

Arkivref: 2022/358 - 17900/2023

Saksh.: Jostein Klette

Saksnr 18/23	Utval Formannskapet	Møtedato 07.06.2023
26/23	Kommunestyret	22.06.2023

Handsaming 1. gongs offentleg ettersyn - Kommunedelplan for E39 Heiane - Ådland/Nordre Tveita

Framlegg til innstilling:

I medhald av plan- og bygningslova § 11-14 vedtar kommunestyret å legge kommunedelplan for ny E39 Heiane – Ådland/Nordre Tveita ut til offentleg ettersyn. Stord kommune rår til at alternativ 2 vert valt som framtidig trasè.

Hilde Hildal Hauglid

Framlegg:

Siste setning vert erstatta med:

Stord kommune rår til at ein går vidare med utbetring av eksisterande trasè.

Reinert Svanberg

Framlegg:

1. I medhald av plan- og bygningslova § 11-14 vedtar kommunestyret å legge kommunedelplan for ny E39 Heiane – Ådland/Nordre Tveita ut til offentleg ettersyn. Stord kommune rår til at alternativ 4 vert valt som framtidig trasè.
2. Stord Kommune meiner at det må planleggast for 4 felt og 110 km/t over heile strekninga, uavhengig traseval.

Røysting:

Endringsframlegget frå Hilde Hauglid (SV) fall med 8 mot 1 røyst (SV).

Framlegget frå rådmannen vart tilrådd med 8 mot 1 røyst (Frp), som røysta for eiga framlegg.

Protokolltilførsel:

SV presiserar at dei røysta kun for sitt eiga framlegg.

Innstilling frå formannskapet:

I medhald av plan- og bygningslova § 11-14 vedtar kommunestyret å legge kommunedelplan for ny E39 Heiane – Ådland/Nordre Tveita ut til offentleg ettersyn. Stord kommune rår til at alternativ 2 vert valt som framtidig trasè.

Sigbjørn Framnes

Framlegg:

1. I medhald av plan- og bygningslova § 11-14 vedtar kommunestyret å legge kommunedelplan for ny E39 Heiane – Ådland/Nordre Tveita ut til offentleg ettersyn. Stord kommune rår til at alternativ 4 vert valt som framtidig trasè.
2. Stord Kommune meiner at det må planleggast for 4 felt og 110 km/t over heile strekninga, uavhengig traseval.

Atle Hansen

Framlegg:

Siste setning vert erstatta med:
Stord kommune rår til at ein går vidare med utbetring av eksisterande trasè.

Geir Angeltveit

Framlegg:

2. Kommunestyret presiserar at fylling over kryssing Ådlandsvatnet er ei sær s uønska løysing for LNF-kvalitetane i vatn og vassdrag.

Røysting:

Endringsframlegget frå Hansen (SV) fall med 29 mot 5 røyster (SV, Mdg, R og 1 Ap)

Endringsframlegget frå Angeltveit (V) vart samrøystes vedteke.

Framlegget frå Framnes (Frp) fall med 29 mot 5 røyster (Frp).

Innstillinga frå formannskapet med vedteke tilleggsframlegg vart vedteke med 25 mot 9 røyster (Frp,SV, R, Mdg

Vedtak:

1. I medhald av plan- og bygningslova § 11-14 vedtar kommunestyret å legge kommunedelplan for ny E39 Heiane – Ådland/Nordre Tveita ut til offentleg ettersyn. Stord kommune rår til at alternativ 2 vert valt som framtidig trasè.
2. Kommunestyret presiserar at fylling over kryssing Ådlandsvatnet er ei særskilt uønska løysing for LNF-kvalitetane i vatn og vassdrag.

Rådmannen, 24.05.2023

Dokumentliste

N	04.05.2022	Lovise Vestbøstad	Førespurnad om tilbud - Transportmodell og vurdering av konsekvenser - Kommunedelplan for E39 - Heiane - Ådland/Nordre Tveita
U	04.05.2022	STORD KOMMUNE	Førespurnad om tilbud - Transportmodell og vurdering av konsekvenser - Kommunedelplan for E39 - Heiane - Ådland/Nordre Tveita
U	12.05.2022	MULTICONSULT NORGE AS	Førespurnad om tilbud - Transportmodell og vurdering av konsekvenser - Kommunedelplan for E39 - Heiane - Ådland/Nordre Tveita
U	12.05.2022	ABO PLAN & ARKITEKTUR STORD AS	Førespurnad om tilbud - Transportmodell og vurdering av konsekvenser - Kommunedelplan for E39 - Heiane - Ådland/Nordre Tveita
U	12.05.2022	OPUS BERGEN AS	Førespurnad om tilbud - Transportmodell og vurdering av konsekvenser - Kommunedelplan for E39 - Heiane - Ådland/Nordre Tveita
U	12.05.2022	NORCONSULT AS AVD BERGEN	Førespurnad om tilbud - Transportmodell og vurdering av konsekvenser - Kommunedelplan for E39 - Heiane - Ådland/Nordre Tveita
I	13.05.2022	Post Opus Bergen	SV: Brev fra Stord kommune
I	19.05.2022	Andersland, Svein	Ad førespurnad om tilbud transportmodell mm kdelplan E39
I	18.05.2022	Laila Iren Isene	SV: Førespurnad om tilbud - Transportmodell og vurdering av konsekvenser - Kommunedelplan for E39 - Heiane - Ådland_Nordre Tveita.pdf
I	23.05.2022	Karoline Eldøy	VS: Brev fra Stord kommune
U	27.05.2022	NORCONSULT AS	Tilbakemelding - Førespurnad om tilbud - Transportmodell og vurdering av konsekvenser - Kommunedelplan for E39 - Heiane - Ådland/Nordre Tveita
U	27.05.2022	OPUS BERGEN AS	Tilbakemelding - Førespurnad om tilbud - Transportmodell og vurdering av konsekvenser - Kommunedelplan for E39 - Heiane - Ådland/Nordre Tveita
U	27.05.2022	MULTICONSULT NORGE AS AVD STORD	Tilbakemelding - Førespurnad om tilbud - Transportmodell og vurdering av konsekvenser - Kommunedelplan for E39 - Heiane - Ådland/Nordre Tveita
U	27.05.2022	ABO PLAN & ARKITEKTUR STORD AS	Tilbakemelding - Førespurnad om tilbud - Transportmodell og vurdering av konsekvenser - Kommunedelplan for E39 - Heiane - Ådland/Nordre Tveita
U	02.06.2022	NORCONSULT AS AVD BERGEN	Førespurnad om tilbud - Transportmodell og vurdering av konsekvenser - Kommunedelplan for E39 - Heiane - Ådland/Nordre Tveita
U	01.06.2022	OPUS BERGEN AS	Førespurnad om tilbud - Transportmodell og vurdering av konsekvenser - Kommunedelplan for E39 - Heiane - Ådland/Nordre Tveita
U	01.06.2022	MULTICONSULT NORGE AS AVD STORD	Førespurnad om tilbud - Transportmodell og vurdering av konsekvenser - Kommunedelplan for E39 - Heiane - Ådland/Nordre Tveita
I	03.06.2022	Statens vegvesen	Vedr. 22-97348-1 - Invitasjon til arbeidsgruppe for bompengesak E39 Ådland-Svegatjørn
U	10.06.2022	STATENS VEGVESEN	Tilbakemelding - Invitasjon arbeidsgruppe for bompengesak E39 Ådland - Svegatjørn
U	22.08.2022	ASPLAN VIAK AS m.fl.	Førespurnad om tilbud - Transportmodell og vurdering av konsekvenser - Kommunedelplan for E39 - Heiane - Ådland/Nordre Tveita

I	13.09.2022	COWI AS	Kommunedelplan for E39 Heiane - Ådland/Nordre Tveita
I	14.09.2022	ASPLAN VIAK AS AVD BERGEN	VS: Kommunedelplan E39 Heiane - Ådland/Nordre Tveita
U	27.09.2022	ASPLAN VIAK AS m.fl.	Tildeling oppdrag - Transportmodellberegning og samfunnsøkonomisk analyse av prissette konsekvenser - Kommunedelplan for E39 Heiane - Ådland/Nordre Tveita
I	27.09.2022	cowi as	Bekrefter motatt
U	28.09.2022	klra@cowi.com	Oppstartsmøte - Trafikk modellering E39 Heiane - Ådland - Stord kommune
I	28.09.2022	Kristin Lytskjold Raknes	Oppstartsmøte - Trafikk modellering E39 Heiane - Ådland - Stord kommune
N	07.10.2022	Lovise Vestbøstad	Avtale om kjøp av tenester - Stord kommune
U	10.10.2022	COWI AS	Avtale om kjøp av tenester
I	10.10.2022	Marte Åsland Hansen	E39 Heiane - Ådland / Nordre Tveita, RTM og Effekt og behov for input.
U	10.10.2022	Marte Åsland Hansen	E39 Heiane - Ådland / Nordre Tveita, RTM og Effekt og behov for input.
U	11.10.2022	COWI AS	Levert COWI- Diverse digitale kart/plandata - KDP E39 Heiane-Ådland
I	11.10.2022	Marte Åsland Hansen	E39 Heiane - Ådland / Nordre Tveita, RTM og Effekt og behov for input.
U	12.10.2022	Marte Åsland Hansen	E39 Heiane - Ådland / Nordre Tveita, RTM og Effekt og behov for input.
I	22.10.2022	Statens vegvesen	Vedr. 20-250-23 - Svar - Forespørsel om kartfil - E39 Heiane - Ådland
I	10.11.2022	Adam Alfred Brennhaugen	E39 Heiane-Ådland utkast til undervegsøte
U	16.11.2022	Firmapost	Vedr. 20-250-23 - Svar - Forespørsel om kartfil - E39 Heiane - Ådland
I	26.10.2022	Marte Åsland Hansen	E39 Heiane Ådland / Nordre Tveita - signert kontrakt
I	18.11.2022	Adam Alfred Brennhaugen	KDP E39 Heiane-Ådland utkast til leveransemøte
I	19.11.2022	Marte Åsland Hansen	KDP E39 Heiane-Ådland utkast til leveransemøte
I	18.11.2022	Marius Slinde	KDP E39 Heiane-Ådland - Kartgrunnlag
I	13.10.2022	Marius Slinde	KDP E39 Heiane-Ådland - Kartgrunnlag
I	07.12.2022	Adam Alfred Brennhaugen	KDP E39 Heiane-Ådland DWG
U	07.12.2022	Adam Alfred Brennhaugen	Kommuneplankart E39 Heiane Ådland
U	07.12.2022	COWI AS	Utviding avtale- kjøp av tenester - kommuneplankart E39 Heiane - Ådland
I	16.12.2022	Marte Åsland Hansen	KDP E39 Heiane-Ådland, rapport prissette konsekvenser
I	05.01.2023	Adam Alfred Brennhaugen	Kommunedelplan E39 Stord- vedr påskrift
U	06.01.2023	COWI	Kommunedelplan E39 Stord- vedr påskrift
S	09.05.2023		Handsaming 1. gongs offentlig ettersyn - Kommunedelplan for E39 Heiane - Ådland/Nordre Tveita

Vedlegg

- 1 Føresegner Kommunedelplan E39 Heiane 080523
- 2 Plankart KDP E39 Heiane-Ådland A2-1-3
- 3 Planskildring KDP E39 heiane Ådland
- 4 Rapport_E39_HÅ_Prissette konsekvensar_16.12.22
- 5 ROSanalyse

Innleiing (bakgrunn for saka)

Kommunedelplanen for E39 Heiane – Ådland/ Nordre Tveita legg grunnlag for detaljplanlegging og utbygging av E39 på aktuell strekning. Målet med dette planarbeidet er å gjere ei ny alternativ vurdering av framtidig trasé for E39 mellom Heiane og Ådland. Det er ikkje vurdert endringar i standard; ein følgjer gjeldande nasjonale føringar for ny E39. Kommunedelplanen legg difor opp til at ny E39 skal vera med fire felt og ha 110 km/t, med midtdelar og gang og sykkelveg. Gjennom planvedtaket vil framtidig trasé og ein del andre overordna prinsipp (kryssplassering og lokalvegtilkoplingar, system for kollektivtrafikken og system for gang- og sykkeltrafikken) verte fastsett. Arbeidet er ein del av ambisjonen om å ha ein ferjefri strekning mellom Stavanger og Bergen.

Det ligg ein vedtatt kommunedelplan for det som vert omtala som alt. 4. Stord kommune vedtok 28.04.2016 alt. 5, men Statens vegvesen hadde motsegn til dette alternativet grunna høgt kostnadsnivå. Saka gjekk difor til Kommunal- og moderniseringsdepartementet (KMD) som vedtok alt. 4. Stord kommune har bede om å utgreie andre alternativ, og fekk i brev frå kommunal- og moderniseringsdepartementet datert 12.07.2019 aksept for å vurdere alternativ på ny. Konkret er føremålet å vurdere alternativ 2 opp mot det vedtekte alternativ 4 i vedteken kommunedelplan.

Vurdering av dei to ulike alternativa er gjennomført som ein kommunedelplan. Det er denne kommunedelplanen som no vert lagt fram til førstegongs handsaming.

Saksutgreiing (fakta, saksopplysningar)

Føremål med kommunedelplanen

Føremålet med kommunedelplanen er å fastsetje ein trasé for framtidig E39 mellom Heiane og Ådland/Nordre Tveita. Dette vert gjort gjennom å avsetje ein sone med breidde på minimum 100 m for framtidig veg. Grunna omsyn til kryssløysingar og anna infrastruktur er denne sona vesentleg breiare i denne kommunedelplanen.

Om dei to alternativa

Vurdering av trasé byggjer på same lokalisering som vart utgreidd i prosessen til eksisterande kommunedelplan, og det er ingen endringar i lokalisering.

Alternativa er firefelts veg på heile strekninga dimensjonert for fartsgrense 110 km/t. Alternativa har 2 toplankryss som tilknytning mellom den nye E39 og lokalvegnettet.

Alternativ 4 er den traséen som ligg i gjeldande plan. Det vert føresett at denne er kjend og denne vert difor ikkje skildra vidare.

Alternativ 2

Alternativ 2 er det alternativet som ligg nærast mogleg dagens E39. Frå Meatjørnområdet har alternativet veg i dagen langs Heianeområdet, forbi sørenden av Skiphaugsvatnet, vidare på bru forbi nordenden av Tveitavatnet og veg i dagen fram til tunnelinnslag like før dagens E39 ved Studalen. Herifrå er det ca. 1,4 km lang tunnel under Lønningsåsen fram til området ved Ådland Bru.

Konsekvensutgreiing av alternativ 2

All eksisterande kunnskap i gjeldande kommunedelplan er vurdert på ny, og denne er oppdatert der dette har vore naudsynt.

Konsekvensutgreiing

Det er gjennomført ei konsekvensutgreiing av dei to alternativa. Konsekvensutgreiinga består av:

- 1) Samfunnsøkonomisk analyse av prissette konsekvensar
- 2) Samfunnsøkonomisk analyse av ikkje-prissette konsekvensar
- 3) Risiko- og sårbarheitsvurdering

All kunnskap og bakgrunnsdata for gjeldande kommunedelplan er gjennomgått og vurdert opp mot ny kunnskap som måtte vera oppdatert sidan gjeldande plan vart vedtatt.

Samfunnsøkonomisk analyse av prissette konsekvensar (1000 kroner, 2022 prisnivå)

Dette er ein analyse av dei tema som kan reknast om i kroneverdi, gjennom å setje ein kroneverdi per eining, som til dømes til tid, CO2-ekvivalenter og liknande.

Tabell 1 syner utdrag av dei prissette konsekvensane. Fullstendig oversikt over konsekvensane for prissette konsekvensar ligg i planskildring og konsekvensutgreiing.

Nyttekostanalyse	Alternativ 2	Alternativ 4
Trafikantnytte	915 229	934 305
Investering	- 2 348 864	-2 273 249
Netto nytteverdi	- 1 877 786	-1 809 071

Vurderinga av dei prissette konsekvensane syner at alternativ 4 er marginalt betre enn alternativ 2 når det kjem til netto nytte i høve til kostnadar. Skilnaden i netto nytte per krone er berre 0,01. Det er stor uvisse knytt til mellom anna anleggskostnadar og ein vurderer difor at dei to alternativa er tilnærma lik innanfor ein feilmargin som føl av uvisse knytt til kostnadar.

Samfunnsøkonomisk analyse av ikkje-prissette konsekvensar

Det er gjort endringar i vurdering av konsekvensar og vekting av desse for to tema:

- Landskap – For begge dei vurderte alternativa er konsekvensen for Landåsen vurdert til å vera Stor negativ. I tidlegare planprosess var konsekvensen for landskap vurdert til å vera Middels negativ. Ut frå inngrepa i dag i Landåsen-området i høve til framføring av ein fire felts motorveg er vurderinga at konsekvensen er stor negativ.
- Nærmiljø og friluftsliv – Stord kommune kartla og verdivurderte friluftsområda i kommunen 2015. Denne kunnskapen supplerer kunnskapen som allereie låg under som kartgrunnlag og er lagt til grunn for vurdering av konsekvensar for nærmiljø og friluftsliv. Konkret gjeld dette alternativ 2 og 4 ved kryssing av friområde og vatn

ved Ådlandsvatnet. Dette er verdivurdert til å ha stor verdi. Konsekvensen ved ny E39 er difor rekna til å vera Stor negativ for begge alternativa for dette området.

Den samla vurderinga for høvesvis alt.2 og alt. 4 er vurdert å vera middels til stor negativ og stor negativ.

Utredningstema	Alternativ 2	Alternativ 4
Landskapsbilete	--/---	--/---
Nærmiljø og friluftsliv	--/---	---
Naturmiljø	--/---	--/---
Kulturmiljø	--/---	-/--
Naturressurser	-/--	-/--
Samla konsekvens	-/--	--
Rangering	1	2

Tabellen over syner at for dei ikkje-prissette konsekvensane er konsekvensane for alt. 2 i høve til alt. 4 relativt like. Alternativa har likevel ulike konsekvens for somme av omsyna som vert vurderte. Alternativ 2 slår mest negativt ut for tema kulturminne, medan alternativ 4 er mest negativt for friluftsliv.

For dei andre utgreiingstema er det omtrent like konsekvensar. Det er difor utfordrande å rangera dei ulike alternativa fordi det avheng av kva vekting ein gjer dei ulike omsyna. Etersom Stord kommune i tidlegare planprosessar har peika på viktigheita av Landåsen som friluftsområde, så har ein difor valt å vekta dette meir enn tema kulturminner. I tillegg er konsekvensen for friluftsliv og nærmiljø rekna som svært negative. På bakgrunn av dette er alternativ 2 rangert som beste alternativet for dei ikkje prissette konsekvensane.

Vurdering

Stord kommune har hatt ein lang prosess både internt og eksternt knytt til ny vurdering av ulike alternativ for denne strekninga av E39. Det er tydeleg etter å ha vurdert konsekvensar på ny av dei to ulike alternativa, at dei samla konsekvensane er omtrent like for dei to ulike alternativa. Det er likevel ulike omsyn som vert råka negativt og positivt av dei ulike alternativa, jf. samandrag av konsekvensutgreiinga over.

Til tross for at eit så stort prosjekt vil gje vesentlege negative verknader, vil dei positive verknadane bli store. God kommunikasjon og kortare reisetider mellom Bergen og Stavanger vil gje betra moglegheiter for auka verdiskaping og auka tilflytting til Stord kommune.

Felles for begge alternativa er at dei vil bidra til ein større arbeidsmarknadsregion med auka tilgang til kompetanse og arbeidskraft, i lag med Hordfast og utbetra E39 sør for kommunegrensa. Tilgang til kompetanse og arbeidskraft er vesentleg for på lang sikt å løyse utfordringar knytt til både demografi og ein berekraftig velferdsstat. Ein større arbeidsmarknadsregion kan bidra til å møte dei utfordringane. I tillegg vil begge alternativa bidra til ein vesentleg betre trafikktryggleik vurdert opp mot dagens E39.

Det er som nemnd i planskildringa, utfordrande å peika eintydig på eitt av alternativa som klårt betre. Etter rådmannen si oppfatning vil alternativ 4 samla sett gje ein meir negativ verknad for friluftsverdiar og rekreasjonsområde enn alternativ 2. Landåsen er eit svært viktig område for rekreasjon og friluftsliv både lokalt og regionalt. Dette meiner rådmannen må vektleggast i høve til ei langsiktig samfunnsutvikling. I kommunen har ein stor del av

utbygginga av næring og busetnad vore samla på sør-austsida av E39. Dette har gjort at ein har eit stort område på nord-vestsida av dagens E39 som har fått svært stor verdi som friluftss- og rekreasjonsområde. Nærleiken til gode friluftss- og rekreasjonsområder er viktig for å utvikla gode bustadområde. I Stord kommune har det vore ei langsiktig målsetjing å bevare/utvikla Landåsen som friluftssområde og kople dette vidare saman med turløypa kring Ådlandsvatnet og etter kvart mot Storavatnet. Dei fleste, større bustadområda i kommunen har gode kommunikasjonsårer ut mot desse friluftssområda. Rådmannen meiner difor at det mellom alternativ 2 og 4 må vektleggast det alternativet som i minst grad rårar desse verdiane.

Rådmannen rår difor til at ein legg planen ut på høyring med ei tilråding om at ein går vidare med alternativ 2 som framtidig trasè for ny E39 mellom Heiane – Ådland.

Økonomiske og administrative konsekvensar

- I høve til budsjett og økonomiplan

Ut over sjølve planarbeidet, vil ikkje kommunedelplanen ha verknad på kommunen sitt budsjett- eller økonomiplan. Rådmannen legg til grunn at det er ei statleg oppgåve å detaljregulere og byggje ut ny E39 over Stord, og rådmannen meiner dette må gjerast så fort som råd.

- I høve til drift og personell

Utarbeiding av kommunedelplan krev kommunale midlar. I tillegg til løyving over budsjett for innkjøp av naudsynte konsulenttenester, er arbeidet i hovudsak utført med interne ressursar frå kommunen. Det er antatt at arbeidet har krevd ressursar tilsvarande 25% stilling, og at dette vil vedvare ut 2023.

Konsekvensar for berekraftsmåla

- Korleis bidrar saka til å nå kommunen sine [folkehelsemål](#)

Folkehelsemål nr 3 er mest relevant for vurdering av kommunedelplanen.

Dette seier at:

Stord er eit berekraftig lokalsamfunn med trygge, trivelege og inkluderande nærmiljø

og har følgjande relevante delmål:

- Det er lagt til rette for kontakt med natur, friluftsliv og attraktive møteplassar der folk er og ferdast
- Fleire går/syklar eller bruker kollektiv transport i staden for privatbil

Uavhengig av kva alternativ kommunen vedtek å gå vidare med så vil ny E39 byggje ned viktige friluftssområde og områder som i dag må reknast som eit lågterskel tilbod for aktivitet. Dette er negativt for tilgangen til friluftssområde. Rådmannen si vurdering er at begge alternativa er negative, men at alternativ 4 er meir negativt for friluftsliv og rekreasjon ettersom dette går lengre inn i friluftssområdet Landåsen.

Større veg og høgare hastigheit vil i tillegg føre til at det vert ein auke i støy for områda langs utbygd alternativ. Samstundes vert område og nærmiljø som er utsett av støy frå dagens E39 mindre støybelasta. Begge dei aktuelle alternativa går lengre vekk frå bustadområde og nærmiljø, og i sum vert færre bustadområde utsett for auka grad av støy.

Det er lagt opp til gang- og sykkelveg langs heile den nye E39, noko som er i tråd med kommunen sitt delmål om å auke andelen folk som går og sykklar til sine daglege gjeremål.

Ein viktig faktor for folkehelse er å auke tryggleiken i trafikken. Ei ny E39, uavhengig av alternativ, vil betre trafikktryggleiken langs E39. Dette er positivt for folkehelsa.

Samla sett vil begge dei to alternativa ha positive og negative konsekvensar for kommunen sine folkehelsemål. Det bør difor arbeidast med avbøtande tiltak for dei negative verknadane knytt til nedbygging av friluftsområde som gjer at dei negative konsekvensane vert så små som mogleg.

- Korleis bidrar saka til å nå kommunen sine [klima-/miljømål](#)

Ny E39 vil føre til auke i klimagassutslepp i kommunen. Det er forventa ein auke i trafikktalet som følgje av ferjefri forbindelse mellom Bergen og Stavanger. Samstundes vil transportsektoren gå meir over på drivstoff som ikkje gjev klimagassutslepp og det er grunn til å tru at sjølv transporten vil gje mindre direkte klimagassutslepp enn dagens transport på E39.

Det som vil gje ein auke i klimagassutslepp er nedbygging av skogsareal og myr. Ein 4 felts veg med tilhøyrande sideareal og kryssløysingar som er dimensjonert for 110 km/t vil gje betydelege arealbeslag. Klimagassutslepp frå arealbeslag er 8004 tonn CO₂ ekv for alternativ 2 og 8918 tonn CO₂ ekv for alternativ 4.

Sjølv bygginga vil gje indirekte og direkte klimagassutslepp på rundt 35 000 tonn CO₂-ekv.

I høve til klima er det viktig at kommunen er offensiv i dialog med Statens vegvesen for å sjå på ulike alternativ som vil gje redusert klimagassutslepp.

I høve til miljømål vil ny E39 føre til utbygging av natur utan større inngrep og redusera graden av urørt naturområder i kommunen. I tillegg vil utbygginga av ny E39 føre til ein barriereverknad for vilt. Det vil i tillegg opne eit areal mellom dagens E39 og ny E39 som får eit tydeleg utbyggingspress på bakgrunn av lokalisering. Spesielt alternativ 4 vil gje eit stort areal som kan få eit betydeleg utbyggingspress.

Samla sett vil ny E39 ha ein negativ verknad for kommunen sine klima og miljømål. Samstundes er det viktig å sjå på ny infrastruktur i ein heilskapleg samfunnsutviklingsperspektiv, der ulike omsyn må vektast mot kvarandre.

Konsekvensar for beredskap

På lang sikt kan auke i trafikk og auke i hastigheit føre til konsekvensar for beredskap. Dette er noko som må vurderast når prosjektet vert detaljprosjektert og utbygd. Dagens E39 er ulukkesbelasta, og ny E39 vil auke trafikktryggleiken for alle trafikantgrupper.

Avbøtande tiltak

For dei negative verknadane av ny E39 i eit alternativ 2 bør det utarbeidast konkrete avbøtande tiltak for friluftsliv, minimering av arealbeslag, reduksjon av klimagassutslepp i anleggsfasen og erstatnings areal for naturmangfald. Rådmannen vil peika på at det tidlegare føreslegne alternativ 5 kom vesentleg betre ut for dei ikkje- prissette konsekvensane enn både alternativ 2 og 4. Dei avbøtande tiltaka som bør vurderast må ha som mål å gje ein konsekvens som vesentleg reduserer den negative konsekvensen.

Det ligg i gjeldande plan avbøtande tiltak for alternativ 4, der føremålet er å auke kvaliteten på friluftsområda gjennom ulike tilretteleggingstiltak. Stord kommune legg til grunn av same ressurs vert nytta til avbøtande tiltak uavhengig kva alternativ som vert valt.

Rådmannen vil i tillegg peike på Statens vegvesen no ser på kostnadsreducerande tiltak for Hordfast, hovudsakleg reduksjon i standard og hastigheit. Ut frå den utviklinga som ein har sett siste åra knytt til fokus på kostnadsreduksjon i vegprosjekt er det mogleg at statens vegvesen vil vurdere ei lågare fartsgrense enn det som ligg i gjeldande plan. Reduksjon i fartsgrensa vil vera eit avbøtande tiltak som bør vurderast. Ei fartsgrense på 90 km/t vil gje ein kurvatur på veglinja som gjer det mogleg å balansera ulike omsyn opp mot kvarandre og tilpasse vegbanen slik at ein reduserer konfliktnivået. Rådmannen ser likevel ikkje at dette er noko kommunen kan gjera i denne planprosessen, men at rammene for gjeldande plan bør leggast til grunn for ny plan.

Konklusjon,

Stord kommune vedtar å sende kommunedelplan for ny E39 Heiane – Ådland/Nordre Tveita ut på offentleg ettersyn. Stord kommune rår til at alternativ 2 vert valt som framtidig trasè.

Plan for gjennomføring

Rådmannen legg opp til at endeleg plan kan vedtakast innan utgangen av 2023.