, noko som også gjer vegnettet tryggare og dermed mindre sårbart. Vi kan ikkje sjå at sårbarheit i seg sjølve kan forsvare investeringar i vegnettet i den storleik som det her er lagt opp til. Spesielt for Askøy sin del, vil ein eventuelt omkøyring via Meland også truleg føre til store framkomstproblem ved stenging av Askøybrua, og vil i mindre grad redusere sårbarheita til Askøy.

Gang- og sykkelløysingar

Planprogrammet legg opp til å sjå på gang og sykkelløysingar, og Hordaland fylkeskommune er positiv til at det er fokus på dette. I Regional transportplan er det særleg lagt vekt på å prioritere gang- og sykkelløysingar rundt skolar og andre målpunkt for barn og unge.

Kollektivtransport

Konsekvensane for kollektivtrafikken må vurderast. Det vil vere vanskeleg å vurdere framtidig behov for kollektivtransport, då det vil vere avhengig av utbygging i dei aktuelle områda. Det er likevel behov for særleg å vurdere behov for terminalar og knutepunkt for kollektivtrafikk.

Areal- og transport

Det er i planprogrammet teke utgangspunkt i målformuleringar om at vegen først og fremst skal bidra til næringsutvikling, busetnad og transportberedskap i ytre delar av Askøy, Meland og Radøy kommunar, samt til kort avstand til regionsentera og store arbeidsplassar. Ambisjonane er med dette i hovudsak knytt til å utvikle vegnettet i dei mindre utbygde delane av kommunane samt sambandet mellom desse.

Regional areal- og transportplan for Bergensområdet har som føremål at planlegging av utbyggingsområde og transportsystem skal leggje til rette for mest mogleg effektiv og miljøvenleg transport slik at transportbehova kan reduserast. Ved å leggje opp til å utløyse større nærings- og bustadbygging i dei perifere områda av kommunane, kan dette bidra til ein trafikkauke i området som ikkje er i tråd med regionale planar.

Landskap

Det er store verdiar knytt til landskapsområda knytt til Storavatnet, Rylandsvatnet og Sætreosen nordvest i planområdet. Dei to førstnemnde er av landskapstypen *Vågsvatn* som vi finn i nær samheng med våg- og sundlandskapet langs dei ytre kystområda, og nær knytt til sprekkedalssystemet nord for Bergen. Dei fleste områda av denne landskapstypen i Hordaland er gitt ein lokal verdi, men desse områda i Nordhordland er gitt stor verdi grunna heilskaplege kulturlandskap med god balanse mellom naturgrunnlag, historisk kontinuitet og arealbruk. Dette er områder med høg regional verdi som ein bør søke å ta vare på. Tiltak som rårer sjølvne strandsona vil kunne påverke landskapskarakteren til desse områda i sterk grad, og bør bli unngått. Sætreosen landskapsområde er av typen *indre øy, holme og skjærgårdslandskap*. Også dette området er eit av få i Hordaland av denne typen som er gitt stor verdi ut i frå sin heilskaplege og representative utforming.

På denne bakgrunn er Hordaland fylkeskommune positive til at alternativ Aa1 er silt bort, då dette alternativet rårer Sætreosen i særleg grad. Sannsynlegvis vil også alternativa Aa3 og Aa4 ha vesentlege konsekvensar for landskap og ein bør vurdere om også desse bør bli silt bort. Dersom ein likevel vel å ta dei med vidare i kommunedelplanarbeidet, må konsekvensutgreiinga gjere greie for konsekvensane på ein grundig måte, og Hordaland fylkeskommune vil legge stor vekt på omsynet til landskap ved offentleg ettersyn.

Friluftsliv

Det er fleire regionalt viktige friluftsområder innafor planområdet. På Askøy vil området omkring Askevatnet bli råka og påverka. I Meland kommune er det viktige områder ved Frekhaug, knytt til Storavatnet og Eldsfjellet og området Øpso-lo. I Lindås kommune er det store friluftsverdiar knytt til Alverstraumen. På Radøy er Sæbøvågen og området knytt til Bognøy viktige friluftsområde. Alle desse områda kan få redusert sine opplevingskvalitetar og tilkomst gjennom auka barrierar. Konsekvensutgreiinga må gjere grundig greie for konsekvensane alle deler av tiltaket vil ha for desse viktige rekreasjons- og friluftsområda. Hordaland fylkeskommune vil vektlegge omsynet til friluftsområda i vurderinga av kommunedelplanen når den kjem til offentleg ettersyn.

I handbok 712 om konsekvensutgreiingar vert friluftsliv og by/bygdsliv vurdert som eit felles tema. Hordaland fylkeskommune vil understreke at dette kan vere problematisk då desse tema ikkje alltid er samanfalle. Dersom ei vegline vert lagt utanom ein tettstad vil dette vere positivt for nærmiljø, men kan samtidig råke regionale friluftsområder. Det er difor viktig at ein i konsekvensutgreiinga synleggjer konsekvensane for kvart av desse deltema kvar for seg der det er naturleg.

Kulturminne og kulturmiljø

Me gjer merksam på at det innanfor planområdet er manglande dokumentasjon og registrering av kulturminne i tilgjengelege registre/kjelder. Det er difor stor trong for nye registreringar av ikkje-registrerte automatisk freda kulturminne og verneverdige kulturminne frå nyare tid.

Undersøkingssplikta, jf. § 9 i kulturminnelova, må avklarast på tidligast mogleg tidspunkt, slik at konsekvensane av dei ulike alternativa vert identifisert. Ein vil måtte rekna med arkeologiske registreringar uavhengig av kva trasevalg som vert valt. Planområdet er stort og potensalet for hittil ukjende forhistoriske kulturminne er generelt høgt i Askøy, Meland, Radøy og Lindås. Det er viktig at det i samband med KU vert gjort potensialvurdering av dei einskilde traseane. Viss arkeologiske registreringar er ønskeleg under arbeidet med kommunedelplanen, ber me tiltakshavar ta kontakt med Hordaland fylkeskommune. Dersom § 9 undersøkingar i forbindelse med utarbeiding av reguleringsplan skulle påvise nye funn av automatisk

freda kulturminne, vil planen måtte reviderast eller eventuelt leggjast fram for Riksantikvaren som dispensasjonsmynde etter kulturminnelova. Når eit meir detaljert planprodukt ligg føre, vil me kunne ta stilling til omfanget av markundersøkingane, og sende kostnadsoverslag for arkeologiske registreringar for godkjenning.

Når det gjeld nyare tids kulturminne er det viktig at ikkje berre kjende bygningar/bygningsmiljø som vert omtalt i KU, men også andre synlege kulturlandskapselement. Kulturlandskap er eit område det er viktig å setje fokus på, anten som del av tema om landskapsbilete og opplevingsverdi, eller som ein del av tema om kulturminne og kulturmiljø.

Om kulturminne i silingsrapporten

Prosjektet er eit fylkesvegprosjekt initiert av kommunane Askøy, Meland, Radøy og Lindås. Føremålet med kommunedelplanen er å velje trasé for eit nytt vegsamband frå Askøy, via Meland til Radøy. Som vedlegg til planprogrammet er ein silingsrapport som forklarar prosessen og argumentasjonen for korleis ein har kome fram til dei traséalternativa med variantar som skal vurderast i kommunedelplan med KU.

I Silingsrapporten punkt 5.4 *Konfliktanalyse* under deltema *kulturarv* er konfliktpotensialet vurdert og kartfesta i kategoriane middels- og stort konfliktpotensial. I den forbindelse saknar me ein definisjon av omgrepet kulturarv, då det er uklart kva kulturminne som er tatt med i vurderinga av kulturarv.

Kulturminnefaglege innspel til planprogrammet

Kulturminne, kulturmiljø og kulturlandskap er eit tema som skal konsekvensutgreiast.

Fleire av traseane kan komme i direkte konflikt med allereie kjende automatisk freda kulturminne og viktige kulturminne og kulturmiljø. Hordaland fylkeskommune vil rå ifrå traseval som kjem i konflikt med freda kulturminne og viktige kulturmiljø. Dei førhistoriske kulturminna ligg ofte i nærleiken av gardsbusetnad, der det er høgt potensial for nye funn. Planområdet omfattar i tillegg større areal med dyrka mark, der det høgt potensial for funn i form av førhistoriske busetjingsspor. I kystnære områder er det høgt potensial for buplassar frå steinalderen, og sidan planområdet omfattar store sjøareal, er det også potensial for funn på sjøbotnen.

I planprogrammets kapittel 7.2.2 *Ikkje-prisette konsekvensar*, er det vidare programmet for utgreiing av landskapsbilete og kulturarv vist, dette vil vere med på å lage eit godt grunnlag for avgjersler i den vidare planprosessen.

Følgjande traséalternativ er inkludert i planprogrammet:

Alternativ Aa3 – med tre variantar ved området Rossland/Vikebø

"Vurdering i høve til kulturarv i silingsrapporten:

«**MIDDELS KONFLIKT.** Vesentleg konfliktpotensial ved lo og Eikeland nordvest på Holsnøy. Nærføring til arkeologiske kulturminne ved Bognestraumen. Linjeføringa forbi Rossland og Vikebø er høvesvis gunstig.»

Alternativ Aa4 - med tre variantar ved området Rossland/Vikebø

Vurdering i høve til kulturarv i silingsrapporten:

«**MIDDELS KONFLIKT.** Vesentleg konfliktpotensial ved lo og Eikeland nordvest på Holsnøy. Nærføring til arkeologiske kulturminne ved Bognestraumen. Linjeføringa forbi Rossland og Vikebø er høvesvis gunstig.»

Alternativ Aa3 og Aa4 har tre trasévariantar ved Rossland/Vikebø. Alternativ 3. *Gjennom Rossland* ser fylkeskonservator som spesielt konfliktfylt då det registrert ei rekke SEFRAK-bygg i området og delar vegen er lagt i dyrka mark. I tillegg ligg Rossland fort (Askeladden lok. 212473) i viste trasé. *Vår tilråding er at alternativ 3. gjennom Rossland utgår.*

Alternativ Ca1

Vurdering i høve til kulturarv i silingsrapporten:

«MIDDELS KONFLIKT: Middels konfliktpotensial på Askøysida av bru C og gjennom Rossland/Vikebø området. Vesentleg konfliktpotensial ved kryssing av Bognestraumen og gjennom gardsområda på Radøy.»

Alternativ Ca2 – med to ulike alternative linjer for strekninga Moldekleiv – Landsvik

Vurdering i høve til kulturarv i silingsrapporten:

«MIDDELS KONFLIKT: Størst konfliktpotensial ved Hanevik på Askøy og ved kryssinga av Bognestraumen, samt vidare trasé mot fv. 409 Radøyvegen. Truleg vesentleg høve for tilpassingar i optimaliseringsfasen.»

Når det gjeld nyare tids kulturminne og automatisk freda kulturminne, er det på noverande tidspunkt i planprosessen lite grunnlag for å seie noko konkret utover plankonsulentens vurderingar i forhold til graden av konfliktnivå ved dei ulike traséalternativa. Så langt me kan sjå er det i denne fasen av arbeidet likevel først alternativ Ca1 og deretter Ca2 me rår til at ein arbeidar vidare med, då desse trasevala i stor grad følgjer eksisterande vegtrasear.

Bergen sjøfartsmuseum

Saka har vore til vurdering ved Bergens Sjøfartsmuseum.

Vårt ansvarsområde, etter føresegn til Lov av 9.juni 1978 nr. 50 om kulturminne, gjeld marine kulturminne og omfattar derfor sjø- og strandområda, samt vann og vassdrag. Bergens Sjøfartsmuseum er etter føresegna til Kulturminneloven marinarkologisk uttalemuseum i forbindelse med alle tiltak som rårar sjøbotnen.

Museet er vidare rette myndigheit til å krevje undersøkingar ved tiltak, planer og utreiingar som vil kunne råka kulturminne under vann, og skal derfor underrettast ved oppstart av alle regulerings- og byggeplanar, samt andre tiltak som omfattar sjøareal. Vi minner om at undersøkingsplikta i Kulturminnelovens § 9 også gjeld for sjøbotnen og i vassdrag. Døme på tiltak i sjø er mudring/graving, utfylling/dumping, legging av vassleidningar, bygging av kaier, brygger, flytebrygger med meir. Særskild for kulturminne i vatn og sjø er Kulturminnelovens § 14 som inneber at skip- og skipslast eldre enn 100 år er statleg eigedom.

Varslinga skal skje gjennom Hordaland fylkeskommune, kultur- og idrettsavdelinga, eventuelt med kopi av sakene direkte til oss for uttale. Alle saker må leggjast fram for fylkeskommunen, som er mottak for alle plan- og tiltakssaker. Våre vurderingar av kva for planer som krev særskilte undersøkingar vil bl.a. ta utgangspunkt i føreliggjande kunnskap om førekomstar av kulturminne, eventuelt en vurdering av regulerings-/ tiltaksområdets potensial for marine kulturminne.

Vi kan nemne at det har blitt gjort funn av maritime kulturminner ved Litlebergen (Askeladden ID: 123730). Området er registrert i Askeladden/Kulturminnesøk som godt egnet som ankringsplass, og ligger strategisk plassert ved den indre farleia langs kysten. Det er gjort flere løsfunn i området, blant annet stein- og leirgods, samt krukkefragmenter som tyder på maritim bruk av Flatøyosen fra 1600-tallet og utover. Sætrevika er registrert som hamn i sjøledskart frå ca 1750, noko som tydar på eit potensiale for å gjere funn av marine kulturminne her. Meland har også fleire andre ankringsstader for båtar som er nemnd i eldre losbøker frå 1800-talet.

Ei konsekvensutreiing med tanke på marine kulturminne for alle kommuneplanens utbyggingsområde i sjø vurderer me som en uforholdsmessig stor jobb både praktisk og økonomisk, og bør slik me ser det ikkje være en del av den prosessen som nå planleggjast. På grunn av planområdets store omfang føretrekk me at tiltak blir førelagde oss på regulerings- eller byggeplannivå. Då vil truleg planane også være meir konkrete i utforming og omfang.

Meir informasjon

Meir informasjon om plantema, rettleiarar og statistikk/kart kan ein finne på nettsidene våre www.hordaland.no/plan.

Oppsummering

Hordaland fylkeskommune vil primært vise til at prosjektet vil vere særskild kostnadskrevjande, og at vi ikkje kan sjå at det vil vere mogleg å finansiere prosjektet. Prosjektet ligg ikkje inne i Regional transportplan. Utbygging av vegsambandet legg opp til utbygging i område som ikkje i tråd med Regional areal- og transportplan for Bergensområdet. På dette grunnlag vil vi rå til at planarbeidet ikkje vert vidareført.

Hordaland fylkeskommune ber vidare om at planarbeidet legg særleg vekt på omsynet til kulturminne og kulturmiljø og omsynet til landskap og friluftsliv. På grunnlag av sannsynlege store konsekvensar for kulturmiljø, landskap og friluftsliv ber Hordaland fylkeskommune om at ein vurderer å ikkje gå vidare med alternativa Aa3 og Aa4. Vidare vil fylkeskommunen vektlegge gang- og sykkelløysingar og konsekvensar for kollektivtransporten.

Eva Katrine R. Taule
konstituert plansjef

Hans-Christian Engum
saksbehandlar

Brevet er godkjent elektronisk og har derfor inga underskrift.

Saksbehandlar:

Hans-Christian Engum, Seksjon for plan - REG AVD, REGIONALAVDELINGA

Matti Torgersen, transportplanseksjonen, SAMFERDSELSAVDELINGA

Sigrun Wølstad, fylkeskonservator, KULTUR- OG IDRETTSAVDELINGA

Helene Moe, fylkeskonservator, KULTUR- OG IDRETTSAVDELINGA

Kopi til:

FYLKESMANNEN I VESTLAND

STATENS VEGVESEN REGION VEST